

Gemeenteraad – openbare zitting **Uittreksel uit het verslag van de vergadering van 22 februari 2024**

Zijn aanwezig:

Tess Minnens, voorzitter van de gemeenteraad

Jan Vermeulen, burgemeester

Johan Cornelis, Rutger De Reu, Conny De Spiegelaere, Bruno Dhaenens, Bart Van Thuyne, Filip Vervaeke, Sofie D'hondt, schepenen

Marleen Vanlerberghe, schepen, voorzitter BCSD

Annick Verstraete, Eric Van Huffel, Marc De Schrijver, Freija Dhondt, Paul Soetaert, Hans Martens, Gunnar Claeys, Stephanie Debeurme, Matthias Neiryndck, Olaf Evrard, Sören Van de Moortele, Nadia Sucaet, Jan Pauwels, Bart Vermaercke, Alexander Adams, Eva Martens, Carline De Paepe, Ortwin Depoortere, Kristof Van den Berghe, Peter De Maertelaere, Peter Parmentier, Els Baart, gemeenteraadsleden

Sylvie Claeys, waarnemend gemeenteraadslid

Stefanie De Vlieger, algemeen directeur

Zijn verontschuldigd:

Nathalie Lambrecht, schepen

Annie Mervillie, Sabine Vermeulen, gemeenteraadsleden

In openbare zitting vergaderd,

Aanvullend verkeersreglement houdende invoer van beperkt eenrichtingsverkeer in de Poelstraat het deel gelegen tussen Gaversesteenweg en Kouterlosstraat

Regelgeving

Het decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikelen 40 en 41 over de bevoegdheden van de gemeenteraad.

Het bestuursdecreet van 7 december 2018.

Het koninklijk besluit van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie op het wegverkeer en latere wijzigingen.

Het koninklijk besluit van 1 december 1975 betreffende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg en latere wijzigingen.

Het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald en latere wijzigingen.

Het besluit van de Vlaamse regering van 23 januari 2009 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens.

Het decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens en latere wijzigingen.

De omzendbrief MOB/2009/01 van 3 april 2009 van de Vlaamse minister van mobiliteit, sociale economie en gelijke kansen.

Het standaardbestek 250 voor de wegenbouw, hoofdstuk X.

Het algemeen politiereglement Deinze-Zulte-Lievegem goedgekeurd 20 februari 2020.

Bijlage

Het collegebesluit van 22 juni 2023 betreffende het Tijdelijke politieverordening op het verkeer houdende de invoer van beperkt eenrichtingsverkeer in de Poelstraat deel gelegen tussen Gaversesteenweg en Kouterlosstraat en invoer van een parkeer- en stilstaanverbod op de N43 thv het kruispunt met de Gampelaeredreef.

Het collegebesluit van 16 januari 2024 betreffende het Tijdelijke politieverordening op het verkeer houdende de invoer van beperkt eenrichtingsverkeer in de Poelstraat deel gelegen tussen Gaversesteenweg en Kouterlosstraat – verlenging.

Punt 2 verslag van de verkeerscommissie 05 februari 2024.

Analyse Telraam oktober 2023

Analyse Telraam januari 2024

HB-onderzoek Negenstratenwijk april 2022

Synthesenota mobiliteitsplan Deinze

Mobiliteitsplan Deinze

Brief deel wijkambassadeurs Negenstratenwijk januari 2024

Brief Frans Baert en vennoten m.b.t. éénrichtingsverkeer Poelstraat

Verslag overleg wijkambassadeurs 14.02.2024

Politioneel advies omtrent opheffen éénrichtingsverkeer Poelstraat – ‘gedeeltelijk’ 21.02.2024

Motivering

Historiek

Naar aanleiding van de opmaak van het mobiliteitsplan voor de stad Deinze, werd op vraag van inwoners van diverse woonwijken een onderzoek uitgevoerd naar sluipverkeersstromen. Uit dit onderzoek kwam duidelijk naar voor dat er vooral sprake was van doorgaand sluipverkeer in de Negenstratenwijk, met als meest problematische as de route Gampelaeredreef - Poelstraat. Uit het herkomst- bestemmingsonderzoek van 2013 kwam ook duidelijk naar voor dat de voornaamste sluipverkeersstroom wijkuitwaarts was (m.a.w. komende van de N43 Gentessteenweg richting de Gaversesteenweg). Als oplossing voor de gestelde problematiek, schoof het mobiliteitsplan (definitief vastgesteld door de gemeenteraad in juni 2018 na verschillende participatie- en infomomenten) de invoer van éénrichtingsverkeer in de Poelstraat (gedeelte tussen de Gaversesteenweg en de Kouterlosstraat) naar voor, waarbij de toegelaten rijrichting wijkinwaarts is (actie 864 in het actieprogramma, p. 129).

