

---

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

|         |                                    |
|---------|------------------------------------|
| datum   | Woensdag 14 juni 2023 om 20.00 uur |
| plaats  | Raadszaal                          |
| duur    | 20.00 tot 22.45 uur                |
| verslag | Cédric Casteleyn                   |

---

### **1. AANWEZIGHEDEN**

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

---

### **AGENDA**

1. Aanwezigheden
2. Goedkeuring vorige verslag d.d. 15 Maart 2023
3. Aanvullende reglementen
4. Snelheidsvisie
5. De list
6. Deuzeld
7. AWW
8. Water in de kelders
9. Sanering waterleiding Paalstraat
10. Verkeerslichten brug 13
11. Timing van de werken
12. Varia

De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur.

## **2. GOEDKEURING VORIGE VERSLAG D.D. 15 MAART 2023**

2.1. Geen opmerkingen

## **3. AANVULLENDE REGLEMENTEN**

3.1. Toelichting (Yannick Scherpereel)

Het is de bedoeling dat op termijn alle aanvullende reglementen in Schoten op orde gesteld worden. Dit zal gebeuren door één aanvullend reglement per straat op te stellen.

In de eerste plaats zal er een aanvullend reglement van een straat opgemaakt worden wanneer er aanpassingen gebeuren aan de signalisatie in die straat. Daarnaast zullen dan ook de straten waar geen aanpassingen gebeuren aan bod komen.

Alle nieuwe aanvullende reglementen waar reeds uittreksels van zijn werden toegevoegd aan de documenten. Op de komende gemeenteraad zullen ook een heel deel van deze aanvullende reglementen staan, maar gaat het enkel over de aanvullende reglementen die reeds opgemaakt werden bij het indienen van het gemeenteraadsstuk.

3.2. Vragen

- Peter A.: Het is mij niet altijd helemaal duidelijk wat er juist veranderd is.
- Yannick S.: Het is de bedoeling dat alle regels die van toepassing zijn in de straat omschreven worden in het aanvullend reglement. Vroeger werd er voor iedere maatregel een afzonderlijk reglement opgemaakt. Vanaf nu als er een regel verandert, wordt het aanvullend reglement van de straat aangepast. Er zullen dus ook geen afzonderlijke aanvullende reglementen meer opgemaakt worden voor mindervalidenparkeerplaatsen. Zo beperken we het aantal reglementen dat van toepassing is op één straat, en houden we er eenvoudiger het overzicht over.
- Iefke H.: Bij veel aanvullende reglementen is het eigenlijk gewoon de situatie zoals ze nu al is, die op papier wordt gezet. Er hoort ook altijd een kaartje bij waar alle signalisatie op aangeduid staat. Dat kaartje is niet bindend, maar helpt wel bij het verduidelijken van de tekst.
- Dieter P.: De besluiten staan heel kort in de notulen die de burger kan raadplegen. Daar staat enkel dat het college het aanvullend reglement heeft goedgekeurd, niet over welke maatregelen het juist gaat.
- Yannick S.: Dat zullen we nakijken. We willen sowieso alles wat met de dienst wegen en mobiliteit te maken heeft op de website nog eens opnieuw bekijken en duidelijker gaan bundelen.
- Dieter P.: Zou het in de toekomst mogelijk zijn om de verkeersbordendatabank rechtstreeks te koppelen aan een kaart van Schoten?
- Yannick S.: We laten alle aanvullende reglementen registreren in de verkeersbordendatabank.
- Cédric C.: Vlaanderen heeft als doel om de gegevens van de verkeersbordendatabank uiteindelijk als open data aan te bieden aan onder andere de verschillende navigatiesystemen, zodat als er bijvoorbeeld een aanpassing aan het snelheidsregime is in een straat, deze systemen dit ook automatisch mee kunnen opnemen. Maar ook voor ons is het een handige databank van onze eigen verkeersborden. Als ze helemaal

bijgewerkt is, weten we exact waar welk verkeersbord staat, of als er een verdwenen is, wat er eigenlijk zou moeten staan.

## 4. SNELHEIDSVISIE

### 4.1. Toelichting (Cédric Casteleyn)

Steeds meer steden en gemeenten verlagen de toegelaten snelheid in hun bebouwde kom naar 30 km/u. Ook vanuit hogere overheden en de bevolking komen er steeds meer vragen over het snelheidsregime dat door gemeenten wordt toegepast. Een duidelijke visie rond het snelheidsbeleid in Schoten dringt zich dus ook stilaan op.

#### Waarom 30 km/u?

In de eerste plaats wordt 30 km/u ingevoerd om de verkeersveiligheid te verbeteren:

1. Bestuurders hebben bij lagere snelheden een breder gezichtsveld en nemen dus ook meer op van hun omgeving.
2. De stopafstand bij 30 km/u is veel korter dan bij 50 km/u. Een voertuig dat aan 30 km/u rijdt, staat als stil voordat een voertuig aan 50 km/u begint te remmen.
3. Het verschil in snelheid tussen de betrokkenen is een belangrijke factor in de ongevalsernst. Het overlijdensrisico voor een voetganger bij een aanrijding aan 50 km/u ligt vier tot vijf keer hoger dan bij 30 km/u.

Daarnaast zorgen lagere snelheden ook voor aanzienlijk minder geluidsoverlast. Het meeste lawaai dat auto's maken is een gevolg van de wrijving van de banden op het wegdek. Bij lagere snelheden is er minder wrijving en dus ook minder lawaai.

#### Voorwaarden voor een goede zone 30

1. Herkenbaarheid: Bestuurders moeten bij het binnenrijden van de zone herkennen dat het om een zone 30 gaat. Dit gebeurt aan de hand van een poorteffect. Dat poorteffect kan de vorm van een kruispunt, fysieke poortconstructies of wegmarkeringen aannemen.
2. Wegbeeld: Het wegbeeld is bepalend voor de snelheid die gereden wordt. In een zone 30 moet een smallere rijbaanbreedte gehanteerd worden, moeten lange rechte wegdelen vermeden worden, is er sprake van een hoge conflictdichtheid en geldt gemengd verkeer als regel.
3. Draagvlak: Een goede inrichting is niet heiligmakend, ook het gedrag van de weggebruikers speelt een belangrijke rol. Een zone 30 moet dus als realistisch ervaren worden. Daarbij speelt de locatiekeuze een belangrijke rol. Om het draagvlak voor de maatregel in stand te houden is het belangrijk om te blijven informeren en sensibiliseren voor en na het nemen van de maatregel.
4. Handhaving: Het gevoel van straffeloosheid voor zij die de regels overtreden, kan die overtredingen in de hand werken. Het is belangrijk om ook gerichte snelheidscontroles uit te voeren ter ondersteuning van de infrastructuur.

#### Naar een snelheidsvisie voor Schoten

Aan de hand van de plannings- en ruimtelijke context, werden de verblijfsgebieden die in centrumgebied liggen afgebakend. Deze gebieden worden gezien als de gebieden waar de zone 30 de grootste noodzaak heeft enerzijds, maar ook de grootste slaagkans. Er wordt voorgesteld om binnen deze gebieden de zones 30 uit te breiden naar alle lokale wegen type III. Voor de hoger gecategoriseerde wegen wordt de afweging gemaakt aan de hand van het afwegingskader van de Vlaamse overheid. Voor schoolomgevingen geldt altijd een maximaal toegelaten snelheid van 30 km/u.

