

Voorstel mobiliteit GroenRood

GroenRood stelde in haar verkiezingsprogramma van 2012 de **veiligheid in het verkeer centraal**. Zoals iedere Deinzenaar beseffen we dat Deinze op dit moment een ramp is op het gebied van mobiliteit. Dat zorgt voor een slechte bereikbaarheid, stress in het verkeer en ook een verhoogde onveiligheid. Naar aanleiding van de herwerking van het mobiliteitsplan heeft GroenRood een voorstel uitgewerkt om de mobiliteit terug vlot te trekken en de veiligheid voor fietsers en voetgangers hierbij opnieuw te verbeteren. Kernpunten in ons plan zijn dat we **niet zoeken naar nieuwe onteigeningen of grootse onrealistische plannen** zoals een ringweg maar naar effectieve en haalbare oplossingen. Ook vinden wij het heel belangrijk dat huidige sluiptwegen niet worden aangeduid als nieuwe hoofdroutes en dat er **geen nieuwe sluiptwegen** bijkomen. We stellen hierbij toch heel wat **infrastructurele maatregelen** voor. Die zullen niet van vandaag op morgen gerealiseerd kunnen worden maar met een goed stappenplan kunnen we op enkele jaren tijd heel veel realiseren. We moeten er ook voor zorgen dat bij nieuwe ontwikkelingen in onze stad de mobiliteitseffecten steeds mee onderzocht worden zodat we **geen nieuwe knelpunten creëren**.

Dit voorstel is een eerste aanzet om de discussie te openen. Alhoewel wij ervan overtuigd zijn dat de basisconcepten van ons plan echte oplossingen voor de mobiliteit in Deinze aanreiken, zullen detailaanpassingen zeker nodig zijn, nadat dit voorstel ten gronde bestudeerd werd door alle belanghebbenden. Wij willen dit voorstel **uitgebreid bespreken met de bevolking** zodat we uiteindelijk samen de beste oplossing voor de Deinse mobiliteit kunnen vinden. We geven het alvast door aan de verkeerscommissie en de begeleidingscommissie voor het mobiliteitsplan zodat de studiebureaus en de verkeerscommissie er rekening mee kunnen houden en de voorstellen kunnen meenemen in hun besprekingen bij de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan. Dit voorstel toont aan dat oplossingen voor de vele knelpunten in Deinze wel degelijk mogelijk zijn.

Ons voorstel gaat uit van een reeks knelpunten en pakt die één voor één aan met een aantal conceptoplossingen. Sommige voorstellen hebben ook enkele nadelen, die we dan zo goed mogelijk trachten op te lossen. De enkele nadelen die eventueel nog overblijven wegen naar ons gevoel niet op tegen de voordelen maar uiteraard willen we samen met de bevolking verder nadenken om ook deze nadelen verder weg te werken.

De knelpunten die we met dit voorstel trachten op te lossen

Het voorstel van GroenRood gaat uit van volgende knelpunten en problemen:

1. Er is een belangrijk fileprobleem aan het kruispunt N43/Guido Gezellelaan/Georges Martensstraat vooral voor wie vanuit de richting Astene komt.
2. Er staan vaak files aan het rond punt in Petegem, vooral voor wie uit de richting van Deinze Centrum en van Machelen komt.
3. Er staan vaak files op de Stadionlaan, voor wie rechtsaf wil slaan richting Tweebruggenlaan.
4. De scholengas Guido Gezellelaan / Peter Benoitlaan is niet veilig genoeg. Vooral de fietsers (een grote groep van de schoolgaande jeugd) worden met gevaarlijks situaties geconfronteerd.
5. De verkeerssituatie in de stationsomgeving is niet helder en er is een probleem met de veiligheid voor fietsers op de toegang naast de sporen ter hoogte van de Gaversesteenweg.

