

Verslag inspraakvergadering

Voorstel heraanleg Robrecht van Vlaanderenlaan

dinsdag 11 mei 2010 – 20.00 u.
zaal gemeentelijke basisschool de Triangel
Diksmuidse Heerweg 159

Panel

de heer Jean-Pierre Vanden Berghe, Schepen van Openbare Werken
de heer Bernard De Cuyper, Schepen Openbaar Groen
de heer ir. René Morlion, hoofd Wegendienst
de heer ing. Gaby Anthierens, Wegendienst
de heer Patrick Cardinael, adjunct-diensthoofd Groendienst
de heer Politiecommissaris Eddy Landuyt, Verkeersdienst
mevrouw Sol Mannens, Communicatiedienst, moderator
mevrouw Sabien Stieperaere, Communicatiedienst, verslaggever

Technische assistentie: firma Solitech (Filip Destecker)

Zaal

Publiek : 50-tal aanwezigen

1. Inleiding en verwelkoming

Mevrouw Sol Mannens stelt het panel voor en schetst kort het 'dossier'-verleden van de Robrecht van Vlaanderenlaan.

Het dossier van de Robrecht van Vlaanderenlaan kwam in het verleden al meermaals aan bod (enquêtes, vergaderingen met bewoners met ondermeer Schepen Govaert, enz.)

Onlangs zijn er weer besprekingen geweest met de buurt. De heer Schepen Vanden Berghe was daarbij aanwezig, alsook Gemeenteraadslid Jos Demarest.

Op basis van deze besprekingen werd een voorontwerp gemaakt en een plan uitgetekend.

Dit plan hing ter inzage in het gemeentehuis van Sint-Andries. U kon aan de hand van formulieren reageren op dit voorstel, wat ook gebeurde.

De heer Schepen Vanden Berghe bedankt voor de talrijke opkomst en bevestigt dat het dossier moet aangepakt worden.

Dit is een dossier waarbij we van nul konden beginnen, met inspraak van bij het begin. Ik nam ook deel aan de besprekingen met het buurtcomité.

De voetpaden liggen er onmenselijk slecht bij. Voor rolwagens en kinderwagens is de toestand ronduit slecht.

Uiteraard beschikken we met de Wegendienst over een beperkt budget.

We beschikken over een 10 miljoen euro, waarvan 5 miljoen kan uitgetrokken worden voor heraanleg en dergelijke projecten, de resterende 5 miljoen wordt besteed aan andere zaken.

De wil bij het bestuur is groot genoeg om er andere projecten even voor aan de kant te schuiven.

Collega heer Demarest en gedeputeerde Dirk De fauw, hier ook aanwezig, kunnen dit bevestigen.

Ik wil ook de heer ir. R. Morlion en de heer G. Anthierens bedanken die hun tekenaars aan het werk hebben gezet om een ontwerp uit te tekenen.

Graag zou ik straks met jullie een opbouwend gesprek voeren over dit ontwerp.

We willen dit project zeker uitvoeren in 2011 en daarom is het noodzakelijk dat we tot een aanvaardbare oplossing komen.

2. Voorstelling heraanleg Robrecht van Vlaanderenlaan

Voorstel heraanleg wegenis en riolering door de heer ing. Gaby Anthierens

De heraanleg gebeurt binnen de bestaande rooilijnbreedte en alle verhardingen in deze zone worden opgebroken. De bestaande bomen in de groenzone worden gerooid. De nutsleidingen worden nagezien en aangepast waar nodig. Er is een nieuwe openbare verlichting voorzien.

riolering

- o een nieuwe riolering (gemengd stelsel)
- o onder de rijweg

Momenteel ligt de riolering aan beide zijden van de straat. Onze opzet was om deze gewoon op te breken. Door de aanwezigheid van heel wat kabels van nutsmaatschappijen e.d. was dit niet meer mogelijk. Daarom hebben we gekozen voor een volledig nieuwe riolering in het midden van de rijweg. Alle huisaansluitingen zullen daarop worden overgekoppeld. De huisaansluitingen worden ook vernieuwd tot aan de rooilijn.

Onder het openbaar domein wordt alles vernieuwd.

Daarna kan gestart worden met de heraanleg van de bovenbouw.

voetpaden

- o een nieuw trottoir aan beide zijden van de weg
- o breedte: 1,50 meter
- o in betonstraatstenen

Voetpaden komen aan beide zijden van de weg en zullen 1,5 m breed zijn, wat breder is dan de bestaande. De vraag was om ze uit te voeren in een kleinschaliger materiaal. Daarom opteerden we bij het ontwerp voor een betonstraatsteen (tegels) van 22/22 cm (zie voorbeeld, Diksmuidse Heerweg voor rotonde). Opritte en toegangen op openbaar domein worden aangelegd in diezelfde materialen.

rijweg

- o in asfalt
- o breedte: 6 meter, met daarnaast 2 greppels

Opmerking hierbij: achter de greppel komt een opstaande boordsteen als afbakening groenzone. Wat als gevolg heeft dat niet meer zal kunnen geparkeerd worden in de groenzone, zoals nu wel het geval is.

Bij nat en slecht winterweer is dit niet ideaal en worden die groenzones een 'slijkboel'.

Parkeren zal op een andere plaats moeten gebeuren, nl. op de rijweg.

parkeren

Er werden geen parkeerregelingen uitgewerkt dus mag in de Robrecht van Vlaanderenlaan vrij geparkeerd worden, dit wil zeggen aan beide kanten. Men moet zich bij het vrij parkeren wel aan het verkeersreglement houden en die voorziet dat er een vrije doorgang moet zijn van 3 m, wat er op neerkomt dat men logischerwijze, rekening houdend met de rijwegbreedte, niet aan beide kanten kan parkeren. Dan zal kruisend verkeer nog mogelijk zijn.

