

N47 te Lokeren-Zuid

Foute beelden of
kwaliteitsvolle en
haalbare herinrichting?



Denk mee! Surf naar www.denkmee.lokeren.be Fred Van Remoortel, 19/8/2022

Inleiding

Tijdens de klankbordgroep N47 (6 juli), liet de schepen verstaan, niet geïnteresseerd te zijn in de nieuwe overstapcultuur. Aan het ontwerp van de N47 wijzigde niets dat getuigt van gewijzigd inzicht: inzake veiligheid en leefbaarheid, verkeersafwikkeling en klimaatbestendigheid.

- Op vragen hoe lang de lichtencyclus aan kruispunten duurt, geen antwoord.
- Waarom in één richting twee veel te brede rijstroken voorzien worden, terwijl in de andere richting één volstaat? Geen antwoord.
- Wat, voor iemand met beperking, indien een of beide liften defect zijn aan de nieuw geplande brug, aan de J.F.Willemsstraat?
- Een overstap via een nieuwe S-trein-halte Lokeren-Zuid? Geen interesse, want, de NMBS heeft ook geen interesse. (vgl. Beervelde, werd voor de derde keer geopend).
- Kortom, van een herstel van het netwerk van trage wegen komt niets terecht.
Verkeersveiligheid, -leefbaarheid en klimaat.

Wij laten je proeven van een nieuwe, kwaliteitsvolle en haalbare overstapcultuur, desnoods in Publiek-private samenwerking.

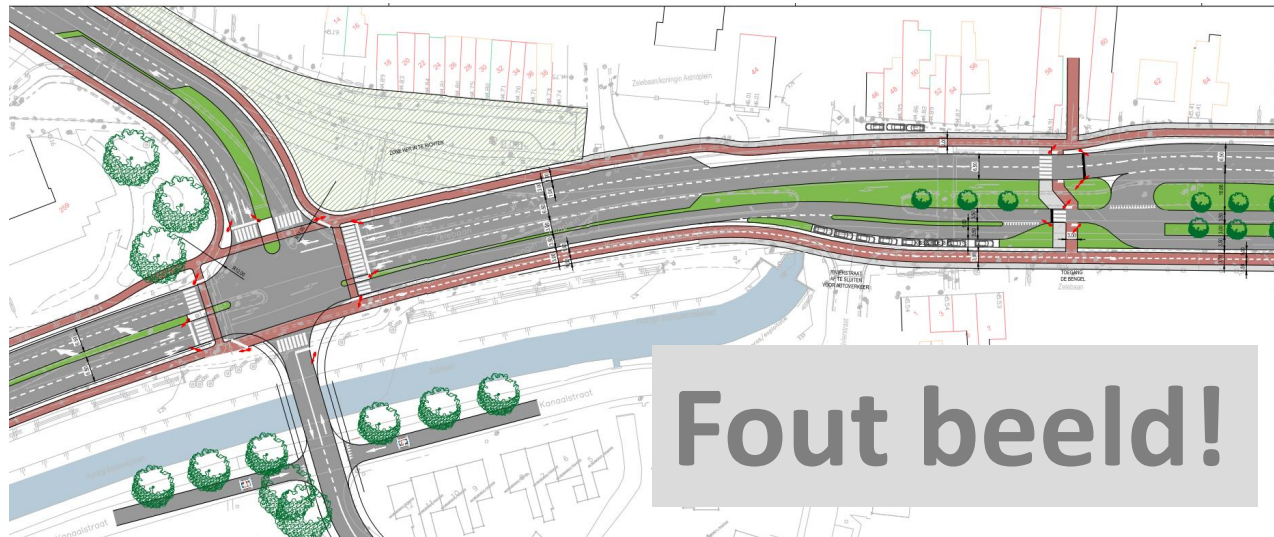
Fred Van Remoortel, iemand die meedenkt over de toekomst van ruimte en beweging

Foute beelden of kwaliteitsvolle en haalbare herinrichting?



Aan foute beelden hebben wij geen boodschap

Zo krijgen we nooit een kwaliteitsvolle en een haalbare herinrichting zoals wordt voorgesteld door het Vlaams Gewest



Wat is kwaliteitsvol?
Wat is haalbaar?

