

GEMEENTERAAD

Zitting van 27 april 2018

Besluit

Samenstelling:

Aanwezig:

mevrouw Ilse Bats, raadslid-voorzitter (sp.a); de heer Lieven Dehandschutter, burgemeester (N-VA); mevrouw Christel Geerts, schepen (sp.a); de heer Peter Buysrogge, schepen (N-VA); mevrouw Sofie Heyrman, schepen (Groen); mevrouw Annemie Charlier, schepen (N-VA); de heer Gaspard Van Peteghem, schepen (sp.a); mevrouw Marijke Henne, schepen (N-VA); de heer Wout De Meester, schepen (Groen); de heer Carl Hanssens, schepen (N-VA); de heer Mike Nachtegael, raadslid (sp.a); de heer Marc Heynderickx, raadslid (CD&V); de heer Jos De Meyer, raadslid (CD&V); de heer Frans Wymeersch, raadslid (Vlaams Belang); de heer Kris Van der Coelden, raadslid (sp.a); de heer Ali Alci, raadslid (sp.a); de heer Roland Pannecoucke, raadslid (Vlaams Belang); de heer Piet De Cock, raadslid (Vlaams Belang); de heer Ronny Suy, raadslid (Open Vld); mevrouw Lieve Van Daele, raadslid (CD&V); mevrouw Ine Somers, raadslid (Open Vld); de heer Julien Ghesquière, raadslid (CD&V); de heer Bart Merckx, raadslid (N-VA); de heer Bart Foubert, raadslid (Groen); mevrouw Anita Dhollander, raadslid (CD&V); mevrouw Veerle De Beule, raadslid (N-VA); de heer Hasan Bilici, raadslid (sp.a); de heer Ali Salhi, raadslid (SOS 2012); mevrouw Monique Van Hecke, raadslid (CD&V); de heer Maxime Callaert, raadslid (N-VA); de heer Bart De Bruyne, raadslid (Groen); mevrouw Femke Pieters, raadslid (Vlaams Belang); de heer Marcel Van Looy, raadslid (N-VA); de heer Luk Huys, raadslid (N-VA); de heer Filip Baeyens, raadslid (N-VA); de heer Jan Snellings, raadslid (Vlaams Belang); mevrouw Mia Mortier, raadslid (SOS 2012); de heer Filip Herman, raadslid (N-VA); de heer Aster Baeck, raadslid (Groen); de heer Jens Vrebos, raadslid (CD&V); de heer Willem De Klerck, schepen (sp.a); de heer Johan Verhulst, stadssecretaris; de heer Ronan Rotthier, adjunct-stadssecretaris

Verontschuldigd:

mevrouw Kelly Van Elslande, raadslid (N-VA)

**24 2018_GR_00112 Mobiliteit: aanvullend reglement op het verkeer:
gemeentewegen: wijzigingen en aanvullingen: goedkeuring**

Behandelende cluster - dienst

Omgeving - Plannen en ontwikkelen

Bondige toelichting

In uitvoering van het wijkcirculatieplan krijgen de wijkontsluitingsassen een grotere verkeersfunctie. Dit gebeurt door een hoger snelheidsregime (50 km/uur) toe te passen, alsook door een voorrang op die assen in te richten. Een maatregel met als doelstelling de stad Sint-Niklaas goed bereikbaar te houden en het sluipen doorheen de woonstraten te ontmoedigen.

Het college keurde in zitting van 26 maart 2018 het principe goed om de voorrang op de as Brugsken en de Antwerpse Steenweg in te voeren.

Aan de gemeenteraad wordt gevraagd om in functie van de gewijzigde voorrang op die assen de wijzigingen in het stedelijk aanvullend reglement op het verkeer van 24 februari 1995 aan te passen.

Juridische grond

Wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd bij koninklijk besluit van 16 maart 1968.

Nieuwe gemeentewet van 24 juni 1988.

Gemeentedecreet, artikelen 42 en 43.

Decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens.

Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald.

Uitvoeringsbesluit van 23 januari 2009 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens.

Omzendbrief MOB/2009/1 van 3 april 2009.

Argumentatie

Waarom?

