



## Verslag vergadering Verkeersadviesraad

Datum: donderdag 10 december 2020

### Aanwezig: stemgerechtigd

- Willy Price
- Wim Raeymaekers
- Frieda Verdoodt
- Frank Buyens
- Wilfried De Koster
- Katty Van der Borght
- Lowie Emmerechts
- Pascale Bauthier
- Rose Sablon

### Aanwezig: niet-stemgerechtigd

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

### Verontschuldigd

- Eric Thomas

## Agenda

- Goedkeuring verslag vorige vergadering
- Adviesvraag Herinrichting Singel en Kerkplein
- Adviesvraag Blauwe zone
- Varia

### Agendapunt 1: Goedkeuring verslag vorige vergadering

Het verslag van de vergadering van 23 september 2020 wordt goedgekeurd.

### Agendapunt 2: Adviesvraag Herinrichting Singel en Kerkplein

Op basis van het voorontwerp herinrichting Singel en Kerkplein (zie [bijlage 1](#)) geeft de gemeente eerst een toelichting en wordt vervolgens het voorstel besproken.

De vergadering kan zich vinden in een gunstig advies, maar heeft een aantal breed gedragen belangrijke aandachtspunten. Daarnaast werden ook nog een aantal meer praktische aandachtspunten bij de uitvoering van het project meegegeven. De bespreking van de vergadering werd verwerkt in het advies van de verkeersadviesraad. Zie [bijlage 2](#).

### Agendapunt 3: Adviesvraag Blauwe zone

Op basis van het voorstel tot uitbreiding van de blauwe zone (zie [bijlage 3](#)) geeft de gemeente eerst een toelichting en wordt vervolgens het voorstel besproken.

De vergadering kan zich vinden in een gunstig advies, maar heeft een aantal breed gedragen belangrijke aandachtspunten. De bespreking van de vergadering werd grotendeels verwerkt in het advies van de verkeersadviesraad. Zie [bijlage 4](#).

De vertegenwoordiger van de Middenstandsraad geeft aan dat er vanuit die raad een ander advies zal gegeven worden, waarbij er vooral vraag was naar parkeerplaatsen voor kort parkeren (30 min) vlakbij de handelszaken zelf, eerder dan een ruime blauwe zone.

Tijdens de bespreking halen een aantal raadsleden ook aan dat de veiligheid tijdens de avond/nacht op de parking aan het station en op de Borchtsite te wensen overlaat. De schepen geeft aan dat de Borchtsite op korte termijn zal uitgerust worden met camera's.

### Agendapunt 4: Varia

- We verwelkomen de nieuwe schepen van Mobiliteit en Openbare Werken William Engels en wuiven de huidige schepen van Mobiliteit Johan Deleu feestelijk uit, maar zeggen geen vaarwel, want Johan zal de vergadering van de verkeersadviesraad blijven volgen als schepen van Trage Wegen. Een klein presentje werd voorzien.

- We plannen een vergadering in met een meer gevarieerde agenda in januari/februari die nogmaals via digitale weg zal plaats vinden.

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: nog te bepalen

De Voorzitter,

De Secretaris,

Wilfried De Koster

Wim Raeymaekers

### Bijlagen:

- Bijlage 1: Adviesvraag Herinrichting Singel en Kerkplein
- Bijlage 2: Advies Verkeersadviesraad Herinrichting Singel en Kerkplein
- Bijlage 3: Adviesvraag Blauwe zone
- Bijlage 4: Advies Verkeersadviesraad Blauwe zone

# Voorontwerp Herinrichting Singel

Adviesaanvraag

November 2020



Voorontwerp voor de herinrichting van de Singel

Opgemaakt door Ingenieursbureau ASTRO-plan

Rekening houdende met de doelstellingen en randvoorwaarden

Volgens de regels van het STOP-principe

Adviesaanvraag aan betrokken diensten en adviesraden

### Randvoorwaarden en doelstellingen

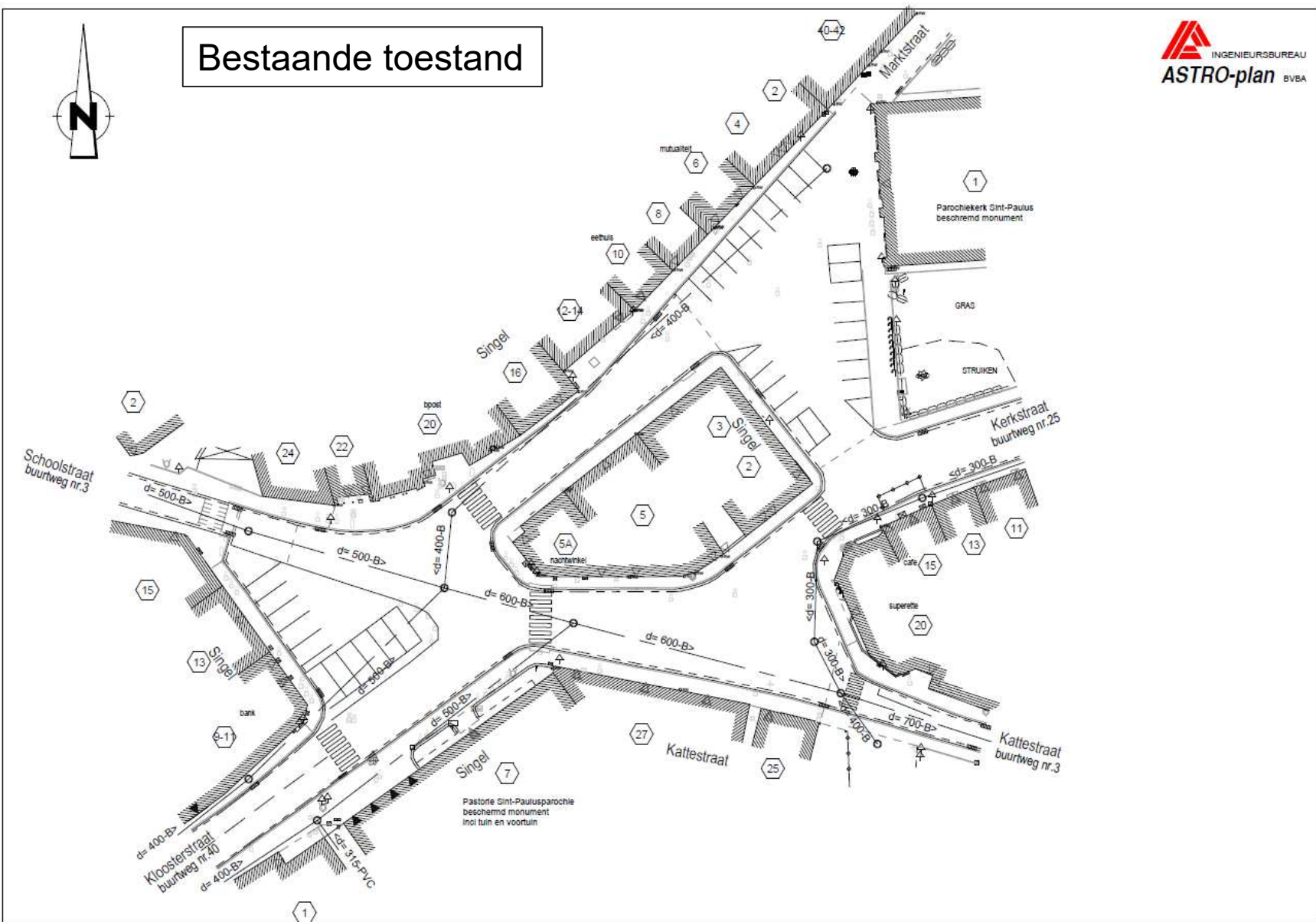
- Dorpskernversterking en handelskernversterking;
- Betere en overzichtelijker verkeersafwikkeling thv kruispunten;
- Ruimte voor wekelijkse markt, jaarmarkt, kermis en andere evenementen;
- Ruimte voor ceremonies kerk;
- Parkeren beperken in tijd en hoeveelheid → parking Borchtsite;
- Rekening houden met beschermde monumenten: kerk en pastorie;
- Meer groen in het straatbeeld;
- Ontharden waar mogelijk,

### Probleemstelling bestaande toestand

- Teveel asfalt: projectzone is exclusief voor auto's ingericht
- Overal geparkeerde auto's “vervuilen” het straatbeeld en belemmeren rustige doorstroming
- Kruispunt Schoolstraat – Kloosterstraat is onoverzichtelijk
- Netwerk van ondiepe riolen hinderen mogelijkheden bomenaanplanting
- Kerkportaal is nu weggemoffeld in hoekje
- Huizenblok midden projectzone
- Beschikbare ruimte is eerder beperkt: tbv de wekelijkse markt en andere evenementen moet de ruimte obstakelvrij zijn



# Bestaande toestand





## Oplossingen

- Creëren van plein tussen Schoolstraat en kerk
  - geen doorgaand verkeer - plein als woonerf
- Haaks kruispunt Kloosterstraat – Schoolstraat voor betere zichtbaarheid op verkeer, hierdoor komt ruimte vrij kant post tbv plein
- Scherpe bocht aan hoek pastorie om snelheid te breken, maar met bochtverbreding
- Behoud van huidige verkeersrichtingen in de straten voor doorgaand verkeer met duidelijker afgebakend wegtracé
- Volledige projectzone als verkeersplateau → creëren van pleinfunctie
- Louter verkeerstechnische oplossing voldoet niet aan de vooropgestelde doelstellingen

# Voorontwerp



-  KWS-verharding rijwegen
-  uitgewassen betonverharding
-  plintes
-  kasse en / mozaik
-  betonstraatstenen cfr. Schoolstraat
-  beplantingen
-  zitbank

### Inrichtingselementen

- Markt en kermis zijn bepalend voor verhardingen;
- Verhardingen met duurzame materialen (omgeving beschermde monumenten kerk en pastorie);
- Bomen waar mogelijk en verplaatsbare plantcontainers geven ruimte toch enige charme;
- Verminderd aantal parkeerplaatsen (20 plaatsen), parkeren kan op Borchtsite;
- Beperkt aantal parkeerplaatsen voor kerk om vloeiend fietsverkeer vanuit kerkstraatje mogelijk te maken;
- Niet parkeren op rijbaan voor betere doorstroming, minder obstakels voor fietsers;

### Inrichtingselementen

- Centrale middengoot dient als geleider voor parkeerverkeer;
- Parkje thv De Post met rustbank: ontmoetingsruimte in centrum;
- Tussen parkje en nachtwinkel nog beperkte ruimte voor kleine evenementen;
- Autovrije zone tussen Karbon en Schoolstraat en verbinding Kloosterstraat-Kattestraat, afgebakend met verkeerspaaltjes;
- Een aantal paaltjes zijn verzinkbaar tbv marktkramers en foorkramers;
- Richting Schoolstraat dubbele rijrichting tbv parkeerplaatsen, zodat deze ook bereikbaar zijn vanuit de Kloosterstraat;
- Volledige zone als parkeerplateau, binnen zone 30: geen zebrapaden;



1  
Parochiekerk Sint-  
beschreemd monun

plantcontainers

(verzinkbare) paaltjes

middengoot

TERRAS

TERRAS

Singel

Singel

Kerkstraat

Kattestraat

Singel

toegang parking  
Borchstade

K  
bu

Nog vragen ?

meer info: [mia.vanderstraeten@opwijk.be](mailto:mia.vanderstraeten@opwijk.be)

Tel: 052 36 51 36



## Advies Verkeersadviesraad

**Datum: donderdag 10 december 2020**

**Titel: Herinrichting Singel en Kerkplein**

**Minimum de helft van de stemgerechtigde leden waren aanwezig: Ja**

**Er werd voldaan aan de 2/3<sup>e</sup> man-vrouwverhouding: Ja**

### Welke stappen werden ondernomen?

Op 24 november 2020 ontving de verkeersadviesraad een e-mail van de contactpersoon van de gemeente met de vraag om voor 20 december 2020 een advies uit te brengen over de herinrichting van de Singel en het Kerkplein op basis van een voorontwerp opgemaakt door Astro-plan. Op 25 november 2020 ontvingen de leden van de verkeersadviesraad de voorbereidende documenten. Op de vergadering van 10 december 2020 werd het voorstel besproken en een advies uitgebracht.

