

## GOEDKEURING VAN HET CONFORM VERKAARDE MOBILITEITSPLAN.

Van de gemeenteraad wordt verwacht dat zij het mobiliteitsplan, zoals conform verklaard door de Provinciale Auditcommissie onveranderd goedkeurt. Klakkeloos goedkeurt is hier misschien op zijn plaats, aangezien er geen jota kan aan worden gewijzigd, aangezien de voorliggende versie conform werd verklaard door de PAC.

Nochtans hebben wij als gemeenteraad geen letter van dit mobiliteitsplan geschreven, evenmin kunnen wij er een letter aan wijzigen. De tekst van de module 1, die bij de Mobiliteitsconvenant hoort is duidelijk: de lokale overheid verbindt zich ertoe na het conform verklaren van het mobiliteitsplan door de provinciale auditcommissie, een gemeenteraadsbesluit te nemen tot goedkeuring van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Dit mobiliteitsplan is tot stand gekomen via een studiebureau, in nauw overleg met de ambtenarij. Het is een plan dat op die manier vanuit een bepaalde ideologische hoek werd ingevuld. Het plan is op die manier het plan van de zwakke weggebruiker geworden..., maar van niemand anders!

Dat de zwakke weggebruiker wordt beschermd is uiteraard goed. Veiliger fietsinfrastructuur is ook voor ons een optie. Meer kansen voor het openbaar vervoer zijn ook opportuun, miskleun blijft echter dat het stadscentrum niet wordt aangedaan door De Lijn. Veilige schoolomgevingen zijn een must. De heropening van het station in Astene is een belangrijk streefdoel. Op deze vlakken biedt het mobiliteitsplan ruimte voor acties waar wij kunnen achterstaan.

Maar dat het plan geen oog heeft voor andere belangen, namelijk deze van de automobilist, de consument en de middenstander is tergend. De miskennis van deze belangen was een duidelijke optie bij het tot stand komen van het mobiliteitsplan. Verschillende belangengroepen van de middenstand vertellen ons dat zij via de gemeentelijke begeleidingscommissie niet hebben kunnen bijsturen. Zij waren als leken om te beginnen niet opgewassen tegen de goed voorbereide ambtenaren-specialisten. Pogingen om bij te sturen werden vakkundig van de hand gewezen.

Het resultaat is er naar.

Een eenvoudige bevraging die door de VLD in het handelscentrum werd georganiseerd leert ons hoe de consument en de handelaar denken over de wijze waarop de mobiliteit in een centrum op de maat van een stad zoals Deinze, moet worden georganiseerd.

Het centrum moet bereikbaar blijven met de auto. In Deinze wil de consument zijn voornaamste boodschappen nog altijd zo snel mogelijk doen en daarvoor zo dicht mogelijk parkeren bij de plaats waar hij wenst te winkelen. De Vld wil dan ook geen parkeerplaatsen laten verdwijnen in het stadscentrum. De Vld is aldus gekant tegen het stand-still principe waarbij verdwijnende parkeerplaatsen in het centrum niet zouden worden vervangen.

Laat ons even rondom ons kijken. In Oudenaarde rijdt men tot in het centrum, tot op de markt en kan men overal in het centrum parkeren. Ook in Eeklo kan men met de auto tot op de markt en er parkeren. Het gaat in de beide gevallen om steden met een bloeiende middenstand. Bij ons denken de technocraten er anders over. De auto én de consument

moeten weg uit het centrum. Zelfs in Gent kan men met zijn auto tot op de Kouter én er parkeren, tot op de Vrijdagmarkt én er parkeren, tot op het Zuid en ér parkeren, tot op het Braunplein én er parkeren.

De Vld is er daarom voorstander van de parkeerplaatsen in de Louis Dhontstraat te behouden en zelfs uit breiden via een ondergrondse parking. De gelden voor een brug over de Leie kunnen beter daaraan worden gespendeerd, met onmiddellijk rendement. De handelaars van de Tolpoortstraat zijn eveneens gewonnen voor nieuwe parkeergelegenheden op de site Bloemmolens. Zij willen in hun straat geen parkeerplaatsen zien verdwijnen.

De Vld wil op de Markt geen verkeersvrij plein, maar wel een herinrichting, met de rijweg in het midden op de huidige kasseistrook, en brede voetpaden met mogelijkheid voor terrassen en andere rustplaatsen, voorzien van het nodige groen, maar met behoud van de toegankelijkheid van de Markt en het aantal parkeerplaatsen.

In de Gentstraat wil de VLD de laad- en losruimtes weg ten voordele van parkeerplaatsen. Laden en lossen kan wat ons betreft desnoods nog op beperkte uren of op de middenberm, zoals nu al gebeurt. In de Stationsstraat kan er werk worden gemaakt van een bijkomende parking op de site van het warenhuis. Deze parking komt de buurt Stationsstraat, Kortrijkstraat en Gentstraat ten goede.

Bijkomende parkings zijn dus nodig om het centrum bereikbaar te houden voor de consument. De randparkings kunnen worden gepromoot door intensieve en efficiënte bewegwijzering, maar dienen niet als buffer voor parkeerplaatsen die in het centrum zouden verdwijnen.

Wat betreft het circulatieplan, vrezen wij dat de idee alle verkeer via de bestemmingsring te laten verlopen, zonder een effectenstudie te hebben gemaakt voor de Peter Benoitlaan en de Guido Gezellelaan, en het voornemen de N43 op de as Gentsesteenweg – Kapellestraat her in te richten in functie van de verkeersleefbaarheid, van dit plan het Immobilitieitsplan van Deinze zal maken. Wij vrezen voor stilstaand verkeer op de as Peter Benoitlaan – Guido Gezellelaan ter hoogte van de scholen, de academie inbegrepen. In de schoolomgevingen zijn wij voorstander van veralgemening van de variabele zone dertig. Buiten de schoolomgevingen is dergelijke zone voor ons geen optie.

