

Verslag

Infovergadering 'Verkeerssituatie in de straat'

Datum: 20/04/2015

Plaats: Zaalje Inspinazie, Opvoedingstraat 19

Aanwezig: Barbara Declercq, Iris Heylen, Hugaerts Luc, Kris Dekeyzer, Johan Verstraeten, Linde Peeters, Thei Noukens, Agnes Deprins, Herman Beelen, Ronny Theunissen, Roos Maes, Luc Vanheerentals, Martine Vranken, Piet Verlinden, Nele Gabriëls, Degreef Toon, Malcorps Nicole

Verslag: Martine & Nele

1. Inleiding

Problematiek

- Toegenomen druk op parkeerplaatsen (o.w.v. uitbreiding blauwe zone in de nabijgelegen straten);
- Toename doorgaand (zwaar) verkeer : veel schade aan geparkeerde auto's; vluchtmisdrijf en onveiligheid voor fietsers/voetgangers;
- De straat als 'blikken straat' i.p.v. warme omgeving;
- Smalle doorgang : is zelfs niet wettelijk volgens politie (cf. Nieuwjaarsreceptie).

Statuut en doel van deze vergadering

Vanuit deze problematiek vertrekkend heeft het kerngroepje nagedacht over mogelijke oplossingen en die uitgewerkt in verschillende scenario's.

Nu willen we:

- Informeren: voorstelling van alle scenario's;
- Brainstorm/Bespreking aan de hand van de voorgestelde scenario's: verzamelen van alle opmerkingen/vragen en nieuwe ideeën;
- Eerste selectie: keuze van maximaal 4 scenario's ter voordracht voor de enquête (stemming via handopsteking); hierbij kan ook een eventueel nieuw idee opgenomen worden;
- resultaat enquête: bedoeling tot een consensusidee te komen waarmee we naar de stad kunnen gaan.

2. Voorstelling van mogelijke scenario's (zonder vragen of commentaar)

De presentatie van verschillende mogelijke scenario's (bijlage bij verslag) wordt overlopen met telkens aangeven van voor- en nadelen.

3. Vragen en opmerkingen

Algemeen

Eenzijdig parkeren:

- minder parkeerplaatsen => waar moeten de auto's dan parkeren
- Smidsestraat kan niet wegens blauwe zone; sinds die uitbreiding van de blauwe zone zijn de parkeerproblemen sterk toegenomen
- moet verbonden zijn met blauwe zone: enkel buurtbewoners en geen 'wildparkeerders'
- kost blauwe zone: vooral 2^{de} auto duur
- andere mogelijke oplossing is een gedeeltelijk afsluiten van de straat
- meer dan ½ van de huidige plaatsen
- indien geschrinkt parkeren: extra lawaai door drempel en optrekken => wie wil dit voor zijn deur?

Vrachtwagens

- leiden tot schade
- opmerking: volgens sommigen is er eigenlijk best weinig vrachtwagens door onze straat. Niet iedereen is het daar mee eens. 'Lokaal vrachtverkeer' moet altijd toegelaten worden (een vraag hierbij is wat 'lokaal' precies inhoudt.)
- beter tonnage-beperking i.p.v. lengte-beperking

Enkele nieuwe ideeën:

- optie om stoep te versmallen (1 steen minder) => de vraag wordt gesteld of dit wel wettelijk is
- is schuin parkeren een optie?
 - o Dit biedt meer plaatsen.
 - o Politieagenten vermelden indertijd dat dit niet langer gedaan werd.
 - o (Dit punt werd later hernomen)

Varia:

- Alle scenario's hebben voor- en nadelen.
- Eigenlijk verleggen we het probleem naar de buurtstraten.
- Problemen worden hier samengezet en dit kan problematisch zijn (moeilijk combineerbaar; steeds goed voor het ene en goed voor het andere):
 - o verkeersproblematiek (parkeren, vrachtverkeer, schade)
 - o leefbaarheid (een deelnemer merkt hierbij op dat een bankje in de straat nooit gebruikt zal worden cf. geen zon en te veel tocht).
 - o Het is uiteindelijk een kwestie van wat ieder van ons het belangrijkste vindt.
- Momenteel is de situatie niet legaal wegens te smal: politie is sowieso voorstander van eenzijdig parkeren of eenrichtingsverkeer (cf. Nieuwjaarsreceptie).
- N.a.v. Park Belle Vue zou de stad in de nabije toekomst misschien de verkeerssituatie in Kessel-Lo bekijken en ook de mogelijkheden van enkele knippen om het sluipverkeer tegen te gaan. Als dit zo is, is dit een goed moment om hier op de kar te springen.

