



Vragen en antwoorden sanering Sint-Gillis-Waas Zuid

Vragen inwoners (algemeen)

1. De Sint-Niklaasstraat is een van de, misschien wel de belangrijkste verbindingsweg tussen de gemeente en de stad Sint-Niklaas, zowel voor particulier, handelsverkeer als openbaar vervoer. Welke maatregelen worden genomen om deze verkeersstroom (mobiliteit) tijdens de werken mogelijk te houden?

De werken in de Sint-Niklaasstraat vormen op het vlak van mobiliteit een grote uitdaging. De routing van De Lijn en hulpdiensten tijdens de werken is belangrijk. Dit moeten we nog verder uitwerken. Voor de aanvang van de werken lichten we alles toe in een volgende infovergadering. Tijdens de werken monitoren we de mobiliteit en sturen we bij waar nodig.

2. De folder meldt dat 'het bestaande tweerichtingsfietspad verbreed wordt en infiltratiemogelijkheden voor regenwater worden geïntegreerd dankzij meer onverharde bermen".
Maar volgens de plannen is er een stijging inzake aantal m² verharde oppervlakte. In welke mate is er dan sprake van een verbetering van de infiltratiemogelijkheden?

Ter hoogte van het toekomstbeeld is de bestaande verharding ongeveer 11,40 meter breed. In nieuwe toestand is deze zo'n 11 meter breed (buiten de opritten). Er is nauwelijks verschil. Er werd kritisch bekeken of elke vierkante meter verharding noodzakelijk is. Ondanks de verbreding van het fietspad van 1,75 naar 3 meter voorzien we quasi even veel verharding als nu. Onverharde bermen doen het water ter plaatse in de bodem infiltreren.

3. Het essentiële van de werken (gelet op voorgaande) blijkt dus het voorzien van een gescheiden rioleringsstelsel. Kan er dan ook een type dwarsdoorsnede van de ondergrond bezorgd worden?

Aquafin legt een gescheiden stelsel (1 regenwaterriolering en 1 vuilwaterriolering) onder de rijweg aan.

4. Worden we gecontacteerd door de afkoppelingsdeskundige of moeten we zelf een afspraak aanvragen?

De afkoppelingsdeskundige neemt contact op om een afspraak te maken. Dit starten ze na het zomerverlof op.

5. Kunnen jullie een trajectcontrole invoeren om de verkeersveiligheid te verhogen in de Sint-Niklaasstraat? Auto's vliegen hier over het kruispunt met geluidsoverlast als gevolg. Ook trage voertuigen met aanhangwagens zorgen voor geluidsoverlast.

De invoering van een trajectcontrole in de Sint-Niklaasstraat maakt geen onderdeel uit van de nu voorliggende plannen. In de gemeente is er nog geen trajectcontrole. De invoering van dergelijke systemen kan binnen het kader van het nieuw mobiliteitsplan worden overwogen.

6. Wat kan er gedaan worden aan de snelrijders in onze straat (Sint-Niklaasstraat)? Het is zeer onveilig en onaangenaam.

De kruispunten met de Bosstraat/Parkstraat, Doornstraat, Smoutstraat en Baar/Laarstraat worden verhoogd aangelegd. Het is zoeken naar een evenwicht tussen het afdwingen van een gepaste rijnsnelheid en een gewenste vlotte doorstroming. De Sint-Niklaasstraat blijft de ontsluitingsweg van Sint-Gillis-Waas naar Sint-Niklaas en andersom. Een performant openbaar vervoer vraagt om een goede doorstroming. In de nieuwe straat gaan we uit van een maximumsnelheid van 50 km/uur over het gehele traject tussen de Kasteelstraat en de Dagsterrestraat (voorbij het rondpunt Hoogeinde). Zo'n consequent snelheidsregime is duidelijker voor de weggebruiker. Regelmatige snelheidscontroles zijn en blijven nodig om elke weggebruiker te sensibiliseren. Het is een thema dat voor vele straten in onze gemeente geldt. Tenslotte wordt de betonnen rijweg vervangen door een rijweg in asfalt. Wat het geluid betreft, is dat een grote verbetering voor bewoners.

7. Ik woon in de Molenstraat, waar momenteel geen riolering ligt. Daarom waren wij verplicht om een individuele waterzuivering te installeren, een zware kost. Dit moest, omdat men ons verzekerde dat er geen riolering zou komen. Voorzien jullie hiervoor een financiële compensatie?

De zoneringsplannen werden in 2008 vastgesteld. Sindsdien bepaalt het zoneringsplan waar collectief of individueel gezuiverd moet worden. De Molenstraat is aangeduid als collectief te zuiveren buitengebied. Komt er riolering, dan moet men daarop aansluiten. Wanneer de bouwvergunning verleend werd voor 2008, dan is de verplichting tot de plaatsing van een IBA een legitiem gegeven. Na 2008 kan de gemeente de verplichte plaatsing van een IBA niet langer eisen. We vragen om contact op te nemen met de afdeling Wegen en Water om jouw situatie te bespreken.

8. Bij het bouwen van onze woning waren we verplicht om een IBA-zuivering te installeren. Daardoor betalen we ook geen zuiveringskosten op onze waterfactuur. Hopelijk blijft dit van kracht ?

Volgens de wet moet elke woning – van zodra er riolering in de straat ligt – aangesloten worden op het riool. De IBA moet worden uitgeschakeld. Daarmee komt de vrijstelling van de te betalen gemeentelijke saneringsbijdrage op de waterfactuur te vervallen. De zoneringsplannen werden in 2008 vastgesteld. Sindsdien bepaalt het zoneringsplan waar collectief of individueel gezuiverd moet worden. Wanneer de bouwvergunning verleend werd voor 2008, dan is de verplichting tot de plaatsing van een IBA een legitiem gegeven. Na 2008 kan de gemeente de verplichte plaatsing van een IBA niet langer eisen. We vragen je om contact op te nemen met de afdeling Wegen en Water om jouw situatie te bespreken.

9. Welke werken moeten precies uitgevoerd worden bij ons, met de situatie van de individuele zuivering?

Volgens de wet moet elke woning – van zodra er riolering in de straat ligt – aangesloten worden op het riool. De IBA moet worden uitgeschakeld. Daarmee komt de vrijstelling van de te betalen gemeentelijke saneringsbijdrage op de waterfactuur te vervallen. De zoneringsplannen werden in 2008 vastgesteld. Sindsdien bepaalt het zoneringsplan waar collectief of individueel gezuiverd moet worden. Wanneer de bouwvergunning verleend werd voor 2008, dan is de verplichting tot de plaatsing van een IBA een legitiem gegeven. Na 2008 kan de gemeente de verplichte plaatsing van een IBA niet langer eisen. We vragen om contact op te nemen met de afdeling

Wegen en Water om jouw situatie te bespreken.

10. Ik zie dat het niet in de volledige Sint-Niklaasstraat wordt uitgevoerd. Het stuk tussen de Poelstraat en de Roskamstraat staat niet op het plan.

Het doortrekken van het nieuwe wegprofiel tot in Sint-Niklaas is gewenst. Het project werd administratief en financieel afgebakend tot aan de ruilverkavelingsweg (Molenweg). In het resterende deel zijn onteigeningen nodig. Het budgettair kader van de gemeente maakt een volledige heraanleg nu niet mogelijk. De gemeente startte ondertussen gesprekken met de stad Sint-Niklaas om ook hier op termijn betere fietspaden te voorzien.

