

Opschrift

Vergadering van 9 april 2024

Nummer: 2024_MV_00228

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Sven Taeldeman: Spijkstraat en omgeving

Raadslid(-leden):

Sven Taeldeman - Vooruit

Bevoegd: Filip Watteeuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Situering

In de 19^e eeuwse Dampoortwijk, m.b. het deel tussen de Antwerpsesteenweg en de sporenbundel en de Louis Clocquetstraat, werden heel wat straten heraangelegd en heringericht (Spitaalpoortstraat en Serafijnstraat, en binnenkort ook de Spijkstraat). De straten worden leefbaarder en ook veiliger. Het is evenwel een zeer dichtbevolkte wijk. Gezinnen hebben in vele gevallen nog een gezinswagen, daar is niets mis mee. Door de heraanleg zijn wel minstens 25% van de parkeerplaatsen verdwenen. Dit zorgt natuurlijk voor een nog veel grotere parkeerdruk dan er al was, en moeten mensen die van hun werk komen s avonds soms 20' rondrijden om die ene gezinswagen alsnog 'kwijt' te geraken. In de beleidsnota Mobiliteit wordt hierover gesteld : *“Voor het parkeren van auto's in deze omgeving kijken we vooral naar het gedeeld gebruik van bestaande parkeerinfrastructuur via de parkeermakelaar. Bij herinrichtingsprojecten wordt ook de parkeermakelaar ingezet om het bestaande parkeerareaal beter in beeld te brengen en actief te promoten. Via een website wordt het aanbod en de vraag naar parkeerplaatsen bij elkaar gebracht.”*

We evolueren als stad gestaag naar minder autobezit. Dat is goed, daartegenover staat immers dat we naar meer gedeeld autogebruik gaan. Maar de situatie is nu, en minstens nog de komende 2 decennia, in dat soort wijken van die aard dat de parkeervraag de capaciteit ruimschoots overstijgt.

Vraag:

Vragen

Parkeren

- Is er bij de recente beslissing tot schrappen van 20% van de parkeerplaatsen in de Spijkstraat, stilgestaan bij het feit dat er al een nijpend tekort aan

parkeercapaciteit is, en dit de nijpende parkeerproblematiek nog nijpender maakt?

- Is er door de parkeermakelaar onderzocht om naar een beter gedeeld gebruik van de bestaande parkeersinfrastructuur te gaan? Creëert “de bestaande parkeerinfrastructuur” überhaupt hiertoe mogelijkheden? Graag duiding bij de parkeerbalans en welke mogelijkheden u of de parkeermakelaar zien om naar een beter gedeeld gebruik te gaan van “de bestaande parkeerinfrastructuur”.

Fietsstraat Spijkstraat

- Er is voor een optimale fietsstraat gegaan, met verlies van 15 parkeerplaatsen aan een zijde. Is een sub-optimale variant ook overwogen, waarbij parkeren aan weerszijden toch kon blijven? Uit de ontvangen informatie nav een schriftelijke vraag valt dat niet af te leiden. Tussen de geparkeerde voertuigen is er immers 4m30, zie foto's in bijlage. Het vademecum laat een uitzondering toe. Zie foto hieronder.



- 1 Per rijrichting moeten fietsers over 2,00 m rijbaan beschikken. Bij uitzondering kan dit beperkt worden tot 1,75 m.

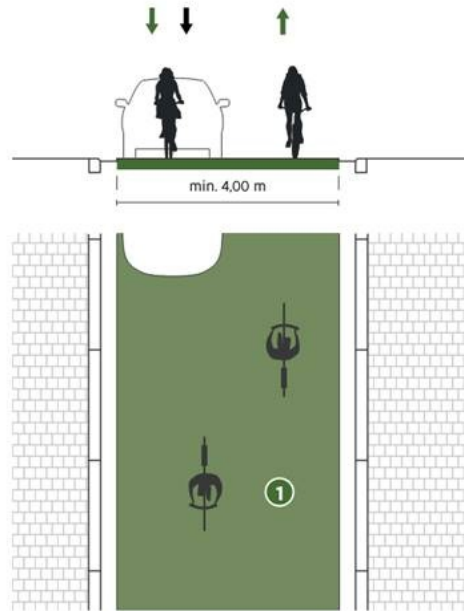


Fig. 3: Fietsstraat in BEV. Parkeerstroken zijn hier niet wenselijk (mogelijke uitzondering: bewonersparkeren)

Communicatie naar de buurt

- Spijkstraat : Er werd op vrijdag 20 oktober '23 gecommuniceerd dat “op maandag 23 oktober de nodige pictogrammen en verkeersborden worden geplaatst”. In maart '23 werd het besluit genomen. Dat is toch een bijzonder krappe, zoniet te late, timing? Bovendien stond in de brief niet dat de parkeerplaatsen in de Spijkstraat zouden verdwijnen. Dit is toch geen correcte informatieverstrekking naar de bewoners?

