

---

## VERSLAG VERGADERING M&T - openbare vergadering

datum	Woensdag 19 september 2019 om 20.00 uur
plaats	Raadszaal OCMW, Verbertstraat 27 – 2900 Schoten
duur	20.00 tot 22.30 uur
verslag	Erika Baluwé

---

## AANWEZIGHEDEN

effectieve leden	Christof Victor (voorzitter – N-VA), Wouter Rombouts (schepen – N-VA), Peter Arnauw (Groen), Paul De Swaef (N-VA), Pieter Gielis (N-VA), Sandra Laurysen (N-VA), Tom Van Grieken (Vlaams Belang), Tommy Van Look (Vlaams Belang), Kurt Vermeiren (SPA), Dieter Peeters (CD&V), Paul Valkeniers (Open Vld), Nadine Van Mol (N-VA)
plaatsvervangers	Niels Broeckx (Vlaams Belang)
gemeente	Saskia Vercauteren, Erika Baluwé
derden	Veerle Van den Eede (Lokale politie)
publiek	/
verontschuldigd	Piet Bouciqué (Vlaams Belang)

---

## AGENDA

1. Overlopen aanwezigen
2. Goedkeuring vorige verslag d.d. 24 juni 2019
3. Hervierkiezing voorzitter raadscommissie
4. Concrete afspraken en doel van de raadscommissie
5. Nieuwe Hoogmolenbrug: Toelichting
6. Kruispadstraat – vernieuwen voetpaden: toelichting
7. Renovatie afgeschafte Eethuisbeek - fase2: adviesvraag

---

De secretaris opent de vergadering om 20.00 uur.

### 1. OVERLOPEN AANWEZIGEN

- Vlaams Belang: Piet Bouciqué is afwezig als effectief lid en wordt vervangen door Niels Broeckx.

### 2. GOEDKEURING VORIGE VERSLAG D.D. 24 juni 2019

- Het verslag wordt goedgekeurd.

### **3. HERVERKIEZIEN VOORZITTER RAADSCOMMISSIE**

#### 3.1. Toelichting:

Peter Arnauw (GROEN) en Christof Victor (N-VA) stellen zich kandidaat als voorzitter voor de raadscommissie. De aanwezigen krijgen een stembriefje. Stemmentellers (Saskia Vercauteren en Erika Baluwé) tellen de ingediende stemmen:

- Peter Arnauw = 3 stemmen
- Christof Victor = 10 stemmen

Christof Victor wordt verkozen tot voorzitter.

### **4. CONCRETE AFSPRAKEN EN DOEL VAN DE RAADSCOMMISSIE**

#### 4.1. Toelichting:

Het doel van de raadcommissie is om de “grote dossiers” in de voorontwerpfase te adviseren en in de ontwerpfase toe te lichten.

Dat zal gebeuren op een gestructureerde manier, met een visuele voorstelling, vermelding van het financieel plaatje en mogelijke subsidies daaraan verbonden.

### **5. NIEUWE HOOGMOLENBRUG: TOELICHTING**

#### 5.1. Toelichting:

De Vlaamse Waterweg investeert momenteel in de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal, naar een vrije doorvaart hoogte van 9,10 m, en in het plaatselijk verbreden van het Albertkanaal.

Met de reden om 4-laags containerschepen toe te laten en zodat kruisend scheepsverkeer mogelijk is. Brug 54, Hoogmolenbrug is één van de te vervangen bruggen.

De nieuwe brug zal op een 250 m ten westen van de bestaande brug komen te liggen. Dit in de zone van de reservatiestrook voor de A102 en het tracé van de 2<sup>e</sup> spoorontsluiting naar het havengebied. Uitgaande van het concept waarbij de A102 en de spoorontsluiting onder het maaiveld aangelegd worden, dus onder het kanaal doorgaan en er bovengronds ruimte vrij is om de nieuwe brug te plaatsen.

