



Verslag

Voorstelling plan Nationalestraat op de Stuurgroep Sint-Andries

Wanneer:

Woensdag 30/06/10

Cultureel Centrum Sint-Andries

Aanwezigen

30 bewoners/handelaars

Panel:

- Chris Anseeuw: districtsvoorzitter
- Johan Pieraerts: ontwerper
- Marc van Gool: projectleider
- Nico Volckeryck: moderator

Verslag

Inleiding door Chris Anseeuw:

Het plan voor de Nationalestraat is grondig hertekend. De hoorzitting met betrekking tot het voorontwerp die doorging in juni 2009, de voorstelling van het plan op een eerdere stuurgroep, en overleg met onder andere de fietsersbond en Antwerpen toegankelijk hebben voor extra input gezorgd.

Vanavond stellen we graag het definitief ontwerp aan u voor. Het districtscollege heeft daar inmiddels kennis van genomen, maar vond het belangrijk om het ook met de bewoners en handelaars van de straat, alsook met de stuurgroep terug te koppelen, alvorens er definitief goedkeuring aan te hechten. Na een goedkeuring door het districtscollege, kan er een bestek worden opgemaakt en een bouwaanvraag worden ingediend. Als de voorziene planning gerespecteerd kan worden, kan er dan volgend jaar met de werken gestart worden.

Voorstelling van het ontwerp door Johan Pieraerts (zie powerpoint presentatie)

Enkele belangrijke verschillen met de bestaande situatie:

- De voetpaden worden breder.
- De fietsers krijgen een fietscomfortstrook.
- De pleintjes worden toegankelijk, open en geïntegreerd in de straat. Er komen niet echt plantvakken omdat dit geen garantie is voor meer groen. Er worden anti-parkeerpaaltjes voorzien op de pleintjes en er is ruimte voor terrassen.
- Tram en bus stoppen aan dezelfde halte.
- De haltes in de Geuzenstraat en Volkstraat verdwijnen en komen in de Nationalestraat. Er komen 2 haltes aan elke kant, dus 4 in totaal. Dat zijn er 4 minder dan de huidige 8. De haltes liggen telkens na een kruispunt.
- De parkeerstrook aan de oneven zijde verdwijnt om meer plaats te maken voor de voetpaden.
- Er komen 6 laad- en loszones verspreid over de straat.
- Materiaalgebruik:



- voetpaden : graniettegels van gezaagde en gebouchardeerde graniet in formaat 20 x 14 cm.
- boordstenen en goten : in blauwe hardsteen.
- rijweg: graniettegels van gezaagde en gebouchardeerde graniet in formaat 20 x 14 cm.
- parkeerstrook : mozaïekkeien in gekloofde graniet.

Als referentie kunnen de straten rond de Wilde Zee genomen worden. De stenen zijn wel groter (20x14 cm).

Vragenronde (V=vraag, A=antwoord)

V: Er is dus een fietscomfortstrook en geen fietspad?

A: De Nationalestraat is een zone 30 en één van de voorwaarden voor zone 30 is gemengd verkeer. Dus geen aparte fietspaden.

Voor een gescheiden fietspad is de straat trouwens te smal. Daarom werd - in overleg met de fietsersbond - gekozen voor een vlak bestratingsmateriaal dat comfortabel is om over te fietsen. Het materiaal is trouwens over de volledige breedte van de rijweg hetzelfde. Fietsers die dus even de sporen kruisen, komen niet terecht op een ander soort wegdek. Het materiaal is ook comfortabel voor voetgangers die de straat oversteken. De schade, die we in de Minderbroedersruï vaststellen, moet worden toegeschreven aan de trillingen van het (tram)verkeer, versterkt door de aanwezige ruï, waardoor het mortelbed niet heeft kunnen uitharden. Daarnaast zijn ook de infiltratie van water langs de sporen en de grootte van de bestratingsmaterialen bepalende factoren geweest voor het loskomen van de betegeling.

Het blijft een uitdaging om te voorkomen dat de bewegingen van de tramsporen zich weerspiegelen in de bestrating. Daarom wordt in toekomstige projecten, zoals de Nationalestraat, alleszins geopteerd voor een bestrating in kleinere, doch dikkere formaten (bijvoorbeeld formaat 14 x 20 x 14 cm) met ruwe zijvlakken. Het kleine formaat bevordert de hechting in de grond.

Het materiaal dat in de Nationalestraat zal gebruikt worden is hetzelfde als hetgeen nu bij de heraanleg van de straten in de omgeving van de Wilde Zee wordt gehanteerd, maar dus in een afmeting die nog comfortabeler is voor voetganger en fietser.