Een kwaliteitsvolle herinrichting, maar niet haalbaar

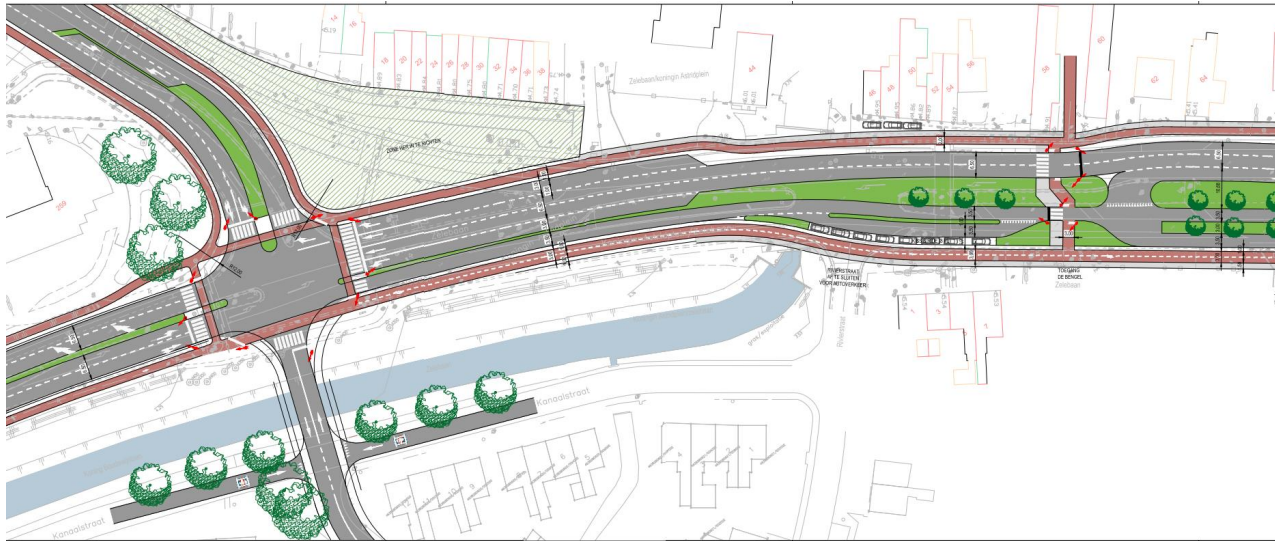


Stop alle auto's onder de grond en pas dan krijg je dit fraaie plaatje (misschien) te zien.

Spijtig genoeg is dit niet haalbaar, want :

- Verschrikkelijk duur
- Niet duurzaam

Geen kwaliteitsvolle herinrichting, op korte termijn haalbaar



Ontwerp volgens achterhaalde principes, want vooral op maat van de auto. Dit ontwerp mist respect voor de omgeving en het zit vol van onlogische zaken. Weggegooid geld: want op langere termijn rijp voor herziening.

Voor het getoonde onderdeel van het ontwerp gaan we hierna dieper in op de volgende minpunten :

