

---

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

datum	Woensdag 20 september 2023 om 20.00 uur
plaats	Raadzaal
duur	20.00 tot 23.10 uur
verslag	Cédric Casteleyn

---

### **1. AANWEZIGHEDEN**

effectieve leden	Iefke Hendrickx (NVA), Sandra Lauryssen (NVA), Christof Victor (NVA), Wouter Rombouts (NVA), Piet Bouciqué (Vlaams Belang), Tommy Van Loock (Vlaams Belang), Peter Arnauw (Groen), Kurt Vermeiren (Vooruit)
plaatsvervangers	Lieven De Smet (NVA), Véronique d'Exelle (NVA), Yvonne Schenck (Vlaams Belang)
gemeente	Yannick Scherpereel, Cédric Casteleyn, Katrien Van den Branden
derden	Immanuel Thielemans (PZ Schoten),
publiek	Wouter Nachtegaele, twee bewoners uit de Korte Braamstraat
verontschuldigd	Pieter Gielis (NVA), Paul De Swaef (NVA), Paul Valkeniers (Open VLD), Dieter Peeters (CD&V), Dominiek Diliën (gemeente), Joris Beckers (PZ Schoten), Jack Vissers (PZ Schoten)

---

### **AGENDA**

1. Aanwezigheden
2. Spreekrecht
3. Goedkeuring vorige verslag d.d. 14 september 2022
4. Snelheidsvisie
5. Deuzeld
6. Toekomst deelfietsen
7. Plan van aanpak nutswerken braamstraat
8. Varia

De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur.

### **2. SPREEKRECHT**

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

2.1. Salvialei (Wouter Nachtegaele)  
Goedenavond geacht gezelschap,

Bij deze zou ik een dringende oproep willen doen tot maatregelen om de verkeersveiligheid in de Salvialei en bij uitbreiding wijk Deuzeld te verhogen.

Sta me toe de situatie te schetsen aan de hand van een voorbeeld:

Een voorbeeld van vorige week dinsdagochtend, 8u15, het moment waarop peuters, kleuters, kinderen en jongeren zich naar hun dagbesteding begeven:

Een werfvrachtwagen en schoolbus vol kinderen op weg naar het bijzonder onderwijs, komen vast te zitten in de Salvialei. Ze kunnen elkaar niet passeren. Op het moment dat ik er met mijn twee kinderen voorbij fiets, gebruiken 3 auto's ongeduldig en gehaast het fietspad om voorbij deze opstopping te geraken. Nu er in de Salvialei terug in beide richtingen mag gereden worden, rijdt het verkeer zich regelmatig vast en wordt het fietspad stilaan een tweede rijstrook voor auto's. Plots fiets ik dus met mijn twee kinderen tussen de auto's op het fietspad. De auto's manoeuvreren zich tussen de rij geparkeerde auto's die tussen de rijweg en het fietspad staan, waardoor er slechts beperkte zichtbaarheid is. Een onoplettende peuter/kleuter zou onmogelijk tijdig opgemerkt worden zijn.

Even verder staat er een vrachtwagen geparkeerd op het fietspad. Deze keer moet ik mijn kinderen op de rijbaan leiden, tussen de auto's die net ongeduldig optrekken omdat ze voorbij de opstopping geraakt zijn.

Op de Deuzeldlaan zien we nog een camionette aan de overkant op het fietspad geparkeerd staan, de chauffeur is geld aan het afhalen aan de Argenta-automaat. Zelf ontwijken we nog een auto die op het zebrapad geparkeerd staat.

Aan het kruispunt van de Deuzeldlaan en de Kruiningenstraat staan tientallen kinderen braaf te wachten aan het rood licht. Wanneer het groen wordt voor de fietsers vanuit de Deuzeldlaan richting Borgeindstraat, zijn twee zware vrachtwagens nog rustig hun bocht aan het nemen richting Kruiningenstraat, dus over het zebrapad waar het groen is voor fietsers. We zijn bijna op onze bestemming, nu enkel nog de Churchillaan oversteken vanuit de Borgeindstraat. Eens in wijk Filippus kan ik geruster zijn, hier werd wel werk gemaakt van verkeersveiligheid. Je kan begrijpen dat ik heel blij was toen ik mijn kinderen veilig en wel aan de schoolpoort kon afzetten. Ik hoop met heel mijn hart dat me dat alle dagen zal blijven lukken.

Mijn kinderen, 9 en 11 jaar, hebben de fietsvaardigheden om alleen naar school te kunnen gaan, maar dat is levensgevaarlijk in de huidige verkeersjungle.

