

Antwoorden gemeenteraad 27 mei 2024

Antwoord op bewonersvraag rond de inrichting van de Barones de Borrekenslaan

Dank voor uw vraag, ik denk dat we in dit uitvoerig antwoord ook wel wat van uw bezorgdheden kunnen wegnemen en positieve antwoorden kunnen bieden. Vanzelfsprekend gaan we graag in dialoog om het ontwerp en de toekomst van de Barones de Borrekenslaan te verbeteren. We zitten vandaag ook nog volop in dat voorbereidend proces.

Ik geef u graag eerst wat algemene achtergrond en historie mee, alvorens naar alle concrete vragen en wensen over te gaan. Die historie is belangrijk om sommige zaken goed te begrijpen.

Het rioleringsproject van de Barones de Borrekenslaan is namelijk pas voor 2026 voorzien, wat voor de Vlaamse Milieu Maatschappij (VMM) wel een belangrijke deadline is. We kregen namelijk heel wat subsidies om de riolering in de Borrekenslaan aan te pakken. Die subsidies zijn reeds in 2017 toegekend en op 18 mei 2018 vastgelegd. Volgens de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën kan er een mogelijk verlies zijn van subsidies 8 jaar na de toekenning er van. De VMM heeft daar het recht toe, indien er geen vordering is gemaakt in het dossier. Het einddossier zou binnen moeten zijn tegen 31 augustus 2025. Volgens Pidpa kan er eventueel nog uitstel gevraagd worden tot 2026. Maar dat jaar is dus wel een belangrijke deadline. Het subsidiebedrag gaat om 75% van het uitvoeringsbedrag van de relevante subsidieerbare delen. Dat is gebaseerd op de fase van het voorontwerp en bedraagt volgens Pidpa 1.343.584,66 euro. Ik hoop dus dat we met z'n allen wel beseffen dat dat een belangrijk bedrag is dat niet verloren mag gaan.

Moest de VMM ooit de subsidies schrappen, kan weliswaar een nieuw dossier ingediend worden. Maar Pidpa wijst er op dat met de gewijzigde reglementering de Borrekenslaan waarschijnlijk niet meer in aanmerking zou komen voor subsidies. Dus er staat wel degelijk 1,34 miljoen euro op het spel, daar moet iedereen zich goed bewust van zijn.

Op dit ogenblik zitten we nog steeds in de voorbereidende fases, waarin we de dialoog met de bewoners met plezier willen aangaan. We hebben in het voorjaar van 2022 al eens een digitale bewonersvergadering gehouden, toen nog digitaal door de coronamaatregelen. Daar hebben we een eerste plan op tafel gelegd om die dialoog aan te gaan. Dat was toen nog een plan met voetpaden, vernieuwing van de bomenrij, maar geen fietsinfrastructuur en open water zowel in het midden tussen de bomen, als langs de kant naast de voetpaden.

We hebben toen via een Mentimeter alle aanwezige bewoners de kans gegeven om zich uit te spreken over de straat en het ontwerp. Ik geef de belangrijkste resultaten voor iedereen nog eens mee:

- 50% gaf aan dat het met de verkeersveiligheid in de straat slecht gesteld is
- De meeste woningen hadden twee auto's, waarvan het merendeel aangaf dat ze op de oprit of in de garage stonden
- 42% gaf aan dat er meestal geen parkeerdruk is in de straat, nog eens 13% zelfs nooit. 29% gaf aan dat het altijd of regelmatig voor kwam, de overige 16% vulde 'af en toe' in
- In het plan waren geen fietspaden voorzien, maar 67% gaf aan wel fietspaden te willen, tegenover 30% fietssuggestiestroken en slechts 3% niets
- 58% wou voetpaden aan beide zijden, 23% aan één zijde en 19% wou er geen
- 97% wou openbaar groen in zijn straat
- 83% gaf aan dat de biodiversiteit in de omgeving bijdraagt tot het kwaliteitsbeeld
- 97% ten slotte gaf aan dat het infiltreren en bufferen van regenwater in het openbaar domein nuttig is

- 70% vond dat de huidige voorrangen in het toen voorliggend concept toch nog wel nuttig waren

Op basis van al die input is studiebureau Antea Group dus terug naar de tekentafel gegaan. Dat heeft helaas wel lang geduurd, want ook als bestuur hebben we twee jaar moeten wachten op nieuwe ontwerpplannen. Daarmee konden we ook onze oorspronkelijke wens om de straat in de periode 2023-2024 aan te leggen niet meer uitvoeren.

