

Verslag Dialogsessies Ring Malle – 20 maart 2018

Op 20 maart 2018 vonden dialoogsessies plaats over de aanleg van de Ring rond Malle (fase 1). De bedoeling was geïnteresseerde burgers te laten meedenken over de aanleg en de vormgeving van de nieuwe ringweg. Het opzet was een constructieve discussie te voeren over het ontwerp van de ring binnen de krijtlijnen van het bestaande tracé. Binnen dat kader konden alle mogelijke ideeën, suggesties, wensen en verwachtingen geopperd worden.

De thema's waar rond gewerkt werd waren:

- Fietsveiligheid
- Kruispunt N12 (in de namiddagsessie: alle kruispunten + ventwegen)
- Geluid
- Landschap
- Kruispunt De Schaaf + ventwegen (in de namiddagsessie geen aparte tafel)

Ieder thema werd behandeld aan een aparte discussietafel met een moderator en een expert. Per thema waren een aantal stellingen voorhanden die konden besproken worden. Sommige tafels hebben volgens de stellingen gewerkt, anderen hebben gewerkt volgens de suggesties van de deelnemers.

Tijdens de namiddagsessie namen ongeveer 20 mensen deel, tijdens de avondsessie ongeveer 40.

Tijdens de namiddagsessie werden tafel 2 en 5 gebundeld gezien het beperkte aantal deelnemers. Op het einde van iedere sessie konden de deelnemers met het hen beschikbaar gestelde budget (50 namaakeuro's verdeeld in 5 briefjes van 10) de voor hen meest gewenste of waardevolle ideeën ondersteunen door geld toe te kennen aan de stellingen die uit het groepsoverleg waren gedistilleerd. De lijst van ideeën en de daaraan toegekende budgetten zijn te vinden in bijlage van dit verslag. Uit de som van de toegekende bedragen leiden we wel af dat niet iedereen (al) zijn budget heeft besteed.

Hieronder een kort verslag van de besprekingen aan de thema's

1. Fietsen

Op het vlak van fietsveiligheid was er de grote bezorgdheid voor het drukke fietsverkeer dat de ringweg zal kruisen. Er rijden immers zeer veel schoolkinderen met de fiets langs de N12 maar ook langs de Schaaf. Verder zullen de fietsers aan de kruispunten vaak moeten mengen met zwaar verkeer. De algehele teneur was dat beide stromen maximaal moeten gescheiden worden.

- Alle deelnemers rond het thema fietsen pleiten voor scheiding in ruimte van fietsers en gemotoriseerd verkeer door het aanleggen van fietstunnels of fietsbruggen. De vraag is het sterkst op het kruispunt met de N12 maar zou idealiter op alle kruispunten gebeuren waar dat technisch mogelijk is; Voor het kruispunt bij het industrieterrein wordt geopperd de weg wat hoger aan te leggen zodat de tunnel er makkelijker onder door kan.
- Voor het kruispunt met de N12 kwam naar voren dat deelnemers een intunneling van de ringweg verkozen boven fietstunnels. Fietsers kunnen dan bovengronds blijven terwyl

doorgaand verkeer ondergronds gaat. Het conflict met afslaand verkeer is minder erg. Sommige groepen waren bovendien voor het supprimeren van het afslaand verkeer op dat punt waardoor er helemaal geen conflict meer is met de fietsers.

- Een ander belangrijk punt was de fietsveiligheid op de ventwegen. De meeste groepen vroegen om een fietsstraat om veiligheid voor de zwakke weggebruiker te garanderen. Eén groep ijverde ervoor om de ventwegen volledig af te schaffen en te werken met een breed fietspad gescheiden van de ring weg door een brede berm. Het manoevrerende vrachtverkeer voor de aanwezige KMO's zou immers de fietsveiligheid in het gevaar brengen op de ventweg.
- Eén groep opperde om een fietspad aan te leggen ten westen van de ringweg tussen de N12 en het industriegebied (ECOVER) zodat het industrieterrein ook makkelijker en sneller bereikbaar wordt met de fiets.
- Een punt waar alle aanwezigen het over eens waren was de nood om de fietsoversteek en de bushalte op de N12 die nu ten westen van het kruispunt staan ingetekend te verplaatsen naar het oosten ter hoogte van de Brekel.
- De geluidspanelen ter hoogte van de kruispunten moeten tijdig stoppen om de visibiliteit van de fietsers te garanderen.

2. Kruispunten

Ook hier een aantal duidelijke trends. Sommige bemerkingen overlappen met de opmerkingen die aan andere thematafels gemaakt zijn maar worden voor de volledigheid toch meegegeven.

