



Verslag vergadering Verkeersadviesraad

Datum: donderdag 25 maart 2021

Aanwezig: stemgerechtigd

- Rose Sablon
- Karel Abbeloos
- Willy Price
- Wim Raeymaekers
- Bauthier Pascale
- Frieda Verdoodt
- Frank Buyens
- Wilfried De Koster

Aanwezig: niet-stemgerechtigd

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

Verontschuldigd

- Katty Van der Borght
- Lowie Emmerechts

Agenda

- Goedkeuring verslag vorige vergadering
- Adviesvraag project Van Breuze
- Stationsstraat/Heirbaan
- Kalkestraat/Korruit
- Steenweg op Merchtem/Bruggeveld
- Stand van Zaken project Wallekesweg / tunnels / afsluiting Wallekesweg
- Stand van Zaken Mazenzele: zone 30 / tonnagebeperking / schoolomgeving
- Afspraken ondertekening charter OVK
- Stand van zaken schoolomgevingen
- Varia

Agendapunt 1: Goedkeuring verslag vorige vergadering

Het verslag van de vergadering van 16 februari 2021 wordt goedgekeurd. Het verslag wordt overgemaakt aan de contactpersoon voor publicatie op de website.

Agendapunt 2: Adviesvraag project Van Breuze

Overzicht van het project

Op 16 maart 2021 werd dit project door de initiatiefnemers gezamenlijk toegelicht aan de leden van de GECORO en de Verkeersadviesraad. De leden van de GECORO bespraken het project toen aansluitend ter advies en nu ligt het project voor ter advies door de Verkeersadviesraad.

Het project bestaat uit:

- een sociaal huisvestingsproject bestaande uit 29 appartementen langs de Fabrieksstraat. Zie **bijlage 1**
 - Er is een ondergrondse parkeergarage met 38 autoparkings waarbij in- en uitgereden zal worden langs dezelfde helling (regeling met verkeerslichten).
 - Per hoofdkussen is er 1 fietsstalplaats voorzien, wat in totaal neerkomt op 104 plaatsen. Ongeveer een klein dertigtal in het gebouw zelf (twee locaties) en ongeveer een tachtigtal in een afzonderlijke en afgesloten bering. Alle fietstaanplaatsen bevinden zich dus gelijkvloers en zijn overdekt.
- een privaat woonproject bestaande uit 125 appartementen, waarvan het merendeel (89) van het type met 2 slaapkamers en 28 van het type met 3 slaapkamers, op het voormalige terrein van Vanbreuze. De appartementen zijn verdeeld over vier volumes met daaronder telkens een parkeervolume. Er zijn ook nog 5 ruimtes voor commerciële activiteiten voorzien (eerder type vrije beroepen). Zie **bijlage 2**.
 - Voor wagens zijn er 170 ondergrondse parkeerplaatsen voorzien. Het project voorziet bovengronds ook in 4 deelwagens.
 - Per hoofdkussen is er 1 fietsstalplaats voorzien, wat in totaal neerkomt op 395 plaatsen, terwijl er 406 voorzien worden, verdeeld als volgt:
 - 100 fietsen in een afzonderlijke afgesloten en overdekte nachtberging op de begane grond
 - 70 fietsen in een overdekte stalplaats aan de ingang langs de Fabrieksstraat
 - 24 fietsen in een overdekte stalplaats in gebouw A

- 212 fietsen in ondergrondse fietsstallingen
 - 41 in open stalling
 - 135 in boxen
 - 36 bij autoparkeerplaats
- Ten behoeve van de 5 commerciële ruimtes zijn er ook:
 - 10 bovengrondse autostaanplaatsen voorzien (al liggen die niet vlak bij de commerciële ruimtes)
 - 15 fietstaanplaatsen in beugels bij elke commerciële ruimte
- Er zijn ook nog 8 bezoekersparkeerplaatsen voor auto's geconcentreerd op één locatie

De zone naast het kerkhof behoort niet tot het woonproject en is nog steeds in handen van Vanbreuze. De gemeente zou op termijn hier ook een parking willen ontwikkelen, maar dat lijkt niet voor meteen wegens gebrek aan middelen en/of overeenkomst met Vanbreuze.

