

---

## VERSLAG VERGADERING M&T - openbare vergadering

datum	Maandag 10 mei 2021 om 20.00 uur
plaats	Digitaal via TEAMS
duur	20.00 tot 22.30 uur
verslag	Erika Baluwé

---

## AANWEZIGHEDEN

effectieve leden	Christof Victor (voorzitter - NVA), Iefke Hendrickx (NVA), Peter Arnauw (Groen), Piet Bouciqué (Vlaams Belang), Sandra Laurysen (NVA), Tom Van Grieken (Vlaams Belang), Tommy Van Look (Vlaams Belang), Kurt Vermeiren (SPA), Paul Valkeniers (Open Vld)
plaatsvervangers gemeente	Maarten De Veuster (NVA), Walter Brat (NVA), Véronique d'Exelle (NVA)
derden	Saskia Vercauteren, Yannick Scherpereel, Erika Baluwé
publiek	Gerd De Roeck (R2S), Jack Vissers (PZ Schoten), Immanuel Thielemans (PZ Schoten)
verontschuldigd	André de Laat (spreekrecht)
	Wouter Rombouts (schepenen – NVA), Paul De Swaef (NVA), Pieter Gielis (NVA), Dieter Peeters (CD&V), Lieven De Smet (NVA), Nadine Van Mol (NVA)

- 
1. Overlopen afspraken digitale vergadering
  2. Overlopen aanwezigen
  3. Goedkeuring vorige verslag d.d. 22 april 2021
  4. Toelichting Route2school
  5. Horstebaan bespreking maatregelen
    - a) Spreekrecht André De Laat
    - b) Observatie kruispunt Amerlolaan
    - c) Feedback RC 22.04.2021
    - d) Trajectverloop
  6. Bijkomende agendapunten Vlaams Belang:
    - a) Verkeerssituatie Lodewijk De Weerdstraat – Ferdinand De Schutterstraat – Bouckenborghpark – Leonard Gorisplein.
    - b) Onveilige overgang van de Lodewijk De Weerdstraat naar het Bouckenborghpark.
    - c) Onveilige verkeerslichten kruispunt Deuzeldlaan – Borgeindstraat – Eduard Steursstraat – Kruiningenstraat.
    - d) Verkeershinder Wezelsebaan.
    - e) Herdenkingspaaltje Blue Angels.
  7. Bijkomende agendapunten groen
    - a) Verkeerssituatie Koningshof: een stand van zaken rond de maatregelen rond de Tuimelaar, de effecten van de acties rond Sint-Ludgardis en Campus Kajeer en de fietsroutes naar Vita et Pax.
    - b) Fietsvisie voor het fietsverkeer in het centrum voor het fietsverkeer in het centrum bv. Sint-Michiël, Sint-Jozef en Cordula
    - c) Mobiliteitsvisie voor de centrumzone
    - d) Parkeerproblematiek in de Melkerijstraat
    - e) Stand van zaken over de ecoduct? Komt er een fietstunnel onder?

De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur.

## **1. OVERLOPEN AFSPRAKEN DIGITALE VERGADERING**

- Wie niet aan het woord is, zet camera uit en microfoon gedempt.
- Wie het woord wilt, vraagt dit via de chat. De voorzitter volgt de chat op en meldt als er iemand het woord wilt.
- Wie om een of andere reden de vergadering eventjes of permanent verlaat, meldt dat in de chat.
- Wie een technisch probleem heeft, belt naar collega Jan Theuwissen via 0497 82 81 50.
- Er wordt gemeld dat de vergadering Live uitgezonden wordt op YouTube.

## **2. OVERLOPEN AANWEZIGEN**

## **3. GOEDKEURING VORIGE VERLSAG D.D. 22 APRIL 2021**

- Verslag wordt nog overgemaakt en zal ter goedkeuring voorgelegd worden op de volgende raadscommissie voorzien op 17 mei 2021.

## **4. ROUTE2SCHOOL**

4.1. Toelichting door dhr. Gerd De Roeck van Route2school:

Route2school (R2S) helpt om een grondige analyse te maken van de verkeersveiligheid op de schoolroutes en het verplaatsingsgedrag van schoolkinderen. Hiervoor zal in de eerste plaats de hulp ingeroepen worden van de schoolkinderen, maar ook ouders, leerkrachten, politie en gemeente zullen hierbij betrokken worden.

Via R2S geeft men schoolkinderen de mogelijkheid om mobiliteitsknelpunten op hun schoolroute te melden, maar ook om mee na te denken over oplossingen voor deze mobiliteitsknelpunten. Vervolgens brengt men ook in kaart hoe de kinderen naar school komen en hoe zij hun schoolroute ervaren (= subjectieve verkeersonveiligheid). Na het verzamelen van al deze info, maakt R2S voor de gemeente een gericht actieplan op om de verkeersveiligheid van schoolkinderen te verbeteren.