11. Waar wordt de extra breedte van het fietspad en de infiltratiestrook naast het voetpad vandaan gehaald?

De extra breedte voor fietspad en infiltratiestrook ontstaat in hoofdzaak door de opschuiving van de bestaande rijbaan over een afstand van gemiddeld 1 meter naar de woningen met pare huisnummers. Aan die zijde wordt de wegberm smaller. Afhankelijk van de locatie wordt het nu naast het fietspad liggende voetpad (onpare zijde) opgebroken. Voetgangers en fietsers kunnen zonder conflicten samen het drie meter brede fietspad gebruiken. N.B. Vandaag is de ruimte tussen fietspad en privaat eigendom met klinkers.

12. Om de 5 meter drempels leggen, raad ik persoonlijk af. Het is een straf voor de mensen die zich wel aan de regels houden.

De kruispunten met de Bosstraat/Parkstraat, Doornstraat, Smoutstraat en Baar/Laarstraat worden verhoogd aangelegd. Het is een evenwicht tussen het afdwingen van een gepaste rijsnelheid en een gewenste vlotte doorstroming. De Sint-Niklaasstraat blijft de ontsluitingsweg van Sint-Gillis-Waas naar Sint-Niklaas en andersom. Een performant openbaar vervoer vraagt om een goede doorstroming. In de nieuwe straat gaan we uit van een maximumsnelheid van 50 km/uur over het hele traject tussen de Kasteelstraat en de Dagsterrestraat (voorbij het rondpunt Hoogeinde). Zo'n consequent snelheidsregime is duidelijker voor de weggebruiker.

13. Wordt er in de nieuwe situatie rekening gehouden met de volgende vragen: - hebben we genoeg plaats om achteruit de garage te rijden tot we zicht hebben op aankomende fietsers en auto's? Hebben we genoeg plaats om achteruit op de baan te draaien zowel richting dorp als richting Sint-Niklaas

De beschikbare ruimte tussen rooilijn en rooilijn blijft gelijk. Voor de aanleg van de wegenis onteigenen we geen grond. Wel wordt het fietspad aan de onpare zijde breder aangelegd. Dat betekent dat het zicht op aankomende fietsers enigszins verbetert. Het door u ervaren probleem, rond de zichtbaarheid van fietsers uit beide richtingen, blijft. De gemaakte keuze voor een dubbelrichtingsfietspad heeft ook voordelen. Het is een afweging tussen voor- en nadelen.

14. De werken zullen zoals aangekondigd gefaseerd verlopen. Wij hopen op duidelijke informatie voor de school, zodat wij de ouders ook hiervan tijdig kunnen informeren. Vragen:

- gefaseerd: wellicht eerst de straatzijde vervolgens de andere. > Dan is de bereikbaarheid nog haalbaar.
- Wanneer de volledige straatbreedte open ligt, is de school dan nog enkel te voet te bereiken? Vanaf wanneer?

- Wat met de veiligheid van de leerlingen? Is er een mogelijkheid vanuit de gemeente om extra verkeersbrigadiers te voorzien?

De gemeente stelt een speciale bereikbaarheidsadviseur aan. Deze persoon is het aanspreekpunt voor al je vragen rond toegankelijkheid en veiligheid. Binnen de mate van het mogelijke zoekt hij of zij naar een passende oplossing. Informeren en sensibiliseren is daarbij essentieel. In het verleden gebeurde het ook bij de hoofdschool in de Kronenhoekstraat. De gemeente plant binnen afzienbare tijd een speciaal overleg met de school.

15. Wat met bereikbaarheid tijdens de werken?

De werken in de Sint-Niklaasstraat vormen op het vlak van mobiliteit een grote uitdaging. De eerste puzzelstukjes van deze ingewikkelde puzzel zijn gelegd. In principe blijft tijdens de werken elke woning/winkel bereikbaar. De werken worden uitgevoerd volgens de zogenaamde “minder-hinder-principes”. Op de website van Aquafin NV vindt u via filmpjes de gewenste informatie terug. Gedurende korte tijd (1 à 2 dagen) kan je jouw woning niet bereiken. Dit is het geval wanneer voor jouw deur de nieuwe rioolbuizen in de grond worden gelegd. Het is aan de aannemer om dit tijdig met jou te bespreken. De gemeente voorziet de aanstelling van een bereikbaarheidsadviseur. Deze persoon is het aanspreekpunt voor al jouw vragen rond toegankelijkheid en veiligheid. Binnen de mate van het mogelijke zoekt hij of zij naar een passende oplossing. Ben je zelfstandige, dan bekijkt de bereikbaarheidsadviseur samen met jou hoe je zaak zo goed als mogelijk toegankelijk blijft.

16. Er is een aanslepend parkeerprobleem ter hoogte van lager schooltje De Klimop. Kan er tijdens de werken een extra parking gecreëerd worden?

Een parking net voor de schoolpoort zorgt voor verkeersonveiligheid. De toegang van de gesuggereerde parking bevindt zich net voor de concentratie van afwikkeling van schoolkinderen en fietsers in beide richtingen. Om kinderen aan te zetten te voet of met de fiets naar school te komen, moet het voor de schoolpoort veiliger worden. Het is daarom beter de parkeerplaatsen verder van de schoolpoort te voorzien. Er zijn inderdaad weinig parkeerplaatsen en er is helaas weinig ruimte om er meer te voorzien. In het begin van de Molenstraat verhardden we bermen met grasdallen zodat daar parkeercapaciteit ontstaat.

De grond waarover je spreekt is particuliere eigendom. Mocht daar een parkeerplaats worden aangelegd, dan moet dit eerst met de eigenaar onderhandeld worden. Het voorontwerp is geen verslechtering van de huidige situatie. Om de werken niet te vertragen, koppelen we je suggestie niet aan dit project.

17. Ik ga ervan uit dat de perrons van alle haltes verhoogd aangelegd worden?

Alle haltes worden verhoogd voorzien.

18. Is het mogelijk ook nog blindengeleidetegels voorzien t.h.v. de voorste deur van de bus?

We voorzien blindegeleidetegels.

19. Kunnen jullie bushokjes zonder zijpanelen voorzien, voor betere zichtbaarheid van bestuurders?

Het type bushokje is nog niet gekozen. Om de zichtbaarheid te vergroten, is de suggestie om geen zijpanelen te voorzien waardevol. Op koude en vochtige ochtenden beslaan ramen en ontstaan gevaarlijke situaties door beperkte zichtbaarheid.

20. Hoe zit het met de verkeerssnelheid op de voorziene plateau's?

De wegcode bepaalt dat de maximumsnelheid op verhoogde inrichtingen 30 km/uur bedraagt. De kruispunten van de Sint-Niklaasstraat met de Bosstraat/Parkstraat, Doornstraat, Smoutstraat en Baar-/Laarstraat worden verhoogd aangelegd.

21. Zijn er verkeersremmende maatregelen, zoals bijv. een asverspringing tussen Bosstraat en Doornstraat, mogelijk?

De beschikbare ruimte tussen rooilijn en rooilijn is in combinatie met de 6,6 meter brede rijbaan, het 3 meter brede fietspad, de 1 meter brede tussenstrook en noodzakelijke voetpaden te klein om asverspringingen aan te leggen.

22. Zal er voldoende parkeergelegenheid zijn in de straat? En t.h.v. de school in Hoogeinde? Hoe duiden jullie parkeerplaatsen aan op een plan?