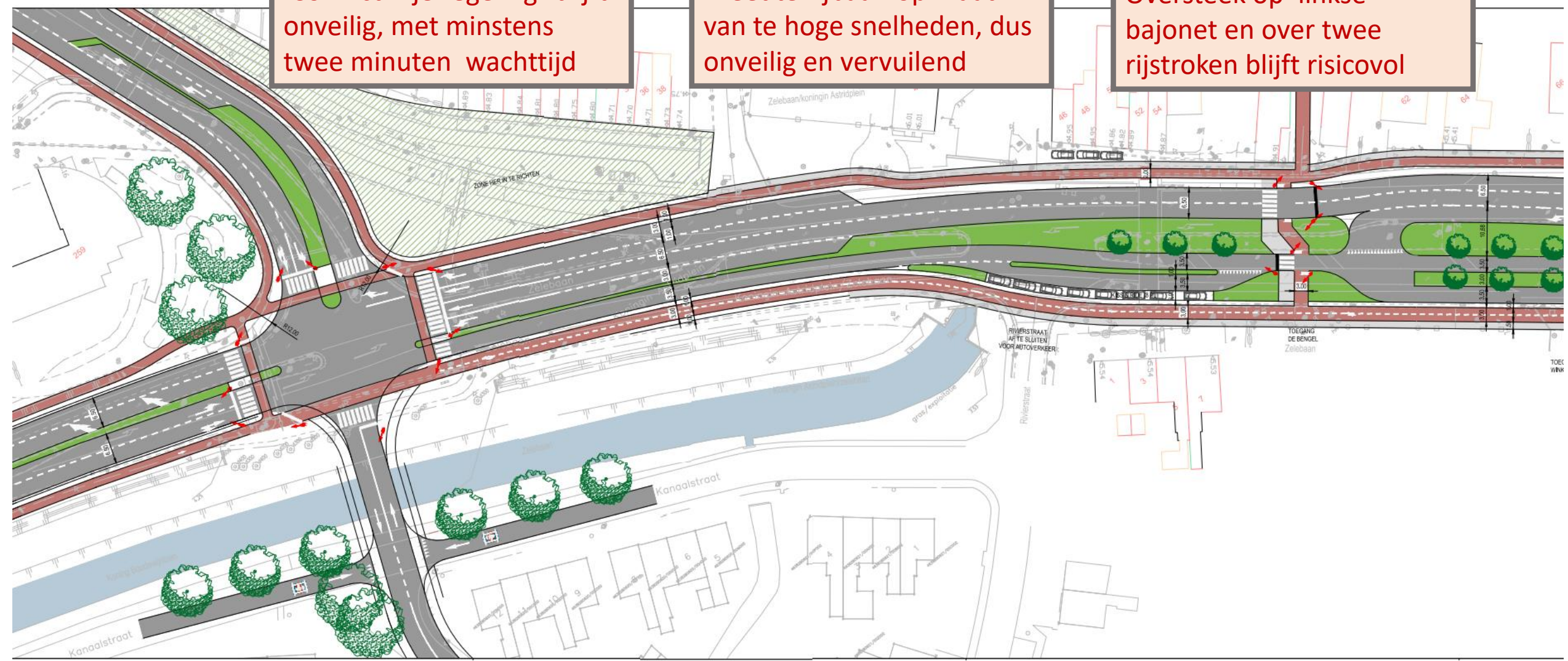
- 1. Onleefbaar en onveilig**
- 2. Onlogische verkeersafwikkeling**
- 3. Niet klimaatbestendig**

