
VERSLAG VERGADERING M&T - openbare vergadering

| | |
|---------|-----------------------------------|
| datum | Dinsdag 16 juni 2020 om 20.00 uur |
| plaats | TEAMS |
| 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), Tom Van Grieken (Vlaams Belang), Tommy Van Look (Vlaams Belang), Kurt Vermeiren (SPA), Dieter Peeters (CD&V), Paul Valkeniers (Open Vld) |
| plaatsvervangers gemeente | Walter Brat (NVA) Saskia Vercauteren, Yannick Scherpereel, Tom Daelemans, Erika Baluwé en Dominiek Dilien. |
| derden | Karen Wauter, Immanuel Thielemans (Lokale politie) |
| publiek | / |
| verontschuldigd | Nadine Van Mol (N-VA) |

AGENDA

1. Overlopen afspraken digitale vergadering
2. Overlopen aanwezigen
3. Goedkeuring vorige verslag d.d. 23 januari 2020
4. Routeplan 2030 (toelichting stand van zaken)
5. Weg- en rioleringswerken Borkelstraat (toelichting ontwerp)
6. Weg- en rioleringswerken Leeuwerikenlei, Kwikstaartlei en Rosierslei (toelichting ontwerp)
7. Fietsbruggen sas 6 en sas 8 (toelichting stand van zaken)
8. Varia

De secretaris opent de vergadering om 20.00 uur.

1. OVERLOPEN AFSPRAKEN DIGITALE VERGADERING

- Wie niet aan het woord is, zet camera uit en microfoon gedempt.
- Wie het woord wilt, vraagt dit via de chat. De voorzitter volgt de chat op en meldt als er iemand het woord wilt.
(Er is intussen ook een optie van handopsteken bijgekomen in Teams, maar niet iedereen heeft die beschikbaar, daarom gebruiken we die niet.)
- Wie om een of andere reden de vergadering eventjes of permanent verlaat, meldt dat in de chat.

- Wie een technisch probleem heeft, belt naar de helpdesk 03 680 09 36
- Er wordt gemeld dat de vergadering Live uitgezonden wordt op YouTube en dat de link op de website van Schoten te volgen is.

2. OVERLOPEN AANWEZIGEN

3. GOEDKEURING VORIGE VERSLAG D.D. 23 januari 2020

4. Routeplan 2030 (toelichting stand van zaken)

4.1. Toelichting:

Momenteel zijn er twee processen actief: Vervoersplan 2021 en Routeplan 2030.

VERVOERSPLAN 2021

Hierin neemt iedere vervoerregio de uitdaging op om het bestaand openbaar vervoernet te gaan optimaliseren. Een groot deel van die opdracht bestaat uit de zoektocht naar efficiëntiewinsten binnen het kern- en aanvullend net van De Lijn. Deze opdracht richt zich enkel op openbaar vervoer, met een focus op korte termijn (operationeel eind 2021) en binnen de randvoorwaarden van de huidige financiële middelen (budgetneutraal) en infrastructuur. Dit plan zal niet resulteren in een afbouw van het openbaar vervoer netwerk: tram- en buslijnen worden hertekend of vervangen door nieuwe tram- en buslijnen die een groter vervoerspotentieel vertonen. Het gaat momenteel nog over een ontwerpplan. De definitieve besluitvorming rond dit plan wordt voorzien in het najaar 2021. Het plan zelf zal pas ingevoerd worden eind 2021.

Het Vervoersplan 2021 moet een eerste opstap betekenen richting het Routeplan 2030. Met het Vervoersplan 2021 zullen we de 50/50 doelstelling niet halen. Om de modal split van 50/50 te halen, zullen de ambities die geformuleerd staan in het Routeplan 2030 behaald moeten worden. Voor het Vervoersplan 2021 zal eveneens een werkgroep 'implementatie Vervoerplan 2021' opgericht worden.

Het openbaar vervoer wordt opgedeeld in vier lagen (principes basisbereikbaarheid):

- Treinnet: de ruggengraat van het openbaar vervoer.
- Kernnet: frequente snelbussen en sneltrams met weinig haltes, die de grote knopen verbinden.
- Aanvullend net: bussen en trams met vele haltes die de reizigers naar het kernnet brengen.
- Vervoer op maat: in afgelegen gebieden.

Wat verandert er voor de gemeente Schoten?

Over de gemaakte keuzes in het huidig plan werd nog geen goedkeuring gevraagd. Dit zal pas kunnen plaatsvinden ná de financiële doorrekening.

