

Q&A infomoment Boekenberglei- Drakenhoflaan-Gitschotellei

1 Inhoudstafel

1	Inhoudstafel.....	1
2	Openbaar vervoer	3
2.1	Waarom moet de huidige keerlus verplaatsen?	3
2.2	Waarom is de keerlus nodig?	3
2.3	Wat verandert er aan de tramsporen?	3
2.4	Waarom wordt de tram niet doorgetrokken naar de volgende keerlus?	3
2.5	Gaan de trillingen en de geluidsoverlast van de tram afnemen?	4
2.6	Hoe lang en breed zijn de tramhaltes?	4
2.7	Wat zijn de gevolgen voor de dienstverlening?	4
2.8	Wat gebeurt er met de dienstverlening tijdens de werken?	4
3	Voet- en fietspaden.....	5
3.1	Materiaal voet- en fietspaden.....	5
4	Autoweg	5
4.1	Materiaal autoweg	5
4.2	Toegelaten snelheid	5
5	Oversteekplaatsen.....	5
5.1	Waarom verdwijnen de verkeerslichten aan Boekenberglei-Drakenhoflaan? Hoe op een verkeersveilige manier oversteken?	5
5.2	Op welke kruispunten werden er verkeerstellingen gedaan? Wordt er rekening gehouden met het bijkomend verkeer?	6
5.3	Waarom kunnen de lichten aan het kruispunt met de Jozef Verbovenlei wel blijven en deze van de Boekenberglei-Drakenhoflaan niet?	6
5.4	Kunnen de verkeersdrempels/buskussens aan het kruispunt Cruyslei-Gitschotellei behouden blijven?	7
5.5	Hoe verloopt de aansluiting tussen de oversteekplaats voor voetgangers en fietsers Gitschotellei – Te Boelaerpark?	7
5.6	Wat gebeurt er met de verkeerslichten aan de Vosstraat (naast projectgebied)?	7
5.7	Stopt de tram ook voor voetgangers en fietsers bij de oversteekplaats Gitschotellei-Te Boelaerpark?	7
5.8	Waarom worden de middenbermen aan Boekenbergplein-Boekenberglei, Muggenberglei-Boekenberglei en Cruyslei-Boekenberglei dichtgemaakt voor autoverkeer?	7

5.9	Waar kan autoverkeer keren?	7
6	Parkeren	7
6.1	Wat gebeurt er met het aantal parkeerplaatsen en waarom?	7
6.2	Parkeerbeleid	8
6.3	Parkeerplaatsen voor personen met een handicap	8
6.4	Autodeelplaatsen	8
6.5	Laadpunten voor elektrische voertuigen	8
6.6	Plaats voor ceremoniewagen aan kerk	8
6.7	Kan er een ondergrondse parkeergarage komen? (bovengronds meer plaats om bomen te behouden)	8
6.8	Kan er aan de apotheker aan het kruispunt Drakenhoflaan – Boekenberglei een parkeerplaats komen voor de minder mobiele bezoekers?	9
6.9	Waar zijn er fietsenstallingen?	9
7	Cruyslei	9
7.1	Waarom wordt de Cruyslei niet mee vernieuwd?	9
7.2	Wat is de verkeersimpact op de Cruyslei?	9
7.3	Waarom wordt de Joos Robijnslei een doodlopende straat?	10
8	Groen.....	10
8.1	Wat voor nieuwe bomen worden er geplant?	10
8.2	Waarom moeten er bomen gekapt worden?	10
8.3	Gaan de verplante bomen het overleven?.....	10
8.4	Welke technieken worden gebruikt om de bomen te beschermen?	10
8.5	Waarom de grond ploffen als er daarna trams over rijden?.....	11
8.6	Hoe kunnen we een geveltuin aanvragen?	11
9	Werken	11
9.1	Wanneer gebeuren de werken?.....	11
9.2	Wat blijft toegankelijk tijdens de werken?.....	11
10	Markt	11
10.1	Waar komt de woensdagse markt tijdens de werken?	11
10.2	Waar zal de markt komen na de werken?.....	11
11	Water.....	11
11.1	Wat gebeurt er met de riolering?.....	11
11.2	Hoe zal het regenwater in de ondergrond kunnen infiltreren?	11
12	Andere	12
12.1	Straatverlichting	12
12.2	Glascontainer.....	12

12.3	Waarom geen groter plein voor de kerk?	12
12.4	Werd er een milieueffectenrapport opgesteld?	12
12.5	Waar wordt de omgevingsvergunning aangevraagd?.....	12
12.6	De kerk ligt op de architectuurroute, is hiermee rekening gehouden?	12
12.7	Wat gebeurt er met de rest van de Drakenhoflaan?	12
12.8	Hoe gebeurde het inspraaktraject in dit project?	13

2 Openbaar vervoer

2.1 Waarom moet de huidige keerlus verplaatsen?

De huidige keerlus komt nu over de fiets- en voetpaden ter hoogte van de Sint-Rochusstraat. Dat is onveilig voor de gebruikers. Omdat het wegprofiel niet breed genoeg is om de kering veilig te laten verlopen, moest er een andere locatie gekozen worden.