Dit alles gebeurt tijdens een intensief begeleidingstraject onder leiding van R2S.

Na de demonstratie, dataverzameling en data-analyse volgen twee interactieve workshops met bespreking van de resultaten en voorstelling van oplossingen. Het geheel wordt afgesloten met een slotvergadering waarop een digitale schoolroutekaart, eindrapport en advies om de verkeersveiligheid van de schoolroutes te verbeteren.

De digitale schoolroutekaart is raadpleegbaar op een website, maar zal ook raadpleegbaar zijn op de mobiele applicatie van Route2school (Android, iOS en Windows). Hierdoor kunnen kinderen via hun smartphone de schoolroutekaart raadplegen en kijken waar er veilige routes zijn of hoe zij op een veilige manier een bepaald mobiliteitsknelpunt kunnen passeren. Indien nodig kan de schoolroutekaart ook afgedrukt worden.

Meer info via:

<https://www.route2school.be/frontpage/aanpak-route2school/>

### **Route2school educatie**

In een volgende fase kan via R2S Educatie een digitaal leerplatform opgemaakt worden. Waar leerlingen op een plezierige manier hun verkeersinzichten kunnen verbeteren. Dit zorgt ervoor dat ze beter leren omgaan met moeilijke verkeerssituaties.

De gemeente Schoten wenst zich in eerste instantie te focussen op de digitale schoolroutekaart. Later kan men bekijken om dan eventueel in te stappen in het project R2S Educatie.

### **Voorstel timing**

- agenderen college van burgemeester en schepenen (18 maart 2021)
- toelichting door R2S tijdens RC Mobiliteit & Openbare Werken 10 mei 2021)
- demonstratie R2S aan scholen (april/mei 2021)
- start dataverzameling, ... (september 2021 = schooljaar 2021-2022)
- streefdoel afleveren schoolroutekaart (+/- paasvakantie 2022).

### 4.2. Vragen:

**Kurt V:** Hartelijk bedank voor de duidelijke toelichting. Ik heb een aantal opmerkingen aan de raad en over het gebruik van de applicatie. Ik vind het spijtig dat het reeds gaat om beslist beleid. Dit is een spijtig verhaal, is geen gedragen project. Dit verhaal is specifiek gericht op de scholen. In het kader van de modal shift zijn er heel wat verplaatsingen niet enkel gericht op schoolverplaatsingen. Zo zijn ook woon-werk-verplaatsingen en woon-winkel-verplaatsingen een grote bron van informatie. Door enkel te richten op ouders van schoolgaande kinderen, gaan we informatie missen. Er is nood aan een algemeen burgerinitiatief waarop alle burgers zaken kunnen melden. Hopelijk kan hier in het project R2S een opening voor gemaakt worden, zodat niet enkel de informatie van de schoolgaande kinderen opgenomen wordt. Er zijn veel zwarte punten niet gekend, er zijn er meer dan wij denken. Soms worden een hele hoop dingen niet geregistreerd. Wat is de kostprijs van dit project? Heel dit verhaal heeft mogelijk ook sponsors? Ook vanuit de overheid? Er wordt gebruik gemaakt van Google Streetview, zijn hiervoor de nodige rechten?

**Gerd DR:** De rechten m.b.t. gebruik Google Streetview zijn gecoverd. We werken eerder kleinschalig, geen publiekelijk gebruik. Ervaringsbevraging brengt heel wat naar boven. De keuze om enkel te kiezen voor scholen in dit project is heel bewust. Via de scholen kan er op een heel gefaseerde manier gewerkt worden. De scholen zijn een goed communicatiekanaal. Voor ons is het geen enkel probleem om over een algemene routekaart te spreken. Het risico daarbij is dat het veel complexer wordt. De knelpunten naar verplaatsingen tussen bv. Wonen – sport liggen anders. Dit is gefaseerd werken moeilijk. Het maken van een analyse is ook veel moeilijker en ook het nemen van beslissingen zal niet evident meer zijn. Wat betreft het prijskaartje, we hebben de kostprijs zeer miniem gehouden. Maar uiteraard, koken kost ook geld. De kostprijs bedraagt € 7.000 om het ganse traject te begeleiden.

**Kurt V:** Ik kan begrijpen dat we niet alles op één hoop kunnen gooien. Als we eerst de scholen aanpakken en dan naar andere route willen gaan, dan zijn we heel lang bezig om een holistische aanpak te creëren. Verschillende ballonnen worden opgelaten, dit zouden we toch moeten proberen vermijden. Streven naar een holistische aanpak van het mobiliteitsprobleem. Maar dit heeft vermoedelijk te maken met de beschikbare mensen en middelen.

