
verslag **Bewonersvergadering RUP Mussenhoeve**

datum *7 oktober 2013*
plaats *Jan Frans Willemsschool, refter*
duur *20.00 tot 22.30 uur*
verslag *Annemie De Wolf – Deskundige communicatie*

aanwezig *Burgemeester Koen T'Sijen, schepenen Rudi Goyvaerts, Mik Renders, Ria Van Den Heuvel, Stine Bertels*
Deskundige communicatie Annemie De Wolf (verslag)
Hans Goovaerts (Gowaco)
Bruno Vande Vyvere (Matexi)

verontschuldigd *Schepen Dirk Crollet*

afwezig

onderwerp *Overleg met de buurtbewoners van het RUP Mussenhoeve, naar aanleiding van de nieuwe verkaveling*

agenda *Presentatie en vragenronde*

Er zijn ongeveer honderddertig bewoners aanwezig.
Verloop van de presentatie:

1. Inleiding

Burgemeester Koen T'Sijen leidt de vergadering in en stelt de sprekers voor.

2. Verkavelingsplannen en fasering (Bruno Vande Vyvere, Matexi)

3. Waterproblematiek en oplossingen (schepen Mik Renders)

4. Mobiliteitsstudie en verkeersafwikkeling (schepen Rudi Goyvaerts)

5. Vragenronde

Algemeen

V: Zijn er winkels voorzien?

A: Bruno Vande Vyvere: Ja, er zal plaats zijn voor buurtwinkels.

V: Is er een speeltuin?

A: Ja, die is voorzien. Zodra de verkaveling is opgeleverd, wordt het gedeelte 'gele zone' aan de gemeente teruggegeven, die daar een eigen invulling aan zal geven. Dit kan zijn: een speeltuin, een hondenweide ...

V: Wat gebeurt er met de zone boven de rode kader?

A: Daar wordt voorlopig nog niet gebouwd, maar de bestemming van het gebied ligt wel vast als woongebied.

V: Komt er een voorverkooprecht voor inwoners?

A: Nee.

V: Ben je verplicht met een bepaalde maatschappij te bouwen?

A: Het gaat om koopwoningen. Matexi bouwt alle woningen.

Mobiliteit

V: Zullen de voorstellen omtrent sluipverkeer geen verplaatsing van dat verkeer met zich meebrengen, richting Pietingbaan en Don Bosco?

A: Schepen van verkeer Rudi Goyvaerts: we gaan eerst deze oplossingen bekijken. We moeten inderdaad vermijden dat de Pietingbaan de ring wordt rond Borsbeek en Wommelgem. De bedoeling is om het verkeer in de richting van de hoofdstraten te leiden: Vremdesesteenweg, Wommelgemsesteenweg, straten die bij uitstek geschikt zijn voor doorgaand verkeer.

V: Hoe staat het met de 'tijdelijke' afsluiting van de Mussenhoevelaan aan de grens met Borsbeek?

A: Burgemeester Koen T'Sijen: Deze afsluiting was een eenzijdige beslissing van het gemeentebestuur van Borsbeek, om sluipverkeer te vermijden tijdens de werken aan de tramterminus. Nu de werken daar achter de rug zijn, blijkt dat Borsbeek dit toch wil behouden. De gemeente Boechout heeft aan Borsbeek een alternatief voorgesteld. Als er van de Spokenhofstraat een éénrichtingstraat wordt gemaakt, zodat je vanaf de Borsbeeksesteenweg de Spokenhofstraat niet meer in kan rijden, dan kan de Mussenhoevelaan in Borsbeek terug geopend worden. Dit zou het lokaal verkeer terug mogelijk maken. Maar de gemeente Borsbeek wil de straat voorlopig niet terug openen.

V: Doordat het kruispunt aan de Borsbeeksesteenweg niet vlot genoeg gaat, maken mensen gebruik van de sluipwegen.

A: Rudi Goyvaerts: er is inderdaad op een zeker moment een probleem geweest aan het kruispunt Borsbeeksesteenweg/N10. Chauffeurs moesten soms aanschuiven over 750 meter, en geraakten heel moeilijk het kruispunt voorbij. Daarom zijn ze de Spokenhofstraat gaan gebruiken. Nadat de gemeente het Agentschap Wegen & Verkeer daarop aansprak, werden er aanpassingen gedaan waardoor er nu veel vlotter verkeer is aan de tramterminal. Jammer genoeg zijn er nog steeds mensen die de Spokenhofstraat toen ontdekt hebben en deze nog steeds gebruiken.

V: Kan er aan het kruispunt van de Borsbeeksesteenweg met de N10 niet opnieuw een dubbele rijstrook aangelegd worden voor verkeer dat moet afslaan?