We zien hier dagelijks meermaals gevaarlijk situaties zoals hierboven omschreven. Na de ad-hoc ingrepen gedurende het vorige schooljaar, onder andere ten gevolge van de werkzaamheden aan het kanaal, blijven we hopen op duurzame en structurele maatregelen om de verkeerschaos in onze straten te beperken en zo de leefbaarheid en vooral de veiligheid te verhogen.

Een algemeen verkeersplan en een enkelrichting circulatieplan, zoals je dat ziet in alle andere dichtbevolkte wijken in Merksem, Deurne en Antwerpen, zijn noodzakelijk geworden. Nu de verkeersdruk fel is toegenomen, moet ook de infrastructuur aangepast worden.

Ondertussen kan extra controle en toezicht zeker geen kwaad, want jammer genoeg is de mentaliteit van de weggebruikers eerder egocentrisch en ongeduldig in plaats van voorzichtig en hoffelijk.

Hartelijk dank om deze oproep gehoord te hebben en er hopelijk een passend gevolg aan te geven.

## 2.2. Korte Braamstraat

Er zijn regelmatig beloftes gemaakt die nooit nagekomen zijn. Het laatste was dat de werken in de Braamstraat vooraf zouden gegaan zijn door het aanleggen van de evenementenparking, zodat de bewoners daar tijdens de werken kunnen parkeren. Nu zien we dat de werken van de Braamstraat stilaan aanvangen en de parking er nog niet ligt.

Ik heb een petitie bij. Heel de Braamstraat is teleurgesteld. Er was ons beloofd dat de evenementenparking er eerst zou komen. Nu heeft er een bewoner een mail gestuurd naar mobiliteit en het antwoord gekregen dat de werfzone ineens omgetoverd wordt in een parking. Dit kan ik niet meer volgen. We willen vooral duidelijkheid. Komt de evenementenparking er wel of niet voor de werken starten?

In 2019 is er ook een plan voorgesteld van de Hoogmolenbrug en de Braamstraat. Toen werd ons beloofd als bewoners dat wij altijd de Korte braamstraat zouden kunnen blijven inrijden tot aan de knip aan de Papenaardekenstraat, waar een ANPR camera zou komen. Ook in een schrijven van 2022 van de gemeente werd nog herhaald dat dit voor bewoners mogelijk zou zijn. Wie dit vandaag doet krijgt een boete van 186 euro.

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

Geen opmerkingen.

### **4. SNELHEIDSVISIE**

#### **4.1. Toelichting (Cédric C.):**

We hebben vorige raadscommissie het document van de Snelheidsvisie voor het eerst toegelicht en afgesproken dat we dit in september opnieuw zouden bespreken. Zo willen we de leden van de raadscommissie de mogelijkheid geven om de feedback vanuit de verschillende partijen zo veel mogelijk te verzamelen en hier toe te lichten.

#### **4.2. Vragen**

- Peter A.: Omdat het bij de zone 30 inderdaad belangrijk is dat ze afdwingbaar is en dat het duidelijk is dat er maar 30 gereden mag worden, begrijp ik wel ergens dat heel Schotenhof en Koningshof niet zijn meegenomen. Anderzijds zit je daar wel met gemengd verkeer en dat is wel een van de voorwaarden om zone 30 in te voeren. Is er over gesproken om dat eventueel op langere termijn ook mee te nemen of eventueel op termijn toch voor bepaalde straten een zone in te voeren?
- Iefke H.: Als er een oplossing is om in Koningshof een zone 30 af te dwingen die uitvoerbaar is, geen trillingen geeft, geen geluidsoverlast,... dan willen we er zeker naar luisteren. De visie die voorligt is opgebouwd door verschillende lagen over elkaar te leggen en zo dus te komen tot de gebieden waar het invoeren van een afdwingbare zone het meest realistisch is. We moeten ook rekening houden met de fase waarin we nu zitten. De zone 30 wordt steeds meer gedragen, maar je voelt ook dat er nog steeds veel weerstand tegen is. Het draagvlak evolueert dus wel, maar is nog niet overal te vinden.
- Yannick S.: Door de verschillende lagen op elkaar te leggen, hebben we de verblijfsgebieden in het centrumgebied duidelijk kunnen afbakenen. We hebben dan in de eerste plaats gekeken wat de ontbrekende straten binnen dat gebied zijn, waar vandaag nog geen zone 30 geldt. Het is voor een groot deel dus ook meer een opkuis van de bestaande zones, waar de grenzen vaak niet op een logische plaats liggen.
- Peter A.: Als er dan in die zones die nu niet meegenomen worden infrastructurele werken gebeuren, wordt daar dan wel ineens geïnvesteerd in snelheidsremmende maatregelen zodat er op termijn wel een wegbeeld voor zone 30 ontstaat?
- Cédric C.: Dat gebeurt vandaag ook al. Er zijn de laatste jaren bij de straten die in die zones opnieuw aangelegd zijn, stevige verkeersremmers voorzien. Op heel lange termijn zal de infrastructuur er in die zones dus wel op voorzien zijn. Maar dan spreken we echt van een hele lange termijnvisie. Het grootste verschil tussen de straten die wel en niet opgenomen zijn, is het ruimtelijke aspect. In Koningshof en Schotenhof staan de huizen verder uit elkaar en ook verder van de weg af, waardoor er minder visuele drukte is. Het is daarom in die wijken veel moeilijker om naar een zone 30 te werken.
- Kurt V.: Wij volgen de logica die in het document gehanteerd wordt. Aan de andere kant zitten er ook heel wat straten in de zone 30 in het centrum waar we ook vragen kunnen stellen over de afdwingbaarheid van het snelheidsregime. Er zijn heel wat parameters die spelen, maar die spelen ook in de twee richtingen. Als we die gebruiken als argument waarom we het in een bepaalde zone niet doen, moet dat in principe ook spelen in de zones waar we het wel doen, maar het ook niet kunnen. Bijvoorbeeld waar

