
VERSLAG VERGADERING M&T - openbare vergadering

datum	Dinsdag 8 september 2020 om 20.00 uur
plaats	De Kaekelaar
duur	20.00 tot 22.00 uur
verslag	Erika Baluwé

AANWEZIGHEDEN

effectieve leden	Christof Victor (voorzitter - NVA), Wouter Rombouts (schepen - NVA), Peter Arnauw (Groen), Piet Bouciqué (Vlaams Belang), Paul De Swaef (NVA), Pieter Gielis (NVA), Sandra Laurysen (NVA), Dieter Peeters (CD&V), Paul Valkeniers (Open Vld)
plaatsvervangers	Lieselotte Decroix (Vlaamse Belang), Walter Brat (NVA)
gemeente	Saskia Vercauteren, Yannick Scherpereel en Erika Baluwé
derden	Immanuel Thielemans (Lokale politie)
publiek	Mike Valcke en Gaston Van den Hout (wijk Zwaan)
verontschuldigd	Tom Van Grieken (Vlaams Belang); Nadine Van Mol (NVA); Tommy Van Look (Vlaams Belang)

AGENDA

1. Overlopen aanwezigen
2. Goedkeuring vorige verslag d.d. 16 juni 2020
3. Weg- en rioleringswerken Papenaardekenstraat (toelichting voorontwerp)
4. Fietspadendossier Paalstraat (algemene toelichting)
5. Advies politie octopuspaal Venstraat
6. Fietsbruggen sas 6 en sas 8 (toelichting stand van zaken)

De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur.

Naar aanleiding van het aanwezige publiek wordt punt 6. 'Fietsbruggen sas 6 en sas 8' als eerste behandeld. Het publiek vraagt geen spreekrecht. Na dit punt verlaten zij de vergadering.

1. OVERLOPEN AANWEZIGEN

2. GOEDKEURING VORIGE VERLSAG D.D. 16 juni 2020.

Peter A: Tijdens de vorige raadscommissie werd mijn opmerking aangaande het boomvak ter hoogte van Borkelstraat 3 (kruispunt Churchillaan) niet genoteerd. Kan hier in het ontwerp geen boomvak voorzien worden?

Saskia V: In het ontwerp werd op deze locatie geen boomvak ingetekend. Dit gezien de aanwezigheid van twee garages. In het dossier is geopteerd om ruimte te geven aan voetgangers en fietsers.

3. WEG- EN RIOLERINGSWERKEN PAPENAARDEKENSTRAAT

(toelichting voorontwerp)

3.1. Toelichting:

Naar aanleiding van de aanleg van de nieuwe Hoogmolenbrug, en meer bepaald de nieuwe fietsverbinding naar de Papenaardekenstraat, dient deze heraangelegd te worden.

Water-Link heeft studiebureau Van Opstal uit Puurs – Sint-Amands aangesteld voor de opmaak van het ontwerp.

- Toelichting Projectvoorwaarden:

De Papenaardekenstraat is een rustige straat die enkel dienst doet als fietsverbinding (naar Sint-Michielscollege en centrum Schoten), toegang tot het park en toegang tot een beperkt aantal woningen.

Ter hoogte van de Deurnevoetweg is de doorgang voor gemotoriseerd verkeer onderbroken d.m.v. paaltjes. Door het verplaatsen van de Hoogmolenbrug takt de fietsverbinding rechtstreeks aan op de Papenaardekensstraat en niet meer in de Braamstraat. De focus in de Papenaardekensstraat komt te liggen op de fietser waarbij er in het voorontwerp traject gekozen is voor het concept van een “fietsstraat”.

Fietsstraat =

- fietsers hebben voorrang
- auto's mogen de fietsers niet voorbijsteken
- aanduiding met de nodige pictogrammen en signalisatie
- uitvoering in rood-bruin asfalt
- snelheidsregime van max. 30 km/u

Gezien de straat nu reeds doodlopend is voor voertuigen en dit in het voorstel dat voorligt ook zo behouden blijft, is er enkel sprake van bestemmingsverkeer.

