



Verslag

Titel verslag: Vergadering met handelaars
Datum en uur vergadering: Dinsdag 15 september 2015, 19u30
Plaats vergadering: Districtshuis Hoboken

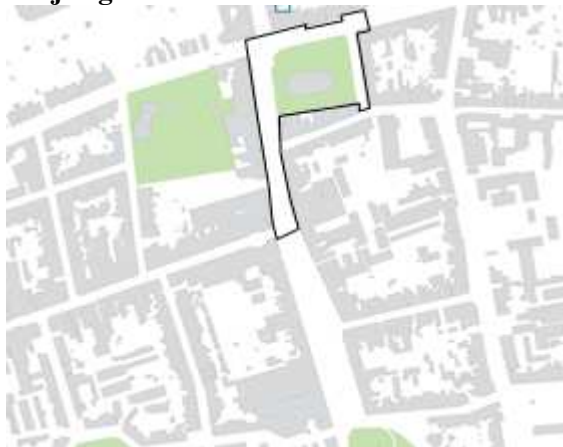
1. Aanwezigen

Naam	Naam
Aanwezig	
Tom De Boeck – districtsschepen openbaar domein	Tom Meulenbroeckx – wijkoverleg Hoboken
Kathelijne Toen – districtsvoorzitter	Sofie Verhesen – wijkoverleg Hoboken
Lies Rousseau – consulent openbaar domein	Jaana Perdieus – ontwerper
Jan Pirenne – consulent heraanleg winkelstraten	Koen Raets - districtsschepen
Aantal handelaars:30	

Heraanleg

Tom De Boeck leidt in. Het masterplan behelst het hele centrum van Hoboken. Dit willen we de volgende jaren aanpakken. We willen het centrum van Hoboken versterken. Vorig jaar was er al een inspraakronde waarbij handelaars en buurtbewoners werden betrokken. Ook digitaal kon iedereen zijn mening geven. De heraanleg van de Marneflaan kadert ook in het masterplan en wordt binnenkort uitgevoerd.

Projectgebied fase 1



In het conceptplan verdwijnen 6 parkeerplaatsen. Dit komt onder andere door de laad- en loszones. Ze kunnen buiten de venstertijden wel gebruikt worden als parkeerplaats. Op de Kioskplaats (tussen



Kapelstraat – Antwerpsesteenweg) verdwijnen 9 parkeerplaatsen om meer ruimte te creëren voor voetgangers en terrassen. In de Antwerpsesteenweg (tussen Kioskplaats en de d'Urselstraat) verdwijnen 8 parkeerplaatsen ten voordele van een fietspad. In de d'Urselstraat komen er 11 parkeerplaatsen bij omdat dit een enkelrichtingstraat (naar Dokter Coenstraat) wordt waardoor er langs beide zijden geparkeerd kan worden.

Fietsers hebben op de Kioskplaats geen apart fietspad. Tussen het buitenste tramspoor en de boordsteen hebben ze een vrije ruimte van 1m50. Dit is 25 cm smaller dan de opgelegde minimumbreedte van een fietspad.

De minder-hinder maatregelen worden opgenomen in het bestek van de aannemer. De werken worden ook gefaseerd uitgevoerd. Zo kan bijvoorbeeld tijdens verlofperiodes gewerkt worden ter hoogte van de handelszaken.

Vragenronde

De laad- en loszones zijn niet logisch ingedeeld. Aan bakkerij Kiosk is geen laad- en loszone. Nochtans komen er geregeld vrachtwagens bloem leveren. Als die vrachtwagen op straat moet staan blokkeert hij in dit concept auto's en trams.

De laad- en loszones staan nog niet vast. Die kunnen we ontwerpmatig vrij gemakkelijk verschuiven.

Op een tijdspanne van 30 jaar zal het plein 2x zijn opgebroken. Destijds werd de riolering vernieuwd en nu, 25 jaar later, wordt de riolering alweer vernieuwd. Hoe komt dit? Waarschijnlijk heeft dit wel te maken met de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel voor afval- en regenwater maar dat wisten ze vroeger toch ook al?

Rio-link is de beheerder van het rioleringsstelsel. Bij elk project bekijkt Rio-link de bestaande toestand. Er komt inderdaad een gescheiden stelsel. De riolering waarover u spreekt is reeds vernieuwd, hier verandert dus niets. Regenwater komt in een nieuw stelsel verder verwijderd van de huizen en winkels.

