



Dorpsraad Belsele  
Secretariaat  
p.a. Isengrimlaan 21,  
9111 Belsele.  
e-mail: dorpsraad@belsele.be

Belsele, 28 november 2003.

# Voorlopige versie

Aan het College van Burgemeester en Schepenen  
Grote Markt 1,  
9100 Sint-Niklaas.

Betreft: Opmerkingen bij de nieuwe voorstellen voor Belseledorp zoals gepresenteerd op de infovergadering van maandag 17 november 2003.

Geachte burgemeester, geachte schepenen,

De agendacommissie van de dorpsraad van Belsele heeft een aantal bedenkingen en vragen bij de nieuwe voorstellen voor Belseledorp.

## 1. Doelstellingen herinrichting Belseledorp

In de powerpoint presentatie van 8 september 2003 van het 1ste ontwerp van de herinrichting van Belseledorp vinden we op blad 3 de doelstellingen van de plannen:

- Doelstelling 1: Doorgaand verkeer ontraden
- Doelstelling 2: Snelheid autoverkeer omlaag
- Doelstelling 3: Meer ruimte voor fietser en voetganger
- Doelstelling 4: Een echt dorpsplein creëren

Deze doelstellingen worden door de dorpsraad volledig onderschreven en zijn in lijn met het werkdomein B van het Mobiliteitsplan van Sint-Niklaas uit 2002: realisatie van een kwaliteitsvol verkeersnetwerk, alle modi.

B1	Afbakening en inrichting verblijfsgebieden/voetgangersnetwerken (zie ook A3, categorisering wegennet)
B1.2	Sinaai - Belsele - Puivelde
Nr.	Project
1	Veralgemenen zone 30 Sinaai (Zone 30 in het centrum en aanpalende woongebieden)
2	Herinrichting dorpsplein Sinaai (pro memori) (Fase 1, werken zijn aangevat)
3	Invoeren zone 30 Neerkouter - Oude Baan
4	Herinrichting Belseledorp en zone 30 Belsele

## 2. Bedenkingen bij beperkte zone 30 Belsele (zie projecten bovenstaande tabel)

Voor project 1 is een zone 30 ingevoerd over een afstand van 700m langs het traject Hulstbaan (200m) – Dries (300m) – Sinaaidorp (200m). Dit traject overbruggen vraagt momenteel 35 sec extra reistijd. Nochtans is langs dit traject doorgaans veel meer ruimte voor wagens en zeker voor fietsers dan in Belseledorp.

Voor project 3 is een zone 30 ingevoerd over een afstand van 600m, wat maakt dat doorgaand verkeer nu 30 sec extra reistijd nodig heeft en dat dit traject als sluiptweg ontmoedigd wordt en veiliger is geworden voor fietsers.

Voor project 4 omvat het nieuw voorstel (powerpoint titel: doorgaand verkeer) van 17 november 2003 “zone 30 in Belseledorp tussen Kerkstraat en apotheker”. Dit is over een afstand van 200m en maakt dat doorgaand verkeer slechts 10 sec extra zal nodig hebben om Belseledorp te doorkruisen.

Het nieuw voorstel omvat bovendien een zone 30 in de Molenwijk, naast de bestaande woonerf regeling (max. 20 km/u) in de Eindestraat en de te verwachten woonerf regeling in de Kasteeldreef en Hof van Belsele.

Dit impliceert een zeer onlogische en verwarring scheppende aaneenschakeling van gebieden van zone 50, zone 30 en zone 20:

- zone 50 (Belseledorp tussen Vijverstraat en Eindestraat),
- zone 20 (Eindestraat),
- zone 50 (Belseledorp tussen Eindestraat en Kasteeldreef),
- zone 20 (Kasteeldreef – Hof van Belsele),
- zone 50 (Belseledorp tussen Kasteeldreef en Kerplein),
- zone 30 (Belseledorp tussen Kerkstraat en apotheker Bauwens),
- zone 50 (Kerkstraat tot Sint-Lutgartschool),
- zone 30 (schoolomgeving van de Sint-Lutgartschool in de Kerkstraat)
- zone 50 (Belseledorp tussen apotheker Bauwens en Molendreef),
- zone 30 (Molendreef - Molenwijk),
- zone 50 (Belseledorp tussen Molendreef en Hulstendreef/Sint-Andriesstraat)
- zone 30 (schoolomgeving van de Stedelijke Basisschool in de Gavermolenstraat)