6. De snelheid van het autoverkeer in het centrum ligt te hoog om de veiligheid van voetgangers en fietsers te garanderen. De zone 30 moet afgedwongen worden.
7. Het centrum is minder aangenaam door de verkeersdruk.
8. De Tolpoortstraat heeft een enkele rijrichting naar het centrum toe. Hierdoor ontstaan files in de Tolpoortstraat wanneer de Tolpoortbrug geopend is. De auto's kunnen dan niet weg en de file staat soms tot aan de Knok waardoor dat kruispunt ook geblokkeerd geraakt.
9. Er rijden geen bussen in het centrum van Deinze (Markt en Tolpoortstraat) terwijl hier duidelijk vraag naar is.

Er is uiteraard nog een knelpunt dat in de bovenstaande lijst niet werd opgenomen, namelijk dat de verkeersdruk op de Gaversesteenweg onhoudbaar is. Vooral het gedeelte tussen de Boomstraat en de Volhardingslaan is niet aangepast voor dergelijke verkeersstromen. Voor dit probleem zullen zeker ernstige keuzes gemaakt moeten worden maar die zijn enkel op langere termijn realiseerbaar en we willen met dit plan vooral een aanzet geven om op korte en middellange termijn oplossingen voor de verkeersproblematiek in Deinze aan te reiken. We denken dan ook dat hiermee samenhangend het probleem van de Volhardingslaan als drukke ringweg moet aangepakt worden. Die is immers niet verzoenbaar met de aanwezigheid van het scholencomplex Erasmus (atheneum en basisschool). Hier moet aan de veiligheid gewerkt worden.

Concept 1: Logische opbouw centrumverkeer met lussensysteem

Deze conceptoplossing vertrekt van een oplossing voor het fileprobleem op de N43 komende uit Astene (knelpunt 1) en zorgt ook voor oplossingen voor de knelpunten 3 (files Stadionlaan), 4 (veiligheid scholenas), 8 (rijrichting Tolpoortstraat) en 9 (geen bussen op de Markt).

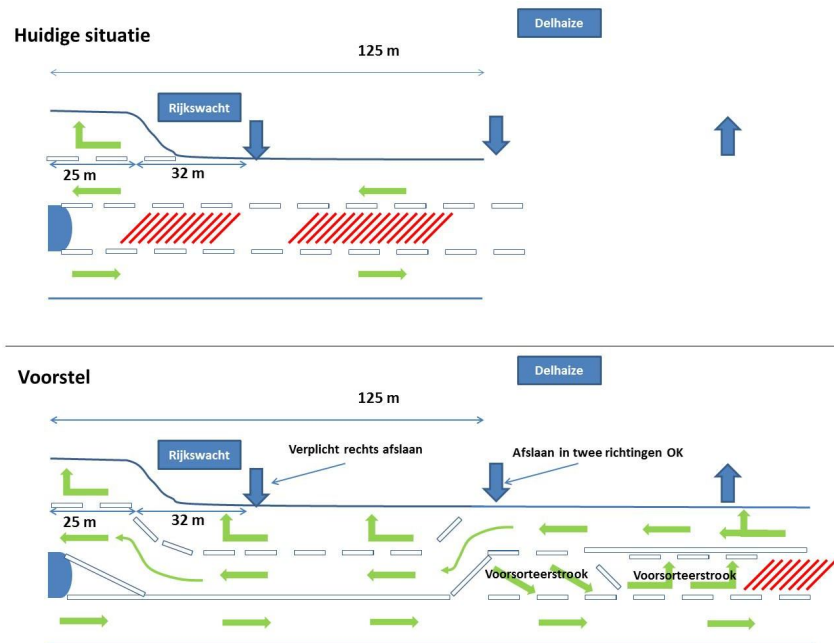
Wat is het probleem?