### Inleiding / situering

Het betreft een herinrichting van de rijweg op de Singel en het Kerkplein waarbij een groot gedeelte permanent met paaltjes zal afgeschermd worden voor auto's. Enkel bij evenementen, bijvoorbeeld wekelijkse markt, zullen de paaltjes verdwijnen. Deze zone zal aangelegd worden zonder boordsteen, maar wel verhoogd ten opzichte van de rijwegen die behouden blijven, waarbij de afwatering zal gebeuren door een centrale middengoot (witte lijn op ontwerp). Het geheel zal aangeduid worden als woonerf zodat parkeren enkel is toegestaan op de voorziene parkeervakken en de maximumsnelheid, ook voor fietsers, beperkt is tot 20 km/u. De parkeerplaatsen zullen onder het regime vallen van maximum 2u parkeren, 1 bewonerskaart voor woningen zonder garage. Het aantal parkeerplaatsen zal dalen tot 20. De bestaande riolering blijft behouden. Buiten het verkeersvrije plein blijft de bestaande verkeerscirculatie behouden, met uitzondering van het stukje voor de ING-bank waar een stukje dubbele richting zou zijn toegelaten om de parkeerplaatsen te bereiken. Er worden op een paar plaatsen aanplantingen voorzien en ook nog verplaatsbare plantenbakken.

De bedoeling is om eind 2021 een definitief uitvoeringsplan klaar te hebben.

## Advies

De Verkeersadviesraad is het in grote lijnen eens met de randvoorwaarden, de doelstellingen, de problemen van de huidige situatie en de oplossingen die naar voren worden geschoven en kijkt uit naar de realisatie van dit project.

Met betrekking tot het voorliggende voorontwerp vraagt de Verkeersadviesraad echter uitdrukkelijk dat rekening wordt gehouden met de volgende belangrijke aandachtspunten bij de verdere uitwerking van dit project:

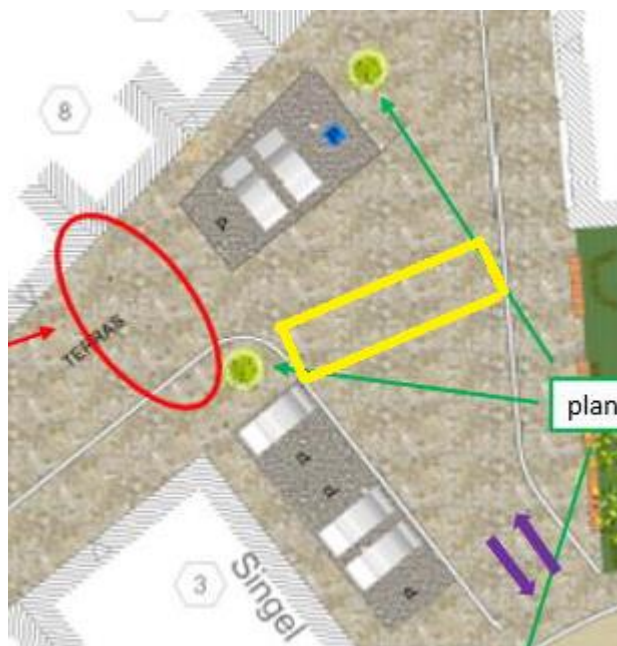
- **Fietsstallingen** – Alhoewel deze herinrichting mee als doel heeft om aan te moedigen om meer met de fiets naar het centrum te komen, is er in het voorontwerp nergens voorzien in fietsstallingen. De huidige fietsrekken aan de kerk hebben trouwens ook hun beste tijd gehad en voldoen niet aan de hedendaagse normen (geen mogelijkheid om frame vast te maken, beschadigen voorwiel gemakkelijk,...). De Verkeersadviesraad vraagt dan ook om in voldoende fietsparkeerplaatsen te voorzien, door bijvoorbeeld aan de kerk in een overdekte fietsstalling te voorzien (zoals ook reeds aan de Marktstraat staat) en ook op het pleintje aan Bpost in fietsparkeerplaatsen te voorzien. Misschien moet er maar eens nagedacht worden over een norm (of bestaat die al) om per autoparkeerplaats automatisch x-aantal fietsparkeerplaatsen te voorzien.
- **Groen** – Er is globaal bekeken toch maar weinig “groenwinst”. Kan er toch op een of andere manier niet in meer groen voorzien worden? Door bijvoorbeeld meer verplaatsbare containers, bloemkorven aan de straatverlichting, bepaalde bomen kunnen ook in verplaatsbare containers, gevelbeplanting, parkeerplaatsen in grasdallen,... Vooral in zetten op vaste planten, struiken en bomen (niet op eenjarige planten).
- **Parkeerplaatsen Kerk** – De vier parkeerplaatsen aan de kerk worden niet als optimaal beschouwd. Auto's die achteruit uit de parking rijden, terwijl voetgangers en fietsers langs de achterkant passeren geeft aanleiding tot gevaarlijke situaties. Bovendien blijft het een belemmering vormen (ondanks dat een aantal parkeerplaatsen daarom al werd geschrapt) voor een vlotte doorstroming van en naar het baantje naast de kerk. Ook de zichtbaarheid voor voetgangers en fietsers wordt hierdoor beperkt, terwijl ze daar wel een verkeersmix vormen. De Verkeersadviesraad vraagt niet om de parkeerplaatsen gewoon te schrappen, maar wel om na te gaan of deze niet kunnen geherlokaliseerd worden meer naar de rand van het plein (zie afbeelding hieronder). Momenteel wordt daar nu ook al geparkeerd. In het voorontwerp wordt momenteel voorzien in een dubbele rijrichting om in- en uit te rijden naar de parkeerplaatsen aan de kerk (paarse pijlen), wat de Verkeersadviesraad wat overdreven lijkt voor het beperkt aantal parkeerplaatsen aan de kerk, zodat een deel van de voorziene 'rijbaan/rijzone' mee dienst kan doen om die parkeerplaatsen te herlokaliseren.

Daarmee wordt ook vermeden dat auto's verder moeten doorrijden op het woonerf dan nodig en ontstaat voor de kerk een ruimer plein met een hogere belevingswaarde. In de plaats van de voorziene parkeerplaatsen is het misschien mogelijk om daar bijkomend in meer groen te voorzien en bijvoorbeeld een zitbank.





Indien die aanbeveling gevolgd zou worden, dan zouden ook de voorziene verzinkbare plaatjes kunnen geherlokaliseerd worden en zo bijkomend bijdragen aan een vlotte en veilige doorstroming omdat op het traject baantje naast kerk richting Schoolstraat en Kloosterstraat een rij paaltjes verdwijnt. In plaats van in de rode zone (rode ovaal op onderstaande afbeelding), zouden ze dan in gele zone komen te staan (gele rechthoek op onderstaande afbeelding). Er zullen er dan waarschijnlijk ook minder nodig zijn. Bovendien verkleint zo aanzienlijk de zone waarin foutief of wild geparkeerd zou kunnen worden.



- **Parkeerplaatsen Singel** – Enerzijds is er hier autoverkeer dat vanuit de Schoolstraat komt en anderzijds zijn er hier autobewegingen in en uit de Kloosterstraat om de parkeerplaatsen te bereiken. Risico bestaat ook dat de kans groter wordt dat auto's de Schoolstraat tegen de rijrichting in in zullen rijden. Fietsers kunnen passeren in beide richtingen. De langparkeerplaatsen kunnen sowieso enkel vanuit de Schoolstraat bereikt worden. De Verkeersadviesraad acht dit geen verbetering in het kader van de verkeersveiligheid en vraagt na te denken over een andere oplossing, hetzij door herpositionering van de parkeerplaatsen, hetzij door de verkeerscirculatie te herbekijken, hetzij door een combinatie van beide of het aantal

parkeerplaatsen te heroverwegen (HTH is vlakbij). Het is echter duidelijk dat een meerderheid van de Verkeersadviesraad auto's vanuit de Kloosterstraat (deels) in de richting van de Schoolstraat te laten rijden, niet ziet zitten en dus enkel éénrichtingsverkeer vanuit de Schoolstraat wenst.

Daarnaast wijst de Verkeersadviesraad nog op een paar andere punten waarmee best rekening wordt gehouden bij het realiseren van dit project:

- **Aandachtspunten bij het uitwerken van het ontwerp**
  - Het is uit het plan niet op te maken, maar er moet aandacht zijn voor vlakke overgangen voor voetgangers en fietsers bij het aantakken plein-Markstraat, plein-Schoolstraat, plein-Kerkstraat, plein-Klooster/Kattestraat. Het plein komt verhoogd te liggen, maar voetgangers en fietsers zouden langs alle kanten op het plein moeten kunnen zonder dat ze over een borduur zouden moeten.
  - Zorg dat de paaltjes die het plein moeten vrijwaren van auto's voldoende ver uit elkaar staan (maar ook niet te ver) zodat ook mensen met een fietskar of dubbele buggy vlot kunnen passeren. Momenteel is een breedte voorzien van 1,75 meter tussen de paaltjes en zou dit geen probleem mogen vormen.
  - De goot in het midden van het plein mag geen hindernis vormen voor voetgangers en fietsers. Er dient dus gekozen te worden voor een vloeiende oplossing (niet evident met platines)
- **Onduidelijkheden op of ontbrekende elementen bij het ontwerp**
  - Aan de groenzone aan Bpost komt een rustbank, maar wat er in de rest van de zone voorzien wordt blijft onduidelijk, terwijl het toch de bedoeling is om de zone meer aantrekkelijk te maken voor voetgangers en fietsers die dan in het centrum eventueel even kunnen verpozen.
  - Hoe zal het plein verlicht worden? Sfeervolle straatverlichting?
- **Verkeersveiligheid**
  - Er zal een plein ontstaan met een mix van voetgangers en fietsers die in allerlei richtingen het plein zullen gebruiken. Leg in het begin goed uit dat dit een woonerf is en dat voetgangers dus overal mogen wandelen en dat fietsers hier rekening mee moeten houden en de voetgangers, spelende kinderen,... niet in gevaar mogen brengen en dus een aangepaste snelheid (sowieso maximaal 20 km/u), de nodige voorzichtigheid,... moeten hanteren.
- **Aandachtspunten van praktisch-organisatorische aard**
  - Maak de nodige afspraken met de hulpdiensten inzake bereikbaarheid.
  - Ga het gesprek aan met Bpost om de postbus te verhuizen naar de rand van of buiten de autovrije zone, bijvoorbeeld HTH, richting De Waag, ergens aan de voorziene parkings aan de kerk(straat) of Borchtsite.
  - Maak goede afspraken met de horeca in verband met de terrassen zodat voetgangers bijvoorbeeld niet een omweg rond het terras moeten maken.
  - Een aantal grotere evenementen (processie, carnaval, optredens,...) maken momenteel gebruik van de Singel in de huidige vorm. Niemand is vragende partij om de voorziene groenpartij te schrappen en het lijkt ook niet logisch dat een permanente verfraaiing/vergroening van het plein zou worden beperkt door een paar evenementen op een paar dagen per jaar. Een aantal evenementen zal na de heraanleg echter niet meer in dezelfde vorm kunnen plaatsvinden als vandaag. Ga tijdig het gesprek aan met de

organisatoren van deze evenementen om te kijken wat wel of niet kan na de heraanleg en wat de alternatieven zijn. De Borchtsite lijkt daarbij heel wat mogelijkheden te bieden.

- **Technische aspecten**

- De verharding op het plein bestaat grotendeels uit platines. Hopelijk is deze verharding voldoende effen voor voetgangers, rolstoelen, kinderwagens, fietsen,... En controleer of deze niet op relatief korte termijn losgewrikt zullen geraken door het wringen van de banden bij het manoeuvreren van de marktwagens, kermiswagens,...?. Een oplossing in natuursteen zal zeker een meerwaarde zijn tegenover de huidige bestrating, maar er zijn ook nog andere oplossingen in natuursteen mogelijk dan platines.
- De riolering wordt niet vervangen, maar hoe zal dan in gescheiden riolering worden voorzien, waarbij het regenwater van de huizen en het plein afzonderlijk worden afgevoerd?
- Met de opkomst van de elektrische wagen is het misschien verstandig om minstens al te zorgen dat er stroomkabels naar de parkeerplaatsen worden voorzien zodat bij een eventuele latere plaatsing van laadpalen het plein niet terug opgebroken moet worden. Aangezien de parkeerplaatsen in een beperkt parkeerregime vallen, zal het bij een eventueel latere plaatsing van laadpalen wel moeten gaan om snellaadpalen. Maar misschien worden dergelijke laadplaatsen toch beter elders voorzien (Borchtsite, HTH,...) zodat laadpalen geen bijkomende hindernis vormen, letterlijk of visueel.

