
VERSLAG VERGADERING M&T - openbare vergadering

datum	Maandag 24 juni 2019 om 20.00 uur
plaats	Vergaderzalen 1 & 2, Verbertstraat 25 – 2900 Schoten
duur	20.00 tot 22.30 uur
verslag	Erika Baluwé

AANWEZIGHEDEN

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

AGENDA

1. Verkiezing voorzitter Raadscommissie;
2. Weg- en rioleringswerken Columbuslei voorontwerp: adviesvraag;
3. Toelichting en stand van zaken lopende dossiers:
 - Weg- en rioleringswerken Borkelstraat;
 - Weg- en rioleringswerken Leeuwerikenlei, Kwikstaartlei en Rosierslei;
 - Snelheidsremmende maatregelen Wezelsebaan, della Faillelaan
4. Vervoersregio (Routeplan 2030) – stand van zaken.

De secretaris opent de vergadering om 20.00 uur.

1. VERKIEZING VOORZITTER RAADSCOMMISSIE

Peter Arnauw (GROEN) en Christof Victor (N-VA) stellen zich kandidaat als voorzitter voor de raadscommissie. De aanwezigen krijgen een stembriefje. Sandra Laurysen was later en heeft niet deelgenomen aan de stemming.

Stemtellers (Saskia Vercauteren en Erika Baluwé) tellen de ingediende stemmen:

- Christof Victor = 6 stemmen
- Peter Arnauw = 4 stemmen

Christof Victor wordt verkozen tot voorzitter.

2. WEG- EN RIOLERINGSWERKEN COLUMBUSLEI - VOORONTWERP

2.1. Toelichting:

Het gemeentebestuur van Schoten gaat samen met Water-Link (rioolbeheerder) investeren in de Columbuslei.

Studiebureau Evolta heeft een haalbaarheidsstudie opgemaakt voor de weg- en rioleringswerken.

Uit de studie blijkt dat het aangewezen is om een grachtensysteem aan te leggen in de bermen en een riolering voor het afvalwater onder de rijbaan, die aansluit aan de bestaande riolering via een pompstation.

Volgens RUP Berkenrode is de rooilijnbreedte 14 m, deze is momenteel niet overal gerealiseerd. Om de werken te kunnen uitvoeren zal de rooilijn overal gerealiseerd moeten worden.

(RUP Berkenrode is goedgekeurd bij besluit van de deputatie van 8 december 2011, gepubliceerd in het Belgisch staatsblad van 3 februari 2012.)

De Columbuslei is een rustige woonstraat in wijk Berkenrode. Er gebruiken wel wat fietsers de Columbuslei, voornamelijk richting Kromvendreef.

Het aantal voertuigen is in beide richtingen quasi gelijk.

(315 passanten, waarvan 43 fietsers en 5 vrachtwagens, V85: 40 km/u, 47 km/u)

Om de intenties van de gemeente toe te lichten is er een bewonersvergadering georganiseerd d.d. 12 december 2016.

De bewoners hebben een tegenvoorstel ingediend. Tijdens een bespreking met een delegatie van bewoners is er toegelicht waarom het tegenvoorstel niet haalbaar is. Er is toen afgesproken om te onderzoeken of de rooilijnbreedte beperkt kon worden om het project te verwezenlijken.

In het college van 4 juli 2017 is dan beslist om een rooilijnbreedte van 11 m te realiseren.

Dit voorstel is toegelicht tijdens een tweede bewonersvergadering d.d. 13 november 2017.

In juni 2018 is er een schriftelijke bevraging georganiseerd over de keuze van grachtkant.

In het college van 28 augustus 2018 is er dan uiteindelijk beslist om het dossier verder te zetten, volgens volgende krachtlijnen:

- Rooilijnbreedte 11,00 m
- Aanleg van een DWA-leiding onder de rijweg
- Aanleg van een gracht aan 1 zijde met een wissel van kant ter hoogte van Columbuslei 17
- Grachtinbuizingen ter hoogte van de perceeltoegangen van 8,00 m
- Rijbaanbreedte van 4,00 m, incl. kantstroken
- Beperkte snelheidsremmers
- Aanleg van uniforme opritten in betonstraatstenen met de optie als de eigenaars een ander materiaal wensen te gebruiken voor aansluiting op het op de openbare weg ze de aanleg hiervan op eigen kosten kunnen realiseren.

