

## Bewonersvergadering 2 Weg- en rioleringswerken Jozef Verhaegenstraat d.d. 20 juni 2016

### Agenda:

- Welkom
- Toelichting van het ontwerp
  - Riolering
  - Bovenbouw
- Bekijken conceptplan (ca. 10 min.)
- Discussieronde

### Bespreking:

De eerste bewonersvergadering vond plaats op 2 maart 2015.

### Besluit van de vergadering:

- Bij voorkeur enkelrichting van Boekenborglei naar Toekomstlaan
- Parkeren aan beide zijden van de straat
- Groenvoorzieningen ca. gelijk aan de huidige hoeveelheid
- Zone 30 of woonerf

### Krachtlijnen van het voorontwerp:

#### 1. *Riolering*

De bestaande gemengde riolering wordt opgebroken en vervangen door een vuilwaterriool en een regenwaterriool. Aangezien het aaneengesloten bebouwing is zal een half-dakoppervlak afgekoppeld worden en de wegenis. Dit betekent dat de regenpijpen aangesloten zullen worden aan de regenwaterriool en de afvalwateraansluitingen zullen aangesloten worden aan de afvalwaterriool. Behoudens er geen gebreken zijn aan het intern rioleringsstelsel van de woningen, dienen de eigenaars van de woningen geen werken uit te voeren om gescheiden aan te sluiten.

#### 2. *Bovenbouw*

Naar aanleiding van tellingen heeft het college van burgemeester en schepenen in de zitting van 9 februari 2016 beslist om dubbelrichtingsverkeer in de straat te behouden.

*De tellingen hadden als doel om te achterhalen of er sluipverkeer is vanuit de Deuzeldlaan, bijkomend wilden we de snelheid kennen. Indien er moet overgegaan worden tot invoeren van enkelrichtingsverkeer, wat de gevolgen zijn voor de omliggende straten.*

*Er is geteld met het spookbord van de politie.*

Jozef Verhaegenstraat richting Boekenborglei (van 8 - 10/12/2015):

aantal voertuigen per dag: 242

V85: 29 km/u

(Vmax: 44 km/u)

*Uitgesproken ochtendspits rond 9 u, uitgesproken avondspits rond 17 u.*

Jozef Verhaegenstraat richting Toekomstlaan (van 10-13/11/2015):

aantal voertuigen per dag: 237

V85: 25 km/u

(Vmax: 42 km/u)

*Uitgesproken ochtendspits rond 9 u, vlakkere avondspits tussen 17 u en 19 u.*

*Vergelijking met naburige straten (het gaat wel allemaal over wat oudere tellingen):*

*Jozef Cogelslei 6.489 vtg (2004)*

*Marsstraat: 400 vtg (2008)*

*M. Luyckxstraat: 1.205 vtg (2008)*

*A. Ullenslei: 698 vtg (2011)*

*Deuzeldlaan: 2.084 vtg (2009)*

### Bespreking:

*De Jozef Verhaegenstraat is gelegen in de dichtbevoonde wijk Deuzeld. Er zijn 55 aaneengesloten eensgezinswoningen. De drukst bereden assen in de wijk zijn Deuzeldlaan, Jozef Colgelslei, Toekomstlaan. Deze straten dienen om de wijk te ontsluiten. De*

*Deuzeldlaan en Toekomstlaan zijn dan ook gecategoriseerd als lokale ontsluitingswegen. De overige wegen zijn woonstraten.*

*480 vtg/dag kan beschouwd worden als bestemmingsverkeer van de straat zelf en lokaal van de omliggende straten (Boekenborglei). Dit is zeker geen onleefbaar aantal. We kunnen hier niet spreken van sluipverkeer vanuit de Deuzeldlaan. In de beide richtingen rijden evenveel voertuigen.*

*De Jozef Verhaegenstraat is gelegen in een zone 30. De V85 ligt niet hoger dan 30 km/u. De huidige kasseiverharding zal daar wel een aandeel aan hebben, maar de lengte van de weg speelt zeker ook mee evenals het kruisend verkeer.*

Redenen om enkelrichting in te voeren:

*-het aantal voertuigen dat door de straat komt is zodanig hoog dat het onleefbaar wordt.*

*-de breedte van de straat laat verkeer in beide richtingen niet toe.*

*Nadelen van partieel eenrichtingsverkeer (= eenrichtingsverkeer niet geldend voor fietser):*

*-de snelheid neemt toe, zonder kruisend verkeer*

*-de omliggende straten worden belast met het verkeer dat normaal de tegenrichting neemt*

*-extra zoekverkeer in de omliggende straten*

*-de fietsers fungeren als 'obstakel' voor het autoverkeer*

*-conflicten tussen auto's en fietsers in tegenrichting bij stilstaande auto's aan de linkerzijde*

*-openslaande portieren gevaarlijk voor fietsers*

*-autoverkeer is niet altijd bedacht op fietsers in tegenrichting*

Krachtlijnen van het ontwerp:

- Zone 30

- Voetpaden 1,50 m

- Parkeerstrook van 2,00 m, inclusief greppel van 30 cm

- rijweg van 4,60 m

Aangezien de bewoners groenvoorzieningen wensten, ongeveer gelijk aan de huidige groenvoorzieningen, heeft de ontwerper een 22-tal boomvakken met onderbeplanting voorzien met binnenafmetingen van 2,00 x 2,00 m<sup>2</sup>.