De nieuwe brug heeft in het verkeersnet een lokale verbindende functie en zal de relatie opvangen tussen de N120 (Bisschoppenhoflaan – Merksemsebaan) naar Metropoolstraat.

De nieuwe brug vormt een knooppunt van enkele belangrijke fietsroutes: fiets-o-strade langsheen het Albertkanaal en districtenroute.

De nieuwe brug wordt eveneens ingezet als ecologische corridor tussen de twee groenzones aan de beide kanten van het Albertkanaal.

#### **Nieuwe brug**

- Overspanning van 128 m.
- Rijweg op de brug bestaat uit 2x1 rijstroken (onveranderd t.o.v. bestaande situatie)
- Aan de oostzijde wordt een dubbelrichtingsfietspad van 4 m breed voorzien
- Aan de westzijde wordt een eco-strook van 3 m breed voorzien
- Er zijn geen voetgangersvoorzieningen aanwezig, voetgangers dienen gebruik te maken van de fietsvoorzieningen.

### **Noordelijke aansluiting**, grondgebied Schoten

- De nieuwe brug sluit aan op de Metropoolstraat door een linksdraaiende bocht met een beperkte straal
- Er wordt een nieuw T-vormig kruispunt ontworpen, lichten geregeld, en met aparte opstelstroken in de verschillende rijrichtingen
- Het fietspad brengt de fietsers recht door richting Papenaardekenstraat of maakt een linkse beweging om ondergronds aan te sluiten op de Metropoolstraat / jaagpad
- Na realisatie van de nieuwe Hoogmolenbrug en afbraak van de bestaande brug zullen de Braamstraat en Korte Braamstraat als één weg aansluiten op de Metropoolstraat
- De nieuwe brug zorgt voor de reorganisatie van de verkeersstromen:
  - (nieuwe) Braamstraat UIT
  - Wijnegembaan IN.

### **Zuidelijke aansluiting**, grondgebied Wijnegem / Antwerpen

- Bijkomende aansluiting voorzien i.f.v. bereikbaarheid van de bedrijven Van Pelt en Colas
- Aparte afslagstrook richting Metropoolstraat, zodat afslaand (vracht)verkeer niet voor hinder zorgt
- Deurnesteenweg zal verlegd worden en aansluiten op het nieuw vierarmige kruispunt aan de voet van de nieuwe brug
- Kruispunt nieuwe Hoogmolenbrug met Bisschoppenhoflaan / Merksemsebaan wordt voorzien met een conflictvrije verkeerslichten afstelling
- De middenberm wordt gesloten t.h.v. het bestaande kruispunt Hoogmolenburg / Merksemsebaan. In de zijstraten is enkel een rechts in beweging en rechts uit beweging mogelijk.

### **(Korte) Braamstraat**, grondgebied Schoten

Aandachtspunten bij ontwerp:

- Bestaande woningen Korte Braamstraat (parkeren, groen)
- Optimaal aansluiten op wegenis (Papenaardekensstraat, Metropoolstraat)
- Ruimte voor fietsers (veiligheid, zichtbaarheid, gebruiksvriendelijkheid)
- Link met Albertkanaal (jaagpad, toekomstige halte Waterbus)
- Basisprincipe verspreiden van het verkeer, Braamstraat = UIT. (enkel toegang bus, bewoners, bedrijven)
- Ontwikkeling van evenementenparking.

Braamstraat wordt aan de zijde van de Korte Braamstraat gesitueerd. Voor de bestaande bebouwing langs de Korte Braamstraat wordt een soort van “shared space” (= gemeenschappelijke ruimte waar autoverkeer mag komen doch zich moet aanpassen aan fietsers en voetgangers) voorzien, waardoor bewoners nog altijd met hun auto tot bij hun deur of garage kunnen geraken. Met dit ontwerp wordt er één grote ruimte tussen de Braamstraat en het bedrijf aan de linker zijde voorzien, wat in de toekomst zal ontwikkeld worden als evenementenparking.

