

---

## VERSLAG VERGADERING M&T - openbare vergadering

datum	Maandag 16 december 2021 om 20.00 uur
plaats	Digitaal via TEAMS
duur	20.00 tot 22.00 uur
verslag	Kevin Verbeeck

---

## AANWEZIGHEDEN

effectieve leden	Christof Victor (voorzitter - NVA), Peter Arnauw (Groen), Piet Bouciqué (Vlaams Belang), Paul De Swaef (NVA), Iefke Hendrickx (schepen – NVA), Sandra Laurysen (NVA), Wouter Rombouts (schepen – NVA), Paul Valkeniers (Open Vld), Tom Van Grieken (Vlaams Belang), Tommy Van Look (Vlaams Belang), Kurt Vermeiren (Vooruit)
plaatsvervangers gemeente	Erik Block (CD&V), Véronique d' Exelle (NVA) Erika Baluwé, Katty Michielsen (Milieudienst), Yannick Scherpereel, Kevin Verbeeck
derden	Jack Vissers (PZ Schoten), Joris Beckers (PZ Schoten), Immanuel Thielemans (PZ Schoten)
publiek	/
verontschuldigd	Dieter Peeters (CD&V), Dominiek Diliën, Tom Daelemans, Pieter Gielis (NVA)

---

## AGENDA

1. Overlopen afspraken digitale vergadering
2. Overlopen aanwezigen
3. Goedkeuring vorige verslag d.d. 14 juni 2021
4. Actieplan deelmobiliteit
5. Visie snelheid
6. Route2School: stand van zaken
7. Parking Riddershoeve: toelichting ontwerp
8. Horstebaan: stand van zaken
9. Overleg De Lijn – gemeente: stand van zaken
10. Overleg Agentschap Wegen & Verkeer – gemeente: stand van zaken

### Extra punten:

11. Fietsbermen
12. Fietsbrug Bisschoppenhoflaan
13. Heraanleg Paalstraat: stand van zaken
14. Proefopstelling schoolomgeving Campus Kajee en Sint-Ludgardis
15. Laadpalen: visie, regelgeving

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 de Tim Oosterlinck via 03 680 33 34.
- Er wordt gemeld dat de vergadering Live uitgezonden wordt op YouTube.

## 2. OVERLOPEN AANWEZIGEN

- Ok

## 3. GOEDKEURING VORIGE VERLSAG D.D. 14 JUNI 2021

- Geen opmerkingen

## 4. ACTIEPLAN DEELMOBILITEIT

### 4.1. Toelichting (Katty M.):

Het doel van dit actieplan is om concrete maatregelen naar voor te schuiven die ervoor moeten zorgen dat tegen het einde van de huidige lokale legislatuur (2024) gedeelde mobiliteit naar een hoger niveau wordt getild in de gemeente Schoten. Het actieplan vertrekt van de huidige lokale situatie en wil aan de hand van concrete operationele doelstellingen en acties vier centrale doelen bereiken. Deze zijn ambitieus, maar mits de nodige inspanningen zeker haalbaar.

De gemeente Schoten gaf *Autodelen.net* de opdracht om het actieplan uit te werken. Dit plan vertrekt vanuit een algemene visie op gedeelde mobiliteit om daarna stil te staan bij de huidige situatie in Schoten. In deze omgevingsanalyse wordt naast de algemene mobiliteitskenmerken van de gemeente vooral aandacht geschonken aan het aanbod van gedeelde mobiliteit. Tot slot is het grootste luik van dit plan gewijd aan de centrale doelen, de operationele doelstellingen en de potentiële acties die daaraan gekoppeld zijn.

### 4.2. Vragen:

**Kurt V.:** Ik hoor dat je de helft van de deelwagens elektrisch zou willen hebben. Over hoeveel wagens spreken we dan?

**Katty M.:** Volgens ons plan werken we naar 30 deelwagens. Met de free-floating-systemen gaat dit geen probleem zijn. Kijken we naar deelwagens met vaste standplaats, dan wordt dit een aanzienlijke uitdaging. Volgens ons lastenboek gaan we specifiek vragen naar elektrische deelwagens. Er moet nog bekeken worden welke voorwaarden in het reglement opgenomen zullen worden. Zo is er nog de mogelijkheid om enkel elektrische deelwagens toe te laten, zoals sommige steden doen

**Kurt V.:** Ik vrees dat met die 30 extra deelwagens, naast de free-floating, er geen 1800 personenwagens uit het verkeer zullen worden gehaald.

*Goed dat er al een echt doel geformuleerd is, nu.*

**Kurt V.:** Hoe zal het opladen van de E-deelfietsen gebeuren?

**Katty M.:** De batterijen zullen gewisseld worden, door de firma zodat de fietsen niet opgehaald zullen moeten worden. Ze zullen dit in samenwerking met sociale economie-bedrijven doen.

De batterijcapaciteit kan uitgelezen worden vanop afstand.

**Peter A.:** 30 wagens, wil dat zeggen dat dit gemeentelijke auto's zijn?

**Katty M.:** Nee

Peter A.: Strooissteps: worden de gebruikers beboet wanneer ze buiten het centrum (dus in de operationele zone) “verstrooid” worden neergezet?

Katty M.: Deze steps kunnen niet afgesloten worden, dus blijft de rekening lopen.

Peter A.: Maar ze worden in het centrum ook gestimuleerd om ze op dropzones te zetten?

Katty M.: Ja.

Peter A.: Had je dan daar de 5 euro stimulatie?

Katty M.: Nee, kunnen in de operationele gebied afgesloten worden, maar krijgen 5 euro “boete”.

Peter A.: Ah, da's dus bij Mobit, niet bij de steps.

Dus de steps kunnen in het centrum overal nog “verstrooid” worden. Dan moeten we misschien nog aan de stimulatie werken om ze op de juiste plekken te laten zetten.

