

<b>N-VA Boechout-Vremde</b>	
<b>Datum</b>	<b>28/01/2018</b>
<b>Gemeenteraad van</b>	<b>29/01/2018</b>
<b>Onderwerp</b>	<b>Mobiliteitsplan Boechout</b>
<b>Door</b>	<b>Christel Naenen</b>

Geachte

Wij hebben dit eerste ontwerp doorgenomen en kunnen alleen zo'n uitgebreid werkdocument maar toejuichen. Helaas worden vaak grote en uitgebreide plannen en documenten opgesteld om ze later stevast zelf met de voeten te treden of naast zich meer te leggen. Als N-VA fractie hebben wij dan ook een aantal bedenkingen.

Reeds in de inleiding lezen we "Boechout kiest resoluut voor duurzame mobiliteitsoplossingen. Een duurzaam mobiliteitsbeleid is geen anti-autobeleid maar een beleid dat vertrekt vanuit het STOP-principe: voorrang voor voetgangers (stappers), fietsers (trappers) en collectief vervoer (openbaar vervoer). Pas daarna komt de auto (privévervoer)".

Het STOP principe : wij zijn helemaal akkoord maar de P van privévervoer en de P van parkeren wordt teveel in een vergetelhoekje geduwd.

In de samenstelling van de Gemeentelijke BegeleidingsCommissie vinden we geen mensen van de mobiliteitsraad terug ? Als adviserend orgaan zouden zij toch ook constructieve adviezen naar de GBC kunnen formuleren ?

## **2. Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen**

*Een mobiliteitsplan vertrekt steeds vanuit 5 hoofddoelstellingen, die geformuleerd zijn in het Mobiliteitsplan Vlaanderen:*

- *Vrijwaren van de bereikbaarheid: Alle functies (woningen, winkels, recreatie, ...) moeten te allen tijde bereikbaar zijn voor iedereen. Deze bereikbaarheid mag wel geen negatieve gevolgen hebben op de omgeving.*
- *Garanderen van de toegankelijkheid; Iedereen moet zich op een adequate manier kunnen verplaatsen van en naar de gewenste locaties.*
- *Verzekeren van de verkeersveiligheid: Voor alle vervoerwijzen moet getracht worden tot een veilige afwikkeling van het verkeer te komen. De voetgangers en fietsers zijn bijzonder kwetsbaar en verdienen daarom de nodige aandacht.*
- *Verbeteren van de verkeersleefbaarheid: Hoewel bereikbaarheid steeds verzekerd moet zijn, mag het verkeer geen al te grote impact hebben op de leefomgeving. Woonstraten zijn in de eerste plaats verblijfsgebied en geen verkeersgebied.*
- *Terugdringen van de schade aan natuur en milieu: Gemotoriseerd verkeer brengt ontegensprekelijk schade toe aan het milieu. Dit moet ingeperkt worden door het gebruik van vervuulende vervoerwijzen af te remmen.*

Met de sterk toegenomen bebouwde zones in onze gemeente is ook het verkeer toegenomen, is de verkeersleefbaarheid er alleen maar op achteruit gegaan. De schade aan natuur en milieu is moeilijk te meten, maar elke meter dat we stilstaan, is er één teveel.

### **3. Besluiten uitwerkingsnota**

#### Nieuwe verbindingsweg

Ook onze N-VA fractie kant zicht tegen de aanleg van een nieuwe verbindingsweg N10bis. Volgens ons is dit een onderdeel van de heraanleg R11bis, dan pas moet en kan de N10 bis er komen.

#### De fietsostrade Lier Antwerpen

Is een provinciale bevoegdheid en zal gerealiseerd worden met dank aan de ploeg van N-VA gedeputeerde Luk Lemmens. Uiteraard kunnen we alleen maar toejuichen dat het, onder impuls van deze N-VA mandatarissen, wel gelukt is op de missing-links weg te werken.