Als we 2 jaar niet bereikbaar zijn, betekent dit voor mijn bakkerij een omzetverlies van 30 tot 50 procent. 80 procent van de producten die een bakker maakt moet op dezelfde dag verkocht worden. Ik zal dus moeten werken met verlies. Voor een éénmanszaak is dit nog zwaarder om te dragen en ik vrees dan ook dat ik personeel zal moeten ontslaan en dat is iets dat je nooit graag doet. Daarom ga ik nu ook geen nieuwe investeringen doen. Dat zijn alle lasten die we gedurende 2 jaar zullen moeten dragen.

Momenteel schatten we een totale duurtijd van 1 jaar maar dat zal nog verder in detail uitgewerkt worden als het project concretere vormen aanneemt. Van de heraanleg van de d'Urselstraat gaan de handelaars in principe geen last hebben.

Op de Kioskplaats (kant Broydenborgpark) rijden trams en fietsers op dezelfde bedding. Dit is al een bewijs dat het gevaarlijk is. Waarom wil je dit nu ook aan de andere zijde van de Kioskplaats? Kan er geen fietspad aangelegd worden?

De meerderheid van de aanwezige handelaars ondersteunt deze vraag.

We kozen ervoor om als vertrekpunt uit te gaan om ruimte te creëren voor voetgangers en terrassen. De huidige situatie laat dit niet toe. Met een kinderwagen is het niet eenvoudig om vlot te passeren. Een breed, toegankelijk voetpad werkt uitnodigend om bezoekers, inwoners naar het centrum te leiden. Dat geldt niet alleen voor Hoboken maar is van toepassing op elk centrumgebied waar winkels gevestigd zijn. In centrumgebieden waar een snelheidsbeperking van 30 km/ uur geldt is het mengen van auto-, tram- en fietsverkeer een logische keuze. De snelheden van fietsers en autoverkeer komen overeen.



Op de Kioskplaats (kant Broydenborgpark) is de situatie ook anders. De straatklinkers liggen er zeer slecht bij. Aan de andere kant van de Kioskplaats kiezen wij voor vlak materiaal waardoor het fietscomfort verhoogt. Er zal ook meer ruimte zijn voor fietsers tussen de tramsporen en de boordsteen dan aan de kant van het Broydenborgpark.

Jullie vraag naar een fietspad nemen wij zeker ter harte en dit laten we verder onderzoeken. Hou er echter ook rekening mee dat dit ontwerpmatig andere gevolgen kan impliceren zoals bijvoorbeeld minder ruimte voor terrassen. Mogelijk wordt het fietspad belemmerd door vrachtwagens die laden en lossen waardoor fietsers op hun beurt het voetpad zouden kunnen gebruiken. Ik wil maar zeggen dat ieder scenario zijn voor- en nadelen heeft. We willen zeker het scenario van een 2^{de} Nationalestraat vermijden waar fietsers zich niet veilig voelen op de rijbaan en vaak op het voetpad rijden. Op dit deel van de Kioskplaats hebben we wel meer ruimte omdat ook de tramhalte voor de kerk verdwijnt.

Een handelaar beweert dat ook vlak materiaal wordt kapotgereden door de tram. Waarom rijdt de tram trouwens nog door het centrum?

Voor de tramroute hebben we verschillende scenario's onderzocht. Op het einde van de Louisalei is de draaicirkel voor trams te klein. Alle andere opties zouden te veel tijd vergen. Het centrum heeft nu dringend een positieve impuls nodig. Dit item is ook al eens besproken met de handelaars en is geen discussiepunt meer. Uit andere dorpskernen blijkt dat een tram door het centrum ook veel beweging van passanten genereert. We houden ook rekening met de vergrijzende bevolking in Hoboken. Zij zijn minder mobiel en nemen vaker de tram om naar de winkels te gaan.

Een gebetonneerde bedding is de beste optie. Die kan ook de trillingen van de nieuwe, langere trams doorstaan.

Kunnen er naast de kerk parkeerplaatsen geïntegreerd worden?