Tot slot stelt de Verkeersadviesraad zich de vraag of het misschien niet aangewezen is om op termijn het centrale huizenblok te verwerven/onteigenen en af te breken zodat een echt plein kan ontstaan.

De Verkeersadviesraad veronderstelt dat de raad opnieuw over dit dossier zal geconsulteerd worden wanneer het ontwerp, op basis van dit en andere adviezen, verder is uitgewerkt.

## **Minderheidsstandpunt (indien van toepassing)**

De Fietsersbond Opwijk wenst een minderheidsstandpunt in te dienen. Zie bijlage.

We hopen op een positief onthaal van dit advies en kijken uit naar jullie reactie,

Wilfried De Koster  
Voorzitter

Wim Raeymaekers  
Secretaris

---

## Terugkoppeling college van burgemeester en schepenen

### **Datum terugkoppeling zitting college van burgemeester en schepenen:**

Klik of tik om een datum in te voeren.

### **Antwoord college:**

Klik of tik om tekst in te voeren.

## HERINRICHTING SINGEL EN KERKPLEIN

### Inhoud

1.	INLEIDING .....	2
2	KERKSTRAAT .....	3
2.1	Inleiding .....	3
2.2	Context .....	3
2.3	Voordelen .....	4
2.4	Nadelen .....	6
2.5	Alternatieven .....	7
2.6	Plan .....	7
3.	AANSLUITING SCHOOLSTRAAT – SINGEL.....	9
3.1	Inleiding .....	9
3.2	Huidige problemen met de Schoolstraat .....	10
3.3	Oplossingen .....	11
3.4	Praktische consequenties.....	12
3.5	Alternatieven .....	16
4.	CONCLUSIE .....	17

## 1. INLEIDING

Via het mandaat in de Verkeersadviesraad kreeg de Fietsersbond Opwijk op 25 november 2020 kennis van het voorontwerp voor de herinrichting van de Singel en het Kerkplein. Gelet op de weinige tijd die er was tussen het ontvangen van de vraag en de termijn voor het indienen van het standpunt is deze nota slecht een eerste ontwerp, dat nog verder verbeterd, verfijnd en aangevuld zal worden. Uiteraard zijn wij bijzonder tevreden dat eindelijk werk gemaakt wordt van de heraanleg van deze ruimte. In september 2018 namen we dit knelpunt al op in onze eerste honing- en azijntocht en schreven toen het volgende:

*“Azijn – De inrichting rond de kerk is duidelijk volledig gericht op Koning Auto... een onaantrekkelijke stenen vlakke waar voetgangers en fietsers duidelijk geen prioriteit waren bij de aanleg. Voetgangers en fietsers moeten blijkbaar zelf maar uitzoeken waar hun plaats is, maar zullen altijd in conflict komen met auto’s. Op die manier is het natuurlijk niet mogelijk om een attractieve dorpskern uit te bouwen. Het is duidelijk dat dit veel beter kan, met meer aandacht en ruimte voor voetgangers en fietsers. En misschien ook wat groen.”*

We moeten nu vaststellen dat de gemeente in het voorontwerp deze problemen onderschrijft en zelf o.a. aanhaalt:

*“Te veel asfalt: projectzone is exclusief voor auto’s ingericht*

*Overall geparkeerde auto’s “vervuilen het staatbeeld en belemmeren rustige doorstroming*

*Kruispunt Schoolstraat – Kloosterstraat is onoverzichtelijk”*

De gemeente wenst hieraan te remediëren door o.a. te voorzien in een ontwerp:

*“Volgens de regels van het STOP-principe*

*Dorpskernversterking*

*Betere en overzichtelijkere verkeersafwikkeling ter hoogte van de kruispunten*

*Meer groen in het straatbeeld*

*Ontharden waar mogelijk”*

In het advies van de Verkeersadviesraad werd reeds gewezen op een aantal belangrijke knelpunten van het voorontwerp alsook op tal van andere belangrijke aandachtspunten. Een voorontwerp moet net als doel hebben dat er opmerkingen kunnen gemaakt worden zodat bij de verdere uitwerking van het project aan deze bezorgdheden tegemoet gekomen kan worden. De Fietsersbond Opwijk onderschrijft de opmerkingen die in de Verkeersadviesraad werden gemaakt, maar wenst niettemin een minderheidsstandpunt toe te voegen aan het advies van de Verkeersadviesraad omdat de Fietsersbond Opwijk van oordeel is dat de scope van het project onvoldoende doordacht is en daardoor heel wat kansen gemist worden. Graag presenteren wij dus reeds een wat ruimere visie, maar die ook een weerslag heeft op het voorliggende voorontwerp.

## 2 KERKSTRAAT

### 2.1 Inleiding

In het huidige voorontwerp wordt reeds voorzien dat een deel van de Kerkstraat mee wordt heraangelegd. U merkt in het voorontwerp reeds op dat de Kerkstraat in het heraangelegde deel danig gereduceerd wordt. **De Fietsersbond Opwijk pleit ervoor om de volledige Kerkstraat mee op te nemen in het voorliggende project en ook autovrij te maken.**

### 2.2 Context

Alle steden en gemeenten die de afgelopen jaren een succesvolle herinrichting van het centrum hebben doorgevoerd, deden dit door het invoeren van autovrije zones, aanleggen van groen invoeren van rijlussen,... kortom een succesvolle herinrichting ging altijd gepaard met maatregelen om het bezoekende autoverkeer te sturen langs gewenste routes of af te leiden naar bepaalde parkings en uit het centrum weg te houden.

Voorafgaand aan dergelijke ingrepen hebben in tal van steden en gemeenten hevige debatten gevoerd waarbij de focus steeds heel erg op de mobiliteit lag. Puur psychologisch heel eenvoudig te verklaren omdat een grote groep mensen steeds kijkt naar wat ze nu hebben en wat ze met de nieuwe maatregelen niet meer zullen hebben, bijvoorbeeld een parkeerplaats voor de deur, een rijbaan die niet meer in twee richtingen kan genomen worden,... Het is veel moeilijker voor mensen om te kijken wat ze er eventueel bij kunnen winnen, te meer omdat die winsten vaak veel ruimer gaan dan enkel mobiliteit en niet altijd onmiddellijk tastbaar zijn (betere gezondheid,...).

De voordelen van een minder autogericht centrum zijn nochtans zeer ruim. Uiteraard betekent dit meer verkeersveiligheid. Minder verkeer en/of tegen een lagere snelheid geeft minder aanleiding tot ongevallen. Een lagere snelheid zorgt er in ieder geval voor dat de remafstand aanzienlijk daalt en dus op die manier ongevallen minder vaak voorkomen. Een lagere snelheid zorgt ook voor een grotere overlevingskans voor een voetganger of fietser wanneer er alsnog een aanrijding is. Een goede herinrichting zorgt ook voor het beter structureren van verkeersstromen (logischer, gescheiden,...) waardoor de verkeersafwikkeling vaak rustiger en meer logischer verloopt, waardoor er minder stress, onzekerheid en verkeersagressie is. Tot hier waarschijnlijk de min of meer evidente voordelen.

Toch zijn er ook andere belangrijke voordelen bij het autoluw of autovrij inrichten van een centrum. Minder of een rustiger verkeer draagt niet alleen bij tot meer verkeersveiligheid, maar heeft ook een effect op het algemene veiligheidsgevoel dat er leeft. En minder druk of minder onoverzichtelijk verkeer creëert dus ook een algemeen groter veiligheidsgevoel.

Bovendien daalt het geluidsniveau. Zo maakt een wagen die aan 30 km/u rijdt, maar de helft zoveel lawaai als een voertuig aan 50 km/u. Maar niet alleen het rijgeluid daalt, ook gevolggeluiden dalen (getoeter, laden en lossen,...). Niet alleen het geluidsniveau daalt, maar ook de uitstoot van schadelijke gassen en deeltjes is bij minder of minder snel verkeer lager, terwijl die vaak de neiging hebben om tussen huizenrijen te blijven hangen.

Kortom een centrum autoluw maken draagt bij tot een aanzienlijke verhoging van de levenskwaliteit van de bewoners van het centrum, niet alleen puur qua fysieke gezondheid, maar ook wat betreft de mentale gezondheid. Dit soort zaken wordt echter vaak niet gemeten of in rekening gebracht. In

projecten waar hier wel onderzoek naar werd gedaan, was vaak 'meer rust' of 'een aangename leefomgeving' het eerste punt dat door bewoners werd aangehaald na een herinrichting, en niet meer verkeersveiligheid.

Maar zo'n autovrij of autoluw centrum heeft toch ook nadelen? Waar zetten bewoners en bezoekers hun wagen neer? Wel, die discussie is al zo oud als de eerste verkeersvrije winkelstraat in België, namelijk de Korte Steenstraat in Kortrijk in 1962. Ook in Kortrijk woedde die discussie toen. En hoe is dat afgelopen... de zone werd op vraag van de handelaars alleen meer verder uitgebreid met de Lange Steenstraat (een drukke weg waar in 1955 al meer dan 3000 wagens per dag werden geteld), Grijze Zusterstraat, Lekkerbeetstraat, Sionstraat, Grote Kring, Sint-Jansstraat en de Wijngaardstraat.

Een autovrij of autoluw maakt een centrum dus niet onaantrekkelijk, noch voor handelaars, noch voor bezoekers. De realiteit leert ons dat dergelijke ingreep een centrum verschrikkelijk aantrekkelijk maakt, niet alleen voor de bewoners, maar ook voor handelaars en bezoekers. Het genereert als het ware een aanzuigende werking: (meer) mensen willen (meer) tijd doorbrengen in een aangename omgeving en besteden er ook meer geld. De middenstand vaart er dus wel bij.

Uiteraard moeten bezoekers natuurlijk hun wagen wel ergens kwijt kunnen. En kijk, daar heeft Opwijk zijn huiswerk reeds gedaan met de aanleg van de parking op de Borchtsite. Vanop deze parking ben je te voet op twee minuten tot op einde van de Kerkstraat (kruising Kerkstraat-Markstraat).

Momenteel zorgt o.a. de Kerkstraat er voor dat verkeer los door het centrum van Opwijk kan rijden. Via Het traject Marktstraat - Kerkstraat - Kattestraat - Gasthuisstraat - Steenweg op Merchtem, terwijl er een perfect en meer logisch alternatief is via de Ringlaan. Ofwel via het traject Marktstraat - Kerkstraat - Kloosterstraat, terwijl er ook daar een perfect alternatief bestaat via Heiveld - Kareneveldstraat. Maar gewoon omdat het kan, wordt die straat ook effectief gebruikt om door het centrum te snijden om bepaalde locaties aan te doen. Gewoon omdat het kan... dat is vaak ook de oorzaak van sluipverkeer.

De Bouwmeesterscan Opwijk omschrijft het als volgt: *"De aanwezigheid van de ringweg biedt voor de kern van Opwijk de kans om de verblijfskwaliteit binnen die ringweg te verhogen. Momenteel zijn de straten die de ring vormen en de straten van het dorpshart weinig gedifferentieerd van elkaar: de auto, rijdend en geparkeerd, domineert overal het beeld. Hierdoor wordt de verblijfskwaliteit die het dorpshart in potentie heeft, niet optimaal benut."* Of nog: *"Door autoverkeer en parkeren goed te faciliteren aan de ringweg, ontstaat de mogelijkheid ruimte voor de auto in de smalle straatjes van het dorpshart terug te dringen, ten bate van ruimte voor langzaam verkeer. Mensen die een bezoek willen brengen aan het brouwerijcafé, de bibliotheek of de schoenenwinkel, parkeren hun wagen langs de ring om vervolgens via de dorpsstraatjes, waar wandelaars en fietsers meer ruimte krijgen, hun bestemming te bereiken. Hiermee kan ook de verblijfskwaliteit van het dorpshart vergroot worden."*

### 2.3 Voordelen

De Fietsersbond Opwijk stelt voor om de volledige Kerkstraat autovrij te maken en mee op te nemen in het ontwerp. Dit voorstel is niet eens ingegeven vanuit het standpunt van de fietsers. De inschatting van de fietsersbond is immers dat eens Singel en Kerkplein gerealiseerd zijn, het fietsverkeer hoofdzakelijk over het plein en het straatje naast de kerk zal plaats vinden eerder dan via de Kerkstraat (ook al omdat in het huidige ontwerp daar nog wel auto's door mogen). Het autovrij



maken van de Kerkstraat zal echter wel een effect hebben op de verkeersstromen en op die manier wel bijdragen tot meer verkeersveiligheid, zij het dan op andere, verdere locaties.