#### Andere

Ik citeer “De Groenstraat, waarvan het zuidelijke gedeelte en de aansluiting met de Vremdesesteeweg reeds gerealiseerd is, dient heraangelegd te worden waarbij de nodige aandacht dient te gaan naar het langzaam verkeer”. In onze latere interpellatie vanavond vestigen wij de aandacht op een niet-consequente beslissing van het gemeentebestuur om in het noordelijke deel van de Groenstraat geen fietspad te voorzien wegens een gebrek aan financiële middelen.

We lezen verder de visie betreft plattelandsleven : “Afhankelijk van de beschikbare ruimte wordt de uitwijking aan één of aan twee zijden voorzien door een plaatselijke verbreding van de betonstrook. Waar nodig en op strategische punten kunnen uitwijkzones aangelegd worden op een kasseiverharding. Bij de verbreding van de rijweg wordt er gebruik gemaakt van grasdallen”. Zo zal ook de Groenstraat worden uitgevoerd, echter de Groenstraat maakt deel uit van een fietsroutenetwerk en vraagt extra voorzieningen voor het langzaam verkeer. Of is ook hier de fietser de verkeersremmende factor ?

Nog betreft het langzaam verkeer hebben wij onze twijfels bij de idee om de Grotehoeveweg als verbinding tussen Broechemsesteeweg en Hondstraat mee op te nemen in het fietsnetwerk als lokale fietsroute. Dit kan volgens ons alleen maar en pas na de aanleg van een volwaardig fietspad op de Broechemsesteeweg tussen Sint Bernardsstraat en Ranstsesteeweg. Momenteel is er enkel sprake van een fietssuggestiestrook die ons inziens onveilig is en zoals iedereen weet geen enkele juridische achterbouw naar de fietser toe heeft.

### **4. Duurzaam beleidsscenario**

“Doorgaand verkeer wordt geweerd uit de kernen en de snelheidsregimes worden in functie van de omgeving ingesteld en zijn dus afhankelijk van de categorisering.”

3 N-VA bedenkingen

1. Het weren van doorgaand verkeer uit de kernen komt de lokale horeca en winkels niet ten goede, integendeel
2. De zone 30 zouden we beter beperken tot schoolomgevingen, belangrijke oversteekplaatsen voor langzaam verkeer enz...
3. Maatregelen zoals het aanleggen van fietsstraten, ook weer om autoverkeer in de dorpskern te luwen, is een verkeerde keuze waarbij de fietser wordt gebruikt als

verkeersremmende factor.

Ik lees: "Inzake parkeren wordt er een standstill principe gevolgd, waarbij het behoud van het aantal parkeerplaatsen wordt vooropgesteld." We moeten echter vaststellen dat dit bij geen enkel project zo blijkt te zijn. Dode letter, na dode letter, na dode letter!!

### **7. Het beleidsscenario**

Op pagina 32 lezen we hoe de gemeente Boechout al heel wat open ruimte, zoals in het Bessemegebied en het park Bisenweijke, heeft gevrijwaard van woningbouw. Moet in diezelfde zin niet worden vermeld hoe het Zuiderdal, met 300 woonwoningen, het leven zag, net door die ruil met het Bessemegebied? Kort geheugen of halve waarheden?

In het onderdeel betreft het fietsroutenetwerk lezen we dat een fietspad niet altijd hoeft, in een rustige wijk kan gemengd verkeer volgens ons inderdaad voldoende veilig zijn. Maar wij vinden dat er nog meer aandacht moet gaan naar de aanleg van volwaardige fietspaden, bv de aanleg van een fietspad op de Wommelgemsesteenweg en Broechemsesteenweg zou van prioritair belang moeten zijn, in het huidige mobiliteitsplan echter "middel" prioriteit, dus nog 4 tot 10 jaar wachten.