Het nieuwe ontwerp kwam tegemoet aan veel van de wensen die toen door de bewoners zijn uitgedrukt. Veel openbaar groen, waterinfiltratie en buffering centraal (niet langer ook langs de voetpaden), voetpaden aan beide zijden en fietspaden aan beide zijden.

Er was wel één ding waar we wel de meerderheid hebben moeten teleurstellen: het verdwijnen van de voorrangen van rechts in de straat. Daarvoor moeten we nog wat meer terug in de tijd. In 2016 – nog voor het onverwachte nieuws van de rioleringssubsidies – heeft dit gemeentebestuur al eens getracht om een omgevingsvergunning te verkrijgen voor de aanleg van voetpaden en fietssuggestiestroken. Die fietssuggestiestroken hebben we toen gecombineerd met behoud van de voorrangen van rechts. Eén bewoner uit de Borrekenslaan is toen in beroep gegaan bij de deputatie tegen die omgevingsvergunning. Hij had een hoop argumenten, maar de hogere overheid heeft uiteindelijk de omgevingsvergunning geweigerd omdat die op twee argumenten volgde:

- Ten eerste een procedurefout die we hadden gemaakt
- Ten tweede ook om één inhoudelijke reden: dat fietssuggestiestroken best inhielden dat de voorrang van rechts werd afgeschaft. Zwakke weggebruikers worden op hun infrastructuur best in de voorrang gelegd in plaats van overal in de remmen te moeten gaan was de redenering

Het aanleggen van fietsinfrastructuur dient dus best ook in voorrang te liggen, zeker trouwens op wegen die conform het mobiliteitsplan hiërarchisch ondergeschikt zijn. De Borrekenslaan heeft een hogere wegencategorisering dan de omliggende zijstraten. In het concept van 2022, zonder fietspaden of fietssuggestiestroken, kon de voorrang van rechts dus behouden blijven. In het concept van 2024, met op vraag van de bewoners het intekenen van fietspaden, behelst dat dus dat de voorrangen van rechts verdwijnen en de fietsinfrastructuur ook overal wordt doorgetrokken.

We zijn trouwens ook verder gaan werken op die vraag rond fietspaden. De Barones de Borrekenslaan ligt niet op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (het BFF) en dat houdt in dat fietsinfrastructuur er in regel niet subsidieerbaar is. Maar een tweetal jaar geleden heeft de Vlaamse regering uitzonderlijk Kopenhagensubsidies uitgeschreven. Dat zijn fietsinfrastructuursubsidies die ook kunnen ingezet worden voor routes buiten het BFF, dus voor fietsinfrastructuur die normaal niet subsidieerbaar is. Wij hebben verschillende dossiers ingediend die allemaal zijn weerhouden:

- Herstelling van de Baron van Ertbornstraat en Kleistraat, wat dus net klaar is
- Nieuwe fietspaden in de Leugstraat, wat nu in uitvoering is
- Maar ten slotte ook een dossier voor de fietspaden van de Barones de Borrekenslaan, dat ook goedgekeurd is en waar een subsidie van 80.000 a 90.000 euro is voor toegekend

Ook hier moeten we dus zien dat we die subsidies niet plots gaan verliezen.

En dan ten slotte de voorgeschiedenis van de bomen. We hebben ons in de geschiedenis van dit project gebaseerd op een vroegere beslissing van het college van burgemeester en schepenen. Niet dat van ons, maar dat van ons voorgangers. In de zitting van 18 oktober 2010 keurde het toenmalige college

van burgemeester en schepenen een bomenbeheersplan voor de Borrekenslaan goed, dat door de provincie Antwerpen was opgemaakt. Dat bomenbeheersplan is een openbaar document en het is goed dat al heel wat bewoners het hebben doorgenomen. Het klopt dat het bomenbeheersplan toen zei dat het merendeel van de bomen niet ziek was, maar het had tegelijkertijd op pagina 40 ook een duidelijk concluderend advies:

De B. de Borrekenslaan is (was) een imposante dreef die sterk haar stempel drukt op de omgeving. De finale doelstelling moet zijn het imposante van deze dreef in de toekomst te vrijwaren.

Om dit te realiseren moet vroeg of laat de gehele dreef geveld worden en opnieuw ingeplant worden met een boomsoort die op lange termijn dezelfde grandeur zal bieden.