Is het een optie om aanbieders, die momenteel niet bereikbaar zijn door de gemeente (bv. Go en Lime), trachten te bereiken door ergens de steps te verzamelen en door de firma te laten ophalen, zodat we hun gegevens kunnen noteren.

Peter A.: Delen onder burens = Cozy Car?

Katty M.: Cozy Wheels, niet meer alleen auto's, maar ook andere vervoersmiddelen.

Peter A.: Peer-to-peer wagens, zijn deze van de gemeente of welke?

Katty M.: Gemeente = Cozy Wheels;

Peter A.: Wat zijn dan de 2 Peer-to-peers ?

Katty M.: Dat weet ik niet van buiten. Dat kan je terugvinden op het platform van autodelen.net.

Peter A.: 4 u opladen niet duurzaam: er moet iemand met de auto komen om deze wagens te gaan verzetten. Het lijkt me een must om echt parkeerplaatsen vrij te houden voor deelwagens.

Katty M.: Dit is een korte-termijn oplossing voor dat probleem. Op langere termijn is het de bedoeling dat op de plaatsen waar vaste standplaatsen voor deelwagens zijn, zeker een plaats aan een laadpaal wordt voorzien.

Peter A.: Naar RO toe, zijn er al projecten waar dit wordt geïncorporeerd?

Katty M.: Het wordt geadviseerd, maar de verplichting is er niet. We zijn in gesprek met verschillende projectontwikkelaars. Het zou beter in de toekomst verplicht te worden.

Peter A.: Waarschijnlijk komt het deel-principe pas van de grond wanneer het parkeerprobleem groter wordt, door het voortuinparkeren te gaan inperken.

Nu zijn er meer en meer mensen die een elektrische voortuinparking aanvragen om een vaste parkeerplaats te bekomen.

Er moet een manier komen om de mensen te gaan stimuleren om hun eigen wagen in te ruilen.

Peter A.: Nethed? Wanneer het systeem van deelwagens door meer mensen zal toegepast worden, is er de vrees dat de wagens minder net gehouden zullen worden. Cf. steps die niet correct geparkeerd worden. Is daar geen vrees voor?

Katty M.: Niet echt, bij de kleinere vervoersmodi, gaat het vooral over het parkeergedrag. Maar bij auto's, daar zal bv. Poppy op regelmatige basis een “kuisploeg” naar de wagens sturen. Gebruikers rijden ook liever met een nette wagen. Ook bij Partago bv.

Sandra L.: Vraag / suggestie naar het stimuleren van het deelgebruik. Het is een kluwen voor de gebruiker om te achterhalen wat allemaal mogelijk is en wat de kost ervan is. Is het een idee om voor een aantal fictieve ritten naast elkaar te zetten wat het zou kosten aan meneer X om de verplaatsing naar het werk te maken met de verschillende systemen en aanbieders en de eigen wagen.

Katty M.: Dat is een terechte opmerking. Bij de Hoppinpunten zal er ook naar digitale connectie worden gezien en zal je als gebruiker ook kunnen zien wat je voor je voor jouw verplaatsing betaalt en hoelang het duurt om je verplaatsing te maken met die mogelijkheid aan vervoersmiddelen.

Sandra L.: Mensen nemen die beslissing op het moment dat ze de aankoop van een nieuwe wagen overwegen en op die momenten moeten ze dat kunnen afwegen.

Katty M.: Hiervoor is er een goede tool bij Autodelen.net. Maar die focust echt op het vervangen van een private wagen door een deelwagen (aankoop prijs, kosten, ...), maar kijkt niet naar andere vormen van deelmobiliteit

Sandra L.: Misschien kan deze tool gepromoot worden.

Is het de bedoeling om van deze Hoppinpunten ook andere "diensten" te leveren? Bv. horeca, pakjesautomaten, ...

Katty M.: Dit zou niet misstaan bv. op het Hoppin-punt op de Markt, maar niet elk Hoppin-punt is hiervoor geschikt (bv. niet al deze zaken zijn zinvol in een "buitenwijk").

Erik B.: Is er voor het opstellen van dit actiepunt een mobiliteitsscan gemaakt door Autodelen.net? En is die in te zien?

Katty M.: Ja, dat is gebeurd voor de opstart in 2019.

Ik begreep dat je bedoelde een scan van de toestand (deelmobiliteit) zoals die was.

Er is daarnaast geen afzonderlijke scan gemaakt.

E. Block: Interpreteren bij RO. Wordt er dan gedacht aan een open systeem of een gesloten systeem of beide? In Turnhout loopt er blijkbaar een goed project.

Wordt de auto ter plaatse gehouden voor de bewoners of hoe zal dit verlopen?

Katty M.: Het zal er sterk van afhangen waar de ontwikkeling is. Bv. in "Schoten aan de Vaart" zal het veel nuttiger zijn om bovengronds een publiek beschikbare wagen te zetten en zij staan daarvoor open.

E. Block: Wordt er dan in zones gewerkt? Of alles open laten voor iedereen.

Katty M.: We moeten vooral zien bij het veranderen van de parkeernorm, hoe we dat gaan opnemen. In het centrumgebied is het bv. vooral zinvol om de wagen op een publieke plek te voorzien.

## 5. VISIE SNELHEID

### 5.1. Toelichting (Jack V.):

Te snel rijden is uiteraard gevaarlijk: je merkt minder op, heb je minder de reactietijd, wordt de remafstand groter, ...

In onze strategie richten we ons op snelheid, maar ook op andere "killers" in het verkeer: drugs en alcohol.

