

---

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

datum	Woensdag 14 december 2022 om 20.00 uur
plaats	Raadszaal
duur	20.00 tot 23.30 uur
verslag	Kevin Verbeeck

---

### **1. AANWEZIGHEDEN**

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

---

### **AGENDA**

1. Aanwezigheden
2. Goedkeuring vorige verslag d.d. 14 september 2022
3. Evaluatie blauwe zone
4. Route2School
5. De Lijn: nieuwe routekaart
6. Actieplan toegankelijke haltes
7. Leo Van Hullebuschstraat eenrichting
8. Zaterdagmarkt
9. Brug Villerslei
10. Varia
  - a) Verkeersoverlast Atheneumwijk
  - b) V85 Deuzeld
  - c) Nomadesk
  - d) Fietspaden Paalstraat
  - e) Parkeren Paalstraat x Zandstappenstraat

De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur.

### **2. SPREEKRECHT**

Er zijn 2 mensen die spreekrecht gevraagd hebben over geagendeerde punten.

## 2.1. De heer Van de Mierop - Zaterdagmarkt

De heer Van de Mierop baadt een koffiezaaltje uit op de hoek van de Gelmelenstraat en de Wilgendaalstraat. Zaterdag is zijn topdag, deze dag is heel belangrijk voor hem.

Op dit moment mag hij een terras zetten, omdat het fietspad tijdens de markturen niet toegankelijk is voor fietsers.

Hij maakt zich zorgen over verplaatsing van de markt, waardoor hier terug verkeer passeert. Daardoor heeft hij nog slechts 30 cm terras, als 150 cm doorgang moet vrij blijven, daar er terug fietsers passeren. Hij zal dit opstellen op deze 30 cm, maar weet dat de mensen dit zelf zullen uitbreiden (stoeltje bijplaatsen, hondje dat meer plaats inneemt, ...). Hij vreest hierdoor een onveilige situatie te kunnen creëren.

Er werd door de gemeente aangegeven dat het zaaltje niets mocht verkopen. Tijdens corona werd gevraagd om het toilet open te stellen voor de marktkramers. Even later mocht hij wel koffie e.d. aanbieden. Als tegenprestatie voor het beschikbaar stellen van de toiletten vroeg hij of hij een terras mocht zetten voor El Rincon. Dat werd niet toegelaten.

Hij voelt zich aanvaard door de klanten en de marktkramers en ziet zichzelf als nodig voor de markt. Daarom vraagt hij of er een mogelijkheid is om de Curielaan te laten aansluiten op de markt? Dan wordt de markt (waar hijzelf deel van uitmaakt) niet doorbroken. Dat zou met de huidige plannen wel het geval te zijn, waardoor een gevaarlijk punt wordt gecreëerd tussen zijn zaaltje en de markt.

Met "veiligheid" bedoelt hij ook de aanrijroute van de brandweer, wanneer zij bv. het Edisonplein moeten bereiken. Hoe kunnen zij daar geraken? Zeker wanneer binnen een jaar de werken op de Zamenhoflaan zullen beginnen. Is het geen mogelijkheid om de brandweer en de bewoners een oplossing te geven die langer duurt dan tot wanneer deze werken beginnen.

De vaste kramen van de markt kunnen volgens Kris opgesteld worden tussen de Vordensteinstraat en de Pasteurlaan. De ingreep zal ook veel minder dramatisch zijn, wanneer de huidige kramen daar op hun locatie kunnen blijven staan. En zo kan de doorgang in de Rodeborgstraat vanaf bakkerij Smouts via de Pasteurlaan gebeuren. Dit zou ook in het voordeel zijn van Oxfam, Salt 'n Sugar en ook wel wat van de Breugel, die door de aanpassing verder van de markt zou komen te liggen.

## 2.2. De heer Cardoen – Verkeersoverlast Atheneumwijk

De verkeersdrukke is doorheen de jaren toegenomen door de eenrichtingsstraten vanaf de Kopstraat naar de Paalstraat toe, de August Jonckersstraat en Lodewijck Janssensstraat zijn echte doorrijstraten geworden om zo rapper naar het centrum te geraken. Er zijn 5 scholen, er is in de Korte Kopstraat een groot bedrijf waarvoor vrachtwagens met grote opleggers komen. Er is de ingang van de sporthal bijgekomen. Dit maakt dat er heel veel auto's zijn tijdens de schooluren. Voor en na de schooluren geldt er de limiet van 30 km/u. De scholieren kijken hier niet naar, wat spijtig is. Hij hoort regelmatig klagen door de bewoners, over de drukke, de snelheid en het parkeren voor de bewoners, dat vaak een probleem is. De wijk is bewoond door een ouder publiek, die niet zo goed ter been zijn.

De vraag was of er geen mogelijkheid is om hieraan tegemoet te komen. Een mogelijkheid, die meerdere bewoners zien, is het uitvaardigen van een bewonerskaart voor het parkeren aan één kant. Een andere mogelijkheid is een éénrichtingsstraat te maken.

Regelmatig staat het verkeer in deze situatie vast en ook voor fietsers zijn er vaak gevaarlijke situaties.

### **3. GOEDKEURING VORIGE VERSLAG D.D. 14 SEPTEMBER 2022**

#### **3.1. Peter A.: Bergjes strooizout op fietspaden**

- Peter A.: Bij het strooien waren er op de fietspaden opnieuw plaatsen waar een berg zout lag.
- Yannick S.: Dit is de eerste melding die ik daarover krijg. Er is al naar gekeken. We kopen voor dat toestel al afzonderlijk zout aan, dat fijner is. Ook op de gewestwegen kom ik de hoopjes zout tegen, dus misschien is het een probleem van die soort toestellen. Ik zal het opnieuw doorgeven, zodat de afstelling terug bekeken wordt. Er zijn wel een aantal zaken, zoals het remmen dat bruusk gebeurt, mogelijk veroorzaakt dat deze hoopjes. Hier en daar een hoopje is jammer en niet de bedoeling, maar het eindresultaat, dat er gestrooid is, is het belangrijkste.
- Peter A.: Misschien kan er ooit overgestapt worden op pekkel. Het was al minder dan voorheen en op minder locaties.

#### **3.2. Peter A.: Fluitbergstraat – bakkerij Smouts**

- Peter A.: Een tweede punt gaat over de Fluitbergstraat. Daar werd door de bakker beklagd werd dat zijn garages niet bereikbaar zijn. Zou het niet mogelijk zijn om de eerste meters in twee richtingen toegankelijk te houden?
- Yannick S.: Dit geeft gevaarlijke situaties. Mensen die correct uit de straat komen, gaan niet verwachten dat daar iemand aan komt gereden. Bijkomend, er zijn 2 plaatsen aan de bakker. Wat als je daar indraait en de plaatsen zijn bezet?
- Iefke H.: Dan moet er gedraaid worden op 30 m van het kruispunt. Dat geeft heel onveilige situaties. Naar aanleiding daarvan kregen we heel wat positieve reacties vanuit de straat.  
Het is uiteraard niet onze bedoeling om de bakker te pesten.
- Yannick S.: Er werd hierover met de bakker in gesprek gegaan, dus geruchten dat hij niet op de hoogte zou zijn geweest, wil ik echt ontkrachten.

#### **3.3. Peter A.: Kasteelwijk**

- Peter A.: Klopt het dat er een scenario was om de Voorkempenlaan éénrichtingsverkeer te maken, maar dat de bewoners niet uitgenodigd waren?
- Yannick S.: De bewoners waren wel uitgenodigd, maar uit de brief was niet duidelijk op te maken dat er een ingreep met die impact voorzien was. Een aanwezige meldde dat er slechts enkelen van de straat waren, maar dat er ongetwijfeld meerderen zouden geweest zijn, wanneer dit scenario aangekondigd zou zijn geweest.  
Ook in de Jozef Hendrickxstraat was een ingreep voorzien, deze mensen waren niet uitgenodigd. We hebben op de vergadering gemeld dat er, indien dit scenario gekozen zou worden er ook met de mensen van de Jozef Hendrickxstraat een overleg nodig zou zijn. Daarbij zouden dan ook de mensen van de Voorkempenlaan terug uitgenodigd worden. Maar dit scenario werd niet weerhouden.
- Christof V.: Dus met deze aanvullingen kan het vorige verslag goedgekeurd worden?
- De raadscommissie stemt in.

### **4. EVALUATIE BLAUWE ZONE**

#### **4.1. Toelichting (Kevin V.)**

Kevin: In mei van dit jaar werd de blauwe zone bijgesteld. Een aantal straten werden uit de blauwe zone gehaald en er werd strenger gecontroleerd in de overblijvende zone. We

ontvingen na onze vraag geen bemerkingen van de raadsleden, wat wil zeggen dat de raadscommissie akkoord gaat met deze inkrimping van de blauwe zone.