- Als het kan, dan voorkeur voor tunnel voor de hele ringweg. Hier worden verschillende opties meegegeven.
 - Ringweg ondertunnelen zonder op- en afritten (enkel voor doorgaand verkeer richting fase 2)
 - Ringweg ondertunnelen met op- en afritten naar N12 maar met borden uitgezonderd zwaar verkeer.
- Hoedanook is er een sterke vraag om het kruispunt met de N12 voor gemotoriseerd verkeer te ondertunnelen
- Verschillende deelnemers opperen om rechtstreekse verbinding naar industriezone te voorzien, door vrachtverkeer geen mogelijkheid geven om centrum in te rijden.
- Indien het intunnelen van de weg geen optie is dan wordt er sterk gevraagd om de fietspaden niet gelijkgronds te laten kruisen, met andere woorden door het inrichten van fietsbruggen of fietstunnels aan de kruispunten. Dat geldt voor de drie nieuwe kruispunten.
- Kruispunt N12: weg moet verder weg van school komen. De knik die nu al in de ring zit moet verder starten
- De busstrook en de fietsoversteekplaats moet overgebracht worden naar de andere kant van het kruispunt, kant Brekel.
- Bij tunnel wel voldoende groen voorzien bij op- en afritten.

- Specifiek voor N14:
 - Liever geen hagen: meestal een gebrek aan onderhoud.
 - Berm moet zo breed mogelijk zijn omwille van het veiligheidsgevoel voor fietsers versus vredere berm betekent dat er meer ruimte moet afgegeven worden, dat is niet meteen wenselijk
- Aandachtspunten voor de gemeente: sluiptverkeer weren in de wijk De Kievit (Schalmeidreef / De Schaaf).

3. Geluidshinder

- Ook hier komt ondertunneling als oplossing naar voor voor het punt van de geluidsoverlast en de doorstroming.
- Wat het plaatsen van geluidsmuren betreft:
 - Paneel: zo natuurlijk mogelijk (cfr Brecht), begroeid, habitat voor de natuur
 - Kokospanelen
 - Variant met klimop (zie bundel)
 - In de namiddagsessie was er echt een groep voor en een groep tegen klimop.
 - Geen geluidsmuren kort vr mensen hun deur (ventweg en aansluiting ring rond Zoersel)
 - Geluidsschermen langs de ventwegen is niet nodig als ventwegen worden ingericht als fietsstraat.
 - Geluidspanelen langs ventwegen zou zicht van alle huizen hier wegnemen
- Kruispunt N12: kruispuntinrichting zorgt ervoor dat weg dicht bij gevels komt > zware impact op geluidsoverlast.
- Geschrante geluidspanelen aan de Schaaf.
- Ter hoogte van de school is in het voorontwerp een groenzone voorzien. De school heeft in de toekomst uitbreidingsplannen, zowel in de hoogte (extra verdieping) als in de breedte (parking innemen). De school pleit daarom voor een hoge groenberm of het bijplaatsen van geluidsschermen die met groen bekleed worden. Ook om het afbuigen van het tracé vroeger te laten beginnen. De school heeft een groen karakter en wil dit zoveel mogelijk in de omgeving terugvinden.
- De meerderheid van de mensen aan de tafel was het elke ronde eens dat de aanwezigheid van een veiligheidsstrook tussen rijweg en geluidspanelen belangrijker is, dan het dichterbij plaatsen van de geluidspanelen om dichterbij de geluidsbron te staan.
- Ter hoogte van fietsoversteken moeten de geluidsschermen op tijd stoppen zodat er voldoende ruimte vrijgelaten wordt om de overstekende fietsers vanachter de geluidspanelen te zien komen.

4. Landschappelijke inplanting

Aan de thematafel landschap werd hoofdzakelijk volgens de voorliggende stellingen gewerkt.

- De vraag naar de verdiepte ligging van de nieuwe ring was één van de stellingen die werden voorgelegd aan de deelnemers. De meeste deelnemers vinden dit een betere oplossing, voor sommigen is het niet noodzakelijk. Hier worden vragen gesteld over budgettaire haalbaarheid. Verder loopt de vormgeving van dergelijke verdiepte liggen

uiteen. Sommigen pleiten voor betonnen wanden, anderen voor groene hellingen. Indien geen verdiepte ligging vraagt één groep geluidsschermen over de volledige lengte van het tracé.

