

Tijdelijke politieverordening betreffende de inrichting in proefopstelling van snelheidsremmers in Zwepe (hoofdas verbinding Eeklo - Ursel, ter hoogte van de woonzones nrs. 1C - 22 en nrs. 7 - 9A), met bijhorende verkeersmaatregelen (plaatselijke snelheidsverlaging, voorrangsregeling), vanaf februari 2024 tot eind juni 2024

Vastgesteld door het college van burgemeester en schepenen op 19 december 2023

Bekendgemaakt op www.maldegem.be op 22 december 2023

Juridische gronden

- Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017, meer bepaald artikel 56 betreffende de bevoegdheden van het college van burgemeester en schepenen;
- De nieuwe gemeentewet van 24 juni 1988, en latere wijzigingen, waaronder de wijziging door de wet van 12 januari 2006, inzonderheid artikel 130 bis betreffende de bevoegdheid van het college van burgemeester en schepenen tot het uitvaardigen en goedkeuren van tijdelijke politieverordeningen op het wegverkeer;
- De wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd bij Koninklijk Besluit van 16 maart 1968, en latere wijzigingen;
- Koninklijk Besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik op de openbare weg en latere wijzigingen
Hierin worden de verkeersregels bepaald en de betekenis van verkeersborden- en markering.
- Ministerieel Besluit van 11 oktober 1976
Hierin worden de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens bepaald.
- Decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en de bekostiging van de verkeerstekens

Feiten

- **Meldingen over de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in de Zwepe:**
 - Langs de Zwepe zijn een aantal woningen gelegen. Dit is op te delen in 2 kleine woonzones:
 - Alle woningen met nrs. 1C tot 22
 - Alle woningen met nrs. 7 tot 9A
 - De rijbaan is kaarsrecht, behoorlijk breed en nodigt bestuurders uit om sneller te rijden. Snelheidsmetingen en -controles tonen dit aan.
 - Volgens de bewoners leidt de combinatie van hoge snelheden, passage van zwaar verkeer en de staat van de rijbaan, tot geluids- en trillingshinder, met slaapproblemen en schade aan de woningen tot gevolg.
- **Overleg 13 juni 2023:** overleg met een aantal afgevaardigde bewoners van deze woonzones, de korpschef a.i. van politie, de burgemeester, de schepenen van mobiliteit en openbare werken en de afdeling mobiliteit. De conclusies van dit overleg werden toegelicht aan de betrokken gemeentelijke diensten:
 - Politie: ongevallen in dalende trend, maar er zijn enorm veel processen-verbaal voor overdreven snelheid uitgeschreven. Kanttekening: desondanks wel nog steeds een hoog percentage dat zich wél aan de maximumsnelheid houdt.
 - Trajectcontroles zijn in onderzoek, dit traject komt hiervoor in aanmerking;
 - Tussentijdse oplossingsmogelijkheden ter hoogte van de bebouwde zones:
 - Plaatselijk zone 50;