Op wegen voor doorgaand verkeer worden binnen de bebouwde kom geen uitzonderingen meer gemaakt op de maximaal toegelaten snelheid van 50 km/u. De snelheid op de N115 Kopstraat zal dus worden verlaagd. Buiten de bebouwde kom wordt de afweging tussen 50 km/u en 70 km/u gemaakt op basis van het wegbeeld en de verkeersveiligheid.

### **Afwegingskader snelheidsremmende maatregelen**

Omdat de middelen van de gemeente eindig zijn en dus ingezet moeten worden waar de nood het hoogst is, wordt er een afwegingskader opgesteld voor het nemen van snelheidsremmende maatregelen. Veel meldingen over overdreven snelheid zijn eerder subjectief. Daarom wordt vandaag reeds een stappenplan gehanteerd:

1. Plaatsen van een preventieve snelheidsmeter (spookbord)
2. Beoordeling van de verzamelde data
3. Verdere stappen (handhaving, infrastructurele maatregelen, niets doen,...)

Het afwegingskader zal er voor zorgen dat de beoordeling van de verzamelde data objectief kan verlopen, door met vaste normen te werken die overschreden dienen te worden alvorens een bepaalde stap genomen wordt.

De voorliggende snelheidsvisie is nog een werkdocument waarover we graag nog verder zouden spreken met de raadsleden in september, zodat de raadsleden ook de kans krijgen om hun input hierover mee te geven.

#### **4.2. Vragen**

- Kurt V.: Bij het afwegingskader is het zeker nuttig om de cijfers ook mee te geven aan de burger. Door met cijfers te komen is het ook geloofwaardiger naar de burger toe en komt het objectiever over. Als dat afwegingskader vastgelegd is, moet het ook wel een objectief en vast kader zijn. Als er bepaalde parameters overschreden worden, betekent dat dus ook automatisch dat de maatregel genomen wordt en niet voor de ene straat wel en de andere niet. Wat het draagvlak betreft, wil ik zeker in september mee komen nadenken nadat we ook de nota wat meer in detail hebben kunnen doornemen, maar ik denk dat het uiteindelijk ook in een grote bevraging naar de bevolking zou moeten kunnen gaan. Ik denk dat als hier niet op voorhand al mee naar de bevolking gegaan wordt, het heel moeilijk zal zijn om er een draagvlak voor te vinden.
- Iefke H.: Ik denk dat het niet willen 30 km/u rijden in de kern, ook wel een instelling is die zal wijzigen doorheen de tijd. We zullen natuurlijk sowieso op het sensibiliseren moeten inzetten. Het draagvlak voor die 30 km/u is – dat hoor ik toch in mijn omgeving – bij heel veel mensen schaars. 30 km/u vinden heel veel mensen traag.
- Yannick S.: Daarom willen we het afwegingskader ook maken, zodat als we in communicatie met de burger gaan, de burger ook niet zomaar kan zeggen in mijn straat moet het wel, maar in die straat wil ik het niet. Ik denk dat we vooral voor dat kader een draagvlak moeten creëren. Het lijkt mij niet de bedoeling dat men echt kan gaan stemmen over wat er in welke straat moet gebeuren.
- Sandra L.: Los van het feit of er in een bepaalde straat 30 of 50 gereden mag worden, zou ik toch ook aandacht willen vragen voor het feit dat er in een zone 30 ook nog verhuisd moet kunnen worden, dat er vaak ook nog een bus of schoolbus moet kunnen passeren,... Dus bij het bedenken van snelheidsremmende maatregelen moet er ook rekening mee gehouden worden dat zij gewoon kunnen passeren, zonder dat er paaltjes uitgereden worden of zij echt vast komen te zitten.
- Yannick S.: Daar proberen we altijd goed rekening mee te houden. Als we een straat heraanleggen worden ook altijd de draaicirkels van vrachtwagens meegenomen. Het is ook zo dat de infrastructurele maatregel de laatste maatregel is die we nemen. Dat is pas de bedoeling wanneer er echt een structureel probleem is dan op geen andere manier opgelost geraakt.

- Peter A.: Het is misschien interessant om op het moment dat we hierover in september samenzitten de plannen ook al aan de burger voor te leggen omdat dat ook het moment is dat wij feedback krijgen van de mensen.
- Christof V.: Dat lijkt me nog wat vroeg. Ik denk dat je eerst de documenten zelf moet doornemen en met de fractie bespreken, zodat we in september al eens vrijuit kunnen praten over hetgeen nu voorligt.
- Yannick S.: Als we in september de burgers al moeten bevragen, moet ik nu al zeggen vanuit de dienst dat we niet in september gaan kunnen samenzitten, maar pas op het einde van het jaar, want dat krijgen we vroeger niet meer gerealiseerd op een goede manier.
- Iefke H.: De vraag die we ons ook moeten stellen is een beetje zoals bij het flitsen: moeten we bij de burger leggen waar en wanneer er geflitst wordt? Moeten we aan hen dan ook vragen of er in een straat waar er 50 km/u toegelaten is en de V85 65 km/u is, of we dan een verkeersdrempel moeten leggen? Wat we denk ik wel kunnen laten zien, is dat we aan het nadenken zijn over de zone 30, 50 en 70 en in die zones zijn we als eerste van plan om de missing links in de zone 30 aan te pakken. We gaan dus sowieso wel naar de burger moeten gaan om hen te informeren en sensibiliseren.
- Peter A.: Ik vind toch dat op voorhand, voor de plannen definitief zijn, de burger ook al eens moet gesolliciteerd zijn, omdat wij ook niet alles weten.
- Yannick S.: Dit is een basisdocument. Wij hebben zelf nog niet gediscussieerd over op welke manier en hoe of wat we naar de burger gaan brengen. Ook daarin zou ik het een heel nuttige input vinden als jullie daarover in september jullie ideeën delen, want er zijn heel wat mogelijke manieren om naar de meningen van de burger te peilen.
- Iefke H.: Er is overlaats ook een studie van Vias gepubliceerd over waarom mensen zich houden aan de snelheid die opgegeven wordt op een baan. De vraag was dan of het voor uw eigen veiligheid was, de veiligheid van de persoon die naast u zit, de veiligheid van de andere mensen op de baan of voor de kans dat je beboet wordt. Die laatste had de hoogste score.
- Peter A.: De V85 wordt nu gebruikt als norm, maar ik zou die wel progressief maken want 15% die te snel rijden, kan er wel voor zorgen dat mensen hun kinderen niet op straat laten spelen. Wordt er in die V85 metingen gezegd om hoe laat welke snelheid gereden wordt? Want als het overdag gebeurt, mag er misschien toch wat strenger naar die V85 gekeken worden dan 's nachts.
- Cédric C.: Dat is zeker mogelijk. We kunnen de metingen ook tussen bepaalde uren bekijken en op basis daarvan de V85 laten berekenen.
- Iefke H.: Dat doen we nu ook al. In Schoolomgevingen wordt er bijvoorbeeld vooral gekeken naar de V85 en de aantallen in de ochtend en avondspits. We kunnen misschien op een volgende raadscommissie eens inloggen op onze cloud met telgegevens.
- Yannick S.: We zijn niet in de mogelijkheid om het platform zelf publiek open te stellen. Als we de tellingen echt publiek willen delen, moeten we dus naar een andere oplossing zoeken, maar dat is zeker iets dat we willen bekijken. Als vandaag iemand vragen heeft over de cijfers in een straat, worden deze ook al gedeeld en wordt er ook altijd uitgelegd wat de V85 juist betekent.
- Iefke H.: Wat ik ook altijd interessant vind, is de V50. Die leg ik altijd graag naast de V85 om te zien wat de range daartussen juist is. Wat je niet mag doen, is de Vmax delen, want dat is die ene persoon die er 's nachts aan dubbele snelheid doorrijdt, of dat is de Ambulance die ergens dringend moet zijn. Dat geeft niet het juiste beeld.

