

# Verkeersafwikkelingsplan centrum De Pinte

Op maandag 14 maart 2022 is de proefopstelling voor de verkeersafwikkeling van de stationsomgeving van start gegaan. Voorafgaand aan de proefopstelling werd een bevraging georganiseerd die polste naar het realiseren van de vooropgestelde ambities. Deze bevraging werd 400 keer ingevuld. Uit de open antwoorden kwamen een aantal opmerkingen, suggesties of vragen naar boven die we wensen te verduidelijken.

## Waarom werd het verkeersafwikkelingsplan opgemaakt?

De stationsbuurt is een belangrijk mobiliteitsknooppunt voor verschillende weggebruikers. Daardoor is het er tijdens de spitsmomenten heel druk, zowel op vlak van gemotoriseerd verkeer als op vlak van voetgangers en fietsers. Om deze omgeving veiliger te maken voor voetgangers en fietsers, is een heraanleg van de weginrichting van de J. Anthierenslaan en de Koning Albertlaan opgenomen in het meerjarenplan. De opmaak van het inrichtingsplan van deze straten dient echter gebaseerd te worden op een verkeersafwikkelingsvisie voor een groter gebied dan de Koning Albertlaan en de J. Anthierenslaan. Om die reden werd de studie-opdracht voor het verkeersafwikkelingsplan opgestart.

De opmaak van het verkeersafwikkelingsplan is gestart met vijf doelstellingen voor ogen:

1. Doorgaand autoverkeer verplaatsen naar de straten die daarvoor uitgerust zijn, conform het mobiliteitsplan uit 2018 (in het mobiliteitsplan kregen de Vredestraat en Polderdreef een hogere wegcategorie dan de Baron de Giey laan tussen Kerkplein en J. Anthierenslaan)
2. Veilige voetpaden in de stationsomgeving, met behoud van het groene karakter
3. Complexe verkeersknooppunten overzichtelijk maken voor alle weggebruikers
4. Een weginfrastructuur voorzien die plaats geeft aan elke weggebruiker
5. Een aangenamer dorpscentrum met plaats voor terrassen, ontmoetingsplekken en groenzones én obstakelvrije loopruimtes voor voetgangers

De ambities werden vervolgens per straat vastgelegd. Daarnaast werden enkele randvoorwaarden gedefinieerd. De doelstellingen, ambities en randvoorwaarden vormden samen de rode lijn doorheen de opmaak van het verkeersafwikkelingsplan.

## Hoe kwam het verkeersafwikkelingsplan tot stand?

De knelpunten in het studiegebied kwamen via participatietrajecten bij de ruime bevolking naar boven, zowel tijdens de opmaak van het mobiliteitsplan (goedgekeurd in 2018) als bij de voorbereiding voor het huidige meerjarenplan (2019). Concreet gaat het om volgende knelpunten:

1. Verkeersonveilige situaties (scholieren op de rijweg, onleesbare verkeersafwikkeling aan rotonde post voor zwakke weggebruikers, haakse parkeerplaatsen aan De Kleine Prins en in Baron de Giey laan, fietsers laveren tussen de wagens aan het Kerkplein ...)
2. Ontbreken van weginfrastructuur voor elke weggebruiker (pendelaars te voet op de rijweg in Koning Albertlaan en J. Anthierenslaan ...)
3. Overdreven snelheid, zowel van speed-pedelecs als van auto's

4. Te grote dominantie auto
5. Gevaarlijke weginfrastructuur (verzakkingen en hoogteverschillen in wegdek Koning Albertlaan)

Een onveilige verkeerssituatie die zich dagelijks herhaalt, ook al is deze beperkt in de tijd, kan je niet zomaar aan de kant schuiven. De inrichting van de verkeersinfrastructuur wordt het best afgestemd op de piekmomenten.

In het voorjaar van 2021 werden de knelpunten opnieuw bevraagd en bevestigd via een bevraging omtrent de verkeerssituatie en –veiligheid. Deze bevraging herbevestigde de eerder opgesomde knelpunten. Op 14 juni 2021 vond er vervolgens een participatiemoment plaats met geïnteresseerde inwoners om de knelpunten mondeling toe te lichten. Op deze avond werden nog geen keuzes omtrent de verkeersafwikkeling gemaakt. De deelnemers konden wel reeds voorstellen aanreiken.

Op basis van alle verzamelde informatie maakte het studiebureau drie verschillende voorstellen van verkeersafwikkelingsplannen. Deze drie voorstellen werden eind september 2021 besproken door de mobiliteitsraad om de positieve en negatieve punten van elk voorstel in beeld te brengen.

