

---

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

datum	Woensdag 14 september 2022 om 20.00 uur
plaats	Raadszaal
duur	20.00 tot 23.25 uur
verslag	Kevin Verbeeck

---

### **1. AANWEZIGHEDEN**

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

---

### **AGENDA**

1. Aanwezigheden
2. Goedkeuring vorige verslag d.d. 15 juni 2022
3. Stand van zaken trajectcontrole
4. Stand van zaken proefopstelling Kasteelwijk
5. Stand van zaken verkeersproblematiek Deuzeld
6. Feedback Villerslei
7. Eethuisbeek
8. Fluitbergstraat eenrichtingsverkeer + Opkuis Bloemendaal
9. Kruispunt Theofiel Van Cauwenberghslei en KRuispadstraat
10. Winterplan
11. Gemeenteraadstukken

#### **Extra punten:**

12. Zebrapad Bloemendaallaan
13. Heraanleg Paalstraat
14. Feedback Blauwe zone
15. Dartstornooi: parkeerverbod Vordensteinstraat

De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur.

## 2. GOEDKEURING VORIGE VERSLAG D.D. 15 JUNI 2022

Geen opmerkingen of vragen

## 3. STAND VAN ZAKEN TRAJECTCONTROLE

### 3.1. Toelichting (Jack V. en Immanuel T.)

Zie Powerpoint-presentatie

### 3.2. Vragen

- Kurt V.: Toen we begonnen zijn met het project van de ANPR-camera's voor o.a. controle van verzekeringen enz. Toen was ook een van de punten dat deze ook zouden kunnen gebruikt worden bij trajectcontroles (Horstebaan, Brechtsebaan, Metropoolstraat). Gaan die projecten ook nog door om op die tracés trajectcontrole toe te passen?
- Jack V.: Die hebben een andere finaliteit, er is een wezenlijk verschil tussen de ANPR-camera en deze voor trajectcontrole. Deze ANPR zullen niet gebruikt worden voor trajectcamera's.
- Kurt V.: Maar worden die ook nog gebruikt voor trajectcontrole?
- Jack V.: Deze van de Brechtsebaan: er staat er een op grondgebied Schoten en één op grondgebied St-Job. Daar is trajectcontrole.  
In de Horstebaan kan deze omgevormd worden om te gebruiken voor trajectcontrole, maar dan niet meer als ANPR-camera, zoals hij nu gebruikt wordt. Bovendien zal er dan in het traject een kruispunt met verkeerslichten staan. Dit is niet wenselijk voor trajectcontrole. We willen trajectcontrole doen tussen de verkeerslichten en het kruispunt van de Amerlolaan.  
Dus het zou kunnen, maar dan gaan we de camera's met maar één finaliteit kunnen gebruiken.  
De Metropoolstraat is voorzien om ANPR-camera's te plaatsen (de wachtleidingen liggen er).
- Immanuel T.: De Metropoolstraat staat ook op de lijst en kan zeker in aanmerking komen, omdat er heel veel snelheidsovertredingen vastgesteld werden in het verleden. We wachten daar nog op de heraanleg van de baan.
- Yannick S.: Er komen ook twee verkeerslichten op het nieuwe stuk, dit gaat de mobiliteit en de snelheid beïnvloeden.
- Immanuel T.: Voor de trajectcontrole denken we om te werken vanaf de Straalstraat tot aan de Kruijningenstraat: hier zijn geen verkeerslichten en dit deel valt in de bebouwde kom.
- Iefke H.: We moeten die locaties nemen waar dit zinvol is.  
We willen wel in de nieuwe Metropoolstraat eerst metingen doen om te zien of het hier zinvol is. Er zijn nog andere punten die ook in aanmerking komen.
- Immanuel T.: In de voorziene tracés kan de trajectcontrole bij wijze van spreken morgen worden geïmplementeerd, zonder aanpassingen of zonder juridische problemen.
- Iefke: Wat niet het geval gaat zijn, want het duurt wel een paar maanden. Het is niet omdat we een "ja" hebben dat het er morgen zal komen.
- Yannick: De drie tracés zijn er gekomen, rekening houdend met wegenwerken. Je moet een trajectcontrole niet inrichten waar wegenwerken gepland staan.
- Kurt V.: 6 km/u is een absolute (zowel voor 30 km/u als voor 50 km/u)?
- Immanuel T.: Ja
- Kurt V.: Er zit achter een samenwerking met private partners altijd een verdienmodel. En dat strookt niet altijd met een algemeen beleid. Ik herinner me ook het tumult, het

binnenlands bestuur is wel akkoord met hoe het nu gebeurt, we zien het verschijnen in verschillende andere gemeenten. Maar ik ga ervan uit dat, stel dat we toch een aanpassing gaan doen in de Alice Nahonlei, dat we dat zonder probleem kunnen doen? Stel dat we bv. beslissen om daar toch een drempel te leggen, om de snelheid naar beneden te halen.

- Iefke H.: Deze tracés zijn ook gekozen omdat daar buiten de trajectcontrole weinig opties zijn om de snelheid te doen dalen, behalve regelmatige controles door PZ, wat nu gebeurt. Bv.: de Alfons Servaislei is ook een busverbinding en De Lijn is geen voorstander van drempels op busverbindingen.  
Als er andere straten bijkomen, moeten we terug die analyse maken. Maar met de concessie is wel besproken dat wij baas blijven als gemeenteraad.  
Maar willen we daar toch op een gegeven moment een ingreep doen, dan moet dat kunnen.
- Jack V.: Ik wil nog twee nuanceringen toevoegen:  
De ANPR-controles zien ook zaken zoals gestolen voertuigen, zijn de voertuigen verzekerd, ....  
De camera's van de trajectcontrole zien deze info ook, zien dezelfde beelden en tekens.  
En ten tweede: Wat de 6 km/u betreft, zijn er meer en meer stemmen om deze af te schaffen, deze marge is in de huidige situatie eigenlijk overbodig.
- Peter A.: Is de huidige ANPR-camera aan de Carrefour dan overbodig, want ze kunnen hetzelfde?
- Jack V.: In principe wel. Die camera staat er al een tijdje, dus we moeten nagaan of deze wel geschikt is.
- Peter A.: Deze kan eventueel elders gezet worden dan.
- Jack V.: Ja.
- Iefke H.: Los van ANPR-camera's en de positie die ze hebben, is ons punt dat de concessie in de maak is. De gemeenteraad gaat de GAS5 mee bepalen. En dat zijn de 3 voorstellen voor de tracés, die nog kunnen uitgebreid worden. Maar we moeten ergens beginnen, hé.
- Peter A.: Moet hiervoor een andere ambtenaar aangenomen worden of kunnen onze bestaande, eigen ambtenaren dit?
- Jack V.: Er zijn geen eigen GAS-ambtenaren in gemeente Schoten.
- Dieter P.: Bekijkt die ambtenaar ook de beelden?
- Jack V.: Deze ambtenaar krijgt die beelden niet te zien, enkel de politie ziet deze.
- Dieter P.: Het bedrijf stuurt dus enkel de foto door, komt niet in contact met de persoonsgegevens.  
Wat ik me afvraag m.b.t. de concessie. Dit loopt voor een duur van 9 jaar, daarna is de paal van ons. Is de paal nog bruikbaar na 9 jaar?
- Iefke H.: Als de bestuurders weten dat er trajectcontrole is en daardoor de snelheid 9 jaar lang lager ligt, ...  
Er rekening mee houdend dat het naar beneden brengen van de snelheid op die locaties op andere manieren moeilijk is, behalve door intensieve inzet van de politie, tja...
- Peter A.: De boete wordt bepaald, 23 euro gaat naar deze firma, maar de rest is voor de politie?
- Iefke H.: Er is ook nog de sanctionerend ambtenaar, die komt er ook nog tussen.  
Dat kan bv. door Igean gedaan worden, maar daarvoor kan je ook iemand aannemen.  
Maar we hoorden daarnet de maximale termijnen voor verwerking, enz. dus dan kom je met één sanctionerend ambtenaar niet toe, want die gaat ook wel eens 14 dagen op

vakantie.