Volgens algemeen aanvaarde normen is een dreef aan herplanten toe als 40% van de bomen afgestorven zijn, dit is het geval voor de B. de Borrekenslaan.

De hele bomenrij in de B. de Borrekenslaan ineens te vervangen is een drastische maatregel waar waarschijnlijk veel kritiek op kan komen vanuit de politiek en de buurtbewoners. Heel wat behoorlijk gezonde bomen worden dan immers geveld. De oude eiken die nog een verbinding vormen met het kasteelpark Solhof verdwijnen uit het straatbeeld. Daarom raden we aan om pas een omvormingsbeheer door te voeren wanneer de meeste oude zomereiken door ziekte of ouderdom uit de straat verdwenen zijn. We schatten in dat dit zal gebeuren over een tijdspanne van ongeveer 10-20 jaar (middellang termijn).

In tussentijd zou kunnen ingeboet worden met een kortlevende boomsoort. Maar als dan de dreef integraal gekapt moet worden wil dat ook zeggen dat deze kortlevende bomen, ook als zijn ze dan nog kerngezond, ook moeten geveld worden. Dus ook dit zal een moeilijke politieke beslissing zijn.

Hou er ook rekening mee dat het college nu geen beslissingen kan nemen voor een ingreep die over 20 jaar moet gebeuren !

Wanneer er in de nabije toekomst herinrichtingswerken gepland zijn in de B. de Borrekenslaan is dit eveneens het startsignaal om de middenberm in zijn totaliteit te vervangen.

Kortom: in 2010 is een door het toenmalige VLD-NAP-bestuur een collegebeslissing genomen om de bomenrij binnen een tijdspanne van 10-20 jaar, dus tussen 2020 en 2030, volledig te gaan vernieuwen gezien de staat van de bomen. En de laatste zin van het advies zegt ook duidelijk dat dit best kan gebeuren bij totale herinrichtingswerken.

Zolang daar dus nog geen andere beslissing in is genomen of een nieuwe studie wordt uitgevoerd, waarover zo dadelijk meer, dient die beslissing dus uitgevoerd te worden.

Op 28 maart 2024 hebben we onze nieuwe plannen dus voorgesteld aan de bewoners op een nieuwe infomarkt. Opnieuw om input te verzamelen. Mijn collega's vonden dat een zinvolle en constructieve infomarkt, waarbij wel twee bezorgdheden regelmatig naar voor zijn gekomen:

- Of er toch niet kan gekeken worden om de huidige bomen in het ontwerp te behouden indien mogelijk
- Of er toch niet kan bekeken worden of er nog parkeerplaatsen in het ontwerp kunnen geïntegreerd worden

Beide vragen hebben we na die infomarkt ook aan het studiebureau doorgegeven voor verder onderzoek. Op basis daarvan is ook reeds beslist om nog geen omgevingsvergunning in mei in te dienen, wat onze oorspronkelijke planning was indien op de infomarkt bleek dat het wél een gedragen ontwerp was.

Het studiebureau heeft zelf aangegeven dat het misschien wel wenselijk is om de bomenstudie van 2010 aan een update te onderwerpen. De visie op bomen destijds is vandaag niet meer de visie van vandaag. En als er bomen zouden kunnen behouden worden, geeft Antea Group ook aan dat dat wel degelijk kan worden geïntegreerd in hun ontwerp. Onze eerste stap wordt nu dus om een update van de bomenstudie te doen. Daarbij moeten we de vraag wel ruim bekijken. Het is niet alleen een kwestie van te weten of de bomen vandaag nog in gezonde toestand zijn, maar ook wat hun overlevingskansen zijn tijdens de werken, of hun boomwortels in de riolering zijn terecht gekomen (wat in bijvoorbeeld Lindelei of Carillolei het geval was) en hoeveel jaren ze nog na de inrichting te leven hebben. Als we de bomen kunnen behouden, met focus op de beste bomen, zullen we tijdens de werken ook heel wat beschermingsmaatregelen moeten nemen. We moeten beseffen dat dit een meerkost zal zijn en de werken trager zal doen verlopen. Dus het is ook wel belangrijk om te weten dat de bomen na de inrichting van de nieuwe straat ook voldoende levenskwaliteit en nog vele mooie jaren zullen hebben. Dat zullen we dus ook zeker goed moeten onderzoeken.

