

ADDENDUM B26 VERANTWOORDINGSNOTA

Fietsstraat en riolering Heestenweg

8 JULI 2021

COLOFON

ADDENDUM B26 VERANTWOORDINGSNOTA
FIETSSTRAAT EN RIOLERING HEESTENWEG

AUTEUR

Mathieu Verhaegen

ONZE REFERENTIE

BE0117000083

DATUM

8 juli 2021

GECONTROLEERD DOOR

Joke Van haecke
Projectmanager

VRIJGEGEVEN DOOR

Joke Van haecke
Projectmanager

Arcadis Belgium nv

Post X
Borsbeeksebrug 22
2600 Berchem
België
02 505 75 00

www.arcadis.com

OPDRACHTGEVER: Berlaar

Gemeente Berlaar
Markt 1, 2590 Berlaar
03 410 19 00

Contactpersoon

JOKE VAN HAECKE
projectmanager

Arcadis Belgium nv
Post X
Borsbeeksebrug 311/2.07
2600 Berchem
België
02 505 75 00

Revisie				
Versie	Datum	opmerking		
E	8 juli 2021	Aanvraag omgevingsvergunning		
Opgesteld				
Afdeling/discipline	functie	Naam	Handtekening	datum
IRV	Projectingenieur	Mathieu Verhaegen		8 juli 2021
Geverifieerd				
Afdeling/discipline	functie	Naam	Handtekening	datum
IRV	Projectmanager	Joke Van Haecke		8 juli 2021
Goedgekeurd door klant				
Afdeling	functie	Naam	Handtekening	datum

Inhoudsopgave

1	BESCHRIJVING VAN HET VOORWERP VAN DE AANVRAAG	7
1.1	Inleiding	7
1.2	Project	7
2	RUIMTELIJKE CONTEXT VAN DE GEPLANDE WERKEN	9
2.1	Feitelijk uitzicht en de toestand van de plaats waar de werken of handelingen worden gepland	9
2.2	Zoneringsgegevens van het goed	9
2.3	Overeenstemming en verenigbaarheid met de wettelijke en ruimtelijke context	11
2.3.1	Gewestplan	11
2.3.2	Specifiek	13
2.3.2.1	Mobiliteit	13
2.3.2.2	Grondverzetsnota	13
2.3.2.3	Rooien van hoogstammige bomen en struiken	14
2.3.2.4	Perceel grondverbetering	14
2.3.2.5	Bemaling	14
2.3.2.6	Sloopopvolgingsplan	14
2.3.2.7	Archeologie	14
2.3.2.8	Project MER-plicht	14
2.3.2.9	Watertoets	15
2.3.2.10	Zaak van de wegen	15
2.4	Integratie van de geplande werken in de omgeving	16
2.4.1	Goede ruimtelijke ordening (artikel 4.3.1, §2 van de VCRO)	16
2.4.2	Functionele inpasbaarheid	16
2.4.3	Mobiliteitsimpact	16
2.4.4	Schaal	17
2.4.5	Ruimtegebruik en bouwdichtheid	17
2.4.6	Visueel-vormelijke elementen	17
2.4.7	Cultuurhistorische aspecten	17
2.4.8	Bodemreliëf	17
2.4.9	Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen	17
2.4.10	Bespreking werken	18

2.4.11 Bespreking van invloed op andere infrastructuren (waterlopen, nutsleidingen, Infrabel, gewestwegen) 18

3 BIJLAGEN

20

1 BESCHRIJVING VAN HET VOORWERP VAN DE AANVRAAG

Opdracht	Heraanleg wegenis tot fietsstraat en aanleg gescheiden riolering in de Heestenweg
Bouwplaats	Heestenweg en aansluiting op Melkouwensesteenweg te Berlaar
Kadaster	Openbaar domein gemeente Berlaar (1^e afdeling, sectie C) <u>Percelen:</u> Agrarisch gebied: 0363/00A002 (volledig), 0363/00Z000 (deels) Volgende percelen liggen deels in agrarisch gebied maar er worden geen werken uitgevoerd in dit deel van het perceel: 0363/00X000, 0363/00V000, 0363/00W000, 0363/00S000, 0371/00H002 Woongebied met een landelijk karakter: 0371/00H002, 0363/00N000, 0371/00C002, 0363/00S000, 0363/00X000, 0371/00W000, 0371/00D002, 0371/00G002, 0363/00Z000, 0371/00E002, 0363/00V000, 0372/00V000, 0372/00T000, 0371/00Z000, 0371/00F002, 0363/00W000
Bouwheer	Gemeente Berlaar Markt 1, 2590 Berlaar

1.1 Inleiding

In 2001 tekenden de provincies, in samenwerking met de gemeenten het Bovenlokaal functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) uit in opdracht van Vlaanderen. Dit wensnetwerk is hiërarchisch opgebouwd uit drie soorten routes: fietsostrades, bovenlokale routes en alternatieve bovenlokale routes. Fietsostrades vormen de ruggengraat van het netwerk. Zij staan voor vlot en comfortabel fietsen, ook over langere afstanden, veelal langs rechtlijnige infrastructures (bv. spoorwegen en kanalen).

Fietsostrades kennen een zeer hoog ambitieniveau, waarbij de nood aan fietsvriendelijke en kwalitatieve fietsvoorzieningen hoog wordt ingeschat. Op die manier vormen ze een comfortabel, veilig, aantrekkelijk en realistisch alternatief voor autoverplaatsingen (tot ca. 20 km).