Dit kadert ook binnen de zone 30 filosofie.

snelheidsremmende maatregelen

- o invoeren van zone 30
- o realiseren van een overrijdbare middengeleider op de kruispunten met 't Steentje en de Alfons Wybolaan (is een bolvormige uitvoering, cfr. Kruispunt Diksmuidse Heerweg – Betferkerklaan)
- o aanbrengen van een verkeersplateau op het kruispunt Boterbekeweg/Diederik van de Elzasstraat (een plateau is een plaatselijke verhoging van de rijweg), in asfalt, met rode toplaag (contrastreend kleur)
- o de aanzet van het plateau ter hoogte van het rond punt met de Doornstraat blijft behouden

Het plan werd opgemaakt in de zone 30 filosofie en voorziet geen afzonderlijke zones voor diverse weggebruikers. In het ontwerp zijn dus geen fietspaden of suggestiestroken voorzien.

uitvoering en fasering

De Robrecht van Vlaanderenlaan is 650 m lang. Als we de hele straat ineens zouden aanpakken, dan is iedereen 'geambeteerd'. Dit zorgt voor onnodige ellende, vandaar dat we de werken willen opsplitsen in 3 fasen:

- o Fase 1: start aan kant Gistelse Steenweg tot huis nr. 48-55
- o Fase 2: van huis nr. 48-55 tot vóór het kruispunt met de Diederik van de Elzasstraat (plateau niet meegerekend)
- o Fase 3: De laatste fase wordt opgedeeld in twee deelfasen: nl. eerst de aanleg van het plateau, daarna het gedeelte tussen plateau en aansluiting op bestaande rotonde.

Bij de heraanleg van het plateau in fase 3 zoeken we nog een oplossing om een uitweg te vinden voor de ontsluiting van de wijken (Karel de Goedestraat, Kloosterveld enz.) via verbinding met bestaand fietspad en invoeren van éénrichtingsverkeer in bepaalde straten.

Ook voor de uitvoering van de eerste fase, wordt voor een oplossing gezorgd voor de ontsluiting van 't Steentje (doorgang maken door groenzone, verbinding met Kloosterveld).

verder verloop van het dossier

Eerst wordt nu het voorontwerp aangepast. Daarna wordt het plan met een gedetailleerde beschrijving ter goedkeuring voorgelegd aan de Gemeenteraad – september. Daarna volgt de aanbestedingsprocedure (duur: 2 maand). Begin november 2010 zou het werk toegewezen kunnen worden aan de aannemer die de opdracht zal uitvoeren. Daarna volgt zeker nog een coördinatievergadering met aannemer, Stad Brugge en nutsmaatschappijen (eventuele aanpassing aan leidingen). Pas daarna kan effectief gestart worden met de werken.

Hopelijk wordt de volgende winter minder streng. Dan zou gestart kunnen worden met de werken omstreeks januari/februari 2011. We willen de werken kunnen afronden tegen het bouwverlof.

Toelichting omtrent de groenvoorzieningen (door dhr. Schepen Bernard De Cuyper)

We weten dat bij de buurtbewoners bezorgdheid is over het vervangen van de Japanse kerselaars door andere boomsoorten. De Japanse kerselaar kleurt inderdaad prachtig roze, maar is geen ideale boom bij een heraanleg.

We gingen op zoek naar een andere variëteit, het blijft een soort Japanse kerselaar, nl. de *Prunus avium plena*. Het is ook een prachtige soort met iets wittere bloesems. Ze is iets hoger waardoor ze beter

geïntegreerd wordt in de straat en het straatbeeld. Er staan ook auto's in die straat geparkeerd. De takken mogen de auto's niet kunnen beschadigen.

Ze groeit minder in de breedte, maar eerder piramidevormig in de hoogte.

Het aantal zou ongeveer hetzelfde blijven, misschien iets minder (jammer dat er geen plan is waarop ze ingetekend staan).

Uiteraard komen er geen auto's op opritten en wordt bij de aanplant rekening gehouden dat ze geen hinder vormen bij inrijden/oprijden. Als ze niet conform staan volgens jullie, kunnen we dat altijd nog ter plaatste bekijken en is een verschuiving nog mogelijk.

Deze variëteit, kan na 10 jaar, 6 meter hoog worden. Theoretisch zelfs tot 12 meter hoog, maar door de beperkte omgeving waarin ze staat (niet in volle bosgrond) en door de beperkte bewortelingsmogelijkheden, wordt er van uitgegaan dat ze nooit die hoogte kan bereiken. Ze groeit ook niet zo breed, eerder in de hoogte – piramidevormig.

Omtrent bomen in straten zijn er altijd 'believers' en en 'non-believers'. Deze soort verfraait de straat.

3. Vraagstelling en bespreking

Het onderwerp 'bomen' lokt meteen veel vragen uit bij de bewoners, waardoor tijdens de uiteenzetting vrijwel meteen tot de vraagstelling overgegaan wordt.

Bomen

3.1. Waarom plant men niet weer de eerste boomsoort ? Dezelfde soort als die er nu staan ?

De heer P. Cardinael:

We hebben inderdaad jarenlang geijverd voor het behoud van de bomen, juist omwille van het specifiek karakter dat ze geven aan de straat.

Maar nu zijn ze niet meer gezond. Hun ontwikkelingstoestand is zo gevorderd dat we ze niet kunnen behouden. We willen nu 'geplander' werken en de bomen zijn aan verjonging toe.