De smalle rijbaan, het dreefeffect (laanbomen aan beide zijden), de asverschuiving ter hoogte van nr. 17 zorgen ervoor dat de snelheid laag zal blijven.

Ter hoogte van de asverschuiving wordt voorgesteld om haagmassieven te gebruiken om volume te creëren en zo de remming nog meer af te dwingen.

Het definitief voorontwerpplan is volgens deze krachtlijnen opgesteld.

Verder verloop:

1. Goedkeuring van het voorontwerp door het college van burgemeester en schepenen.
2. **Terugkoppeling naar de bewoners (4 september 2019).**
3. Goedkeuring ontwerp in de gemeenteraad:
 - a. Aanvraag stedenbouwkundige vergunning
 - b. Aanbesteding
4. Aanpassen en/of saneren van de nutsleidingen.
5. Start werken

Tegelijkertijd wordt ook de procedure gevoerd om de rooilijn van 11 m eerst voorlopig vast te stellen, daarna definitief (Voorlopige vaststelling GR 12 september 2019).

2.2. Vragen:

Peter A: Zijn er bomen die behouden kunnen blijven?

Saskia V: Bomen die in de wegenis vallen dienen te verdwijnen. Een groot deel zal inderdaad dienen te verdwijnen, ook naar veiligheid toe. Aan de milieudienst wordt momenteel advies gevraagd naar het type boom om aan te planten in het dossier.

Peter A: De rijbaan is maar 4 meter breed, wat met kruisende voertuigen?

Saskia V: Aan een snelheid van 30 km/u kunnen twee wagens elkaar kruisen. In de asverschuiving kunnen auto's elkaar niet kruisen. Ter hoogte van deze asverschuiving zullen gradals voorzien worden om wachtende auto's ruimte te geven om zich op te stellen.

Kurt V: Zijn beide grachthelften verbonden?

Saskia V: Beide grachten zijn verbonden met elkaar en wateren af richting Dennenlei om vandaar later te worden opgevangen in het bufferbekken van de Botermelkbaan.

De rode lijnen op het rioleringsplan geven de riolering weer.

Dieter P: Weldra starten de werken aan de Botermelkbaan, waar ook degelijke fietspaden zullen aangelegd worden. Is het dan nodig om in deze straat, als fietssluipteg, te investeren?

Wouter R: De wegenis is in slechte staat en er is eveneens wateroverlast op bepaalde plekken. Het project van de Botermelkbaan kan dit niet opvangen.

Saskia V: Vele bewoners werken met sterfputten. Deze vangen onvoldoende het water op, want staan vol met grondwater.

Peter A: De wegenis wordt aangelegd in asfalt?

Saskia V: Ja, dit is comfortabel en snel te realiseren.

Kurt V: Zijn de bewoners verplicht tot afkoppelen?

Saskia V: Ja, door onze rioolbeheerder wordt een afkoppelingsdeskundige aangesteld. Deze zal bij alle bewoners een plaatsbezoek uitvoeren, opsommen wat er dient te gebeuren en een vrijblijvende offerte opmaken. De bewoners hebben dan drie mogelijkheden; werken laten uitvoeren door aannemer rioolbeheerder, werken zelf uitvoeren of zelf een aannemer aanstellen. Het regenwater kan men steeds laten afwateren op eigen terrein. Na het uitvoeren van de werken dient er een controle te gebeuren, waarbij een positief resultaat zal er een attest afgeleverd worden. Ook hier zijn de bewoners vrij om de controle in eigen beheer te laten uitvoeren.

Tom VG: Gaan de haagjes in de asverschuiving het zicht niet belemmeren?

Saskia V: Je zal het tegenliggend verkeer nog kunnen zien. Het voorstel hier getekend is eerder een optische versmalling.

Kurt V: De rijbaan is 4 meter, dit is voor vrachtwagens wel heel erg smal. We gaan iets nieuws aanleggen, dienen we dit dan niet zo optimaal mogelijk aan te pakken?

Wouter R: De bestaande rijbaan is nog smaller dan 4 meter, gezien het lage aantal voertuigen zal een plaatselijke vrachtwagen niet voor al te veel problemen zorgen.

Peter A: Wat is de timing van botermelkbaan?

Saskia V: De Botermelkbaan gaat weldra in uitvoeringsfase. Het verdere verloop van deze werken hangt af van de verwezenlijking van de rooilijn. De kans is echter klein dat dit voor de Botermelkbaan zal gebeuren.