Bovendien worden met die ingreep ook de bovenvermelde voordelen (meer verkeersveiligheid, hoger veiligheidsgevoel, rust, gezonder, aantrekkelijkheid,...) gerealiseerd voor die zone en dat is voor iedereen een winst.

Die elementen alleen zouden al genoeg moeten zijn om van de Kerkstraat, het centrum van het centrum als het ware, wat meer te maken dan een ordinaire doorsteek van de ene kant van het centrum naar het andere kant van het centrum.

Specifiek ziet de Fietzersbond Opwijk nog de bijkomende voordelen:

- **Geen mobiliteitsproblemen**

Het autovrij maken van de Kerkstraat levert helemaal geen (bijkomende) bereikbaarheids- of mobiliteitsproblemen op. Wie aan de ene kant van het centrum moet zij kan via de Markstraat - Fabrieksstraat en de andere kant van het centrum is bereikbaar via de Kloosterstraat. Bovendien kan wie echt wil nog altijd via de Kattestraat en de Markstraat toch nog het centrum doorsteken. Niet alles kan echter tegelijk aangepakt worden. In die zin kan de Kerkstraat een eerste stap zijn.

- **Meer groen**

Het autovrij maken van de Kerkstraat kan ook tegemoetkomen aan een van de belangrijkste opmerkingen die de Verkeersadviesraad had, namelijk dat de vergroening van het centrum erg mager is met het huidige voorontwerp. Blijkbaar heeft dit ook deels een technische oorzaak. Door de vele ondergrondse infrastructuur is het blijkbaar maar op weinig plaatsen mogelijk om bomen te plaatsen. Door ook de Kerkstraat in het ontwerp mee op te nemen biedt dit bijkomende mogelijkheden om een groenzone te voorzien aansluitend bij de groenzone van de kerk en zo het geheel te versterken. Zie plan in 2.6.

- **Parkeerproblemen?**

Het autovrij maken van de Kerkstraat betekent dat er bijkomend parkeerplaatsen zouden verdwijnen. Dat klopt uiteraard. Er zijn 14 officiële parkeerplaatsen in de Kerkstraat. Ten eerste moet vastgesteld worden dat de huidige maximaal beschikbare verkeerscapaciteit vaak niet volledig is ingevuld, wat niet belet dat er wel momenten zijn met een piekbezetting. Een 100% vervanging van de huidige parkeercapaciteit lijkt niet noodzakelijk. Bovendien liggen de parkeerplaatsen sowieso in het regime van maximaal twee uur parkeren tussen 9u en 18u. Anderzijds biedt het autovrij maken ook mogelijkheden om parkeerplaatsen te creëren (zie plan 2.6). Van de kruising Kerkstraat-Markstraat naar de Borchtsite is het bovendien ook slechts 2 minuten te voet.

- **Uniformiteit van de Kerkstraat**

Een deel van de Kerkstraat zit nu wel in het voorontwerp, het andere deel niet. Er ontstaat dus een straat die op twee manieren is ingericht. Zelfs indien later het andere deel van de Kerkstraat alsnog wordt aangepakt, zal er een stijlbreuk zijn, zelfs indien men voor gelijkaardige materialen kiest. Ruimtelijk en naar belevingswaarde is zo'n opdeling van een straat nooit een goede keuze, zeker niet zoals in dit geval, waar het een korte straat betreft. In dit geval, zoals uit het voorontwerp ook duidelijk blijkt, zal het nieuwe gedeelte smaller zijn waardoor er specifieke kosten moeten gemaakt worden om het nieuwe gedeelte op het oude gedeelte te laten aansluiten, denk daarbij vooral aan de nutsleidingen. Meteen de

Kerkstraat volledig mee opnemen in het voorontwerp zorgt voor een uniforme aanpak van de straat.

- **Robuustheid van het ontwerp**

Door ook de Kerkstraat mee op te nemen ontstaat een robuust ontwerp dat de zone rond de kerk volledig aanpakt. De kerk zal in zo'n coherent ontworpen geheel ook beter tot zijn recht komen. Maar ook in de beleving zal er een robuuster gevoel van ruimtelijkheid, pleingevoel, autoluwheid ontstaan dan bij de keuze om enkel het Kerkplein en de Singel aan te pakken en zo slechts een hoekje van het centrum aan te pakken. Bovendien is één ontwerp over een grotere zone voordeliger dan twee verschillende ontwerpen en uitvoeringen. Allerlei proces-, opstart- en coördinatiekosten dalen en grotere hoeveelheden maken grotere kortingen mogelijk. In twee keer aanleggen is altijd duurder.

- **Evenementen**

Een permanente autovrije Kerkstraat zal het gemakkelijker maken om de wekelijkse markt te organiseren. Het advies van de Verkeersadviesraad haalt ook aan dat een aantal evenementen na de heraanleg van de Singel daar niet meer in dezelfde vorm zullen kunnen plaatsvinden. Een Kerkstraat die ook als plein wordt aangelegd kan misschien voor bepaalde evenementen een alternatief bieden.

## 2.4 Nadelen

Indien we toekomstgericht kijken naar de leefbaarheid van het centrum van Opwijk dan ziet de Fietsersbond Opwijk geen nadelen. Meer zelfs, indien dit nu niet mee zou gerealiseerd worden, dan is de fietsersbond ervan overtuigd dat een volgende bestuursploeg dit wel zal realiseren. Uitstel van de uitvoering betekent alleen maar uitstel van de realisatie van de te voorziene meerwaarden die kunnen gecreëerd worden.

Uiteraard zal het geheel meer kosten. Dit valt uiteraard niet te vermijden omdat het project gewoon groter is, maar tegelijk wezen we er reeds op, dat het daardoor ook goedkoper wordt:

- Specifieke aansluitingskosten om de bestaande Kerkstraat te laten aansluiten op het deel van de Kerkstraat dat wel wordt heraangelegd vallen weg;
- 1 (groter) project is goedkoper dan 2 (kleinere) projecten. Allerlei project-, opstart-, proces- en ontwerpkosten vallen voor een groter project voordeliger uit.
- Een groter project trekt andere aannemers met mogelijk ook betere prijsvoorstellen. Grotere afnames kan ook aanleiding geven tot grotere kortingen.

Netto blijft het niettemin meer euro's kosten. Dat klopt. Ook daar heeft de Fietsersbond Opwijk kort al over nagedacht. Waar kan de hogere kostprijs gecompenseerd worden? In de huidige meerjarenbegroting is bijvoorbeeld heel veel geld voorzien voor de aanleg van een fietspad in de Neerveldstraat. Dit is een lokale straat enkel bedoeld voor lokaal bestemmingsverkeer in het buitengebied, letterlijk aan de rand van Opwijk. In dergelijke straten leg je normaal geen fietspaden aan omdat dit helemaal niet nodig is. Hier een fietspad aanleggen is typisch een voorbeeld van een fietser-uit-de-weg-fietspad-zodat-de-auto's-nog-snelser-kunnen-rijden. Zoals de gemeente Opwijk ook al in Mansteen een illegaal fiets-uit-de-weg-fietspad heeft aangelegd. De realiteit is echter dat er in de Neerveldstraat al te snel gereden wordt en dat men dus eerder ingrepen moet doen om de snelheid naar beneden te halen. Dit doet men niet door in zo'n straat een apart fietspad aan te leggen. Dat verhoogt helemaal de verkeersveiligheid niet.

Die realisatie zou trouwens ook niets anders betekenen dan een eerste aanzet van een nieuwe ring rond Opwijk die bijzonder aantrekkelijk dreigt te worden. Via de Neerveldstraat, Merelweg (weinig bebouwing) en Doorstraat wordt immers een doorsteek voorzien onder de sporen naar de Beekveldstraat en ben je zo op de Ringlaan in Opwijk. Waarom zou je nog via Eeksken (geparkeerde wagens, verkeersopstelling,...) Viaduct, Heirbaan (wachten om in te slaan, aan rondpunt, fietsers in de tegenrichting,...) en Ringlaan (verkeerslichten) rijden om hetzelfde punt minder comfortabel te bereiken? De Neerveldstraat dreigt ook een nieuwe invalsweg te worden voor de bedrijfsunits die momenteel ontwikkeld worden op de Fläktsite in de Doorstraat, zeker indien de overweg met de Fabrieksstraat sluit.

Hoe raar het voor sommigen misschien mag klinken. De Fietsersbond Opwijk pleit ervoor om daar niet meer dan een miljoen euro weg te gooien aan een fietspad dat niet nodig is en niet wenselijk is omdat het helemaal niet bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Er zijn daar wel andere oplossingen mogelijk en nodig, maar daar komen we later wel op terug.

## 2.5 Alternatieven

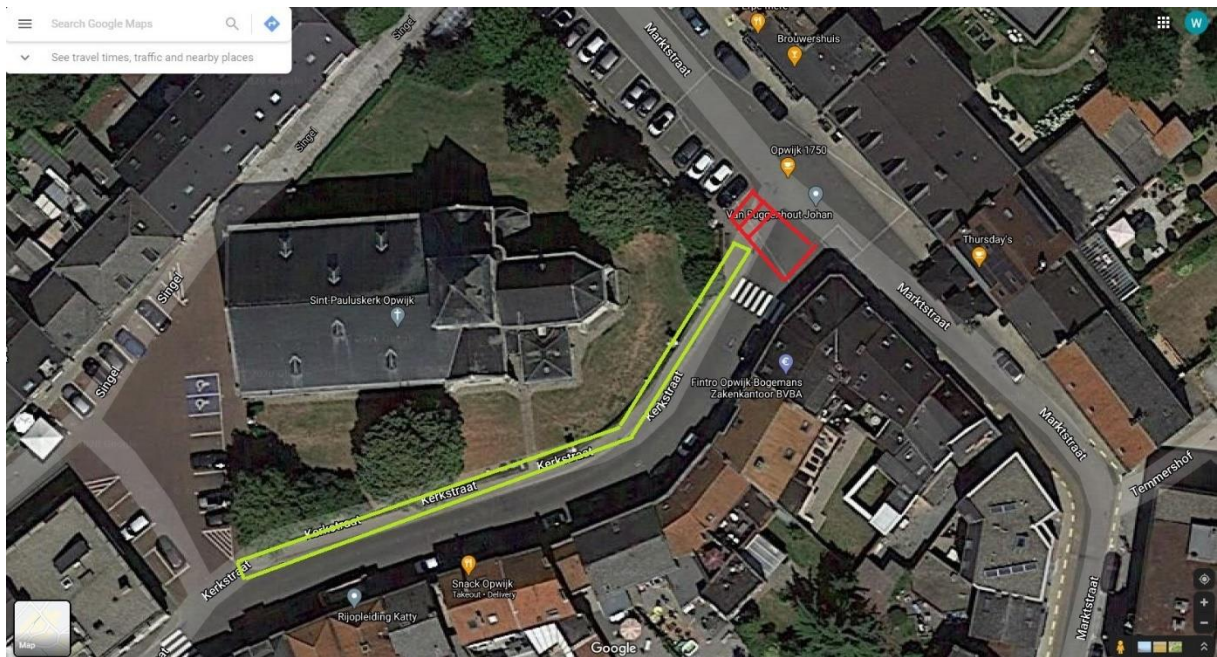
Aangezien er nog heel wat tijd is tot de uitvoering van de werken, is het nu het aangewezen moment om eventueel te testen met proefopstellingen in de Kerkstraat. Dit kan ook bijdragen tot het creëren van een draagvlak voor een meer ambitieus plan.

Indien een autovrije Kerkstraat niet mogelijk of wenselijk wordt geacht, dan zijn er ook minder verregaande alternatieven mogelijk:

- Slechts langs één kant de doorgang versperren zodat de straat langs de andere kant nog bereikbaar is met de wagen voor de bewoners
- Woonerf
- ...

## 2.6 Plan

Het autovrij maken van de Kerkstraat zou het bijvoorbeeld mogelijk maken om een bijkomende groenzone te voorzien aansluitend aan de groenzone rond de kerk (zie groene omtrek). In deze zone kan misschien gezocht worden of bijkomend bomen kunnen geplant worden.



