
VERSLAG VERGADERING M&T - openbare vergadering

datum	Woensdag 16 maart 2022 om 20.00 uur
plaats	Raadzaal (gemeentehuis)
duur	20.00 tot 23.40 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), , Tommy V.L. Van Look (Vlaams Belang)
plaatsvervangers gemeente	Erik Block (CD&V), Cédric Casteleyn, Yannick Scherpereel, Bart Van Hoeydonck, Kevin Verbeeck
derden	Immanuel Thielemans (PZ Schoten)
publiek	/
verontschuldigd	Véronique d'Exelle (NVA), Pieter Gielis (NVA), Dieter Peeters (CD&V), Dominiek Diliën, Tom Daelemans,

AGENDA

1. Overlopen aanwezigen
2. Goedkeuring vorige verslag d.d. 16 december 2021
3. Blauwe zone
4. Geluidsoverlast – opleiding Politie
5. Fietsacties politie
6. Villerslei: toelichting ontwerp
7. Braamstraat: toelichting ontwerp
8. Beukendreef, enz.: toelichting ontwerp
9. TLC-bestek
10. Delegatie AR

Extra punten:

Geen

De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur.

1. OVERLOPEN AANWEZIGEN

- Aanwezigheidslijst wordt rondgegeven en gehandtekend door de aanwezigen.

2. GOEDKEURING VORIGE VERSLAG D.D. 16 DECEMBER 2021

- Peter Arnauw: Op de vorige vergadering stelde ik een vraag over Lime dwaalsteps verzamelen op bv. gemeentehuis. Wat was het antwoord daarop? Het antwoord was niet in het verslag terug te vinden.
- Er wordt gemeld door meerdere aanwezigen dat er op deze vraag geen duidelijk antwoord werd gegeven.

3. VOORSTELLING VAN DE NIEUWE COLLEGA'S BINNEN DE DIENST WEGEN EN MOBILITEIT

Voorstelling van de nieuwe collega's van de dienst wegen en mobiliteit op kantoor en de functies die iedereen opneemt, alsook de inkanteling van een deel van de dienst der werken.

4. BLAUWE ZONE –

4.1. Toelichting (Cédric C., Iefke H., Kevin V.)

- Blauwe zone:
De functie van de “blauwe zone” is rotatie van bezoekers.
Aanpassing van de blauwe zone (inkrimpen).
Om deze controleerbaar te maken.
Overweging om dit te verlengen naar 4u in het kader van het centrum als belevingscentrum.
Het retributiereglement moet herzien worden om het “klassieke” 2 uur te verlengen tot 4 uur en kortparkeren te kunnen handhaven.
Planning: in april op de gemeenteraad, in mei in uitvoer brengen.
Bij de middenstand zal een verzorgd kaartje te bekomen zijn,
- Parkings binnen de blauwe zone en daarbuiten.
- Edelweisscampagne: parkeren in de eigen garage.
- Zorgparkeren: bewoners kunnen de mensen van de zorg (verpleegkundigen, huisdokters, ...) toestaan om voor hun garage te parkeren. Dit kunnen ze aangeven m.b.v. een sticker. Nu komen mensen vaak de sticker pas halen als ze zelf in de situatie zitten dat ze dit nodig hebben. Zo wil men zorgen dat deze mensen minder boetes verzamelen.
- De parking aan sporthal Atheneum: overdag kan deze gebruikt worden door het schoolpersoneel, buiten de schooluren door de bewoners.
- Mindervalidenparkings:
Het toekennen van mindervalidenparkings gebeurt op basis van een beslissingsboom, om op die manier meer consequent te werk te gaan.
De mindervalidenparkings werden toegevoegd aan GIS en aan EagleBe om te verzekeren dat er geen innames gebeuren op deze plaatsen.

4.2. Vragen:

Erik B.: Vier uur is een raar idee. Vier uur is het tegenovergestelde van wat je wil.

Ons centrum is op dit moment vooral toegespitst op de lokale Schotenaar. De Paalstraat is een lokale winkelstraat en geen bovenlokale winkelstraat. Vier uur zal er voor zorgen dat er te weinig parkeerplaats zal zijn.

En ten tweede: Elke Schotenaar kent de wegen naar alle parkings.

De parkeerroute lijkt op zich een goed idee, maar voor wie dient ze, aangezien het centrum vooral de lokale bevolking bedient.

Iefke H.: Daarover heb ik een heel leuke anekdote: We vernamen dat er geen pijlen zijn naar

parking 't Ven. Bij controle door Erika bleken er wel goed verspreid pijlen te staan naar deze parking, maar inwoners van Schoten rijden “blindelings” naar de parking en zien daardoor de pijlen niet. Iedereen mag eens mensen van buiten Schoten uitnodigen en vragen of zij naar parking 't Ven willen rijden, want zij zullen zich wel op de pijlen oriënteren, maar wij allemaal niet. Wij bezien dat vanuit de “Schotenbril”.

Paul V.: Is het mogelijk om de parkeertijd naar 4u parkeren te verlengen?

Iefke H.: Dat is mogelijk. Je mag bepalen 2 u, 3 u, 4 u.

Yannick S.: Maar liefst overal hetzelfde.

Iefke H.: Ja. Je zit natuurlijk met het gegeven dat bij de laadpalen sommige types auto's op 2 u niet volledig opgeladen geraken. En je moet daar niet opladen. Sommigen zullen dit gebruiken om 4u te parkeren.

