

Tussenkomst met betrekking tot de koepelmodule aanleg nieuwe fietspaden gewestweg N466 en N466a

1. Het mobiliteitsplan

Beste collega's,

De goedkeuring van deze koepelmodule is van kapitaal belang. Dagelijks nog sterven er mensen in het fietsverkeer. En het aantal dodelijke verkeersslachtoffers mag dan wel het laatste jaar gedaald zijn met 12 %, iedere zwakke weggebruiker die sneuvelt in het verkeer, is er één teveel. In een fusiestad als Deinze waar er vrijwel steeds bij wijze van kilometerslange kloof een gewestweg gaapt tussen de dorpskernen en het centrum, is de aanleg van fietspaden a priori een belangrijk aandachtspunt. Als meerderheidspartij was dit dan ook de beweegreden voor Open VLD om destijds het mobiliteitsplan gunstig te adviseren. Zonder de conformverklaring van ons mobiliteitsplan door de provinciale auditcommissie zouden er vandaag geen tientallen projecten in de stijgers staan.

2. De verbetering van de schoolomgeving

Kinderen en jongeren zijn bij uitstek zwakke weggebruikers. De herinrichting van de schoolomgeving van de vrije basisschool Sint-Hendriks betekent voor Leerne dan ook wat de herinrichting van bijvoorbeeld de Peter Benoitlaan voor Deinze betekent. In het verlengde van de dorpskern op de Oude Leernsesteenweg vervult de site van de vrije basisschool een lokale centrumfunctie zonder weerga voor de drie Leernes. Zo'n 232 kinderen lopen er school, onder wie 107 uit Bachte – Maria-Lerne en 70 uit Sint-Martens – Lerne en Drongen (56 uit Sint – Martens-Lerne).

De veelbelovende plannen laten dan ook niemand onbewogen. Logisch, want het gaat ten slotte om een totaal ontwikkeling met een nieuwe visie op tal van aspecten van het openbaar domein: verlichting, halte – accommodatie, voet-en fietspaden, parkeergelegenheid en zomeer. Bijgevolg heeft het project een ingrijpende impact op de leefbaarheid en de uitstraling van de ruimere omgeving. Ingrijpend is zeker en vast de afleiding van het schoolverkeer langsheen een nieuwe ventweg tussen de bestaande Leernsesteenweg en de schoolsite. De ontubbeling van de N466 in een hoofdas en een schoolas zorgt voor een veilige combinatie van doorgaand en bestemmingsverkeer. Men kan immers voor de school een zone 30 – regeling toepassen terwijl het doorgaand verkeer 50 km rijdt.

Komende uit de richting van Deinze zal deze ventweg vlot toegankelijk zijn en dus gemakkelijk zijn bufferfunctie vervullen. Komende uit de richting van Gent zal de bereikbaarheid van de ventweg iets minder evident zijn omwille van het scherp indraai – maneuver. Daarom wil onze fractie aandacht vragen voor het voorstel van de scholengroep om het eenrichtingsverkeer op de Oude Leernsesteenweg van richting te veranderen en een bijkomende kiss –

and – ride zone te creëren op de dorspas. Leerlingen kunnen daar langs een veilige weg de school bereiken.

Ook de suggestie om de ventweg langs de N466 tot aan de verkeerslichten te laten lopen maw voor een veilige overgang te zorgen tussen schoolas en oversteekplaats, kan onze steun genieten.

Als we het goed begrijpen, verandert de oversteekplaats met verkeerslichten niet echt fundamenteel van profiel. Misschien is de herinrichting toch een gelegenheid om het zebrapad te herdenken. Zo werden recent in Temse alle oversteekplaatsen aan scholen aangelegd in groene thermoplast. Deze uitvoering heeft tal van voordelen: opvallender, duurzamer, en minder slipgevaar voor fietsers en auto's.

Wat de creatie van parkeerplaatsen langs de ventweg betreft, denken we net zoals de scholengroep dat rechthoekige parkeerplaatsen de voorkeur genieten boven die met visgraatmotief.

3. Fietspaden langs de Leernsesteenweg

Het fietspadenverhaal rond de N466 heeft al letterlijk en figuurlijk een lange weg afgelegd.

Vandaag is met de koepelmodule voor de schoolomgeving opnieuw een mijlpaal bereikt. Het toekomsttraject tussen de Karel Picquélaan en het rondpunt van Sint – Martens – leerne neemt vandaag duidelijke contouren aan. En daar zijn we met Open VLD blij om. En voor ons hoeft het daar niet bij te blijven. Zeker niet wanneer de stad Gent zich vandaag expliciet engageert om de verbinding tussen Baarle – Drongen en het dorp van Sint – Martens – Leerne veiliger te maken voor fietsers. Wij moeten zonder twijfel de uitgestoken hand durven grijpen Ik weet dat het college daartoe bereid is. Laten we, eenmaal het budget is goedgekeurd, in 2010 de daad bij het woord voegen met een startnota voor ons grondgebied.

