



# GEMEENTELIJKE VERKEERSADVIESRAAD OPWIJK

## Verslag vergadering 21 maart 2019

### **Aanwezig :**

- de heer Wilfried De Koster, namens het vrij lager onderwijs,  
voorzitter VAR
- de heer Johan Deleu, schepen van Verkeer,
- de heer Fred Scrayen, beleidscel verkeer PZ AMOW,
- de heer Chris Ringoot, namens N-VA fractie,
- de heer William Engels, namens Open Vld fractie,
- de heer Pierre Vanderborght, namens CD&V fractie,
- de heer Lucien De Landtsheer, namens de gemeentelijke Sportraad,
- de heer Willy Price, namens Verkeersplatform Amigo,
- de heer Friedel Van Roy, namens Fietsersbond Opwijk,
- de heer Frank Buyens, namens het gemeentelijk secundair onderwijs,
- de heer Jeroen Eenens, namens het vrij middelbaar onderwijs,
- mevrouw Mia Van der Straeten, hoofdmedewerker dienst infrastructuur  
secretaris VAR

### **Verontschuldigd :**

- de heer André Merckx, diensthoofd dienst Infrastructuur,
- de heer Koen Hellinckx, namens de vrijwillige brandweer,
- mevrouw Rose Reyniers-Sablon, namens de gemeentelijke Milieuraad,

De voorzitter opent de vergadering en verwelkomt de aanwezigen.

## **Goedkeuring vorig verslag**

Er zijn geen opmerkingen op het verslag.

Het verslag zal nog doorgestuurd worden aan de Fietsersbond. Aangezien er nog geen vertegenwoordiger aangeduid was bij het versturen van het verslag, hebben zij dit niet gekregen.

## **1. Verslag verkeersoverleg Eeksken.**

Op vraag van de buurtbewoners van het Eeksken om de verkeersveiligheid te verbeteren werd er een overlegmoment georganiseerd op 27 februari 2019.

In het eerste deel vanaf viaduct tot Vlasweg kan de problematiek samengevat worden: enerzijds de hoge snelheid, vooral komende van de viaduct, anderzijds de parkeerdruk, vooral in de bochten.

Op het overleg zijn we tot volgend voorstel gekomen, dat ook nog verder uitgewerkt werd:

- De parkeermogelijkheden in de bochten (tussen nr. 31 en nr. 73) worden gemarkeerd en geoptimaliseerd. Enerzijds wordt de middenlijn ingekort, anderzijds verlengd en waar mogelijk komen er parkeerplaatsen bij.
- Om te vermijden dat geparkeerde wagens links en rechts van de weg, de doorstroming hinderen zal er over een voldoende afstand een middenlijn aangebracht worden tussen de nr. 52 en 25.
- Om de snelheid te remmen in het begin van het Eeksken zal met een proefopstelling uitgetest worden of een wegversmalling haalbaar is. Deze wordt dan best gerealiseerd voorbij de fietsoversteek en bushalte, ter hoogte van nrs. 28 - 30.
- Na een proefperiode van een drietal maand volgt een evaluatie.

Wordt de wegversmalling gerealiseerd met blokken, bloembakken of uiltjes? Uiltjes, zoals in Perreveld of aan de lagere school op Nijverseel, zijn zeer duidelijk en vallen goed op.

In de proefopstelling wordt gewerkt met blokken zodat deze kunnen bijgesteld worden als nodig. In definitieve uitvoering zal gewerkt worden met rubberen elementen en uiltjes zoals op Nijverseel.

De vergadering gaat akkoord met de voorstellen. Rekening houdende met de bestaande toestand is dit het meest haalbare om de verkeersveiligheid te garanderen.

## **2. Aanpassing signalisatie Leirekensroute op vraag van stad Aalst.**

Stad Aalst wil het statuut van Leirekensroute wijzigen van "fietspad" naar "weg voorbehouden voor voetgangers, fietsers en speedpedelecs" over het volledige traject op grondgebied Aalst. Dit betekent dat de weg op de gemeentegrens zou overgaan van "voorbehouden voor voetgangers, fietsers en speedpedelecs" naar "fietspad", tenzij Opwijk het deel tussen de grens en de N47 eveneens zou wijzigen naar een "weg voorbehouden voor voetgangers, fietsers en speedpedelecs".

Om de eenvormigheid te bewaren wordt voorgesteld om het statuut "weg voorbehouden voor voetgangers, fietsers en speedpedelecs" door te trekken vanaf de grens met Baardegem tot aan de Stwg op Dendermonde.

De vergadering adviseert de aanpassing gunstig.

### **3. Verkeerssituatie Perreveld.**

De verkeerssituatie in Perreveld werd reeds meermaals besproken. Ter hoogte van het kruispunt Perreveld – Diepenbroek werden er al middengeleiders geplaatst om het kruispunt veiliger te maken. Onlangs was er opnieuw een overleg met de buurtbewoners om eventueel bijkomende maatregelen te bespreken. De belangrijkste opmerkingen zijn: het plaatselijke verkeer wordt niet gerespecteerd en de snelheid is te hoog.

