



# Verslag

## Overlegmoment Paardenmarkt

Gate15

14 september 2017

### Aanwezigen

- **District:** Paul Cordy (districtsvoorzitter), Falk Bandelow (consulent openbaar domein), Andries Gouweloose (team participatie)
- **Stadsontwikkeling:** Jan Peeters (projectleider).

### Introductie door districtsvoorzitter Paul Cordy

De werken zijn niet verlopen zoals gepland. Er zijn aanzienlijke vertragingen opgelopen vooraleer de werken van start zijn gegaan. Er zijn ook tekortkomingen aan de uitvoering. Vooral de situatie aan het kruispunt met de Rodestraat en Rijnpoortvest is niet goed te keuren. Momenteel kunnen de overige geplande werken niet uitgevoerd worden. De procedure van het ingediende bouwberoep en het openbaar onderzoek dient eerst te worden afgerond. Tot nu toe werden de asfaltvernieuwing en de wegversmalling uitgevoerd. De groenstroken en de kunstinstallaties werden nog niet aangelegd.

De aanleiding van de tijdelijke beperkte herinrichting was voornamelijk de verkeersveiligheid. De snelheid op de Paardenmarkt moest naar beneden. Naar 30 km/u in praktijk. Door de werken aan de Leien en de Londenbrug is de verkeersintensiteit aanzienlijk toegenomen. Het was de intentie om de herinrichting voor de start van de werken aan de Noorderleien te hebben afgerond. Deze timing werd niet gehaald.

De bedoeling van dit overlegmoment is om de tekortkomingen van de huidige tijdelijke herinrichting op te lijsten, en vooral: de voorstellen van de buurtbewoners te beluisteren. Die voorstellen en suggesties worden dan door de stadsdiensten aan technische en wettelijke vereisten getoetst. Op korte termijn (2 à 3 weken) worden de onderzochte voorstellen teruggekoppeld naar de buurtbewoners.

Het gaat wel over voorstellen die de tijdelijke herinrichting kunnen verbeteren. Alle voorstellen voor een definitieve heraanleg worden mee opgenomen, maar kunnen nog niet uitgevoerd worden. Een definitieve heraanleg vergt 2 à 3 jaar voorbereiding. En ook budget. Een totale heraanleg kost ongeveer het tienvoud van de huidige ingreep. Het proces voor de definitieve heraanleg wordt wel opgestart, maar kan pas in de volgende legislatuur uitgevoerd worden. Hierbij zullen ook de riolering en de nutsleidingen vernieuwd worden. Voor deze definitieve heraanleg zal een participatietraject worden opgesteld. De huidige tijdelijke invulling is geen voorafname aan het uiteindelijke ontwerp van de heraanleg. De gefaseerde uitvoering van een volledige heraanleg kan een jaar in beslag nemen.

# Presentatie door de projectleider

zie bijlage

## Opmerkingen en voorstellen van de buurtbewoners

- De verkeersintensiteit lag ook al voor de werken aan de Leien zeer hoog, de straat is zeker niet te bestempelen als woonstraat
- Het regime van zone 30 wordt niet in vraag gesteld, maar wel de ingrepen die zijn uitgevoerd. Er wordt nog steeds te snel gereden, zeker in het stuk aan de Leien, het is niet veiliger geworden en het is een onduidelijke verkeerssituatie.

**Antwoord:** De inrichting ter hoogte van de Leien kon helaas nog niet worden uitgevoerd. Dit heeft te maken met de werfsituatie van de Leien die hier nog te vaak zal moeten wijzigen waardoor deze ingrepen nog niet vast kunnen worden aangebracht. Hier was in het ontwerp een middeneiland voorzien met een veilige opstelruimte voor overstekende fietsers en voetgangers, en om dwarsende voertuigen op het kruispunt te vermijden (aangewezen na de afbouw van de verkeerslichten op dit kruispunt). Daarnaast werd in dit ontwerp het wegprofiel zo vorm gegeven dat er een logische geleiding is naar de nieuwe toestand. Dit is niet uitgevoerd, wat de situatie hier inderdaad niet duidelijk en veilig genoeg maakt. Dit was net de bedoeling van deze inrichting. De afspraak is dat de aannemer van Noorderlijn deze situatie op korte termijn moet verbeteren. Hij zal met tijdelijke maatregelen deze inrichting aanpassen. In functie van de fasering van de werken Noorderlijn blijft dit dan flexibel genoeg om de situatie tijdens zijn werken nog aan te passen.

