

---

## **VERSLAG VERGADERING M&T - openbare vergadering**

datum	Woensdag 15 juni 2022 om 20.00 uur
plaats	Online: Teams
duur	20.00 tot 23.25 uur
verslag	Kevin Verbeeck

---

## **AANWEZIGHEDEN**

effectieve leden	Christof Victor (voorzitter - NVA), Peter Arnauw (Groen), Piet Bouciqué (Vlaams Belang), Iefke Hendrickx (schepenen – NVA), Sandra Laurysen (NVA), Dieter Peeters (CD&V), Wouter Rombouts (schepenen – NVA), Tom Van Grieken (Vlaams Belang), Tommy Van Look (Vlaams Belang), Kurt Vermeiren (Vooruit),
plaatsvervangers	/
gemeente	Cédric Casteleyn, Yannick Scherpereel, Kevin Verbeeck
derden	Immanuel Thielemans (PZ Schoten), Timothy De Vos (PZ Schoten), Jack Vissers (PZ Schoten)
publiek	/
verontschuldigd	Paul De Swaef (NVA), Pieter Gielis (NVA), Paul Valkeniers (Open Vld), Tom Daelemans, Dominiek Diliën,

---

Door de verhoogde besmettingsgraad bij het personeel van lokaal bestuur Schoten is er alsnog laattijdig beslist de vergadering digitaal via Teams te laten doorgaan.

Het organiseren van een livestream was niet meer mogelijk.

Door de aanwezige raadsleden is gevraagd de vergadering op te nemen en deze opname op de website ter beschikking te stellen. Bijkomend was er ook de vraag om eventuele vragen / opmerkingen van burgers die na deze vergadering zouden binnenkomen te vermelden in het verslag of te bespreken tijdens de volgende vergadering. Bij de goedkeuring van dit verslag op het CBS waren er nog geen vragen of opmerkingen ontvangen.

## **AGENDA**

1. Overlopen aanwezigen
2. Goedkeuring vorige verslag d.d. 16 maart 2022
3. Route2School
4. Voorwaarden voor een succesvolle fietsstraat
5. Terugkoppeling blauwe zone
6. Project Elshout
7. Stanislas Meeuslei
8. Villerslei
9. REDEVCO
10. Stand van zaken Metropoolstraat
11. Stand van zaken Sluizenstraat
12. Stand van zaken Hendrik Consciensestraat

**Extra punten:**  
Kasteelwijk

De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur.

## **AFSPRAKEN ONLINE**

- Christof V.: Is er bezwaar tegen het feit dat deze vergadering niet gestreamd wordt? We kunnen deze raadscommissie wel opnemen en delen. Is daar bezwaar tegen?
- Kurt V.: Dan moet de opname achteraf zeker gedeeld worden en moet er nog de mogelijkheid zijn om vragen te stellen, die dan nog zullen behandeld worden.
- Yannick S.: Als iemand een opmerking of vraag overmaakt, zal dit bericht ter informatie door de mobiliteitsdienst gedeeld worden met de raadsleden.

### **1 OVERLOPEN AANWEZIGEN**

- De aanwezigheidslijst wordt overlopen.

### **2 GOEDKEURING VORIGE VERSLAG D.D. 16 MAART 2022**

- Peter A.: Er wordt een suggestie gedaan voor de lawaaibrommers, om dat in het politiereglement te zetten. Ik vraag aan de aanwezige mensen van de politie of daar iets mee gedaan is.
- Jack V.: Daartoe is tot op heden nog geen initiatief genomen, denk ik. Ik lees het verslag daarvan na en overleg met collega Immanuel T. op welke wijze we dit in het politiereglement kunnen inbrengen.

### **3 ROUTE2SCHOOL (R2S)**

#### **3.1 Toelichting (Cédric C.)**

Sinds Route2School in december voor het laatst op de agenda van de raadscommissie stond, zijn er al heel wat zaken gebeurd:

- Alle meldingen zijn besproken en verwerkt in verschillende sessies waarop de dienst mobiliteit, de jeugddienst en de politie aanwezig waren. In deze sessies probeerden we alle meldingen een antwoord te bieden en waar mogelijk oplossingen te vinden voor de aangebrachte problemen.
- De scholen werden ook uitgenodigd om een toelichting te volgen over de meldingen in de buurt van hun school en op de routes ernaartoe, alsook de antwoorden en maatregelen die wij op deze meldingen willen voorzien.
- Er werd een schoolroutekaart opgesteld. Bij het opstellen van deze kaart werd rekening gehouden met de verschillende meldingen die de gebruikers gedaan hebben, maar ook met de individuele schoolroutes die door hen werden aangegeven. Op de kaart staan de routes aangegeven over de belangrijke assen en waarvan we weten dat ze veel gebruikt worden. De routes zijn opgedeeld in delen die in onze ogen veilig zijn (in het groen) en delen die soms onveilig zijn voor fietsers (in het oranje). Het is de bedoeling dat deze kaart een werkdocument wordt voor de dienst, om op zo op termijn te komen tot routes die zo veel mogelijk als veilig ingekleurd zijn. Veel van de delen die als soms onveilig aangeduid staan, zitten al vervat in wegenisdossiers, waarbij uiteraard zo veel mogelijk aan fietsveiligheid gewerkt zal worden. Op andere plaatsen kijken we hoe we op kortere termijn met kleinere ingrepen de veiligheid kunnen verhogen. Ook op plaatsen die wel al in een wegenisdossier zitten, maar waar nog niet meteen gewerkt zal worden, bekijken we hoe kleinere, tijdelijke aanpassingen kunnen zorgen voor een verbetering van de fietsveiligheid.

Er moeten nu ook nog een aantal zaken gebeuren:

- De schoolroutekaart met alle meldingen en de antwoorden op die meldingen, moet nog op het platform van Route2School geplaatst worden.
- Er zal een fietsfolder met de kaart opgemaakt worden om via de scholen aan leerlingen en hun ouders te verdelen.
- De verschillende voorgestelde maatregelen moeten uitgevoerd worden.

Een eerste van die maatregelen betreft het herzien van de zone 30 in de Paalstraat. Momenteel is het snelheidsregime in de Paalstraat verwarrend en heel wisselend over korte afstanden. Wie van de Brechtsebaan komt, zit eerst in een zone 50, komt dan een dynamische zone 30 tegen, om vervolgens door een heel kort stuk zone 50 te rijden, een vaste zone 30 tegen te komen rond het Gasketelplein en dan weer een zone 50 tot aan het kruispunt met de Rodeborgstraat. Om meer duidelijkheid te scheppen over het snelheidsregime voor de weggebruikers, willen we de hele Paalstraat, vanaf de dynamische zone 30 tot aan het voorgenoemde kruispunt en bij uitbreiding ook de Rodeborgstraat zelf, een vaste zone 30 maken. De Rodeborgstraat wordt mee opgenomen, omdat daar nu ook een wisselend snelheidsregime geldt, terwijl het wegbeeld over de hele straat hetzelfde is en er bij gemengd verkeer best gekozen wordt voor een lagere snelheidslimiet.

Om de verandering van het snelheidsregime in de Paalstraat te ondersteunen, worden op korte termijn al enkele maatregelen genomen in de vorm van belijning:

- De fietspaden worden conform met de wegcode over de kruispunten doorgetrokken en worden op die plaatsen binnenkort ook in rode thermoplast aangelegd.
- Er komt een belijning in de Paalstraat die de rand van de rijbaan aangeeft. Zo wordt het wegbeeld visueel versmald.
- Er worden haaiantanden aan alle zijstraten en fietsoversteekplaatsen aangebracht waar deze nog ontbreken.