Christof V.: Naar mijn aanvoelen moet een laadplaats niet dienen om de auto volledig te kunnen opladen.

Sandra L.: Zeker in een centrum hoeft dit niet. Dat is nu een eliteparkeerplaats.

Tommy V.L.: We komen nu al plaatsen te kort. Wordt dat niet in de hand gewerkt door de tijd te verlengen naar 4 u?

Erik B.: We komen geen plaatsen te kort, maar er wordt niet gehandhaafd en daardoor is er onvoldoende circulatie. Als er gehandhaafd wordt op 2 u, dan komen we er geen te kort.

Tommy V.L.: Dat is inderdaad mijn punt.

Erik B.: Is het niet de bedoeling om te werken met een parkeerbegeleidingssysteem?

Paul V.: Dat systeem zou er komen bij de centrumvernieuwing.

Yannick S.: Het is zeker de bedoeling om de aanpassing naar vier uur te combineren met kortparkeerplaatsen (15 min.).

Het concept van de parkeerroute (circulatie tegen de klok in) komt niet in het gedrang door aanpassingen bij de centrumvernieuwing.

De verandering van de blauwe zone en de parkeerroute willen we nu doen om het te proeven voor de centrumvernieuwing.

Erik B.: Hoe kan het 15 min. kortparkeren gehandhaafd worden?

Christof V.: Er zijn systemen met sensoren, dan kan daarop gehandhaafd worden (parkeewachters, ...) Zoals bv. aan de zee al is: kort bij winkels 15' parkeren en dan terug weg.

Iefke H.: We zullen dit allemaal uittesten in een proefperiode en willen hiermee starten in mei. Soms zijn er “nevenwerkingen” die worden vastgesteld, waardoor teruggeschakeld moet worden naar het vorige systeem.

Tommy V.L.: Wat wordt verstaan onder “proeven”, want eigenlijk de centrumvernieuwing valt in de legislatuur nu, dat sleept al een paar jaar aan.

Piet B.: Wat wordt gedaan aan de veel toegepaste praktijk van het verdraaien van de schijf? Door dit nu op 4 u te brengen, verkrijgt je dat door één keer de schijf te verdraaien men 8 u kan parkeren

Immanuel T.: We weten dat dit gebeurt, in principe moeten ze de wagen verzetten, maar dat doen ze vaak niet. Als ze de schijf één keer verdraaien bij het regime van 4u is de dagtijd om.

Peter A.: Wat wordt precies bedoeld met “de voor- en nadelen van de verlenging van deze 4 u”? En komt de parkeerroute botst nergens met de centrumvernieuwing?

Yannick S.: Een heel belangrijk voordeel is de uniformiteit. Dat betekent dat er minder verkeersborden nodig zijn en dat zorgt over het algemeen voor meer duidelijkheid.

De parkeerroute komt inderdaad niet in het gedrang, mits misschien ergens een kleine kronkel die moet aangepast worden.

We hebben al liggen uitdokteren wat de laadpunten. Om daar enkel de auto's te krijgen waarvoor het bedoeld is, zou je daar bijna het Staatsblad moeten onderhangen om dit sluitend te maken. En zelfs dan nog was het nog niet volledig sluitend. Belangrijkste nadeel is dat naar de handhaving aan zich de tijdsspanne groot is. We willen vooral duidelijkheid en eenduidigheid. De aanpassing van 2 u naar 4 u: Als we dat willen uittesten, dan is het nu – voor de centrumvernieuwing – het moment.

Peter A.: Is er een reden waarom de laadpaalparkings naar 4 u zijn gegaan?

Yannick S.: Dat is op advies gebeurd en om de mensen de mogelijkheid te geven om de wagen te kunnen laden is 2 u sowieso te kort. Voor de opmerking van Christof is ook iets te zeggen, maar dan is dat ook een beleidskeuze.

Peter A.: Naar analogie met de standaard van de blauwe zone in Vlaanderen: Je zou ook kunnen zeggen dat binnen de centrumzone op de laadparkings slechts 2 u mag geparkeerd worden. Dat maakt het nog eenduidiger.

Iefke H.: Dat is ook een piste. Ik zou stillaan hierrond willen afronden. Ik zou de raadscommissie willen vragen of we de kleinere blauwe zone kunnen bestendigen, zodat we daarmee verder kunnen. Over hoe lang stel ik voor dat iedereen reflecteert, terugkoppelt naar de eigen fracties en erover nadenkt wat de visies zijn.

Paul V.: Er moet dan wel duidelijk gecommuniceerd worden dat dit zal aangepast worden.

Iefke H.: Daarover wordt, zoals steeds, gecommuniceerd en 2 weken een sensibiliseringsperiode zijn.

Erik B.: Wat gebeurt er met de mogelijke nieuwe parking van de Villerslei?

Iefke H.: De nieuwe parkings zitten hier nog niet in.

We willen daarover ook met deze groep nadenken. Is dit voor bewoners of bezoekers?

Peter A.: Dit appreciëren we, de ideeën worden gebracht en we kunnen erover reflecteren. Is erover nagedacht om de parking van het St-Cordulaplein en de Rubensstraat om te wisselen (in/uit de blauwe zone)?

Wouter R.: Het St-Cordulaplein ligt dicht bij het centrum.

Tommy V.L.: Komt deze aanpassing er nu meteen?