- Door de wandelzone en de paaltjes is de afstand voor een verhuislift zeer groot geworden, op sommige plekken ongeveer 14m.

**Antwoord:** *tijdens een verhuis kunnen de paaltjes steeds verwijderd worden. Via [deze webpagina](#) kan u informatie inwinnen en een aanvraag indienen. U kan ook rechtstreeks contact opnemen via [tijdelijke.verkeerssignalisatie@stad.antwerpen.be](mailto:tijdelijke.verkeerssignalisatie@stad.antwerpen.be).*

- De buurt zit helemaal niet te wachten op een paardenmolen.

**Antwoord:** *Het is nooit de intentie geweest om een vaste paardenmolen te plaatsen op de Paardenmarkt. Dit was enkel een visualisatie van een mogelijk kleinschalig evenement op de wandelzone. Het gaat hier over een voorbeeld. Dat een paardenmolen geen vaste invulling kan zijn, werd ook reeds op de eerdere info- en participatiemomenten medegedeeld.*

- Waarom werd er geen fietspad voorzien in de tijdelijke invulling?

**Antwoord:** De straat is volgens het mobiliteitsplan van de stad Antwerpen gecategoriseerd als woonstraat in een zone 30. Dit plan bepaalt ook dat voor dit type straat het auto- en fietsverkeer in principe gemengd wordt. Daarnaast is er ook een '[draaiboek openbaar domein](#)' voor de stad Antwerpen dat ontwerprichtlijnen bevat voor de inrichting. Zo is hier bijvoorbeeld opgenomen dat in een zone 30 waar busverkeer moet kunnen kruisen (zoals op Paardenmarkt van toepassing is) de rijwegbreedte

gedimensioneerd wordt op 6,50 m. We moeten echter erkennen dat de Paardenmarkt als 'woonstraat' zeer veel verkeer te verwerken krijgt. Voor de heraanleg kunnen we meegeven dat we de piste met fietspaden zeker wel mee in overweging nemen. Hoewel het dus eerder een uitzondering is binnen een zone 30, kan het toch zijn dat er gemotiveerde redenen zijn om te opteren voor een aparte fietsinfrastructuur. Er zijn ook reeds andere voorbeelden waar we binnen een zone 30 wél kiezen voor fietspaden. Zo is er het fietspad in de Kasteelpleinstraat en wordt er een ontwerp voorbereid voor een heraanleg van de lus Lange Nieuwstraat – Kipdorp met een gescheiden fietspad. Wel is het zo dat de keuze voor een fietspad ook andere consequenties kan hebben op het ruimtegebruik en er keuzes moeten gemaakt worden..

- Wat staat er te gebeuren met de bomen?

**Antwoord:** in de herinrichting blijven alle bomen behouden, er worden er ook extra solitaire heesters voorzien in de plantvakken. Bij de heraanleg is het behoud van bomen afhankelijk van de keuze die zal gemaakt worden over de indeling van de straat, de toestand van de bomen en de groeimogelijkheden.

- De parkeermogelijkheden zijn verminderd!

**Antwoord:** de parkeerbalans, die de situatie voor en na de herinrichting vergelijkt, is **-3**. Initieel was de parkeerbalans quasi neutraal (de bestaande plaatsen werden +/- op dezelfde plaats terug voorzien), maar vooral omdat in het midden van de straat een bijkomende voetgangersoversteek werd voorzien, zijn er enkele plaatsen verloren gegaan. Voor de draaibeweging van de brandweer zijn er ook kleine verschuivingen gebeurd. U kan de vergelijking maken aan de hand van het plan in de presentatie.

- Het laden en lossen is moeilijker geworden, soms zelfs onmogelijk.