De provincie Antwerpen zet volop in op de realisatie van de fietsostrades als belangrijkste routes binnen het BFF.

1.2 Project

In het kader van de realisatie van de F104, de fietsostrade tussen Lier en Aarschot, zal de Heestenweg als deelproject op deze route heringericht worden als fietsstraat. Gelijkijdig zal een gescheiden rioleringsstelsel aangelegd worden op het openbaar domein.

De Heestenweg is een kleine doodlopende zijstraat van de Melkouwensteenweg parallel aan spoorlijn 16 Lier-Aarschot. Een smalle kasseiweg die momenteel doodloopt op een onverharde weg richting achterliggende velden. Langs de westzijde van de weg zijn percelen gelegen die bijna allemaal bebouwd zijn. Langs de oostzijde ligt de spoorweg

Net buiten het projectgebied bevindt zich de overweg van de Melkouwensteenweg met deze spoorlijn alsook het station Melkouwen.

Deze fietsstraat is een onderdeel van het BFF, in het bijzonder van de fietsostrade F104. Langs weerszijden van het project zal in de toekomst de fietsostrade in een afzonderlijke bedding worden aangelegd. Gelet op de beperkte beschikbare ruimte in de Heestenweg vormt de realisatie van een fietsstraat hier de enige optie.

De herinrichting van de Heestenweg wordt door de verschillende nutsmaatschappijen benut om diverse noodzakelijke leidingwerken uit te voeren. Zo wordt in opdracht van Pidpa een gescheiden rioleringsstelsel aangelegd waarbij de woningen 100% worden afgekoppeld. Ook het verplaatsen en ondergronds brengen van te saneren leidingen en de aanleg van openbare verlichting in de straat is voorzien.

Voor de aanleg van de nieuwe riolering is een tijdelijke bemaling van de rioleringsseuf nodig. De melding voor een ingedeelde inrichting Klasse 3 wordt gedaan door de aannemer en is geen deel van deze aanvraag.

Het project omvat:

- De aanleg van een rijweg als fietsstraat in asfalt.
- De aanleg van een voetpad met parkeervakken in waterdoorlatende verharding.
- De aanleg van plantvakken en het aanplanten van hoogstammen en onderbeplanting.
- De aanleg van een RWA- en DWA-riolering.
- Sloop van woning Melkouwensteenweg 120.
- Het aanleggen, verplaatsen en saneren van diverse nutsleidingen.

Volgende stedenbouwkundige handelingen zullen worden aangevraagd:

- Verhardingen, infrastructuurwerken en technische werken: Verbouwen/wijzigen Infrastructuur (BA_WEGENIS):
 - Sloop kasseiverharding en weg aanhorigheden
 - Aanleg nieuwe wegenis en voetpaden
- Terreinaanlegwerken: Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos (BA_ROOIEN):
 - Vellen van beuk d500 op perceel 372V
- Handelingen waarvoor de medewerking van een architect vereist is: Slopen van niet vrijstaande gebouwen of constructies (BA_SLOOP MS 120):
 - Slopen van woning Melkouwensesteenweg nr. 120 en bijgebouw
 - Wind- en rendicht maken van gevel huisnummer 118

Er worden geen ingedeelde inrichtingen of activiteiten gemeld of aangevraagd. De bemaling van de rioleringsseuf is een activiteit van klasse 3 welke gemeld wordt door de aannemer voor de aanvang van de werken. De bemalingsstudie wordt wel toegevoegd als bijlage 4 bij deze nota.

Volgende handelingen zijn vrijgesteld:

- De aanleg van de gescheiden riolering is vrijgesteld van de vergunningsplicht omdat deze zich volledig op openbaar domein bevindt (art. 10. 4° Vrijstellingsbesluit).

Zaak der wegen:

- Het aanvraagdossier bevat een rooilijnplan voor de Heestenweg overeenkomstig het Decreet Gemeentewegen, met weergave van de actuele en toekomstige rooilijn, kadastrale gegevens, eigenaars en de berekende waardevermindering per getroffen perceel.

2 RUIMTELIJKE CONTEXT VAN DE GEPLANDE WERKEN

2.1 Feitelijk uitzicht en de toestand van de plaats waar de werken of handelingen worden gepland

Het projectgebied betreft de Heestenweg te Berlaar:

- Doodlopende gemeenteweg in kasseiverharding langsheen spoorlijn L16;
- De rijweg geeft ontsluiting tot de aanpalende woningen en het achterliggende agrarisch gebied.

De Heestenweg sluit als zijstraat aan op de Melkouwensteenweg via een beperkt verhoogd plateau.

De fietsers en het verkeer op de Melkouwensteenweg hebben voorrang op de Heestenweg.

De Heestenweg is 300m lang en inclusief de kasseistrook tot tegen de draadafsluiting van Infrabel circa 4,5m breed.

De draadafsluiting van Infrabel staat op circa 3,5m van de buitenste spoorrail.