Er komt heel veel verkeer vanuit Astene naar Deinze. Aangezien dat verkeer nergens over de Leie kan tot in het centrum van Deinze, moet al dat verkeer de verkeerslichten N43/G. Gezellelaan passeren. Op de N43 stropt het verkeer (komende uit Astene) om twee redenen:

- a) Het rechts afslaand verkeer (richting G. Gezellelaan) kan onvoldoende voorsorteren. Dat betekent dat bij groen licht er maar 1 rij auto's kan doorrijden i.p.v. 2 (als de voorsorteerstrook wel lang genoeg zou zijn). Dat beperkt de doorvoer van wagens tot de helft van de capaciteit van het kruispunt.
- b) Tussen de verkeerslichten aan bedoeld kruispunt en de verkeerslichten aan de Knok staat ook een file die vaak reikt tot aan de verkeerslichten waardoor het rechtdoorgaand verkeer (vanuit Astene) ook niet over het kruispunt kan. Hierdoor kunnen soms slechts enkele wagens bij groen doorrijden, de rest moet wachten tot de volgende groencyclus. Het grootste probleem komt van het vele verkeer dat vanuit de G. Gezellelaan komt en rechtsaf gaat op de N43 waardoor de N43 tot aan de Knok meteen vol staat.

Onze oplossingen

Probleem a kan opgelost worden door de **afslagstrook lang genoeg** te maken. Dat gebeurt op termijn best door de infrastructuur te veranderen maar in eerste fase kan een beschildering al zeer snel een voorlopige oplossing bieden met langere afslagstrook (zie ons voorstel op de GR in 2011 - Figuur 1).



Figuur 1: Snelle oplossing voor het probleem van de te korte afslagstrook op de N43 ter hoogte van de Guido Gezellelaan.

Probleem b kan enkel opgelost worden door het verkeer dat van de G. Gezellelaan komt (en naar rechts gaat) te vermijden waardoor het verkeer tussen de verkeerslichten minder stropt. Dat bereiken we door de **G. Gezellelaan éénrichtingsverkeer** te maken van het kruispunt N43 naar de Oostmeersdreef toe (zie Figuur 2). Er komt dan op het kruispunt N43/G. Gezellelaan enkel nog verkeer toe van de N43 en van de G. Martensstraat (van het station). Dat laatste verkeer is vooral verkeer dat rechts afslaat (richting Astene) en rechtdoor rijdt en verhoogt dus het fileprobleem naar de Knok toe niet (dat verkeer kan best via de Gaversesteenweg en Volhardingslaan rijden). Hierdoor zullen de files vanuit Astene korter worden (oplossing knelpunt 1).



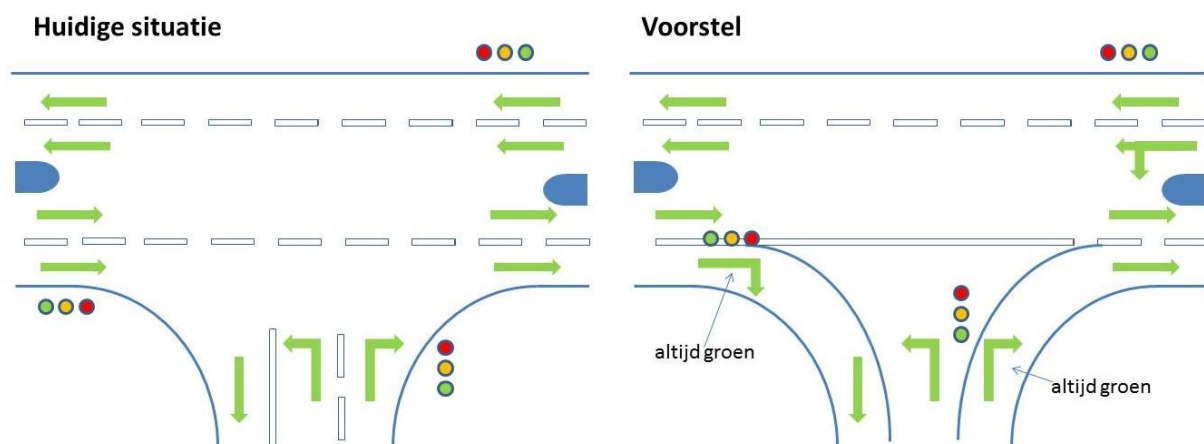
Figuur 2: Nieuwe inrichting N43 en stationsbuurt. Alle blauwe straten worden éénrichtingsverkeer (richting aangeduid met blauwe pijl), de rode straten zijn voorbehouden aan fietsers en voetgangers, de groene zijn enkel voor de bussen.