Met de huidige soort is dit niet mogelijk binnen de wettelijke bepalingen, nl. het politiereglement dat bepaalt dat er boven de rijweg een vrije doorgang (in de hoogte) moet zijn van 4,5 m.

Met de *Prunus avium plena*, die niet geënt is op een onderstam, met een vrije stam in de hoogte, kunnen we die vrije hoogte op termijn wel garanderen. De voorziene soort is ook een gevuldbloemige soort, eerder met een witte bloei.

(op powerpoint worden enkele afbeeldingen getoond van deze variëteit – opmerking hierbij : moeilijk om aan goed fotomateriaal te komen van boom binnen 30 jaar, geeft niet altijd een goed beeld)



3.2. Kunnen er andere sierkerzen geplant worden, die wel roze bloeien ? Dat zou meer charme geven.

De heer P. Cardinael:

De boomkeuze is niet definitief. Aangespoord door de opmerkingen hierover en omdat ik merk dat het onderwerp gevoelig ligt, wil ik mij nogmaals grondig informeren over boomsoorten die het best in overeenstemming zijn met de wensen, nl. roze bloesems, en die toch ook in overeenstemming zijn en garanties kunnen geven dat we voldoen aan het politiereglement i.v.m. de vrije hoogte.

We moeten bij de boomkeuze met nog andere zaken rekening houden. We willen natuurlijk de overlast beperken. Sommige dragen vruchten en kunnen hinderlijk zijn.

We moeten bij de inplanting ook rekening houden met de verlichting.

We moeten de boomkeuze grondig overwegen.

GROENDIENST

3.3. Hoge bomen plaatsen impliceert het plaatsen van hoge verlichting, maar hoge straatverlichting is geen gezellige verlichting meer.

Mevrouw S. Mannens:

Straks komen we bij het punt verlichting. Graag wil ik eerst de discussie over de bomen verderzetten.

Uit de opmerkingen en suggesties van de buurtbewoners gevonden in de urne weten we dat de bewoners het liefst roze bloemen willen, ook al bloeien ze maar veertien dagen en het merendeel de oude boomsoort zou willen behouden. Maar de uitleg van het panel dat dit niet kan, lijkt me zeer aanvaardbaar.

Er kwamen ook vragen over het behoud van het aantal bomen.

Een opmerking ging ook over de hoogte van de bomen en de combinatie met zonnepanelen (dalend rendement door minder zonlicht).

Antwoord vanuit panel:

Het aantal bomen behouden, zal wellicht te combineren zijn met de wens van de bewoners.

De bomen zijn niet te hoog.

3.4. De heer De Cuyper sprak over het feit dat er schade aan auto's zou zijn, als we niet meer in de groenstrook kunnen parkeren. Nu staan we inderdaad in de groenzone en er is nergens schade aan onze auto's door takken. Waarom zou er dan wel schade aan de auto's zijn, bij aanplant van dezelfde soort. Enkel grote vrachtwagens zouden er last van hebben, maar onze straat dient daar niet voor. De Robrecht van Vlaanderenlaan is een woonstraat en niet bedoeld voor hoge vrachtwagens. Vrachtwagens kunnen toch een andere straat nemen en moeten niet door de onze rijden.
Het is gewoon een kwestie van snoeien. Waarom kunnen we de boom(soort) niet behouden ?

De heer E. Landuyt:

Er moet een vrije hoogte boven de rijbaan blijven van 4,5 m. Dat is niet enkel zo voor vrachtwagens, maar ook voor alle lokaal verkeer moet dit mogelijk zijn. Dat staat in de verordening en deze is van toepassing, niet alleen voor particulieren, ook voor de Stad zelf. Daarom werd geopteerd voor 4,5 m.

Ook onder de kruinen van de bomen, boven de rijweg moeten we daar in het nieuw concept rekening mee houden en moet de vrije hoogte 4,5 m zijn.

De soort prunus, zoals die er nu staat, ontwikkelt in de breedte. Dit kan niet meer.

3.5. Maar nu zijn er ook vrachtwagens en er zijn geen problemen...

3.6. Na de bloei hebben we veel afval. De blaadjes waaien overal, zelfs tot in je 'living', ze plakken overal aan. Ze vallen op je auto en op de snelweg raak je ze al rijdend kwijt. Riolerings raken verstopt. Vermoedelijk zal dit bij de vooropgestelde soort opnieuw problemen geven.

De heer P. Cardinael:

Ja, ook deze soort is gevuldbloemig. Bij een volwassen boom zal dat na de bloei dezelfde hinder geven.

3.7. Ik heb gelezen dat dit type boom ook bacteriegevoelig is en ook last kan hebben van een bepaalde schimmelziekte. Wat gaat daarmee gebeuren ?

De heer P. Cardinael:

Dit moeten we relativiseren. Om het even welke boomsoort is in mindere of meerdere mate gevoelig voor bacteriën e.d. Alle bomen hebben zo hun belagers en aanvallers. Hier in dit specifieke geval is dit geen groot probleem. Het gaat hier niet om olmen of platanen die veel gevoeliger zijn. Ze zullen geen specifieke bedreiging vormen.

3.8. Zal de groenstrook, het onderhoud van het gras, regelmatig gebeuren ? Dit zou wenselijk zijn. Het huidige voetpad is door overgroeïend gras versmald. Zal het gras intensiever en beter beheerd worden en het voetpad niet meer overgroeien ?