Figuur 1: aansluiting met Melkouwensteenweg



Figuur 2: Heestenweg t.h.v. huisnummer 2



Figuur 3: Heestenweg t.h.v. huisnummer 3



Figuur 4: Heestenweg t.h.v. huisnummer 11



Figuur 5: Heestenweg t.h.v. huisnummer 16



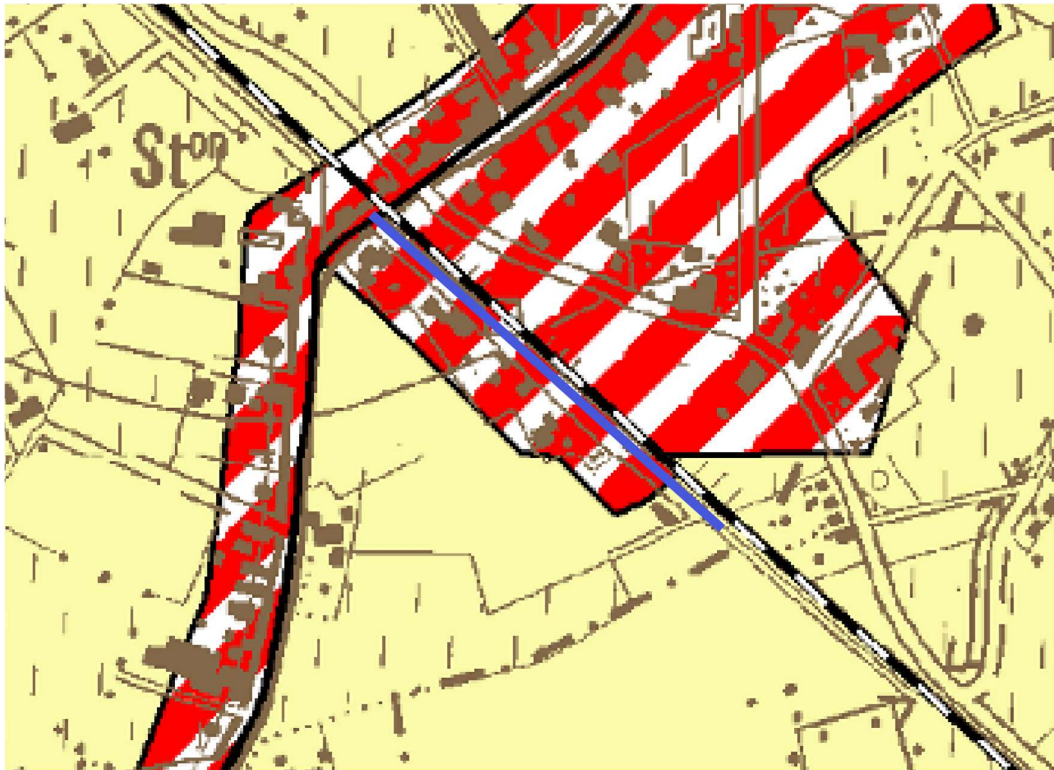
Figuur 6: Heestenweg t.h.v. huisnummer 19

2.2 Zoneringsgegevens van het goed

Het goed is gelegen in/ aan/ in de omgeving van:

- Het gewestplan:
Het project is gelegen in volgende bestemmingsgebieden volgens het gewestplan Mechelen (05/08/1976):
 - Art. 1.2.2 Woongebied met een landelijk karakter.
 - Art. 4.1 Agrarisch gebied.

De opsomming van percelen en hun bestemmingen kan ook gevonden worden aan het begin van deze nota.



Figuur 7: Gewestplan Mechelen (Bron: Geopunt)

- Watertoets:
Het projectgebied grenst aan maar ligt zelf niet in overstromingsgevoelig gebied



Figuur 8: Overstromingsgevoelige gebieden 2017 (Bron: Geopunt)

2.3 Overeenstemming en verenigbaarheid met de wettelijke en ruimtelijke context

2.3.1 Gewestplan

De werken in *woongebied* zijn in overeenstemming met de wettelijke context.

Voor de werken in *agrarisch gebied* wordt verwezen naar de afwijkingsmogelijkheden uit de VCRO;

Op basis van artikel 4.4.7, §2 VCRO mag in een vergunning voor handelingen van algemeen belang met een beperkte ruimtelijk impact worden afgeweken van de stedenbouwkundige voorschriften van het Gewestplan:

“VLAAMSE CODEX RUIMTELIJKE ORDENING (GECOÖRDINEERDE VERSIE)

Art. 4.4.7.

§2. In een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften. Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuren of voorzieningen tot gevolg hebben.

De Vlaamse Regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen. Ze kan ook de regels bepalen op basis waarvan kan worden beslist dat niet door haar opgesomde handelingen toch onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen.”

Er wordt beroep gedaan op deze afwijkingsmogelijkheid uit de VCRO voor volgende werken:

- De aanleg van een fietsstraat met openbare verlichting, aanliggende parkeervakken, een voetpad en groenvoorzieningen.

Bovenstaande handelingen worden beschouwd als handelingen van algemeen belang in de zin van artikel 4.4.7, §2 Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (hierna ‘VCRO’) juncto artikel 3, §1, 1°, 4°, 9°, 10° en §2, 3° van het Besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.7.1, § 2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (hier ‘Besluit Handelingen Algemeen Belang’).

