

Betreft: Bewonersvergadering 2 Berkenrode fase 4 d.d. 16 december 2014

Agenda:

1. Welkom en inleiding (gemeente)
2. Besluit o.b.v. vorige vergadering (gemeente)
3. Toelichting van het ontwerp (ontwerper)
4. Discussieronde

Bespreking:

In het college van 6 mei 2014 is beslist:

- Akkoord te gaan om de rooilijnen, vastgesteld bij KB van 14/02/1962, die voor alle betrokken straten 12,00 m bedraagt, effectief te realiseren bij het uitvoeren van dit project.
- Akkoord te gaan om de volgende werkwijze aangaande de perceelstoegangen te volgen: Elk perceel krijgt één inbuizing naar bestaande garage van 5,00 m, indien geen garage één oprit van 5,00 m, indien aanwezig één padje naar de voordeur met een 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 toch meer dan één oprit wil behouden, dient men een stedenbouwkundige vergunning in te dienen (eenvoudig dossier: terreinaanlegwerken). Als voldaan wordt aan de voorwaarden van RUP Berkenrode kan men alsnog een vergunning bekomen.
- Akkoord te gaan om bomen aan te planten op de berm van betrokken straten.
- Akkoord te gaan om het luchtnet ondergronds te laten brengen door Eandis en de verlichting te vernieuwen volgens het Masterplan OV.

In het college van 20 mei 2014 is naar aanleiding van de bewonersvergadering 1 d.d. 6 mei 2014 beslist:

- de dimensionering van de grachten te onderzoeken en aan te passen indien mogelijk,
- rijwegbreedte:
  - a. Kanteklaarpad:  $3,40\text{ m} + 2 \times 0,30\text{ m} = 4,00\text{ m}$ : hiervoor advies van de brandweer in te winnen. (*Advies van Marc Van Linden d.d.30 september 2014: Als er geen asverschuivingen of andere obstakels voorzien worden, en de weg is over de ganse lengte 4 m breed, heb ik er geen problemen mee. Toch keek ik graag naar de plannen eens beschikbaar. Zo voorkomen we opmerkingen na uitvoering + bijkomend advies d.d. 3 november 2014 = standaardadvies*)
  - b. Grimbertlaan en Reinaertlaan:  $3,90\text{ m} + 2 \times 0,30\text{ m} = 4,50\text{ m}$
  - c. Hermelijlaan:  $4,50\text{ m} + 2 \times 0,30\text{ m} = 5,10\text{ m}$
- het plein in de Grimbertlaan te beschouwen als 1 plein, dus met een rondweg en dit in te vullen rekening houdend met de opmerkingen van de bewoners (oplossingen naar inking, rijrichtingen, grasveld,...),
- snelheidshandhavers, type versmalling met plateau intekenen op regelmatige afstanden van elkaar zonder te overdrijven.

Het voorstel houdt in:

1. Riolering
  - a. Afvalwater:

2 DWA-riolering: riolering waar enkel afvalwater kan/mag aangesloten worden. De riolering watert gravitair af naar de bestaande rioleringen in de omliggende straten.
  - b. Regenwater:

Grachten. In de grachten worden op regelmatige afstanden dammuurtjes voorzien om het water zoveel als mogelijk te bufferen en vertraagd af te voeren.  
De grachten blijven dus behouden en worden geoptimaliseerd. De gracht in de

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.

De rijweg bestaat uit asfalt opgesloten door een greppel in beton. De rijwegbreedtes zijn zoals bepaald in het college van 20 mei 2014.

Er zal niet met kolken gewerkt worden die aansluiten op de gracht, maar met “molgootjes”. Op regelmatige afstanden worden er doorsteken door de berm gecreëerd in kassei, naar de gracht. Het water van de rijweg wordt zodoende ook gekanaliseerd en de bermen blijven relatief droog. We bekomen hetzelfde effect als met kolken, maar de molgoten worden mee gesubsidieerd in tegenstelling tot de kolken. Later dienen er ook geen kolken onderhouden te worden. De bermen worden niet herschapen tot modderpoelen.

De kruispunten worden aangelegd in plateau en op regelmatige afstanden worden snelheidshandhavers, type versmalling met plateau ingetekend.

Het plein in de Grimbertlaan wordt beschouwd als 1 plein. De rondweg wordt enkelrichting. Het rondrijden gebeurt met de klok mee. Het voordeel hiervan is dat de lichten van de auto's niet in de woningen schijnen, de snelheid van het verkeer wordt geremd voor het plein en niet achter het plein (elke automobilist moet een haakse bocht nemen). Het bezwaar dat men de kinderen die van de opritten komen niet zou opmerken is hiermee van de baan.