Nabij de kerk staan grote, waardevolle bomen die we willen behouden. We willen ook geen groen verwijderen ten voordele van parkeerplaatsen. In de d'Urselstraat worden meer parkeerplaatsen ingetekend zonder dat het aangrenzend groen hier last van ondervindt. Bijkomende parkeerplaatsen zijn praktisch niet mogelijk omwille van de tramhalte langs de Antwerpsesteenweg. De ruimte voor de kerk is ook geen mogelijkheid omdat we het kerkplein opener willen maken en laten aansluiten op de Kioskplaats. Hier komt wel ruimte voor ceremoniewagens en een mindervalideplaats.

Wat is het standpunt van de Lijn?

De plannen werden al een aantal keer besproken met hen. Stad Antwerpen stelt hun voorwaarden over het openbaar domein en de Lijn is hiermee akkoord.

Voor elke onderneming kan een kleine ingreep (bijvoorbeeld de inplanting van een boom) grote gevolgen hebben. Elke onderneming is anders en heeft hierdoor ook zijn eigen wensen en verzuchtingen. Daarom moet er steeds aandacht zijn voor duidelijke plannen en duidelijke communicatie zodat iedereen een juiste inschatting kan maken over de impact hiervan. Overleg met de handelaars die elk hun eigen werking hebben is essentieel.

Dat klopt. We zitten momenteel nog in een concept en dat is meestal nog vrij abstract. In een volgende fase wordt een voorontwerp opgemaakt. Dat voorontwerp is een gedetailleerd plan. Het districtcollege benadrukt wel dat de discussie steeds open blijft.

Sint-Agnesschool heeft een toegang via de Kioskplaats. Scholieren rijden dus ook via de Kioskplaats en moeten dus ook voor een tram fietsen.

1m50 ruimte tussen boordsteen en tramspoor is bijna even breed als een fietspad dat een minimumbreedte moet hebben van 1m75. Maar zoals eerder gezegd, we willen dit zeker laten nakijken.



Als fietsers veilig naar het centrum kunnen komen lost dit misschien deels het parkeerprobleem al op.

Zijn er in Antwerpen voorbeelden van zo'n situatie die jullie nu voorstellen?

Brederodestraat, Minderbroedersrui, maar ook de Herentalsebaan (Deurne) wordt zo aangelegd. In die straten heb je niet veel keuze wegens de beperkte ruimte tussen de gevels. Comfort is niet het enige criteria. Met een fietspad en een ruimte voor toegankelijke voetpaden hou je 3m ruimte voor terrassen in plaats van 5m. Zo veel is dat dan ook weer niet om een terras te zetten.

Is het geen betere optie om net zoals in de Antwerpsesteenweg het voetpad, fietspad en parkeerstrook naast elkaar te leggen?

Wij zijn een buurtcentrum en geen winkelcentrum. De parkeerproblematiek is niet het enige aandachtspunt. Een vlotte bereikbaarheid is ook een aandachtspunt want er komen ook bezoekers die niet in Hoboken wonen. In die optiek is de heraanleg van de Berkenrodelei minder geslaagd. Leg dus geen asverschuivingen ofzo aan.

Parkeertoezicht is ook een aandachtspunt. Velen verzetten hun parkeerkaart meermaals per dag. Op die manier is er onvoldoende parkeerrotatie.

Ook hierover kunnen handelaars een verschillende mening hebben. Betalend parkeren heeft nog een grotere impact en daar is het huidige districtsbestuur geen voorstander van.

Veel handelaars parkeren ook voor de zaak. Dat werkt ook niet bevorderend.

Ook leerkrachten parkeren er. Het klopt dus dat er meer controle moet zijn op de blauwe zone.

Is een buurtparking aan de rand van het centrum mogelijk waar handelaars en personeelsleden hun wagen kunnen zetten?

Er waren gesprekken met Carrefour om bewonersparkeren toe te laten op hun parking. Ook met Delhaize onderhandelen we. Dat is iets verder van het centrum maar het zou wél voordelen hebben. Ook met de kinderopvang in de Oudestraat bekijken we wat er mogelijk is. Er zijn voldoende parkeerplaatsen maar ze worden inderdaad verkeerd gebruikt.

Waar komt de tramhalte?

De tramhalte op de Kioksplaats voor de kerk verdwijnt. Er komen tussen de Antwerpsesteenweg en de d'Urselstraat in beide rijrichtingen nieuwe tramhaltes die aangepast zijn aan de nieuwe, langere trams die Vlaanderen aangekocht heeft. Van de Lijn hebben we vernomen dat deze nieuwe trams op tramlijn 4 ingezet zullen worden.