De rode zone op bovenstaande kaart geeft een zone aan waarin parkeerplaatsen kunnen worden voorzien ter vervanging van wegvallende parkeerplaatsen in de Kerkstraat zelf. En ook op de onderstaande kaart is de rode driehoek een zone waarin eventueel gezocht kan worden naar vervangende parkeerplaatsen, bijvoorbeeld door haaks op de woningen te parkeren. Een doorgang richting Kerkstraat en Kerkplein blijft zeker aangewezen.



De rode lijn kan een zone zijn voor langsparkeren, ter compensatie van eventueel de vier parkeerplaatsen die wegvallen op de Singel zelf. De parkeerplaatsen verplaatsen zich zo naar de rand van het plein en tasten het weinige groen niet meer aan. Indien toch nog voor een verkeersafwikkeling van de Schoolstraat via de Singel wordt gekozen kan de rijweg in ieder geval aanzienlijk versmald worden omdat geen tweerichtingsverkeer meer nodig is en zo bijkomend door groen ingevuld worden (groene vierhoek). Bij een volledige afkoppeling van de Schoolstraat is uiteraard nog meer groen mogelijk.

### 3. AANSLUITING SCHOOLSTRAAT – SINGEL

#### 3.1 Inleiding

In het huidige voorontwerp wordt voorzien dat het verkeer van de Schoolstraat via de Singel afgehandeld wordt en dat er een overzichtelijker kruispunt met de Kloosterstraat komt. Dit lijkt ook veruit de meest logische oplossing en is zeker een hele verbetering in vergelijking met de huidige situatie.



Niettemin oordeelde de Verkeersadviesraad dat de invulling van deze aansluiting met de bijhorende parkeerplaatsen een van de meest problematische en meest gevaarlijke elementen was in het voorontwerp: auto's vanuit de Schoolstraat (enkelrichting), auto's van en naar de Kloosterstraat om de parkeerplaatsen te bereiken en te verlaten, fietsers die van en naar de Schoolstraat rijden en achter die geparkeerde wagens passeren, parkeermanoeuvres,... Dit lijkt evident een te vermijden cocktail. De Verkeersadviesraad schoof niet onmiddellijk een oplossing naar voren omdat er uiteraard meerdere oplossingen mogelijk zijn. Zo zou men kunnen oordelen om de parkeerplaatsen enkel bereikbaar te maken vanuit de Schoolstraat door het eenrichtingsverkeer langs de Singel door te trekken. Een andere simpele oplossing zou zijn om minstens de vier parkeerplaatsen op het groene middenplein gewoon te schrappen. De parking van HTH is vlakbij en doordat niet alleen de parkplaatsen wegvallen, maar dan ook een minder brede rijbaan (3 à 3,5m ipv 6m) voorzien moet worden, kan meteen heel wat meer groen voorzien worden... te weinig groen... een ander pijnpunt dat de Verkeersadviesraad aanhaalde. Maar uiteraard zijn er nog tal van andere oplossingen mogelijk.

### 3.2 Huidige problemen met de Schoolstraat

De Schoolstraat werd in twee fasen heraangelegd. Alhoewel de heraanleg relatief recent is, kampt deze straat toch met een aantal probleempunten:

- **Gevaarlijke bocht**

Wanneer een fietser van de Singel komt ontstaat regelmatig een gevaarlijke situatie aan de bocht ter hoogte van het Schoolhuis. Wagens die richting het centrum rijden snijden de bocht af of scherp aan en drijven zo op een tegemoetkomende fietser te botsten. Ook reeds aangehaald op de Verkeersadviesraad door een lid.



- **Verkeersafwikkeling Processiestraat**

De Processiestraat is een eenrichtingsstraat. Op de kruising met de Schoolstraat wordt het verkeer verplicht richting het centrum gestuurd. In de Processiestraat is heel wat gelegenheidsverkeer door de aanwezigheid van de muziek- en tekenacademie. Al dit doorgangsverkeer wordt in de richting van het centrum gestuurd om daar dan hetzij via de as Singel-Kattestraat-Gasthuisstraat-Steenweg-op-Merchtem, hetzij via de Kloosterstraat of hetzij via Singel-Kattestraat-Markstraat-Fabrieksstraat het centrum terug te verlaten. Terwijl de meeste steden en gemeenten doorgaand verkeer richting het centrum proberen te vermijden, is dit in Opwijk in dit geval de verplicht te volgen route.

Op de infoavond in 2019 over het parkeerbeleidsplan voor de zone centrum was duidelijk te horen dat de bewoners van de Processiestraat dat graag anders zagen.

- **Niet respecteren van het eenrichtingsverkeer**

In het gedeelte tussen rondpunt en Heiveld (langst geleden heraangelegd) is de Schoolstraat helemaal niet ingericht als een eenrichtingsstraat. De rijweg is veel te breed. Na al die jaren rijden er nog wekelijks auto's, bestelwagens en vrachtwagens de Schoolstraat uit tegen de rijrichting in (richting rondpunt). Leveranciers, gelegenheidsbezoekers,... ervaren dit niet als een eenrichtingsstraat en rijden bij vertrek tegen de rijrichting de straat uit.

- **Niet respecteren van de snelheid**

In het grootste gedeelte van de Schoolstraat tussen rondpunt en Heiveld geldt al jaren een snelheidsbeperking tot 30 km/u omwille van de aanwezige school. Tijdens begin en einde

van de schooldag wordt door de drukte deze snelheid gerespecteerd, maar op alle momenten daarbuiten wordt deze snelheid niet gerespecteerd. Een te brede enkelrichtingsrijweg zet alleen maar aan tot te snel rijden, zoals ook het geval is op het einde van de Gasthuisstraat-begin Steenweg op Merchtem.

- **Inrichting schoolomgevingen**

De schoolomgevingen van het Schoolhuis en De Leertrommel vallen nauwelijks op in het straatbeeld en zijn niet optimaal ingericht.

- **Slecht zicht bij inrij vanaf de Kareneveldstraat**

Auto's die vanuit de Kareneveldstraat de Schoolstraat wensen in te draaien (rode lijn), hebben een bijzonder slecht zicht op het fietsverkeer komende van het VKO (groen lijn).



### 3.3 Oplossingen

De Fietsersbond Opwijk stelt vast dat er helemaal geen noodzaak is om het verkeer van de Schoolstraat in de richting van het centrum af te wikkelen. Er zijn perfecte alternatieven, hetzij via Heiveld-Marktstraat, hetzij via Kareneveldstraat-Kloosterstraat om het centrum te bereiken. **De Fietsersbond Opwijk stelt dan ook voor om het verkeer van de Schoolstraat niet meer via de Singel te laten afwikkelen en het eenrichtingsverkeer in de Schoolstraat om te keren van het centrum richting rondpunt.**

#### 3.3.1 *Knippen aansluiting Schoolstraat – Singel*

Doordat het verkeer dat uit de Schoolstraat komt niet meer via de Singel zou worden afgewenteld, moet er op de Singel geen rijweg meer voorzien worden richting Kloosterstraat. Hierdoor komt er meteen heel wat meer ontwerpvrijheid om meer groen te voorzien en/of de 7 daar voorziene parkeerplaatsen in te passen. Het risico om langs daar de Schoolstraat in te draaien wordt ook vermeden. Dit heeft ook allerlei praktische voordelen. Bij evenementen moet het verkeer van de Schoolstraat niet meer omgeleid worden, zoals nu bijvoorbeeld het geval is bij de wekelijkse markt, maar ook bij tal van andere evenementen. Dit zorgt er voor dat er telkens de nodige hekkens moeten

worden geplaatst en verkeersborden moeten worden afgeplakt en aangepast worden om het verkeer vanuit de Processiestraat richting Heiveld te kunnen sturen.

Met de knip zou het uiteraard ook niet de bedoeling zijn om het verkeer van de Singel de Schoolstraat te laten inrijden.

### *3.3.2 Omkeren van de rijrichting*

Het gevaar in de bocht verdwijnt omdat enkel nog de auto's van de paar bewoners in dit doodlopende stukje Schoolstraat zullen passeren. Het verkeer van de Processiestraat zal afgeleid worden in de gewenste richting, weg van het centrum. Doordat men de Schoolstraat bereikt langs andere straten die al zone 30 zijn of die smaller zijn, is de kans groter dat bestuurders de 30 km/u zullen naleven alsook zal het waarschijnlijk duidelijker zijn dat er eenrichtingsverkeer is. De schoolomgeving van De Leertrommel zal binnenkort worden heringericht, maar de herinrichting is volledig compatibel met de omkering van de rijrichting. En tot slot zal de autobestuurder die de Schoolstraat uitkomt aan het rondpunt een perfect zicht hebben op de aankomende fietsers. Vervolgens kan het verkeer zich daar onmiddellijk oriënteren in de gewenste richting over geschikte uitvalswegen in plaats van dat doorgaand verkeer door het centrum wordt gestuurd. De omkering van de rijrichting blijkt dus vele voordelen te hebben.

## 3.4 Praktische consequenties

### *3.4.1 Inrijden van de Schoolstraat*

Vervolgens stelt zich de vraag langs waar je de mensen de Schoolstraat laat inrijden nu dit ook niet meer zou kunnen via de Singel. Marktstraat-Processiestraat-Schoolstraat lijkt uiteraard evident. De vraag stelt zich of ook via het Heiveld kan ingereiden worden, wat ook een logische keuze lijkt. Om een aantal redenen zouden we hiervoor niet opteren (zie verder), behalve dan voor voetgangers en fietsers.

Wordt het dan niet onveiliger omdat mensen die De Leertrommel moeten bereiken eerst langs de schoolomgeving van De Boot moeten? In de huidige situatie is dat ook reeds het geval. Ofwel rijdt men de Schoolstraat uit en komt er een ongewenste afwikkeling door het centrum, maar in heel veel gevallen verlaat men de Schoolstraat via het Heiveld. Wie daar naar rechts gaat, rijdt door de schoolomgevingen van de Moza-IK, Mai en Duizendpootridders, wie naar links gaat rijdt op dat moment ook door de schoolomgeving van De Boot. Vroeger was de ingang van De Boot trouwens sowieso op het Heiveld en passeerde iedereen dus daar. Op dat punt is de voorgestelde oplossing dus zeker niet onveiliger.

Bovendien worden door die nieuwe circulatie de alternatieven interessanter. Ouders van De Leertrommel zouden dan bijvoorbeeld hun kinderen kunnen afzetten op de parking van de sporthal, het baantje naast De Singel in de Kloosterstraat of aan het baantje naast het VKO in de Karenveldstraat, waarbij de kinderen het laatste stuk dan zelf te voet doen in een veilige omgeving. Er wordt trouwens ook gezocht naar een mogelijkheid om bijvoorbeeld de parking van het rusthuis in te schakelen met een doorsteek door het VKO/tuin klooster. Al deze opties hebben als voordeel dat auto's slechts een klein stukje in de zone 30 moeten en snel terug op wegen zijn die geschikt zijn om het verkeer verder te oriënteren.

Het kan dus ook een geweldige gamechanger zijn om heel de schoolmobiliteit aan te pakken waardoor de verkeerschaos aan de schoolpoort afneemt en de veiligheid in de schoolomgeving dus toeneemt.