In totaal gaat het over 159 bijkomende woonheden en commerciële ruimtes wat heel veel extra verplaatsingen zullen betekenen.

De schepen van Mobiliteit opent het gesprek alvast door mee te delen dat het college de beslissing heeft genomen om de woning te verwerven naast het kerkhof, zodat het project met een nieuw aan te leggen weg tussen de Ringlaan en het projectgebied ontsloten zou kunnen worden door middel van een tweerichtingsweg die dan verder zou doorlopen naar de Stationsstraat. De gemeente zal proberen de woning minnelijk te verwerven en zo dit niet lukt overgaan tot onteigening.

Parkeren

Er zijn heel wat vragen en opmerkingen over het parkeren, waarbij sommigen denken dat er te weinig plaatsen voorzien worden (gelet op het feit dat gezinnen vaak twee wagens hebben), terwijl anderen net denken dat er te veel plaatsen voorzien worden (omdat er een bus- en treinaanbod vlakbij is en dus minder nood aan auto). De projectontwikkelaar gaf aan een sterke binding tussen appartement en parkeerplaats te voorzien in het aanbod (totaalpakket), maar liet ook de mogelijkheid open dat de niet verkochte parkeerplaatsen ook kunnen gekocht worden door buurtbewoners/derden.

Een aantal leden wijst toch op het gevaar dat bewoners, bijvoorbeeld voor de tweede wagen, zullen kiezen voor de gratis stationsparking in plaats van de aankoop van een bijkomende ondergrondse parking. Los van een eventuele aankoop van een ondergrondse parkeerplaats bestaat sowieso het probleem dat de bewoners mogelijks veel gebruik zullen maken van de stationsparking over dag in plaats van telkens gebruik te maken van de parkeergarage. De vertegenwoordiger van de Fietsersbond is vooral tevreden dat er voldoende fietsparkeerplaatsen worden voorzien, zowel boven- als ondergronds, in verschillende vormen (individueel, meer collectief, afgesloten boxen,...) en dat ook bovengronds aan de deuren beugels worden geplaatst zodat bewoners over dag gemakkelijk de fiets even aan de deur kunnen stallen. Ook het initiatief in verband met deelwagens is waardevol.

De vergadering is het er over eens dat er bovengronds te weinig mogelijkheden zijn om te parkeren voor bezoekers, dokter, thuisverpleging, poetshulp, pakjesdienst,...

Ontsluiting

De vertegenwoordiger van Amigo haalt aan dat de ruimtelijke planners alles hebben benut binnen de grenzen van het RUP om een maximaal aantal woningen neer te zetten. Veel te veel voor de draagkracht van het dorp. Met ook als gevolg dat er te veel extra harde weggebruikers bij komen. Alleen al daarom zou het aantal woningen (159) verminderd moeten worden. Door de bijkomende verbindingsweg zal de schoolomgeving van de Duizendpootrakkers extra zwaar belast worden. Er zullen zeker bijkomende afspraken nodig zijn, minstens wat betreft links afslaand verkeer.

Anderen pleiten uitdrukkelijk wel voor die verbindingsweg omdat de auto's anders te ver zouden moeten rondrijden en er te veel extra verkeer zou komen in het laatste deel van de Stationsstraat en de Kouterlaan indien enkel langs daar ontsloten zou worden. Enkel benadrukken ook dat heel wat autogebruikers na de Kouterlaan vervolgens van het traject Heirbaan-Ringlaan zullen gebruik maken om richting Merchtem te gaan in plaats van de ring rond Opwijk (Averbeekstraat-Karenveldstraat-Nanovestraat).