We willen toch ook nog eens benadrukken dat de toekomstige bomenrij, zij het behoud van de huidige bomen met versterking van nieuwe of hetzij een nieuwe bomenrij, steeds moet kunnen uitgroeien tot de bomen die we vandaag kennen en waar dus ook onze kinderen en kleinkinderen nog geniet van zullen hebben.

De studie moet tijdig afgerond zijn, want zowel Pidpa als Antea Group geven aan dat het belangrijk is dat in december een beslissing wordt genomen en de omgevingsvergunning wordt ingediend. Vanaf 1 januari 2025 is er namelijk veel strengere regelgeving die gehanteerd wordt via de GSV Hemelwater. Concreet zou dat betekenen dat het rioleringsontwerp volledig moet hertekend worden en dat er veel strengere eisen komen rond bovengrondse wateropvang en infiltratie. Jullie vraag om de huidig ingetekende waterinfiltratie centraal tussen de bomen weg te doen, schat het studiebureau op zeer laag in indien de omgevingsaanvraag nog na 1 januari wordt ingediend. Volgens Pidpa wordt het zelfs onmogelijk vanaf dan. We mikken dus op december en dus het eerste belangrijke werk voor het splinternieuw gemeentebestuur. Als we pas na 1 januari indienen moet volgens Pidpa zelfs het plan zodanig hertekend worden met de nieuwe GSV Hemelwater dat daar zo veel werk aan is dat we 2026 niet zullen halen en de subsidies zullen kwijt spelen. De deadline is dus bijzonder urgent.

Want gesteld dat na de nieuwe studie voor het behoud van de bomen een positief antwoord komt, dan is het waarschijnlijk ook best dat de waterinfiltratie en vertraagde afvoer niet tussen de huidige bomen gebeurt, maar ondergronds. Dat moet dan wel nog bekeken worden met de VMM als subsidiërende overheid. De aanzienlijke meerkost is grotendeels ter hunner laste en we zullen in dat geval hun akkoord nodig hebben. De overige kost zit bij Pidpa als rioolbeheerder en de gemeente als derdebetaler.

Het studiebureau geeft aan dat dit normaal bij de VMM op een harde 'neen' botst, maar dat er met het behoud van de bomen misschien wel een uitzondering in zit. Er zal dan wel bij een ondergronds stelsel geen regenwater meer lokaal kunnen infiltreren omwille van grondwaterstanden en diameters. Dat, samen met de hogere kostprijs van het ondergronds brengen, is dus een afweging die VMM zal moeten maken ten bate van het behoud van de bomen.

Ik wil trouwens wel nog meegeven dat het niet om wadi's gaat, zoals ze vandaag zijn ingetekend, maar wel om infiltratiegrachten. Dit zijn lange afzonderlijke bakken die ter plaatste infiltreren en waar op het laagste punt een overloopkolk zit die aangesloten is op het buizenstelsel. Stellen dat dat open riolen zijn met heel wat ongedierte is niet correct, daar heeft Antea Group me nadrukkelijk op gewezen. Er wordt immers enkel en alleen regenwater in gecollecteerd, wat geenszins ongedierte

aantrekt. Het openleggen en goed integreren van water is meer en meer een verplichting en zal dat zeker na 1 januari '25 worden.

Het water wordt trouwens gravitair afgevoerd naar de lager gelegen Kontichsesteenweg. Ook daarom is trouwens vertraagde afvoer en voldoende buffering essentieel. Na de dure rioleringswerken in die straat zijn de bewoners op het kruispunt eindelijk verlost van de herhaaldelijke overstromingen. Het is een zeer belangrijk aandachtspunt dat dat in de toekomst niet opnieuw gebeurd en daarom ook is een doordachte visie op water in de Borrekenslaan essentieel.

Uw voorstel om het te laten afwateren op de slotgracht is in kader van andere projecten al onderzocht, maar kreeg een negatief advies. De slotgracht heeft geen overloop naar grachten of beken en zou bij hevige regenval en bijkomend extra water uit de omliggende straten dus het park kunnen doen overlopen. Dat heeft dus altijd op een negatief advies van de milieudienst kunnen rekenen. En zelfs met een overloopbeveiliging had het een negatief advies, omdat de kwaliteit van het regenwater dat in de slotgracht zou komen niet altijd gegarandeerd kan worden (het voorbeeld van een ongeval met olievervuiling of poetsproducten van het kuisen van een woning of auto werd aangehaald).