Op basis van de input van de verschillende participatiemomenten, de mobiliteitsraad, politie, studiebureau Traject, het mobiliteitsplan, het fietsvademeccum, de doelstellingen, ambities, randvoorwaarden en andere actoren werd door het lokaal bestuur een voorkeurscenario voor een nieuwe verkeersafwikkeling voor het centrum van De Pinte naar voor geschoven.

### **Waarom een proefopstelling?**

Een proefopstelling geeft aan bewoners en passanten gelegenheid om de gewijzigde verkeersafwikkeling te ervaren en, na enkele weken, hun verplaatsingsgedrag hierop af te stemmen. Het bestuur wil op die manier alle gunstige en ongewenste effecten inventariseren en dit op basis van tellingen en bevindingen op het terrein.

### **Waarom werd de signalisatie en wegmarkering aangepast voor de proefopstelling?**

De proefopstelling is voorzien van 14 maart tot eind juni. De gemeente is als wegbeheerder verantwoordelijk voor een veilige en leesbare verkeersafwikkeling. Aangezien de verkeersafwikkeling grondig wijzigt, is het belangrijk om de (onoplettende) weggebruiker attent te maken van de nieuwe situatie. Om die reden werden enkele markeringswerken uitgevoerd. Daarnaast werd de signalisatie van de proefopstelling in de grond vastgezet om het verplaatsen van borden of omgewaaide verkeersborden tijdens de proefopstelling te vermijden.

Op basis van de proefopstelling werden reeds bijstellingen in de signalisatie en wegmarkering uitgevoerd, die de leesbaarheid en veiligheid ten goede komen. Ook de lichtenregeling aan het kruispunt Vredestraat – Polderdreef werd op 24 maart aangepast om een vlottere doorstroming van de Vredestraat te creëren.

## **Op basis waarvan werd het studiegebied vastgelegd?**

In het meerjarenplan is er budget voorzien voor de heraanleg van de bovenbouw van de Koning Albertlaan en J. Anthierenslaan. Er is geen budget voorzien voor de heraanleg van de Koning Leopoldlaan, het Kerkplein, rotonde post, kruispunt Vredestraat – Europaplein... Ook omwille van praktische redenen is het moeilijk haalbaar om al die werken in één keer uit te voeren.

Het huidige verkeersafwikkelingsplan legt echter wel de basis om de verkeersafwikkeling van het centrum verder op te bouwen. Zo heeft de huidige verkeersafwikkeling een belangrijke impact op de te ontwikkelen inrichting van de voornoemde punten. Door de verkeersafwikkeling van de stationsomgeving en Baron de Gieyalaan te definiëren, is het in de toekomst gemakkelijker om de andere puzzelstukken uit te werken. Deze kruispunten hebben dan weer hun effect op de inrichting van de verder liggende straten, zoals de Pintestraat, rotonde Polderbos, Langevelddreef, Florastraat...

Aangezien het financieel onmogelijk is om de volledige verkeersafwikkeling van al deze straten en kruispunten in dezelfde legislatuur uit te voeren, werd dit opgesplitst in de tijd. Op basis van de bestaande verkeersstromen wordt in de toekomst voor elk project een eigen verkeersafwikkelingsstudie opgemaakt, waarvan de huidige afwikkeling in het centrum aan de basis zal liggen.

Om deze reden werd ook de Florastraat niet in het studiegebied van de huidige verkeersafwikkeling opgenomen. De Florastraat is immers voorzien om heraangelegd te worden in de tweede helft van dit decennium, waarbij de inrichting afgestemd wordt op de op dat moment geldende verkeersafwikkeling in het centrum en de inzichten van dat moment.

## **Zijn er veel ongevallen in de stationsomgeving?**

De politie heeft cijfers van het aantal officiële ongevallen in de stationsomgeving. Het aantal officieel aangegeven ongevallen is beperkt (5 in 2021). Het aantal niet-aangegeven ongevallen ligt in werkelijkheid hoger. Het ongevalcijfer is echter geen doorslaggevende factor geweest voor de opmaak van het verkeersafwikkelingsplan. In het kader van de opmaak van het mobiliteitsplan zijn immers meerdere knelpunten aangereikt door de inwoners omtrent onveilige verkeerssituaties. Bij de opmaak van het meerjarenplan werden gelijkaardige knelpunten aangereikt door de inwoners. Door de opmaak van het verkeersafwikkelingsplan proberen we voor deze knelpunten een oplossing aan te reiken, los van het aantal officiële ongevalcijfers.