Iefke H.: Dit is een voorstel. De inkrimping van de zone komt er, het 15'-kortparkeren komt er in proefproject, ook in het retributiereglement. Het verlengen van de tijd is hier een voorstel, waarover we allemaal nog dienen na te denken.

Christof V.: De volgende RC is op 22 juni. Gelieve tegen dan hierover na te denken en vooraf bedenkingen over te maken aan de dienst.

Erik B.: Ik heb me al vaak afgevraagd waarom de mindervalideplaatsen niet op het marktplein zelf zijn, maar op de plaatsen die ook kunnen gebruikt worden voor een kort bezoek aan de bank.

Iefke H.: De mindervaliden willen zelf niet op het marktplein parkeren, omwille van de onpraktische ondergrond met "kinderkopjes".

5. GELUIDSOVERLAST – OPLEIDING POLITIE

5.1. Toelichting (Immanuel T.):

De politie heeft vorig jaar meerdere meldingen over lawaaijige bromfietsen en auto's ontvangen. De oorzaak van het lawaai is meestal de aanpassing van de uitlaat, ofwel om meer vermogen te hebben ofwel om op te vallen in het verkeer.

Dat heeft ons ertoe aangezet om het fenomeen aan te pakken.

De controle erop is niet evident omdat het gaat over specifieke wetgeving en regels die niet elke agent van ons korps kent. Daarom hebben we een aantal collega's van de verkeersdienst een cursus over "tuning" laten volgen.

Naast de cursus "tuning" bestaan er ook andere opleidingen om het geluid die de auto's en bromfietsen produceren te meten met een decibelmeter, maar de wettelijke voorwaarden om een correcte meting uit te voeren zijn zodanig streng dat in de praktijk geen geschikte locatie beschikbaar is. We beschikken trouwens niet over een geijkte

decibelmeter en er zijn ook voertuigen die origineel, fabriek-af, uitgerust zijn met een schakelaar om een luider geluid voort te brengen (Ferrari, BMW M, ...) dus deze wagens blijven buiten schot. Deze opleiding werd dus nog niet gevolgd.

Onze collega's hebben echter niet stilgezeten en hebben ondertussen verkeersacties georganiseerd. Zo zijn er tot hiertoe 12 bromfietsen tijdelijk in ingehouden op het commissariaat tot de uitlaat terug in regel werd gesteld. Meestal hebben ze de originele onderdelen gewoon thuis liggen.

Ook de eigenaars van 3 auto's zijn door ons verkeersteam aangemaand om zich in orde te stellen.

Sommige steden gaan nog verder en leggen GAS-boetes op of nemen het voertuig bestuurlijk in beslag wegens geluidsoverlast. Dit gaat gepaard met een aangepast politiereglement.

Het parket onderzoekt momenteel met de politie Antwerpen of er in de toekomst strenger kan opgetreden worden.

We hebben geen recente klachten meer ontvangen, maar uiteraard zal het team verkeer tijdens hun reguliere werking aandacht blijven schenken aan het fenomeen.

5.2. Vragen:

Peter A.: De overtredingen werden dus niet gemeten, maar o.b.v. wat men hoorde, werden ze tegengehouden?

Immanuel T.: Bij controle bleek dan steeds dat er gewerkt was met niet-originele onderdelen.

Peter A.: Kan schoten zijn politiereglement niet aanpassen?

Immanuel T.: Die vraag is nog niet gesteld, maar het zou handig kunnen zijn.

Wouter R.: Het is eigenlijk dan zo dat eigenaars met geld de dans kunnen ontspringen? Wat doen ze dan met bijv. Ferrari's in Gent?

Immanuel T.: Ja, dat klopt deels wel, dure exclusieve wagens (Ferrari, M3, M5, Mercedes AMG, ...) zijn uitgerust met een keuzeknop om het gewenste geluid te kiezen. Deze voertuigen zijn gehomologeerd en er is af fabriek een gelijkvormigheidsattest afgeleverd met inbegrip van de geluidskeuze-optie. Er is nog heel wat juridisch studiewerk gelet op de hiaten in de wetgeving.

Peter A.: Ik denk wel, dat een Ferrari veel lawaai maakt, maar dat is niet zoals bij geperforeerde knalpotten.

Christof V.: Worden die onderdelen dan in beslag genomen?

Immanuel T.: De overtreders kunnen hun bromfiets op het politiekantoor komen in orde stellen.

Tommy V.L.: Vreemd dat het bij sommige voertuigen ook veel lawaai maakt met de originele onderdelen (denk bv. aan een Dax), maar dit mag dan wel omdat het originele onderdelen zijn?

Immanuel T.: Dat klopt.

Erik B.: Wordt dit niet gekeurd tijdens de autokeuring?

Immanuel T.: Zij maken het voertuig voor de keuring terug in orde.

6. FIETSACTIES POLITIE

6.1. Toelichting (Immanuel T.):

1. Elk jaar controleert de politie of de fietsers hun licht gebruiken in de duisternis. Maar we kregen opvallend meer klachten binnen over het gedrag van de fietsers, vooral het tegen de richting in rijden.

Begin november 2021 zijn wij gestart met de actie "Mistrap je niet" waarbij fietsveiligheid centraal stond en waar er vooral aandacht was voor het foutief en gevaarlijk rijgedrag van fietsers die een bron van ergernis is bij alle weggebruikers.