1. snelheid
  2. drugs en alcohol
  3. niet dragen van gordel
  4. gsm aan het stuur.
- ... (zie presentatie)

### 5.2. Vragen:

Kurt V.: In de gemeenteraad werd gezegd, in het kader van de ANPR-camera, dat in zee zou gegaan worden met een private partner. Ik hoop dat in het verdere traject de GR mee betrokken wordt in de discussie en niet pas op het einde betrokken zou worden.

Ik kom terug op het meldingsformulier: Er ligt geen link tussen de meldingsformulieren van de politiezone en de gemeente. Er zou moeten gekeken worden om een link te leggen tussen beide. Dit zou ook een aanbeveling kunnen zijn ter verbetering van de dienstverlening.

Tweede vraag: woonerven moeten volgens parketten zo geconcipeerd zijn, dat het er de facto bijna niet mogelijk is om er sneller te rijden. Mensen die er wonen hebben, mogelijk subjectief, het gevoel dat er redelijk hard gereden wordt. Kan daar (of is dat al gebeurd) ook gemeten worden om de snelheden vast te stellen en als er te snel wordt gereden, dan moeten we als gemeente iets aan de infrastructuur doen in de woonerven.

Laatste vraag: De groene "schoolbanden" komen over het algemeen overeen met de aanduiding van de zone 30. Waarom is er dan bij het Atheneum toch gekozen om de groene band in de Emiel Blangenoisstraat te leggen en niet aan de borden voor de zone 30 aan de Gamma en aan het Gasketelplein.

Jack V.: De meldingsformulieren bij politie en gemeente zijn dezelfde en ze zijn verbonden. Er is niet bewust een correlatie tussen de groene banden en de zone 30-borden.  
We zullen dit nakijken voor de Emiel Blangenoisstraat  
Woonerven: ik vermoed dat er wel reeds tellingen gebeurden in de woonerven, maar dat wil ik nog nagaan. We kunnen zeker en vast feedback geven in welke woonerven al controles zijn gedaan.  
Ik neem ook zeker mee of de commissie mobiliteit en / of de gemeenteraad zal betrokken worden bij de keuze van ofwel eigen investeringen of in samenwerking met een partner.

Peter A.: Begreep ik het goed dat er 3 toestellen zijn voor 6 posities?

Jack V.: Dat klopt, maar dat is normaal, in geen enkele politiezone worden in elke paal fliitscamera's geplaatst.

Peter A.: in een woonzone moet er maar één persoon zijn die te snel rijdt. Eén iemand die tegen 70 rijdt door een zone 30. Hoe kunnen we dit aanpakken?

Jack V.: We kregen zo al een aantal meldingen. We gaan dan op zoek naar wanneer dat precies gebeurt, we vragen dat na bij de melder. Als deze kan zeggen dat dat vaak rond bepaalde uren gebeurt, dan wordt gericht geflitst en dan wordt zo'n snelrijder te stekken genomen.

## 6. ROUTE2SCHOOL: STAND VAN ZAKEN

6.1. Toelichting (Erika B.):

- In totaal waren er 297 individuele gebruikers die Route2School hebben ingevuld.
- Meerderheid van de gebruikers zijn vrouwen (66%) t.o.v. 34% mannen.
- De meeste gebruikers (melders) zijn ouders van leerlingen (76%) maar toch ook 14% leerlingen ging aan de slag met Route2School.
- Met 329 meldingen zijn we bij de beste van de klas. Blijkbaar is dat heel veel in vergelijking met andere deelnemende gemeenten/steden.
- 318 van die 329 meldingen zijn unieke meldingen in Schoten dat wil zeggen dat 11 meldingen over andere gemeenten gaan waar we natuurlijk geen bevoegdheid over hebben.
- Het grootste deel van de meldingen gaat over onveilige oversteekplaatsen (24,5%), gevolgd door onveilig voet- of fietspad (19,2%) en verkeersgedrag (15,7%).
- 72,3% van de fietsers en 20,8% van de voetgangers ervaart problemen in het verkeer. Slechts 4,1% zijn automobilisten.

6.2. Vragen:

- Geen vragen

## 7. PARKING RIDDERSHOEVE: TOELICHTING ONTWERP

7.1. Toelichting (Yannick S.):

De parking bij de Riddershoeve in het gemeentepark is versleten en aan vernieuwing toe, ook de riolering is gedateerd en er bestaat een historiek van verstoppingen.

- Riolering:  
De bestaande riolering werd in kaart gebracht door de afkoppelingsdeskundige van Aquafin nv. Er werd een nieuwe gescheiden riolering ontworpen waar de regenwaterafvoeren ofwel ter plaatse kunnen infiltreren ofwel waar het regenwater wordt afgevoerd naar de vijver van het Kasteel van Schoten (kasteel Wetschot). De DWA wordt op de bestaande riolering aangesloten na het plaatsen van de verplichte sceptische put bij het Parkiet. De Riddershoeve zal gelijktijdig een nieuwe vetvanger plaatsen en de riolering verder optimaliseren, dit gebeurt op eigen terrein.
- Openbare verlichting:

Om het nieuwe ontwerp te kunnen realiseren is het noodzakelijk om ook 3 palen van de openbare verlichting te verplaatsen. Er zal ook ingezet worden op de verledning welke ook in 2022 op de planning staat bij Fluvius.