Ook is de huidige keerlus versleten, wat gebruik onveilig maakt. Vanaf 7 november 2022 zal de keerlus niet meer gebruikt worden.

2.2 Waarom is de keerlus nodig?

Er is een keerlus nodig in de omgeving van de huidige keerlus. Na de heraanleg zal tram 4 zal op deze keerlus draaien. Bovendien is er ook nood aan een keerlus die enkel gebruikt kan worden bij technische problemen of ongevallen. Wanneer iets hinder veroorzaakt op de tramsporen, moeten tramlijnen ingekort kunnen worden.

2.3 Wat verandert er aan de tramsporen?

- De huidige keerlus (ter hoogte van halte Eksterlaar) verdwijnt en wordt vervangen door een nieuwe keerlus die via de Gitschotellei en Drakenhoflaan naar de Boekenberglei en Cruyslei loopt.
- Om de keerlus te vervolledigen komt er 1 nieuw spoor:
 - op de Gitschotellei-Drakenhoflaan, tussen de Cruyslei en de Boekenberglei, richting de Boekenberglei.
 - op de Boekenberglei, tussen de Drakenhoflaan en de Cruyslei, richting halte Eksterlaar.
- Aan de oude keerlus komt er een gecombineerde trambusbaan met haltes. De trams en de bussen stoppen aan deze haltes.
- Tussen de Cruyslei en de Jozef Verbovenlei zullen de bestaande sporen opsplitsen zodat de eiken meer groeiruimte krijgen. Vanaf de Jozef Verbovenlei blijven de trambedding en tramsporen op dezelfde locatie en worden ze vernieuwd.
- De tramlijnen gaan in de Cruyslei in één richting (van de Boekenberglei naar de Gitschotellei). Alle sporen blijven wel liggen in de Cruyslei. Uitzonderlijk (bv. bij technische problemen) kan het spoor in de richting Gitschotellei – Boekenberglei nog gebruikt worden.

2.4 Waarom wordt de tram niet doorgetrokken naar de volgende keerlus?

Het doortrekken van beide tramlijnen kan momenteel niet. Er zouden dan bijkomende tramstellen en extra chauffeurs nodig zijn, omdat er meer kilometers gereden worden.

- Aan de eindhaltes Silsburg en Wommelgem is te weinig ruimte en perrons om nog een extra tramlijn (lijn 4 in dit geval) op te vangen.
- Volgens de visie van de Vlaamse overheid worden trams ingezet om meer reizigers te vervoeren. Als er bijkomend budget beschikbaar komt, moet dit gebruikt worden om extra tramreizigers aan te trekken, wat niet het geval zou zijn met een verlenging tot aan eindhalte Silsburg.
- Tram 9 zal doorrijden tot Silsburg.

2.5 Gaan de trillingen en de geluidsoverlast van de tram afnemen?

Er wordt een geluidsarme spooroplegging gebruikt in de buurt van de bewoning in de Gitschotellei-Drakenhoflaan. In de Boekenberglei liggen de tramsporen in een groenzone en is er voldoende geluidsdemping.

2.6 Hoe lang en breed zijn de tramhaltes?

- Halte Jozef Verboven en Eksterlaar: 60 meter lang en 3 meter breed
- Halte kerk (nieuw): 60 meter lang, 2,5 meter breed.
- Halte Cruyslei: 25 meter lang, 3 meter breed. Hier was onvoldoende plaats om een halte van 60 meter te maken.

2.7 Wat zijn de gevolgen voor de dienstverlening?

Vanaf 7 november 2022 is de huidige keerlus buiten gebruik. De keerlus is versleten waardoor ze niet meer veilig is om te gebruiken. De dienstverlening wordt hieraan aangepast.