### 3.4.2 Uitrijden van de Schoolstraat

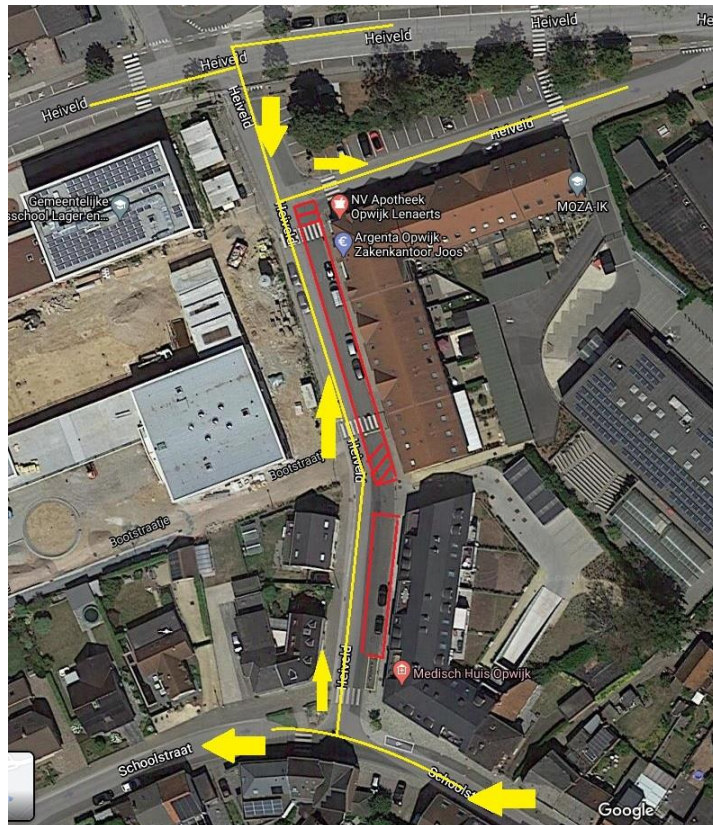
Uiteraard zal dit gebeuren via de rotonde. Vraag stelt zich echter of uitrijden ook via Heiveld gewenst of mogelijk is. Het zou inderdaad interessant kunnen zijn om ook uitrijden via Heiveld mogelijk te maken. In het stuk Heiveld tussen Schoolstraat en apotheek zou dan de rijrichting richting Heiveld behouden worden en de resterende ruimte kan dan gebruikt worden om het parkeren anders te organiseren. In plaats van langsparkeren zullen dan waarschijnlijk parkeervakken kunnen gecreëerd worden die haaks of schuin op de rijrichting staan waardoor er waarschijnlijk potentieel is om meer parkeerplaatsen te creëren.

Bedoeling zou wel niet zijn om dan vervolgens het verkeer via het bestaande kruispunt af te wikkelen. De aantakking van het (kleine) Heiveld op het (grote) Heiveld ligt immers aan de binnenzijde van een gekromde baan, en samen met de geparkeerde auto's langs het Heiveld, maakt dat dit kruispunt totaal onoverzichtelijk is. Het zicht op het aankomende verkeer is vaak slecht tot onbestaande. Dit is geen veilige situatie en om deze situatie wel veilig te krijgen zullen serieuze aanpassingen nodig zijn, met de bijhorende budgetten. Middelen die echter niet voor handen zijn.



Verkeer afwikkelen komende van de apotheek/Argenta via bovenstaand kruispunt is dus geen goed idee. De idee zou zijn om het verkeer via de andere aantakking van het Heiveld te laten verlopen.

Het verkeer in de Schoolstraat zou dus in de richting van de rotonde gestuurd worden. Aan de aftakking met het Heiveld zou er slechts 1 rijrichting overblijven, namelijk van de Schoolstraat in de richting van apotheek/Argenta. Door slechts 1 rijrichting toe te laten blijft er ruimte over om meer parkeerplaatsen te voorzien die haaks of schuin op de rijrichting staan: zie rode rechthoeken.



Ook het verkeer vanuit het grote Heiveld zou nog steeds het kleine Heiveld kunnen indraaien. Het grote verschil zou zijn dat aan de apotheek alle verkeer richting Heiveld-Moza-IK wordt afgeleid. Dit maakt het mogelijk dat ook de schoolbussen van de Moza-IK hun gebruikelijke traject en staanplaatsen kunnen innemen.

Maar moet iedereen dan via die schuine aansluiting van (klein) Heiveld op (groot) Heiveld wegrijden. Dit is ook niet veilig want daar is het zicht op het aankomende verkeer ook beperkt, zeker op aankomende fietsers.

Er bestaat echter een alternatief dat relatief goedkoop kan uitgevoerd worden. En het is zeker niet de Fietsersbond Opwijk die als eerste dit idee oppert. In het eindrapport van januari 2017 *Parkeerbeleidsplan en verkeerscirculatieplan centrum Opwijk* dat Timenco opmaakte in opdracht van de gemeente Opwijk werd dit probleem reeds aangehaald: *"automobilisten ter hoogte van de haaiantanden heel schuin opgesteld staan waardoor hun zicht op het aankomende verkeer beperkt is"*. Als oplossing werd voorgesteld: *"Door de aansluiting volledig haaks op de hoofdbaan te leggen bekomt men een beter zicht"*. En ook de kostprijs werd geraamd: *"Ingeschat wordt dat ongeveer 200 m<sup>2</sup> moeten worden heraangelegd. Bij een eenheidsprijs van € 75,00 per m<sup>2</sup> wordt dit ingeschat op 15.000"*.

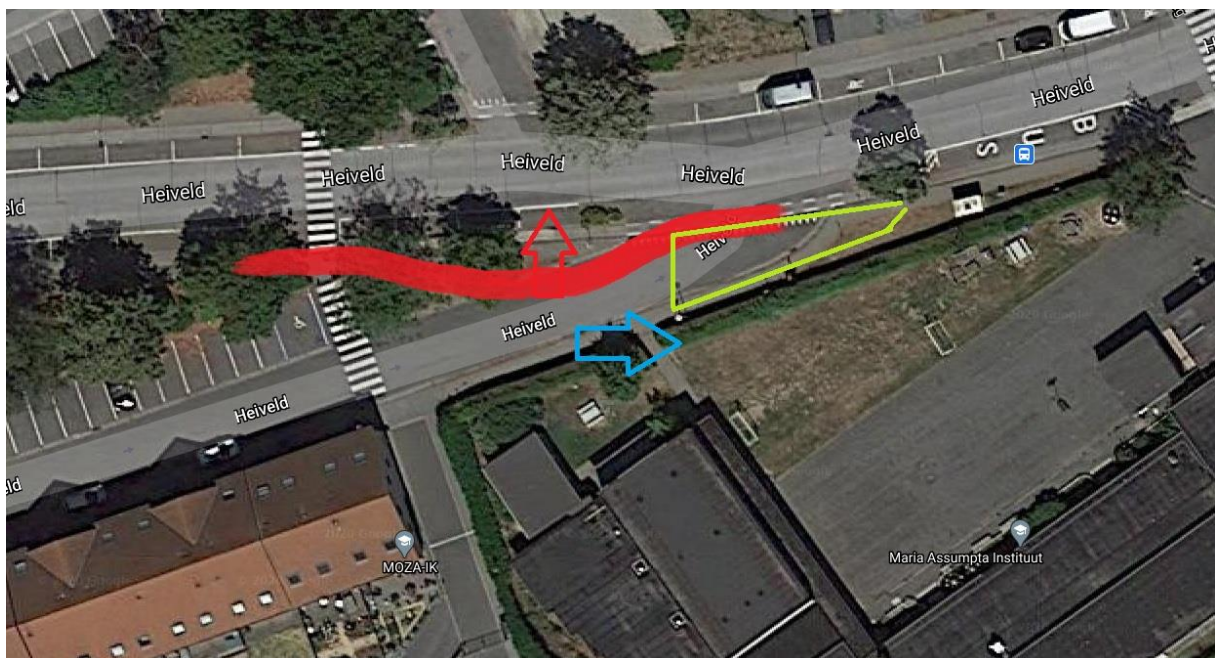
De haakse aansluiting zou dan bijvoorbeeld komen ter hoogte van de rode pijl. Hierdoor krijgen bestuurders een perfect zicht op het aankomende verkeer. Bijkomend wordt ook de afslagbeweging naar links dadelijk mogelijk zodat wagens zich op de kortst mogelijke manier uit de zone 30 kunnen begeven. Een omweg via het rondpunt aan het kasteeltje is niet meer nodig.

Die locatie biedt eventueel ook de mogelijkheid om een kromming in het fietspad te voorzien (rode lijn) zodat de eerste wagen die het (grote) Heiveld wil oprijden zich kan opstellen voorbij het fietspad

en zich dus bij het oprijden enkel moet concentreren op het aankomende autoverkeer. Auto's die aan het wachten zijn voor het oprijden hoeven zo ook niet ongewild het fietspad te blokkeren.

Op die locatie kan er ook eventueel eenvoudig een doosteek voorzien worden naar het terrein van de MAI. Hiervan wordt immers aangegeven dat deze school van deze locatie zou verdwijnen, waardoor hier een bijkomende mogelijkheid zou kunnen ontstaan om bijkomende parkeergelegenheid te creëren. Dit zou de zou bijvoorbeeld handig kunnen zijn om de parkeerdruk in de Processiestraat te verlichten. In de Processiestraat staan er langs twee kanten huizen, maar kan er slechts langs één kant geparkeerd worden. Daarnaast is heel wat passage ivm het brengen en afhalen van kinderen voor de muziek- en tekenacademie. Dit zou evengoed via deze locatie kunnen verlopen waarbij men via het baantje langs de Sint-Pauluszaal snel en veilig de academie kan bereiken. Ook bewoners van de Processiestraat die geen parkeerplaats meer vinden zouden op deze manier geholpen kunnen worden.

Vervolgens ontstaat nog een restgebied (groene driehoek) die een groene invulling kan krijgen en zorgt voor een bijkomende vergroening.



### 3.4.3 *Schoolstraat tussen Processiestraat en Singel*

Dit gedeelte wordt, net zoals Schuttershof, dan een doodlopend gedeelte voor auto's. Hier zou het autoverkeer in twee richtingen verlopen: in- en uitrijden zou via de kruising Schoolstraat-Processiestraat verlopen.

Deze zone zou kunnen aangeduide worden als woonerf. De parkeervakken zijn reeds aangelegd waar er mag geparkeerd worden. In die situatie zal vooreerst het autoverkeer aanzienlijk dalen want enkel wie er woont zal er nog gebruik van maken. Bezoekers van een activiteit in het Schoolhuis zullen sneller af zijn door zich te parkeren aan het HTH in de Kloosterstraat en via het baantje naast de bank zich naar het Schoolhuis te begeven.

Inrijden is één zaak, maar hoe verloopt het uitrijden dan? Waar moet er gekeerd worden? Uiteraard een terechte vraag, maar in feite ontstaat er niets anders dan eenzelfde situatie zoals nu al in Schuttershof bestaat... en daar stelt niemand zich vragen bij. Voor wie een garage of oprit heeft, zal

dat in de praktijk het keerpunt zijn om met de wagen het gebied terug te verlaten. Voor anderen zal het keren waarschijnlijk gebeuren op het kruispunt van Schoolstraat en Schuttershof. Ook in de huidige situatie gebeurt dat al. De vuilniswagens die Schuttershof bedienen rijden een stuk de Schoolstraat in en dan achterwaarts Schuttershof op. In de nieuwe situatie rijdt men dan bij het verlaten van Schuttershof terug richting Processiestraat in plaats van richting Singel.

De Schoolstraat is lange tijd een tweerichtingsstraat geweest, met de heraanleg werd de rijweg inderdaad versmald zodat er geen twee rijvakken meer voorzien zijn. Echter is het nog wel degelijk mogelijk om met twee wagens te kruisen. Dit toont het huidige spookrijden aan en er zijn voldoende plaatsen waar kan uitgeweken worden op de stoep om elkaar te laten passeren (al zal er in een woonerf geen sprake meer zijn van een stoep). Vandaar net het voorstel om er een woonerf van te maken zodat dit mogelijk wordt en de snelheid sowieso zakt naar 20 km/u. En ook niet uit het oog verliezen dat er veel minder passage zal zijn. Er is ook goed zicht in de straat zodat je makkelijk een aankomende auto kan zien en bijvoorbeeld zelf even kan wachten om die te laten passeren. Gelet ook op de korte afstand en het mindere verkeer lijkt ons het aantal keren dat er werkelijk kruisend verkeer zal zijn dan ook eerder beperkt zal blijven.

In de toekomst zou eventueel op het kruispunt Schoolstraat-Schuttershof een keerpunt kunnen voorzien worden. In het verleden is dit lange tijd trouwens één grote asfaltvlakte geweest, waar keren heel makkelijk was.

### 3.5 Alternatieven

Vooraf de verandering in het deel Schoolstraat tussen Processiestraat en Singel zal als meer ingrijpend worden aangevoeld. Zoals aangehaald: mensen focussen zich op wat ze kennen en wat ze gaan verliezen, eerder dan te kijken naar wat ze eventueel kunnen winnen. Echter ook daar zijn op zich niet veel ingrepen nodig om de situatie fundamenteel te wijzigen.

In een minder ingrijpende variant blijft de verkeersafwikkeling naar de Schoolstraat mogelijk. Op het einde van de Processiestraat zou dat betekenen dat je naar links zal kunnen blijven rijden (zoals nu het geval is) en dan via Singel de Kloosterstraat bereikt. Op de Singel zouden we dan opteren om slechts de rijrichting open te laten richting Kloosterstraat, de langsparkeerplaatsten kunnen dan behouden blijven en de haakse parkeerplaatsen worden dan best elders voorzien (zie hoger).