## **Waarom worden er geen aparte fietspaden aangelegd?**

In een zone 30 worden er normaal gezien geen fietspaden aangelegd. In een zone 30 wordt de weginfrastructuur immers gedeeld door fietsers en wagens, maar is de wagen er eigenlijk te gast. In deze gedeelde trage ruimte zijn fietspaden niet logisch en wenselijk, omdat ze de verkeerssoorten scheiden en de auto meer plaats geven, met hogere snelheden tot gevolg. Gezien de zone 30 van toepassing is in een groot deel van de betrokken straten van het verkeersafwikkelingsplan, worden er in die straten dus ook geen fietspaden voorzien.

Lokale straten moeten een verblijfskarakter hebben. Het is als fietser immers aangenamer om te fietsen in gemengd verkeer, als dat gemengd verkeer niet te druk is of te snel rijdt. Het verkeersafwikkelingsplan draagt hieraan bij. Snelheidsremmende maatregelen worden echter niet gedefinieerd in het verkeersafwikkelingsplan, maar in latere inrichtingsplannen (zie infra).

Daarnaast is de aanleg van fietspaden in lokale straten meestal niet mogelijk, gelet op de beperkte breedte van het openbaar domein. Fietspaden dienen immers minstens 1m75 breed te zijn in beide richtingen, om inhalen mogelijk te maken (met het oog op een toenemend aantal fietsers).

### **Waarom werd er éénrichtingsverkeer ingevoerd in de J. Anthierenslaan?**

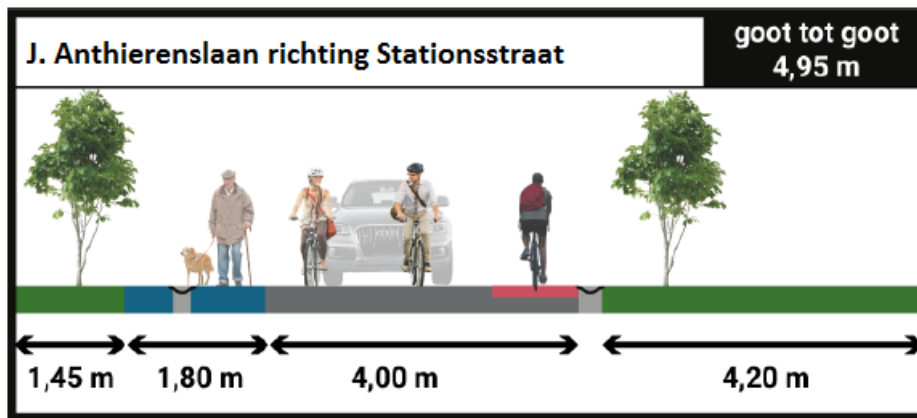
Het éénrichtingsverkeer in de J. Anthierenslaan werd voorgesteld om tegemoet te komen aan de voorgestelde randvoorwaarden, m.n. de randvoorwaarde dat de bestaande groene bermen in de stationsomgeving behouden moeten blijven. Deze randvoorwaarde impliceert dat de verkeersstromen georganiseerd dienen te worden binnen de bestaande straatgoten. Gelet op de afgescheiden zone voor voetgangers, als basisdoelstelling van het project, volgt hieruit dat dubbelrichtingsverkeer in de J. Anthierenslaan niet mogelijk is.

De randvoorwaarde om de groene bermen te behouden, kadert binnen een aantal principes:

- De Pinte is een groene gemeente. Het gemeentebestuur wil de bermen groen houden en dit uitzicht nog versterken, o.a. door de aanplant van meer bloemen en planten
- De aanleg van nieuwe voetinfrastructuur mag niet ten koste gaan van het rooien van gezonde bomen
- In het kader van de droogteproblematiek en klimaatopwarming, die in de toekomst versterkt nog zal toenemen, dient elke bijkomende vierkante meter verharding vermeden te worden. Elke bijkomende verharding vermindert immers het oppervlak waar waterinfiltratie mogelijk is om de grondwaterstand aan te vullen. Daarnaast wordt het hitte-eiland-effect verminderd gezien groene bermen een verkoelend effect hebben

Desondanks dient ook het aspect verkeersveiligheid in rekening gebracht te worden. Gelet op de grote stroom leerlingen die 's ochtends en 's avonds door de J. Anthierenslaan stapt, is de aanleg van een apart voetpad verdedigbaar: een onveilige verkeerssituatie die zich dagelijks herhaalt, ook al is deze beperkt in de tijd, kan je niet zomaar aan de kant schuiven. De inrichting van de verkeersinfrastructuur wordt het best afgestemd op de piekmomenten.

