

Verslag Kernraad Mobiliteit



16 september 2025

Aanwezigen

	Aanwezig	Verontschuldigd
Jo Delbaere - voorzitter	X	
Jean-Luc Devos - ondervoorzitter		
Maria Paula Pée	X	
Koenraad Van de Casteele	X	
Frank Van Hoorde		X
Lode Caenepeel		X
Christiaan Aelbrecht	X	
Colette Verslyppe	X	
An Stroobandt	X	
Arno Dejonghe	X	
Peter Hofman		X
Evelynne Gomes		X
Jolina Vermeulen		X
Guy Dhondt	X	
Christiaan Crucke	X	
David Lenaerts	X	
Philippe Van Merris		X
Annelies Storme	X	
Kurt Schelstraete		
Yo Deconick		X
Yorben De Maerteleire	X	
Heike Martensen	X	
Waarnemende leden		
Willem Rombaut – schepen Mobiliteit en Openbare Werken	X	
Arnout Laureys – Verantwoordelijke Mobiliteit en Openbare Werken	X	
Caroline Maes – De Lijn	X	
Liesbet Bockstaele – De Lijn	X	

Agenda



1. Kennisname verslagen Platform Mobiliteit
2. Kennisname samenstelling
3. Goedkeuring huishoudelijk reglement
4. Terugkoppeling uit het college en de gemeenteraad
5. Terugkoppeling uit werkgroepen
6. Adviesvragen en adviezen
 - a. Moerkensheide fase 3
In het kader van de verkavelingsvergunning wordt een advies gevraagd aan de kernraad Mobiliteit. Dit dossier werd al meermaals besproken op de Mobiliteitsraad van De Pinte. Er is nu echter een nieuwe projectversie ingediend, zonder grote wijzigingen.
 - b. Lijn 71 – route via N60 of Grote Steenweg – Steenweg
De huidige buslijn vanuit Gent naar Nazareth rijdt via de Grote Steenweg – Steenweg. In kader van het Decreet Basisbereikbaarheid is echter voorzien dat de bus via de N60 rijdt. De Lijn is vragende partij om de aanpassing te doen en komt dit toelichten aan de kernraad, zodat deze een advies kan formuleren aan het college van burgemeester en schepenen.
 - c. Krekelstraat – advies proefopstelling middenrijbaan en oversteekplaats Indiana
Aangezien de wegenwerken nog even op zich laten wachten, willen de lokale besturen reeds actie ondernemen om de fietsveiligheid te bevorderen. Stad Gent stelt voor om de zone 30 vanop grondgebied Gent door te trekken tot de N60 en een middenrijbaan in te voeren. Er is ook een voorstel voor de oversteekplaats ter hoogte van Indiana. Voor beiden wordt de kernraad om advies gevraagd.
 - d. Subsidiereglementen mobiliteit – advies
Er zijn momenteel twee subsidiereglementen met betrekking tot mobiliteit: inwisselen van nummerplaat en autodelen. Het college wil meer mensen stimuleren om zich duurzamer te verplaatsen en vraagt advies over de huidige reglementen en ideeën voor aanpassingen van en/of nieuwe reglementen.
 - e. Verkaveling Pintestraat
Er werd een verkavelingsaanvraag gedaan voor enkele percelen in de Pintestraat. Er wordt hierover advies gevraagd aan de Kernraad.
7. Punten aangebracht door leden
Geen punten
8. Varia

1. Kennisname verslagen Platform Mobiliteit



De kernraad Mobiliteit neemt kennis van de verslagen van het platform Mobiliteit van 28 mei 2025 en 18 juni 2025. Er zijn geen opmerkingen.

2. Kennisname Samenstelling

Op 28 mei 2025 vond de eerste samenkomst van de kernraad Mobiliteit samen. Aangezien er meer kandidaten dan plaatsen waren heeft de kernraad, conform de statuten, een advies geformuleerd om meer dan 20 kandidaten als stemgerechtigd lid op te nemen in de kernraad. Het college heeft op 11 juni 2025 beslist dat de statuten gevolgd dienen te worden. Op het platform Mobiliteit van 18 juni 2025 werd de samenstelling opnieuw besproken. In het nieuw gevormde kernraad van de mobiliteitsraad zetelden dan 20 stemgerechtigde leden (waarvan men nog op zoek is naar 1 kandidaat uit Zevergem), de kernraad zou worden aangevuld met 'drie niet stemgerechtigde deskundigen'. Het aanduiden van drie niet stemgerechtigde deskundigen is strijdig met de statuten van de mobiliteitsraad aangezien 'niet stemgerechtigde deskundigen' enkel in het kader van adviesverlening over een specifiek item kunnen aanwezig zijn op de vergaderingen van de kernraad (artikel 13). De statuten van de mobiliteitsraad vermelden in artikel 10 dat de kernraad 'plaatsvervangers' kan aanduiden. De modaliteiten worden daarin niet opgenomen, deze kunnen vermeld worden in de interne afsprakennota van de mobiliteitsraad.