Momenteel zijn fietsstraten voorzien in de Dr Theo Tuttsstraat, Jan Frans Willemstraat en Molenlei. Dit fietsstraten netwerk wordt uitgebreid tot in de van Colenstraat, Lange Kroonstraat en Heuvelstraat? Wij kunnen ons als N-VA fractie hier niet in vinden omdat wederom de fietser wordt gebruikt als verkeersremmer. Fietstraten horen gewoon niet thuis in de dorpskern, alwaar de fietser wordt gebruikt als rem.

We lezen ook dat "Sterke fietsrelaties in de nabijheid van scholen worden ingericht als een fietsstraat om de fietser extra in beeld te plaatsen". Mogen we dan ook de Mussenhoevelaan en de dorpskern van Vremde binnenkort rekenen tot het netwerk der fietsstraten? Wij hopen van niet.

Veiligheid – oversteekplaatsen: "Speciale aandacht gaat hierbij naar het verbeteren van de oversteekbaarheid van de N10 en de Hovesesteenweg". Dit zou uitgebreid moeten worden naar oversteekplaatsen op de Vremdesesteenweg (ter hoogte van de Gillegomwijk), Broechemsesteenweg (ter hoogte van Don Bosco en Sint Bernardsstraat), Weverstraat (ter hoogte van Witte Wijk en Boechoutveldweg)

Betreft de herinrichting der wegen onder punt 7.2.2.4 lezen we "Bij de inrichting van de wegen dient de nodige aandacht te gaan naar de noden van de fietsers". Deze stelling is blijkbaar niet van toepassing bij bv de heraanleg van de Groenstraat en Toefelhoek? De nood van de fietser en voetganger zou daar een volwaardig fietspad moeten zijn! Zowel 1<sup>ste</sup> als 2<sup>de</sup> stuk van de Groenstraat maken deel uit van een lokaal functioneel fietsroutenetwerk en vraagt dan ook bijkomende maatregelen.

De snelheidsregimes werden in gans Boechout vastgesteld op 30, 50 en 70 km/uur. Wederom zouden we de zone 30 beter beperken tot schoolomgevingen en belangrijke oversteekplaatsen voor langzaam verkeer. Een hele dorpskern zone 30 wordt niet meer serieus genomen en loopt dan ook het originele doel – zijnde verhoogde veiligheid voor het langzaam verkeer - voorbij.

De Vremdesesteenweg en Lispersteenweg, nl de 2 verbindingswegen van oost naar west, hebben een snelheidsregime van resp 50 en 70 km/h. Echter deze 2 toegangswegen zijn sinds een paar jaar voorrangswegen waarbij men overal van een absolute voorrang geniet. Studies hebben aangetoond dat een automobilist gemiddeld 22 % harder rijdt op een voorrangsweg. Misschien een werkpunt voor het gemeentebestuur om dit te herbekijken ?

Het Parkeer & Wandel principe getuigt van een zeer sterk voorkeur voor voetgangers en fietsers, waarbij de automobilist zowel naar mobiliteit toe als naar parkeergelegenheid op de tweede plaats komt. Voor N-VA is de automobilist geen tweederangsburger!

Een eerste proefproject was de dorpskern van Vremde. Een en niet-parkeerzone wordt aangewend als parkeerzone en wordt gedoogd door het bestuur. De N-VA fractie heeft altijd geopperd dat er voldoende parkeerplaatsen moeten worden voorzien, ook in de dorpskern zelf, dicht bij winkels en horeca.

### **Besluit**

Dit mobiliteitsplan is een goede werktuool om de mobiliteit en verkeersveiligheid in onze gemeente te monitoren, af te toetsen en te sleutelen waar nodig. Wij vinden als N-VA fractie echter dat er niet altijd consequent wordt gehandeld en dat er nog veel werk is. Wij gaan ons daarom onthouden bij de stemming.

Met vriendelijke groeten

Christel Naenen  
Gemeenteraadslid  
N-VA Boechout-Vremde