de infrastructuur of het verkeer van die aard zijn dat daar 30 km/uur afgedwongen kan worden. Maar dat mag niet wegnemen dat we dit wel moeten promoten. We nemen Schotenhof en Koningshof nu niet mee in de uitbreiding van de zone 30, maar als we het snelheidsbeleid in de toekomst terug gaan bekijken, laat ons dan ook werk maken om die zone in detail te bekijken. In het verleden is er wel een consensus geweest om dat gebied zone 30 te maken buiten de ontsluitingsassen. Er was toen vanuit de wijkvereniging redelijk veel weerstand tegen waardoor het stilletjes is uitgebloeid en nu enkel de schoolomgevingen zone 30 zijn. Maar er zijn daar in de wijk wel heel wat straten waar het echt gevaarlijk is om 50 te rijden. In de eerste plaats staan we hier dus positief tegenover. De dingen worden afgebakend en opgekuist en er wordt een logica in de zonering gebracht, maar ik zou de twee buitenzones echt niet afserven en dus niet parkeren binnen 10 of 15 jaar.

- Yannick S.: We zijn ook heel hard op de Route2School aan het werken. De assen van Route2School lopen ook door de gebieden die we nu niet meenemen en liggen wel heel hard in onze focus. Het is dus niet dat het ene het andere uitsluit. Het is ook niet dat de syntheseskaart en de afbakening daarin een heilige graal is.
- Iefke H.: Dit is een eerste stap. Het zou fijn zijn dat het een eerste stap is die we samen kunnen dragen. Het is ook geen makkelijke stap, want zone 30 vindt niet iedereen even leuk. De straten die nu buiten de gebieden vallen die we geselecteerd hebben maar waar het dus eigenlijk niet veilig is om 50 te rijden, zijn degene die we als eerste moeten vastnemen bij de volgende fase. Het afdwingbare blijft altijd een heel moeilijk gegeven. Er zijn wel technieken die snel evolueren waarmee je op een vrij eenvoudige manier kan zien hoe hard men op welk moment rijdt in bepaalde straten. Op die momenten zou er dan gehandhaafd kunnen worden. Dat zijn evoluties die we zeker en vast in het oog houden.
- Kurt V.: Er zit misschien nog een onlogica in de kaart op de regio rond de Zeurtebaan. Bij de andere wijken rond de hoofdassen zoals De List en Elshout zijn er toegangswegen die ernaartoe leiden die nog 50km/u zijn, maar de rest is zone 30. Bij de Zeurt wordt alles in de 50km/u gehouden.
- Cédric C.: Wat de wijk de Zeurt betreft, is het daar nog meer dan Koningshof een wijk waar er vaak een vrij breed straatbeeld is, waar er weinig huizen dicht tegen de straat liggen en de huizen ook ver uit elkaar staan. Het conflictbeeld is hier dus heel weinig aanwezig, ondanks het feit dat er wel wat fietsers en andere verkeersbewegingen aanwezig zijn. We hebben hier ook veel minder snelheidsremmers liggen dan in andere wijken, waardoor de afdwingbaarheid van een zone 30 hier momenteel een grotere uitdaging is.
- Peter A.: Als ik het goed begrijp zullen de Route2School assen binnen de zone 50 dus toch sneller aangepakt worden om ze verkeersveiliger te maken?
- Yannick S.: Wij zijn sowieso met Route2School bezig en er zijn inderdaad assen die door deze wijken gaan, zoals de Wezelsebaan waar we nu al maatregelen nemen om de verkeersveiligheid te verhogen. Dat er straks bepaalde assen misschien een andere regeling zullen krijgen is dus zeker bespreekbaar. Maar heel het gebied meteen volledig zone 30 maken, is op basis van de voorgestelde afwegingen op korte termijn nog niet aan de orde.
- Cédric C.: In de nota hebben we ook opgenomen dat het uitzonderlijk in die gebieden mogelijk is om naar 30km/u te gaan, bijvoorbeeld als er op een belangrijke fietsroute een fietszone voorzien wordt.
- Peter A.: Het industriepark Brechtsebaan staat ook nog als zone 70 aangeduid, dat zou zeker ook minstens zone 50 moeten zijn. Ook de Botermelkdijk ten noorden van de Botermelkbaan is zone 70 terwijl daar veel gemengd verkeer is, deze zou ik ook in de zone 50 brengen.