Nieuwe verbindingen

- *Naar AZ Jan Palfijn*
- *Naar Ekeren*
- *Naar Broechem, waar aansluiting is naar Lier*

Hogere frequenties

- *Van Bloemendaal via centrum en Deuzeld naar Rooseveltplaats: elke 15' en in de spits elke 7,5'*
- *Naar Wijnegem en naar Brasschaat – Kapellen – Hoevenen: elke 30' (i.p.v. elke 60')*

Niet langer rechtstreeks

- *Van Koningshof naar Antwerpen: overstappen in Merksem of te Schoten Markt*
- *Naar Rijkevorsel: overstappen te Brecht*

ROUTEPLAN 2030 (= regionaal mobiliteitsplan)

Dit strategisch beleidsplan beschrijft het streefbeeld van hoe we onze mobiliteit in 2030 zien en hoe we de gewenste modal shift 50/50 kan bereikt worden. Dit streefbeeld is een samenhangend pakket aan projecten en maatregelen die realiseerbaar zijn op langere termijn, maar enkel wanneer het nodige onderzoek en overleg op korte termijn wordt gestart. Na de visienota en plannota is er een basis ontwerp tekst van dit regionaal mobiliteitsplan beschikbaar. Momenteel loopt een traject waarbij dit ontwerp samen met 32 lokale besturen uit de regio verder gebiedsgericht verfijnt wordt.

Beide plannen moeten het openbaar vervoer sneller, frequenter, betrouwbaarder en aldus ook aantrekkelijker maken (al dan niet als deel van een gecombineerde verplaatsing). Het is die keuze die extra reizigers oplevert: in het Vervoersplan 2021 gaat het volgens de verkeersmodellen om een stijging van 11% in het aantal reizigers op het openbaar vervoer voor heel de Vervoerregio Antwerpen; in het Routeplan 2030 bereiken we zo de gewenste modal shift.

DE GEBIEDSGERICHTE AANPAK

In een 3de fase van dit proces zijn we gestart met de gebiedsgerichte aanpak van het Routeplan 2030. Een tiental onderwerpen werden verdeeld over 5 thematische lokale sessies, waarbij zowel schepenen als mobiliteitsambtenaren aan de slag gaan.

5 thematische sessies:

1. Lokale knooppeling & parkeerstrategie en stadsdistributie

- Op 5 mei 2020
- De gelaagdheid van deze knopen wordt bekeken (buurt, lokaal of regionaal) en er werd nagedacht over de invulling/functie van lokale knopen.
- Knooppunten Schoten (eveneens mogelijkheid tot uitbouwen Mobipunten + reeds locaties met MOBIT deelfietsen):
 - LDC Cogelshof
 - De Lek
 - Markt
 - De Zeurt
 - Kerk Villerslei
 - Koningshof kerk (Alice Nahonlei 65)
 - Gasketelplein
 - (Korte) Braamstraat (oude Hoogmolenbrug)
 - P+R Keizershoek

2. OV: Feederbusnetwerk & doorstroming

- Algemene toelichting op 25 mei 2020 met een informatieve presentatie voor de volledige vervoerregio rond doorstroming, de effecten hiervan en mogelijke maatregelen.
- Werksessie op 29 mei 2020, hier werd kort ingegaan op het feederlijnnennetwerk zoals voorgesteld in de het Routeplan 2030. Voor deze werksessie werd eveneens een overzicht door De Lijn gemaakt van huidige doorstromingsknelpunten (en mogelijke oorzaken) op basis van monitoringsdata (snelheid, betrouwbaarheid en efficiëntie).
- Een halte is een knelpunt als:
 - Snelheid < 20 km/u
 - Betrouwbaarheid < 80 %
 - Efficiëntie < 80 %
- *commerciële snelheid = afstand gedeeld door de tijd, inclusief halteren. Uitgedrukt in km/u.*
- *betrouwbaarheid = hoe hoger dat percentage, hoe hoger de betrouwbaarheid. Hoe hoger de betrouwbaarheid, hoe minder fluctuatie in de rijtijden.*

- *efficiëntie = Hoe hoger dat percentage, hoe hoger de efficiëntie. Hoe hoger de efficiëntie, hoe korter de reistijd.*

Enkele voorbeelden:

- Churchillaan = meerdere zijstraten, zebrapaden, voorrang zijstraten, rotonde met veel fietsers.
- Paalstraat = parkeermanoeuvres + laden en lossen aan beide zijden van de rijweg.
- Theofiel Van Cauwenberghslei = ophaalbrug Kempisch kanaal, parkeerzoekgedrag en verkeerslichten.