### 3.2 Vragen

Na deel I van de presentatie (kaart):

- **Sandra L.:** Is er met wegenwerken en ingrepen rekening gehouden met het risico dat je door ingrepen problemen zou kunnen creëren in andere straten?
- **Cédric C.:** Dat is uiteraard altijd een risico. In bepaalde dossiers zijn al meldingen van R2S in verwerkt. Het is wel zo dat de routes die het meest gebruikt worden door de fietsers grotendeels samenvallen met de dossiers die in opmaak zijn. En als we die meer gaan beveiligen voor fietsers, dan gaan we logischerwijs vooral op de routes waarop onze fietsers al zitten verbeteringen krijgen. Er kunnen dan wel knelpunten ontstaan, maar deze zullen eerder niet zitten op de routes waarop onze fietsers al zitten.
- **Dieter P.:** Er wordt verwezen naar infrastructuur die er nog niet ligt, maar ik ben verbaasd dat hier de fietsroute langs de E19 niet aangeduid staat. Ik weet dat deze niet in ons beheer ligt, maar waarom werd deze toch niet opgenomen? Ik weet dat deze wel gebruikt wordt.
- **Cédric C.:** Het is vooral een schoolroutekaart. Dus we hebben vooral gekeken hoe de mensen en de kinderen naar school fietsen. We kregen vanuit R2S geen enkele route die hierover liep. We willen deze kaart gebruiken om te laten zien waar je best naar school kan fietsen, omdat het daar het veiligst is.
- **Dieter P.:** Ik ken iemand die deze route neemt naar de school in Brasschaat.
- **Cédric C.:** Het zijn vooral de Schotense scholen die bevraagd zijn.
- **Peter A.:** Een aantal scholen liggen op een oranje route, ook na alle wegenwerken. Ik denk bv. aan de Rodeborgstraat en de Jozef Hendrickxstraat. Ook Sint-Ludgardis blijft oranje. Is er zicht op wanneer dat aangepakt zal worden?
- **Cédric C.:** Dit zijn de dossiers die op dit moment in opmaak zijn. Het is niet omdat we geen grote wegenisdossiers plannen op korte termijn, dat we daar niet op andere manieren nog aan de veiligheid kunnen werken. We proberen uiteraard de oranje routes zo snel mogelijk op groen te krijgen. Op deze kaart staan enkel de wegenisdossiers aangeduid.
- **Peter A.:** Dus de andere punten worden ook op korte termijn aangepakt.

- **Cédric C.:** We kunnen niet alles op korte termijn aanpakken, maar op deze kaart kunnen we wel zien waar we moeten proberen in te grijpen en voor verbetering zorgen.
- **Kurt V.:** Ik hoorde daarnet “wegeniswerken” en “centrumgebied” en in bijna dezelfde zin “op korte termijn”. Maar ik neem aan dat niet alles op “korte termijn” kan aangepakt worden.  
Ik denk dat je ook een beetje expectation management (of in het mooi Vlaams verwachtingsmanagement) moet doen, wanneer je dit allemaal communiceert. Ik neem aan dat we toch al enige jaren verder zullen zijn, voordat alle dossiers aangepakt zullen zijn. Wat is de eindtermijn hiervan?
- **Cédric C.:** Ik ben niet zeker wat de planning van alle wegenisdossiers is. Dit zal niet binnen 2 jaar allemaal opgelost zijn. De kleinere ingrepen zullen we proberen op kortere termijn door te voeren, maar de planning van de wegenisdossiers zal natuurlijk niet veranderen. Maar ik denk dat Yannick wel een beter zicht op de termijn heeft.
- **Yannick S.:** We hebben deze R2S-kaart naast de kaart van de wegenisdossiers gelegd, om dan zeker de problemen mee te kunnen oplossen in de wegenisdossiers. De vraag die we ons stellen was daarbij: moeten we, gezien de tijd dat het nog zal duren voordat het werk zal starten, nog tijdelijke ingrepen doen, zodat er sneller iets verandert? Welke oranje lijn kunnen we nu al met beperkte maatregelen groen maken.  
En op een bepaald moment zullen er ook een aantal groene lijnen staan die Schoten van boven naar onder en van links naar rechts doorkruisen. We kunnen dan aan de scholen communiceren dat men die routes kan gebruiken als fietser. Het is niet mogelijk om alles groen te maken. Dit is uiteraard een werkdocument.
- **Kurt V.:** Dat begreep ik ook op die manier, maar ik denk dat er wel aan expectation management moet gedaan worden wanneer men dit communiceert, zodat men weet dat dit er niet morgen of overmorgen zal zijn, maar geef concrete termijnen mee, want anders zal dit binnen het jaar leiden tot klachten en meldingen.
- **Yannick S.:** Daar kan ik nog aan toevoegen dat de meldingen bijna allemaal een individueel antwoord krijgen, waarbij we aangeven dat de melding in een bepaald project zit.
- **Peter A.:** Komt dit terug op de volgende raadscommissie?
- **Iefke H.:** Ja.  
Alle ingrepen waarover we moeten praten zullen op de commissie ter sprake komen. We merken wel met onze dienst dat er heel veel te doen is. Daar lopen we momenteel tegen aan. Daarom is er met de dienst afgesproken om begin deze zomervakantie af te spreken om te bekijken wat we wanneer zullen behandelen. Dan kunnen we dit ook goed communiceren en dat hier op de raadscommissie brengen.

Na deel II van de presentatie:

- **Peter A.:** Ik heb gezien dat de Rodeborgstraat naar zone 30 gaat.  
Zou het niet interessant zijn om een deel van de Kruispadstraat ook nog mee in de zone 30 op te nemen waar het fietspad op de rijweg komt, bv. vanaf de bocht? Is daarover nagedacht?
- **Cédric C.:** Deze straat heeft niet volledig het wegbeeld van een zone 30, dus zal deze niet meegenomen worden.
- **Immanuel T.:** Ik had wel voorzien om dat deel van de Kruispadstraat inderdaad mee in de zone 30 op te nemen.
- **Dieter P.:** Het is goed dat dit het geheel eenvoudiger maakt. Dit is wel een voorlopige maatregel, want ook de volledige heraanleg van de Paalstraat staat nog op de planning. Wat is de timing van die volledige heraanleg?  
Ook de Kopstraat: waarom blijft dit de enige straat waar nog het regime 70 km/u geldt?