Er staan ook storende fouten in dit circulatieplan: de Driessstraat en de Astridstraat zijn geen verboden terrein voor vrachtwagens, zodat de vrachtwagens die de Volhardingslaan via die weg verlaten, zich op de Oudenaardsesteenweg, die verboden gebied is, gaan vastrijden. Ook is niet te begrijpen waarom de Kattestraat geen verboden gebied is voor vrachtwagens, nu de breedte van deze straat, waar ze uitmondt op de Markt, geen doorgang biedt voor zwaar verkeer. Naast het gebrek aan voorstudie is dit een voorbeeld van de slordige manier waarop dit mobiliteitsplan is ontwikkeld door het studiebureau.

Storend is eveneens dat er naast het belang van de verkeersveiligheid, voor dé problematiek van de N43, de moeilijke doorstroming van het autoverkeer in de richting van Deinze komende van Gent en dus de bereikbaarheid van het centrum, geen acties zijn voorzien. Een langere voorsorteerstrook om aan het kruispunt Gentstraat-Guido Gezellelaan rechts af te slaan is een minimumeis.

Tenslotte de N35, de intussen wereldberoemde Gaverssteenweg.

Wij stellen vast dat het actiecomité gemakkelijk toegang heeft gekregen tot de Vlaamse minister van mobiliteit, maar dat deze laatste de bewoners van de Gaversesteenweg geen rechtszekerheid heeft gegeven met betrekking tot een eventuele afbraak van woningen.

De Vld is voorstander van een herinrichting van de weg met het oog op verkeersleefbaarheid met behoud van de nodige parkeerplaatsen op het traject kruispunt Volhardingslaan – kruispunt Oudenaardsesteenweg. De herinrichting van het studie bureau van het vlaams gewest TV3V is een bespreekbare basis. Het verkeer wordt toegelaten in de beide richtingen. Voor zover ze zouden verdwijnen kunnen de parkeerplaatsen aan de kant van de onpare huisnummers bv. worden geherlocaliseerd in het straatje dat de Gaversesteenweg verbindt met de Ten Rodelaan en op de site Colle. Doorgaand fietsverkeer moet in beide richtingen gebruik kunnen maken van de omleiding via Legestraat – Rijbroeckstraat – Boomstraat. Bestemmingsfietsverkeer kan worden opgevangen in twee fietspoorten, overdekte fietsstallingen. Op de lange termijn is er voor ons geen plaats voor onteigeningen, noch voor een lussensysteem. Bovendien moet men eindelijk durven zeggen dat de ring op het gewestplan definitief is geschrapt door een Vlaamse minister die nu ergens gouverneur is en dat deze optie begraven is door de hogere overheid.

Globaal genomen zijn wij het met verschillende opties van het Mobiliteitsplan en de daaraan gekoppelde acties oneens. Een mobiliteitsplan is een **richtinggevend beleidsplan**. Er is geen sanctie voorzien voor het niet uitvoeren van wat er in het mobiliteitsplan staat. Wij staan niet volledig achter het plan, in geval van goedkeuring berust de uitvoering van de acties volledig op de gemeentelijke goodwill.

Wij staan als fractie dan ook op het standpunt dat de acties waarmee wij niet akkoord zijn, niet door ons zullen worden uitgevoerd.

Bijsturing van het mobiliteitsplan kan momenteel nog niet. De Vlaamse overheid is wel volop bezig met het voorzien van een procedure om dat wel mogelijk te maken. Na de verkiezingen dit jaar komt er een doorlichting van alle lopende en conform verklaarde mobiliteitsplannen, waarbij de gemeente de keuze zal krijgen om al dan niet een nieuw plan op te maken.

De nood aan procedurele (en decretale voorschriften) blijkt ook uit de informatie op de website van het Vlaams gewest zelf : [www.mobielvlaanderen.be](http://www.mobielvlaanderen.be).

Het voorliggende mobiliteitsplan dient echter goedgekeurd te worden om subsidies te ontvangen voor de acties die we wel willen uitvoeren, zoals het aanleggen van de fietspaden en de inrichting van de schoolomgevingen. Dit is het gevolg van de Module 1, de subsidiëringmodule, die in zijn modeltekst de goedkeuring van het mobiliteitsplan oplegt.

Concreet betekent dit dat de VLD het mobiliteitsplan zal goedkeuren omwille van de centen.

Wij zijn echter tegen:

- het verdwijnen van parkeerplaatsen in het stadscentrum,
- het autoluw maken van de Markt
- de voetgangersbrug over de Leie ter compensatie van de verdwijnende parkeerplaatsen,
- het feit dat het centrum niet wordt aangedaan door het openbaar vervoer,
- een langetermijnvisie voor de Gaversesteenweg die onteigeningen of lussensysteem zou inhouden,

- een circulatieplan dat Deinze toegankelijk zal maken,

Wij zijn niet van plan de acties ter realisatie van de punten waar wij niet achter staan, uit te voeren. Integendeel zullen wij aanbevelingen of alternatieven formuleren die nauwer aansluiten bij de visie van de bevolking en ijveren voor een snelle wijziging van het huidige onvoldragen mobiliteitsplan van zodra de decretale randvoorwaarden daartoe voorhanden zijn.

27 april 2006.

Philip Beirnaert,  
Fractieleider VLD.