Op vraag van de bewoners is er een relatief groot grasveld ingetekend. Er is nog wel een fietsdoorsteek voorzien over het plein, maar rond het grasveld. Fietsers gaan sowieso over het plein rijden en niet rondrijden, dus kunnen we maar beter een mogelijkheid hiervoor bieden.

Ter hoogte van de overgang tussen de Reinaertlaan en de Grimbertlaan wordt de overbreedte aan asfalt weggenomen. De rijweg wordt weggetrokken naar de oneven zijde (snelheidsremmend), hierdoor creëert men nog een leuk pleintje aan de oneven zijde. De fietsdoorsteken worden in beton uitgevoerd.

Er wordt een vrije strook van 0,50 m tussen rooilijn en gracht voorzien. Als taludhelling voor de gracht houden we op 4/8, dit is een hellingshoek van 63°, wat toch nog redelijks steil is in een zanderige ondergrond. Steilere hellingen wensen we toch niet uit te voeren, deze zijn moeilijk te onderhouden en geven problemen op termijn. Er is dus een kruinbreedte van 1,50 m en een bodembreedte van 0,50 m. De bermbreedte varieert van 1,45 m in de Hermelijnlaan tot 2,00 m in de Kanteklaarpad.

Op deze bermen kunnen aangepaste bomen geplant worden.

De milieudienst heeft een aantal geschikte bomen voorgesteld waaruit de bewoners kunnen kiezen.

### Vragen:

- Breedte van de grachten?  
Het is technisch noodzakelijk om de grachten uit te voeren met een kruinbreedte van 1,50m en een bodembreedte van 0,50 m. Dit om 2 redenen:
  - het talud mag niet te steil zijn om de stabiliteit te garanderen,
  - de verordening hemelwater bepaalt het buffervolume dat noodzakelijk is om wateroverlast te voorkomen.
- Hoe ver komen de bomen van elkaar te staan?  
De bomen worden op regelmatige afstand van elkaar geplaatst, rekening houdend met lichtpalen en opritten e.d. Normaal gezien worden ze ca. 15 m uit elkaar geplaatst.
- Wat als de oprit lager ligt dan de straat?  
De opritten worden aangepast aan de nieuwe bestrating, als blijkt dat deze lager liggen dan wordt er een goot voorzien die afwatert naar de gracht.
- Worden alle opritten in betonstraatstenen uitgevoerd?  
Alle opritten worden in dezelfde materialen uitgevoerd, nl. grijze betonstraatstenen.
- Wat gebeurt er met de stenen van de mensen?  
De opritten op openbaar domein worden opgebroken. De materialen worden ter beschikking gesteld van de eigenaar indien gewenst, anders worden ze afgevoerd.
- Wie staat er in voor het onderhoud van de bomen?  
De bomen zelf worden aangeplant en onderhouden door de gemeente.  
De bladeren dienen opgekuist te worden door de bewoners. Er worden geen bladkorven meer geplaatst, maar het containerpark is wel gratis in de periode van de bladval. U kan ook met de buurt een gezamenlijke bermopkuis organiseren, dan stelt de gemeente gratis een container ter beschikking.
- Komt er verlichting?  
Het luchtnet wordt ondergronds gebracht en daaraan gekoppeld wordt er nieuwe verlichting voorzien. Deze verlichting wordt ontworpen op basis van het masterplan OV.
- Worden de fietsdoorsteken ook verlicht?  
De fietsdoorsteken worden niet verlicht. Dit zou teveel hinder veroorzaken in de omliggende tuinen. Lage verlichtingspalen zijn duur en zeer vandalismegevoelig. In het masterplan OV van de gemeente is niet voorzien om trage wegen te verlichten. Het college van burgemeester en schepenen zal hierover een beslissing nemen.
- Tegen wanneer dienen de afkoppelingen gerealiseerd te zijn?  
Bij de aanbesteding gaat de aannemer ook prijs geven voor de privé-afkoppelingen. Na de aanbesteding kan de afkoppelingsdeskundige een prijsvoorstel overmaken, de bewoners hebben dan nog even tijd om te beslissen om deze werken te laten uitvoeren door de aannemer, de werken zelf te doen of zelf een aannemer te zoeken. De effectieve afkoppeling moet gerealiseerd zijn tegen het einde van de werken.
- In onze wijk wordt niet gestrooid?  
De gemeente heeft een strooiplan met een prioriteitenlijst. De druk bereden assen worden eerst gestrooid, de straten waar weinig verkeer komt worden niet gedaan.
- De bocht in de Malpertuuslaan is gevaarlijk als het ijzelt?  
Idem als vorige vraag. Enkel de druk bereden assen worden gestrooid.
- Wie betaalt de privé-afkoppelingen? Wij betalen al jaren belastingen?  
Alles op het openbaar domein wordt betaald door de gemeente, alles op privé-terrein is ten laste van de privé-eigenaar.
- Hoe breed worden de opritten?  
De inbuizingen zijn 5,00 m, dit is ruim voldoende om op –en af te rijden.
- De straten zijn te smal om bomen te plaatsen.
- Hoeveel remmers en hoe zien deze eruit?  
Ter hoogte van elk kruispunt komt er een plateau (plateau normaal gezien type 10: 10 cm

