
VERSLAG VERGADERING M&T - openbare vergadering

datum	Woensdag 13 maart 2024 om 20.00 uur
plaats	Raadzaal
duur	20.00 tot 22.45 uur
verslag	Cédric Casteleyn

1. AANWEZIGHEDEN

effectieve leden	Kathleen Dox (voorzitter - NVA), Iefke Hendrickx (schepen - NVA) Wouter Rombouts (schepen - NVA), Peter Arnauw (Groen), Piet Bouciqué (Vlaams Belang), Pieter Gielis (NVA), Kurt Vermeiren (SPA), Tommy Van Look (Vlaams Belang), Dieter Peeters (CD&V)
plaatsvervangers	Kathelijne Peeters (NVA), Yvonne Schenck (Vlaams Belang)
gemeente	Yannick Scherpereel, Cédric Casteleyn
derden	Immanuel Thielemans (PZ Schoten)
publiek	Delegatie uit de Wilgendaalstraat
verontschuldigd	Sandra Laurysen (NVA), Paul De Swaef (NVA), Paul Valkeniers (Open VLD), Tom Van Grieken (Vlaams Belang), Jack Vissers (PZ Schoten)

AGENDA

1. Aanwezigheden
2. Goedkeuring vorige verslag d.d. 13 december 2023
3. Hoppin Zeurt
4. Fietsbrug Bisschoppenhoflaan
5. Schoolomgeving Sint-Ludgardis
6. Stand van zaken wegenwerken
7. Pendelproeverij
8. Varia

De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur.

2. GOEDKEURING VORIGE VERSLAG D.D. 13 DECEMBER 2023

2.1. Opmerkingen:

- Yvonne S.: De datum van de volgende vergadering staat fout in het verslag. Hier staat 15 juni, maar dat zou 5 juni moeten zijn.

3. HOPPIN ZEURT

3.1. Toelichting (Cédric C.):

Het Hoppinpunt aan de Zeurt wordt een regionaal Hoppinpunt. Omdat het voor een deel op de N115 ligt, wordt dit dossier getrokken door het Agentschap Wegen en Verkeer. Intussen is hier een eerste inrichtingsplan voor opgemaakt, dat door de dienst ook al een aantal keer met AWV besproken is. De bushaltes op de N115 zullen verplaatst worden naar het

kruispunt met de Paalstraat, waar haltehavens worden ingericht. Het kruispunt zelf zal ook vierkant oversteekbaar worden en het is de bedoeling dat de lichtenregeling volledig conflictvrij wordt. Er komt ook een bijkomende toegang tot het sportpark voor fietsers die rechtstreeks op het kruispunt aansluit. Die toegang wordt ook verder doorgetrokken met de bedoeling om dit in de toekomst te faciliteren als fietsroute door het sportpark. De bestaande fietsenstalling aan de sporthal zou overkapt worden.

Aan de zijde van het industriepark wordt het fietspad in de Paalstraat vernieuwd en wordt een voetpad voorzien om de verbinding tussen de bushaltes en met het sportpark te maken. De huidige haltehaven blijft waar ze ligt, maar wordt integraal toegankelijk gemaakt. Er wordt hier ook een bijkomende overdekte fietsenstalling voorzien naast de reeds bestaande fietsenstalling. Aan het kruispunt met de Bloemendaallaan wordt de aansluiting gemaakt met het toekomstige dossier van de fietspaden in de Paalstraat. Er wordt gewerkt met een middeneiland om de oversteekbaarheid voor de fietsers en voetgangers op het kruispunt te verbeteren. De aanwezige bushalte wordt ook integraal toegankelijk aangelegd.

3.2. Vragen:

- Kurt V.: Is er al een idee van de timing? Ik neem aan dat alle perrons verhoogd aangelegd gaan worden?
- Yannick S.: Ze worden allemaal integraal toegankelijk aangelegd, volgens de laatste normen van De Lijn, met de juiste aanrijboardstenen. Het mag ook niet meer anders. Naar timing toe zit dit bij AWV in een deel van prioriteit. AWV is alle bushaltes op de gewestwegen in Schoten aan het bekijken, maar deze zijn al best concreet uitgewerkt op plan en we krijgen hier regelmatig feedback over. Mijn verwachting is hier een jaar/een jaar en half tot er effectief een steen verlegd wordt.
- Peter A.: Er wordt niets voorzien voor fietsers die van de Bloemendaallaan richting de Eksterdreef fietsen?
- Yannick S.: De insteek is dat we fatsoenlijke fietspaden aanleggen en fietsers geleiden richting het conflictvrij geregeld kruispunt. We hebben het ook over rechtdoor gaan op de Eksterdreef gehad. Daar hebben we gezegd dat we het niet dicht zullen zetten, wie daar rechtdoor wil fietsen, mag dat, maar de veilige optie is via het kruispunt.
- Kurt V.: Ik weet dat fietsers graag nogal de gemakkelijke weg nemen, maar gezien het aantal potentiële conflicten die daar zijn, vind ik dat we er alles aan moeten doen om fietsers zo veel mogelijk richting de nieuwe gefaciliteerde route door het sportpark te sturen en de oversteek hier dus zo veel mogelijk te ontmoedigen. Daar waar kan ook door technische maatregelen.
- Peter A.: Ik was nog niet klaar met mijn punt. Er zijn ook heel wat mensen die op de Bloemendaallaan rechtdoor gaan om dan linksaf richting Merksem te rijden. Die ga je nooit zover krijgen om hier naar rechts te draaien om dan weer linksaf te slaan. Het is een utopie om te zeggen dat we die oversteek aan de Bloemendaallaan gaan ontmoedigen. Is het dan geen gemiste kans om dat middeneiland dat voorzien wordt ten zuiden van het kruispunt ook aan de noordkant te voorzien?
- Yannick S.: Je moet er ook rekening mee houden dat het fietspad op de Kopstraat in de toekomst ontdubbeld wordt. Nu klopt de redenering inderdaad, omdat fietsers die linksaf gaan de gewestweg niet moeten oversteken, dat zullen ze in de toekomst wel moeten doen. Op de gewestweg zelf is daar aan het kruispunt met de Eksterdreef geen ruimte om die oversteekbaarheid te verbeteren en voor verkeerslichten is de afstand tot de andere verkeerslichten veel te kort. Wie linksaf gaat kan bijvoorbeeld ook in de Paalstraat het fietspad gebruiken om dan de Jozef Jennesstraat te nemen, waar wel een oversteekvoorziening voor fietsers zal zijn.
- Peter A.: Op dit stuk is de afstand die er langs de lichten bijkomt niet al te veel en als je weet dat het kruispunt conflictvrij geregeld zal worden, zal het wel lukken om in één beweging over te steken, maar dan moet je natuurlijk nog steeds onbeveiligd de Eksterdreef oversteken. Als de fietspaden in de Kopstraat ontdubbeld worden,

moeten we er wel op letten dat het aan de kant van de huizen niet verboden wordt om tegen de richting te fietsen, omdat we dan gevaarlijke situaties creëren.

- Yannick S.: Langs de ene kant enkelrichting en aan de andere kant dubbelrichting gaat echt niet gebeuren, dat zal AWV nooit toelaten.
- Peter A.: Dat wil zeggen dat kinderen die van Bloemendaal noord komen over moeten steken en terug moeten oversteken? We zullen het daar volgende keer nog wel eens over hebben. Wanneer komt dat dossier terug?
- Yannick S.: Ik denk in juni, dat durf ik niet met zekerheid zeggen, maar het komt zeker nog naar hier.
- Peter A.: Dit plan valt en staat dan ook met die veilige fietsverbinding door de Zeurt. Zijn daar al visies over gemaakt? Je ziet het op het plan een stukje over de parking lopen en dan stopt het daar aan de dolomietweg langs het kunstgrasveld.
- Yannick S.: In dit plan is de doorsteek hoofdzakelijk opgenomen in de visie van de bediening van het sportpark. In tweede lijn hebben we naar aanleiding van Route2School wel gekeken naar het olifantenpaadje dat achteraan het sportpark met de Zeurtebaan verbindt. Daar zou nog een bijkomende veilige verbinding gemaakt kunnen worden, waardoor de fietser niet meer over de Eksterdreef moet die hier parallel aan ligt. Dat staat los van deze maatregel.
- Peter A.: Bij de aanleg van de nieuwe sporthal moet er dus niet speciaal rekening mee gehouden worden, want het pad gaat er gewoon langs?
- Yannick S.: Voor zover ik iets weet van de nieuwe sporthal gaat dat pad niet geïmpacteerd worden.
- Dieter P.: Is er in het Hoppinpunt dan nog steeds maar één laadpunt voor elektrische wagens op de parking?
- Cédric C.: Er staan intussen al twee laadpalen met in totaal dus vier laadpunten. Hier wordt door de exploitant zelf gekeken naar het gebruik om het potentieel te bepalen voor het bijplaatsen van een paal. Dat is daar voor ons ook geen probleem.

4. FIETSBRUG BISSCHOPPENHOFLAAN

4.1. Toelichting (Yannick S.):

Er is een conceptnota opgemaakt voor de fietsbrug over de Bisschoppenhoflaan. Met deze fietsbrug zouden fietsers de verbinding tussen de Hoogmolenbrug en de Deurnesteenweg kunnen maken, zonder in conflict te komen met het gemotoriseerd verkeer op de N120. Door dit conflict op het kruispunt weg te halen, zou ook de doorstroming voor het overige verkeer op het kruispunt moeten verbeteren.

Er worden in de nota verschillende scenario's tegen elkaar afgewogen op basis van het aantal gelijkgrondse kruisingen, de ruimtelijke/landschappelijke kwaliteit, de kostprijs en de ruimte inname.