- Peter A.: Daarnet werd gepleit dat het afwegingskader echt duidelijk vast moet liggen zodat er geen discussie mogelijk kan zijn, maar dan maak ik mij ook de bedenking dat de ene situatie de andere niet is.
- Iefke H.: We moeten wel ergens afkloppen. Je kan bijvoorbeeld moeilijk in de ene straat voor de V85 kiezen en dan in de andere de V90 gebruiken.
- Peter A.: Is het ook mogelijk om te zeggen dat we binnen de bebouwde kom 30 km/u als standaard nemen en dan de uitzonderingen aanduiden als 50 km/u?
- Cédric C.: Het is mogelijk om boven het bord van de bebouwde kom een bord met aanduiding 30km/u te hangen en dan geldt binnen de volledige bebouwde kom 30 km/u als standaard. Het aantal verkeersborden dat we gaan moeten voorzien om dat aan te duiden en dan ook de uitzonderingen binnen de bebouwde kom aan te duiden, is veel groter dan wanneer we omgekeerd werken.
- Peter A.: Is het mogelijk om met de kleur van de straatverlichting aan te duiden in welk soort snelheidsregime men zich bevindt? Bijvoorbeeld kiezen voor witte verlichting in de zone 30 en dan bijvoorbeeld oranje verlichting waar men 50 km/u mag rijden.
- Yannick S.: Momenteel wordt er amberkleurige verlichting gebruikt op plaatsen die belangrijk zijn voor vleermuizen en andere dieren en witte verlichting in de rest van Schoten. Die amberkleurige verlichting verbruikt nog steeds veel meer dan de gewone witte verlichting. Dat zijn de enige kleuren verlichting die we in Schoten gebruiken.
- Peter A.: Is er niet nog een verschil tussen de amberkleurige verlichting en de oranje verlichting die bijvoorbeeld gebruikt wordt voor het fietspad van de Hoogmolenbrug?
- Yannick S.: De verlichting op de Hoogmolenbrug is nog niet de definitieve straatverlichting. Dat zijn eigenlijk nog de lampen die op de oude brug stonden, maar daar tijdelijk geplaatst zijn omdat er nog geen amberkleurige ledlampen waren. De nieuwe verlichting zal normaal gezien ergens in september geplaatst worden.
- Dieter P.: Ik denk dat het in functie van de leesbaarheid van de weg ook belangrijk is om rekening te houden met de zogenaamde ring van Schoten.
- Iefke H.: Na de raadscommissie zullen we nog een voorstel van datum voor het overleg in september sturen.

## 5. DE LIST

### 5.1. Toelichting (Cédric Casteleyn)

Naar aanleiding van een vraag in de gemeenteraad over het invoeren van 30 km/u op de Listdreef, is dit punt ook binnen de dienst besproken.

Er wordt voorgesteld om 50 km/u als maximale snelheid te houden op de Listdreef, omdat 30 km/u hier geen realistische snelheidslimiet is. Het wegbeeld is er zeer breed, met 7,80m asfaltbreedte en een breedte van meer dan 46m wanneer de bermen meegerekend worden. De conflictdichtheid is er bovendien erg laag. De geregistreerde verkeersongevallen van de hele wijk werden ook opgevraagd. Er zijn geen ongevallen te wijten aan snelheid of zware feiten en het gaat bovendien telkens om eenzijdige ongevallen.

Er wordt wel voorgesteld om de wijk op te nemen als bebouwde kom. Een zone 30 hoort in principe thuis binnen de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom geldt er ook strengere handhaving en gelden er andere regels voor actieve weggebruikers. Het voornaamst verschil is daar dat fietsers met twee naast elkaar mogen blijven fietsen bij het naderen van een achteropkomend voertuig. Buiten de bebouwde kom moeten fietsers op dat moment achter elkaar fietsen.

## 5.2. Vragen

- Dieter P.: Ik stel zelf vast dat de verkeerslichten aan de Listdreef ofwel zeer scherp afgesteld staan, ofwel de mensen die uit de Listdreef komen rood en groen moeilijk van elkaar kunnen onderscheiden. Ik heb in elk geval de indruk dat mensen heel snel uit kunnen rijden, waardoor het kruispunt niet altijd volledig ontruimd is wanneer het verkeer in de Listdreef vertrekt. Misschien moeten de lichten daar iets beter afgesteld worden?
- Yannick S.: De meeste bestuurders die uit de Listdreef komen, kennen de lichtenregeling erg goed en weten dus ook blindelings wanneer het licht verspringt. Zij vertrekken waarschijnlijk ook soms wanneer het licht eigenlijk nog niet versprongen is.
- Kurt V.: Komt de Listdreef dan mee in de bebouwde kom?
- Cédric C.: De Listdreef komt mee in de bebouwde kom. De zone 50 die daar nu begint, zal vervallen en worden vervangen door de bebouwde kom.

## 6. DEUZELD

### 6.1. Toelichting (Cédric Casteleyn)

#### **Openstelling Metropoolstraat**

Op vrijdag 23 juni worden de Metropoolstraat en Hoogmolendijk opengesteld voor het verkeer. Vanaf dan zal ook de bussluis in de Korte Braamstraat in werking treden. Doorgaand verkeer in de Braamstraat zal Schoten vanaf dan dus enkel uit kunnen rijden. De Wijnegembaan blijft open in twee richtingen.

In de week van 3 juli zullen dan ook alle tijdelijke circulatiemaatregelen in de wijk verdwijnen. Er komt dus weer tweerichtingsverkeer in de Salvialei en Boekenborgelei, de Jozef Cogelslei gaat terug open voor alle verkeer en het verbod op +3,5 ton in de Silveer Schollaertstraat wordt opnieuw ingevoerd. Er wordt gewacht tot de eerste week van de zomervakantie om verwarring tijdens de laatste schoolweek te vermijden.

#### **Korte en middellange termijn**

Omdat er met de openstelling van de Metropoolstraat een nieuwe verkeerssituatie ontstaat, zullen we deze nieuwe verkeersstromen ook monitoren. Alle mobiele spookborden en anonieme verkeersstellers zullen in de wijk geplaatst worden gedurende de zomervakantie en de eerste twee weken van september. Daarbij wordt bijzondere aandacht gegeven aan de relatie Kruiningenstraat – Hoogmolenbrug en het sluipverkeer dat kan ontstaan door de potentiële drukte bij het kruispunt Kruiningenstraat x Borgeindstraat.

In september zal er zoals altijd politietoezicht zijn ter hoogte van de scholen. De schoolstraten in de wijk worden dan ook opnieuw van kracht. Het gaat dan met name over de Sterrestraat, de Venusstraat en de Marialei.