De heer P. Cardinael:

Juist deze problematiek heeft o.a. geleid tot dit concept met 'verhoogde' groenzones, want nu wordt er geparkeerd in de groenzones en is goed onderhoud niet mogelijk.

Bij het nieuwe plan is dat wel mogelijk en zal een grasmaaibeurt kunnen gebeuren over de volle lengte. We kunnen een goed onderhoud van het gras waarborgen.

3.9. Is het politiereglement in Snellegem dan anders, want daar kunnen die bomen wel aan de kant van de rijweg. Waarom dan bij ons niet ?

De heer E. Landuyt:

De wegcode is dezelfde en in principe moeten ze daar ook een vrije doorgang garanderen. In Brugge werd er een 20 cm extra gerekend.

Mogelijk dateren de bomen van voor de fusie.

Maar ook al zou het niet zo zijn, de bestaande toestand is in overtreding. Bij het creëren van een nieuwe toestand, moeten we de overtreding niet in stand houden.

3.10. De rijweg wordt een meter breder dan voordien. Waarom dan toch nog probleem met een meter meer ? *De heer leest ook voor uit een brief van het jaar 1993 waarin werd meegedeeld dat het college belist had de prachtige bomen te behouden.* Eerst wil het bestuur ze behouden, nu willen ze ze weg.

3.11. Boomverjonging oké, maar we willen geen andere soort.

De heer Schepen B. De Cuyper:

We moeten ons houden aan het politiereglement. Dus werd een gepaste (aangepaste) variëteit gezocht waardoor het toch een prachtige straat blijft, met prachtige begroeiing.

3.12. Bent u ook zeker dat er geen vruchten zullen komen aan de bomen ?

De heer Schepen B. De Cuyper:

Ook daar hebben we uiteraard rekening mee gehouden. Dit was ook een bepalend element.

3.13. Van wanneer dateert dat reglement ?
Waarom kan het dan nu niet meer ?

De heer E. Landuyt:

Het reglement dateert van in '84.

De bestaande toestand behouden is geen optie. We moeten een nieuwe toestand creëren die wel in regel is.

De heer P. Cardinael /de heer Schepen B. De Cuyper:

Voor 30 jaar ver kunnen we niet waarborgen dat de bomen er nog zolang gaan staan.

Door de toestand worden we gedwongen om de kans te grijpen en nu een boomverjonging door te voeren die voor lange tijd meegaat.

3.14. Maar ze staan er al 50 jaar, waarom zouden nieuwe, jonge van dezelfde soort er niet opnieuw 50 jaar kunnen staan ?

Conclusie over de bomen

We moeten een nieuwe toestand creëren, in overeenstemming met het politiereglement.

De meesten bewoners vragen om de bomen (boomsoort) te behouden (roze bloeiwijze enz.), anderen willen liever bomen met minder bloesems en minder afval.

Maar behoud van de bomen (of boomsoort) gaat niet met het reglement. We kunnen de bestaande prunussoort 'benaderen'. We moeten er ook rekening mee houden dat ze geen vruchten mogen dragen.

Mevrouw S. Mannens wil graag voor een volgend 'consult' door de bewoners, een aangepast plan waarop de bomen staan ingetekend.

De heer schepen B. De Cuyper en de heer P. Cardinael beloven op zoek te gaan naar een 'roze' prunussoort of bloesemboom die voldoet aan de voorwaarden.

Parkeren – verkeersremmende maatregelen - éénrichtingsfilosofie

3.15. Ik ben al 54 jaar bewoner van de straat en heb een vraag over het parkeren. Kunnen we niet 'afwisselend' (beurtelings) parkeren invoeren ? Het verkeer zou vlotter gaan met minder hinder. Er zijn veel huizen zonder garage of oprit. Ik heb in 1993 nog voorgesteld om hier in de buurt garages te bouwen (cfr. oud Cercle-plein) die dan door buurtbewoners kunnen gekocht of gehuurd worden. Dan is er geen probleem meer met parkeren.

3.16. Vrij parkeren zal dus zijn, aan beide kanten parkeren. Met een vrije doorgang. Het verkeer zal daardoor vertragen. Zal ik t.h.v. kruispunt met 't Steentje, aan nr. 29 ook mogen parkeren ?

3.17. Kan er in de groenzone een insprong gemaakt worden ? (parkeerhavens ?) Vele mensen vinden het toch belangrijk om voor hun eigen deur te kunnen parkeren. Misschien kan de heer schepen de boodschappen met een karretje tot bij mij binnen brengen. Ik wil de auto voor de deur kunnen zetten.

3.18. De groenstrook mag blijven, maar kunnen we geen soort stenen met gras inzaaien ? (Grasdallen ?)

3.19. Bewoners van eerste gedeelte van de straat ('t Steentje tot aan Gistelse Steenweg) hebben vaak geveltjes van een 5-tal meter breed, geen opritten, geen garages. Waar moeten we dan onze wagens kwijt. Ik heb noodgedwongen 2 wagens, wil dit ook liever niet, maar waar zal ik ze kwijt kunnen ? Op de Gistelse Steenweg of zal ik tot aan de Markt moeten rijden ?

3.20. Enkele jaren geleden werd ook ingevoerd dat we op straat moesten parkeren. Mijn auto stond 1 nacht buiten op straat en iemand (een fietser) had er tegengereden met schade als gevolg. Zullen we dat dan weer mogen verwachten ?

3.21. Ik ben eerder voorstander van groen, maar graag met inkepingen, zeker in het eerste gedeelte (kant Gistelse Steenweg). Of anders, gewoon weer op het gras parkeren. Liefst niet parkeren op de rijweg, met fietsers die passeren. Ook de veiligheid voor de fietsers komt in het gedrang. Zeker tijdens schooltijden is de Robrecht van Vlaanderenlaan een drukke straat. Denk hierbij aan de veiligheid van de fietsers en het drukke straatverkeer.