We moeten als gemeente zorgen dat we er niet aan moeten toegeven.

- Immanuel T.: Bij het bedrag voor de firma komt ook nog de BTW.
- Iefke H.: We hopen dat “cross-border” erdoor komt, dan komen al die opbrengsten wel naar de politie, ik vrees dat dat nog lang gaat duren.
- Peter A.: Er waren nog andere trajectcontroles, zoals de Brechtsebaan. Maar waren er nog andere controles? En zijn die dan van het gewest?
- Immanuel T.: We hebben geen trajectcontrole binnen onze gemeente. Er is er één gedeelte met politiezone Voorkempen, die wordt volledig door hen afgehandeld.  
De Brechtsebaan is een gewestweg. Er werd onlangs door het gewest gevraagd wat we met de flitspalen zullen doen, bv. die aan de vroegere Love Boat. En ik heb voorgesteld voor dat we daarvan ook een trajectcontrole maken, tussen de Elshoutbaan en de Kopstraat. Voorlopig heb ik daar nog geen antwoord op gekregen.  
Dat niet onder GAS5 (70 km/u). Als de rechtstreekse doorstorting er komt, dan komt dit bedrag voor elke snelheidsovertreding (30, 50, 70 km/u) rechtstreeks naar de politie. Andere mogelijke locaties zijn: de Metropoolstraat, de Hoogmolendijk, als de werken zouden doorgaan, maar dat is pas voor 2025, de Kopstraat tussen de Eksterdreef en de Gelmelenstraat, de Churchillaan (centrum en veel schoolgaande jeugd, ook de flitspalen kunnen daardoor dan vervangen worden), de Borgeindstraat, maar daar zijn er een aantal juridische bekommernissen (binnen en buiten de bebouwde kom, verschillende snelheidsregimes).
- Iefke H.: Het zal TAAS worden als partner en dan betalen we het bedrag per boete óf we zetten de paal zelf tegen een onmenselijk hoog bedrag.  
En de trajectcontrole was één van de actiepunten op de Horstebaan die we toen beslist hebben, dus we moeten ermee vooruit. En wachten op cross-border is geen optie. Komt dat er wel, dan kunnen we overstappen op cross-border.
- Dieter P.: Er rijdt in de Alice Nahonlei 1 op 10 te snel, terwijl dat in de Horstebaan minder is (1 op 20), ondanks dat het regime er pas aangepast werd.
- Yannick S.: In de Alice Nahonlei hebben de chauffeurs, omwille van de situatie, dat er niet gecontroleerd kan worden, dat er geen plaats is in de berm of zo. Maar de politie kan toch controleren en daardoor zijn er daar veel overtredingen.
- Immanuel T.: We hebben daar de snelheid vooral zien stijgen na de heraanleg van de Botermelkbaan, door de afwikkeling via de Linde...
- Piet B.: In de presentatie wordt enerzijds gesproken over nultolerantie, elders over 6 % tolerantie. Vanwaar deze tegenstrijdigheid?
- Jack V.: De nultolerantie gaat niet over die 6 %, dat is een technische tolerantie. In sommige politiezones wordt een tolerantie extra toegevoegd door het bestuur (6 km/u, 8 km/u, ...) die tolerantie kan bij trajectcontrole op nul gebracht worden.
- Dieter P.: GAS5 kan toch alleen op grondgebied Schoten, dat kan niet grensoverschrijdend?
- Jack V.: Dat kan wel, als bv. Brasschaat daarmee dan ook akkoord gaat.  
We hopen er nog steeds op dat het systeem er komt dat het bedrag volledig doorgestort wordt (cross-border), dan geldt dat voor alle boetes voor snelheid, niet enkel voor GAS5 en dan is een sanctionerend ambtenaar niet nodig. Men onderzoekt nu de verdeelsleutel (de knoop zit bij de minister van justitie en de Vlaamse minister van mobiliteit) over het deel dat voor de federale overheid is, voor Vlaanderen, een deel voor de gemeente of zelfs de politiezone. Maar daarover is nog geen beslissing genomen. Dat is wel een veel makkelijker systeem.

- Immanuel T.: Als er kan gewerkt worden met de handhavingssysteem “cross-border” dan wordt alles door de federale overheid (BPost) geregeld, dan moeten we zelf niets meer doen.  
Als we dat met het handhavingssysteem “GAS5” werken, dan moeten we dat zelf organiseren, zelf versturen, zelf innen, ...
- Kurt V.: Wat is dan precies voor de externe partner?
- Iefke H.: Stap 1: hij levert het materiaal en de foto's en hij vraagt daarvoor 24 euro.  
Stap 2: Daarna kan het verder verlopen via GAS5 of op termijn door “cross-border”, dat maakt voor de firma niet uit.
- Kurt V.: Stel dat de verwerking te lang duurt, dan hebben we geen verdienste aan de boete, maar wel de kost voor de registratie door de firma.
- Iefke H.: Dat klopt.

#### **4. STAND VAN ZAKEN PROEFOPSTELLING KASTEELWIJK**

##### 4.1. Toelichting (Yannick S.)

De verkeerscirculatie en het parkeerregime Kasteelwijk werden op de vorige raadscommissie al besproken, omdat we voor de zomervakantie al een proefopstelling wilden maken, waar vooral het parkeerregime de grote wijziging was en de enkelrichting in de verschillende lussen.

Samen met de externe mobiliteitsdeskundige, AACON, werd de breedte van de straten bekeken: wanneer aan beide zijden van de straten geparkeerd wordt (bv. bij evenementen) ontstaan er situaties waarbij de hulpdiensten niet kunnen passeren en waarbij het zo smal wordt dat ook kruisend verkeer niet mogelijk is en dit gevaar voor de fietsers oplevert.

Deze zomer werd deze opstelling getest. Daarbij werden de enkelrichting en het parkeren in alle lussen gelijkaardig ingevoerd, om een uniform beeld te krijgen.

Deze maatregelen werden met beperkte middelen ingevoerd, om geld te sparen. We ontvingen heel veel mails van de mensen uit de wijk. Jammer daarbij is dat de bewoners ook heel wat opmerkingen geven die in de finale realisatie veel duidelijker en leesbaarder zouden zijn, zoals bv. afgetekende parkeervakken, e.a.

Om het voor de bewoners toch duidelijker te maken, hebben we materiaal aangekocht om de Vuurkruisenlaan en Pastoor Meeusenlaan in te richten zoals het uiteindelijk voorzien is. Enkel voor deze straten werd het materiaal aangekocht, opdat we – indien het project zou afketsen – niet te veel overbodig materiaal zouden hebben. Wat nu werd aangekocht, kan wel nog elders benut worden, indien beslist wordt de situatie niet aan te passen zoals nu “geproefd” wordt.

Vanaf volgende maandag, 19 september, worden de spookborden terug in de wijk geplaatst om nieuwe cijfers te krijgen voor deze nieuwe situatie.

Er is ook nog de bekommernis van het sluipverkeer dat de wijk passeert. Aanvullend op dit scenario met de lussen willen we daarom op twee locaties, nl. in de Voorkempenlaan en in de Jozef Hedrickxstraat – tussen de Van Antwerpenstraat en de Oudstrijderslaan - een stuk enkelrichting inleggen. Zo worden heel wat doorsteekbewegingen (door de wijk) onmogelijk gemaakt worden. Daardoor kan men de Kasteeldreef vanaf de Churchilllaan enkel nog bereiken langs de rotonde en niet meer langs de Papenaardekenstraat of langs de Van Antwerpenstraat.