Op de hoek Berkenrodelei - Louisalei was vroeger een tankstation. Is die grond nog vervuild? Dit kan de werken wel vertragen.

Bij elk project wordt een bodemonderzoek uitgevoerd. In Hoboken heeft men daar extra aandacht voor gezien onze industriële geschiedenis. We moeten die locatie dus ook laten onderzoeken.

Hebben wij recht op een erkende werf via de wet De Decker?

De minderhinderbrochure van stad Antwerpen bevat informatie over de steunmaatregelen die door verschillende overheden kunnen worden toegekend. De toekenning zelf gebeurt echter door de betrokken overheidsinstantie. Voor de zogenaamde 'Wet Dedecker' is dit het Participatiefonds. Zowel de handelaar als de omvang van de werken moeten voldoen aan bepaalde criteria om in aanmerking te komen voor een toelage. Het Participatiefonds zal evalueren of aan deze criteria is voldaan (omzet van de handelaar, statuut van de handelaar, aantal personeelsleden, werfsituatie voor de toegang van de handelszaak, ...). Om die reden is het voor stad of district niet mogelijk om in te schatten of een individuele handelaar in aanmerking



komt voor een toelage van het Participatiefonds.

Met de minderhinderbrochure proberen we handelaars attent te maken op het bestaan van de premie zodanig dat zij tijdig een aanvraag kunnen indienen.

De trambedding mag je eigenlijk niet kruisen. Auto's die van de Carrefourparking rijden kunnen linksaf slaan en begaan dus eigenlijk een verkeersovertreding.

Klopt, dit mag niet want dis is een verhoogde bedding. Als auto's en trams op hetzelfde profiel rijden ontstaat een andere situatie.

Was er ooit sprake van een rotonde aan het kruispunt Kioskplaats – Louisalei – Berkenrodelei – Antwerpsesteenweg?

Ja, maar dat bleek moeilijk combineerbaar met een tram die moet afslaan.

Op de laad- en loszones staan vaak auto's waardoor leveranciers op de rijbaan staan. Dit leidt dan weer tot andere levensgevaarlijke situaties. Kan er geen systeem zijn met paaltjes met een sleutelsysteem voor handelaars?

Dit probleem hebben we nu ook al aan bakkerij Kiosk. De tram is dan genoodzaakt om te wachten.

Hoe verloopt de huisvuilophaling tijdens de werken? Dat zal niet eenvoudig zijn want sommige handelaars hebben meerdere containers.

Als er een goedgekeurd definitief ontwerp is, starten we de aanbestedings- en gunningsprocedure op. Een aannemer is dus nog niet aangesteld. Zulke zaken worden in het bestek opgenomen. Concrete afspraken hierover kunnen met de aannemer worden besproken.

Hoe lang duren de werken?

Aangezien we nog maar in een vroege ontwerpfase zitten is dat moeilijk in te schatten maar momenteel rekenen we voor alle werken in dit projectgebied op een duurtijd van 1 jaar. Van de werken in de d'Urselstraat zullen handelaars in principe weinig last ondervinden. De duurtijd van de werken zal verder in detail uitgewerkt worden zodra het project concreter en gedetailleerder uitgewerkt wordt.

Hebben jullie een zicht op de precieze ligging van de nutsvoorzieningen?

Als we een plan tekenen, vragen we aan de nutsmaatschappijen waar hun leidingen lopen. We hebben ook al vastgesteld dat sommigen ze zelfs ook niet altijd weten liggen. Als er een nutsleiding ligt die niet op de doorgestuurde plannen staat, laten we ze liggen en leiden eromheen omdat het te lang duurt om uit te zoeken van wie die leiding is.

In het masterplan was er sprake dat de blinde muur aan de kerktuin zou kunnen verdwijnen en werd er gedacht aan achterpoortjes voor de bewoners van Dokter Coenstraat die daar een aangrenzende tuin hebben. Zo zou er ook meer beweging zijn langs de kerktuin. Kan dit ook aan het Gravenhof?

Dat is een suggestie die we opnemen.

Is er een studie gemaakt van het economische aspect?

Op het overleg met handelaars werken we hier al een tijd rond dus daar zijn we al even mee bezig.

Nog vragen, opmerkingen of bedenkingen?

Stedelijk wijkoverleg Hoboken

Marneflaan 3, 2660 Hoboken

tel 03 338 30 28

wijkoverleg.hoboken@stad.antwerpen.be