3.22. Ik zou de auto graag in een parkeervak kunnen zetten. Ik heb nu enkel de mogelijkheid om m'n auto te parkeren in de groenzone en moet me in allerlei bochten wringen bij in- en uitrijden. Ik wil vooral de auto, veilig aan de kant kunnen zetten en 's morgens zonder problemen kunnen vertrekken.

3.23. Waarom geen éénrichtingsverkeer invoeren ? Dan kunnen we wel aan beide kanten parkeren, zonder probleem.

3.24. Maak gewoon een groenzone, met grasdallen. Mensen zonder garage kunnen dan nog gemakkelijk staan.

3.25. Er wordt gepraat over groen en parking. Laat ons naar een oplossing zoeken, maar op een groene manier. Ik wil liever geen betonnen straat.

3.26. Parking is belangrijk, maar maak er aub geen betonnen straat van. Dat is een ramp.

3.27. Ik ben voor een duidelijke parkeerregeling, bijvoorbeeld voor beurtelings parkeren. Nu met het voetbal is het helemaal niet duidelijk en staat iedereen overal. Wat zal dat geven met de nieuwe situatie. Het parkeren moet duidelijk geregeld worden.

3.28. De optie om een éénrichtingsstraat in te voeren is ideaal en zeker te overwegen. Dan zijn er wel mogelijkheden om op straat te parkeren met behoud van groen (dallen of groenstrook) en dan zal ik geen 30 meter moeten lopen met mijn boodschappen. Dat zou ook veiliger zijn voor schoolgaand verkeer.

3.29. Ik wil ook geen betonnen straat en wil niet persé voor mijn huis kunnen parkeren, maar wil wel dat er voldoende parkeerplaats voorzien is. Mag ik mijn voortuin wegdoen en deze verharden ? Ik ben daar niet voor, maar ik zie geen andere mogelijkheid.

De heer ir. R. Morlion

Volgens de reglementering wordt dit niet toegestaan als de oprit geen toegang geeft tot een garage.

De voortuin 'uitbreken' heeft geen zin.

Mevrouw S. Mannens vraagt het panel waarom werd gekozen voor dit voorstel van heraanleg.

De heer ir. R. Morlion

Na 20 jaar discussie en het weerkerende dilemma van straat versus bomen – de bomen zijn 'heilig', maar ook het kunnen parkeren is 'heilig' – werd er een punt van gemaakt dit project weer vorm te geven. Sedert eind 2008, begin 2009 zijn we op zoek gegaan, ook met besprekingen met mensen uit de straat om dit project weer op de agenda te zetten. Dit project willen we opvolgen en eindelijk tot een einde brengen.

We hebben al vaak rond de tafel gezeten i.v.m. de Robrecht van Vlaanderenlaan. Ondertussen hebben al heel wat mensen grijs haar gekregen.

We moeten proberen tot een consensus te komen tussen het aspect parkeren, groen houden (en onderhouden, want niet onderhouden heeft geen zin). Grasdallen bieden daarom geen oplossing.

Er waren bedenkingen bij het voorontwerp omdat we een straat ontworpen hebben zonder parkeerreglement, dus waar vrij parkeren wordt ingevoerd.

Het is wel zo dat we het ontwerp zo flexibel gemaakt hebben, dat parkeerhavens maken, verkeersborden zetten of wegnemen, mogelijk blijft in de toekomst. We hebben ook de mogelijkheid ingecalculeerd om (later) eventueel een parkeerreglement in te voeren.

Dat blijft mogelijk in de toekomst – moest blijken dat dit nodig zou zijn. Maar we willen eerst afwachten en starten met het invoeren van vrij parkeren.

Ook ter hoogte van nr. 29 zou dit mogelijk moeten zijn. Op een kruispunt kan je niet staan. Maar voor het uitladen en inladen van boodschappen vormt dat geen probleem. Stilstaan voor laden en lossen kan altijd overal.

De straat werd nu zo geconcipieerd dat ook voor later gebruik, verschillende parkeermogelijkheden nog kunnen.

Mevrouw S. Mannens

Er werd gekozen voor dit ontwerp omdat het verschillende mogelijkheden naar de toekomst toelaat.

De Stad wil de straat aanleggen voor een periode van 50 jaar, maar men zal de weg zodanig aanleggen dat nog een gewijzigd gebruik mogelijk is.

3.30. Wat is de filosofie erachter ? Een nieuw ontwerp maken en niet kunnen parkeren ? De groenzone beschermen ? Geen brede laan creëren ? Je wil ze visueel versmallen om een zone 30 af te dwingen.

De heer ir. R. Morlion

Vroeger mocht je in de straat 60 km/u rijden. We kunnen ons dat nu niet meer voorstellen. Vroeger gebeurde dat dus wel, nu is dat veeleer een uitzondering.

3.31. Ik wil liever de lage berm behouden en het groen behouden. Oké, dat is niet praktisch en inderdaad een slijkboel (vooral bij het steken van buizen en wanneer men daarna het gras niet opnieuw inzaaid). 't Is wel vuil, maar toch zou ik het liever behouden.

De heer ir. R. Morlion

Als we de groenzone beschermen, wordt de rijweg iets breder. Maar met dit ontwerp zijn de bewoners blijkbaar ongelukkig en bezorgd en vreest men niet meer te kunnen parkeren.