- Laadpaal elektrische voertuigen:  
Het college van Burgemeester en Schepenen heeft gekozen om twee parkeervakken voor te behouden voor het laden van elektrische voertuigen aan een hoger vermogen als gemiddeld, de keuze over het vermogen 50 of 100KVdient nog gemaakt te worden. De nodige wachtbuizen zullen voorzien worden om later laadinfrastructuur te plaatsen. Dit van zodra er meer duidelijkheid is over de partner waarmee we in Schoten zullen samenwerken.
- Maximaal ontharden:  
Om het Parkiet minder ten midden van een woestijn van verharding te plaatsen en meer in het park te integreren wordt er aan de achterzijde van de het Parkiet ingezet op maximaal ontharden en ter plaatse infiltreren. Er zal ongeveer 375m<sup>2</sup> onthard worden en een groene invulling krijgen.
- Verkeersvrije zone achter het Parkiet en Ridderhoeve:  
Het bestuur wil inzetten op een verkeersvrije zone achter de Riddershoeve en het Parkiet, hierdoor kunnen er meer activiteiten bv. In het kader van de grabbelpas op een veilige manier verlopen. Om deze activiteiten ook bij minder goed weer te kunnen organiseren word het stuk verharding voor het gebouw gesupprimeerd en bijgevoegd aan de bestaande verhoogde inrichting. Hierdoor word deze in de praktijk 4m i.p.v. de huidige 2m. De overig oppervlakte word dan voor een deel met een stevige gazon ingezaaid (type sportgazon).
- Afsluiten ingang 2:  
De tweede toegang zal afgesloten worden voor autoverkeer, er wordt een pad voorzien voor fietsers en voetgangers, zo kunnen deze de parking betreden komende uit de Deurnevoetweg welke later omgevormd wordt tot een fietsstraat.
- Nieuwe standplaats kapelcontainer:  
De kapelcontainer wordt gebruikt door onze DDW en wanneer er evenementen plaats vinden in het park. Momenteel staat deze opgesteld op de parking. Hij dient een nieuwe locatie te krijgen. Er worden stelconplaten voorzien in de vrije zone naast de Deurnevoetweg om deze te kunnen plaatsen.
- Vellen van 5 coniferen en rooien van een haag:  
In het kader van dit dossier dienen 5 sparren geveld te worden. Het doel is om langsheen de gracht 6 tot 8 nieuwe kwalitatieve streekeigen bomen opnieuw aan te planten. (bv. Knotwilgen), al de hagen in de omgeving van de Riddershoeve dienen van het zelfde type te worden.

## 7.2. Vragen:

**Peter A.:** “Kiss-and-ride” die hier virtueel gebeurt. School moet hierover ingelicht worden dat de parking niet meer als “Kiss-and-ride” kan gebruikt worden, maar dat dat in de Kasteeldreef zou moeten gebeuren.

**Yannick S.:** Er is overleg met de school, Sint-Michiel gaat ook iets voorbij de zone met de Stelconplaten een extra fietstoegang vragen tot de Deurnevoetweg. Deze kruist met de Papenaardekenstraat. Het doel is hier onze eerste “fietszone” te maken.

**Peter A.:** De helling achteraan de parking is heel steil en diep.

**Yannick S.:** het is niet in die mate een uitbreiding, het gaat om een beperkte zone. We houden rekening met het grondverzet. Uiteraard wordt dat veilig gehouden. Om te beletten dat de auto's in de gracht bollen, worden ook biggenruggen geplaatst op de parking.

Peter A.: Er worden lampen vernieuwd: verledning. Ik hoop dat er voor vleermuisvriendelijke led's wordt gekozen.

Yannick S.: Dit wordt momenteel zo besproken met Fluvius.

Peter A.: De paaltjes zullen worden verzet. Voor mij is dat zeker ok, maar ik dacht deze in het verleden juist naar achter verzet werden omdat er verder door nog een oprit is. Wordt die opgeheven?

Yannick S.: Hierop ga ik voorlopig het antwoord schuldig blijven. We moeten natuurlijk zorgen dat toegankelijkheid ok is.

Peter A.: Het voetpad langs het Parkiet is smal voor fietsers, kinderwagens, ...

Yannick S.: In het eindresultaat moet dit pad nog verder geoptimaliseerd worden. Een fietser hoeft hier niet te komen.

Kurt V.: Ik maak me altijd zorgen wanneer ik ingeroosterde parkings zie. Het in- en uitrijden van een parking op de grenszone zorgt voor problemen. Het tot op de cm uitrekenen van deze parkeerplaatsen leidt niet altijd tot gebruiksvriendelijke situaties.

Aan de andere kant zijn de parkings, naar mijn indruk, ruimer. Maar het in- en uitrijden geeft mogelijk problemen.

Op dit moment waren de parkings geschrinkt en dat lijkt me praktischer.

Yannick S.: Dit is de situatie die het meest optimale resultaat gaf, van alle mogelijkheden die bekeken worden.

In de cirkelvormige parkeerzone kan men, indien nodig achterwaarts in het vak rijden.

Wat de vakken tegen de haag betreft, aan de andere kant van de parking, neem ik de opmerking wat de breedte betreft graag mee om te zien of we daar nog een mouw kunnen aan passen.

De vergunning gaat aangevraagd worden en we wensen in maart naar de gemeenteraad te komen.

## **8. HORSTEBAAAN: STAND VAN ZAKEN**

8.1. Toelichting (Yannick S.):

(Zie presentatie.)

8.2. Vragen:

Kurt V.: Als versie 3 nu al het voorstel was van de administratie, maakte dan de vraag van de mobiliteitsimpact van de andere versie nog veel zin?

Yannick S.: Ik geef eerlijk het idee wat met onze mobiliteitsmensen werd besproken, maar er is nog niets afgeklopt, voor alle duidelijkheid. Ik vind het nagaan van de mobiliteitsimpact van de vraag van M. De Laat zeker nog de moeite om te doen, die vraag is trouwens lopende, we hebben de resultaten nog niet ontvangen.

Peter A.: Ik vermoed dat de mensen uit de wijk inderdaad de impact op sluipverkeer niet goed inschatten, als er een sensorgevoed licht komt in de Amerlolaan? Ze zullen hopen zo sneller "buiten" te kunnen, maar ik vrees dat dat niet kan, dat we zeker niet willen zorgen dat de auto's makkelijker in en af rijden, ook de scholen willen dat zo. Ik denk dat dat ook het voorstel van M. De Laat was.