1. Onleefbaar en onveilig

'Conflictvrije regeling' blijft onveilig, met minstens twee minuten wachttijd

Breedte rijbaan op maat van te hoge snelheden, dus onveilig en vervuילend

Oversteek op 'linkse' bajonet en over twee rijstroken blijft risicovol

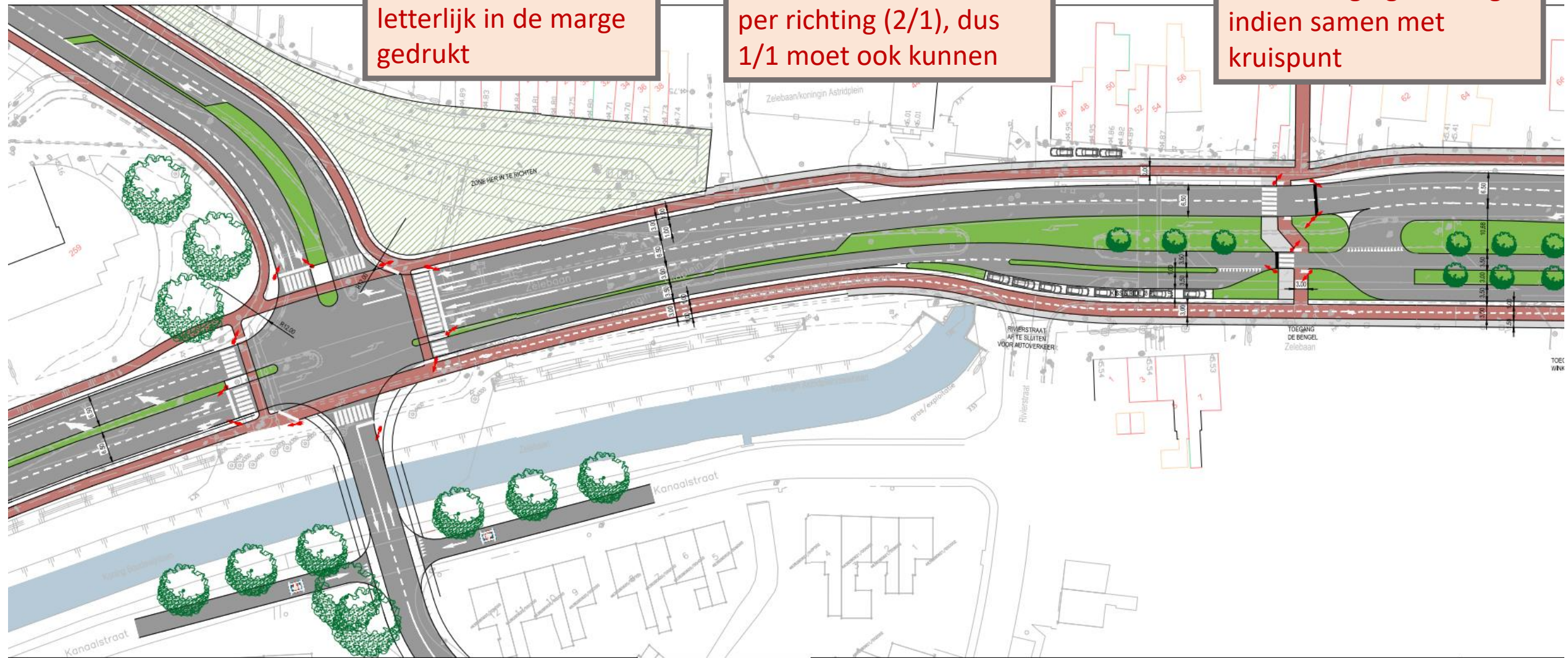