De vertegenwoordiger van de politie pleit ook voor de tweerichtingsverbindingsweg tussen Ringlaan en het projectgebied met als bedoeling de Stationsstraat, Kouterlaan en Heirbaan te ontlasten van het autoverkeer maar ook vooral van het busverkeer. Het busverkeer zou immers op en af naar het station gaan via deze nieuwe verbindingsweg. Bijkomend pleit hij er ook voor in de Fabrieksstraat het tweerichtingsverkeer te behouden zodat gebruikers van de parking van het project ook in en uit kunnen rijden via de Fabrieksstraat. Via de Fabrieksstraat kan er immers veilig aangetakt worden met de Ringlaan en dan zou ook niet alle verkeer van het project via de nieuwe verbindingsweg moeten. Op het einde van de Fabrieksstraat zou dan wel een knip voorzien moeten worden zodat de doorsteek via de Fabrieksstraat naar de stationsparking niet meer mogelijk is.

De vertegenwoordiger van de Fietsersbond pleit ervoor om de verkeersdoorstroming zo eenvoudig mogelijk te maken door een verkeerstroom in één richting te voorzien. De gemeente maakte reeds de keuze in het kader van de aanleg van de fietstunnel in de Fabrieksstraat en het afsluiten van de spoorwegovergang om de Fabrieksstraat enkelrichting te maken in de richting van het spoor. De toegang tot de parkeergarage zou dus steeds gebeuren via de Fabrieksstraat. Dit verhoogt in grote mate de veiligheid van de fietsers die de fietstunnel gebruiken omdat autogebruikers in die situatie een perfect zicht hebben op fietsers in beide richtingen. Het uitrijden zou dan altijd gebeuren via het gebouw A en zo verder richting Stationsstraat en Kouterlaan. Ook de bewoners van de Fabrieksstraat zouden dan ontsluiten via de stationsparking. Dit kan allemaal op een veilige manier omdat daar al een volledig afgescheiden voet- en fietspad aanwezig is. Het STOP-principe gaat er bovendien vanuit dat het autoverkeer de langste of minst aantrekkelijke route moet nemen, net omdat daardoor de alternatieven zoals stappen of trappen interessanter worden. Zeker op deze locatie waar een bus- en treinstation vlakbij is, biedt dit mogelijkheden voor bewoners om voor alternatieven te kiezen. De Fietsersbond pleit er dan ook niet voor om een bijkomende weg te creëren voor het autoverkeer, wat inhoudt dat minstens het verkeer van meer dan 150 woningen bijkomende geïnjecteerd wordt in de ochtend- en avondspit van de schoolomgeving van de De Duizendpootrakkers, terwijl nog maar net tal van bijkomende maatregelen werden genomen om deze schoolomgeving bijkomend te beveiligen. Een doorsteek van het projectgebied naar de Ringlaan, eventueel via het kerkhof, voor voetgangers en fietsers zou wel zinvol zijn omdat ze daardoor een korter (en dus interessanter) en veiliger alternatief krijgen dan de Fabrieksstraat of de Stationsstraat. De Fietsersbond moet ook vaststellen dat deze weg zal moeten worden aangelegd op kosten van de gemeente, terwijl er nu voor vele kleinere ingrepen al geen budget meer is.

Een aantal leden vragen zich ook af hoe het dan zal zitten met de ingang van het kerkhof. Een ontwerp is er momenteel niet, maar de ingang zou wel langs daar blijven. Met of zonder verbindingsweg vanaf de Ringlaan, zullen er hoe dan ook op de stationsparking ook altijd ook een aantal aanpassingen moeten gebeuren om het verkeer van de verbindingsweg/het projectgebied vlot naar de Stationsstraat te krijgen.

De voorzitter besluit dat het zonder een bepaald ontwerp van deze verbindingsweg en aansluiting op de Ringlaan moeilijk oordelen is en vraagt aan de gemeente of geen voorbeeldschets kan gemaakt worden. Hij stelt voor om dan later terug te komen op dit onderwerp.