- We willen uiteindelijk vooral een verbetering waar iedereen zich in kan vinden!
Doel van deze vergadering is om de mogelijke opties te beperken om eensgezind naar het Stadsbestuur te kunnen stappen.

Per scenario

Scenario A

- Is het mogelijk om hier eventueel het voetpad aan een kant te beperken?
 - o Maatschappelijke tendens net omgekeerd;
 - o Weinig draagvlak voor.

Scenario 2 = eenzijdig parkeren

- Vooraf: Blauwe zone steeds als voorwaarde:
 - o prijs: 75EUR 1^{ste} auto; 300EUR 2^{de} auto. Dat is veel geld voor een 2^{de} auto maar weinig straatbewoners hebben twee auto's.
 - o naar aanleiding hiervan rees de vraag hoe de auto's geteld werden:
 - deur aan deur bevraagd;
 - incl. vraag naar waar die auto's geparkeerd worden (in garage etc.);
 - resultaat van de telling: 21 auto's worden gewoonlijk in de straat geparkeerd en 8 worden voor of in eigen garages geparkeerd.
 - o Blauwe zone stopt het 'wildparkeren' van uitwijkelingen uit de blauwe zone, station...
 - o Vraag is hierbij ook nog wat de situatie is voor bedrijfswagens: tijdelijk gebruik van bedrijfswagens laat de aanvraag van een blauwe kaart niet toe. Dit werd niet in kaart gebracht.
- 2A = gewoon eenzijdig:
 - o aan even zijde laat dit 20 plaatsen toe voor 22 auto's (= huidige vraag naar parkeerplaatsen) – OPMERKING: bij herbekijken van de telling blijkt dat het over 21 te parkeren auto's gaat, niet 22.
- 2B = geschrinkt:
 - o 15 plaatsen voor 21 auto's.
- 2C = geschrinkt met eventueel groen en lichte verhoging:
 - o nog enkele parkeerplaatsen minder dan in scenario 2B;
 - o best met eenrichtingsverkeer
 - o kan eventueel gecombineerd zijn met een breder voetpad en/of fietspad; fietspaden worden in zone 30 echter niet meer gemarkeerd.
- NIEUW SCENARIO 2D = met schuin parkeren aan 1 kant:
 - o Eventueel te combineren met geschrinkt parkeren;
 - o Eenrichtingsverkeer nodig – vraag is dan welke richting te verkiezen is. Hier werd niet over gestemd maar wel lichte voorkeur voor richting Smidsestraat omwille van het feit dat je er dan 2 kanten uit kan.
 - o Aandacht voor het gevaar bij het uitrijden: weinig zicht voor de bestuurder.
- Conclusie ook nog
 - o Elk van deze scenario's kan best gecombineerd worden met eenrichtingsverkeer omdat anders de gevaarlijke situatie blijft voor geparkeerde auto's en fietsers.
 - o Deze scenario's worden bij voorkeur ook gecombineerd met een vernauwing van de straat om de snelheid te beperken; vb. verbreding

voetpad en fietspad (samen de breedte van een geparkeerde auto; maar cf. hierboven: in zone 30 worden geen wegmarkeringen aangebracht).

Scenario 3: eenrichtingsverkeer

- 3A: met dubbelzijdig parkeren:
 - o status is quasi status-quo, zal zelfde problemen blijven geven, en eigenlijk is het nog gevaarlijker;
 - o wordt afgevoerd.
- 3B: met eenzijdig parkeren (al dan niet geschrinkt):
 - o hier wordt verwezen naar het voorstel om de rijweg te vernauwen door verbreding voetpad en invoeging fietspad.

Scenario 4: met knip

- 4A: met zachte knip (gedeeltelijke knip):
 - o kant van knip moet gekozen worden – vb. stel Smidsestraat: dan moet de BZ misschien niet uitgebreid worden.
 - o eenrichtingsverkeer noodzakelijk => welke is de voorkeurrichting;
 - o de huidige situatie wordt vermeld maar er is onenigheid of het meeste verkeer nu vanuit de Christianlaan of de Smidsestraat komt;
 - o Opmerking:
 - de brandweer moet doorkunnen (zij zouden doorkunnen met een badge);
 - grote kost – wie zal dit betalen? Als de stad nu inderdaad denkt over dergelijke scenario's is de kans nu wellicht groter dat dit voorstel goedgekeurd kan worden.
 - o Grensstraat is een voorbeeld:
 - daar speelde enkel het probleem van doorgaand verkeer; bij on echter ook parkeren e.d.
 - als je de knip combineert met eenrichtingsverkeer los je toch meerdere problemen (deels) op: 1) eenrichtingsverkeer vermijdt dat “onbevoegden” toch de straat in rijden en dan moeten omdraaien; 2) door de verkeersrichting van de knip naar “buiten” vermijdt je dat mensen de straat langs de open kant inrijden (en dus minder parkeren).
 - o Eventueel te combineren met geschrinkt parkeren (opnieuw minder parkeerplaatsen) en eenrichting (minder flexibel).
- 4B: met harde knip (volledige afsluiting):
 - o probleem om te kunnen draaien en de overlast hiervan (zie situatie Solvaystraat) => eenzijdig parkeren nodig om te kunnen draaien;
 - o zal hier wel draagvlak voor zijn?
- 5: woonerf:
 - o heel weinig parkeerplaatsen;
 - o inkleding (vb. kasseien) en veel vertragende elementen nodig (groen, banken. ...);
 - o Alternatief: geschrinkt parkeren met extra groen en elementen voor leefbaarheid.