2. De hoofdfocus lag dan vooral op:

- Fietsverlichting die niet werkt
- Fietsen in de foutieve rijrichting

Maar ook keken we naar:

- GSM-gebruik tijdens het fietsen
- Roodlichtnegatie
- Fietsen op het voetpad
- Negeren van het verkeersbord C1 (éénrichtingsverkeer)
- Niet respecteren van de voorrangsregels
- Passagier achterop (zonder uitgeruste zitplaats met voetsteunen)

Timing

Eerste luik: sensibilisering:

3. We zijn eerst begonnen met sensibilisering de eerste helft van november 2021 (van 01/11/2021 tot 15/11/2021).

Er werden een aantal facebook berichten verstuurd. Het digitaal infobord van de politie werd geplaatst.

Brieven werden verstuurd naar de scholen.

Tweede luik: Dan zijn we repressief gaan optreden van 15/11/2021 tot 17/01/2022. Deze controle gebeurde korpsbreed, dus alle operationele agenten deden mee. Het verkeerssteam deed vooral de grotere acties op de schoolroutes. Er werd aan de collega's gevraagd om niet meer preventief op te treden maar effectief boetes uit te delen.

We hebben ervoor gezorgd dat alle wijken aan bod kwamen.

Controles

Er werden 14 acties uitgevoerd waarbij er 2164 fietsers werden gecontroleerd. Van die 2164 fietsers waren er 2030 fietsers in orde en 134 fietsers waren in overtreding.

Buiten de acties (tijdens de reguliere werking) werden er in die periode nog eens 31 fietsers geverbaliseerd.

Samen zijn dat 165 overtreders.

We hebben een opsplitsing gedaan.

Overzicht aard en aantal overtredingen +18 jarigen:

Defecte fietsverlichting is de grote piek (dat is de oranje balk op de grafiek). Dat komt bij elke leeftijd terug.

Plaats van de fietser op de rijbaan = rijden waar het hoort.

Verkeersborden: C11 op de metropoolstraat. De arbeiders gaven aan dat er gevaarlijke situaties waren op de Metropoolstraat tijdens de werken.

Overzicht aard en aantal overtredingen 16 – 18 jarigen

Ongeveer hetzelfde beeld als bij de + 18 jarigen.

Op de eerste plaats: Fietsverlichting gevolgd door de plaats van de fietsers op de rijbaan en GSM gebruik.

Overzicht aard en aantal overtredingen -16 jarigen

Ook hier op de eerste plaats: fietsverlichting.

Het grootste deel waren de -16jarigen. De ouders van deze minderjarigen kregen allemaal een brief toegestuurd. De wegcode voorziet immers niet in de mogelijkheid om hen te verbaliseren.

Niet alleen tijdens de acties van 'mistrap je niet' maar gedurende het ganse jaar zal de politie aandacht blijven hebben voor de fietsverlichting.

6.2. Vragen:

Wouter R.: Ik herinner me dat ik als jong mannetje werd tegengehouden als m'n licht defect was. Wordt dat nu ook nog gedaan?

Immanuel T.: Dat wordt niet gecontroleerd of de fiets in orde gesteld werd. Vaak gaat het over lege batterijen van de verlichting.

Tommy V.L.: Na hoeveel brieven wordt er gezegd dat het echt wel in orde moet gemaakt worden?

Immanuel T.: In het verleden werd men na 3 waarschuwingen de ouders naar het jeugdparkeerterrein gevraagd, maar dat heeft zo'n hoge werkdruk, dat daarvoor geen tijd was.

Peter A.: Je begon met de melding dat er meer klachten zijn dan vroeger. Maar mijn ervaring leert dat het nu beter is dan vroeger, minder vaak dat men met te veel naast elkaar fietst en zonder licht fietst.

Immanuel T.: De verhoogde klachten kwamen van fietsers die tegen de richting rijden.

Peter A.: Gebeurt dit op veel plaatsen?

Christof V.: Op de Villerslei.

Iefke H.: In de Ridder Walter van Havrelaan.

Christof V.: Was dit een eenmalige actie of wordt dit herhaald?

Immanuel T.: De bedoeling is om dit jaarlijks te herhalen.

7. VILLERSLEI: TOELICHTING ONTWERP

7.1. Toelichting (Bart V.):
(Zie plan.)

7.2. Vragen:

Piet B.: T.h.v. de nieuwe bushalte komt een oversteekplaats voor voetgangers en fietsers, maar er is geen zebrapad getekend?

Yannick S.: Terechte opmerking. We zullen deze plans volgende week aan de buurt voorstellen. Dit is een voorontwerp, aanpassingen zijn nog nodig.

Peter A.: Klopt het dat ik geen voetpad zie t.h.v. de dokterspraktijk.

Bart V.H.: Dat ligt tegen de dokterspraktijk, tussen de parkeerplaatsen en de praktijk.

Peter A.: Worden de lichten afgestemd op de lichten van de brug?

Yannick S.: Ja.

Peter A.: De ruimte voor Mijn Plek is momenteel parking, maar dat is niet meer de bedoeling?

Bart V.H.: Nee.

Yannick S.: Het was niet onze wens, maar verkeerstechnisch is het in deze situatie ook niet meer mogelijk om daar parkeerplek te leggen.

Peter A.: T.h.v. de Laaglandlaan komt de fietsoversteek op de foute kant van de Laaglandlaan uit.

Yannick S.: Dit is ook een van de opmerkingen die we ook nog aan de ontwerper willen doorgeven.