Om die reden wordt er in het voorkeurscenario voorgesteld om de berm aan de ene kant een halve meter bijkomend te verharden. Op die manier is er 1,5 meter beschikbaar voor een voetpad en blijft er 4 meter verharding over voor fietsers en gemotoriseerd verkeer.



De verharding zelf is voorzien in klinkers. Halfverhardingen (zoals dolomiet of porfier) zijn oncomfortabel voor voetgangers bij regenweer.

In de proefopstelling werd er een voetgangerszone aangeduid in de J. Anthierenslaan, alsook de nodige markering en signalisatie voorzien. De bedoeling van deze zone werd ook via de school naar de leerlingen gecommuniceerd. Op deze manier worden de leerlingen gesensibiliseerd omtrent de bedoeling van de voetgangerszone, zodat men zich binnen de aangeduide zone kan verplaatsen en niet meer verspreid over de straat stapt.

### Waarom werd er éénrichtingsverkeer ingevoerd in de Baron de Gieyalaan?

In het meerjarenplan is er budget voorzien voor de heraanleg van de bovenbouw van de Koning Albertlaan en J. Anthierenslaan. Er is geen budget voorzien voor de heraanleg van de Koning Leopoldlaan, het Kerkplein, rotonde post, kruispunt Vredestraat - Europaplein... Het huidige verkeersafwikkelingsplan legt echter wel de basis om de verkeersafwikkeling van het centrum verder op te bouwen. Zo bepaalt het éénrichtingsverkeer in de Baron de Gieyalaan de toekomstige inrichting van de voornoemde punten. Door de verkeersafwikkeling van de stationsomgeving en Baron de Gieyalaan te definiëren, is het in de toekomst gemakkelijker om de andere puzzelstukken uit te werken.

Daarnaast wenst het bestuur ook een levendig dorpscentrum te creëren door middel van een aantal ingrepen:

- Het voorzien van duidelijke, obstakelvrije loopruimten voor wandelaars
- De mogelijkheid te bieden aan de handelaars om een deel van het openbaar domein te gebruiken als uitstalraam van de winkel of voor terras, waarvoor momenteel ook een terrasreglement in opmaak is
- Inrichting van het openbaar domein met zitbanken en groenvoorzieningen

Bij de invoering van éénrichtingsverkeer werd de schoolstraat opgeheven. Het is immers niet mogelijk om beiden te combineren, gezien het verkeer op het gemeenteplein dan geen uitrit meer zou hebben gedurende de uren van de schoolstraat.

## **Zorgt éénrichtingsverkeer niet voor meer uitstoot en sneller verkeer?**

Eénrichtingsverkeer zorgt ervoor dat sommige automobilisten, afhankelijk van hun traject, een stukje rond moeten rijden. Dit zorgt voor meer uitstoot. Anderzijds zorgt het éénrichtingsverkeer er ook voor dat inwoners meer stilstaan bij hun verplaatsing en deze anders gaan organiseren, met een CO<sub>2</sub>-vermindering tot gevolg: door zich te parkeren op één van de randparkings en een stuk te voet te gaan, door de verplaatsingen meer te bundelen, te carpoolen, door de wagen te laten staan en de fiets te nemen, ... Het ontraden van autogebruik zorgt op die manier voor een modal shift naar duurzamere transportmogelijkheden en dus minder CO<sub>2</sub>-verbruik. Hoe minder mensen zich met de wagen verplaatsen, hoe vlotter het resterende gemotoriseerde verkeer zich bovendien kan verplaatsen.

Door het gebrek aan tegenliggers hebben automobilisten soms de neiging om sneller te rijden. Het verkeersafwikkelingsplan bepaalt op welke manier het (gemotoriseerd) zich verplaatst, maar dat heeft niets met snelheid te maken. Op basis van het verkeersafwikkelingsplan zal er daarom verder werk gemaakt worden van inrichtingsplannen per straat, waarbij er bekeken wordt hoe de geldende snelheidsbeperking infrastructureel afgedwongen kan worden.