Art. 3. Van het besluit Handelingen van Algemeen Belang stelt immers:

§ 1. Als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, worden de handelingen beschouwd die betrekking hebben op:

- *1° de aanleg, wijziging of uitbreiding van openbare fiets-, ruiter- en wandelpaden, en andere paden voor de zwakke weggebruiker;*
- *4° de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuren;*
- *9° de aanleg, wijziging of uitbreiding van ondergrondse leidingen die voor het openbaar net bedoeld zijn, en voorzieningen voor het verzamelen en afvoeren van hemel-, oppervlakte- en afvalwater en de bijbehorende kleinschalige infrastructuur, zoals controlepunten, pomp- en overslagstations;*
- *10° de aanleg, wijziging of uitbreiding van infrastructuren en voorzieningen met het oog op de omgevingsintegratie van een bestaande of geplande infrastructuur of voorziening, zoals bermen of taluds, groenvoorzieningen en buffers, werkzaamheden in het kader van natuurtechnische milieubouw, geluidsschermen en geluidsbermen, grachten en wadi's, voorzieningen met het oog op de waterhuishouding en de inrichting van oevers;*

§2. Naast de handelingen, vermeld in paragraaf 1, kunnen de volgende handelingen van algemeen belang beschouwd worden als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7, §2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De handelingen hebben betrekking op:

- *3° de wijziging of uitbreiding van:*

c) bestaande of geplande openbare verkeerswegen, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen;

Motivering voor de wijziging en uitbreiding van de bestaande verkeersweg in agrarisch gebied:

Heestenweg vormt een onderdeel van de fietsostrade F104. Het tracé dient rekening te houden met onder meer een breed profiel van de fietsostrade (ambitioniveau is 4m netto befietsbare breedte), minimale gelijkgrondse kruisingen en zo weinig mogelijk wegen met gemengd verkeer.

Maar ook de doelstellingen directheid, leesbaarheid en rechtlijnigheid worden meegenomen in de afweging voor de trajectkeuze.

Binnen de mobiliteitsprocedure met start- en projectnota besliste de stuurgroep om het traject langsheen de Heestenweg te voorzien.

Het huidige dwarsprofiel bestaat uit een smalle doodlopende straat waarop gemengd verkeer van toepassing is. Parkeren gebeurt parallel aan de rijbaan en op de private percelen.

Het voorontwerp gaat uit van een fietsstraat, doodlopend voor gemotoriseerd verkeer. Op korte termijn is ze ook nog doodlopend voor fietsers. Op middellange termijn wordt ze verlengd als fietssnelweg richting het zuiden via Heist-op-den-Berg, Begijnendijk, en Herselt tot en met Aarschot en richting het noorden tot en met Lier.

Voor de aanleg van een fietsostrade naast een spoorlijn met een breedte van 4 meter is een ruimte van 13 meter noodzakelijk te tellen vanaf de buitenste spoorrail van de spoorlijn. Hierin zijn voorzien:

- de veiligheidsafstand tot de spoorlijn (4 meter)
- de veiligheidsafstand tussen omheining en fietsostrade (1 meter)
- de verhardingsoppervlakte van de fietsostrade (4,5 meter)
- de veiligheidsafstand tussen fietsostrade en bezinkingsgracht of opstanden, een bezinkingsgracht (2 meter)
- de aansluiting op het maaiveld (0,5 meter)

De roodbruine verhardingsoppervlakte van de fietsostrade leggen we vergevingsgezind aan. Hiervoor voorzien we links en rechts van de fietsweg dot-markeringen. Hierdoor is de effectieve ruimte van de fietsostrade 4 meter. Bovendien wordt bij de aanleg van een fietsstraat de verhardingsbreedte verruimd naar 6 meter, als deze ruimte beschikbaar is. Dit is om het kruisen van voertuigen mogelijk te maken en om de fietser naast de voertuigen voldoende ruimte te geven. In een fietsstraat met lintbebouwing zijn ook parkings (2 op 6 meter) en voetpad (1,5 meter breedte) te overwegen. Daarnaast is in de grond eveneens ruimte te voorzien voor nutsleidingen en dit buiten de verhardingsoppervlakte van de fietsostrade. De nieuwe rooilijn is dan de nieuwe grens tussen de openbare weg en de aangelande eigendommen waarbinnen het volledig dwarsprofiel van de fietsostrade is opgebouwd. Opzet bestaat erin de rooilijn te realiseren via de aankoop of onteigening van de grondstrook binnen de rooilijnen.

In de Heestenweg is de beschikbare ruimte tussen de buitenste spoorrail en het merendeel van de bestaande gevels van de woningen maximaal 11,90 meter. Voor de nummers 3, 4, 5 en 6 is dit nog minder en slechts 10,90 meter. In Heestenweg is de beschikbare ruimte dus te beperkt. Omwille van deze reden werd de rooilijn ter hoogte van de gevels gelegd. Binnen de beschikbare ruimte is het dwarsprofiel van deze fietsstraat bepaald. Invulling van het standaardprofiel in Heestenweg zou ertoe leiden dat parkeren in de straat Heestenweg niet meer mogelijk is. In een fietsstraat mag namelijk niet op de rijbaan geparkeerd worden.

Nochtans stellen we in de praktijk vast dat eigenaars en bezoekers hun voertuigen ook voor garagepoorten en parallel voor de woning stallen. Om het parkeren in de straat te behouden, hebben we afwijkingen bij de actoren bekomen. Zo werd de veiligheidsafstand tot de spoorlijn 3,5 meter (i.p.v. 4 meter), de veiligheidsafstand tussen omheining en fietsostrade 75 cm (i.p.v. 1 meter), de verhardingsoppervlakte van de fietsostrade 4 meter (i.p.v. 4,5 meter), de veiligheidsafstand tot de parkings 40 cm (i.p.v. 50 centimeter). Op deze manier wordt parkeren in de straat mogelijk gemaakt. Bovendien vermijden we hiermee dat wagens bij regelmaat deels of volledig op de rijbaan zullen staan, hetgeen bij de inrichting van een fietsostrade absoluut te vermijden is. In totaal worden in de straat 22 parkings voorzien. Dit is gemiddeld 1 parkeerplaats per eigenaar. Door het gebrek aan beschikbare ruimte vormen de parkings een geheel met het voetpad. Dit heeft bovendien een voordeel. Als er geen voertuigen geparkeerd staan, komt deze ruimte vrij voor de voetganger.

