

Resultaten van de enquête in de Buerstede

Eind mei en begin juni lanceerde CD&V-NAP een enquête over de verkeersproblematiek in de wijk 'de Buerstede'. Rechtstreekse aanleiding waren de verschillende geanimeerde vergaderingen die daarover met de bevoegde schepen gehouden werden en de zwarte vlaggen die verschenen. Bedoeling van de enquête was (en is) niet om politiek gewin te halen uit de situatie noch om het conflict verder op te blazen. Wel is het de bedoeling om via cijfers te achterhalen hoe de wijkbewoners de verkeerssituatie zelf beleven en welke voorstellen zij eventueel wensen te doen.

Opzet

We ontvingen 44 enquêtes van de 330 die we verstuurd. Dat betekent een responsgraad van 13,3% wat niet slecht is. Ondanks de mogelijkheid om de antwoorden online in te leveren, verkoos de overgrote meerderheid om -zelfs via de post- het antwoordformulier op te sturen. De enquêtes werden gebust in zowel de Antwerpsesteenweg, de Claeysdaellaan, de Groene hoek, de Helststraat als alle tussenliggende straten zoals de Buerstedelei en de Rozenlaan.

Concrete resultaten

In de eerste vraag werd gepeild naar de mate waarin de buurtbewoners het vonden kunnen dat 'fileratten' de wijkstraten gebruiken om de file op de Claeysdaellaan deels te ontlopen. We verwezen hierbij dus naar het via de Molenbergstraat of Buerstedelei inrijden van de wijk om deze vervolgens via de Rozenlaan terug te verlaten.

Niet verwonderlijk is dat 91% vond dat sluipverkeer niet moet worden toegelaten. 4% had geen mening en 4% vond dat het eventueel wel mag toegelaten worden. Een bijzonder eensgezind en duidelijk signaal.

Veel minder eensgezindheid was er over de volgende vragen. Zo vond 43% dat de oplossing voor de Helststraat erin kan volstaan om te werken met een verkeersbord waarin vrachtverkeer wordt uitgesloten en waarin de straat wordt omgevormd tot een zone 30. 38% vond echt niet van niet. Voor 24% 'misschien'. Hoewel statistisch weinig hard te maken, merkten we een duidelijk verschil afhankelijk van waar degenen die antwoordden, wonen. Iedereen denkt dus vooral aan zijn of haar situatie, al waren er uitzonderingen in beide richtingen. Zo waren er mensen uit de Helststraat die zelf aangaven oog te hebben voor de bereikbaarheid van de industrie terwijl er ook mensen uit de aanpalende straten vonden dat de situatie voor de bewoners van de Helststraat nog meer gegarandeerd moest kunnen worden.

Op vraag 3, waarin we peilden naar de interesse om te werken met trajectcontrole, gebaseerd op de nummerplaten van vergunninghouders, kwamen uiteenlopende reacties maar met een duidelijk grotere meerderheid, 61%, die vond dat dit eventueel of zeker een goede oplossing is. 39% vond van niet. Velen vroegen zich wel af hoe dit gerealiseerd kon worden en wat dit praktisch zou betekenen voor bezoekers en leveranciers.

In de 'open' vraag, waarin iedereen de mogelijkheid gegeven werd om een eigen voorstel te lanceren voor de leefbaarheid van de Helststraat. Velen vroegen meer controle door de politie. Velen wensten dit te behouden op 50km/uur, anderen pleitten net voor een omvorming tot 30 km/uur. Er vroegen ook velen voor het behoud van de huidige situatie. Kortom: geen eensgezindheid.

Op de vraag of het gemeentebestuur voldoende alternatieven in overweging genomen heeft, antwoordde 31% dat dit eventueel of zeker wel het geval was. 14% 'misschien'; 45% vond van niet en nog eens 9% wist het niet of had geen mening. Of er ook voldoende rekening gehouden werd met de

eigen voorstellen, of die van de wijkraad, was er veel meer onduidelijkheid: maar liefst 33% gaf aan dit niet te weten (of geen mening te hebben). 38% vond effectief dat eventueel of zeker wel de meerderheid had rekening gehouden met de eigen voorstellen terwijl 19% dit niet vond.

Als algemene oplossingen kwamen de volgende antwoorden het meest naar boven:

- werk maken van doorstroming naar de A12, al dan niet gekoppeld met de doortrekking van 'de sleuf' vanuit Boom
- meer politiecontrole, zeker tijdens de spits
- het werken met verdwijnpaaltjes of andere gelijkaardige systemen
- de creatie van een gesplitst voet- en fietspad in de Helststraat
- het tijdelijk enkelrichting maken van de Molenberg en de Buerstedelei (tijdens de ochtendspits)
- aandacht voor de situatie van de Cleydaellaan
- het plaatsen van verkeersremmers in de Helststraat en de Krokuslaan

Ook hier zeker geen eensgezindheid, tenzij over het belang van de doorstroming naar en op de A12 en het invoeren van meer controle naar snelheid en sluijverkeer.

In de marge kregen we ook veel andere informatie meer zoals overlast van ratten in de Groenenhoek, parkeerproblemen en/of de belemmering hierdoor van het verkeer (waarbij sommigen vrezen dat de hulpdiensten zich zullen vastrijden).

Wat nu?

CD&V-NAP verwerkt de vragen en verzuchtingen in concrete voorstellen die we op de komende gemeenteraad zullen doen, wat betreft de zaken waar er een nagenoeg eensgezinde mening op wordt nagehouden. Zo zullen we ijveren voor een snelle invoering van de zone 30 in de Helststraat, de creatie van een gescheiden voet- en fietspad en de creatie van verkeersremmers aldaar zodat het sluijverkeer wordt ontmoedigd en de snelheid naar beneden gaat. Ook voor de andere straten in de wijk nemen we dit mee in ons voorstel.

Verder zullen we ook vragen dat vanaf nu wekelijks en dit tot de situatie betert, er controle komt op het sluijverkeer. Uit de toelichting van de politie op de laatste wijkraad bleek echter al dat mensen creatief zijn in het geven van excuses waarbij de politie vaak machteloos staat. Dat mag echter voor ons geen reden zijn om niet handhavend en controlerend op te treden.