Dieter P: De straat is dichtbij Sint – Lutgardis, waarom geen 30 km/u invoeren?

Wouter R: Dit is eerder in het dossier wel besproken, maar niet weerhouden. Bewoners waren geen voorstander voor het plaatsen van snelheidsremmers en een zone 30 dient toch wat afgedwongen te worden. Maar het invoeren van een zone 30 is natuurlijk nog steeds een optie die kan worden meegenomen.

Veerle VDE: Een zone 30 dient door infrastructuur afgedwongen te worden. Is dit niet het geval dan zullen hier meteen klachten over binnenkomen.

Peter A: Wij als Groen adviseren om het invoeren van zone 30 toch mee te nemen naar de bewoners.

3. TOELICHTING EN STAND VAN ZAKEN LOPENDE DOSSIERS

3.1. Weg- en rioleringswerken Borkelstraat:

3.1.1. Toelichting:

Het gemeentebestuur heeft samen met de rioolbeheerder budgetten vrijgemaakt voor het vernieuwen van de riolering en de bovenbouw van de Borkelstraat.

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

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

Op 20 juni 2018 vond de eerste inspraakvergadering plaats.

Kort besluit van de vergadering:

- Te veel vrachtverkeer, trillingen in de woningen en te snel verkeer;
- Te smalle parkeerplaatsen en rijbaan en te weinig plaats voor voetgangers en fietsers;
- Te weinig parkeerplaatsen en moeilijke oversteekbaarheid;
- Groen, maar niet ten koste van parkeerplaatsen;
- Het opofferen van de speelplein(tjes) voor extra parkeerplaatsen, daarover is geen eensgezindheid.

Beslissing college d.d. 3 juli 2018:

Concepten uitwerken rekening houdend met volgende krachtlijnen:

- Behoud van voet- en fietspaden;
- Behoud van minimum 1 parkeerstrook + onderzoek naar gestoken parkeren;
- Groenaccenten om parkeerplaatsen af te bakenen;
- Veilige oversteekvoorzieningen t.h.v. Neerhoeve, Antoon Wolfsstraat, Plein "hondenweide";
- Gebruik van geschikte materialen voor het straattype;
- Behoud speelpleintjes in huidige toestand.

Verder heeft het college ook beslist om een sensibiliseringscampagne uit te werken voor de vrachtwagenroute en dat er geen afvalstraatje komt in de Borkelstraat.

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

Korte samenvatting en besluit:

- Geen vrachtverkeer blijft een belangrijk punt. *Volgens het mobiliteitsplan is de Borkelstraat – Zuid geselecteerd als ontsluiting en bedieningsweg van het centrum voor het vrachtverkeer. Hier is vrachtverbod niet mogelijk. Borkelstraat – Noord zit niet in de verkeerscirculatie voor het vrachtverkeer.*
- Doorlopend trottoir ter hoogte van de zijstraten.
- Verkeerskussens als snelheidsremmer in de Borkelstraat - Noord, geen snelheidsremmers in de Borkelstraat – Zuid.
- Parkeerstrook in grasdallen en/of waterdoorlatende materialen. Aflijnen van de parkeerstroken indien mogelijk en indien niet teveel verlies aan parkeerplaatsen.
- Hier en daar een boom ter hoogte van de parkeerstrook als visuele versmalling.
- Ter hoogte van de hondenweide, een fietsstraat met extra parkeerplaatsen, ook een fietspad langs de hondenweide, maar de rijbaan blijven volgen.
- Herbekijken van de voorrang van rechts (*In de verkeerscommissie van 22 november 2018 (CBS 11 december 2018) is het afschaffen van de 'voorrang van rechts' positief geadviseerd*).

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

voorontwerp op te maken.

Het voorliggend voorontwerp bevat de krachtlijnen gesteld door het bestuur en houdt rekening met de opmerkingen van de bewoners tijdens de inspraakvergaderingen.