Alle info over de dienstverlening kan je hier terugvinden: <https://www.delijn.be/nl/zoeken/info/>

Update 11 oktober 2022 (tijdelijke situatie vanaf 7 november 2022):

Door het buiten gebruik stellen van de keerlus ter hoogte van de halte Eksterlaar wijzigt het traject van deze tramlijnen 4 (Hoboken – Groenplaats – Silsburg) en 9 (P+R Linkeroever – Eksterlaar).

- Tram 4 krijgt de halte Berchem - Station als eindhalte.
- Tram 9 rijdt door tot de halte Borsbeek – Silsburg.

Reizigers richting Silsburg kunnen aan Berchem – Station overstappen op tram 9. Reizigers vanuit Silsburg naar de omgeving van de Lange Leemstraat en de Nationale Bank:

- nemen tram 9 tot aan de halte Berchem – Station en stappen daar over op tram 4 of

nemen tram 9 tot aan de halte Premetrostation - Opera en stappen daar over op tram 1

Raadpleeg voor je vertrek steeds de dienstregeling in de app van De Lijn of [routeplanner](#). De wijzigingen zijn te bekijken in onze app en routeplanner vanaf 17 oktober 2022.

2.8 Wat gebeurt er met de dienstverlening tijdens de werken?

De lijnen blijven zoveel mogelijk behouden tijdens de werken. Reizigers worden geïnformeerd over de aanpassingen in de dienstverlening via de website van De Lijn en affiches aan de haltes.

3 Voet- en fietspaden

3.1 Materiaal voet- en fietspaden

Voetpaden worden opnieuw aangelegd in vlakke betonstraatstenen op 22 cm op 22 cm. De oversteeken worden verlaagd aangelegd. Rolstoelgebruikers, mensen met kinderwagens, (bak)fietsen kunnen zo vlot en veilig oversteeken.

De bestaande fietspaden op de Gitschotellei worden vernieuwd en op de Boekenberglei worden ruime, volwaardige fietspaden aangelegd. Alle fietspaden worden geasfalteerd. Aan oversteekplaatsen zal het fietspad naadloos aansluiten op de rijbaan, zonder drempels. Het comfort van de fietsers gaat er stevig op vooruit. Dat is ook nodig omdat het hier gaat om een deel van de fietsroute die de districten met elkaar verbindt.

4 Autoweg

4.1 Materiaal autoweg

De meeste wegen worden asfalt. Wanneer er tramsporen over gaan (bij de kruispunten) worden de wegen in beton aangelegd. Wanneer autoverkeer over asfalt/beton rijdt, maakt het minder lawaai dan over kasseien.

De parkeerplaatsen worden met kasseien aangelegd. Doordat de voegen niet dichtgesmeerd worden, kan het regenwater in deze zone in de grond insijpelen.

4.2 Toegelaten snelheid

Op de Boekenberglei, de Gitschotellei en de Drakenhoflaan blijft het 50 km/u om te voorkomen dat omliggende woonwijken (zone 30) als sluipwegen gebruikt worden. De Boekenberglei, Gitschotellei en Drakenhoflaan zijn deel van het hoofdrouthenetwerk, met volwaardige fietspaden.

Aan de schoolomgevingen is er een variabele 30 km/u met de nodige signalisatie. Er worden maatregelen getroffen om de veiligheid te verhogen zoals versmalde rijstroken, veiligere oversteekplaatsen, en middenbermen.

5 Oversteekplaatsen

5.1 Waarom verdwijnen de verkeerslichten aan Boekenberglei-Drakenhoflaan? Hoe op een verkeersveilige manier oversteeken?

De huidige regeling van verkeerslichten heeft beperkingen:

- Links- en rechtsafslaande wagens komen nu in conflict met voetgangers en fietsers. De verkeerslichten conflictvrij maken is op dit kruispunt niet haalbaar. De wachttijden zouden oplopen tot minstens 5 minuten.
- Wanneer het licht op groen staat, hebben de wagens een hoge snelheid.
- Het kruispunt heeft grote oversteeklengtes, omdat de Boekenberglei met brede middenberm de Drakenhoflaan schuin kruist. Dat betekent dat het langer dan gemiddeld duurt om het kruispunt verkeersvrij te maken, en bijgevolg het langer duurt voor de volgende weggebruiker groen licht krijgt.
- Er is een lange wachttijd voor voetgangers en fietsers, waardoor het rood licht regelmatig genegeerd wordt.
- Het verkeerslicht heeft een jaarlijkse onderhoudskost.