Het voorliggend ontwerp voorziet een rijweg die voldoende breed is zodat twee voertuigen elkaar, met aangepaste snelheid, kunnen kruisen zonder hiervoor gedeeltelijk de onverharde berm te gebruiken. Alle woningen worden uitgerust met nieuwe opritten en in het voorontwerp is ook een parkeerstrook voorzien.

De nutsmaatschappijen zijn reeds betrokken in een voorgaand overleg waarbij zij hebben aangegeven om van deze werken gebruik te maken om hun aanwezige net te saneren en / of vernieuwen. In het ontwerp is dan ook een nieuw tracé voor de nutsleidingen voorzien in de berm aan de zijde van de woningen.

- Toelichting rioleringswerken:

a) Vuilwater afvoer (DWA)

Er wordt een nieuwe riolering voorzien die zal aansluiten op het rioleringsstelsel van de Braamstraat. Door de aanwezigheid van een ondergronds doorvoerleiding van drinkwater (binnen diameter van 120 cm), die te allen tijde in dienst dient te blijven, is er voor geopteerd om het tracé van de nieuwe riolering te voorzien ter hoogte van de huidige gracht.

b) Regenwater afvoer (RWA)

Door de locatie van de nieuwe rioolbuis DWA, die op de plaats van de oude gracht voorzien is, kunnen we geen open gracht voorzien aan de zijde van de woningen. Alle woningen zullen dan ook met hun regenwater aangesloten worden op de gracht aan de zijde van het park. De rioolbeheerder geeft meer duiding bij de wetgeving en reglementering i.v.m. het aanleggen en gebruiken van een gescheiden rioleringsstelsel.

Alle woningen zullen, indien de situatie al niet conform is, hun afvalwater (DWA) en regenwater (RWA) gescheiden moeten aanbieden aan de rooilijn. Er worden twee

huisaansluitputjes voorzien die net op privé terrein geplaatst worden. Hierop dient men dan de privé afvoeren correct aan te sluiten.

- **Toelichting van het voorontwerp:**

a) Rijweg:

De rijweg is 4,2m breed voorzien in rood-bruin asfalt (conform de richtlijnen voor een fietsstraat) en is links en rechts opgesloten door een platte kantstrook van 30 cm breed. De afwatering is voorzien in het zo genoemde “dakprofiel”-principe.

b) Opritten:

Alle opritten worden opnieuw aangelegd in betonstraatstenen.

c) Parkeerstrook:

Tussen de Braamstraat en de ingang van het park is er een parkeerstrook van 2 meter breed voorzien uitgevoerd in grasdallen. Deze parkeerstrook zal in de toekomst gebruikt kunnen worden bij festiviteiten in het park door leveranciers, organisatie en hulpdiensten. De rijweg kan dan volledig vrij blijven waardoor een minimale doorgang van 4 meter voor hulpdiensten te allen tijde beschikbaar is.

d) Bermen:

Aan de kant van de woningen voorzien we het principe van “plasbermen”. Het water van de rijweg kan zo rustig indringen in de ondergrond. Om water overlast bij hevige regenval te vermijden zullen er nog kolken voorzien worden om het overtollige water als nog te kunnen afvoeren naar de gracht aan de overzijde van de straat. Aan de kant van het park blijft de berm naast de parkeerstrook of rijweg behouden zoals nu.

3.2. Vragen:

Peter A: Op de parkeerstrook in grasdallen mag altijd geparkeerd worden of enkel tijdens evenementen?

Saskia V: Hier mag altijd geparkeerd worden. De hoogste nood aan parkeerplaatsen zal zijn tijdens evenementen.

Peter A: De bestaande ringgracht blijft breed genoeg? Er verandert niets aan de hellingsgraad van de gracht?

Saskia V: Dit blijft inderdaad behouden.