Maar ook het parkeerbeleid is voortdurend in beweging. Er volgt mogelijk nog een proef om te zien of het zinvol is om de parkeertijd op sommige locaties op te trekken tot 4u of om de blauwe zone nog verder in te krimpen.

We willen nog nadenken over een opstelling waarbij in het centrum 2 uur parkeren toegelaten is en wat verder uit het centrum 4 uur mogelijk is. Dat zou dan bv. op de parking voor de Sint-Cordulakerk en voor Solidaris kunnen. Ook kortparkeren is een mogelijkheid.

Iefke: Wat nu voorligt is de evaluatie van de inkrimping van de blauwe zone. We vreesden bv. dat er grote, hoge wagens zouden gaan parkeren waar de blauwe zone verwijderd werd en daarover klachten zouden komen. Er zijn geen meldingen gekomen hierover, dus lijkt ons de inkrimping ok.

Naar mijn mening moet een parkeerbeleid eigenlijk altijd in evolutie zijn. Ook over de evenementenparking moet nog nagedacht worden of dit blauwe zone wordt of niet. Idem dito met de Zamenhoflaan. Die piste van 4 uur is er een. Die hoeft zeker en vast niet per se, want er is werk genoeg. We wel nog nadenken over een opstelling, zoals dat vaak ook in steden gebeurt, dat in het centrum kort parkeren toegelaten is en wat verder uit het centrum 4 uur mogelijk is.

Wat ik vaak zie is dat voor oudere mensen, die naar een matinée komen en daarna nog een koffietje willen drinken, 2 uur kort is, want je mag een parkeerschijf natuurlijk niet mag gaan verdraaien om langer te kunnen blijven staan.

#### 4.2. Vragen

- Peter A.: Dat wordt dan gesignaleerd met een extra onderbord?
- Iefke H.: Dat moet dan natuurlijk aangegeven worden en Immanuel zal zich daar dan over buigen.
- Immanuel T.: Standaard is dat 2 uur tussen 9 en 18 u. Ook korter of langer mogelijk of binnen tijdsperiode.
- Tommy V. L.: Er is geen overschot aan parkeerplaatsen in Schoten. Twee uur lijkt me dus terecht.
- Kurt V.: Ik volg principe dat gehanteerd wordt in stad, maar in ons geval gaat het over een kleinere oppervlakte en zo dicht bij het centrum met twee regimes werken, zal zorgen voor verwarring. Precies omdat net buiten die blauwe zone ook plaatsen zijn waar de kaart niet nodig is. Wat de evenementenparking betreft moet een ander parkeerregime ontwikkeld worden, daar deze buiten het centrum ligt.
- Dieter P.: We sluiten aan bij de idee van Kurt. Wel lijkt het onze fractie zinvol om op parking 't Ven nog een aantal plaatsen te voorzien voor kortparkeren, 15 minuten. Niet nu meteen, maar bij heraanleg van het centrum, bv. op parking 't Ven voor mensen die snel iets willen ophalen
- Kurt V.: Dat kan je aangeven met grondmarkeringen en andere kleuren, zoals je dat heren der ziet. We kunnen ons afvragen of dit wel nodig is, maar als je ervoor wil gaan, kan dit voor een klein aantal plaatsen heel duidelijk zichtbaar gemaakt worden.
- Peter A.: Zijn er ook geen opmerkingen gekomen vanuit de middenstand?
- Iefke H.: We doen het voor de middenstand, grotendeels toch.

## 5. ROUTE2SCHOOL (R2S)

### 5.1. Toelichting (Cédric C.)

Omdat R2S een gegeven is waaraan voortdurend gewerkt wordt. Meldingen die vlot oplosbaar waren, zijn vaak al opgelost. Andere zaken werden later of worden in de toekomst opgelost.

De R2S-kaart is een werkdocument. Op de kaart kan je de meldingen lezen bij wat al aangepakt werd en de kleur wordt bij het veiliger maken van de route aangepast van rood of oranje naar oranje of groen.

R2S wordt maandelijks op ons mobiliteitsoverleg behandeld.

In grotere projecten gaan de aanpassingen via onze communicatiekanalen of ook door tijdelijke communicatie ter plaatse gelinkt worden aan R2S.

#### 5.1.1. Dossier van de laterale wegen langs de Churchillaan

Op het kruispunt van de Churchillaan met de Borgeindstraat zijn er voor fietsers en voetgangers een aantal moeilijkheden om over te steken. Het ontwerp werd aangepast, zodat vierkante oversteekbaarheid voor deze zwakke weggebruikers voorzien wordt.

Het kruispunt van de Churchillaan met de Papenaardekenstraat, was initieel niet opgenomen in het dossier, maar werd omwille van de R2S-meldingen wel opgenomen. Het voetpad aan de kant van het fietspad in de Papenaardekenstraat heeft geen nut. Daarom zal het worden onthard en komt er aan de overkant een goed voetpad en een oversteek over de Jozef Hendrickxstraat. Op de parking blijven evenveel parkeerplaatsen

#### 5.1.2. Vragen:

- Kurt V.: Ik neem aan dat het stuk fietspad niet alleen belijning of signalisatie is, maar dat er ook werken nodig zijn. Daarom geef ik graag mee dat het voetpad aan de overkant, aan de kant van de Salamander, slecht toegankelijk is voor bv. rolstoelen, met moeilijke boordstenen. Misschien kan dit ineens boordsteenvriendelijk gemaakt worden.
- Iefke H.: Begin januari zit de projectleider van de wegenis samen met de Raad voor Personen met een Handicap en dan kan dat mee bekeken worden.

#### 5.1.3. Oplossingen buiten grotere dossiers

In de Eekhoornlei werd aan één zijde een parkeer- en stilstandverbod toegevoegd, omdat er bij dubbelzijdig parkeren vaak gevaarlijke situaties optraden. Er werd ook een pad in halfverharding aangelegd tussen de Wezelsebaan en de schoolpoort. Dat is in 2021 gestart als proefproject en werd ondertussen bestendig.

Ook het proefproject aan de Burgemeester Marnixschool werd na positieve evaluatie bestendig. Deze keer gaat het om een parkeer- en stilstandverbod aan beide zijden van de straat ter hoogte van de schoolpoort, om de conflictsituatie tussen wagens en fietsers, vnl. in de bocht, op te lossen.

Aan Sint-Filippus werd een ontbrekend zebrapad toegevoegd en paaltjes dicht bij de straat gezet om foutparkeren te vermijden aan de ingang van de school.

Ook werden ontbrekende zebrapaden toegevoegd in de Narcislaan en op het kruispunt van de Olmenlei en de Laaglandlei. Zo ontstaat er op die plaatsen een parkeerverbod en in de Narcislaan wordt zo een oversteekplaats naar de bushalte gecreëerd.

In de Kruijningenstraat werd de dynamische zone 30 vervangen door een vaste en uitgebreid tot voorbij de Liebiglaan. De ruime zone 30 werd ook sluitend gemaakt, waardoor gehandhaafd kan worden en er werden ook al heel wat boetes uitgeschreven in de Marsstraat (momenteel fietsomleiding en sluipverkeer omwille van werken aan de Metropoolstraat).

De zone 30 in de Paalstraat werd uitgebreid tot één grote zone. De dynamische zone werd ook hier vervangen door een vaste. Enkel het poorteffect bij de zonegrens willen we in de

toekomst nog toevoegen. Wel werd de belijning al gedeeltelijk aangepast, zoals een duidelijke rand van de rijbaan. De ontbrekende belijning wordt volgend jaar toegevoegd.

De schoolmarkeringen zullen ook voor de secundaire scholen voorzien worden. Door de ongunstige weersomstandigheden is dat tot op heden nog niet gelukt.

#### 5.1.4. Vragen:

- Dieter P.: Schoolmarkering bij Sint-Jozefschool in de Winkelstap. De school ligt niet op ons grondgebied, maar de school ligt letterlijk aan de overzijde van het deel dat ons grondgebied is. Als wij daartoe geen initiatief nemen, dan zal dat niet gebeuren.
- Cédric C.: Daar is geen markering voorzien.
- Iefke H.: Dat moet op z'n minst gevraagd worden.
- Yannick S.: We hebben sowieso maar de helft van de baan op Schotens grondgebied.
- Cédric C.: De grens loopt eigenlijk net aan het fietspad.
- Iefke H.: De districten doen dit wel. In Ekeren zag ik er al. Ze doen dat in stukjes, omwille van de subsidies voor schoolomgevingen. Ik kan me wel inbeelden dat Antwerpen meer dan 5 schoolomgevingen per jaar kan aanpakken. Misschien heeft Merksem dit nog niet gedaan?
- Kevin V.: Aan de Sint-Ludgardisschool in de du Chastellei liggen er markeringen.
- Iefke H.: We zullen de vraag stellen aan Merksem.
- Kurt V.: Ik heb twee vragen.  
Ik weet niet of in de nieuwe zone 30 al V85 metingen gebeurd zijn. Als je vanaf de Kruispadstraat 30 rijdt, dan begint men je vanaf de zone van de parallelstraat voorbij te rijden, want daar nodigt de straat niet meer uit tot 30 km/u.  
Wat er nu is, is niet voldoende om de 30 km/u af te dwingen.