Onderstaande sessies starten na de zomer:

3. Regionaal wegennetwerk & vrachtroutenetwerk
4. Fietsnetwerk & Vervoer op maat
5. Keuzes ondersteunen & Intermediaire groepen

4.2. Vragen:

Gezien de omvang van de ontwerptekst werd afgesproken om vragen i.v.m. Routeplan 2030 door te mailen naar erikabaluwe@schoten.be. Zij zal alle vragen en antwoorden bundelen en overmaken aan alle raadsleden.

Peter A: Is er meer info over de voorstadstrein naast het bestaande traject van de HSL te Schoten? Op verschillende plaatsen in de ontwerptekst wordt gesproken over het opheffen van barrières voor fietsers. Zit hier eveneens de fietsbrug over de Merksemsebaan in vervat?

Dieter P: Er lijkt een knooppunt te ontbreken aan Sas 6, of wordt dit opgevangen door een knooppunt in Brecht? Stel mij ook eveneens vragen bij het betalend parkeren nabij station Noorderkempen? Mogelijks moet hier een sterk politiek signaal gegeven worden.

Wouter R: Ik neem dit mee naar de vervoersregioraad.

Sandra L: De nieuwe verbinding naar Ekeren waarover gesproken wordt, komt deze langs het station Luchtbal?

Erika B: Details verbinding naar Ekeren zullen later nog gecommuniceerd worden.

Sandra L: Is er al meer nieuws i.v.m. tijdelijk afgeschafte bushalte ter hoogte van treinstation Luchtbal? De klinkers op de busbaan zijn in zeer slechte staat, met het gevolg dat de bussen dienen omgeleid worden. Treinreizigers dienen +/- 500 m naar een andere halte te gaan.

Erika B: Feedback De Lijn d.d. februari 2020: op die specifieke zone van de busbaan dient de volledige fundering aangepakt te worden en dient het geheel geasfalteerd te worden. Voor dergelijke werken zijn er bij De Lijn momenteel geen budgetten beschikbaar. Ze bekijken waar dit mogelijks op (langere) termijn kan ingepast worden. Vermoedelijk is dit in het jaar 2022. Ik ben niet op de hoogte van nieuwe ontwikkelingen in dit dossier. Ik zal hierover nogmaals contact opnemen met De Lijn en zal het antwoord overmaken.

Peter A: Het lijkt mij aangewezen deze raadscommissie te gepaste tijden inspraak heeft in de zaken die vermeld staan in het Routeplan? Hoe gaat dit gebeuren? Moeten we hiervoor wachten op de regionale infosessies die zullen georganiseerd worden in de herfst? Deze raadscommissie lijkt de beste plek om dergelijke zaken uitvoerig te bespreken.

Wouter R: Deze raadscommissie is een eerste aanzet, het is van belang dat iedereen de ontwerptekst grondig doorneemt.

Kurt V: Graag vragen en antwoorden delen met alle raadsleden.

5. Weg- en rioleringswerken Borkelstraat (toelichting ontwerp)

5.1. Toelichting:

Krachtlijnen van het ontwerp:

- Opbraak van bestaande verhardingen
- Opbraak van de bestaande riolering
- Aanleg van riolering (gescheiden stelsel)
- Voorzien van huisaansluitingen DWA / RWA en kolkaansluitingen
- Aanleg nieuwe wegenis in asfaltverharding
- Aanleg nieuwe wegenis in poreuze waterdoorlatende betonstraatstenen

- Aanleg verlaagde parkeerstroken in waterdoorlatende betonstraatstenen met verbrede voeg
- Aanleg fietspaden in asfaltverharding
- Aanleg voetpaden in poreuze waterdoorlatende betonstraatstenen
- Aanleg voetpaden in betonstraatstenen (zone waar gevellijn tegen perceelsgrens ligt)
- Aanleg van lijnvormige elementen
- Aanleg boomvakken met omringend bomengranulaat
- Aanleg van 2 buffergrachten
- Wegherstel kruispunt Ridder Walter Van Havrelaan
- Groenaanleg en groenonderhoud
- Aanleg wegmarkeringen

Voor het uitwerken van het dossier werd er een trapsgewijs participatie/communicatietraject gevoerd d.w.z:

1. Brainstormen met een beperkte groep die zich kandidaat gesteld hebben d.d. 20 juni 2018
2. Terugkoppelen naar de beperkte groep van het voorontwerp d.d. 22 oktober 2018
3. Voorleggen van het ontwerp aan de ganse bewonersgroep d.d. 2 april 2019
4. Bewonersvergadering voor de start van de werken.

