



Verslag

Overlegmoment Paardenmarkt 2

Gate15
5 oktober 2017

Aanwezigen

- **District:** Paul Cordy (districtsvoorzitter), Falk Bandelow (consulent openbaar domein), Andries Gouweloose (team participatie)
- **Stadsontwikkeling:** Jan Peeters (projectleider), Kris Peeters (stedelijke Staten Generaal Verkeersveiligheid Antwerpen)

Introductie door districtsvoorzitter Paul Cordy

De districtsvoorzitter benadrukt dat dit een tijdelijke aanleg is en dat er tijdelijke maatregelen werden genomen. Voor de volledige heraanleg zal de buurt vanaf de eerste stappen betrokken worden. We verzamelen vandaag de gegevens van de personen die zich willen engageren voor een *focusgroep*. Deze groep zal voorafgaandelijk aan het opstellen van een projectdefinitie al aanbevelingen voor het concept en het voorontwerp kunnen geven. De *focusgroep* dient de buurt te vertegenwoordigen en zal beperkt zijn in aantal. Zodra het concept voor de volledige heraanleg van de Paardenmarkt duidelijk is, zal dit teruggekoppeld worden naar alle bewoners van de Paardenmarkt en nabije omgeving. De maatregelen die op dit moment van toepassing zijn, zijn niet bepalend voor de ontwikkeling van de volledige heraanleg. De *focusgroep* kan met een wit blad beginnen.

Vandaag zullen een aantal keuzes voorgesteld worden. Op de vorige bijeenkomst werden meerdere voorstellen gedaan. Zowel hun plus- als minpunten worden overlopen. Nadien is er de mogelijkheid om vanuit de bewoners van de straat de opties te bespreken en de meest geschikte tijdelijke oplossing(en) aan te duiden.

Presentatie door de projectleider

zie bijlage

Opmerkingen en voorstellen van de buurtbewoners

- **ENKELRICHTINGSFIETSPADEN:**

- Langs beide straatzijdes een enkelrichtingsfietspad.
- Omwille van het smalste stuk van de Paardenmarkt en het feit dat er momenteel niet aan de stoep gewerkt zal worden (kosten + bouwvergunning), is dit in de huidige situatie niet de aangewezen oplossing.
- Bij een volledige heraanleg kan ook de breedte van de stoep aangepast worden.

- **VERBREDEN STRAAT:**

- Dit wordt door de stadsdiensten als te conflictueus beschouwd. Ze schatten het ongevalrisico te hoog in.
- De buurt stelt dat de situatie met de fietssuggestiestroken momenteel even onveilig, dan niet onveilig wordt gepercipieerd.
- Ook met het verbreden van de straat (op de huidige vernieuwde asfaltstrook) is er niet voldoende ruimte om een reglementair fietspad aan beide zijden van de straat te voorzien.

- **DUBBELRICHTINGFIETSPAD:**

- Dit is mogelijk als een deel van de plantvakken/groenvoorzieningen komen te vervallen.
- Het is qua breedte zeker inpasbaar, maar het grote probleem situeert zich rond de kruispunten: ter hoogte van de Rodestraat / Rijnpoortvest en vooral: ter hoogte van de Hessenbrug.

Vraag: Kan dit niet met verkeerslichten opgelost worden? Met 's nachts knipperlichten.

Antwoord: Met de herinrichting zijn er net verkeerslichten verdwenen. Het invoeren van verkeerslichten heeft impact op de doorstroming. Bovendien valt te vrezen dat fietsers niet willen wachten op de groenfase, en andere uitwijkmogelijkheden zullen zoeken.

Vraag: kan het fietspad dan niet doorgetrokken worden tot over het kruispunt?

Antwoord: Nee, dit is bij de huidige verkeersintensiteit niet te verantwoorden.

- Wanneer een dubbelrichtingsfietspad in een straat aanwezig is, verplicht de wegcode de fietsers om dit te gebruiken. Dit impliceert dat er enkel en alleen op de huidige wandelzone gefietst zal kunnen worden. Wie een café of handelszaak aan de overkant van de Paardenmarkt wil bereiken, zal dus moeten afstappen.
- Uit de verkeersongevallencijfers van de Antwerpse verkeerspolitie blijkt dat dubbelrichtingsfietspaden aanleiding geven tot meer en zwaardere verkeersongevallen. Om die reden zijn de verkeersdeskundige stadsdiensten hier geen voorstander van.
- Deze oplossing geniet de voorkeur van een deel van de aanwezigen.
- Dit creëert ook onduidelijkheid ter hoogte van de kerk, het wordt als verblijfsruimte gepercipieerd (kerkbezoekers), maar zal dan in beide richtingen fietspad zijn.