De Eduard Steursstraat, Kruiningenstraat, Deuzeldlaan en Toekomstlaan worden voorrangswegen. Dit is veiliger voor fietsers op de fietspaden en zo wordt ook de wegcategorisering bestendigd. Het dubbelrichtingsfietspad van de Kruiningenstraat wordt doorgetrokken tot aan de Deuzeldlaan zodat fietsers minder oversteekbewegingen op het kruispunt moeten maken.

In de Liebiglaan wordt parkeer- en stilstandverbod ingevoerd ter hoogte van het kruispunt met de Kruiningenstraat. Er zal ook parkeerverbod gelden aan de zijde van de gelijkgrondse berm en de parkeerstrook aan de zijde van de huizen wordt afgebakend. Zo ontstaat er een duidelijke rijloper voor de fietsers. Om aan te duiden dat de Liebiglaan op een belangrijke fietsroute ligt, worden ook fietssymbolen op de weg aangebracht.

De woongebieden in de wijk worden maximaal zone 30. Voor het grootste deel van de wijk is dit reeds het geval, maar de regel wordt uitgebreid naar de volledige Deuzeldlaan, het

bewoonde deel van de Toekomstlaan, het bewoonde deel van de Jozef Cogelslei, de Pletterijstraat, de Koloniestraat en de Silveer Schollaerstraat.

Het verbod op +3,5 ton met uitzondering van laden en lossen dat reeds in het grootste deel van de wijk van kracht is, wordt uitgebreid naar de Deuzeldlaan en de Jozef Cogelslei ter hoogte van de school. Zo worden de verblijfsgebieden maximaal gevrijwaard van doorgaand vrachtverkeer. De vrachtroutes zullen ook beter worden bewegwijzerd om de preferentiële wegen aan te duiden.

Omdat de opening van de Kruiningenstraat mogelijk kan leiden tot sluipverkeer in de Leck, worden mogelijke circulatiemaatregelen bekeken die het doorgaand verkeer in de wijk tegengaan. In de Pletterijstraat wordt éénrichtingsverkeer naar de Metropoolstraat ingevoerd.

Er zal een grondige sanering van de signalisatie in de wijk gebeuren. Alle verkeerssignalisatie wordt daarbij gecontroleerd op correctheid en alle onnodige verkeersborden zullen hierbij verwijderd worden.

### **Langere termijn**

Er wordt bekeken of het kruispunt Kruiningenstraat x Borgeindstraat op een betere manier ingericht kan worden, rekening houdend met de nieuwe verkeersstromen en de ruimtelijke context. Studiebureau AACON zal de ruimtelijke mogelijkheden hier bekijken. De verkeerslichtenregeling moet in elk geval vernieuwd worden.

Op termijn worden verdere circulatiemaatregelen in de wijk bekeken. Daarbij worden ook de bevindingen van de enquête van Straetjoenk meegenomen. Aan de hand van alle metingen die we in de wijk zullen uitvoeren, kunnen we bepalen welke maatregelen er gewenst zijn, zodat ze niet voor meer overlast in andere straten zorgen en ook of deze maatregelen al dan niet gepaard moeten gaan met een herinrichting van de straat.

## **6.2. Vragen**

- Dieter P.: Bij het meten in de wijk zeker ook rekening houden met de Pletterijstraat en de Koloniestraat om te kijken of daar ook sluipverkeer komt. De afgelopen periode hebben de mensen nieuwe wegen gevonden, dus we moeten zeker zien of ze die wegen nu ook blijven gebruiken, of zich terug naar de hoofdwegen verplaatsen.
- Iefke H.: Dat is natuurlijk het spijtige en dat is heel menselijk. Nadat je lang een omleiding gevolgd hebt of een nieuwe weg gevonden hebt, blijf je vaak aan die weg plakken. We gaan op strategische plekken meten en het verkeer zo goed mogelijk in kaart brengen.
- Cédric C.: We hebben natuurlijk niet oneindig veel meters, dus we gaan altijd keuzes moeten maken in waar we ze zetten.
- Kurt V.: Bij het invoeren van de éénrichting aan het kruispunt van de Korte Braamstraat en de Metropoolstraat, denk ik met alleen een verkeersbord te zetten dat de situatie niet voldoende duidelijk zal zijn. De mensen zijn het nu gewoon om er in twee richtingen door te rijden, maar dan zal dat plots niet meer mogen.
- Yannick S.: De signalisatie zal sluitend zijn. De eerste dag is er voor een deel politietoezicht voorzien. We hebben ook afgesproken dat er nog een vooraankondiging bijgeplaatst wordt en de politie zal er ook nog hun tekstkar zetten.
- Iefke H.: De bewoners krijgen ook nog allemaal een brief en het is zo'n groot schaakbord daar, dat het echt wel moet opvallen.
- Yannick S.: De situatie gaat er ook echt helemaal anders uitzien. Op dit moment kom je nog tegen de rijrichting aangereden. Bij de opening van de Hoogmolendijk, zal het verkeer dus twee rijstroken verder van het kruispunt rijden dan in de huidige situatie, waardoor ze veel duidelijker naar de Hoogmolendijk gestuurd worden.
- Peter A.: Wat met de bus als op de Deuzeldlaan een verbod +3,5 ton geldt?



- Cédric C.: Dat is geen probleem, openbaar vervoer valt onder laden en lossen. De bus mag er dus altijd nog door.
- Peter A.: Het kruispunt Kruiningenstraat x Borgeindstraat staat bij langere termijn, maar die lichtenafstelling zal toch ook op iets kortere termijn kunnen gebeuren dan?
- Yannick S.: We zijn daar een dossier aan het opmaken voor een nieuwe installatie. De cijfers die uit de metingen komen die we gaan doen, gaan we kunnen gebruiken om het nieuwe V-plan op te maken.
- Sandra L.: Het lijkt mij niet onbelangrijk om in het kader van dit kruispunt ook te gaan spreken met Colas en Van Pelt, zodat zij ook hun leveranciers en chauffeurs aanmoedigen om in Wommelgem naar de snelweg te gaan en niet langs de Kruiningenstraat te rijden.
- Yannick S.: Bij het finetunen van de vrachtwagenroutes hangt daar wat ons betreft ook een duidelijke signalisatie aan vast waarop die routes aangeduid worden. Maar we kunnen een chauffeur van een specifiek bedrijf niet verbieden om een route te nemen die een andere chauffeur wel mag nemen. Wat die vrachtwagenroutes en de verboden op +3,5 ton betreft, is het zeker de bedoeling om dit ruimer te bekijken voor heel Schoten en niet alleen voor de wijk. We moeten goed nadenken over de straten waar we wel nog vrachtverkeer willen faciliteren en waar we het doorgaand vrachtverkeer willen gaan verbieden.
- Peter A.: Alle tijdelijke maatregelen zullen nu worden afgeschaft, maar zijn er op termijn wel nog plannen dan om naar de circulatie te kijken naar aanleiding van die enquête van Straetjoenk? Want dat staat hier niet mee in de presentatie.
- Cédric C.: Ik denk dat er eigenlijk nog een slide over was op lange termijn, maar dat ze door een andere geduplicateerde slide verdwenen is.
- Yannick S.: Het is inderdaad wel de bedoeling om binnen die visie over de wijk ook de vraag van Straetjoenk mee op te nemen. We willen ze zeker ook nog verder bespreken, dat hebben we binnen mobiliteit ook al gedaan. We zijn er zeker niet tegen, maar er zijn momenteel wel een aantal ruimtelijke en praktische bezwaren. In sommige situaties zijn de problemen ook alleen maar op te lossen door de hele straat uit te breken. In dat geval spreken we echt wel van de langere termijn.
- Iefke H.: We vermoeden ook dat den Deuzeld momenteel niet zoveel zin heeft in nog meer ingrijpende wegenwerken.
- Peter A.: De metingen gebeuren in de zomer en de twee eerste weken van september. Is er een reden dat ze niet verder gaan dan dat?
- Yannick S.: Omdat we beloofd hebben dat wanneer de Hoogmolenbrug open is, er normaal verkeer is en er geen echte andere obstructies zijn, we onze nulmetingen gaan doen in het kader van de centrumvernieuwing. Tot half september staat de brug van de Villerslei open, dus daarna doet voorgenoemde situatie zich voor het eerst voor. Kort daarna starten ook de werken aan het Forumgebouw, waardoor de bogen op de Markt zullen sluiten voor het gemotoriseerd verkeer. Dat is dus onze enige optie om de nulmeting uit te voeren.
- Peter A.: Het is wel jammer dat de nulmeting in den Deuzeld dan niet tijdens de normale drukke periode plaatsvindt. De eerste weken van september zijn de hoge scholen en universiteiten nog niet bezig, waardoor het verkeer nog steeds iets rustiger is dan tijdens de rest van het jaar.
- Yannick S.: We gaan ook heel de zomer meten, en naar intensiteit zal dat inderdaad niet helemaal kloppen, maar we zullen wel de tendens kunnen zien.
- Peter A.: Misschien kan er later dan nog eens gemeten worden?