Op 17 oktober vindt in het kasteel een overleg plaats met de volledige wijk, waarop jullie ook worden uitgenodigd.

De aangepaste situatie zal toegelicht worden door Eric van AACON.

#### 4.2. Vragen:

- Peter A.: Vragen de mensen van de wijk dit zelf? Ik heb al gehoord dat er mensen zijn die een kort stuk tegen de richting rijden om sneller op hun oprit te zitten.
- Yannick S.: Wat de mensen zelf willen, willen we bekijken op 17 oktober met de mensen van de wijk. Als dan blijkt dat het eenrichtingsverkeer niet behouden kan blijven, dan kan de inrichting aangepast worden en dan kan het proces voor deze wijk binnen onze dienst afgesloten worden.
- Iefke H.: Er waren klachten gekomen dat de wijk onleefbaar is, zowel nu als voor de aanpassing. De wijk is zeker en vast leefbaar, ik leef daar graag. Dit is zonder twijfel de veiligste optie voor de zwakke weggebruiker. Er zijn er die inderdaad bewust tegen de richting rijden. Wat wel nog gebeurt is dat men soms uit gewoonte vanaf de oprit per ongeluk naar de verkeerde kant afdraait.
- Yannick S.: Als de straten anders aangelegd worden, zal ook dit voorkomen worden, dan zal de leesbaarheid van de straat zo zijn dat duidelijk is naar waar je moet rijden. De fietser die tegen het verkeer ingaat, moet geen uitwijkbeweging maken aan de hindernissen. De fietser die in de richting rijdt, rijdt gewoon voor de auto.
- Peter A.: Zijn er snelheidsmetingen genomen in de wijk.
- Iefke H.: Zeer veel. Er zijn ook nu al verkeersremmende maatregelen
- Christof V.: Het doel is ook sluipverkeer vermijden, dus als er nu zijn die te snel rijden, dan zijn dat de eigen bewoners.
- Iefke H.: Ten tijde van de oude brug reden er zo'n 900 wagens door de H. Dunantlaan in de richting van de brug. Ik wil de metingen afwachten, maar dat betwijfel ik in de nieuwe situatie ten zeerste.
- Dieter P.: Knip in de Jozef Hendricksstraat: is dit een knip of een stuk eenrichtingsverkeer?
- Yannick S.: Dit is een stuk eenrichtingsverkeer, deze chauffeurs kunnen weg via de Van Antwerpenstraat. Er hoeven geen vreemde manoeuvres in de straat zelf gedaan worden.
- Iefke H.: Historisch gezien passeerde de grootste verkeersstroom langs de Henri Dunantlaan (900) en Arthur Verhoevenlaan (300). Ook de Pastoor Meeusenlaan had wel wat verkeer te slikken voor het verkeer vanuit het Noorden. Nu is dat verschoven naar de Vuurkruisenlaan en daar zijn ze dat niet gewoon, maar we moeten de koek wat verdelen.
- Tom V.G.: De plannetjes werden niet vooraf gedeeld via Nomadesk.
- Yannick S.: Dit is pdf met lagen, je kan de lagen in- of uitschakelen aan de linkerzijde.
- Tom V.G.: Zijn er in de groene delen in de kaart (met tweerichtingsverkeer) ook verkeersremmers?
- Yannick S.: In de Kasteeldreef komen er bloembakken en worden de parkeerstroken afgebakend met metalen markeringen (om het zicht van de Kasteeldreef te bewaken). De parkeerstroken worden aangegeven met inoxen nagels om het zicht in de Kasteeldreef te bewaren. Op dit moment zijn er verkeersborden die aangeven dat er geschrinkt geparkeerd gaat worden, maar op dit moment is dit bij deze tijdelijke inrichting nog niet "leesbaar".
- Iefke H.: Er komen bloembakken omdat je dan meteen de indruk hebt in een smalle straat te rijden, waardoor chauffeurs geneigd zijn trager te rijden.
- Tom V.G.: De fietsers moeten hier dus uitwijken?

- Yannick S.: Dat klopt.
- Tom V.G.: En zijn er in de Jozef Hendrickxstraat bloembakken? Hoe breed is deze straat?
- Yannick S.: Hier staan er bloembakken. De breedte is 6 m.
- Tom V.G.: Ik denk hierbij terug aan een discussie op de wijkvergadering.
- Iefke H.: In de Jozef Hendrickxstraat is een school gelegen, waardoor de politie er ook kan flitsen, dat is niet overal mogelijk.
- Kurt V.: We hopen ook steeds terug uitgenodigd te worden op de infomomenten.
- Yannick S.: Die opmerking werd doorgegeven en dat zou nu terug in orde moeten zijn.
- Kurt V.: Ja, we beginnen de uitnodigingen terug te krijgen.
- Iefke H.: Op 17 oktober zijn jullie allemaal persoonlijk uitgenodigd om de uitleg van Eric van AACON te aanhoren.
- Lieven D.S.: Op diezelfde avond is er de raadscommissie milieu, dus ik vrees dat veel volk niet aanwezig zal kunnen zijn. Dus lijkt het me verstandig om die datum nog eens te bekijken.
- Iefke H.: Dat was de enige beschikbare datum in die datum in het kasteel.
- Yannick: Dit was in 3 weken tijd de enige datum waarin het kasteel en Eric van AACON beschikbaar zijn.

## **5. STAND VAN ZAKEN VERKEERSPROBLEMATIEK DEUZELD**

### 5.1. Toelichting (Kevin V.)

Na de eerdere ingreep (knip Jozef Cogelslei) kwamen er nog tal van klachten binnen. Zo waren er nog problemen met kerende vrachtwagens in de Pletterijstraat. Om die reden werd het verbod voor vervoer boven 3,5 ton opgeheven in de Silveer Schollaertstraat, zodat de vrachtwagens een uitweg hebben en niet het hele eind achteruit moeten.

Ook aan de toegang in de Boekenborglei (vanuit de Deuzeldlaan waren er problemen voor de doorgang van kruisende wagens). Om die reden werd in dat deel van de Boekenborglei eenrichtingsverkeer ingelegd. Ook in een deel van de Salvialei werd eenrichtingsverkeer ingelegd.

Verspreid over de wijk werden spookborden gehangen. De metingen daarvan leveren een aanvaardbare V85. De minderheid aan chauffeurs die met hoge snelheden door de straten rijdt geeft een gevoel van onveiligheid, jammer genoeg is dit gedrag van deze beperkte groep bestuurders moeilijk te beïnvloeden.

### 5.2. Vragen:

- Peter A.: Via Toekomstlaan en via de Jozef Verhaegenstraat of de Salvialei kan er nog altijd naar de Deuzeldlaan gereden worden.
- Yannick S.: We wilden de toegankelijkheid van de volledige wijk behouden en in dat opzicht is dit het best mogelijke scenario.
- Kurt V.: In de M. Luyckxstraat is er niet alleen meer verkeer, maar wordt er ook nog hard gereden. Kunnen we de getallen krijgen?
- Yannick S.: De V85 is echt ok. De getallen kunnen we overmaken.
- Iefke H.: De auto's die nu niet hun gekende weg kunnen volgen, zoeken nu hun weg.
- Yannick S.: Het was ofwel een volledige knip ofwel deze oplossing. Dit leek ons de betere oplossing. Op dit moment worden de wagens vanuit Schoten, die rijden op de Deuzeldlaan, omgeleid tot bijna aan het punt waar ze gewenst zijn (de gewenste omleiding). We hopen

dat deze mensen niet de terugkeerbeweging naar de wijk maken.

