

Betreft: Bewonersvergadering 1 Berkenrode fase 4 d.d. 6 mei 2014

Agenda:

1. Welkom en voorstelling project (Schepen Rombouts)
Berkenrode fase 4 is opgenomen op het subsidieprogramma van VMM.
 - a. Aanleg van riolering- en regenwaterafvoer
 - b. Vernieuwen van de bovenbouw
2. Riolering (Caroline Destrooper)
 - a. Voorstelling Rio-link
 - b. Beschrijving van het project
 - c. Principes gescheiden rioleringsstelsel
 - d. Rol afkoppelingsdeskundige
3. Bovenbouw (Hans Goovaerts)
 - a. Rooilijn
 - b. Inrichting
 - c. Grachten (grachtverordening)
 - d. bomen
4. Discussieronde

Bespreking:

Berkenrode fase 4 is opgenomen op het subsidiëringsprogramma van VMM. Het project (voorontwerp) dient ingediend te worden eind september 2014.

De weg zal voor de riolering geheel of gedeeltelijk opgebroken moeten worden. Er is dus een mogelijkheid om, in overleg met de bewoners te bepalen hoe de bovenbouw heraangelegd wordt.

1. Riolering
 - a. Afvalwater:
2 DWA-riolering: riolering waar enkel afvalwater kan/mag aangesloten worden. Aangezien er enkel afvalwater aangesloten wordt op de riolering kunnen de diameters beperkt worden.
 - b. Regenwater:
Grachten.
De grachten blijven behouden en worden geoptimaliseerd. De gracht in het Kanteklaarpad wordt verschoven naar de rooilijn.
De grachtverordening is van toepassing:
Voor elk perceel wordt één inbuizing gestoken van 5,00 m afgewerkt door middel van kasseibeschoeiing.
2. Bovenbouw.
De betrokken straten zijn ontwikkeld volgens de verkaveling Berkenrode (goedgekeurd door het schepencollege van Schoten in de zitting van 10 maart 1959).
De breedte van de rooilijnen is deze zoals goedgekeurd bij KB van 14/02/1962 en bedraagt voor alle straten 12,00 m. Deze breedte komt logisch over op het terrein uitgezonderd in het Kanteklaarpad. Deze rooilijn zal gerealiseerd worden tijdens dit project.
Stedenbouwkundig is het RUP Berkenrode (goedgekeurd 18/12/2011) van toepassing op de betrokken straten.

Het dwarsprofiel van de weg- en rioleringswerken fase 1, 2 en 3 wordt gebruikt om de discussie te kunnen voeren.

Het voorstel bestaat uit een rijweg van 4,50 m in asfalt opgesloten door middel van een kantstrook van 0,30 m.

De kruispunten worden beveiligd uitgevoerd en om de rechtlijnigheid te breken worden er op regelmatige afstanden middengeleiders ontworpen.

Het centrale plein in de Grimbertlaan wordt geherwaardeerd. De bestaande voetwegen worden eveneens gerenoveerd.

Bij het voorgestelde dwarsprofiel wordt een vrije strook van 0,50 m tussen rooilijn en gracht behouden, zoals trouwens over het grootste deel van de bestaande toestand het geval is. Als taludhelling voor de gracht houden we 4/8 aan, dit is een hellingshoek van 63°, wat toch ook nog steil is in een zanderige ondergrond, maar minder steil als de grachten in bv. de Tijllaan. In dit geval hebben we een kruinbreedte van 1,50 m, bij een bodembreedte van 0,50 m.

Er ontstaat een berm van ca. 1,45 m, waarin ook de nutsleidingen liggen. Op deze berm kunnen aangepaste bomen geplant worden. Tegen de volgende vergadering zal de milieudienst een aantal (geschikte) bomen voorstellen waaruit de bewoners kunnen kiezen.

In het mobiliteitsplan zijn al de betrokken straten gecategoriseerd als woonstraten. Lokale weg III, de belangrijkste functie is toegang geven tot de verschillende functies in dit geval wonen. Wat het snelheidsbeleid betreft vallen ze onder de 30 km/u – zone, verblijfsgebied. (De gewenste snelheidregimes worden gefaseerd uitgevoerd, naargelang de nodige infrastructuurwerken.)

De betrokken straten zijn zeer rustige straten met enkel bestemmingsverkeer, behalve de Hermelijnlaan waar ook wat “doorgaand” verkeer op zit. In september 2011 zijn er tellingen uitgevoerd in de Hermelijnlaan en hebben daar 559 voertuigen / 24 uur geteld en 100 tweewielers. De V85 was 51 km/u en 53 km/u. Objectief gezien is de snelheid in orde, is het aantal voertuigen betrekkelijk laag. Er komen wel veel fietsers.