De insteek is om dit project bij de Nieuwe Rand te leggen, waarin ook naar "quick wins" gezocht wordt om de modal shift te realiseren en dus ook het fietsgebruik te stimuleren. Deze fietsbrug kan ook gerealiseerd worden in ieder scenario met betrekking tot de eventuele realisatie van de A102.

4.2. Vragen:

- Dieter P.: Het was mij niet helemaal duidelijk of de bestaande gelijkgrondse fietsoversteek nog zal blijven?
- Yannick S.: Die zal blijven, maar de wachttijden voor fietsers zullen wel nadeliger zijn dan vandaag, omdat fietsers ook de mogelijkheid krijgen om ongelijkgronds over te steken.
- Dieter P.: Die fietsspiraal, in Antwerpen heb je er zo een paar staan waar een bordje hangt met verboden voor fietsers, hoe gaat dat hier zijn?
- Yannick S.: De hellingsgraden zijn binnen de norm. Die norm is 5% en ik geloof dat het nu op 4,6% of 4,7% zit.

- Peter A.: Is het de bedoeling dat wij een advies geven aan de Nieuwe Rand of is het ter Kennisname?
- Yannick S.: Het is ter kennisname.
- Peter A.: Ik vind het fantastisch dat een idee dat een paar jaar geleden in Schoten gerijpt is, nu wordt opgepikt. Ik ga niet zeggen wie dat bedacht heeft. Ik wil wel nog even aanmelden dat het in de bocht van de Schotensteenweg aan de Eugene Fahy laan gevaarlijk blijft om over te steken. Het lijkt mij dus toch dat het fietspad aan de oostzijde ook een optie is die bekeken moet worden, ondanks het bijkomende ruimtebeslag. Het zou zonde zijn om de veiligheid ter hoogte van de fietsbrug op te lossen, maar verderop een gevaarlijk punt te houden waardoor een kind van 10 jaar hier toch nog niet mag fietsen van de ouders.
- Yannick S.: Het zijn vooral de natuurorganisaties die hier heel erg tegen zijn.
- Peter A.: Ik heb het gelezen. Maar als je die wegenis verlegt, dichterbij naar het bestaande fietspad, en het fietspad realiseert waar de huidige weg ligt, zullen er een aantal bomen moeten sneuvelen en dat is natuurlijk jammer, maar daar kunnen we dan weinig op tegen hebben denk ik.
- Yannick S.: In de besprekingen waar ik bij was, is het daar zeker over gegaan, maar het was voor mij redelijk snel duidelijk dat het tot de huidige weg beperkt moest blijven. De bezorgdheid over die oversteek in de bocht is ook wel door de mensen van Deurne gekaderd.
- Peter A.: Het fietspad dat er nu ligt is ook gigantisch aan het verzakken door konijnen die het aan het ondergraven zijn, dus zullen het fietspad daar op termijn toch moeten vernieuwen. Dus die meerprijs mag eigenlijk ook niet meespelen om te zeggen dat ze het niet gaan doen. Ik geef het maar mee. En als je een fietspad door Ertbrugge gaat leggen, dan ga je natuurlijk ook heel veel natuurgebied moeten innemen en ik ben daar toch voor.
- Yannick S.: Op dit moment wordt er gekeken om het echt op de rand van de industrie te voorzien en eigenlijk zelf aan de zijde van de industrie. Het ligt dus nog niet zomaar in het natuurgebied. De verdere ontwikkeling van de A102 en alle mogelijke varianten van aansluitingscomplexen hebben ook nog wel een impact. Ook op de Schotensteenweg, want er zullen varianten komen waarbij de Schotensteenweg een andere functie krijgt. De wijze waarop ze dit gingen bestuderen lag nu voor, wanneer ze de verschillende opties echt gaan voorleggen, wordt voor ons uiteraard ook een belangrijk moment om op te anticiperen en te reageren.

5. SCHOOLOMGEVING SINT-LUDGARDIS

5.1. Toelichting (Cédric C.):

De voorbereiding van het weg en rioleringsdossier in de Sint-Maria-ten-Boslei zal later dit jaar opnieuw opgestart worden. Het is de bedoeling om voor de zomer nog samen te zitten met de school om dit dossier te bespreken, zodat het studiebureau hun input kan meenemen naar de tekentafel in de zomer. In het najaar zou er dan een eerste voorontwerp op tafel liggen.

Omdat er in de omgeving van de school door het vele autoverkeer heel wat problemen ervaren worden, hebben we met de school besproken om toch al kleine ingrepen door te voeren in afwachting van de heraanleg.

De knip op het kruispunt van de Sint-Maria-ten-Boslei en de Kunstlei zal verbreed worden zodat voetgangers en fietsers tussen de paaltjes hun weg kunnen verderzetten, zonder in conflict te komen met de auto's. Op die manier dwingen we ook de auto's om in het kruispunt op één lijn te blijven. Nu probeert men vaak op het kruispunt elkaar in te halen.

Omdat het op het kruispunt niet meer mogelijk zal zijn om met twee wagens naast elkaar te rijden, zal het ook geen zin meer hebben om in twee rijen door de Kunstlei te rijden. We

willen zo ook zorgen dat de fietsers hier terug iets meer ruimte krijgt en zullen de plaats van de fiets in de straat ook aanduiden.

De haakse parkeerplaatsen in de Sint-Maria-ten-Boslei, net voorbij de schoolpoort, zullen aan de hand van paaltjes omgevormd worden tot langspaarkeerplaatsen. Zo kunnen de auto's ook niet langer met de neus over het dolomieten fietspad staan. De mindervalidenparkeerplaats verhuist naar zijde van de school.

Voorbij de parking van de school zal het niet meer toegelaten zijn om aan de linkerkant te parkeren, aan de rechterkant blijft dit wel toegelaten. Aan het kruispunt met de Dennenlei zullen de auto's in de Sint-Maria-ten-Boslei nog maar over één rijstrook kunnen rijden. Er worden ook verschillende maatregelen genomen om de oversteekbaarheid en de zichtbaarheid van fietsers en voetgangers te vergroten. Zo wordt ook de verbinding met de Zilverstraat, waar we een fietsstraat van maken, verbeterd. Op het kruispunt zelf wordt een parkeer en stilstandverbod voorzien dat wordt doorgetrokken tot aan de Botermelkbaan.

5.2. Vragen:

- Kathelijne P.: Hoe moet je te voet of met de fiets van de Columbuslei naar de Zilverstraat gaan? Want dat is ook een probleem.
- Cédric C.: Dat blijft voorlopig onveranderd.
- Yannick S.: Dat wordt meegenomen in de definitieve aanleg. Dit zijn beperkte maatregelen om met beperkte middelen toch al een aantal problemen aan te pakken. De fietsers die uit de Columbuslei komen, kunnen eventueel via de doorsteek naar het fietspad van de Botermelkbaan gaan en zo de Dennenlei vermijden.
- Kathelijne P.: Ja, maar het is best gevaarlijk om daar op het fietspad te komen, omdat de fietsers daar snel rijden.
- Yannick S.: Het is wel de bedoeling om een veilige verbinding te voorzien bij de heraanleg. Deze maatregelen zijn besproken met de school op basis van de belangrijkste aandachtspunten van de school. Ook niet alles is gecapteerd, maar dit zijn de meest precaire zaken die we dan toch nog willen verduidelijken, willen verbeteren, waarbij ook de school het engagement heeft genomen om hier heel duidelijk rond te communiceren. Maar aanpassingen op het kruispunt worden ook mee opgenomen in de opdracht van het studiebureau voor de heraanleg.
- Peter A.: In de opdracht die in de zomer gaat gepland worden dan, niet voor de rioleringswerken van de Columbuslei he?
- Yannick S.: Op het volledige kruispunt tot in de bocht van de Columbuslei ligt de nieuwe riolering al. De riolering is hier dus al in orde, maar we moeten hier nog een aanvulling doen van fietspad of voetpad op basis van de aangifte van het studiebureau waar we nog ruimte voldoende hebben. Zij zullen dat verder uittekenen. De maatregelen die we nu nemen zijn beperkt met heel weinig bijkomende verharding, maar we kunnen natuurlijk niet zomaar alles zonder omgevingsvergunning doen.
- Peter A.: Dus deze mogelijke aanpassingen aan het kruispunt zijn voor het studiebureau, maar de werken van de Columbuslei zijn dan nog voor veel later?
- Yannick S.: Ja, Columbuslei is een apart dossier.
- Peter A.: Ik denk dat men blij zal zijn dat er op korte termijn al enkele aanpassingen zullen gebeuren. Veel fietsers die vanuit het westen de Columbuslei nemen, klagen ook over auto's die de Columbuslei gebruiken om de file op de Botermelkbaan te vermijden. Daar moet ook eens goed over nagedacht worden hoe we dat kunnen oplossen. Als we er al kunnen voor zorgen dat dat niet meer gebeurt, zullen fietsers zich al veel veiliger voelen in de Columbuslei.
- Kathelijne P.: Een fietsstraat.
- Peter A.: Een fietsstraat zou bijvoorbeeld onderzocht kunnen worden. Ik had ook nog een vraag over de Kunstlei zelf. Daar wordt niet gekozen om zoals het vroeger was witte lijnen te voorzien. Is daar een reden voor?

