



Verslag vergadering Verkeersadviesraad

Datum: dinsdag 16 februari 2021

Aanwezig: stemgerechtigd

- Willy Price
- Wim Raeymaekers
- Frank Buyens
- Wilfried De Koster
- Katty Van der Borght
- Lowie Emmerechts
- Karel Abbeloos

Aanwezig: niet-stemgerechtigd

- Chris Ringoot
- Pierre Vanderborght
- Eric Thomas
- Jeroen Eenens
- William Engels
- Johan Deleu
- Mia Van der Straeten
- Fred Scrayen

Verontschuldigd

- Rose Sablon
- Frieda Verdoodt
- Bauthier Pacale
- Peter De Smedt

Agenda

- Goedkeuring verslag vorige vergadering
- Tonnagebeperving Mazenzele
- Zone 30 Mazenzele
- Verkeersveiligheid Heirbaan
- Project Wallekesweg
- Afsluiten Neerveldstraat
- Afspraken ondertekening charter OVK
- Stand van zaken Singel
- Stand van zaken schoolomgevingen
- Stand van zaken Leirekensroute – OMA-route
- Stand van zaken Heiveld
- Varia

Agendapunt 1: Goedkeuring verslag vorige vergadering

Het verslag van de vergadering van 10 december 2020 wordt goedgekeurd. Het verslag wordt overgemaakt aan de contactpersoon voor publicatie op de website.

Agendapunt 2: Tonnagebeperving Mazenzele

Op de kaart is in het groen de bestaande tonnagebeperving aangeduid in Mazenzele (Vossestraat – Waaienbergh - ...) Zie bijlage 1. Het voorstel is om de tonnagebeperving uit te breiden met de straten in het rood aangeduid. Dit om bijkomend te vermijden dat zwaar verkeer in passage gebruik zou maken van deze straten in plaats van de gewestwegen te volgen. Vooral in de Opwijksestraat en Mazelstraat doet zich dit voor.

Aan de andere kant van de gewestweg (Zottegemstraat, Lepelstraat, Molenstraat, Heerbaan,...) geldt ook al een tonnagebeperving.

Zwaar plaatselijk verkeer/bestemmingsverkeer is nog wel toegelaten. Een raadslid merkt op dat in Merchtem uitdrukkelijk wordt verwezen naar landbouwverkeer als toegelaten uitzondering. Het zou interessant kunnen zijn omdat ook in Opwijk te doen, voor de ganse zone dan (bestaand + nieuw).

De Verkeersadviesraad gaat akkoord met het voorstel.

Agendapunt 3: Zone 30 Mazenzele

Op de kaart is in het rood en blauw de zone aangegeven waarvoor het voorstel tot invoering van een zone 30 op tafel ligt. Zie [bijlage 2](#). Het centrum van Mazenzele, ook Dries, wordt op die manier volledig zone 30. Dit voorstel vindt ook steun in een bevraging van de school, bewoners Opwijksestraat,...

De keuze lijkt logisch omdat het grotendeels om woonstraten gaat, zonder activiteiten die veel verkeer genereren. Een lagere snelheid betekent niet alleen veiliger (zowel een lagere kans dat er zich een ongeval voordoet, als in ieder geval een lagere impact (verwondingen, schade,...) als er zich toch nog een ongeval voordoet), maar zorgt ook voor minder uitstoot, minder lawaai, groter veiligheidsgevoel,... kortom aangenamere straten om in te wonen, wandelen en fietsen.

Wie sneller wil rijden, heeft steeds de keuze om via de gewestweg te rijden, al is daar de snelheid ook beperkt tot 50 km/u.

Een raadslid merkt op dat de zone 30 in de Opwijksestraat start aan de eerste huizen aan de kant van Mazenzele. Dit is misschien niet geheel logisch of kan de weggebruiker wat verschalken. Het lijkt misschien logischer om de zone dan te beginnen hetzij op kruispunt met de Verlorenkostbaan, hetzij op het kruispunt met de 't Kintstraat. Vanaf dat laatste kruispunt zouden eventueel ook bijvoorbeeld al fietsuggestiestroken aangelegd kunnen worden om die straat al wat minder uitnodigend te maken om te snel te rijden, want nu is dat op die locatie een (te) brede straat. Situatie kan inderdaad nog eens bekeken worden.