De aanpak van water krijgt vandaag dus veel meer aandacht dan bij bijvoorbeeld straatontwerpen tien jaar geleden. Maar als de bomen behouden kunnen blijven én VMM gaat akkoord met ondergrondse buffering, dan zijn daar dus wel mogelijkheden.

Als beide zaken lukken, dan kan ook onderzocht worden of lokaal parkeren op straat legaal zou kunnen. Moest dat niet lukken, dan moet het studiebureau eens onderzoeken of er op weloverwogen plaatsen wat groen kan omgevormd worden in parkeerplaatsen die waterdoorlatend zijn. Daarop een antwoord geven hangt dus veel af van de evolutie van de bomen en het water.

Wat wel essentieel is, is dat voetpaden en fietspaden niet het slachtoffer worden van de vraag om parkeerplaatsen. Voorzieningen voor de zwakke weggebruiker dienen eerst ingetekend te worden en vandaag zijn daar ook strenge eisen in. 1,5^e meter voetpad, 2 meter voor enkelrichtingsfietspaden. Beide afmetingen zijn ook minima. Binnen bebouwde kom is een voetpadnetwerk essentieel, zeker in een type II-straat die de Borrekenslaan conform het gemeentelijk mobiliteitsplan is. Dat is een straat die het verkeer van de omliggende wijken en de dorpskern naar het hoger wegennet brengt.

De fietspaden waren destijds een duidelijke vraag van de bewoners en ondertussen is ook hiervoor reeds een Vlaams subsidiedossier goedgekeurd.

Het zou trouwens een gevaarlijk precedent zijn lijkt me om de redenering om te draaien en de aanleg van voet- en fietspaden afhankelijk te maken van de eerst in te tekenen parkeerplaatsen. Er komen voor de volgende bestuursploeg rioleringsprojecten aan in onder meer Solhofdreef, Kontichsesteenweg, Reetsesteenweg, Cleydaellaan en op termijn ook Langlaarsteenweg. Dat zijn stuk voor stuk ook straten met villabouw en zonder parkeerplaatsen op straat. Ook daar zijn er heel wat vrije beroepers, bezoekers, tuinmannen en dergelijke. Vandaag wordt dat bij die bewoners afgewikkeld op hun eigen domein.

Het intekenen van voorzieningen voor zwakke weggebruikers dient dus eerst te gebeuren en nemen in dit geval beide bermen in. Als we dus alsnog parkeerplaatsen willen intekenen, is het best om te gaan onderzoeken hoe dit op de straat zelf kan gebeuren. Dat moet mogelijk wel lukken als we de middenstrook kunnen versmallen bij een akkoord om het water ondergronds te brengen.

De voorstellen om voet- of fietspaden naar de middenberm te brengen, vlak naast de bomen, lijkt me eerlijk gezegd dus niet realistisch. Op de koop toe zou elke voetganger of fietser die in een zijstraat

moet indraaien dan ook nog eens telkens de rijbaan moeten kruisen, zonder in voorrang te liggen op dat autoverkeer. Bovendien moeten we verhardingen op of nabij de bomenspiegels vermijden. Dat geldt zowel voor het behoud van de oude, goede bomen, als bij het aanplanten van een nieuwe bomenrij. Als we centraal een mooie bomenrij willen, heeft dat nu eenmaal consequenties.

Omvorming naar fietssuggestiestroken is dus ook niet zo realistisch gezien de reeds toegekende Vlaamse subsidies. En zoals reeds toegelicht behelst fietsinfrastructuur dus een schrapting van de voorrangen van rechts.

Wat de verkeersveiligheid van de straat betreft hebben we in het nieuwe ontwerp al inspanningen proberen doen: een versmalling van de rijbaan, asverschuivingen en niet langer één lange rechte baan, maar ook bomen aan de zijkanten die het zicht breken.