Peter A.: Het fietspad ligt t.h.v. het Q8-station dicht tegen de rijbaan. Is dat zo bedoeld?

Yannick S.: De ontwerper had daar voor ogen om de fietser daar goed in het zicht van de bestuurder, die het station wil oprijden, te houden.

We overwegen nog om de oprit van het tankstation smaller in te tekenen.

Peter A.: Dan rijden de wagens trager en is het mogelijk om het fietspad toch verder van de rijbaan te leggen.

Sandra L.: Is er overal rekening gehouden met de draaihoek van vrachtovervoer en bussen?

Yannick S.: Ik ken het dwarsprofiel niet van buiten, maar ik dacht dat de rijstroken overal 3,30 m breed zijn. Zo wordt ruimte behouden (want een bus is 2,20 à 2,40 m).

Erik B.: De meeste mensen komen aan het Q8-station vnl. langs de Villerslei (in en uit).

Gaat het gevolg niet zijn dat de mensen met de snuit op het fietspad gaan staan en staart op het voetpad. Daarom lijkt het mij ook beter om het fietspad naar achter te leggen en nog een

volledige autolengte vrij te laten voor de rijbaan, zodat de chauffeurs goed kunnen kijken of ze de baan op kunnen.

Christof V.: De afrit kan langs de Doncklaan, de meesten doen het zo.

Sandra L.: Is het niet mogelijk om een soort van afrit op de rijbaan te voorzien om het tankstation op te kunnen rijden.

Yannick S.: Het lijkt me wel interessant om ervoor te zorgen dat de auto's allemaal langs de Doncklaan moeten, om dit op te leggen dat het zo moet.

Christof V., Iefke H.: De meesten doen dit zo.

Erik B.: Er zijn net voor de bocht 2 in- en uitritten dwars op de rijbaan, kort na elkaar. Dat lijkt me niet ideaal op een baan waar toch druk verkeer heerst.

Yannick S.: Er werden verschillende mogelijkheden ingetekend, dit is wat momenteel op tafel ligt.

Erik B.: De bushalte ligt dicht bij de Heikantstraat. Is dat niet gevaarlijk?

Yannick S.: In combinatie met opritten en uitritten was het niet mogelijk om de bushalte te verplaatsen naar voor of naar achter.

Dit is dicht bij de bocht en vermoedelijk gaan de chauffeurs de stilstaande bussen niet voorbijrijden.

Christof V.: Wat met de oversteekplaats voor voetgangers aan de bushalte.

Yannick S.: Een grijs vlak ligt momenteel nog fout ingetekend, dit moet tegenover het andere vlak liggen om daar een voetgangersoversteek te bekomen.

8. BRAAMSTRAAT: TOELICHTING ONTWERP

8.1. Toelichting (Yannick S.):
(Zie plan.)

8.2. Vragen:

Erik B.: Is het geen idee om snelheidsremmers te leggen aan de Hofstraat in de richting van Deurne?

Yannick S.: De Lijn is geen fan van snelheidsremmers.

Wouter R.: Dit lijkt me overbodig. Er komen in de weken nadien veel klachten van lawaaihinder en barsten in de woning. Ik zie er ook niet direct de noodzaak van in.

Yannick S.: Het snelheidsinformatiebord zal worden verzet naar de overzijde (kant park).

Peter A.: Er worden volgens het plan 2 bomen verwijderd. Waarom kunnen die niet behouden blijven? Zijn dat de grote eiken?

Yannick S.: Het zijn kleinere bomen, het zijn niet de grote eiken.

Peter A.: Is het dan misschien omdat het Amerikaanse eiken zijn?

Yannick S.: We zullen navragen waarom deze geschrappt worden en of dat kan vermeden worden?

Erik B.: Was er enig voordeel van het dubbel fietspad aan de zijde van de bebouwing?

Yannick S.: Dat de mensen niet moesten oversteken naar het fietspad.

Sandra L.: Is er al stilgestaan bij de impact die deze wijzigingen (o.a. enkelrichting maken (Schoten in) van het uiteinde van de Leo Van Hullebuschstraat) zullen hebben op de Kruiningenstraat? Van die mensen komen nu al veel klachten.

Iefke H.: Dat zijn dingen die we sowieso met de centrumvernieuwing moeten bespreken en waarvoor, naar aanleiding van inspraakmomenten, al aandachtspunten van gemaakt zijn.

Wouter R.: Wij gaan ervan uit dat we problemen altijd in onze eigen gemeente moeten oplossen. Waarom moeten we dat verkeer in onze gemeente laten afwikkelen? Er zijn gemeenten die het verkeer naar andere gemeenten duwen. Waarom kunnen we het verkeer niet naar de brug van den Azijn laten afwikkelen?

Dat hoeft niet per se langs de Kruiningenstraat te lopen, als dat wel zo zal zijn, moeten we de Kruiningenstraat aanpassen.

Erik B.: De 5 of 6 grote eiken en de groene zone opofferen voor 5 of 6 autoparkeerplaatsen te voorzien vind ik spijtig.

Yannick S.: Deze eiken zijn al oud. We moeten ons afvragen of deze bomen de werken wel zullen overleven. Ze staan heel dicht tegen de rijweg en moeten het plaatsen van de rioleringen overleven.

Erik B.: Ze hebben ook het plaatsen van leidingen overleefd, grootse werken.

Ik ben wel mee met het wijzigen van de richting van de Leo Van Hullebuschstraat. Zo kan het verkeer anders gestuurd worden. Zijn er simulaties gemaakt voor het verkeer dat in andere straten terecht zal komen?

