
verslag *Infovergadering Dr. Theo Tutsstraat, Jan Frans Willemsstraat, Molenlei (plannen)*

datum *18 april 2016*
plaats *Theater Vooruit*
duur *20 tot 22.45 uur*
verslag *Karolien Fonteyne | Coördinator communicatie en burgerzaken*
Telefoon 03 460 06 83 | Email karolien.fonteyne@boechout.be

aanwezig *Aquafin (Wim Berghmans, Saskia Seghers), studiebureau Evolta (Sam Willems, Pieter De Muynck), Karolien Fonteyne (communicatieambtenaar), Joke Schepens (diensthoofd openbare werken – in de zaal), Koen T’Sijen (burgemeester), Rudi Goyvaerts (schepen van verkeer) en Dirk Crollet, Els Augustinus, Mik Renders, Willy Van Genechten (schepenen – in de zaal)*
+ ongeveer 95 inwoners

verontschuldigd /

afwezig /

onderwerp *Plannen voor heraanleg Dr. Theo Tutsstraat, Jan Frans Willemsstraat & Molenlei*

agenda *Welkom, presentatie, afkoppelingen en vragenronde*

Verloop van de avond

- Welkomstwoord door burgemeester Koen T’Sijen.
- Presentatie door schepen Rudi Goyvaerts met inleiding, probleemstelling, randvoorwaarden en doelstellingen en toelichting ontwerp.
- Riolering en afkoppelingen door Aquafin.
- Uitvoering en timing door burgemeester Koen T’Sijen.
- Vragenronde, gemodereerd door burgemeester Koen T’Sijen.

Vragenronde

Dr. Theo Tutsstraat

- Aan het einde van de Dr. Theo Tutsstraat kunnen grote vrachtwagens moeilijk hun bocht nemen aan de Wereldwinkel. Op de plannen zijn er daar ook fietsenstallingen voorzien. Is hiermee rekening gehouden?
 - o Dat is inderdaad een moeilijk punt. We zullen de bochtstralen op het plan tekenen, deze moeten beheersbaar zijn. Leveringen moeten kunnen gebeuren, we zullen bekijken langs welke route dit het beste kan plaatsvinden. We nemen deze opmerking mee.
- Het voetpad aan de overkant van het park in de Dr. Theo Tutsstraat is nu heel smal. Ook op het plan staat het opnieuw smal ingetekend. Waarom worden er nog ‘volwaardige’ voetpaden voorzien? Waarom kan dat niet met paaltjes zoals in de Van Colenstraat? Als je uit je huis komt aan het smalle voetpad, is dit niet erg praktisch. En fietsers durven er op het voetpad snel voorbij te zoeven, dat is ook gevaarlijk.

- Globaal genomen worden de voetpaden overal breder (1.50 m) dan de huidige toestand, behalve op enkele plaatsen waar dit niet mogelijk is. We hebben optimaal gebruikgemaakt van de beschikbare ruimte. Op sommige plaatsen is er bijvoorbeeld geen parkeerstrook voorzien om toch een volwaardig voetpad te kunnen realiseren.
 - Onze ervaring leert dat de Van Colenstraat ook geen ideaal straatbeeld heeft. Deze straatinrichting beantwoordt niet meer aan de hedendaagse eisen van een dorpscentrum. De paaltjes zijn er pas later bijgekomen op vraag van voetgangers en fietsers die zich er onveilig voelden. Een straatgoot in het midden van de straat is ook geen goede oplossing, bij plasvorming worden alle weggebruikers nat.
 - We geven graag een herkenbare plaats op de weg aan iedere weggebruiker. Zeker voor jonge kinderen is het belangrijk een duidelijke situatie te creëren. We kiezen dus voor een fietsstraat, waarbij de auto geen koning is, met een duidelijke plaats voor iedere weggebruiker (in tegenstelling tot de Van Colenstraat). Dankzij deze nieuwe inrichting, zullen fietsers veel minder het voetpad kiezen.
- Is het niet beter om in de Dr. Theo Tutsstraat aan de kant van het park het voetpad smaller te voorzien, aangezien zij toch veilig gebufferd worden door de parkeerstrook daar. Dan is misschien ruimte om aan de overkant het voetpad te verbreden. Niet enkel de fietsers, maar ook de voetganger moet zich immers veilig kunnen voelen.
 - We nemen deze opmerking mee.
 - Waarom is er een verhoogd plateau voorzien in het midden van de Dr. Theo Tutsstraat en niet aan het begin van de straat waar dit logischer zou zijn?
 - Het is logischer om een verkeersremmend plateau te voorzien op het tracé waar ook andere bewegingen zijn, bv. OCMW/park en zijstraatje Dr. Theo Tutsstraat.
 - Aan het begin van de straat rijdt men al automatisch trager vanwege het kruispunt.
 - Ter hoogte van de drempel in de Dr. Theo Tutsstraat zullen de eigenaars hun oprit nog steeds niet kunnen gebruiken (wegens de drempel). Momenteel is dit ook al een probleem aangezien mensen voor hun oprit parkeren. Ondanks de nieuwe plannen, zal hun probleem nog steeds niet opgelost raken.
 - Dit kunnen we op het detailplan straks bekijken.

