
VERSLAG VERGADERING M&T - openbare vergadering

| | |
|---------|-------------------------------------|
| datum | Woensdag 15 maart 2023 om 20.00 uur |
| plaats | Raadszaal |
| duur | 20.00 tot 23.00 uur |
| verslag | Kevin Verbeeck |

1. AANWEZIGHEDEN

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

AGENDA

1. Aanwezigheden
2. Goedkeuring vorige verslag d.d. 14 december 2022
3. Enquête Straetjoenk
4. Schoolomgeving Vita et Pax-college
5. Schoolomgeving Sint-Ludgardis openluchtschool
6. Buslijn naar Jan Palfijn
7. Vernieuwing speelplein Neerhoeve
8. Werken Vlaamse Waterweg
9. Kruispunt Amerlolaan x Horstebaan
10. Varia

De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur.

2. GOEDKEURING VORIGE VERSLAG D.D. 14 DECEMBER 2022

De raadscommissie stemt in met het vorige verslag.

3. ENQUETE STRAETJOENK

3.1. Toelichting (Kevin)

Een enquête werd rondgestuurd op den Deuzeld. Hierin werd de buurt bevraagd naar de mening over een aantal ingrepen die genomen werden in het kader van de werken op de

Metropoolstraat en dan meer specifiek naar het al dan niet behouden van deze maatregelen op termijn (knip J. Cogelslei, éénrichtingsverkeer in Boekenborglei en Salvialei). De info werd gegroepeerd per straat en per vraag en zowel de cijfergegevens als aanvullende, uitgeschreven antwoorden werden gebundeld en overgemaakt aan de gemeente.

3.2. Vragen

Geen vragen.

4. SCHOOLOMGEVING VITA ET PAX-COLLEGE

4.1. Toelichting (Cédric)

Herhaaldelijk wordt door de ouders van de leerlingen van Vita-et-Pax gevraagd om de veiligheid voor de fietsers te verbeteren. Ook kwamen er heel wat klachten vanuit de Amazonendreef en omgeving over de verkeersoverlast. Ook zijn er klachten, niet veel, via Route2School.

Daarom werd de wijk rondom de school bekeken en er een nota over opgemaakt.

Ook in het mobiliteitsplan is er melding gemaakt van het sluipverkeer op verschillende assen. De Victor Frislei werd in het laatste mobiliteitsplan van een lokale weg type III naar een lokale weg type II aangepast, omdat er meer verkeer doorkomt dan op een lokale weg type III en omdat het één van de weinige verbindingswegen naar Schilde is. Verder zijn alle wegen in dit projectgebied lokale wegen van type III. Behalve de schoolomgeving geldt in elke straat een snelheidsbeperking van 50 km/u.

In 2010 bleek reeds uit een mobiliteitsstudie van Mint dat vnl. de as Amazonendreef – Eduard Belpairelei zwaar belast wordt als sluipweg.

Gevolg gevend aan de studie werden een aantal kruispunten verhoogd aangelegd. Dit heeft bv. tot gevolg dat de recente metingen in de Amazonendreef een V85 opleveren van 52 km/u tegen een V85 van 65 km/u in 2008 (voor het verhoogd aanleggen van het kruispunt met de Jachthoordreef). Wel stelden wel een stijging van de intensiteit met 45 % vast.

Ook voor de school werd gemeten. De aantallen liggen hier lager en er is meer verkeer naar Schilde dan ervan weg. De V85 = 42 km/u en ook de gemiddelde snelheid ligt net boven de 30 km/u. Er zijn geen vergelijkbare metingen uit 2008, maar een telling iets verder leert ons dat hier sindsdien een stijging van zo'n 17 % is.

Bij de meeste ongevallen was er stoffelijke schade. In 5 ongevallen tussen 1 januari 2020 en nu vielen er gewonden, die vonden vooral op de as Amazonendreef – Eduard Belpairelei plaats.

Aangezien geen drastische maatregelen genomen werden is er net als voor de studie nog steeds sprake van sluipverkeer.

Een aantal scenario's zijn mogelijk:

1) Trendscenario:

Als er geen ingrepen volgen, neemt de verkeersdrukte op de Amazonendreef verder toe en zal de situatie niet verbeteren voor fietsers.

2) Knip Amazonendreef:

De Amazonendreef wordt geknipt ter hoogte van het kruispunt met de Sint-Amelbergalei. Al het doorgaande verkeer moet over de Victor frislei en fietsers worden afgeleid naar de achterliggende straten.

3) Knip Amazonendreef en knip Priorijlaan:

Zelfde principe als scenario 2 met bijkomend een knip in de Priorijlaan.