- Yannick S.: Wat de Kopstraat betreft, dacht ik dat AWV inderdaad de planning had om bij de heraanleg hiervan 50 km/u te maken.
- Immanuel T.: Dit zit inderdaad in de planning bij AWV. Het is de bedoeling de rijbaan minder breed te maken en het regime op 50 km/u te brengen, dus de bebouwde kom uit te breiden naar de Zeurt.
- Dieter P.: De timing voor de volledige heraanleg van de Paalstraat zat ook nog mee in de vraag. Is daar al zicht op?
- Yannick S.: Samen met het studiebureau zijn we nog op zoek naar een goede inrichting van het kruispunt Paalstraat– Rodeborgstraat - Fluitbergstraat. Dat is momenteel een pijnpunt.  
Door corona is dat dossier stilgevallen, maar we willen dat nu terug vlot trekken. Wat de timing betreft, kan ik echt geen antwoord geven.
- Kurt V.: Als het pijnpunt aan het kruispunt Kruispadstraat – Rodeborgstraat – Fluitbergstraat zit, waarom kan er niet in het dossier “gekapt” worden en dit kruispunt al aangepakt wordt? Zo kan er al een deel heraangelegd worden en kan dat al oplossingen geven.  
En als tweede vraag: Kan ook het kruispunt Paalstraat – Bloemendaallaan – Eksterdreef al aangepakt worden? Hier gebeuren frequent ongelukken, ook ernstige, met mensen die afgevoerd moeten worden. Er is geen goede oversteekplaats voor fietsers en voetgangers. Er is wel een grote stroom naar het nieuwe industrieterrein, in die richting ligt ook een bushalte, maar daar is geen oversteekplaats over de Bloemendaallaan voor voetgangers.
- Yannick S.: De maatregelen die in de presentatie door Cédric net werden aangekondigd: wegversmalling, fietspaden doortrekken op de kruispunten en de fietspaden op de kruispunten die niet in het rood gemarkeerd zijn, zullen al worden aangepakt worden. Het zone 30 maken van een deel van de Paalstraat, daarbij hoort de wegversmalling en mogelijk nog een poorteffect om aan te geven dat je in een zone 30 komt.  
Lichten voorzien op het kruispunt met de Eksterdreef, kort bij het kruispunt met de Paalstraat, zal altijd leiden tot conflicterende situaties met de lichten daar.  
We zijn wel aan het kijken, in overleg met AWV, om een meer veilige oversteekplaats te realiseren aan de huidige lichten, met mogelijk een fietspad door het sportpark, zodat ze de Eksterdreef kunnen vermijden.
- Kurt V.: Ik bedoel niet dit kruispunt, maar dat aan de Bloemendaallaan.  
Ik neem aan dat er ook op de Bloemendaallaan een zebrapad komt om over te steken naar het industrieterrein, naar de bushalte in de bocht?
- Iefke H.: Dit moeten we eerst even bekijken vooraleer hierop te antwoorden er zijn voorwaarden.
- Kurt V.: Ik weet dat je twee voetpaden moet verbinden in principe.
- Iefke H.: Maar ook: de oversteekbeweging moet frequent gemaakt worden door voetgangers.
- Kurt V.: Er is een bushalte, dus ik neem aan dat deze beweging wel frequent gemaakt wordt.  
Maar laat ons hier inderdaad op terug komen, maar ik heb deze vraag al 2 jaar geleden gesteld, dus het is wel tijd dat daarop wordt teruggekomen.
- Iefke H.: Ja, ook verder door waren we al een volledig jaar over de Eksterdreef in gesprek met AWV over een bepaalde versie, maar zij zegden dat het niet die versie zal worden. Dat is hun recht, natuurlijk. Dus moeten we dan op zoek naar een andere versie. Dit dient genoteerd te worden dat we dit terug opnemen in de raadscommissie na de zomer.

- **Peter A.:** Ik zag plannen dat er aan de Eksterdreef een middeneiland zou komen. Is dat dan het plan waarvan AWW zei dat dat niet zal doorgaan?
- **Iefke H.:** Graag zouden we dit hier afronden, zodat de rest van de agenda niet in het gedrang komt. Zullen we dit agenderen op de volgende raadscommissie?
- **Peter A.:** Ik was heel blij met dit plan en hoor dan nu dat het is afgeschoten...
- **Iefke H.:** Dat zal dan inderdaad betekenen dat we daarmee niet meer blij kunnen zijn.

## 4 VOORWAARDEN VOOR EEN SUCCESVOLLE FIETSSTRAAT

### 4.1 Toelichting (Immanuel T.)

Omdat er over het inrichten van een succesvolle fietsstraat heel wat misverstanden bestaan is er gevraagd om deze presentatie geven en zo wat duidelijkheid te scheppen.

De fietsstraat is in de wegcode verankerd in 2012 en een jaar later zijn ook de verkeersborden bepaald. De definitie in de wegcode luidt als volgt: een straat die is ingericht als fietsroute, waar specifieke gedragsregels gelden ten aanzien van fietsers, maar waarop tevens motorvoertuigen zijn toegestaan. Daarnaast zijn er ook enkele gedragsregels bepaald.

De voordelen van een fietsstraat zijn:

- De fietser is zichtbaarder in het straatbeeld.
- Het is veiliger voor de fietser.
- De fietser wordt niet verdrongen door auto's die willen inhalen.
- Fietsers zetten hun route gemakkelijk voort, ook al is er geen fietspad.

De plaatsingsvoorwaarden voor een fietsstraat zijn tot op de dag van vandaag nog niet bepaald in de Code van de wegbeheerder. In theorie mag een stad of gemeente dus van iedere straat een fietsstraat maken.

Een fietsstraat mag niet als middel gebruikt worden om sluipverkeer of hoge snelheden tegen te gaan, maar moet een middel zijn om de aanwezigheid en de veiligheid van een fietser te verhogen in een straat die voor hen al aantrekkelijk is. Dit in een straat waar geen fietsvoorziening gerealiseerd kan worden. In een fietsstraat is de auto te gast.

Om tot een succesvolle fietsstraat te komen moeten aan een aantal voorwaarden voldaan worden. De basisvoorwaarden voor een succesvolle fietsstraat luiden als volgt:

1. Lage druk van gemotoriseerd verkeer, bij voorkeur lager dan het aantal fietsers.
2. Aanwezigheid van een groot aantal fietsers.
3. V85 lager of gelijk aan 30 km/u.

Daarnaast zijn er nog bijkomende aanbevelingen voor het inrichten van een fietsstraat:

- De breedte van de rijbaan beperkt houden.
- Een straat met veel zwaar vervoer is niet geschikt als fietsstraat.
- Langsparkeren moet beperkt zijn.
- Sluipverkeer is niet compatibel met een fietsstraat.
- Een fietsstraat is best beperkt in lengte.

Om het concept van een fietsstraat te doen slagen, is ook de herkenbaarheid van de fietsstraat belangrijk. In het algemeen wordt er over de volle lengte van de straat en over de breedte van de fietsloper een rode kleur voorzien wordt. Ook een poorteffect en een markering met een reproductie van het verkeersbord op de rijbaan kunnen helpen om de herkenbaarheid te vergroten.

Een fietsstraat heeft algemeen ook voorrang op zijstraten.

## 4.2 Vragen:

- **Peter A.:** De voorwaarden zijn relatief streng: dubbel zo veel fietsers als auto's, de V85 moet kleiner zijn dan 30. Ik denk dan ook wel dat je niet alleen mag uitgaan van de situatie zoals ze is. Het inrichten van een fietsstraat kan ook wel leiden tot een verhoging van het aantal fietsers en verminderen van het aantal automobilisten. Ik vermoed dat je dat ook wel bedoeld hebt. Laat ons ook niet te streng zijn naar die voorwaarden.
- **Immanuel T.:** Dat klopt. Het zijn richtlijnen, die zijn niet bindend, ze hoeven niet allemaal tegelijk voldaan te zijn. Dit was maar om aan te tonen, dat het plaatsen van enkele verkeersborden alleen niet volstaat.
- **Dieter P.:** Het lijkt me inderdaad niet de bedoeling om van elke straat in ons centrum een fietsstraat te maken, want dan houden bestuurders zich daar toch niet aan. Kan er eventueel nagedacht worden om die noord-zuid- en oost-west-assen fietsstraten aan te leggen, zoals men dat voor auto's doet met ringwegen?

## 5 TERUGKOPPELING BLAUWE ZONE

### 5.1 Toelichting (Kevin V.)

De Villerslei werd volledig verwijderd uit de blauwe zone.

Ook rond het centrum werd de blauwe zone ingekrimpt zoals in de vorige raadscommissie werd aangekondigd. Dit gebeurde door rondom de Paalstraat, de Markt en het Sint-Cordulaplein de zoneborden te verplaatsen en aan de Churchillaan de zoneborden weg te nemen en strook per strook het bord E9a (P) met parkeerschijf te plaatsen.

In de Kruispadstraat tussen Paalstraat en Theofiel Van Cauwenberghslei werd een tweezijdig parkeerverbod geplaatst.