In de directe nabijheid van school verdwijnen er vier parkeerplaatsen. Dit komt door het breder wordende fietspad. Ter compensatie wordt in het begin van de Molenstraat de berm met grasbetontegels verhard. Hier kan men extra parkeren.

23. Waar exact komen de bufferbekkens en zijn hiervoor grondverwervingen nodig?

We voorzien drie bufferbekkens in het agrarisch gebied. Twee van de bekken worden aangelegd in functie van de nieuw aan te leggen hemelwaterriolering en zijn aangeduid in de presentatie. De presentatie vind je terug op www.sint-gillis-waas.be. Feitelijk betreft dit verbrede grachten om meer capaciteit te verkrijgen. Hiervoor gaat Aquafin gesprekken aan met de eigenaars voor grondverwerving. Het derde bekken wordt aangelegd in functie van het verleggen van waterloop 23 en later geplande rioolwerken in de Baarstraat. Hiervoor neemt Aquafin in latere fase contact op met de eigenaars voor de aankoop van de nodige gronden.

24. Is er rekening gehouden met landbouwverkeer in de Molenstraat? Hoe verhindert verhinderen dat deze door de wadi's rijden?

Een terechte opmerking. De voorziene wegbreedte is te smal voor landbouwverkeer om elkaar te passeren. Op regelmatige plaatsen wordt een uitwijkstrook voorzien. Je suggestie verwerken we in de voorliggende plannen.

25. Wat met de veiligheid op de kruispunten met de Doornstraat en Baarstraat? Hoe pakken jullie deze aan?

De beschikbare ruimte tussen rooilijn en rooilijn blijft gelijk. Voor de aanleg van de wegenis wordt geen grond onteigend. Wel wordt het fietspad aan de onpare zijde breder aangelegd. Dat betekent dat het zicht op aankomende fietsers verbetert. De aangehaalde kruispunten worden verhoogd aangelegd. Het betekent dat de wettelijk toegestane snelheid er 30 km/uur bedraagt. De verlaagde snelheid in combinatie met verbrede fietspaden, aangepaste wegkleuren en oversteekplaatsen voor voetgangers

moet de verkeersveiligheid waarborgen.

26. Hoe houdt dit plan rekening met de verhoogde bewegingen die zullen ontstaan bij de nieuwe KMO-zone Smet?

Bij de opmaak van de ontwerpplannen was de exacte ligging en vormgeving van de nieuwe KMO-zone nog niet gekend. Op basis van de nu gekende gegevens verwerken we de toegang tot de KMO-zone in de plannen. De KMO-zone krijgt een centrale toegang.

27. Is het mogelijk om een asverschuiving te voorzien t.h.v. Baarstraat/Laarstraat? Dit werkt meer remmend dan een verkeersplateau.

De beschikbare ruimte tussen rooilijn en rooilijn is in combinatie met de 6,6 meter brede rijbaan, het 3 meter brede fietspad, de 1 meter brede tussenstrook en noodzakelijke voetpaden te klein om asverspringingen mogelijk te maken.

28. Is er al zicht op de fasering en bijhorende omleiding?

De werken in de Sint-Niklaasstraat vormen op het vlak van mobiliteit een grote uitdaging. De routing van de Lijn en hulpdiensten tijdens de werken is belangrijk. Dit moeten we nog verder uitwerken. Voor de aanvang der werken lichten we alles toe in een volgende infovergadering. Tijdens de werken monitoren we de mobiliteit en sturen we bij waar nodig.

29. Wanneer starten en eindigen de werken?

Als alles volgens plan verloopt, starten de werken medio 2022. Het einde is voorzien medio 2024.

30. In de Sint-Niklaasstraat gebeurden al vaker zware ongevallen. Vooral 's avonds en in het weekend liggen de snelheden daar heel hoog. Kan men hieraan iets doen, bijv. flitspalen plaatsen?

De gekende zware ongevallen van de voorbije jaren zijn bijna altijd te linken aan het rijden onder invloed (drugs- of overmatig alcoholgebruik). Deze ongevallen konden we niet vermijden met flitspalen, trajectcontroles etc. Of we dergelijke middelen in de toekomst inzetten, is een keuze die we moeten maken in het kader van het nieuw mobiliteitsplan.

31. Krijgen we de presentatie na deze infosessie?

De presentatie vind je terug op www.sint-gillis-waas.be

32. Gebruikt men het standaardbestek 250 i.v.m.de wegenwerken?

Het standaardbestek 250 wordt gehanteerd.

33. Wat als afkoppeling niet kan?

De praktijk leert dat er meer mogelijk is dan we op voorhand denken. Een daartoe opgeleide afkoppelingsdeskundige gaat samen met jou na hoe je het vuil- en hemelwater het best kan aanleggen. De gemeente betaalt de studiekosten.

34. Zijn er firma's die we best contacteren met ervaring voor afkoppeling?

Je kiest zelf of je de werken zelf uitvoert of laat uitvoeren door een door jou gekozen aannemer. Normaal kan elke aannemer deze werken uitvoeren.

35. Het einde van de Sint-Niklaasstraat, tegen de grens met Sint-Niklaas, wordt blijkbaar niet meegenomen in de werken. Waarom is dat zo?

Het doortrekken van het nieuwe wegprofiel tot in Sint-Niklaas is gewenst. Toch werd het project administratief en financieel afgebakend tot aan de ruilverkavelingsweg (Molenweg). In het resterende deel zijn onteigeningen nodig. Het budgettaire kader van de gemeente maakt een volledige vernieuwing van de Sint-Niklaasstraat tot aan de grens Sint-Niklaas nu niet mogelijk. Voor de vernieuwing van dit stuk weg inclusief de aanleg van een fietspad en onteigeningen is al snel 1.200.000 euro nodig. Ter illustratie: het gepresenteerde project (riolering en wegenis) kost 10.000.000 euro. De gemeente startte ondertussen gesprekken met de stad Sint-Niklaas om ook hier op termijn betere fietspaden te voorzien.

36. Waar situeert zich de waterzuiveringsinstallatie voor dit project?

Het afvalwater van de Sint-Niklaasstraat stroomt via het centrum van Sint-Gillis-Waas naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie in Vrasene (Beveren).

37. Graag meer info over het pompstation Sint-Niklaasstraat dat in de huis-aan-huis folder niet is aangeduid.

Om het afvalwater van de hele Sint-Niklaasstraat af te voeren, is een pompstation nodig ter hoogte van het rondpunt Hoogeinde (huisnummers 135-137). Het pompstation bouwt men ondergronds in de openbare wegberm. De exacte locatie is afhankelijk van gas-, water- en elektriciteitsleidingen. De plannen werken we nog verder uit.

38. Wat met de factor verkeersveiligheid bij de keuze tussen een enkel en dubbel fietspad? Is dat bekeken? Dubbel is minder veilig?

Verkeersveiligheid is meegenomen bij de afweging tussen enkel- of dubbelrichting fietspaden. Bij een enkelrichting fietspad komt de fietser steeds van de verwachte richting voor de kruisende automobilist. Maar dit was niet het enigste criterium om de keuze te maken. We hielden rekening met met de aansluiting op de bestaande toestand, het aantal zijstraten die gekruist worden, benodigde verharding, beheerskosten en niet in het minst het gebruikscomfort. Vandaag zijn alle fietsroutes tussen Sint-Gillis-Waas en Sint-Niklaas te smal. In de ochtend krijgen ze een grote golf fietsers naar Sint-Niklaas te verwerken en in de avond een tegengestelde golf richting Sint-Gillis-Waas. Met het toenemend belang aan elektrische fietsen, fietskarren... biedt een breder fietspad meer fietscomfort. De gemeente debatteerde hier lang over samen met verschillende specialisten en kwam uiteindelijk tot het oordeel dat een dubbelrichtingsfietspad hier de beste keuze is.