Op 20 juni 2018 vond de eerste inspraakvergadering plaats.

Aan de hand van 9 concepten werd er afgetoetst wat de bewoners belangrijk vinden, tijdens een tweede inspraakvergadering d.d. 22 oktober 2018.

In het college van burgemeester en schepenen d.d. 20 november 2018 is er naar aanleiding van het verslag van inspraakvergadering 2 opdracht gegeven aan Antea Group om een voorontwerp op te maken.

Op 2 april 2019 is het voorontwerp voorgelegd aan alle bewoners tijdens een bewonersvergadering.

In het college van burgemeester en schepenen d.d. 23 april 2019 is opdracht gegeven aan Antea Group om een ontwerp op te maken.

Raming:

€ 2.421.966,05 excl. btw, waarvan € 1.733.538,05 excl. btw ten laste van Water-Link en € 688.428,00 excl. btw of € 832.997,88 incl. btw ten laste van de gemeente Schoten.

5.2. Vragen:

Peter A: In de toelichting werd een timing aangegeven van het totale aantal werkdagen. Is er ook een begindatum gekend? Zal de startdatum uitgesteld worden naar aanleiding van Scheldeprijs die georganiseerd wordt op 14 oktober 2020?

Saskia V: Volgens de laatste berichten hoeven we niet te wachten op de Scheldeprijs. Momenteel plannen we eind september / begin oktober te starten met de werken. Indien dit niet haalbaar zal zijn, zullen we de startdatum verschuiven na de Schelderprijs.

Peter A: Is het uitvoeren van de werken haalbaar in de winterperiode?

Saskia V: In de winterperiode zijn we meer weerafhankelijk en moeten we de situatie afwachten. Ik verwacht geen al te grote problemen.

Peter A: Door het lager liggen van de parkeerstrook zal er hier meer water infiltreren en niet in de riolering? Werd er via de milieudienst geïnformeerd naar wat het voegengroen precies inhoud?

Saskia V: We zijn in het ontwerp overgeschakeld naar betonstraatstenen met brede voegen i.p.v. grasdallen. Het voegengroen groeit zelf, zal niet ingezaaid worden. Gezien de hoge parkeerdruk zal hier niet al te veel groen in kunnen groeien.

Peter A: Door de Borkelstraat komt veel zwaar verkeer, gaat dit niet zo blijven na het sensibiliseren?

Saskia V: Borkelstraat zuid zit in de ontsluitingsroute voor vrachtverkeer, het noordelijk gedeelte niet. In dit gedeelte gaan we werken op het sensibiliseren van het vrachtverkeer.

Peter A: Door heel het centrum van Schoten komt doorgaand vrachtverkeer wat niet wenselijk is.

Saskia V: Dit is een groter project dat zal bekeken moeten worden in samenspraak met de buurgemeenten. Verschillende grote bedrijven (o.a. Van Pelt) zijn er reeds op aangesproken.

Peter A: Dan is inderdaad een goede suggestie om dit breder te bekijken.

Wouter R: Het vrachtverkeer zoekt een weg, misschien zal de Oosterweelverbinding hierbij helpen. Op lokaal niveau zo min mogelijk doorgaand vrachtverkeer door het centrum.

Kurt V: Infiltratie van 1 cm water. Wat met grote buien? Is er ooit gedacht aan ondergrondse infiltratie om grotere hoeveelheden te bufferen?

Saskia V: Deze optie is bekeken. De grondwatertafel in de Borkelstraat en omgeving staat vrij hoog, waardoor de ondergrondse infiltraties anders zullen werken. Daarom zal er gewerkt worden met grotere buizen als buffering.

Walter B: Met het college zijn we ons bewust van het vrachtverkeer en ook wat Kruiningenstraat betreft. We zijn niet blind voor deze problematiek, oplossingen liggen hiervoor jammer genoeg niet voor het grijpen.