Agendapunt 3: Stationsstraat/Heirbaan

De vertegenwoordiger van de Fietzersbond wenst een voorstel af te toetsen om van de Stationsstraat en van de Heirbaan, hetzij vanaf Esp, maar idealiter vanaf Mandemakersweg een fietsstraat te maken. In verband met de Stationsstraat werd dit eerder ook al voorgelegd aan de gemeente. De redenen voor dat voorstel zijn de volgende:

- (1) Wie in de richting van het station rijdt mag momenteel 50 km/u in de Stationsstraat, maar de praktijk toont aan dat het tegen die snelheid (of hoger) voor veel automobilisten blijkbaar niet mogelijk is om op de rijbaan te blijven, zeker ook met de twee bochten, en velen palmen dan maar het fietspad in dat bedoeld is voor de fietsers die van het station weggrijden richting centrum. In de Stationsstraat ligt wel degelijk een fietspad, geen fietssuggestiestrook, en een fietspad mag je met de wagen enkel dwars kruisen om de rijbaan op te rijden of te verlaten. Een automobilist mag dus niet in de langsricting over een fietspad (blijven) rijden.
- (2) Indien er een fietser in de Stationsstraat in de richting van het station rijdt, dan mag die alleen voorbij gestoken worden indien de automobilist 1 meter afstand houdt tussen zijn voertuig en de fietser. Die ruimte is er niet. Er kan in de Stationsstraat niet reglementair ingehaald worden en dus moeten automobilisten sowieso achter de fietser blijven. De realiteit is echter dat opnieuw het fietspad van de tegenrichting wordt ingenomen om toch voorbij te steken.

Door deze situatie ontstaat er vaak ook een ongewenste kettingreactie: fietsers die uit lijfsbehoud het fietspad oprijden en daar dan op hun beurt een potentieel gevaar zijn voor passerende voetgangers.

Dezelfde redenering gaat op voor het deel van de Heirbaan tussen de Mandemakersweg en het rondpunt.

De invoering van de fietsstraat beperkt de snelheid tot 30 km/u en verbiedt het voorbijsteken van fietsers uitdrukkelijk. Verder denkt de Fietzersbond dat eventueel met een aantal paaltjes op goed gekozen locaties een en ander voor iedere weggebruiker duidelijker zou zijn. Vroeger merkte een raadslid al op dat zeker bij het inrijden van de Stationsstraat een afscherming gepast zou zijn.

De vertegenwoordiger van de politie merkt op dat er geen capaciteit is om ook alle fietsstraten te controleren. Infrastructurele aanpassingen kunnen dan een oplossing zijn.

Een raadslid merkt op dat de wagens verder van de geparkeerde wagens rijden, en daardoor ook op het fietspad rijden, dit niet noodzakelijk doen uit slechte wil, maar uit hoffelijkheid of veiligheid voor mensen die in of uit hun geparkeerde wagens willen stappen. Iemand wijst op het feit dat men geen schade wil veroorzaken, bijvoorbeeld spiegel afrijden.

Een raadslid stelt zich de vraag of zich al veel ongevallen of schadegevallen hebben voorgedaan. Daar is geen weet van. Een ander raadslid heeft niet de indruk dat er te snel gereden wordt.

De Fietzersbond zal later een meer uitgewerkt voorstel voorleggen aan de vergadering.

Agendapunt 4: Kalkestraat/Korruit/Perreveld

In de Kalkestraat (tot aan Perreveld) en Korruit zullen er rioleringswerken worden uitgevoerd. Na de uitvoering van die werken zal het deel van de Kalkestraat tussen Korruit en café Kevers omgevormd worden tot woonef. Ook zal bekeken worden of de Kluisbeek meer zichtbaar kan gemaakt worden. Er zullen ook meer parkeerplaatsen voorzien worden.