**Peter A:** Ik sluit mij aan bij wat Kurt heeft gezegd over de holistische aanpak. Ik hoop dat ons bestuur dit R2S-project ziet als eerste stap. En op deze manier de mogelijke knelpunten kan meenemen naar andere niveaus. Ik ben blij dat het bestuur heeft gekozen om dit aan te pakken en ineens alles rond de scholen te gaan bekijken. Voor verschillende scholen werden octopusplannen opgemaakt in het verleden. Hoe zullen deze geïntegreerd worden?

**Gerd DR:** We zullen deze octopusplannen meenemen als extra input.

**Peter A:** Het leveren van input is vrijblijvend. Wat is de ervaring in andere gemeentes? Is er een grote respons? Hoe krijgen we alle scholen mee? Het is iets subjectief, "het onveiligheidsgevoel".

**Gerd DR:** We willen de scholen ruim op voorhand informeren, daarom hebben we nu reeds het project toegelicht en een oproep gedaan. Zodat de scholen dit kunnen meenemen in de planning van het nieuwe schooljaar. De burgerbevraging is vrijblijvend. Het is niet eenvoudig

om een heel brede groep mensen te activeren. Vandaar dat de scholen vanuit het project zullen ondersteund worden met de communicatie. De scholen kennen hun publiek het beste.

Peter A: Dit gaat enkel over het grondgebied van Schoten? Worden andere gemeentes meegenomen? Denk maar aan knelpunten op Bisschoppenhoflaan, Bredabaan, 's-Gravenwezel?

Gerd DR: het maakt niet uit waar de leerlingen vandaan komen. Als ze uit de randgemeenten komen, kunnen ze ook hun knelpunten ingeven.

Iefke H: Ik stel voor om eerst te starten met de scholen. Dan zullen we verder rond de tafel zitten. Beslissing is genomen door het college. De scholen staan achter deze beslissing.

Tom VG: Het goede mag het ideale niet in de weg staan natuurlijk. Heel knap systeem. Het ziet er veelbelovend uit. Het verhaal valt of staat bij de input van de betrokkenen. Ouders zijn heel betrokken om de routes in kaart te brengen. Wat doen we bij mensen die sociaal zwakker zijn? De zogenaamde "digibeet", ook die kinderen gaan met de fiets naar school.

Gerd DR: Dit is inderdaad een drempel in het digitale verhaal. We laten de scholen niet in de kou staan. R2S zal daarin suggesties geven, maar niet het voortouw. We hebben in verschillende gemeenten ook al gewerkt met een papieren versies. Maar dan zijn wij eerder facilitator i.p.v. organisator. Sommige oudercomité houden meer informelere bevestigingen aan de schoolpoort, de zogenaamde "schoolpoortbabbel".

Tom VG: Worden er ook andere actoren bevestigd zoals het openbaar vervoer of automobilisten?

Gerd DR: We gaan verschillende doelgroepen gaan bevestigd met verschillende modi (voetgangers, bus, auto,...). Mensen kunnen ook zelf verschillende modi toepassen. Busbegeleiders kunnen ook perfect daarop inloggen, als zij zich geroepen voelen.

Sandra L: Het scheiden fysiek van verkeersstromen op bepaalde tracés. Past dit in de visie?

Gerd DR: Dit is moeilijker om voor de verschillende gebruikers te voorzien. Eigenlijk spreekt u dan eerder over bepaalde circulatieplannen in wijken of straten. Afhankelijk van de organisatie binnen de gemeente, is dit geen gemakkelijke opdracht.

Erik B: Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van Tom en Kurt i.v.m. objectivering. Wat als er een school minder werk van maakt? Ik vraag me af of er voor bepaalde school geen actievere rol kan opgenomen worden door de gemeente?

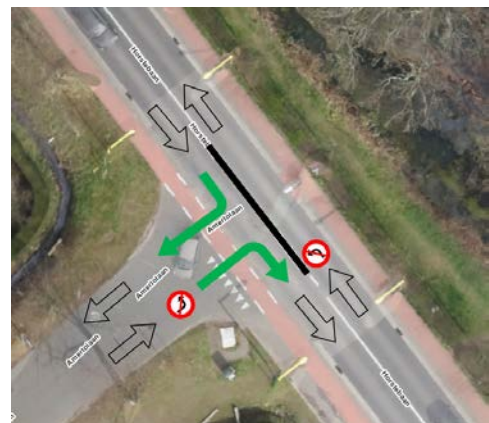
Gerd DR: Het is geen populariteitspoll. Onze visie is duidelijk, elk knelpunt moet bevestigd worden en behandeld worden. Het gaat niet om het aantal stemmen.

Erik B: Wat ga je prioritair bekijken?