Het nieuwe kruispunt:

- is compacter,
- is overzichtelijker voor alle weggebruikers,
- is groener,
- is efficiënter,
- is minstens even veilig of veiliger dan de huidige situatie (obv kennis en ervaring over verkeersveiligheid),
- heeft niet de nadelen van de verkeerslichten op deze locatie.

Hoe efficiënt en veilig oversteken?

- De wagens rijden in smalle, gebogen en gescheiden rijstroken. Hierdoor rijden auto's langzamer, kunnen ze elkaar niet inhalen en rijden ze achter elkaar in een rij (kolonnevorming).
- Het verkeer op de Drakenhoflaan heeft voorrang, maar zij moeten op hun beurt voorrang verlenen aan de tram en de voetgangers aan de zebapaden. Dit zorgt voor openingen in de rij. Doordat er geen verkeerslichten zijn, zal het verkeer in de Drakenhoflaan ook meer gespreid het verkeerspunt opkomen. Het overstekend verkeer kan op een veilige manier gebruik maken van de openingen de doorgaande verkeersstroom.
- Door de gescheiden rijrichtingen met middenbermen kan het verkeer uit de Boekenberglei (de twee richtingen) in twee fasen de weg oversteken. Hierdoor moeten ze telkens maar naar één rijrichting kijken om de weg op te kunnen. Voor de meest gebruikte oversteekbeweging (vanuit de Drakenhoflaan, kant Gitschotellei naar het vernieuwde deel van de Boekenberglei) komt een linksafslagstrook voor 4 à 5 wagens. De wagens kunnen zich hier opstellen totdat er een opening in de tegemoetkomende richting optreedt.
- Ook voetgangers en fietsers kunnen door de middenbermen oversteken in twee fasen, waarbij ze telkens maar één rijrichting per oversteekbeweging kruisen. Fietsers en voetgangers kunnen op het hele kruispunt in twee richtingen oversteken, waardoor ze kunnen kiezen voor de oversteekbeweging met de meeste openingen.
- Er komen waarschuwingslichten (oranje knipperlichten) bij de tramsporen, om het aandachtsniveau van de weggebruikers te verhogen bij doortocht van een tramvoertuig.

5.2 Op welke kruispunten werden er verkeerstellingen gedaan? Wordt er rekening gehouden met het bijkomend verkeer?

Het **kruispuntontwerp Boekenberglei-Drakenhoflaan** werd door studie bureau Tractebel getoetst aan de recente verkeerstelling via een VISSIM- of microsimulatie. Hiermee werd nagegaan of het kruispunt het verwachte verkeer aan kan. Uit de resultaten blijkt dat het nieuwe kruispunt het verkeer vlot kan afwikkelen. Enkel tijdens de avondspits zou er sprake zijn van een wachtrij in de Drakenhoflaan staduitwaarts. Het verkeer zal wel in beweging blijven. Naar aanleiding van deze resultaten werd het kruispuntontwerp verder verbeterd, door onder andere de afslagstrook naar de Boekenberglei maximaal te verlengen.

Ook het **kruispuntontwerp Boekenberglei – Jozef Verbovenlei** werd onderzocht. De lichtenregeling wordt aangepast om het verkeer vlotter en veiliger te laten passeren.

5.3 Waarom kunnen de lichten aan het kruispunt met de Jozef Verbovenlei wel blijven en deze van de Boekenberglei-Drakenhoflaan niet?

Het kruispunt van de Boekenberglei-Drakenhoflaan is groter dan Jozef Verbovenlei- Boekenberglei. Door de ligging van de straten (ze komen tegenover elkaar uit) bij Jozef Verbovenlei – Boekenberglei is hier wel een efficiënte lichtenregeling haalbaar.

5.4 Kunnen de verkeersdrempels/buskussens aan het kruispunt Cruyslei-Gitschotellei behouden blijven?

De huidige buskussens zijn een tijdelijke maatregel om de verkeersveiligheid te verhogen in afwachting van de definitieve heraanleg van het kruispunt.

In de nieuwe situatie worden andere maatregelen genomen:

- Het verkeer vertraagt door een smallere rijbaan met middenberm
- Er zijn kortere oversteekplaatsen, door de middenbermen kunnen voetgangers in twee fasen oversteken
- Er komt een nieuwe fiets- en voetgangersoversteek met verkeerslichten (met aanvraagknop) tegenover het Vospleintje.

Als deze maatregelen niet voldoende zijn om de snelheid te beperken, kunnen de buskussens later nog toegevoegd worden.