Bijkomend voordeel van het éénrichtingsverkeer in de G. Gezellelaan is dat deze straat veel beter kan ingericht worden voor voetgangers en fietsers aangezien er veel meer ruimte is voor **brede voetpaden en brede fietspaden**. Dat verhoogt de veiligheid, zeker naar de vele scholen toe op deze as (oplossing voor knelpunt 4).

Gevolgen van deze oplossing

De belangrijkste verkeersader in Deinze moet de Tweebruggenlaan zijn. De andere twee straten die over de Leie gaan (Tolpoortstraat en G. Gezellelaan) zijn dan vooral voor plaatselijk verkeer in het centrum. Als de G. Gezellelaan één richting krijgt naar de Oostmeersdreef toe, dan moet de Tolpoortstraat de andere richting toelaten (weg van het centrum). Dat betekent dus dat de **Tolpoortstraat van richting moet veranderen**. Dat heeft als bijkomend voordeel dat er geen problemen meer zijn bij het openstaan van de Tolpoortbrug. Daarmee is ook knelpunt 8 aangepakt.

In ons voorstel blijven de **N43 en de Volhardingslaan de hoofdassen** voor doorgaand en bestemmingsverkeer in Deinze maar de hele situatie in het centrum wordt nu veel duidelijker, met **drie grote lussen die het verkeer in het centrum logisch indelen** (zie Figuur). Een eerste grote lus gaat van het kruispunt G. Gezellelaan/N43 in tegenwijzerzin naar G. Gezellelaan, Peter Benoitlaan, Kongoplein en dan, afhankelijk van de bestemming, ofwel via Markt en Tolpoortstraat terug naar de N43, ofwel langs de Tweebruggenlaan (hoofdroute). Om het verkeer van Kongoplein naar de Tweebruggenlaan vlot te laten verlopen moet er een afzonderlijke afslagstrook komen naar rechts aan het kruispunt Stadionlaan/Tweebruggenlaan die losgekoppeld wordt van het kruispunt met lichten (zie Figuur 3) Hiermee is ook knelpunt 3 opgelost.

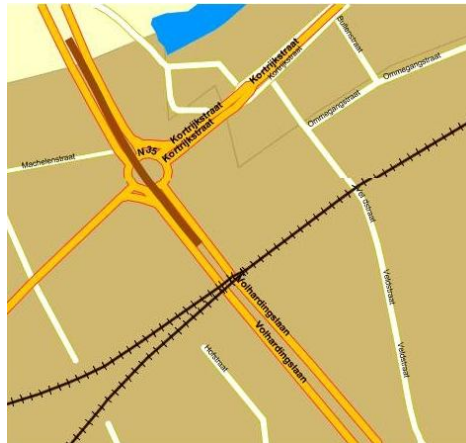


Figuur 3: oplossing voor de problemen aan het kruispunt Stadionlaan/Tweebruggenlaan.

Aan de kant van de Tweebruggenlaan wordt de Brielstraat ten volle gebruikt als belangrijkste aan- en afvoerroute voor verkeer naar en van het centrum (en naar de grote randparkings). Dat in twee lussen die in wijzerzin lopen: één langs Brielstraat, Tolpoortstraat en terug via N43 en Tweebruggenlaan, één met toegang tot de Markt langs Kongoplein, Markt en langs Brielstraat terug naar Tweebruggenlaan en Stadionlaan.

Aan het kruispunt De Knok (Tolpoortstraat/N43) komt dan meer verkeer toe vanuit de Tolpoortstraat maar geen verkeer meer vanuit de Stationsstraat (rijrichting in beide straten omgedraaid – zie ook concept 2). Dat zal dus de druk op het kruispunt niet noemenswaardig verhogen aangezien links afslaan vanuit de Tolpoortstraat vlot zal kunnen want er is geen tegemoetkomend verkeer.