### **Parkeren in de Braamstraat**

In de Braamstraat voor de bussluis (ANPR-camera) worden 8 plaatsen voorzien voor langsparkeren. Tevens worden, ter hoogte van de aanloophelling (die zal verdwijnen) 10 parkeerplaatsen voorzien, op het terrein wordt een halfverharding aangebracht. In de Braamstraat voorbij de bussluis (ANPR-camera) worden 11 parkeerplaatsen voorzien die bereikbaar zijn via de Papenaardekensstraat. Bijkomend worden aan de zijde van de bebouwing 11 langsparkeerplaatsen en aan de overzijde van de weg 5 langsparkeerplaatsen voorzien. Dit alles maakt een totaal van 45 parkeerplaatsen langst en nabij de Braamstraat.

Langs de Metropoolstraat wordt de berm aan de landzijde van de weg voorzien van een halfverharding, zodat hier ruimte voor het langsparkeren van 10 vrachtwagens wordt gecreëerd.

### **(Nieuwe) Deurnesteenweg**

- Aan de westzijde van de nieuwe Deurnesteenweg wordt een dubbelrichtingsfietspad voorzien
- Ter hoogte van de oude Deurnesteenweg is een oversteekplaats voorzien, vanaf hier loopt er eveneens aan de oostzijde een dubbelrichtingsfietspad
- Gemengd verkeer in de oude Deurnesteenweg
- Richting het kruispunt met Bisschoppenhoflaan worden aan de lichten drie opstelstroken voorzien  
Richting Deurne wordt er ter hoogte van de oude Deurnesteenweg een rechtse afslagstrook voorzien.

### 5.2. Vragen:

Dieter P: De parking voor vrachtwagens kunnen beter behouden blijven langs de Metropoolstraat en niet op de evenementenparking.

Erika B: De vrachtwagenparking langs de Metropoolstraat is een tijdelijke oplossing. Als blijkt dat dit goed werkt kan dit bestendig worden.

De evenementenparking zal door de gemeente aangelegd moeten worden.

Peter A: Door de aanleg van de evenementenparking zal het parkeren onder de bomen in de Kasteeldreef verboden worden?

Wouter R: De parking zal niet groot genoeg zijn om al die voertuigen op te vangen. We zien ook een toename van fietsers en voetgangers naar het park. Het zal een en – en verhaal moeten zijn.

Tom VG: Er is geen voetpad op de brug, er is enkel een strook voor voetgangers en fietsers samen, de geeft verschillende snelheden op 1 strook. Moet er geen strook voor voetganger afgetekend worden.

Erika B: Het aantal voetgangers zal eerder beperkt zijn. Het gaat over een strook van 4,00 m, hier is ruimte voor de verschillende stromen. Het eventueel aanbrengen van een middenlijn valt te overwegen indien dit nodig zou zijn.

Dieter P: Wat is de stand van zaken van het verwerven van het bijkomende terrein, naast de evenementenparking om te parkeren?

Wouter R: Voorlopig niet aan de orde. De vraagprijs ligt veel te hoog.

Erika B: Eind 2022 zou de brug klaar moeten zijn.

## **6. KRUISPADSTRAAT - VERNIEUWEN VOETPADEN: TOELICHTING**

### 6.1. Toelichting:

De voetpaden en de toplaag in asfalt in de Kruispadstraat (gedeelte tussen Venstraat en Theo Van Cauwenberghslei) is aan vernieuwing toe.

Er is bekeken of er meer groen kan geïntegreerd worden tijdens dit onderhoudsproject.

Tussen de Theo Van Cauwenberghslei en de inrit van parking 't Ven blijft de huidige toestand behouden. *Druk aan- en afrijdend verkeer naar parking 't Ven, veel voetgangers, nood aan brede voetpaden en aan – en afrijden van brandweervoertuigen.*

Voor het deel tussen de inrit van parking 't Ven en de Venstraat is er een mogelijkheid om de brede voetpaden te versmallen en de vrijgekomen zone te voorzien van functioneel groen en parkeerstroken.