Wat met het bruggetje (Wijnegembaan)?

Iefke H.: Dat blijft tweerichtingsverkeer.

Erik B.: Er wordt gesproken over een aanzet van een tweerichtingsfietspad in de Wijnegembaan. Als dit fietspad er komt, gaat dit dan ten koste van de eiken.

Yannick S.: Dat hangt van een aantal beslissingen in de Wijnegembaan af. We zouden dat nu al zo aanleggen en we zien wel als de Wijnegembaan aangepakt wordt, wat niet voor deze legislatuur is, ...

Peter A.: Vermoedelijk niet van de eiken, maar wel ten koste van de platanen.

Ik controleerde het net. Voor die eiken in de Braamstraat valt de leeftijd nog mee. Als ze er effectief uitmoeten, dan moet er wel gezorgd worden dat de vervangende 5 boompjes dragende bomen zijn. De technieken zorgen dat het mogelijk is om ook in het parkeervak grote bomen te plaatsen.

Christof V.: Dit zal met de milieudienst besproken worden.

Peter A.: Wordt voor de parkeerstroken gebruik gemaakt van grasdals?

Yannick S.: Waterdoorlatende tegels.

Dat is hier mogelijk.

Peter A.: Het lijkt me een heel goed idee om dit als standaard te nemen, ook in andere straten.

Yannick S.: Mijn persoonlijke voorzichtigheid is om het principe te behouden, maar toch in verschillende projecten wat nuanceverschillen te leggen en andere materialen te nemen. Ik zou het verschrikkelijk vinden moest binnen een aantal jaar blijken dat dit materiaal problemen geeft en we daardoor alle parkeerstroken zouden moeten heraanleggen.

Erik B.: Het is zo dat bij elke grote regenbui het kruispunt onder water staat.

Yannick S.: Bij de DDW is het bekend dat daar één bepaalde kolk is die verstopt raakt in periodes van bladval. Deze staat al gemarkeerd om hier preventief al te passeren en zelfs dan geeft deze bij de bladval toch nog problemen.

Sandra L.: Zitten er geen wortels in de buizen?

Yannick S.: Dat wordt aangepakt door het vernieuwen van de riolering.

Yannick S.: Het is ook een probleem dat er bij inname van het openbaar domein daar altijd problemen zijn.

Erik B.: Het is dan wel jammer dat er dan t.g.v. "privéproblemen", omdat die appartementen van mindere kwaliteit zijn, waardoor men daar snel verhuist.

Sandra L.: Misschien is er ook wel iets te zeggen voor het kappen en vernieuwen van bomen.

Peter A.: De stormen worden heviger en het zou wel eens kunnen dat de nieuwe bomen niet groot genoeg worden om de stormen te overleven. Het is dus belangrijk om de bomen die de stormen nu wel overleven te behouden.

9. BEUKENDREEF, ENZ.: TOELICHTING ONTWERP

9.1. Toelichting (Yannick S.):

De werken Beukendreef en zijstraten zijn voorzien naar aanleiding van een afkoppelingsdossier van Aquafin en Pidpa op grondgebied Brasschaat. Het WZC de Mik kan zijn afvalwater nog niet gescheiden afvoeren en dit is een probleem voor de aanwezige waterloop. Om dit probleem structureel op te lossen zal er een pompstation geplaatst worden op grondgebied Brasschaat, dat met een persleiding onder het autostrade en de anti-tankgracht door aangesloten zal worden op een nieuw DWA stelsel in de Terheidedreef, verbonden met de riolering van de Boomgaarddreef.

Gezien de noodzaak van deze werken gaan we als gemeente Schoten van deze opportuniteit gebruik maken om de volledige wijk van DWA riolering te voorzien.

Elke woning zal moeten afkoppelen en zijn afvalwater aansluiten op de nieuwe DWA riolering. We voorzien in de heraanleg enkel RWA grachten waar deze nu ook zijn. Het principe is wel dat regenwater maximaal ter plaatse en op privé-eigendom gebufferd zal worden en kan infiltreren. Met de beheerders van het anti-tankkanaal is afgesproken dat de bestaande houtkant "kort gemaakt" mag worden waarbij het wortelgestel behouden blijft. Zo zal de houtkant terug sneller opschieten en sneller en kwalitatiever dichtgroeien. Het behoud van de wortels zorgt ook voor het behoud van een stevigere talud.

De nieuwe wegenis is voorzien als renovatie. Een asfalt rijweg opgesloten door 2 betonnen kantstroken. Herprofilering van de bestaande grachten en bermen en aanplant van nieuwe bomen.

9.2. Vragen:

Erik B.: Na de bewonersvergadering zijn de helft van de bestaande bomen mogelijk weg van het plan.

Yannick S.: Het is de bedoeling om een "dreefstructuur" te behouden. Indien niet nodig wordt er niet gekapt. Maar we zullen zeker moeten kappen waarna we zoveel mogelijk nieuwe bomen terug zullen aanplanten in een dreefstructuur.

10. TLC-BESTEK

10.1. Toelichting (Yannick S.):

Op de gemeenteraad van maart staat de goedkeuring van de toetredingsovereenkomst "Mobilidata – iVRI – leveren, opstellen, onderhouden en aanpassen van intelligente verkeersregelaars in Vlaanderen – gedeelte TLC" geagendeerd.