2. Onlogische verkeersafwikkeling

Trage weggebruiker, letterlijk in de marge gedrukt

Ongelijk aantal rijstroken per richting (2/1), dus 1/1 moet ook kunnen

Keerbeweging is nuttiger indien samen met kruispunt

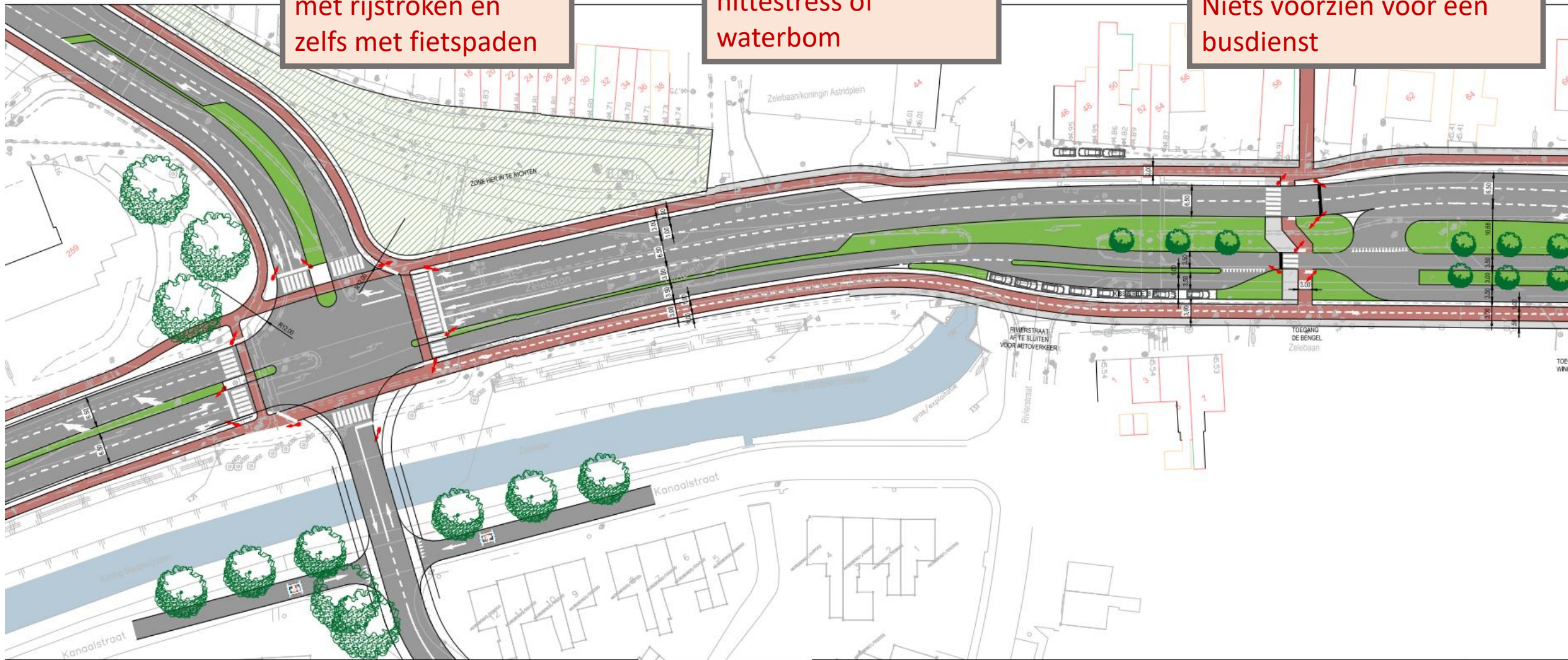