Daarom dat we het ontwerp – onze keuze - aan jullie voorleggen. Ook andere straten (bijv. de Betferkerkelaan) werden in die zin heraangelegd en daar hebben we kunnen vaststellen dat dergelijk ontwerp wel werkt. De bewoners zijn er gelukkig mee.

3.32. Natuurlijk zijn ze daar (in de Betferkerklaan) tevreden over de heraanleg. Alle inwoners hebben er een oprit en dus geen moeilijkheden om te parkeren. Alle auto's staan geparkeerd op hun eigen oprit ! De straten zijn niet te vergelijken.

Er ontstaat een discussie tussen een heer uit het publiek en de heer Schepen Vanden Berghe.

Conclusie van de discussie:

de situatie in de Betferkerklaan is inderdaad anders, gezien de aanwezigheid van de vele opritten aan de huizen. In de Robrecht van Vlaanderenlaan is dit niet overal het geval, waardoor de straten inderdaad niet zo goed te vergelijken zijn.

3.33. Onlangs speelde JVV Sint-Andries voetbal - het was dus nog niet eens een grote club - en er stonden al 26 auto's op de groenzone !

3.34. Maak dan een boordsteen van 18 cm, dan kan men er niet zomaar over rijden !

De heer ir. R. Morlion

Met een 4 x 4 kan je daar wel over rijden. Dat is geen oplossing.

3.35. 40 % van de huizen (bewoners) uit de Robrecht van Vlaanderenlaan heeft geen oprit. 80 Huizen hebben misschien een oprit, alle andere niet. Andere straat ? Andere oplossing !

3.36. Er zouden nu problemen zijn met parking en ook met de hoogte van de bomen ? Ik ondervind daar nu geen zo'n hinder van. Maar in het nieuwe ontwerp zullen we onze auto niet eens kwijt kunnen en moeten we parkeren op de rijweg ! Is dat dan een goed ontwerp ?

De heer ir. R. Morlion

IK denk dat we de parkeerdruk niet mogen overdrijven. Iedereen, de bewoners zelf, zullen normaal wel een plaatsje vinden. Voor een oprit mag niemand parkeren.

3.37. Het is een complexe straat, vandaar de jarenlange discussies. Het tweede gedeelte van de straat (naar het rondpunt) is anders. In het eerste gedeelte zijn geen opritten. Hou daar rekening mee !

De heer ing. G. Anthierens

We zouden eens moeten nagaan, in de huidige situatie, over hoeveel parkeerplaatsen het gaat, en nagaan hoeveel mensen geen oprit hebben. Ik vermoed dat het aantal mensen zonder oprit, veel kleiner is dan het aantal beschikbare plaatsen in het ontwerp. Je zal misschien niet voor je deur kunnen parkeren, maar wel een beetje verder.

3.38. Voorstel: op het vroegerer hockey-plein garages zetten (bouwen). De rijwoningen zouden zo de kans krijgen om een garage te kopen of te huren. Dan is het probleem van het parkeren ook opgelost.

Het panel vraagt zich af van wie de grond is en is bereid de mogelijkheid te checken.

WEGENDIENST

Een heer bedankt het panel en uit zijn waardering voor het initiatief.

Mevrouw S. Mannens:

Ik wil nog eens het invoeren van éénrichtingsverkeer als optie aanhalen als antwoord op de bekommernissen. Dan zouden zeker meer parkeerplaatsen komen en kunnen we de verhoogde boordstenen behouden, eventueel ook de boomsoort behouden ? Reacties uit het panel ?

De heer E. Landuyt

Invoeren van éénrichtingsverkeer heeft voor- en nadelen. Op het eerste gezicht zou je in de verleiding kunnen komen hiervoor. Maar we moeten rekening houden met de totale wijk. Er zullen niet minder auto's zijn, dus krijg je een verschuiving. Je kan het effect dat dat heeft op de andere straten niet naast je neerleggen. Maar de regels voor vrije doorgang, zowel in hoogte als breedte blijven. Dus zal je nog niet kunnen parkeren tegenover een andere geparkeerde auto.

De winst zou gering zijn of bijna niet-bestaande. Bij het verkeer krijg je een verschuiving naar andere plaatsen. Er zou ook sneller gereden kunnen worden, wat ook meer risico's geeft voor fietsers.

Uit verkeerstechnisch standpunt kan ik niet pleiten voor de invoering van éénrichtingsverkeer.

De heer ir. R. Morlion

We hebben hier vermoedelijk te maken met een vermeend gebrek aan parkeercapaciteit.

Nu is er een 5 meter brede rijweg en kan men niet parkeren aan de bomen.

Volgens het ontwerp zal men kunnen parkeren voor de bomen want de bomen staan in een eigen groenzone. Daarmee win je parkeerplaatsen.

Gezien het huidige aantal parkeerplaatsen en de voorziene nood, zal er in het ontwerp voldoende parkeercapaciteit zijn.

We hebben in het voorontwerp geen parkeerreglement voorzien omdat we precies vermoeden dat er voldoende parkeercapaciteit zal zijn.

3.39. Kunnen we verkeersdrempels aanleggen in plaats van eigen wagens als snelheidsremmer te gebruiken ? Dus wel in de groenzone parkeren, maar meer verkeersbelemmeringen die verkeersremmend werken creëren ? Ik heb geen zin om mijn wagen als verkeersremmend object of remmende factor te gebruiken.

De heer ir. R. Morlion

Dit kunnen we ook omgekeerd interpreteren. Bij een weg met parkeerhavens creëert men een bredere rijweg en kan men rapper rijden.