- Piet B.: Voor onze fractie zijn alle maatregelen die leiden tot minder slachtoffers uiteraard welkom. Het is wel een delicate oefening: verkeersveiligheid tegen automobilisten pesten. Ik ga akkoord met collega Vermeiren dat we natuurlijk moeten denken aan de afdwingbaarheid en de handhaving. Ik ga er van uit dat die 30 km/u dan ook geldt voor de zogenaamde speedpedelecs? Ik las ook onlangs dat er een step gesignaleerd is die opgefokt was tot 100km/u. Waar ik ook voor pleit, zijn flankerende maatregelen zoals verkeerseducatie op scholen.
- Iefke H.: Sinds deze legislatuur flitsen we ook in schoolomgevingen, dat werd voordien niet gedaan.
- Immanuel T.: Speedpedelecs hebben ook nummerplaten en worden dus ook geflitst in een zone 30. Er zijn er zo al tientallen geflitst in Schoten.

## 5. DEUZELD

### 5.1. Toelichting (Cédric C.):

Het puntenplan Deuzeld werd ook op de vorige raadscommissie al toegelicht, met de afspraak om dit in september opnieuw te bespreken met feedback vanuit de Raadsleden.

Omwille van het toenemende aantal meldingen uit de Salvialei, werd een apart deel aan dit punt toegevoegd om deze problematiek te bespreken:

De Salvialei is een smalle, dichtbevolkte straat die deels in Schoten en deels in Merksem ligt. Het is een erg smalle straat met een hoge parkeerdruk. Aan de even zijde ligt er een parkeerstrook, aan de oneven zijde een tweerichtingsfietspad. Aan die oneven zijde mag in principe niet geparkeerd worden, omdat er dan geen drie meter vrije doorgang overblijft. In de praktijk wordt hier echter veel geparkeerd. Deze auto's bemoeilijken het uitrijden van opritten en garages en zorgen ervoor dat de straat te smal wordt voor tweerichtingsverkeer. Bovendien staan ze vaak deels op het fietspad, om zo toch voldoende vrije doorgang te houden.

Als mogelijke oplossing voor deze problematiek wordt volgende beleids optie voorgesteld:

Het fietspad kan als tweede parkeerstrook gebruikt worden, terwijl het fietsen zelf op de rijbaan gebracht wordt. Daarbij wordt de Salvialei een fietszone. Om de richtlijnen voor een fietszone uit het vademecum fietsvoorzieningen te benaderen, wordt éénrichtingsverkeer ingevoerd. Zo kunnen fietsers eenvoudiger auto's passeren. Het voordeel van deze oplossing, is dat ze getest kan worden zonder dat hiervoor op een heraanleg gewacht moet worden, wat dat is niet realistisch op korte termijn. Ook in dit scenario zal er echter geen ideale verdeling van de ruimte zijn.

### 5.2. Vragen:

- Kurt V.: Hoeveel vrachtwagens per dag worden er van Metallum dan per dag afgeleid naar de Borgeindstraat? Want dat betekent wel dat die vrachtwagens telkens de lus moeten maken om zich opnieuw te kunnen aanbieden.
- Yannick S.: Er is ook gevraagd om heel duidelijk te communiceren dat de vrachtwagens rechtdoor moeten blijven rijden en dus de lus Borgeindstraat – Churchillaan – Calesbergdreef – Eduard Steursstraat – Kruiningenstraat moeten volgen. Het blijven natuurlijk een hoop externe chauffeurs, het is niet mogelijk om deze route te verplichten.
- Sandra L.: In het verlengde van de Jozef Cogelslei richting het Albertkanaal, staan de laatste tijd vaak vrachtwagens geparkeerd, vaak ook tegen de richting in. Dit is gevaarlijk omdat deze niet altijd goed zichtbaar zijn. Misschien is dat iets om ook eens te bekijken.
- Yannick S.: We hebben hier nog niet eerder melding van gehad, maar als je zo'n problemen opmerkt, mogen die ook altijd naar ons gemaild worden, dan kunnen we het bekijken.