Ook het herkomst-bestemmingsonderzoek (uitgevoerd door studie bureau Vectris) van april 2022 bevestigt dat er nog steeds sprake is van een aanzienlijke sluipverkeersstroom door de Poelstraat en dat deze nog steeds duidelijk wijkuitwaarts is en bevestigt bovendien dat de Poelstraat een grote hoeveelheid verkeer (zowel doorgaand als lokaal) te verwerken krijgt.

De invoering van éénrichtingsverkeer (wijkenwaarts) in dit gedeelte van de Poelstraat biedt niet enkel een oplossing voor de vastgestelde sluipverkeersstroom (aangezien vastgesteld werd dat de voornaamste sluipverkeersstroom wijkuitwaarts is) maar biedt tegelijkertijd ook een oplossing voor de andere problematiek in de Poelstraat: zij is de centrale as voor de ontsluiting van de zachte weggebruiker richting centrum van de wijken die aansluiten op de Poelstraat. De Poelstraat, vooral het gedeelte tussen de Gaversesteenweg en Kouterlosstraat aangezien daar het meeste fiets- en autoverkeer is, is simpelweg niet breed genoeg om én parkeren én dubbelrichtingsverkeer in de hoeveelheden die gemeten zijn én fietsers én voetgangers op een veilige manier plaats te geven. De keuze om de veiligheid van de actieve weggebruiker in het algemeen en de fietser in het bijzonder via éénrichtingsverkeer te beschermen, werd eveneens reeds gemaakt in het mobiliteitsplan, dat onder het hoofdstuk ‘lokaal fietsnetwerk’ bepaalt: “Op korte termijn zal Poelstraat enkelrichting worden gemaakt vanaf Gaversesteenweg richting Kouterlosstraat. Op die manier ontstaat er meer ruimte voor de fiets waardoor de fietsroute ook veiliger wordt.” (p. 88).

Eventuele mogelijke alternatieven om de sluipverkeersstroom tegen te gaan en die door de stad ook onderzocht zijn (met name mogelijke invoering uitgezonderd plaatselijk verkeer, circulatiemaatregelen in de Gampelaeredreef – met name de mogelijke invoering van een enkelrichting richting N43), bieden, hoewel ze wel een (deel van de) oplossing kunnen zijn om het sluipverkeer uit de Poelstraat te halen, geen oplossing voor

de dan nog ruim 2000 wagens die tot het lokaal verkeer (verkeer met een vertrek of bestemming binnen de wijk) behoren en op dagbasis door de zeer smalle Poelstraat rijden en daar fietsers (en indirect dus ook voetgangers) letterlijk en figuurlijk wegduwen. Een mogelijke invoering van een regime "Uitgezonderd plaatselijk verkeer" zou bijvoorbeeld geen impact hebben op het lokale verkeer uit de wijk dat de Poelstraat als ontsluiting gebruikt. Idem voor het invoeren van circulatiemaatregelen in de Gampelaeredreef.

Om al deze redenen besliste het college van burgemeester en schepenen in de zitting van 22 juni 2023 om bij wijze van proefopstelling het éénrichtingsverkeer in te voeren in het gedeelte van de Poelstraat tussen Kouterlosstraat en Gaversesteeweg vanaf 10 juli 2023 t.e.m. 27 oktober 2023. Na de eerste evaluatie in oktober werd beslist om de proefopstelling te verlengen tot en met 31 januari 2024 en bijkomend te evalueren. Deze evaluatie werd in de loop van januari uitgevoerd, en het college besliste in de zitting van 16 januari 2024 om het dossier voor te bereiden voor de gemeenteraad en de proefopstelling tussentijds te verlengen tot de gemeenteraad er zich over heeft uitgesproken.

Evaluatie

Eerste evaluatie Telraam

Voor de evaluatie van de invoering van het éénrichtingsverkeer in de Poelstraat werd samengewerkt met Telraam (een onderdeel van T&M Leuven). Hun bevindingen o.b.v. geplaatste telraamtoestellen in de Poelstraat, Krekelsestraat, Ten Rodelaan en Kerselaarslaan werden samengevat in de presentaties in bijlage. Samengevat: door het invoeren van de enkelrichting is er een verwachte daling (halvering, tot 100 auto's per uur) van het autoverkeer in de Poelstraat waardoor de modal split (verhouding voetgangers/fietsers en autoverkeer) veel positiever is dan voor de invoering van het éénrichtingsverkeer (toename van het percentage fietsers en voetgangers van 29 % naar 41%) en bijgevolg, door de daling van het autoverkeer, ook de verkeersveiligheid voor de actieve weggebruiker in het algemeen en de fietsers in het bijzonder toeneemt. Uitermate positief is bovendien dat er een sterkere daling tijdens de piek is, wanneer er ook veel schoolgaande kinderen en jongeren gebruik maken van de Poelstraat om naar school te fietsen.