Een raadslid maakt de opmerking dat wie vanuit het Dorp de Verlorenkostbaan wil inrijden nu met de proefopstelling goed moet opletten met de paaltjes die er staan. Dat het indraaien hierdoor minder vlot gaat, is uitdrukkelijk de bedoeling: die paaltjes dienen als fietspadbescherming in de schoolomgeving.

In de Verlorenkostbaan zal ook de schoolomgeving nog bijkomend worden heringericht.

Een raadslid merkt op dat dezelfde redenering om een zone 30 in te voeren in het centrum van Mazenzele ook opgaat voor de overkant van de gewestweg (Molenstraat, Lepelstraat, Heirbaan,...). In die zin zou het voorstel ook nog verder uitgebreid kunnen worden. Alhoewel iedereen aangeeft dat het daar in de praktijk sowieso al niet mogelijk is om sneller te rijden dan 30 km/u, vinden sommige raadsleden dit te ver gaan.

De Verkeersadviesraad gaat akkoord met het voorstel zoals het op tafel ligt.

Agendapunt 4: Verkeersveiligheid Heirbaan

De gemeente zou aan De Lijn willen vragen om het traject van de buslijnen door de Heirbaan te willen wijzigen. Zie [bijlage 3](#).

Door de beperkte openbare ruimte in het laatste deel van de Heirbaan (tussen Esp en rondpunt 't Kasteeltje) komt de veiligheid van de fietsers in tegenrichting in het gedrag, is de doorstroming voor de bussen niet ideaal en bevordert dit niet de leefbaarheid voor de bewoners. In de Heirbaan rijden twee hoofdlijnen: Buslijn 23 Dendermonde – Opwijk – Asse en Buslijn 41 Aalst – Opwijk.

Aan De Lijn zou gevraagd worden of de bussen door de Averbekstraat kunnen rijden in plaats van via de Heirbaan.

De Verkeersadviesraad kan deze vraag volledig steunen.

Na het overleg van de gemeente met De Lijn op 17 februari 2021 blijkt dat in het nieuwe openbaar vervoersplan vanaf 2022, het mogelijk is om het traject van Buslijn 23 (Dendermonde-Opwijk-Asse) aan te passen: komende uit Asse rijdt de bus vanaf de Karenveldstraat via Heiveld en Stationsstraat naar het station en vervolgt zijn weg via Kouterlaan en Averbekstraat naar Klaarstraat en verder naar Nieuwstraat. In omgekeerde richting vanuit Dendermonde volgt deze hetzelfde traject.

Voor buslijn 41 is het veel moeilijker omdat, komende van Aalst, Opwijk-station een eindhalte is. Als de rit terug vertrekt richting Aalst via de Averbekstraat wordt het centrum niet meer bediend. In de spitsuren rijdt de bus wel door naar Merchtem en Londerzeel, waardoor de route via de Averbekstraat een te grote omweg vormt.

In het nieuwe openbaar vervoersplan 2022 wordt het traject van Buslijn 23 (Dendermonde-Opwijk-Asse) aangepast en het traject van Buslijn 41 (Aalst-Opwijk) blijft behouden. Hierdoor daalt in ieder geval de busfrequentie in de Heirbaan al gevoelig.

Agendapunt 5: Project Wallekesweg

Op 12 januari 2021 vergaderde de GECORO o.a over het project Wallekesweg wat een nieuw groot bouwproject is tussen Fabrieksstraat, Wallekesweg, Kluisbeekstraat en Ringlaan. De door de projectontwikkelaar voorgestelde verkeersafwikkeling zorgde binnen de GECORO voor nogal uiteenlopende meningen, ook bij gebrek aan de juiste kennis over de situatie van de Fabrieksstraat. In het advies besloot de GECORO om het probleem in verband met mobiliteit door te schuiven naar de VAR: *“Aangezien de ontvangen opmerkingen inzake mobiliteit veelvuldig en soms tegenstrijdig zijn, zullen deze worden overgemaakt aan de VAR (Verkeersadviesraad) aangezien zij vanuit hun expertise hieromtrent een beter advies kunnen formuleren.”*

De bevoegde schepen wijst erop dat het niet aan de GECORO toekomt om te bepalen aan wie advies gevraagd moet worden en dat dit aan het College toekomt. Bovendien heeft het College al een aantal beslissingen genomen zoals het feit dat de Fabrieksstraat een eenrichtingsstraat wordt van het kruispunt met de Ringlaan in de richting van de spoorweg en ligt de beslissing op tafel om de Wallekesweg/Broeckehof langs de kant van de Fabrieksstraat af te sluiten na raadpleging van de bewoners van Broeckehof en Krokaard.