In de richting van de Lariksdreef werd er een V85 van 51 km/u gemeten, in de richting naar de Malpertuuslaan ligt de V85 op 53 km/u.

V85 = de snelheid die 85 % van de passanten niet overschrijdt. 85 % van de chauffeurs rijdt dus resp. 51 of 53 km/u of minder. In de verkeerskunde wordt steeds met deze waarde gemeten omdat ze een objectief beeld geeft van het passerend verkeer in de straat.

Richting Lariksdreef rijden 251 voertuigen (incl. 48 tweewielers), richting Malpertuuslaan 308 (incl. 51 tweewielers).

Voorbeelden met andere gemeten woonstraten in Schoten:

Rubensstraat	850 vrt/24 u
Van Beethovenlei	819 vrt/24 u
Schijndallei	981 vrt/24 u
Grote Singel	818 vrt/24 u
Rodeborgstraat	4.400 vrt/24 u
Kraaienlei	2.463 vrt/24 u
Lindenlei	2.411 vrt/24 u
Peter Benoitstraat	1.428 vrt/24 u

Voor de verkeersgeleider wordt er een alternatief achter de hand gehouden d.m.v. een tweezijdige versmalling al dan niet in combinatie met een plateau. Het voordeel hiervan is dat men dan iets forsere bomen kan voorzien ter hoogte van de versmalling.

De besprekingen met de nutsmaatschappijen moeten nog opgestart worden, maar het luchtnet (Hermelijnlaan en Grimbertlaan) zal ondergronds gebracht worden. De openbare verlichting wordt vernieuwd volgens het masterplan OV.

Vragen:

1. Riolering:

- a. Is een septische verplicht?
Ja, in principe zou iedereen een septische put moeten hebben.
- b. Wie betaalt de kosten voor de afkoppeling?
De kosten op privé-terrein zijn ten laste van de eigenaar. Alles op openbaar domein is ten laste van Rio-link en de gemeente, evenals de verplichte keuring.
De afkoppelingsdeskundige komt ter plaatse om de meest voordelige oplossing voor de afkoppeling te zoeken.
- c. Is een regenwaterput verplicht?
Een regenwaterput is verplicht bij een nieuwbouw. Een regenwaterput met herbruik van regenwater is aanbevolen, maar zal niet verplicht worden bij de uitvoering van dit project.
- d. Waarom hier wel een keuring en bij de vorige fases niet?
De wetgeving wordt steeds aangepast aan de nieuwe noden. Bij de vorige fases was een keuring niet verplicht, nu is dat wel verplicht. De kosten voor de eerste keuring worden dan ook gedragen door Rio-link.
- e. Wij betalen al jaren voor de zuivering van ons afvalwater, factuur Pidpa en hebben geen riolering?
Op de waterfactuur wordt inderdaad een bijdrage aangerekend voor het afvalwater dat in het milieu terecht komt. Dat is een solidariteitsbijdrage die gebruikt wordt om de rioleringsprojecten in de gemeente uit te voeren.
- f. Tegen wanneer moet het regenwater en afvalwater gescheiden zijn?
Tegen het einde van de werken moet elke woning aangesloten zijn aan de riolering en het regenwater afgekoppeld zijn van het afvalwater. Mensen die al vroegen willen starten met de afkoppelingswerken kunnen nu al een afspraak maken met de afkoppelingsdeskundige.

2. Grachten:

- a. Waarom zulke brede grachten?
In zanderige ondergrond opteren we voor iets minder steilere grachten om de stabiliteit van die grachten te verbeteren/garanderen. Het buffervolume van de grachten is ook groter om zo aan de steeds strengere normen te kunnen voldoen. Het lengteprofiel van de te ontwikkelen grachten is in studie. Mogelijks wijst de studie uit dat de grachten niet overal de typedwarsprofiel diepte van 1 m zullen hebben, waarbij bij behoud van taludhelling, de gracht ook smaller zal worden.
- b. Door die brede grachten kan er niet meer geparkeerd worden in de straat?
Tussen de gracht en de rijbaan is er een berm van 1,45 m. Men mag deels op de onverharde berm en deels op de rijbaan parkeren. Er moet enkel een minimale doorgang van 3,00 m zijn.
- c. Mogen de inbuizingen van de grachten behouden blijven?
De grachten worden maximaal terug open gemaakt. Inbuizingen worden verwijderd. Elk perceel krijgt 1 inbuizing naar de bestaande garage van 5,00 m, indien geen garage 1 oprit van 5,00 m, indien aanwezig 1 padje naar de voordeur met inbuizing van max. 1,00 m. Indien men een vergunning heeft voor meerdere opritten wordt deze vergunning gevolgd. Indien men geen vergunning kan voorleggen en meerdere opritten heeft en deze wenst te behouden, dient men hiervoor een stedenbouwkundige vergunning aan te vragen (eenvoudig dossier: terreinaanlegwerken).