Om de verzadiging van het rond punt op het kruispunt N43/N35 tegen te gaan (knelpunt 2 – files aan het rond punt in Petegem), kan er (op langere termijn) gedacht worden aan een **overbrugging van het rond punt voor het doorgaand verkeer op de N35** (zie Figuur). Dit kan perfect door de twee middelste baanvakken op de Volhardingslaan los te koppelen en op de brug over het rond punt te leiden voor het doorgaand verkeer. Bestemmingsverkeer naar de N43 kan dan de buitenste baanvakken blijven gebruiken, zoals nu (dit lost ook knelpunt 2 – files aan rond punt – op). Een alternatief zou ook een ondertunneling zijn maar een brug zal goedkoper zijn en technisch haalbaarder omdat ze kan aansluiten op de brug over de Leie (voor een tunnel zouden de auto's van de brug meteen een tunnel moeten induiken en hiervoor is misschien niet genoeg plaats).



Figuur 4: Overbrugging van het rond punt in Petegem voor de twee middelste rijvakken (in bruine kleur).

Bussen in het centrum

Met ons nieuwe lussenplan kunnen de **bussen ook een betere route volgen in het stadscentrum**. Vanaf het station via G. Gezellelaan en Peter Benoitlaan tot aan Kongoplein en dan Markt en Tolpoortstraat terug richting station. Daardoor kunnen er ook bushaltes op de Markt en in de Tolpoortstraat komen (oplossing voor knelpunt 9).



Figuur 5: het verkeer in het centrum verloopt volgens drie grote lussen. Blauwe straten zijn éénrichtingsverkeer volgens de richting aangeduid met de blauwe pijl.

Concept 2: Lussensysteem doorgetrokken naar stationsomgeving

De verkeerssituatie in de buurt van het station kan ook met een lus ingericht worden (in tegenwijzerzin) waarbij de toegang tot het station loopt via de Stationsstraat en dan verder naar G. Martensstraat en N43, terug langs de Stationsstraat (zie Figuur 2). De Stationsstraat tussen de Knok en de spoorwegbrug wordt ook éénrichtingsverkeer (naar het station toe). Er is immers geen enkele

reden om verkeer in de andere richting toe te laten. Immers, deze richting (naar het station) vormt het verlengde van de as Tolpoortstraat (zelfde richting).

Om de veiligheid van voetgangers en fietsers naar het station te bevorderen wordt **geen autoverkeer meer toegelaten langs de spoorwegbrug** (kant Poelstraat) maar moet alle verkeer langs de Stationsstraat rijden. Daar kan een zoen-en-zoef-zone (kiss-en-ride) ingericht worden. De auto's kunnen wel draaien en langs de Stationsstraat (gedeelte parallel aan de spoorweg) terugkeren richting Gaversesteenweg en Poelstraat (of de lus verder volgen richting centrum). De toegang tot de nieuwe parking aan het station gebeurt ook via de Stationsstraat en onder de spoorwegbrug aan het stationsgebouw (met aanpassingen om het kruisend fietsverkeer veilig te maken). De andere twee toegangen onder de brug zijn uitsluitend voor bussen (eventueel één in elke richting). De **oversteek voor fietsers aan de Gaversesteenweg** (van oude stationsparking naar station) moet veiliger ingericht worden (knelpunt 5 - veiligheid stationsomgeving).

Verkeer vanuit de richting E17 wordt (zoals nu) langs de Volhardingslaan richting rond punt gestuurd. Daardoor is er nauwelijks verkeer dat aan het kruispunt N43/G. Martensstraat naar links afslaat naar Kortrijk (behalve diegenen die de kleine lus aan het station volgen en de bussen richting Kortrijk).

De Ommegangstraat zou tussen de Bullenstraat en de Stationsstraat eventueel een andere richting kunnen krijgen (om sluipverkeer te vermijden) maar dan moet het kruispunt met de Stationsstraat aangepast worden om het afslaan in de Ommegangstraat mogelijk te maken. Het deel tussen de fietstunnel en de Bullenstraat moet wel in de huidige richting blijven bestaan om de veiligheid van fietsverkeer dat vanuit de fietstunnel komt te garanderen.