- Wegbeeld aanpassen:
 - Asverschuivingen/wegversmallingen (géén drempels).
 - Indien mogelijk: rijbaanbreedte plaatselijk beperken (meer ruimte voor schrikstrook fietsers).
 - Eventueel eerst werken met een proefopstelling (zie ook Speyestraat).
- Vrachtwagens op de volledige as 50 km/u;
- Plaatselijke asfaltoverlaging;
- Fietspad meer beveiligen.
- **Opmerkingen coördinator wegen en riolering:**
 - In het dossier SPAM 19 Appelboom - Vierweegse - Kerselare, werd door de Projectstuurgroep (PSG) geoordeeld dat er een poorteffect diende te worden gecreëerd aan Zwepe 1B en dat de overgang van 70 km/u naar 50 km/u op die plaats zou komen te liggen. Het voorliggende voorstel zou dus afwijken van dat principe. De poorten zouden enkel komen aan de dichtstbebouwde zones (Veldekens-Brug en Kruijpuit) met hoge woondensiteit. De versnipperde zones (o.a. de woonzones waarvan sprake) zouden 70 km/u blijven.
 - Een eenvoudige overlaging van de rijbaan gaat niet (+ wat te doen met het fietspad). Dit is niet tijdelijk, een grote investering en de financiële middelen zijn er niet op de meerjarenplanning. Hier is minstens 600.000 euro voor nodig. Het meest aangewezen zou zijn om het beton volledig te vervangen door asfalt, wat de grootste klachten geluids- en trillingshinder zou oplossen. Dan dient ook het fietspad conform aangelegd te worden (subsidie mogelijk, maar vereist opnieuw een PSG-traject waarmee de eerste opmerking kan worden weggewerkt).
 - De desbetreffende woningen moeten bovendien ook nog gerioleerd geraken.
- **Voorstel enkel voorlopige aanpak (proefopstelling):**
 - Na enkele vervolgoverleggen (o.a. ook met politie) werd uiteindelijk, in samenspraak met de schepen en de directeur ruimte, beslist om een definitief voorstel voor te bereiden met betrekking tot de invoer van een proefopstelling.
 - Het voorstel zou zijn om, cfr. de Speyestraat, een gelijkaardige proefopstelling uit te werken, met 6 snelheidsremmende elementen om 3 dubbele asverschuivingen te creëren, en flexipaaltjes aan de overzijden om het fietspad te beschermen (zie voorbeeldopstelling in bijlage 1 en het voorliggend indicatief inplantingsplan in bijlage 2).
 - Het verkeer komende van 70 km/u, dient steeds voorrang te verlenen aan het verkeer komende uit de zone waar een snelheidsbeperking van 50 km/u geldt. Daarom worden deze elementen steeds zodanig geplaatst en voorzien van de nodige borden B19 en B21, dat de voorrangregeling zo min mogelijk verwarring veroorzaakt.
 - **Er werd hiervoor een prijsvraag gelanceerd bij 3 firma's:**
 - Signco
 - Verfaillie-Leroy
 - VVS
 - In de Speyestraat, werden eveneens in proefopstelling enkele snelheidsremmende elementen geplaatst, op dergelijke wijze dat er een parkeerstrook kon worden gecreëerd tussen 2 elementen. Bij dit project werd al beroep gedaan op VVS. VVS is de enige firma die ons meteen een offerte bezorgde (in de lijn van Speyestraat, zie offerte in bijlage 3) en dus voorlopig de enige offerte die we in ons bezit hebben. De evaluatie is nog lopende. Het voorstel zou evenwel zijn om in dit geval opnieuw beroep te doen op de producten van VVS, om volgende redenen:
 - Identieke materialen als bij Speyestraat, dragen bij tot een meer uniform wegbeeld op ons grondgebied (ook als we dit later nog verder uitbreiden in de Speyestraat).
 - Vele materialen die worden aangekocht, worden doorgaans al bij VVS aangekocht voor aanvulling van de stock.
 - Het dossier heeft enige vertraging opgelopen bij de afdeling mobiliteit, maar met de offerte van VVS kunnen we snel schakelen om toch weer wat meer op schema te geraken.
- **Het voorstel wordt geformuleerd om het nodige budget te halen uit resterend budget van andere acties:**
 - **Fietsstalling en fietsuitrusting gekoppeld aan openbaar vervoer alsook schuilhuisjes:**
 - Er zou, zelfs na de betaling van 100% van de kostprijs voor de nieuwe halte-accommodatie bij de nieuwe haltes langs de N9, volgens de berekening nog ongeveer 46.281,88 euro moeten resteren (zie bijlage 4).
 - **Meerdere projecten fietsveiligheid**

Argumentatie

- Het is uiteraard noodzakelijk dat er een aantal verkeersmaatregelen worden getroffen (zie indicatief inplantingsplan bijlage 2). Aangezien het een proefopstelling betreft, dienen deze maatregelen te worden opgenomen in een tijdelijke politieverordening.
 - Plaatselijke snelheidsbeperking 50 km/u
 - Voorrangregeling ter hoogte van de asverschuivingen: het verkeer komende uit 70 km/u, geeft voorrang aan het verkeer komende uit 50 km/u (poorteffect).
 - Borden D1 op de elementen
 - Schrappen rijbaanverdeling
- Er zal een evaluatie gebeuren tijdens de proefperiode. Hiervoor zal het cruciaal zijn om, samen met de politie, de situatie goed op te volgen en te observeren, om, indien nodig, (snel) te kunnen bijsturen waar nodig. Er zullen ook snelheids- en frequentiemetingen worden uitgevoerd. Idealiter voert de politie hier ook snelheidscontroles uit (dit gebeurt momenteel reeds). Eventueel zijn bijkomende flankerende maatregelen te overwegen.
- Om het principe aan te passen dat er slechts poorten zouden worden voorzien aan de dichtstbebouwde zones, zijnde Kruijpuit en Veldekens-Brug, zou een nieuw PSG-traject vereist zijn. De proefopstelling kan een ideale tussenoplossing zijn, waarbij we tijdens de evaluatie objectieve data kunnen verzamelen over de impact op de snelheid (eerst nulmeting in december 2023 - januari 2024, vervolgens metingen tijdens de proefopstelling). Deze gegevens zijn wellicht bruikbaar om

als argument voor te leggen aan de PSG, indien dat nieuwe PSG-traject effectief de enige mogelijkheid is om bijkomende poorteffecten te creëren tussen de grens met Ursel (Aalter) en Zwepe 1B.