6. Weg- en rioleringswerken Leeuwerikenlei, Kwikstaartlei en Rosierslei (toelichting ontwerp)

6.1. Toelichting:

Krachtlijnen van het ontwerp:

- Opbraak volledige bovenbouw
- Aanleg DWA-riolering in gresbuizen
- Bouwen van een DWA-pompstation
- Opbreken en vernieuwen van bestaande grachtinbuizingen
- Delven en beschoeien van nieuwe grachten
- Profileren en beschoeien van bestaande grachten
- Aanleggen van volledige nieuwe bovenbouw

Het dossier is tot stand gekomen, rekening houdend met de besluiten genomen n.a.v. een bewonersvergadering d.d. 19 september 2018 en d.d. 26 maart 2019.

Het besluit van bewonersvergadering 1 was:

1. Akkoord te gaan om voor de Rosierslei en Kwikstaartlei een afwijking van de grachtverordening en een inbuizing van maximum 8,00 m toe te staan.
2. Akkoord te gaan met de aanleg van uniforme opritten in betonstraatstenen, met de optie "indien de eigenaars een ander materiaal wensen te gebruiken voor de aansluiting op de openbare weg, kunnen ze de aanleg hiervan in eigen beheer en op eigen kosten realiseren".
3. De grachten zoveel als mogelijk behouden aan beide zijden.
4. Akkoord inzake een wegbreedte van 3,60 meter, inclusief kantstroken in de Rosierslei en Kwikstaartlei.
5. Behoud van 50 km/u, met enkel plateaus ter hoogte van de kruispunten en geen extra snelheidsremmers.
6. Maximale heraanplant van bomen.

Het besluit van bewonersvergadering 2 was:

Het voorliggend voorontwerp wordt positief onthaald door de aanwezige bewoners. De bewoners zijn tevens tevreden dat er maximaal naar hun opmerkingen en vragen geluisterd is.

Raming:

€ 1.209.601,20 excl. btw, waarvan € 998.162,50 ten laste van Water-Link en € 211.438,70 excl. btw of € 255.840,83 incl. btw ten laste van de gemeente Schoten.

6.2. Vragen:

Peter A: Er worden geen bomen bijgeplaatst?

Saskia V: In de Kwikstaartlei en Rosierslei is de rooilijn zo smal dat er geen laanbomen geplaatst kunnen worden. Er staan nu ook geen bomen, wegens plaatsgebrek.

Peter A: In de Leeuwerikenlei zullen ook geen bomen bijgeplaatst worden?

Saskia V: Daar komen zoveel als mogelijk nieuwe bomen. Op een bepaald stuk komen grachten langs beide zijden, waardoor er eveneens geen bomen geplaatst kunnen worden. Op een bermen van één meter, waarin ook nog nutsleidingen moeten gelegd worden, kunnen geen bomen geplaatst worden. In bepaalde zones werden de grachten versmald zodat er toch een boom gepland kan worden.

Kurt V: Werd er reeds een keuze gemaakt in de bomensoort?

Saskia V: Dit is nog niet gebeurd, de milieudienst zal een voorstel doen.

7. Fietsbruggen sas 6 en sas 8 (toelichting stand van zaken)...

7.1. Toelichting:

De Vlaamse waterweg NV is bezig met het automatiseren van de sluisen op het grondgebied van Schoten. Daar de sluisen in de toekomst centraal worden aangestuurd vervalt de aanwezigheid van een sluiswachter. In het verleden was hij de persoon ter plaatse die ook de veiligheid garandeerde tijdens het bewegen van de sluisdeuren. Om de veiligheid in de toekomst te garanderen heeft de Vlaamse Waterweg nv er voor gekozen om de volledige sluisen site te omheinen.

Door het plaatsen van de omheining aan sluis 6 en in de toekomst ook aan sluis 8 is de wens steeds groter om een nieuwe oplossing aan te bieden voor het kunnen kruisen van deze sluisen als voetganger en of fietser.

Het bestuur heeft dan ook 240.000 euro vrijgemaakt om een oplossing uit te werken voor zowel sluis 6 als sluis 8.

Voor het ontwerp van deze constructies wensen we samen te werken met een architect / ontwerp bureau om een duidelijk afgelijnd ontwerp uit te werken.

Op basis van dit ontwerp kan de procedure tot het verkrijgen van een omgevingsvergunning als ook het uitwerken van een aanbestedingsdossier voor de eigenlijke constructies deels parallel lopen.

Wegens het niet ontvangen van offertes in een eerste ronde en de beperkte tijd voor het opmaken van een degelijk onderbouwt dossier design & build is er toch voor gekozen om het eerste bestek nogmaals uit te brengen en drie nieuwe kandidaten aan te schrijven.