Opgelet: duidelijk voorstel om bij bevraging ook de vraag op te nemen naar ‘als er eenrichtingsverkeer zou komen, welke richting heeft uw voorkeur’.

[PAUZE]

4. Stemming

Vooraf:

- Oorspronkelijk idee voor deze vergadering was om te komen tot 4 scenario's voor de enquête maar door de nieuwe elementen en interessante discussie blijkt dit niet haalbaar. Enquête kan niet alle scenario's en elementen afzonderlijk geven omdat dit geen eenduidig voorstel kan bieden aan het stadsbestuur. Dit is echter noodzakelijk dus de opties voor enquêtering moeten beperkt worden.
- Draagvlak is ook absoluut noodzakelijk (50% van de huishoudens moet gestemd hebben).
- Hou ook rekening met het verschil in uitvoeringstijd en kostprijs van sommige voorstellen (vb. snel: eenrichtingsverkeer en BZ; lange-termijn ingrepen: knip, woonerf...) => denk dus na over verschillende soorten ingrepen.
- Enquête kan ook in 2 luiken:
 - o Verschillende elementen van de scenario's bevragen;
 - o Scenario's opbouwen op basis daarvan om voor te leggen in een 2^{de} bevraging;
 - o We hebben tijd – fasering is mogelijk (beter goed dan snel).

Stemming: wie kan zich vinden in elk van de voorstellen (je mag meermaals stemmen)

Resultaten:

- 2A: 1
- 2B: 6
- 2C: 12
- 3A: 3
- 3B (incl. verbreed voetpad):1
- 4A: 10
- 4B: 6
- 5: 8
- extra scenario 2D (geschrinkt): 6
- extra scenario compromis voor woonerf (eenrichtingsverkeer en eenzijdig parkeren met verbreding voetpad, bomen en bank): 12

Opmerking bij deze stemming:

- De voorstellen lijken op elkaar cf. bevatten dezelfde elementen;
- Nood aan een extra scenario toe te voegen dat enigszins contrasteert; dit kan wellicht via een bevraging van de afzonderlijke elementen die vervolgens gecombineerd worden in een (ander) scenario;
- Afspraak is om het verslag en een voorstel tot enquête voor te leggen aan alle deelnemers van de vergadering.

5. Afronding

Uiteenzetting van het verdere proces:

o Enquête

- Max. 4 scenario's voorleggen waarbij gepolst wordt naar drie voorkeuren in volgorde en naar één scenario dat men niet wil. We nemen sowieso ook de vraag op of de bevroagde de huidige situatie wil behouden;
- Daarnaast ook vragen naar het belang dat gehecht wordt aan de verschillende elementen van de scenario's. Cf. supra: dit kan dienen als insteek voor een contrasterend scenario voor de (erg gelijkaardige) gestemde voorstelling. Deze bevraging kan in een apart luik (vóór de bevraging op basis de scenario's); dit wordt nog verder overlegd door de kerngroep. De elementen zijn:
 - o Veiligheid voor fietsers en voetgangers
 - o Ruimte en veiligheid van geparkeerde auto's
 - o Verhoogde leefbaarheid en buurtcontact
 - o Al dan niet verkeersplateau
 - o Al dan niet eenzijdig parkeren
 - o Al dan niet tweerichtingsverkeer
 - o Als dan niet geschrant parkeren
 - o Al dan niet (gedeeltelijk) afsluiten van de straat
- De enquête wordt deur aan deur bezorgd.

o Participatiegraad

Bij een participatiegraad van minder dan 50% van de huishoudens (na de enquête) gaan we niet verder met deze actie.

o Resultaat enquête

Het scenario met het grootste draagvlak na de enquête wordt voorgedragen aan de stad.