Dieter P: Wordt de toegang naar het park aangepast? Dit kwam ter sprake tijdens de bewonersvergadering. Zou in bestaande toestand te smal zijn, waardoor er in de naastgelegen berm gereden wordt.

Saskia V: Dit zal aangepast worden in het ontwerp. De plannen die hier voorliggen werden nog niet aangepast na feedback bewonersvergadering.

Dieter P: Hoeveel bomen sneuvelen er?

Saskia V: 10 bomen zullen verdwijnen, dit ten gevolgen van de aanleg van nutsleidingen en riolering.

Peter A: De gele zone op het plan zijn de nutsleidingen en liggen op een nieuwe locatie?

Saskia V: Momenteel liggen een aantal nutsleidingen in de voortuinstrook, wat een beetje een vreemde situatie is. Bij het saneren en vernieuwen van de leidingen zal er één gemeenschappelijke sleuf voorzien worden weg van de voortuinstraken.

Dieter P: Goede keuze om ook van dit gedeelte Papenaardekenstraat een fietsstraat te maken.

Sandra L: Tijdens de bewonersvergadering werd ook aangehaald dat er daar heel wat ouders inrijden met de auto om hun kinderen af te zetten. Achteraan, ter hoogte van de knip, moeten deze wagens dan keerbewegingen maken. Wordt er hier aan gedacht in het ontwerp?

Saskia V: Dit is inderdaad besproken met de bewoners. Als de paaltjes verplaatst worden, vreest men dat de problematiek alleen maar verplaatst wordt.

Sandra L: Het lijkt mij het beste om de paaltjes te verplaatsen tot net voorbij het fietspad van de nieuwe Hoogmolenbrug.

Yannick S: De meeste mensen die daar momenteel hun kinderen gaan afzetten zijn mensen die nadien snel de Hoogmolenbrug willen nemen. Dit zal bij het verplaatsen van de Hoogmolenbrug wegvallen. Tijdens de bewonersvergadering is iedereen tot de consensus gekomen om de bestaande situatie te behouden en af te wachten, aangezien het hele verhaal rond nieuwe Hoogmolenbrug, fiets- en autostromen zal wijzigen. Dit gaat ruimer dan alleen de Papenaardekenstraat.

Peter A: Ik zie gaan nadeel om de paaltjes te verplaatsen tot voorbij fietspad nieuwe Hoogmolenbrug, de hoofdstroom van de fietsers zal hier links afslaan.

Wouter R: Zoals besproken met de buurtbewoners wachten de we nieuwe Hoogmolenbrug af. Waar we vooral dienen te focussen om de veelheid aan auto's die er niet moeten zijn weg te houden.

Peter A: Ik hoor geen argumenten om het niet te doen.

Piet B: Het gaat hier om nieuwe riolering? Voordien was er geen gescheiden riolering? De bewoners zullen moeten ontkoppelen, zijn ze hiervan op de hoogte? Zijn de bewoners bereid om dit te doen?

Saskia V: De bewoners zijn op de hoogte, de verplichting tot ontkoppelen werd toegelicht door de rioolbeheerder (Water-Link) op de bewonersvergadering. Een afkoppelingsdeskundige gaat langs bij de bewoners en maakt een plan op samen met de bewoners. Dit plan kan als bezig dienen om de afkoppeling te laten uitvoeren. De meeste mensen zitten reeds met hun afwatering naar de straatzijde toe. In de meeste gevallen zal er een aparte afwatering van het dak voorzien moeten worden.

4. FIETSPADENDOSSIER PAALSTRAAT

(algemene toelichting)

4.1. Toelichting:

De startnota "fietspaden Paalstraat – fietsfonds" is door de kwaliteitsadviseur op 17 oktober 2016 conform verklaard. Het studiebureau heeft de nota omgezet tot ontwerpplannen.