- **We zouden ervoor kiezen om de proefperiode te laten lopen vanaf februari 2024, tot eind juni 2024, rekening houdend met de nog te doorlopen procedures:**
 - Collegebeslissing op 19 december 2023;
 - Bestelling plaatsen diezelfde week;
 - Levering hopelijk in de week van 22 januari 2024: van zodra de bestelling wordt geplaatst, wordt de leveringstermijn geschat op 4 tot 5 weken na bestelling (de kerstvakantie zit er uiteraard wel tussen).
 - Evaluatie gedurende ongeveer 5 maanden.
- **Communicatie:**
 - Bewonersbrief in de loop van januari 2024;
 - De (inhoud van) de bewonersbrief en dit besluit, worden eveneens bezorgd aan de dienst communicatie om te gebruiken in de communicatie via de gangbare communicatiekanalen.
- De algemeen directeur herinnert aan alle feitelijke en wettelijke bepalingen.

Adviezen

- Schepen: gunstig
- Politie: uit overlegmomenten blijkt dat de politie voorstander is om hier een proefopstelling uit te voeren.

Financiële weerslag

verschuiven krediet vanuit				
Actienr: A-2-2-1-03				
Actie-omschrijving: Fietsstalling en fietsuitrusting gekoppeld aan openbaar vervoer, alsook schuilhuisjes				
Budgetverantwoordelijke: Koenraad Cromheecke				
beleidsitem/Alg.rek	Budget 2023	Saldo bij opmaak nota	Bedrag verschuiving	Saldo na verschuiving
0200-00/225000	150.000 euro	46.281,88 euro (na betaling 100% kostprijs halte-accommodatie)	8.094,30 euro	38.187,58 euro

BESLUIT

Artikel 1:

Het college keurt de **tijdelijke** politieverordening betreffende de inrichting in proefopstelling van snelheidsremmers in Zwepe (hoofdas verbinding Eeklo - Ursel, ter hoogte van de woonzones nrs. 1C - 22 en nrs. 7 - 9A), met bijhorende verkeersmaatregelen (plaatselijke snelheidsverlaging, voorrangregeling), vanaf februari 2024 tot eind juni 2024, goed.

Artikel 2:

Er wordt **tijdelijk** een plaatselijke snelheidsbeperking van 50 km/u ingevoerd, tussen het kilometerpunt 5.35 en de grens met Ursel (Aalter), nabij kilometerpunt 6.10. De nodige vooraankondigingsborden en herhalingsborden (bv. ter hoogte van de asverschuivingen) worden eveneens geplaatst.

Deze maatregel zal ter kennis worden gebracht door middel van de verkeersborden C43, met bijhorende onderborden, zoals voorzien in het KB van 1 december 1975, houdende het Algemeen Reglement op de Politie van het Wegverkeer.

Artikel 3:

Door de plaatsing van de uitwijkkeilanden, wordt de doorgang steeds plaatselijk versmald. Er wordt om die reden **tijdelijk** een voorrangregeling ingevoerd. Het verkeer dat de zone waarbinnen een snelheidsbeperking van 50 km/u van toepassing is, uitrijdt, heeft voorrang op het verkeer komende van 70 km/u (= poorteffect).

Deze maatregel zal ter kennis worden gebracht door middel van de verkeersborden B19 en B21, zoals voorzien in het KB van 1 december 1975, houdende het Algemeen Reglement op de Politie van het Wegverkeer.

Artikel 4:

Alle bestuurders op de rijbaan worden **tijdelijk** verplicht om de obstakels langs een enkele zijde voorbij te rijden (= verplichting om de door de pijl aangeduide richting te volgen).

Deze maatregel zal ter kennis worden gebracht door middel van de verkeersborden D1, zoals voorzien in het KB van 1 december 1975, houdende het Algemeen Reglement op de Politie van het Wegverkeer.

Artikel 5:

De onderbroken witte streep (rijbaanverdeling) zal zeer plaatselijk, meer bepaald steeds ter hoogte van de asverschuivingen, **tijdelijk** worden opgeheven.

Artikel 6:

De inhoud van deze beslissing zal ter kennisgeving worden overgemaakt aan:

- De heer procureur des Konings
- De Zonechef van de Lokale Politie