### 5.2 Vragen:

- **Peter A.:** Vorige keer werd ook gediscussieerd over de lengte van het parkeren. Is dat nu behouden op 4 u?
- **Kevin V.:** Er werd vorige keer gevraagd om hierover terug te koppelen. Daarop zijn geen reacties tot bij ons gekomen. Ik kijk even naar Yannick en Iefke om te horen of zij toch nog iets gehoord hebben daarover.
- **Yannick S.:** Er zijn, bij mijn weten, geen reacties op gekomen. We hebben daarover zelf ook nog geen besluit genomen, klopt dat Iefke?
- **Iefke H.:** Nadien kreeg ik ook geen reacties, tijdens de vorige raadscommissie kwamen die reacties er wel. Er leek niet veel animo om naar 4 uur te gaan. Momenteel leek 2 uur de voorkeur te krijgen, ook voor de laadpalen. We behouden het voorlopig op 2 uur, ook voor de laadpalen, misschien is dat wel goed voor de circulatie aan de laadpalen. Daarvoor is bovendien wettelijk nog niet alles in orde. Momenteel blijft het dus een blauwe zone, met parkeerkaart en 2 uur parkeren. Dit had ook als doel om over "het parkeren" een gesprek te starten. Dat hebben we trouwens ook mee op gang gebracht door de campagne dat je niet mag golfen in je garage. Op Facebook heeft dat een en ander op gang gebracht, maar ik heb ook gesprekken gehad daarover. De borden zijn nu gezet om te bekijken of er geen onverwachte gevolgen komen, de mensen kunnen nu even wennen en dan zal de politie gaan controleren en dan wordt dat ook weer geëvalueerd.



## 6 PROJECT ELSHOUT

### 6.1 Toelichting (Yannick S.)

De Molenbaan is opgenomen in de lijst van asfaltvernieuwingsprojecten binnen Schoten. In deze realisatie kunnen we een koppeling maken met een mobiliteitsprobleem waarbij er toch nog best wat sluipverkeer is binnen deze wijk en vooral langs de Molenbaan. Daarom is er voor gekozen om de asfaltvernieuwing te combineren met het realiseren van snelheidsremmende maatregelen. Hierbij kiezen we er voor om 4 kruispunten verhoogd aan te leggen.

Deze straat is ook in de R2S-analyse als soms onveilig aangegeven omwille van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Met deze maatregel willen we de straat aanpassen zodat deze wel als veilig ervaren kan worden.

Door deze aanpassing zijn er geen circulatie wijzigingen nodig in de wijk.

De bestaande verkeersdrempels tussen de zijstraten zullen behouden blijven als ze bij uitvoering van de werken ook nog in goede staat zijn.

Binnen hetzelfde dossier is een asfaltvernieuwing van de Deurnevoetweg voorzien. Dit in de zone tussen Kasteeldreef en Liebiglaan.

Hier maken we gebruik van rood-bruin asfalt gelijkaardig aan de gebruikte asfalt in de Papenaardekenstraat. Bij realisatie van deze werken creëren we de eerste fietszone binnen Schoten.

### 6.2 Vragen:

**Peter A.:** Ik zou ervoor willen pleiten om de 2 bulten te behouden, ook al zouden ze worden beschadigd. Ze liggen zo net tussen 2 straten in en ze liggen goed. Ze doen wel hun werk.

**Yannick S.:** Dat is ook onze bedoeling. Op zich liggen de heuvels dan dicht bij elkaar, het wordt eigenlijk een beetje op de grens van wat in de richtlijn staat, maar we willen ze toch zeker trachten te behouden.

## 7 STANISLAS MEEUSLEI (AFGESCHAFTE EETHUISBEEK)

### 7.1 Toelichting (Yannick S.)

Dit weg- en rioleringsdossier heeft een tweetal jaar vertraging. Het projectgebied bestaat uit de Stanislas Meeuslei en de André Ullenslei.

De reden van het project is het ontkoppelen van de Eethuisbeek. Deze loopt momenteel onder vele private percelen door en de kwaliteit van de inbuizingen hier is slecht of zelfs onbekend.

Door het ontwerp van de riolering ondergronds te wijzigen zijn we er in geslaagd een aangepast ontwerp te maken met de gekende klassieke parkeerstroken waardoor het idee

van de centrale parkeerstrook vervalst. Dit ontwerp is een antwoord naar de bezorgdheden van de buurt en de wens van het bestuur om wel bomen in de straat te voorzien.

Bomen gaan we voorzien van wortel geleiding / wortel wering.

We voorzien een rijbaan in asfalt opgesloten door betonnen kantstroken. De parkeerstrook zal aangelegd worden in water passerende verharding en het voetpad in infiltreerbare klinkers.

Het plan werd in de presentatie verder nogmaals inhoudelijk toegelicht naar indeling en materiaalkeuze.

Er zal een bewonersbrief verstuurd worden naar de buurt met uitnodiging voor een bewonersvergadering begin september. Nadien dient dit dossier de noodzakelijke vergunningsprocedures te doorlopen alvorens aanbesteed te worden.

## 7.2 Vragen:

- **Peter A.:** Ik ben benieuwd naar de reden waarom de middenberm niet gewenst was door de bewoners, want dit leek me een fantastisch idee. Er waren ook nog wel wat technische problemen, zei je. Maar wat kwam er eigenlijk uit de buurt?
- **Yannick S.:** Het was heel nipt bemeten, ook met gevolgen voor de veiligheid. De buurt heeft op deze krappe maatvoering ingespeeld en daar konden we niet zo heel veel argumentatie tegen inbrengen.
- **Peter A.:** Zijn er dan nu nog evenveel bomen als in het eerste plan?
- **Yannick S.:** Elf is meer lijkt me. Of toch in die grootteorde.
- **Peter A.:** Het is een brede straat, dus ideaal om voor een groot boomtype te kiezen. Welk type boom komt hier, ik hoop geen pyrus "Chanticleer", maar dat er ook bomen met metershoge kruinen kunnen komen.
- **Yannick S.:** Het type boom is nog niet beslist, wat mij betreft kan dat. We kunnen de zone behoorlijk afbakenen. Ik zou zeker voor wortelwering kiezen in de richting van het voetpad, omdat daar nutsleidingen liggen. Naar de andere kant toe kunnen we voor wering zorgen waardoor de wortels naar beneden toe gedwongen worden en niet in de bovenste 60 cm kunnen groeien, zodat ze niet naar boven komen, maar ondergronds wel hun vrije ruimte kunnen innemen.
- **Peter A.:** De boomputten komen dus in het verlengde van de regenwaterafvoer, waardoor ze dus de natte periodes kunnen meemaken en tegelijkertijd zullen de wortelzones als infiltratiezone gebruikt worden?
- **Yannick S.:** De parkeerstrook is infiltreerstrook. Bij hevige regenweer kan er even, net als in de Borkelstraat, een klein laagje water op staan en dat gaat dan pas naar de waterkolken.
- **Peter A.:** In de Borkelstraat is dit echt heel goed, dus ik ben blij dat dat hier ook zo zal gebeuren.
- **Tom V. G.:** Ik ben heel blij dat deze middenberm weg is, want bij het openen van de deuren zat je tegen een andere auto. Hier heb ik ook wel vastgesteld dat de 6 mensen die bij de inspraak gecontacteerd werden niet echt representatief waren voor wat in die buurt leeft. Dus op dat punt ben ik blij dat de plannen aangepast zijn. Ik ben wel verrast dat de bomen uit de rijstrook zijn weggehaald. Ik begrijp dat dit enkele problemen met zich meebracht, dat fietsers moeten uitwijken. Ik ben blij dat ik niet in deze straat woon. In deze straat wordt echt geracet.

Dus mijn eerste vraag: Is er een vorm van verkeersremmers?