Ook een voetpad wordt voorzien. In een fietsstraat met lintbebouwing waarbij bovendien de beschikbare breedte van de rijbaan beperkt is (4 meter), is het aangewezen een voetpad te voorzien. Op deze manier krijgt de voetganger zijn plaats in de fietsstraat. Dit voorkomt conflicten met voertuigen en fietsers op de rijbaan. Zeker bij de aanleg van een fietsostrade is dit aangewezen.

Bovendien is deze zone inzetbaar voor de aanleg van de nutsleidingen. Deze nutsleidingen zijn buiten de zone van de rijbaan gelegen om opbraak van de asfaltverharding van de rijbaan te vermijden. De verharding van de klinkers is relatief makkelijk terug te plaatsen en voorkomt beschadiging aan deze leidingen.

De asfaltverharding van de fietsstraat wordt opgesloten door een goot en een getrokken boordsteen. Gezien de beperkte breedte van de rijbaan van de fietsstraat worden tussen omheining en rijbaan grasdallen voorzien. Op deze manier wordt het kruisen van voertuigen mogelijk gemaakt.

Op deze manier wordt het dwarsprofiel bekomen: een rijbaan van 4,5 meter breedte met daarnaast een verhoogd voetpad waarop parkeren mogelijk is op de vastgestelde parkeerplaatsen. Om de leefbaarheid in de straat te verhogen worden de parkeerplaatsen omzoomd door groenelementen. Op deze manier wordt ook de ligging van de parkeerplaatsen duidelijk herkenbaar in de straat.

Gelet op het grote potentieel aan fietsers dat wordt aangetrokken, bij realisatie van het volledige tracé, is het van belang dat de verkeersveiligheid van de gebruiker centraal staat. Conflicten en mogelijke obstakels op de route dienen maximaal te worden vermeden.

Door de voortuinstroken te verwerven en formeel in te richten, ontstaat er ruimte om bij het verlaten van de private opritten een goed zicht te hebben op het aankomende fietsverkeer. Bezoekers en bewoners hebben een duidelijk afgebakende zone om de wagen te parkeren. Door de inname van het hoekperceel en de afbraak van de woning ter hoogte van de aansluiting met de Melkouwensteenweg krijgt de fietser bovendien een goed zicht op het aankomende verkeer in de Melkouwensteenweg en vice versa.

De handelingen beperken zich over een lengte van 40m in het agrarisch gebied en blijven beperkt tot de laatste bebouwde kavels in de Heestenweg. De overgang van het woongebied met landelijk karakter naar de zone met bestemming agrarisch gebied bevindt zich ongeveer halverwege huisnummer 18.

2.3.2 Specifiek

2.3.2.1 Mobiliteit

Het dossier werd behandeld op de projectstuurgroep (PSG) van 12/02/2021. Er werd tijdens deze vergadering aan de quorumvereisten voldaan en een consensus bereikt.

Het verslag van de PSG wordt als bijlage toegevoegd.

2.3.2.2 Grondverzetsnota

Om de nieuwe riolering te kunnen verwezenlijken zullen er sleuven uitgraven worden. Het terug aanvullen van de sleuven gebeurt voor zover mogelijk met grond die op de werkzone is uitgegraven. Ook voor het aanpassen van de weginrichting worden uitgravingen gedaan. De nieuwe wegenis zal namelijk breder zijn dan de bestaande en over een diepere, stevigere fundering beschikken.

Er wordt getracht om de uitgegraven grond maximaal te hergebruiken binnen de werkzone om zo de grondafvoer zo klein mogelijk te houden. Het grondverzet zal uitgevoerd worden conform hoofdstuk X van VLAREBO.

Om een correct inzicht te krijgen in de eigenschappen van de afgegraven grond werd volgend onderzoek opgestart:

- Milieuhygiënisch bodemonderzoek: conform Besluit van de Vlaamse Regering dd. 14/12/2007 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de bodemsanering en de bodembescherming_ Hoofdstuk XIII: het gebruik van uitgegraven bodem.

Het grondverzet omvat:

- Rioleringswerken: ca. 1400 m³

- Wegeniswerken: ca. 1800 m³
- Afgegraven teelaarde: ca. 200 m³
- **Totaal** ca. **3 400m³**

2.3.2.3 Rooien van hoogstammige bomen en struiken

Binnen het project wordt één beuk met diameter 500mm op perceel 372V geroid. De boom staat momenteel op een privaat perceel maar op toekomstig openbaar domein. De boom dient geroid te worden voor de verwezenlijking van het gewenste wegprofiel.

Bijkomend worden er twee loofbomen geroid met diameter 300mm en 250mm die niet vergunningsplichtig zijn.

2.3.2.4 Perceel grondverbetering

Binnen deze aanvraag wordt geen perceel voor grondverbetering opgenomen.

2.3.2.5 Bemaling

Niet van toepassing.

Er worden geen ingedeelde inrichtingen of activiteiten gemeld of aangevraagd. De bemaling van de rioleringsleuf is een activiteit van klasse 3 welke gemeld wordt door de aannemer voor de aanvang van de werken. De bemalingsstudie wordt wel toegevoegd als bijlage 4.

