



Witboek

voor een veiliger

verkeer in Bornem

www.veiligverkeerbornem.be

september 2012

NVA
DENKEN.DURVEN.DOEN.

Noodzaak meldpunt verkeersonveiligheid

Van bij de opstart van N-VA Bornem werden we overstelpt met klachten en vragen over mobiliteit en wegenwerken. Omdat vele inwoners vaak geen gehoor kregen of omdat er geen oplossing kwam bij het gemeentebestuur besloten we om een meldpunt op te starten waar de Bornemnaar verkeersonveilige situaties kon melden. De webstek www.veiligverkeerbornem.be gaf het voorbije jaar de Bornemnaar de kans om verkeersproblemen in de gemeente te signaleren. Men kon aangeven waar prioriteit aan moest gegeven worden, en men kon mogelijke oplossingen suggereren.

Overweldigende respons

De webstek werd een succes. Een honderdtal pijnpunten werden aangebracht, er kwamen tientallen reacties binnen, en er werd meer dan 1700 keer gestemd.

Met deze respons zijn we zeer tevreden, maar uiteraard mag het hier niet bij blijven. Het “succes” van de webstek toont natuurlijk aan dat er op het vlak van verkeersveiligheid in Bornem nog veel werk aan de winkel is. Er moeten oplossingen komen, en met dit Witboek willen we daartoe de aanzet geven. In eerste instantie plaatsen we 20 verkeersonveilige situaties in deel I van dit witboek, het is de bedoeling dat de andere ingebrachte ‘pijnpunten’ eveneens worden verwerkt in een publicatie met aangereikte oplossingen.

Mobiliteitsambtenaar

Veel van onze voorgestelde oplossingen en voorstellen kunnen gebruikt worden bij het opstellen van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Klein Brabant dat na de gemeenteraadsverkiezingen van 14 oktober 2012 zal worden uitgeschreven. Om deze reden willen we het Witboek dan ook overhandigen aan de gemeentelijke mobiliteitsambtenaar. Zij is een neutraal persoon die over de partijgrenzen heen erop kan toezien dat de voorstellen voor een veilig en vlot verkeer die de Bornemnaar zelf aanbrachten worden aangepakt door de volgende beleidsploeg.

Ombudsman / ombudsvrouw

De inwoners van Bornem kunnen via een meldingskaart schriftelijk en elektronisch een klacht, opmerking of suggestie indienen. De meeste klachten zijn trouwens gericht aan de dienst werken en mobiliteit. N-VA Bornem stelt voor om klachtenbehandeling in twee fases te laten verlopen. In eerste instantie moet de gemeente zelf de kans krijgen een klacht te behandelen. Mocht de burger hierna ontevreden blijven dan moet hij de kans krijgen om zijn zaak door een ombudsman/ombudsvrouw te laten onderzoeken. De ombudsman maakt ook een jaarverslag op dat voor iedereen ter inzage wordt voorgelegd.

Tot slot wil het bestuur van N-VA Bornem iedereen bedanken die heeft meegewerkt aan het tot stand komen van dit Witboek en de webstek.

1. Foutieve en overvloedige verkeersborden



Het probleem:

Op de Puursesteenweg en Sint-Amandsesteenweg zijn er verschillende verkeersremmende drempels. Op zo'n drempel mag men volgens de wegcode max. 30km/u rijden. Nochtans staat er ongeveer altijd na een dergelijke drempel een verkeersbord: maximum 50 km/u + herhaling. Dit zorgt voor verwarring bij vele automobilisten. Het zou kunnen suggereren dat men op die verkeersremmende heuvels ook 50 km/u mag rijden. Op de foto (Puursesteenweg) zie je ook dat het bord 50km/u het overzicht belemmert aan overstekende fietsers komende vanuit de Bleekstraat.