En m'n tweede vraag: Ik had het een aantal keer geleden al over de markering aan het Atheneum en er werd gezegd dat de ingang van het Atheneum werd gecoverd door de markering bij de basisscholen. Ik ben daar niet zeker van.

- Cédric C.: Het Atheneum wordt mee gecoverd door de markering geplaatst voor het Vijverhof en Zonnebos. Dit werd geverifieerd.
- Dieter P.: De markering voor de lagere school in de buurt van het Atheneum ligt aan kruispunt met de Rosveldstraat, Tarwestraat en A. Jonckersstraat.
- Kurt V.: Zijn er nieuwe V85-metingen sinds de vernieuwde situatie (zone 30)?
- Cédric C.: Het vaste bord zal worden verplaatst naar binnen de zone 30 (momenteel staat dat scherm uit om verwarring te voorkomen). Een nieuwe meting t.h.v. het Gasketelplein (waar we een nulmeting hebben) staat op de planning.
- Yannick S.: De wegenis daar nu direct veranderen kan niet. Het zone 30-bord staat momenteel nog ongelukkig, maar zal dichterbij de rijbaan komen, zodat dit meer opvalt.

#### 5.1.5. Voorrang op tweerichtingsfietspaden

Bij deze fietspaden komen fietsers uit onverwachte richtingen op het kruispunt. Daarom zou het in de voorrang leggen van deze fietspaden de aandacht verhogen bij de autobestuurders. Natuurlijk moet de voorrang voor de fietsers en auto's op dergelijke kruispunten dezelfde zijn. We willen dit voor alle tweerichtingsfietspaden in orde brengen.

Het gaat om de volgende kruispunten:

- Kopstraat x Graaf Joseph De Pretstraat (werd in orde gemaakt)

- Wezelsebaan
- Kruiningenstraat x Marsstraat

#### 5.1.6. Eksterdreef – fietsroute sportpark

Het oversteken van de Kopstraat is hier gevaarlijk. Volgens AWV is het niet mogelijk om op deze plaats een veilige oversteek te voorzien, daar dit te dicht bij de verkeerslichten gelegen is. Daarom wensen we het kruispunt Kopstraat x Paalstraat veilig in te richten (vierkant oversteekbaar) en de fietsroute door het sportpark te sturen. AWV onderzoekt dit.

Ook het kruispunt van de Eksterdreef – Hertendreef met de Zeurtebaan kan aangepast worden, zodat de hoofdas weggenomen wordt uit de Eksterdreef, opdat fietsers en auto's moeten afremmen. Dit laatste is nog in "concept-fase".

#### 5.1.7. Vragen

- Dieter P.: Ik bewonder de moeite die jullie doen om dit kruispunt veilig te maken. Ik vrees echter dat de fietser "lui" is en de omweg niet door elke fietser zal gekozen worden. Ik sta 100 % achter de bedoeling, maar ik vrees dat dit een moeilijk punt zal blijven.
- Yannick S.: AWV is bezig met het fietspadendossier in de Kopstraat (ontdubbeling van het fietspad). Ruimtelijk is het niet mogelijk om het kruispunt aan de Eksterdreef veilig oversteekbaar te maken zonder lichten en anderzijds ligt het te dicht bij de ander de lichten om daar extra verkeerslichten te plaatsen. Een aantal extra ingrepen liggen daarvoor bij heraanleg van de Kopstraat op de planning (bv. een groenafschieding) om de fietsers te ontmoedigen om de kortere weg langs de Eksterdreef te voorzien. Zo zal bv. voor wie langs de Kopstraat van Schoten komt het oversteken van de Kopstraat op het fietspad langs de "Schoten"-zijde in twee richtingen toegelaten worden, zodat de fietsers niet eerst de Paalstraat moeten oversteken alvorens de Kopstraat over te steken. Wij zouden dan het fietspad faciliteren in het sportpark, er moet daarvoor nog wat extra verharding voorzien worden en straatverlichting.
- Peter A.: Er is ooit sprake geweest van een middeneiland ter hoogte van de Eksterdreef.
- Iefke H.: Dat werd door AWV niet weerhouden.
- Peter A.: Dat vinden we lastig. Zolang er niet fysiek verhinderd wordt om over te steken zal dat blijven gebeuren.
- Iefke H.: AWV bekijkt momenteel de oversteek t.h.v. de Paalstraat, maar wil geen overhaaste beslissingen nemen, omdat er ook plannen zijn voor een Hoppinpunt daar en wil natuurlijk dat dit in elkaar past.
- Yannick S.: Het fysiek verhinderen voor fietsers om over te steken wordt ook nog bekeken door AWV.
- Peter A.: Ik vind het jammer dat een fysieke hindernis geplaatst zal worden.
- Kurt V.: Het zebrapad in de Bloemendaallaan. Veel jongeren nemen daar de bus of worden opgepikt door de ouders.
- Yannick S.: We zijn dat niet vergeten. Tot onze spijt werd het nog niet uitgevoerd, maar het zal volgend jaar geschilderd worden. We zijn toegetreden tot een raamcontract voor de belijning. Daardoor kunnen we sneller en voor kleinere opdrachten schilderwerken laten uitvoeren.
- Tom V. G.: Is er niet het gevaar dat t.h.v. de parking een nieuw conflict ontstaat. Je hebt het gevoel dat je veilig rijdt (weg van de rijbaan), maar moet als fietser de rijbaan naar de parking oversteken.

- Yannick S.: Dat is eigen terrein, dus daar zijn ingrepen mogelijk, we dachten aan een plateau, waardoor de wagens dienen te vertragen. Ook elders liggen al zwarte stroken die je duidelijk voelt wanneer je te snel rijdt.

Cédric C.:

Ook de brug van de Hertendreef is een probleem. Heel wat fietsers nemen de rijweg i.p.v. het fietspad. Daarom ligt het voorstel voor om de fietser meer plaats te geven op de brug, door een inhaalverbod te voorzien door het bovenste deel van de brug in te richten als een fietsstraat.

- Kurt V.: Op de Hertendreef is de staat van de fietspaden inderdaad niet al te best. Verschillende fietsers rijden daarom op de rijbaan, trager omdat het bergop is. Wagens rijden daar vaak tegen hoge snelheid, omdat het een lang recht stuk is.
- Cédric C.: Er wordt ook geklaagd over de overgang van de rijbaan naar de fietspaden, deze zou niet effen zijn, maar eigenlijk is deze helemaal niet zo oneffen. Ik weet dus niet van waar die indruk altijd komt. De fietspaden zijn wel smal en we kunnen die daar niet verbreden.
- Kurt. V: Hier moet gezorgd worden dat er geen nieuwe conflicten worden gecreëerd. Het zijn allemaal geen Fiatjes 500 die over die brug rijden.
- Cédric C.: Het is een denkoefening waarbij de inrichting heel belangrijk zal zijn.
- Yannick S.: Dit is niet beslist, maar wordt hier voorgelegd om feedback te krijgen.
- Peter A.: De fietsstraat zou ook kunnen beginnen aan het kruispunt van de Eksterdreef en de Zeurtebaan, maar dan is het nog een langer stuk dat je achter de fietser moet blijven. Bergop rijden zorgt dat de fietsers trager rijden, waardoor je als autobestuurder niet achter een fietser wil blijven rijden.
- Cédric C.: De fietsstraat zou starten daar waar de fietspaden beginnen. Het is daar al minder snel.

Cédric C.:

Het voorstel om de Vordensteinstraat te knippen om zo een lus te maken werd reeds gepubliceerd in Info Schoten.

Dit zou een verplaatsing van de verkeersstromen teweegbrengen en vnl. het kruispunt Gelmelenstraat x Wilgendaalstraat is een aandachtspunt, daar hier veel schoolgaande fietsers passeren. Om de toegang tot de fietskelder van de Sint-Cordulaschool te bereiken, dienen veel fietsers over te steken. Tegelijkertijd worden ze hier wel eens ingehaald door automobilisten, dus overwegen we een deel van de Wilgendaalstraat fietsstraat te maken, zo wordt het inhalen verboden. Volgens het vademecum fietsvoorzieningen is het eerder niet aangewezen hier een fietsstraat te maken. Er werd ter plaatse een telling uitgevoerd om de situatie te kunnen analyseren.