M'n tweede vraag: Vroeger werden deze stroken overstromingsstroken genoemd.

Hoeveel cm water kan er maximaal blijven staan op deze stroken?

Derde vraag: Hoeveel parkeerplekken zijn er momenteel? Hoeveel verdwijnen er?

Telkens men een container plaatst heeft dit effect op alle omliggende straten.

Voorlaatste vraag: De datum voor die bewonersvergadering, is die al geconcretiseerd?

En mijn laatste vraag: Ter hoogte van dat nummertje 6 op de kaart, daar loopt de beek.

Daarnaast ligt een strook die in het beheer is van de gemeente. Heeft de gemeente daar plannen mee? Dat is misschien niet voor deze commissie, maar ik pols er wel eens graag naar.

- Yannick S.: Dit plan is nog geen week oud. We willen met dit plan naar de buurt gaan, om het te bespreken. Vooral om over het concept van het parkeren consensus te hebben. Dan weten we dat we kunnen verder gaan. Dit zal begin september gebeuren, dus de raadscommissie van september zal te vroeg zijn, maar op de daaropvolgende commissie willen we de verfijnde plannen dan voorleggen op de raadscommissie. Er zal daar ook nog gemeten worden.

Het plan met de bomen op de rijweg, maakte dat de fietsers net niet op de confronterende rijrichting terecht zouden komen. Omdat dit een straat is waar veel schoolgaande kinderen passeren, hebben we dit niet weerhouden.

De Marialei is schoolstraat bij het begin en einde van de school, wat maakt dat de circulatie daar anders is.

Het waterniveau op de parkeerstroken: in de Borkelstraat zijn deze zo'n 1,5 à 2 cm onder de kantstrook aangebracht tegen de rijbaan. Deze zijn aangebracht met een lichte helling van net niet 1% om toch afwatering te krijgen. Dat maakt dat de achterkant van de parkeerstrook net zo hoog ligt als de goot. Het volume is daardoor niet heel groot, maar dat blijkt toch voldoende bij normale regenbuien het water toch maximaal in de grond te laten trekken. Er is dus na 1 meter al minder dan 1 cm diepte van de plas en dat dan alleen bij fikse regenbuien. De kans dat je dan gaat rondwandelen is toch ook al kleiner.

De cijfers van de parkeerplaatsen zijn er, maar ik kan die nu niet reproduceren, het is al even geleden dat ik ze bekeken heb. Maar ik wil die wel opzoeken en ze u overmaken. De centrale parkeerstrook creëerde plaatsen voor iedereen. De plaatsen aan de zijkant, geeft weer heel wat privatieve plaatsen voor de voortuinparkings waar niet iedereen mag parkeren. Naar publieke plaatsen zal het aantal hierdoor verlagen. Op deze manier wordt de huidige, bestaande situatie benaderd, maar finaal zullen het er enkele minder zijn, daar de bomen belangrijk zijn.

De datum van de brief: op dit moment ligt de bewonersvergadering nog niet vast, maar als de brief voor de zomer buiten gaat, zal de datum er misschien al wel in staan.

Over de strook naast de beek kan ik geen uitspraak doen, misschien weet een van de schepenen daar meer over.

- Wouter R.: Die strook is in eigendom van de gemeente. De bedoeling was om in samenwerking met de tandartsenpraktijk die daar zit een gemeenschappelijke fietsenstalling te bouwen. De onderhandelingen zijn op een aantal dingen spaak gelopen. Momenteel wordt er bekeken hoe we dat zelf best kunnen inrichten. Als daar ideeën voor zijn, zijn die altijd welkom.
- Tom V.G.: Mag ik erop aandringen om de metingen te doen na de zomervakantie, maar toch voor de bewonersvergadering. Ten tweede kan ik me niet vinden in het verminderen van de parkeerplaatsen. Als hier iemand een weekend weggaat, dan wordt dit gemeld, zodat men op elkaars oprit kan staan. Wil je draagvlak hier in de buurt, ja, iedereen is vragende partij voor meer groen. Maar de parkeerproblematiek, zeker met Merksem zo dichtbij, is echt iets ...

Dan is er nog één ding: De Eethuisbeek waarvan ik heb gelezen dat deze zou worden

herlegd: linksaf – rechtsaf en dan doorheen de André Ullenslei en terug. Veel woningen hebben kelders waarin water staat. U moet toch, denk ik, tegen de bewonersvergadering keiharde garanties kunnen geven dat het verleggen van de beek geen invloed heeft op de weinige droge kelders die er momenteel zijn.

- Yannick S.: Dit gebeurt in gesloten buizen. Het voordeel van de nieuwe riool met gesloten buizen is dat het water niet in de grond infiltreert. Ik toets dit voor de zekerheid af bij Water-link.
- Tom V.G.: De Eethuisbeek kan nog steeds regenwater opvangen?
- Yannick S.: De Eethuisbeek wordt opgevangen in de riolering en loopt zo rond. Het stuk dat verder zit, dat kan nog altijd zijn traject lopen, zoals nu. Alleen wat van hogeraf komt, wordt afgeleid en met goede doorstroming gebracht naar waar we het willen hebben. In het verlengde van de Eethuisbeek heeft iedereen boven op de beek gebouwd en dat is ook niet goed voor de doorstroming. Dat is allemaal privaat, dus daar kunnen we niet werken, dus moet het onder de baan.
- Dieter P.: Die parkeerplaats voor deelwagens, wordt die alleen voor elektrische deelwagens voorzien of ook voor andere?
- Yannick S.: Dit is al een kwestie van finetuning, dit moet nog doorgepraat worden met collega's van andere diensten. Ze staan nu op deze locatie, maar dat moet nog doorgepraat worden.
- Sandra L.: Ik verwacht ook wel dat hier meer draagvlak zal zijn met deze aanpassingen. Nu kunnen ze blijven parkeren voor hun eigen garage, terwijl we in het vorige plan eigenlijk privéparking voor de mensen van Merksem voorzagen. Dan wat het hardrijden betreft, dat is al sterk afgenomen door de knip. Ik zal niet zeggen dat het niet meer gebeurt, maar het is toch heel wat minder. En dan ter hoogte van de keerlus aan de kerk. Daar staat onder andere een conifeer, die belemmert 's avonds het licht op de stoep.
- Yannick S.: Dat wordt meegenomen in de bespreking met de nutsmaatschappijen.
- Sandra L.: Dat de bomen in een bekasting komen, zodat de wortels niet in de riolering kunnen komen, is een goede zaak.
- Tom V.G.: Ik ben het niet eens met de laatste melding. Ik kan hier iedere drie dagen een accident zien op het T-kruispuntje in de André Ullenslei. Daar zijn al meerdere accidenten gebeurt, gelukkig met alleen blikshade.
- Yannick S.: Je bedoelt dan het kruispunt met de Frans De Ceusterlei.
- Tom V.G.: Ja. Het gebeurt frequent, met verkeersagressie, enz. Ik geef het mee, zonder suggesties te doen, want het is te veel voor m'n eigen deur om suggesties te doen.

## 8 VILLERSLEI

### 8.1 Toelichting (Yannick S.)

Na de presentatie van het plan Villerslei op de vorige raadscommissie is het ontwerp voorgesteld aan de buurt met een fysieke bewonersvergadering. Hieruit zijn enkele bedenkingen / aanbevelingen gekomen waarmee het studie bureau aan de slag is gegaan.

Het initiële plan werd in de presentatie opnieuw toegelicht.

Er is een alternatief plan opgemaakt waarmee we zoveel mogelijk opmerkingen proberen te captureren. De grootste wijziging is het aanpassen van de slingerbeweging van de rijweg in een meer recht gedeelte met zachtere bochten.

