

WG Mobiliteit 24/10/2019

Aanwezig: Cis S, Els Vdp, Stijn D, Dirk K, Jos V, Yves VH, Peter Vn, broer en zus G.

V.o.: Kristof VR, Marc VR.,

Enig agendapunt : voorbereiding standpunt: input rond uitwerking mobiliteitsplan Centrum

Verloop en bespreking:

Toelichting aan de hand van:

- Ppoint gebaseerd op info AGM en vraagstelling raadpleging bevolking op webstek Stad Geel.
- Uitwerkingsnota Arcadis , versie 4/10/2019 toegezonden na AGM.
- PPoint gebruikt bij info adviesraden, toegezonden aan leden Gecoro

1. Na intro - Waarover wordt nu input verwacht ? Tegen wanneer – welke deadline voor input rond wat?

Verschillende communicatie door de Stad op verschillende fora :

AGM en webstek Stad beperken dit tot zone Elsum, Werft ,St.Dimpna en fietszone/-straten + 'frisse ideeën'.

Parkeerbeleid, fietsnetwerk buiten centrum, openbaar vervoer enz. werd op AGM verwezen naar ' komt later nog aan bod'.

Bij het collectieve infomoment aan adviesraden werd verwezen naar input rond gehele uitwerkingsnota.

Beperkte timing voor participatie is niet ernstig indien men over de brede uitwerkingsnota die nu pas voorligt input verwacht.

Hoe ernstig neemt men de zelf geformuleerde STOEP principes ?

- Over voetgangers wordt amper gesproken – geen concreet uitgewerkte voorstellen te vinden.
- Auto lijkt nog altijd eerst te komen.
- Stimuleren van de lokale handel is niet gelijk aan het plan louter naar inzichten van de lokale handelaars maken – cfr. toegenomen verkeersinfarct Nieuwstraat.
- Doorrijbaarheid beperken = rondrijden van P naar P vermijden. = way in / way out mogelijk maken.

Conclusie:

Focus in eerste instantie op vraagstelling zoals geformuleerd in AGM en op webstek.

Ons niet laten weerhouden om bijkomend nu ook input te doen over elementen uit ruimere uitwerkingsnota - onder de noemer 'frisse ideeën'.

Opvolgen waar en wanneer dit verder aan bod komt en kan ingebracht worden cfr.

- Parkeerbeleid – overeenkomst loopt af in 2021.
- Openbaar vervoer ,vervoersregio Kempen - debat basisbereikbaarheid loopt.
- Besluitvorming verdere uitwerking Ring N118 – proces loopt

2. Aangepaste circulatie ter hoogte van:

Zone Elsum: De bereikbaarheidsas Drijhoek – Baantveld wordt de belangrijkste toegangsweg tot het centrum van Geel. Zo kunnen andere straten - door een aanpassing van de circulatie - veiliger ingericht worden voor de zwakke weggebruikers.

Bespreking

Belangrijk om bij realisatie van éénrichting straten het fietsen in tegengestelde richting op een duidelijke eigen fietsstrook mogelijk/zichtbaar te maken.

Waarom enkel of juist Violetstraat enkelrichting maken? Waarom niet andersom? Niet duidelijk. Omwille van parkeerruimte? Wat met andere tussenliggende en parallelle straten indien bedoeling is om ook fietser en voetganger meer ruimte te geven?

Kabienstraat – quid effect indien enkelrichting omgekeerd wordt? Nu een lange doorrijroute om in de straat te geraken indien men van het N komt. Vrees voor sluike route indien omkering? Wat denken de bewoners ervan?

Waarom Annemoonstraat dubbel richting houden? Dreigt zo auto's naar het centrum aan te trekken. Best in 2 delen enkelrichting telkens richting bereikbaarheid as Baantveld maken.

Conclusie

Duidelijker en consequent kiezen voor een duidelijk leesbaar, ruimer en meer samenhangend circulatieplan in Geel Centrum, waarbij enkel bestemmingsverkeer nog kan, doorrijbaarheid opgevangen wordt en lokale autocirculatie as ordentelijker gestuurd wordt

Uitgangspunt = duidelijker lussen maken (Cfr. Leuven) en een enkelrichting circulatie as voor lokaal verkeer tussen de lussen. Vertrekbasis kan het bereikbaarheidsplan parkeren zijn met de interne verdeelstructuur lokaal verkeer zoals aangegeven p. 48 van de uitwerkingsnota. De verdeelstructuur voor lokaal verkeer binnen de ring wordt dan best volledig of in eerste fase grotendeels enkelrichting om de vorming van een 'binnenring' te vermijden, die ook als sluike weg voor doorgaand verkeer zou kunnen gebruikt worden.

De huidige onsamenhangende en beperkte voorstellen éénrichting in enkele straten, zonder duidelijke lusstructuur, dreigen nu gewoon elders vormen van zoek – en sluike verkeer te genereren in parallelle straten of in de verder buurt van de ingreep.

3. Aangepaste circulatie ter hoogte van:

Zone Pas – Werft: Om verkeer, komende van zone Werft rechtstreeks naar de bereikbaarheidsas te sturen en zo naar de ring (R14), wordt er ook in deze zone in enkele straten de circulatie aangepast.