- Cédric C.: We hebben vooral ook naar het ruimtegebruik gekeken, omdat het een vrij smalle straat is. Als we die witte lijnen zetten, wordt de fietser echt terug naar de zijkant van de weg gedwongen, want dan moeten ze zelfs bijna rechts van die lijn gaan fietsen. Het is ook maar een korte termijnoplossing, dit zal het probleem niet oplossen.
- Yannick S.: In het toekomstige concept is er ook een vrijliggend fietspad in de berm voorzien. Bijkomend willen we, zeker zolang hier geen fietspad ligt, de fietsers voor wie het een optie is maximaal stimuleren om gebruik te maken van de Zilverstraat.
- Peter A.: De fietsers die tegen de richting rijden, zouden die een witte streep kunnen krijgen om te zorgen dat de auto's niet te veel links rijden? Ik snap dat de overweging niet is gemaakt voor fietsers die in dezelfde richting rijden, maar niet voor de fietsers die tegen de richting rijden.
- Cédric C.: Er valt iets voor te zeggen. We hebben daar nu een keuze in gemaakt om het op deze manier te doen, maar het probleem zal hier pas echt opgelost kunnen worden in een heraanleg.
- Peter A.: Maar als je het zo doet, krijg je in essentie wel een fietsstraat. De fietsers die met de richting meerijden kunnen dan niet meer ingehaald worden en de fietsers die tegen de richting gaan hebben vrije baan.
- Cédric C.: Ik denk dat een deel van het probleem ook is dat ze daar 's ochtends in een file staan aan te schuiven tot bijna op het kruispunt met de Dennenlei. Als je dan ruimte openlaat voor fietsers in de tegenrichting, kunnen de fietsers met de richting mee de file niet meer passeren, tenzij ze de rij langs links voorbijsteken, maar als fietser is dat niet aangewezen.
- Yannick S.: 's morgens rijden de fietsers mee met het verkeer en 's avonds rijden ze tegen het verkeer.
- Cédric C.: Dus je zou die lijn eigenlijk moeten kunnen verleggen tussen de voor- en namiddag.
- Kathelijne P.: Worden de markeringen in de twee delen van de Kunstlei aangebracht?
- Cédric C.: Nee, enkel in het deel tussen de Dennenlei en de Sint-Maria-ten-Boslei. In de tijdelijke maatregelen grijpen we op het andere deel niet in, in de heraanleg wordt hier wel mee naar gekeken.

6. STAND VAN ZAKEN WEGENWERKEN

6.1. Toelichting (Yannick S.):

Braamstraat

De nutsmaatschappijen hebben het grootste deel van hun werk afgerond. Momenteel wordt er tussen de Papenaardekenstraat en de Hofstraat nog een belangrijke gasleiding aangepast. Als die werken afgerond zijn, kan de hoofdaannemer (DCA) van start gaan met de eigenlijke weg- en rioleringswerken. In de eerste fase wordt er gewerkt tussen de Papenaardekenstraat en de Victor Adriaenssensstraat. Volgens de huidige vooruitzichten zal deze fase tot augustus-september duren. Vervolgens wordt het kruispunt met de Victor Adriaenssensstraat opgebroken, waardoor er gedurende enkele weken niet langs hier uit Schoten gereden kan worden. Daarna wordt zo snel mogelijk doorgeschoven naar het gedeelte tussen de Victor Adriaenssensstraat en de Wijnegembaan, hetgeen een tweetal maanden in beslag zal nemen. Als sluitstuk wordt dan het volledige kruispunt met de Wijnegembaan opgebroken en vernieuwd. Tegen het einde van het jaar, ten laatste begin volgend jaar zou dit werk helemaal gerealiseerd moeten zijn.

Laterale wegen Churchilllaan

De nutsmaatschappijen zijn hier momenteel bezig. Gedurende deze werken blijft de hoofdas maximaal gevrijwaard. In de tweede week van de paasvakantie zal er wel een conflict zijn ter hoogte van de Borgeindstraat. De hoofdaannemer (Adams nv) zal half mei met de echte werken van start gaan. De fietspaden zullen worden vernieuwd vanaf het kruispunt met de Calesbergdreef. In de eerste fase wordt het deel tussen de bomen al mee heraangelegd. Het

kruispunt met de Jozef Gijselsstraat zal er wel even volledig uit moeten omdat hier een grote rioolconstructie onder de grond moet komen. Daarna zal het hoofdwerk zich concentreren op de laterale wegen tot aan de Borkelstraat. Ook dit werk zal lopen tot het einde van dit jaar/begin volgend jaar.

André Ullenslei – Stanislas Meeuslei

Ook hier zijn de nutsmaatschappijen reeds bezig. Deze werken zijn iets moeilijker. Meestal gaan nutsmaatschappijen één keer door de straat en passen ze aan wat er moet gebeuren. Hier zal dat niet het geval zijn, omdat de ruimte boven de oude riolering hier gebruikt wordt door de nutsmaatschappijen. Om die ruimte terug in te nemen moet de oude riolering eerst verwijderd worden, hetgeen pas kan wanneer de nieuwe riolering er ligt. Dezelfde stoep zal hier dus drie of vier keer opgebroken worden. De hoofdaannemer (Vermetten) zal ook hier starten midden mei en einde der werken wordt opnieuw voorzien voor het einde van het jaar/begin volgend jaar.

Zamenhoflaan

Het plan is in voorbereiding voor omgevingsvergunning.

Brechtsebaan – Boomgaarddreef

In het kader van de aanleg van de KMO site, zal de ontwikkelaar ook aanpassingen aan de gewestweg uitvoeren. Deze werken hebben nog geen exacte startdatum, maar zullen plaatsvinden in april/mei/juni/juli. Het is voorzien dat zo goed als altijd doorgang, weliswaar vertraagd, zal zijn in beide richtingen. Het dossier van de wijk erachter is een MER klasse 1. Daar zit veel studiewerk bij, dat is nu lopende. We hopen daar tegen de zomer uitsluitel over te krijgen, zodat we verder kunnen met het dossier in het kader van aanbesteding. Maar de voorwaarden die in die vergunning opgenomen zullen worden, zijn natuurlijk van belang voor de aanbesteding.

Pletterijstraat

Hier is een dossier aangemaakt om de voetpaden te vernieuwen. De nutsmaatschappijen moeten ook nog een deel waterleiding vernieuwen. Zij starten een van de dagen. Dat is heel lokale hinder en zal ook geen maanden duren. De startdatum voor de aanleg van de voetpaden ligt nog niet vast, maar de bedoeling is wel dat dit nog voor de zomer start en ook voor de zomer gerealiseerd is. Aan de zijde van het zuiveringsstation zal het voetpad worden geëlimineerd, omdat het in de huidige situatie vooral gebruikt wordt om vrachtwagens en dergelijke op te parkeren. Er wordt ook een houten vangrail voorzien om keerbewegingen van vrachtwagens buiten de rijbaan onmogelijk te maken.

Sanering drinkwaterleiding Paalstraat

De gestuurde boring onder de vaart van de Begonialaan naar de Heikantstraat is intussen gebeurd. Na de paasvakantie wordt deze leiding verder doorgelegd in de Heikantstraat tot aan de Villerslei. Daar stopt dit werk voorlopig. Om de totale impact van de werken in de Zaatstraat te beperken, is een werkmethode uitgewerkt die ervoor zorgt dat de bestaande leiding weggenomen kan worden om dan op dezelfde plaats de nieuwe leiding te leggen. Hierdoor zal er in de omgekeerde richting gewerkt worden dan oorspronkelijk gedacht, waardoor er gestart moet worden aan het gemeentehuis in plaats van aan de Begonialaan. Dit werk zal in april-mei starten. De fasering wordt nog verder uitgewerkt en de communicatie naar de bewoners toe zal nog gebeuren. In het eerste deel van de Venstraat tot aan de Rubensstraat wordt er onder één rijstrook gewerkt. Daarvoor is in de raadscommissie ook al aangekondigd dat het de bedoeling is om hier in de heraanleg het uitzicht van de centrumvernieuwing door te trekken. De rijstrook van de betonbaan die hier opgebroken wordt, zal dus om de hinder te beperken tot aan die heraanleg hersteld worden met asfalt. Verder in de straat wordt er onder de beplanting gewerkt. Het groen wordt hier tijdelijk weggenomen en nadien volledig opnieuw aangeplant. Wat de nieuwe beplanting zal inhouden is nog niet bepaald. In het laatste deel moet opnieuw onder de betonbaan gewerkt

worden, hier zal ze wel in beton hersteld worden. Parallel aan de vaart zal er gewerkt worden onder het fietspad aan de oostzijde. De bedoeling is om tot augustus in deze zone te werken, na augustus wordt opnieuw opgeschoven naar de andere zone.

Halfverhardingen

Er worden paden in de Zeurt, het gemeentepark en het Wirtzpad in het Cogelspark vernieuwd dit jaar. Wat in het gemeentepark zeker meegenomen wordt, is het pad van aan de Koekoek tot aan de klinkerverharding.