De oplossing:

Een wit verkeersbord (F1 en F3) bebouwde kom volstaat om aan te geven dat de maximum snelheid 50km/uur bedraagt (25km/uur voor bromfietzers klasse A en 45 km/uur voor klasse B). In de bebouwde kommen die afgebakend zijn door verkeersborden F1 en F3 hoeven geen verkeersborden C43 met snelheidsbeperking tot 50 km/u worden geplaatst of behouden. Uitzondering is wanneer je bijvoorbeeld binnen de bebouwde kom op een deel van de weg 70 km/u mag rijden, en na een kruispunt terugvalt op het initiële snelheidsregime, met name 50km/u (herhaling).

Bizar gegeven is dat er op deze foto (Puursesteenweg) een bord C43 staat met 50km/u onder een bord dat de nabijheid van een school (De Linde) aankondigt. Wij stellen voor om vanaf de drempel een zone 30 (variabel bord) in te richten tot de nabijheid van de school.

2. Onduidelijk waar fietsers moeten rijden



Het probleem:

Er werd bij de vernieuwing van de drukke *Boomstraat* in 2006 gekozen voor eenrichtingverkeer voor automobilisten. Fietsers kunnen in beide richtingen rijden op deze winkelstraat en mogen in de bebouwde kom met twee naast elkaar rijden. Men hanteert de stelling dat fietsers dienen om het verkeer af te remmen en om de snelheid van de automobilisten te doen verminderen.

Automobilisten ergeren zich als fietsers met meer dan twee naast elkaar fietsen. Fietsers lopen gevaar te worden aangereden omdat er onvoldoende ruimte is om veilig te rijden bij druk verkeer. Aangezien er maar langs één kant van de weg een fietsstrook (met fietssymbolen) werd voorzien is het niet duidelijk waar fietsers die uit de andere richting komen moeten rijden. Bij druk verkeer zie je fietsers tussen de auto's slalommen of ze gebruiken het voetpad omwille van hun

eigen veiligheid. Dit zorgt dan weer voor onveilige situaties met voetgangers.

De oplossing:

Zonder een herinrichting van de Boomstraat zal hier wellicht niet zo veel aan kunnen gebeuren. De meest veilige inrichting lijkt ons om eerst het voetpad te voorzien, daarnaast een fietspad, dan een parkeerstrook en vervolgens de rijweg.



Op korte termijn kan onderzocht worden of het haalbaar is om fietsers in de Boomstraat in beide richting gebruik te laten maken van de huidige fietsstrook. Mits enkele kleine ingrepen wordt deze huidige fietsstrook iets breder gemaakt als fietspad (auto's mogen dan niet meer op deze strook rijden).

Er moet op school bij verkeerseducatie op een interactieve manier worden stilgestaan bij verkeersveiligheid en de politie moet verwittigen en indien nodig optreden.

3. Onduidelijke voorrangssituaties



Het probleem:

Ondanks het feit dat de *Bornemstraat* enkel voor plaatselijk verkeer is richting Bornem, wordt de Bornemstraat door vele autobestuurders gebruikt om de drukker Weertstraat te ontwijken. Voertuigen en fietsers komende van de Galgestraat hebben hier voorrang van rechts maar die wordt zelden genomen wegens te gevaarlijk.

De oplossing:

Het zicht op het kruispunt is zeer beperkt en voertuigen dienen al gedeeltelijk op het kruispunt te rijden om te kijken of de baan vrij is. Dit kan al verholpen worden door het plaatsen van een bolle spiegel zodat de weggebruikers een beter zicht krijgen op dit kruispunt.

Extra signalisatie, zoals een verkeersbord in combinatie met markeringen op het wegdek brengen duidelijkheid voor de weggebruikers.

4. Veilige fietspaden prioritair



Het probleem:

Vier jaar geleden werd van aan het station in Bornem een fietspad aangelegd. Een goede zaak, ware het niet dat dit fietspad eindigt in de levensgevaarlijke *Pedro Colomalaan*. De fietsers moeten hun weg verder zetten op straat tussen de af- en aanrijdende vrachtwagens.