Het managementteam heeft in zitting van 2 september 2025 hierover advies geformuleerd.

Het college van burgemeester en schepenen heeft beslist om 19 stemgerechtigde personen aan te stellen en 1 vacature voor te behouden voor een inwoner van Zevergem. De plaatsvervangers (in volgorde: Heike Martensen, Frank Van Hoorde, Lode Caenepeel) krijgen stemrecht zodra één of meerdere vaste leden afwezig zijn.

De leden en niet-stemgerechtigde deskundigen gaan hiermee akkoord.

Vanuit de Fietzersbond wordt er gevraagd om de Fietserbond één op één te laten vertegenwoordigen bij afwezigheid van Annelies Storme. De aanwezige leden gaan hier unaniem mee akkoord.

3. Goedkeuring interne afsprakennota



In artikel 12 wordt er vermeld dat het verslag nagelezen wordt door de voorzitter en ter goedkeuring geagendeerd wordt op de eerstvolgende raad:

Artikel 12.

De secretaris maakt binnen de maand een verslag op van elke bijeenkomst. Het verslag wordt nagelezen door de voorzitter en ter goedkeuring geagendeerd op de eerstvolgende raad.

Er wordt voorgesteld om dit aan passen naar:

Artikel 12.

De secretaris maakt binnen de maand een verslag op van elke bijeenkomst. Het verslag wordt nagelezen door de voorzitter en ter goedkeuring geagendeerd op de eerstvolgende raad. Bij hoogdringendheid kan een goedkeuring worden gevraagd via mail binnen 5 dagen voor een specifiek agendapunt. De goedkeuring gebeurt volgens de principes van artikel 10.

Deze goedkeuring wordt goedgekeurd door de aanwezige leden. Er zijn geen andere opmerkingen.

4. Terugkoppeling uit het college en de gemeenteraad

Er wordt toelichting gegeven omtrent de publicatie en bekendmaking van de verslagen van de Kernraad Mobiliteit.

5. Terugkoppeling uit de werkgroep(en)

Er zijn nog geen werkgroepen opgericht.

6. Adviesvragen en adviezen

a) Moerkensheide fase 3

Het dossier wordt toegelicht. Er zijn geen bijkomende vragen.

Stemming: unaniem

Advies:

De kernraad Mobiliteit adviseert om geen ontsluiting via de Pintestraat toe te laten, gezien dit een nieuw gevaarlijk en complex kruispunt voor wagens en actieve weggebruikers creëert op de Pintestraat ter hoogte van het plateau Pintestraat – Bommelstraat.



b) Lijn 71 – route via N60 of Grote Steenweg – Steenweg

De Lijn geeft een toelichting omtrent hun werking, Decreet Basisbereikbaarheid en het tot stand komen van het huidige aanbod.

Er wordt gevraagd of De Lijn zicht heeft op het aantal gebruikers van het Flex-vervoer. De Lijn beschikt over deze informatie en kan dit nasturen.

Industriezone Eke-Nazareth heeft een schrijven naar De Lijn gericht omtrent het wegvallen van bus 76, maar heeft hier naar eigen zeggen geen antwoord op gehad. Door het wegvallen van deze verbinding geraakte niet iedereen meer op zijn werk. De Lijn geeft aan dat de voorliggende vraag ivm lijn 71 daaraan tegemoet kan komen.

Er wordt opgemerkt dat de amplitudes die getoond worden niet van toepassing zijn op de gemeenten die verder van het centrum liggen. Vrijdag en zaterdag is het aanbod wel ruimer (laatste rit vanuit Gent in Nazareth 01u15).

Er wordt gevraagd hoe minder mobiele mensen aan de haltes van het kernnet geraken. De Lijn laat weten dat dit opgevangen kan worden via het Flex-vervoer om tot aan het hogere wegennet te geraken. De aanvraag kan tot een half uur vooraf, maar de kans dat er na 30 minuten een voertuig ter beschikking is, is klein. Reserveren gebeurt dus best tijdig.

Iemand merkt op dat het moeilijk is om van Zevegem naar De Pinte of van De Pinte naar Nazareth te rijden met het openbaar vervoer. De Lijn licht toe dat men de decreten van de Vlaamse Overheid dient te volgen. Het Decreet Basismobiliteit was een zeer sociaal decreet, maar Decreet Basisbereikbaarheid is gericht op efficiënter openbaar vervoer.

