



Aanvullend reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg inzake de Hoveniersstraat - Goedkeuring

Goedgekeurd

Samenstelling

Aanwezig:

de heer Peter Segers, Voorzitter; de heer Paul Van Miert, burgemeester; de heer Francis Stijnen, schepen; de heer Jan Van Otten, schepen; de heer Luc Op de Beeck, schepen; mevrouw Astrid Wittebolle, schepen; de heer Marc Boogers, schepen; mevrouw Kelly Verheyen, schepen; de heer Eric Vos; de heer Luc Debondt; de heer Hannes Anaf; mevrouw Annemie Der Kinderen; de heer Reccino Van Lommel; de heer Guy Van Litsenborg; de heer Paul Moelans; de heer Peter Roes; de heer Eddy Grooten; de heer Bart Voordeckers; de heer Wout Schafraet; de heer Koen De Busser; de heer Kevin Janssen; mevrouw Savannah van Dongen; de heer Achraf El Yakhoulfi; de heer Stijn Adriaensens; de heer Ludwig Nietvelt; de heer Rudy Elst; de heer Kurt Persegael; de heer Jan van Steenbergen; de heer Dieter De Quick; de heer Peter Janssens; de heer Jeff Dierckx; de heer Mario Geys; mevrouw Pauline Ceusters; de heer Wilfried Sylverans; de heer Filip Buijs, algemeen directeur

Contactpersoon

Maarten Baeyens

Beknopte samenvatting

De Hoveniersstraat wordt ingericht als fietsstraat.

Beschrijving

Aanleiding en context

Op 7 oktober 2019 keurde de gemeenteraad het aanvullend reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg inzake de Hoveniersstraat goed.

Op 17 september 2020 keurde het college van burgemeester en schepenen het besluit "realisatie fietsstraten in de mobiliteitskamers rond Turnova" goed.

De Hoveniersstraat behoort tot het beheer van de stad en is gelegen binnen de bebouwde kom.

Juridische grond

- Wet betreffende de politie op het wegverkeer, gecoördineerd door het koninklijk besluit van 16 maart 1968.
- Koninklijk besluit van 1 december 1975, houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, en al zijn latere wijzigingen.
- Ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald.

- Het decreet lokaal bestuur van 22 december 2017 en zijn latere wijzigingen.
- De ministeriële omzendbrieven van 3 april 2001 en 25 april 2003 betreffende parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een handicap.
- Artikelen 186 en 187 van het gemeentedecreet van 15 juli 2005.
- Het decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen en de plaatsing en de bekostiging van de verkeerstekens.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 23 januari 2009 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en de bekostiging van de verkeerstekens.

Argumentatie

In het stadsregionaal mobiliteitsplan is een wensbeeld voor het fietsnetwerk opgenomen. Dit fietsroutenetwerk bestaat uit vlotte, comfortabele en veilige fietsverbindingen met als doelstelling om de verkeersveiligheid van fietsers te verhogen en om meer mensen op de fiets te krijgen. Fietsroutes zijn noodzakelijk om de fietsrelatie tussen verschillende aantrekkingspolen en gemeenten te versterken.

Een fietsstraat wordt toegepast indien:

- De fietsstraat een onderdeel vormt van een bovenlokale of lokale fietsroute;
- De fietsstraat in een bebouwde omgeving ligt, binnen een verblijfsgebied;
- De fietsstraat de potentie heeft om in de toekomst meer fietsers aan te trekken.
- Een fietsstraat mag geen woonerf zijn (want daar heeft de voetganger voorrang en niet de fietser).

Op basis van bovenstaande criteria worden volgende straten ingericht als fietsstraten door het aanbrengen van de wettelijke verkeerssignalisatie en het aanbrengen van markeringen (rode slemlaag op de kruispunten, fietsstraatsymbolen, pijlen en fietssymbolen).

- Baron Frans Du Fourstraat (uitgezonderd gedeelte voetgangerzone);
- Hoveniersstraat;
- Goedendagstraat;
- Hogestraat;
- Kwakkelstraat (uitgezonderd gedeelte woonerf);
- Grimstedestraat;
- Draaiboomstraat;
- Bentelstraat
- Oranjemolenstraat (tussen Steenweg op Mol en Boomgaardstraat);
- Boomgaardstraat (tussen Oranjemolenstraat en Tijn-en-Nelestraat);
- Tijn-en-Nelestraat.