39. Bij evenementen werd de Parkstraat af en toe dubbele richting gemaakt om verkeersellende in het dorp (bij onderbreken Burgemeester Omer De Meyplein) te vermijden. Hoe gaat men daarmee om met een versmalde rijbaan?

Zowel nu als in de toekomst vermijdt men best motortuigen in beide richtingen in de Parkstraat. Er is een alternatieve route mogelijk via de Pompstraat, Gaversstraat en Doornstraat.

40. Waarom komt er in de Nieuwstraat ook zo geen fietssuggestiestrook als in Parkstraat?

De Nieuwstraat is ingericht als fietsstraat. Het fietsverkeer heeft er voorrang op al het gemotoriseerd verkeer en de auto is er als het ware te gast. Een fietssuggestiestrook aanbrengen in fietsstraten is niet gebruikelijk.

41. Wordt het kruispunt H. Hart een plateau of verhoogde inrichting?

De wegcode onderscheidt verkeersplateaus en verkeersdrempels. Een verkeersdrempel is kort, een verkeersplateau heeft een grote lengte. Het kruispunt ter hoogte van het Heilig Hart wordt uitgevoerd als een verkeersplateau en is een verhoogde inrichting. Er geldt een snelheidsregime van 30 km/uur.

42. Op de plannen merken we dat de zachte berm vervalft aan de kant met even huisnummers? Waar moeten we dan parkeren?

Strikt genomen hoeft de gemeente op openbaar domein geen parkeerplaatsen te voorzien. Het algemeen belang gaat er altijd boven het privaat belang. Waar mogelijk voorziet de gemeente parkeerplaatsen. Parkeren in de berm wordt in de Sint-Niklaasstraat onmogelijk omdat het fietspad breder wordt en de weg gemiddeld 1 meter opschuift naar de pare zijde. De meeste woningen in de Sint-Niklaasstraat hebben op eigen terrein plaats om de auto te parkeren (opritten, garages).

43. Worden er ook bomen geplant in de berm van de Sint-Niklaasstraat?

In de Sint-Niklaasstraat is er onvoldoende ruimte om in wegbermen bomen te planten. Ter hoogte van het Heilig Hart en de rotonde in Hoogeinde wordt openbaar groen voorzien.

44. Het kruispunt met de Doornstraat is heel gevaarlijk voor fietsers. Auto's die uit Doornstraat komen hebben weinig zicht op verkeer in de Sint-Niklaasstraat. Waarom fietsers niet een stukje afleiden in Doornstraat zodat zij beter zicht op fietsers en auto's hebben?

De praktijk leert dat fietsers het best zo dicht mogelijk bij een kruisingsvlak zijstraten dwarsen. Hen afleiden van het kruispunt maakt het voor hen juist onveilig. Het kruisingsvlak wordt vergroot en daardoor onoverzichtelijker. Auto's die de zijstraat inslaan, versnellen en worden plots verrast. Het is daarom dat ter hoogte van bijv. Kringwinkel Den Azalee in de KMO-zone Kluizenmeersen het vrijliggend fietspad terug naar de rijbaan wordt gebracht.

45. Betreffende de berm tegen onze gevels: wat zal de ondergrond zijn in Hoogeinde aan het kruispunt met de Baarstraat?

Op het kruispunt Sint-Niklaasstraat/Baarstraat/Laarstraat voorzien we een verkeersplateau. De berm wordt tot aan de gevels met klinkers verhard.

46. In het gedeelte Doornstraat - Hoogeinde is het dan de bedoeling dat voetgangers op het fietspad wandelen?

Ja. Vanaf de Doornstraat richting Hoogeinde gebruiken voetgangers en fietsers samen het 3 meter brede fietspad. Het aantal voetgangers en fietsers maakt dit hier mogelijk. Op dit moment is de beschikbare ruimte vaak kleiner dan in de ontworpen situatie.

47. Waarom wordt een fietspad van 3 meter breed voorzien? Het fietspad dat er nu ligt is toch breed genoeg?

Het huidige fietspad, 1,75 meter breed, is niet breed genoeg voor een dubbelrichting fietspad. Het voldoet niet meer aan de huidige fietsnormen. Op het fietspad is er 's ochtends veel verkeer richting Sint-Niklaas en 's avonds richting onze gemeente. Naast deze grote golven moet er ruimte zijn voor solitaire fietsers die zich in de andere richting verplaatsen. Tenslotte zijn bredere fietspaden vereist door het toenemend aantal fietskarren (bredere gebruikers) en elektrische fietsen (meer inhaalmanoeuvres).

48. Hoeveel uitritten zullen er komen voor de nieuwe KMO zone op het terrein van Smet?

De nieuwe KMO-zone ontsluit op een centrale plaats in de Sint-Niklaasstraat.

49. Momenteel parkeren er vaak wagens in de Sint-Niklaasstraat net voor het kruispunt, blijft dit of zal dit verdwijnen?

Het gaat hier vermoedelijk om het kruispunt Sint-Niklaasstraat/Baarstraat/Laarstraat. De nu voorliggende plannen maken het parkeren op de rijbaan niet onmogelijk.

50. Aan Roskamstraat is ook bushalte!

Inderdaad, ter hoogte van de Roskamstraat is er een bushalte. Deze bushalte verdwijnt niet.

51. Welke route kunnen de fietsers komende uit het centrum richting Nieuwkerken-Waas volgen?

Deze fietsers moeten nu net voor het kruispunt met de Molenstraat de Sint-Niklaasstraat oversteken. De oversteekplaats schuift op richting de rotonde en komt tussen de Molenstraat en de rotonde te liggen. Het wordt gecombineerd met een zebepad. Vervolgens rijdt men zoals nu verder via de gemengde zone ter hoogte van de feestzaal richting de Dagsterrestraat. Met bewegwijzering wordt dit aangegeven.

52. Worden er ook bomen geplant tussen fietspad en weg waar de infiltratiestrook 1 m breed is?

Nee, een berm met een breedte van 1 meter is te smal voor het planten van bomen. Tussen fietspad en rijbaan komt waar mogelijk opnieuw een haag.

53. Worden de bestaande grachten behouden?

Bestaande grachten worden waar mogelijk behouden. Het principe "ruimte-voor-water" is essentieel.

54. Ik mis verkeersremmende maatregelen voor de Molenstraat, dit is momenteel een snelweg. Waarom geen inhammen voorzien zodat verkeer vertraagt?

Hoe breder een weg, hoe sneller men rijdt. Het is een van de redenen waarom de breedte van de Molenstraat beperkt blijft tot 4 meter. Jouw vraag om snelheidsbeperkende maatregelen wordt bekeken. Opgemerkt wordt dat snelheidsremmende maatregelen vaak voor hinderlijke bijeffecten zorgen zoals geluidsoverlast en trillingshinder.

55. Wat met tractoren die door de wadi's rijden?

De plannen worden aangepast. Het op regelmatige afstand voorzien van uitwijkstroken is noodzakelijk. We bekijken of bijkomende maatregelen nodig zijn om te voorkomen dat gemotoriseerd verkeer door de wadi's rijdt.