Er is gekozen om de voetpaden te versmallen naar 1,50 m aan beide zijden van de weg. De goten blijven behouden, de weg wordt aan beide zijden met 1,00 m verbreed en zo worden er aan beide zijden een parkeerstrook gecreëerd. De parkeerstroken kunnen afgebakend worden door plantvakken.

Voordelen:

- Extra parkeerplaatsen (ca. 3 stuk)
- Boomvakken mogelijk (2,00 m x 3,00 m), geschikt voor korte omloopstraatboom
- Kwalitatief straatbeeld
- Minder verharding
- Kolken kunnen behouden blijven.

Raming: 120.804,90 euro, excl. btw; 146.173,93 euro, incl. btw

## 6.2. Vragen:

Peter A: Ik vind dit een gemiste kans om van dit dossier een aangename ervaring te maken. Hoeveel parkeerplaatsen komen er bij?

Saskia V: 3 parkeerplaatsen.

Peter A: Waarom worden de voetpaden niet zo breed als mogelijk gehouden op de plaatsen waar er geen parkeerstrook is? Het gaat hier om een centrumstraat, waar kinderen moeten kunnen buiten spelen.

Saskia V: Bij de opmaak van dit dossier moest er rekening gehouden worden met de aanrijroutes van de brandweer die daar gevestigd is. Het ontwerp dat hier op tafel ligt is tot stand gekomen met reeds de nodige overtuigingskracht gebruikt bij de brandweer.

Dieter P: Is het noodzakelijk om het tweerichtingsverkeer te behouden?

Wouter R: De brandweer dient de beide rijrichtingen te gebruiken als aanrijroutes.

Dieter P: Dit is gemakkelijk op te lossen met het plaatsen van een onderbord 'uitgezonderd hulpdiensten'.

Pieter G: Het invoeren van enkelrichtingsverkeer lijkt niet noodzakelijk, hier is niet zo veel verkeer. Het probleem ligt eerder bij verschillende wagens die vanuit de Theofiel van Cauwenberghslei ter hoogte van inrit parking 't Ven toch rechtdoor rijden, terwijl dit niet is toegestaan.

Tom VG: Dit ontwerp ziet er goed uit wat mij betreft. Er wordt ingezet op groen en komen uiteindelijk enkele parkeerplaatsen bij. De mensen die zich niet houden aan het gedeeltelijk enkelrichtingsverkeer lijkt inderdaad een groter probleem.

Pieter G: De riolering is in orde?

Saskia V: Die is in orde, er werd geen cameraonderzoek gevoerd.

## 7. RENOVATIE AFGESCHAFTE EETHUISBEEK: FASE 2

### 7.1. Toelichting:

Renovatie afgeschafte Eethuisbeek fase 1 werd ondertussen uitgevoerd.

Renovatie afgeschafte Eethuisbeek fase 2 zit in ontwerpfase.

Tijdens de startvergadering op 13 november 2017 zijn de randvoorwaarden vastgelegd.

Er wordt een nieuwe hemelwaterverbinding voorzien binnen het openbaar domein via S. Meeuslei en A. Ullenslei die op de RWA-leiding van de Deuzeldlaan wordt aangesloten.

In de A. Ullenslei zijn de bestaande buizen in slechte toestand en wordt eveneens de vernieuwing van de bestaande riolering voorzien. Er komt een ondergrondse berging van hemelwater met behoud van bermen en bomen.

In de S. Meeuslei wordt de aanleg van infiltratieleidingen voorzien met bovengrondse berging op de parkeerstroken.

De heraanleg van de verhardingen binnen het openbaar domein wordt afgestemd op het rioleringsontwerp!