Jan Frans Willemsstraat

- De Jan Frans Willemsstraat (korte deel) wordt volgens het plan een fietsstraat met fietsers in twee richtingen. Deze straat krijgt ook veel autoverkeer te slikken o.a. uit de Boshoeck. Is deze straat wel geschikt als fietsstraat?
 - De twee rijstroken worden nog maar één rijstrook, dus er is voldoende ruimte dan. Bedoeling is dat je vlot met de fiets vanuit de Heuvelstraat in de andere straten geraakt.
- In de Jan Frans Willemsstraat komt er nog maar één rijstrook. Bovendien worden vele extra woningen gebouwd aan BMT met het bijhorende extra verkeer tot gevolg. Als de spoorwegovergang dicht gaat, zal dit toch tot meer filevorming leiden? Hoe kan dit goed werken?
 - Er zijn verschillende mogelijkheden om de BMT-site te bereiken, bv. ook via de N10 en Oude Steenweg.
 - Wanneer de doorstroming zal verbeteren in de Alexander Franckstraat, zal er minder verkeer door het dorpscentrum moeten rijden. De Alexander Franckstraat heeft immers weinig bewoning en middenstand en dus weinig bestemmingsverkeer en vormt een doorgangsweg.
- In het dwarsprofiel van de Jan Frans Willemsstraat staat er iets van 2.70 m. Lukt dat met de bussen die er passeren?

- De totale rijbaanbreedte is 4m50 met een overrijdbare middengeleider (visuele geleiding + auditieve afschrikking). Er is nog 3 meter tussen de geleider en de geparkeerde wagens. Een bus is 3 meter breed inclusief spiegels, dus die past er net tussen.
- In de Dr. Theo Tutsstraat is de parkeerstrook 2 meter breed. In de Jan Frans Willemsstraat is deze 2.20 meter om meer marge te hebben t.a.v. de geparkeerde wagens (spiegels niet afrijden, meer uitstapruimte).
- Er heeft voorafgaandelijk aan de plannen overleg met De Lijn hierover plaatsgevonden. De Lijn heeft minimum 3 meter nodig, maar kan ook 2.70 meter aanvaarden in bepaalde gevallen. Hier weten ze dat het gaat om een fietsstraat, dus dat ze hier toch niet hard kunnen rijden.
- In de Jan Frans Willemsstraat (korte deel) is er een beschadiging van het wegdek. Zeker de stoep ligt er slecht bij, ter hoogte van de bocht. Wordt dit al eerder aangepakt of moeten we wachten op de heraanleg?
 - We nemen dit mee als melding.