5.5 Hoe verloopt de aansluiting tussen de oversteekplaats voor voetgangers en fietsers Gitschotellei – Te Boelaerpark?

Er werd gekozen om ter hoogte van de nieuwe oversteekplaats voor voetgangers en fietsers een bijkomende toegang te voorzien tot het Te Boelaerpark. De aansluiting op de padenstructuur moet nog aangepast worden. Dit is in onderzoek.

5.6 Wat gebeurt er met de verkeerslichten aan de Vosstraat (naast projectgebied)?

Omdat de proefopstelling zonder lichtenregeling op dit kruispunt gunstig werd geëvalueerd, zullen ze definitief verwijderd worden.

5.7 Stopt de tram ook voor voetgangers en fietsers bij de oversteekplaats Gitschotellei-Te Boelaerpark?

De tram zal mee in de verkeerslichtenwerking opgenomen worden. Als de verkeerslichten op rood staan, zal ze moeten stoppen.

Op het kruispunt Gitschotellei-Cruyslei, waar geen verkeerslichten zijn, heeft ze voorrang.

5.8 Waarom worden de middenbermen aan Boekenbergplein-Boekenberglei, Muggenberglei-Boekenberglei en Cruyslei-Boekenberglei dichtgemaakt voor autoverkeer?

Door het dichtmaken van de middenberm worden gevaarlijke conflicten met verschillende weggebruikers vermeden. Bij de kruispunten met verkeerslichten zal rekening gehouden worden met de verschuivingen van het verkeer. De groentijden zullen hierop aangepast worden zodat het autoverkeer, maar ook tram, voetgangers en fietsers veilig en vlot het kruispunt kunnen passeren.

5.9 Waar kan autoverkeer keren?

Auto's kunnen keren op de Drakenhoflaan, de Sint-Rochusstraat en de Jozef Verbovenlei. Aan het kruispunt met de Jozef Verbovenlei zal de nieuwe lichtenregeling rekening houden met een verhoogde linksaf-stroom in het verkeer om file te voorkomen.

6 Parkeren

6.1 Wat gebeurt er met het aantal parkeerplaatsen en waarom?

In totaal verdwijnen er 57 aantal parkeerplaatsen.

Drakenhoflaan-Gitschotellei: aantal parkeerplaatsen in deze zone van 87 naar 74 (+3 ten opzichte van voorontwerp). Aan één kant van de weg komt een trambedding. Hierdoor moet het bestaande dwarsparkeren vervangen worden door langsparkeren, wat minder plaatsen geeft.

Boekenberglei tussen de Sint-Rochusstraat en Jozef Verbovenlei: aantal parkeerplaatsen in deze zone van 96 naar 148. Er werden zoveel mogelijk parkeerplaatsen voorzien in het ontwerp. Doordat de brandweer in deze zone op de trambedding rijdt en de bestaande keerlus verdwijnt, kunnen hier zowel links- als rechtsparkeerplaatsen komen. In deze zone zijn er meer parkeerplaatsen dan in de bestaande toestand.

Boekenberglei tussen Jozef Verbovenlei en Drakenhoflaan: aantal parkeerplaatsen in deze zone van 149 naar 53 (+9 ten opzichte van het voorontwerp). In deze zone zal de brandweer op de straat rijden. De straat moet daarom 6 meter breed zijn en volledig vrij blijven. De eiken blijven in deze zone behouden. Door deze 2 redenen kan er maar aan één kant geparkeerd worden en zijn er minder plaatsen.

6.2 Parkeerbeleid

De Drakenhoflaan – Boekenberglei liggen in de roze tariefzone, dat wil zeggen dat bewoners hier 2 bewonersvergunningen gratis kunnen krijgen. Anderen moeten hier betalend parkeren. Vanaf maandag 3 oktober 2022 zijn er nieuwe prijzen:

- Eerste 2u gratis na registratie van de nummerplaat
- €0,80 / uur
- €4 voor een dagticket dat 10u geldig is

6.3 Parkeerplaatsen voor personen met een handicap

- Boekenberglei: ter hoogte van de middenberm, tegenover nummer 4, ter hoogte van nummer 191, 211, 239, 254
- Gitschotellei: ter hoogte van nummer 209, 337.
- Drakenhoflaan: ter hoogte van nummer 19, 26, 166, 217, 254

6.4 Autodeelplaatsen

De bestaande autodeelplaatsen verplaatsen naar een locatie in de buurt. De exacte locatie wordt later bepaald en komt op www.antwerpenmorgen.be/boekenberglei.