## **Hoe werd de richting van het éénrichtingsverkeer bepaald?**

Het éénrichtingsverkeer werd doorgetrokken tot de J. Anthierenslaan en van de J. Anthierenslaan naar rotonde Vredestraat om volgende redenen:

- In de Stationsstraat was er reeds voor de proefopstelling éénrichtingsverkeer van de Groenstraat tot de Koning Albertlaan
- De ochtendspits van fietsers in de Stationsstraat gaat van de Groenstraat naar de J. Anthierenslaan, waardoor wagens in dezelfde richting dienen te rijden (achter de fietsers)
- Door het éénrichtingsverkeer op deze manier in te richten, is er geen kruisende beweging tussen wagens en fietsers op het kruispunt Groenstraat – Stationsstraat en Stationsstraat – J. Anthierenslaan, wat in de andere richting wel het geval zou zijn
- Door deze inrichting vermijden we dat de Begonialaan/Gloxinialaan als sluiproutes naar het station gebruikt worden, gezien er van het kruispunt Begonialaan – J. Anthierenslaan geen doorgang is naar de parking in de J. Anthierenslaan.

Het éénrichtingsverkeer in de Baron de Gieyalaan, van het Kerkplein naar rotonde Vredestraat, werd zo ingevoerd omdat het Kerkplein een complex kruispunt is dat moeilijker op te rijden is dan de rotonde van de post. Indien het éénrichtingsverkeer van het postkantoor naar het Kerkplein zou zijn, zou er een verkeersopstopping ontstaan aan de lichten van de Polderdreef, waar men niet vlot naar de Vredestraat kan afslaan.

## **Waarom werd er een knip voor gemotoriseerd verkeer geplaatst in de Koning Albertlaan?**

De knip voor gemotoriseerd verkeer werd geplaatst om doorgaand verkeer tussen Stationsstraat en de Koning Albertlaan – Koning Leopoldlaan te voorkomen. Op die manier wordt de Koning Albertlaan en Koning Leopoldlaan autoluw, waardoor er ruimte vrijkomt voor een voetpad in de Koning Albertlaan, met behoud van het dubbelrichtingsverkeer voor omwonenden.

## **Bereikbaarheid en parkeren Baron de Gieylaan**

De Baron de Gieylaan is sinds de proefopstelling enkel bereikbaar via het Kerkplein voor gemotoriseerd verkeer. Fietzers en voetgangers hebben in beide richtingen doorgang. Ter hoogte van de schoolingang van de Vrije Basisschool werden de haakse parkeerplaatsen vervangen door langse parkeerplaatsen. Hierdoor zijn er minder draai- en keerbewegingen op de oversteekplaats voor de schoolgaande jeugd. Het totaal aantal parkeerplaatsen dat in de Baron de Gieylaan verdwenen is door de invoer van het verkeersafwikkelingsplan, is beperkt tot een 5-tal plaatsen.

Alle handelaars blijven dus bereikbaar voor alle bezoekers, met parkeerplaatsen voor de deur. Ook de minder mobiele personen kunnen nog steeds tot in het centrum, m.n. de Baron de Gieylaan, rijden met de wagen en zich daar parkeren voor de locatie waar men wil zijn.

Om de Baron de Gieylaan vlotter te laten ontsluiten op rotonde post en om vanaf het postgebouw vlotter de Baron de Gieylaan te bereiken, werd op 24 maart de lichtenregeling aan de Vredestraat – Polderdreef aangepast. Hierdoor is het langer groen op de Vredestraat, ten koste van de groentijd in de Polderdreef.

De handelaars verwachten door de invoer van het éénrichtingsverkeer een daling van hun omzet. De gemeente volgt dit samen met de handelaars verder nauwgezet op.

## **Waarom wordt het verkeer via de Vredestraat – Polderdreef gestuurd, met filevorming tot gevolg?**

Door de inrichting van de Baron de Gieylaan als éénrichtingsstraat, rijdt het verkeer van het postkantoor naar het Kerkplein via de Vredestraat – Polderdreef. In het mobiliteitsplan (2018) werd aan de Vredestraat en Polderdreef immers een hogere wegcategorie gegeven dan aan de Baron de Gieylaan (tussen Kerkplein en Polderdreef). Door deze aanpassing wordt het (doorgaand) verkeer dus gestuurd naar de wegen die daarvoor vastgelegd en uitgerust zijn.

Of de Vredestraat hierdoor drukker wordt, dienen de metingen uit te wijzen. Enerzijds zal er immers geen verkeer meer van de Polderdreef via de Vredestraat naar het station rijden. Anderzijds zal er zich ook een deel van het verkeer verplaatsen naar de Keistraat – Langevelddreef.