Segment 1 - Wegvak kruispunt Paalstraat – Kruispadstraat / Rodeborgstraat / Fluitbergstraat tot aanvang vaste zone 30, kruispunt Paalstraat - Rosveldstraat.

Over dit segment is nog geen uitsluit!

In de startnota is, wegens plaatsgebrek gekozen voor een gemengd profiel met langsparkeren aan de oostzijde en volwaardige voetpaden aan beide zijden. De snelheid van 50 km/u wordt naar 30 km/u gebracht. De zone voor fietsers wordt aangeduid d.m.v. fietssuggestiestroken.

Voordeel:

- Inpassen van volwaardige voetpaden langs beide zijden van de rijweg, maximaliseren van het comfort voor de voetgangers.
- Langsparkerestook: maximaliseren van het parkeren voor de bewoners.
- De overgang tussen de vermenging en gescheiden fietsverkeer kan elegant gebeuren in de zone 30 van het centrum van Schoten.

Er wordt nog verder onderzocht of dit segment kan ingericht worden met volwaardige vrijliggende fietspaden, met een maximaal aantal parkeerplaatsen in de zone Rodeborgstraat – Zandstappenstraat.

Kruispunt Paalstraat – Rodeborgstraat – Kruispadstraat

Het kruispunt wordt ingericht met behoud van de verkeerslichten en een conflictvrije oversteek voor fietsers en voetgangers.

Segment 2 - Wegvak kruispunt Paalstraat - Rosveldstraat tot kruispunt Paalstraat - Narcislaan.

In dit segment worden de aanliggende verhoogde éénrichtingsfietspaden, zoals aangezet in de reeds uitgevoerde schoolomgeving Atheneum (Gasketelplein) doorgetrokken tot aan de aansluiting met de N115 Kopstraat.

Er wordt komaf gemaakt met het voortuinparkeren, om de noodzakelijke parkeergelegenheid aan te bieden wordt aan de westzijde een parkeerstrook ingericht.

De variabele zone 30 voor school Bloemendaal wordt verlengd tot de vaste zone 30 voor school Atheneum. Zo bekomt men een logische aaneensluiting van de zone 30.

Type – dwarsprofiel, te starten vanaf de groene buffer tussen het woonerf Bloemendaal:

- Eénrichtingsfietspad
- Rijweg
- Parkeerstrook
- Eénrichtingsfietspad
- Voetpad
- Groenstructuur
- Hier wordt een voortuin van 5,00 m behouden.

Ter hoogte van School Bloemendaal:

Er wordt een parking ingericht met 22 parkeerplaatsen en 1 mindervalideplaats. Deze parking kan ook door de buurtbewoners gebruikt worden. Er wordt gewerkt met 1 centrale in- en uitrit volledig gescheiden van de toegang voor de leerlingen. Tussen de voetgangerstoegang voor de leerlingen en de parking wordt een groenstructuur als buffer voorzien.

Ter hoogte van de schooluitgang (en Narcislaan) wordt er gewerkt met een middenberm van 2,50 m breedte. Het zebrapad wordt geschrinkt en beveiligd d.m.v. beugels zodanig dat men niet in 1 tijd kan overlopen. De middenberm is voldoende breed om een klasje wachtende kinderen op te stallen. De middenberm remt de snelheid af en accentueert de schoolomgeving. De snelheid van 50 km/u en de variabele zone 30 wordt extra afgedwongen d.m.v. een plateau.

Segment 3 - wegvak kruispunt Paalstraat - Narcislaan tot kruispunt N115.

Hier is een parkeerstrook minder nuttig.

Vanaf N115 tot voorbij de Bloemendaallaan wordt er met een groene middenberm/geleider van 2,40 m gewerkt. Dit vormt de poort naar het centrum van Schoten en benadrukt de overgang tussen 70 km/u, naar 50 km/u. De middenberm is snelheidsremmend en vergemakkelijkt de oversteekbeweging voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de Bloemendaallaan. Er kan in twee tijden overgestoken worden. Hier is overal een voortuin van 5,00 m voorzien. Vanaf Paalstraat 377 staan de woningen verder achteruit en worden de voortuinen hier plaatselijk dieper. Er zijn ook 2 variante bijgevoegd voor de inrichting van de zone die vrijkomt door het achteruitschuiven van de rooilijn.