6.2. Vragen:

- Peter A.: Op de Churchilllaan was er eerst gezegd dat de hoofdaannemer in april zou beginnen, dat is nu half mei geworden. Kan er worden gegarandeerd dat de lindes niet kapot zullen gaan door de werken?
- Yannick S.: Er is sowieso de bemalingsvergunning. Waar nodig wordt er bevoeiing voorzien. De aannemer had ook al voorgesteld om aan de bomen bijkomend nog met waterzakken te werken en er voor te zorgen dat deze altijd gevuld zijn. Dat wordt nog met de milieudienst in de vergunning van de bemaling gefinaliseerd en ook opgevolgd. De kwaliteit van het bemaald water wordt ook altijd gecontroleerd. Ondanks dat het water daar uit de grond komt, is het toch niet altijd ideaal om datzelfde water te gaan gebruiken.
- Kurt V.: Dat de stoep daar drie keer open gaat is logisch, maar misschien niet in de ogen van de bewoners daar. Ik neem aan dat er hier voldoende informatie over aan hen verleend zal worden? Als we op een goede manier kunnen verklaren waarom dit nodig is, zal het waarschijnlijk wel aangenomen worden.
- Yannick S.: We maken ook altijd een uitgebreide folder bij wegenwerken waar we zo veel mogelijk info in meegeven en de meeste vragen ook in gecapteerd zijn. Voor deze werken zullen we wat de nutsleidingen betreft ook een extra luik toevoegen om de werkwijze te kaderen.
- Peter A.: Het is toch alleen in de André Ullenslei dat het voetpad vier keer open gaat he?
- Yannick S.: Het stuk Stanislas Meeuslei tot aan de Eethuisbeek ook. Ik heb nu vier keer gezegd, maar laat ons zeggen verschillende keren. Het meest absurde beeld is eigenlijk op dit moment, waarbij het opgelegegd wordt om de kabels 50cm op te schuiven en opnieuw dicht te leggen. Maar het moment dat de rijbaan er in ligt, gaan alle stoepen eruit om de buizen te verwijderen. Dan komt er niemand nog de stoep terugleggen om ze opnieuw open te breken, want dan komen de nutsmaatschappijen daar hun ding doen en dan zal de hoofdaannemer de berm en aanwerken. Dan hebben de mensen wel de rijbaan om op een propere manier te voet tot aan hun huis te geraken.
- Peter A.: Is er nu al beslist welke bomen er gaan komen in de André Ullenslei? Is het nu in orde voor die mensen?
- Yannick S.: Er is via Denkmee een keuzemogelijkheid geweest. De gekozen optie is nu ook gekozen door het college en zit in het bestek. Er zijn een aantal mensen die klacht blijven indienen, maar ook vanuit het Agentschap Binnenlands Bestuur hebben wij al meerdere keren gelijk gekregen dat we correct geïnformeerd hebben. Zij doen geen uitspraak over de keuze van de boom, maar wel over de manier waarop we de mensen informeren.
- Peter A.: Wouter, had jij mij gezegd dat er nog een laatste gesprek ging komen? Is dat al gebeurd?
- Wouter R.: Dat is nog niet gebeurd, maar dat lijkt mij wel zinnig. Al maak ik mij geen illusies dat dat alles zal oplossen, maar het mag wel stoppen. Je kan natuurlijk niet blijven uitleggen waarom je iets doet. Maar we gaan het wel nog proberen. De boom die het uiteindelijk heeft gehaald is de veldesdoorn.

- Tommy V. L.: In het kader van vrachtwagenparkeren, wordt er nog een alternatief voorzien voor de parkeerplaatsen in de Korte Braamstraat?
- Yannick S.: We hebben de vrachtwagenparkeerstrook in de Borgeindstraat onlangs uitgebreid tot aan de grens met de bewoning. Aan de Vlaamse Waterweg wordt ook de vraag gesteld om in de omgeving van de Metropoolstraat toch nog iets voor Vrachtwagens te voorzien. Zelf ontbreken we daar de gronden om hier iets aan te doen.
- Peter A.: Waar het voetpad in de Pletterijstraat weggenomen wordt, komt daar nog iets van hagen of struiken dan?
- Yannick S.: Ja, het is de bedoeling om er hogere beplanting te voorzien.

- Peter A.: Tot wanneer zullen de werken aan de waterleiding duren?
- Yannick S.: Ze hopen met deze werken tegen oktober klaar te zijn.
- Peter A.: Waarom is er niet gekozen om onder brug 14 naar de Villerslei te gaan met de leiding in plaats van pas aan de Begonialaan?
- Yannick S.: Daar is ondergronds geen ruimte meer.

7. PENDELPROEVERIJ

7.1. Toelichting (Cédric C.):

De pendelproeverij is een testaanbod aan alternatieve vervoersmodi dat aangeboden wordt door Lantis in samenwerking met B2Bike om gedurende vier weken gratis te gebruiken. Het doel hiervan is om de modal shift te ondersteunen in het kader van de hinder die de Oosterweelwerken met zich mee zullen brengen. Bewoners van de gemeente kunnen gedurende 4 weken een vervoersmiddel uittesten met het oog op een potentiële aankoop van zo'n voertuig, als het iets voor hen is.

Concreet voor Schoten wil Lantis het aanbod voorzien tussen 6 augustus en 11 september 2024. Deelnemers kunnen het vervoersmiddel ophalen op 6, 7 of 8 augustus, kunnen er dan vier weken gebruik van maken en moeten het dan weer inleveren op 9, 10 en 11 september. Het aanbod is gratis voor de gebruikers en ook de gemeente moet geen financiële bijdrage leveren.

7.2. Vragen:

- Kurt V.: Er wordt gesproken over testen met het oog op een potentiële aankoop, is het zo dat er al een engagementsverbintenis is om de aankoop te doen?
- Cédric C.: Nee. De fietsen worden wel aangeboden door B2Bike, maar het is volledig vrij om elders een fiets aan te kopen of helemaal geen aankoop te doen.
- Kurt V.: Voor sommige fietsen heb je andere bescherming nodig dan voor andere fietsen, is dat mee inbegrepen in het aanbod?
- Cédric C.: Dat wordt ook mee voorzien.
- Kurt V.: Zijn de gebruikers dan ook verzekerd?
- Cédric C.: De fietsen zelf zijn verzekerd bij diefstal of schade, of de gebruikers verzekerd zijn weet ik niet zeker, dat zullen we navragen.
 - o Uit de FAQ op de website van Lantis: *Als gebruiker van een testfiets ben je gedurende de testperiode verzekerd tegen diefstal en schade. Voor schade aan derden, bv. door een ongeval, dien je over een eigen familiale verzekering (Burgerlijke Aansprakelijkheid) te beschikken.*
- Peter A.: Als het gegeven is om mensen een alternatief voor het woon- werkverkeer aan te bieden, lijkt 6 augustus mij hier niet de beste startdatum voor.
- Cédric C.: Wij hadden het ook liever buiten de zomervakantie gezien, maar het is Lantis zelf die kiest wanneer ze naar de gemeenten gaan, over de startdatum hebben wij weinig te zeggen.
- Kurt V.: Er zijn ook nog andere werkende mensen dan zij die in het onderwijs staan he.
- Dieter P.: Ik vind wel dat het als opmerking meegegeven mag worden.

- Peter A.: De modal shift is ook vooral belangrijk wanneer het drukker wordt en dat is eigenlijk pas in de tweede helft van september echt zo.

8. VARIA

8.1. Wilgendaalstraat:

Een delegatie bewoners uit de Wilgendaalstraat vraagt spreekrecht aan:

“Beste aanwezigen,

Wij Schotenaren zijn blij, zeker na al wat we vanavond hebben gehoord, dat Schoten innoveert. Wij weten ook dat je geen omelet kan bakken zonder schalen te breken. Wij weten ook dat jullie als gemeentebestuur er alles trachten aan te doen om de hinder te beperken. Geloof ons, daar zijn we ons van bewust. En ‘wij’ wil zeggen niet enkel de mensen van de Wilgendaalstraat, Gelmelenstraat, maar echt alle Schotenaren die er hinder van ondervinden.

Maar beste mensen, hoe de situatie nu is, is écht niet veilig, ecologisch niet echt ok, maar op sommige stukken op het nieuwe traject gevaarlijk!

Waar we vroeger in alle rust naar school, werk of welke windrichting konden gaan, moeten we nu omwegen maken die hadden kunnen worden vermeden.

Echter, de Wilgendaalstraat is nu de highway geworden van Schoten, er passeren hier soms, door onszelf gemeten, tot 2600 voertuigen per dag, dat komt overeen met 1 voertuig om de 40 seconden dat onze huizen passeert, in een straat zonder fietspaden. Bovendien in een éénrichtingsstraat.

We gaan het ook niet uitvoerig hebben over het feit dat er zich barsten hebben ontwikkeld aan de veilige heuvels. We gaan het uiteraard niet hebben over dat er meerdere voertuigen +3,5 ton zich een vrolijke weg banen door onze straat, terwijl er wel de nodige signalisatie aanwezig is. Maar u zal vast begrijpen dat deze situatie niet ideaal is.

Dat er ongevallen gaan gebeuren, dat wil niemand. Wij niet en jullie zeker niet. Dat wil niemand!

Misschien denken jullie nu: die mensen van de Wilgendaalstraat lijden aan het ‘not in my backyard syndroom’. Niets is minder waar!

Echter wij Schotenaren praten ook met elkaar en of je nu met iemand van de Borkelstraat, Churchillaan, Thuretstraat, de Ridder Walter van Havrelaan of heel de Kasteelwijk praat, gelijk wie, iedereen is het er over eens. Met deze oplossing/situatie is niemand gelukkig.

Waar je vroeger in de rust woonde, is het nu een overdreven drukte van jewelste.

Ook onze Cordula-school is niet opgezet met het ‘circulatieplan’. Bussen die kinderen moeten ophalen geraken er niet en zeker niet op een veilige, eenvoudige manier.

Hun en al de kinderen trotseren elke dag een zee van auto’s in de Wilgendaalstraat, een straat zonder fietspaden nota bene. Heeft de Vordensteinstraat geen van de weg gescheiden fietspaden?

De foto’s van onze ‘file-straat’ heeft u vast al wel opgemerkt op sociale media. Is dit 24u op 24u? Uiteraard niet! En ook dat beseffen wij. Maar veilig en ecologisch is het niet. Het is ook niet leuk om elke morgen wakker gemaakt te worden door een bulderende vrachtwagen of een auto, welke niet beseft dat hij aan het racen is in een, jawel, zone 30. Of wat te denken van politie, ambulances en brandweer? Zij zijn nu ook gedwongen om deze straat te gebruiken als rescue-way.

We zijn nu 2,5 maand verder, zou het niet beter zijn dat we de knip even opbergen en dat de rust onder alle Schotenaren kan terugkeren en zo samen met de bewoners van onze gemeente naar een oplossing zoeken waar iedereen een beetje water bij de wijn doet?