- Tom V. G.: Ligt het probleem in de Wilgendaalstraat niet vooral bij de ouders die de kinderen afzetten? Eerder dan bij de automobilisten die de fietsers voorbijsteken, want dat doen er niet veel, het zijn kindjes.  
Is het daarom nodig de fietsstraat te maken, voor een problematiek die zich 2 keer per dag afspeelt?
- Iefke H.: Het is een secundaire school. Dat is ook de conclusie van alle scholen in Schoten. Dat is echter niet te zien aan de mailbox.
- Yannick S.: Er werd bekeken bij andere gemeentes wat mogelijk is om de fietsstraat in te richten. Immanuel T. heeft ons echter ook al laten weten dat deze maatregel niet



aangewezen is omwille van de richtlijnen over bv. de verhouding fietsers / gemotoriseerd vervoer.

- Peter A.: Het gaat over zo'n 100 m. Een heel kort stuk en als er niet veel fietsers zijn, omdat het maar 100 m is, ben je er even verder al voorbij. Het gaat om richtlijnen. Er is ook het brandweggetje dat de Wilgendaalstraat met de Vordensteinstraat verbindt en dat door veel kinderen van de lagere school genomen wordt. Ik weet niet of die mee opgenomen werden in de tellingen. Dit is wel een belangrijk punt en op de twee momenten waarop er veel scholieren zijn is dit wel belangrijk. Dat geeft voldoende reden om tegen de richtlijnen in toch een fietsstraat in te richten.
- Cédric C.: De straat zelf is maar 4 m breed. Dat maakt dat er sowieso al een inhaalverbod geldt, maar de mensen kunnen niet inschatten hoe breed een straat is, hoeveel afstand ze houden van de fietsers. Het probleem zou kunnen benadrukt worden door dit in te richten als fietsstraat.
- Peter A.: Werden de verkeersstromen ten zuiden van de Cordulaschool al onderzocht?
- Yannick S.: In het kader van de centrumvernieuwing heeft deze ingreep geen heel grote invloed op het geheel, maar vanuit de hele participatieronde en de meldingen uit R2S is het idee gegroeid om deze ingreep uit te voeren.
- Peter A.: Zijn er zaken die al vastgelegd zijn m.b.t. de centrumvernieuwing? We lezen een en ander, bv. dat de Paalstraat eenrichting zou worden en er op zaterdag niet door gereden mag worden. Zijn deze elementen en andere elementen al vastgelegd?
- Yannick S.: Ik verwacht dat er de volgende raadscommissie wel terugkoppeling daarover kan zijn.
- Tom V. G.: Kan het kruispunt niet beter afgesloten worden tussen 8u en half 9?
- Iefke H.: Ook dat hebben we bekeken, maar dan brengen we de bewoners wel in de problemen. We hebben ook aan de school gevraagd of de fietskelder verhuisd kan worden, maar dat kon niet.
- Dieter P.: De knip Vordensteinstraat x Constant Neutjensstraat biedt een mogelijkheid tot het aanleggen van een drop-off-zone of zoen-en-zoefzone te voorzien. De straat is er breed en er moet sowieso toch een terugkeerbeweging gemaakt worden.
- Peter A.: Bedoel je in de lus tussen de twee zijstraten?
- Dieter P.: Niet in de lus, maar in de Vordensteinstraat zelf.
- Tom V. G.: Binnen het R2S-concept, m.b.t. de Winkelstap: is er overleg tussen de buurgemeenten?
- Iefke H.: Op termijn zou de info en zouden de kaarten aan elkaar verbonden kunnen worden.
- Yannick S.: We hebben alle meldingen die over het grondgebied van andere gemeenten gingen aan die gemeenten doorgegeven.
- Iefke H.: Ik geloof dat alle districten meedoen, Brasschaat heeft het al gedaan en ook Schilde. Dus zou het interessant zijn om een grote, overlappende kaart voor te maken.
- Cédric C.: Ik geloof dat de overheid met R2S samenwerkt, dat in de toekomst te doen.
- Iefke H.: We zien er geen probleem in om die info te delen. Misschien maken we meer kans om het via R2S zelf te realiseren, dan te wachten op de Vlaamse overheid.

## 6. DE LIJN: NIEUWE ROUTEKAART

### 6.1. Toelichting (Yannick S.)

Er zijn specifiek voor Schoten 3 zaken in scope:

- Route 1613 (lijn 610) zal van Broechem, via Jan Palfijn naar Ekeren tot aan de Luchtbal.
- Route van Schilde, via de Botermelkbaan naar Klina. De nieuwe haltes t.h.v. de Dennenlei zijn al voorzien, maar t.h.v. het kruispunt van de Botermelkbaan en de Brechtsebaan zullen ook nog haltes voorzien worden. (De route bestaat nog niet, dus de reeds aangelegde haltes zijn nog niet in gebruik.)
- Route 1780 (lijn 780) loopt van Wijnegem Shoppingcenter tot Hoevenen en die loopt via de nieuwe Hoogmolenbrug.

Deze zaken zullen gefaseerd uitgevoerd worden én volgens het budgetneutraal principe. M.a.w. voor elke nieuwe kost, moeten andere kosten vervallen.

Een aanvulling m.b.t. de centrumvernieuwing:

We vroegen aan De Lijn om alle routes langs de Venstraat en de Hendrick Consciencestraat te laten lopen, zodat in het centrum alle routes passeren en aan deze halte elke overstap mogelijk wordt.

### 6.2. Vragen:

- Kurt V.: Ik blijf het spijtig vinden dat er nog geen verbinding is vanuit het centrum naar de Park & Ride in Merksem, al was het maar een belbus.
- Iefke H.: We hebben ook meegegeven en ook in een advies van onze senioren werd dit aangehaald, dat we het spijtig vinden dat de bus naar Jan Palfijn niet langs de Carrefour passeert. Dit zou wel veel eenvoudiger maken, bv. voor oudere mensen.
- Wouter R.: Alleen is er dan de bus die door de Borkelstraat moet. Daar mag geen zwaar vervoer door, waardoor een uitzondering voor De Lijn gemaakt moet worden, tenzij ze een omweg door de Ridder Walter van Havrelaan maakt. En ik denk dat ze daarom gezegd hebben de bus rechtdoor te laten rijden langs de huidige route om zo richting Merksem te rijden.
- Iefke H.: Je kan wel met de bus naar de Bredabaan en dan de tram nemen. We zullen de opmerking vanuit dit verslag overmaken aan De Lijn.
- Dieter P.: Belbus / kernnet: ligt de belbus nog in de scope van De Lijn? En ook de vraag: Er is nog geen Hoppinpunt voorzien aan de Botermelkbaan, terwijl daar toch een aantal lijnen kruisen.
- Cédric C.: Dit staat wel op de planning, dat ligt bij AWW.
- Dieter P.: En wat met de belbus?
- Yannick S.: Er werd verwezen naar de belbus in Brasschaat. De Lijn liet weten dat enkel de bus door hen gefaciliteerd en de rest door de gemeente, zoals een chauffeur, wordt voorzien. Vanuit De Lijn wordt dit niet voorzien.

## **7. ACTIEPLAN TOEGANKELIJKE HALTES**

### 7.1. Toelichting (Kevin V.)

Vijftig procent van de haltes van het kernnet en aanvullend net moeten toegankelijk zijn tegen 2030. Hierdoor kunnen ongeveer 70% van de reizigers gebruik maken van een toegankelijke rit.

- Bestaande haltes zijn minimaal toegankelijk mits assistentie.
- Nieuw (her)aangelegde haltes zijn autonoom toegankelijk voor personen met een motorische beperking en voor blinden en slechtzienden.

Gemeente Schoten ging het engagement aan om hier mee werk van te maken. Getuige hiervan zijn het akkoord van het College van Burgemeester en Schepenen op 17 juni 2021 en het akkoord van de Gemeenteraad op 16 september 2021 met de ondertekening van het charter 'Masterplan toegankelijke haltes'. Hiermee werd aangegeven dat van de 47 bushaltes, die onze gemeente op dat moment telde, minstens 50 %, hetzij 24 haltes, toegankelijk gemaakt zullen worden.

Ter begeleiding van de aanpak om dat doel te bereiken, werd onze gemeente ingeschreven voor het coachingstraject 'Masterplan toegankelijke haltes', dat wordt georganiseerd door Inter.

Enkele haltes worden samengevoegd, waardoor het aantal haltes op ons grondgebied verkleint.

Een heel aantal haltes zal worden aangepakt in lopende dossiers. Ook de aanleg bushaltes van Hoppinpunten dient volledig toegankelijk te gebeuren. Als al deze haltes voor 2030 worden uitgevoerd, wordt de minimale doelstelling bereikt. Ook AWV zal haar haltes aanpakken om het doel te kunnen bereiken.