4.2. Vragen

- Dieter P.: Destijds, bij het bouwen van het gebouw vooraan, konden de leerlingen langs de “achteringang” de school bereiken, dus het is wel haalbaar.
- Iefke H.: Er zijn gesprekken met de directie geweest. Er zijn mogelijkheden, maar de directeur heeft niet alles te zeggen, aangezien de school op grond van het klooster staat. Dus verdere bespreking is nodig. Dit is echter een situatie waarover al lang gesproken wordt, elk schooljaar worden door ouders van eerstejaars vragen gesteld over de veiligheid. Nu komt er een extra element bij met de bewoner van Schilde, die Schilde voor de vrederechter brengt en daarbij ook Schoten betreft. Tot op heden is die nog positief ingesteld over Schoten en vindt dat we wel nog actie ondernemen, maar de Victor Frislei loopt over beide gemeenten, dus we gaan hierin ook betrokken worden, vroeg of laat. Er is ook al lang de situatie met de vrachtwagens, die langs de kant van Schilde heel makkelijk te counteren is, want er is maar één toegang tot de Victor Frislei langs Schildekant. Langs onze kant zijn dat er veel.
Er rijden veel auto's op de Victor Frislei, maar ook op de smalle Amazonendreef rijden er heel veel en het doel is om fietsers en gemotoriseerd verkeer uit elkaar halen.
Wat hier voorligt zou een werkbaar voorstel zijn.
Ik weet Peter dat je met Pidpa ... maar dat is een doodspoor, dat hebben we al meermaals geprobeerd.
- Dieter P.: We zouden toch graag in het verslag laten opnemen dat we dat een interessante piste blijven vinden en daar opnieuw naar willen vragen.
- Yannick S.: Onlangs was er hoop, daar een van de werknemers van Pidpa leek mee te gaan in het verhaal. Ook hij moest echter achteraf terugkomen op het besprokene, want blijkbaar wil men het winningsgebied op termijn terug in gebruik nemen en dan is een blikje dat een student daar laat vallen al problematisch in het kader van de zuiverheid van het gebied. Pidpa wil daar geen risico in nemen.
Het feit dat de school de fietsingangen anders wil aanbieden aan hun leerlingen is essentieel. Het verleggen van de fietsenstalling is hiervoor niet nodig, de leerlingen kunnen met de fiets aan de hand tot aan de fietsenstalling geraken.
Bijkomend voordeel is dat voor deze aanpassingen aan het openbaar domein weinig tot geen infrastructurele ingrepen nodig zijn.
- Kurt V.: Hoe geraken de mensen vanuit het deel van de Amazonendreef ten zuiden van de Jachthoordreef thuis (omwille van de knip in de Sint-Benedicturdreef en de Amazonendreef)?
- Yannick S.: De mensen die hier wonen kunnen hun woning enkel via de Victor Frislei bereiken. Het is ook vanuit die regio dat de meeste klachten komen.
- Iefke H.: We weten, uit de ervaring met de Kasteelwijk, dat mensen gevoelig zijn aan het moeten rondrijden. Op dit moment moet de Amazonendreef een goede 2 000 wagens slikken, door de knip zou dit herleid worden naar 20. Het is dus een beetje geven en nemen.
- Yannick S.: Maatregelen die we hier nemen hebben ook elders gevolgen. Het zijn 2 000 auto's, die zich momenteel over het hele achterliggende gebied verspreiden, dus zal dergelijke ingreep ook daar positieve gevolgen hebben.
- Peter A.: Er zouden volgens mij zelfs mogelijkheden zijn om fietsstalling te voorzien elders op het terrein.
- Iefke H.: Dat hoeft zelfs niet.
- Peter A.: En ik vermoed dat de meeste klachten zullen komen vanuit de wijk ten noorden van de knip.
- Iefke H.: De eerste ingreep waarop geen klachten volgen, moet nog gemaakt worden.