3.40. Maar met meer verkeersremmers ? Dan kunnen we wel parkeren in de groenstroken.

De heer G. Anthierens

De huidige versmallingen met paaltjes hebben mijn inziens vaak het omgekeerd effect, nl. dat men het gaspedaal gaat indrukken om er snel voorbij te zijn.

Dit wordt mompelend beaamd door heel wat aanwezigen.

3.41. Ik vroeg niet hetzelfde type, maar er worden overal elders toch ook andere verkeersremmers gebruikt ?

3.42. Zullen we met dat parkeren op de baan problemen krijgen ?
Zal de vuilniswagens nog kunnen passeren ? Wil je nog eens de afmetingen doorgeven ?

De heer G. Anthierens

Met een greppel van 33 cm aan beide zijden en een totale breedte van 6,60 meter, hou je nog zeker meer dan 4 meter over. Dit is geen probleem.

3.43. Ik wil niet dat men gaat overdrijven met verkeersdrempels. Het veroorzaakt lawaaihinder, en zorgt voor meer CO2-uitstoot.

3.44. Ik heb liever autoverkeer met een constante snelheid in een zone 30.
Ik moet het panel ook bewonderen voor de manier waarop de discussie aangepakt wordt en naar iedereen geluisterd wordt.

3.45. In de Zandstraat wordt aan weerszijden geparkeerd en staan er wagens aan beide kanten. Dat gaat daar zeer goed met dat vrij parkeren.

3.46. Ik wil het panel bedanken voor de inspraakmogelijkheid. Het verloopt vrij sereen. Er wordt geluisterd. Toch wil ik hier een oproep doen, om ondanks het feit dat er verschillen zijn van meningen, we niet mogen niet-besluiten. Waarom willen we wel een heraanleg ? We zijn vertrokken van de initiële lamenteabele toestand van de voetpaden. We mogen niet vervallen in besluiteloosheid. Laat het project niet weer in een schuif liggen. Neem beslissingen !

Deze uitspraak wordt door het publiek op applaus onthaald. Iedereen is het er over eens dat er een beslissing moet komen.

De heer Schepen J.P. Vanden Berghe

We willen dat zeker respecteren. We gaan met een ontwerp naar de Gemeenteraad van september. Maar er worden waardevolle opmerkingen gegeven. We zullen niet aan alle opmerkingen kunnen voldoen. We gaan het ontwerp goed overwegen en de mensen eerst nog eens informeren.

COMMUNICATIEDIENST

De heer ir. R. Morlion

Dit is al de derde vergadering over de Robrecht van Vlaanderenlaan: derde keer goede keer. Resoluut !

Nutsmaatschappijen - coördinatie

3.47. Komt er een ontdebbling van de waterleiding ? Nu ligt ze aan de kant van de onpare huisnummers. Zal men ook een waterleiding leggen aan de pare kant ?

De heer ing. G. Anthierens

Wij sturen het plan door naar de nutsmaatschappijen van wat effectief zal uitgevoerd worden. We moeten eerst over het plan eens worden. Dan stappen we met het definitief plan naar de nutsmaatschappijen. We willen niet het risico lopen dat de nutsmaatschappijen hun huiswerk opnieuw moeten maken.

Hebben we 'morgen' de plannen, dan kunnen ze vanaf 'morgen' naar de nutsmaatschappijen. Dan komt er een coördinatievergadering in december. Daar worden afspraken gemaakt wie, wat, wanneer zal uitvoeren en worden de werken ingepland in het geheel.

Ik heb een vermoeden dat ze de leiding zullen ontdebblen. Dat zou logisch zijn.

3.48. Vormt een overrijdbare drempel geen probleem voor het verkeer uit 't Steentje ?

Er werd rekening gehouden met de draaicirkel.

Het gaat om een OVERRIJDABARE drempel en vormt geen probleem.

3.49. Bij het vervangen van alle loden pijpen zullen ze hopelijk daarna niet starten met de aanleg, om het daarna weer te moeten openbreken om nieuwe leidingen te leggen.

De heer ing. G. Anthierens

De twee dossiers, nl. saneren en heraanleg, worden samen uitgevoerd.

De aannemer, de nutsmaatschappijen, de stad zullen de werken op elkaar afstemmen.

Op die manier zal de weg lang mooi blijven en zullen ze deze niet meteen weer moeten openbreken.

Verlichting

3.50. Wat met de verlichting ? Nog niet zolang geleden werden er nieuwe verlichtingsarmaturen geplaatst. Zal men de verlichting nogmaals vernieuwen ?
Over welk type verlichting zal het gaan ?

De heer ir. R. Morlion

Het plan voorziet een functionele verlichting. Voetpaden en straat worden hierbij op een comfortabele manier, egaal verlicht.

De huidige verlichting is lantaarnverlichting, gericht om de duisternis te breken.

Beide soorten hebben hun voor- en nadelen.

Functionele verlichting is klaar, maar in een villawijk zijn er vaak mensen die meer opteren voor sfeerverlichting.

3.51. Functionele verlichting is klaar, maar we opteren meer voor sfeer. Het type moet ook verlichten natuurlijk, maar we zijn ook voor sfeer. Nu wordt de stroom die verbruikt wordt, niet efficiënt benut. Het licht gaat naar alle kanten. Het moet niet zo klaar zijn, we hebben het liever gezellig romantisch.

Mevrouw S. Mannens:

Iedereen is hier blijkbaar romantisch...

Geen verdere opmerkingen over de verlichting meer ?

De heer Schepen Vanden Berghe

Jullie kiezen liever voor sfeerverlichting....met roze bloesems...

Publiek lacht.