De overige haltes zullen omgevormd worden tot toegankelijke haltes. Daarbij zal gekeken worden naar een spreiding over het grondgebied en op het vlak van kostprijs over de jaren heen.

### 7.2. Vragen:

Geen vragen.

## **8. LEO VAN HULLEBUSCHSTRAAT EENRICHTING**

### 8.1. Toelichting (Yannick S.)

Project van de Braamstraat zal bijna in omgevingsvergunning gaan. Een aantal zaken zullen vanuit het oogpunt van de zwakke weggebruiker nog bijgestuurd worden.

Ook zal aan het kruispunt van de Leo Van Hullebuschstraat met de Verbertstraat een aanpassing doorgevoerd worden:

Het fietspad en voetpad zullen op een verhoogd gedeelte worden doorgetrokken langs de Verbertstraat, zoals dat onlangs ook in de Hendrick Consciencestraat werd uitgevoerd.

We willen hierbij de Leo Van Hullebuschstraat alleen toegankelijk maken voor de mensen die Schoten willen inrijden door over het eerste deeltje van de Leo Van Hullebuschstraat eenrichting te maken. Dit zal het kruispunt veel overzichtelijker maken. Daarom moet dan ook het westelijke deel van de Jozef Van Craenstraat eenrichting worden in de richting van de Verbertstraat. Men zou kunnen verwachten dat er dan meer verkeer op de Victor

Adriaenssensstraat, maar dan kom je uit in de Braamstraat waardoor je niet meteen je voordeel zou doen.

Stel dat er werken gebeuren, dan zijn aanpassingen mogelijk. Bv. wanneer de Victor Adriaenssensstraat aangepakt dient te worden, kan de rijrichting in de Verbertstraat omgekeerd worden.

## 8.2. Vragen:

- Dieter P.: Hoe geraak je in de laatste situatie (bij werken in de Leo Van Hullebuschstraat) in de Jozef Van Craenstraat?
- Yannick S.: Dan worden de werken in fasen uitgevoerd. Er dient te allen tijde gezorgd te worden dat mensen buiten de werf hun woning wel kunnen bereiken. Dit idee heeft de kop al opgestoken in de jaren 80 bij een van de eerste mobiliteitsplannen. We maken wel de bedenking dit pas te proeven wanneer de Metropoolstraat terug geopend is.
- Tom V. G.: Het hoeft niet per se de bedoeling te zijn om iedereen door het centrum te sturen, als je bv. van Deuzeld naar de Villerslei moet geraken.
- Yannick S.: Die worden langs de Metropoolstraat en de Sluizenstraat gestuurd.
- Tom V. G.: Wordt hier een proefperiode overwogen?
- Yannick S.: Dit zal inderdaad eerst in een proefopstelling getest worden. Wat in omgevingsvergunning in de Braamstraat zal worden ingediend, is dat de straat dubbelrichting zal zijn in de richting van de Leo Van Hullebuschstraat. Er wordt geen voorafname gedaan op de proef an sich, zo is er maximale verharding. Als de proef succesvol is, kan de aanpassing gemaakt worden, maar die zal beperkt zijn t.o.v. de omgevingsvergunning dat die geen impact heeft.
- Dieter P.: Het "half rond punt" t.h.v. het kruispunt van de Verbertstraat met de Victor Adriaenssensstraat is een aandachtspunt.

## 9. ZATERDAGMARKT

### 9.1. Toelichting (Yannick S.)

De huidige situatie is aan herziening toe. We zitten immers vanuit mobiliteitsoogpunt met enkele probleemsituaties. De werf op de hoek van de Gelmelenstraat en de Vordensteinstraat, zorgt voor een bemoeilijkte doorgang, daar waar geen fietspad voorzien is. Verhuishagens of leveranciers die niet onder de bogen doorkunnen, kunnen de Zamenhoflaan en aangrenzende straten niet bereiken.

Ook voor de hulpdiensten geeft dit uiteraard problemen.

Diezelfde straten zijn bij het sluiten van de doorgang onder de bogen helemaal niet meer bereikbaar.

De mensen vanuit de marktorganisatie wensten een markt opgebouwd als een lint (in de Rodeborgstraat) en niet een "verknijpte" markt met zijstraten.

Hierdoor worden beide zijden van de markt bereikbaar door de hulpdiensten, enz.

Er zijn een aantal discussies geweest bij het opruimen van de straten, wanneer de marktkramers grotendeels weg zijn, waarbij bestuurders vanuit de achterliggende straten vroeger dan toegelaten de marktstraten door wilden rijden. Spijtig genoeg kwam het ook al tot een handgemeen.

Hopelijk zullen, door de aanpassing van de marktzone, dergelijke situaties vermeden worden. De marktkramers gaven aan hiermee akkoord te gaan en de nieuwe opstelling zal ingaan vanaf februari, zodat de marktkramers de tijd hebben om hun klanten in te lichten.

### 9.2. Vragen:

- Dieter P.: We zijn vanuit onze fractie heel pissig. Dit werd als variapunt op de gemeenteraad gebracht en naar de raadscommissie gebracht. Vervolgens is dit in de

pers uitgelekt. Het is wel straf dat we dit tot december moesten uitstellen om het hier te brengen. Er zijn heel wat opmerkingen. We hebben Kris daarstraks, als buurtbewoner, maar ook als horeca-man gehoord en een marktkramer uit de Gelmelenstraat, die het niet goed vinden.

Maar zoals het nu gecommuniceerd wordt ... in februari komt het er, of je het nu wel of niet goed vindt: strot opentrekken, slikken, zo gaan wij om met de stem van de burger in Schoten.

- Iefke H.: Dieter, ik heb op de gemeenteraad ook al gezegd dat ik er niet aan kan doen dat er een journalist tussen de markthandelaars zit.
- Kurt V.: Dit is beslist beleid. De communicatie wordt gedrukt, de plaatsen zijn verdeeld, dit is geen discussietekst meer.
- Iefke H.: Nee, de kramers moeten de tijd krijgen om de plaatsen op de juiste plek te zetten.
- Kurt V.: Dit is beslist beleid.
- Wouter R.: Nee, dat is niet zo, maar dan moet er nu wel een beter voorstel komen. Maar we denken niet dat dat er is, want we hebben hier zo veel tijd in gestoken. Maar als er een ander voorstel is, waarbij alle vakjes, die door Yannick zonet werden aangehaald, kunnen worden afgevinkt, dan wil ik dat bekijken. Maar ik vrees dat dat er niet zal komen.
- Dieter P.: Op termijn, binnen 5 à 10 jaar, zal de markt verhuizen naar het marktplein. Dat werd mee ondersteund. Maar als je nu gaat schuiven en binnen 5 à 10 jaar opnieuw, dan zijn er heel wat zaken, waarbij we ons afvragen waarom. Al die onzekerheid. In tegenstelling tot wat ik dacht is Schoten nog een heel actieve markt. In 2019 heb ik dit zelf vastgesteld, ik ben toen ook op heel veel andere locaties geweest, doordat er festiviteiten waren in mei. Zelfs na corona staan de Gelmelenstraat en zeker de helft van de Rodeborgstraat nog vol.  
Zowel in een mail die ik kreeg van een burger en die ook zeker naar het college gegaan is, alsook een vraagstelling van collega Maes, alsook in het voorstel van Kris werd gesteld: kort de Rodeborgstraat in, gebruik eventueel een stuk van de Curielaan. Belangrijk argument daarbij is dat, aangezien het de bedoeling is om in de toekomst de Gelmelenstraat af te sluiten (door de bogen te sluiten), het niet de bedoeling is om nu de gewoonte te creëren om daar toch door te rijden. Ten tweede dient de Markt nu grotendeels als parkeerplaats voor mensen die slecht ter been zijn en van daaruit naar de markt gaan. De afstand Markt tot Gelmelenstraat is korter dan helemaal tot de andere kant. Als je gaat kijken naar alternatieve plaatsen.  
De kleine parking tegen de Paalstraat zal worden gebruikt voor de markt of de marktkramers zelf en 't Ven is te ver weg. Er is dus geen alternatief om met de auto te komen.  
De veiligheid is een essentieel punt dat je aanhaalt. Je hebt het alternatief gehoord, werd dat onderzocht, is dat vallabel of niet en welke wijzigingen zijn nog mogelijk.  
En om onze tijd te sparen: is er nog bereidheid om het voorstel te wijzigen, want anders zitten we hier maar voor spek en bonen, zegt mijn gevoel.
- Yannick S.: Het was van bij aanvang duidelijk bij de gesprekken met de handelaars dat het goed was dat de markt op een lint te leggen en "dode punten" van de markt te vermijden.  
Initieel was op mijn plan de Curielaan toegevoegd, maar dat wilden ze niet, ze noemen dit de "dode stukken" van de markt.  
Toen volgde de vraag of het mogelijk is om alle kramen in de Rodeborgstraat te plaatsen en volgens de marktverantwoordelijke is de herschikking van de kramen zo goed als rond.
- Iefke H.: Rond deze dossier is al heel veel gepraat. Heel wat marktkramers halen aan dat ze de Curielaan niet zien zitten.  
De kraan in de Vordensteinstraat zal er nog zeker tot december 2023 staan en we

kunnen niet nog anderhalf jaar van de mensen vereisen dat ze op zaterdag niet mogen verhuizen, ...