Men rijdt wel nog langs de Eduard De Backerstraat. We hebben dit bewust ingericht voor de start van het schooljaar, zodat er niet gezegd zou worden dat we te laat zijn. Op zich wordt dit, denk ik, als ok ervaren, maar aan de hogere intensiteit in de straten kunnen we niets doen, voordat de werken in de Metropoolstraat voorbij zijn.

Er zijn blijkbaar nog vrachtwagens, de politie doet controles, maar kan niet permanent aanwezig zijn.

- Iefke H.: Dit heeft een impact op een deel van de wijk, zo'n 30 % à 40 %. De knip zou een impact hebben op de hele wijk.
- Peter A.: De knip van de Jozef Cogelslei wordt niet in vraag getrokken, ook niet door de mensen van de wijk?
- Yannick S.: Er zijn mensen die zeggen dat de knip open moet, maar dat zijn dan niet de mensen van de wijk, dat deze er is om hen te pesten. Die knip heeft een gericht doel.
- Tom V.G.: Ik begrijp dat de knip in de Jozef Cogelslei gemaakt is t.h.v. het schooltje. En nu moet de knip gecompenseerd worden met deze ingrepen. Eigenlijk reed iedereen langs de Toekomstlaan waar een groot deel industrie is en men niemand stoort.
- Iefke H.: Misschien moeten volgende keer de filmpjes eens getoond worden.
- Yannick S.: Deze knip is er niet voor het schooltje, maar wel omdat dit (Toekomstlaan – J. Cogelslei – Marsstraat) ook de hoofdfietsomleiding is voor de fietsers op het jaagpad. De politie deed vaststellingen en we zagen op onze dienst filmpjes met heel gevaarlijke situaties met fietsers en vrachtwagens. Door deze knip werd de situatie leesbaarder en zo worden de onoverzichtelijke en onverwachtse bewegingen vermeden. De knip moest aan beide zijden van dit korte stuk van de J. Cogelslei, anders zou iedereen omrijden langs de kleine straatjes aan de school.
- Tom V.G.: Er had ook een enkelrichting kunnen komen in de Jozef Cogelslei (vanuit de Deuzeldlaan). De knip is ongelooflijk drastisch. Is enkelrichting daar overwogen?
- Iefke H.: Deze situatie gaat weg als de Metropoolstraat open gaat. Je zegt: "Overwogen van enkelrichting." Ik maak een vergelijking: op een gegeven moment was de situatie in de Villerslei penibel. We hebben toen het kruispuntje van de Geuzeveldenstraat opengesteld in één richting, vooral voor de bewoners, zodat zij niet elke dag in de Villerslei zouden vastzitten. Dit werd niet gecommuniceerd. Er moesten controles komen, omdat de enkelrichting werd genegeerd. Daar hebben we dat ook geprobeerd en daar werden met plezier de boetes van 180 euro, voor het tegen de richting rijden, betaald, met de boodschap dat ze morgen opnieuw tegen de richting zou rijden.
- Tom V.G.: Op d'n Deuzeld wil men niet zomaar met plezier 180 euro betalen. Ik begrijp dat er iets moest gedaan worden, gezien de gevaarlijke situatie voor fietsers, enz. En als men iets doet, moet men voor iedereen goed doen. Ik vind alleen dat hier iets te snel wordt gezegd: "Omdat het over de Vaart niet werkte, gaan we hier geen eenrichtingsverkeer overwegen."
- Iefke H.: Er stond op 1 september bij het begin van de school iemand pal op het fietspad met de auto en weigerde te vertrekken en vond dat hij daar ook niet voor beboet mocht worden. Dat zijn ook de mensen van d'n Deuzeld. Daar is men coulant geweest en uiteindelijk zijn ze gewoon vertrokken.
- Tom V.G.: Dus 1 auto op het fietspad ...
- Iefke H.: Nee, ik kan zo nog 10 verhalen vertellen. Het volgende zal zijn dat men niet meer stopt voor een rood licht, omdat het ons traject hindert.



- Peter A.: Het is niet zo dat Deuzeld Noord wordt gegijzeld, want men kan er nog wel door.
- Tom V.G.: De Deuzeldlaan is niet de breedste straat, maar wel voorzien op meer verkeer dan deze kleine straatjes. Ik begrijp dat sommige dingen moeten aangepakt worden en de last moet worden verdeeld.  
Maar ik raad hier nu een alternatief aan en ik krijg hier wat faits divers te horen. Terwijl ik de indruk heb dat dat eigenlijk niet onderzocht wordt. Wat je kan opmerken op mijn voorstel is inderdaad dat er dan misschien een ander probleem ontstaat in de Sterrestraat en de Venusstraat. Wordt dan daarom de hele wijk gestraft? Is er i.p.v. de J. Cogelslei te knippen onderzocht of deze straat enkelrichting te maken een oplossing kon bieden? En dat allemaal omwille van 1 auto op het fietspad. Ik ben geen verkeersspecialist, maar als dat kan onderzocht worden, dan is dit toch iets dat ik mag vragen op een raadscommissie, niet?
- Peter A.: Vergeet ook niet de voordelen voor de wijk: ook chauffeurs uit de wijk Filipus rijden niet meer langs de brug van de Azijn en langs deze wijk om thuis te geraken.
- Tom V.G.: Laat me weten wat het voorstel is en dat de Venus- en Sterrestraat dan alle sluipverkeer gaan trekken.
- Iefke H.: De Venus- en de Sterrestraat zijn in een reguliere situatie, zonder werken aan de Metropoolstraat, een schoolstraat.
- Tom V.G.: Als je van de J. Cogelslei enkelrichting maakt, dan kan je de Venusstraat en Sterrestraat ontzien, denk ik, maar ik ben geen verkeersspecialist.  
Kom gerust met een tegenvoorstel of zeg dat het niet goed is om die reden.
- Yannick S.: Ik ben geen topfan van om het even welk scenario, het zijn allemaal moeilijke oefeningen. Het voordeel van deze situatie is dat het voorlopig duidelijk is. En als we nu in deze wijk nog eens aanpassingen maken, dan gaat dit ons niet in dank afgenomen worden. Wat wel is, is dat van het moment dat de werfsituatie grondig genoeg wijzigt, zodat verkeer op de Metropoolstraat terug mogelijk is tot aan de J. Cogelslei, kan de situatie herbekeken worden.
- Kurt V.: Dit had misschien beter gecommuniceerd mogen worden, dat had misschien al wat zorgen kunnen wegnemen. In de bewonersbrief staat kortweg dat de knip behouden blijft tot het einde van de werken. Dat staat niet op de website. Men krijgt de indruk dat dit permanent wordt.
- Yannick S.: We zijn er absoluut van overtuigd dat de communicatie op de dienst mobiliteit nog beter kan.
- Tom V.G.: Er is een straatje verder nog een tijdelijke knip geweest, die ondertussen permanent geworden is.
- Dieter P.: Nog eens gaan schuiven, gaat inderdaad ook problemen geven.
- Sandra L.: Het is nog een grote vraag wat er zal gebeuren als de Metropoolstraat terug open gaat en iedereen zijn weg gaat zoeken naar de autostrade, welke gevolgen dit waar zal hebben.
- Yannick S.: Dat gaat gemeten moeten worden. We zijn in staat om op 7 plaatsen tegelijk metingen te doen op dezelfde dag en in gelijke weersomstandigheden, ...  
We hadden deze beslissing liever niet genomen met onze dienst alleen, maar wachten tot de volgende raadscommissie konden we niet (slechts één per vier).
- Tom V.G., Kurt V.: Wij vragen niet om het te beperken tot 4 raadscommissies. We willen gerust tussendoor de koppen samen steken, dat kan bv. ook online.
- Iefke H.: Als er extra moeten komen, dan denk ik dat we sowieso moeten gaan naar een extra commissie half augustus, want voor de start van het schooljaar zijn er altijd een aantal zaken zijn waarvoor een tandje moet worden bijgestoken.

