

Betreft: Bewonersvergadering 1 Weg- en rioleringswerken Kuipersstraat d.d. 20 mei 2014

Agenda:

1. Welkom en voorstelling project (Schepen Rombouts of schepen Block)
Het wegdek in de Kuipersstraat is aan vernieuwing toe. Van deze werken wordt er gebruik gemaakt om ook de riolering te renoveren.
2. Toelichting ontwerpdracht (Hans Goovaerts)
 - a. Riolering
 - b. Bovenbouw
 - i. Type dwarsprofiel
 1. Woonerf
 2. Zone 30
3. Discussieronde

Bespreking:

De weg- en rioleringswerken Kuipersstraat zijn geprogrammeerd op het investeringsjaar 2016.

De weg zal volledig vernieuwd worden, van gevel tot gevel. Er is dus een mogelijkheid om, in overleg met de bewoners te bepalen hoe de bovenbouw heraangelegd wordt.

Het doel van de eerste vergadering is te luisteren naar de bewoners om de gemaakte opmerkingen te verwerken in een voorontwerp dat terug voorgelegd zal worden aan de bewoners.

1. Riolering

Uit het cameraonderzoek is gebleken dat de riolering nog in redelijke staat verkeert, dus Rio-link zal de bestaande leiding renoveren. 10 % van de huisaansluitingen zullen aan een nazicht onderworpen worden, als deze slecht zijn, worden alle huisaansluitingen vernieuwd, anders niet.

2. Bovenbouw.

De Kuipersstraat is gelegen in BPA Centrum.

Volgens het huidige mobiliteitsplan is het deel Kuipersstraat waarover het nu gaat gecategoriseerd als Lokale weg II: lokale ontsluitingsweg. De nadruk ligt hier op de ontsluiting van een wijk of deel van de gemeente. Het doorgaand verkeer dat geen bestemming heeft in het betrokken deel van de gemeente dient geweerd te worden. Dit kan bijvoorbeeld door verkeersremmende maatregelen. Bij de herziening van het mobiliteitsplan is het de bedoeling om de Kuipersstraat en Constant Neutjensstraat te categoriseren naar lokale weg type III. De belangrijkste functie van een lokale weg type III is toegang verlenen tot de verschillende functies (school, winkels, woningen). Een woonerf valt eventueel te overwegen! Dit zal wel consequenties hebben op het parkeren.

Naar snelheidsbeleid is de Kuipersstraat gelegen in een 30 km/u zone. Het doel van het gedifferentieerd snelheidsbeleid is het beheersen van de rijsnelheid van het auto- en vrachtverkeer wat voor een verbetering van de veiligheid en de verkeersleefbaarheid zal zorgen, hiervoor zullen maatregelen genomen moeten worden om de gepaste snelheid af te dwingen. *(De wegen van niveau lokale weg II of hoger hebben een snelheidsregime van 50 km/u, behalve de straten rond het centrum van Schoten, in principe van een degelijk fietspad voorzien. Voor wegen met snelheidsregime 70 km/u wordt een gescheiden fietspad aanbevolen.)*

Het vrachtverkeer wordt zoveel mogelijk geconcentreerd op een beperkt aantal vrachtroutes waar de hinder voor de woonomgeving beperkter is. In het centrum is er een verbod van doorgaand vrachtverkeer. De lokale vrachtroutes zijn de gewestwegen en de Sluizenstraat en Horstebaan.

De Kuipersstraat is niet vervat in fietsroutenetwerk (noch functioneel, noch functioneel alternatief, noch lokaal). De Kuipersstraat valt onder fietsen in de zone 30.

Het deel Kuipersstraat waarover het gaat, valt buiten de blauwe zone.

Meetgegevens:

(Extrapolatie uit prognoses oud circulatieplan:

2.600 vtg/24 u à 3.000 vtg/24 u, maximum aantal per uur 210.)