- Peter A.: Is er geen mogelijkheid om rond het park te werken (Gelmelenpark: Rodeborgstraat, Curielaan, Zamenhoflaan).  
De marktkramers zijn gehoord, de belangrijkste partners, maar er zijn ook de wereldwinkel en Kris. Er zijn wel wat voordelen aan het voorstel om zo te werken: dichterbij het winkelcentrum, dichterbij mogelijke parking.  
Ik denk dat dit voorstel niet naar de marktkramers gegaan is.  
Het voorstel werd alleen maar aan de marktkramers voorgelegd, niet aan de winkeliers die er rechtstreeks bij betrokken zijn.  
Ik zie maar 1 nadeel aan dit vierde voorstel: de verkniptheid. Maar het is maar tijdelijk.
- Iefke H.: Dit loopt toch al zeker tot eind 2023.
- Peter A.: De Gelmelenstraat is aangenamer dan de Rodeborgstraat, omdat de Gelmelenstraat open is. Dit is ook zo in de Curielaan. Mogelijk speelt bij de kramers ook wat koudwatervrees.
- Wouter R.: De elektriciteitsvoorziening is niet aanwezig in de Curielaan. Die kasten kosten heel veel. Gaan we voor een tijdelijke markt veel geld uitgeven voor tijdelijke nutskasten.  
En wie gaat er dan in de Curielaan geplaatst worden? De losse marktkramers?  
Misschien moeten we bekijken of er voor het terras op de hoek van de Gelmelenstraat iets mogelijk is.
- Yannick S.: Voor de Zamenhoflaan werd ook gevraagd waarom die niet gebruikt kan worden? Ja, die wordt volgens het huidige plan niet geïmpacteerd en wanneer deze wordt aangepakt, moet in het bestek worden opgenomen wat moet worden voorzien m.b.t. toegankelijkheid op het moment van de markt.  
Wanneer we aan de Zamenhoflaan zouden beginnen, zou de markt terug verplaatst moeten worden.  
Bij dit voorstel kunnen we zeggen: je neemt een nieuwe plaats in, dat lag al gevoelig, maar het zal wel zo blijven tijdens de werken aan de Zamenhoflaan.
- Dieter P.: Op lijn werken wil ik even tegenspreken: in Herentals staat de markt ook op een hoek en dat is één van de sterkste en grootste markten in de provincie.
- Yannick S.: Dit is geen argument van mezelf, dat werd aangehaald door de marktkramers.
- Tom V. G.: Op de markt van Herentals kan je in één toer blijven lopen. Ik denk dat de marktkramers schrik hebben om een zijhoekje te krijgen. De suggestie rond het parkje lijkt me wel een goede suggestie. Het probleem van de elektriciteit kan opgelost worden met een aantal kabels, dat kan ook met werken, ...  
We zijn als oppositie constructief, maar we worden wel kribbig wanneer we voor voldongen feiten gesteld worden.  
De belangen van de marktkramers zijn al benoemd, maar de oudere bewoners worden weggetrokken van de parkeerplaats op het marktplein, ook van het openbaar vervoer en nadien nog een bezoek aan de Paalstraat wordt hierdoor minder aantrekkelijk.  
Dit is een oplossing voor een jaar.  
Is het niet het proberen waard om de markt nu al op het marktplein te zetten? Ik vraag me af hoe groot de parkeerproblemen effectief zouden zijn. Is het niet mogelijk dit in een proefopstelling te testen?
- Iefke H.: Dit zijn toffe ideeën. Ik weet dat een idee ook is om de markt terug naar de Markt te brengen, waar ze ooit heeft gestaan. Alleen, zoals hier al een paar keer werd gezegd, de grootste betrokkenen zijn de marktkramers, het is hun markt...
- Tom V. G.: Neen, de Schotenaar die de markt bezoekt.

- Iefke H.: Ja, maar ondertussen tikt de tijd verder en moeten we dus tegen die mensen blijven zeggen dat het 's zaterdags afgesloten is.
- Tom V. G.: De vergunning voor de kraan is door jullie afgeleverd, had het gemeentebestuur dan toen al niet in gang kunnen schieten.
- Iefke H.: We hebben geprobeerd de vergunning tegen te houden en de kraan op eigen terrein te laten zetten. Maar uiteindelijk lijken al die opties niet mogelijk en dan kan je ook het bouwproject niet afblokken.
- Tom V. G.: Ik hoor hier 2 voorstellen: het concept van de omgekeerde C en de markt terug op het marktplein in een proefopstelling van 8 maanden. Waarom dat ook niet onderzoeken? Jullie zijn begonnen met "als er betere ideeën zijn". Ik weet niet of de ideeën beter zijn, maar ik heb er wel 2 gehoord.  
En dan is er nog één ding dat ik terloops wil geven. Je zou het terras zo kunnen plaatsen dat enkel de bediening de straat moet oversteken, dat gebeurt bij wel meer horecazaken.
- Iefke H.: Mensen moet wel naar het toilet kunnen.
- Lieven D. S.: Je probeert de horeca tegemoet te komen, maar als je de markt naar de Markt gaat verplaatsen, dan gaat hij heel ver met zijn plateau moeten lopen, hoor.
- Tom V. G.: Ik probeer mee te denken. En als de ambitie is om de markt naar de Markt te verplaatsen binnen bepaalde tijd, dan gaat dat probleem zich dan ook wel stellen.
- Yannick S.: Wat nog niet aangehaald werd is dat de zone waar we de markt nu willen concentreren, blijft de zone waar de markt officieel ook is. Als we de markt buiten die zone zouden verplaatsen dient er een volledige procedure te lopen met opzeg van de handelaars e.d., welke 1 jaar of langer zou lopen om een soort nieuwe markt uit te werken.
- Tom V. G.: Dan had bij het begin niet de vraag moeten komen of we suggesties hebben, om dan daarna te zeggen: "Nee, dat duurt te lang."
- Wouter R.: Er zijn 1000 mogelijkheden om iets te doen met de markt, alleen zijn ze niet wenselijk, niet haalbaar, ... Denk je dat de mensen van de Curielaan staan te springen om de markt in hun straat te krijgen?  
Denk je dat Fluvius zo ver te krijgen is dat ze binnen 2 maanden 10 kasten komen installeren?
- Tom V. G.: Er zijn genoeg evenementen met kraampjes en nu is dat voor een markt onmogelijk.
- Dieter P.: Er zijn 2 zaken: kom af met alternatieven. Het alternatief van de Pasteurlaan stond letterlijk in de vraag van collega Maes op de gemeenteraad, bijna een maand geleden. Dus dat alternatief is voorgesteld en had je kunnen onderzoeken.  
Over de kasten: toen de Gelmelenstraat werd heraangelegd in 2002 werden grote elektriciteitskasten benut die we gebruiken voor de zomeractiviteiten enz.
- Iefke H.: De marktkramers zeggen dat de Curielaan niet tot de opties behoort. De vergadering was blijkbaar nogal bewogen en niet altijd beleefd. De marktkramers willen dat niét. Gaan we dat dan toch doen?
- Kurt V.: Er worden toch ook straten ingericht tegen de wensen van de mensen, waarom kan dat niet voor de markt?
- Iefke H.: Hier gaat het om dé groep van betrokkenen.
- Kurt V.: De bewoners van een straat zijn natuurlijk ook dé groep.
- Iefke H.: Dan zegt niet héél de straat dat het niet kan, hé. En dan zijn de aanpassingen verkeerstechnisch onderbouwd, een fietspad heeft een minimaal vereiste breedte, ...
- Kurt V.: Wat gingen de marktkramers dan doen? Niet meer naar de markt komen in Schoten?