- Iefke H.: Dat zullen we sowieso moeten doen. We gaan ook nog niet overal kunnen meten in de zomer. Het is ook niet zo dat omdat er een wijk gemeten is, we daar later niet opnieuw gaan meten. Dat hebben we op andere plaatsen ook al gedaan.

## 7. AWW

### 7.1. Toelichting (Yannick Scherpereel)

#### 7.1.1. Bermbrug Peerdsbosbaan

De vernieuwing van deze brug met ecovoorzieningen gaat terug tot de voorwaarden in de vergunning van het aanleggen van de HST-lijn. Het wordt een ecoverbinding, maar het is ook belangrijk om nog een trage verbinding te hebben voor fietsers en voetgangers en ook de bereikbaarheid van de enkele achterliggende woningen moet gegarandeerd blijven. Het oude brugdek moet vervangen worden, de pijlers zelf kunnen waarschijnlijk behouden blijven. Tuc rail heeft voor deze werken budget voorzien in '24-'25.

#### 7.1.2. Duidelijk kader verantwoordelijke onderhoud

In het kader van calamiteiten moeten een aantal afspraken met AWW en Waterlink scherper gesteld worden. Het is de bedoeling om formeel op papier te hebben staan wie voor welk deel van een gewestweg verantwoordelijk is voor het onderhoud:

- o AWW: wegenis, bermen, fietspaden, signalisatie, verkeerslichten
- o Gemeente: voetpaden, hagen
- o Waterlink: riolering

#### 7.1.3. Tonnage beperking Borkelstraat

De tonnage beperking die in een deel van de Borkelstraat sinds de heraanleg van kracht is, werd nu ook sluitend gesignaleerd op de gewestweg.

#### 7.1.4. Verplaatsen zebrapad Eethuisstraat

Het zebrapad aan de Stanislas Meeuslei kwam uit op de parkeerplaatsen van de krantenwinkel. Daar komen regelmatig meldingen over, onder andere via Route2School. Bij de herbelijning zal het zebrapad verlegd worden naar het verlengde van het voetpad in de Stanislas Meeuslei.

#### 7.1.5. Bermparkeren Brechtsebaan

Op de Brechtsebaan is een parkeerstrook aangeduid met een witte doorlopende lijn. Er is voldoende plaats op de rijbaan, maar toch staan de meeste auto's gedeeltelijk of geheel in de bermen. Vaak komen ze hiermee ook deels op of vlak naast het fietspad te staan. Aan de overzijde mag er eigenlijk niet geparkeerd worden op de berm, omdat geparkeerde auto's daar niet voldoende afstand kunnen houden tot het fietspad.

Aan de zijde van de parkeerstrook is het niet eenvoudig om aan de hand van signalisatie bestuurders te verplichten om te parkeren op de rijbaan. AWW onderzoekt of dit mogelijk is. Als het niet kan, overwegen zij om tussen de bomen nog een haag aan te planten. Aan de overzijde is het wel vrij eenvoudig om een parkeerverbod te voorzien, daar moet het dan alleen nog gehandhaafd worden.

#### 7.1.6. Jeni – Struik Foods

De ontwikkelaar van de site moet een deel van de Brechtstebaan aanpakken om een veilige oversteekplaats te creëren en twee integraal toegankelijke bushaltes aan te leggen. Er zal ook een stukje dubbelrichtingsfietspad voorzien worden om de verbinding vanuit de Boomgaarddreef naar de nieuwe oversteekplaats te faciliteren. De detailgesprekken om samen met de nutsmaatschappijen een plan van aanpak uit te werken, zijn al opgestart. Een timing van uitvoering is hier nog niet gekend.

#### 7.1.7. Weg- en rioleringswerken

Er zijn twee weg- en rioleringsdossiers die AWV wil opstarten in Schoten. Als eerste is er het gedeelte van de Kopstraat dat ook gewestweg is. Hier is voorzien om de fietspaden te ontdebelen, het wegbeeld aan te passen naar een snelheidsregime van 50 km/u en de bushaltes integraal toegankelijk aan te leggen. Daarnaast moet hier ook de volledige waterhuishouding en riolering vernieuwd worden. De impact van de werken is hier groot omdat de volledige weg van links naar rechts aangepakt moet worden.

Op de Ridder Walter van Havrelaan wil AWV nieuwe fietspaden aanleggen en de parkeerstroken en bermen opnieuw inrichten. De bestaande riolering zal voor vuil water blijven dienen en er komt een nieuwe riolering voor regenwater bij, zodat ook hier in de volledige straat een gescheiden stelsel voorzien is. De rijbaan zelf blijft gewoon de oude, waardoor er tijdens de werken met bepaalde maatregelen altijd wel verkeer zal kunnen toegelaten worden.

De intentie is om beide dossiers ergens in de volgende legislatuur in te plannen, rekening houdend met de andere werken die al gepland staan.

#### 7.1.8. Gevaarlijke punten

Het kruispunt August Jonckersstraat x Kopstraat valt mee binnen het dossier van de heraanleg van de Kopstraat. Het uitbreiden van de bebouwde kom tot aan het kruispunt met de Eksterdreef en het verlagen van de toegelaten snelheid op de Kopstraat naar 50 km/u, is al een eerste stap in het veiliger maken van dit kruispunt. Het aanvullend reglement voor deze aanpassing is intussen goedgekeurd op het college, nu volgt nog het goedkeuringsproces bij MOW dat tot 50 dagen kan duren. Een structurele oplossing dient te worden voorzien in de heraanleg.

Het kruispunt Bredabaan x Horstebaan zal heringericht worden zonder de bypasses naast de lichtenregeling. Alle afslagstroken zullen dus mee onder de lichtenregeling vallen. De studie hiervan is nog lopende. We verwachten wel nog steeds een uitvoering in 2024, maar een concrete planning is nog niet gekend.