- Tom V.G.: Wij zijn meestal het aanspreekpunt voor de burger. En we willen dus op de hoogte zijn van de zaken en niet 3 maanden moeten wachten tot een volgende raadscommissie.
- Peter A.: Hier loopt het nog. Er zijn wel raadscommissies die slechter werken dan deze.
- Toeschouwer (Patrick Molle): Daar werden een aantal parkeerplaatsen weggenomen voor de schoolbus. Kan er dan tussen 9h en 15h parkeren toch niet toegestaan worden?
- Iefke H.: Deze borden werden elders, in de J. Cogelslei, in de knip weliswaar, weggenomen. Daar zijn nu dus meer parkeerplaatsen.
- Kurt V.: Gelieve de cijfers te communiceren van de snelheidsmetingen in de wijk. Zo kunnen we ook van de subjectieve beoordeling een meer objectieve beoordeling maken.
- Christof V.: Kevin zal deze op Nomadesk plaatsen en dan communiceren dat ze daar staan.

## **6. FEEDBACK VILLERSLEI**

### 6.1. Toelichting (Yannick S.)

In een vorige raadscommissie werden de twee voorgestelde scenario's al eens vergeleken. Het grootste verschil tussen beide was de locatie van de S-bocht. Bij het scenario met de zachtere S-bocht kunnen de meeste bezorgdheden, die naar boven kwamen op de bewonersvergadering en het handelaarsoverleg, afgevinkt worden. Dit voorontwerp zal in principe morgen worden goedgekeurd op het college, zodat de nutsmaatschappijen verder kunnen.

### 6.2. Vragen:

/

## **7. EETHUISBEEK**

### 7.1. Toelichting (Yannick S.)

Ook dit gaat over plannen die ook op de vorige raadscommissie al behandeld werden, op een aanpassing in de Frans De Ceusterlei na.

Het concept van het huidige plan draagt meer de voorkeur dan voorgaande plannen en werd reeds afgeklopt. De details dienen verder uitgewerkt te worden.

Tijdens onze besprekingen met de nutsmaatschappijen kwam naar boven dat er vermoedelijk in de André Ullenslei problemen zullen opduiken voor het behoud van de bomen. Natuurlijk waren heel wat bewoners op de bewonersvergadering, vorige week, niet tevreden moesten deze bomen verwijderd worden. We hebben op de bewonersvergadering dan ook benadrukt dat het mogelijke behoud vooralsnog onderzocht wordt. Als de bomen behouden kunnen blijven met degelijke kansen op overleven achteraf, blijven ze staan. Indien deze toch moeten sneuvelen, zullen ze door minstens even veel bomen vervangen worden.

Verder worden vragen over de mobiliteit, die gesteld werden tijdens de bewonersvergadering, mee opgenomen in het collegestuk. Moesten er hieromtrent dus nog vragen rijzen, dan kunnen die alsnog toegevoegd worden.

### 7.2. Vragen:

- Peter A.: Wat gaat er ondergronds allemaal gebeuren in de A. Ullenslei?
- Yannick S.: Riolering.  
Het basisidee is het water dat van hoger op komt mee opvangen in de ondergrondse leidingen.  
In de S. Meeuwslei is dat in grote buizen (900) langs beide kanten van de weg en in

putconstructies rond de bomen. Dat wordt gecollecteerd in een grote buis in het eerste stuk van de A. Ullenslei en vanaf de Frans de Ceusterlei in een koker aangesloten op de Deuzeldlaan.

Dat voor wat het regenwater betreft.

Het vuil water is 1 buis die centraal in de rijbaan in de S. Meeuwslei ligt en die op het laagste punt van de Deuzeldlaan aangesloten wordt.

Een volledig gescheiden rioleringsstelsel, alle woningen moeten afgekoppeld worden.

- Peter A.: Doordat alle huizen aangekoppeld moeten worden, zullen de wortels beschadigd worden.
- Yannick S.: Alle woningen zijn bezocht geweest en hebben een afkoppelingsplan-dossier. Als de wortels beschadigd worden is het beter om de bomen te vervangen, anders sterven ze nadien af. We zullen vanaf nu standaard voor de bomen wortelgeleiding te voorzien en met wortelweringen te zorgen dat ze niet naar de nutsleidingen lopen. Dat gaan we voortaan overal doen om opstuikende voetpaden te vermijden.
- Dieter P.: We zullen de antwoorden op de vragen (van de bewonersvergadering) die morgen in het CBS komen pas volgende week kunnen zien.
- Yannick S.: We zullen de vragen opnemen in Nomadesk.
- Tom V.G.: Als je in de hele straat alles uitbreekt, hoe kunnen die bomen dan bewaard blijven? Men moet de mensen niets wijsmaken.
- Dieter P.: Dat heeft men in het verleden in Schoten, langs het kanaal al eerder gedaan: de bomen platgelegd en terug rechtgez.
- Tom V.G.: Twintig jaar geleden hebben zich in dezelfde straat (A. Ullenslei) alle buurtbewoners daartegen verzet en is de straat niet heraangelegd geweest. Ik weet dat dat iets wis wat daar zeer gevoelig ligt. Dus vragen als "Welke bomen zijn het? Hoe groot zijn de bomen? enz."

Alarm gaat af. Yannick vertrekt om het uit te schakelen.

- Tom V.G.: Er werd een warme oproep gedaan om op die bewonersvergaderingen aanwezig te zijn. Ik was daar aanwezig, ik heb daar maar één vraag gesteld, zo neutraal mogelijk, maar dat werd me niet in dank afgenomen. Het enige wat ik toen gevraagd heb is hoeveel parkeerplekken er verdwijnen, ik heb de vraag niet voor mezelf gesteld, omdat ik een voortuinparking heb en Maarten heeft toen 10 minuten daarop afgegeven... Ik wil wel, maar ...
- Kurt V.: Ik was er niet bij, dus ik kan het niet beoordelen. We hadden wel de stilzwijgende afspraak om van bewonersvergaderingen geen politiekersvergaderingen te maken.
- Tom V.G.: Ik heb geen politieke vraag gesteld, ik heb alleen gevraagd hoeveel parkeerplaatsen verdwijnen. En dan daarop die reactie van Maarten.
- Iefke H.: Ik zal dat onthouden. We komen elkaar allemaal tegen, ik zou zeker die boodschap zelf eens aan Maarten geven, dat vind ik wel dat je dat moet doen. Als je daarmee een probleem hebt, vind ik dat je dat moet doen.
- Tom V.G.: Maar dus, ik stel de vraag: Hoeveel parkeerplekken verdwijnen er effectief?
- Iefke H.: Dat weet ik niet precies.
- Yannick S.: Er is door het studie bureau gezegd 4+11.
- Tom V.G.: Ik wil toch dat het college deze beantwoordt, zodat ik dat in het verslag kan lezen en dat het niet is "het is gezegd geweest..."
- Yannick S.: Dan moet dat nog toegevoegd worden.