6.5 Laadpunten voor elektrische voertuigen

Bewoners die in aanmerking komen, kunnen een laadpaal aanvragen en dan wordt er in de buurt van de woonst (max 250m omtrek) een laadpaal voorzien.

<https://www.antwerpen.be/info/57431acfaea8a784ee8b4683/aanvraag-publieke-laadpaal>

6.6 Plaats voor ceremoniewagen aan kerk

Er wordt een zone van 7m lang voorzien voor ceremoniewagens.

6.7 Kan er een ondergrondse parkeergarage komen? (bovengronds meer plaats om bomen te behouden)

Dit is geen geschikte locatie voor een ondergrondse parkeergarage:

- Het vraagt veel plaats bovengronds, zoals in- en uitritten, trappen, liften ... Dit geeft ook bijkomende verkeersstromen.

- Ondergronds vraagt de parking veel plaats. Ondergronds bevinden zich een hoge drukgasleiding die de hele buurt van gas voorziet, een grote verzamelbuis van de riolering en andere nutsleidingen. Dit is zeer moeilijk verplaatsbaar.
- Een ondergrondse parking heeft een bouwkost van ongeveer 30.000 euro per parkeerplaats. De onderhoudskosten zijn zeer hoog. Nieuwe ondergrondse parkings zijn daarom altijd betalend. In de huidige situatie is op straat parkeren voor bewoners gratis.

6.8 Kan er aan de apotheker aan het kruispunt Drakenhoflaan – Boekenberglei een parkeerplaats komen voor de minder mobiele bezoekers?

Direct aan de apotheker zal dit niet mogelijk zijn, omdat de apotheker zich op een kruispunt bevindt. Er wordt onderzocht wat er mogelijk is in de buurt.

6.9 Waar zijn er fietsenstallingen?

Er zijn op verschillende plekken fietsenstallingen voorzien:

- Aan de tramhalte ter hoogte van de Sint-Rochusstraat (24 plaatsen)
- Op het voetpad aan gebouw nr. 27 ter hoogte van de Sint-Rochusstraat (8 plaatsen)
- Aan de tramhalte ter hoogte van het Boekenbergplein. (26 plaatsen)
- Ter hoogte van het Boekenbergplein (10 plaatsen)
- Ter hoogte van de Waalshofstraat (10 plaatsen)
- In de Muggenberglei (8 plaatsen)
- Aan de tramhalte ter hoogte van de Menegemlei (18 plaatsen, overdekt)
- In de Cruyslei (12 plaatsen)
- In de Boekenberglei aan de Cruyslei (12 plaatsen)
- In de Gouverneur Holvoetstraat (8 plaatsen)
- In de Boekenberglei, ter hoogte van nr. 180 (6 plaatsen)
- In de boekenberglei, aan de tramhalte (20 plaatsen, overdekt)
- In de Boekenberglei aan nr. 206 (12 plaatsen)
- In de Drakenhoflaan aan nr. 39 (4 plaatsen)
- In de Boekenberglei aan nr. 224 (6 plaatsen)
- In de Victor De Langhestraat (6 plaatsen)
- In de Van Notenstraat (8 plaatsen)
- In de Luchtvaartstraat (8 plaatsen)
- In de Joris Helleputtestraat (4 plaatsen)
- In de Cruyslei aan de tramhalte (8 plaatsen)

7 Cruyslei

7.1 Waarom wordt de Cruyslei niet mee vernieuwd?

De straten die nu vernieuwd worden zijn bovenlokale straten. Dat betekent dat de stad Antwerpen bevoegd is. De Cruyslei is een straat binnen de districtsbevoegdheid. De heraanleg van deze straat werd niet opgenomen in de meerjarenplanning van deze legislatuur. De sporen in de Cruyslei worden niet mee vernieuwd.

7.2 Wat is de verkeersimpact op de Cruyslei?

De Cruyslei zal minder gebruikt worden voor doorgaand autoverkeer, omdat de middenberm aan de Boekenberglei afgesloten wordt voor autoverkeer.

7.3 Waarom wordt de Joos Robijnslei een doodlopende straat?

Da tramhalte moest verder naar achteren in de Cruyslei geplaatst worden. Hierdoor werd de doorgang naar de Joos Robijnslei beperkt. Voetgangers en fietsers kunnen nog wel van de Joos Robijnslei naar de Cruyslei gaan. Door de straat doodlopend te maken, zijn er minder conflicten langs de tramhalte, wat de verkeerssituatie veiliger maakt.