In het college van 24 juli 2018 is n.a.v. een inspraakvergadering van 4 juli 2018 een beslissing genomen over de circulatie in de woonzone omsloten door de Eethuisstraat – Eduard Steursstraat en de Deuzeldlaan.

Er is beslist om de S. Meeuslei ter hoogte van het kruispunt A. Ullenslei – Marialei te onderbreken voor gemotoriseerd verkeer. Ter hoogte van de school in de Marialei komt

bij voorkeur een schoolstraat (ligt buiten het projectgebied, maar is wel bepalend voor het ontwerp).

Het voorontwerp houdt dus rekening met:

- Bovengrondse buffering van 100 m<sup>3</sup>/ha (en een waterhoogte van max. 10 cm) en ondergrondse buffering van 150 m<sup>3</sup>/ha (dit zijn randvoorwaarden bepaald in het hemelwaterplan)
- Gekozen circulatie
- Behoud van de bomen in de A. Ullenslei.

#### Bespreking voorontwerp:

Om het bovengrondse buffervolume te kunnen halen, wordt er gewerkt met een centrale parkeerstrook in de S. Meeuslei. Op deze strook worden ook bomen voorzien.

De parkeerstrook en bomen vormen een centrale as in de S. Meeuslei. Deze zal structuurbepalend zijn. Voor het aanplanten van de bomen worden ondergrondse constructies voorzien die bevoeid gaan worden door de RWA – infiltratieleiding onder de parkeerstrook. De bomen moeten hierdoor geschrinkt geplaatst worden (bomen kunnen niet op de leidingen gezet worden).

Het voordeel van de centrale parkeerstrook is dat de gecreëerde parkeerplaatsen effectief gebruikt kunnen worden. In de S. Meeuslei zijn zeer veel garages en voortuinparkings waardoor er maar zeer weinig effectief bruikbare openbare plaatsen zijn op het openbaar domein bij de huidige klassieke langsparkerstroken.

Momenteel zijn er 62 plaatsen voorzien op de centrale middenberm.

Nadeel van een centrale middenberm is dat men als bewoner, zijn aanrijgedrag moet aanpassen (gewenning).

Momenteel zijn er geen snelheidsremmers voorzien. Door de centrale parkeerstrook, de smalle rijstroken van 3,00 m, de onderbreking van de Noord-Zuid verbinding en behoud van de zone 30 zal de snelheid sowieso dalen. Indien gewenst, kunnen er verhoogde inrichtingen voorzien worden.

Voor het stukje Stanislas Meeuslei tussen Deuzeldlaan en Marialei – A. Ullenslei zijn er gestoken parkeerplaatsen voorzien aan de kant van de kerk en een langsparkerstrook aan de zijde van de bebouwing.

Er is een keerweer voorzien. De keerweer is voorzien om ouders de mogelijkheid te geven om vlot te keren als ze kinderen met de auto brengen naar de school in de Marialei.

De vraag is of we dit effectief moeten faciliteren? Deze zone zou eventueel ook als groene oase voor de bewoners in de verstedelijkte omgeving kunnen ingericht worden.

Op het braakliggend stukje grond, eigendom van de gemeente tussen S. Meeuslei 85 en 79 is momenteel, vrij clean een wadi getekend. Dit stuk dient creatief ingericht te worden met uiteraard een mogelijkheid tot bovengrondse waterbuffering, groen en rustmogelijkheden.

Voor de A. Ullenslei blijft de huidige inrichting behouden.

## Communicatie:

Dit voorontwerp wordt voorgelegd aan de betrokken bewoners.

## 7.2. Vragen:

Kurt V: Als ik me niet vergis werd er in het dossier van Deuzeldlaan destijds een ondergronds infiltratiebekken voorzien onder de rijbaan. Kan dit hier ook toegepast worden?

Saskia V: In de Deuzeldlaan zijn er uiteindelijk geen infiltratiebekkens voorzien, de grondwaterstand is daar te hoog. In dit dossier wordt er op twee manieren water opgevangen d.m.v. ondergrondse en bovengrondse berging. Dit laatste is enkel en alleen op hevige piekmomenten, met +/- 10 cm op de centrale parkeerplaatsen.