Ons doel is dat we van ons nieuwe “Schoten” er samen een mooi Schoten van maken op een manier waar iedereen zich in vindt.

Klein wistje datje om af te sluiten:

Wij Schotenaren bedanken u voor onze tijd en zijn er zeker van dat jullie de juiste ‘op Schotense wijze’ beslissing gaan nemen.

Bedankt,

Wij, uw Schotenaren.”

- Iefke H.: Dankuwel. Dankuwel ook om te wachten. Ik weet dat dat belachelijk overkomt, maar wij hebben een huishoudelijk reglement waarin ook staat hoe dit soort dingen moeten gebeuren en als we dat niet volgen, word ik daar op aangesproken. Bedankt ook voor het geduld. We hebben hier soms nog mensen die komen spreken, maar er zijn er weinig die wachten tot het punt effectief besproken wordt. Dat siert jullie echt wel. En vooral ook het einde waar jullie zeggen mee te willen nadenken en dat iedereen een beetje water bij de wijn wil doen. Ik vind dat geweldig, maar de ervaring leert mij dat dat meestal toch minder gebeurt, dat er weinig water is en veel wijn. We hebben het ook nog niet op deze manier gehad, gewoonlijk hebben we iemand die spreekrecht aanvraagt over een agendapunt, dus het is een beetje zoeken hoe we het nu gaan aanpakken. Maar ik denk dat het wel buiten kijf staat, uiteraard zijn wij hier mee bezig he. Er zijn al aanpassingen doorgevoerd. Wat het vrachtverkeer betreft, ik weet waar u het over heeft, ik kom ook een stuk of vier keer per dag in de Wilgendaalstraat, elke schooldag, ik heb ook al een fotoreportage gemaakt. We zijn ermee bezig, we gaan dat aanpakken met alle factoren en actoren aan de tafel. We zijn op dit moment ook nog aan het meten. Sommige zie je staan, andere niet, dat is ook de bedoeling. We willen die metingen ook nog verder analyseren. Als ik één ding geleerd heb de afgelopen twee jaar, ik dacht dat sectoren zoals jeugd of senioren de meest emotionele sectoren waren in de gemeente. Een ouder komt langs en vindt geen school of een kind kan niet op school blijven of een ouder wordt dement,... Ik dacht dat dat de meest emotionele gesprekken waren, maar daar ben ik helemaal fout in. Er is één gespreksonderwerp dat het meeste emotie oproept en dat is mobiliteit. Het is eender wat rond mobiliteit. Dat er bij jullie gevoelens leven, ga ik zelfs niet over discussiëren. Dat zijn jullie gevoelens en die zijn helemaal juist. Maar ik hoop dat jullie ook mijn kant kunnen begrijpen dat ik me niet alleen kan laten leiden door gevoelens van mensen en dat ik echt ook wel cijfers wil.
- Publiek: Dat zijn geen gevoelens he.
- Iefke H.: Nee, ik zeg juist, ik erken heel duidelijk jullie gevoel, maar ik wil dat ook koppelen aan objectievere zaken. We zijn daarmee bezig. Die analyses gaan we uitvoeren. Ik heb dat ook gezegd tegen de mensen waarmee ik gepraat heb. En u moet niet nee schudden want ik ga dat wel doen. We zijn aan het meten. Ik heb er ook totaal geen reden voor om daar niet open of transparant over te communiceren. Dat heb ik van in het begin gezegd, want wat is daar het nut van?
- Publiek: Mag ik?
- Iefke H.: Van mij mag u.
- Publiek: Toevallig stond de meetapparatuur voor de aanpassingen voor mijn deur, dus ik weet dat er gemeten wordt. Maar soms zijn cijfers daar, maar soms is de realiteit anders. Het is niet omdat er op dat moment zoveel auto's door de straat reden en dat er nu zo veel meer zijn, dat zul je sowieso meten, dat is geen utopie, dat is gewoon zo. Maar het probleem en we hebben ook gesproken met mensen uit de Kuipersstraat, eigenlijk de mensen die nu in een oase van rust wonen, die mensen zeggen zelf: "Wij vinden het eigenlijk niet erg want eigenlijk is het probleem nu gewoon verlegd. Wat wij vroeger min of meer hadden, niet echt zo sterk maar toch, hebben jullie nu." Dat is hetgeen dat de mensen, en ik spreek nogmaals niet alleen over de Wilgendaalstraat, dat zou 'not in my backyard zijn', dat is echt niet de bedoeling. De bedoeling is dat we op een normale manier overall mobiel geraken en dat we ook op een normale manier terug naar huis kunnen komen. Dat de Markt afgesloten is, dat gaat niet anders, dat moeten wij ook begrijpen. Dat wij moeten omrijden, dat moeten wij begrijpen, dat kan niet anders. Maar het is niet de bedoeling dat één straat moet boeten voor heel de situatie. De mensen zeggen het ook allemaal: wij moeten door jullie straat, anders geraken wij er niet. Terwijl dat er volgens mij, ik ben uiteraard geen professioneel, maar ik denk toch dat er andere mogelijkheden zijn. Voor ons, onze straat mag gebruikt worden he, het is een

openbare weg, maar dat er toch nog ergens anders een vluchtweg is zodat we niet alles moeten slikken. Het is echt niet normaal 's morgen om kwart over 5. Ik nodig u 's morgens om kwart over 5 niet uit, tenzij u het echt wilt, het is echt schrijnend. Vanaf dan beginnen de auto's door de straat te rijden en geloof mij zone 30 is niet echt zone 30.

- Publiek: Mag ik daar nog iets aan aanvullen? U spreekt van een open bestuur. Ik vraag mij dan af, de voorstudies, de cijfers die gebruikt zijn om deze beslissing te nemen, kunnen wij die inzien? Mogen wij die zien? Ik weet, de Wilgendaalstraat is altijd al een drukke straat geweest met de school, sowieso. Daar heeft nooit iemand iets over gepiept of gezaagd, want je gaat er wonen en weet dat de school daar is. Maar nu krijgen we daar nog een hele hoop doorgaand verkeer bij dat er vroeger niet was en dat is echt niet te slikken. De foto's die u gezien heeft, het is echt elke ochtend, elke avond, over de middag en de fietsers rijden over het voetpad want ze kunnen niet passeren. Het is echt niet normaal. Auto's komen bij de Ridder Walter van Havrelaan, daar staan geen verkeerslichten, ze moeten op het fietspad staan om te zien of er verkeer aankomt. Ik heb hier heel mooie schema's en documenten gezien van zaken die jullie gaan aanpakken aan de Zeurt. Ik vraag mij af: wonen wij dan in een ander Schoten?
- Iefke H.: Nee.
- Publiek: Blijkbaar wel mevrouw, blijkbaar wel.
- Iefke H.: Dat bedoel ik dan met het feit dat mobiliteit emotie is, natuurlijk wonen jullie niet in een ander Schoten. De schema's die u nu ziet van toekomstige projecten, die schema's van wat er nu gebeurt, zijn hier ook geweest. Dat is op juist dezelfde manier aangepakt, ook met die dingen, schoolomgeving Sint-Ludgardis bijvoorbeeld, zullen er zaken naar boven komen en zullen er inwoners zeggen: wij vinden dit niet ok. Dat is gewoon zo. Over de cijfers wil ik nog kort even antwoorden: het heeft geen zin om metingen uit te voeren, als je die niet kan voorleggen naast vorige metingen. Wij hebben dus uiteraard metingen uitgevoerd voor alle zaken veranderd zijn. We moesten even zoeken wanneer, want we wouden die ook niet doen wanneer de brug van de Villerslei open stond, omdat dat ook invloed had op de circulatie. Dus we hebben dat op een gegeven moment gedaan, december denk ik, half december?
- Cédric C.: De gewone straatmetingen hebben we eind september, begin oktober, zelfs tot in november uitgevoerd. Onze kruispunttellingen zijn in december gebeurd omdat we zaten met wegenwerken in de Braamstraat en het kruispunt aan de Wijnegembaan dat afgesloten was.
- Iefke H.: Dus we hebben die cijfers en we gaan die leggen naast de nieuwe cijfers, want dat is de enige manier om te zien wat de invloed is, niet alleen op de Wilgendaalstraat, maar op alle straten die we gemeten hebben. Dat maakt het dan, wat ik zeg, wat objectiever om dan te kunnen zeggen: kijk, er gingen 50 auto's daar naar links en nu zijn het er 120. In welke mate is die vermeerdering problematisch? Tot wat leidt dat? Daarvoor doen we dat en hebben we het zo aangepakt, omdat we weten dat het gewoon een heel moeilijk gesprek is. En daar heb ik totaal,... en dat heb ik ook tegen de anderen al gezegd, dat is uiteindelijk openbaarheid van bestuur he.
- Publiek: Heb ik het goed begrepen, in december zijn de tellingen gebeurd?
- Iefke H.: Van september tot en met oktober/november zijn er tellingen gebeurd met toestellen, soms zie je die hangen en soms ook niet. En er zijn ook fysieke tellingen gebeurd door onze eigen mensen die op hoeken van straten zijn gaan staan en bepaalde bewegingen visueel in kaart hebben gebracht. En we hebben daarnaast ook nog tellingen, dat is dan snelheid, die dan van ergens, ja, in de lucht? gebeuren en waarvan we ook maandelijks input krijgen. We leggen al die dingen samen.
- Publiek: Wat is dan eigenlijk het nut van de fietspaden in de Vordensteinstraat langs twee kanten en het verkeerslicht dat er bij ons in de straat niet is?
- Iefke H.: Ja, maar nu gaan we echt al,... Ik wil op een aantal zaken antwoorden dat jullie vragen van krijgen we dit, krijgen we dat,... en ja Joren jouw voorstel is echt wel

goed hoor, maar ik heb u ook gezegd dat ik naar alles wil luisteren en alles wil bekijken, maar ik kan niet toveren. En ik heb ook een bepaalde fase die we aan het nemen zijn.