Concept 3: Centrum verkeersluw maar bereikbaar

De verkeerssituatie in het centrum is zo uitgewerkt dat iemand die er moet zijn er relatief gemakkelijk kan geraken (met toegangen langs Gentpoortstraat, Schutterijstraat, Kongoplein en Brielstraat) maar dat het niet loont om door het centrum te rijden gewoon om naar de andere kant van het centrum te gaan (zie Figuur 6: Voorstel voor het centrum. Alle blauwe straten worden éénrichtingsverkeer (richting aangeduid met blauwe pijl), de rode straten zijn voorbehouden aan fietsers en voetgangers, de groene zijn enkel voor de pendelbus. Figuur – oplossing voor knelpunt 7 – verkeersdruk centrum). Dat verkeer moet rond het centrum rijden (Peter Benoitlaan, Kongoplein, Stadionlaan en Tweebruggenlaan). Daar zorgen we ook voor **minder files aan het kruispunt Stadionlaan/Tweebruggenlaan** door een betere afslagstrook te voorzien voor rechtsafslaand verkeer en de lichten anders in te stellen zodat er langer (of zelfs altijd) naar rechts afgedraaid kan worden vanuit de Stadionlaan (oplossing van knelpunt 3 – zie ook Figuur 3).

Om de veiligheid voor voetgangers en fietsers te verhogen wordt het **gehele centrum ingericht als zone 30** (oplossing knelpunt 6). Ook de infrastructuur wordt daaraan aangepast. Een **pendelbus** rijdt voortdurend van de randparkings aan de Brielpoort naar de Leiedam, Kalkhofstraat, Ghesquièrestraat, Gentpoortstraat, Schutterijstraat, Ramstraat en Markt terug naar de Brielstraat. Zo worden de basisschool, de muziek- en tekenacademie, het dienstencentrum van OCMW, het ziekenhuis en de Markt vlot bereikt.



Figuur 6: Voorstel voor het centrum. Alle blauwe straten worden éénrichtingsverkeer (richting aangeduid met blauwe pijl), de rode straten zijn voorbehouden aan fietsers en voetgangers, de groene zijn enkel voor de pendelbus.

Vrachtwagens mogen het centrum niet door, tenzij voor plaatselijke leveringen.

Voor de veiligheid van voetgangers en fietsers kunnen de **omgeving van de bibliotheek en van de kerk best volledig autovrij** worden. Ook in de Kaaistraat moeten geen auto's rijden (veiligheid van de basisschool). Zowel in de Gentpoortstraat als op de Leiedam kan een zoen-en-zoefstrook ingericht worden om kinderen aan de school af te zetten. Na de schooltijd gebruiken ouders best de parking aan het vredegerrecht en is er een "rang" waarbij de kinderen onder begeleiding van de schoolleerkrachten naar de parking gebracht worden.

Om de verkeersdruk aan de muziekacademie te verlichten en de veiligheid voor de kinderen te verhogen stellen wij voor om de Kalkhofstraat verkeersvrij te maken. Enkel de pendelbus mag er door (en uiteraard fietsers en voetgangers). Langs de Leiedam kan ook een zoen-en-zoefzone ingericht worden en ook op de Guido Gezellelaan komt een zoen- en zoefzone (aan de huidige ingang van de tekenacademie). Het verkeer in de Guido-Gezellelaan blijft daarom ook in twee richtingen toegelaten van de lichten (K. Picquélaan) tot aan de Oostmeersdreef. Op het **kruispunt Guido gezellelaan/Oostmeersdreef komt best een klein rond punt** om de auto's gemakkelijk te laten terugkeren. Dat rond punt kan overrijdbaar zijn voor de bussen van De Lijn.

Met deze voorstellen denken we op relatief korte termijn de mobiliteit in Deinze weer vlot te kunnen trekken en tegelijkertijd ruimte te creëren voor fietsers en voetgangers.