Molenlei

- Momenteel kan de riolering in de Molenlei (onder de voetpaden) bij een sterke regenbui het water niet slikken met wateroverlast tot gevolg. Zal dit na de heraanleg verbeteren?
 - Dit laagste punt (ook gekend als 'de zonk') in de Molenlei is een probleemsituatie die werd gesignaleerd aan Rio-Link. Dit probleem werd bekeken bij het plannen van de heraanleg. Zeker ook bij de heraanleg van het pleintje kunnen we bekijken of hier een soort buffer voor het water kan voorzien worden. Dit is een terechte opmerking die wordt meegenomen door Aquafin.
- Hoe smal wordt de wegversmalling in de Molenlei? Hoeveel versmallingen komen er?
 - Dit wordt één rijvak waarbij autobestuurders eventjes moeten afremmen en de aandacht erop gevestigd wordt dat ze een dorp binnen rijden.
 - We willen een veilige overstek organiseren aan de straten die uitkomen aan de BMT-site.
 - We hebben al nagedacht over het aantal versmallingen en oversteken. Bv. niet aan elke straat, maar slechts één voorzien. Maar hoe ga je dan de fietser zo ver krijgen dat hij die ene overstek gebruikt? Dit kan nog verder bekeken worden.
- Om het pleintje met parking op de hoek van Molenlei en Heuvelstraat aan te kunnen leggen, is er het akkoord nodig van de eigenaar. Maar wat als die blijft dwarsliggen?
 - De toestand kan er niet blijven zoals het nu is, dat beseft ook de eigenaar. De onderhandelingen zijn volop bezig.
 - De bedoeling is een in- en uitrijbeweging vanuit de Heuvelstraat te voorzien met een extra zone/strook om de zichtbaarheid te verbeteren. We willen het pleintje beter benutten met een rustbank, fietsenstallingen en een groenelement.
 - Indien er toch geen akkoord komt, blijft het privéterrein en we kunnen als gemeente geen privéterrein aanleggen. Het openbaar domein wordt sowieso aangepakt.

Fietsstraten

- Wanneer het regent, staat er water in de goten als deze aan de zijkant van de straat liggen en wordt de zwakke weggebruiker ook nat. Het is beter en veiliger om de stoeprand weg te laten (bv. met paaltjes), om meer uitwijkmogelijkheden te geven aan fietsers bij gevaarlijke situaties.
 - Ter hoogte van de parkeerstroken zijn er rechte stoepranden voorzien (zodat auto's niet over het voetpad parkeren), op de andere plaatsen een schuine opstand.
 - We moeten werken met de beschikbare ruimte die er is. Er zijn een aantal zaken waar we niet buiten kunnen: het voetpad is 1.50 m waar mogelijk, de goten nemen 30 cm in beslag ... We willen bovendien het fietsen in twee

- richtingen organiseren. Zo kunnen we een aantal moeilijke punten in het dorp anders organiseren. We halen geparkeerde auto's van de straat en laten hen in de juiste richting parkeren in stroken, met een betere zichtbaarheid op de fietsers. Om dit allemaal optimaal te realiseren, is er voldoende straatbreedte nodig (3.5 m), en dit is niet overal het geval. Het is de beste oplossing om dit te organiseren zoals nu op het plan voorzien is.
- We delen de bezorgdheid over bepaalde afdraaibewegingen. Mensen hebben immers vaak de neiging om de bocht af te snijden. Dit willen we vermijden door de kasseistrook van 30 cm breed in de bochten.
- Goed nieuws dat er fietsstraten komen in het centrum. In Nederland past men dit principe al langer toe omdat dit inderdaad veilig voor fietsers blijkt te zijn. Kan de boordsteen heel laag gemaakt of zelfs weggelaten worden? In de smalle straten geeft dit bij conflictsituaties meer uitwijkmogelijkheden voor fietsers. Wanneer de goot in het midden van de straat loopt, worden fietsers minder nat bij plasvorming.
 - Wat betreft plasvorming bewijst de Van Colenstraat dat fietsers ook nat worden met een goot in het midden van de straat. In België zijn fietsstraten al wel juridisch verankerd (in tegenstelling tot Nederland). In de vele Nederlandse voorbeelden die we gezien hebben, zagen we nergens een straat met een goot in het midden.
 - Een fietsdeskundige heeft geoordeeld dat een opstaande rand in dit concept wel kan. Uitwijken over de voetpaden zou niet meer nodig zijn. Als we kiezen om de boordsteen weg te laten, betekent dit ook dat auto's over het voetpad kunnen rijden en parkeren. Daarom voorzien we ook een zijgeleider op de meest cruciale plaatsen en onder die voorwaarden is een opstaande rand toch mogelijk en veilig.
 - Wat is bijvoorbeeld de straatbreedte in de Lange Kroonstraat? Want als je als fietser met fietskar in de straat fietst en er rijdt ook een camionette, heb je geen uitwijkmogelijkheden. Fietsers worden ook breder als vroeger, met de vele fietskarren in het straatbeeld. Is er wel voldoende plaats om elkaar veilig te kruisen?
 - De situatie die geschetst wordt, moet in principe mogelijk zijn. Geparkeerde auto's staan immers op een aparte strook, niet op de rijbaan zelf.
 - Qua ruimte blijft het ongeveer hetzelfde, maar het wordt meer comfortabel voor de fietser ingericht. We moeten werken met de ruimte die we ter beschikking hebben. Er zijn ook altijd alternatieve routes mogelijk (bv. Pastoorsleike). We stellen het comfort van de fietser voorop in het centrum en willen fietsen in twee richtingen mogelijk maken.
 - In een fietsstraat bepaalt de fietser de snelheid, want de auto mag niet voorbijsteken?
 - Dat klopt inderdaad, de auto moet achter de fietser blijven.