- Peter A.: Zelfs als de wijk het anders zou willen zien, moet de gemeente te kennen geven dat de gemeente de Amazonendreef niet als ontsluitingsweg ziet.
- Yannick S.: Ook het zwaar vervoer durft ook wel eens de doorsteek maken langs die routes en ook dat wordt nu vermeden. We zouden nog steeds voor een 3,5ton-verbod willen pleiten. De Victor Frislei is hiervoor niet voorzien, Alice Nahonlei, Botermelkbaan en 's Gravenwezelsteenweg wel.
- Peter A.: Misschien wordt met het derde scenario mijn volgende vraag ook voorkomen: de leerlingen die van 's Gravenwezel komen, moeten dan wel nog langs de Victor Frislei, niet?
- Yannick S.: Er wordt een veilige fietsroute voorzien die zo veel mogelijk langs de achterliggende straten loopt. We willen wel het dubbelrichtingsfietspad doortrekken tot aan de Kastanjedreef en daar dan de fietsoversteken aan te bieden over de Alfons Servaislei, waardoor ook de fietsoversteek in de bocht aan de Gym kan geëlimineerd worden en de veiligheid daar ten goede komt, om daar ook de aansluiting naar het bospadje naar 's Gravenwezel te maken.
- Peter A.: Ligt er een dubbelrichtingsfietspad langs de Victor Frislei?
- Cédric C.: Momenteel is dat enkelrichting, maar in een ideaal scenario ligt daar inderdaad een dubbelrichtingsfietspad.
- Yannick S.: Schilde wilde van de Victor Frislei een fietsstraat maken. Dat is nog niet van de baan, maar is niet echt een goede optie. We hebben in een informeel overleg met Schilde gezegd om – zeker tegen het kruispunt met de 's Gravenwezelsteenweg (= hier nog Wijnegemsteenweg) aan – een fietspad te voorzien in de richting van 's Gravenwezel op 50 à 100 m van het kruispunt, zodat de fietsers rechts over het fietspad voorbij kunnen, want momenteel rijden de fietsers de aanschuivende auto's langs links voorbij en komen in conflict met het verkeer uit de tegenovergestelde richting. Idealiter wordt het dubbelrichtingsfietspad volledig doorgetrokken, maar dat heeft tot gevolg dat op Schilde en bij ons heel wat bomen moeten sneuvelen.
- Peter A.: Volgens mij is deze bocht het zwakste punt voor de fietsers in de verkeersafwikkeling.
Ik had ook een ander scenario voorgesteld, niet – zoals het nu voorligt – langs de Priorijlaan, maar om meer zuidelijk een nieuw fietspad te creëren naar De Nachtegaal. Misschien kan dat nog eens geprobeerd worden in een overleg met Pidpa. Dat ligt veel verder van Pidpa, dan het huidige voorstel en bovendien stroomafwaarts.
Ik wil die schets wel eens tonen.
- Dieter P.: Er was ook nog een toegang naar het domein in de Hazendreef.
- Yannick S.: Deze is er niet meer.
- Dieter P.: Dat het deel van Priorijlaan tegen de Pidpa éénrichting is, lijkt ons logisch, maar waarom dat ook het andere deel éénrichting wordt?
- Cédric C.: Omdat daar anders nog altijd doorgaand verkeer op zit.
- Dieter P.: Ja, maar wel een pak minder, omdat je echt wel moet beginnen zigzaggen, waardoor je niet echt nog tijdswinst zouden maken.
- Peter A.: Wel diegene die van het westen komen.
- Cédric C.: Die van de Villerslei komen wel.
- Yannick S.: We willen de fietsingang van Vita-et-Pax verleggen en op die locaties echt geen autoverkeer meer hebben.
- Peter A.: Optie 2 en 3 de plus en min zijn me niet helemaal duidelijk: dat de genomen maatregelen zoveel mogelijk zelfhandhaafbaar zijn was beter bij 3 dan bij 2. Dat begrijp ik niet helemaal.

- Cédric C.: Er zijn momenten dat er heel weinig te zien is in de straat. De mensen durven voor zo'n kort stuk, wanneer er niets te zien is, wel eens tegen de richting te rijden. En bij een knip is er een fysieke afsluiting.
- Peter A.: Niet dat ik dat wil stimuleren, maar het is vooral bij het begin en einde van de schooluren dat deze situatie echt veilig moet zijn en op die momenten is er wel voldoende sociale controle, waardoor dat ook wel zal gebeuren. Ik begrijp dat het inderdaad "+" of "++" is. Misschien kan dit toch nog aan de wijk gevraagd worden. Het lijkt me ook zeker nodig om voor scenario 1 aan de bewoners voor te houden dat het erger en erger wordt.

5. SCHOOLOMGEVING SINT-LUDGARDIS OPENLUCHTSCHOOL

5.1. Toelichting (Cédric)

Er zijn metingen gebeurd in de Dennenlei. Daaruit kwam een goede V85: tussen 45 en 50 km/u. Het is opvallend dat één richting het meest wordt gebruikt: Naar de Kapellei (komend van de Botermelkbaan, ... of Sint-Maria-ten-Boslei). De metingen geven ook aan dat er een enorme piek is 's ochtends, 's avonds is er eveneens een piek, maar meer gespreid (over een langere tijd).

Een aantal maatregelen werden in dit kader besproken:

- 1) De parkeerplaatsen voor personen met een handicap zijn niet afgebakend en willen we conform de richtlijnen aanleggen. Op dit moment zijn die daardoor niet altijd goed bruikbaar.
- 2) Het haaks parkeren willen we weg, aangezien dit gevaarlijk is voor fietsers die achter de wagen lopen.
- 3) Over de zone 50 op de Botermelkbaan t.h.v. Campus Kajee werd besproken met AWV dat we deze willen uitbreiden tot het kruispunt met de Dennenlei, zodat het ook voor de overstekende fietsers daar veiliger wordt.
- 4) Van de Zilverstraat zouden we een fietsstraat willen maken.
- 5) Er komt een haakse doorsteek van de Dennenlei naar de Zilverstraat, weg van de fietsers. Dit als reactie op de klachten komend vanuit de Dennenlei, t.g.v. het toegenomen verkeer daar, met de vraag of de Zilverstraat terug toegankelijk gemaakt kan worden. Door deze toegang haaks aan te leggen wordt de snelheid uit de wagen gehaald.