Verder werd ook de impact op andere straten van de woonwijk onderzocht, met name die straten waar er een risico bestond dat het sluipverkeer zich ernaar zou verplaatsen. In de Ten Rodelaan is er een toename van ongeveer 30 auto's per uur. Meer dan waarschijnlijk gaat het hier over lokaal verkeer dat vroeger ontsloot via de Poelstraat en blijft het doorgaand sluipverkeer op de gewestweg (gezien de verhouding afname Poelstraat en toename Ten Rodelaan) - al valt dit op basis van de Telraam-gegevens niet met 100% zekerheid te zeggen. Wat wel onweerlegbaar is, is dat de daling van de hoeveelheid verkeer in de Poelstraat zich absoluut niet 1-op-1 verlegt naar de Ten Rodelaan. Ook in de Krekelsestraat is er geen sprake van een significante toename van het autoverkeer sinds de invoering van de enkelrichting. Ter hoogte van de Kerselaarslaan werden er geen veranderingen opgemerkt. M.a.w. +- 70 voertuigen/uur die vroeger door de wijk reden, doen dit nu niet meer, met alle positieve gevolgen voor verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

Tweede evaluatie Telraam

Voor de tweede evaluatie werd door Telraam bekeken of de bevindingen uit de eerste analyse zich doorzetten (zie presentatie in bijlage). Uit de evaluatie blijkt dat de resultaten van de eerste evaluatie bevestigd worden. Ten opzichte van de eerste analyse is er bovendien een daling waar te nemen van de V85 (snelheid die door 85% van de bestuurders niet overschreden wordt), zowel in de Poelstraat als in de Ten Rodelaan.

Bijkomende metingen en observaties

Daarnaast werden er door de dienst nog een aantal bijkomende metingen en observaties uitgevoerd op andere plaatsen dan waar de Telramen geplaatst zijn. Zo bleek bijvoorbeeld dat de hoeveelheid verkeer in de Krekelsestraat ter hoogte van de Gampelaeredreef gelijk is gebleven. Het sluipverkeer heeft zich m.a.w. niet verplaatst naar de route Astene - Krekelsestraat. Daarnaast werd ook een meettoestel gehangen in de Krekelsestraat tussen Ten Rodelaan en Gaversesteeweg (op vraag van de wijkambassadeurs). Vergelijking met gegevens van het Telraam iets verderop in de Krekelsestraat toont aan dat de cijfers op beide locaties grosso modo gelijk zijn. Er werden wel iets meer auto's gemeten in het gedeelte tussen de Ten Rodelaan en de Gaversesteeweg, maar gezien de beperkte toename kan er ook hier vanuit gegaan worden dat dit vooral over lokale ontsluiting gaat.

Daarnaast werd ook een telling/observatie van fietsers uitgevoerd ter hoogte van het kruispunt Krekelsestraat/Gaversesteeweg (zie bijlage). Over het algemeen werden geen gevaarlijke situaties tussen fietsers en auto's geobserveerd. Om de duidelijkheid voor alle weggebruikers daar te vergroten, zal er wel geopteerd worden om het fietspad ook als dusdanig te laten markeren.

Advies verkeerscommissie

Ter voorbereiding van de agendering van dit punt op de gemeenteraad, werd ook het advies gevraagd aan de verkeerscommissie dd. 05/02/2024 betreffende de evaluatie van het éénrichtingsverkeer in de Poelstraat. Onderstaand de weerslag in het verslag betreffende het punt:

- De VC formuleert een gunstig advies m.b.t. het definitief bestendigen van het beperkt éénrichtingsverkeer in de Poelstraat het deel gelegen tussen de Gaversesteenweg en de Kouterlosstraat (bovenstaand plan). De VC stelt dat de verkeersleefbaarheid alsook de verkeersveiligheid is toegenomen. De VC neemt kennis van de PowerPointpresentatie (als bijlage) opgemaakt door het diensthoofd mobiliteit. Het diensthoofd gaf tijdens de VC bij aanvang bepreken van dit punt een toelichting bij deze PowerPoint.