- Publiek: Maar wat wij in de straat moeilijk begrijpen is, jullie gebruiken altijd de Route2School, dat is denk ik toch de grondreden geweest om die knip te doen. Klopt dat?
- Iefke H.: Niet dé, een.
- Yannick S.: Ook de centrumvernieuwing.
- Publiek: Maar als de school niet tevreden is met wat je gedaan hebt en je hebt eigenlijk op de andere plek waar de drie scholen samenkomen het verkeer verzwaaard, wat heb je dan gedaan?
- Iefke H.: Maar als de school niet tevreden is, dan praten we misschien met andere mensen.
- Publiek: Dat is een goede vraag, wat is het resultaat van de knip?
- Iefke H.: Ik krijg hier al opmerkingen intussen dat ik het huishoudelijk reglement op dit moment niet respecteert, in principe hebben jullie jullie spreekrecht gehad en ik vond het ook gewoon heel fijn dat jullie zijn blijven zitten. Het enige dat ik kan zeggen is: we gaan er open over zijn, we gaan er terug over samenzitten, kom gerust allemaal mee. Maar ik wil echt die cijfers ernaast kunnen leggen zodat we weten op dat gebied waar we over praten. En dan willen we jullie gerust nog eens van A tot Z uitleggen waarom we hebben gedaan wat we hebben gedaan, en niet iets anders, en bekijken: hoe gaan we nu verder? Maar vraag mij niet, ik kan morgen die bakstenen niet opheffen, dat gaat niet. Geef mij en onze diensten de tijd om dat te doen en we gaan terug in overleg. Maar zoals ik tegen Joren heb gezegd, kan ik niet toveren.
- Publiek: Maar mevrouw, er is nog altijd geen antwoord op de vraag waarom dat blokken daar echt gezet zijn.
- Iefke H.: Maar ik heb juist gezegd...
- Publiek: Daarvoor komen wij, wij komen daar speciaal voor.
- Wouter R.: Dit is een traject dat al jaren loopt. Dit heeft eigenlijk niets met Route2School te maken. Route2School heeft een aantal punten rond de school, dat klopt, en dat kan meegenomen worden. De belangrijkste reden dat we iets hebben moeten doen, is het afsluiten van de bogen bij de Forumgebouwen. Ik herinner mij, en de collega's die hier al even zitten weten dat ook, dat de vorige directie van de school, want het inzicht van de school verandert blijkbaar ook met de directie, de vorige directie heeft onder andere in de kranten maar ook aan iedereen die het wou horen gezegd: de situatie hier in de Vordensteinstraat is onleefbaar,... en dan waren de bogen nog open en reed het verkeer nog zoals het wilde rijden en we het altijd gewend zijn geweest. Het was toen waarschijnlijk voor iedereen aangenaam, maar rond de school was het toen onleefbaar. Er zijn toen uiteindelijk kleine ingrepen op de kruispunten gebeurd, maar die opmerking blijft. Doe die bogen toe, je moet er geen verkeersdeskundige voor zijn, ik ben dat voor alle duidelijkheid ook niet, Maar dan weet je dat er extra verkeer rechtsaf slaat voorbij die school en dat de situatie alleen erger wordt. Laat dat nu ook nog net de kant zijn waar de lagere school gevestigd is, waar kinderen nog onder begeleiding van ouders veel overstekende bewegingen maken, kinderen die misschien nog net iets minder verkeerskundig inzicht hebben dan kinderen die naar het middelbaar gaan. Dat is de redenering die gemaakt is.
- Publiek: Je maakt inderdaad een plan om de school te helpen, maar heeft de school daar ooit inspraak in gehad? Want we spreken inderdaad over een plan dat al enkele jaren meesleept en waar misschien wel over nagedacht geweest is en een school wisselt van directie. Maar ik ga er van uit dat directies ook wel hun informatie doorspelen. Ik ga er van uit dat er in een gemeente ook wel een stuk doorgespeeld wordt. Dus als die gesprekken opgestart worden met een nieuwe directie, ga ik er ook wel van uit dat de informatie uit de vorige gesprekken ook wel meegedeeld wordt. Dus dan stel ik mij de vraag: is de school daar ook in gehoord geweest?

- Wouter R.: De school is één partij en iedereen mag van standpunt veranderen, maar wij moeten ook kijken naar het algemeen belang en dat is de keuze die gemaakt is.
- *De zaal wordt rumoerig.*
- Iefke H.: Nee, mannen kijk, nu gaan we afronden, want dit was niet de bedoeling.
- Wouter R.: Nee, maar ik vind het wel belangrijk dat we het kunnen klaren. Ik heb trouwens alle respect voor de constructieve manier waarop het hier gebracht wordt. Zeg mij welke oplossing voor iedereen goed is, en ik wil ze bekijken. Maar we weten dat die er niet zomaar is. Kan dat bijgestuurd worden? Ja, maar zoals Iefke zegt, mits de nodige cijfers, dat het bekeken is, dat het onderzocht is. Er zijn nog nooit zo'n uitgebreide tellingen gebeurd als tijdens de centrumvernieuwing. Dat wordt enorm grondig voorbereid. Daar hebben bureaus op gezeten, dat is hier een aantal keer besproken, dat is nu wat er voorligt. Lijkt dat onleefbaar te zijn, en ik geloof jullie echt, ik heb de foto's ook gezien van die rij auto's in de straat en daar wordt niemand gelukkig van. Kunnen we dat op een of andere manier verbeteren, en die vrachtwagens moeten uit die straat, dat is zo, er staan borden, die moeten nagekeken worden. Er zijn een aantal dingen die we kunnen doen om het leefbaar te maken, maar zomaar zeggen 'we gooien alles terug open' geloof mij, dan zitten we hier volgende keer met de volgende straat. Dan creëren we het probleem weer op een andere plaats en dan zal het veel erger zijn want dan zal het aan de kant van de lagere school zijn.
- Publiek: Maar dat is hetgeen we ook niet willen he. We willen meedenken...
- *Het is opnieuw rumoerig in de zaal.*
- Kathleen D.: We gaan hier de discussie met het publiek even stopzetten want jullie hebben al meer mogen zeggen dan het huishoudelijk reglement eigenlijk toelaat. Ik ga wel nog de raadsleden bevragen of zij nog iets willen toevoegen. Dieter, ik weet niet of jij nog iets wil aanvullen?
- Dieter P.: Ik wou heel kort aanhalen dat vanaf er een beslissing genomen is, die stukken ook openbaar zijn. Ik veronderstel aan het animo te merken dat het ook op de commissie zou kunnen komen. Maar het is een openbare vergadering, net zoals alle verslagen en documenten uit de voorgaande raadscommissies openbaar zijn. Dus je kan het allemaal raadplegen. Als dat niet lukt, kan je altijd de informatieambtenaar mailen, die helpt u wel de weg te vinden, ik heb dat ook al eens nodig gehad. Je vindt al die beslissingen, die stappen, die discussies, die verslagen van dit dossier, dat inderdaad heel gevoelig is en waar je alles van kan opvragen en opzoeken. Die metingen krijg je ook vanaf dat er een beslissing rond genomen is en het dossier afgerond is. Dus dat is openbaar.
- Peter A.: De mensen die hier spraken zeggen het ook he. De mensen van de Kuipersstraat zeggen: wij hadden het probleem en nu is dat wat verlegd. Ik wil ook zeggen aan de mensen hier: wij hebben deze plannen effectief doorgesproken op voorhand. Ik geloof absoluut in de kunde van onze diensten. Die hebben dat heel goed gedaan. Die hebbend dat heel goed gedaan en zij hebben toen ook gezegd op die eerste vergadering: we weten nog niet goed wat de impact gaat zijn. Van de Wilgendaalstraat is er toen al gezegd dat die waarschijnlijk meer verkeer zou slikken, maar dat moesten we afwachten. Op dat moment zijn we nu gekomen en het lijkt mij ook dat het probleem veel groter was dan we eigenlijk hadden verwacht. Dus ik denk wel dat we er effectief iets mee moeten doen. Ze vragen doe de knip weg, maar misschien is dat wel de foute vraag. Misschien is de vraag wel: moet er niet meer geknipt worden? Want jullie straat is nu zoals je zelf aangeeft de bypass voor iedereen. We moeten misschien niet alleen denken over of wat we gedaan hebben misschien verkeerd is, misschien hebben we niet genoeg gedaan. We moeten alle opties open houden. Die straat is inderdaad niet gemaakt voor doorgaand verkeer, daar is iedereen het over eens. Dat moeten we er uit krijgen. Ik denk dat we dat zeker moeten bekijken.
- Dieter P.: Er hangt ook al een verkeersbord verbod voor +3,5 ton, het moet eigenlijk gewoon gehandhaafd worden.