De school zal ook een enquête bij de ouders houden over het vervoermiddelengebruik.

5.2. Vragen

- Kathelijne P.: Hebben de fietsers dan voorrang op de auto's om de Dennenlei over te steken naar de Zilverstraat?
- Yannick S.: In de heraanleg van de Sint-Maria-ten-Boslei is er een gewijzigde infrastructuur voorzien. Momenteel is deze heraanleg niet mogelijk en willen we toch al een veilige oversteekplaats faciliteren. Eens de fietser in de Zilverstraat is, kan de auto bij in de Zilverstraat komen, maar dan komt de fietser van rechts en heeft deze in principe voorrang.
- Kathelijne P.: Als je van de Columbuslei naar de Zilverstraat wandelt, staan er aan beide kanten auto's.
- Yannick S.: Er mogen geen auto's staan. De auto's die aan de binnenkant staan willen we absoluut weg.
- Kathelijne P.: Ook op de Dennenlei staan er auto's, het mag misschien niet, maar ze staan er.

- Cédric C.: Het mag daar wel.
- Yannick S.: Dit wilden we oplossen in het project van de Sint-Maria-ten-Boslei. Maar er zijn budgettaire keuzes gemaakt moeten worden, waardoor er mits een paar kleinere ingrepen een veiligere situatie gecreëerd kan worden.
- Peter A.: Is dit enkel om de Dennenlei te ontlasten?
- Yannick S.: En ook om de “Oude Belgen” te ontsluiten.
- Peter A.: En het gevaarlijke punt wordt mee aangepakt?
- Yannick S.: Het was de bedoeling dit met de heraanleg SMTBlei aan te passen. Deze heraanleg is om budgettaire redenen uitgesteld. Zo zouden ook de fietsers vanaf de Columbuslei hier veiliger kunnen rijden.
- Peter A.: Is die timing al gekend?
- Yannick S.: De werken zijn uitgesteld. Meer weten we momenteel nog niet.
- Kurt V.: Hoe zal de Zilverstraat als fietsstraat ingericht worden, want dat is een heel lange straat? Gewoon een bord zetten zal niet volstaan.
- Cédric C.: Een bord en belijning. Ze is momenteel al heel smal.
- Veronique d’E.: Wordt de fietsstraat doorgetrokken tot de Wezelsebaan?
- Cédric C.: Ja, om zo het netwerk te sluiten, want daar kom je op het fietspad van de Wezelsebaan uit.
- Yannick S.: Even tussendoor: op de Botermelkbaan gaat de toegelaten snelheid van 70 (tegen de grens van ’s Gravenwezel) over naar 50km/u en 30 km/u in de dynamische zone 30. Dit is nodig omdat een overgang van 70 naar 30 km/u niet toegelaten is. Daarom werd gevraagd om de snelheid van 70 km/u te veranderen naar 50 km/u. We hebben aangedrongen bij AWW, op dit moment is de dynamische zone 30 niet sluitend, om er 50 van te maken, zodat er geen overgang van 30 naar 70 km/u meer is. Omdat er nu een lichtengeregeld kruispunt is, hoeft de dynamische zone 30 niet meer, maar kan dat 50 km/u worden.
En dan terug naar de Wezelsebaan: op de vorige raadscommissie werd al aangekondigd dat we het fietspad op de Wezelsebaan overal in de voorrang willen leggen.
- Kathelijne P.: Als je van de Columbuslei te voet komt: Kan er niet achter de haag iets aangelegd worden voor de voetgangers?
- Yannick S.: Dit zijn allemaal punten waarvoor grotere infrastructurele maatregelen nodig zijn. Momenteel werden heel wat projecten om budgettaire redenen uitgesteld. De ruimte achter de haag is voorzien om een fietspad aan te leggen om de verbinding met ook de Columbuslei te maken. Er liggen in deze omgeving geen voetpaden, het is niet mogelijk om ergens een klein stukje “los” voetpad aan te leggen. Een voetganger mag, indien er geen voetpad is, op het fietspad wandelen in beide richtingen. Je moet wel rekening houden met de fietsers.
- Peter A.: Kan er dan (in de marge hiervan) gevraagd worden aan AWW om verder door ook De Kaak eens aan te pakken, deze licht er zeer slecht bij.
- Iefke H.: Daarvan is al sprake geweest, maar dan is dat terug weggedeed, dat komt en gaat.
- Yannick S.: Er is ons ook voor de Botermelkbaan nog een nieuwe topklaag beloofd.
- Kathelijne P.: Waarom kunnen mensen, die binnen een straal van 5 km wonen, niet met de fiets komen, in plaats van met de auto.
- Veronique d’E.: Er zijn ondertussen heel wat mensen die met de fiets en fietskar komen, omdat het zo’n slechte situatie is.