Ik heb er begrip voor dat de periode in de Borrekenslaan geen pretje was met de omleiding, want omleidingsverkeer houdt zich helaas weinig aan snelheidslimieten en voorrangsregels. Toch is het zinvol om de straat vooral te beoordelen op de dagdagelijks situatie en niet tijdens een omleidingssituatie die ondertussen gelukkig ook al achter de rug is. Uit de snelheidsinformatieborden die er al jaren hangen blijkt de V85, een verkeerskundeterm die de gereden snelheid doet afzetten tegenover de straatinrichting, niet boven de 50 km/u te komen. Uit de cijfers van de Lidar blijkt dat er op één week tijd en met 7007 gecontroleerde voertuigen amper 17 overtredingen waren. Dat zijn er amper 2 meer dan in de week dat de Lidar in bijvoorbeeld de Vrijheidsstraat heeft gestaan. In omliggende straten als Baron van Ertbornstraat, Kleistraat of Kontichsesteenweg zitten we ter vergelijking vaak aan 300 overtredingen of meer per week.

Er is dit jaar ook al een mobiele, verdoken controle geweest in de Borrekenslaan. Op 152 gecontroleerde voertuigen zijn er 2 beboet, dat is 1,3%. In de meeste andere straten met mobiele controles, en ik wil u die lijst gerust overmaken, ligt dat percentage rond de 20%. Ook hier scoort de Borrekenslaan dus goed.

Uit eerder onderzoek dat we deze legislatuur deden, waarbij talrijke GPS-data zijn gekocht en geanalyseerd, blijkt bovendien dat het aantal voertuigen dat het ganse traject van de Borrekenslaan doet eerder beperkt is. Veel auto's slaan af in één van de zijstraten om in één van die wijken te moeten zijn. Voor die voertuigen helpt een trajectcontrole met een paal vooraan en paal achteraan dus niet. Dat zou dus een maatregel zijn die 150.000 euro kost in een straat met eerder beperkt volledig doorrijdend verkeer en met vandaag de dag goede cijfers bij de snelheidsinformatieborden, de Lidar en de mobiele controle.

Sowieso zal de Borrekenslaan ook in de toekomst een straat blijven waar we mobiele controles en de plaatsing van de Lidar willen blijven doen, zeker als we door de aanleg van de fietsinfrastructuur genooddaakt zijn om de voorrangsregels aan te passen.

Ik zie ten slotte nog de suggestie staan voor een enkelrichting, maar gezien de bestemming van de straat in het mobiliteitsplan is dat geen mogelijkheid. De Borrekenslaan heeft wel degelijk een verkeersfunctie.

Ik besluit dus mijn heel lange uitleg:

- Er zal nog geen omgevingsvergunning in mei worden ingediend, maar die moet wel ten laatste in december worden ingediend indien we op subsidiekoers willen blijven en indien we niet onder veel strengere hemelwaternormen terecht willen komen, die bepaalde vragen van de bewoners die nu voorliggen onmogelijk zullen maken

- We updaten de bomenstudie en hopen de bomen alsnog te kunnen integreren in het ontwerp
- We nemen op basis daarvan contact op met de VMM om een alternatieve, ondergrondse oplossing voor het water te bedenken, maar zijn daarvoor wel afhankelijk van het VMM-oordeel
- Afhankelijk van de vorige punten, kunnen we onderzoeken of parkeren op de rijbaan mogelijk zal worden
- De voet- en fietspaden zijn wel essentieel en kunnen niet vervangen of verplaatst worden
- Snelheidscontroles zullen we vandaag en in de toekomst blijven doen, maar de huidige cijfers rechtvaardigen geen trajectcontrole of andere ingrijpende maatregelen

We willen dat gerust in alle transparantie en openheid doen. Het is niet de eerste keer dat we straten inrichten in samenwerking met bewonerscollectieven die zich mee constructief over de plannen buigen. Recent gebeurde dat bijvoorbeeld nog in de F. Van den Berghelaan. Maar laat ons dat wel constructief houden. Ik betreur bijvoorbeeld dat de afkoppelingsdeskundige door Pidpa aangesteld, deze week – ondanks dat hij afspraken had bij 48 huizen – plots overal voor een gesloten deur kwam te staan. Die man moet zijn werk kunnen doen en het afkoppelingsadvies bij rioleringswerken staat volledig los van de bovenbouw en inrichting van de wegenis. Mits een eenvoudig telefoontje naar Pidpa of naar de gemeente hadden we dat ook kunnen duiden. Bezorgdheden uiten kan respectvoller dan iemand zonder melding de deur wijzen.

De deur van ons gemeentehuis staat alleszins open. We zijn er om de belangen van onze inwoners te verdedigen en we zetten heel graag de dialoog verder om er een mooi project van te maken, zodat we met behulp van alle subsidies er een knappe, duurzame en veilige straat van kunnen maken.