Het College heeft op basis daarvan aan het studiebureau van het project Wallekesweg al laten weten dat een ontsluiting van het project via Wallekesweg/Broeckehof niet mogelijk is. Het initiatief ligt nu dus opnieuw bij de projectaanvrager. Een advies van de Verkeersadviesraad is dus momenteel niet aan de orde. Wel zou het goed zijn dat bij een volgende aanvraag het project ook zou voorgesteld worden aan de Verkeersadviesraad.

Rond dit project gaan er zich wel belangrijke wijzigingen voordoen inzake mobiliteit en het is nuttig om die al toe te lichten.

Tussen de projectzone Wallekesweg en de Asbeek komt er in het verlengde van de Beekveldstraat een tunnel onder de spoorweg te liggen ter vervanging van het sluiten van de spoorovergangen in de Fabrieksstraat en de Broekstraat voor autoverkeer. De zone rond de tunnel zal ingericht worden, overeenkomstig het RUP, als parkzone. De kromming in de tunnel heeft ook te maken met de onderliggende bestemmingen van het RUP. De tunnel zal onder de sporen duiken, maar niet onder Wallekesweg/Broeckehof, die dus onderbroken zal worden. Indien de tunnel ook nog onder Wallekesweg door zou moeten dan zou de tunnel immers te diep moeten gaan met de bijhorende kosten en steilere hellingen als gevolg. Voor voetgangers en fietsers zal er echter een zachtglooiende constructie over de tunnelsleuf geplaatst worden zodat de doorgang voor voetgangers en fietsers wel verzekerd zal zijn. Aan

de andere kant van de sporen gaat de tunnel wel onder Leirekensroute door en zo tussen de beek en de achterzijde van de Flaktsite verder om dan aan te takken op een nieuw aan te leggen weg tussen Doortstraat en Broekstraat. De gronden daartoe moeten nog verworven worden.

De tunnel zelf zal bestaan uit een rijbaan van 6 m (twee rijrichtingen) en langs de ene kant een voetpad van 1,5 meter zodat men bij een voorval langs daar de tunnel veilig te voet kan verlaten en langs de andere kant ook nog een schrikzone van 1 meter. Zie [bijlage 4](#) en [bijlage 5](#).

De bedoeling is om de omgevingsvergunning te bekomen tegen 2022 en in 2022 de werken uit te voeren. Op hetzelfde moment zal ook de Foksveldtunnel voor fietsers worden aangelegd zodat Infrabel slechts 1 keer het spoorverkeer moet onderbreken.

Pas als die twee tunnels afgewerkt zijn, kan de fietserstunnel in de Fabrieksstraat gerealiseerd worden en de overweg worden afgesloten. Dat zal vermoedelijk pas in 2024 zijn. De Fabrieksstraat zal dan een éénrichtingsstraat worden van het Kruispunt in de richting van de spoorweg, waar afgedraaid kan worden naar de spoorwegparking en zo via de Stationsstraat en de Kouterlaan in de gewenste richting gereden worden.

Ter hoogte van de tunnel zal het profiel van de Fabrieksstraat er als volgt uitzien: een voetpad (1,7m), een rijweg (3m één rijvak, enkelrichting), een parkeerstrook (2,5m), de sleuf van de tunnel (4,5m) en vervolgens nog een brandweg van 4,5m. In de tunnel is alles op hetzelfde niveau te gebruiken door zowel voetgangers als fietsers. In de Fabrieksstraat zelf komen ook nog de nodige fietssuggestiestroken. Zie [bijlage 6](#), [bijlage 7](#) en [bijlage 8](#).

Agendapunt 6: Afsluiten Neerveldstraat

Er ligt een voorstel voor om de Neerveldstraat af te sluiten ter hoogte van het Eeksken. Momenteel is het stuk Neerveldstraat tussen het Eeksken en de kruising met de Vlasweg reeds éénrichtingsverkeer, maar wordt vaak niet opgevolgd. Ook probleem van te hoge snelheid waarmee men de Neerveldstraat induikt. Dit is een proefopstelling die later geëvalueerd zal worden. De Neerveldstraat in- en uitrijden zal nu altijd via de Vlasweg moeten gebeuren.

De Verkeersadviesraad kan akkoord gaan met dit voorstel.