2.3.2.6 Sloopopvolgingsplan

Het sloopopvolgingsplan voert artikel 4.3.3 uit van het Vlaams reglement betreffende het duurzaam beheer van materiaalkringlopen en afvalstoffen (VLAREMA), het uitvoeringsbesluit bij het Materialendecreet.

Voor de afbraak of sloop gekoppeld aan de aanleg of het onderhoud van infrastructuur op wegen is een sloopopvolgingsplan vereist als het volume van de werken groter is dan 250 m³.

Het sloopopvolgingsplan met rapportnummer TRA-CSKT-216783 – CSOP - v1 is toegevoegd bij de vergunningsaanvraag als bijlage B30.

Woning nr. 120 heeft een volume kleiner dan 5.000m³ en heeft een residentiële functie. Een sloopopvolgingsplan voor de afbraak van deze woning is daarom niet vereist.

2.3.2.7 Archeologie

Het project valt onder de criteria van art 5.4.1 van het Onroerend erfgoeddecreet. Er werd een archeologienota opgemaakt door GATE met referentie UID 19133.

De archeologienota wordt toegevoegd als bijlage B32. De archeologienota is in akte genomen en gepubliceerd op 1 juli 2021. <https://loket.onroenderfgoed.be/archeologie/notas/notas/19133>

2.3.2.8 Project MER-plicht

Het MER-besluit van 10 december 2004 verdeelt MER-plichtige projecten in 3 categorieën.

Een 1ste categorie van projecten is steeds onderworpen aan MER-plicht (Bijlage I van voornoemd MER-besluit), een 2de categorie kan via een gemotiveerd verzoek ontheven worden van de MER-plicht (Bijlage II van voornoemd MER-besluit).

De 3de categorie omvat projecten die onder de drempelwaarde van Bijlage II vallen (Bijlage III van voornoemd MER-besluit). Hiervoor dient door middel van een project-MER-screening nagegaan te worden of deze aanleiding geven tot aanzienlijke milieueffecten.

De herinrichting van de Heestenweg (< 1 km), is kleiner dan de drempelwaarden vermeld in bijlage II en vallen hierdoor onder bijlage III, waardoor een project-MER screening volstaat.

Een project-MER screening werd opgesteld en toegevoegd aan het aanvraagdossier

2.3.2.9 Watertoets

Addendum B25 is bijgevoegd voor de verordening hemelwater. In deze bijlage worden de buffer- en infiltratiecapaciteiten verder toegelicht.

Ondanks de stijging van de verharde oppervlakte hebben de werken geen nadelige invloed op de waterhuishouding. Een groot deel van de verharde oppervlakte wordt namelijk aangelegd in waterdoorlatende betonstenen of grasbetontegels. De waterdoorlatende oppervlaktes worden voor 50% meegeteld in de berekening van het nodige buffervolume.

Bijkomend wordt binnen het project gestreefd naar een optimale afkoppeling van de woningen. Bij open en halfopen bebouwing is dit 100% afkoppeling. Hierdoor zal vuil water afgevoerd kunnen worden via de riolering i.p.v. via het oppervlaktewater.

De berekening van de oppervlaktes en buffering van hemelwater is terug te vinden als bijlage bij bestand B25.

2.3.2.10 Zaak van de wegen

Overeenkomstig artikel 12 van het Decreet Gemeentewegen kan de wijziging van een gemeenteweg met toepassing van artikel 31 van het Omgevingsvergunningsdecreet opgenomen worden in een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen, voor zover die wijziging past in de realisatie van de bestemming van de gronden en voor zover het aanvraagdossier een ontwerp van rooilijnplan omvat.

Een ontwerp van rooilijnplan werd toegevoegd, waarbij de aanvraag de wijziging van een bestaande gemeenteweg omvat en zodoende past binnen de realisatie van de bestemming van de gronden.

Artikel 31 van het Omgevingsvergunningsdecreet voorziet dat indien de aanvraag de wijziging van een gemeenteweg omvat, het college van burgemeester en schepenen de gemeenteraad samenroept om hierover een beslissing te nemen. Zodoende wordt verzocht om de beoogde wijziging van deze gemeenteweg aan de gemeenteraad voor te leggen, zodat deze zich kan uitspreken over de ligging, breedte en uitrusting van de gemeenteweg en beoogde opname in het openbaar domein. Dit rekening houdend met de doelstellingen en principes uit het Decreet Gemeentewegen.

Wat deze ligging, breedte en uitrusting van de gemeenteweg betreft, wordt verwezen naar de motivering en toelichting in deze nota. Samenvattend is een ruimte van 11.90 meter noodzakelijk, daarin voorzien:

- De veiligheidsafstand tot de spoorlijn (3,5 meter)
- De veiligheidsafstand tussen omheining en fietsostrade. Grasbetontegels en kantstrook (0,75 meter)
- De verhardingsoppervlakte van de fietsostrade (4 meter)
- De veiligheidsafstand tot de parkings (0,40 meter)
- Kantstrook voor waterafvoer (0,25 meter)
- Zone parkeerplaatsen, groen en voetpad (3 meter)

Het aanvraagdossier bevat een rooilijnplan voor de Heestenweg overeenkomstig het Decreet Gemeentewegen, met weergave van de actuele en toekomstige rooilijn, kadastrale gegevens, eigenaars en de berekende waardevermindering per getroffen perceel.