**Antwoord:** Voor de **Sint-Antoniuserkerk** werd opnieuw een laad- en loszone voorzien. Deze blijkt oneigenlijk te worden gebruikt als parkeerplek. Daar waar vroeger tijdelijk dubbelparkeren (in strijd met de wegcode) mogelijk was, is dit nu niet meer mogelijk. Zowel vanuit de Kerk (erediensten met ceremoniewagens) als vanuit de voedselbedeling komt de vraag om deze zone te vrijwaren.

Er zijn een aantal mogelijkheden: aanbrengen van 'varkensruggen' om een sluis te creëren, aanduiden van venstertijden, aanbrengen van markeringen op de grond of klappaaltjes.

De grootste uitdaging is de handhaving. Dit vraagt ook meldingen van de buurtbewoners via de [Blauwe Lijn](#).

**Café Crossroads** ligt te ver van deze laad- en loszone en is ingesloten tussen de betonblokken. Zowel voor de leveringen van de brouwer als het uit- en inladen van muzikantenmateriaal levert dit problemen op. Volgens de uitbater lopen de bezoekersaantallen ook aanzienlijk terug sinds bezoekers niet meer voor de deur kunnen parkeren.

- Aan de zuidzijde, ter hoogte van het Knechtjeshuis is er één lange rij nuts en openbare functies voorzien: Velo station, ondergronds sorteerstraatje en de verhoogde bushalte. Hier is geen mogelijkheid tot laden en lossen voor buurtbewoners.

**Antwoord:** Langs de noord-westzijde van de Rodestraat zijn momenteel de dichtstbijzijnde parkeerplaatsen. Vlak voor de bushalte is er wel een plek voor een voertuig om te laden en lossen (parkeerverbod, laden en lossen is wel toegestaan)

- Het Velo station geeft uit op het voetpad, hierdoor rijden sommige Velo gebruikers op het voetpad. Kan hier ook geen andere plek voor worden voorzien, dan kan deze zone als laad- en loszone of parking worden gebruikt. Kan het Velo station niet op de voetgangersboulevard geplaatst worden?

**Antwoord:** het verplaatsen is op zich een dure ingreep. Bij een definitieve heraanleg kunnen we dit zeker in overweging nemen. Mochten we er nu toch al voor opteren betekent het wellicht dat het opnieuw in een parkeerstrook moet worden ingepland. In de nieuwe voetgangerszone inplannen is niet vanzelfsprekend omdat deze vrij moet blijven voor mogelijke interventies door de brandweer/hulpdiensten.

- Vergroening: zullen de groenvakken de handelszaken niet verbergen? Er is weinig ruimte tussen de gevel en het groenvak. Wat met zwerfvuil? Waarom worden ze ook voor de handelszaken voorzien?

**Antwoord:** De hoogte van de groenvakken is beperkt: maximaal 60cm en het is een transparante beplanting. Bedoeling is om ook de nieuwe voetgangerszone op die manier aantrekkelijker te maken. Het voetpad langs de gebouwen wordt hier inderdaad smaller (gemiddeld 2m) maar aan de andere zijde komt er meer voetgangersruimte bij. Er zijn ook enkele groenvakken die ingezaaid worden met granen, Dit zal tijdig geëvalueerd worden. Daarnaast zijn er ook enkele heesters die worden aangeplant, bedoeling is dat men hier ook door kan zien (dus geen gesloten groen massief). De graanvakken en heesters komen niet voor de handelszaken.

- De bushalte is zeer uitdrukkelijk aanwezig en bepaalt het uitzicht van dit deel van de Paardenmarkt.

**Antwoord:** De halteplaats is zo ingericht, zodat deze 'integraal toegankelijk' is, d.w.z. dat die voor iedereen op een onafhankelijke manier bruikbaar is, zoals ook voor mensen met een rolstoel, kinderwagen, mensen die slecht te been zijn, blinden en slechtzienden enz. Zowel vanuit de stad als vanuit De Lijn willen we hierop inzetten en van zodra aanpassingen aan een halte nodig zijn of bij een heraanleg trachten we de halteplaatsen daarom steeds zo in te richten. Deze inrichtingsprincipes zijn ook opgenomen in ons '[draaiboek openbaar domein](#)'. Nu is dit op een standaard manier vormgegeven en met standaardmaterialen. Bij een volledige heraanleg zijn er weliswaar mogelijkheden om deze halte anders vorm te geven zodat deze minder nadrukkelijk aanwezig is (bv. met materiaalgebruik, vormgeving of zelfs door de rijweg te laten zakken i.p.v. het perron te verhogen).