Onbegrijpelijk dat er niet eerder werk werd gemaakt van een veilige fietsverbinding tussen Puurs en Bornem. Het kruispunt van de Pedro Colomalaan met de Puursesteenweg is een van de gevaarlijkste punten van Bornem. Na het dodelijk ongeval van *Evelien Apers*, een 15 jarig meisje uit Puurs dat met haar fiets door een vrachtwagen werd aangereden op 2 april 2010, werd de Facebookgroep 'SOS veilig op de fiets Klein-Brabant' opgericht.

De oplossing:

In oktober 2011 werd goedkeuring gegeven voor de uitvoering van de werken voor de aanleg van een fietspad langs de spoorlijn tussen de Prins Albertlaan en de Puursesteenweg. Dit fietspad zal gescheiden zijn van de rijweg. De werken zijn gestart in het voorjaar van 2012, en zijn momenteel in een laatste fase. Gevaarlijk punt blijft de oversteek tussen de Prins Albertlaan en Puursesteenweg. Er komen fietsopstelstroken en middengeleiders, zodat fietsers tijdens het oversteken veilig zijn.

N-VA Bornem wil werk maken om meer, veilige en betere fietspaden in Bornem te realiseren. Onze prioriteit gaat hierbij uit naar de gevaarlijke punten.

Structureel onderhoud moet eveneens de nodige blijvende aandacht krijgen voor de veiligheid en kwaliteit van de fietsvoorzieningen te garanderen. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van het investeringsprogramma van het Agentschap infrastructuur voor investeringen in een verbeterde fietsinfrastructuur. Daarnaast stelt het Vlaams Gewest geld beschikbaar voor het fietsfonds, een fonds waar ook de provincie voor eenzelfde bedrag in participeert.

N-VA Bornem wil respectvol omgaan met de nabestaanden van dodelijke verkeersongevallen. Gedenktekens verwijderen omwille van wegenwerken of om andere reden moet steeds in overleg met de nabestaanden gebeuren.

5. Aangepaste parkeerplaatsen



Het probleem:

Voor wie in Bornem centrum komt winkelen was bijkomende parkeerruimte een noodzaak. Sinds 8 oktober 2010 kan men terecht in de parkeergarage in de *Achterweidestraat*. Omdat wagens breder worden en het aantal grote gezinswagens (SUV en monovolumewagens) toeneemt, moeten

parkeergarages zich hieraan aanpassen. Het is onbegrijpelijk dat het gemeentebestuur hiermee onvoldoende rekening heeft gehouden bij het ontwerp van deze nieuwe parking. Een bochtverbreding is noodzakelijk wanneer je vlot en veilig naar de eerste of tweede verdieping wil gaan met een monovolumewagen of SUV.

De oplossing:

Omdat auto's breder worden en het aantal grote gezinswagens (SUV en monovolume) toeneemt, moeten parkeergarages zich hieraan aanpassen. Bochten, hoogte en hellingsgraad moeten voldoen aan de huidige normen. Auto's worden niet enkel breder, maar ook de autodeuren nemen in dikte toe. Het gevolg is dat de ruimte om als bestuurder of passagier uit te stappen smaller wordt. Om vlot in een parkeergarage te raken, is niet enkel de breedte van het vak bepalend, maar ook de breedte van de rijbaan.

Voor specifieke gebruikers zoals mindervaliden, moeten aangepaste parkeervoorzieningen worden voorzien.



Het probleem: Bij het uitrijden van de parking in de *Achterweidestraat* zijn er twee problemen: het niveauverschil bij het afdraaien is te groot en de zichtbaarheid is te beperkt op het aankomende verkeer komende van de *Kasteelstraat*.

De oplossing:

De inrit van de parking moet heraangelegd worden.