Gerd DR: We gaan binnen de analyse gaan categoriseren (infrastructureel, sensibiliseren, handhaven,...). In tweede instantie gaan we kijken naar mogelijke "quick wins", nadien gaan we zaken budgettair inplannen. Deze zaken staan los van de input van de diverse actoren.

## 5. HORSTEBAAAN BESPREKING MAATREGELEN

- Dhr. **André de Laat** maakt gebruik van het spreekrecht en licht een voorstel toe om de situatie veiliger te maken. In de schoolomgeving is veel doorstekend verkeer. Door de middenberm op de Horstebaan af te sluiten, zal het sluipverkeer niet meer mogelijk zijn. De middenberm kan hier dichtgemaakt worden met paaltjes of oversteekstelsel met bajonetten. Er is niet genoeg publieke ruimte om een volwaardige middenberm aan te leggen. Het lijkt van belang om dit eerst te testen in een proefopstelling, dit zou moeten gebeuren bij alle situaties. Op deze manier kan er bevestigd worden wat er gebeurt met de verkeerssituatie in de wijk en schoolomgeving.



Vragen:

Geen vragen voor dhr. De Laat.

▪ **Observatie politie op het kruispunt Horstebaan x Amerlolaan:**

Jack Vissers licht de cijfers toe op basis van de observatie uitgevoerd door de politiediensten.

Vragen:

Kurt V: Kunnen deze getallen zoals ze voorliggen de redenering van dhr. De Laat bevestiging? Kan een groot deel van het verkeer in de wijk verklaard worden door sluipverkeer?

Jack V: Het voorstel van dhr. De Laat is waardevol en moet meegenomen worden. Dit was geen fijnmazige observatie, zonder herkomst-bestemming bevraging. Sluipverkeer zijn voertuigen die zonder bepaalde reden zich in de straat begeven. Een bestemmingsonderzoek vereist een fijnmaziger onderzoek. Hierop moeten we momenteel het antwoord schuldig op blijven.

Kurt V: De cijfers zijn dus met de nodige voorzichtigheid te gebruiken.

Jack V: Het is van belang eerst te kijken wat de grote orde is van het verkeer, in de tweede stap kunnen we bestemmingsverkeer toetsen.

▪ **Feedback RC 22.04.2021:**

Vragen:

Peter A: De heraanleg in een breder kader zien. Aan Koraal ook een oversteek voorzien, zone 50 verlengen. Breder fietspad. Amerlolaan/Wijngaardlaan meenemen: Zone 20 invoeren?; éénrichtingsverkeer Wijngaardlaan; Wijngaardlaan half fiets-half autoverkeer; Stukken van de Amerlolaan éénrichtingsverkeer of knip? Eénrichtingsverkeer in laatste stuk, mogelijkheid om parking te voorzien; hierover kan o.i. best een inspraaktraject opgestart worden, met scholen maar ook bewoners. Oranje knipperlichten met knoppen voor voetgangers/fietsers die ook op rood springen als te snel wordt gereden. Geen lussen in de Amerlolaan zodat autoverkeer niet gefaciliteerd wordt. Samen met scenario met verkeersremmer. We vragen ons af of er dan nog een middeneiland nodig is.

Erik B: Kijken naar de schoolomgeving. Hoe ver gaan we hiermee? Hoe gaan we uiteindelijk tot een oplossing komen? Op een aanvaardbare tijdsspanne? Is het niet beter zo om naar een gericht voorstel te komen? Ik vrees dat we anders tot verschillende oplossingen zullen komen met veel details die tot niets leiden. Vandaar vraag ik me af of dit niet beter gecoördineerd kan worden.

Christof V: Dit is de eerste stap in de richting naar mogelijke aanpassingen.

Kurt V: Ik volg voor een stuk collega's Erik B. en Peter A., ook het voorstel van dhr. De Laat moet meegenomen worden. Er zijn pro's en contra's, deze moeten op dezelfde manier afgewogen worden. Focussen op de globaliteit van de Horstebaan + voorstel 1 + 50 km/u op het volledige traject. Voor dit laatste is reeds gebleken dat er een gedragen consensus is. Ook de oversteek t.h.v. Koraal is aan te passen. Voor de oversteek t.h.v. De List volgen wij de input van dhr. Witlox, hier moet niet veel meer gebeuren, is een beveiligde overgang met verkeerslichten. Vlonderfietspaden over de gracht, misschien moeten we dit ook durven herbekijken? Ik denk dat we op basis van alle input die er komt, één gedragen voorstel moeten komen, anders gaan we met 4 voorstellen naar de eindmeet.

Piet B: Is het de bedoeling dat we ons vandaag uitspreken over de voorstellen? Wij zijn voorstander van een breder fietspad, persoonlijk voorkeur gaat naar voorstel 3. Hier is er dan ook echt een groen licht om over te steken. De verkeersborden moeten meer zichtbaar gemaakt worden omdat er planten zijn voor gegroeid.