Totale oppervlakte van de verharding	Nieuwe toestand	Bestaande toestand
	2570.5 m ²	1995.9 m ²

Invulling van de verharding	
Parkeerplaatsen voor auto's (totaal)	11 st
Aangepaste en voorbehouden parkeerplaatsen	0 st
Parkeerplaatsen voor fietsers	0 st

2.4 Integratie van de geplande werken in de omgeving

2.4.1 Goede ruimtelijke ordening (artikel 4.3.1, §2 van de VCRO)

Het aangevraagde moet, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld worden aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4 van de VCRO. Het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, doch kan ook de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten, vermeld in punt 1° van artikel 4.3.1, §2 van de VCRO in rekening brengen en de bijdrage van het aangevraagde aan de verhoging van het ruimtelijk rendement voor zover de rendementsverhoging gebeurt met respect voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving en de rendementsverhoging in de betrokken omgeving verantwoord is.

2.4.2 Functionele inpasbaarheid

De werken zijn functioneel inpasbaar in de omgeving.

Voor deze omgevingsvergunningsaanvraag beperkt de functionele impact zich tot de Heestenweg zelf. Het statuut van de rijweg wijzigt naar een fietsstraat. Om conflicten tussen slecht geparkeerde wagens en fietsers te vermijden wordt de berm ingericht met parkeervakken en voetpaden. Hierdoor worden conflicten en veiligheidsrisico's tussen de verschillende gebruikers van de Heestenweg vermeden.

De herinrichting tot fietsstraat heeft wel een belangrijke wijziging tot gevolg voor het toekomstig gebruik van de omgeving. De straat zal in de toekomst deel worden van de bovengemeentelijke fietsostrade. Het gebruik van de straat, en bij uitbreiding de omgeving, door fietsers zal dus waarschijnlijk sterk toenemen. Deze impact wordt gezien als een positieve wijziging die het gebruik van fietsers, en openbaar vervoer via het station van Melkouwten, stimuleert.

2.4.3 Mobiliteitsimpact

Er wordt een positieve impact verwacht op de mobiliteit.

De Heestenweg wordt verbreed maar blijft doodlopend voor gemotoriseerd verkeer. De herinrichting van de Heestenweg tot fietsstraat heeft wel een belangrijke wijziging tot gevolg voor het gebruik van de omgeving. De maximale snelheid voor gemotoriseerd verkeer is 30 km/u en auto's of andere motorvoertuigen mogen geen fietsers inhalen. Aan de zuidzijde wordt een strook met parkeervakken en voetpad voorzien. Hierdoor wordt vermeden dat auto's zich in de berm gaan plaatsen en zo binnen de obstakelvrije ruimte of schuwstrook van de fietsstraat staan.

Op termijn zal de fietsstraat deel worden van de bovengemeentelijke fietsostrade en niet langer doodlopen voor fietsers. Het gebruik van de straat door fietsers zal dus waarschijnlijk sterk toenemen. Deze impact wordt gezien als een positieve wijziging die het gebruik van fietsers, en openbaar vervoer via het station van Melkouwten, stimuleert. Met de verbreding van de straat en het voorzien van parkeervakken en een voetpad wordt ook de rekening gehouden met de andere weggebruikers. Er worden bijgevolg geen aanzienlijke negatieve mobiliteitseffecten verwacht.

2.4.4 Schaal

De schaal van het project past in de omgeving. De breedte van de rijweg, ingericht als fietsstraat is afgestemd op het ambitieniveau van het bovenlokale project zijnde de fietsstrade F104 van Lier naar Aarschot. Om nu en in de toekomst conflictpunten (bv. slecht geparkeerde wagens in de berm) te vermijden die de veiligheid van de gebruiker in het gedrang brengen, wordt de berm uitgerust met parkeervakken en een voetpadstrook.

De schaal van het volledige project wordt, gelet op de beperkte beschikbare breedte tussen het spoordomein en enkele woningen op maat van de straat gebracht. Zodat het programma fietsstraat, parkeervakken en voetpaden maximaal kan worden ingepast met een minimale toegift op de geldende richtlijnen volgens diverse vademecums. (fietsvoorzieningen, voetgangersvoorzieningen, etc.)

We verwijzen hier eveneens naar de consensus binnen de mobiliteitsprocedure.

2.4.5 Ruimtegebruik en bouwdichtheid

De aanvraag voorziet niet in de oprichting van gebouwen. Bijgevolg hebben de werken dus geen noemenswaardige impact op de bestaande bouwdichtheid in de omgeving van de lijninfrastructuur.

2.4.6 Visueel-vormelijke elementen

De visueel-vormelijke impact na de werken zal het grootst zijn door de verbreding van het wegprofiel, de inname en aanpassing van de voortuinstraken en de sloop van woning nr. 120.

De verbreding van de rijbaan die wordt ingericht als fietsstraat. De bestaande kasseiverharding wordt vervangen door een roodbruine asfaltverharding voorzien van de nodige belijning. De voetpaden en parkeervakken worden ingericht met waterdoorlatende grijze betonstraatstenen.

Het algemeen beeld van de straat wordt vergroend door het voorzien van plantvakken met hoogstammen en onderbeplanting.

De uiteindelijke herinrichting van de straat zal de aangelanden en gebruikers meer comfort bieden, enerzijds door de materialisatie en anderzijds door de heldere bestemmingen voor de gebruikers, namelijk fietsstraat, parkeervakken en voetpaden.

De sloop van woning nr.120 zorgt voor een veiligere aansluiting van de fietsstraat op de Melkouwensteenweg door een beter zicht toe te laten.