- Peter A.: Er is dus nooit iets gedaan tegen die fout geparkeerde auto's in de Salvialei?
- Iefke H.: Dat is gedoogd, daar moeten we eerlijk in zijn.
- Peter A.: Daarom mogen we niet te veel gedogen, want op termijn wordt het alleen maar moeilijker om er nog iets aan te doen.
- Lieven D. S.: Ik snap de redenering, maar waar is het gelijkheidsprincipe? Iemand die op een andere plaats verkeerd parkeert en dan een boete krijgt, die zou in mijn ogen dan toch ook niet moeten betalen?
- Iefke H.: Je kan dat altijd proberen, maar ik denk dat de deurwaarder het er op termijn niet mee eens zal zijn. Een tijd geleden hebben we nog zo'n dossier gehad voor de kerk van Sint-Filippus. Toen hebben we besloten om het zo te laten, omdat de oplossing eigenlijk gewoon iedereen zou ambeteren.
- Kurt V.: Dat was natuurlijk wel een heel andere problematiek.
- Iefke H.: Ze was inderdaad veel kleinschaliger. In de blauwe zone op de Villerslei legde er ook al lang niemand zijn schijf meer voor we het daar afgeschafte hebben. Ik bedoel maar dat er bepaalde zaken zijn die er gewoon in kruipen. Hier hebben we ook geen goed alternatief.
- Kurt V.: Ik legde hem ook niet in de Villerslei omdat er gewoon geen handhaving was.
- Iefke H.: Totdat er een nieuwe agent kwam en dacht dat daar wel handhaving kon en dan stond heel Schoten op zijn kop.
- Wouter R.: Hier zitten we ook in een wijk die op vlak van parkeerdruk vol zit. Het zijn veel auto's die dan plaats moeten zoeken in de zijstraten, waardoor de druk daar opnieuw hoger wordt en op den duur heel de wijk er slachtoffer van is. Daarom is er jaar en dag gekozen om dat te gedogen. Dat is natuurlijk niet juiste manier, maar dat is wel de reden.
- Lieven D. S.: Dus daarom als er geen parkeerplaats meer is, beginnen mensen hun auto's maar ergens te zetten tot dat ze ergens mogen staan waar het niet mag?
- Wouter R.: Wat zou dan de rijrichting van de Salvialei zijn?
- Cédric C.: Die hebben we nog niet bepaald. Het gaat hier enkel over het principe, voor de rijrichting zelf moeten we onze metingen nog analyseren.
- Yannick S.: Het is een denkoefening over wat we op korte termijn met beperkte investeringen zouden kunnen proberen.
- Iefke H.: Het zou sowieso iets zijn om te proberen en het is ook een concept waarbij we niet onmiddellijk moeten schuppen. Als we op een afgeklopt plan moeten wachten, zijn we sowieso makkelijk een jaar verder en zo voeren we ook niet meteen iets uit dat achteraf onherroepelijk is.
- Kurt V.: Ik denk dat als we met deze proefopstelling starten, dat de weg terug heel moeilijk zal zijn. Wanneer we met iets komen waarbij er effectief gefaciliteerd wordt dat er aan twee zijden geparkeerd mag worden, dan zal het heel moeilijk terug te draaien zijn. Bijkomend, als we niet volledig voldoen aan de vooropgestelde normen voor het inrichten van een fietsstraat, hoe afdwingbaar zijn de regels dan die er aan vasthangen?
- Cédric C.: De normen uit het vademecum fietsvoorzieningen zijn richtlijnen en geen afdwingbaar kader. We zijn dus ook niet verplicht om hier volledig aan te voldoen, wanneer dit in de praktijk niet mogelijk blijkt.
- Yannick S.: De wetgeving beperkt zich tot het juiste verkeersbord aan het begin en het einde van de straat. Wanneer die er staan, zijn de regels ook afdwingbaar. Alle andere zaken zijn optioneel om de regel leesbaarder en geloofwaardiger te maken voor de weggebruiker.
- Kurt V.: Ik ben ook niet zeker of de fietser zich hier veiliger gaat voelen dan op het huidige fietspad. Gaan we dat ook in bevraging stellen bij de wijk?
- Iefke H.: Dit is een idee. We zitten nu met een slechte situatie in een straat met weinig opties en waar de frustraties in allerlei vormen groeien. Dit zou een mogelijkheid tot oplossing zijn. Om dan te zien of deze oplossing volstaat, moeten we daar ook cijfers