4.2. Vragen:

Dieter P: Voor dit project werd bij het fietsfond een subsidie aangevraagd. Is deze nog bruikbaar wanneer het gaat over fietssuggestiestroken?

Saskia V: Neen, zij subsidiëren fietspaden, maar hebben wel het plan conform verklaard met de suggestiestroken aangezien er in de huidige vorm te weinig plaats is.

Wouter R: De ruimte op het volledige traject voor aparte fietsenpaden is er niet. Op dat vlak gaan er op een gegeven moment keuzes gemaakt moeten worden. Momenteel is hier nog geen definitieve keuze gemaakt. Parkeerstroken in het eerste segment supprimeren is een optie, maar zal niet positief onthaald worden door de bewoners.

Peter A: Volgens mij is die ruimte er wel, tussen Rosveldstraat en Zandstappenstraat. Aan de zijde richting het centrum moet een fietspad voorzien worden. In deze richting fietsen veel ouders met jonge kinderen naar de verschillende basisscholen. Hier moeten we echt op inzetten. Indien nodig moeten er aan de ander zijde de parkeerplaatsen opgeofferd worden.

Wouter R: Op het volledige traject kunnen we geen fietspaden aanleggen, de ruimte is er simpelweg niet.

Peter A: Aan de noordzijde moet gepleit worden voor een fietspad. Aan de andere kant kan dan desnoods een fietsuggestiestrook komen met behoud van een (gedeelte) van de parkeerplaatsen.

Peter A: Hoe breed is de zone tussen fietspad en parkeerstrook in het tweede segment? Rekening houden met openzwaaiende deuren.

Saskia S: Het fietspad is volgens de norm 1,75m, buffer van 50 cm, schuwzone van 30 cm en 20 cm boordsteen.

Yannick S: Als we een volledig openzwaaiende deur willen vermijden dan dienen we een schuwzone van 1 meter te voorzien.

Dieter P: Ter hoogte van de inrit van Colruyt zijn er drie parkeerplaatsen ingetekend. Kunnen deze gewisseld worden met de bushalte? Dit voor de zichtbaarheid bij het verlaten van de inrit.

Saskia V: De bushalte zal te groot zijn om te verplaatsen naar de drie parkeerplaatsen. Deze drie parkeerplaatsen kunnen eventueel verwijderd of ingekort worden.

Wouter R: Het gaat hier nog om concepten, maar nog niet om definitieve plannen.

Sandra L: Hier kan eventueel parkeerzone voor enkel personenwagens aangeduid worden.

Peter A: Ter hoogte van Lidl ligt het fietspad vlak naast de rijbaan?

Saskia V: Hier is een schuwzone van +/- 1 meter voorzien en een verhoogd fietspad.

Peter A: Kan het fietspad op deze locatie eventueel mee opgenomen worden in de groenruimte?

Dieter P: Aan de overzijde van Lidl is een groenbuffer. Als deze verwijderd of verminderd zal dit ongerustheid geven bij de bewoners. Zeker mee te nemen in dit dossier

Saskia V: Het fietspad en de gracht zullen op deze locatie wat opschuiven.

Christof V: Timing?

Wouter R: Het is voornamelijk van belang om de tijd nuttig te besteden in dit dossier. De gedeeltes waar we met verder kunnen, proberen verder uit te werken. Hopelijk is er aangaande fragment 1 snel meer duidelijkheid, want wordt bij voorkeur best ook eerst uitgevoerd. Om het dossier volledig uit te werken zal nog veel tijd vragen.

Peter A: Dan is het nu tijd om knopen door te hakken. Dit is een project dat je heel breed moet trekken, ruimer dan alleen de bewoners.