De heer ing. G. Anthierens

Bij sfeerverlichting moeten we rekenen op wat meer lichtpunten, dus dat kan resulteren in wat minder bomen. Het licht moet toch een beetje effect hebben.

Bij de nieuwe bomen kan er een iets hogere verlichting komen.

De mensen in de zaal willen liefst een lagere verlichting, die past bij de bomen.

Lage bomen en hoge verlichting gaan niet samen (schaduwvorming).

De bomen kunnen iets doen veranderen in het concept. We moeten niet de bomen gaan koppelen aan de verlichting.

3.52. Ik wil liever niet minder bomen, maar wel sfeerpunten-verlichting. Nu is er dertig meter tussen de lichtpunten. Dat is teveel.

De heer schepen B. De Cuyper

Er is een goede samenwerking tussen de Groendienst en de Wegendienst. De lichten moeten associëren met de aanplanting. We letten daar op. Vroeger werden daarin veel fouten gemaakt. Nu trachten we dat te vermijden.

3.53. Hoge verlichting, is dat dan zoals langs de Torhoutse Steenweg ?

De heer ir. R. Morlion

Hoog betekent 7 à 8 m.

Laag betekent 3,5 à 4 m.

3.54. En de breedte van de verlichting ? Iets met een arm ?

De heer ir. R. Morlion

Verlichting hoeft niet noodzakelijk een armatuur 'met-een-arm' te zijn.

Het kan een paal zijn met een lichtpunt op, gericht op voetpad en rijweg.

Bij hoge verlichting is de lichtbundel naar beneden gericht, bij lage verlichting krijg je rondom licht.

3.55. Ik ben voor het behoud van een warme, gezellige straat, met witte of roze bloesems. Ook de oudere mensen willen dit zo houden. Maar de straat zal toch degelijker worden !

Mevrouw S. Mannens

De straat zal verfraaien, en het zal de naam 'laan' achteraf meer in de verf zetten.

Mensen willen hier geen lelijke verlichting, maar wel sfeervolle verlichting.

3.56. Wordt er rekening gehouden met rolwagens ?

Mevrouw S. Mannens

Bij de uitvoering wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid van de woningen. Ook met rolwagens wordt rekening gehouden. Dit moet zeker ook gemeld worden aan de aannemer.

3.57. Wat is het nut van de overrijdbare drempels t.h.v. 't Steentje ? Is het de bedoeling dat ze snelheidsremmend werken, moeten we nog trager rijden ? Wat met de geluidsoverlast ?

De heer schepen B. De Cuyper

De mobiliteitsdienst legt infrastructuurmaatregelen op om die zone 30 af te dwingen.

Hier werden elementen aangegeven om minder op het gaspedaal te duwen.

De heer ir. R. Morlion

Het gaat over overrijdbare middengeleiders. Aan 30 km/u zijn ze goed overrijdbaar. Aan 80 km/u zou het 'jumpen' worden. De bedoeling blijft natuurlijk om er rond te rijden, niet erover te rijden.

(zie Betferkerklaan/Diksmuidse Heerweg).

3.58. Is dat dan zo iets zoals in de Leopold I-laan aan de kerk van Christus-Koning ?

De heer Schepen J.P. Vanden Berghe

U hebt het wellicht over verkeerspadenstoelen. Nee, dat is niet voor herhaling vatbaar. We gaan dit niet weer gebruiken zoals men dat wel deed in de Leopold I-laan. Daar zullen we bij een heraanleg misschien meer in de breedte moeten denken, bijvoorbeeld een plateau.

4. Verder verloop van de inspraakprocedure

Mevrouw S. Mannens schets kort het verder verloop na de inspraakvergadering.

Iedereen wordt nog verder geïnformeerd.

De Wegendienst en Groendienst, de schepenen gaan in overleg.

Een aangepast plan, met ingetekende bomen en verlichting wordt gepresenteerd op een tentoonstelling waarna het plan aan de Gemeenteraad ter goedkeuring wordt voorgelegd.

Na de Gemeenteraad wordt u op de hoogte gebracht van de beslissing.

Dan volgt de aanbestedingsprocedure en na de coördinatievergadering krijgt u opnieuw een brief met meer info.

Op die manier kunnen de bewoners zich mentaal en fysisch voorbereiden op de geplande werken.

Eens de werken starten, krijgen de bewoners op regelmatige tijdstippen brieven met info over de fasering, over de wijze van aanbieden van het huisvuil, enz.

De heer Schepen J.P. Vanden Berghe

In augustus zal het aangepast plan nog eens uithangen (in het gemeentehuis van Sint-Andries) en getoond worden. Daarna gaat het naar de Gemeenteraad om erover te beslissen. U krijgt dus nog eens de kans om te zien hoe het plan werd aangepast aan jullie verlangens omtrent bomen, verlichting enz.

5. Slot

Moderator S. Mannens bedankt de aanwezigen voor hun inbreng, bedankt het panel en sluit de vergadering af om 10.00 u.

Dit verslag wordt verstuurd naar:

- Dhr. Schepen J.P. Vanden Berghe
- Dhr. Schepen B. De Cuyper
- Dhr. ir. R. Morlion, hoofd Wegendienst
- Dhr. ing. G. Anthierens, Wegendienst
- Dhr. P. Cardinael, Groendienst
- Dhr. Politiecommissaris E. Landuyt, Verkeersdienst
- Wegendienst – secretariaat, dhr. J. De Corte
- Kabinet Burgemeester
- Communicatiedienst, mevr. S. Mannens
- Gedeputeerde Dirk De fauw
- Gemeenteraadslid Jos Demarest