op kleven. Daar heeft de mobiliteitsdienst een draaiboek rond gemaakt, waarin bepaald wordt op welke punten we naar welke zaken moeten kijken. De bedoeling is om dit volgende raadscommissie toe te lichten aan de hand van de proefopstelling van de Vordensteinstraat. Het is de bedoeling dat het aan de hand van de stappen uit het draaiboek ook van in het begin duidelijk is wanneer we een bepaalde proefopstelling als succes kunnen beschouwen. We moeten zo'n proefopstelling natuurlijk ook tijd geven, want de eerste weken zijn vaak nog niet representatief voor slagen of falen van een maatregel.

- Sandra L.: Ik ben zelf ook altijd wel het idee geneigd geweest in de Salvialei om naar een verhaal met éénrichtingsverkeer en een fietsstraat te gaan. Ik denk dat er dan ook wel moet gekeken worden met de collega's van Merksem hoe we Boekenborg dan eventueel beter kunnen benutten als fietsroute en wat er met het eerste deel van de Salvialei tegen de Oudebareellei best gebeurt.
- Yannick S.: We moeten sowieso nog met hen in gesprek. Dat is op dit moment ook nog niet gebeurd.
- Cédric C.: Er is ook nog wel een duidelijk verschil wat het parkeren betreft tussen het deel van Schoten en Merksem. In Merksem wordt er niet aan de zijde van het fietspad geparkeerd. Voorbij de Irlslei geldt er natuurlijk betalend parkeren, waardoor er waarschijnlijk ook meer gehandhaafd wordt op foutparkeren.
- Peter A.: Er wordt nu gedoogd omdat we mensen niet willen ambeteren met boetes, maar in Antwerpen doen ze dit wel. Daar zien we dat mensen dan hun tweede auto of zelfs eerste auto wegdoen.
- Sandra L.: Die komen dan in Schoten staan he.
- Peter A.: Ja, hier aan de grens wel, omdat wij het toelaten. We kunnen dat blijven faciliteren, maar dan gaan er altijd alleen maar meer auto's bijkomen. Op een gegeven moment moeten we dat omkeren. Hier doen de mensen gewoon iets dat ze niet mogen doen. Misschien moeten we ook in de richting denken om tegen de mensen te zeggen dat er in deze wijk geen plaats is voor twee auto's per gezin. Zijn er alternatieven bekeken waarbij we het fietspad gewoon gaan afzetten met paaltjes?
- Cédric C.: Er zijn in de Salvialei heel veel garages en voortuinparkings, dus dat is hier niet zomaar mogelijk.
- Peter A.: Er zijn ook geen fietsstraten bekend waar er aan beide zijden geparkeerd wordt. Dat vind ik het grootste mankement van dit dossier door de onveiligheid met openslaande deuren.
- Sandra L.: In de Molenlei (in Merksem) wordt er aan twee zijden geparkeerd.
- Peter A.: Als we dan toch zouden kiezen om van het fietspad een parkeerstrook te maken, lijkt het mij ook de gelegenheid om te zeggen dat we het voortuinparkeren hier niet kunnen toelaten omdat de voortuinen niet diep genoeg zijn.
- Iefke H.: Sommige van deze voortuinparkings zijn natuurlijk wel vergund.
- Peter A.: Voor die voortuinparkings kunnen we kiezen voor een uitdoofbeleid, maar we kunnen wel al de onvergunde plaatsen al gaan verbieden.
- Cédric C.: De mogelijkheid is er wel om te handhaven op auto's die niet volledig op hun voortuinparking passen en dus deels over het voetpad staan.
- Iefke H.: Dat hebben we gedaan in de Jozef Hendrickxstraat. We hebben eerst gesensibiliseerd met een brief naar de bewoners en daarna zijn we daar gaan handhaven.
- Wouter R.: Ik zou ook nog wel eens willen aandringen om die enkelrichting halverwege ergens te onderbreken en om te draaien. Volgens mij als we die straat ooit willen heraanleggen volgens de bestaande normen, past een dubbelrichtingsfietspad, dat is tegenwoordig minstens drie meter, hier ook niet meer in?
- Yannick S.: Dat kan inderdaad niet. Om dat profiel mogelijk te maken, zou er niet meer geparkeerd kunnen worden in de straat.
- Peter A.: Kan het ook eens nagekeken worden of het verbodsbord voor parkeren er nog staat in de straat? Want op Streetview vind ik het niet terug.