Om een onnodig aanzuigend effect van verkeer richting centrum te vermijden, is het noodzakelijk om op het einde van de Processiestraat ook de beweging naar rechts mogelijk te maken. Indien op het einde van de Processiestraat ook de beweging naar rechts mogelijk zou zijn, dan zou de gemeente er eventueel ook nog altijd voor kunnen opteren om het gedeelte van de Schoolstraat tussen rondpunt en (klein) Heiveld ongewijzigd te laten. Er ontstaat dan een situatie waarbij zowel de Processiestraat als het laatste deel van de Schoolstraat worden afgewikkeld via (klein) Heiveld, in de aangepaste versie. In dit geval wordt het eenrichtingsverkeer tussen (klein) Heiveld en de Processiestraat als het ware onderbroken en ook dat zal er voor zorgen dat er geen onnodig verkeer naar het centrum wordt gezogen, zeker niet via het laatste smalle stuk van de Schoolstraat. Ook die oplossing kan al een belangrijke meerwaarde opleveren in vergelijking met de huidige situatie waarbij de Schoolstraat als een soort invalsweg functioneert terwijl die daar niet voor is uitgerust. In die laatste oplossing blijft dan wel de weinig overzichtelijke beweging van de Karenveldstraat naar de Schoolstraat bestaan.

#### 4. CONCLUSIE

De Fietsersbond Opwijk is blij dat het knelpunt van de Singel en het Kerkplein wordt aangepakt maar heeft de indruk dat onvoldoende wordt nagedacht over het grotere geheel of eventuele toekomstige stappen of de gevolgen of effecten voor de toekomst. De Fietsersbond Opwijk heeft in deze voorlopige nota, gelet op de beperkte tijd, reeds zo concreet mogelijk een aantal bijkomende zaken proberen te schetsen om mee in rekening te nemen.

De Fietsersbond Opwijk pleit ervoor om de volledige Kerkstraat mee op te nemen in het voorliggende project om zo tot een centrum te komen dat echt het verschil maakt door een grote, aantrekkelijke coherente openbare ruimte te creëren. De Fietsersbond Opwijk vraagt dus om iets ruimer te kijken, wat ook meer mogelijkheden inzake groen zou bieden.

Tevens vraagt de Fietsersbond Opwijk om goed na te denken over het feit of het wel zo evident is om het verkeer van de Schoolstraat blijvend te laten afwikkelen via de Singel. Dit levert een aanzienlijke beperking van de ontwerpmogelijkheden voor de Singel op en maakt het sowieso moeilijk om voor de Singel een echt topontwerp te maken met een grote meerwaarde. In de huidige situatie vormt de Schoolstraat een invalsweg recht naar het centrum, terwijl zeker het deel van de Schoolstraat tussen Processiestraat en Singel daarop niet voorzien is. Bovendien bestaan er perfecte alternatieven om het centrum te bereiken. Overweeg minstens om het verkeer op het einde van de Processiestraat ook naar rechts mogelijk te maken zodat (1) het bezoekende verkeer van de Processiestraat niet gedwongen naar het centrum wordt gestuurd (en daar niet bijdraagt aan de attractiviteit van het centrum) en (2) de Schoolstraat als het ware wordt onderbroken voor doorgaand verkeer en zo ook onnodig verkeer naar het centrum wordt vermeden. Maak tevens werk van de relatief kleine aanpassing aan het Heiveld zodat een (veel) veiliger verkeersafwikkeling mogelijk wordt.

# Uitwerking parkeerbeleidsplan

Adviesaanvraag

November 2020



Advies parkeerbeleidsplan voor het centrum van de gemeente  
opgemaakt door adviesbureau Tridée en verder uitgewerkt door werkgroep

Uitbreiding blauwe zone (parkeerschijf verplicht)

Centrum opgesplitst in 2 grote delen:

- Opwijk-centrum
- Ruime stationsomgeving

### Doelstellingen

- Leesbare parkeerstructuur vergroten;
- De bereikbaarheid voor de bezoekers van het centrum te vergroten;
- Ruimte winnen voor kwalitatieve en verkeersveilige aanleg publieke ruimte;
- Verhogen kwaliteit fiets- en voetgangersinfrastructuur;
- Langparkeerders weren in de centrumstraten om plaats te geven aan kortparkeerders;
- Parkeerdruk door pendelaars in de stationswijk vermijden;



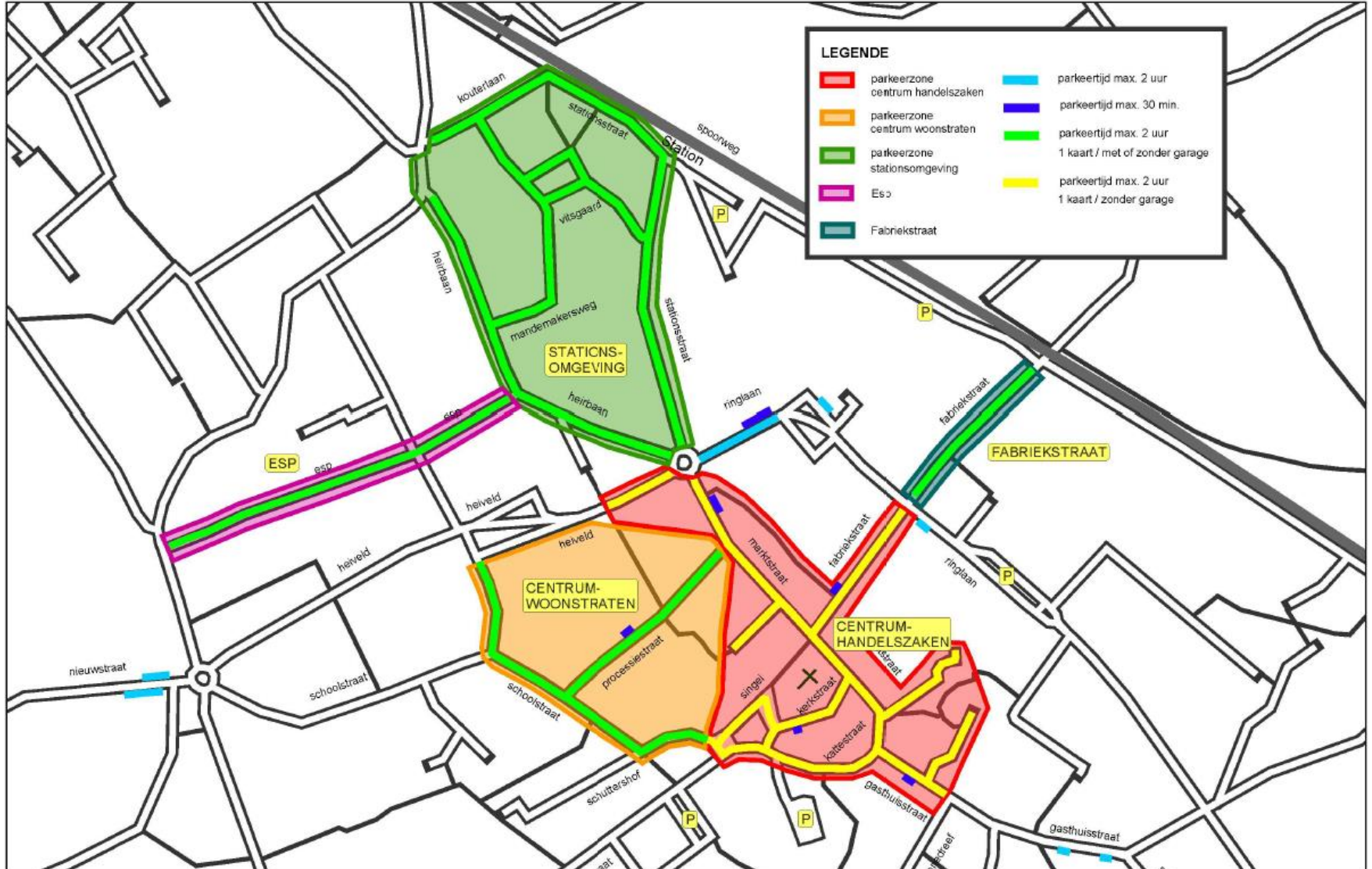
- “langparkeerders” zijn o.a.:
  - bewoners
  - werknemers
- “kortparkeerders” zijn o.a.:
  - klanten handelszaken
  - klanten horeca
  - klanten diensten (GAC I)
  - bezoekers bewoners

### Wetgeving ivm blauwe zone

- Parkeerschijf verplicht op werkdagen;
- Max. 2 uur parkeren vanaf 9u tot 18u;
- Afwijkingen kunnen mits onderbord;  
vb: ook op zondag / max. 30min / vanaf 8u / enz....
- Buiten deze uren is er geen beperking in tijd wat parkeren betreft;
- Bewoners kunnen toelating krijgen tot permanent parkeren mits bewonerskaarten;

# Voorstel uitwerking blauwe zone met bewonerskaarten

oktober 2020



## Zone Opwijk-centrum

- Voorstel adviesbureau Tridée : beperkte uitbreiding blauwe zone
- Voorstel werkgroep : veel ruimere zone uitbreiding blauwe zone
  - gelet op bestaande blauwe zone
  - gelet op risico op verschuiving van langdurig parkeren naar aanpalende straten
- Centrum wordt opgesplitst naar behoefte:
  - Centrum-handelszaken  
voldoende parkeerplaatsen voorzien voor klanten
  - Centrum-woonstraten  
opgenomen in blauwe zone om verplaatsing van parkeerdruk te vermijden

## Afbakening blauwe zone centrum

### centrum-handelszaken:

Heiveld (vanaf verbinding Sint-Pauluszaal tot rond punt Kasteeltje) – Marktstraat – Dorpssteeg – Fabrikstraat (tot Ringlaan) – Temmershof – Kadeestraat – deel Gasthuisstraat (tot Oude Pastoriedreef) – Kattestraat– Kerkstraat – Singel.

### centrum-woonstraten:

Schoolstraat (tot Heiveld) – zijstraat Heiveld (tussen Schoolstraat en zijstraat Moza-ik) – Processiestraat.



### Centrum - handelszaken

Belangrijk om voldoende parkeerplaatsen vrij te houden voor de klanten;

Voorstel bewonerskaarten:

- 1 kaart per wooneenheid zonder garage voor wie in het bezit is van een wagen
- bewonerskaart geldt voor de volledige zone, niet per straat

Het parkeren van een 2e wagen blijft steeds toegelaten mits de beperking van 2u in acht te nemen of een permanente parkeerplaats te gebruiken op wandelafstand. Er is parkeermogelijkheid op de Borchtsite, Hof ten Hemelrijk of Ringlaan thv GAC II.

### Centrum - woonstraten

Vermijden dat parkeerdruk zich verplaatst;

Voorstel bewonerskaarten:

- 1 kaart per wooneenheid (ongeacht woning met of zonder garage) voor wie in het bezit is van een wagen
- bewonerskaart geldt voor de volledige zone, niet per straat

Het parkeren van een 2e wagen blijft steeds toegelaten mits de beperking van 2u in acht te nemen of een permanente parkeerplaats te gebruiken op wandelafstand. Er is parkeermogelijkheid op de Borchtsite, Hof ten Hemelrijk of ruime omgeving.