- Iefke H.: Dan moet dat punt terug opengesteld worden, hé.
- Tom V.G.: Er was ook nog een vraag voor enkelrichting.
- Yannick S.: Vraag voor inrichting, eenrichtingsverkeer S. Meeuwslei, punt 1. Beide straten inrichten als fietsstraat, sluijverkeer weren door bv. eenrichtingsverkeer of fietsstraat, snelheidsremmende maatregelen in beide straten, veel wagens in de straat die niet van de wijk zijn was één van de opmerkingen, overlast S. Meeuwslei – deel t.h.v. de Deuzeldlaan door veel stilstaande voertuigen en opmaak circulatieplan voor heel de wijk en dan nu nog het aantal parkeerplaatsen (4+11).
- Tom V.G.: En dan heb ik er nog een: De verkeersremmer in de A. Ullenslei, als die eruit gaat verdwijnen er geen parkeerplekken.
- Yannick S.: Die opmerking is helemaal terecht achteraf gezien. Ik wilde die meenemen naar het mobiliteitsoverleg, om ze daar te bespreken, wat betreft de afstand tussen de twee, is deze te kort of niet.
- Tom V.G.: De straat is heel breed, dus of het kruispunt niet smaller gemaakt kan worden?
- Yannick S.: Daarvoor moeten we heel vaak afwegen wat de draaicirkels zijn voor de hulpdiensten (brandweer, ...). Het kan zijn dat we deze kunnen verkleinen, maar dat is niet gezegd.
- Tom V.G.: Ik heb ook onthouden dat er in de 6 meter-brede straat in de Kasteelwijk verkeersremmers kunnen, in de Stanislas Meeuwslei kan dat niet?
- Iefke H.: Ik heb me laten vertellen dat er gezegd is verder te gaan met de plannen, vervolgens een meting uit te voeren, daarna kunnen we alsnog verkeersremmende maatregelen treffen.
- Yannick S.: In de J. Hendrickxstraat is er naast de 6 m nog een parkeerstrook. Die is er niet in de Stanislas Meeuwslei. En daar hebben we ook nog gesproken over een smalle obstructie naast een plantvak, zodat de fietser rechtdoor kan. Maar dat is vast te vijzen op het wegdek en dat kan dus achteraf nog toegevoegd worden.
- Tom V.G.: Het zal sowieso beter zijn, dan dat het nu is.
- Yannick S.: Dank u.
- Tom V.G.: Nog een vraagje dat ik wil laten opnemen: Het onderzoeken van het braakliggend terrein als parking.
- Yannick S.: Dit is opgenomen in de lijst.

## **8. FLUITBERGSTRAAT EENRICHTINGSVERKEER + OPKUIS BLOEMENDAAL**

### 8.1. Toelichting (Yannick S.)

Het bestaande parkeerregime, gecombineerd met het tweerichtingsverkeer heeft tot gevolg dat het aantal afgereden spiegels e.d. talrijk is.

Daarom wordt nu in een proefopstelling, die ingaat vanaf 15 september 2022, de Fluitbergstraat omgevormd tot een eenrichtingsstraat.

De Zandstappenstraat was al eenrichtingsverkeer van de Paalstraat naar de Zaatstraat toe. Daarom, zodat niet alles hoeft omgedraaid te worden, wordt het eenrichtingsverkeer in de Fluitbergstraat ingericht van de Zaatstraat naar de Paalstraat.

De Nationale werf, ertussen, blijft dubbelrichting.

De verkeersborden in de Fluitbergstraat worden, waar nodig, omgekeerd. De gewijzigde

verkeerssituatie wordt ook tijdelijk gesignaleerd in de Paalstraat. Alles werd voorbereid, morgen, 15 september kan dat onthuld worden, zodat er geen langdurige hinder zal zijn.

## 8.2. Vragen, bespreking:

- Iefke H.: Vroeger toen we zo'n ingrepen uitvoerden, werd er minder met proefopstellingen gewerkt. Nu hebben we meettoestellen en kunnen we metingen uitvoeren. En voor alle duidelijkheid: er werd ook in beide straten een nulmeting uitgevoerd (aantallen en V85). Zo kunnen we evalueren in welke mate meldingen en gevoelens dat er meer verkeer is kloppen.
- Kurt V.: De Nationale werf zal ook meer verkeer te slikken krijgen.
- Yannick S.: Daarom meten we. Dit zullen we ook zien in de metingen in de Zandstappenstraat en Fluitbergstraat. Er zal inderdaad meer verkeer zijn, maar daarom hoeft dat nog niet problematisch te zijn.
- Kurt V.: Neen.  
En wat is de termijn voor de proefperiode?
- Iefke H.: We zeggen minstens 6 maanden, maar het is de bedoeling dat we na ongeveer 6 maanden kunnen afronden.

*Peter A. brengt een discussie op gang die zichzelf oplost.*

## 9. KRUISPUNT THEOFIEL VAN CAUWENBERGHSLEI EN KRUISPADSTRAAT

### 9.1. Toelichting (Yannick S.)

Voor dit kruispunt werd, bij de voorbereiding van de centrumvernieuwing, in de participatie met de burgers aangegeven dat dit kruispunt verkeerstechnisch niet "leest" zoals bedoeld. Het voorstel is om de verbinding van de Theofiel van Cauwenberghslei met de Kruispadstraat, het stuk naar de Rodeborgstraat, in de voorrang te brengen en de Kruispadstraat, komende van parking 't Ven, uit de voorrang te halen. Met behulp van de juiste signalisatie, ingetekend door AACON, willen we dit kruispunt beter "leesbaar" maken.

### 9.2. Vragen:

- Peter A.: Dit lost al wel een probleem op, maar de facto is dit een belangrijke fietsroute. De meeste fietsers hebben daar een relatief grote snelheid, daar ze bergaf rijden. Ik vind dat dit een punt is waar de fietsveiligheid sterk verbeterd moet worden en de fietser voorrang heeft op de auto's.
- Yannick S.: Dit is een aanpassing om de huidige situatie, zonder grote ingreep, te verduidelijken. Bij de centrumvernieuwing wordt dit grondig aangepakt.
- Peter A.: Dat wilde ik ook zeggen: op termijn moet dit kruispunt anders ingericht worden. Als we vinden dat een kind van 8 jaar met de fiets naar school moet kunnen, ... wel dat gaat hier niet.
- Kurt V.: Een kind van 8 jaar moet ook leren stoppen waar dat moet. Je kan de verkeersveiligheid niet afdwingen door de fietser overal voorrang te geven.
- Christof V.: In praktijk nemen ze de voorrang soms wel, zonder dat ze deze hebben.
- Kurt V.: Maar er is nu ook een gevaarlijke situatie door de afdraai beweging: als het fietspad niet meer in de voorrang ligt, moeten ze de voorrang verlenen aan de wagen die de afdraai beweging maakt.
- Yannick S.: In de centrumvernieuwing zit dit kruispunt niet specifiek opgenomen. We kunnen blijven uitbreiden. De doelstelling van deze maatregel is te laten zien dat we ook snel ingrijpen waar mogelijk. Als we het hierover eens zijn, kan dit naar het college gebracht worden en relatief snel uitgevoerd worden.

Dit is een stapje vooruit naar een veiliger en beter leesbaar kruispunt. Is dit de beste situatie? Nee, maar wel op dit moment, denken we.

- Peter A.: Ik wilde vooral zeggen dat een fietser, die van de Vaart komt, nu voorrang moet verlenen aan auto's die afdraaien, terwijl dat eigenlijk tegen de natuurlijke reflex in gaat (klassieke voorrang van rechts).  
Dus ik hoop dat, met de centrumvernieuwing, als dit kruispunt aangepakt wordt, dat het dan helemaal anders wordt.
- Dieter P.: De fietsers kunnen door de Fluitbergstraat van de Vaart naar de Paalstraat rijden nu daar eenrichtingsverkeer komt. Bv. de fietsers die van St-Job komen.
- Peter A.: Van het centrum komende is dit punt geen probleem, maar fietsers die van de brug komen, rijden niet rond naar de Fluitbergstraat. We kunnen vinden dat ze het maar juist moeten "lezen", maar ze doen het niet. Dat is cognitief niet mogelijk om alle kruispunten correct in te schatten. Dus daarom zeg ik dat het gaat over een hoofdfietsroute moeten we dat wel overwegen, om voor de fietser voorrang te voorzien. Een fietser zal niet omrijden via de Fluitbergstraat, een fietser neemt de kortste weg.