- **GEMENGDE ZONE**

- In deze oplossing wordt de verblijfszone een toegankelijke zone voor wandelaars en fietsers.
- Dit kan aangegeven worden op de straat
- Snelste en eenvoudigste oplossing, al zal ook hier het kruispunt met de Hessenbrug kruisend verkeer opleveren. De fietsers hebben dan de vrije keuze tussen de fietssuggestiestroken en de gemengde zone.
- Op deze manier kunnen ook de fietssuggestiestroken behouden blijven en is de zuidzijde van de Paardenmarkt toegankelijk met de fiets. Dit om ook te voorkomen dat sommige fietsers uitwijken naar de stoep aan de zuidzijde.

- **BEWONERSVOORSTEL**

- Behouden fietssuggestiestrook aan de zuidzijde + aanbrengen enkelrichtingfietspad op de verblijfszone. Van Italiëlei richting Hessenbrug
- Ook hier dient de kruising met de Hessenbrug te worden beveiligd. Automobilisten die van de Paardenmarkt de Hessenbrug indraaien, verwachten niet altijd fietsers.
- De buurtbewoners stellen dat de fietsers en automobilisten vooral gebaat zijn met duidelijkheid, en een overzichtelijke situatie.
- De bewoners zijn sowieso voorstander van een fietspad.
- Meest intuïtieve oplossing?

- **BESLISSING**

Er werd vandaag **geen** eenduidige beslissing genomen, wel werden 3 belangrijke bewonersvragen vooropgezet die verder onderzocht zullen worden:

1. **DUIDELIJKHEID:** het parcours moet voor iedereen leesbaar zijn
2. **FIETSPAD:** enkelrichting of dubbelrichting + testfase
3. **VEILIGE AANSLUITING HESSENBRUG**

- Vroeger was er nooit file, nu altijd.

Antwoord: *de verkeersintensiteit op de Paardenmarkt is aanzienlijk toe genomen, dit was ook de reden om (tijdelijke) maatregelen te nemen op de Paardenmarkt. De werken aan de Leien en het sluiten van de Londenbrug verhoogden de druk. Het was voorafgaandelijk ingeschat dat de snelheid van het verkeer naar de verplichte maximale snelheid (zone 30) moest worden teruggebracht. Hiervoor waren infrastructurele maatregelen nodig.*

- Deze aanpassingen worden wel met ons belastinggeld uitgevoerd! Is dit geen weggesmeten geld? De straat was beter na de werken aan de Leien volledig vernieuwd.

Antwoord: *Voor een volledige heraanleg werd momenteel geen budget voorzien. Dit houdt ook in dat de straat van gevel tot gevel vernieuwd zou worden en dat de riolering en een aantal nutsvoorzieningen opnieuw gelegd worden. Dit kan zeker een jaar duren. Op dit moment (knip Leien, sluiten Londenbrug) is dat geen optie. De asfaltering van de Paardenmarkt was noodzakelijk. Enerzijds omdat het wegdek versleten was, en*

anderzijds omdat reeds geweten was dat de verkeersintensiteit zou toenemen. De asfaltering is de grootste kost van deze herinrichting. De kosten voor deze tijdelijke maatregelen zijn in verhouding tot de noodzaak. Dit werd ook reeds tijdens vorig overlegmoment besproken en verantwoord.

- Wanneer de vuilnisophaaldiensten langskomen staat de volledige straat stil. Dit neemt ongeveer 20 min in beslag
- Waarom de keuze om van 6 rijstroken naar 2 rijstroken te gaan? Dit werkt als een trechter en opstoppend.

Antwoord: *verkeerstechnisch is het niet altijd beter om zoveel mogelijk rijstroken te voorzien. Soms is het beter om het aantal rijstroken te beperken om toch een goede doorstroming te voorzien. De capaciteit wordt bepaald door de kruispunten, niet door het aantal rijstroken. Door het verwijderen van de verkeerslichten werd de capaciteit verhoogd. De Paardenmarkt past ook in het volledige kader, en is geen op zichzelf staande straat. Aanpassingen die je op 1 plaats voorziet, hebben ook gevolgen op andere straten en verkeerssituaties. Er wordt getracht een evenwicht te bewaren tussen de verschillende straten. Soms dient men hiervoor (al dan niet tijdelijk) de minst slechte oplossing te kiezen.*

- Wat met het velostation?

Antwoord: *dit kan verhuisd worden, het stadsbestuur geeft hiervoor groen licht. Geschatte kostprijs tussen de € 6000 à € 10000. Naar waar, en wat komt er best in de plaats?*

Keuze: *lieftst verhuizen naar de overkant, kant huidige verblijfszone. In de plaats graag parkeerplaats en gedeeltelijk een laad- en loszone.*

- Wat met de laad- en loszone voor de kerk?