▪ **Trajectverloop, toegelicht door Maarten De Veuster:**

Belangrijk om alle meningen te kennen. We moeten een basis hebben om uit te vertrekken. Met 4 voorstellen kunnen we geen inspraaktraject te beginnen. Het is ook de bedoeling om de omgeving ruimer te bekijken. We hebben hier 2 scholen maar eigenlijk 3 schoolingangen,

de circulatie bekijken met een wat ruimer traject. Ook met de petitie in het achterhoofd houden. We gaan met iets moeten vertrekken om dat te laten onderzoeken Dit ontwerp gaat er niet meteen liggen. Samenwerking met studiebureau en bewoners. De eigenaar van Vordensteinpark (ANB) hebben al aangegeven dat ze er over willen nadenken. Wat mijn betrachting zou zijn, is om met 1 basisvoorstel verder te laten onderzoeken. Voorstel 1 als basisvoorstel met verschillende varianten. Dit gaat tijd kosten. Wat denken jullie hierover? Wat ik hier ook hoor, is het invoeren van een globale 50 km/u. Als dat een consensus is in deze vergadering, dat kunnen we op een gemeenteraad (juni) laten goedkeuren. Een systeem opstarten van trajectcontrole, ook daar is geen studiebureau voor nodig. Dit zijn beslissingen die we meteen kunnen nemen. Kunnen we zeggen dat we verder gaan met het voorkeustracé met varianten? Bestaat er hier een consensus over dat we dit al doen? Kunnen we tijdelijk andere voorstellen doen? Graag jullie feedback.

Peter A: Groen is akkoord.

Erik B: Goed voorstel van Maarten om deze werkwijze te nemen en heel gericht te werken.

Peter A: Quick wins realiseren, scenario 1 met drukknoppen, kritische kijk op middeneiland.

Kurt V: akkoord met het voorstel.

Tom VG: Niet tegen quick wins, met één voorstel gaat dit het snelste werken. Maar deze hangen vast met heel de baan. Is het verlagen van de snelheid voldoende? Heel de Horstebaan is te bekijken. Akkoord als het gehele traject kan bekeken worden.

Maarten DV: Ik denk dat we het snelst gaan zijn, met gedeelte tot Peerdsbosbaan. Aan de rest van de Horstebaan wordt ook intens gewerkt. Zo is er het studiebureau Redevco, dat bezig is met de herorganisatie van de site van Carrefour. Dit mede door de komst van een nieuwe P+R toren op Keizershoek. Hierbij nemen ze ook een gedeelte van de Horstebaan onderhanden. Een totaal voorstel voor Horstebaan gaat meer tijd kosten. Dit alles nemen we ook mee met het studiewerk van Redevco.

Maarten DV: Naar aanleiding van de vorige raadscommissie, heeft de politie een mogelijk tijdelijk voorstel uitgewerkt. Een voorstel waar we heel snel extra beveiliging kunnen aanbrengen t.h.v. het kruispunt.

Jack V: Krachtlijnen van het voorstel zijn het vermijden van oversteekbewegingen op het kruispunt Amerlolaan x Horstebaan naar de schoolomgeving. (Zie presentatie politie)

Peter A: Beetje een raar voorstel, dubbelrichtingsfietspad? We creëren misschien toch wel een gevaarlijkere situatie op een stuk fietspad dat niet breder is (t.h.v. Borkelstraat). Geen goed gevoel bij dit voorstel. Eerder bijkomende opzichter voorzien aan oversteek t.h.v. Amerlolaan. Beter fietspad in Vordenstein uitwerken.

Kurt V: 's Avonds op het kruispunt ook een gemachtigd opzichter (GO) of politieel toezicht voorzien. Het probleem is hier ruimer dan alleen 's ochtends, ook 's avonds die inspanning leveren. Wij zijn het voorstel genegen.

Jack V: Momenteel staat er enkel 's ochtends een GO. Dit kan misschien bekeken worden om dit ruimer te maken. Een klein stukje fietspad is inderdaad niet breed genoeg. Het gaat hier om beperkt aantal dubbelrichtingsverkeer. We vermijden hierbij wel dat deze personen de oversteken maken.

Tom VG: Dit overvalt ons een beetje, maar zijn er niet persé tegen. Ik dacht dat we niet ad hoc voorstellen zouden doen? Rare plotse wending van deze raadscommissie.

Erik B: Is er een fysieke scheiding tussen de rijbaan en fietspad? Gaan we altijd GO's ter beschikking hebben? Het kan niet de bedoeling zijn om elders GO's weg te nemen lijkt mij. Ik heb er persoonlijk wel wat bezorgdheden bij dit voorstel. Of dit voorstel wel degelijk een veiligere situatie zal geven?