Yannick S.: Inderdaad, al deze informatie is intern met de mobiliteitsmensen al eens besproken en verder met onze vakschepen, I. Hendrickx, ook W. Rombouts en M. De Veuster al eens bekeken, maar werd verder nog niet gedeeld. Jullie zijn de eersten waaraan we dit laten zien. Uiteraard moeten we nog met de scholen in gesprek gaan. Maar ik wil de resultaten van de verkeersstromen afwachten, dan hebben we alle informatie. Dan gaan we zeker in contact met de wijk, de school en M. De Laat

Peter A.: Ook t.h.v. Horst zou een zebrapad komen. Dat is nu nog niet besproken, hé?

Yannick S.: We hebben eerst de focus op het kruispunt gelegd.

Peter A.: En de fietspaden?

Yannick S.: Deze werden ondertussen opgekuist. De rand van het beton is vrijgemaakt. Grond die op het fietspad lag, is verwijderd.

Ook kunnen we nog melden dat in de buurt van “De Koraal” A23 (Plaats waar specifiek veel kinderen komen) in het groot op de rijweg worden aangebracht.

Peter A.: Over versie 3: is de zichtbaarheid voor de mensen die uit de Amerlolaan komen nog ok, want die zichtbaarheid is wat naar achter getrokken.

Yannick S.: We hebben nog niet de kans gehad om de plannen ter plaatse af te toetsen, maar dat zit zeker nog mee in de scope, zodat de zichtlijnen gevrijwaard kunnen blijven. Het zou kunnen dat er beplanting moet sneuvelen, maar dat moet dan elders gecompenseerd worden.

## **9. OVERLEG DE LIJN – GEMEENTE: STAND VAN ZAKEN**

### 9.1. Toelichting (Iefke Hendrickx):

Ze willen een efficiëntie doorvoeren op hun lijnen. Alle lijnen zijn kernnetten, er zijn geen aanvullende lijnen in onze gemeente. Er wordt gekeken om bepaalde haltes te combineren en haltevoorzieningen te verbeteren (nu soms nog haltes met alleen een paal).

Wat ze ook aan het doen zijn, is een aanbod naar nieuwe inwoners en ze willen dat opentrekken naar andere gemeenten: als je hier komt wonen, kan je bv. gratis een maandabonnement van De Lijn aanvragen. We willen naar andere deelmobiliteitsinitiatieven daarin betrekken. Een verhuis zet vaak aan tot ander gedrag en vervoersmodi.

### 9.2. Vragen:

- Geen vragen

## **10. OVERLEG AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER – GEMEENTE: STAND VAN ZAKEN**

### 10.1. Toelichting (Iefke H.):

- Heel wat zaken m.b.t. AWV hebben ook te maken met De Lijn.
- Met AWV werd overlegd wat precies bij wie terecht komt. De mensen liggen er niet wakker van welke straat van Vlaanderen is en welke van de gemeente. Daarom werd de werkwijze nog eens goed doorsproken: wie is verantwoordelijk voor wat en wie neemt contact op met wie?
- De werken van de Kopstraat werden ook bespreken, er werd bevestigd dat dit uitgebreid zal zijn tot een rioldossier. Eksterdreef + Kopstraat, het middeneiland (“PCV”): de werken daar zullen eerder worden uitgevoerd, voor andere werken geplaatst worden.
- Er is uitgebreid gepraat over de Botermelkbaan, zone 50: Er is daar nog maar een klein stuk over. We stelden voor dit dan helemaal door te voeren. Dit is nog hangende, we schatten onze kansen 50-50 in.
- Niet zo’n goed nieuws: na grote werken zijn heel veel camions over de Botermelkbaan gereden en dan dient de toplaag van de asfalt een jaar na datum te worden vernieuwd. Dit zal niet zo lang duren als de grote werken.
- Er werd ook uitvoerig “gereld” over pijltjes op het fietspad. Waar een dubbel fietspad overgaat naar een enkel fietspad, treden problemen op. Een aantal van deze plaatsen in Schoten liggen op gewestwegen, maar we zijn er niet in geslaagd om het pijltje op het fietspad te laten zetten. De actie van onze politie (niet tegen de richting rijden op het fietspad) heeft onze vraag ondersteund. Een pijl op het fietspad zou kunnen verduidelijken dat je iets verkeerd doet. Wie ergens op een Vlaamse wegen van AWV een pijl op een fietspad ziet staan, gelieve daarvan een foto naar mij te sturen.
- Over de oversteekbaarheid aan de bushalte (Elshout) gaan we in een aparte vergadering behandelen.



- Ook de situatie van de Brechtsebaan en Molenbaan zit al in een volgende fase: bushaltes worden meer gebundeld en zullen worden verplaatst in de richting van de sasbrug en er zal worden bekeken of een veilige oversteekplaats kan worden aangebracht.
- Fietspad aan Sportoase: dit was normaal al gepland, maar we verwachten dat dit in 2022 wordt uitgevoerd. De parking is van Schoten, het zwembad van Brasschaat, dus dit belangt ons ook aan.

## 10.2. Vragen:

- Geen vragen

## 11. FIETSBERMEN

### Bijkomend punt ingediend door Peter Arnauw:

We krijgen regelmatig klachten over de fietsbermen. Horstebaan en brug Zeurtebaan zijn jullie ongetwijfeld bekend. Vaak groeien de kruiden tot ver over het fietspad, dit omdat ze dit pas in juni maaien in het kader van het bermbeheer. Moeten we dit reglement niet aanpassen en de eerste boord tegen het fietspad vaker en vroeger maaien?

**Walter B.:** Dit jaar zijn er 2 officiële klachten binnengekomen (1 burger en 1 school).

Er hingen nooit "kruiden" over het fietspad, dat werd dagelijks gecontroleerd door een ambtenaar die van en naar het werk fietste.