- Iefke H.: Dat weet ik ook niet, wat ze willen doen, maar ze gaven duidelijk aan dat ze dat niet willen.
- Wouter R.: Wat dan met de bewoners van de Curielaan? Dat zijn niet de makkelijkste mensen. Ik ben ook schepen van inspraak, als je die wil meenemen, moet er een serieus traject doorlopen worden.
- Dieter P.: We horen dit 21/10 door Schoten gaan. Het was een variapunt en dus gingen we ervan uit dat dat op de raadscommissie ten gronde besproken wordt. Maar dan horen of lezen we in de pers dat het eigenlijk beslist beleid is. Het alternatief is voorgesteld en het is niet onderzocht.
- Iefke H.: Er zit nog iemand die spreekrecht gevraagd heeft, die ook zijn punt aan bod wil zien komen.  
Ik stel voor dat we heel snel een raadscommissie houden met de marktkramers erbij en dat daar terug bespreken.
- Tom V. G.: Ik heb een alternatief voorgesteld: de markt op het marktplein. Buiten de kasten heb ik nog geen antwoord gekregen.
- Iefke H.: Tom, je moet wel beslissen. Enerzijds pleit je voor Kris, anderzijds wil je de markt op het Marktplein verhuizen.
- Tom V. G.: Voor beide valt iets te zeggen. Ik hoorde dat de kasten een probleem waren, maar ik hoorde ook dat er kasten kunnen worden aangebracht. Wat nog als argument tegen de markt op het marktplein.
- Iefke H.: De middenstand.
- Wouter R.: Als je de Paalstraat belangrijk vindt en denkt dat de middenstand blij gaat zijn met de markt op de Markt.
- Tom V. G.: En bij de centrumvernieuwing zal dat dan wel kunnen?
- Wouter R.: Ja, omdat in de Zamenhoflaan tegen dan extra parking gecreëerd werd.
- Christof V.: We laten Peter nog aan het woord, maar moeten daarna dit punt afronden.
- Peter A.: Stel dat het dit toch wordt, waarop het nu lijkt. Dan vind ik dat er toch bekeken moet worden of er geen oplossing is voor het terras.
- Wouter R.: Ik denk dat een creatieve oplossing mogelijk moet zijn. Laat meneer dit samen met lokale economie bekijken.
- Peter A.: Nee, ik vind als die extra raadscommissie er komt, gaat Kris zijn verhaal ook doen aan de marktkramers en misschien zijn die daar heel inschikkelijk in.
- Christof V.: We contacteren de marktkramers om op een extra raadscommissie of overleg alternatieven te bekijken. Indien je voorstellen wil doen, breng die dan graag tijdig aan, zodat we die kunnen meenemen en de handelaars daarvan tijdig verwittigen.
- Kurt V.: Een strijd ingaan waar er 0,0 kans is om resultaat te halen en we dus in overleg gaan over iets waarvan de uitkomst vooraf al vastligt. Als die maatregel op 1 februari ingaat, wat betekent dat er geen tijd meer is om aanpassingen te maken, dan hoeft een inspraakmoment niet meer. Zeg dan liever op voorhand dat het al is beslist.
- Tom V. G.: Ik sluit me aan bij Kurt. Jullie hebben de meerderheid. Als je het wil, duw het door, maar heb dan de eerlijkheid om te zeggen dat er tijdsnood is en dat er beter wat vroeger gestart was.  
Als je een inspraakmoment wil doen, doe gerust, ik zal komen, ik heb geen probleem om te zeggen dat we een andere visie hebben daarover.
- Dieter P.: Ik wil toch op z'n minst een gesprek voeren hierover met de marktkramers. Ik ben hierin misschien naïef, maar ik wil dit toch voeren.



- Jack V.: Ik was zelf aanwezig op het overleg met de kramers en ik ben zelden zo geschokt op een overleg.  
Ik wil vanuit de politie toch de veiligheidssituatie bekijken die voor de marktkramers gehypothekeerd is door de kraan in de Vordensteinstraat.  
Destijds stond de markt op de Markt, maar dat ging over kleine kraampjes. Nu komen de kramers met grote trucks.  
We hebben gepoogd naar alle stakeholders te kijken: de marktkramers, de bezoekers van de markt, de andere weggebruikers, de dienst der werken. Er zijn de laatste tijd heel veel incidenten geweest door het negeren van de C3 om de doorgang te verbieden in één richting, ter hoogte van de kraan. Maar de laatste tijd ben ik meermaals gecontacteerd geweest over overtredingen en dan gaat het niet over fietsers.  
Belangrijk is dat de situatie vanuit de veiligheid bekeken wordt en gezocht naar een duurzame oplossing. Kunnen alle kramen nog op de Markt? Het aantal kramen zal niet vermeerderd zijn, maar ze zijn wel groter geworden.  
Nu tegen de marktkramers zeggen dat we een proefopstelling voor 8 maanden doen en dan nog eens voor 6 maanden, ... zal ook niet in dank aangenomen worden.
- Peter A.: Ik denk dat in scenario 4 die veiligheid ook gegarandeerd is en de mensen van de Zamenhoflaan langs de Rodeborgstraat wegkunnen.
- Jack V.: Je moet ook opletten voor sluipverkeer vanuit de Paalstraat, naar de Rodeborgstraat en via de Curielaan, richting de Vordensteinstraat en zo naar de Horst zal rijden. En ook voor de grote vrachtwagens zal het moeilijk zijn om vanuit de Rodeborgstraat de Curielaan in te draaien, wat maakt dat de marktverantwoordelijke dan ook een plan voor het aan- en afrijden zal moeten voorzien.

## 10. BRUG VILLERSLEI

### 10.1. Toelichting (Yannick S.)

De Vlaamse Waterweg is bezig met het automatiseren van alle bruggen over het Kempisch kanaal. De brug over de Villerslei is nog niet aangepakt en dat moet binnen afzienbare tijd gebeuren. De Vlaamse Waterweg wil dat in 2023 aanpakken.

De gesprekken daarover werden steeds gevoerd vanuit de optiek dat de Villerslei in 2023 zou worden aangepakt. En het doel was de brug op datzelfde moment aan te pakken. Om budgetaire redenen zijn de werken aan de Villerslei uitgesteld, maar de werken aan de brug moeten in 2023 uitgevoerd worden. De brug zal daarvoor aanzienlijke tijd opengesteld moeten worden (initieel werden 3 maanden voorzien). De werken omvatten het vernieuwen van drie grote cilinders onder brug en de volledige mechanische installatie. Er is geen ruimte om een tweede installatie te zetten en dan de huidige af te breken.

Er werd bekeken hoe de impact voor de Schotenaren minimaal kan gehouden worden. Dit werd ook bij de bespreking met de handelaars over het uitstellen van de werken in de Villerslei gemeld en daar werd door de handelaars aangegeven dat dit voor hen bij voorkeur in de zomerperiode zou gebeuren.

Het volgende werd nog niet afgeklopt, maar momenteel ligt volgende planning op tafel: De Vlaamse Waterweg zou in de krokusvakantie de brug willen openstellen om de eerste cilinder te reviseren (5 werkdagen). Indien de staat van deze cilinders in die mate slecht is, dat deze vervangen dient te worden, kan beslist worden om cilinders 2 en 3 te vervangen door nieuwe, i.p.v. deze te reviseren.

Cilinder 2 zou gereviseerd worden in de tweede week van de Paasvakantie (5 werkdagen). De laatste cilinder en de elektromechanische sturing staan op de planning voor de zomer, dan kom je niet aan 40 werkdagen. We hebben gevraagd om in dubbele shiften te werken, 16 uur per dag, om zo het aantal werkdagen te reduceren. Indien nodig lopen de werken door in september, maar zo wordt er geen nieuwe situatie gecreëerd op 1 september. Maar we trachten er maximaal op aan te sturen de werken rond te hebben voor 1 september.

Wanneer de brug open staat heeft dit impact op de omgeving, waar ook werken moeten gebeuren. In de Theofiel Van Cauwenberghslei moeten nutswerken gebeuren links en rechts

van de straat. De gesprekken moeten hiervoor nog gevoerd worden met Pidpa, we hopen de werken aan de kleine leidingen deels te kunnen laten uitvoeren in de krokusvakantie, deels in de Paasvakantie, eventueel met een uitloper.

De werken aan de grote waterleiding (die ook door de Paalstraat loopt, diameter 400), die volledig vernieuwd moet worden en met een gestuurde boring onder de brug onder ons kanaal doormoet tot ter hoogte van Mijn Plek. Daar willen we ook bekijken of dat ook zou kunnen samenvallen met het openstellen van de brug.

De nutsleidingen in de Villerslei moeten aangepakt worden. Daarom wordt nu gepland om dit in de zomer van 2023 uit te laten voeren onder de fietspaden en de fietspaden over de hele breedte te laten heraanleggen.

Iefke H.: Ze hebben ook gerefereerd naar de werken die ze hebben uitgevoerd in Reet of Retie. Het ging daar over 6 maanden werk. We hadden de werktijd al gereduceerd van 6 tot 3 maanden en willen nu de werken dus nog verder reduceren tot 1,5 à 2 maanden.