De Lijn licht het tot stand komen van het traject van lijn 71 via de Steenweg – Grote Steenweg toe en de beweegredenen om dit traject te verleggen naar de N60.

Er wordt gevraagd of de mensen die een functionele lijn dienen te nemen in plaats van de vaste lijn wel op die functionele lijn kunnen opstappen, gezien de bussen vaak vol zitten. De Lijn heeft dit bekeken, maar er is geen overbezetting op die functionele lijnen.

Er wordt gevraagd hoeveel reiswinst er is om de lijn te verleggen naar de N60. Dit zou zo'n 3 à 4 minuten zijn.

Er wordt aangegeven dat de hoogste congestie op de N60 ter hoogte van de Hutsepot zit. De Lijn is hierover in gesprek met stad Gent en AWW.

Er wordt gevraagd welke bijkomende maatregelen er nog voorzien zijn om verplaatsing naar de N60 te faciliteren? De Lijn geeft aan dat daar voldoende accommodatie moet voorzien worden. De Lijn plaatst de haltepalen, de andere faciliteiten zijn ten laste van de wegbeheerder (toegankelijke boordsteen, fietsenstalling, schuilhuisje, ...). Er wordt aangegeven dat er aan alle haltes voldoende fietsvoorzieningen moeten voorzien worden door de gemeente.

Er wordt gevraagd hoe het streefbeeld van de N60 in rekening gebracht wordt. De Lijn geeft aan dat dit een toekomstvisie is op lange termijn.

Er wordt aangegeven dat er in industriepark Eke-Nazareth nog veel ontwikkeld zal worden (Makro-site) en dat de bus daar evt. via de Weefstraat kan rijden.



Er wordt aangegeven dat de oude lijn 76 afgeschaft werd. De Lijn geeft aan dat dit gebeurd is omwille van het feit dat lijn 71 via N60 voorzien werd en dat er te weinig reizigerspotentieel zat op lijn 76 om deze te behouden.

De bezorgdheid omtrent de oversteekbaarheid van de N60 baart iedereen zorgen. De Lijn geeft aan dat dit hen ook zorgen baart en dat dit samen met AWW en verkeersdeskundigen bekeken wordt.

Er wordt gevraagd wat de termijn is van de uitrol langs de N60 als dit zo beslist wordt. De Lijn kan dit niet zeggen, gezien dit afhangt van de budgetten van AWW. Pas na realisatie van de bushaltes op de N60 kan deze route in dienst genomen worden.

Er wordt gevraagd wat de meerwaarde van de pechstroken op de N60 is. Deze zouden gebruikt kunnen worden als busstrook. Er wordt wel veel geparkeerd door camions.

Er wordt gevraagd of er plannen zijn om de buslijn uit Sint-Martens-Latem door te trekken tot aan het station. Dit is (voorlopig) niet mogelijk omwille van geen mogelijkheid tot draaien ter hoogte van station De Pinte.

De Lijn verlaat de kernraad.

Er wordt aangegeven dat het huidige verschil in reistijd minder groot is dan het verschil in reistijd met de oude route door Zevergemdorp. Het grootste voordeel is de grotere nabijheid tot het industriepark. De vereisten van de fietsenfaciliteiten zijn belangrijk om mee te nemen, ook naar veiligheid.

Stemming: unaniem

Advies:

De kernraad Mobiliteit adviseert om de reisroute van lijn 71 via de N60 te laten lopen, in plaats van via de Grote Steenweg – Steenweg. Dit kan pas gerealiseerd worden op voorwaarde dat:

- De oversteekbaarheid van de N60 veilig kan verlopen
- Er voldoende en veilige fietsenstallingen aan de bushaltes gerealiseerd worden
- De mogelijkheid tot een halte aan de Weefstraat verder onderzocht wordt

c) Krekelstraat – advies proefopstelling middenrijbaan en oversteekplaats Indiana

De voorzitter licht het verschil tussen fietssuggestiestroken en middenrijbaan toe.

Er wordt opgemerkt dat een middenrijbaan veel minder duidelijk is dan een fietssuggestiestrook en dat dit gevaarlijk is. Het is wel goed om de rijbaan smaller te maken voor de wagens.

Er wordt opgemerkt dat de zijstroken niet in goede staat zijn.

Er wordt opgemerkt dat er onderzoek gedaan is naar middenrijbaanstroken door VIAS, maar dat er weinig verschil in gedrag merkbaar was. Wagens wijken minder uit voor tegenliggende fietsers omdat er een lijn getrokken is, maar ze rijden er ook sneller door. Fietsers nemen er niet meer ruimte door. Als je de fietszone voldoende breed maakt, nemen fietsers die ruimte wel. Fietsers worden in het geval van de Krekelstraat echter op het slechtste stuk van de weg gestoken.