Krachtlijnen van het voorontwerp:

- Voetpaden in betonstraatstenen (grijze dubbelklinkers): min. 1,50 m.
- Fietspaden in rood-bruin asfalt: 1,50 m + bufferstrook van 0,30 m in beton in Borkelstraat - Noord, zonder bufferstrook in Borkelstraat - Zuid (beperkt deel tussen nr. 37 - 51 en 32 - 46 wegens plaatsgebrek).
- Parkeerplaatsen in grasdallen: 2,00 m.
- Rijweg in asfalt: 5,50 m incl. kantstrook in beton van 2 x 0,30 m in Borkelstraat - Noord, 6,30 m incl. kantstrook in beton van 2 x 0,30 m in de Borkelstraat - Zuid (lokale ontsluiting vrachtverkeer).
- Doorlopend trottoir ter hoogte van Alfons Heulensstraat, Neerhoeve en Antoon Wolfsstraat.
- Geen afslagstrook ter hoogte van de Churchilllaan zodanig dat er meer ruimte komt voor wachtende voetgangers en fietsers.
- Behoud van de afslagstroken ter hoogte van Ridder Walter Van Havrelaan om een snelle afwikkeling te behouden naar het hoger wegennet.
- Beperkt aantal bomen op de parkeerstroken om een vernauwend effect te creëren.
- Geen snelheidsremmers in de Borkelstraat - Zuid, rijbaankussens in Borkelstraat - Noord (ter hoogte van nr. 105 - 130).
- Poorteffect om snelheid af te remmen door middel van een beveiligde oversteek op een plateau ter hoogte van nr. 133 (einde woonerf).
- Ter hoogte van de hondenweide (doodlopend stuk) een woonerf met bijkomende parkeervoorzieningen. Het gaat over een doodlopend stuk waar geen verkeer komt. Het voordeel van een woonerf is dat de voetpaden kunnen wegvallen, minder verharding (3,55 m).
- *Om maximaal in te zetten op infiltratie en ontharding is er voor de inrichting van het woonerf gekozen om gans de weg van het woonerf in verkanting aan te leggen, die afwatert naar de verbrede groenzone. Deze verbrede zone (3,55 m) kan dan ingericht worden als WADI met hierbij wel een overstortkolk zodanig dat het water zeker niet hoger kan komen dan het maaiveld. Gezien de toenemende klimaatwijziging is dit aangewezen. Het gaat over een eenvoudige ingreep die inpasbaar is in de omgeving.*

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

Het college van burgemeester en schepenen heeft beslist op 23 april 2019 dat het voorontwerp verder kon uitgewerkt worden.

3.1.2. Vragen:

Sandra L: Kunnen er pijlen tegen spookrijders geschilderd worden op het fietspad? Want dit gebeurt daar heel veel. Auto's vanuit de zijstraten verwachten deze fietsers niet, kan een gevaarlijke situatie teweegbrengen.

Wouter R: Het gaat hier om twee enkelrichtingsfietspaden, tegen de richting in fietsen in niet toegelaten. Autoverkeer vanuit de Neerhoeve dient in het ontwerp voorrang te geven, dit zal ze al doen vertragen.

Kurt V: Er wordt waterdoorlatende bestrating voorzien. Gaat het hier dan om grasdals?

Saskia V: Momenteel zijn er grasdals voorzien. Het voorzien van grasdals heeft als nadeel dat men er na plaatsing een hele lange tijd niet mag op parkeren. Het gras dient eerst te kiemen. Het alternatief in dit ontwerp zijn waterdoorlatende betonstraatstenen.

Peter A: Als we gaan voor waterdoorlatende bestrating dienen we echt te opteren voor grasdals. De daarbij gepaarde langere wachtperiode dient men er dan maar bij te nemen. Grasdals zullen uiteindelijk een beter / groener resultaat geven op langere termijn.

Tom VG: Dit is eerder een algemene vraag. Zijn er veel financiële problemen van mensen die privé afkoppelingen bij rioleringswerken niet kunnen betalen. Hebben we daar zicht op?

Wouter R: Hier hebben we niet meteen een globaal zicht op. Heel af en toe gebeuren er enkele meldingen. We veronderstellen dat de meeste mensen, moesten deze problemen er zijn, dit niet komen melden.

Saskia V: De grootste kost bij afkoppelingswerken is het opbreken van verharding voor de nodige buisaansluitingen.

Tom VG: Is er de mogelijkheid om bij dergelijke dossiers steeds een overzicht te geven van het aantal bestaande parkeerplaatsen en aantal parkeerplaatsen voorzien in het ontwerp?

Saskia V: We hebben de parkeerplaatsen geteld voor de bewonersvergadering en zullen dit mee opnemen in het verslag.

Toegevoegd na de vergadering:

Aantal parkeerplaatsen:

Borkelstraat – Zuid: 29 garages, 9 voortuinparkings, parkeerplaatsen_huidig ca. 21, parkeerplaatsen_nieuw ca. 22.