Langzaam maar zeker zijn distels e.d. verdwenen.

Bladeren die op het fietspad liggen: een terechte opmerking, heeft niets met het bermdecreet te maken. Regelgeving (bermbesluit) zegt dat men pas na half juni de eerste keer mag maaien. De tweede beurt kan in september.

Persoonlijke opmerking: het fietspad is nu eenmaal heel smal, een fietser met twee fietszakken inhalen is daar al moeilijk. Er wordt veel commentaar gegeven op de haag of die al dan niet goed groeit.

Besluit: we zullen het houden zoals het is. Wat de bladeren betreft: we kunnen de diensten wel vragen om daar zeker de bladeren te ruimen, maar het najaar is altijd een moeilijke periode om dit bij te houden.

**Peter A.:** veegwagen – Brechtsebaan vanaf Botermelk tot E10-plas echt heel erg.

Horstebaan: Als je zegt daar niet in te grijpen. Het wordt me jaar na jaar gezegd dat de fietspaden daar te smal zijn, voorbijsteken kan maar net. Als daar versneld kan worden ingegrepen, graag.

De beleefdheidsstrookjes zoals je zegt, het gaat maar over één grasmachinebreed links en rechts. Soortrijke bermen zijn zeker interessant, maar gegeteld worden door brandnetels is zeker niet fijn.

## 12. FIETSBRUG BISSCHOPPENHOFLAAN

### Bijkomend punt ingediend door Peter Arnauw:

Graag stand van zaken.

### **Erika B.:**

- In november 2020 riepen de burgemeesters van Schoten, Wijnegem en Deurne op om een fietsersbrug te voorzien over de Bisschoppenhoflaan/Merksemsebaan, aansluitend op de nieuwe Hoogmolenbrug. Vanuit Groen Kruis werd initiatief genomen om dit breder te bekijken en eveneens te koppelen aan een ecologische verbinding zodat een deel van de Groene Recreatieve Corridor gerealiseerd wordt.

### - **Deelprojecten:**

1. opmaak verkennende nota:

- A. verschillende alternatieven voor de groen-, fiets- en voetgangersverbinding over Merksemsebaan
- B. mogelijke fauna-ontsnipperingsmaatregelen tussen Bremweide en Ertbrugge
- 2. conceptontwerpen:
  - A. groencorridor
  - B. ontsnipperingsmaatregelen
- Opdracht werd gegund aan studiebureau Sweco.
- Het studiebureau stelt de resultaten van de deelopdrachten voor aan de projectgroep, ter voorbereiding van de stuurgroep.
- De stuurgroep neemt de finale beslissing over de voorstellen van het studiebureau.
- **Projectgroep:** Dirk Vercammen en Yannick Scherpereel
- **Stuurgroep:** Maarten De Veuster en Walter Brat
- **Timing:**
  - Het ontwerp onderzoek zal ongeveer 6 maanden duren (november 2021 tot mei/juni 2022)
  - 18/01/2021: samenkomst projectgroep
  - 08/02/2021: samenkomst projectgroep
  - 25/02/2021: samenkomst stuurgroep

Peter A.: Krijgen die op dat moment al materiaal van Sweco binnen, dan? Is Sweco dan nu al bezig met het onderzoek?

Erika B.: Ze zullen nu al bezig zijn met die verkennende nota en de eerste conceptontwerpen, maar daarover gaan we 18/1 meer horen.

### 13. HERAANLEG PAALSTRAAT: STAND VAN ZAKEN

Bijkomend punt ingediend door Kurt Vermeiren:

Graag stand van zaken, timing, eventuele opsplitsing dossier in twee fasen (stuk Colruyt tot Brechtsebaan/ stuk Rodeborgstraat tot Gasketelplein).

Dit dossier is al een hele tijd geagendeerd, besproken. Ik neem aan dat deze heraanleg nu in de pipeline zit (Gamma tot Brechtsebaan).

In het verleden werd gezegd dat het problematische stuk eerder aan de kant van de Gamma ligt, dan voorbij de Colruyt, richting Brechtsebaan.

- 1) Wat is de stand van zaken?
- 2) Kan het dossier in 2 stukken gebroken worden (tot Gasketelplein en voorbij Gasketelplein tot bijna aan Brechtsebaan). Zo kan er al stillaan begonnen worden en wordt de overlast gespreid, i.t.t. wanneer het project in één geheel wordt uitgevoerd (ook al zal dat dan nog gefaseerd worden uitgevoerd, vermoedelijk).

Yannick S.: Nog even verdere info opgezocht van dit dossier.

In de begroting is er budget voorzien voor de inname van 2 stukken grond. Er zijn problemen geweest omwille van corona. De gesprekken werden gevoerd door onze burgemeester.

Ondertussen is een van deze woningen (recht tegenover de Zandstappenstraat) privaats verkocht. Daar komt een bouwproject. De bouwaanvraag zou rekening houden met een achterliggende bouwlijn en daardoor wordt het probleem automatisch opgelost. Van de andere woning hebben we verder niets vernomen. De duidelijkheid voor de eerste woning gaat er wel in de eerste maanden van 2022 zijn. Dit biedt mogelijkheden voor communicatie naar ons studiebureau.

In de planning die ik heb opgemaakt stond ook voorjaar 2022 als de start van het intensief overleggen en ontwerpen, uitwerken en een participatieproject.

In een huidig optimistisch scenario staat dit begin 2024 in de projectplanning voor uitvoering (rekening houdend met de Sluizenstraat 2022, Villerslei 2023). Daarna, begin 2024 volgt de Paalstraat in een min of meer logische volgorde, we kunnen deze straten niet gelijktijdig uitvoeren, en dit moeten we samen bekijken met de nog op te maken planning van de centrumvernieuwing.