6. Sluipverkeer I



Het probleem:

Het smalle stuk vanaf de *Weertstraat* naar de verkaveling *Sint-Jansbeekveld* voorbij de visvijver St. Marie, wordt veel gebruikt als sluipteg tussen de Paardenstraat en de Weertstraat, en andersom. Dit geeft aanleiding tot gevaarlijke situaties als een wagen Sint-Jansbeekveld oprijdt vanuit de Weertstraat, en die wagen achteruit terug op de Weertstraat moet, als er een wagen op het laatste stuk van Sint-Jansbeekveld richting Weertstraat, rijdt.

De oplossing:

Sluipverkeer in één straat aanpakken heeft geen zin, dan verplaatst het probleem zich naar een andere straat. Daarom is N-VA Bornem voorstander om deze problematiek op het niveau van verschillende gemeenten, in samenwerking met de Provincie Antwerpen en het Vlaams gewest aan te pakken.

N-VA Bornem is voorstander om op drukke knooppunten te werken met variabele verkeersborden om tijdens het spitsverkeer het sluipteg op de hoofdwegen te houden. Buiten het spitsuur is de 'gewone' regeling van toepassing zodat Bornemnaren zich vlot in onze gemeente kunnen verplaatsen. Op andere straten kan eenrichtingsverkeer of het plaatsen van een paaltje een oplossing zijn.

7. Sluipverkeer II



Het probleem:

Dit deel van de *Barelveldweg* gebruikte men als sluipteg, de gemeente plaatste een verkeersbord doodlopende straat om bestuurders te ontmoedigen. Men vergat echter de straat doodlopend te maken. Bestuurders hadden dit snel door en blijven gewoon gebruik maken van deze straat om hun weg af te korten tot grote ergernis van de buurt, fietsers en voetgangers. 'Uitzonderlijk plaatselijk verkeer' bord plaatsen helpt niet als dit niet gecontroleerd kan worden.

De oplossing:

Door deze situatie op onze website te plaatsen is het gemeentebestuur in actie geschoten en heeft men een paaltje geplaatst zodat automobilisten dit straatje niet meer kunnen gebruiken voor sluipteg.

Volgende meldingen kwamen binnen van routes die gebruikt worden voor sluipteg:

- De Bornemstraat is plaatselijk verkeer voor auto's die van Sint-Amands komen. Het merendeel van het verkeer dat komt van Sint-Amands en rijdt naar Bornem negeert het verkeersbord "Uitgezonderd plaatselijk verkeer" en gebruikt de Bornemstraat als sluipteg om de drukke Weertstraat te vermijden.
- In de driehoek Sint Amandsesteenweg, Platte Heegstraat en de Sint Amandsesteenweg is er door sluipteg tijdens de ochtend en avondspits veel overlast (hoge snelheid, foutparkeerders) wat zorgt voor gevaarlijke situaties.
- Veel automobilisten rijden met zeer hoge snelheid doorheen het eerste deel van de Barelstraat. Men gebruikt deze straat om de verkeerslichten van de Sint-Amandsesteenweg en de Absveldstraat te vermijden.
- Vele vrachtwagenchauffeurs, maken dankzij hun GPS systeem een verbinding tussen N17 en Puursesteenweg en N16 via de smalle landelijke wegen en brengen fietsers en voetgangers, schoolgaande jongeren en andere automobilisten in gevaar.
- Sluipteg van de N16 komt via de Roddam en de Broekstraat om naar het centrum van Bornem te gaan waardoor de naar school fietsende kinderen die uit de fietstunnel komen in gevaar worden gebracht.
- In het kleine smalle straatje proberen veel wagens de hoek van E. de Jonghestraat af te snijden. Het is zelfs niet echt een omweg. De straat is niet geschikt voor doorgaand verkeer. Klinkers zijn in slechtere staat. En wagens rijden er te snel.
- Sluipteg komende vanuit de Broekstraat richting Stationsstraat, in de omgeving van de serviceflats en het OLV rusthuis.