Deze procedure loopt nog tot eind juni.

Hierna zijn er 2 mogelijkheden;

- We ontvangen één of meerdere gunstige offertes. Dan kunnen we deze ontwerper aanstellen en een ontwerp uitwerken. Na verkrijgen van omgevingsvergunning kunnen we dan een aanbestedingsdossier afwerken en ter goedkeuring voorleggen aan de gemeenteraad.
- We ontvangen geen offertes. Dan gaan we een nieuw bestek opmaken design & build om dit dan ter goedkeuring voor te leggen aan de eerst volgende gemeenteraad in september.

7.2. Vragen:

Peter A: Een tijd geleden is er fel aangedrongen om hierop in te zetten. Ter hoogte van de Botermelkdijk steken veel mensen met de fiets het sas over, vanuit de wijk naar het jaagpad.

De Vlaamse Waterweg heeft daar een tijdje geleden zelf tellingen uitgevoerd. Ik zou toch willen aandringen dat in het ontwerp de fietsers mee over de bruggen kunnen. Gezien de hoogte lijkt me dit moeilijk te overbruggen met een fietsgoot. In de krijtlijnen moet meegegeven worden dat de fietsbruggen vlot met de fiets bruikbaar dienen te zijn. Het lijkt mij beter om een zwaardere investering te doen i.p.v. een brug te realiseren waar niemand iets aan heeft.

Yannick S: De wens om fietser gebruik te laten maken van de bruggen is duidelijk meegegeven vanuit het bestuur. Er is niet erg veel ruimte om oprijvlakken te creëren. De aanloop voor een fietshelling mag maximum 5% zijn. In dit geval met een hoogte verschil van minstens 2,5 meter te overbruggen komt dit overeen met een 50 lopende meter helling per zijde. De totale constructie inclusief oprijvlakken is dan minstens meer dan 90 lopende meter lang. Hiervoor zijn de voorzieningen noch de voorzien ruimte toereikend. Een voorbeeld: De fietsersbrug in Rijkevorsel zat boven 1 miljoen euro.

Peter A: Wat zijn budgetten voor een ophaalbrug?

Yannick S: Daar kan ik momenteel niet op antwoorden.

Wouter R: Fietsers worden toegelaten op de sluisbruggen. Het nieuwe ontwerp zal meer comfort bieden dan nu het geval is. Het is niet voorzien om grote investeringen te doen. Mensen zullen tevreden zijn met het resultaat dat daar gerealiseerd zal worden.

Peter A: Sas 8 is momenteel breed, daar kan men wel met de fiets aan de hand oversteken. Bekijk het vanuit het standpunt van de bewoners en gebruikers, voor de gebruiker is de brug niet comfortabeler. Ik verwacht hier wel negatieve feedback.

Wouter R: We wachten best het verder ontwerp af.

Yannick S: Bij sas 8 dienen we met de fiets een hoogte te overbruggen meer dan 3 meter, we bekijken met de ontwerper om een rustvlak te creëren.

Kurt V: We spreken hier over een 'trappenbrug'. Wij hebben de verplichten om onze infrastructuur conform te maken ook voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Dan denk ik dat er moet gekeken worden of er niets technisch bijgevoegd kan worden. Zoals een mechanische lift voor mensen met een beperking. Als we dan toch bruggen leggen dan moeten we dit goed doen voor alle mensen en niet alleen voor fietsers.

Wouter R: Dit zal een ideale situatie zijn, maar dan spreken we uiteraard ook over andere bedragen en die zijn er niet. Daar gaan we dan ook niet in investeren. Mensen met een beperking nemen de sluisen nu ook niet. Dit dossier gaat over de functie die er reeds is, er steken geen 1.000 mensen de sassen over. Is het verantwoord om 2 miljoen te investeren waar niet erg veel mensen gebruik van maken?

Kurt V: Ik vind dat de firma deze oefening wel moet maken.

Christof V: We zullen dit mee opnemen in het dossier.

Yannick S: Ik neem dit mee. In het aanbestedingsdossier staat als richtlijn dat er een budget voorzien is van € 180.000 – 200.000.

8. VARIA:

8.1. Octopuspaal Venstraat (Vlaams Belang)

Vorig jaar werd een zgn. octopuspaal geplaatst op het voetpad tussen woningen nrs. 33 en 37. Deze paal staat daar verkeerd: ze moet verplaatst worden naar de juiste plaats, namelijk aan de ingang van het schooltje tussen de woningen met nummers 39 en 41 waar de paal voor bedoeld is.

