

**UITTREKSEL UIT HET NOTULENBOEK VAN
HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN**

Afdeling:	Wonen, Leven en Ondernemen	Pagina:	1
		Zitting dd. 7 09 2020	
Aantal leden:	8	Dagorde nr.:	B.4
Aanwezig:	Frank Boogaerts, Marleen Vanderpoorten, Rik Verwaest, Walter Grootaers, Henri Pets, Bert Wollants, Ivo Andries en Annemie Goris, Katleen Janssens,	burgemeester schepenen algemeen directeur	
Verontschuldigd:	Werner Cazaerck,		korpschef
Titel :	Tijdelijke politieverordening op het wegverkeer/Verkeersmaatregelen Beekstraat. UITVAARDIGING.		

Het College van burgemeester en schepenen:

Dossierverantwoordelijke: Wim Van Leemput

MOTIVERING**Voorgeschiedenis**

Vanuit de burger en vanuit de Dorpsraad kwamen er de voorbije maanden herhaaldelijk signalen dat de verkeerssituatie in de Beekstraat nog steeds problematisch is, ondanks eerdere ingrepen. De kwestie is immers niet nieuw. Een voorgaand traject werd in 2013 afgelegd, met het aanleggen verkeersdrempels in de Beekstraat als uitkomst.

Ten gevolge van de blijvende signalen werd een nieuw onderzoek gehouden dat bestond uit observaties ter plaatse, steekproeftellingen ter plaatse en observaties van de lichtenregeling aan 'Het Sterreke' (in samenwerking met Sint-Katelijne-Waver).

Feiten en context

Het resultaat van het nieuwe onderzoek staat beschreven in bijgevoegd eindrapport.

In de Beekstraat rijdt op bepaalde piekmomenten meer autoverkeer dan men op dit type weg (lokale weg type III, landbouwweg) zou verwachten. Deze weg heeft volgens zijn categorie als functie: erftoegang geven. Ontsluiten of verbinden zijn dus geen functies van deze weg. Bovendien rijdt het gemotoriseerd verkeer er gevoelsmatig harder dan wat aanvaardbaar is op dit type weg. De verkeersdrempels hebben dus maar een zeer lokaal effect op de gereden snelheid.

Het intensieve autoverkeer in combinatie met de beperkte wegbreedte maakt het voor fietsers heel onveilig om deze straat te gebruiken en maakt bewoners van de straat extra autoafhankelijk. Ook wandelen door de straat is gevaarlijk door het intensieve autoverkeer en maakt het voor bewoners van de straat heel gevaarlijk om bijvoorbeeld de hond even uit te laten of een rondje te gaan joggen.

De leefkwaliteit en verkeersveiligheid in de straat staan duidelijk onder druk waardoor er een nog groter verkeersonveiligheidsgevoel leeft. Meestal daalt bijgevolg de vastgoedwaarde in de straat. Ook de waarde van de bedrijven in de straat neemt af als het minder interessant wordt om ter plaatse te ondernemen. Op langere termijn zijn vervuiling en stress (bijvoorbeeld ten gevolge van geluidshinder) belangrijke schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de bewoners.

B.4 Beekstraat - Verkeersmaatregelen

Uit de steekproeftellingen, observaties en probleemanalyse blijkt dat de Beekstraat lijdt onder een structurele overdaad aan gemotoriseerd doorgaand verkeer. Om het probleem ten gronde aan te pakken, moet de hoeveelheid aangepakt worden. Aangrijpingspunt voor de aanpak is een verhoging van de weerstand op de route door de Beekstraat en/of een verlaging van de weerstand op de gewenste route.

Met het verkeerskundig ingrijpen wordt tot doel gesteld: een onmiddellijke verhoging van de leefkwaliteit, de verkeersveiligheid en het verkeersveiligheidsgevoel in de Beekstraat door de intensiteit van gemotoriseerd verkeer terug te brengen tot een verantwoord aantal zonder de lasten ten gevolge van de ingreep ongelijk te verdelen.

Een hele reeks mogelijke maatregelen werden onderzocht en getoetst aan het gestelde doel. De enige maatregel die het beoogde doel efficiënt bewerkstelligt is een uitfiltering van het doorgaand gemotoriseerd verkeer door middel van een tractorsluis tussen Bossen en kleine Mechelbaan . Wanneer de intensiteit aan autoverkeer drastisch verlaagd kan worden, is het gezien het hoge fietspotentieel van de Beekstraat interessant om er ineens een fietsstraat van te maken. Deze ingreep kan echter niet zonder de plaatsing van de filter.

Begin maart 2020 werd een laatste bewonersvergadering gehouden waarin de belangrijkste pistes voorgesteld werden. Op deze vergadering bleek er zeker draagvlak te zijn voor één of andere uitfiltering van het verkeer al waren er nog wel enkele bezorgdheden en praktische vragen. Er werden nog enkele alternatieven voorgesteld die in het bijgevoegde eindrapport mee onderzocht werden. Men was vooral nog steeds van oordeel dat een bepaalde ingreep moet gebeuren en graag snel.

De aangehaalde bezorgdheden zullen in de mate van het mogelijke meegenomen worden wanneer de maatregelen geëvalueerd zullen worden.

Fasering

- Communicatiecampagne vanaf half september
- Verkeerskundige ingreep vanaf 1 december 2020.
- Proefperiode van 6 maanden
- Evaluatie van de proefopstelling

Adviezen

Mobiliteitsraad:

De kwestie kwam gedurende het hele traject meermaals ter sprake op de mobiliteitsraad. Daar leeft vooral dat i.f.v. veiligheid en leefbaarheid de ruimte toebehoort aan de bewoners van de straat. Een filtering van het verkeer is dus aangewezen. Een fysische ingreep is de enige mogelijkheid om dit ook daadwerkelijk te realiseren.

Er wordt best gewerkt met een proefopstelling en een evaluatie na een bepaalde periode (geef mensen tijd om te wennen aan de nieuwe situatie).

Juridische grond

Mobiliteitsplan Lier, Wegcode en Gemeentedecreet

BESLUIT

Art 1 :

Het college beslist om verkeerskundig in te grijpen in de Beekstraat door plaatsing van een 'tractorsluis' als proefopstelling op het wegvak tussen Bossen en de zijstraat van de Mechelbaan ('klein Mechelbaan').

Voor de verkeersmaatregelen vaardigt het college een tijdelijke politieverordening op het wegverkeer uit vanaf 1 december 2020. De tijdelijke politieverordening blijft geldig voor de duur van de proefopstelling.

Art 2 :

De verkeersmaatregelen worden bekend gemaakt aan de weggebruiker met de passende verkeerstekens overeenkomstig artikel 12 van de verkeerswet (K.B.16.03.68 en latere wijzigingen).

Art 3 :

Inbreuken worden gestraft zoals voorzien in de wet van het wegverkeer (K.B. 16.03.68 en latere wijzigingen)

Art 4 :

Afschrift van huidig besluit wordt overgemaakt aan de Griffies van de Rechtbank van Eerste Aanleg en de Politierechtbank te Mechelen.

Opdrachten :

Het schepencollege geeft opdracht aan:

Dienst	Taak
Technisch bureau	Uitvoering van de verkeersmaatregelen
Communicatiedienst	Communicatieplan voor de verkeersmaatregelen
Mobiliteit	Opvolging en evaluatie van de verkeersmaatregelen

De algemeen directeur
(Get.) Katleen Janssens

De burgemeester
(Get.) Frank Boogaerts

Voor eensluidend afschrift,

De algemeen directeur

De burgemeester

Katleen JANSSENS

Frank BOOGAERTS