Parkeren

- De nieuwe parkeerregeling (blauwe zone) is erg onvriendelijk.
 - De blauwe zone in het centrum was er al, maar werd alleen niet nageleefd doordat er geen controles gebeurden. Nu zijn er wel controles gestart met een externe firma, op vraag van de middenstand om iets aan de situatie te doen.
 - Over het korte deel van de Jan Frans Willemsstraat worden inderdaad veel vragen gesteld m.b.t. de blauwe zone door bewoners. We nemen deze opmerkingen mee in de evaluatie van dit dossier, maar we moeten het even de tijd geven en afwachten wat het geeft.
 - We willen als gemeente niet werken met bewonersparkeerkaarten. Dit leidt ook tot onbenutte plekken. Als we dit zouden willen invoeren, moeten we een algemeen plan maken voor de hele gemeente (er zijn nog plaatsen met een hoge parkeerdruk). We willen eerder stapsgewijs werken en de resultaten afwachten. Indien nodig kan dit in de toekomst bijgestuurd of herbekeken worden.

- Hoeveel parkeerplaatsen moeten er volgens het nieuwe plan verdwijnen? Hoe moeten mensen zonder garage of oprit dit oplossen?
 - o Het aantal officiële parkeerplaatsen die er nu zijn, zullen we ongeveer opnieuw kunnen organiseren na de heraanleg. We willen zo weinig mogelijk parkeerplaatsen laten sneuvelen (bv. 1 à 2). Bv. er zijn wel groenelementen aan het begin en einde van de parkeerstrook aan het OCMW, maar de oprijzone naar de parking is smaller op het plan, dus dat compenseert het groen. De voorziene groenelementen in de Jan Frans Willemsstraat zullen moeten opschuiven of verdwijnen want hieronder blijken nutsleidingen te zitten. We zullen de parkeerplaatsen op het plan definitief tellen om het exacte saldo te bepalen.
- Is er een los- en laadkade voorzien voor de nieuwe supermarkt op de BMT-site? Komen er extra parkeerplaatsen?
 - o Het wordt geen grote supermarkt, maar een buurtsupermarkt. Er is inderdaad een los- en laadzone voorzien.
 - o Er zijn langs de Molenlei extra parkeerplaatsen voorzien.

Hinder tijdens de werkzaamheden

- Hoe verloopt de timing van de uitvoering en de fasering? Hoe lang liggen de kruispunten open?
 - o De precieze timing is nog niet gekend. Hier komt pas een duidelijk zicht op wanneer de aannemer is aangesteld. Dan zal er ook een nieuw infomoment komen of een communicatie per brief. We willen de hinder zo beperkt mogelijk houden en de kruispunten zo veel mogelijk open houden, ook voor de lokale middenstand.
- Moet het kruispunt met de Heuvelstraat echt opengebroken worden?
 - o Het hele kruispunt wordt heringericht. Ook qua voetpaden en riolering komt men kort bij het kruispunt. Misschien kan dit in twee fases worden uitgevoerd, dit moet nog verder bekeken worden. We proberen de hinder alleszins zo beperkt mogelijk te houden.