### Zone ruime stationsomgeving

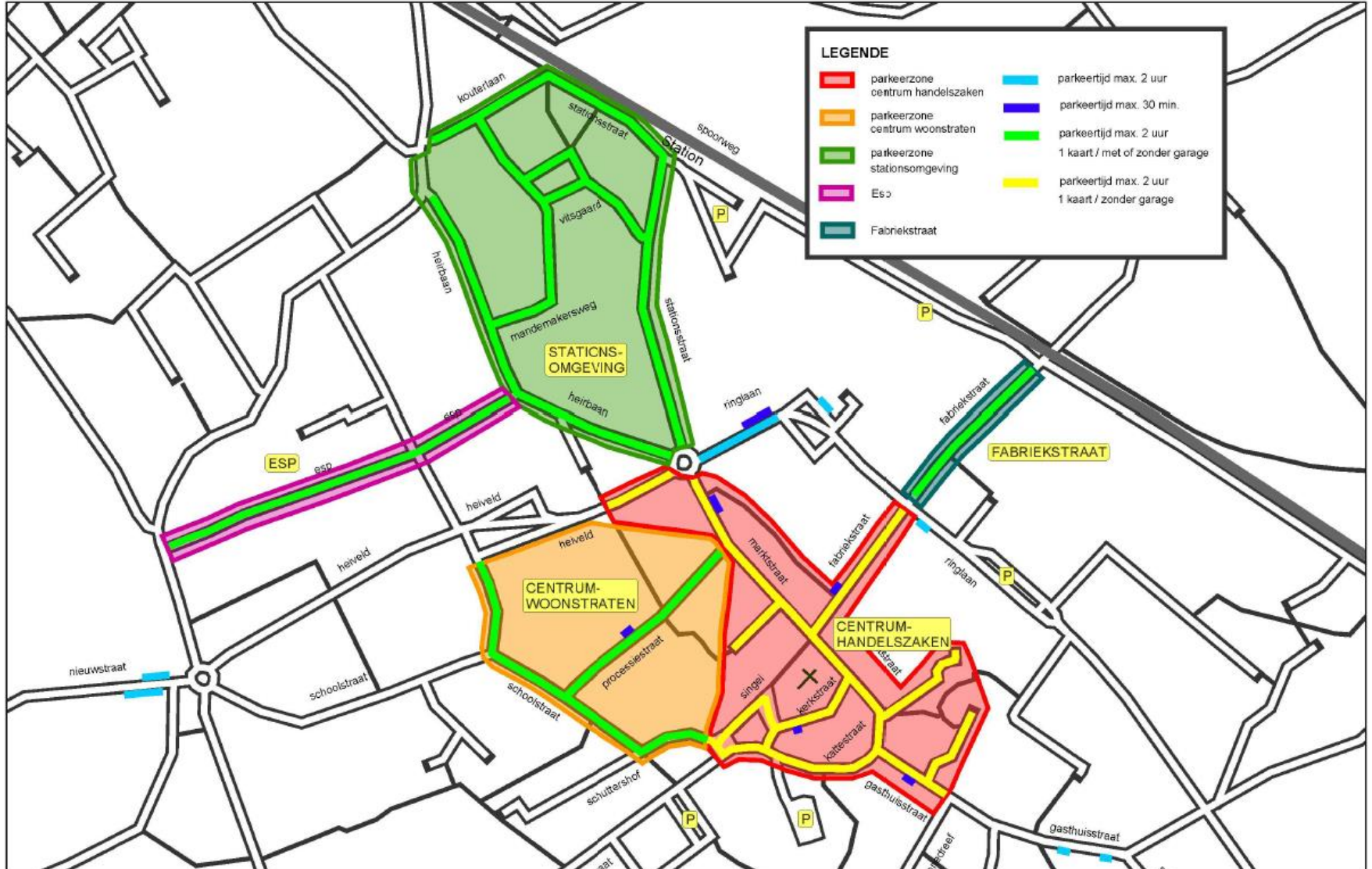
- Voorstel adviesbureau Tridée : geen uitbreiding blauwe zone, pendelaars vormen niet echt een probleem
- Voorstel werkgroep : ruime uitbreiding blauwe zone
  - gelet op grote parkeerdruk in Heirbaan door blauwe zone Stationsstraat
  - gelet op risico op verschuiving van langdurig parkeren naar aanpalende straten





# Voorstel uitwerking blauwe zone met bewonerskaarten

oktober 2020



### Zone ruime stationsomgeving

Voorstel bewonerskaarten:

- 1 kaart per wooneenheid (ongeacht woning met of zonder garage)
- bewonerskaart geldt voor de volledige zone, niet per straat

Voor het parkeren van een 2e wagen blijft parkeren steeds toegelaten mits de beperking van 2u in acht te nemen of een permanente parkeerplaats te gebruiken op wandelafstand. Er is parkeermogelijkheid op de pendelparking of het pleintje in de Vitsgaard.

Belangrijk: aantal bewonerskaarten vermindert

Nu: 2e kaart voor 2<sup>e</sup> wagen voor woning zonder garage

### Esp

De uitbreiding van de blauwe zone in Heirbaan (stationsomgeving) en gedeelte Heiveld (centrum) kan gevolgen hebben voor de Esp waar de parkeerdruk nu al te groot is.

Vermijden dat parkeerdruk verhoogt door invoering blauwe zone in aanpalende straten.

Voorstel bewonerskaarten:

- 1 kaart per wooneenheid (ongeacht woning met of zonder garage) voor wie in het bezit is van een wagen
- bewonerskaart geldt enkel voor de straat

### Fabriekstraat tussen Ringlaan en spooroverweg

In Fabriekstraat tussen Ringlaan en spooroverweg geldt nu al blauwe zone met bewonerskaarten. Deze regeling blijft behouden mits aanpassing van de toekenning van de bewonerskaarten.

Voorstel toekenning bewonerskaarten conform de andere zones:

- 1 kaart per wooneenheid (ongeacht woning met of zonder garage) voor wie in het bezit is van een wagen
- bewonerskaart geldt enkel voor de straat

# Beperkte blauwe zone binnen de zone-centrum

Blijven behouden binnen de zone-centrum:

Beperkte parkeertijd van max. 30min:

- Marktstraat: thv schoenmaker
- Fabriekstraat: thv fotograaf
- Gasthuisstraat: thv traiteur
- Kerkstraat: thv rijopleiding
- Processiestraat: thv onthaalouder

# Beperkte blauwe zone buiten de zone-centrum

Blijven behouden buiten de zone-centrum:

- Ringlaan: thv bookshop - max 30min
  - kant kasteeltje - max 2u
  - thv frituur - max 2u
  - tegenover kledingzaak - max 2u
- Gasthuisstraat: thv kapperszaak - max 2u
  - thv café - max 2u
- Nieuwstraat: thv café - max 2u
  - thv dierenarts - max 2u

### Realisatie nieuw voorstel

Realisatie nieuw voorstel voor centrum en stationsomgeving wordt ingevoerd met evaluatieperiode.

Bij de realisatie van nieuw voorstel:

- intrekken huidige bewonerskaarten
- iedereen krijgt nieuwe kaart conform het nieuwe voorstel
- nieuwe kaarten worden beperkt in tijd, zolang de testfase loopt

Uit te evaluatieperiode zal blijken of aanpassingen aan de omvang van de zone of aan de toekenning van de bewonerskaarten wenselijk of nodig zijn.

Handhaving zal gebeuren dmv gemeenschapswachten / vaststellers, aan te stellen begin 2021.



Nog vragen ?

meer info: [mia.vanderstraeten@opwijk.be](mailto:mia.vanderstraeten@opwijk.be)

Tel: 052 36 51 36



## Advies Verkeersadviesraad

**Datum: donderdag 10 december 2020**

**Titel: Parkeerbeleidsplan blauwe zones**

**Minimum de helft van de stemgerechtigde leden waren aanwezig: Ja**

**Er werd voldaan aan de 2/3<sup>e</sup> man-vrouwverhouding: Ja**

### Welke stappen werden ondernomen?

Op 24 november 2020 ontving de Verkeersadviesraad een e-mail van de contactpersoon van de gemeente met de vraag om voor 20 december 2020 een advies uit te brengen over de uitwerking van het parkeerbeleidsplan, waarbij de blauwe zone in het centrum van de gemeente uitgebreid wordt. Op 25 november 2020 ontvingen de leden van de Verkeersadviesraad de voorbereidende documenten. Op de vergadering van 10 december 2020 werd het voorstel besproken en een advies uitgebracht.

### Inleiding / situering

Na de infoavonden eind 2019 maakte het adviesbureau Tridée een advies op waarin de uitbreiding van de blauwe zone zeer beperkt was. Er werd intern bij de gemeente een werkgroep samengesteld (politiek en administratie) die nu finaal een veel uitgebreidere blauwe zone voorstelt.

Niet alleen de blauwe zone zal wijzigen, in het voorstel staat ook dat het bestaande reglement voor bewonerskaarten zal wijzigingen (bijvoorbeeld beperken van aantal bewonerskaarten in de Stationsstraat en meer inwoners die onder het systeem zullen vallen).

Bewonerskaarten zijn op aanvraag. Bij de aanvraag moet ook het inschrijvingsbewijs van de wagen gevoegd worden (of contract ingeval van leasingwagen). Het kenteken van de wagen wordt op de kaart vermeld. Wie geen wagen heeft, kan dus ook geen parkeerkaart aanvragen. Enkel ook voor bewoners, niet voor bedrijven.

## Advies

De Verkeersadviesraad kan een gunstig advies geven op het voorstel van blauwe zone.

De Verkeersadviesraad wenst echter te wijzen op een aantal belangrijke aandachtspunten:

- **Handhaving** – Het systeem staat of valt met een voldoende efficiënte controle. Na de introductie van het systeem, dient de gemeente op een gegeven moment over te gaan tot controle en handhaving. Hiervoor kunnen de gemeenschapswachten worden ingezet.
- **Beperk de kaart tot personenwagens**, dus geen vrachtwagens of grote bestelwagens omdat die meteen ook meer parkeerplaats innemen, en voorzie in een **jaarlijkse retributie**. Dit vermijdt aanvragen uit voorzichtigheid en voorkomt mogelijks ook oneigenlijke aanvragen of misbruik. Bovendien geeft het een incentive om eerst de eigen garage/oprit te gebruiken. Tot slot wordt zo ook het signaal gegeven dat de private inname van de openbare ruimte door het parkeren een kostbaar goed is, waarin de gemeente geïnvesteerd heeft. Een minimumkost aanrekenen in de vorm van een jaarlijkse retributie lijkt dan ook niet onredelijk. Dit is ook eerlijker tegenover mensen die (ondertussen) wel inspanningen hebben geleverd om zelf een oplossing voor hun parkbeerprobleem te zoeken buiten het openbaar domein. Indien de kaart gratis is, dan zullen er sowieso altijd meer kaarten circuleren dan wanneer deze (minimum) betalend is.
- **Parkeerdruk zone station** – De parkeerdruk in deze zone zou waarschijnlijk aanzienlijk kunnen dalen indien rekening wordt gehouden met een aantal punten:
  - Veilig de fiets kunnen parkeren aan het station
    - Er zijn problemen met de verlichting van de huidige fietsenstalling. Vaak werkt die niet en het is daar dan pikdonker
    - Vandalisme aan en diefstallen van fietsen => er hangen wel camera's maar het is onduidelijk of deze beelden vanuit Brussel, zo nodig, vlot ter beschikking worden gesteld door de NMBS-Security. Een beveiligde fietsstalling/fietslockers zouden een oplossing kunnen bieden, zeker voor duurdere (elektrische) fietsen. Met een elektrische fiets is het ook makkelijker om vanop een grotere afstand naar het station te fietsen.
  - ⇒ De zekerheid hebben om veilig de fiets te kunnen achterlaten zal misschien meer mensen aanzetten om de fiets te nemen naar het station
  - Aanbieden van alternatieven, zoals bijvoorbeeld deelfietsen en deelwagens aan het station, station uitbouwen tot mobipunt, sensibiliseringsacties om met fiets naar station te komen...
- **Verschuiving van autobezit naar autogebruik** – Ook op andere plaatsen dan het station kan het aangewezen zijn om bepaalde faciliteiten te voorzien voor (particulier) autodelen (vaste standplaats, schrappen van de retributie,..). Een aantal mensen met een weinig gebruikte (tweede) wagen zal dan misschien overwegen om deze van de hand te doen of aan te bieden in een autodeelsysteem. Net zoals het bouwen van meer autowegen of parkeerplaatsen, meer autoverkeer aantrekt, zal autodelen ook pas aanslaan en bijdragen tot het oplossen van parkeerproblemen wanneer er een duidelijk kader en duidelijke faciliteiten zijn.

De Verkeersadviesraad kijkt er naar uit om kennis te nemen van de resultaten van de evaluatie van het systeem, zoals voorzien na 6 maanden.

## Minderheidsstandpunt (indien van toepassing)

Geen

We hopen op een positief onthaal van dit advies en kijken uit naar jullie reactie,

Wilfried De Koster  
Voorzitter

Wim Raeymaekers  
Secretaris

---

## Terugkoppeling college van burgemeester en schepenen

**Datum terugkoppeling zitting college van burgemeester en schepenen:**

Klik of tik om een datum in te voeren.

**Antwoord college:**

Klik of tik om tekst in te voeren.