- Cédric C.: Er staat geen verbodsbord. Het is verboden om hier te staan omdat de minimale vrije doorgang van drie meter die door de wegcode bepaald wordt niet gerespecteerd kan worden.
- Peter A.: In Antwerpen staat er wel een verbodsbord, misschien zorgt dat ook wel voor verwarring?
- Cédric C.: Dat zou kunnen.
  
- Peter A.: De lichten aan het kruispunt Borgeindstraat/Kruiningenstraat zijn momenteel vooral gericht op doorstroming, maar ik vind dat we het denken daarin moeten omdraaien met veiligheid als prioriteit en het punt dus conflictvrij maken. Ik pleit dan ook voor korte intervallen. Doorstroming vermindert dan, maar wachtfrustratie wordt dan kleiner.  
Op de Deuzeldlaan is er een bankautomaat, waar heel wat auto's voor op het trottoir parkeren. Misschien moeten we eens kijken of dit eenvoudig met een paaltje op te lossen is.  
De Deuzeldlaan, Kruiningenstraat en Eduard Steursstraat worden allemaal voorrangswegen, maar wat als de lichten op het kruispunt dan niet werken? Wie moet er dan voorrang krijgen?
- Cédric C.: We laten de voorrangsregeling in principe stoppen aan dit kruispunt. Welke richting er op dit kruispunt voorrang dient te krijgen bij het uitvallen van de lichten, is iets dat we nog kunnen bepalen, rekening houdende met de verkeersveiligheid.
- Yannick S.: Het doel is vooral om de fietspaden in de voorrang te leggen en door te trekken over de zijstraten, zoals we nu ook in de Wezelsebaan gedaan hebben. Zo is het ook duidelijker voor verkeer uit de zijstraten dat hier een fietspad ligt.
- Peter A.: De oversteekplaatsen over het kruispunt Borgeindstraat/Kruiningenstraat zijn momenteel allemaal met voorrangsstrepen aangeduid. Zonder lichten hebben fietsers hier nu dus eigenlijk altijd voorrang?
- Cédric C.: Er was een tijd dat in Schoten alle oversteekplaatsen voor fietsers op die manier werden aangelegd. Dat klopt natuurlijk niet met de voorrangsregeling. We willen vooral naar een duidelijkere situatie voor iedereen.

## 6. TOEKOMST DEELFIETSEN

### 6.1. Toelichting (Cédric C.):

#### Waarom zetten we in Schoten in op deelfietsen:

- Als schakel in basisbereikbaarheid
- Combimobiliteit: het invullen van voor- en natransport bij een verplaatsing
- De maatschappelijke evolutie richting mobiliteit als een dienst
- Als alternatief voor privaat wagengebruik
- Een deelfiets heeft thuis geen eigen parkeerplaats nodig

#### Stand van zaken:

Momenteel zijn er twee fietsdeelsystemen actief in Schoten. Mobit startte in juni 2019 en biedt 100 deelfietsen aan in Schoten, verdeeld over 28 dropzones. Donkey Republic startte in het najaar van 2022 en biedt (minimaal) 18 E-deelfietsen aan in Schoten verdeeld over 3 dropzones.

Sinds de lancering van Donkey Republic binnen de vervoerregio Antwerpen, is er een duidelijke terugval te zien in de gebruikscijfers van Mobit. Sinds deze lancering biedt Mobit bovendien geen fietsen meer aan in Antwerpen en Brasschaat. Schoten blijft dus over als enige gemeente in de regio met een Mobit-aanbod. Bij Donkey Republic is maand na maand een stijgende lijn te zien.

Er is ook een duidelijk verschil in kostprijs tussen beide systemen. Een Mobit-fiets kost de gemeente 300 euro per jaar. Een niet elektrische fiets van Donkey Republic kost 800 euro per



jaar, een elektrische fiets 1.234 euro. Momenteel betaalt de gemeente slechts voor één fiets van Donkey Republic, de 17 andere fietsen worden door Lantis betaald.

### Toekomst:

Aan het einde van dit jaar loopt het contract met Mobit ten einde en kan het ook niet meer zomaar verlengd worden. We moeten dus naar een alternatief kijken voor het wegvallen van Mobit. Er zijn drie mogelijkheden:

- We voorzien geen alternatief;
- We schrijven een nieuwe overheidsopdracht uit, waar verschillende aanbieders op kunnen intekenen;
- We tekenen bijkomend in op het raamcontract van Donkey Republic.