Deze aanpassing heeft volgende voordelen:

- inclusieve bushalte in de rechte lijn
- parkeerstrook parallel aan de rijweg
- nieuwe locatie Hoppinpunt
- andere indeling van het groen waarbij de nieuwe bomen ook doorgetrokken kunnen worden in deze zone.
- er kan een wegneembaar middeneiland voorzien worden.

De bestaande bomen staan bovenop de huidige riolering die verwijderd dient te worden. We zouden opteren voor het verwijderen van de bestaande bomen en de riolering die eronder loopt, waardoor we maximaal ondergrondse ruimte vrijmaken voor de nieuwe bomen met de nodige wortel geleiding.

Dit plan zal ook de nodige terugkoppeling krijgen naar de buurt.

### 8.2 Vragen:

- **Peter A.:** Ik zou het heel spijtig vinden moesten de bomen verwijderd worden. Kunnen de bomen in de Hoppin-zone blijven of moeten die verwijderd worden. En voor de Lindekens of aan de andere zijde kunnen er eventueel nieuwe geplaatst worden? Ik vermoed dat dat hier ook zal gebeuren met het infiltratiesysteem, zoals dat in de Borkelstraat gebeurde.
- **Yannick S.:** De bomen die er staan, zijn zo goed als allemaal de bestaande bomen. Dit is een conceptplan. We bespreken dit met het studie bureau: waar, hoe optimaal en hoeveel? We zijn ervan overtuigd dat er uiteindelijk meer bomen zullen staan, weliswaar jonge bomen.
- **Peter A.:** Wij willen met onze fractie niet één boom minder, zoals daarstraks gezegd werd "niet één parkeerplaats minder", willen wij niet één boom minder.
- **Dieter P.:** De slingerbocht eruit halen lijkt me goed en de aansluiting van de Heikantstraat lijkt me ook een pak veiliger naar zichtbaarheid toe.
- **Kurt V.:** Villerslei: vind het persoonlijk wat veel nieuwe informatie om nu 'zinnige' commentaar te geven. Ik spreek uiteraard uit persoonlijke naam.
- **Yannick S.:** Dit kan zeker (voor de terugkoppeling) ook op de volgende raadscommissie terug aan bod komen. De presentatie van deze punten komt zeker ook op Nomadesk.
- **Tom V.G.:** Ik vrees dat bij het verleggen van de weg er wel wat groen sneuvelt. Ik sluit me aan bij Peter, ik wil het minder hard zeggen, maar ik wil toch ook aandringen op groenbehoud.  
Den dan ... Parking komt langs beide haltes, maar waar is de bushalte die momenteel voor frituur "Het Poortje" ligt?
- **Yannick S.:** De Lijn heeft gekozen om de twee haltes te reduceren naar één halte.
- **Tom V.G.:** Daar zijn ook wat commerciële panden. Bv. de frituur. Is eraan gedacht om daar een terras te zetten? Er wordt een soort pleintje gecreëerd aan de overkant.

- Yannick S.: In het initiële plan was daar absoluut geen sprake van. Dit is een aanpassing die we zelf ingetekend hebben, oorspronkelijk kwam de Hoppin-zone op dat “pleintje” maar dat was geen optie er was onvoldoende ruimte. In de plaats daarvan komt er nu een parkeerstrook.  
Wat de bomen betreft, zou deze kunnen starten aan het kerkje en dan hier kunnen doorlopen, op zijn minst tot aan de droogkuis en aan de andere zijde aansluiten op de bomenzone voor “Mijn Plek”.

## 9 REDEVCO

### 9.1 Toelichting (Yannick S.)

De beheerders van de REDEVCO site zijn hun plannen komen voorstellen i.f.v. een toekomstige vergunningsaanvraag. Zij willen hun site opwaarderen en daarbij ook de mobiliteit intern en de verkeersafwikkeling naar Bredabaan en Horstebaan herbekijken.

In eerste instantie is het belangrijk te weten dat AWW van plan is om het kruispunt Bredabaan – Horstebaan aan te passen waarbij de huidige vrije afslagbeweging naar rechts telkens mee onder de lichtenregeling zou komen. Deze werken zijn door AWW voorzien in 2023.

De werken op privaat terrein binnen de site bestaan uit:

- nieuwe locatie auto 5
- nieuwe locatie Pizza hut
- nieuwe Burger King
- vernieuwde Quick
- vernieuwd tankstation
- optimalisatie interne circulatie
- optimalisatie parking
- optimalisatie regenwaterafvoer
- aanplant groen
- in- en uitrit van projectgebied optimaliseren

De interne circulatie is toegelicht op basis van het voorliggende plan.

De grootste vernieuwing in het huidige plan is de heraanleg van de Horstebaan met de aanleg van een “ovonde”.

De vraag is gesteld om de uitritten nogmaals te herbekijken waarbij de noodzaak tot de ovonde mogelijks nog kan vervallen. Dit zal voorwerp zijn van komende gesprekken.

### 9.2 Vragen:

Na uitleg deel I (aanpassing op kruispunt met Horstebaan: afslagstrook mee lichtengeregeld):

- Dieter P.: Ik ben één van die fietsers die daar al eens gevloekt heeft op een automobilist. Ik heb schrik voor de gevolgen als de lichten niet goed afgesteld worden, je zou dan files kunnen krijgen die teruglopen tot de Peerdsbosbaan of zelfs tot het kapelletje. Ik denk maar aan hoeveel rekening AWW houdt met Schoten, bv. nu met de werken op de Houtlaan tegelijkertijd met alle andere werken en de 2 bruggen nu.
- Yannick S.: Wij hebben exact dezelfde bezorgdheden overgemaakt. Het zal gestaafd worden o.b.v. bijkomende metingen en tellingen. We moeten nog terug ingelicht worden over wat de huidige stand van zaken is.

Na uitleg deel II (In- en uitritten t.h.v. Bredabaan en Horstebaan):

- Sandra L.: Het beleid dat ze zullen voeren rond gratis parkeren of barelen die ze zullen plaatsen, is daarover al iets gezegd?
- Yannick S.: Ze geven niet aan dat ze naar betalend parkeren willen gaan, maar wel dat er gratis parkeren zou komen voor de klant (met een jeton o.i.d.).