8. Hindernissen voor weggebruikers met visuele beperkingen



Het probleem:

Op de hoek van de *Boomstraat* en de *Nieuwstraat* zijn ribbel-geleidelijnen aangebracht om blinden en slechtzienden te helpen bij oversteekplaatsen bij het vinden van de weg. Om één of andere reden werd deze betonnen zitbank op deze ribbels aangebracht.

De oplossing:

Deze bank diende verplaatst te worden, wat intussen gebeurd is op vraag van N-VA Bornem.

Geribbelde suggestiestroken moeten mensen met een visuele beperking beter op weg helpen. Aan alle kruispunten met verkeerslichten moet er een ratelsysteem voorzien worden voor blinden en slechtzienden. De groep mensen met een beperking zal alsmaar toenemen. Steeds meer mensen uit de deelgemeenten verhuizen op hun oude dag naar het centrum. Als we het centrum aantrekkelijk willen houden, moet we werken aan toegankelijkheid.

9. Slechte staat fietspad Hingensesteenweg (Bornem)



Het probleem:

Een strook fietspad op de *Hingensesteenweg* ligt er slecht bij richting N16. Heraanleg fietspad zoals vroeger, vertrekkende van het station tot kruispunt N16 met doorsteek aan de Kruisstraat voor verkeer richting Hingene en terug.

De oplossing:

Intussen werd het wegdek van het fietspad vernieuwd en in het rood aangeduid.

De meest veilige inrichting lijkt ons echter om het fietspad gescheiden van de weg aan te leggen.

Fietspad Jan Hammeneckerstraat, Mariekerke



Sint Amandsesteenweg, Bornem



10. Te hoge verkeersdrempels



Het probleem: Volgens het verkeersreglement moeten bestuurders deze verhoogde inrichting voorzichtig naderen met een matige snelheid, zodat ze erover rijden met een snelheid die niet meer bedraagt dan 30 km per uur. Wanneer je aan deze snelheid over deze drempel gaat rijden dan is je wagen stuk en is de kans groot dat je een fietser in gevaar brengt. Hoewel men deze nieuwe verkeersdrempel opnieuw heeft aangelegd omdat deze niet voldeed aan de wettelijke normen werd dezelfde fout gemaakt. De situatie is echter wel veiliger voor fietsers die van de Koningin Astridlaan naar de Paardenweg rijden, omdat ze oversteken via een verhoogde inrichting.

De oplossing:

Heel wat verkeersdrempels zijn niet in orde met de wettelijke voorschriften. Deze moeten in orde gebracht worden met de technische voorschriften waaraan ze moeten voldoen. Drempels die te steil of te kort zijn kunnen je wagen beschadigen, ook als je er traag over gaat rijden. Slecht aangelegde drempels zorgen ook voor geluidsoverlast voor de omwonenden, trillingen en barsten in huizen. Als automobilisten zich aan tal van regels moeten houden, moet het gemeentebestuur dat ook.

11. Te smalle straten



Het probleem:

De bestaande verharding aan de Grootheide werd nog maar recent opgebroken en vernieuwd. Waar wagens reglementair geparkeerd staan is deze straat veel te smal aangelegd om fietsers in twee richtingen bij druk schoolverkeer veilig te laten rijden. Hierdoor zijn automobilisten of fietsers soms verplicht om op het voetpad te rijden. Bovendien zijn er ouders die op het voetpad parkeren, of voor een garage of oprit. Door deze situatie is het vaak slalommen voor fietsers tussen het voorbijrijdend verkeer en de geparkeerde wagens.

De Sint-Bernardusschool behaalde het kwaliteitslabel 10/10 van de provincie Antwerpen omdat zij inspanningen doen om aan verkeers- en mobiliteitseducatie te doen.