opstand, 70 cm lang). In de Hermelijnlaan komen er nog 3 versmallingen met plateau, en 1 snelheidshandhaver ter hoogte van de trage weg. In de Grimbertlaan komt nog 1 versmalling, verder zorgt het plein voor de remming van het verkeer. Kanteklaarpad, twee versmallingen zonder plateau.

Sommige mensen vinden dat veel te veel, andere vinden dat te weinig en willen een zone 30.

Het voorstel is een middenweg zonder te overdrijven.

- Waarom moeten de mensen van het Kanteklaarpad hun afsluitingen verzetten? Hou het Kanteklaarpad smal en laat het een pad zijn? Grachten aan beide kanten is niet nodig? De mensen die hun afsluitingen moeten verzetten hebben het openbaar domein ingenomen. Het openbaar domein dient voor de aanleg van nutsleidingen, grachten en openbare voorzieningen. Uit berekeningen blijkt dat 2 grachten echter wel noodzakelijk zijn. Een gracht is ook mogelijk, maar deze dient dan breder en dieper gemaakt te worden. Hiervoor hebben we uiteraard ook voldoende ruimte nodig. De afwatering van de percelen wordt bemoeilijk door de aanleg van 1 gracht. Het is beter om 2 relatief kleine grachten aan beide zijden aan te leggen. Alle omwonenden hebben dan dezelfde voordelen van de grachten. Er is reeds beslist n.a.v. de vorige bewonersvergadering dat de rijweg smal zal blijven (4,00 m met inbegrip van de kantstroken). Invoeren van enkelrichting kan maar heeft alleen maar nadelen voor de omwonenden. De breedte van de weg (en rooilijn) wordt hierdoor niet smaller. Extra kosten maken voor de aanleg van nutsleidingen om de afsluitingen te kunnen laten staan, zou niet fair zijn t.o.v. de mensen die wel hun afsluitingen op de rooilijn hebben gezet en het openbaar domein niet hebben ingenomen.
- Plein Grimbertlaan?  
Dezelfde discussie als tijdens de vorige infovergadering wordt gevoerd. Een bewoner vindt dat het beter is om het verkeer door het plein te laten verlopen. Een andere bewoner met 2 kleine kinderen vindt het goed dat het 1 plein wordt. Een bloemenweide aan de randen is een goed idee om ballen en kinderen tegen te houden. Een bewoner die ook opgegroeid is in de wijk vindt het gevaarlijk om auto's door een plein te sturen.  
Uiteindelijke conclusie: geen weg door het plein.
- Kan er een speeltuig op het plein gezet worden?  
Indien dit een breed gedragen vraag is, kan dat wel. De jeugddienst heeft, weliswaar beperkte kredieten om speeltuigen te plaatsen. Na een discussie met argumenten voor en tegen een speeltuig is het besluit geen speeltuig te plaatsen, maar af en toe het mobiel voetbalveld plaatsen. De bewoners zullen dit zelf aanvragen.
- Waarom geen betonnen kopmuren?  
De kasseibeschoeiing is reeds in gans de wijk toegepast. Het is een elegante oplossing en past in een groene omgeving. De betonnen kopmuren zijn minder flexibel te hanteren en hebben meer plaats nodig.
- Boomkeuze:  
Esdoorn.

#### Besluit:

Het plan wordt gedragen door de meerderheid van de aanwezige bewoners van de wijk.

Verder verloop van het dossier:

1. Opdracht aan het studie bureau om het ontwerp op te maken.
2. Goedkeuring ontwerp in de gemeenteraad.
  - a. Aanvraag stedenbouwkundige vergunning.
  - b. Aanvraag subsidie VMM
  - c. Aanbesteding.
3. Aanpassen en/of saneren van de nutsleidingen.
4. Start werken (zomer 2015)

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

Saskia Vercauteren

Conducteur

16-12-2014