We hebben de volgende vragen over deze letterlijke hinderpaal:

- Wie heeft beslist dat deze octopuspaal tussen nummers 33 en 37 moest geplaatst worden?
- Waarom werd de paal niet geplaatst aan échte ingang van de school?
- Waarom werd er voorafgaand aan de plaatsing geen overleg gepleegd met de buurtbewoners?
- Wat was het advies van de verkeerscommissie over deze plaatsing?

- Waar is de logica? De octopuspaal staat op een hinderlijke plaats voor fietsers die de Venparking uitrijden en de Venstraat naar rechts willen afslaan. Deze letterlijke hinderpaal brengt dus de veiligheid van talloze fietsers in gevaar!

8.1.1. Feedback

Op 20 juni 2019 werd een rondgang georganiseerd langs alle locaties waar nog een octopuspaal moest komen. Dit werd op 2 juli 2020 voorgelegd en goedgekeurd door het college van burgemeester. Hierbij waren jeugddienst, verkeer en schepen Wouter Rombouts aanwezig. 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 doorsteek 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.

8.1.2. Vragen

Piet B: Vroeg of laat zullen er ongelukken gebeuren.

Christof V: Fietsers rijden hier op een voetpad en dienen hier de nodige aandacht aan te besteden.

Wouter R: Voor de plaatsbezoeken werd een hele dag uitgetrokken, zeker aan de locatie in de Venstraat is veel tijd besteed. Volgens ons is dit de beste locatie en vormt dit geen enkel gevaar. De paal zal hier dus blijven staan.

Piet B: De verkeerscommissie dient zich daar opnieuw over te buigen. Advies van verkeersdeskundige vanuit de politie is noodzakelijk. Wat zijn de voorrangregels daar?

Erika B: Het dossier zal overgemaakt worden aan de politie, zodat er een plaatsbezoek kan uitgevoerd worden.

8.2. Stand van zaken fietsinvesteringen 2019-2021 (CD&V)

- Lopende en afgewerkte projecten
- Timing Botermelkbaan
- Toekomstige fietsstraten / schoolstraten
- Bovenlokale fietsverbindingen (districtenroute, fietssnelwegen, ...)

8.2.1. Feedback

1. Lopende fietsprojecten:

Volgende projecten zijn in opmaak en hebben allemaal het doel om het gebruik van de fiets te stimuleren:

- Aanleg fietspaden Botermelkbaan -> in uitvoering
- Aanleg fietspaden Paalstraat -> in voorontwerpfase
- Weg- en rioleringswerken Borkelstraat -> goedkeuring lastvoorwaarden
- Weg- en rioleringswerken Villerslei – Sluizenstraat -> opstarten participatie
- Weg- en rioleringswerken Papenaardekensstraat -> op 30 juni is de eerste bewonersvergadering gepland
- Weg- en rioleringswerken Braamstraat -> opstart dossier, studie bureau is aangesteld.

2. Timing Botermelkbaan:

De werken in de Botermelkbaan verlopen vlot.

Korte termijn planning van aannemer Colas:

Deze week zijn de voorbereidende werken aan de gang voor de aanleg van de koker in de Wouwersstraat. Volgende week (vanaf 22 juni) is de straat afgesloten voor alle verkeer. De betrokken bewoners zijn op de hoogte gebracht via een brief. Vrijdag 26 juni wordt de straat terug vrijgegeven voor alle verkeer.

Geplande werken voor het bouwverlof:

Aanleg laatste stuk riolering van de Alice Nahonlei naar de Dennenlei.

Nutsmaatschappijen:

De aannemer van Pidpa is klaar met de aanleg van kabels in leidingen in zone 1B. Daar starten de nutsmaatschappijen met overkoppelingen.

De aannemer van Fluvius start met zone 2B (dit is ter hoogte van La Garenne).

De werken van de nutsmaatschappijen verlopen veel vlotter dan gepland. De zone 1A kan al volledig vrijgegeven worden en we vermoeden dat na het bouwverlof ook zone 2A volledig klaar zal zijn.

Veel vroeger dan gepland kunnen de effectieve wegeniswerken (lees: aanleg grachten, fietspad en opritten) opgestart worden.