Het plaatselijk verkeer afdwingen kan niet door enkel borden te plaatsen, wel door de doorgang fysiek onmogelijk te maken en de straat te knippen. Gedurende de werken in Droeshoutstraat was de straat tijdelijk afgesloten, maar bij het overleg was niemand voorstander om dit opnieuw toe te passen.

Om de snelheid te remmen vragen de buurtbewoners een drempel te plaatsen ter hoogte van het bosje, tussen nr. 65 en 67.

Het kruispunt Perreveld - Kalkestraat moet aangepast worden. Enerzijds is er een ruime bocht richting Nijverseel, waar de snelheid niet afgeremd wordt. Anderzijds is er onvoldoende zicht op het verkeer komende van het centrum. Door de straat te versmallen kan de bocht haakser gemaakt worden. Dit wordt best eerst als proefopstelling uitgevoerd, eventueel met schilderwerken en paaltjes. Misschien is het haalbaar om de fietsers achter de versmalling door te laten rijden.

De vergadering is akkoord met het principe. De voorstellen zullen verder uitgewerkt worden.

### **4. Uitbreiding zone 50 op Stwg op Lebbeke.**

In het gedeelte van de Steenweg op Lebbeke tussen spooroverweg en grens met Lebbeke was de toegelaten snelheid 70km/u. In Lebbeke is de snelheid beperkt tot 50 km/u (bebouwde kom). Het college besliste om de "zone 50" die nu eindigt aan de spooroverweg uit te breiden tot de grens met Lebbeke. De grens van bebouwde kom blijft behouden net over de spooroverweg.

Waarom is er een verschil tussen "bebouwde kom" en "zone 50"? Worden er niet teveel borden geplaatst?

In Opwijk is de "zone 50" groter dan de zone "bebouwde kom". Elke zone moet volledig afgebakend zijn. Dit betekent dat, wanneer de grens van bebouwde kom samen valt met de grens van zone 50, er dubbele borden moeten geplaatst worden, begin en einde van elke zone.

"Bebouwde kom" is meer dan alleen maar een snelheidsbeperking van 50 km/u. De volledige wetgeving kan men terug vinden in het Algemeen Reglement op de Politie van het Wegverkeer. (<https://wegcode.be/wetteksten/secties/kb/wegcode>)

De vergadering gaat akkoord met de aanpassing.

### **5. Varia**

- **Fietsoversteek Stwg op Lebbeke**

Aansluitend bij de Stwg op Lebbeke wordt de fietsoversteek ter hoogte van de spoorweg in vraag gesteld. Het is voor de fietsers niet duidelijk waar zij veilig kunnen oversteken.

De oversteek kan niet aangeduid worden zoals in de Bolstraat omdat de situatie niet gelijkvormig is. De situatie zal ter plaatse opnieuw bekeken worden om te zien wat haalbaar is. Het is misschien wenselijk om ondertussen het aantal overstekende fietsers te tellen.

- **Verbinding Foksveldstraat-Neerveldstraat**

Door de beperkte breedte is de verbinding tussen Foksveldstraat en Neerveldstraat eenrichtingsverkeer, ook voor fietsers. Er wordt nu voorgesteld om de fietsers toch toe te laten in de tegenrichting. Dit tracé vormt voor de fietsers een logische verbinding met de fietstunnel onder de spoorweg. Door de beperkte lengte van het tracé is er voldoende zichtbaarheid en is de tegenrichting voor fietsers te verantwoorden.

De snelheid wordt beperkt tot 30km/u. Aanvullend wordt een fietssuggestiestrook aangebracht om de aandacht te vestigen op de aanwezigheid van fietsers.

De vergadering gaat akkoord met het voorstel.

Is de voorrang aan rechts op het kruispunt Neerveldstraat-Foksveldstaat echt noodzakelijk? Zowel auto's als fietsers nemen hun voorrang zonder te kijken of het veilig is. Kan er niet beter een stop voorzien worden?

Er zal nog verder nagezien worden wat er mogelijk is om het kruispunt veiliger te maken.

- **Kruispunt Okay/Colruyt**

AWV heeft de tellingen op het kruispunt geanalyseerd en een aantal scenario's uitgewerkt die op de PCV besproken werden. Uit een eerder PCV-dossier in 2010 bleek dat het kruispunt niet in aanmerking kwam voor het plaatsen van verkeerslichten. Uit de recente tellingen nu blijkt dat de verkeersdrukte toegenomen is en louter op basis van cijfers zijn verkeerslichten te verantwoorden. Het inrichten van het kruispunt met verkeerslichten vereist onteigeningen om de nodige afslagstroken te kunnen voorzien. Er werden 3 scenario's uitgewerkt met verschillende lengtes van afslagstrook. Om een volledig conflictvrij kruispunt te regelen zijn de onteigeningen vrij zwaar in verhouding tot de relatieve verkeersonveiligheid. Ook bij beperkte onteigeningen is de meerwaarde beperkt. De doorstroming zal minder vlot verlopen dan in de huidige verkeerssituatie.