Kurt V: Een opgemaakte nota vermeldt een inspraakvergadering met bewoners. Van al deze straten was de inspraakvergadering vertegenwoordigd door 9 bewoners? Deze enkele mensen hebben dan een beslissing genomen i.v.m. de circulatie in de globale wijk? De boodschap i.v.m. bovengrondse waterbuffering dient goed gekaderd te worden aan de bewoners.

Saskia V: Tijdens de eerste vergadering werden er specifiek een aantal mensen uitgenodigd. Veel van deze mensen zijn niet komen opdagen. Tijdens deze vergadering ging het uitsluitend over de circulatie in de wijk. Het bestuur heeft op basis van verschillende scenario's en deze input uit de wijk een beslissing genomen.

Sandra L: Het is inderdaad van belang dat bij de communicatie naar de bewoners de juiste woorden gekozen worden.

Christof V: De staat van de kelders is een opdracht voor de bewoners. Dit moet duidelijk worden meegegeven aan de bewoners. Communicatie is in deze zeer belangrijk.

Tom VG: Het wijzigen van de waterloop? Hoe gaat dit gebeuren?

Saskia V: De bestaande waterloop zal ondergebracht worden in een buis onder de weg en loopt via de Stanislas Meeuslei en André Ullenslei naar de Deuzeldlaan. Waar de buizen zullen aangekoppeld worden op een reeds bestaande collector.

Tom VG: Hoe groot is die buis?

Saskia V: 600 mm diameter

Kurt V: Is er gedacht aan een volledige onderboring van de bestaande waterloop?

Saskia V: Dit is niet mogelijk. De waterloop is te verschillend op bepaalde locaties, te nauw, volledig overbouwt en op sommige plaatsen is het zelfs niet duidelijk waar de waterloop zich juist bevindt.

Peter A: Wat met parkeren?

Wouter R: In het ontwerp werd gewerkt met het basisconcept van centraal parkeren op de rijbaan. Er komen dus alleen maar parkeerplaatsen bij. In de bestaande toestand kan er aan beide zijde geparkeerd worden, maar door de veelheid aan garages en voortuinparkings zijn er zeer weinig openbare parkeerplaatsen.

Dieter P: De bomen staan geschrinkt omdat er ondergronds riolering aanwezig is? De nutsleidingen liggen onder het voetpad?

Saskia V: De riolering zal centraal onder de wegenis komen te liggen. De resterende nutsleidingen liggen inderdaad onder het voetpad.

Kurt V: Hoe breed is de parkeerstrook?

Saskia V: 4 m.

Kurt V: Dit is redelijk smal, is dit wel bruikbaar? Wat met uitstapbewegingen?

Tom VG: Is de optie om de straat enkelrichting te maken overwogen?

Saskia V: Er zijn verschillende scenario's opgemaakt, ook waaronder het invoeren van enkelrichting, maar dit is niet weerhouden. Met de middenberm kan niet veel verschoven worden, mensen dienen in en uit te rijden aan hun garages en opritten.

Kurt V: De middenberm is nu onrealistisch.

Peter A: Het invoeren van geschrinkt parkeren zal al een oplossing bieden.

Sandra L: Hoe ziet de inrichting er aan de kerk uit? Een pleinfunctie zou hier mooi zijn. In de wijk Deuzeld ontbreekt dergelijk pleintje.

Tom VG: Ik zou geen knip invoeren, maar verkeersremmende maatregelen toepassen. Het doorvoeren van dergelijke knip zal onnodige verkeerscirculatieproblemen creëren.

Sandra L: De lichtenafstelling van kruispunt Kruiningenstraat / Borgeindstraat. Dit moet nagekeken worden. Hier is filevorming wanneer iemand een afslagbeweging wilt maken, het andere verkeer wordt opgehouden.