Wouter R: Het participatietraject moet ook nog opgestart en doorlopen worden. En zal heel wat inspanning vragen. De inspraak zal gefaseerd moeten gebeuren en kan ten vroegste binnen 2 jaar starten.

Christof V: Is het mogelijk om de communicatie volgend jaar op te starten?

Wouter R: Dit moet gewoon volgend jaar opgestart worden. We willen dit echt niet onnodig laten aanslepen. Je mag ook niet vergeten dat er in het dossier ook reeds wat knopen zijn doorgehakt. Maar de mogelijke onteigeningen zullen extra tijd vragen.

Peter A: Daar dan kan parallel met gestart worden?

Wouter R: Dat zou mogelijk zijn, maar hiervoor moet er wel een ontwerp zijn.

Peter A: Ter hoogte van de Zandstappenstraat staat er een busje tot op het kruispunt geparkeerd. Kan de politie hier actie ondernemen?

5. ADVIES POLITIE OCTOPUSPAAL VENSTRAAT

5.1. Toelichting:

Naar aanleiding van de raadscommissie mobiliteit & openbare werken d.d. 16 juni 2020 wordt advies gevraagd aan de politie inzake de locatie van de octopuspaal in de Venstraat.

Er werden ons twee vragen gesteld:

- **Voorrangsregeling**

We menen dat we deze doorsteek kunnen beschouwen als pad. Door de versmalde doorgang laat het alleen voetgangers en voertuigen die geen bredere dan de voor voetgangers vereiste ruimte nodig hebben toe. De fietsers die vanuit de doorsteek de Venstraat oprijden geen voorrang.

- **Locatie**

We zijn hier ter plaatsen geweest. Volgens ons zijn er geen argumenten om de octopuspaal te verplaatsen / verwijderen. Wij geven gunstig advies om de huidige locatie van de paal te behouden.

5.2. Vragen:

Piet B: Ik blijft erbij, dat de paal fout staat. Wanneer men uit de doorsteek komt en rechtsaf draait bots je tegen de paal. Er zullen ongelukken gebeuren. Die paal kan / moet op een andere locatie geplaatst worden. Ik rij hier zelf dagelijks meerdere malen voorbij.

Christof V: Hierover zijn door verschillende mensen voldoende argumenten aangebracht.

Piet B: Waarom werd deze paal niet voor de echte ingang van de school geplaatst?

Erika B: Dit werd reeds toegelicht tijdens de raadscommissie d.d. 16 juni 2020. Deze octopuspaal werd niet geplaatst t.h.v. Venstraat 39-41 wegens de aanwezigheid van twee garages die schuin in en uit te rijden zijn. De octopuspaal werd +/- 15 meter verder geplaatst t.h.v. de doorsteek richting parking 't Ven. Hier staat de octopuspaal in de directe nabijheid van beide schoolingangen (via doorstreek en via Venstraat). De octopuspaal werd niet vlak voor de doorsteek geplaatst, maar uitgelijnd met de groenzone, op voldoende afstand van het zebrapad (zichtbaarheid overstekende kinderen). Deze locatie geeft geen hinder voor voetgangers of fietsers, in tegendeel het werk net remmend.

Piet B: Die zijingang is geen volwaardige schooltoegang.

Walter B: Ik ben jaren mijn kleinzoon gaan afzetten aan de zijingang. De palen zijn bedoeld om aan te geven dat er activiteiten met (kleine) kinderen plaatsvinden. Dit is ook een welgekomen aandachtspunt voor mensen die de buurt niet kennen, denk hierbij aan de Kruiningenstraat.

Wouter R: De octopuspalen geven een schoolomgeving, geen schoolpoort, aan. En maken de automobilisten attent op deze schoolomgeving. Het nuttigste is dat deze paal goed zichtbaar is. In dit geval kunnen we spreken van een optimale zichtbaarheid vanuit verschillende rijrichtingen. De paal dient niet als snelheidsremmer maar vooral om de aandacht te verhogen.