- Peter A.: Er zijn er ook, die vlakbij wonen, op minder dan 2 km, die de kinderen met de auto brengen omdat het te gevaarlijk is om te fietsen.

6. BUSLIJN ZNA JAN PALFIJN

6.1. Toelichting (Kevin)

Vanaf 1 juli 2023 zal een nieuwe lijn ingelegd worden die vanuit Schoten langs ZNA Jan Palfijn, via Ekeren naar Park & Ride Luchtbal rijdt.

Initieel zal de bus keren aan de rotonde t.h.v. de Kasteeldreef. Op termijn rijdt ze door tot in Broechem en vervangt vanaf dan lijn 610 (ingepland vanaf 1 januari 2025).

Lijn 620 zal dan elke 10 minuten naar Antwerpen rijden (ter compensatie van het wegvallen van lijn 610).

De lijn volgt in Schoten de Churchillaan en Calesbergdreef om rechtsaf de Winkelstap in te draaien en zo naar Merksem te rijden.

De halte t.h.v. de Borgeindstraat wordt terug in dienst genomen en wordt bij de heraanleg van de ventwegen langs de Churchillaan integraal toegankelijk gemaakt.

Op weekdays rijdt er overdag elke 30 minuten een bus. Na 20u wordt dat om het uur (tot 0u11).

Op zaterdag wordt het 30-minutenregime aangehouden tot 18u30 en vanaf 20u11 rijdt de bus om het uur. Op zondag geldt de hele dag het regime van 60 minuten.

6.2. Vragen

- Iefke H.: Dit is gepland zoals beschreven, maar dient na verloop van tijd nog geëvalueerd te worden.
- Yannick S.: Dit is een element uit Routeplan 2030. De opstart daarvan geraakt niet van de grond. Daarom worden een aantal elementen die door De Lijn (zo goed als) "budgetneutraal" kunnen uitgevoerd worden nu toch doorgevoerd.
- Dieter P.: Waarom rijdt de bus niet langs de Borkelstraat?
Of een andere mogelijkheid: waarom rijdt ze niet langs de Borgeindstraat (zo wordt de halte op de Borgeindstraat meegenomen)?
- Iefke H.: Dat ze niet langs de Borkelstraat rijdt werd destijds afgeklopt toen er nog een andere situatie was: er was nog geen sprake van deelmobiliteit zoals we het nu kennen, op de Horstebaan mocht men nog 70 km/u rijden, de Borkelstraat was nog niet heraangelegd.
Waarom de Borgeindstraat niet meegenomen werd, weten we niet.
Dit is nog een test. Het gaat allicht over tijden en kunnen halteren, maar we kunnen het voorleggen aan De Lijn.
- Kurt V.: Waarom zit er ergens anderhalf uur tussen 2 bussen?
- Kevin V.: Het werd ons zo doorgegeven. Op zaterdagavond tussen 18u30 en 20u11. Dit heeft mogelijk te maken met de overgang van het regime van 30 minuten naar dat van 60 minuten en dat de bussen keren aan de rotonde t.h.v. de Kasteeldreef en daar geen plaats hebben om een pauze te nemen.
- Yannick S.: De vraag zal aan De Lijn gesteld worden en opgenomen worden in het verslag.
- Antwoord van De Lijn: De besproken rijtijden zijn nog niet officieel goedgekeurd. De opmerking wordt meegenomen in de evaluatie van de reistijdentabel.

7. Vernieuwing Speelplein Neerhoeve

7.1. Toelichting (Yannick)

De bedoeling is om het pleintje attractiever te maken voor de buurt. De put zal verdwijnen en er zal onthard worden.

Het was ook in het verleden wel eens nodig om de doorsteek te gebruiken voor ontsluiting. Daarom wordt ook nu voorzien dat de beugels op de trage weg van 4 m breedte verwijderd kunnen worden, indien nodig om zo te kunnen ontsluiten.

Ook de parkeerplaatsen aan de Commissaris Hubersstraat worden aangepast

Het slingerpad wordt over de wadi geleid.

De bomen die er staan blijven behouden en er komen extra bomen. Er worden spelelementen aangebracht en ook de eerste rolstoel-picknickbank.

De glasbol verhuist naar de kant van de Neerhoeve.

Omwille van het verloop van de parkeerplaatsen voor personen met een handicap zullen de plaatsen voor personen met een handicap geclusterd worden.

Er komen een twaalfstal parkeerplaatsen aan de rand van het plein.