Financiële en beleidsinformatie

Financiële informatie

MJP000061: Uitbreiding zone 30: schilderingen – 6103500: Onderhoud en herstel van wegen, waterlopen en openbaar domein/OMG/overige mobiliteit en verkeer/90 000 euro

Beleidsinformatie

- BD000004: We zetten in op een veilige, verkeersluwe maar bereikbare stad. Hierbij zijn de kwetsbare weggebruikers de norm
- AP000028: Als stadsbestuur werken we aan het tot stand brengen van veilige, vlotte, duurzame en gerichte verplaatsingsmogelijkheden van voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, personenwagens en goederenvervoer, waarbij de meest kwetsbare weggebruikers de norm zijn
- AC000268: We breiden de zone 30 uit

Advies

De Lijn

Gunstig onder voorwaarden

Via de stadsdiensten kregen we de plannen door om binnen afzienbare tijd het netwerk van fietsstraten in Turnhout uit te breiden, met de vraag om advies te leveren. Op een aantal van deze straten bevinden zich routes van openbaar vervoer (bussen). Ons advies handelt over deze straten. Het gaat dan om de Dufourstraat, Hoveniersstraat, Boomgaardstraat en Tijn en Nelestraat. We willen de stad Turnhout alvast bedanken om ons hierbij te betrekken, en open te staan voor het luisteren naar onze visie. Dit is ons definitief advies.

Los van dit specifiek dossier willen we beginnen met mee te geven dat De Lijn zeker een voorstander is van het STOP-principe, en de introductie van fietsstraten op de juiste plaatsen een goede invulling van dit principe vindt. Algemeen zijn we wel voorstander van het scheiden van stromen, en dus proberen we fietsstraten en OV-routes uit mekaar te houden. Dit is beter voor de verkeersveiligheid en de doorstroming van het openbaar vervoer. Echter zijn er OV-routes waarop het aantal fietsers al zo hoog is, of de wegbreedte zo smal, dat er de facto al over een fietsstraat gesproken kan worden. Deze visie leidt er toe dat ons voorlopig advies deels voorwaardelijk positief is, en deels negatief.

1. Baron Dufourstraat en Hoveniersstraat: voorwaardelijk positief advies

Ons lijkt het dat een groot deel van de dag deze straten reeds de facto als fietsstraat functioneren omwille van de combinatie van de wegbreedte en het grote aantal fietsers. Daarom kunnen we voorwaardelijk positief advies geven over het omvormen van deze straten tot fietsstraten en het ter goedkeuring voorleggen aan de gemeenteraad, rekening houdend met de voorwaarde. Deze is dat er gemonitord wordt, zowel naar de impact op de rijtijden van de bus (zeker buiten de "fietspits"), als naar de (door de fietser gepercipieerde) verkeersveiligheid; en dat, moest het nodig blijken, in functie daarvan samen verder overlegd kan worden over bijstellingen en/of compensaties, hetzij aan de OV-route, hetzij aan de fietsstraat, hetzij elders om rijtijdverlies te compenseren.

1. Tijn en Nelestraat en Boomgaardstraat: negatief advies

Momenteel dienen we negatief advies te geven over het omvormen van de Boomgaardstraat en Tijn en Nelestraat tot fietsstraat. Deze straten zijn te breed om er een "natuurlijke" situatie van te maken. De bus in een dergelijke straat achter een fietser laten rijden (of eigenlijk sjokken), heeft verschillende nadelen:

*impact op rijtijd: bus rijdt trager, leidt tot rijtijdverlies

*compenseren van rijtijd kan een aanzienlijke stijging van de kosten met zich meebrengen (1' extra kan al genoeg zijn om een extra bus en chauffeur te moeten inzetten)

*zeer traag rijdende bus zorgt voor frustratie bij reizigers, en achterliggende wagens (risico op verkeersagressie + grote kans dat de auto de bus voorbij wil steken)

*zeer traag rijdende bus is niet goed voor imago van vlot alternatief voor de wagen

*vertraging en negatieve perceptie hierdoor bemoeilijken het bewerkstelligen van een modal split

*een bus die achter een fietser aan blijft rijden, komt voor de fietser zeer bedreigend over, en/of het zorgt ervoor dat de fietser zich opgejaagd voelt. We merken dat fietsers vaak aan de kant gaan (of zelfs op het voetpad gaan rijden) om de bus toch maar te laten passeren. Nog los van het feit dat stapvoets rijden voor de doorstroming al helemaal problematisch is, is dit voor dit probleem ook geen oplossing.