Borkelstraat – Noord: 40 garages, 21 voortuinparkings, parkeerplaatsen_huidig ca. 46, parkeerplaatsen_nieuw ca. 64, waarvan 19 in het woonerf.

Peter A: In het zuidelijke stuk aan Churchillaan staat er momenteel een groot plantvlak. In het ontwerp is dit weggelaten. Kon er hier bijvoorbeeld geen boom geplant worden?

Saskia V: In deze zone zijn verschillende inritten en is er onvoldoende ruimte om een boom aan te planten. Ook dient er rekening gehouden te worden met het zicht naar de verkeerslichten en voldoende opstalruimte voor voetgangers en fietsers.

Dieter P: Het speelpleintje is nu goed afgesloten. Is er een mogelijkheid om hier meer inkijk / openheid te geven bij de heraanleg?

Saskia V: Het speelpleintje is niet opgenomen in het dossier.

Peter A: Milieudienst is momenteel bezig met de vergroening van de straten, dit door middel van voegengroen. Kan men dit in overweging nemen voor de parkeerstrook?

3.2. Weg- en rioleringswerken Leeuwerikenlei; Kwikstaartlei en Rosierslei

3.2.1. Toelichting:

Het gemeentebestuur heeft samen met de rioolbeheerder budgetten vrijgemaakt voor het aanleggen van riolering en het vernieuwen van de bovenbouw in de Leeuwerikenlei, Kwikstaartlei en Rosierslei. De rioleringswerken worden gesubsidieerd door VMM.

Het voorontwerp is tot stand gekomen, rekening houdend met het besluit van het college van burgemeester en schepenen d.d. 16 oktober 2018 n.a.v. de bewonersvergadering d.d. 19 september 2018.

Het besluit was:

1. Akkoord te gaan om voor de Rosierslei en Kwikstaartlei een afwijking van de grachtverordening en een inbuizing van maximum 8,00 m toe te staan.
2. Akkoord te gaan met de aanleg van uniforme opritten in betonstraatstenen, met de optie "indien de eigenaars een ander materiaal wensen te gebruiken voor de aansluiting op de openbare weg, kunnen ze de aanleg hiervan in eigen beheer en op eigen kosten realiseren".
3. De grachten zoveel als mogelijk behouden aan beide zijden.
4. Advies in te winnen bij de verkeerscommissie om de wegbreedte voor de Kwikstaartlei en Rosierslei te bepalen. (VC 8/11/2018, CBS 4/12/2018 Akkoord inzake een wegbreedte van 3,60 meter inclusief kantstroken in de Rosierslei en Kwikstaartlei).
5. Behoud van 50 km/u, met enkel plateaus ter hoogte van de kruispunten en geen extra snelheidsremmers.
6. Maximale heraanplant van bomen.

Krachtlijnen van het voorontwerp:

1. Riolering

a. *Afvalwater*: 2DWA riolering: riolering waar enkel afvalwater kan/mag op aangesloten worden.

Het afvalwater sluit aan via een pompstation aan de riolering in de Villerslei.

b. *Regenwater*: Buffering, collectering en afvoer van het regenwater door middel van een grachtenstelsel.

Leeuwerikenlei: gedeeltelijk nieuwe grachten en gedeeltelijk bestaande grachten saneren. De Leeuwerikenlei tussen Kwikstaartlei en Struikenlei watert af naar de Struikenlei. Het deel Kwikstaartlei - Alfons Servaislei watert af naar de Rosierslei.

Rosierslei en Kwikstaartlei: saneren van de bestaande grachten. Deze grachten wateren af naar de Villerslei.

In de zones waar de monumentale bomen behouden blijven wordt gewerkt met een glooiing (zgn. WADI). Dit is ter hoogte van Alfons Servaislei 54 A en ter hoogte van Leeuwerikenlei 12.

2. Bovenbouw

Leeuwerikenlei:

- behoud van dubbelrichtingsverkeer, rijwegbreedte 4,50 m, incl. kantstrook.

Rosierslei - Kwikstaartlei:

- behoud van enkelrichtingsverkeer, rijwegbreedte 3,60 m, incl. kantstrook.

Om aan de vraag naar maximale aanplant van bomen te kunnen voldoen, zijn er plaatselijke versmallingen voorzien in de gracht van de Rosierslei aan de even zijde. Zo komt er ruimte voor een beperkte laanboom.