Het voorstel van de dorpsraad voorzag één zone 30 tussen Vijverstraat en Hulstendreef over een afstand van 930m, wat maakt dat doorgaand verkeer - vergeleken met de huidige situatie - 45 sec extra zal nodig hebben om Belseledorp te doorkruisen. Het voorstel van de dorpsraad voorzag een logische aaneenschakeling van gebieden van zone 30 (en zone 20) moet een verkeersbord A23 (aanduiding begin zone 30) bij het begin van Belseledorp aan het kruispunt met de Hulstendreef. Dit verkeersbord werkt sterk ontradend voor doorgaand verkeer om Belseledorp in te rijden en promoot tegelijkertijd de Hulstendreef als alternatieve weg. Een gelijkaardig ontradend effect mag verwacht worden van een verkeersbord A23 ter hoogte van het kruispunt met de Vijverstraat.

Het standpunt van de dorpsraad is dat ontmoediging van doorgaand verkeer en snelheidsverlaging niet met ontplooiing van "blauw" maar door geloofwaardige structurele aanpassingen moet afgedwongen worden.

De huidige voorstellen geven de indruk dat een opsmukoperatie van het dorp – al dan niet in het kader van de aanleg van gescheiden riolering – het hoofddoel is van de op til zijnde heraanleg van Belseledorp. De plaatsvereisten voor de organisatie voor jaarlijks weerkerende evenementen als wielervedstrijden en kermissen lijken zwaarder te hebben doorgewogen dan de wil tot realisatie van een kwaliteitsvol verkeersnetwerk voor alle modi. Van extra aandacht voor afbakening en inrichting van verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken, zoals ook beoogd in het mobiliteitsplan van Sint-Niklaas, is in de huidige plannen onvoldoende te merken. Wij beseffen dat een uitgestrekte zone 30 niet populair is bij de automobilisten, maar zijn er vast van overtuigd dat dergelijke inrichting nodig is om doorgaand verkeer te weren en Belseledorp veel rustiger en aangenamer te maken voor alle mensen die in Belseledorp wonen of er te voet, per fiets of met de wagen passeren.

### 3. Vragen bij de voorstellen van 17 november 2003

1. Met welke concrete maatregelen denkt het stadsbestuur een verlaging van de snelheid van het autoverkeer te kunnen afdwingen en tegelijkertijd doorgaand verkeer te ontmoedigen? Wat zijn de referenties?
2. In welke mate zijn de huidige plannen wetenschappelijk onderbouwd door verkeerstellingen, onder het motto "meten is weten"? Wat is volgens het stadsbestuur momenteel het percentage doorgaand verkeer? Wat is het verwachte percentage doorgaand verkeer na de geplande heraanleg van Belseledorp?
3. In een brief van 7 oktober 2003 aan de bewoners van Belseledorp meldt schepen Urbain Vercauteren de resultaten van snelheidscontroles in Belseledorp gedurende de week van 16 tot 23 september 2003. Tijdens de informatievergadering van 17 november 2003 laat schepen Urbain Vercauteren zich ontvallen dat bij de snelheidscontroles een snelheid van 83 km/u was geregistreerd. Waarom was deze informatie niet opgenomen in de brief? Kunnen wij inzage krijgen in de volledige meetresultaten van deze snelheidscontroles?
4. Zal Belseledorp na de heraanleg Belseledorp voldoende veilig zijn om scholieren van de lagere scholen naar school te laten fietsen? Zo ja, zal dit kunnen zonder begeleiding van ouders en zonder nood aan verkeersregeling door politieagenten op de kruispunten met de Kerkstraat en met de Sint-Andriesstraat?
5. Met routeplanners op internet ([www.mappy.be](http://www.mappy.be) en [www.anwb.nl](http://www.anwb.nl)) wordt men voor het traject Tuinlaan rondpunt tot Lokerse Baan langsheen Belseledorp geleid. Welke acties denkt het stadsbestuur te kunnen nemen om het verkeer over het traject langs de N41/N70 te leiden?

Wij hopen dat met deze opmerkingen ernstig rekening wordt gehouden.

Hoogachtend,

Namens de agendacommissie van de Dorpsraad Belsele,

Stany De Bleser, secretaris, Julien Ghesquiere, moderator, Guido Stevens, Firmin De Beleyr,

Staf Lerno, Jozef Hermans, Rudi De Wilde