56. Waarom wordt er geen fietspad voorzien in de Molenstraat? Daar zijn veel fietsers en wandelaars.

Voor elke vierkante meter verharding moet hemelwater gebufferd worden. Gebeurt dat onvoldoende, dan mogen hemelwaterriolen niet aangesloten worden op waterlopen. Omdat de Vrasenebeek regelmatig overstroomt, stelt de provincie Oost-Vlaanderen als waterloopbeheerder strenge eisen. Tegelijk is het zeer moeilijk om bufferbekkens te realiseren in agrarisch gebied. Er is een evenwicht gevonden tussen water bufferen in agrarisch gebied en in wegbermen (wadi's ed). Het te verharden oppervlak is bijgevolg gelimiteerd. Wordt een vierkante meter extra verhard, dan moet deze op een andere plaats verdwijnen.

57. Wat gebeurt er met de Molenstraat vanaf het voetbalveld?

Vanaf het voetbalveld leggen we in de berm van de Molenstraat een drukriool aan. Via deze kleine buis wordt het afvalwater van verschillende woningen in de Schuilhoekstraat naar de Sint-Niklaasstraat gepompt. De weg moet niet opengebrouwen worden en wordt niet heraangelegd.

58. Wie zorgt voor onderhoud wadi's?

De gemeente staat in voor het onderhoud van de wadi's.

59. Worden de buizen van de beek dan verwijderd ten gunste van wadi's?

Waar mogelijk blijven de grachten open. Mocht het de aanleg van wadi's onmogelijk maken, dan passen we de situatie aan. Het is onduidelijk over welke zone gesproken wordt. Voor bijkomende informatie kan je contact opnemen met de dienst Wegen & Water van de gemeente.

60. Zou het niet zinvol zijn om de Dagsterrenstraat en stuk Nieuwkerkenstraat richting Rotonde eenrichtingsverkeer te maken?

De Dagsterrestraat en Nieuwkerkenstraat vormen vanouds de verbinding naar Vrasene. In de nabijheid zijn er geen alternatieve geschikte wegen om het verkeer af te wikkelen.

61. Komt er een fiets- en/of voetpad in de Nieuwkerkenstraat?

In de Nieuwkerkenstraat wijzigt het wegprofiel niet. Er worden geen voet- en/of fietspaden aangelegd.

62. Is het een optie om de Dagsterrestraat enkele richting te maken? Toch vaak een gevaarlijke verkeerssituatie nu.

Het gedeelte Dagsterrestraat tussen de Nieuwkerkenstraat en de rotonde in Hoogeinde blijft een weg om in dubbele richting te berijden. Het is de verbinding naar Vrasene. In de nabijheid zijn er geen alternatieve geschikte wegen om het verkeer af te wikkelen. Wat het gedeelte tussen de Nieuwkerkenstraat/Sint-Niklaasstraat betreft, kan jouw suggestie overwogen worden.

63. Wie gaat dit herstellen en bekostigen?

Het herstel van het openbaar domein is en blijft de verantwoordelijkheid van de gemeente. De daarvoor benodigde gelden betalen we samen via de gekende belastingen. Via Aquafin en Riopact ontvangen we subsidies van de Vlaamse overheid in functie van de aanleg van het gescheiden stelsel.

64. Waarom worden alleen in de Molenstraat wadi's voorzien?

Voor elk type weg zijn er specifieke wettelijke afmetingen. Een verbindende weg als de Sint-Niklaasstraat moet minstens zes meter breed zijn, een ondergeschikte weg als de Molenstraat vier meter. In functie van de beschikbare ruimte op openbaar domein, is er de mogelijkheid om onverharde bermen in te richten als wadi of infiltratieberm. Het gebeurt in de Molenstraat en Sint-Niklaasstraat.

65. Hoe wordt de snelheid in de Molenstraat vertraagd komende van de Blauwe Staak? Snelheidsduivels houden geen rekening met de bewoners.

Je vraag om snelheidsbeperkende maatregelen wordt bekeken. Opgemerkt wordt dat snelheidsremmende maatregelen voor hinderlijke bijeffecten kunnen zorgen zoals geluidsoverlast en trillingshinder.

66. Welke maatregelen voorzien jullie tegen de hoge snelheden in de Sint-Niklaasstraat?

De kruispunten met de Bosstraat/Parkstraat, Doornstraat, Smoutstraat en Baar/Laarstraat worden verhoogd aangelegd. Het is een evenwicht tussen het afdwingen van een gepaste rijsnelheid en een gewenste vlotte doorstroming. De Sint-Niklaasstraat blijft de ontsluitingsweg van Sint-Gillis-Waas naar Sint-Niklaas en andersom. Een performant openbaar vervoer vraagt om een goede doorstroming. In de nieuwe straat gaan we uit van een maximumsnelheid van 50 km/uur over het hele traject tussen de Kasteelstraat en de Dagsterrestraat (voorbij het rondpunt in Hoogeinde). Zo'n consequent snelheidsregime is duidelijker voor de weggebruiker. Regelmatige snelheidscontroles zijn en blijven noodzakelijk om elke weggebruiker te sensibiliseren. Het is een thema dat voor vele straten in onze gemeente geldt.

67. Kunnen we kiezen waar de aansluiting van regenwater toe komt? Kan dit bijv. voorzien worden naast de oprit in plaats van vlak voor de oprit?

Een afkoppelingsdeskundige zoekt samen met jou uit waar de riolering nu op jouw eigendom ligt. In overleg doet hij/zij een voorstel om het hemelwater af te koppelen.

Daarbij houden ze rekening met jouw wensen en het benodigd budget.

68. Wat met hulpdiensten tijdens de werken?

Hulpdiensten zijn prioritaire voertuigen en krijgen altijd doorgang. De gemeente plant in de komende maanden diverse overleggen met de Hulpverleningszone Waasland. In goed overleg bereiden we de werken voor.

69. Wat met de nutsleidingen (elektriciteit, telefoon ...) en straatverlichting? Worden die ook vernieuwd?

Werken aan de nutsleidingen worden voor de werken uitgevoerd en starten dit najaar. De nutsmaatschappijen bekijken op dit moment welke aanpassingen en vernieuwingen noodzakelijk en/of gewenst zijn. Als dit bekend is, informeren we jou.

70. Worden de grachten in de Molenstraat behouden?

De grachten achteraan in de Molenstraat blijven behouden

71. Gaan de bestaande lichtpunten aangepast worden met LED-lampen?

De bestaande lichtpunten blijven en worden verled. Dit laatst gebeurt in de komende 8 à 10 jaar in de hele gemeente. De nieuwe led-lampen worden na 22uur niet langer om-en-om gedoofd maar allemaal in lichtsterkte gedempt.

72. Hoekomen de IBA's van een deel van de bewoners van de Molenstraat in beeld ? M.a.w. hoe spelen deze mee in het verhaal ?

Volgens de wet moet elke woning – van zodra er riolering in de straat ligt – aangesloten worden op het riool. De IBA moet worden uitgeschakeld. De zoneringsplannen werden in 2008 vastgesteld. Sindsdien bepaalt het zoneringsplan waar collectief of individueel gezuiverd moet worden. Wanneer de bouwvergunning verleend werd voor 2008, dan is de verplichting tot de plaatsing van een IBA een legitiem gegeven. Na 2008 kan de gemeente de verplichte plaatsing van een IBA niet langer eisen. We vragen om contact op te nemen met de afdeling Wegen en Water om jouw situatie te bespreken.