Tellingen politie (spookbord in het 50 km/u stuk):

7/11/2011 tot 10/11/2011 (3 dagen): 4.694 passanten, maximaal aantal/u = 154,

v85 = 37 km/u.

1.565 vtg/24 u

10/12/2012 tot 14/12/2012 (4 dagen): 7.717 passanten, maximaal aantal/u = 182,

v85 = 39 km/u.

1.929 vtg/24 u

Besluit: **1.750 vtg/24 u, v85 = 38 km/ u** in het 50 km/u gedeelte.

V85 = de snelheid die 85 % van de passanten niet overschrijdt. 85 % van de chauffeurs rijdt dus 38 km/u of minder. In de verkeerskunde wordt steeds met deze waarde gemeten omdat ze een objectief beeld geeft van het passerend verkeer in de straat.

Voorbeelden met andere gemeten woonstraten in Schoten:

Rubensstraat	850 vtg/24u
Van Beethovenlei	819 vtg/24u
Schijndallei	981 vrt/24u
Rodeborgstraat	4.400 vrt/24u
Kraaienlei	2.463 vrt/24u
Lindenlei	2.411 vrt/24u
Peter Benoitstraat	1.428 vrt/24u
Zamenhoflaan	810 vrt/24u
Heikantstraat	2.023 vrt/24u
Gelmelenstraat	2.674 vrt/24u
Verbertstraat	7.405 vrt/24u

Vragen:

Wat is het verschil tussen een woonerf en een zone 30?

Woonerf:

- Vermenging van het verkeer en alles wordt gelijkgronds aangelegd.
- De voetgangers mogen de ganse breedte van de weg gebruiken.
- De bestuurders mogen de voetgangers niet in gevaar brengen of hinderen, zo nodig moeten ze stoppen. De voetgangers mogen het verkeer niet nodeloos belemmeren.
- De snelheid is beperkt tot 20 km/u.
- Parkeren is verboden, behalve:
 - Op plaatsen die afgebakend zijn door wegmarkering of door een wegbedekking in een andere kleur en waar de letter P aangebracht is.
 - Op plaatsen waar een verkeersbord het toelaat.
- Voorbeeld van een woonerf: Bloemendaal

Zone 30:

- De snelheid wordt beperkt tot 30 km/u.
- Er is een scheiding tussen de voetgangers en gemotoriseerd verkeer.
- Voorbeeld van een zone 30: wijk Sint-Filippus, Zandstappenstraat.

Het verschil in de Kuipersstraat tussen zone 30 en woonerf is voornamelijk parkeren. In de zone 30 kan men voor de eigen garage parkeren in een woonerf niet. Het aantal parkeerplaatsen zal dan ook minder zijn in een woonerf.

Welke snelheidsremmende maatregelen komen er?

In het woonerf krijgt men door de inrichting vanzelf een snelheidsremmend effect.
In de zone 30 zullen dat de klassieke maatregelen zijn, doorlopend trottoir, plateau, ...

Kan er geen flitspaal gezet worden of trajectcontrole ingevoerd worden?

Een flitspaal wordt gezet in een zone waar veel snelheidsovertredingen vastgesteld worden en in zones waar veel ongelukken gebeuren.

Een trajectcontrole wordt provinciaal gecoördineerd, men moet een traject hebben van enkel kilometers, geen zone 30 enz.

Kan er niet haaks geparkeerd worden in de straat?

Zal bekeken worden door de ontwerper, maar op het eerste zicht zal dit weinig parkeerplaatsen opleveren. De rooilijnbreedte is ook redelijk smal, men zal parkeren tot tegen de gevels van de huizen. Het deparkeren is ook gevaarlijker voor de fietsers in tegenrichting. Al deze factoren zullen in rekening gebracht worden.

Kan er gekozen worden voor een stil wegdek?

In een zone 30 zal dat asfalt zijn, dit is een naadloos en stil materiaal.

In een woonerf zullen het zeer waarschijnlijk betonstraatstenen zijn, maar gezien de geringe snelheid van het verkeer mag dit ook geen probleem zijn aangaande het geluid.