Jack V: Er is geen fysieke scheiding voorzien. In de Kopstraat is ook geen fysieke afscheiding. We spreken hier over 2 GO's +1 politieel toezicht. We spreken over een beperkte groep van mensen, die dit zullen gebruiken. We voorzien een veiligere situatie, in de hoop dat mensen deze ook willen benutten.

Maarten DV: Snel snel is niet de bedoeling. Er is vorige keer een oproep gedaan, de politie is hierop ingegaan met een voorstel om hier op korte termijn iets te gaan doen. Als we iets kunnen doen, waarom zouden er dan met wachten?

Tom VG: Is het een optie om het voorstel te gaan invoeren en te evalueren op de volgende gemeenteraad?

Peter A: Als we een veilige situatie kunnen maken, graag, maar ik heb daar mijn twijfels bij. Probeer het eens en evalueer het op een korte periode. Dank dat wij vroeg worden betrokken.

Erik B: Dubbel gevoel, het gaat om veiligheid. Ik wil meegaan in de uitvoering hierover.

Christof V: Het is de bedoeling om de maatregelen te gaan uitrollen. Het college van burgemeester en schepenen zal de tijdelijke maatregelen goedkeuren, borden worden alvast besteld, input van de raadsleden tot 20.05.2021, nadien opmaken besluitvorming. In de GR van 27.05.2021 zal Maarten een korte update geven.

Kurt V: Deze situatie kan dan toch pas uitgetest worden in september – oktober? Want de zomervakantie zit er tussen.

## **6. BIJKOMENDE AGENDAPUNTEN VLAAMS BELANG**

### **6.1. Verkeerssituatie Lodewijk De Weerdstraat – Ferdinand De Schutterstraat – Bouckenborghpark – Leonard Gorisplein.**

#### Feedback:

Het bestuur heeft de intentie om een studie uit te voeren voor wijk Deuzeld, meer bepaald de zone tussen grens Schoten/Merksem – Deuzeldlaan – Jozef Cogelslei – Toekomstlaan, cfr. zone tussen Eethuisstraat – Eduard Steursstraat – Deuzeldlaan. Deze studie zal kortelings worden opgestart. De gemaakte opmerkingen zullen meegenomen worden.

### **6.2. Onveilige overgang van de Lodewijk De Weerdstraat naar het Bouckenborghpark.**

#### Feedback:

De Lodewijk De Weerdstraat is een doorlopende straat gelegen in een zone 30, het laatste stuk is een woonerf. Het verkeer is voornamelijk bestemmingsverkeer en bewoners. Het gaat over een dichtbevolkte omgeving. De F. De Schutterstraat is enkelrichting richting L. De Weerdstraat, er is dus geen doorstekend verkeer.

Ter hoogte van de toegang naar het Bouckenborghpark in het woonerf is de bestrating gelijk gelegd met de boordsteen. Een boordsteen is noodzakelijk om de bestrating op te sluiten. Het uitgesleten pad achter de boordsteen werd terug aangewerkt. Het Bouckenborghpark is niet in beheer van de gemeente Schoten, maar van het district Merksem.

Het district Merksem voorziet deze legislatuur de volledige heraanleg van de Gaston Berghmansdreef. De werken zijn gepland vanaf het najaar van 2021.

Het ontwerp voorziet in de vernieuwing van de bestaande kasseiweg, waarbij centraal een strook gezaagde kasseien worden voorzien in functie van het comfort voor voetgangers/fietsers. Het bestaande betonpad dat loopt langs de voetbalterreinen wordt doorgetrokken tot aan de nieuwe kasseiweg, zodat er een comfortabele verbinding is tussen het park en de parking. Er worden ook padjes voorzien naar de ingangen van de school in het park.

De verlichting in de dreef werd enkele jaren geleden reeds vernieuwd. Deze zal behouden blijven en waar nodig aangepast aan het nieuwe ontwerp. Zo komt er aan het nieuwe inkomplein zijde Bredabaan extra verlichting.

De werken stoppen aan de gracht. Voorbij de gracht zijn geen grote investeringen gepland, enkel regulier onderhoud.