7.2. Vragen

- Iefke H.: De parkeerplaatsen voor personen met een handicap worden gegroepeerd. Maar als iemand aan het begin van de Neerhoeve (tegen de Borkelstraat) een plaats aanvraagt, zal deze persoon niet naar deze plaatsen verwezen worden. Er wordt op meerdere locaties foutief geparkeerd op deze parkeerplaatsen voor personen met een handicap. Ook gebruiken sommige chauffeurs de kaart van een familielid met een handicap. Er is blijkbaar minder en minder draagvlak voor deze plaatsen.
- Kurt V.: Daarom is het belangrijk om heel objectieve criteria op te stellen voor deze aanvragen.
- Iefke H.: Die criteria zijn er o.b.v. een beslissingsboom. Het is echter niet zo dat voor iemand die een garage heeft per definitie geen plaats zal worden aangelegd, aangezien men soms de wagen moet ombouwen voor het kunnen laden van een rolstoel, waardoor de auto niet meer in de garage past. Er kan beroep gedaan worden op de Raad voor Personen met een Handicap.
- Piet B.: Zijn er in het ontwerp laadpalen voorzien?
- Yannick S.: Deze zijn voorzien. Deze komen er pas nadat er vraag naar komt, er worden geen palen aangelegd op voorhand. Wel worden al wachtbuizen aangelegd.
- Cédric C.: Engie komt de palen plaatsen, zij kijken er natuurlijk ook naar dat de paal winstgevend zal zijn. Als er een bestaande paal is, zoals hier van Allego, zal er pas een extra paal komen, wanneer de aanwezige paal heel sterk bevraagd is (voordat dat het geval is, zullen alle aanvragen afgekeurd worden voor alle aanvragen binnen een straal van 250 m).
- Piet B.: Komt er dan ook een laadpaal op de 4 plaatsen voorzien voor personen met een handicap?
- Iefke H.: Dat is nog niet opgenomen in de wetgeving een mindervalide mag blijkbaar niet met een elektrische wagen rijden. Gelukkig zijn ook deze plaatsen wat breder, omdat je de stekker moet kunnen aankoppelen, waardoor ook personen met een handicap hier meer ruimte hebben om uit te stappen.
- Dieter P.: Er zijn parkeerplaatsen voorzien bij deze blokken (garages achteraan de straat), daarom hebben we er twijfels bij of het wel nodig is dat de gemeente deze extra

parkeerplaatsen voorziet. Maar kijkend naar de huidige toestand, waarbij op het pleintje geparkeerd wordt ... die is ook niet wenselijk.

- Yannick S.: In het kader van deze ontharding, beleving, toegankelijkheid, het opsmukken van dit pleintje en om dit aan de wijk verkocht te krijgen vormen deze parkeerplaatsen het draagvlak of compromis.
- Peter A.: 1) Welke materialen worden gebruikt voor de onderkant?
2) We faciliteren hier het parkeren, dit werd in het verleden gedoogd, waardoor er na een tijd veel auto's stonden. Daarom wordt nu geredeneerd dat we niet anders kunnen dan parkeerplaatsen te voorzien. Dat was misschien niet nodig geweest indien dit in het verleden niet gedoogd zou zijn.
3) Is dat lapje grond van de gemeente?
4) Ik zie dat er twee fietssluisen zijn. Dat is vervelend, want nu kan je er gewoon doorfietsen. Ik begrijp dat dit nodig is aan de Commissaris Hubersstraat, omdat je daar op de weg komt, maar aan de kant van de Neerhoeve lijkt me dit overbodig, daar zou evengoed met paaltjes gewerkt worden.
5) Waarom is er gekozen om een bovengrondse glasbol i.p.v. een ondergrondse? Is dit een bewuste keuze omwille van de boom? Indien niet zou een ondergrondse toch beter zijn, niet?
6) De laadpalen komen allemaal aan één zijde van het pleintje, dat is niet fair voor de mensen die aan de kant van de Neerhoeve wonen.
7) We proberen voor iedereen goed te doen, maar de jongeren die er basketten en skaten worden hier toch over het hoofd gezien.
- Yannick S.: 1) Halfverharding. Een materiaal zoals door Koers geleverd, dat het uitzicht heeft van dolomiet, maar doorlatender is dan bv. dolomiet.
- Wouter R.: Men kan daarover nog met een stevig voertuig overrijden en het is tegelijk ook nog veel water doorlatender dan dolomiet.
- Yannick S.: De bestaande toestand (de put) is 100 % gesloten. Er komt nu een kleinere verharde oppervlakte en deze wordt waterdoorlatend aangelegd.
- Yannick S.: 3) Het dossier is van de Milieudienst. Ik zou dat moeten bekijken om je vraag te beantwoorden.
- Wouter R.: 5) Dat kan nog bekeken worden, maar de ondergrondse zijn ook wel frequent buiten gebruik.
- Cédric C.: 6) Deze worden altijd binnen 250m wandelafstand aangelegd.
- Yannick S.: Deze staan op de aangegeven locatie niet voor iemands deur. Als je een bijzondere plaats aanlegt voor iemands deur, wordt die al gauw gezien als zijn of haar persoonlijke parkeerplaats.
- Cédric C.: In de initiële uitrol wordt er geen voorzien, maar als de paal veel bevroegd is, zullen er later nog laadplaatsen toegevoegd worden, dewelke dan aan de kant van de Neerhoeve kunnen komen. We proberen zoveel mogelijk van gevels weg te blijven.
- Yannick S.: 7) Dit is volledig doorgesproken met de jeugddienst. Er komt een "belevings-spelelement".
- Peter A.: Dat is voor kleinere kinderen, maar niet voor de jongeren. Misschien kan er één parkeerplaats weggenomen worden en daar één ring geplaatst worden.
- Yannick S.: We geven het door aan de jeugddienst. Vanuit de dienst wegen werd het plan getekend o.b.v. de input van de milieudienst en jeugddienst.
- Kurt V.: Wat is de timing?
- Yannick S.: Het is ingediend voor omgevingsvergunning en zit in het budget van dit jaar. De start zou tegen de zomer zijn.