Agendapunt 7: Afspraken ondertekening charter OVK

Het college van burgemeester en schepenen wordt gevraagd het charter Ouders van Verongelukte Kinderen te ondertekenen en permanent aan een beter en veiliger mobiliteitsbeleid te werken.

Het college van burgemeester en schepenen gaat akkoord om het charter Ouders van Verongelukte Kinderen te ondertekenen.

Gelet op de afwezigheid van de vertegenwoordiger van OVK en gelet op de (volle) agenda, hernemen we dit punt de volgende vergadering

Agendapunt 8: Stand van zaken Singel

De Verkeersadviesraad leverde in december 2020 een advies over het voorontwerp van de herinrichting van De Singel. De gemeente geeft aan dat alle adviezen, ook van andere raden en diensten,

gecombineerd werden en de opmerkingen werden overgemaakt aan het studiebureau dat nu een aangepast ontwerp zal uitwerken.

Agendapunt 9: Stand van zaken schoolomgevingen

Een aantal subsidieaanvragen zullen kortelings worden ingediend met het oog op het uitwerken van veiligere schoolomgevingen. Bij de Duizendpootridders wordt de straat versmald door parkings te voorzien, deels op straat, deel op het gras.

Agendapunt 10: Stand van zaken Leirekensroute – OMA-route

- Op de steenweg richting Dendermonde zal ter hoogte van Leirekensroute in maart 2021 een aangepast ontwerp uitgevoerd worden van het middeiland. Zie [bijlage 9](#). Het ontwerp werd aangepast ten opzichte van een ontwerp dat eerder werd overgemaakt.

Een raadslid werpt op dat hopelijk ook de nodige verlichting/reflectoren worden voorzien om voldoende op te vallen/herkenbaar te zijn.

De oversteek op het eiland zal dezelfde breedte hebben als Leirekensroute zelf, zijnde 2,5m. Een raadslid waarschuwt voor het probleem van mensen die in groep fietsen en het feit dat men op het middeiland met te veel mensen zal staan, wat de veiligheid niet ten goede zal komen;

Een ander raadslid merkt op dat de aanduiding van de zone 50, komende vanuit Opwijk, pas vrij laat gebeurt. Een geparkeerde vrachtwagen belemmert vaak ook het zicht op het verkeersbord van zone 50.

- In het voorontwerp van Leirekensroute worden flauwe bochten ingelegd om bomen te sparen, maar dat belet niet dat er toch bomen zullen sneuvelen. Die bomen zullen gecompenseerd worden in de zone langs Leirekensroute tussen de Foksveldtunnel en de Doortstraat. Een raadslid merkt op dat de huidige eigendom van de gemeente op sommige plaatsen ook breder is dan op het terrein te zien is. Op sommige plaatsen werd een deel door landbouwers mee ingenomen. Ook herstel van die zones biedt mogelijkheid tot compensatie.

- Langs Leirekensroute zullen ook twee natuurlijke rust- en speelplaatsen worden uitgewerkt met budget van het Agentschap Natuur en Bos. Het betreft het terrein tussen de spoorweg en het terrein van de jeugdwerking Heiveld en het bestaande voetbalveldje aan de Bunderstraat.

- Leirekensroute zal ook uitgewerkt worden als een route waar op de kruispunten er voorrang is voor de gebruikers van Leirekensroute. Dit is anders dan nu het geval is.

- De Foksveldtunnel zal een breedte hebben van 4,5m voor fietsers en 2m voor voetgangers. Wie met de fiets van het station van Opwijk komt fietst eerst over de tunnelsleuf een stuk langs de sporen om vervolgens dan de mogelijkheid te hebben om terug te draaien en zo geleidelijk aan te dalen naar de tunnel onder de sporen. Voetgangers kunnen de tunnel bereiken met een trap.

- Voor de OMA-route zal Opwijk vooral nog werk hebben aan het stuk tussen de Klei en de grens met Merchtem. Merchtem heeft een studiebureau aangeduid, maar Merchtem zelf moet de onderhandelingen nog voeren met Infrabel inzake de spoorluitingen.

Agendapunt 11: Stand van zaken Heiveld

Het College besliste op 19 oktober 2020 om de bestaande zone 30 in het centrum uit te breiden met het Heiveld en ook met het stuk Ringlaan tussen het rondpunt kasteeltje en kruispunt met de Fabrieksstraat. Het rondpunt aan het kasteeltje is dus zelf niet inbegrepen en blijft 50 km/u.