Voor het Bouckenborghpark werd een beheerplan opgemaakt. Het betreft hier namelijk een beschermd cultuurhistorisch landschap waar vanuit Onroerend Erfgoed Vlaanderen toch wel wat voorwaarden rond worden opgelegd. Het beheerplan geeft de visie weer voor de

komende jaren. Alle documenten zijn hier terug te vinden:  
<https://plannen.onroerenderfgoed.be/plannen/242>

Wat betreft verlichting wordt het volgende gesteld (p.109):

#### **4.4 Milieugerichte doelstellingen**

17. Grootschalige evenementen worden beperkt in aantal en duur zodat de ecologische draagkracht van het park niet overschreden wordt (stand-still principe)
18. Duurzaam energie- en materiaalgebruik waarbij vb. gedacht wordt aan FSC-gekeurd hout
19. Verlichting in het park wordt beperkt tot de toegangsdreef, de verbinding tussen parking en dreef en het binnenplein in functie van flora en fauna en vooral van vleermuizen. De impact van de lichtpollutie van buitenaf wordt tot een minimum beperkt.
20. Geen gebruik van pesticiden of kunstmest binnen het park. Uitzonderlijk kan gebruik van pesticiden toegestaan worden voor het bestrijden van schadelijke invasieven zoals Japanse duizendknoop.

Met uitzondering van de toegangsdreef, zijn er in het park voor de rest enkel onverharde of paden in halfverharding voorzien. Het is niet wenselijk deze te verharden of te verbreden. De erfgoed- en natuurwaarde primeert in dit park.

Vragen:

Piet B: Ontevreden met de gegeven antwoorden.

#### **6.3. Onveilige verkeerslichten kruispunt Deuzeldlaan – Borgeindstraat – Eduard Steursstraat –Kruiningenstraat.**

Feedback:

Momenteel heeft het weinig zin om de regeling van de verkeerslichten te herbekijken. Vanaf nu gaan de verkeersstromen verstoord worden door de werken aan de Metropoolstraat en de nieuwe Hoogmolenbrug. Na het in gebruik nemen van de nieuwe Hoogmolenbrug verwachten we dat de verkeersstromen ook wat gaan wijzigen ten opzichte van de huidige situatie. Na de ingebruikname van de Hoogmolenbrug, kunnen we met de juiste verkeersstromen de verkeerslichtenregeling onderzoeken en een voorstel uitwerken voor het kruispunt. Geplande datum ingebruikname Hoogmolenbrug, zomer 2022.

Vragen:

Piet B: Ontevreden met de gegeven antwoorden.

#### **6.4. Verkeershinder Wezelsebaan.**

Feedback Jack V:

De politie heeft eerst gewaarschuwd, gesensibiliseerd en nadien geverbaliseerd. Dit gedurende één week. De politie heeft éénmalig moeten ingrijpen. In het verleden werden op deze locatie reeds tijdelijke lichten voorzien, dit hebben wij als politie negatief geadviseerd. Het is de bedoeling om naar een situatie te gaan met gesynchroniseerde verkeerslichten. Dit op basis van een oranje knipperlicht, dat op drukken periodes voor de nodige regelingen zal zorgen.

#### **6.5. Herdenkingspaaltje Blue Angels**

Feedback:

Het college van burgemeester en schepenen heeft hierover nog geen concrete beslissing genomen. Men wil eerst graag bekijken of er een algemeen en uniform beleid gevormd kan worden rond deze herdenkingsplekken. De communicatiedienst heeft de aanvrager hiervan op de hoogte gesteld.



Iefke H: De effectieve vraag van de club is iets anders dan hier voorgesteld. Zijnde een voorkant van een beeld van de voorkant van een moto. Los van hoe het gedenkteken eruit dient te zien, is hier de vraag of dit op openbaar domein kan gezet worden. Puur emotioneel denk ik dat iedereen aan de digitale tafel graag een helpende hand toereikt indien dit verlies en het rouwproces dat erbij hoort kan ondersteunen. Buiten het emotionele moet we naar deze vraag ook op een rationele manier durven kijken. Is dit herdenkingsmonument permanent of tijdelijk? Wat als er na jaren geen onderhoud van het moment meer is. Wat als er een beschadiging aan gebeurt door vb. onderhoud bermen? Wat als er na jaren nood is aan een andere invulling van dit openbare domein? Het mag niet zijn dat hierdoor verdriet veroorzaakt wordt. Daarom is het belangrijk om hierrond goede afspraken te maken. Het lijkt me dan ook opportuun om hier bij andere gemeenten te horen of er een of andere richtlijn gevolgd wordt en een voorstel hierrond later op deze raadscommissie verder te bespreken.

## **7. BIJKOMENDE AGENDAPUNTEN GROEN**

### **7.1. Verkeerssituatie Koningshof: een stand van zaken rond de maatregelen rond de Tuimelaar, de effecten van de acties rond Sint-Ludgardis en Campus Kajee en de fietsroutes naar Vita et Pax.**

Feedback De Tuimelaar:

Iefke H: Het draaien en keren van geparkeerde auto's die gestoken op de bermen parkeren aan het begin van de Eekhoornlei en aan overkant op Wezelsbaan zorgde voor een gevaarlijke situatie in combinatie met fietsers en voetgangers. Auto's parkeren ook in allerlei richtingen en op allerlei manieren. De school heeft hier zelf al een aantal sensibiliseringsacties rond uitgevoerd maar het gehoopt effect op gedrag (van de ouders) bleef uit. Behoudens corona worden in Tuimelaar de kinderen grotendeels afgezet in de klas 's morgens. Gevolg is langere parkeertijd indien ouders met de auto komen. Het voorstel werd gedaan om de groene bermen/lobben zo in te richten dat parkeren niet meer mogelijk is. In 1 lob/berm zal een weg in halfverharding voorzien worden die aansluit op de school en dit voor de parking. Zo kunnen zwakke weggebruikers (voetgangers en fietsers) gescheiden worden van de auto's op de parking (alleen door leerkrachten te gebruiken). De groene bermen werden reeds afgeschermd. De aanleg van het paadje wordt momenteel voorbereid. Er is een voorstel naar de school gedaan om stilstaan en parkeren aan 1 kant van de Eekhoornlei te verbieden (kant school) om zo op een veilige manier (via de bermen) naar de geparkeerde auto's te stappen. Mogelijks kunnen er tellingen worden uitgevoerd na heropening Botermelkbaan om aantal voertuigen in eekhoornlei (beide richtingen) in kaart te brengen. Hoeveel voertuigen zijn plaatselijk verkeer? Hoeveel voertuigen zijn doorgaand.

Vragen:

Peter A: is er een principiële bezwaar om de straat enkelrichting te maken?

*Vragen m.b.t. acties Sint-Ludgardis en Campus Kajee komen tijdens de volgende raadscommissie d.d. 17.05.2021 aan bod. Fietsroutes naar Vita et Pax en fietsvisie Sint-Michiels, Sint-Cordula zullen aan bod komen in het project Route2school. De punten worden in deze raadscommissie niet verder behandeld.*

### **7.2. Mobiliteitsvisie voor de centrumzone**

Maarten DV: Voor de centrumvernieuwing, de plannen voor de Forum zijn klaar. Daarmee is de volgende stap gezet. Voor de vernieuwing van het hele centrum is OMGEVING aangesteld. Hopende in september hierop een kijk te kunnen geven op een algemene raadscommissie. Met betrekking tot de centrumvernieuwing, ook mobiliteit is daar een sterk onderdeel van.

Vragen:

Peter A: Kunnen de stukken op voorhand overgemaakt worden? Wat dit is wel handig, handig.

### 7.3. Parkeerproblematiek in de Melkerijstraat

Toelichting: Sinds 1 april 2019 is er een nieuw parkeerbeleid in Deurne met bewonerskaarten. Alle mensen die werken op en rond de Bisschoppenhoflaan en geen inwoner zijn moeten nu betalen en gaan zich parkeren in de Melkerijstraat te Schoten (zijstraat van de Bisschoppenhoflaan) om niet te moeten betalen. Het probleem verschuift zich en de bewoners van de Melkerijstraat zijn daar de dupe van terwijl er al weinig parkeerplaats is in die straat. Medewerkers van werkhaven Antwerpen parkeren al langer in de Melkerijstraat. Ook de aanhangwagens van Morroco Nuts komen hier nu staan.

In de roze zone, waartoe de Bisschoppenhoflaan behoort, is het betalend parkeren van maandag tot en met zaterdag van 9 tot 19 uur. Maximaal 10 uur parkeren. 2 uur gratis + 0,5 euro voor elk volgend uur. De eerste 2 uur gratis gelden één keer per dag per nummerplaat en zonecode. Een ticket voor langparkeren kost 2,70 euro (per 10 uur). Als men in een zone woont waar bewonersparkeren geldt, kan men een parkeervergunning voor bewoners aanvragen (maximaal 2 per wooneenheid). Daarmee parkeert men gratis en zonder tijdslimiet in die bewonerszone.



Het district Deurne werd gecontacteerd i.v.m. deze klachten. Momenteel hebben we nog geen antwoord mogen ontvangen hierover. Afwachten antwoord district Deurne. Het invoeren van het betalend parkeren werd zonder overleg ingevoerd. Bijgevolg is het moeilijk om hier een maatregel of advies over op te maken. Bijkomend problematiek verwacht aan de grens met Merksem. Dienst mobiliteit neemt contact op, met de vraag tot overleg.

Vragen:

Iefke H: Die signalen zijn inderdaad tot bij ons gekomen. Er is nog geen overleg geweest. We pikken ook signalen op dat dit op de planning staat voor de zijde Merksem. Het is aangewezen dat Deurne, Merksem en Schoten samen zitten om hierover te praten.

Peter A: De Melkerijstraat kan heel gemakkelijk aansluiten in dit regime. Contact met Deurne forceren, zelfs als er geen reactie komt zou men bewonerskaarten kunnen invoeren.

#### **Datum volgende vergadering:**

- 17 mei 2021
- 16 december 2021