8. WERKEN VLAAMSE WATERWEG

8.1. Toelichting (Yannick)

8.1.1. Metropoolstraat

Werken zijn lopende en gefinaliseerd tegen de zomervakantie.

8.1.2. Braamstraat – Metropoolstraat

Werken zijn lopende en gepland om midden april klaar te zijn waarna de omleiding voor de werken Hoogmolendijk langs dit nieuwe kruispunt zal lopen.

8.1.3. Hoogmolendijk

Werken starten midden april en zullen ongeveer 2 maanden duren.

8.1.4. Fietsbrug sas 10

Deze brug zal gerealiseerd worden door de Vlaamse Waterweg met subsidies van Vlaanderen ter ontsluiting van de F5 en F15.

8.1.5. Brug 14 Villerslei complete EM vernieuwing

Dit is al gedeeltelijk gebeurd. Het verdere verloop van de werken zal toch ook 2 weken in september doorlopen. Er werd gevraagd of ook de nutsleidingen in de Villerslei op datzelfde moment kunnen gebeuren om de hinder te beperken en dan kunnen zo ook ineens de fietspaden verbeterd worden aangelegd. Als dit niet zo zou uitkomen, wordt een kleine aannemer gezocht om de werken toch nog uit te voeren.

Finaal zullen alle pistons van de brug vervangen worden door een revisie model.

8.1.6. Brug 13 Wezelsebaan sturing / verkeerslichten

De brug heeft onlangs een nieuw wegdek gekregen. Ook aan deze brug dienen nog EM aanpassingen te gebeuren.

Er zullen verkeerslichten komen die met detectielussen geregeld worden en ook gelinkt zijn aan de lichten van de brug, alsook met lichten op het jaagpad.

De lichten zullen aangekocht worden via het raamcontract en afgestemd worden op de lichten van de brug zelf.

8.1.7. Brug 12 Botermelkbaan nieuwe cilinders

In mei of juni zullen er ook EM werken gebeuren aan deze brug. De verkeershinder van deze werken zou zich beperken tot 1 uur waarbij er ondersteuning van politie gevraagd zal worden.

8.1.8. Planning toekomstige wegenwerken

Lopende werken:

- Riddershoeve einde der werken half april 2023
- Metropoolstraat ligt de focus op afwerking van de wegenis in kader van bereikbaarheid van de bedrijven. Als laatste zal het jaagpad aangelegd worden met een einde der werken tegen de zomervakantie.

Start der werken voor de zomer 2023:

- Deurnevoetweg asfaltvernieuwing in de paasvakantie week 2
- Molenbaan asfaltvernieuwing en verhoogde kruispunten start midden mei

Start der werken gepland najaar 2023:

- Weg- en rioleringswerken Braamstraat
- Weg- en rioleringswerken laterale wegen Churchillaan
- Weg- en rioleringswerken Stanislas Meeuslei – André Ullenslei

Start der werken in 2024

- Weg- en rioleringswerken Beukendreef en omliggende straten

9. KRUISPUNT AMERLOLAAN X HORSTEBAAAN

9.1. Toelichting (Yannick S.)

De plannen liggen klaar.

De gracht dient ingebuisd te worden.

De fietspaden zullen t.h.v. het kruispunt van de rijbaan verwijderd worden en breed aangelegd worden, conform de nieuwe norm.

De verkeerslichten gaan zo afgesteld worden dat de Horstebaan zo veel als mogelijk groen krijgt. Wanneer een wagen vanuit de Amerlolaan de Horstebaan op wil, zal het licht slechts vertraagd op groen springen om zo het sluisverkeer door de wijk te ontmoedigen.

Ook het asfalt van het kruispunt zelf zal volledig vernieuwd worden.

Na onderzoek dient er geen aangepast rooilijnplan opgemaakt te worden omdat er reeds een plan bestaat van in 1959 waarbinnen de werken gerealiseerd kunnen worden.

Plan werd nogmaals toegelicht.