- De zebrapaden zijn niet correct. Op het kruispunt Rodestraat/Rijpoortvest loopt dit tegen de verhoogde halteplaats, en op 2 plaatsen staan betonblokken in de weg. Waarom zijn er geen zebrapaden voorzien ter hoogte van de Vekestraat en Hessenbrug?

**Antwoord:** Dit klopt: ter hoogte van de Hessenbrug en de Vekestraat zal in de komende week nog een zebrapad worden aangebracht. De betonblokken zullen ter hoogte van het zebrapad onderbroken worden. Ter hoogte van Rijpoortvest was het de bedoeling om het bestaande zebrapad weg te nemen en een nieuw te voorzien, enkele meters verder met een veilige opstelruimte tussenin. Omwille van de werken Noorderlijn kon dit nog niet worden aangelegd. De aannemer Noorderlijn zal dit op korte termijn met tijdelijke maatregelen voorzien. Het oude zebrapad kan hier dan verwijderd worden.

- Het is voor fietsers totaal onduidelijk waar ze moeten rijden, nu rijden ze in de voetgangerszone, op het voetpad en op de rijbaan met suggestiestroken.

**Antwoord:** Het was absoluut niet de bedoeling dat de fietssuggestiestroken enkele dagen voor dit infomoment zouden worden aangebracht. Er was intern de afspraak gemaakt om dit minstens on hold te zetten tot na dit overlegmoment. Met de verkeersgeleidingsmaatregelen op het kruispunt met de Rodestraat en de Rijnpoortvest, de fietssuggestiestroken en het aanbrengen van de groenvakken, zou het voor fietsers veel duidelijker moeten zijn welke weg zij moeten volgen. In de presentatie kan u een simulatie terugvinden.

- De paaltjes zorgden al voor ongevallen, zowel met auto's als met fietsers. Ook op de buskussens werden al valpartijen met fietsers waargenomen.
- Kan er ter hoogte van de Vekestraat ook geen snelheidsremmende maatregel genomen worden?

**Antwoord:** De suggestie om een verhoogde inrichting te voorzien kan mee worden opgenomen bij de volledige heraanleg. Aanvulling bij het verslag: de regel is dat nieuwe verkeerssituaties worden geëvalueerd met o.a. nieuwe snelheidsmetingen en verkeerstellingen, Dat zal ook op de Paardenmarkt gebeuren. Indien hieruit blijkt dat het nodig is, kan er dus nog worden bijgestuurd met bijkomende maatregelen.

- De verkeerslichten aan de Italiëlei doen de Paardenmarkt tijdens de spits dichtslippen. De lichten zouden slechts 15 seconden op groen staan, waardoor de oversteek slechts door enkele wagens kan gemaakt worden. Zowel van, als richting het Sint-Jansplein.

**Antwoord:** de lichten staan afgesteld op de werken van de Noorderlijn.  
[Aanvulling op het verslag, antwoord van Noorderlijn]: De lichten zijn afgestemd op de andere lichten die doseren. Aan de Koeikensgracht, Noorderplaats, Kinopolis... wordt bewust een deel van het verkeer naar het centrum tegenhouden en een wachtrij gecreëerd om verkeer naar het centrum te beperken. Aan de Paardenmarkt wordt even veel evenveel verkeer doorgelaten als dat er aankomt. Richting centrum is dit dus minder dan voor de knip. Er is wel voldoende groentijd om alle verkeer vanaf Tunnelplaats/Koeikensgracht te verwerken. Dit omdat het sas tot aan de Tunnelplaats nogal kort is en het valt te vermijden dat het kruispunt van de Tunnelplaats vast loopt. Meer info via [slimnaarantwerpen.be](http://slimnaarantwerpen.be) en [www.noorderlijn.be](http://www.noorderlijn.be).