A: Rudi Goyvaerts: Deze vraag werd ook gesteld aan het Agentschap Wegen & Verkeer, dat de bevoegdheid heeft over de N10. Zij wensen hier voorlopig niet op in te gaan, wat te maken heeft met de nu al complexe verkeerssituatie met de tram.

V: Kan de Vremdesesteenweg terug een 70km/uur zone worden?

A: Rudi Goyvaerts: Vroeger was de Vremdesesteenweg een 70 km/uur zone, maar zonder voorrang. Nu de Vremdesesteenweg overal voorrang heeft op de zijstraten, gaat het doorgaand verkeer een pak vlotter dan toen je nog 70 km per uur mocht rijden. Tijdens deze legislatuur wordt een nieuw mobiliteitsplan opgemaakt en zullen we deze situatie opnieuw bekijken. De Vremdesesteenweg bestaat uit stukken bebouwde en onbebouwde kom. Zelfs al maken we van de Vremdesesteenweg opnieuw een 70 km/uur zone, dan nog zullen de chauffeurs naar 50 km/uur moeten vertragen in de bebouwde kom.

V: Bij de aanleg van het nieuwe kruispunt Groenstraat/nieuwe wijk, blijkt dat de Groenstraat de smallere straat van de twee wordt. Hoe zal de voorrang geregeld worden en zal de doorgang naar de Groenstraat niet problematisch worden?

A: Rudi Goyvaerts: er werd nog niet beslist over de voorrang. De Groenstraat is geen straat voor doorgaand verkeer, dus is het logisch dat het verkeer aan het nieuw aangelegde kruispunt wordt afgeremd. De breedte van de straat blijft wel 4,80 meter zoals dat nu het geval is.

V: De Groenstraat is heel smal, je kan andere wagens maar moeilijk passeren, en wanneer er een brandweerwagen staat, is heel de straat versperd.

A: We kunnen de Groenstraat niet breder maken, want dan zou de gemeente nog verder moeten onteigenen. Een verbreding van de straat zou ook sneller verkeer met zich meebrengen.

V: In de presentatie wordt er enerzijds gesproken van 250 nieuwe woningen, anderzijds gaat men uit van 110 extra voertuigen. Zijn die cijfers wel correct? De meeste tweeverdieners beschikken toch over twee wagens, moet je dan niet uitgaan van 500 extra voertuigen?

A: Koen T'Sijen: uit recente studies blijkt dat het autobezit in Boechout daalt tot 1,3 wagens per gezin. Dat komt zonder twijfel door de goede ligging ten opzichte van het openbaar vervoer: trein, tram en bus. Meer en meer mensen gebruiken de fiets voor korte afstanden. Het klopt dus niet dat elk gezin over twee wagens zou beschikken.

V: Dat kan wel zo zijn, maar dit is een nieuwe, dure wijk, waar vooral tweeverdieners gaan wonen. Vremde heeft geen grote winkels, dus mensen moeten de auto nemen om naar de supermarkt te gaan. En bovendien zijn wij vanuit Antwerpen naar Boechout-Vremde verhuisd voor het groen, en dat verdwijnt nu allemaal.

A: Koen T'Sijen: Deze zone is altijd bouwgrond geweest. Oorspronkelijk was de grond eigendom van de Ideale Woning, die er een sociale woonwijk op zou bouwen. Zo was er nog een tweede groene zone, het Molenveld (Sfinksweide), die volgens het gewestplan bouwgrond was. De gemeente Boechout heeft één van de twee gebieden kunnen vrijwaren van bebouwing. Tegen het volgende Sfinksfestival in 2014 zal de grond volledig eigendom zijn van de gemeente. Het gewestplan werd ook aangepast en dit stukje groen dat tussen Boechout en Mortsel ligt, zal dan recreatiezone zijn.

Wat Mussenhoeve betreft, deze grond blijft bouwzone maar we kunnen als gemeente wel proberen ervoor zorgen dat de zone zo kwaliteitsvol mogelijk wordt ingevuld.

Tien procent van de woningen zijn sociale woningen, twintig procent worden 'betaalbare' woningen van +/- 250.000 euro. Het zijn dus niet allemaal dure woningen.

V: Zal er een verbinding zijn tussen de nieuwe wijk en de Vogeltjeswijk?

A: Rudi Goyvaerts: nee, in principe niet, maar dat kan herbekeken worden.

V: Komt er een verkeersknip tussen het verkeer van het noordelijke en het zuidelijke deel van de verkaveling?

A: Rudi Goyvaerts: in het noordelijke deel zijn er een 50-tal woningen te ontsluiten. Er komt wel een knip voor auto's om sluipverkeer tegen te gaan. Voetgangers en fietsers kunnen er wel door.