De oplossing:

Het is noodzakelijk de plaatselijke situatie nadrukkelijker op te volgen en in overleg met de betrokken school en de buurtbewoners tot een oplossing te komen via sensibiliseren. Uiteraard is handhaving van de wegcode op deze locatie eveneens van belang.

12. Snelheidsovertredingen I



Het probleem:

Druk verkeer in de Weertstraat, waarbij de snelheid weinig wordt gerespecteerd. Ter hoogte van Kapel Onze-Lieve-Vrouw Bijstand (Mariekerke) staat een indicator die de snelheid aangeeft, weinig automobilisten houden hier rekening mee.

De oplossing:

Politiediensten kunnen dankzij snelheidsindicatoren weggebruikers sensibiliseren over de snelheid die ze rijden en tegelijk de reële snelheden (en snelheidsovertredingen) in kaart brengen. Op die manier beschikken ze over objectieve gegevens betreffende snelheidsovertredingen en kunnen dan op basis daarvan gerichte snelheidscontroles uitvoeren op plaatsen en tijdstippen die het meest in aanmerking komen om te controleren (flitsen) op plaatsen en tijdstippen als er het meest risico is op ongevallen.

De allereerste verantwoordelijkheid ligt natuurlijk bij de weggebruiker zelf, die moeten beseffen dat ze hun snelheid moeten aanpassen wanneer ze door dorpskernen of door dichtbevolkte straten rijden. Via gemeentelijke publicaties willen wij voortdurend de bevolking sensibiliseren over verkeersveiligheid. Maar niet alleen de overheid moet werken aan een mentaliteitswijziging, ook de scholen en ouders spelen hierin een cruciale rol. Van de politie en andere gezagsdragers verwachten we eveneens dat ze het goede voorbeeld geven.

De suggestie om een verkeerslicht te plaatsen op wegen waar te snel gereden wordt, dat op rood springt zodra je te snel gaat rijden kan eveneens onderzocht worden, hoewel men hier omzichtig mee moet omspringen.

13. Snelheidsovertredingen II



Het probleem:

Bewoners die aan het begin van de *Sint Amandsesteenweg* wonen, vragen meer controle op de snelheid van wagens die vanuit de Boomstraat hun straat komen ingereden.

Deze omgeving is een zone 30, maar men heeft de indruk dat velen er minstens 50 à 60 km/uur rijden. Tussen Colruyt en de watertoren zijn er ook klachten van overdreven snelheid. Volgende straten werden ook opgegeven wegens klachten van overdreven snelheid: Hendrik Muyshondtstraat, Koningin Astridlaan, Hingenesteenweg, Kattestraat, Boskant, 't Hoogste, Stationstraat, Kapelstraat, Nieuwstraat, Cesar Van Kerckhovenstraat en de Nieuwe Kouterstraat.

De oplossing:

Intussen werd er een grote 30 op de baan geleverd op vraag van N-VA Bornem. Het probleem van snelheidsovertredingen werd in een ander punt al aangehaald.

14. Toegankelijkheid openbaar domein voor alle weggebruikers



Het probleem:

Net als andere lokale overheden heeft het gemeentebestuur van Bornem bij de heraanleg van het *Kardinaal Cardijnplein* in 2005 gekozen voor kasseien. Deze kasseien zorgen echter voor heel wat ongemak bij mensen, in het bijzonder bij:

Senioren met rollator, ouders met kinderwagen of fietsers

worden door elkaar geschud wanneer ze zich over het Kardinaal Cardijnplein begeven. Voetgangers moeten oppassen dat ze hun voet niet omslaan.

De oplossing:



N-VA Bornem wil het historische karakter van het centrum van Bornem bewaren, met kasseien. Maar we willen geplaveide stroken aanleggen zodat bijvoorbeeld rolstoelgebruikers er makkelijker over kunnen. Bij het inrichten van openbare gebouwen, het openbaar domein en bij de aanleg van straten moeten structurele

maatregelen genomen worden om de toegankelijkheid voor alle gebruikers te bevorderen. Dit moet gebeuren bij de adviesraad met ervaringsdeskundigen. Bij de planning van openbare werken moet er steeds een overleg komen met de buurtbewoners.