- Kurt V.: Ik denk dat we blij moeten zijn met een heel constructieve groep mensen die op een positieve manier mee proberen te denken aan oplossingen. Ik denk dat het probleem ook gekaderd is. Ik denk dat niemand blind is voor dat probleem. Waar ik ook voor zou pleiten in het kader van transparantie, is dat die informatie die vanuit die mensen, want onze diensten zijn inderdaad heel competent wat dat betreft, maar alleswetend is niemand, dus ik denk dat alle ideeën die vanuit de bewoners zelf komen, dat die informatie ook tot iedereen van de raadscommissie komt. Ook niet op het beslissingsmoment, maar als iedereen er mee over kan denken, dan komen er misschien wel constructieve oplossingen uit de bus. Daarom ook mijn oproep om alle informatie die vanuit deze mensen naar de gemeente komt ook binnen de groep te verdelen zodat we daar met zijn allen mee over kunnen nadenken.
- Peter A.: We hebben hier ook al andere bewoners gehad die dingen komen vertellen en dan vond ik het nu fantastisch verwoord. Maar inderdaad, ik hoorde daarnet dat er al een voorstel geweest is, dat misschien wel interessant is om onderzocht te worden. Ik weet niet hoe het nu in zijn werk zal gaan, de vraag kwam daarnet ook, wat nu? Kunnen de burgers effectief mee rond de tafel gaan zitten? En dan moeten we er misschien niet alleen de Wilgendaalstraat bijnemen, maar ook een aantal andere straten die mogelijks ook gevolgen hebben van de wijzigingen. Ik weet niet of het mogelijk is, maar mij lijkt het nu een moment te zijn om te zeggen: kom, we gaan met die mensen rond de tafel zitten.
- Iefke H.: Dat lijkt mij iets dat we met inspraak en met degene die de inspraak rond centrumvernieuwing getrokken heeft, goed moeten bekijken hoe we dat gaan doen. Te grote of te kleine groepen zijn nooit goed wat zo'n dingen betreft. Degenen die dachten dat dit zomaar zou passeren, die geloofden nog in Sinterklaas. Dat is inderdaad wel pittig.
- Peter A.: Het is ook zoals Wouter daarnet al zei: je kan niet voor iedereen goed doen. Het is misschien niet de ideale oplossing, maar we kunnen misschien wel richting een betere oplossing werken. Het zou anders zijn moest je gewoon zeggen dat we het terug doen zoals het was, maar dan is men in de Kuipersstraat, de Constant Neutjensstraat en bij de school opnieuw ongelukkig.
- Iefke H.: Maar ik denk dat we gewoon concreet moeten afspreken. We gaan die analyses doen, we gaan sowieso met de raadscommissie daarin overleggen en niet op het moment dat het 'done deal' is. Ik weet niet of jullie je dat nog herinneren, maar vorige raadscommissie heeft Cédric het document laten zien waarin staat met welke zaken we rekening moeten houden in een proefopstelling. Dat zijn we eigenlijk aan het doen nu. En ik denk dat het wel ok is, dat op het moment dat de analyse helemaal gelopen is en we de input hebben om te kijken waar we hiermee naartoe kunnen, dat we dat hier ook brengen. En dan zien we hoe we dat kunnen doen met de input die er intussen komt. Die zit dan ook mee in het document, want alle voor, tegen en neutrale elementen zitten daar ook mee in, ook van burgers en stakeholders. En dan moeten we even zien hoe we dat praktisch verdelen.
- Tommy V. L.: Hoeveel metingen moeten er dan nog gebeuren? Want we kunnen wel over metingen blijven praten en intussen is er effectief een probleem, maar wanneer kunnen we dan effectief die oplossing bieden? Wanneer kunnen we er over samenkomen?
- Iefke H.: Als ik de analyses heb Tommy. We zijn nu aan het meten, maar ik kan niet één dag meten en dan zeggen dat mijn meting is in Schoten.
- Cédric C.: Ik denk dat we met de metingen zelf nog tot aan de paasvakantie bezig zullen zijn. Aan de analyse zijn we ook gestart, maar die kunnen we natuurlijk niet volledig doen tot we alle metingen hebben. Het zal dus ergens na de paasvakantie zijn dat we die eerste analyse hebben.
- Iefke H.: En dat we onder andere ook met de scholen, de handelaars en alle actoren willen gaan samenzitten. Dat was sowieso de bedoeling.
- Wouter R.: Om op uw vraag te antwoorden Peter, als er goede ideeën zijn, willen wij die wel horen. Die kunnen dan meegenomen worden los van die analyse van de

cijfers. Als er ideeën zijn om die hinder te verspreiden of te verminderen, of er zijn goede ideeën, waar we misschien niet aan gedacht hebben, we hebben over heel veel nagedacht, maar misschien niet over alles.

- Yannick S.: Als iemand een waardevolle aanvulling heeft op de genomen maatregelen die niet is “we nemen de knip weg en dat is de oplossing”, maar iedere aanvulling die voor jullie tot een potentiële oplossing kan leiden, die er voor zorgt dat de leefbaarheid in de Wilgendaalstraat verbetert, maar dat het probleem zich niet één op één verhuist, mail dan naar mobiliteit@schoten.be met de vermelding dat je een idee hebt over de maatregelen rond de knip. Die nemen we dan allemaal mee in de bespreking. Ik heb er dan ook geen probleem mee om die bij de raadsleden kenbaar te maken en te zeggen van “die en die zijn op die manier in overweging genomen en zijn wel of niet mogelijk of potentieel een oplossing of wij denken bij die maatregel dat of dat,...”.
- Kurt V.: Neem ons zo goed mogelijk mee in dat verhaal he.
- Yannick S.: Daarom dat ik nu ook de oproep doe. Als het kan, komen de voorstellen liefst gebundeld, zodat we geen 87 mails moeten doorpluizen.
- Iefke H.: Ik wou daar nog één ding op zeggen, ik ben daar stiekem ook een beetje trots op. Deze raadscommissie is altijd open, transparant, duidelijk, geen blabla. Ik ben ook van plan om dat tot het einde van de legislatuur zo vol te houden. We gaan dat gewoon zo doen, punt uit, gedaan. Dit is ook gewoon te belangrijk. Dat betekent ook, ik heb jullie toen, voor we de knip hebben gedaan, voor degenen die toen nog wakker waren in de gemeenteraad, ook gevraagd: “mannen, we gaan mobiliteitsgewijs voor een historische gebeurtenis staan. Het zal niet eenvoudig zijn, dus het zou fijn zijn dat we constructief met elkaar blijven omgaan.” Dus bij deze: danku, want dat is ook zo. We wisten toen dat het een moeilijke periode zou worden en we doen dat gewoon samen verder. Dat geldt voor de mensen in het publiek ook. We gaan daar een manier in vinden. Niemand heeft goesting om mensen, het is soms een idee dat op Facebook leeft dat politici gemaakt zijn om mensen te pesten. Maar dat is echt niet zo. Daarvoor doe ik het ook niet.
- Kurt V.: Politieke recuperatie gaat dit dossier ook niet helpen he. Dus ik hoop dat alle fracties hier aanwezig de politieke moed hebben om constructief te denken over de partijgrenzen heen naar oplossingen. En dat ze, zoals we spijtig genoeg in andere dossiers al wel gezien hebben, dit verhaal niet politiek gaan recupereren. Wat daar zijn alleen maar de bewoners het slachtoffer van.
- Iefke H.: Helemaal mee eens.
- Peter A.: Ik heb het Iefke inderdaad al een paar keer gezegd, ik vind dit de beste commissie waar ik aan deelneem. Dat is inderdaad een pluim op jullie hoed. Ik wou ook nog even terugkomen op die inspraak. In Antwerpen hebben zo ook zo'n gelijkaardig dossier gehad. Dat heet daar 'de ring' en de 'Oosterweelverbinding'. Daar hebben ze dan een intendant aangesteld om inderdaad de burgers die andere ideeën hadden te betrekken. Misschien is het ook nu het moment, ok het is wat kleiner, om ook met zoiets te werken?
- Iefke H.: Maar ik denk dat we allemaal wel hetzelfde willen.
- Peter A.: Ja, maar op een andere manier dan een mailtje sturen naar de dienst. Ik denk dat Ringland, Ademloos en stRaten-generaal er voor gezorgd hebben dat de plannen van Oosterweel drastisch zijn veranderd. Dat zou hier ook kunnen zijn als we inderdaad alle knappe koppen, en die mensen hebben goesting en tijd om daar aan te werken, gebruiken.
- Kathleen D.: Ik denk dat nu in eerste instantie, dit de snelste manier is en dat dat voor de toekomst zeker iets is dat we moeten meenemen. Maar voor deze casus, op dit moment, is een mailtje sowieso het snelste.
- Dieter P.: Ik wou nog één ding herhalen dat Iefke daarstraks gezegd heeft, dat is die handhaving van de 3,5 ton.
- Iefke H.: Die gaat er komen, maar de bedoeling is dat we die gaan uitbreiden, zodat die vroeger aangekondigd wordt.

- Yannick S.: Daarbij wil ik wel de nuance maken dat, en dan is de Wilgendaalstraat meteen op de hoogte, het afzonderlijke verbod dat vooraan aan de straat geldt zal verdwijnen wanneer we met een ruimere, sluitende zone gaan werken. Wanneer dat bord verdwijnt, betekent het natuurlijk niet dat er plots wel zwaar verkeer welkom is in de Wilgendaalstraat. Het doorgaand vrachtverkeer zal al aan de Rodeborgstraat het verbod tegenkomen. De bedoeling is om dit kortelings al aan te passen.
- Iefke H.: Het is dan wel zeker en vast, hand op het hart, de bedoeling om te gaan verbaliseren en geloof me vrij, Manu wat zijn de boetes voor 3,5 ton?
- Immanuel T.: Dat gaat richting 200 euro per keer dat je doorrijdt.
- Iefke H.: Dat is toch al mooi he.
- Kurt V.: Borden en signalisatie zijn goed, maar zonder handhaving werkt dat niet. Er zijn daar genoeg voorbeelden van. Dat begint ook pas te werken wanneer de pakkans groot genoeg is. "Once on a blue monday" daar een agent zetten, helpt daar niet.
- Yannick S.: Belangrijke nuance ook nog, we zijn daar in de buurt ook het Forum aan het vernieuwen. De vrachtwagens voor die werf mogen de zone uiteraard wel binnen rijden. Er zijn wel richtlijnen gegeven aan de aannemers en de leveranciers van hoe ze moeten aanrijden. Maar dat zijn richtlijnen en niet elke chauffeur houdt zich daar natuurlijk aan.
- Kurt V.: Daar heb je ook het werfcharter voor he.
- Yannick S.: Ja, het werfcharter is tijdens het begin en het einde van de school. Maar ze moeten er wel komen, anders kan er niet gebouwd worden. Maar degene die er om 6u 's ochtends doorgereden komen, dat is uiteraard niet de bedoeling.