V: Zone 30 wordt in de Nationalestraat niet gerespecteerd. Kan dit op geen enkele manier afgedwongen worden?

A: Met fysieke maatregelen gaat dit niet in de Nationalestraat. Een asverschuiving of drempels zijn niet mogelijk door de tramsporen.

V: Zal de tram blijven rijden?

A: Er zijn nog onderhandelingen bezig met De Lijn. Als de tram blijft rijden, zullen de werken langer duren.

V: Wordt aan de tramhaltes de stoep breder of smaller dan nu?

A: De stoep wordt breder.

V: Hoe worden de tramsporen gelegd? Met welke fundering?

A: De aanleg van de spoorzone wordt door De Lijn bepaald. Eerst is er steenslagfundering en een betonfundering tot de bovenzijde van de dwarsliggers. De straatstenen worden geplaatst in een zandcementfundering en opgevoegd met gemodificeerde mortel.

V: In de Nationalestraat nummer 88 is een wafelhuis. Mogen die nog terras zetten?

A: In overleg met de dienst vergunningen is bekeken waar terrassen kunnen. De Nationalestraat is opgenomen in een plan voor gans de stad Antwerpen, als straat waar toegankelijkheid voor slechtzienden belangrijk is. Dit wil zeggen dat over de volledige lengte van de straat, aan de kruispunten en de haltes blindengeleiding wordt voorzien. Het aantal obstakels moet ook beperkt worden. Terrassen zijn een obstakel. Het gevolg van de blindengeleiding is dat in de Nationalestraat – met uitzondering van de hoek



Nationalestraat/Aalmoezenierstraat - na de heraanleg geen terrassen meer zouden vergund worden. Uiteraard geldt dit slechts voor de straat zelf. Op de pleintjes daarentegen kunnen er wel terrassen komen, zelfs meer dan vandaag het geval is. Op de Theodoor Van Rijswijckplaats zijn, op basis van voorliggend plan, aan de linkerzijde van het plein zowel gevelterrassen als eilandterrassen mogelijk. Ook op het driehoekige plein tegenover de Theodoor Van Rijswijckplaats kunnen er na de heraanleg opnieuw terrassen komen. Dit geldt evenzeer voor het pleintje aan de Prekersstraat (pleintje met De Neus). Ook hier zullen er na de heraanleg terrassen kunnen toegelaten worden. We zullen de situatie nakijken voor het wafelhuis.

V: We vinden het goed dat het stadsbestuur ook aandacht heeft voor de blinden- en slechtzienden. Daarom moeten ook de winkels die zonnetenten met zijflappen hebben uw aandacht krijgen. Deze vormen immers ook een obstakel.

A: Dit klopt inderdaad.

V: Waar komt de nieuwe gasleiding?

A: Deze komt aan de onpare zijde in de huidige parkeerstrook, nadat de riolering is aangelegd. Er wordt een gescheiden rioolstelsel aangelegd. De huidige rioleringsbuis wordt in de toekomst gebruikt om het afvalwater te verwijderen. Aan elke kant van de straat worden er nieuwe buizen aangelegd die het regenwater zullen afvoeren.

V: Komen er niet teveel fietsstallingen in de straat?

A: Op dit ogenblik is er een tekort aan fietsstallingen en dit willen we bij de heraanleg verhelpen. Het aantal en de locatie van de fietsstallingen werd bepaald in overeenstemming met de behoefte.

V: Hoe zit het met de communicatie naar bewoners en handelaars?

A: Nadat het districtcollege het definitieve plan heeft goedgekeurd, komt er – vermoedelijk in het najaar – opnieuw een uitgebreide infovergadering. Hierop worden niet alleen bewoners en handelaars van de Nationalestraat uitgenodigd, maar ook die van de zijstraten. Voor de start van de werken is er dan een startvergadering. De timing en de juiste fasering kunnen dan worden meegedeeld. In het bestek worden minder-hindermaatregelen ingeschreven. Dit zijn maatregelen die de aannemer moet nemen om de toegankelijkheid van de straat te verzekeren. De stadsdienst Werk en Economie ondersteunt de handelaars om een handelaarsvereniging op te richten. Er zal een elektronische nieuwsbrief verspreid worden zoals bij de Wilde Zee. Na elke werfvergadering worden de belangrijkste punten opgesomd in deze elektronische brief en naar iedereen verstuurd die zich heeft ingeschreven. Verder worden er infobrieven gebust bij elke mijlpaal en komt de informatie ook op de website van de stad Antwerpen.