V: Indien de Mussenhoevelaan een enkelrichtingsstraat wordt, kan er in de Schransstraat dan een zone 30 ingevoerd worden om het sluipverkeer richting Mortsel tegen te gaan?

A: Rudi Goyvaerts: het bestuur hoopt om door de voorgestelde aanpassingen, het sluipverkeer te ontmoedigen. Het is wel een opmerking die we meenemen voor verdere evaluaties.

V: Kunnen er snelheidscamera's komen in de Mussenhoevelaan om het sluipverkeer, dat te snel rijdt, te verbaliseren?

A: Koen T'Sijen: wanneer we de cijfers van politie bekijken, blijkt dat 10 à 15% van de chauffeurs te snel rijdt. Een snelheidscamera is een optie, die redelijk vaak gevraagd wordt, ook door bewoners van andere straten. Maar het is een dure oplossing: alleen al de investering kost veel geld. Bovendien vraagt dit extra opvolging en personeel ... De flietpalen op de Provinciësteenweg staan er omdat de Vlaamse Overheid daar subsidies voor geeft.

De gemeente kan eventueel wel opdracht geven tot bemande snelheidscontroles, op vraag van de buurtbewoners. Meestal gebeurt er dan eerst een preventieve snelheidsmeting, daarna eventueel bemande controles. Voorlopig doet de gemeente deze controles niet in de woonwijken, wel op de straten voor doorgaand verkeer zoals Provinciësteenweg, Boshoeck, Vremdesesteenweg ...

V: Zal er extra verkeer komen door de nieuwe verbindingsweg die de R11 bis zou ontsluiten?

A: Koen T'Sijen: dat risico is reëel. De buurgemeenten Mortsel en Borsbeek juichen deze nieuwe weg toe, omdat hij veel verkeer uit hun kernen zou weghouden. Maar het Agentschap Wegen & Verkeer schat dat deze weg het verkeer in Boechout minstens zou verdubbelen. Daarom heeft de gemeente haar voorwaarden gesteld voor deze weg.

(Het standpunt van de gemeente over de R11 en R11 bis is te vinden op de website.)

Praktisch

V: Moet de riolering van de huizen die grenzen aan de Vremdesesteeweg, terug aangepast worden?

A: Schepen Mik Renders: nee, er zijn enkel een beperkt aantal huizen aan de Vremdesesteeweg die nog niet zijn aangesloten op de riolering. Rio-Link probeert deze huizen op het gescheiden rioleringsnetwerk aan te sluiten.

V: Zal er een tijdelijke toegangsweg zijn tijdens de werken aan de Groenstraat?

A: Koen T'Sijen: dit is te bezien in functie van de aannemer en de beschikbare gronden.

V: Wat zijn de werktijden?

A: Koen T'Sijen: het politiereglement schrijft voor dat er geen werken mogen uitgevoerd worden voor 7.00 uur 's morgens. Er zal voor dit project geen uitzondering gemaakt worden. Eventueel kan men aan de aannemer vragen het zware vrachtverkeer te beperken tot bepaalde uren.

V: Wat is de timing van de werken?

A: Bruno Vande Vyvere: eens de verkavelingsvergunning is goedgekeurd door het schepencollege, heeft Matexi vier maanden nodig om met de werken voor te bereiden. De infrastructuurwerken zullen ongeveer een jaar duren. De bouw van de huizen kan slechts starten zodra die wegeninfrastructuur werd opgeleverd. Met de bouw van de nieuwe huizen aan de Groenstraat zal sneller kunnen worden gestart, waarschijnlijk begint dit ongeveer samen met de infrastructuurwerken van de verkaveling.

V: Is Matexi op de hoogte van de defensieleidingen die onder het gebied liggen en worden die vernieuwd?

A: Bruno Vande Vyvere: ja, wij weten van die leidingen en ze zijn ook volledig in kaart gebracht. Op de gemeente zijn die plannen in te kijken. In elk geval moet Defensie altijd op de hoogte gebracht worden van en haar goedkeuring geven aan alle acties die op die plaats gebeuren.

De burgemeester deelt nog mee dat alle plannen en documenten over de verkaveling te raadplegen zijn op de website van de gemeente.

De aanwezigen worden nog uitgenodigd voor een drankje.

Contactgegevens

Gemeente Boechout: coördinator grondgebiedzaken Inge Diels, 03 460 06 47, inge.diels@boechout.be

Website: www.boechout.be, dienst Ruimtelijke Ordening

Matexi: Peter Van Pelt, projectontwikkelaar, 03 320 90 88, Peter.VanPelt@matexi.be