- Sandra L.: De problematiek van vrachtwagens aan de achterzijde, die dan hun afval achterlaten, enz.
- Iefke H.: We hebben dit aangekaart. Ze hebben plannen met de parking, maar het is nog niet duidelijk wat ze precies willen, dat is voor een volgende fase. We hebben ook aangekaart dat er misschien wel kan onthard worden. En ook dat er stelselmatig kan worden omgeschakeld naar een situatie waarbij niet meer kan worden binnengekomen in de winkels langs die zijde.  
Momenteel ligt hun focus echt op de voorkant, de parking meer klantgerelateerd te maken.
- Sandra L.: Als dit geen “park & ride” meer is, is er op zich plaats genoeg voor de klanten die er komen.
- Iefke H.: Dat is natuurlijk de grote insteek van de veranderingen die ze willen.
- Peter A.: Het stuk van de parking aan de achterkant, links bovenaan op de kaart. Dit is eigenlijk een bossenzone, die zij ooit hebben verhard. Neem dit zeker mee naar de onderhandelingen, dit moet terug een bos worden.  
Ook de rest van de parking is een fameuze betonnen vlai. Ik zie niet goed in wat ze daarmee willen doen als ze er niet meer willen laten parkeren, dus als het beton nog meer kan gereduceerd worden...  
Een volgende opmerking is dat de mensen die vanuit Schoten komen, die moeten “weven” met de mensen die van de ovonde komen en moeten 2 rijstroken opschuiven.
- Yannick S.: Ze willen op hun parking ook expliciet aangeven dat wie naar Brasschaat, Merksem, Antwerpen wil, dat die de uitrit aan de Bredabaan moet nemen.
- Peter A.: In dit plan is ook duidelijk dat je vanuit Schoten niet meer op de achterste parking kan geraken.
- Yannick S.: Dat is een goede opmerking, dat had ik nog niet door.
- Kurt V.: De weefbeweging tussen de ovonde en de inrit loopt over een kort stuk en loopt dan ook nog over een zebepad. Dat belooft spannend te worden.  
En ook: als ze aan de voorzijde een en ander willen realiseren en goedkeuring daarvoor willen krijgen, dan is het ook wel belangrijk te weten wat de plannen zijn, want dit heeft zonder twijfel invloed op de voorzijde.  
En met de oude Brico, wat zijn daar de plannen?
- Yannick S.: Volgens mij komen daar 2 of 3 units. Ik geloof centraal een bloemenwinkel.
- Kurt V.: En wat dan met de mensen die naar Schoten willen, het is niet wenselijk om deze terug op de Bredabaan te duwen?
- Yannick S.: Wij geven onze bemerkingen mee. Deze plannen horen bij een conceptidee. Deze worden nog verder bijgestuurd. Er komen allicht nog andere conceptideeën.
- Kurt V.: Mijn hoofdbezwaar blijft toch dat je de voorzijde niet kan loskoppelen van de achterzijde. Het lijkt wel een soort “salami-beslissing”: “Laat ons al eens eerst de voorkant aanpakken, dan hebben we dat al en achteraan: als we daar dan al iets doen, dan is het misschien moeilijker om daarop terug te komen.”
- Iefke H.: We zagen in hun presentatie een tekening, die misschien niet voor ons bedoeld was, waarop huisjes ingetekend stonden. Volgens onze RO-mensen is dat niet mogelijk. Het is helemaal niet de bedoeling om daar nieuwe winkels of zo op te richten.
- Kurt V.: “Huisjes”, waarmee je woningen bedoelt?
- Iefke H.: Ja.  
Ze laten nu het parkeren nog toe op de achterzijde. De afstand tot aan de tram is dan toch al wat langer. Maar ze laten duidelijk merken dat het op langere termijn niet meer de bedoeling is om daar te blijven parkeren.

- Yannick S.: Conceptueel was het de rijweg (komende van de Horstebaan), die hier doorliep en dan een paar vierkantjes. Meer dan dat was het niet, wat we gezien hebben. Ze zeiden dat de achteringang gesloten zou zijn en enkel het laden en lossen langs achter zou gebeuren.
- Iefke H.: Ze hebben altijd gezegd de voorkant aan te pakken en met de park & ride erbij nu, willen ze de parking wel voor hun klanten houden. Maar ze hebben altijd gezegd dat de parking achteraan niet voor altijd zou blijven.
- Kurt V.: Nu zijn er 2 invoegmogelijkheden om naar parkeren te gaan, zowel vooraan als achteraan en er is een aanzienlijke stroom van wagens vanuit Schoten die de parkings oprijdt. Die toevoer wordt nu over 2 ingangen, aan de achterkant en de mensen die gaan parkeren aan de voorkant van de Carrefour. Als dat allemaal over één inrit moet, ga je een infarct krijgen.
- Yannick S.: We hebben sowieso ook een Mober-studie gevraagd. Ze hebben recent toelating gevraagd om te kunnen meten voor die studie. Ik hoop dat we nieuwe informatie bekomen en dit in september al misschien terug kunnen brengen met andere varianten. Maar omdat we niet goed weten hoe het zal lopen en gecommuniceerd en gepubliceerd gaat worden, vonden we dat we het hier toch al moeten brengen, omdat dit naar mobiliteit toch al wat aandacht verdient.
- Dieter P.: Zijn zij op de hoogte van de aanpassingen die AWW wil doorvoeren?
- Yannick S.: Absoluut.
- Tom V.G.: Als je op de ovonde de afrit naar Schoten mist, wat moet je dan doen om toch naar Schoten te geraken? Ofwel de parking op ofwel terug naar de Bredabaan. Ik ben hier niet weg van, ik denk dat de oude situatie nog beter is dan dit.
- Yannick S.: We zijn hierover in overleg, dit is allemaal nog in onderzoek.

## 10 STAND VAN ZAKEN

### 10.1 Toelichting (Yannick S.)

#### 10.2 Metropoolstraat:

Korte toelichting van de stand van zaken met het globaal overlopen van de planning voor het komende najaar.

In het dossier Braamstraat voorzien we nog de aanleg van een evenementenparking in de zone waar vroeger de oude Hoogmolenbrug verbonden was met de Braamstraat. Alle plannen werden intussen op elkaar afgestemd. Ook het voorstel van de nieuwe parkingang en bushaltevoorziening werden toegelicht met de plannen.

#### 10.2.1 Sluizenstraat

De werken zijn momenteel geschorst i.f.v. de werken Hendrick Consciencestraat. De nutsleidingen maken van deze periode gebruik om hun netwerk werken af te ronden. Daarna zal de hoofdaannemer het fietspad, voetpad en parkeerstrook aanleggen waarna ook de asfaltverharding en markeringen kunnen gerealiseerd worden.

De afwerking van de Sluizenstraat zal afgestemd worden op deze van de Hendrik Consciencestraat fase 1 om conflicten in de omleiding te vermijden.

#### 10.2.2 Hendrik Consciencestraat

De werken starten in augustus. Het werk is opgedeeld in 2 uitvoeringsfases en daar horen 2 verschillende circulatieplannen bij. Deze omleidingen werden in de presentatie nogmaals overlopen.

#### 10.3 Vragen:

- Peter A.: Kunnen de bomen aan de Hoogmolendijk blijven wanneer de afslagstrook daar komt?



- Yannick S.: Ik denk dat de bomen momenteel al weg zijn, maar er komen heel veel bomen bij.
- Peter A.: De extra busstrook lijkt me wat overbodig, daar het toch maar zou zijn om in tijdelijke situaties van nut te zijn.
- Yannick S.: We trachten aan de uiteindes van onze gemeentes altijd wachthavens te hebben. Deze halte kan benut worden om als de bus te vroeg aankomt deze daar dan kan wachten om terug op de juiste tijd te komen. Zou ze op de straat staan, dan zou ze in conflict komen met het verkeer uit de Papenaardekenstraat.
- Peter A.: De fietsers die van de vaart komen, steken de Venstraat daar over. In de praktijk stoppen 9 op de 10 auto's op de fietsers. Kunnen de fietsers geen voorrang krijgen, daar er heel veel al van uitgaan dat ze voorrang hebben en dat creëert gevaarlijke situaties. Ik had ook gevraagd om de fietsers in de Alfons Verdijckstraat voorrang te geven, ik weet niet wat daarmee gedaan is.
- Yannick S.: Ik dacht dat dat in de Alfons Verdijckstraat wel, maar in de Venstraat niet, omdat je daar echt een verbinding maakt tussen 2 fietspaden en het is echt niet logisch dat in de voorrang steken. Aan de Vlaamse Waterweg is de vraag concreet gesteld of het jaagpad niet wat omhoog kan komen, zodat een veiliger rustpunt wordt gecreëerd, want nu heb je niet de mogelijkheid een rustpunt te maken: je wacht op het jaagpad of zit al op straat.
- Peter A.: Dat maakt dat je snelheid moet maken om de helling op te geraken en dat daardoor de auto waarschijnlijk het idee heeft van te moeten stoppen. Nu als het verkeerstechnisch niet kan, is er dan misschien een alternatief. Het doel is om alle routes naar school veilig te maken, maar dit zal altijd een probleem blijven, dus als dit verkeerstechnisch niet kan, kan dan het fietspad niet de fysieke voorrang krijgen en de infrastructuur effectief zo aanleggen?
- Yannick S.: Ik neem het mee.
- Kurt V.: Er moet nog heel wat gebeuren vooraleer alles klaar is, zeker als je de circulatie en verschillende fases beziet. Maar ik denk dat communicatie en ook voorafgaande communicatie over de steeds wijzigende verkeersafwikkeling heel belangrijk gaat zijn om alle betrokkenen, en dat is meer dan alleen de Schotenaren. Ik weet niet op welke manier je dat allemaal gaat kunnen communiceren, maar ik denk dat dat wel heel belangrijk is.