U gaf nog aan op te splitsen in fases: Het dossier moet als één geheel worden gerekend de riolering: daar is al een conceptidee over, maar de hydronautstudie is nog niet uitgevoerd. We zouden nu, i.t.t. de eerdere ideeën, meer inzetten op infiltratie. Zodra er meer concrete plannen zijn, zullen deze in deze raadscommissie gepresenteerd worden.

Kurt V.: dit is niet helemaal wat ik gehoopt had, omdat we toch al een uitgebreid plan gekregen hadden in het verleden, van de herinrichting. Ik vind het spijtig dat er nu nog 2 jaar moet over gaan, voordat dit kan uitgevoerd worden. Maar het is wat het is, zeker.

Peter A.: Is het niet logisch dat we eerst dit stuk Paalstraat aanpakken en dan pas het centrum, omdat we met omleidingen gaan zitten, enz.

Yannick S.: Het participatietraject van de centrumvernieuwing loopt. Daar zitten heel wat mobiliteitsvraagstukken bij. Daar zal een studiebureau zich ook stevig over moeten buigen. Er moet nog een studiebureau uitvoering aangesteld worden.

Die werken gaan lopen en administratief zal die planning een deel samen lopen. Er zorgen vaak heel wat administratieve en communicatiezaken voor vertraging.

Het opsplitsen in de Paalstraat: dit gaan we zeker niet helemaal in één keer doen, minstens in 2 delen, zelfs 3 fasen, zelfs als we het in één dossier aanbesteed.

Peter A.: Vooral is het voor de fietsers een probleem, het stuk tussen de Zandstappenstraat en de Rodeborgstraat. Een wilde suggestie: Het voetpad voor de Gamma is heel breed. Is het mogelijk om daar een stuk van in te nemen voor fietsers? En dan ook een fietssluis aanleggen naar de Rodeborgstraat. Analooft voor de kapper in de Kruispadstraat.

Yannick S.: Dat zou ik graag eerst ter plaatse bekijken vooraleer antwoord te geven. Ik neem het idee mee.

#### 14. PROEFOPSTELLING SCHOOLOMGEVING KAJEE EN SINT-LUDGARDIS

Bijkomend punt ingediend door Peter Arnauw:

Graag stand van zaken.

Yannick S.: (zie presentatie)

#### 15. LAADPALEN: VISIE, REGELGEVING, KABELGOTEN

Bijkomend punt ingediend door Peter Arnauw:

Graag stand van zaken.

##### I. Hendrickx

- **Kabelgoten over weg:** we begrijpen de voordelen van thuisladen (zeker in combinatie met zonnepanelen en een digitale meter), maar op dit moment is dit (net zoals in de meeste andere gemeenten) officieel volgens de wegcode niet toegelaten. Indien een gemeente hiervan wenst af te wijken dienen de regels hiervoor vastgelegd te worden in het gemeentelijk politiereglement. Er wordt behoedzaam met een eventuele aanpassing omgegaan omdat het toelaten (eventueel onder welbepaalde voorwaarden) ook risico's kent inzake aansprakelijkheid, privatiseren van publieke parkeerplaats en toegankelijkheid openbaar domein. We houden ook nieuwe evoluties in het oog, zoals bv gebruik van lichtpalen, het voorzien van een soort uitklapbare "kraan" aan de gevel (wat dan weer problemen geeft op vlak van inname plek voor woning), ...
- Momenteel lijsten we alle vragen inzake thuisladen of naar het voorzien van extra laadpunten op, zodat deze meegenomen kunnen worden in de behoefteanalyse en de verdere uitrol van publieke laadpunten.
- **Regelgeving:** verplicht voorzien van laadpunten bij nieuwe woonprojecten en parkings (bij aanvraag omgevingsvergunning) en vanaf 2025 ook verplichtingen voor bestaande inrichtingen (zonder dat er een omgevingsvergunning wordt aangevraagd bv gebouw met 20 p => min. 2 oplaadpunten).
- **Planning 2022** = uitwerking plan lokaal laden, op basis van:
  - o Uitvoeringsbesluit kaderdecreet uitrol publieke laadpunten wordt binnenkort goedgekeurd door Vlaamse regering.
  - o Vlaanderen zal vanaf januari 2022 potentieelkaarten & richtlijnen inzake behoefteanalyse ter beschikking stellen → i.h.k.v. strategische plaatsing publieke laadpunten.
  - o Vlaanderen werkt plaatsingsprocedure voor publieke laadpunten uit (gunning gepland voorjaar 2022): op basis hiervan worden er per regio uitbaters voor publiek toegankelijke laadpunten voor normaal & hoog vermogen aangesteld (voor plaatsing, onderhoud en uitbating) → gemeente kan beslissen hierop al dan niet in te tekenen.
  - o Doel = o.a. publiek laadpunt kan door iedereen aangevraagd worden voor plaatsing op max. 250 m van woning/werk en eventueel extra palen op bestaand locaties indien bezetting bestaande laadpunten te hoog is.

Er zijn laadpalen die de mogelijkheid hebben om te beboeten wanneer je na opladen je wagen laat staan.

Overzichtelijke pagina met beleidsinfo Vlaanderen verzameld:

<https://www.vvsg.be/kennisitem/vvsg/e-mobiliteit>

Peter A.: Mensen laden graag de wagen thuis op: wat gaat daar worden toegelaten?

I. Hendrickx: Er gaat moeten worden bekeken wat waar en hoe wordt toegelaten. Er moet worden vermeden worden dat er pieken zijn, want anders zou dit leiden tot stroomuitval.

Snelladers klinken ideaal, maar kostelijker, groter verbruik (dus pieken) en voorzien voor grote verkeersassen.

Hopelijk gaat er van bovenaf een duidelijke regelgeving komen om te weten wat kan en wat niet.