Wijkcirculatie vormt één van de bouwblokken van het mobiliteitsplan (2015). De finaliteit van dit plan is de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in de stadskern te verhogen. Binnen het mobiliteitsplan werden de basisprincipes van de wijkcirculatie vastgelegd. De rondweg fungeert als verdeelweg voor de wijken die via één duidelijke invalsweg en uitvalsweg bereikbaar zijn. Een interferentie tussen de lussen wordt beperkt voor gemotoriseerd verkeer. Zachte weggebruikers en het openbaar vervoer hebben daarentegen een maximale doorwaadbaarheid in de stad. De essentie van het wijkcirculatieplan is dat oneigenlijk verkeer geweerd wordt uit de stad. Doordat het oneigenlijk verkeer de straten niet belast, wordt er meer ruimte gemaakt voor het bestemmend verkeer, alsook voor de zachte weggebruiker. Dit komt de bereikbaarheid van de stad ten goede. Om die bereikbaarheid een handje toe te steken, krijgen de wijkontsluitingslussen een verhoogde verkeersfunctie binnen de woonwijken. Dit gebeurt door de wijkontsluitingslussen 50 km/uur te maken alsook door deze prioriteit te geven op de aantakende wegen. Bijkomend voordeel is dat het sluipen binnendoor van lus naar lus wordt ontmoedigd.

Wat?

De invoering van het wijkcirculatieplan loopt gefaseerd. Dit geeft niet enkel de kans om geleidelijk aan te wennen aan de nieuwe situaties, maar geeft daarenboven de mogelijkheid om de maatregel degelijk voor te bereiden.

In dit voorstel wordt de voorrang op de wijkontsluitingsas Antwerpse Steenweg (in functie van

de prioritisering van de as) herzien. De bedoeling hiervan is om de doorstroming op de volledige as te faciliteren. De Antwerpse Steenweg kent namelijk op piekmomenten een afwikkelingsprobleem. Dit heeft deels te maken met de voorrangssituatie komende vanuit de Breedstraat. Mogelijk krijgt die straat door de circulatiewijzigingen in de omgeving van de Lodewijk De Meesterstraat meer verkeer te slikken. Dit vergroot enkel maar het probleem. Bovendien wordt het kruispunt gekenmerkt door een anomalie, met name de fietser in de Antwerpsesteenweg heeft wel voorrang op het verkeer komende vanuit de Breedstraat (door het doorgetrokken fietspad op die plaats). We leren uit de verkeersongevallencijfers dat deze verwarrende situatie aanleiding geeft tot verkeersongevallen. Reden te meer om deze aan te pakken.

De andere assen zoals 't Brugsken worden later uitgevoerd (in samenhang met andere maatregelen uit het wijkcirculatieplan).

Communicatie

Belangrijk is dat er verkeersborden met de gewijzigde verkeerssituatie geplaatst worden (Opgelet gewijzigde voorrangregeling!). Deze zullen geplaatst worden op het einde en het begin van de wijkontsluitingslus (met andere woorden ter hoogte van de R42 en Lamstraat). Verder worden bewonersbrieven verdeeld op de Antwerpse Steenweg en zijstraten, wordt een persbericht opgemaakt en worden de overige generieke kanalen ingezet.

Besluit

De gemeenteraad beslist:

met algemene stemmen (40)

Artikel 1

het stedelijk aanvullend reglement op het verkeer van 24 februari 1995, met latere wijzigingen op te heffen wat betreft volgende straten:

- Antwerpse Steenweg;
- Breedstraat;
- Dokter Van Raemdonckstraat;
- Klein-Hulststraat;
- Koningin Elisabethlaan;
- Lamstraat;
- Lindenstraat;
- Mercatorstraat;
- Oude Molenstraat;
- Raapstraat (deel R42/ Antwerpse Steenweg);
- Twijnderijstraat.

Artikel 2

het stedelijk aanvullend reglement op het verkeer van 24 februari 1995, met latere wijzigingen, aan te vullen met nieuwe verkeersmaatregelen wat betreft volgende straten:

- Antwerpse Steenweg;
- Breedstraat;
- Dokter Van Raemdonckstraat;
- Klein-Hulststraat;
- Koningin Elisabethlaan;
- Lamstraat;
- Lindenstraat;
- Mercatorstraat;
- Oude Molenstraat;
- Raapstraat (deel R42/ Antwerpse Steenweg);
- Twijnderijstraat.

De wijzigingen werden opgenomen in de bijlage.

Artikel 3

deze beslissing ter goedkeuring over te maken aan de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid.


Bijlagen

Bijlage - gemeenteraad april 2018

Gezien en goedgekeurd door de gemeenteraad



Johan Verhulst
stadssecretaris



Lieven Dehandschutter
burgemeester