Ook voor de op- en afritten van de Kleine bareel wordt bekeken hoe deze met verkeerslichten verder beveiligd kunnen worden. We hebben ook gevraagd dat als ze voor die kruispunten telkens een stuk van het fietspad moeten vernieuwen, of ze dan niet beter meteen het fietspad van de hele Bredabaan aanpakken.

#### 7.1.9. PCV Eksterdreef + Hoppinpunt Zeurt

Er is vanuit AWV een studie lopende van deze zone om beide dossiers samen aan te pakken. Het kruispunt Paalstraat x N115 wordt dus heringericht in functie van een betere oversteekbaarheid voor de fietsers en er wordt ook gekeken waar de bushaltes in het kader van het Hoppinpunt het best worden gepland.

#### 7.1.10. Integraal toegankelijke bushaltes optimalisatie samen met De Lijn

Op de Brechtsebaan tussen de Molenbaan en de Elshoutbaan zijn er op drie locaties bushaltes. Deze liggen soms erg dicht bij elkaar en er is er bovendien geen enkele correct ingericht. Er is nu een studie lopende om betere locaties te kiezen waar dan ook integraal toegankelijke bushaltes kunnen worden aangelegd. Op termijn zou AWW graag alle bushaltes op gewestwegen in Schoten toegankelijk aanleggen.

#### 7.1.11. Hoppinpunten

Overige Hoppinpunten voor AWW:

- Botermelk
- Elshoutbaan – Sportoase
- Kleine Bareel

Deze hoppinpunten worden door AWW aangelegd en gefinancierd.

#### 7.1.12. Fietsers hebben langer groen

Aan het kruispunt Eethuisstraat x Eduard Steursstraat zien de automobilisten die vanuit de Eethuisstraat de Eduard Steursstraat indraaien alleen het voetgangerslicht. Dit wordt sneller rood dan het licht voor de fietsers. Automobilisten verwachten hierdoor vaak niet dat fietsers nog mogen oversteken. Met AWW is besproken dat we een informatief bord ter sensibilisering mogen plaatsen om automobilisten hierover in te lichten.

### 7.2. Vragen

- Christof V.: Het is op de Brechtsebaan wel redelijk smal om te parkeren naast de berm lijkt mij.
- Yannick S.: Als er een haag komt, gaan we de haag niet op de rand van de rijbaan zetten, maar wel op die manier dat het niet meer mogelijk is om volledig op de groenberm te parkeren.
- Wouter R.: Onderhoud van de haag zit bij ons en de signalisatie bij AWW, dus we proberen best om de signalisatie te voorzien.
- Yannick S.: Als het kan, proberen we het inderdaad zo, maar het moet natuurlijk sluitend en handhaafbaar zijn.
- Peter A.: Is die asfalt daar wel breed genoeg?
- Yannick S.: Die is breed genoeg, maar wordt vlot bereden en mensen hebben daardoor schrik dat hun spiegels er worden afgereden. Dat ze deels op de berm staan, is geen probleem, maar de meesten staan er volledig op, waardoor openzwaaiende deuren voor gevaarlijke conflicten met fietsers kunnen zorgen.
- Kurt V.: Als bermparkeren aan de overkant verboden wordt, gaan de mensen wel telkens de Brechtsebaan over moeten steken. Nu kunnen ze zelf veilig uitstappen aan de zijde waar zij ook moeten zijn.
- Yannick S.: Er komen daarnaast ook voortdurend klachten binnen over de staat van deze bermen. Er ontstaan tussen de bewoners ook regelmatig discussies over of zij hier al dan niet mogen staan. Het is niet de bedoeling dat mensen er parkeren, daarom is de visie vanuit AWW om het nu ook met signalisatie te gaan bestendigen en verduidelijken.
- Wouter R.: Ik begrijp ook wel dat mensen wat meer afstand van het verkeer willen houden om veilig te kunnen uitstappen. Als ze tegen de witte lijn staan, hebben ze erg weinig tijd om hun deur te openen.

- Yannick S.: Er is voorlopig nog niets in beslist, maar de vraag is dus wel lopende.
- Dieter P.: In het dossier voor de heraanleg van het kruispunt Bredabaan x Horstebaan denk ik dat we niet te hard moeten mikken op die timing van 2024, omdat ik niet denk dat het een slimme beslissing is wat de files op de Horstebaan betreft.
- Iefke H.: Dat is natuurlijk niet ons dossier.
- Yannick S.: Het enige waar wij hierin mee beslissingsrecht hebben, is het correct afstemmen van de signalisatievergunning.
- Wouter R.: Dat is ook een gedeelde signalisatievergunning. Antwerpen zit daar ook bij.
- Kurt V.: Ik mag aannemen dat met dat dossier niet wordt voortgegaan zolang het plan voor de REDEVCO site nog niet geconsolideerd is?
- Yannick S.: Het ene is geen probleem voor het andere. Dat is bekeken. AWV kan dit dus uitvoeren los van de plannen voor de site.
- Dieter P.: Gaat er een aparte lichtenregeling voor fietsers en voetgangers zijn?
- Yannick S.: De exacte regeling is nog niet bepaald, maar het is wel de bedoeling dat de lichten voor fietsers en voetgangers conflictvrij geregeld worden.
- Kurt V.: Wordt in het Hoppin dossier van de Zeurt ook het eerste deel van de Paalstraat betrokken?
- Cédric C.: Ja, de Paalstraat wordt in principe meegenomen tot aan de bushaltes die daar liggen.
- Dieter P.: In het debat over de locatie van de bushaltes op de Brechtsebaan moet zeker ook de voetgangersbrug over de sluis meegenomen worden.
- Yannick S.: Dat hebben we al gedaan. In de nota is meegenomen dat hier rekening mee gehouden moet worden. Het is alleen niet altijd eenvoudig omdat er voor een correct ingerichte bushalte best wel wat lopende meters aan vrije berm nodig zijn.

## 8. WATER IN DE KELDERS

### 8.1. Toelichting (Yannick Scherpereel)

Naar aanleiding van werken in de Borkelstraat en de Papenaardekenstraat, waar het regenwater gescheiden werd en meer ingezet is op infiltratie, hebben we klachten over wateroverlast in kelders. Het is inderdaad goed mogelijk dat mensen dit voorhebben na de werken in hun straat, maar dat betekent niet dat er bij de werken zelf fouten gemaakt zijn. Het is de bedoeling dat het grondwaterniveau na de werken weer hoger ligt. Dit heeft als gevolg dat kelders die niet of sinds hun bouw niet meer waterdicht zijn, in de nieuwe situatie voor een deel onder water kunnen komen staan. Het hogere waterniveau is eigenlijk een gezondere situatie dan voordien.

Om op dergelijke klachten te kunnen antwoorden, heeft Aquafin een filmpje gemaakt waarin ze informeren over het probleem en de mogelijke oplossingen voor mensen die plots last hebben van water in hun kelder na rioleringswerken. We hebben ons voorgenomen om dit filmpje ook te delen in het kader van toekomstige werken. We willen daarbij ook zien dat we de mensen niet onnodig ongerust gaan maken. Het is voor de werken nooit zeker hoe hoog het grondwater in de nieuwe situatie zal staan, het is alleen zeker dat het grondwater niet lager zal staan.