Voor traag rijdende fietsers blijft de situatie gelijk, en sneller rijdende fietsers beginnen de bus voorbij te steken – ook langs rechts-, wat voor zeer gevaarlijke situaties kan zorgen.

We bekijken dit dus niet enkel vanuit onze eigen winkel, maar ook vanuit de impact op de fietser.

We hebben begrepen dat er plannen zijn om de Boomgaardstraat en Tijn en Nelestraat te herinrichten, en dat wij hier ook nog bij betrokken worden. We kijken alvast uit naar verder overleg in deze.

Ter afronding bevestigen we dat we reeds hebben afgesproken om in het kader van de vele plannen en projecten in het Turnhoutse samen met jullie de netwerken eens vanuit een groter geheel te zullen bekijken. We zullen dan samen nadenken over het scheiden van de routes om voor de verschillende modi een optimale situatie te bekomen, of over het compenseren van verliestijden die bepaalde maatregelen met zich mee kunnen brengen, etc. Het zou ideaal zijn moesten hierbij de ervaringen mbt de fietsstraten in de Dufourstraat en de Hovenierstraat ook in meegenomen kunnen worden.

Besluit

Artikel 1

De gemeenteraad besluit het aanvullend reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg voor de Hoveniersstraat, gestemd in de zitting van 7 oktober 2019 op te heffen en te vervangen door wat volgt.

Artikel 2

De bestuurders rijdend van de Jubileumlaan naar de Baron Frans Du Fourstraat moeten, ter hoogte van huisnummer 51, voorrang verlenen aan de bestuurders komende uit de tegenovergestelde richting.

De verkeersborden B19 en B21 worden aangebracht.

Artikel 3

Het parkeren wordt verboden:

- langs de even zijde:
 - Vanaf het kruispunt met de Baron Frans Du Fourstraat tot huisnummer 22;
 - Ter hoogte van huisnummer 28;
 - Vanaf huisnummer 44 tot huisnummer 54;
 - Vanaf de Tijn-en-Nelestraat tot de Goedendagstraat/Jubileumlaan
- langs de oneven zijde:
 - Vanaf huisnummer 51 tot huisnummer 41;
 - ter hoogte van huisnummer 31;
 - Vanaf huisnummer 21 tot de Baron Frans Du Fourstraat.

De verkeersborden E1 worden aangebracht.

Artikel 4

Het parkeren wordt uitsluitend toegelaten voor voertuigen gebruikt door personen met een handicap langs de oneven zijde ter hoogte van huisnummer 35 (1 plaats).

Het verkeersbord E9a met pictogram wordt aangebracht.

Artikel 5

Een zone 30 wordt afgebakend.

De verkeersborden F4a en F4b worden aangebracht op alle toe- en uitgangen.

Artikel 6

De Hoveniersstraat wordt ingericht als fietsstraat.

De verkeersborden F111 en F113 worden aangebracht op alle toe- en uitgangen.

Artikel 7

De denkbeeldige rand van de rijbaan wordt tussen de boomvakken gemarkeerd door een brede witte doorlopende streep.

Artikel 8

Een oversteekplaats voor voetgangers wordt gemarkeerd door witte banden, evenwijdig met de as van de rijbaan, ter hoogte van de schoolingang (huisnummer 53).

Artikel 9

Parkeervakken worden gemarkeerd door middel van witte markeringen op de voorbehouden parkeerplaatsen voor personen met een handicap en het pictogram wordt op het wegdek aangebracht.

Artikel 10

Dit aanvullend reglement wordt ter kennisgeving overgemaakt aan het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens De Gemeenteraad

Filip Buijs
Algemeen directeur

Peter Segers
Voorzitter gemeenteraad