## 10. WINTERPLAN

### 10.1. Toelichting (Yannick S.)

Het nieuwe plan met daarin de routes van de strooiwagens wordt besproken.

De gewestwegen van dit plan, inclusief de fietspaden, vallen ook voor het strooien onder de verantwoordelijkheid van het gewest. Enkel de voetpaden vallen onder de bevoegdheid van de gemeente.

Bij de afweging of men dient uit te rijden wordt de volgende info gebruikt:

- de noodmeldingen van het KMI;
- andere online bronnen (weerapps, ...);
- het gewest licht ons in wanneer zij zullen strooien.

Op basis van de voorspellingen wordt de avond voordien afgewogen en gecommuniceerd of het plan er is om de volgende ochtend te gaan strooien. Vanaf 5u30 worden de strooiwagens de baan opgestuurd, aangezien het strooien pas effect heeft wanneer er ook verkeer is.

Wanneer de weerman code geel aankondigt, wordt er afgewogen of er zal gestrooid worden. Bij code oranje wordt sowieso gestrooid.

Er zijn twee voertuigen om de straten te strooien. Elk hebben ze hun eigen route. Daarbij aansluitend zijn er ook twee tracés voor de fietspaden. Daarin werd de nieuwe Hoogmolenbrug opgenomen, daar deze voor het strooien onder de gemeentelijke bevoegdheid valt.

De fietspaden die opgenomen werden in de schoolroutes (n.a.v. het Route2Schoolproject), worden als eerste behandeld.

Wanneer er veel sneeuw en langdurig sneeuw valt, wordt gedurende de opeenvolgende dagen ook in andere straten gestrooid, maar deze trajecten vormen de basis.

Bij sneeuwval worden de werkrachten in eerste instantie ook gestuurd naar de eigendommen van de gemeente om daar eerst sneeuw te ruimen, zoals elke particulier ook verwacht wordt dit voor zijn woning te doen.

Hoe de gemeente het winterplan aanpakt is ook te vinden op de website. Deze pagina bestaat en zal volgens dit nieuwe winterplan worden bijgewerkt.

### 10.2. Vragen:

- Kurt V.: Je zei: "Als het blijft sneeuwen, dan gaan we eerst de basisstraten doen en daarna zullen de andere aan bod komen." Maar vroeger waren er ook straten waar nooit gestrooid werd. Dat zal nu dan toch ook blijven. En hoe zal dan beslist worden welke

straten dat zijn? Want zo zullen er nog meer discussies zoals: "Waarom in die straat wel en waarom hier niet."

- Yannick S.: Dat zal inderdaad zo blijven.  
Met dit plan is er naar elke school minstens één veilige route.  
Als het fel sneeuwt, dagen lang, dan kunnen we niet in andere straten strooien, want dan moeten we elke straat terug strooien. Het plan wordt verder uitgewerkt door Edwig en komt dan op het college.
- Peter A.: In de Zilverstraat en Dennenlei werd een knip gemaakt, daar wordt dan heen en weer gereden.  
De Peerdsbosbaan moet gestrooid worden omwille van de brug, want daar rijden amper auto's?
- Yannick S.: Als er iets glad is, is dat in de eerste plaats een brug.
- Peter A.: Er zijn twee fietsstrooiers, klopt dat? En twee wegstrooiers.
- Yannick S.: Dat klopt.
- Peter A.: Wordt er naar de toekomst gedacht om met pekkel te werken, omdat dat beter werkt?
- Yannick S.: Dat is een volgende stap.
- Peter A.: Blijven de handstrooiers draaien als je ermee stopt voor bv. het licht?
- Yannick S.: Daar is naar gekeken en dat werd aangepast. Anderzijds wordt er voor de strooiwagentjes voor de fietspaden een ander, fijner zout gebruikt dan voor de rijbaan. En op termijn zal er ook worden gekeken naar pekkel, dat is een volgende stap in het plan.
- Peter A.: De gemeente geeft duidelijk evenveel prioriteit aan fietspaden en rijbanen, maar hoe zit dat met het gewest?
- Iefke H.: Die fietspaden zijn van het gewest. Daar mogen we niet aankomen.
- Yannick S.: Dat halen we aan in onze besprekingen met AWW.  
Ik word daarover ondertussen wel al vooraf ingelicht, ik wordt mee opgenomen in de sms-lijst, zodat ik mee de info krijg als er gestrooid zal gaan worden.
- Dieter P.: De jaagpaden, die behoren tot de Waterweg, daar mogen wij ook niet strooien, worden die gestrooid?
- Yannick S.: Dat kan ik niet oplossen in dit winterplan, aangezien daar jammer genoeg andere factoren spelen.
- Dieter P.: De Eksterdreef, het stukje naar de Bloemendaallaan, tussen de Kopstraat en de Paalstraat dat is een gevaarlijk punt.
- Yannick S.: Daar wordt gestrooid. Maar ons doel is de fietser niet meer langs daar de Eksterdreef in te sturen, maar door het parkje van de Zeurt.
- Dieter P.: Maar tot dat verwezenlijkt is, lijkt het me best het korte stukje mee te strooien.
- Kurt V.: Ik zou het net niet strooien om de fietsers te verplichten de veiligere weg te kiezen, via het fietspad naar de lichten.
- Christof V.: Ik hoor het graag zeggen, want op de manier waarop de fietsers daar soms blindelings oversteken. Het verbaast me dat er nog niet meer ongelukken gebeurd zijn.
- Tom V.G.: Wat is het ergste dat zal gebeuren als we bv. toch op het jaagpad strooien? Is dat een boete?
- Dieter P.: Dat we zout te kort hebben de volgende dag.
- Yannick S.: Dat weet ik niet. Wat ik wel weet is dat dit al heel lang leeft hier in de gemeente.

- Christof V.: Waarschijnlijk als er dan toch iemand valt, dan zal de Waterweg misschien zeggen: "Er is gestrooid, maar niet door ons."
- Tom V.G.: Ik denk dat dit zelfs een mediastunt kan zijn voor de bevoegde schepen of burgemeester.
- Yannick S.: Praktisch: waar stoppen we dan? Dit is een lang tracé, want dan is het van grens tot grens.
- Christof V.: Is het doel om dit op de wegen naar de scholen te doen?
- Yannick S.: Het winterplan is een globaal plan. We hebben onszelf opgelegd om de schoolroutes zeker te coveren.
- Christof V.: Zullen tijdens de kerstvakantie dezelfde wegen gestrooid worden, als de scholen gesloten zijn, liggen de prioriteiten dan gelijk? Het zou toch overbodig zijn om dan wegen te bestrooien waar dan amper verkeer op zit.
- Dieter P.: Als we er de hoek van Sint-Ludgardis uithalen, dan zou hier voor de vakanties gewoon hetzelfde plan liggen, denk ik.
- Yannick S.: Ik weet niet of in het vorige plan rekening gehouden werd met de scholen. Na Route2School hebben we het plan herwerkt. We hebben een paar lijntjes toegevoegd, ik weet niet precies welke allemaal. Ja, Geuzelvelden, verlenging Kraaienlei stond in het vorige plan niet, maar die is wel aangegeven als ontsluiting van heel die wijk. Eén keer het hele plan strooien is 3 kubieke meter zout, zonder het handstrooien, best wel veel.
- Peter A.: De geadviseerde route voor de leerlingen van Vita et Pax is niet helemaal gecoverd: van de Kraaienlei, naar de St.-Amelbergalei en zo naar de Sint-Benedictuslei. Misschien kan deze dan opgenomen worden in het secundaire plan.
- Christof V.: Als er nog opmerkingen zijn, mogen deze overgemaakt worden aan de dienst.