De kruispunten Leeuwerikenlei - Kwikstaartlei en Kwikstaartlei - Rosierslei worden voorzien van een plateau.

3. Verder verloop van het dossier:

1. Goedkeuring van het voorontwerp door het college van burgemeester en schepenen.
2. Terugkoppeling naar de bewoners (begin 2019).
3. Indienen voorontwerp bij VMM (subsidiedossier).
4. Na goedkeuring opmaak ontwerp.
5. Goedkeuring ontwerp in de gemeenteraad.
 - a. Aanvraag omgevingsvergunning.
 - b. Aanbesteding.
6. Start werken (vermoedelijk eind 2019, afhankelijk van de snelheid goedkeuring VMM).

3.2.2. Vragen:

Peter A: Er worden wel heel erg veel bomen verwijderd. Grachten blijven behouden, waarom kunnen deze bomen dan niet blijven staan?

Saskia V: De Amerikaanse eiken dienen op advies van de milieudienst verwijderd te worden. De inlandse eiken en waardevolle beuken zullen behouden blijven. Aan de milieudienst werd advies gevraagd met betrekking tot locaties voor de aanplant van (grotere) bomen.

Peter A: Waarom wordt de Kwikstraatlei niet ingericht als fietsstraat, richting Vita et Pax? Het gaat hier reeds om een enkelrichtingsstraat en veel van de voorbijgangers zijn fietsers.

Saskia V: De Kwikstaartlei ligt nog wel wat verwijderd van de school. Dit dient op wijkniveau bekeken te worden. Het is belangrijk om routes aan te duiden in plaats van aparte straten, dan zou het effect verloren gaan.

3.3. Snelheidsremmende maatregelen Wezelsebaan, della Faillelaan

3.3.1. Toelichting:

In het college van 6 februari 2018 is er beslist om snelheidsremmende maatregelen uit te werken in de della Faillelaan en Wezelsebaan.

Aangezien het over tijdelijke maatregelen gaat, is er gekozen om op een snelle en relatief

goedkope manier te werken met plateaus in kunststof.

Een plateau in kunststof heeft een sinusoidale op- en afrit, lengte 1,00 m, hoogte 10 cm.

Verhoogde inrichtingen mogen niet in bochten aangelegd worden en moeten ca. 75 m of verder van elkaar liggen en minimum 15 m van een kruispunt.

Ontwerp:

Plateaus in het midden van de rijbaan, breedte 3,50 m.

Fietsers hebben een zone van 1,25 m naast het plateau, kruisend verkeer is niet mogelijk.

De aanzet van het plateau moet afgebakend worden d.m.v. een paaltje om te voorkomen dat de voertuigen naast het plateau rijden. Op ca. 0,75 m van de rand van de rijweg zullen ook telkens paaltjes geplaatst moeten worden, indien er geen andere obstakels staan om te vermijden dat men over de berm rijdt. Voertuigen moeten elkaar voorrang verlenen (slalombeweging midden). Het plateau zorgt voor de snelheidsremming.

della Faillelaan:

- Aanleggen van 4 kunststofplateaus.

Wezelsebaan:

- Aanleggen van 4 kunststofplateaus.

Stand van zaken:

Het dossier is aanbesteed en gegund.

Deze zomer zullen de plateaus geplaatst worden.

3.3.2. Vragen:

Dieter P: Jammer dat dit niet op wijkniveau wordt bekeken en enkel maar in een paar straten wordt toegepast.

Wouter R: Het is zeker niet de bedoeling om heel het woonparkgebied vol met snelheidsremmers te gaan leggen. Dit zijn straten met snelheids- en sluijverkeerproblemen.

Peter A: Wij zijn vragende partij om niet meer te werken met de V85, maar ook de laatste 15 % die overtredingen begaan aan te pakken. Een beperkt aantal passanten in de Zandstappenstraat en de Vaartdreef rijden te snel.

Veerle VDE: Het is belangrijker om o.a. sluijverkeer te ontmoedigen dan kost wat kost de laatste 15 % er uit te halen. Bij flitscontroles rijdt maar 2 % te snel.

4. VERVOERSREGIO (ROUTEPLAN 2030) – STAND VAN ZAKEN

4.1. Toelichting:

In het kader van het decreet Basisbereikbaarheid en het Toekomstverbond tussen de overheid en burgerbewegingen wordt het Routeplan 2030 uitgewerkt. Dit geïntegreerde mobiliteitsplan voor Vervoerregio Antwerpen moet de verandering van de modaliteitskeuze bewerkstelligen met als ultieme doel om de mobiliteit en leefbaarheid in de regio op een duurzame manier te waarborgen.