## 10.2. Vragen:

- Peter A.: Wanneer dit in de zomer wordt uitgevoerd, geeft dit problemen. Het is niet haalbaar om het kruispunt met de sluisstraat te onderbreken.
- Yannick S.: Het gaat enkel om de kanten, de straat wordt niet opgebroken dan. De zijstraten van de Villerslei zullen worden gevrijwaard. Een voorwaarde is wel dat alle nutsmaatschappijen mee moeten gaan. We kunnen niet achteraf een van de maatschappijen nog eens alles open laten gooien.
- Peter A.: Was de oorspronkelijke planning om de Villerslei in 2023 aan te pakken. Waren de werken aan de brug geen argument om de werken in de Villerslei toch op hetzelfde moment uit te voeren? Nu wordt de ellende van de werken verlengd.
- Paul V.: De volledige werken in de Villerslei zouden een jaar duren, de werken aan de brug 1,5 à 2 maanden.
- Yannick S.: Augustus zal er sowieso gewerkt worden, de laatste week van juli kan er al gestart worden, we spreken zo van 5 weken. Mits het systeem van dubbele shiften kan de tijd niet gehalveerd worden, maar als er 10 werkdagen af kunnen gepitst worden, dan is dat weeral gewonnen.
- Tom V. G.: Stel dat dit toch 6 maanden duurt, is er dan een "noodoplossing"? Auto's moeten omrijden, maar voor de fietsers. Kan er een noodfietsbrug aangelegd worden?
- Wouter R.: Er is het fietsbruggetje t.h.v. de sluis, 100 m verder.
- Kurt V.: Is er zicht op het aantal verkeersconflicten aan de brug van de Wezelsebaan?
- Peter A.: Het wordt er jaar na jaar drukker. Ik heb al ergens een fietsbrug naast dergelijke brug gezien. Dat gaat al een hoop miserie weghalen. Er moet daar een capaciteitsverhoging komen.
- Yannick S.: Er hebben ooit werflichten gestaan, toen niet afgestemd op de lichten van de brug. Er werd na het ondertekenen van het raamcontract voor verkeerslichten, meteen contact genomen en op dit moment worden de lichten op de Horstebaan en Brug 13 bekeken. En in tweede instantie om de verkeerslichteninstallaties en sturingen, die in heel slechte staat zijn, te vernieuwen. Daarom werd er aan het bestuur gevraagd om structureel budget te voorzien en er is een budgetlijn die specifiek aan de verkeerslichten toegekend is.

## 11. VARIA

### 11.1. Verkeersoverlast Atheneumwijk (Piet B.)

Volgende melding van Piet Bouciqué kwam voor de vergadering via een mail aan Christof Victor bij onze dienst:

Een aantal bewoners meldde me ernstige verkeersoverlast in de atheneumwijk. Het gaat vooral over de Lodewijk Janssensstraat, de August Jonckersstraat, de Boekweitstraat, de Korte Kopstraat en de Emiel Blangenoisstraat. Er wordt te hard gereden, er is sluipverkeer en verhoogde parkeerdruk. We zouden dit graag onderzocht zien en verzoeken om regelmatige snelheidscontroles ter hoogte van de scholen.

Dank bij voorbaat om dit op te nemen in de agenda van de raadscommissie,

Mvg

Piet Bouciqué  
Raadslid

- Yannick S.: N.a.v. de vraag bekeken we onze mails en meldingssysteem. Ik wil de vraag niet ontkrachten, maar er zaten er niet opvallend veel over deze wijk bij. Daarmee wil ik niet aangeven dat het probleem, dat je aankaart, niet bestaat. Er is een regeling komende waarbij de Atheneumparking buiten de schooluren bruikbaar is voor de bewoners. Hopelijk geeft dit voor de bewoners wat ademruimte wat de parkeerdruk betreft. De regelgeving, de retributie moet goedgekeurd worden en de verkeersborden moeten geplaatst worden.

Vorige week zaten we samen met AWW en daar kwam het kruispunt van de Kopstraat met de August Jonckersstraat ter sprake en ze wensen de snelheid te verlagen van 70 km/u naar 50 km/u in het stuk vanaf de lichten aan de Zeurt.

- Iefke H.: Met de politie werd een systeem uitgewerkt dat gevolgd wordt wanneer er veel klachten binnenkomen over overdreven snelheid in een bepaalde straat. Vooraleer ingrepen te gaan doorvoeren, wordt er gemeten. Op basis daarvan kan beslist worden dat de politie daar zal gaan flitsen. De laatste stap is de inrichting bekijken. Waar bulten liggen, wil men ervan af, want ze geven geluidshinder en waar geen bulten liggen, wil men er wel. Het gevoel van te hoge snelheid is vaak subjectief. We hebben een heel aantal toestellen en we meten de snelheden.

En als er 's nachts eens iemand te snel rijdt omdat hij dreigt te laat aan zijn shift te beginnen, ... tja, meestal zijn er dan geen spelende kinderen, misschien wel zatte pubers.

#### 11.2. Overige Varia: Kurt V.

- Ik kom graag terug op een punt dat ik de vorige keer had meegegeven. Dankuwel voor de V85 cijfers in de wijk Deuzeld, omgeving Jozef Cogelslei. Spijtig genoeg waren er geen goede metingen in de Maurits Luyckxstraat, omdat – toeval of niet – het apparaat daar stuk was, we zullen maar geen kwaad opzet vermoeden. Dat is een grapje voor alle duidelijkheid.

Toen werd gezegd dat we de mensen perspectief gaan bieden. Er gebeurt op dit moment niet veel. Er was gezegd dat, zodra het kan, het stuk van de Metropoolstraat terug vrijgegeven wordt.

Is er daar zicht op waar we staan en wanneer dat vrijgegeven zal worden?

- Yannick S.: Er werd een tekst voorzien die meer duiding geeft bij de situatie en de mensen lijken daarmee wel gediend te zijn.  
Op dit moment is het ongeveer vanaf de Straalstraat tot aan de Pletterijstraat terug bereikbaar voor vrachtwagens. Het is niet volledig af, maar de bedrijven daar zijn bereikbaar. Er zijn wel wat ondergrondse problemen met de riolering e.d. Met de info die we nu hebben, lijkt het nog altijd tot maart 2023 te gaan duren.  
Ook de aannemers voor de nutsleidingen zijn ondertussen terug weg.

En dan niet over de Deuzeld, maar ik wil wel zeggen dat er ook wat issues geweest zijn met de nutsleidingen in de Braamstraat, die niet zat waar ze verwacht werd te zitten. Ook

het aansluiten van de nutsleidingen in de Braamstraat op de Metropoolstraat zou in maart 2023 voltooid zijn.

Op dat stuk volgt een volgende fase in de Hoogmolendijk. Die werken zullen we laten aangrijpen na de Scheldeprijs. Daar zit geen riolering e.d., het gaat enkel over het opbreken en vernieuwen van de wegenis, dus wordt het geschat op 1,5 maand.

In de loop van januari verwacht ik meer detailplanningen.

Het is nog altijd de bedoeling om, zeker ook wat de maatregelen betreft in wijk Deuzeld, van zodra het op een veilige manier kan de knips weg te nemen en terug te keren naar de oude situatie.

### 11.3. Overige Varia: Peter A.

- \*Nomadesk zou ophouden te bestaan. Jammer want het systeem werkt goed.
- Kurt V.: Eén dezer is het intranet toch beschikbaar voor de raadsleden en kan het daarop geplaatst worden.
- Yannick S.: Al wat ooit op Nomadesk gestaan heeft, hebben we ook op het netwerk. Er moet dan wel nog een oplossing gevonden worden om dit te delen.
- Tom V. G.: Kan dit niet via Teams en OneNote?
- Yannick S.: We moeten dit opnemen met ICT.
- Christof V.: Het is er nog meer dan een jaar.
- \*Peter A.: Is er een timing bekend voor de werken aan de fietspaden in de Paalstraat?
- Yannick S.: Neen.
- Peter A.: Zou het een tussenoplossing kunnen zijn om t.h.v. de Gamma een fietspad op het voetpad te leggen?
- Yannick S.: Cédric heeft het plan uitgetekend en ruimtelijk past het. Dit zou komend jaar met de schilderwerken uitgevoerd kunnen worden.
- \*Peter A.: Ze parkeren terug vanuit de Paalstraat tot in de Zandstappenstraat. Het is even beter geweest na de sensibilisering, maar het is terug erger. En als fietser komende vanuit de Zandstappenstraat is het zicht heel slecht.
- Jack V.: We zullen er terug strenger op toezien.
- Dieter P.: We zeggen het wanneer het niet goed is, maar ik wil toch zeker meegeven dat er wel degelijk tijdig gestrooid was op fietspaden.
- Christof V.: Dan sluiten we de vergadering.

<b><u>Datum volgende vergaderingen:</u></b>	<b><u>Overige data vergaderingen 2023:</u></b>
- 15 maart 2023	- 14 juni 2023
	- 20 september 2023
	- 13 december 2023