3. Niet klimaatbestendig

Te veel verharding:
met rijstroken en
zelfs met fietspaden

Niet voorzien tegen
hittestress of
waterbom

Randzones in verdrrukking
Niets voorzien voor een
busdienst



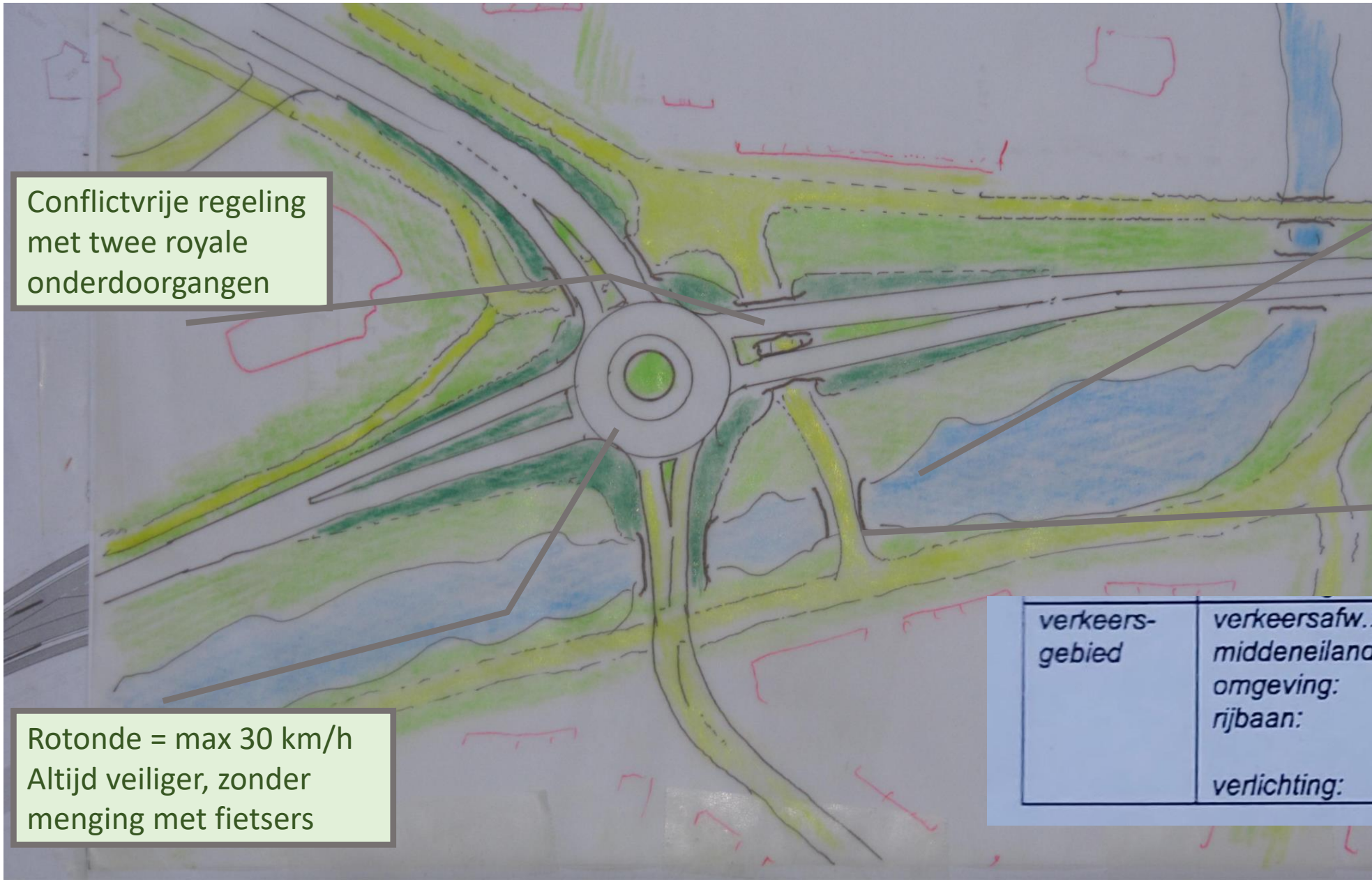
Naar een kwaliteitsvolle en haalbare herinrichting