Routeplan 2030, een mobiliteitsplan voor de toekomst in de Antwerpse regio, wordt uitgewerkt binnen een participatief proces van co-creatie met tal van actoren. Naast de klassieke partners (o.a. bovenlokale overheden en de 32 gemeenten van Vervoerregio Antwerpen) zitten ook externen (zoals burgerbewegingen en belangenorganisaties) mee rond de tafel.

In juni 2018 werd de visienota 'Samen vooruit' goedgekeurd als basis voor dit Routeplan 2030 en werden de doelen en 10 ambities voor Vervoerregio Antwerpen gedefinieerd. De visie van het Routeplan 2030 bevat maatregelen en projecten voor een (multimodale) bereikbaarheid van de gehele regio om het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets verder te bevorderen tot een modal split van 50/50 (maximum 50% van de verplaatsingen per wagen, 50% te voet, per fiets of met openbaar vervoer).

Doelen voor de regio: "Samen vooruit"

Het is belangrijk om als vervoerregio heldere doelstellingen te formuleren die samen de koers bepalen voor het beleid. Op basis van deze brede doelen is bepaald wat de opgaven zijn voor een succesvol verkeer – en vervoersysteem.

- Welvarend
- Kansrijk
- Gezond
- Slim
- Veelzijdig

Tien gedeelde ambities

De gebruiker staat centraal in Vervoerregio Antwerpen. De reis moet veilig, vlot, betrouwbaar en aangenaam zijn. Dit betekent dat netwerken, knooppunten en mobiliteitsdiensten comfort, kwaliteit en veiligheid moeten bieden. Deze ambitie werd verder uitgewerkt binnen 10 principes.

Een aanpak in 3 fasen

Er worden drie fasen voorzien voor het opmaken van het Routeplan 2030. Iedere fase levert twee producten op. De visienota is alvast het resultaat van de eerste fase.

- Fase 1: Visie vormen
Producten: visienota, doelstellingen in indicatoren en start analysesnota
Timing: december 2017 – juni 2018
- Fase 2: Maatregelen in beeld
Producten: nota van maatregelen en werkdocument evaluatiekader
Timing: juni 2018 – zomer 2019
- Fase 3: Programma opmaken
Producten: meerjarenprogramma en einddocument (= Routeplan 2030)
Timing: najaar 2019

Wie werkt eraan mee?

Vervoerregio Antwerpen bestaan uit Aartselaar, Antwerpen, Berchem, Berendrecht-Zandvliet-Lillo, Beveren, Boechout, Boom, Borgerhout, Borsbeek, Brasschaat, Brecht, Deurne, Edegem, Ekeren, Essen, Hemiksem, Hoboken, Hove, Kalmthout, Kapellen, Kontich, Kruibeke, Lier, Lint, Malle, Merksem, Mortsel, Niel, Ranst, Rumst, Schelle, Schilde, Schoten, Stabroek, Wijnegem, Wilrijk, Wommelgem, Wuustwezel, Zandhoven, Zoersel, Zwijndrecht, Vlaanderen, NMBS, provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen.

Daarnaast werken ook Ademloos, aMT, Aqualiner, BAM, Dept. MOW, Dept. Omgeving, De Lijn, Fietsersbond, Gruunrant, Lenora, MLSO, NSV, NMBS, Port of Antwerp, provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen, Ringland, sTraten-generaal, UNIZO, VAB, Voetgangsbeweging en VOKA mee.

Routeplan nu

- Netwerk van mobiliteitsknopen
Vandaag leggen we vast waar we de mobiliteitsknopen uitbouwen. Dat zijn locaties waar verschillende vervoersmogelijkheden samenkomen, zodat je vlot kan overstappen en combineren.
- Nieuw openbaar vervoer
Het openbaar vervoer wordt hertekend. Vroeger was er voor elk woongebied in Vlaanderen een aanbod, ongeacht het aantal reizigers. In de nieuwe aanpak wordt het openbaar vervoer efficiënter ingezet. Het moet sneller, frequenter en betrouwbaarder, met voldoende mogelijkheden om over te stappen en te combineren.
- In de regio's
In januari 2019 zijn de regionale werkbanken gestart. De vervoerregio werd opgedeeld in regionale clusters van gemeenten.
- Minder hinder
In en rond Antwerpen zijn er de komende jaren grote werken gepland, deze zullen

onvermijdelijk gepaard gaan met hinder. Alle betrokken partijen werken samen om deze hinder te beperken en de regio bereikbaar te houden:

- Coördineren van de werven
- Inzetten van flankerende maatregelen

Meer informatie over dit project, alsook de visienota, kan u terugvinden op de website: www.routeplan2030.be.