4. Engelhoek parking

Een nieuwe mobiliteitsconvenant voor dat deel van de Leernsesteenweg zou bovendien een uitgelezen opportuniteit bieden om van parking Engelhoek eindelijk eens Sint – Martens – Leerne dorp te maken. De doortocht van de N466 heeft op die plaats veel potentieel. Er is een hoge middenstandconcentratie die men in bijna geen enkel ander dorp in Deinze terugvindt. We moeten dat potentieel aangrijpen om de sociale cohesie en het gemeenschapsleven in Sint – Martens – Leerne ruimtelijk in te bedden. Een dorpsplein voor de kermis, een parkje voor de sociale contacten, en zomeer. Ik heb de problematiek dit jaar al eerder aangekaart. Het college heeft me schriftelijk beloofd om de parking samen met de halte-accommodatie grondig aan te pakken in samenwerking met De Lijn en het Vlaams gewest. Zo durf ik te pleiten voor een verhoogde bushaven zoals recent op de N43 aan de Colruyt in Astene werd aangelegd.

Een dergelijk project van dorpsverfraaiing zou nu kunnen deeluitmaken van een nieuw convenant voor de Leernsesteenweg richting Baarle.
Ik pleit m.a.w. voor het afsluiten van een module 3 voor Sint – Martens – Leerne, herinrichting van een doortocht.

Met deze module verbinden de partijen (het gewest, de lokale overheid, de VVM en eventueel de provinciale overheid) zich ertoe een doortocht in te passen in zijn ruimtelijke omgeving en herin te richten met als doel de verkeersleefbaarheid in de bebouwde kom te bevorderen en het woonklimaat gunstig te beïnvloeden.

Wij pleiten er dan ook voor dat een fietspad – module in Sint – Martens – Leerne dorp hetzelfde effect zou teweegbrengen voor de herinrichting van de dorpskern als de koepelmodule in Bachte – Maria-Leerne.

Toch hamer ik er tergelijktijd op dat ook op korte termijn actie ondernomen wordt. Met beperkte middelen, maar doeltreffend. Deze legislatuur nog moet het mogelijk zijn om het pad te effenen voor een verzorgd wachthuisje en een kwaliteitsvolle, overdekte fietsenstalling.

5. De Damstraat

Om de twee grote verkavelingen in Sint – Martens – Leerne veilig te ontsluiten voor voetgangers en fietsers, moeten we aan het verhaal van de Leernsesteenweg ten slotte nog een verlengstuk breien. Een kleine appendix, maar ééntje die levensnoodzakelijk is. Op 27 april 2000¹ kreeg een piepjong raadslid felicitaties van meerderheid en oppositie omdat hij een principesbeslissing rond de Damstraat kon afdwingen op de gemeenteraad. Vandaag vraagt datzelfde raadslid u met aandrang om in 2010 tot een onderhandelde oplossing te komen voor dat slechts 1 km lange fietspad. Want hoewel de startnota al klaar is sinds oktober 2007 staan we vandaag nog geen stap verder en blijft opnieuw een belangrijke dorpsas verstoken van voetpaden, een aanliggend verhoogd fietspad en parkeergelegenheid.

Aan de beide kanten van de gemeentegrens is nochtans de wil aanwezig om eruit te geraken. Laat de Damstraat daarom niet het BHV van onze fietspaden worden. De vraag van het Vlaams gewest om een gescheiden fietspad aan beide zijden van de gewestweg aan te leggen, waarbij de hogere overheid trouwens op één lijn staat met de stad Deinze, kan ook op het grondgebied van Nevele gemakkelijk gerealiseerd worden. Verkeerstechnische asverschuivingen kunnen verkeersveiligheid en eigendomsrecht verzoenen.

Maar laat ons terugkeren naar de N466.

¹ Nadien nog één beslissing gemeenteraad: **Aanleggen fietspad langsheen de Damstraat (N437) : formele toezegging t.o.v. gemeentebestuur Nevele**

Op de vorige gemeenteraad werd de meerderheid een gebrek aan visie verweten als het over de dorpsontwikkeling in Leerne ging. Deze koepelmodule bewijst het tegendeel. Maar koken kost ook geld. Alleen al voor de N466 wordt van nu tot 2011 een budget van 1 250 000 euro uitgetrokken voor onteigeningen en realisatie van de eerste fase tot het MPI. Het stadsaandeel van Deinze in de Damstraat werd al in 2007 op 900 000 euro geraamd, onteigeningen exclusief.

Investeringsen zullen dan ook in de tijd moeten gespreid worden om het budget niet te laten ontsporen. Ook de ellenlange procedures nopen ons tot fasering. Laat ons daarom van een nood een deugd maken en de fietspadprojecten bundelen tot een globale toekomstvisie op het openbaar domein van zo'n dorp.

Ook de inwoners in onze dorpen hebben immers recht op een lange termijn perspectief. Een perspectief dat legislatuuroverschrijdend is. Om het op dit verhaal toe te passen, waarom geen Leerne 2018 naar analogie met Deinze 2020 ? Laten we van de dorpskernvernieuwing langs de assen N 466 en N437 een wervend project maken waarover we op regelmatige basis verslag uitbrengen aan de bevolking.

Steven Van de Putte
Open VLD – fractieleider