Huisnummer 94 springt vooruit, hiermee moet rekening gehouden worden op gebied van toegankelijkheid?

Dat zal gebeuren, een ontwerp wordt steeds afgetoetst of het toegankelijk is voor elke weggebruiker.

Ter hoogte van het kruispunt met de Vordensteinstraat moet men naar alle kanten kijken, op de druppel in het midden wordt al eens geparkeerd door klanten van de frituur?

De Vordensteinstraat is een klassiek T-kruispunt met voorrang van rechts. Gemotoriseerd verkeer kan enkel van rechts komen, zij hebben dus voorrang. Fietsers kunnen ook van links komen, zij moeten voorrang geven. Fietsers doen dat niet altijd, dus uitkijken is de boodschap. Kindjes steken over ter hoogte van de school, dus in deze omgeving dient men zeker voorzichtig te zijn.

Parkeren midden op een kruispunt, mag niet. De politie zal daar tegen optreden.

Het kruispunt zal sowieso aangepast moeten worden aan de nieuwe inrichting van de Kuipersstraat.

De Kuipersstraat ligt juist buiten de blauwe zone, kan er geen bewonerskaart uitgereikt worden?

Een bewonerskaart wordt vooral toegepast in een zone betalend parkeren en heeft tot doel om de mensen die in zulke zone wonen de mogelijkheid te bieden om gratis in hun straat te parkeren. Als men dit principe doortrekt naar een blauwe zone, zouden de mensen uit de Kuipersstraat niet in aanmerking komen voor een bewonerskaart.

Bij de herziening van het mobiliteitsplan zal de blauwe zone terug herbekeken worden.

Uitsluitend parkeren voor bewoners is niet echt democratisch in een centrumgebied, bezoekers kunnen dan ook niet parkeren in de straat.

Is een tijdelijke parkeerkaart voor te parkeren op de markt voor de duur van de werken niet mogelijk?

Dit zal bekeken worden in een verdere fase van het dossier of een parkeerkaart voor de Markt als minder-hinder maatregel kan ingevoerd worden.

De bewoners van het binnenhof komen ook in de straat parkeren en zij hebben in principe allemaal zelf parkeerplaatsen?

De openbare weg is van iedereen, dus dat kan men niet verbieden.

Er wordt voorgesteld aan de bewoners van het binnenhof om bijvoorbeeld dubbel gebruik van parkeerplaatsen te overwegen. De bewoners vertrekken 's morgens naar hun werk, gans de dag is de parkeerplaats vrij, hier zou eventueel een leerkracht van de school kunnen parkeren, mits het maken van goede afspraken.

De inrichting van de Kuipersstraat moet zodanig zijn dat het binnenhof toegankelijk is voor de ladderwagen van de brandweer.

Besluit van de vergadering:

De aanwezige bewoners opteren voor een woonerf. Het aangename leefkarakter wordt belangrijker bevonden dan het aantal parkeerplaatsen.

Het is duidelijk dat de parkeerdruk niet zal opgelost worden door de heraanleg van de straat. Er zal gezocht moeten worden naar alternatieve vormen van parkeren.

De ontwerper zal met deze gegevens een voorontwerp opmaken dat terug zal voorgelegd worden aan de bewoners, vermoedelijk ergens in oktober.

Verder verloop van het dossier:

1. Opmaak voorontwerp
2. Goedkeuring van het voorontwerp door het college van burgemeester en schepenen
3. Terugkoppeling naar de bewoners
4. Opdracht aan het studie bureau om het ontwerp op te maken.
5. Goedkeuring ontwerp in de gemeenteraad.
 - a. Aanvraag stedenbouwkundige vergunning
 - b. Aanbesteding.
6. Aanpassen en/of saneren van de nutsleidingen.
7. Start werken (2016)

Ca. 3 weken voor de start van de werken wordt er een nieuwe infovergadering gepland.

Saskia Vercauteren

Conducteur

20-05-2014