Er is maximaal rekening gehouden met de inritten en de restruimtes. De boomvakken zijn wel symmetrisch ingepland, maar niet op een regelmatige basis.

Om een binnenafmeting van 2,00 x 2,00 m<sup>2</sup> te bekomen, komen de plantvakken voorbij de parkeerstrook in de rijbaan.

Plaatselijk wordt de rijbaan versmald tot 4,20 m inclusief greppel. Dit werkt ook snelheidsremmend. Er is voldoende kruisend verkeer.

In het huidige ontwerp kunnen 24 auto's parkeren op het openbaar domein.

Het is een zone 30, dus kan er ook voor de garages geparkeerd worden (+ 15 garages).

Momenteel zijn er ca. 21 parkeerplaatsen (+ 7 garages).

Discussieronde:

- Waarom geen enkel richting?

Voornameijk omdat het aantal voertuigen dat door de straat komt niet zodanig hoog is dat het onleefbaar wordt in de straat en de breedte van de straat laat dubbelrichtingsverkeer toe.

Enkelrichting heeft ook veel nadelen.

In de toekomst wordt een plan opgemaakt voor gans de wijk Deuzeld, hierin komt het invoeren van enkelrichting misschien terug aan bod.

- Worden de nutsleidingen ondergronds gebracht?

Naar aanleiding van een weg- en rioleringsproject bekijken de nutsmaatschappijen ook of zij hun leidingen gaan vernieuwen en/of uitbreiden. Zij beslissen zelf of ze het gevelnet willen verlaten.

- Er zijn veel parkeerproblemen in de straat/wijk.

- Kunnen de parkeervakken niet gemarkeerd worden?

- Staan de boomvakken niet te dicht bij de garages?
- De bomen staan veel te dicht bij elkaar, men kan geen werken meer laten uitvoeren aan de woningen.
- Parkeerstroken liever niet in kassei, maar in betonstraatstenen. De kasseien worden glad in de winter.
- Waarom zulke grote boomvakken? Waarom staan de bomen niet op het voetpad zoals nu? Bomen hebben groeiruimte nodig. Boomvakken van 2,00 X 2,00 m<sup>2</sup> is een minimum. Bomen kunnen ook niet te dicht bij de gevels aangeplant worden. Onder de voetpaden liggen de nutsleidingen, bovenop de leidingen kunnen ook geen bomen gezet worden.
- De huidige verlichting blijft behouden.
- Wat als er schade is aan de woningen ten gevolge van de werken? Schade aan de woningen worden zoveel als mogelijk vermeden. Indien er toch schade is, zal dat via de verzekering van rio-link, gemeente of aannemer geregeld worden.
- Hoe lang gaan de werken duren? Dit bekijken we bij de opmaak van het ontwerp dossier en wordt toegelicht tijdens de derde bewonersvergadering voor de start van de werken. Een ruwe schatting: ca. 50 werkdagen.
- Wat met de mindervalide parkeerplaatsen? De aanwezige mindervalideparkeerplaats wordt in het ontwerp ingepast. Nieuwe plaatsen kunnen steeds aangevraagd worden.
- Met een rioleringswerk wordt de oude lekke riolering vervangen door een waterdichte riolering. Grondwater kan niet meer wegsijpelen naar de riolering, de grondwatertafel kan hierdoor stijgen. Het gevolg hiervan is dat ogenschijnlijk “waterdichte” kelders na de werken niet meer waterdicht zijn. Het is belangrijk om voorafgaandelijk, dus nu al eens na te gaan of uw kelder waterdicht is. Indien er scheuren zijn of de kelder is niet waterdicht is het aangewezen om deze nu reeds te herstellen of waterdicht te laten maken.

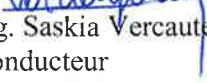
#### Besluit van de vergadering:

- Bomen op de parkeerplaatsen in orde, maar minder. Er worden 6 bomen geschrapt.
- De draaistralen ter hoogte van de garages zullen nogmaals nagekeken worden en indien nodig zullen de boomvakken nog wat verschuiven.
- De parkeerstroken worden bij voorkeur uitgevoerd in betonstraatstenen.

#### Verder verloop van het dossier:

- Opdracht aan het studiebureau voor de opmaak van het ontwerp
- Goedkeuring ontwerp in de gemeenteraad
  - Aanvraag stedenbouwkundige vergunning
  - Aanbesteding
- Aanpassen en/of saneren van de nutsleidingen
- Start van de werken: voorjaar 2017

Ca. 3 weken voor de start van de werken wordt er een nieuwe infovergadering gehouden. Tijdens deze vergadering wordt het verloop van de werken toegelicht.

  
ing. Saskia Vercauteren  
Conducteur  
20 juni 2016