Na de herinrichting is het de bedoeling dat het verkeer in het deel van de Kalkestraat tussen Korruit en café Kevers enkel nog maar in de richting van café Kever zal kunnen rijden. Zie **bijlage 3**. Fietzers kunnen

wel in twee richtingen blijven rijden. In april zal een proefopstelling geplaatst worden om deze nieuwe verkeerssituatie al in te voeren en te testen. De bewoners kregen daarover een bewonersbrief in de bus. Zie **bijlage 4**.

Met deze wijziging wil men ook het probleem oplossen dat in sommige situaties verkeer komende van het rondpunt dat aan café De Kevers de Kalkestraat wilde indraaien het verkeer op dat rondpunt blokkeerde omdat ze voorrang moeten verlenen aan het verkeer dat in de Nieuwstraat richting rondpunt rijdt. Zeker op drukke momenten zorgde dit voor onveilige situaties.

De verkeersadviesraad vindt het bijzonder jammer dat de raad niet op voorhand werd geraadpleegd over dit dossier en er blijikbaar ook pas kennis van kreeg nadat de inwoners al werden ingelicht.

De verkeersadviesraad vraagt uitdrukkelijk om dergelijke dossiers op voorhand te bespreken in de adviesraad en om gelijktijdig op de hoogte gehouden te worden indien er bijvoorbeeld bewonersbrieven vertrekken. Dezelfde opmerking van de verkeersadviesraad geldt ook voor het dossier Perreveld.

In het Perreveld heeft de gemeente beslist om een proefopstelling voor een knip in te voeren en werden de bewoners per brief ingelicht. Zie **bijlage 5**.

Met betrekking tot het project in de Kalkestraat merkt een raadslid op dat het ook mogelijk zou zijn om een tweede lus met eenrichtingsverkeer te voorzien in de Kalkestraat tussen de Korruit en splitsing met Perreveld. Inrijden gebeurt dan altijd langs de Korruit om dan op het einde naar links af te draaien richting café De Kevers ofwel naar rechts richting Perreveld/café De werker. De vertegenwoordiger van de Fietzersbond steunt deze suggestie omdat zo de Kalkestraat niet meer als sluiproute (in plaats van Nieuwstraat) voor verkeer vanuit Perreveld en verder, gebruikt kan worden. Een woonerf (snelheid max. 20 km/u) is niet geschikt om veel verkeer te ontvangen.

Een raadslid vraagt of het niet beter is dat het verkeer dat uit de Kalkestraat komt aan café De Kevers verplicht naar rechts naar het rondpunt te sturen. Op die locatie is door de geparkeerde wagens vaak een slecht zicht op het aankomende verkeer vanuit de Nieuwstraat. Wie toch de Nieuwstraat in wil, kan dan via de rotonde veilig en vlot die beweging uitvoeren.

Er zijn verschillende vragen in verband met de proefopstelling Perreveld, maar de beslissing is genomen en zal later sowieso nog geëvalueerd worden. Er worden o.a. vragen gesteld in hoeverre de buurt betrokken werd.

Een aantal andere opmerkingen houden verband met het feit dat een knip in Perreveld als gevolg zou hebben dat meer mensen met de wagen langs de Karenveldstraat zouden rijden. Zeker bij begin en einde van de schooldag zou dat de verkeersdruk daar alleen maar doen toenemen. Blijkbaar zijn er nu heel wat mensen die via het Perreveld en de Kalkestraat rijden en hun kinderen dan afzetten aan het baantje richting Karenveldstraat.

Anderen vinden dat er veel omgereden zal moeten worden met de auto en of dat dan wel goed is, bijvoorbeeld meer verkeer op de N47.

De vertegenwoordiger van de Fietzersbond kan zich vinden in de knip van Perreveld omdat er zo voor de mensen uit Mazenzele en Droeshout via het Perreveld en Kalkestraat een veilige fietsverbinding ontstaat naar het centrum, ook nog eens over vlotbollend asfalt. In de logica van een tractorsluis in Perreveld, zou natuurlijk ook best in Diepenbroek en Groenstraat een tractorsluis geplaatst worden om sluiptverkeer langs daar te vermijden.