- Naar de afweging tussen landschappelijke inplanting versus ruimte-inname is de overheersende mening dat hier een gulden middenweg moet gevonden worden tussen zo weinig mogelijk onteigenen maar toch voldoende groen voorzien.
- Naar het uitzicht van het groen rond de nieuwe ringweg kiezen de meeste mensen voor hoge bomen met struiken. 1 groep wil geen hoogstambomen maar legt de nadruk op snelle groeiers, zoals klimop gecombineerd met struiken. Een andere groep pleit om geen gebruik te maken van gevulde korven. De aanplantingen moeten ook goed verzorgd worden en één groep oppert dat deze ook bijvriendelijk moeten zijn met bomen zoals kastanje en linde. Anderen pleiten ook voor notenbomen. De beplanting moet hoe dan ook inheems zijn. Een groep oppert de bestaande aanplanting te onderzoeken en mee te nemen naar nieuwe locaties om daar te herplanten
- Wat betreft de aangesneden percelen en de keuze ze te behouden als open ruimte dan wel te beplanten met bos, zijn de meesten voorstander van het aanplanten van percelen in functie van de boscompensatie. Eén groep spreekt over bloemen en struiken. Een andere groep oppert ook voldoende graasgelegenheid te laten voor schapen. Iemand merkt op dat er rekening moet gehouden worden met de eigenaars van de percelen en zij hun perceel willen afstaan hiervoor of niet. Tot slot vraagt een laatste groep bijkomende studie om te zien wat het beste is voor de natuur. Een element dat ook enkele keren terug kwam was het voldoende voorzien van veilige oversteekplaatsen voor dieren (ecoducten, ecotunnels,
- Naar bijkomende initiatieven om eventuele negatieve effecten voor de natuur te voorkomen of beperken komen een aantal gelijkaardige bemerkingen als bij punt vier naar boven namelijk dierencorridors en bijkomende boscompensatie door percelen te kopen. Eén groep vindt extra percelen kopen geen goed idee. Er wordt ook geopperd om eiken en wilgen te laten staan en in de vrije zone weiland te voorzien. In één groep wordt de vraag naar een Milieu-effectenrapport opnieuw gesteld. Het project is echter niet MER-plichtig. Wel wordt er een MER-scoping uitgevoerd.
- naar de vraag waaruit de groene wand die de weg zal omgeven moet bestaan zien we gelijkaardige antwoorden als bij het thema geluid: namelijk (middel)hoge bomen en struiken, inlandse planten. Verder zijn er voor- en tegenstanders van klimop.

5. Ventwegen

Principieel was de vraag: wel of geen ventwegen voorzien tussen het kruispunt met de omleidingsweg Zoersel en het kruispunt met de omleidingsweg Malle.

Voor een aantal deelnemers is werken met een ventweg een goede keuze. Best is dat de ventwegen een zone 30 worden onder de vorm van een fietsstraat. De ventweg is er in die zin enkel voor het lokaal bestemmingsverkeer (mensen die er wonen). Het sluipverkeer zal wellicht al geweest worden door er zone 30 van te maken.

Een bushalte op de ventweg aanleggen is geen goed idee.

In de rijrichting van Oostmalle zou het best zijn om de ventweg iets eerder af te leiden naar de hoofdweg, zodat het gemotoriseerd verkeer zeker volledig kan worden afgehandeld op het kruispunt met omleidingsweg Malle. Enkel fietsers kunnen onmiddellijk rechtstreeks via een fietspad rechtdoor rijden naar Oostmalle (N14).

Anderen deelnemers opteren er voor om niet met ventwegen te werken. Argumenten:

- zelfs indien ventweg zone 30 wordt, zal eventueel sluiptverkeer bij filevorming op de hoofdweg, niet kunnen worden uitgesloten
- men vindt het geen goed idee, dat vrachtverkeer van deze ventwegen gebruik kan maken (leveringen bij voormalige Wilma); is niet in overeenstemming te brengen met het gegeven dat er fietsverkeer is op de ventwegen

Het alternatief voor de ventwegen bestaat er in, dat men pleit voor:

- brede fietspaden langs beide zijde
- een brede bermstrook tussen fietspad en rijweg; beplanting van de berm kan een haag of een bomenrij zijn
- om te vermijden dat fietsers te veel oversteekbewegingen moeten maken, is het fietspad (zijde De Schaaf) best een tweerichtingsfietspad.

Na afronding van beide sessies werden de 'budgetten' verdeeld en gaf de moderator van iedere tafel een korte samenvatting van de besproken stellingen. Daarna kregen de deelnemers nog een korte schets van het verdere verloop van het participatietraject. Deze bestaat uit:

- een terugkoppeling van de dialoogsessies door middel van een verslag in de weken na de sessies
- in de loop van het voorjaar: een terugkoppeling van welke ideeën meegenomen worden in het verdere ontwerp en waarom/waarom niet. De vorm van terugkoppeling (infomoment, mailing,...) staat nog niet vast.
- tegen het einde van het jaar een voorstelling van het definitieve ontwerp