### 8.2. Vragen

- Kurt V.: Dit is ook geen nieuwe problematiek. Ik herinner mij dezelfde discussie jaren geleden met de heraanleg van de Deuzeldlaan. Daar is toen ook dezelfde boodschap

gebracht. Dit neemt niet weg dat er pijnpunten kunnen blijven, ook na de herinrichting van de riolering in de Deuzeldlaan, zoals oppervlaktewater dat blijft staan. Ook bij de Fluitbergstraat x Nationale Werf zijn er problemen na de nieuwe riolering. Daar blijft ook ontzettend veel water bovenop het straatdek staan, dit is ook al verschillende keren gemeld. Daar kom je met dit verhaal dan niet. We zullen dus toch ook moeten anticiperen op die andere problematiek, op de nieuwe problemen die soms ontstaan na rioleringsdossiers.

- Yannick S.: Het probleem aan de Nationale werf is voor mij onbekend. Ik ontken niet dat daar een probleem is, maar er is nog nooit een foto tot bij mij gekomen.

## **9. SANERING WATERLEIDING PAALSTRAAT**

### **9.1. Toelichting (Yannick Scherpereel)**

De grote doorvoerwaterleiding die loopt door de Churchillaan, Paalstraat, Theofiel Van Cauwenberghslei naar de Villerslei, is rot en moet zeer dringend vervangen worden. Er zijn regelmatig incidenten op deze waterleiding die bijna altijd plaatsvinden in de Paalstraat. Pidpa is zelf met het voorstel gekomen om deze waterleiding weg te halen uit ons winkelcentrum omdat er in de Paalstraat onder de grond in het kader van de centrumvernieuwing onvoldoende plaats is.

Pidpa stelt voor om het tracé te verplaatsen over de Venstraat, langs het kruispunt met de Theofiel Van Cauwenberghslei, over de Zaatstraat, onder het kanaal doorsteken naar de Heikantstraat ter hoogte van het kruispunt met de Schotenhofdreef en dan de Heikantstraat volgen tot aan de Villerslei.

Dit heeft als gevolg dat we in de Paalstraat niet langer rekening zouden moeten houden met deze waterleiding en dat de oude leiding ook tijdens de werken van de centrumvernieuwing kan worden verwijderd.

In de eerste helft van het najaar verwachten we hier meer duidelijkheid over.

### **9.2. Vragen**

- Peter A.: De heraanleg van de wegenis, valt die dan op de gemeente?
- Yannick S.: Het exacte tracé onder de wegenis is ook nog te bepalen. Of het onder het voetpad/fietspad kan, of ze toch onder de rijbaan moeten zijn, is nog niet zeker. Wanneer bekend is waar de leiding effectief moet komen liggen en dus ook bekend is welke delen van de straten opgebroken moeten worden, is het ook het moment dat we als gemeente moeten kijken of het misschien beter is om meteen de hele straat te vernieuwen.
- Peter A.: Ze zullen daar ook een stuk langs de NATO-pijpleidingen moeten lopen, dus dan zal het eerder onder de Venstraat en de Zaatstraat zijn dan onder het jaagpad veronderstel ik?
- Yannick S.: Onder het Jaagpad mogen ze in elk geval niet komen. In de Venstraat zal het onder een rijstrook zijn. Omdat de asfaltvlakte daar best breed is, zal de impact tijdens de werken vermoedelijk beperkt zijn en kunnen we wel verkeer in twee richtingen blijven voorzien. In de Zaatstraat zou de leiding waarschijnlijk in de Parkeerstrook kunnen liggen. Als de Vlaamse Waterweg voor augustus principieel akkoord geeft voor de boring zal Pidpa van het openstaan van brug 14 gebruik maken om nog 25 meter buis ter hoogte van de brug in de grond te steken, zodat als de leiding uiteindelijk moet aangelegd worden, we dan niet de Theofiel Van Cauwenberghslei voor die kruising moeten nemen.

## 10. VERKEERSLICHTEN BRUG 13

### 10.1. Toelichting (Yannick Scherpereel)

We hebben als dienst ons best gedaan om deze verkeerslichten gerealiseerd te krijgen voor de zomer, maar dat is helaas niet gelukt. Na de zomer zullen ze wel ingepland en gerealiseerd kunnen worden.

Het principe van de werking:

Bij weinig verkeer staan de lichten op knipperend oranje. Aan de hand van detectielussen wordt de verkeerslichtenregeling ingeschakeld op het moment dat het verkeer drukker wordt. Vooral de opstapeling van de file richting de Paalstraat moet hiermee vermeden worden. In deze lichtenregeling worden ook verkeerslichten voorzien op het jaagpad. Het jaagpad krijgt dan een aparte groenfase waarin fietsers en voetgangers kunnen kiezen om het jaagpad verder te volgen of om de brug over te steken, zonder dat zij daarbij in conflict komen met het andere verkeer. Fietsers die uit de Wezelsebaan komen, maken gebruik van dezelfde groenfase als het gemotoriseerd verkeer uit de Wezelsebaan, maar bieden zich dicht bij de brug aan, zodat zij een voorsprong hebben. De lichten worden ook afgestemd op de brug en zullen zich dus ook aanpassen aan het openstaan van de brug.

### 10.2. Vragen

- Peter A.: Op het plan stond dat de borden met “opgelet fietsers” weggehaald worden?
- Cédric C.: Die worden inderdaad weggehaald omdat zij daar eigenlijk verkeerd staan. Deze borden worden vervangen door het verkeersbord A25 op 50 meter dat aangeeft dat over 50 meter fietsers verplicht mee op de rijbaan komen.

## 11. TIMING VAN DE WERKEN

### 11.1. Toelichting (Yannick Scherpereel)

- Churchillaan, Braamstraat en Stanislas Meeuslei: bedoeling om begin 2024 te starten met de echte wegeniswerken. De nustwerken zullen waarschijnlijk starten met de voorbereidende werken in oktober/november.
- Molenbaan: De werken zijn bezig. Er zijn al twee kruispunten klaar, met de volgende twee zijn ze nu bezig. Wanneer deze klaar zijn, zijn er nog twee dagen nodig om in de volledige straat de toplaag asfalt te voorzien. Daarna zullen we ook nog de signalisatie van de volledige wijk opkuisen.
- Parking Riddershoeve: Is intussen gerealiseerd.
- Horstebaan x Amerlolaan: Zal in september/oktober/november ergens ingepland worden. Die gesprekken moeten nog gevoerd worden.
- Terhededreef-Beukendreef naast de E10-plas: Hier is de worst-case planning dat er niet gestart kan worden voor januari 2025. Er wordt geprobeerd om dit nog naar voren te brengen.
- Zamenhoflaan: Wordt in het kader van de Centrumvernieuwing verder voorbereid om in de tweede helft van 2024 nog te kunnen realiseren.
- De voetpaden van de Pletterijstraat: Deze werken moeten nog concreet ingepland worden, maar daar is de bedoeling om in het najaar nog te kunnen starten.
- De aanpassing Boomgaardreef x Brechtsebaan: Staat nog niet concreet ingepland.
- Verkeerslichten Brug 13: Worden ergens in september/oktober uitgevoerd.
- Vernieuwing van de drinkwaterleiding: Hier is nog geen concrete timing afgesproken.