73. In Molenstraat zijn veel mensen met individuele zuivering (IBA). Hoe verloopt de procedure daar? En vraag voor gemeente: wat met kosten? We betaalden eerst paar 1000 euro om dit te installeren en nu nog eens om af te koppelen?

Volgens de wet moet elke woning – van zodra er riolering in de straat ligt – aangesloten worden op het riool. De IBA moet worden uitgeschakeld. De zoneringsplannen werden in 2008 vastgesteld. Sindsdien bepaalt het zoneringsplan waar collectief of individueel gezuiverd moet worden. Wanneer de bouwvergunning verleend werd voor 2008, dan is de verplichting tot de plaatsing van een IBA een legitiem gegeven. Na 2008 kan de gemeente de verplichte plaatsing van een IBA niet langer eisen. We vragen om contact op te nemen met de afdeling Wegen en Water om jouw situatie te bespreken.

74. Vraag is de ingebuisde gracht in Molenstraat vanaf de voetbal richting Sint-Niklaasstraat: blijft die ingebuisd?

De ingebuisde gracht wordt verwijderd en vervangen door een hemelwaterriolering en wadi's.

75. Wie gaat die afkoppeling betalen? Moeten we een lening aangaan voor deze werkzaamheden?

De kosten voor de afkoppelingen vallen ten laste van de eigenaar van de woning. Hoe hoog deze zijn, verschilt van huis tot huis. Eerst komt een afkoppelingsdeskundige langs die samen met jou je bestaande afvoer zal overlopen en bespreken hoe dit op een haalbare manier kan aangepast worden. De gemeente draagt de kosten voor de opmaak van het afkoppelingsplan en de verplichte eerste keuring nadat je de noodzakelijke aanpassingen uitvoerde.

76. Blijven de open grachten in de Molenstraat ter hoogte van nr. 16 en 18 behouden?

Als de aanleg van de parkeer-/uitwijkstroken en/of de wadi's dit toelaten, blijven de grachten behouden. Je vraag wordt verder onderzocht.

77. Wat betreft snelheidsbeperking tot 50 km/uur, geldt dit dan voor heel de straat, ook laatste stuk?

De Sint-Niklaasstraat is en blijft de verbindingsweg tussen Sint-Niklaas en Sint-Gillis-Waas. Voor een goede en vlotte doorstroming zijn er beperkingen wat verkeersingrepen en snelheidsregimes betreft. Vanaf de Kasteelstraat tot aan de Dagsterrestraat geldt dan een snelheidsregime van 50 km/uur. Vanaf dat punt blijft de huidige maximale snelheid van 70 km/uur gelden.

78. En wat met mensen die nog maar pas een oprit en voortuin hebben aangelegd zonder dat ze dit wisten? Waarom werd dit niet eerder gecommuniceerd? Dit zou toch een paar jaar eerder moeten geweten zijn?

In de media kwamen de voorbije jaren de noodzakelijke rioleringswerken in de Sint-Niklaasstraat meermaals aan bod. Twee voorbeelden:

12 april 2019 – tv-reportage TVOost

www.tvooost.be/nieuws/sint-gillis-waas-krijgt-miljoen-euro-subsidies-voor-riolen-76695

4 februari 2020 – krantenartikel Het Laatste Nieuws

www.hln.be/sint-gillis-waas/drie-meter-breed-fietspad-veiliger-en-goedkoper-nieuwe-fietsinfrastructuur-voor-sint-niklaasstraat~a5029860/

79. Wat met de voetgangers en kleine kinderen in de Molenstraat. Kinderen die naar school gaan, hebben geen veiligheid. Nu moeten de kinderen op de rijbaan lopen wat heel gevaarlijk is, want snelheid kennen ze niet in de Molenstraat.

Je opmerking nemen we mee. We bekijken of snelheidsremmende maatregelen nodig zijn en in welke vorm dat mogelijk is.

80. Een snelheidslimiet instellen, vermindert de snelheid van de voertuigen niet. Het begin van de Sint-Niklaasstraat is nu ook al gelimiteerd op 50km/uur. Helaas vlammen hier nog steeds auto's door aan meer dan 100 km/uur. Het is utopisch om te denken dat een bord de snelheidsduivels tegenhoudt. Daartoe is er nood aan andere maatregelen zoals snelheidscamera's of trajectcontrole of verkeersdrempel juist voor de gevaarlijke bocht, t.h.v. Molenweg om de snelheid af te remmen.

De keuze voor snelheidscamera's of trajectcontroles staat los van de aan te leggen infrastructuur. De Sint-Niklaasstraat is en blijft de verbindingsweg tussen Sint-Niklaas en Sint-Gillis-Waas. Voor een goede en vlotte doorstroming zijn er beperkingen wat verkeersingrepen betreft. Ter hoogte van de Molenweg geldt een snelheidsregime van 70 km/uur en is de aanleg van een verkeersdrempel wettelijk niet toegestaan.

81. Ik vind het onwaarschijnlijk dat jullie dit nu pas communiceren. Met wie moeten personen met een IBA contact opnemen? Is de gemeente goed op de hoogte wie wel en wie niet beschikt over een IBA?

Volgens de wet moet elke woning – van zodra er riolering in de straat ligt – aangesloten worden op het riool. De IBA moet worden uitgeschakeld. De zoneringsplannen werden in 2008 vastgesteld. Sindsdien bepaalt het zoneringsplan waar collectief of individueel gezuiverd moet worden. Wanneer de bouwvergunning verleend werd voor 2008, dan is de verplichting tot de plaatsing van een IBA een legitiem gegeven. Na 2008 kan de gemeente de verplichte plaatsing van een IBA niet langer eisen. We vragen om contact op te nemen met de afdeling Wegen en Water om jouw situatie te bespreken.

82. Kan er een afzonderlijk infomoment ingepland worden voor mensen met een IBA? Lijkt me nodig om alles op een rij te zetten.

Volgens de wet moet elke woning – van zodra er riolering in de straat ligt – aangesloten worden op het riool. De IBA moet worden uitgeschakeld. De zoneringsplannen werden in 2008 vastgesteld. Sindsdien bepaalt het zoneringsplan waar collectief of individueel gezuiverd moet worden. Wanneer de bouwvergunning verleend werd voor 2008, dan is de verplichting tot de plaatsing van een IBA een legitiem gegeven. Na 2008 kan de gemeente de verplichte plaatsing van een IBA niet langer eisen. We vragen om contact op te nemen met de afdeling Wegen en Water om jouw situatie te bespreken.

83. Het probleem is het sluipverkeer in de Molenstraat. Misschien kan een sas voor landbouwvoertuigen aangelegd worden voor de kasseibaan? Dan is het voor iedereen veilig, ook voor onze kinderen.

De aanleg van een landbouwslus is een maatregel die in het groter geheel van ons wegennet wordt afgewogen. Dat gebeurt in het mobiliteitsplan dat we momenteel herzien.

84. Kan niet enkel het wegdek vernieuwd worden op het laatste stuk? Ik hoor graag zeggen dat asfalt beter is dan het huidige beton voor trillingen en geluid, maar dat geldt dan blijkbaar niet voor een beperkt aantal bewoners van deze straat.

De vernieuwing van het wegdek van de Sint-Niklaasstraat tot aan de grens met Sint-Niklaas is gewenst. Toch werd het project administratief en financieel afgebakend tot aan de ruilverkavelingsweg (Molenweg). Het budgettaire kader van de gemeente maakt een volledige vernieuwing van de Sint-Niklaasstraat tot aan de grens Sint-Niklaas nu niet mogelijk.