Wouter R: Het verslag van de bewonersvergadering en ontwerpopties zullen meegestuurd worden met het verslag.

Tom VG: Vergeet de knip, dit is te drastisch. Voorstel zonder knip maar met het invoeren van enkelrichting in twee gedeeltes van de Stanislas Meeuslei, vanaf Marialei richting Eethuisstraat.

Christof V: Wat doen we met de middenberm? Doen we hier een ander voorstel?

Kurt V: Wat gebeurt er verder? Gaan we met dit concept naar de bewoners? Hoewel we weten dat dit niet werkt? De welwillendheid van de bewoners gaat verloren zijn o.b.v. parkeren. Als we geen oplossing hebben dan zal het dossier het niet halen. Met dit dossier kunnen we niet naar de bewoners.

Wouter R: Dit ontwerp is eerder te zien als een concept.

TOM VG: Waarom wordt er geen grotere buis voorzien zodat de bovengrondse buffering niet hoeft te gebeuren.

Saskia V: Het is niet mogelijk om alles ondergronds op te vangen.

Tom VG: Wanneer is de inspraakvergadering voor bewoners?

Saskia V: We schatten rond oktober – november 2019.

## **8. VARIA:**

Niels B: Een vraag van Piet Bouciqué i.v.m. de recent geplaatste octopuspalen. Werden de buurtbewoners bevroegd / geïnformeerd? Hoeveel worden er nog geplaatst?

Wouter R: Dit werd niet met de bewoners besproken. Samen met jeugddienst, technische dienst werd er per school gezocht naar de beste locatie voor het uitzetten van de paal.

Aan elke kleuter- en lagere school, grondgebied Schoten, wordt er één octopuspaal geplaatst. Enkel wanneer de school twee toegangen heeft zijn er twee palen voorzien.

Erika B: Momenteel werden er 19 octopuspalen geplaatst. In 2020 worden er nog 3 geplaatst aan Sint-Cordula en Sint-Eduardus. Op deze locaties is men momenteel of in de toekomst werken aan het uitvoeren.

Kurt V: Schooltoegang in Kuipersakkerstraat is zeer overzichtelijk en verhoogd aangelegd. En daar wordt dan nog eens een paal bij geplaatst?

Wouter R: Klopt, maar daar wordt de paal niet op het voetpad of rijbaan geplaatst. De paal zal geplaatst worden nabij een plantvak.

Peter A: Wat is de stand van zaken m.b.t. pleintje Neerhoeve?

Wouter R: Hier zijn mensen van milieudienst en technische dienst met bezig. Er wordt bekeken wat er op het pleintje en in 'de put' mogelijk is. Dit kan in een latere (concretere fase naar de raadscommissie komen).

Peter A: Wat is de stand van zaken met betrekking tot fietspadendossier Paalstraat en snelheidsremmende maatregelen in alle straten. Dit is toch een grote bezorgdheid. Kan dit verzameld worden en naar de raadscommissie gebracht worden?

Veerle VDE: Bij klachten i.v.m. snelheid trachten wij consequent de spookborden uit te zetten. Deze meten het aantal voertuigen + de gereden snelheid. De resultaten worden telkens voorgelegd aan de verkeerscommissie.

Peter A: Dit zou toch ook naar een politieke commissie moeten komen.

Wouter R: I.v.m. de Paalstraat is er aan de ontwerper gevraagd om een aantal zaken te herbekijken.

Kurt V: Kan er een basisplan getoond worden?

Wouter R: Neen, de plannen zijn niet uitgewerkt, het zijn nog maar concepten. Fragment 1, tussen Rodeborgstraat en Gasketelplein, houdt het hele dossier op wegens ernstig ruimte te kort.



**Datum volgende vergadering:**

~~Woensdag 23 oktober 2019 = werd geannuleerd~~

**Woensdag 27 november 2019, uitnodiging volgt**

Woensdag 18 december 2019