Overzicht: kansrijke en meer kwaliteitsvolle herinrichting



Blauwgroene netwerken en positieve beleving dominant



Conflictvrije regeling met twee royale onderdoorgangen

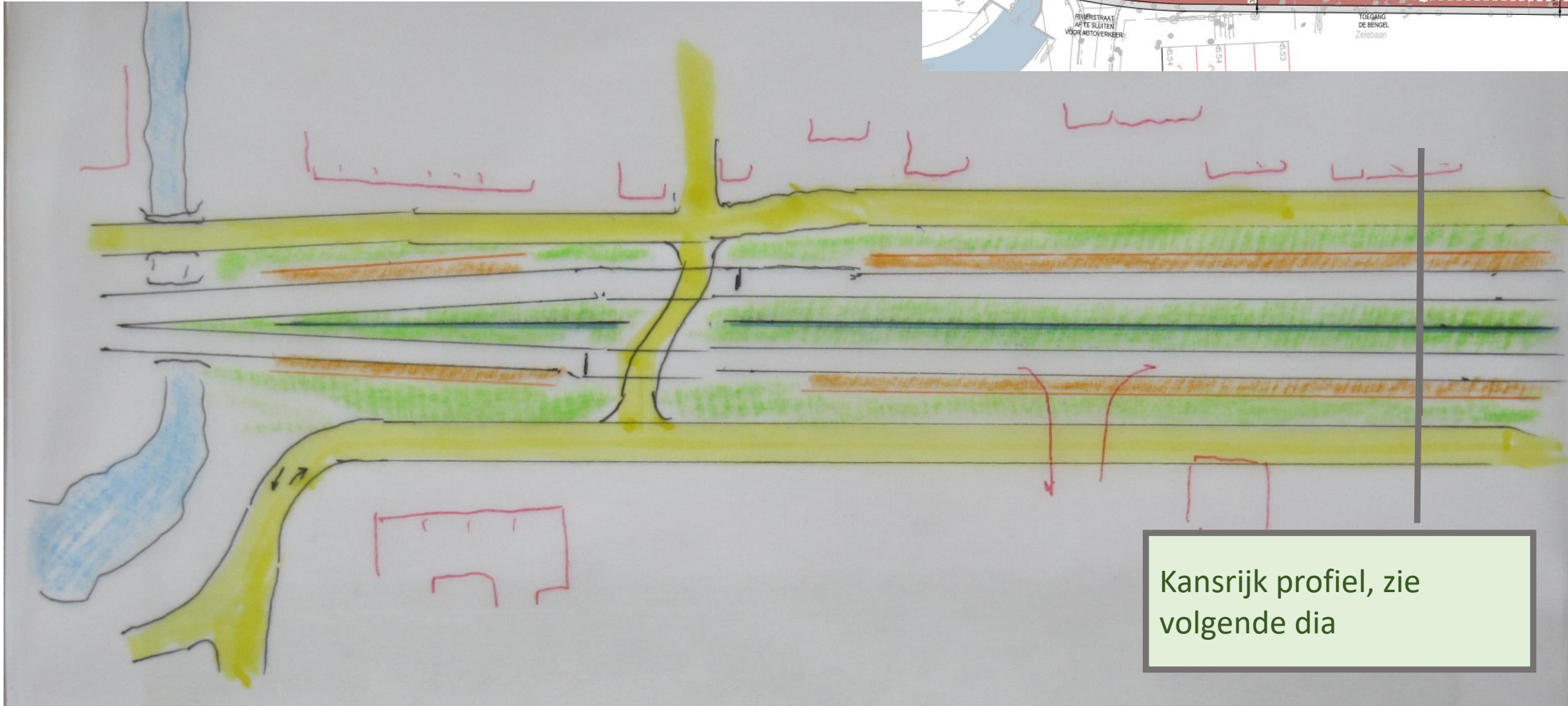
Dominante blauwgroene netwerken

Fiets- en voetwegen passen in het natuurlijke weefsel

Rotonde = max 30 km/h
Altijd veiliger, zonder menging met fietsers

verkeers- gebied	verkeersafw.: middeneiland (r): omgeving: rijbaan: verlichting:	scheiden 12,5 m. buiten r=17,5m gesloten verharding functioneel
---------------------	---	--

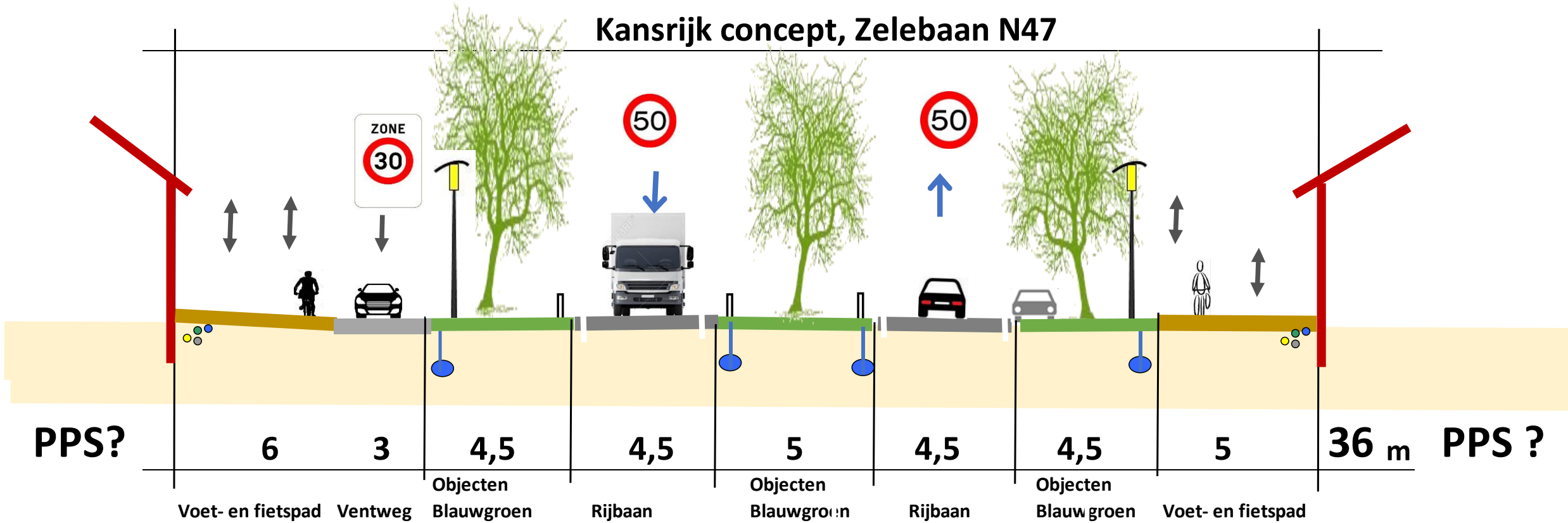
Zie je de verschillen in kwaliteit?