- d. Zijn de opritten uniform zoals in de andere straten of mogen ons eigen materialen gebruikt worden?

De opritten worden uniform aangelegd zoals in de andere straten.

- e. Kunnen de grachten niet minder diep, dan wordt de kruinbreedte ook smaller?

De diepte van de grachten wordt bepaald in functie van de afwatering.

Stroomopwaarts kan men minder diep gaan dan stroomafwaarts. De percelen zijn ook redelijk groot, de overloop van de regenwaterputten of infiltratiesystemen moeten ook nog kunnen aansluiten. Cfr. a.

3. Wegenis:

- a. Discussie over de breedte van de weg, voor sommige mensen is 4,50 m te smal, voor andere mensen is 4,5 m te breed.

4,50 m zonder kantstrook wordt gekozen omdat men elkaar, tegen 30 km/uur nog kan kruisen zonder op de berm te moeten rijden. Er is tevens nog een speling van 2 x 30 cm van de kantstrook in beton, waar men ook op kan rijden.

Twee personenwagens kunnen elkaar kruisen, twee vrachtwagens niet. Groter vervoer zal moeten wachten aan een oprit om elkaar te laten passeren. Dit werkt snelheidsremmend en gezien de drukte van de straten is de kans klein dat zich dit voordoet.

De wegen kunnen altijd smaller gemaakt worden, breder bevelen we niet aan.

De Kromvendreef is bijvoorbeeld 4,00 m + 2 x 30 cm. De Lariksdreef, Tijllaan, Nelelaan, Malpertuuslaan, Halewijnlaan, Beatrijslaan en Elegastlaan zijn 4,50 m + 2x 30 cm. Zilverstraat (enkelrichting) is 3,40 m + 2 x 30 cm.

- b. Discussie over de zone 30.

Een bewoner pleit om geen zone 30 in te voeren. 50 km/u is een mooie snelheid.

Andere bewoners pleiten wel voor het afdwingen van een lage snelheid. Eigenlijk zijn het de bewoners zelf die te snel rijden in de straat.

Het compromis is een aantal snelheidsremmers inbouwen zodanig dat er een gelijkmatige, gemiddelde snelheid wordt gereden zonder te overdrijven.

- c. Discussie over het type snelheidshandhaver.

Een aantal bewoners vinden de reeds aangelegde snelheidshandhavers in orde. De afgedwongen snelheid is goed, fietsers hoeven niet te wachten. Nadeel: er zijn weggebruikers die langs de foute kant rijden om bijvoorbeeld een fietser voorbij te schieten.

Een aantal bewoners was te vinden voor het alternatieve voorstel van een wegversmalling, bij voorkeur met een plateau. Voordeel: er kunnen poorten gecreëerd worden met wat forsere bomen. Het plateau zorgt ervoor dat de snelheid effectief laag blijft. Nadeel: fietsers krijgen niet altijd voorrang van de automobilisten en zullen gedwongen worden om af en toe te wachten.

- d. Kunnen de kruispunten verhoogd aangelegd worden? Dit dient nog uitgewerkt te worden. Het studie bureau werkt een voorstel uit met snelheidshandhavers. Achteraf kan geoordeeld worden of plateaus al dan niet noodzakelijk zullen zijn.

4. Plein Grimbertlaan:

- a. Voorstel:

Een groot binnenplein maken met eventueel een zitvoorziening en fietsverbinding over het plein.

Discussie:

Is er dan een verplichte rijrichting rond het plein?

Kunnen de bestaande bomen behouden blijven?

Liever de weg in het midden behouden. De lichten van de auto's gaan in de woningen binnenschijnen.

Twee pleintjes: de verschillende leeftijden aanwezig in de wijk kunnen op hun eigen plein spelen.

Liever 1 groot plein om op te spelen, kinderen lopen van het ene plein naar het andere zonder te kijken.

Een rondweg rond het plein (met scherpe bochten) heeft een extra remmend effect.

Behouden van een graspartij zodanig dat de kinderen kunnen spelen.

5. Kanteklaarpad

- a. Als de grachten verlegd worden, krijgen we dan een vergoeding voor de grond die ingenomen wordt?

Het kan dat er afsluitingen op het openbaar domein staan, als deze ruimte nodig is om het project te verwezenlijken gaat de gemeente dit uiteraard niet vergoeden. De grond is van de gemeente.