85. Wanneer gebeuren de onteigeningen voor de bufferbekkens en wat als die vertraging oplopen? Welke impact heeft dit dan op de riolering?

Als de ontwerpplannen op punt staan, start Aquafin gesprekken op met eigenaars voor verwerving in der minne. Dit is meestal kort na de aanvraag van de

omgevingsvergunning, wanneer je de gele affiches in het straatbeeld ziet verschijnen. Als alles verloopt zoals gepland, starten de gespreken in de loop van deze zomer. Als een aankoop in der minne niet lukt, is een gerechtelijke procedure noodzakelijk. De start van de werken vertraagt daardoor niet onmiddellijk..

86. Waarom geen dubbele fietssuggestiestrook (in 2 richtingen) in de Parkstraat?

De beschikbare ruimte is te beperkt om zowel een fietspad dubbele richting als openbare parkeerplaatsen te voorzien.

87. Hoe zal tijdens de werken de omleiding lopen voor doorgaand verkeer naar Sint-Niklaas?

De werken in de Sint-Niklaasstraat vormen op het vlak van mobiliteit een grote uitdaging. De routing van de Lijn en hulpdiensten tijdens de werken is belangrijk. Dit moeten we nog verder uitwerken. Voor de aanvang van de werken lichten we alles toe in een volgende infovergadering. Tijdens de werken monitoren we de mobiliteit en sturen we bij waar nodig.

88. Wat met parkeerplaatsen in de Sint-Niklaasstraat? Waar kunnen we onze vragen i.v.m. de weginrichting neerleggen?

Je kunt al jouw vragen of opmerkingen overmaken aan de gemeente. Naar aanleiding van de infoavonden en alle reacties, herbekijken we het voorontwerp en waar nodig/mogelijk passen we het aan. Na goedkeuring van het definitief plan, wordt de omgevingsvergunning aangevraagd. Op dat moment kan je via een openbaar onderzoek gemotiveerd bezwaren indienen.

89. Voor fietspaden in de twee richtingen zouden we kunnen rekenen op bijna 800.000 euro subsidies van Vlaanderen/provincie en moet de gemeente dat niet betalen. Krijgen we die subsidie ook als er een dubbelrichtingsfietspad komt, tegen het vademecum in?

Het fietsvademeccum sluit dubbelrichtingsfietspaden niet uit. Subsidiërende overheden kenden in het verleden bij hoge uitzondering subsidies toe voor dubbelrichtingsfietspaden. De gevraagde subsidie voor de Sint-Niklaasstraat wordt naar alle waarschijnlijkheid niet toegekend. Desondanks ziet het college van burgemeester en schepenen doorslaggevende redenen om blijvend te kiezen voor een dubbelrichtingsfietspad aan een zijde van de rijbaan.

90. Komt er t.h.v. van Sint-Niklaasstraat 196 ook een voetpad ?

In het gedeelte Sint-Niklaasstraat ten zuiden van het rondpunt Hoogeinde komt er geen afzonderlijk voetpad.

91. Aan de Parkstraat/Bosstraat komt het zebrapad net na de bocht. Is er voldoende zicht voor auto's komende van Sint-Niklaas?

Het gehele kruispunt wordt uitgevoerd als verkeersplateau. De open ruimte is er voldoende om een veilige ligging van het zebrapad te garanderen. De beplanting wordt zo gekozen dat het uitzicht niet belemmerd wordt.

92. Kan de veiligheid aan de school in Hoogeinde nog verbeterd worden? Heel veel chauffeurs houden zich niet aan de snelheidslimiet, ook al staan er veel mensen aan de schoolpoort.

Er worden geen bijkomende maatregelen voorzien. Het snelheidsregime van 30 km/uur, het middeneiland met bijhorende uitbuiging van de rijbaan, de hekwerken tussen rijbaan en voetpad en het zebrapad zijn de mogelijkheden in functie van beschikbare ruimte. Ze bieden de nodige waarborg naar veiligheid.

93. Waarom geen persleiding voorzien voor de overige woningen in de Schuilhoekstraat - Nieuwkerkenstraat?

De zoneringsplannen bepalen waar riolen moeten worden aangelegd en waar IBA geplaatst worden. Deze keuze wordt hoofdzakelijk op financiële gronden gemaakt. De zoneringsplannen werden na een openbaar onderzoek vastgesteld. Het zoneringsplan voor de gemeente Sint-Gillis-Waas voorziet IBA's in het zuidelijk deel van de Schuilhoekstraat.

94. We wonen op het kruispunt Sint-Niklaasstraat-Baarstraat-Laarstraat. We moeten achterwaarts uit onze garage rijden en rekening houden met auto's en fietsers van 4 kanten, een dubbel fietspad, voetgangers, een zebrapad en een zachte verkeersdrempel. Wijzig er iets voor ons?

Het voorontwerp voorziet geen wijzigingen in het wegenisconcept voor jouw deur. Ter hoogte van jouw garage is en blijft de situatie niet optimaal.

95. Ik woon naast de provinciale beek waarin de overloop van de regenwaterput uitkomt. Moet deze ook verplaatst worden naar collector oppervlakte wateren?

Nee, de bestaande overloop kan -indien vergund- blijven bestaan. Een nieuw huisaansluitputje voor de afvoer van het hemelwater van uw woning wordt wel voorzien.

96. Waar kunnen we de getoonde powerpoint terugvinden aub ?

De presentatie is beschikbaar op www.sint-gillis-waas.be/wegenwerken

Vragen ondernemers

1. Kunnen jullie bij de herinrichting van de straat voorzien dat vrachtwagens op de oprit kunnen draaien aub (losplaats achteraan oprit Sint-Niklaasstraat 40)?

Dit vormt geen probleem. Ter hoogte van nr. 40 verschuift de rijbaan slechts 30 cm. De berm wordt er volledig als voetpad verhard.

2. Wij zouden graag onze oprit (St-Niklaasstraat 154) wijzigen om makkelijker in onze garage te rijden. Voor stedenbouw is dat geen probleem. Nu ligt er echter nog een hoge borduur en een parking voor de geplande oprit. Is het mogelijk om er in de plannen rekening mee te houden dat oprit en parking gewisseld worden? Er moet ook dagelijks een opligger parkeren. Dit is vaak moeilijk als er een auto te ver geparkeerd staat. Via deze wijziging zou dit ook al een goede oplossing zijn.

Je opmerking nemen we mee bij de verdere uitwerking van de plannen. Wijzigen van de oprit en parkeerplaats is mogelijk.

3. Hoe diep komen de rioleringsbuizen onder het oppervlak van het wegdek t.h.v. Parkstraat 7?

Ter hoogte van Parkstraat 7 ligt de bodem van het hemelwaterriool ongeveer 1,8 meter onder het maaiveld, het vuilwaterriool 2,3 m. onder het maaiveld. Bij de aanleg van de riolering gebruiken ze een beschoeiing tegen het afschuiven van aanpalende grond.

4. Baarstraat: als de ringweg zwaar vervoer onderbroken wordt tijdens de werken, is de omleiding er dan op afgestemd? Blijven de ondernemers, en de KMO-zone Hoogeindeken bereikbaar voor klanten, woon-werkverkeer, toeleveringen en andere transporten? Wordt deze omleiding dan definitief voor zwaar vervoer in functie van de geplande verhoging van de fietspadroute?