Aan de raadsleden wordt gevraagd deze overeenkomst goed te keuren.

Wij kunnen deze overeenkomst gebruiken voor het uitwerken van nieuwe lichtgergelde kruispunten alsook om de bestaande installaties die versleten zijn te vervangen.

Volgende dossiers komen alvast in aanmerking:

- Sluizenstraat – Villerslei
- Horstebaan
- Vernieuwen bestaande installaties

Op basis van onderhandelde meetstaat kan een individueel dossier uitgewerkt worden. Via mini-competitie gaat de gunning dan naar 1 van de momenteel 4 partners die zich hebben aangesloten in deze overeenkomst.

Deze installaties zijn klaar om "slim" gemaakt te worden.

Het gedeelte software- en cloudtoepassing om de lichten slim te maken is nog niet gegund door Vlaanderen. Van zodra dit gegund is en wij dit nodig hebben voor de praktische realisatie van een specifiek dossier zal dit ook nog ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd worden.

10.2. Vragen:

Peter A.: Zijn er al gemeentes die de software gebruiken of bestaat die nog niet?

Yannick S.: AWV gebruikt deze lichten al, we maken gebruik van de onderhandelingspositie van AWV. Gemeentes hebben de kans om toe te treden.

Dit is allemaal technisch en zo specifiek, dat het niet zo evident is om de bestekken als gemeente zelf te verzinnen.

Sandra L.: Dit is eigenlijk gewoon een aankoopcentrale?

Erik B.: Een raamovereenkomst?

Yannick S.: Ja, een raamovereenkomst, met toch nog een mini-competitie. De prijzen liggen vast en de mini-competitie bepaald dan "we geven als bedrijf toch nog zoveel korting op de vaste meetstaat.

Sandra L.: Mij lijkt hiervoor vooral het gevaar te zitten in de capaciteit. Als er veel gemeentes gebruik van maken moeten de vier bedrijven kunnen volgen.

Peter A.: Zijn het altijd dezelfde vier firma's?

Yannick S.: Ja, de wereld is ook niet zo groot op dat vlak.

Sandra L.: Er hangt ook nog een reglement in de lucht om de aankoopcentrales in waarde te beperken, dus als er ergens een bedrag wordt opgezet in het begin ... als het opgebruikt is, is het op. Dat is iets waar men wel waakzaam voor moet zijn, momenteel

Yannick S.: Dit is alleen nog maar de toetreding op zich, er is geen enkele financiële verbintenis. We pakken ook bij elk project het advies van het studiebureau nog mee.

Piet B.: Waarvoor staat TLC?

Yannick S.: Traffic Light Control.

Iefke H.: Of VLC: Verkeerslichtencontrole.

Peter A.: Heeft op zich niets met TLC te maken.

Is het logisch dat er 2 lichten kort achter elkaar staan aan het brugje van de Villerslei?

Yannick S.: Daarvoor moet de lichtstudie gedaan worden. Als de lichtstudie uitwijst dat dat totaal niet realistisch is of niet kan, dan ja ...

Als de lichten daar op knipper staan, gaat het nog het vlotste.

11. DELEGATIE AR

11.1. Toelichting (Iefke H.):

Alles wat een gemeente beslist om als permanente of periodieke verkeersmaatregel uit te voeren, moet in een aanvullend reglement (AR) komen.

We zijn nog niet met alles in orde. Maar dat is voor veel gemeentes zo. We willen dit graag in orde brengen.

Aanvullende reglementen worden wel opgevraagd voor juridische situaties: hoe is de straat juist beschreven?

Voor gemeentewegen moeten we AR hebben. Er wordt geadviseerd om een AR te maken voor een straat afzonderlijk. Er is meldingsplicht bij MOW.

Een opsomming wordt gegeven waarvoor een AR nodig is.

Dit wordt gecommuniceerd naar de burgers. Maar niet op overzichtelijke manier. Andere gemeenten doen dit duidelijker (Stabroek, Wijnegem, ...)

Ik zou hiermee heel graag aan de slag gaan. Er gaan heel veel aanvullende reglementen komen in de komende tijd en dus wil ik vragen om dit naar het college te brengen.

Hoe is de werkwijze? Het aanvullend reglement wordt door onze mobiliteitsmedewerkers uitgewerkt en ter goedkeuring voorgelegd aan het college. Na goedkeuring worden deze gepost op onze gemeentelijke website onder een nieuwe afzonderlijke rubriek zodat iedereen die dit wenst dit ook mee kan opvolgen.

Diegene die belangrijk zijn worden hier besproken op een raadscommissie, bv. een straat uit de voorrang halen, dat komt hier sowieso terecht. Ik denk dat we geen zin gaan hebben om voor elke kleine aanpassing dat hier te bespreken.

11.2. Vragen:

Paul V.: Worden we hier gelukkig van? Van dit allemaal te gaan doen?

Iefke H.: Er zijn moetjes in het leven.

Erik B.: Dat dit voor wijzigingen met weinig impact naar het college gaat is ok, maar wanneer dit impact heeft moet dit voor de gemeenteraad komen.

Iefke H.: Dat kan niet. Het is ofwel alles naar het college ofwel alles op de gemeenteraad.

Yannick S.: Wijk Amerlo is aangepast, dit klopt nu politietechnisch. Het zijn 5 of 6 straten, dat zijn dus 6 aanvullende reglementen om het te bestendigen op papier plus één aanvullend reglement op wijkniveau.