De Krekelstraat is een drukke straat. De wagens gaan voortdurend links en rechts moeten uitwijken. Een middenrijbaan kan een goede oplossing zijn voor in rustigere straten zonder fietspaden en met weinig auto's.

Er is veel sluipverkeer maar in Zwijnaarde staan er paaltjes waardoor het verkeer wel echt vertraagd, wat ook sluipverkeer remt.

Het principe van zone 30 is wel goed in de bocht, maar de Krekelstraat is een ontsluitingsweg waar dit ook moeilijk te handhaven is.

Er wordt gevraagd of stad Gent de snelheidsremmers dan wegneemt als de middenrijbaan er komt.

Stemming: unaniem

Advies:

De kernraad Mobiliteit is geen voorstander van het systeem middenrijbaan, omdat de fietsers hierdoor op het slechtste deel van de weg dienen te rijden.

Het voorstel ter hoogte van Indiana krijgt wel positief advies.

d) Subsidiereglementen mobiliteit – advies

Wegens tijdsgebrek werd dit punt verdaagd naar een volgende raad.

e) Verkaveling Pintestraat

Het voorstel van de verkavelaar is om de parkeerplaatsen langs de achterzijde van het perceel, via de brandgang van het OCP, te ontsluiten. Op het perceel zou een historische erfdienstbaarheid rusten om van het perceel van het OCP gebruik te maken.

Er wordt opgemerkt dat er hierdoor een precedent geschept wordt om het pad achter het OCP te gebruiken om te ontsluiten voor deze percelen. Het is goed dat er geen extra wagens op de Pintestraat zitten, maar er wordt wel de facto een extra straat aangelegd achter het OCP.

Er wordt opgemerkt dat het ontsluiten via de brandweg ook het verharderen van deze brandweg impliceert, wat onnodig is bij huidig gebruik.

Er wordt opgemerkt dat het voetpad in de Pintestraat smal is. De nieuwe woningen worden verder van de rooilijn gebouwd, maar het voetpad zou ook breder kunnen gemaakt worden (op het private perceel).

In het appartement rechts van dit perceel is het niet goed dat er allemaal haakse parkeerplaatsen zijn, maar het voetpad is hierdoor wel breder. In de toekomst kan ook de woning links van dit perceel achteruit en het voetpad daar breder aangelegd worden.

Er wordt opgemerkt dat de nieuwe inwoners in de praktijk toch zullen parkeren op de Pintestraat en dat het beperkt aantal parkeerplaatsen in de straat ingenomen zal worden door mensen die niet naar achter rijden. Er wordt verwezen naar Moerkensheide waar de inwoners vooraan parkeren, ondanks de private garages achter de woningen.

De percelen hebben een gevelbreedte van 7-8 meter, dus fietsen moeten ofwel in de woning parkeren ofwel helemaal rondgaan langs achter.



Stemming:

Positief: 11 stemmen

Negatief: 2 stemmen (Colette en David)

Advies:

De kernraad Mobiliteit geeft aan dat het voetpad in de Pintestraat zeer smal is en, indien de mogelijkheid bestaat, dit verbreed zou kunnen worden. De gemeente kan voor de woningen ook bijkomende parallelle parkeerplaatsen voorzien.

Er dient over gewaakt te worden dat de voortuinen op termijn niet omgevormd worden naar haakse parkeerplaatsen.

De personen die negatief stemmen, doen dit omwille van het feit dat de ontsluiting langs de achterzijde van het perceel van de bestaande brandweg de facto een openbare weg maakt.

7. Punten aangebracht door leden

Er werden geen punten aangebracht.

8. Varia

- De omleidingspijltjes in de Bommelstraat zijn verwarrend omdat ze overal naartoe wijzen. Deze kunnen evt. voorzien worden van kleuren.
- Er wordt opgemerkt dat sommige betonplaten, zoals in de K. Boudewijnlaan oa., zich in slechte staat bevinden. Willem geeft aan dat de gemeente experimenteert met het opheffen van de betonplaten en dit kan bekijken. Problemen mogen altijd gemeld worden via openbarewerken@nazarethdepinte.be
- Er wordt gevraagd waarom de C3'en van de werken Bommelstraat voorafgaand op elk kruispunt herhaald worden. De gemeente geeft aan dat dit wettelijk verplicht is.
- Arnout geeft aan dat er nog helpers gezocht worden voor de STRAP-dagen.

Planningskader

Datum volgend overleg: 22 oktober 2025

Info: xx