Over de Sluizenstraat: Ik dacht dat het kruispunt met de Geuzenvelden ook een beveiligd, een verhoogd kruispunt zou zijn?

- Yannick S.: Geen verhoogd kruispunt. Dit wordt een kruispunt in het felgeel, fietsmarkeringen en een zebrapad komen daar nog bij. Maar de toplaag en markeringen ontbreken. Sinds dinsdag (of misschien maandag al) staat daar ook terug de gemachtigd opzichter om in deze situatie de oversteekbewegingen te vrijwaren. In de finale plannen was hiervan zeker geen sprake, misschien wel in het voortraject.
- Kurt V.: In het voortraject is het zeker weten besproken. Ook vanuit de wijkverenigingen. In dat opzicht heb ik ook een algemene opmerking: Wanneer er inspraakmomenten of infomomenten zijn, worden wij, als raadsleden, daarvan tegenwoordig niet meer standaard ingelicht, wat in het verleden wel het geval was. Ik vind dat spijtig, dat wij als vertegenwoordigers van de bevolking dan belangrijke informatie missen. Ik hoop dat in de toekomst hier structureel rekening mee kan gehouden worden.
- Yannick S.: Ik neem dit mee naar Dominiek.

- **Dieter P.:** Ik heb een vraag over de evenementenparking. Is het nog de bedoeling dit als evenementenparking te zien of wordt dit een permanente parking?
- **Yannick S.:** Het heeft de naam “evenementenparking” gehad, maar ik heb het altijd als een permanente parking gezien. Maar dit loopt al van voor mijn tijd. Ik hoop dat Wouter daar meer van weet.
- **Wouter R.:** Ik zie geen enkele reden om dit enkel voor een evenement aan te leggen en de rest van het jaar niet te gebruiken. Ik denk dat dit ook in de rest van het jaar nut heeft, bv. als carpoolparking.
- **Dieter P.:** Maar dan ga je geen oplossing hebben voor het parkeren onder de bomen in de Kasteeldreef, wat oorspronkelijk wel het idee was. Maar misschien is het nu al wel te laat op de avond om daarover te discussiëren. Het is een nieuw element dat ik wel eens meeneem in de denkoefening.

## 11 KASTEELWIJK

### 11.1 Toelichting (Yannick S.)

Dit punt stond niet op de agenda maar werd bij het begin van de varia besproken.

Het parkeerregime in de kasteelwijk wensen we aan te passen zodat ze duidelijker is, beter leesbaar en ook permanent het hele jaar door.

Hierdoor kunnen we het berm parkeren reduceren tot de uitzonderlijke evenementen, de doorgang voor hulpdiensten ten alle tijden vrijwaren en de fietsveiligheid verhogen.

We wensen dit te realiseren met duidelijk afgebakende parkeerstroken met respect voor het uitzicht van de Kasteeldreef.

De zijstraten zullen ingericht worden als enkelrichtingsstraten met parkeren aan één zijde en snelheidsremmende maatregelen.

De plannen werden in de presentatie besproken op vlak van verkeerscirculatie en inrichting.

Het parkeerregime (zonder de snelheid remmende maatregelen) zal beproefd worden vanaf 15 juli en dit tijdens de volledige zomer naar aanleiding van de evenementen.

Nadien te evalueren en bij gunstig resultaat nog dit jaar definitief in te richten.

### 11.2 Vragen:

- **Peter A.:** Het bermparkeren, daar moeten we echt vanaf. Er komt de evenementenparking. Er moet iets anders verzonnen worden om de auto's tijdens grote evenementen te zetten. De bomen gaan echt kapot, je ziet hoe moeilijk ze het hebben. Elke lente wordt het droger en droger. Als we nog een dreef willen houden, moeten we van dat bermparkeren af.
- **Yannick S.:** Ik meen vernomen te hebben dat nieuwe evenementen zeker geen toestemming krijgen om in de berm te laten parkeren. Waar dat al werd toegelaten aan evenementen is het moeilijk om dit terug te draaien.
- **Peter A.:** Je moet de bermnen helemaal anders inrichten als je de bomen de juiste condities wil geven voor hun wortels en dan wil dat zeggen dat de wagens er geen enkele week per jaar mogen staan. Je moet dat dan beschermen, zodat er voeding in de grond kan komen. We zullen nog tot een volgende legislatuur moeten afwachten, ik dacht dat deze legislatuur de moed zou aangegrepen worden en de inspiratie gevonden zou worden om een alternatief te vinden voor de grote evenementen. Aan de aanwezige schepenen toch een warme oproep om daar toch nog eens goed over na te denken.

## 12 VARIA

- **Dieter P.:** Ik heb 2 vragen doorgekregen van collega Erik Maes:  
1) De veilige oversteek aan de haltes op de Brechtsebaan, het stuk van de Fortbaan.

2) De lichtenregeling op de Horstebaan aan de Amerlolaan. Er zouden besprekingen zijn voor een aanpassing, maar misschien dat die schriftelijk kunnen beantwoord worden.

- Yannick S.:

Ik kan daarop heel kort antwoorden:

1) Brechtsebaan: De bushaltes van de Molenbaan tot aan de Botermelkbaan / Elshoutbaan wil AWV terug zelf correct gaan faciliteren, beter inrichten en conform maken.

2) Lichten Amerlolaan: ik denk dat jullie eind maart het TLC-bestek van de verkeerslichten goedgekeurd hebben, dat wij eind april de getekende documenten hadden en collega Bart is de gesprekken opgestart voor afspraken om een echte regeling te kunnen uitwerken daar. Ik wil die gesprekken afwachten om te zien welke technische voorzieningen daar nog bijkomend moeten komen. Als die gekend zijn, kunnen ook de kleine aanpassingen aan het fietspad gebeuren en de verplaatsingen die daarbij horen, maar ik zou niet graag de aanpassing aan het fietspad uitvoeren om dat dan daarna open te gooien in functie van nutsleidingen voor de verkeerslichten.

- Sandra L.:

Ik heb een vraag over de nieuwe brug.

Als je van Papenaardeken komt en het fietspad neemt om richting Deuzeld te rijden, dan moet je 2 keer onderdoor. De eerste is behoorlijk breed, maar de tweede is smal en het is er ook héél donker. Je kan het niet zien wanneer daar iemand zou staan om je op te wachten. Zijn er plannen om lichten aan te brengen?

- Yannick S.: Bij Fluvius zijn er problemen met de levering van de vleermuisvriendelijke ledverlichting van deze site. Maar men is bezig met het plaatsen van al dan niet tijdelijke verlichting, vaak recuperatie, o.a. van de oude brug, om de rijweg en het fietspad van licht te voorzien. Ik neem de vraag mee over hoe het zit met de verlichting van de tunneltjes, want ik weet niet of dat daar voorzien is.

- Sandra L.: Volgens mij was er niets voorzien, maar als ik aan het verhaal van Merksem denk, dan kan er beter op voorhand aan gedacht worden.

- Yannick S.: Ik neem de vraag mee.

- Christof V.: We zien elkaar terug op 14 september.

**Datum volgende vergaderingen:**

- 14 september 2022
- 14 december 2022