Planning na het bouwverlof:

Planning fase 2: Afwerken wegeniswerken en aanleg RWA-riolering 17-8-2020 tot voorjaar 2021.

Direct na het bouwverlof start Colas met de aanleg van de wegenis ter hoogte van de Columbuslei – Dennenlei zodanig dat dit klaar is voor het schoolbegin.

- Aanleg Columbuslei – Dennenlei: 17-8-2020 tot 28-08-2020
- Aanleg RWA-riolering (grachtinbuizingen): 31-8-2020 tot nov 2020
- Aanleg fietspad: oktober 2020 – november 2020
- Wachtbekken Klein Schijn: nov 2020
- Rand rijweg + zijstraten Botermelkdijk, Plataandreef, Wouwersdreef: dec 2020 tot febr 2021
- Aanleg grachten: februari 2021
- Aanleg opritten: februari 2021 – maart 2021

Aanleg Kruispunten: maart 2021

- Kruispunt Botermelkbaan – Columbuslei – Dennenlei: maart 2021
- Kruispunt Botermelkbaan – Alice Nahonlei
- Kruispunt Botermelkbaan – Wezelsebaan – Wouwersstraat – bushalte

De werken worden allemaal uitgevoerd zonder onderbreking van het doorgaand verkeer. Het doorgaand verkeer zal op bepaalde tijdstippen plaatsvinden door middel van altemnerend verkeer, met behulp van verplaatsbare driekleurige verkeerslichten.

Enkel bij de aanleg van de 3 kruispunten wordt de Botermelkbaan afgesloten en wordt het verkeer omgeleid. De 3 kruispunten worden niet samen uitgevoerd.

Deze planning is opgemaakt zonder rekening te houden met weerverlet en onvoorziene omstandigheden.

3.Toekomstige fietsstraten/Schoolstraten:

- Weg- en rioleringswerken Papenaardekensstraat: Naar aanleiding van de “nieuwe Hoogmolenbrug” en meer bepaald de nieuwe fietsverbinding naar de Papenaardekensstraat dient de Papenaardekensstraat heraangelegd te worden. Ook dient de riolering aangelegd/vernieuwd te worden. Tijdens het openbaar onderzoek

kwam de vraag om de Papenaardekensstraat in te richten als fietsstraat verschillende keren naar boven.

- Sint-Maria-ten-Boslei ter hoogte van Sint-Ludgardis is een mobiliteitsstudie besteld en in opmaak.
- In de Marialei tussen Van Beethovenlei en Plantijnlei is het invoeren van een schoolstraat gepland na het voltooien van de werken in de school.

4. Bovenlokale fietsverbindingen:

- Jaagpad langs het Albertkanaal wordt omgevormd tot een fiets-ostrade: bewegwijzeringsplan is opgemaakt door de provincie
- Jaagpad langs het Kempisch kanaal: Provincie voert onderhandelingen met NV De Vlaamse Waterweg.

8.2.2. Vragen (geen)

8.3. Peter A: Er is ook een dossier m.b.t. Columbuslei, zal dit uitgevoerd worden voor of na de werken op de Botermelkbaan?

Saskia V: Dit is een vrij complex dossier met onteigeningen, momenteel is het nog koffiedik kijken hoe dit gaat verlopen.

Peter A: Maar dit zal niet interfereren met de werken op de Botermelkbaan?

Saskia V: Columbuslei kan volledig los van de Botermelkbaan uitgevoerd worden.

Peter A: Olifantenpaden aan het jaagpad: welke worden verhard? Zandstappenstraat Alfons Verdijckstraat?

Wouter R: Er zullen fietstoeritten voorzien worden ter hoogte van Alfons Verdijckstraat, Fluitbergstraat en Zandstappenstraat. In de Alfons Verdijckstraat ligt de locatie nabij NAVO-leidingen, dit heeft voor vertraging gezorgd. Er is advies gevraagd aan NATO, maar nog niet bekomen.

Peter A: Kunnen wij de volgende raadscommissie een update krijgen van het fietspadendossier in de Paalstraat? In welke richting evolueert dit dossier?

Peter A: Wat is de stand van zaken van het ruimtelijk uitvoeringsplan centrumzone? Kan dit in een gekoppelde raadscommissie RO en Mobiliteit besproken worden?

Wouter R: Dat kan gekoppeld worden, maar is nog wat te vroeg voor te behandelen in de volgende raadscommissie.

Datum volgende vergadering

- september 2020 (*concrete datum nog te bepalen*)
- 3 december 2020