Bespreking

Wat is de meerwaarde om de huidige situatie Veldstraat/H. Geeststraat gewoon om te keren? Niet duidelijk wat beoogd wordt

Qua aanpassing en inrichting kruispunt Baantveld en Dr. Peeterstraat in functie van veiligheid wordt er geen duidelijkheid gebracht. Blijft een gevaarlijk kruispunt van telkens een drukke 2 richtingstraat.

Conclusie

Beter en logischer is het om de Pas volledig (vanaf de verkeerslichten) enkelrichting te maken , richting Markt. Hierbij de huidige oriëntatie van Veldstraat en H. Geeststraat behouden. Hierbij is

het zinvol om telkens enkel richting te voorzien in Anemoonstraat (Z -> N) en Dr. Peetersstraat net omgekeerd (N-> Z). Maakt de situatie op de kruising met de bereikbaarheid ook beter leesbaar en veiliger.

Werft N-zijde dubbelrichting maken tot Baantveld. Knip tussen Nieuwstraat en Palingstraat (achter Kerk).

4. Aangepaste circulatie ter hoogte van:

Zone Sint-Dimpna: Om meer ruimte te creëren voor de fietsers, heeft de stad ook een voorstel over de circulatie daar.

Bespreking

Geen probleem om enkel richting terug in te voeren voor auto's in 2^e deel De Billemontstraat richting St Dimpnaplein, behoudens voor openbaar vervoer en fietsers.

Conclusie

Ontgoochelend en te beperkte voorstel om ook maar iets op lossen of bij te dragen tot wat men zegt te willen bereiken - nl. meer ruimte voor circulatie of laat staan een fietsveiliger omgeving St. Dimpna.

Feit dat Gasthuisstraat , St. Dimpnaplein, Logen, Rijn geen gemeentelijke wegen zijn is onvoldoende argument om niets meer te doen. Moeten we hier niet de eerdere ideeën Brugpartij (herinrichting Gasthuisstraat, herschikking openbaar vervoer en bushaltes in de omgeving, enkel richting JB Stessenstraat en Laar, inricht parking Delhaize in A. Devosstraat,.... Hier niet terug op tafel leggen?

Een aantal knelpunten en onveilige straten van en naar scholen of in de omgeving ervan blijven volledig onbesproken o zouden nu ingevuld kunnen worden om verdere aanzetten fietszone en - straten te realiseren. Zie ook bemerkingen i.v.m. fietszone centrum.

5. Aangepaste circulatie ter hoogte van:

Een fietszone in het centrum voorgesteld die voor een groot deel overeenstemt met de zone 30 in het centrum. Nadien uit te werken met bijhorende veiligheidsmaatregelen in het fietsbeleidsplan dat de stad gaat maken.

Bespreking

Evident dat zone 30 samenvalt met fietszone. Maar

Conclusie

Duidelijker leesbaar en herkenbaar maken in straatbeeld , in meer infrastructuur voor fietsers en in aangepaste inrichting/uitvoering weg met minder accenten in functie van de auto! 'Look and feel' moet hier duidelijker en meer accent op stappen en trappen leggen.

Enkel in de prioritaire centrummassen en in de (grotendeels) en in verbindingsroute duidelijke ruimte voor auto laten, met veilige afbakening fietsers – cfr. Baantveld nu.

Huidige en verdere voorziene verkeerscirculatie/-functie (auto's, openbaar vervoer, enz.), de inrichting weg/parkeerbeleid van bepaalde straten in de fietszone (bvb. Rozendaal – zeker einde van de straat) staan haaks op het toewijzen van deze straten aan de fietszone. Duidelijke keuzes en aanpassingen zijn hiervoor aangewezen (zie ons voorstel duidelijke lussen en éénrichting circulatie as voor lokaal verkeer in Centrum)

Conclusie

Zone fietstraten mag gerust breder zijn en moet meer zijn dan een 'suggestiezoen'; Moet zich vertalen in een duidelijk aangepast straatbeeld en infrastructuur met accenten voor veiliger en meer in functie van fietsverkeer.

Onbegrijpelijk dat een aantal actueel reeds drukke fietsstraten, -zones en attractiepolen volledig buiten het voorstel gehouden worden: De Bogaard, De Stedelijke Basischool Burgstraat, Vrije Basisschool Laar, Freinetschool De Zeppelin (Mannestraat), Luysterbos en AZ St. Dimpna, Sport- en speelpleinen SAV St Dimpna, Tarticiussouts en Gidsen.

Onbegrijpelijk dat een visie ontbreekt op inschakeling en/of opwaardering in deze zone van het bestaand, deels reeds opgewaarderd of nog verder aan te passen stelsel van trage verbindingswegen in het Centrum nergens een plaats krijgt/verder verwaarloosd wordt. Minstens zou een aanvang kunnen gemaakt worden om deze routes zelf en de in- en uitrijzones hiervan duidelijker aan te geven en conflictveiliger te maken.