Daar de collega's van de politie vertrekken, wenst Kurt V. nog een vraag te stellen:

- Kurt V.: Er zou bekeken worden waarom de SCHOOL-strook in de Emiel Blangenoistraat vlak voor de schooltoegang ligt en niet verder ervan af ligt.
- Kevin V.: In de eerste fase werden deze stroken enkel bij de lagere scholen aangelegd. En in de Emiel Blangenoistraat ligt toevallig de toegang van de secundaire school binnen deze zone.
- Iefke H.: Toen in eerste fase is beslist om deze al voor de lagere school te doen en pas na het aanbrengen van deze stroken werd er gekeken naar de secundaire scholen. Dit is gefaseerd uitgevoerd, omdat we ook hopen hiervoor nu subsidies te krijgen, die we niet hebben gebruikt voor de lagere scholen, omdat we er niet op wilden wachten.
- Kurt V.: Zo klopt de logica wel.

## **11. GEMEENTERAADSTUKKEN**

### 11.1. Toelichting (Yannick S.)

#### 11.1.1. Raamovereenkomst verkeerslichten

Op deze overeenkomst zijn we al heel lang aan het wachten. Een eerste overeenkomst werd al begin dit jaar gekeurd (daarmee wilden we de Horstebaan en de Amerlolaan aanpakken). Dit dossier omvat een combinatie van 3 overeenkomsten. Het eerste ging over de verkeersregelaars, de sturing (de kasten langs de baan). Het huidige omvat de mogelijke verlichtingspalen en lampen.



Het laatste dient om van de verkeerslichten intelligente verkeerslichten te maken, die draadloos met elkaar communiceren.

Op deze manier kunnen we eindelijk verder gaan om mensen aan te spreken om technische dossiers uit te wisselen.

We willen werk maken van de aanpassing van de lichten aan de Horstebaan. Vooral de bovengrondse inrichting aan te passen dienen de ondergrondse ingrepen uitgevoerd te worden en daarvoor dienden we te wachten op deze raamovereenkomst.

Daarnaast zijn er ook een aantal "palliatieve" verkeerslichten in eigen beheer: die aan de brug in de Villerslei en die op het kruispunt van de Kruiningenstraat met de Deuzeldlaan. Ook die willen we met deze raamovereenkomst aanpakken.

#### 11.1.2. Raamovereenkomst straatmeubilair

Dit stuk staat morgen op de gemeenteraad om te kunnen toetreden tot de raamovereenkomst van Creat. Dit hebben we al gedaan voor verkeersborden. Dat liep aanvankelijk ietwat moeizaam, maar ondertussen is dat sterk vereenvoudigd. Door deze toetreding kunnen bepaalde materialen sneller besteld worden.

#### 11.1.3. Gunning asfaltherstellingen

Deze wordt niet opgenomen op de gemeenteraad morgen, daar we laboresultaten te laat doorgekregen hebben. Deze twee zullen dus op de gemeenteraad in oktober aan bod komen: de asfaltvernieuwing van de Molenbaan met herinrichting van de verschillende kruispunten, alsook de asfaltvernieuwing van de Deurnevoetweg, die in rood-bruin asfalt zal komen te liggen.

11.2. Vragen:

/

## 12. VARIA

- Dieter P.: Fijn dat we nog inbreng hebben en dat punten goed tijdig voor het CBS worden gecommuniceerd, zodat er nog inspraak mogelijk is.
- Tom V.G.: Ik vond het best een nuttige vergadering, het idee dat je nog iets kan toevoegen, daarvoor dienen commissies.
- Kurt V.: Ten tijde van Saskia werd gezegd te wachten tot de heraanleg van de Paalstraat voor het voetpad.  
Het ging over het zebrapad over de Bloemendaallaan. Deze oversteek wordt vaak gebruikt omwille van de bushalte en de industriezone.
  - o Yannick S.: Dit werd al doorgegeven aan Glenn. We gaan bij Glenn nog eens na of dit al opgenomen werd en zeker in de opdracht zit. Ik hoop dat dat nu nog uitgevoerd wordt.  
Wel werden de fietspaden al geaccentueerd. Ook de rand van de weg zal nog getrokken worden, zodat er een vernauwend effect bekomen wordt, wat interessant is voor de uitbreiding van de zone 30.
- Peter A.: De Paalstraat, is dat de bedoeling om die aanpassing er in deze legislatuur nog door te krijgen?
  - o Iefke H.: Dat weet ik ook niet.
  - o Peter A.: Mag ik anders als tussentijds voorstel doen om de helft van het voetpad voor de Gamma rood te schilderen om er een fietspad van te maken, gekoppeld aan een duidelijke fietssluis.
  - o Kurt V.: We hebben hier ook al gesuggereerd om de werken in 2 fasen op te delen. Zo wordt de overlast gespreid en een deel al sneller verbeterd.

- Iefke H.: Is dit een rioldossier?
- Yannick S.: Dit is ook een rioldossier. Het voorste, preciaire stuk zit al in de meest gunstige situatie. We hebben wel het verhaal met de 2 woningen, waarvan er één verdwijnt, de andere zeker niet. We kunnen een oplossing maken om – stel dat die ooit wordt verkocht en afgebroken – mits kleine aanpassingen een uniform straatbeeld te bekomen.
- Christof V.: Het huis op de hoek van de Fluitbergstraat met de Paalstraat is nog niet zo lang geleden verkocht. Als de gemeente dat had kunnen kopen, was een rotonde mogelijk geweest.
- Yannick S.: Op de RC van 14 december staat feedback op de blauwe zone gepland. Als jullie deze wat vroeger kunnen bezorgen dan kunnen we daar rekening mee houden. Graag hadden we jullie feedback gekregen over:
  - \* de blauwe zone op zich.
  - \* het laden gedurende 2u of 4u.
- Iefke H.: De bedoeling van alles wat we aan het doen zijn omtrent parkeren (de inkorting van de blauwe zone, controle van de blauwe zone, zorgparkeren, de campagne parkeren in de garage) was om het parkeren an sich vast te pakken.
- Kurt V.: Als de centrumvernieuwing er komt, heeft dat ook mogelijk een invloed op het parkeren. Heeft het dan zin om nu nog de huidige blauwe zone te herzien?
- Yannick S.: Als er op de huidige situatie geen bemerkingen zijn, dan kan de huidige situatie behouden blijven. Al is het tot een evaluatie na de centrumvernieuwing.
- Iefke H.: Er komen geen klachten van de mensen waar de blauwe zone verdwenen is. Wel kwamen er klachten van mensen die boetes kregen en ook veel klachten van de blauwe zone op het plein aan de kerk. Misschien moet er aan de Kerk nog iets gedaan worden voor de mensen die daar wonen.
- Sandra L.: De de blauwe zone is daar te groot, maak ze daar iets kleiner.
- Tom V.G.: Dus het stuk achter de kerk is geen blauwe zone, maar het hele stuk voor de kerk is wel blauwe zone?
- Iefke H.: Juist, de mensen verplaatsen zich nu naar het stuk achter de kerk.
- Kurt V.: De zomer is niet echt een referentie. Op weekdagen, winkels, werkenden, ... dan zie ik daar niet veel leeg staan.
- Iefke H.: Er zijn natuurlijk ook begrafenissen, huwelijken. Het zou sneu zijn dat je naar een begrafenis komt, maar geen plaats vindt.
- Peter A.: Omwille van een dartstornooi is er een parkeerverbod geweest in de hele straat. Was dat nodig? De burens vonden dat overdreven.
  - Iefke H.: Ik heb dat ook gelezen, deden we dat bij de Scheldeprijs ook niet: de parking vrijhouden?
  - Peter A.: Het ging over héél de straat, niet enkel over de parking.
- Christof V.: Dan sluiten we de vergadering.

**Datum volgende vergaderingen:**

- 14 december 2022

**Data vergaderingen 2023:**

- 15 maart 2023
- 14 juni 2023
- 20 september 2023
- 13 december 2023