9.2. Vragen

- Peter A.: Wat komt er in de strook van 1,80 m
- Yannick S.: Daar komt een haag.
- Peter A.: Zal er voor de fietsers vanuit de Amerlolaan ook een detectielus komen?
- Yannick S.: Nee, ze moeten rechtsaf draaien. Er kan een verkeersbord geplaatst worden dat fietsers die rechts afdraaien het rode licht mogen negeren.

10. MINDER-HINDERKAART

10.1. Toelichting (Yannick S.)

Dit is een plan opgemaakt om, wanneer een vergunning wordt aangevraagd, te bekijken of dit een straat is waar extra aandacht nodig is, omwille van het drukke verkeer, ...

10.2. Vragen

- Kurt V.: De Kopstraat staat ingetekend als een zone voor meergezinswoningen. Wordt deze kaart ook benut bij het opmaken van de omgevingsvergunning? Want nieuwe meergezinswoningen hebben ook invloed op de mobiliteit ter plaatse.
- Yannick S.: Deze kaart wordt gebruikt voor de werken, niet voor omgevingsvergunningen. De kaart is opgemaakt om visueel te maken wat de probleemstraten zijn. En dit helpt om vooraf een aantal voorwaarden te kunnen opstellen bij het vergunnen van werken.
- Peter A.: Het is me niet helemaal duidelijk waarom een deel van de Paalstraat rood gekleurd wordt en een ander stuk niet.
- Yannick S.: Dit heeft echt te maken met de mogelijkheid om de fietsers en voetgangers naar de overzijde te kunnen leiden indien nodig.

11. ZEBRAPADEN FLITSLICHTJES

11.1. Toelichting (Yannick S.)

Zebraleden zullen geaccentueerd worden, bv. wanneer ze niet op een kruispunt gelegen zijn waar sowieso gestopt moet worden.

11.2. Vragen

- Piet B.: Wat is de stroombron? En gaan deze aan bij een naderend voertuig?
- Yannick S.: Ze werken op zonne-energie en schakelen automatisch in bij verduistering. Hierop is er 5 jaar garantie. De opbouwlampjes zijn goedkoper, maar we kozen voor inbouw, omdat deze duurzamer zijn.
- Kurt V.: Onze fractie heeft dit reeds in 2020 aangebracht op een gemeenteraad en later hernomen. Wij zijn blij dat dit nu gerealiseerd zal worden.

12. VARIA

12.1. Parkeerverbod voor de kerk op Sint-Filippus (Piet B.)

Zie nota ingediend door Vlaams Belang voor toelichting.

- Yannick S.: Wat de laadpalen betreft volgen we de eerder toegelichte procedure van paal volgt wagen.
- Iefke H.: Deze vraag is niet op basis van een concrete klacht. Er bestaat geen onderbord dat een betere verduidelijking kan geven gezien de wisselende activiteiten. Het wegnemen van de paal met parkeerverbod is er gekomen om de werking voor de parochie te verbeteren.
- Yannick S.: Er is bij onze dienst geen enkele klacht of melding gekend.
- Wouter R.: Het is niet duidelijk en mag niet maar er is geen bestaand onderbord ter verduidelijking.
- Peter A.: We doen gedoog waar het niet mag.

12.2. Overige varia:

- Piet B. (aangebracht door Tommy V.L.)
In de Thuretstraat gebeuren ongevallen met schade en zelfs vluchtmisdrijf.
Toelichting volgens ingediend punt.
- Christoph V.: De vraag zal later schriftelijk beantwoord worden vanuit de dienst mobiliteit.
- Kurt V.: Er staat op de markt een bord voor een parkeerplaats voor personen met een handicap, maar daar begint het terras van de Breughel. Je kan hier dus niet parkeren.
Yannick S.: de signalisatie van de markt moet gecontroleerd worden na de Scheldeprijs. Er staan verschillende tijdelijke borden gezien de geplande werken aan forum gebouw. We gaan dit controleren.
- Peter A.: Het fietspad dat in de Zaatstraat werd weg gestraald, wordt dat terug aangelegd?
- Yannick S.: Er stonden altijd over de volledige lijn voertuigen geparkeerd, deels over het gemarkeerde te smalle fietspad. Het jaagpad aan de overzijde is het veilige alternatief voor de fietser.

- Peter. A.: Mensen uit de wijk moeten dan altijd oversteken. Ook om naar de winkel te gaan.
- Cédric C.: De fietsers kunnen zich mee op de rijbaan begeven of voor het jaagpad kiezen. Bijkomend is de zone 30 daar uitgebreid. Hier is dus de mogelijkheid tot gemengd verkeer. Er komt ook een nieuwe fietsverbinding door het project zelf.
- Peter A.: De rijbaan is daar wel heel breed, er is ruimte om een fietspad aan te leggen. Bij heraanleg moeten we toch overwegen om terug een fietspad te voorzien.
- Yannick S.: Dit kan dan bekeken worden. Het is nu gemengd verkeer en diegenen die zich daar niet veilig bij voelt als fietser kan gebruik maken van het jaagpad.

Data volgende vergaderingen:

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