Antwoord

Sta mij toe om eerst de historiek van dit dossier in herinnering te brengen. Voor een goede fietsontsluiting in de richting van de Hogeweg en de Sint-Bernadettestraat werd initieel een strook langs het spoor naar voor geschoven. Deze strook – ook bekend als de Groene Banaan – bood de garantie op een veilige en ook vrijliggende infrastructuur. Omdat de Groene Banaan ook een belangrijke groenstructuur vormt, werd binnen de schoot van het college op een evenwaardig alternatief doorheen de wijk aangedrongen. Zo'n alternatief betekent ook dat sommige straten, zoals de Spijkstraat, moeten worden heringericht. Laat me duidelijk zijn: bij de heraanleg van elke straat wordt er altijd met verschillende factoren rekening gehouden. De verkeersveiligheid voor actieve weggebruikers, zoals fietsers, is hier een zeer belangrijke factor en staat voorop. Zeker omdat de infrastructuur in de Groene Banaan niet kon doorgaan. Ook de evaluatie van de parkeerproblematiek is zo'n factor, dat in rekening wordt gebracht. In het geval van de Spijkstraat werd er dus een afweging gemaakt tussen enerzijds het relatieve ongemak van een eindje verder parkeren en anderzijds de verkeersonveilige

situatie met openzwaaiende deuren of met parkeerzoekend autoverkeer in een smalle straat.

Bij het ontwerpen van de straat werd het parkeren in de Spijkstraat door het Mobiliteitsbedrijf wel degelijk bekeken. In het najaar van 2022 ontwierp het Mobiliteitsbedrijf op basis hiervan de Spijkstraat als fietsstraat. Dit ontwerp werd op 30 maart 2023 door het college van Burgemeester en Schepenen goedgekeurd. Met het oog op het verkrijgen van subsidies via het Kopenhagenplan werd het ontwerp van de fietsstraat ook voorgelegd aan de projectstuurgroep. De projectstuurgroep, met daarbij ook vertegenwoordigers van het Vlaamse MOW en ook de provincie Oost-Vlaanderen, gaf op 19 april 2023 haar goedkeuring aan dit plan. Ook voor deze projectstuurgroep primeerde de verkeersveiligheid, waarbij een aangepaste parkeerinfrastructuur noodzakelijk was.

In het Vlaamse fietsvademeccum, u hebt er ook naar verwezen, raadt de Vlaamse Overheid aan om een schuwafstand van minstens 0,75 meter ten opzichte van geparkeerde wagens te respecteren. Daarnaast is een rijloper van vier meter wenselijk. Door het aantal autoparkeerplaatsen met 14 te verminderen, kunnen de nodige schuwafstanden voor fietsers worden gerespecteerd. Als het autoparkeren langs beide zijden wordt behouden, dan was er naast de 4,30 meter van de parkeervakken – 2 x 2,15 meter voor de door het Mobiliteitsbedrijf gehanteerde standaardbreedte – nog plaats voor een rode loper van 3,60 meter en een schuwafstand van 0,40 meter. Daarom werd er besloten om over te gaan tot éézijdig parkeren op deze strook.

De herinrichting van de Spijkstraat werd niet enkel op 20 oktober 2023 gecommuniceerd. Al op 20 september 2021 – ruim voor de beslissing van het college van burgemeester en schepenen was er een inloophmoment voor de buurt. Op dit moment werd de zogenaamde Groene Banaan en de parallelle as Spijkstraat – Halvemaanstraat - Visitatiestraat aan de buurt voorgesteld. Hierbij werd ook een ontwerp van de Spijkstraat als fietsstraat en de al bestaande fietsstraat in de Halvemaanstraat – Visitatiestraat voorgesteld. Eén van de maatregelen die toen al in het ontwerp was opgenomen, was het verhogen van de verkeersveiligheid voor de fietsers én het verminderen van een aantal parkeerplaatsen in de Spijkstraat.

De uiteindelijke beslissing om van de Spijkstraat een fietsstraat te maken werd inderdaad via een bewonersbrief op vrijdag 20 oktober 2023 aan de betrokken bewoners gecommuniceerd. Jammer genoeg meldde deze brief niet het gewijzigde parkeerregime. Ook voor mij is deze laattijdigheid en deze vergetelheid niet aanvaardbaar. Ik zal dan ook met het departement en de diensten nagaan op welke manier dergelijke communicatie in de toekomst kan worden verbeterd.