Agendapunt 12: Varia

- Een raadslid merkt op dat de proefopstelling in het Eeksken, waarbij beide kanten voorrang moeten verlenen, als verwarrend wordt ervaren. Het is een atypische oplossing waarbij bestuurders buiten de versmalling voorrang moeten verlenen op degene binnen de versmalling, niet ten opzichte van de overkant. Deze oplossing werd uitdrukkelijk gekozen net om te vermijden dat één rijrichting voorrang zou hebben. In dat laatste geval zou immers de snelheid terug stijgen van de rijrichting die weet dat het in de voorrang is. Eventueel nog eens toelichten in Opwijk Info.

- Een raadslid verwijst naar de moeilijkheden om te passeren in de Nieuwstraat op het stuk tussen rondpunt en Carrefour.

- Er worden problemen gemeld met de lichtenregeling aan het kruispunt Droeshoutstraat met de gewestweg. Het probleem werd ondertussen opgelost: een defecte drukknop van de voetgangersoversteek was de oorzaak.

- Het hoekperceel Klarstraat-Rubensveld werd bebouwd en in Rubensveld staan vaak twee vrachtwagens voor langere tijd geparkeerd. De vrachtwagens staan buiten de bebouwde kom. Deze situatie bemoeilijkt het zicht om vanuit de Klarstraat het verkeer vanuit Rubensveld goed op te merken. De parkeermogelijkheid voor vrachtwagens aan de Flakt verdwijnt. Er komen wel drie plaatsen aan de Vlaams Staak.

- In verband met het advies over de glasbollen dat de Verkeersadviesraad gaf, nam de gemeenteraad ondertussen op 1 december 2020 een beslissing. Met betrekking tot de glasbollen die door de raad expliciet aangehaald werden in het advies betekent dit het volgende:

- In het voorjaar van 2021 is voorzien in de vervanging van de 2 bovengrondse glasbollen aan site Kareneveldstraat door 2 ondergrondse glasbakken + vervanging van de bovengrondse glasbol aan Kerseveld door 1 volledige ondergrondse afvalstraat (inclusief 1 ondergrondse glasbak) + vervanging van 1 bovengrondse glasbol aan HTH door 1 volledige ondergrondse afvalstraat. Na deze herinrichtingen is het de bedoeling om de bovengrondse glasbollen aan hoek Klarstraat/Averbeekstraat te verwijderen.

- Glasbol aan Steenweg op Aalst (oude jongensschool) zal verder bekeken worden of al dan niet vervanging of verwijdering nodig is. In alle geval is het momenteel al duidelijk dat de bovengrondse glasbol aan oude jongensschool toch ten laatste tegen uiterlijk eind 2021 definitief zal moeten verwijderd worden, aangezien de huidige parkeerstroken aan deze site zich bevinden op privaat domein (private eigenaar oude jongensschool) en exclusief zullen gebruikt worden voor de bezoekers van de er bijhorende in te richten private (feest)zaal. Door het niet meer beschikbaar zijn van deze private parkeerstroken ontstaat er een verkeersveiligheidsprobleem voor het gebruik van de bovengrondse glasbol.

- Op 16 maart 2021 om 19u. zullen de leden van de Verkeersadviesraad aansluiten bij de toelichting die in de vergadering van de GECORO gegeven zal worden over het project Van Breuze. De bespreking zelf zal dan plaats vinden op de volgende vergadering van de verkeersadviesraad.

Eventuele opmerkingen op dit verslag vindt u bij het eerste agendapunt “Goedkeuring van het verslag” van het verslag van de volgende vergadering.

Verslag: Wim Raeymaekers

Datum volgende vergadering: 25 maart 2021

De Voorzitter,

De Secretaris,

Wilfried De Koster

Wim Raeymaekers

Bijlagen:

- Bijlage 1: Plan uitbreiding tonnagebeperking Mazenzele
- Bijlage 2: Plan zone 30 centrum van Mazenzele
- Bijlage 3: Voorstel trajectwijzing buslijn Heirbaan
- Bijlage 4: Plan Beekveldtunnel
- Bijlage 5: Doorsnede Beekveldtunnel
- Bijlage 6: Plan Fabrieksstraattunnel
- Bijlage 7: Detail Fabrieksstraattunnel
- Bijlage 8: Doorsnede Fabrieksstraattunnel
- Bijlage 9: Ontwerp Middeneiland N47-Leirekensroute
- Bijlage 10 Plan Foksveldtunnel