4.2. Vragen:

Kurt V: De Stad kan in zulke dossiers nogal krachtig naar voor komen. Alles centraliseren richting de stad alvorens verder uit te waaiëren naar omliggende steden / gemeenten.

Erika B: Het basisprincipe van hertekenen van De Lijn binnen het Routeplan 2030 gaat uit van het centraliseren naar mobiliteitsknooppunten in / rondom de verschillende steden / gemeenten, om van daaruit te gaan overstappen en combineren.

Wouter R: De Lijn is reeds bij de gemeente langs geweest. En Schoten staat er goed voor, er blijft een rechtstreekse verbinding richting stad Antwerpen, tangentiële verbinding richting Jan-Palfijn ziekenhuis, meer frequentie en capaciteit op bestaande bus- en tramlijnen in en nabij Schoten. Station Luchtbal wordt opgewaardeerd. Er komt wel geen tramlijn naar het centrum van Schoten.

VARIA:

Piet B: De agendapunten waren vandaag niet meer te raadplegen via de link in de uitnodiging via mail. Dit is onaanvaardbaar. Bij de start van de vergadering is er geen melding gemaakt van de aanwezigen en het vorige verslag is niet goedgekeurd. Erik Maes is hier vandaag als publiek, legt morgen pas de eed af in de gemeenteraad en heeft enkele tussenkomsten gemaakt tijdens deze vergadering, deze mogen niet opgenomen worden in het verslag.

De agenda's en verslagen op het intranet van de RC Ruimtelijke ordening zijn zeer gedateerd, dit dient aangepast te worden.

Wouter R: We bekijken om de raadscommissies eventueel te laten opnemen in meeting.mobile. Dit gebruikt iedereen al voor de gemeenteraad en zou ook efficiënter werken voor de organiserende ambtenaren.

Erika B: Tussenkomst van Erik Maes werd niet opgenomen in het verslag. De verslagen van de RC Ruimtelijke ordening en RC Mobiliteit zullen nagekeken worden, het gaat hier echter wel om twee verschillende raadscommissies.

Piet B: Fietsensluizen; waar men met de fiets moet slalommen en bijna stilstaan. Hier dient men komaf met te maken. Ik zou willen vragen om deze fietsluizen te inventariseren op het grondgebied Schoten. Enige tijd geleden werd vanuit onze fractie voorgesteld om ook de fietssluis tussen Edisonplein en Paalstraat te verwijderen. Dit is ook gebeurt en veel beter voor de fietsers nu.

Peter A: Graag kaart ik de snelheid en Japanse duizendknoop aan op / langs het jaagpad aan. Wij hebben hiervoor drie voorstellen uitgewerkt, dit zullen we bespreken op de gemeenteraad van morgen, maar lijkt toch ook een thematiek die hier kan besproken worden.

Christof V: We weten ondertussen dat De Vlaamse Waterweg de wegbeheerder is van het jaagpad en dat dit de mogelijkheden ernstig beperkt.

Veerle VDE: Vorige week was er een overleg aangaande problematiek in aanwezigheid van gemeente, politie Schoten, andere politiezones rondom kanaal Dessel – Schoten, Vlaamse Waterweg en MOW. Na dit overleg blijken mogelijke oplossingen rond snelheid en speed pedelecs niet zo vanzelfsprekend. We starten in samenspraak met De Vlaamse Waterweg met een sensibiliseringscampagne, later op het jaar zal er een nieuw overleg ingepland worden.

Peter A: De Japanse duizendknoop dient beter bestreden te worden, vooral op het jaagpad ter hoogte van Bloemendaal. Dit heeft ook betrekking op het mobiliteitsaspect en de verkeersveiligheid.

Christof V: De milieudienst (Dirk Vercammen) heeft hier tijdens de raadscommissie Klimaat reeds een ruime toelichting over gegeven.

Datum volgende vergadering:

Donderdag 19 september 2019

Woensdag 23 oktober 2019 (?)

Woensdag 27 november 2019 (?)

Woensdag 18 december 2019 (?)