V: Wat met startdatum en fasering?

A: De startdatum is voorlopig voorjaar 2011. De fasering voorziet dat er gestart wordt aan de pare zijde. Heel de pare zijde wordt afgewerkt vooraleer er aan de overkant begonnen wordt.

V: Hoe lang zullen de werken duren?

A: Dit is op dit moment nog niet juist te zeggen, maar een voorzichtige schatting is een 250 werkdagen.

V: Hoe zit het met de verkeersomleiding en de signalisatie?

A: Deze informatie is nu nog niet bekend.

V: Wordt er gewerkt tijdens het bouwverlof? Dit zou de heraanleg sneller doen gaan.

A: Er wordt niet gewerkt tijdens het bouwverlof. De aannemer zal waarschijnlijk wel toestemming en opdracht krijgen om werkdagen van 10 uren te presteren. Dit verkort aanzienlijk de totale duur. Er wordt ook niet gewerkt tijdens de solden en de eindejaarsperiode. De aannemer krijgt de opdracht om bij de



onderbreking van de werken voor het bouwverlof of soldenperiode een nieuw stuk te laten aansluiten met een bestaand stuk. Op die manier kunnen de werken opgeschort worden zonder dat de straat blijft open liggen.

V: Waarom is men aan het Theodoor Van Rijswijckplaats een toeristische zuil aan het zetten? Is dit niet stom als volgend jaar de straat wordt opgebroken?

A: De toeristische zuilen worden op dit moment in de ganse binnenstad geplaatst. Het maakt deel uit van de toeristische voetgangersbewegwijzering voor de hele stad. Hiervoor is in kaart gebracht waar en met welke informatie de bewegwijzeringspalen moeten komen. De uitvoering gebeurt door een aannemer-leverancier voor alle locaties in Antwerpen. Dit is een gesubsidieerd project en dus is het belangrijk om de zuilen nu te plaatsen, ook in de Nationalestraat. De plaats van de zuil is opgenomen in het plan.

V: Hoe zal het laden en lossen aan de Delhaize verlopen tijdens de werken?

A: Ervaring leert dat dit met het nodige overleg geen probleem mag zijn.

V: Wat gebeurt er met het pleintje over de Theodoor Van Rijswijckplaats? Blijft dit?

A: De bomen blijven staan en er is een ingang van een publieke parking, dus het pleintje blijft – ook al wordt de bestrating vernieuwd - zoals het nu is.

V: Zullen de werken aan de Nationalestraat niet samenvallen met de werken aan de kaaien?

A: De werken aan de kaaien beginnen ten vroegste in de volgende bestuursperiode, dus na 2012. Indien de werken in de Nationalestraat zoals gepland in het voorjaar van 2011 kunnen aanvatten, is er geen enkel conflict.

V: Kan de laad- en los zone aan de Augustijnenstraat niet een beetje verlegd worden? Als je als automobilist uit deze straat komt en er staat een vrachtwagen, is het zicht heel beperkt. De laad- en loszone een beetje opschuiven, zodat de afstand tot het kruispunt wat vergroot, zou dit verhelpen.

A: Er zal worden bekeken of dit mogelijk is. Het voetpad wordt verderop immers smaller. De vrije doorgang tussen laad- en loszone en de gevel is bijgevolg maatgevend voor de positionering van de laad- en loszone.

V: Wat is de invloed van de werken aan de Nationalestraat op de werken aan de Sleutelstraat en de zone rond de jeugdherberg?

A: Die informatie is nog niet bekend.

V: Er is ooit gezegd dat op de Theodoor Van Rijswijckplaats grondverlichting kwam?

A: Dit kan.

V: Gaan de cabines van Belgacom ondergronds?

A: Nee, de cabines blijven bovengronds.

V: Waarom zijn er geen verkeerslichten voorzien aan de oversteekplaatsen?

A: In een zone 30 worden in principe niet meer verkeerslichten geplaatst dan nodig. De oversteekplaatsen worden enkel lichtgeregeld, op die plaatsen waar de verkeerscomplexiteit of ongevallencijfers aangeven dat de veiligheid van de voetgangers slechts door het plaatsen van verkeerslichten gegarandeerd kan worden.

V: Komen er sorteerstraatjes in de Nationalestraat?

A: De sorteerstraatjes in de Prekerstraat en Willem Lepelstraat zijn enkel bedoeld voor die straten. Het kan dat in de toekomst het systeem van sorteerstraatjes verder wordt uitgebreid, maar voorlopig is dit niet voorzien.