Een duidelijke trendbreuk maken voor inrichting van veilige schoolomgevingen en een ruimere start maken met schoolstraten in ganse kleinstedelijke gebied blijft achterwege. Kan bvb. ook al in Kapelstraat en Katerberg werk van gemaakt worden.

6. Frisse Ideeën voor een goed bereikbare Stad (Centrum) maar toch beperkt doorrijdbaar.

Bijkomende maatregelen op lange termijn die nog ongetwijfeld nodig zijn? Bvb. draaien of invoeren van enkelrichtingsstraten, straten afsluiten of knippen, parkeerplaatsen/parkings anders inplannen, alternatieve vervoerswijzen promoten ...?

Zie eerder programma Brugpartij in functie van de gemeenteraadsverkiezingen.

Op korte termijn – hanteren van de kind-, senioren en kleine wielennorm bij aanpassingswerken stap- en trapinfrastructuur in het Centrum (en ruimer).

Dringend actieplan voor aangepaste en veilige inrichting opstap en wachtlocaties openbaar vervoer.

7. Afronding

Deze elementen voor nazicht aan deelnemers werkgroep bezorgen.

Basis voor inbreng in Gemeenteraadscommissie en diverse adviesraden.

Eigen ppoint tegen dan voorzien en eigen persbericht/-communicatie opstarten vanaf gemeenteraadscommissie.

8. Nagezonden elementen:

Inspiratie over een 'groene binnenring' of 'boulevard'.

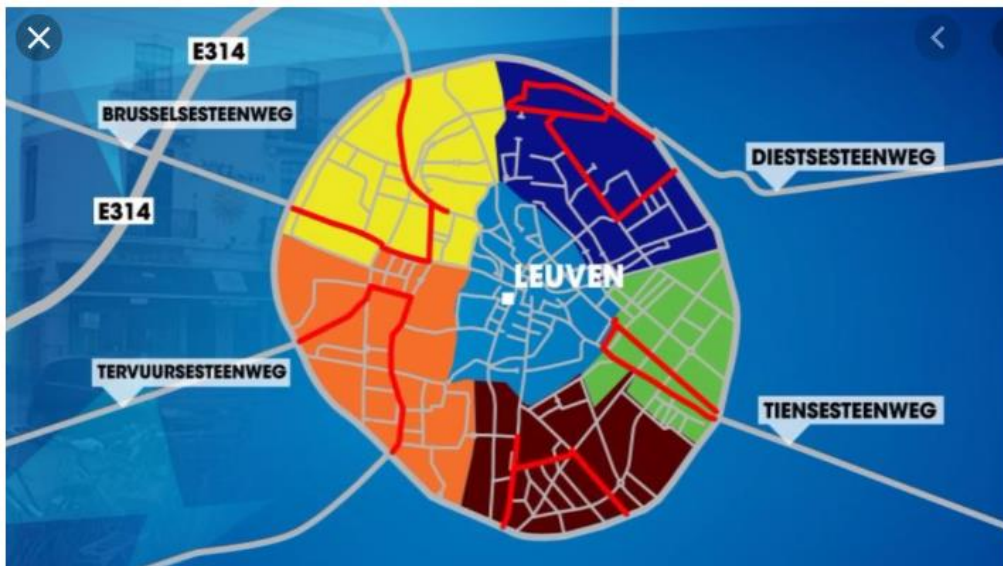
In bijlage - PDF – beelden van Herk-De-Stad, 10 jaar groene Boulevard Hasselt, Aalst, Roosdaal.

Ter informatie/inspiratie resultaten van het mobiliteits/circulatieplan van Leuven meegeven – met lusstructuur als uitgangspunt. Kan toch echt wel inspirerend werken vind ik:

<https://www.leuven.be/circulatieplan>

Uitgangspunten

- Het **voetgangersgebied** werd uitgebreid en een **autoluwe zone** kwam erbij. Zo is er in het centrum meer plaats voor de mensen die er wonen, winkelen en werken.
- De zones daarrond werden onderverdeeld in 5 stadsdelen. **Verkeerslussen** leiden het autoverkeer van de ring naar het centrum en terug. Woonstraten sluiten aan op die lussen.
- Bezoekers stimuleren we om hun auto in een **parking** te zetten. Parkeerplaatsen op straat zijn voornamelijk voor bewoners.
- Je kan niet meer met de auto van het ene stadsdeel naar het andere. Fietsers, voetgangers, openbaar vervoer en taxi's mogen de binnenstad wel **doorkruisen**.



Verhouding auto's - fietsers in de binnenstad

Het aantal mensen dat door de binnenstad rijdt, is niet opvallend gestegen of gedaald. Wel is de verhouding auto-fietsverkeer omgeslagen.

- **Auto's:**
 - 62% in 2016
 - 49% in 2019
- **Fietsers:**
 - 34% in 2016
 - 48% in 2019

Evolutie auto's en fietsers 2016 - 2019

Binnenstad

- **Fietsers:** Toename van 44%
- **Auto's:** Daling van 19%

Ring

- **Fietsers:** Toename van 32%
- **Auto's:** Toename van 1% (een daling van 8% t.o.v. 2017)

Woonstraten

- **Fietsers:** Toename van 16%
- **Auto's:** Daling van 16%