15. Snelheidsbeperkende maatregelen



Het probleem:

Door de slecht aangelegde wegversmalling (*Brandheide*), bedoeld om automobilisten hun snelheid af te remmen rijdt men rechts op het voetpad en fietspad om de wegversmalling te vermijden. Doordat de wegversmalling veel te ver van het voetpad werd aangelegd is er voldoende plaats om rechtdoor te rijden in plaats van te wachten voor het aankomende verkeer. Dit is een gevaarlijke situatie voor de buurtbewoners, fietsers en voetgangers.



De oplossing:

Het is cruciaal om de weginfrastructuur af te stemmen op de snelheidslimiet. Ideaal zou zijn dat het wegbeeld een bepaalde snelheidslimiet afdwingt, dan is er geen bord meer nodig. De drie belangrijkste snelheidsremmende maatregelen zijn wegversmallingen, verkeersdrempels en fietspaden. N-VA Bornem is voorstander om wegversmallingen of het verleggen van de weg als snelheidsremmer. We zijn voorstander om de weg in asfalt aan te leggen en niet in klinkers zoals op de foto om geluidsoverlast en trillingen te voorkomen.

16. Kleine ingrepen hoeven niet veel te kosten



Het probleem:

In *Nattenhaasdonk*, de oudste kern van de Bornemse deelgemeente Hingene, ligt een smalle kasseistrook. Doordat het water niet kan weglopen in de gracht verzakt de weg op sommige plaatsen. Fietsers hebben het hier hard te verduren.

De oplossing:

Op korte termijn zou een greppel moeten gegraven worden opdat het overtollig water afgevoerd kan worden naar de sloot. De grond wordt dan minder drassig en de weg zal niet verder verzakken.

Naast deze kasseiweg zou een fietspad moeten worden aangelegd dat past in deze omgeving, zodat fietsers en rolstoelgebruikers (vaak bewoners van Eykerheide) niet door elkaar geschud worden, en rustig kunnen genieten van dit mooie stukje natuur in onze gemeente.

17. Geen verkeerslichten voor voetgangers



Het probleem: (1)

Op het kruispunt van de *Sint Amandsesteenweg* ter hoogte van bakkerij Robberecht is er geen speciaal verkeerslicht voor voetgangers voorzien.

Het probleem: (2)

Op het kruispunt aan het cultuurcentrum 'Ter Dilft' zijn eveneens geen lichten voor voetgangers voorzien.



Het probleem: (3)

Op het kruispunt van de *Sint-Amandsesteenweg* en de *Dulftstraat* en de *Absveltstraat* zijn ook geen lichten voor voetgangers voorzien, een zebrapad ontbreekt eveneens. Voetgangers kunnen niet duidelijk zien wanneer ze mogen oversteken. Het lijkt een gewoonte te zijn in Bornem!

De oplossing:

Alle kruispunten, voorzien van verkeerslichten moeten uitgerust zijn met LED-verlichting. Er dienen steeds lichten voor voetgangers en fietsers voorzien te worden.

18. Kwaliteitsvolle wegenwerken



Het probleem:

In 2010 werd gestart met de gedeeltelijke heraanleg van de landelijke weg *Eikerheide*, helaas is hier heel wat fout gelopen. 1. Er werden onvoldoende uitwijkstroken voorzien en ze liggen niet steeds op de juiste plaats.

2. Door de betonverharding op de oude asfaltlaag aan te brengen, is de weg verhoogd, hierdoor kom je vast te zitten als je niet kan uitwijken. Een gemiste kans! Je rijdt je wagen stuk als je bij het kruisen met je banden van de betonstrook afgeraakt.