De aanpassing van de circulatie heeft gezorgd voor een langere rij wagens aan de lichten in de Vredestraat. Om hieraan tegemoet te komen werd de verkeerslichtenregeling aangepast, waardoor er langer groen is in de Vredestraat dan in de Polderdreef. In de loop van deze

legislatuur zullen de lichten sowieso vernieuwd worden door zogenaamde “slimme lichten”, die ook buiten de spitsuren het verkeer flexibeler zullen aansturen.

Als flankerend beleid plaatsen we de komende weken extra signalisatie aan de schoolpoorten. Bovendien blijven we in nauw overleg met alle scholen om de veiligheid in de schoolomgevingen te optimaliseren. Zo wordt de mogelijkheid bekeken voor het aanleggen van kiss-and-ridezones in de Vredestraat en Kasteellaan.

Daarnaast wordt het voetpad in de Vredestraat, tussen de schoolpoort en het Europaplein, in de loop van het voorjaar verbreed. Zo hebben voetgangers meer plaats en is er minder conflict tussen fietsers en voetgangers.

### **Wat met de Stationsstraat?**

De fietsstraat in de Stationsstraat is met zijn 3m40 smaller dan aangeraden voor dubbelrichting fietsverkeer en enkelrichting gemotoriseerd verkeer (nl. 4 meter). Op lange termijn is er dus een verbreding van de straat nodig om hieraan tegemoet te komen.

Of er meer wagens dan voor de proefopstelling door de Stationsstraat rijden, moeten de metingen uitwijzen. Door de huidige circulatie passeren de wagens immers eerst de parking tussen beide sporen (62 plaatsen) en de parkeerplaatsen in de Stationsstraat zelf (21) vooraleer men de parking in de J. Anthierenslaan bereikt. Het lokaal bestuur blijft daarom bij NMBS aandringen op een vlotte voetgangersverbinding van de parking tussen de twee spoorwegen naar de perrons. Vanaf de parking tussen de beide spoorwegen dienen wagens bovendien niet te ontsluiten via de Stationsstraat – J. Anthierenslaan maar kunnen zij ook weggrijpen via de Breughellaan of Aan de Bocht.

Wagens die toch naar de parking J. Anthierenslaan willen, dienen 's ochtends de Stationsstraat te volgen en dus de fietsstraat te nemen. De hoofdrichting van fietsers in de ochtendspits is van de Groenstraat naar de J. Anthierenslaan, dezelfde richting als de wagens dus. Op deze manier wordt het aantal kruisingen tussen wagens en fietsers beperkt.

Tot voor de proefopstelling reden de vervangbussen van NMBS via de zuidkant (kant Baron de Giey laan) naar het station. Dit was geen ideale situatie, omdat de bus door de woonwijken diende te manoeuvreren. Bovendien zou dit in de huidige proefopstelling onmogelijk zijn, gelet op de beperkte breedte van de Stationsstraat. Om die reden werd er met NMBS afgesproken dat de vervangbussen vanaf heden via de Florastraat aan- en afrijden.

Om bovenvernoemde reden heeft de gemeente ook al stappen ondernomen om zwaar verkeer via de Stationsstraat te ontmoedigen. De vroegere omleidingsignalisatie van de tunnel, via de Stationsstraat en Anthierenslaan, werd verwijderd. Zwaar verkeer wordt nu reeds via Polderdreef – Vredestraat – Baron de Giey laan of Polderbos – Bommelstraat omgeleid naar de Keistraat.

Naast de snelheid van wagens is ook de snelheid van speed pedelec een vaak aangekaart probleem. Er worden daarom binnenkort sensibiliseringsbanners geplaatst langsheen de fietsstraat en de stationsomgeving in het bijzonder, om speed pedelec-gebruikers op hun snelheid te wijzen. Ook speed pedelecs dienen zich immers aan de snelheidsbeperking van 30 km/uur te houden in een fietsstraat.

### **Wat met het Kerkplein?**

Of het kruispunt door het verkeersafwikkelingsplan drukker wordt, dient de proefopstelling uit te wijzen. Allezins wordt dit kruispunt minder complex, omdat er één arm met toekomstend verkeer weg valt. Los van het verkeersafwikkelingsplan wordt er momenteel bekeken of het mogelijk is om de bus op straat te laten halteren, zodat er op de huidige bushalte een fietspad aangelegd kan worden.