- Aanleg toegankelijke bushaltes: buiten de wegenisdossiers zullen eerst de haltes op de Alice Nahonlei en Alfons Servaislei aangepakt worden.
- Braamstraat/Hoogmolendijk/Metropoolstraat: vrijdag 23 juni openen de Hoogmolendijk en de Metropoolstraat voor alle verkeer. De aannemer heeft wel nog een vergunning voor om tot het bouwverlof te werken.
- Brug 14: Zal in augustus en de eerste twee weken van september open staan voor de renovatie van de EM-installatie. In combinatie met deze werken zullen ook de werken van de nutsmaatschappijen in de Villerslei in dezelfde periode lopen en zullen de fietspaden gerestaureerd worden zodat ze nog kunnen dienen tot de eigenlijke heraanleg van de Villerslei.
- De fietsbrug aan sluis 10: Wordt momenteel al aan gewerkt maar dat is nog niet zichtbaar op het terrein. Er zullen nog twee landhoofden op locatie gemaakt worden, wanneer die geplaatst zijn wordt de brug ingevaren of gereden. De timing daarvoor is oktober.
- Brug 12: Deze werken zijn uitgesteld. Deze werken hebben een grote impact op de scheepvaart, maar zullen slechts een half uur voor hinder zorgen op de Botermelkbaan. Deze werken zullen in elk geval niet ingepland worden tijdens de werken van brug 14.

## 11.2. Vragen

- Piet B.: Wat is de situatie van de geplande heraanleg van de Paalstraat tussen Rodeborgstraat en Brechtsebaan?
- Yannick S.: Die ligt momenteel een beetje aan de kant. Deze legislatuur zal die onmogelijk voorzien kunnen worden.
- Piet B.: Was daar ook geen probleem met onteigeningen?
- Yannick S.: Ja, maar daar is intussen één van de huizen verkocht en dat zal worden afgebroken om iets nieuw te bouwen. In het andere huis zal de eigenaar vermoedelijk wel blijven. De voorbije maanden hebben we de capaciteit niet gehad om op dit dossier verder te werken. We zijn wel in het kader van de centrumvernieuwing aan het kijken naar de fietsveiligheid op het kruispunt zelf. Daar zijn plannen voor gemaakt, maar dat is misschien eerder iets om in de volgende raadscommissie te bespreken.
- Piet B.: Het eerste stuk vanuit het centrum is natuurlijk wel gevaarlijk voor fietsers omdat daar altijd auto's staan.
- Yannick S.: Dat is net ook het probleem dat we graag met het plan voor het kruispunt willen oplossen, maar waar we intern nog aan willen verder werken zodat we het op een correcte manier kunnen brengen wanneer we weten dat we het ook ruimtelijk kunnen realiseren.
- Cédric C.: Het schilderen van het fietspad op het voetpad voor fietsers die richting het centrum fietsen is wel al doorgegeven voor belijning.
- Wouter R.: We hebben lang gehoopt dat we dat eerste stuk, omdat dat ook het gevaarlijkst is voor fietsers, er toch nog tussen konden nemen. Maar jullie hebben net gehoord dat met wat er nu nog op de planning staat, zeker met al die bruggen, we dit er niet meer bij kunnen nemen. Als we die weg nu ook nog zouden openbreken, dan loopt Schoten helemaal vast.



## 12. VARIA

### 12.1. Flyeren op de Markt

- Yannick S.: Er wordt tijdens de markt soms geflyerd, onder andere door politieke partijen, aan het kruispunt van de Rodeborgstraat met de Gelmelenstraat. Dit zorgt soms voor gevaarlijke situaties op het kruispunt. We zouden daarom uitdrukkelijk willen vragen om niet aan dit kruispunt te flyeren. Op de andere kruispunten met de Rodeborgstraat is er meer ruimte om dit veilig te doen.
- Dieter P.: Zou het ook kunnen verduidelijkt worden dat de voetgangers in de Gelmelenstraat aan de zijde van het park eigenlijk door het park moeten wandelen? Heel weinig mensen doen dit, waardoor er veel conflicten ontstaan tussen voetgangers en fietsers tijdens de markt. Een aanduiding van fietsers op de grond op het fietspad zou voor meer duidelijkheid kunnen zorgen.

### 12.2. Kruispunt Theofiel Van Cauwenberghslei x Kruispadstraat

- Kurt V.: Een hele tijd geleden zijn er maatregelen op dit kruispunt besproken met betrekking tot de voorrangregeling, maar daar is voorlopig nog niets gebeurd?
- Yannick S.: Met Route2School zijn er heel veel maatregelen besproken. Er is net een eerste bestelling buitengegaan voor belijning in het kader van Route2School voor de Wezelsebaan en Paalstraat – Churchillaan. We gaan deze nu opvolgen en realiseren en daarna de volgende maatregelen plannen. Het zit er dus zeker nog wel aan te komen.
- Cédric C.: Het plan ligt wel al klaar, maar het is nog niet doorgegeven voor uitvoering.

### 12.3. MOBER Sluizenstraat

- Kurt V.: Ik kan mij herinneren dat tijdens een gemeenteraad toen we het over de projecten Geuzenvelden, Havenplein enzoverder hadden, dat er toch is gesproken over een MOBER/mobiliteitsplan met het in beschouwing nemen van de volledige situatie. Ik heb het dan ook een beetje over de Metropoolstraat – Sluizenstraat welke impact dat gaat brengen aan de ene kant, maar ook de projecten aan Wonen aan de Vaart en welke impact die allemaal zouden hebben. Ik heb op de laatste raadscommissie patrimonium nu vernomen dat er vanuit mobiliteit een advies is gekomen om Wonen aan de Vaart niet te betrekken bij de MOBER.
- Cédric C.: Dat is geen advies van mobiliteit.
- Kurt V.: Dat is wel woordelijk door de betrokken schepen op de raadscommissie patrimonium gezegd.
- Paul D.S.: Dat heb ik niet gezegd. Ik heb wel gezegd dat we dat niet doen omdat we alles willen weten van de overkant van de vaart.
- Peter A.: In ieder geval heb ik wel begrepen dat het er bij zou moeten.
- Kurt V.: Uiteraard.
- Peter A.: Het heeft eigenlijk geen zin om het er niet bij te betrekken als ook de lichten van de Villerslei die er gaan aankomen en de lichten aan de Delhaize er ook impact van gaan hebben. Dus om Wonen aan de Vaart er niet bij te nemen zou weggesmeten geld zijn.
- Kurt V.: Dus vanuit de raadscommissie zou ik formeel willen vragen om alsnog een advies hierover te formuleren om Wonen aan de Vaart toch mee op te nemen in de MOBER.
- Paul D.S.: Je kan dat erbij nemen, maar denk eraan dat NRG daar ook zit en meer verkeer genereert dan heel dat project.

- Iefke H.: We zijn nu verschillende raadscommissies aan het mengen. Het stond wel toevallig op mijn lijstje om hier morgen een stand van zaken over te vragen op het college. Ik stel voor dat we dit ook nog zullen bekijken en dan hierover zullen terugkoppelen.
- Kurt V.: Ik zit natuurlijk in beide raadscommissies, vandaar dat ik het hier wil aankaarten omdat er gerefereerd werd naar de cel mobiliteit.
- Iefke H.: We komen er nog op terug.

**Datum volgende vergaderingen:**

- 20 september 2023
- 13 december 2023