8 Groen

8.1 Wat voor nieuwe bomen worden er geplant?

Er worden volwaardige bomen aangeplant in plantvakken met groot ondergronds volume voor de wortels. Het gaat onder andere over platanen, kastanjeboom...

Bij de inplanting van de nieuwe bomen wordt gewerkt met dragers en ondersteuners. Hierdoor kunnen we het huidige kroonvolume van de bomen nu reeds grotendeels compenseren. We rekenen dus niet enkel per boom, maar houden rekening met het volume van de kruinen. Een grote volwassen boom die moet verdwijnen zal dus gecompenseerd worden door meerdere jonge bomen. Vandaar dat in het nieuwe plan 91 extra bomen tov. het huidige aantal bomen zal bijkomen.

8.2 Waarom moeten er bomen gekapt worden?

- In de Gitschotellei bleek dat de steunwortels van de bomen zeer oppervlakkig wortelen. Bij een heraanleg zouden de wortels doorgesneden moeten worden, waardoor de bomen hun stabiliteit grotendeels verliezen en de kans groot wordt dat de bomen omvallen tijdens een storm. Ook is de kans groot dat de boom afsterft binnen de 5 jaar. Daarom is gekozen om in het definitief ontwerp deze bomen te vervangen door andere bomen (nieuwe & verplante).
- Een beperkt aantal andere bomen moeten gekapt worden om plaats te maken voor volwaardige fietspaden.
- De bomen die in slechte staat zijn, worden op advies van de groendienst gekapt en vervangen door nieuwe bomen.

8.3 Gaan de verplante bomen het overleven?

Specialisten hebben de situatie van de bomen onderzocht en geven aan dat deze bomen verplantbaar zijn. De bomen worden voorbereid op de verplanting zodat er een grote kans op overleven is.

8.4 Welke technieken worden gebruikt om de bomen te beschermen?

- Onder de verharding van de meeste parkeervakken en een tramhalte komt er **extra groeiruimte** voor de bomen. **Wortelgeleiding** brengt de wortels van de bomen dieper in de grond, voor ze zich verspreiden. Een **ondergrondse constructie** wordt opgevuld met lucht en compost. Zo komt lucht, water en voeding tot in de wortels en krijgen ze meer ruimte om te groeien zonder de straat omhoog te duwen.
- Bij de bestaande bomen wordt de grond **luchtiger** gemaakt door het ploffen van de grond. Ook komen de **meststoffen** via voedingszuilen dieper in de grond.
- De parkeerstroken tussen het Boekenbergplein en de Muggenberglei worden anders aangelegd, zodat de bomen voldoende ruimte krijgen om te groeien.

Bekijk de bijhorende afbeeldingen op infopaneel 6:

<https://www.antwerpenmorgen.be/nl/projecten/boekenberglei-heraanleg/media>

8.5 Waarom de grond ploffen als er daarna trams over rijden?

De grasvlaktes in de brede groenbermen zijn doorheen de jaren verdicht geraakt door het intensief maaien. Door het ploffen worden de groenbermen luchtiger. De trams rijden op hun sporen en verdichten de grond ter hoogte van de bomen niet.

8.6 Hoe kunnen we een geveltuin aanvragen?

Je kan een aanvraag doen via <https://forms.office.com/r/BaVAwMGy64> en dan laat de aannemer een uitsparing bij de heraanleg (er worden geen planten voorzien door de stad).

9 Werken

9.1 Wanneer gebeuren de werken?

Najaar 2023 – voorjaar 2025 (indicatieve timing die kan wijzigen doorheen het verloop van het proces)

9.2 Wat blijft toegankelijk tijdens de werken?

Tijdens deze werken proberen we de huizen, inritten en winkels zoveel mogelijk bereikbaar te houden. Als dit tijdens een periode niet mogelijk is, krijg je hiervoor een infobrief in de bus.

Tijdens de werken kan je met de verantwoordelijke ingenieur en aannemer overleggen over de toegankelijkheid naar je woning. Dat kan via mail of je kan de ingenieur of aannemer ter plaatse aanspreken op de werf. Het juiste e-mailadres zal je in de infobrief terugvinden.

10 Markt

10.1 Waar komt de woensdagse markt tijdens de werken?

Karel De Preterstraat, ook op woensdagen

10.2 Waar zal de markt komen na de werken?

Er is nog geen definitieve beslissing over de locatie van de wekelijkse woensdagmarkt na de heraanleg.