De werken in de Sint-Niklaasstraat vormen op het vlak van mobiliteit een grote uitdaging. Hoe de werken gefaseerd worden met welke omleidingsroutes is nog niet gekend. Het is voor alle partijen een vaststaand gegeven dat het economisch leven blijft doorgaan. Een bereikbaarheidsadviseur pakt dit onderwerp op en zoekt samen met jou oplossingen op maat. Voor de aanvang van de werken lichten we alles toe in een volgende infovergadering. Tijdens de werken monitoren we de mobiliteit en sturen we bij waar nodig.

5. Kan er tijdens de de werken nog geleverd worden op onze hof en zo niet, hoelang is dit niet mogelijk? Wij beschikken over 2 kranen, vrachtwagen, camionette, hoogtewerker en schaarlift die bij ons op het terrein staan. Blijft ons terrein bereikbaar of niet? Ik heb 2 mensen in dienst en enkele onderaannemers. Kunnen zij hun wagen ergens parkeren tijdens de werken? Wat is ongeveer de uitvoeringsdatum dat jullie bij ons (rond nr. 201) zouden starten?

Werken of niet, een bedrijf moet bereikbaar blijven. Op het moment dat nieuwe riolen voor je deur worden geplaatst, kan de toegankelijkheid een à twee dagen beperkt zijn. De bereikbaarheidsadviseur heeft de opdracht om als schakel tussen jou en de aannemer de overlast rond de toegankelijkheid te beperken.

6. Wijzigt er iets aan de doormeter/draaicirkel van de rotonde?
 - 1) Bijv. landbouwvoertuigen of camion/aanhangwagen die moet leveren in Hoogeindeken en/of de nieuw KMO-zone?
 - 2) Sommige wagens rijden nu rechtdoor en nemen het rondpunt langs links ?

De diameter van de rotonde blijft hetzelfde. We proberen iets haakser aan te sluiten voor verkeer richting Sint-Niklaas om zo dat verkeer te remmen. De overrijdbare middenstrook voor grotere voertuigen blijft behouden.

7. Gaat het pompgemaal aan de rotonde geen geluidsoverlast en geurhinder veroorzaken voor de woningen in de buurt? Soortgelijke klachten zijn niet nieuw. Zie de klachten bij de werf in Gent in 2019. Wat gebeurt er om die constante nachtelijke geluiden te vermijden en de leefomgeving van de buurt aangenaam te houden.
 - a. De specifieke problematiek van het pompstation in Gent kennen we niet. Maar in een woonomgeving werden al dikwijls ondergrondse pompstations geplaatst zonder geluid- of reukoverlast. Het vraagt bouwkundig maatregelen die genomen worden.
8. Komt er een fietspad richting Nieuwkerken-Waas? Of moeten fietsers er zoals nu op de rijweg rijden?

In de Nieuwkerkenstraat wijzigt het wegprofiel niet. Er worden geen voet- en/of fietspaden aangelegd.

9. Parkstraat: parkeerstrook links van de rijbaan zal meer parkeerruimte opleveren. Wat met privéparkeerplaatsen dwars op rijbaan?

Privéparkeerplaatsen op privaat domein blijven toegankelijk. In de Parkstraat wees men ons op twee private parkeerplaatsen die op de voorliggende plannen niet langer toegankelijk zijn vanwege een openbare parkeerplaats. De plannen worden aangepast.

10. Kan men de 2 boompjes aan onze inrit voor de parking/toonzaal wel even herbekijken aub ?
 - a. We nemen contact met je op om de plannen af te stemmen op jouw belang.
11. Als je als bedrijf 2 opritten hebt, zorgen jullie er dan voor dat er telkens 1 van de opritten vrij blijft zodat de vrachtwagens kunnen leveren en klanten in onze drive-in hun goederen kunnen ophalen?

Tijdens de werken proberen we woningen, handelszaken en bedrijven bereikbaar te houden. Liggen er twee opritten voldoende ver uit elkaar, dan blijft wellicht een toegankelijk.

12. Is 15 meter afstand voldoende tussen de opritten om 1 van beide vrij te houden?

Op dit moment is dat lastig in te schatten. De bereikbaarheidsadviseur bekijkt dit samen met u en zoekt naar de beste oplossing.

13. Kunnen jullie ons een voorbeeld geven van waar nog zo'n pompgemaal nabij woningen geplaatst is? Zo kunnen we polsen wat de gevolgen zijn.

Je kan hiervoor contact opnemen met de dienst Wegen en Water.

14. Kan er bij de heraanleg van de wegen in de Sint-Niklaasstraat nagedacht worden over extra veiligheidsingrepen voor de school in Hoogeinde, behalve de middenberm en het voetpad? Kijken jullie ook naar de veiligheid van de fietsers aan de nieuwe

KMO-zone schuin tegenover de school? Daar zal ook mogelijks veel verkeer in- en uitkomen. Dat in combinatie met een fietspad in beide richtingen zal soms een gevaarlijke situatie veroorzaken.

Ter hoogte van de school voorzien we geen bijkomende maatregelen. Het snelheidsregime van 30 km/uur, het middeneiland met bijhorende uitbuiging van de rijbaan, de hekwerken tussen rijbaan en voetpad en het zebrapad zijn de mogelijkheden in functie van beschikbare ruimte. Zij bieden de nodige waarborg naar veiligheid.

De nieuwe centrale toegangsweg naar de KMO-zone is ondertussen gekend. De plannen passen we in het wegontwerp in. Waar nodig passen we het voorontwerp aan.

15. Hoe wordt de grote stroom van dagelijks verkeer van Sint-Gillis-Waas naar Sint-Niklaas omgeleid, en omgekeerd?

De werken in de Sint-Niklaasstraat vormen op het vlak van mobiliteit een grote uitdaging. Hoe de werken gefaseerd worden met welke omleidingsroutes is nog niet gekend. Voor de aanvang van de werken lichten we alles toe in een volgende infovergadering. Tijdens de werken monitoren we de mobiliteit en sturen we bij waar nodig.

16. Er wordt gewerkt op de N403/Zandstraat in Sint-Pauwels, de N70, E17 Oosterweel én westelijke ontsluiting op de E34. De Sint-Niklaasstraat ligt in dit gebied centraal. Stemmen jullie al die werken op elkaar af?

De start van het mobiliteitsvraagstuk rond het gehele project wordt eerstdaags opgestart. Het is goed als er vanuit de ondernemers vertegenwoordigers meedenken. De gemeente neemt daartoe initiatief.

De werken in de Zandstraat starten niet voor de werken in de Sint-Niklaasstraat klaar zijn.

17. De Dagsterrestraat is een smalle straat. Er wordt veel op 't voetpad geparkeerd. Denken jullie na over enkele richting? Zeker in het tweede deel van de Dagsterrestraat is dit toch een mogelijkheid?

De Dagsterrestraat en Nieuwkerkenstraat vormen de verbinding naar Vrasene. In de nabijheid zijn er geen alternatieve geschikte wegen om het verkeer af te wikkelen. Tussen de rotonde en de Nieuwkerkenstraat zien we geen mogelijkheden om eenrichtingsverkeer in te stellen. Voor het deel van de Dagsterrestraat tussen de Nieuwkerkenstraat en de Sint-Niklaasstraat is verkeer in enkele richting wellicht wel mogelijk. We toetsen het eerst af met het lokaal gevestigde bedrijf en bewoners.