Iefke H.: Het is niet de bedoeling om belangrijke zaken stiekem te laten doorvoeren, belangrijke zaken worden ook in de raadscommissie besproken.

Wouter R.: Grote wijzigingen zitten in grote dossiers. Die dossiers komen naar hier. Eens dat het dossier goedgekeurd is hier, is het alleen nog het aanvullend reglement dat er moet komen om het op papier te bestendigen.

Piet B.: Waar zal dan de grens gelegd worden tussen een bord toevoegen of verwijderen en een grondigere wijziging?

Iefke H.: We moeten vertrouwen op het inzicht van anderen.

Christof V.: Ik zou erop vertrouwen dat men het verschil kan maken tussen een situatiewijziging of structurele wijziging.

Erik B.: We moeten toch een beetje vasthouden aan het principe dat de gemeenteraad het hoogste orgaan is dat beslist over uitvoer. Grondige wijzigingen moeten dan toch behandeld worden op de gemeenteraad.

Iefke H.: Als het hier (op de raadscommissie) behandeld wordt en het is niet naar ieders zin, dan kan je gerust een toegevoegd punt toevoegen op de gemeenteraad om er een vraag over te stellen. Maar het lijkt me geen goed idee om de gemeenteraad te gaan belasten met 31 mensen die 30 of 40 keer "Ja" moeten gaan zeggen op een aanvullend reglement. Ik weet niet wat dat ten goede gaat doen aan het debat.

Als er iets verandert en jullie zeggen na 6 maanden dat het jullie niet aanstaat, dan zullen jullie dat hier ongetwijfeld zeggen.

Het aanvullend reglement is de laatste stap in de rij, na de bespreking, proefopstelling, enz. De inrichting, grote aanpassingen, enz. worden hier (op de raadscommissie) besproken. De bestendiging van deze situatie komt in het aanvullend reglement en komt dan voor het college.

En in alle eerlijkheid, er gaat geen inwoner van Schoten van wakker liggen. Maar als iemand, die je adviseert, zegt dat het belangrijk is dat we daarmee in orde zijn, dan wil ik dat precies wel doen.

Wouter R.: Klopt het dat als er geen AR is en er gebeurt iets, dat dan wanneer een burger dat weet en dit gebruikt, dat de gemeente dan geen poot heeft om op te staan?

Iefke H.: Dit kan dan inderdaad gebruikt worden om boetes te "ontlopen" (bv. bij parkeerboetes).

12. VARIA

Erik B.: Eigenlijk is het geen punt in Schoten, maar het is wel belangrijk voor ons.

Het nieuwe kruispunt over de Hoogmolenbrug. Op de Schotensteenweg zijn er vaak gevaarlijke situaties op het fietspad, een warboel van fietsers.

Christof V.: Mogelijk is dat de combinatie van de oude brug en aanpassingen die al gericht zijn op de nieuwe brug. We nemen dit mee.

Peter A.: Aan de Bloemendaallaan staan er al een paar dagen 2 Poppy's onder de eiken, wat niet goed is voor de bomen.

Cédric C.: Dit wordt gedaan door een bewoner die nu een plaatsje gevonden heeft dicht bij huis, net in de Poppy-zone. De gebruiker gaat blijkbaar “heen” op een andere manier, maar gebruikt voor het “terugkomen” een Poppy-wagen en zo stapelen deze zich hier op.

Yannick S.: Hier tegen was al opgetreden door Katty en werden aanpassingen gemaakt door Poppy. Hij heeft toch nog een plek gevonden waar hij kan staan.

Peter A.: Ik vroeg me eerst af of je hier eigenlijk wel mag parkeren.

Cédric C.: Dat mag.

Sandra L.: Er zijn firma's die “bestrafen” dat men “enkele ritten” maakt, kan Poppy dit niet invoeren?

Cédric C.: Poppy is gericht op freefloating.

Wouter R.: Kan Poppy zijn zone niet aanpassen, zodat ze die straat niet mogen gebruiken?

Cédric C.: Ik denk niet dat het hun bedoeling is deze straat op te nemen in hun zone. Die zit wel vlak tegen de wijk aan.

Yannick S.: Het is een heel actueel verschijnsel, het is pas van deze week bezig.

Peter A.: Er werd overvloedig zout gestrooid.

Yannick S.: Er was iets mis met de afstelling en er werd te veel zout gestrooid. Bij het starten van het strooien, wordt er telkens een grote lading gelost. Dit konden we nog niet oplossen.

Peter A.: Pekel zou voor fietspaden beter zijn dan zout. Er werd ook wel eens onnodig gestrooid.

Yannick S.: Dit is een moeilijke beslissing. O.b.v. de voorspelling en in overleg wordt beslist om te gaan strooien.

Yannick S.: Er wordt morgen op het college beslist over het bestellen van 5 spookborden.

Sandra L.: Meten deze ook het verschil tussen auto's en vrachtwagens?

Yannick S.: Neen, deze meten alle voertuigen zonder onderscheid in type. Voor het andere type meettoestel dat wel onderscheid maakt tussen auto's en vrachtwagens is er momenteel een leverprobleem door het tekort aan chips. Die borden hebben ook geen display die de bestuurders informeert.

Door die met display te gebruiken, is het zichtbaar voor de mensen en weet men dat er gemeten werd.

Datum volgende vergaderingen:

- 15 juni 2022
- 14 september 2022
- 14 december 2022