Piet B: Deze zaken voldoen niet voor mij. Ik ga het hier niet bij laten.

6. FIETSBRUGGEN SAS 6 EN SAS 8

(toelichting stand van zaken)

6.1. Toelichting:

Verwijzend naar de toelichting in vorige raadscommissie van juni is de procedure tot aanstellen van een ontwerper gunstig verlopen. Ney + Partners is gegund om het ontwerp uit te werken en ons als bestuur bij te staan in de aanbestedingsprocedure en de realisatie van de constructies.

Volgende krijtlijnen zijn overgemaakt aan de ontwerper tot het bekomen van een voorontwerp:

- Toegankelijk voor voetgangers en fietsers (fiets aan de hand)
- Esthetische eenvoud
- Budget vriendelijk
- 240.000 euro (incl. BTW)
- Snelle administratieve doorlooptijd
- Respecteren van de minimum doorvaarthoogte (5,3 meter)
- Geen obstakels in nabijheid van de vaargeul

- Locatie aan stroom afwaartse zijde (veiligheid en niveau)
- Beperkte onderhoudskost

Op basis hiervan hebben wij op 20 augustus 2020 een eerste voorontwerp mogen ontvangen. Na kort intern overleg zijn er enkele wijzigingen aangebracht die hebben geleid tot het voorontwerp dat nu voorligt.

Ontwerp toelichting:

- Een trap van 210 cm breed in hoge sterkte vezelbeton
- Een leuning in geborsteld RVS van 90 cm comfort hoogte voor de trapdelen en 120 cm bovenaan de brug als veiligheidshoogte
- 18 rechte traptreden antislip
- fietsgoot links en rechts
- De brug van sas 6 en sas 8 zijn identiek om zo de productiekost te kunnen beperken
- Voor sas 8 zijn er nog 2 kleinere bijkomende trappen van 9 treden voorzien om de eerste 1,3m hoogte te overbruggen

Het voorontwerp zal voorgelegd worden aan het college van burgemeester en schepenen om goedkeuring te verkrijgen tot uitwerken van het ontwerp, het aanbestedingsdossier en indiening omgevingsvergunning. Bij een gunstig verloop van deze vergunningsprocedure zal deze doorlopen zijn tegen januari 2021. Het aanbestedingsdocument zal opgemaakt worden en vermoedelijk voorgelegd worden ter goedkeuring op de gemeenteraad van november.

6.2. Vragen:

Peter A: Heel mooi, ik was er wat bang voor. Het is prachtig en elegant. Hoeveel ruimte is er nog tussen de brug en de sluis?

Yannick S: De sluisdeuren zitten niet onder de brug, maar 50 cm van de sluisdeuren.

Peter A: Bij sas 8 lijken de korte trappen iets steiler?

Yannick S: De hellingsgraad van de trappen zou hetzelfde moeten zijn. We kijken hiervoor de technische tekeningen na.

Peter A: Blijft de verlichting 's nachts branden?

Yannick S: Het is de bedoeling van NV De Vlaamse Waterweg de sluisen 's nachts te gaan uitlichten. Het zou gaan om masten van 12 meter met conische Ledverlichting.

Peter A: De Vaart is eveneens een vleermuispad. Het aanblijven van de verlichting 's nachts zou volgens mij storend zijn voor de vleermuizen. Dit zou zeker meegenomen moeten worden bij de verdere besprekingen.

Yannick S: De verlichting dient nog doorgesproken te worden met De Vlaamse Waterweg.

Piet B: De kortere trappen lijken ook mij steiler te zijn? Ik pleit ervoor om de hellingshoek van deze trappen zo klein mogelijk te houden. Een fiets naar boven duwen is voor sommigen (kinderen en ouderen) een zware fysieke inspanning. Is er een bovenaanzicht beschikbaar?