- b. Het wegnemen van de opstallen (bomen, hagen), wie moet dat doen?

Dit zal mee opgenomen worden in het lastenboek.

- c. Ter hoogte van Kanteklaarpad 5 staat een mooie boom op het openbaar domein, kan deze behouden blijven?

Zal bekeken worden bij de verdere uitwerking van het project.

- d. Hoe kunnen wij de rooilijn bepalen?

De rooilijn is 12,00 m, 6,00 m uit de as van de weg.

- e. De kruin van de weg ligt boven het peil van de woningen kan dit aangepast worden?

Dit zal als aandachtspunt meegenomen worden bij de verdere uitwerking van het dossier.

- f. In het Kanteklaarpad komt weinig verkeer, kan de straat hier niet smaller, eventueel met enkelrichting?

De straat kan smaller. Enkelrichting is zelfs niet nodig. Enkelrichting wordt normaal gezien alleen toegepast als er zeer veel verkeer komt en het hierdoor niet meer leefbaar is, het kruisen van verkeer echt onmogelijk is of indien men het verkeer in een bepaalde richting wil sturen. Smaller dan 4,00 m is minder aan te bevelen omdat anders het kruisen met een fietser moeilijk wordt en een fietser laat men doorgaans in twee richtingen toe. Enkelrichting heeft als nadeel dat men onnodig moet omrijden en hierdoor andere straten extra belast.

6. Diverse vragen:

- a. Worden de werken gefaseerd uitgevoerd?

Dit is nog ver vooruit, maar naar alle waarschijnlijkheid zal het project in fases opgedeeld worden. Er is ook steeds een minder-hinder programma dat opgenomen zal worden in het bestek.

- b. Het luchtnet wordt ondergronds gebracht, komt er dan ook nieuwe verlichting en huisaansluitingen?

Gekoppeld aan het ondergronds brengen van het luchtnet wordt ook de verlichting vernieuwd volgens het in opmaak zijnde masterplan OV van de gemeente en zullen ook de huisaansluitingen vernieuwd worden.

- c. Wat met de hulpdiensten tijdens de werken?

Er zullen altijd delen van de wijk toegankelijk zijn tijdens de werken. De hulpdiensten worden hiervan ook op voorhand in kennis gesteld. De aannemers zijn ook verplicht om tijdens de werken, in een noodsituatie de doorgang te verzekeren.

- d. Wat gaat er gebeuren in de bocht Reinaertlaan, Grimbertlaan? Dit is een gevaarlijk punt.

De nu bestaande overbreedte van asfalt zal weggewerkt worden. Er zal een meer logische aansluiting komen. Dit dient nog bekeken te worden.

- e. Kan de bocht Malpertuuslaan niet herbekeken worden? Hier is de zichtbaarheid heel slecht
De bocht Malpertuuslaan is reeds aangepast in het dossier Berkenrode fase 2 en bewust smal gehouden om de snelheid naar stapvoets te brengen en hierdoor de veiligheid te verhogen.
- f. Ter hoogte van de Reinaertlaan – Kanteklaarpad is de zichtbaarheid zeer slecht.
- g. Kunnen de fietsdoorsteken beter onder houden worden? Er is veel overhangend groen wat de doorgang belemmert?
Dit zal overgemaakt worden aan de bevoegde diensten.

7. Afspraken:

De ontwerper zal met deze input van de bewoners een voorontwerp opmaken. Met dit voorontwerp zal er teruggekoppeld worden naar de bewoners. Dit is dan nog geen plan te nemen of te laten, hier kunnen dan nog altijd wijzigingen op aangebracht worden. Deze terugkoppeling zal vermoedelijk begin oktober zijn. Dan moet ook het voorontwerp ingediend worden voor het bekomen van de subsidie.

Verder verloop van het dossier:

1. Opmaak voorontwerp
2. Goedkeuring van het voorontwerp door het college van burgemeester en schepenen
3. Indienen voorontwerp bij VMM
4. Optimaliseren voorontwerp qua bovenbouw
5. Aktename college
6. Terugkoppeling naar de bewoners
7. Opdracht aan het studie bureau om het ontwerp op te maken.
8. Goedkeuring ontwerp in de gemeenteraad.
 - a. Aanvraag stedenbouwkundige vergunning.
 - b. Aanbesteding.
9. Aanpassen en/of saneren van de nutsleidingen.
10. Start werken (2015)

Ca. 3 weken voor de start van de werken wordt er een nieuwe infovergadering gepland.

Saskia Vercauteren
Conducteur
6-05-2014