- **VOORSTEL:** verbreed de strook opnieuw en geef in plaats van de huidige 6,50m, 8m ruimte aan zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer. Hierdoor kan een veilige fietsstrook gecreëerd worden.

- **VOORSTEL:** plaats de buskussens voor de zebrapaden en leg de buskussens geschrinkt aan.

**Antwoord:** Uit onze ervaring is gebleken dat het schranken van buskussens in deze situatie helaas ook aanleiding geeft voor voertuigen om te beginnen slalommen, dat is de reden waarom dit hier niet werd voorzien. Dit kan wel als er een fysieke middengeleider kan worden voorzien.

- **VOORSTEL:** Leg een fietspad aan op de wandelzone.
  - + afgescheiden van de wagens en bussen, veiliger
  - verhoogde kans op voetpadrijders, fietsers die aan de overkant van de straat rijden
  - zowel de op- als afritzone stelt ernstige veiligheidsrisico's. Zowel aan de kruising

met de Rodestraat / Rijnpoortvest als aan de Hessenbrug. Hier zouden fietsers de kruispunten diagonaal moeten oversteken.

- Kunnen er geen mobiele flitspalen worden opgesteld om de snelheid aan te pakken?  
**Antwoord:** dit is een mogelijkheid, maar deze handhavingsmaatregel is afhankelijk van de politie en kan niet op zeer korte termijn worden gegarandeerd. SIB's (Snelheids Informatie Borden) zijn wel mogelijk.
- Kunnen we de oude situatie niet terug invoeren?  
**Antwoord:** het is niet haalbaar een zone 30 in te voeren zonder bijkomende maatregelen te nemen. Door de verwachte verhoging van het verkeer (werken Noorderlijn), waren deze snelheidsverlagende ingrepen dringend.
- Kunnen de betonblokken (jerseys) niet aangenamer worden gemaakt, nu zijn het witte blokken, dat is niet aantrekkelijk.
- Hypothekeren de groenzones de komst van terrassen niet?  
**Antwoord:** Er is in het plan rekening gehouden met de bestaande terrasvergunningen. Nieuwe terrassen mogen nu reeds aangevraagd worden via [Business en Innovatie](#). Het valt onmogelijk te voorspellen in welke panden in de toekomst nog een horecagelegenheid zal worden ingericht.
- Een aanwezige merkt op dat hij coördinatie mist bij de herinrichting. De werken zijn niet op elkaar afgestemd en de afwerking wordt niet gecontroleerd.
- Een aanwezige vindt dit geen inspraak.  
**Antwoord:** Dit moment is niet opgevat als expliciet inspraakmoment, maar als overlegmoment met de buurtbewoners. Het districtsbestuur wil graag horen waar de herinrichting kan worden bijgestuurd en welke snelle ingrepen de buurtbewoners verwachten. Een inspraaktraject is voorzien voor de volledige heraanleg.
- Wat is de stand van zaken van het bezwaarschrift?  
**Antwoord:** De beslissing van de provincie Antwerpen wordt halverwege oktober verwacht. De stedenbouwkundige ambtenaar van de stad schreef een advies en dit werd bezorgd aan de provincie. Alle bezwaren uit het openbaar onderzoek worden toegevoegd aan het dossier.
- Suggesties via mail:
  - Wandelzone, zitbanken aan de noordzijde.
  - Invoeren van 1-richtingsverkeer tussen de Rijnpoortvest en de Rodestraat.
  - Herinrichting van het kruispunt aan de Hessenbrug: aparte busbaan en een veilige wacht- en opstapzone.

Via [www.antwerpen.be](http://www.antwerpen.be) > zoekbalk > Paardenmarkt kan u meer informatie bekomen

## Meer informatie

Voor meer informatie kan u terecht bij de medewerkers van het team Participatie van het district Antwerpen op het nummer **03 338 33 10** of via [participatie.2000@stad.antwerpen.be](mailto:participatie.2000@stad.antwerpen.be).