Peter A.: Ok, we wachten op hogere overheden.

Kurt V.: Het verhaal van veel wagens die laden en tegelijkertijd en dan vermijden dat het licht uitgaat, dat zal iets worden van load-balancing. Wat de boete daar betreft, ik zie het nog niet gebeuren om 's nachts uit je bed te komen om de wagen te verzetten. Dat lijkt me praktisch niet haalbaar.

1 paal per 100 inwoners (of zijn het gezinnen?) is véél te weinig om een aanzienlijk aandeel van de 18 000 wagens te elektrificeren.

Er mag echt niet te lang gewacht worden om het de bovenliggende beleidsdomeinen in hun oren te knopen dat er meer zal nodig zijn om dit probleem op te lossen, dat fel wordt onderschat.

I. Hendrickx: Kurt, ik volg je hierin.

Sandra L.: Ik kan dat alleen maar bijtreden, maar ik heb daarbij nog andere bezorgdheden: wat met gelijke behandeling van burgers. Mensen die een laadpaal aanvragen, krijgen soms bijna een "privéparking".

Maar ook omgekeerd: wat met mensen met zonnepanelen die nooit plaats hebben voor de eigen deur en dus de zelf-opgewekte stroom niet kunnen gebruiken, maar de publieke laadpalen dan toch nog moeten gebruiken aan een minder voordelig tarief. Dat moeten we ook meenemen, maar een oplossing heb ik daarvoor ook niet.

Ik geloof wel in de snelladers als oplossing voor dicht bewoonde wijken.

W. Rombouts: De meest haalbare kaart is de huidige infrastructuur van benzinestations voorzien van snelladers waar je wagen snel kan worden opgeladen. Inzetten op het opladen van wagens in een paar minuten in de benzinestations. En moet dat drie keer zo duur zijn in vergelijking met thuis. Er is momenteel een maximumprijs voor benzine, dan moet die er ook maar komen voor het opladen van auto's.

## 16. HEMELWATERPLAN

(Toelichting Yannick S.)

*Dit varia punt, vanuit de administratie, komt er naar aanleiding van informatie van onze rioolbeheerder Water-link die pas geverifieerd is geraakt nadat de agenda van deze raadscommissie reeds op het CBS geagendeerd stond. Gezien het belang van deze informatie i.f.v. toekomstige water gerelateerde subsidies wens ik hier toch een korte toelichting over te geven:*

Sinds 2013 is er het advies vanuit Vlaanderen aan de lokale besturen om een hemelwaterplan op te maken. Schoten is hier mee aan de slag gegaan en op 21 juni 2016 is een uitgewerkt hemelwaterplan toegelicht aan het college van burgemeester schepenen met een besluit van akte name. Officieel hebben 31 gemeenten een Hemelwaterplan. Schoten is daar niet bij omdat dit plan nooit via de gemeenteraad is bekrachtigd.

Met de nieuwe Blue deal wil Vlaanderen het ambitieniveau van de hemelwaterplannen verhogen en verbreden zij de scope naar een "hemelwater- en droogteplan". Vanaf 2024 zal een gemeente enkel nog toegang hebben tot water gerelateerde subsidies, mits een "hemelwater- en droogteplan" werd opgemaakt en voldoet aan dit hoger ambitieniveau.

Om in tussentijd onze kansen tot water gerelateerde subsidies maximaal te vrijwaren adviseert onze rioolbeheerder het huidige plan door de gemeenteraad te bekrachtigen met de wetenschap dat we dit plan nog gaan herschrijven naar een "hemelwater- en droogteplan"

met de huidige nieuwe inzichten om ook later nog kans te maken op water gerelateerde subsidies. Vanuit de dienst wegen en mobiliteit zal dit plan dan ook op de agenda van de GR van januari geplaatst worden ter bekrachtiging.

## 17. VARIA

Peter A.:

- 1) De data van de commissies “ruimtelijke ordening” en “wegen en verkeer” liggen heel dicht bij elkaar. Daardoor kunnen deze niet beide even goed voorbereid worden.
- 2) SAS-bruggen: het was de intentie om de bruggen te plaatsen tegen het einde van dit jaar. Er is nog niet begonnen aan SAS 8, maar is er al begonnen aan SAS 6?
- 3) Thermoplast wordt 's nachts gelegd, kan dat niet anders?

Yannick S.:

2) Er is ook nog een bijkomende studie gekomen over gebruikte materialen, betonsterkte, ... Deze studie is niet zo vlot als gepland, maar wel vlot verlopen. De aannemer heeft een beetje termijnsverlenging gekregen om dit te plaatsen. De plaatsing van beide bruggen zal in februari gebeuren (in 2-3 weken tijd)

3) De weersomstandigheden zijn in heel '20-'21 niet gunstig geweest voor het plaatsen van verf. De aannemer liet al weten (rond september-oktober) dat hij problemen zag om de markeringen met verf te leggen, maar hij liet weten dat er nog wel de mogelijkheid was om de zebrapaden in thermoplast te leggen.

De aannemer zou half november kunnen starten zijn, maar de omstandigheden waren ook daarvoor niet goed.

Afgelopen weekend bleek dat deze week ideaal zou zijn. Daarom werd de firma 's maandags gecontacteerd, zodat ze deze week optimaal zouden kunnen werken.

Het nadeel is dat dit dus ook 's nachts gebeurt, verzachtend is dat dit maar één keer een bepaalde tijd is. Er hoeft niet op dezelfde plaats een tweede keer gezandstraald te worden.

In dit geval is de oorzaak vnl. dat dit allemaal last-minute gepland kon worden.

Peter A.: OK, dankuwel.

### **Datum volgende vergadering:**

- 16 maart 2022
- 15 juni 2022
- 14 september 2022
- 14 december 2022