Yannick S: Een bovenaanzicht is beschikbaar en zal nu getoond worden. Hier toont op de plannen minder steil. Dit zal nagevraagd worden bij de ontwerper.

Dieter P: In wat voor materiaal worden de fiets sleuven voorzien? Is dat ook met anti-slib?

Sandra L: Het is toch wel belangrijk dat hier voor materiaal gekozen wordt dat niet glad is bij slecht / koud weer.

Yannick S: Dergelijke details dienen nog gefinetuned te worden met de ontwerper. Maar wij nemen dit aandachtspunt zeker mee.

Peter A: Timing?

Yannick S: De volledige stedenbouwkundige vergunningsperiode doorlopen zal ongeveer 4 maanden duren, zonder bezwaren. Het is de bedoeling om de komende weken met het studiebureau af te spreken. Op het college van burgemeester en schepenen zal het ontwerp definitief goedgekeurd worden om dan vervolgens opdracht te geven het aanbestedingsdocument op te maken. Het is de bedoeling om ten laatste begin januari de omgevingsvergunningprocedure doorlopen te hebben. Nadien zal er iemand aangesteld worden om de bruggen te maken, na aanstelling rekenen we nog eens zeker 3 maanden om

de brug te realiseren. In het beste geval is de brug volgende zomer (2021) gerealiseerd. De constructie kan prefab gemaakt worden in de winterperiode. Dit gebeurt in een omsloten omgeving, waar het weer geen invloed op heeft.

Wouter R: Tijdens de volgende raadscommissie, 3 december 2020, gaan we meer kunnen zeggen over de timing.

VARIA:

- MOBIT – fietsen

Dieter P: Kunnen we het volgende keer hebben over de MOBIT-fietsen? Is niet dringend, maar bijvoorbeeld een toelichting van de stand van zaken sinds invoering.

Sandra L: Dit wordt blijkbaar besproken in de raadscommissie klimaat. Onze collega's zullen ons daarvan op de hoogte brengen. Klimaat RC, zal daar besproken worden.

Christof V: Dit hoeft dan inderdaad niet twee keer in een aparte raadscommissie besproken te worden.

- Bevraging e-deelfietsensysteem (Vervoerregio Antwerpen)

Wouter R: De vervoerregio Antwerpen heeft de verschillende steden en gemeenten gecontacteerd met een bevraging m.b.t. een globaal te voorzien e-deelfietsensysteem. De gemeente Schoten heeft aangegeven hiervoor interesse te hebben.

Dieter P: Zullen er dan geen MOBIT-fietsen meer zijn?

Wouter R: MOBIT zal deelnemen aan de aanbesteding.

Peter A: Na de vorige raadscommissie had ik begrepen dat wij de zaken met betrekking tot de Vervoerregio uitgebreider zouden bespreken / voorbereiden. Maar dit staat niet op de agenda.

Erika B: Zoals opgenomen in het vorige verslag d.d. 16 juni 2020 was het de bedoeling dat vragen/opmerkingen m.b.t ontwerptekst Routeplan 2030 werden doorgemailed. Zodat wij dit konden meenemen naar de overlegmomenten met de Vervoerregio. Wij hebben echter van niemand iets mogen ontvangen.

- Weg- en rioleringswerken Villerslei (Sluizenstraat – Geuzenveldenstraat)

Peter A: Ik heb vernomen dat het Kruispunt Sluizenstraat – Geuzenveldenstraat uit het dossier gehaald?

Saskia V: Dit kruispunt zit mee vervat in het dossier weg- en rioleringswerken Villerslei. Maar de Sluizenstraat zal apart en ook eerder uitgevoerd worden. De rijbaan zal in asfalt aangelegd worden, is nu beton. Het bubbelrichtingsfietspad zal naar een wettelijke breedte aangelegd worden. We zullen dit de volgende raadscommissie bespreken.

Datum volgende vergadering

- 3 december 2020