11 Water

11.1 Wat gebeurt er met de riolering?

De riolering werd onderzocht door Aquafin. Een deel van de riolering wordt vernieuwd. Bij de aanleg van een gescheiden riolering, zal het regenwater van grond- en dakvlakken apart gebufferd worden. Zo kan het regenwater hergebruikt worden en moet er minder water gezuiverd worden. De afkoppelingsdeskundige gaat van deur tot deur bij open- en halfopen bebouwingen en gesloten bebouwingen MET voortuin om de specifieke gevolgen uit te leggen aan de bewoners.

Meer vragen over de riolering? Mail naar contact@aquafin.be.

11.2 Hoe zal het regenwater in de ondergrond kunnen infiltreren?

Bij de heraanleg bufferen we het regenwater zoveel mogelijk, zodat het in de ondergrond kan komen en de wateroverlast vermindert.

Deze maatregelen worden genomen:

- Aquafin (de rioolbeheerder) zal een gescheiden rioleringsstelsel voorzien met poreuze buizen voor het regenwater in de Gitschotellei en Drakenhoflaan en in de Boekenberglei tussen de Jozef Verbovenlei en Sint-Rochusstraat aan de oneven zijde. Hierdoor kan het regenwater ter

plaatse in de grond infiltreren. Het waterpeil in de Boekenbergvijver zal door de aanvulling van de grondwatertafel gunstig beïnvloed worden. Om geen wateroverlast op straat te creëren bij hevige regenbuien wordt een overstort voorzien naar de rioleringsbuis van het huishoudafvalwater.

- De gemengde riolering aan de even zijde van de Boekenberglei wordt niet vernieuwd omdat deze nog in goede staat is.
- De parkeervakken worden vlak uitgevoerd met open voegen, zodat ook hier het aflopende regenwater in eerste plaats maximaal naar de ondergrond kan infiltreren.
- Voor de trambedding wordt verschillende uitvoeringen toegepast in functie van de belasting die op de trambedding wordt toegelaten. Het grootste deel van de trambedding wordt aangelegd in verhard gras. Daar waar de hulpdiensten gebruik maken van de trambedding is gekozen voor een betonverharding met openingen. Ook wordt een klein deel van de trambedding, tussen de Sint-Rochusstraat en het Boekenbergplein uitgevoerd in beton. Hier maken de bussen gebruik van de bedding van de tram.
- Daar waar gekozen wordt voor waterdoorlatende materialen, zal vanzelfsprekend ook de fundering hierop worden aangepast en waterdoorlatend zijn.

12 Andere

12.1 Straatverlichting

De straatverlichting wordt overal vernieuwd.

12.2 Glascontainer

Er komt een nieuwe ondergrondse glascontainer in de Gouverneur Holvoetlaan.

12.3 Waarom geen groter plein voor de kerk?

Bij het ontwerp werd er gefocust op het compacter en veiliger maken van de kruispunten. Daarnaast houdt het ontwerp rekening met minimale breedtes en bochtstralen voor alle vervoersmodi (camions en trams). Het is hier niet mogelijk om een groot plein aan te leggen. Het pleintje voor de kerk is niet enorm groot, maar wel een verbetering in vergelijking met de huidige situatie (nu enkel voetpad).

12.4 Werd er een milieueffectenrapport opgesteld?

Nee, er is geen milieueffectenrapport nodig in dit project. De bestaande bomen werden wel onderzocht op overlevingskansen, zowel boven- als ondergronds.

12.5 Waar wordt de omgevingsvergunning aangevraagd?

Bij Vlaanderen, omdat er tramsporen worden aangelegd.

12.6 De kerk ligt op de architectuurroute, is hiermee rekening gehouden?

De erfgoedwaarde van de kerk blijft bewaard. De architectuurroute is per fiets beter bereikbaar. Er komt een tramhalte, waardoor de kerk beter bereikbaar is met het openbaar vervoer.

12.7 Wat gebeurt er met de rest van de Drakenhoflaan?

De Drakenhoflaan – Borsbeekse steenweg (zonder de rotonde met de Mortelse Steenweg) worden ook heraangelegd. Staat momenteel gepland voor voorjaar 2023. De rijbaan zal o.a. versmald worden, er komen nieuwe fietspaden en er zal onthard worden. Een infomoment volgt nog en buurtbewoners mogen nog een brief verwachten.

12.8 Hoe gebeurde het inspraaktraject in dit project?

Alle stappen zijn hier terug te vinden:

<https://www.antwerpenmorgen.be/nl/projecten/boekenberglei-heraanleg/tijdslijn>