De oplossing:

Naast de rijweg (betonstrook) dient een verharding te worden aangelegd zodat je niet wegzakt in de modder als je bij het kruisen van een wagen naast de weg moet rijden.

Deze 'pijnpunten' werden gemeld aan het gemeentebestuur, doch men heeft er om één of andere reden geen rekening mee gehouden. Zoals bij de inleiding vermeld kiezen we er voor om relevante actoren te betrekken bij infrastructuurwerken. Overleg is noodzakelijk om tot het beste resultaat te komen.

19. Minder hinder plan



Het probleem:

“De aannemer start op 26 maart met de werken aan de Lindestraat tussen de Nieuwe Kouterstraat en de Elisabethstraat. In die eerste week wordt de riool-aansluiting gerealiseerd op het kruispunt Lindestraat-Nieuwe Kouterstraat. Daarna wordt er verder gewerkt richting Elisabethstraat.

Vervolgens wordt het stukje Lindestraat richting

Kapelstraat heraangelegd. We hopen de werken tegen het bouwverlof af te ronden.” Dit stond te lezen in Bornem info, april 2012

Er werden heel wat fouten gemaakt, waardoor de afgesproken datum niet werd nagekomen. Bij aanvang van de werken zou men eerst het kruispunt met de Nieuwe Kouterstraat heraanleggen. Hiervoor kreeg de aannemer één week tijd. Het kruispunt werd opengebroken, maar pas heraangelegd op het einde van de werken. Alleen uitzonderlijk plaatselijk verkeer was toegelaten. Op de foto ziet u dat de aannemer nog volop bezig is op 31 augustus. Men vergat op het voetpad ruimte te voorzien voor o.m. bomen aan te planten, hierdoor moest al het werk worden overgedaan. In totaal verdwenen er een tiental parkeerplaatsen, terwijl er al een tekort is in deze straat. Door de slordige afwerking kunnen veel deksels van keldergaten niet meer op hun oorspronkelijke plaats terecht in de Lindestraat.



De oplossing:

Helaas is dit geen alleenstaand geval dat wegenwerken vertraging oplopen. Telkens komen de aannemer en de overheid met dezelfde excuses

af. Het is te koud of te nat of er zat iets in de bodem. Een aannemer riskeert momenteel een boete van vijf procent van het bedrag van de werken als hij zich niet aan de termijn houdt. We moeten nagaan of het niet mogelijk is om bij het afsluiten van een contract met een aannemer, een volwaardige vergoedingen te vragen bij buitensporige hinder of vertraging. N-VA wil rekening houden met de vragen en opmerkingen van inwoners bij wegenwerken. Zo hoeven burgers nadien geen petitie op te starten om een zone 30 te verkrijgen van het schepencollege.

20. Rustpunten voorzien voor senioren



Het probleem:

In de Gasthuisstraat ter hoogte van het OLV-rusthuis en de serviceflats staan er geregeld wagens geparkeerd op het voetpad. Wagens parkeren op het voetpad in de Gasthuisstraat ter hoogte van OLV rust- en verzorgingstehuis en de serviceflats. Hierdoor dwingt men voetgangers en vooral gebruikers van rollators of rolstoel op straat. Dit zorgt voor ergernis en onveilige situaties.

De oplossing:

Het veel te brede voetpad nodigt uit om deze strook te gebruiken als parkeerplaats. Door hier een mooie zitbank te plaatsen kan deze situatie op een goedkope manier worden vermeden. Bovendien kunnen de bewoners van de serviceflats dan genieten van de zon op deze plek.

Door de toenemende vergrijzing maken meer voetgangers gebruik van een hulpmiddel zoals een stok, rollator of rolstoel. Omdat verplaatsen voor deze doelgroep over het algemeen meer moeite kost, dient bij het ontwerp van nieuwe en bestaande infrastructuur hiermee rekening gehouden te worden.