AWV besluit dan ook dat het plaatsen van verkeerslichten meer hinder dan voordelen zal teweeg brengen en daardoor niet wenselijk is.

Ondertussen heeft AWV een dossier opgestart voor het volledige herstellen/vernieuwen van de bestaande fietspaden langs de N211 (Stwg op Vilvoorde-Klei). De aanleg van volwaardige fietspaden, ook op het kruispunt, zal de veiligheid van de fietsers ten goede komen.

- Wordt het fietspad in de Karenveldstraat bij de vernieuwing aangelegd in asfalt? Asfalt blijft het beste comfort bieden aan fietsers. Deze opmerking zal doorgegeven worden aan de dienst infrastructuur die het dossier voor vernieuwing opmaakt. Het fietspad kan pas gerealiseerd worden nadat de Ringlaan afgewerkt is en er geen omleiding meer is, midden mei. Vermoedelijk volgt de uitvoering in augustus, tijdens het schoolverlof. Dit wordt nog afgesproken met het VKO.
- De parking op de Borchtsite nadert zijn voltooiing. Hoe zal de uitrit verlopen? Vroeger was er gesteld dat de uitrit zowel naar links (Singel) als naar rechts (Kattestraat) zou kunnen. De uitrit is nu enkel naar rechts voorzien, via de Kattestraat. Als op termijn blijkt dat dit niet haalbaar is, kan dat nog aangepast worden.
- Heraanleg Kattestraat: Zodra de nieuwe parking kan gebruikt worden, wordt de Kattestraat aangepast: verbreden voetpaden (tot 1,5m), parkeerverbod, nieuwe laag asfalt, fietssuggestiestrook voor fietsers in tegenrichting. Het bord "fietsstraat" in begin Kattestraat is verdwenen. Dit wordt nagezien.

- Volgens de nieuwe wetgeving kan er nu een "fietszone" ingericht worden. Zijn er hiervoor ideeën? Welke straten? Kan de verkeerscirculatie aangepast worden? Het idee van "fietszone" zal volgende vergadering besproken worden. De verkeerscirculatie werd besproken en opgenomen in het plan dat vorig jaar opgemaakt werd.
- Het fietspad op Mansteen is niet duidelijk voor fietsers, kan er een extra bord verplicht fietspad (D7) bijgeplaatst worden? Een bord wordt geplaatst bij het begin van het fietspad. Aanvullende markeringen kunnen het fietspad duidelijker maken: een aanzetstrook bij het begin en een uitloopstrook bij het einde van het fietspad zullen aangebracht worden.

Volgens de Fietsersbond is het fietspad op Mansteen niet optimaal voor fietsers door het gebruik van betonklinkers, waardoor er blijkbaar fietsers zijn die weigeren op het aangeduide fietspad te rijden. Dit is iets wat echt niet kan. Een wettelijk aangeduid fietspad (met borden D7 of met markeringen) moet gevolgd worden door fietsers, ongeacht het materiaal waaruit het bestaat.

- Kan de verbinding tussen de Nieuwstraat en de voetbal accommodatie Tesseskouter gerealiseerd worden voor fietsers? Omdat dit geen openbare weg of officiële voetweg is, moeten er afspraken gemaakt worden met de eigenaars. Dit is lopende.

Kan ook de voetweg vanaf Tesseskouter naar Klarstraat verder onderzocht worden en zo mogelijks terug opengesteld worden?

- Wat is de stand van zaken van de nieuwe Vervoerregioraad? Dit zal volgende vergadering verder toegelicht worden.
- Enkele algemene opmerkingen:
  - Het beginbord "zone 50" op de N47, voor de Baardegemstraat is onvoldoende zichtbaar wanneer er vrachtwagens op de parkeerstrook staan.
  - Wanneer worden de borden E9b (parkeerstrook enkel voor auto's) geplaatst op Stwg op Vilvoorde?
  - Het eenrichtingsverkeer in Wallekensweg wordt niet gerespecteerd.
  - In Merenblok werd een paaltje omvergereden
  - Het bord "verboden rechts afslaan" aan het kruispunt Fabriekstraat-Ringlaan staat net voor het verkeerslicht, graag wat opschuiven.
  - De nieuwe parking in Mazenzele is te klein als er iets te doen is.
  - Het middenplein voor de kerk Mazenzele blijft een probleem.

Volgende vergadering VAR op woensdag 8 mei 2019 om 20u.

Mia Van der Straeten.  
secretaris VAR  
12 april 2019