8.2. MOBER:

- Kurt V.: Is de MOBER stilaan aan het landen? Hebben we zicht op de timing van dit dossier?
- Yannick S.: De eerste versie zit intussen in mijn mailbox. Zelf heb ik ze nog niet nagelezen. We gaan het agenderen op het college ter kennisname en laten toelichten en vanaf dan is ze beschikbaar.
- Kurt V.: Voor wanneer is dat dan?
- Yannick S.: Ik hoop deze maand nog, maar het zal van de agenda van het college afhangen, want daar hoort ook een toelichting door het studiebureau bij. En we gaan hem ook eerst zelf lezen.
- Peter A.: Komt de bespreking dan op de volgende commissie?
- Iefke H.: Misschien kunnen we wat schuiven met onze raadscommissie van 5 juni en deze wat naar voor halen? Dan kunnen we daar ook de analyses van de knip bespreken.
- Kurt V.: Ik denk hoe sneller we goede informatie kunnen krijgen, hoe gelukkiger raadsleden zijn.
- Iefke H.: Het zal dan wel een heavy dag zijn.
- Cédric C.: De MOBER zelf kan wel gedeeld worden vanaf het op het college geweest is, denk ik?
- Yannick S.: Hij verandert dan niet meer he. Er moet een toelichting rond komen, maar het document zelf zal inhoudelijk niet meer veranderen. Als we ze na de toelichting aan het college daar ter kennisname agenderen, zal ze ook in de stukken zitten en kunnen jullie er aan. Dan kunnen we het erna nog op de agenda van de raadscommissie zetten om te bespreken, maar hebben jullie allemaal al de kans gehad om het document door te nemen.
- Wouter R.: Dat is ook wel een document waar je best even de tijd voor neemt om er door te gaan.
- Yannick S.: De kennisname op het college is dan hopelijk nog eind deze maand, ten laatste begin april, om dan in de loop van mei een vervroegde raadscommissie te kunnen houden.

8.3. Huisstijl:

- Kurt V.: Het logo staat intussen wel op de website, maar ik heb gezien dat de appelblauwzeegroene kleuren er nog steeds op staan. Ik denk dus dat ze nog niet helemaal omgezet is. Wat is hierin de stand van zaken?
- Iefke H.: Dat zal nog niet omgezet zijn. Dat gebeurt nog end-to-end en onze digitaal verantwoordelijke is al een hele tijd afwezig.
- Kurt V.: Ja, maar hij is niet degene die dat moet doen he?
- Iefke H.: Nee, dat gebeurt via end-to-end maar dat zal waarschijnlijk nog niet ten gronde zijn opgevolgd. Ik zal het navragen. Maar we hadden gezegd dat we het allemaal stilletjes aan zouden doen.

8.4. Bocht Marsstraat aan de Verferk

- Tommy V. L.: Wanneer wordt er markering aangebracht aan een gevaarlijk punt bij het kruispunt van de Plutostraat met de Marsstraat? Het is eigenlijk als je de parking van de Verferk afrijdt, het is al eens aangevraagd. Ik weet niet of dat intussen goedgekeurd is, om een stuk van 5, 6 meter te markeren?
- Cédric C.: Ging het daar om gele onderbroken markering?
- Immanuel T.: Ja, dat is in de bocht. We hebben dat toen samen besproken met het fietspadje.
- Tommy V.L.: In die bocht staan ze nu soms geparkeerd. Als je van de parking van de Verferk komt, heb je geen zicht op het aankomende verkeer. De vraag is dus om daar markering aan te brengen zodat dit niet meer zou mogen.
- Yannick S.: Met het vertrek van Kevin is die vraag ons even ontgaan, maar als die al besproken is en op plan staat, en het gaat over gele markering, dan kunnen we ze zelf uitvoeren. Bedankt om het nog eens te melden, we zullen het opnieuw opnemen.

8.5. Strooien

- Dieter P.: Er zijn enkele punten waarvan er mij gevraagd is of het mogelijk is om hier in de toekomst te strooien. De doorsteek van de Wijnegembaan naar het jaagpad, ter hoogte van de Braamstraat; Bloemendaallaan – Eksterdreef; het fietspad naast de E19, maar ik denk niet dat we dat zelf doen. En iemand zei dat het fietspad van de brug van de Elshoutbaan niet gestrooid was, maar dat lijkt me een beetje raar.
- Cédric C.: De brug van de Elshoutbaan is AWV normaal gezien.
- Iefke H.: Dat kan volgens mij niet dat zij die niet gestrooid hebben.
- Yannick S.: Dat zou mij ook verwonderen, want van alle andere fietspaden van AWV hebben we geen meldingen gehad. De bug van de Eksterdreef zit wel bij ons, maar daar is één iemand van de achterliggende wijk die echt wilt dat als er gestrooid wordt, we eerst met die brug starten voordat de rest van Schoten aan bod komt. Dat gaan we niet doen, maar ze wordt wel gestrooid. We moeten sowieso het winterplan nog evalueren, dus de opmerkingen die je gekregen hebt, mogen zeker nog op mail naar mij gezet worden. Dan nemen we ze mee in de evaluatie.

8.6. Snelheid Paalstraat

- Dieter P.: Ik heb deze week ook nog de opmerking gekregen dat er in de Paalstraat 'gereden wordt als vliegtuigen'. Zij er recente metingen daar van de zone 30?
- Yannick S.: We hebben recente metingen van de politie in de Paalstraat aan het Gasketelplein, 7% reed hier toen in overtreding. Daarnaast hebben we ook de VIA-software die met floating car data werkt. 5-10% van de voertuigen op ons grondgebied zorgen voor de verzameling van die data waardoor we de snelheden op verschillende segmenten in een straat kunnen monitoren. Al die data proberen we wat te combineren. We gebruiken die ook bij de evaluatie van de knip van de Vordensteinstraat. Het spookbord dat in de Braamstraat stond, gaan we ook nog verhuizen naar de Paalstraat, het scherm zichtbaar voor het verkeer dat weg van Schoten rijdt.
- Peter A.: Ter hoogte van waar komt dat spookbord dan?
- Yannick S.: Waarschijnlijk iets voorbij het Gasketelplein, maar de exacte locatie moeten we nog afstemmen met Fluvius.

8.7. Omgeving de Tuimelaar

- Kathelijne P.: Ik heb en vraag gehad van verschillende ouders van de Tuimelaar of het eens onderzocht kan worden om van de Eekhoornlei een fietsstraat, een éénrichtingsstraat of een zone 30 te maken. Want er zijn heel veel mensen die met de fiets komen daar en er zijn heel veel auto's die heel hard rijden.
- Iefke H.: Ja, maar Kathelijne, de Tuimelaar is één van onze 15 scholen en voor een school van bijna 100 kinderen, vergelijk het met Sint-Ludgardis waar het er meer dan 700 zijn, hebben we er eigenlijk al heel veel voor gedaan. We hebben er al een paaltjespaleis van gemaakt zodat er niet meer in alle berm en geparkeerd kan worden, we hebben er een parkeerverbod ingesteld zodat ze maar aan één kant mogen parkeren, er staat heel veel politie. Er is speciaal voor de school ook een pad in halfverharding van het fietspad van de Wezelsebaan tot aan de fietsenstalling. Ik begrijp de vraag wel, maar daar heb ik dus ook iedere maand een overleg voor met alle scholen, waar ook de directrice van de Tuimelaar bij zit, dat is ook het moment om zo'n dingen aan te kaarten. En dan gaat die dezelfde boodschap krijgen als ik nu geef, er zijn ook nog andere scholen die onze aandacht verdienen.
- Wouter R.: Dat is trouwens ook al besproken geweest he, met de school. Als we een éénrichtingsstraat invoeren, verhoogt de gereden snelheid en voor een fietsstraat rijden hier te weinig fietsers.
- Kathelijne P.: Er gaan er heel veel met de fiets naar daar he.
- Iefke H.: Maar van die 100 kan dat niet. De Tuimelaar heeft door het type onderwijs dat zij aanbieden heel veel aantrek van mensen buiten Schoten. Dat is geen typische 'onder de kerktoren' lagere school. Mijn jongste heeft daar ook gezeten, wij waren wel van Schoten, maar van zijn klas waren er maar twee andere kinderen ook van Schoten. De rest kwam allemaal van verder omdat ze voor dat onderwijs kiezen. Die komen echt niet allemaal met de fiets, geloof mij.
- Wouter R.: In die straat moet ook nog riolering gelegd worden. Dus ooit, ik zeg niet wanneer, maar ooit gaat die straat heraangelegd worden en dan kunnen we die ook helemaal anders inrichten.
- Iefke H.: Dan kunnen we ze eventueel smaller maken.
- Kathelijne P.: Ik weet dat ze aan één kant niet meer mogen staan, maar ze doen het wel nog he.
- Iefke H.: Ja, maar ze zitten mee in de poule van de politiecontrole, maar dat is hetzelfde als hier op de Markt. Als mensen daar een boete krijgen, krijgen we daar ook boze reacties over. Mensen vinden dat ze overal moeten mogen staan.

- Kathleen D.: Is er nog iemand die een variapunt wil toevoegen?
- Dieter P.: Als laatste dan? Dat je dat goed gedaan hebt voor de eerste keer, Kathleen.

- Kathleen D.: Dan sluit ik de vergadering.

Datum volgende vergaderingen:

- 5 juni 2024