Keuze: *afboording met zogenaamde biggenruggen, de ceremoniewagens kunnen hier zonder problemen tussen rijden. Dit maakt duidelijk dat dit een afgescheiden geheel is, en met een specifiek doeleinde.*

- De groenzones mogen zeker niet te hoog worden, en mogen geen onveiligheidsgevoel creëren.

Antwoord: *Dit werd reeds tijdens vorig overleg beantwoord. Bomen zijn niet haalbaar tijdens deze korte overgangsfase, het gaat om solitaire heesters. De visuele voorstelling is in deze eerder misleidend. Een boom zal zeker niet de tijd hebben om zich te ontwikkelen.*

- Waarom was er in eerste instantie zo'n brede voetgangerszone nodig? De stoep is toch breed genoeg? Is dit wel in orde voor de aanpalende huizen ivm brandveiligheid.

Antwoord: *Oorspronkelijk was er meer groenzone voorzien, de brandweer legde echter de verplichting op om een brede strook van 4m te behouden. Dit legt beperkingen op naar het ontwerp toe. Bovendien is de Paardenmarkt niet overal even breed, dit valt te bekijken bij de volledige heraanleg. Dan kunnen op sommige plekken de voetpaden iets smaller gemaakt worden om fietspaden in te passen. Al levert dit ook een verkleining van de terrasoppervlakte op. Het is moeilijk, zo niet onmogelijk om ieders belangen te verzoenen. We hopen dat de focusgroep dit deels kan opvangen. De brandweer heeft ondertussen deze zone getest en OK bevonden. Er staan breekpaaltjes opgesteld aan de*

toegang tot de verblijfszone. De vertraging die het omver rijden van deze paaltjes veroorzaakt is verwaarloosbaar.

- Er staan te weinig vuilbakken op de Paardenmarkt. In de studentenbuurt zijn er meer welkom.

Antwoord: *het is mogelijk om er meer te plaatsen, al dient wel de afweging te worden gemaakt of dit niet meer aanzet tot sluikestorten. BV: kleine zakjes met huisvuil van oa studenten.*

- Het is belangrijk om aan te geven, dat voor de meeste bewoners van de Paardenmarkt de **verkeersveiligheid primeert**, en dat de groenvakken van ondergeschikt belang zijn.
- De Paardenmarkt verdient meer grandeur. Ze beschikt over een groot oppervlak dat veel beter kan worden ingevuld.
- De inplanting van de aangepaste fietsenbeugels is OK, maar er wordt wel gevraagd om ze voldoende ver uit elkaar te zetten, zodat ze ook praktisch bruikbaar zijn. De aangepaste reclamepanelen kunnen eventueel elders geplaatst worden?
- Hoe is de stand van zaken met de bushaltes?

Antwoord: *de beslissing over de bouwvergunning zit nog steeds bij de provincie. De stad stelt de toegankelijkheid van de busreizigers voorop. Bij de volledige heraanleg kan de inplanting van beide busstations herzien worden. Op dat moment wordt de gehele straat opgebroken.*

- De breedte van de parkeervakken is de standaardbreedte, voor lichte vracht is dit niet ideaal. Er wordt ook geregeld over de witte lijn geparkeerd. Op de fietssuggestiestrook.
- Wanneer verdwijnen de grote betonblokken? Dit wordt als agressief en afschrikkend beschouwd. Wanneer verandert de rijrichting van de Rijnpoortvest. Het enkelrichtingbord is al geruime tijd weg. De politie heeft dit reeds vastgesteld, maar het probleem is nog niet verholpen.

Antwoord: *de betonblokken kunnen niet aangepast worden zolang de beroepsprocedure tegen de bouwvergunning loopt. De uitvoering van de aanpassingen zal ten vroegste januari zijn. De Rijnpoortvest zal snel van rijrichting veranderen. Zodra de aannemer bevestigt dat hij de extra verkeersveiligheidsmaatregelen kan uitvoeren, worden de directe buurtbewoners op de hoogte gebracht.*

- De verlichting wordt niet gewijzigd. De vernieuwing zal samen met de volledige heraanleg verlopen. Het valt wel te bekijken dat de extra kruising van verkeersstromen extra verlicht kan worden.
- Te veel verkeersborden en aanduidingen kunnen ruis en onduidelijkheid veroorzaken. Elke straat is ook niet hetzelfde. In de Rodestraat verwachten de meeste automobilisten wel fietsende tegenliggers, op de kruispunten met de Paardenmarkt en de extra zone ligt dit minder voor de hand.

Via 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.