Kansrijk profiel, zie volgende dia

Kansrijk profiel

Kansrijk concept, Zelebaan N47



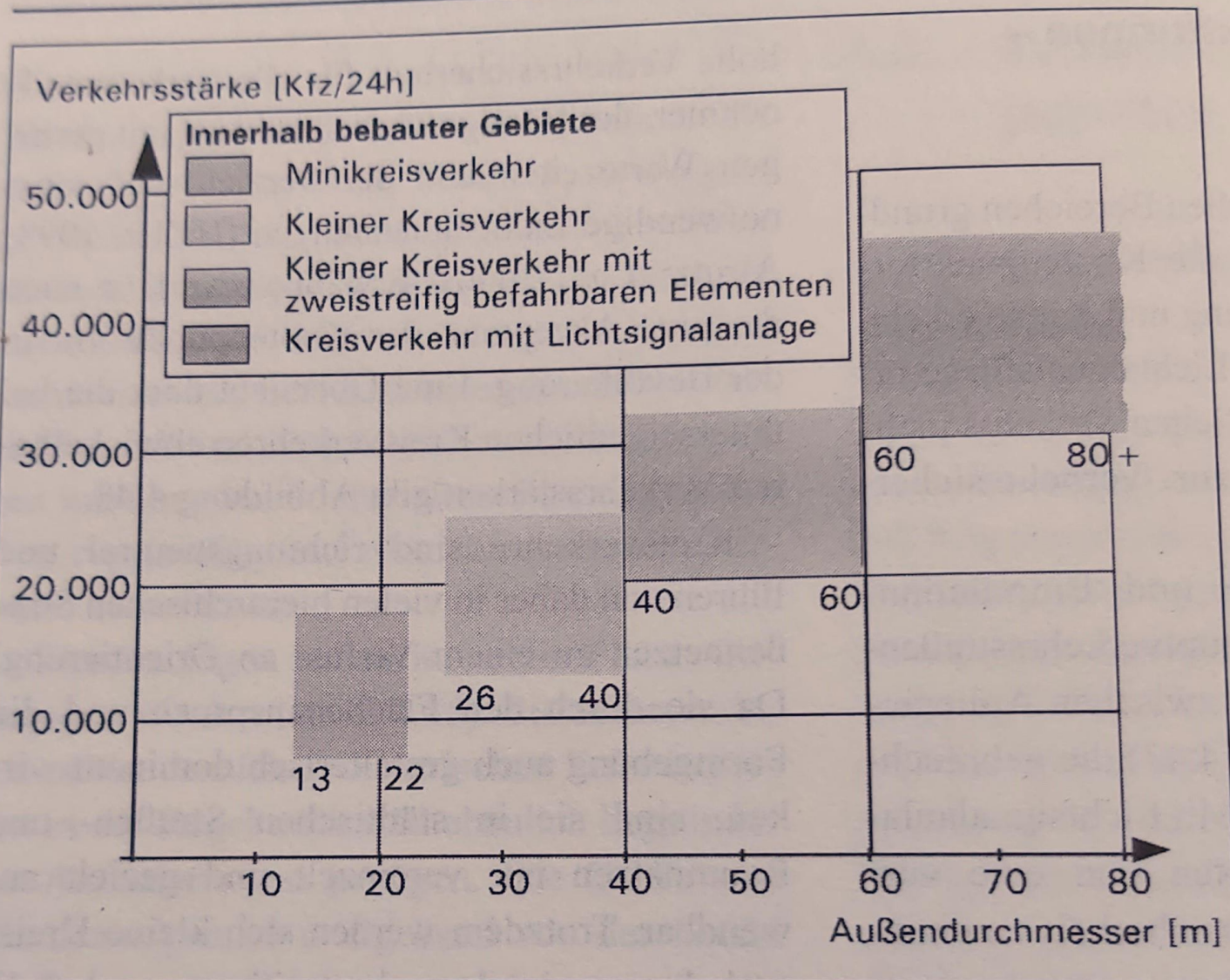
PPS ? = te onderzoeken: Publiek-private samenwerking

Op maat van de zwaksten en het klimaat



Bijlage 1: Rotondes / Inzicht in maatvoering

544 C 4 Strecken und Knotenpunkte im Straßenverkehr



Verband tussen:

-drukte pae/24h

-buitendiameter

-aantal rijstroken