De vertegenwoordiger van de fractie NV-A wenst enkele bemerkingen te formuleren die ze o.a. ontvangen hadden van enkele bewoners Poelstraat. Een eerste bemerking was de afweging tussen verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid. Een tweede voorstel van deze fractie was om fietsers meer te sturen naar de fietssnelweg en minder via de Poelstraat.

De vertegenwoordiger van de fractie Vooruit bracht ook de vraag aan van enkele buurtbewoners om voor hen een uitzondering te kunnen maken op het éénrichtingsverkeer, nl. dat bewoners wel in de beide richtingen zouden mogen rijden met hun wagen. Binnen de VC was het antwoord stellig dat dit zeker niet kan, aangezien de Wegcode deze uitzondering verkeersjuridisch niet toelaat.

Conclusie

Op basis van de twee evaluaties uitgevoerd door Telraam en op basis van bijkomend onderzoek door de dienst mobiliteit wordt geconcludeerd dat het uitgeteste éénrichtingsverkeer globaal een positieve impact heeft op:

- De daling van doorgaand verkeer in de negenstratenwijk;
- De verkeersveiligheid voor de actieve weggebruiker in de Poelstraat;

Op basis van deze positieve impact kan worden geconcludeerd dat de proefopstelling volgende doelstellingen van algemeen belang dient:

- Veiliger verkeer in de Poelstraat, in het bijzonder voor de actieve weggebruiker;
- Een grotere verkeersleefbaarheid van de negenstratenwijk in het algemeen en de Poelstraat in het bijzonder;

En wordt het éénrichtingsverkeer in de Poelstraat definitief ingevoerd.

Stemming over het agendapunt

Met 19 stemmen voor (Jan Vermeulen, Johan Cornelis, Rutger De Reu, Conny De Spiegelaele, Bruno Dhaenens, Bart Van Thuyne, Filip Vervaeke, Sofie D'hondt, Marleen Vanlerberghe, Eric Van Huffel, Marc De Schrijver, Hans Martens, Gunnar Claeys, Stephanie Debeurme, Sören Van de Moortele, Nadia Sucaet, Alexander Adams, Peter De Maertelaere, Els Baart), 13 stemmen tegen (Annick Verstraete, Freija Dhondt, Paul Soetaert, Matthias Neiryndck, Olaf Evrard, Jan Pauwels, Bart Vermaercke, Eva Martens, Carline De Paepe, Ortwin Depoortere, Kristof Van den Berghe, Peter Parmentier, Sylvie Claeys), 1 onthouding (Tess Minnens)

Besluit

Artikel 1

In de Poelstraat het deel gelegen tussen Gaversesteenweg en Kouterlosstraat wordt beperkt éénrichtingsverkeer ingevoerd. De toegelaten rijrichting is deze van Gaversesteenweg naar de Kouterlosstraat. Fietsers, bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A en speed pedelecs mogen in de beide rijrichtingen rijden.

Deze verkeersmaatregel wordt ter kennis van de weggebruikers gebracht door het plaatsen van de volgende verkeerssignalisatie:

- Verkeersbord C1 (verboden richting) met onderbord M12 (uitgezonderd fietsers, bromfietsen klasse A en speed pedelecs) in de Poelstraat met de Kouterlosstraat alsook in de Poelstraat t.h.v. perceelgrens nrs 51 -53.
- Verkeersbord F19 met onderbord M18 in de Poelstraat met de Gaversesteenweg alsook in de Poelstraat nr 52 (= t.h.v. doodlopende zijtak Poelstraat).



Artikel 2

Naast het overmaken aan de Vlaamse Overheid wordt tevens een afschrift van dit besluit gestuurd naar:

- De griffie van de Rechtbank van Eerste Aanleg te Gent.
- De griffie van de Politierichtbank te Gent.
- De lokale politie, directie operaties, afdeling verkeer.
- De provincie Oost-Vlaanderen.

Artikel 3

Dit besluit en de inhoud ervan wordt bekendgemaakt op de webtoepassing van de stad. De toezichhoudende overheid wordt op de hoogte gebracht van de bekendmaking (artikel 286 § 1 en artikel 287 en artikel 330 van het decreet lokaal bestuur van 22 december 2017).

Beslist in zitting van 22 februari 2024

Namens de gemeenteraad

De algemeen directeur,
Stefanie De Vlieger

De voorzitter van de gemeenteraad,
Tess Minnens

Voor éénsluitend afschrift,
Deinze, 26 februari 2024