2.4.7 Cultuurhistorische aspecten

Niet van toepassing.

2.4.8 Bodemreliëf

Het bodemreliëf wordt niet gewijzigd.

2.4.9 Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

Tijdens de uitvoering van de werken zal er hinder zijn voor verschillende gebruikers en de aanpalende woningen. De aanvrager voorziet in de nodige fasering om de hinder tot een minimum te beperken. De aannemer zal de werken organiseren volgens het opgelegd veiligheids- en gezondheidsplan.

De aanleg van de gescheiden riolering zal weinig invloed hebben op het uitzicht of het gebruik van de omgeving. De combinatie van de RWA-riolering en de infiltratieoppervlaktes verbetert zelfs het gebruik van de weg bij regen.

De sloop van de woning komt de veiligheid van het kruispunt en de weggebruikers ten goede. Door het slopen van de woning worden de zichtbaarheid in en uit de fietsstraat veel beter.

2.4.10 Bespreking werken

Heraanleg wegenis (stedenbouwkundige handeling)

De bestaande kasseiweg, inclusief (onder)fundering, wordt opgebroken en breder heraangelegd in een asfaltverharding. Aan beide uiteinden van de Heestenweg worden rode markeringen aangebracht om te verduidelijken dat dit een fietsstraat is. De asfaltverharding wordt ingesloten door een betonnen kantstrook en grasbetontegels langs de noordzijde en door een kantstrook met trottoirband langs de zuidzijde.

Langs de zuidkant van de weg wordt de gedeeltelijk verharde berm vervangen door een nieuw voetpad met parkeerplaatsen waterdoorlatende betonstenen. Hier wordt ook een nieuwe straatverlichting voorzien om de veiligheid van de fietsstraat te verhogen. Voor het aanleggen van de nieuwe berm zullen innames moeten gebeuren en zullen op enkele plaatsen hagen, beplanting of hoogstammige bomen gerooid moeten worden.

De straat wordt ingericht als fietsstraat waardoor dus de reglementering horende bij dit type straat zal gelden in de volledige Heestenweg.

In de plannenbundel worden een grondplan en typeprofielen toegevoegd.

Sloop woning Melkouwensteenweg 120 (stedenbouwkundige handeling)

De woning Melkouwensteenweg 120 wordt gesloopt. Dit is nodig om het gewenste wegprofiel te creëren en zichtbaarheid in en uit de fietsstraat te verbeteren. Het deel van het perceel dat niet wordt verhard voor de fietsstraat wordt ingericht als grasplein.

In de plannenset wordt een extra grondplan, gevelaanzicht van nr. 118 en foto's toegevoegd.

Rooien van hoogstammige bomen (stedenbouwkundige handeling)

Binnen het project wordt één beuk met diameter 500mm op perceel 372V gerooid. De boom staat momenteel op een privaat perceel maar op toekomstig openbaar domein. De boom dient gerooid te worden voor de verwezenlijking van het gewenste wegprofiel.

Bijkomend worden er twee loofbomen gerooid met diameter 300mm en 250mm die niet vergunningsplichtig zijn.

Aanleg gescheiden riolering (vrijgesteld)

In de volledige straat Heestenweg wordt een nieuwe gescheiden riolering voorzien onder de asfaltverharding.

De DWA-riolering bestaat uit gres-buizen van 250mm en sluit aan op de bestaande gemengde riolering in de Melkouwensteenweg. Van daar wordt het vuilwater getransporteerd naar RWZI Berlaar voor zuivering alvorens het water geloosd wordt in de Grote Nete.

De RWA-riolering bestaat uit dia. 400mm en 600mm betonnen buizen en sluit aan op de bestaande RWA-riolering in de Melkouwensteenweg. Van daar wordt het regenwater getransporteerd richting grachten en beken in de velden ten zuiden van het project.

2.4.11 Bespreking van invloed op andere infrastructuren (waterlopen, nutsleidingen, Infrabel, gewestwegen)

Nutsleidingen

Langs de zuidzijde van de Heestenweg liggen momenteel nutsleidingen.

- Fluvius: Gas lage druk – d110 – PE
- Pidpa: Waterleiding – d90
- Proximus: Telecom

Deze leidingen zullen tijdens de werken opgeschoven worden richting het zuiden zodat deze volledig onder de (waterdoorlatende) betonstraatstenen liggen.

Laagspanning zal ondergronds worden gebracht

Nieuwe openbare verlichting zal worden voorzien. (Palen 6,3m hoogte om de 40m, led-verlichting)

Spoordomein

De Heestenweg is gelegen naast de spoorweg Lier – Heist-op-den-Berg – Aarschot. De bestaande fysieke grens tussen de spoorinfrastructuur van Infrabel en het domein met openbaar karakter, de Heestenweg blijft behouden. Infrabel vereist in principe dat het hekwerk op minstens 4m van de spoorweg staat. Uitzonderlijk gaat men voor dit dossier, gelet op de beperkte beschikbare ruimte, akkoord om het hekwerk op 3.5m (gemeten vanaf de buitenste spoorrail) te behouden.

De mail met goedkeuring van Infrabel wordt toegevoegd als Bijlage B26_bijlage 2.

3 BIJLAGEN

B26_bijlage 1_Akkoord infrabel positie afsluiting

B26_bijlage 2_V44_PSG Heestenweg_V2

B26_bijlage 3_Aangesloten oppervlakken

B26_Bijlage 4_DSIM_AVLA-AGT3705-Rapport bemalingsstudie