Te snel verkeer

- Is er geen alternatief voor het gebruik van verkeersdrempels om de snelheid te remmen?
 - o Het zullen geen echte 'heuveldrempels' worden, maar eerder 'plateaus' (zoals aan Delhaize). Er zijn alternatieven zoals een asverschuiving, maar dit kan ook ten nadele zijn van het fietserscomfort, dus een afweging die steeds gemaakt moet worden.
- Op de plannen staan weinig verkeersremmende elementen aan de kruispunten. Er wordt daar veel te snel gereden. Kan er iets extra voorzien worden?
 - o Door de heraanleg zal er een hele andere belevingswaarde zijn, waardoor mensen hun snelheid automatisch zullen aanpassen. We zullen niet werken met ribbelstroken. Maar de veiligheid op de kruispunten is een belangrijk punt dat we in deze plannen hebben meegenomen.
- Auto's rijden te snel, bv. ook in de Appelkantstraat. Wat wordt hieraan gedaan?
 - o We krijgen vaak de opmerking dat er te snel gereden wordt in het dorp. Er zijn altijd voor- en tegenstanders om drempels en andere maatregelen in te voeren.
 - o Dit is een algemeen maatschappelijk debat. We kiezen er met ons beleid bewust voor om de zwakke weggebruiker voorop te plaatsen, zone 30 af te dwingen, fietsers koning te maken in het centrum. In ons gemeentelijk mobiliteitsplan is dit een centraal punt. Er is een mentaliteitswijziging nodig.
 - o Het is ook niet de bedoeling om ons dorp vol drempels te leggen. We willen door een aangepaste look & feel het dorpsgevoel geven, waardoor mensen het idee krijgen 'hier in het dorp/centrum rijden we traag'.

- Er geldt een wegcategorysering in onze gemeente. We willen doorstroming creëren op verbindingswegen voor doorgaand verkeer. Het centrum is bedoeld voor lokaal verkeer.
 - We voeren ook heel wat bemande snelheidscontroles uit op ons grondgebied. We zijn van plan dit in de toekomst ook in de zone 30 te doen. De cijfers wijzen uit dat gemiddeld 10 à 15% zich misdraagt en te snel rijdt bij elke meting.
 - Na de herinrichting volgens het dorpsconcept zal je een heel ander gevoel en beleving hebben in het dorp, de straten nodigen niet uit om te snel te rijden.
 - Door de herinrichting van de straat komt er in de Dr. Theo Tutsstraat een lichte knik en loopt de straat minder recht. Daardoor is er meer ruimte in de bocht beschikbaar om af te slaan van het O.L.V.-plein naar de Dr. T. Tutsstraat.
- Waarom worden er geen flitscamera's voorzien?
 - Momenteel worden deze nergens ingezet, behalve op de N10. Op latere termijn is het mogelijk dat we camera's t.h.v. de scholen bv. aan de Hovesesteeweg zullen overwegen.
 - Indien mogelijk proberen we eerst infrastructureel het snelheidsprobleem op te lossen. Camera's zijn immers een grote investering, zowel de kost van de camera zelf als nadien de personeelsinzet om de beelden te bekijken en op te volgen.
 - De roep om camera's wordt inderdaad alsmaar groter. We proberen steeds eerst infrastructureel te verbeteren om het aan te pakken. Als laatste middel kunnen ook camera's ingezet worden.

Riolering

- Welke particuliere kosten zijn er verbonden aan de afkoppeling voor riolering. Hoe zit dat in het kleine privéstraatje in de Dr. Theo Tutsstraat?
 - De specifieke situatie van dit zijstraatje moet apart met Aquafin besproken worden.
 - Vanuit de hogere overheid moeten we als gemeente verplicht gescheiden riolering aanleggen (en de bijhorende afkoppelingen) bij de aanleg van nieuwe straten. Indien we dit niet zouden doen, zouden we ook het recht op bepaalde noodzakelijke subsidies verliezen.