Agendapunt 5: Steenweg op Merchtem/Bruggeveld

Naar aanleiding van een eerdere bespreking van deze situatie op de Verkeersadviesraad, wil de vertegenwoordiger van de Fietsersbond opnieuw dit punt onder de aandacht brengen.

De gemeente legt een beslissing op tafel in verband met een aangepaste regeling voor Steenweg op Merchtem/Bruggeveld die zal ingevoerd worden. Zie **bijlage 6**.

Dit komt niet overeen met wat de Fietserbond had voorgesteld, namelijk de mogelijkheid bieden om al aan aantakking van de Ringlaan met het rondpunt te kunnen oversteken en vandaar tweerichtingsverkeer voor fietsers mogelijk maken tot aan Bruggeveld. En in feite ook Bruggeveld autovrij maken wat betreft de doorsteek naar de Hollestraat. Het doel van dat voorstel was om voor een aantal fietsers het aantal kruisende bewegingen te beperken, wat ook de doorstroming ten goede zou komen.

Op vraag van de vertegenwoordiger van de Fietsersbond, waarom de situatie van dubbelrichting niet wat verder door werd getrokken tot aan de Ringlaan, antwoordt de gemeente dat er daar niet voldoende plaats is. En volgens de gemeente kan dat stukje Bruggeveld niet autovrij gemaakt worden omdat er daar nog bepaalde landbouwers moeten passeren.

Agendapunt 6: Stand van Zaken project Wallekesweg

De bewoners hebben een brief (zie **bijlage 7**) gekregen in verband met het voorstel om Wallekesweg (Broeckehof) te knippen zodat dit een doodlopende staat wordt. Voetgangers en fietsers zullen wel nog altijd in twee richtingen kunnen.

Voor de rest geen bijzonderheden te melden in verband met het project en bijhorende tunnels.

Agendapunt 7: Stand van Zaken Mazenzele: zone 30 / tonnagebeperking / schoolomgeving Verlorenkostbaan

Geen juiste stand van zaken gekend, maar zone 30 en tonnagebeperking is in uitvoering, zoals voorzien. De herinrichting van de schoolomgeving zal later nog aan bod komen.

Agendapunt 8: Afspraken ondertekening charter OVK

We hernemen dit punt de volgende vergadering

Agendapunt 9: Stand van zaken schoolomgevingen

De aanpassingen aan de schoolomgeving van de Duizendpootrakkers worden in de paasvakantie uitgevoerd.

Agendapunt 10: Varia

- Vanuit de sportdienst wordt gevraagd om de enquête in verband met de deelname van Opwijk aan het project 10.000 stappen in te vullen. Op 17 maart ontvingen de leden van de Verkeersadviesraad de link naar de enquête
- De werken aan de N47 ter hoogte van Leirekensroute zijn voorzien om uitgevoerd te worden in april.
- Een raadslid vraagt aandacht voor zorgparkeren Een aantal buurgemeenten voerden een regeling in waarbij bewoners op een of andere manier kunnen aangeven dat een zorgverlener zonder probleem even op hun oprit of voor hun garagepoort mag parkeren. De schepen geeft aan niet weigerachtig daartegenover te staan, maar dat een en ander grondig moet worden onderzocht en bekeken alvorens een regeling in te voeren.

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: 10 mei 2021

De Voorzitter,

De Secretaris,

Wilfried De Koster

Wim Raeymaekers

Bijlagen:

- Bijlage 1: Project Van Breuze Plan sociale woningen
- Bijlage 2: Project Van Breuze Plan private woningen
- Bijlage 3: Proefopstelling Kalkestraat
- Bijlage 4: Bewonersbrief Kalkestraat
- Bijlage 5: Bewonersbrief Perreveld
- Bijlage 6: Wijziging verkeerssituatie Bruggeveld
- Bijlage 7: Bewonersbrief Broeckehof