We stellen voor om bijkomend in te tekenen op het raamcontract van Donkey Republic en het aanbod uit te breiden van 18 naar 40 E-deelfietsen, verspreid over een 13-tal dropzones. De keuze voor uitsluitend elektrische fietsen komt voort uit gesprekken die we gevoerd hebben met andere gemeenten, die beide soorten aanbieden. Zij zien dat het gebruik tussen de twee sterk verschilt. Gewone deelfietsen worden duidelijk veel minder gebruikt dan elektrische deelfietsen.

Het belangrijkste voordeel van Donkey Republic is dat gemeentegrensoverschrijdende verplaatsingen hiermee mogelijk zijn naar de 32 omliggende gemeenten van de vervoerregio en het Waasland. Omdat het deelsysteem in de hele regio beschikbaar is, is de herkenbaarheid van het systeem ook veel groter. De startperiode werd bovendien positief geëvalueerd.

Belangrijke aandachtspunten bij de keuze voor Donkey Republic:

- Een hogere kost voor de gebruiker én voor de gemeente duurder per fiets;
- Uitsluitend een aanbod van elektrische deelfietsen;
- Een lager totaal aanbod van fietsen en minder dropzones.

### 6.2. Vragen:

- Sandra L.: Ik ben van in het begin ook wel een gebruiker van Mobit geweest. Soms als ik naar drukke plaatsen ga en mijn fiets staat daar niet helemaal veilig, geef ik de voorkeur aan een deelfiets. Maar op een bepaald moment, waarschijnlijk toen Brasschaat er ook mee gestopt is, was er een duidelijke achteruitval te zien in het onderhoud van de fietsen.
- Peter A.: Er is niets gezegd over de steps. Wat gebeurt er met de dropzones waar geen fietsen meer zullen staan, maar vandaag wel nog door de steps gebruikt worden?
- Cédric C.: Wat we met de overige dropzones moeten doen, is een vraag die inderdaad nog speelt. We moeten nog bekijken of we die eventueel op een andere manier kunnen aanduiden, zodat ze voor de steps nog gebruikt kunnen worden, maar het duidelijk is dat de fietsen hier niet meer kunnen staan.
- Kurt V.: Ik vind het spijtig dat er tussen de twee systemen een andere manier van rapporteren is. Daardoor is het moeilijker om het gebruik te vergelijken. Het is wel duidelijk dat er een terugval is bij Mobit, maar er blijft een bepaald basisgebruik van 50 à 70 ritten per week te zien. De tarifiering speelt daar waarschijnlijk wel in mee. De instap voor de gebruiker bij Donkey blijft hoger dan bij Mobit. Het is een vorm van basismobiliteit waar we toch ook rekening mee moeten houden. Misschien kan er al wel eens gekeken worden bij potentiële uitschrijvers wat daar de gangbare tarieven nu zijn voor deelfietsen.
- Iefke H.: Ik denk ook niet dat het de bedoeling is dat we nee zeggen tegen eventuele nieuwe aanbieders. Bird is bijvoorbeeld ook gewoon met ons komen praten. Als er een vergelijkbare fiets zich komt aanbieden en dat ook in naburige gemeenten doet, is dat zeker iets dat we moeten bekijken.

- Cédric C.: Het is denk ik ook een kwestie van het huidige budget dat we hebben in te zetten op het systeem waarvan we weten dat het gebruiksnut het grootst zal zijn. Dat zijn momenteel de elektrische fietsen.
- Yannick S.: Er is momenteel ook geen ander systeem in de omgeving dat gemeentegrensoverschrijdend is.
- Kurt V.: Vélo misschien?
- Iefke H.: Die wilden dat in het verleden niet doen. Ik heb er in elk geval nog geen aanbod van mogen ontvangen.
- Kurt V.: Als we de link leggen met de Hoppin-punten, vind ik persoonlijk wel dat we daar een zo goedkoop mogelijk aanbod moeten kunnen voorzien.
- Sandra L.: Zijn die gebruikers van Donkey dezelfde als Mobit? Ik denk dat ook niet, omdat de functionaliteit van een elektrische fiets ook anders is.
- Cédric C.: Eén op één vervanging zal het zeker niet zijn.
- Yannick S.: We mogen ook niet zomaar verlengen. Het gaat er dus zeker niet over dat we Mobit zomaar willen afschaffen. En als we opnieuw uitschrijven, zijn we ook niet zeker dat het Mobit terug wordt.
- Iefke H.: We blijven dan ook met het probleem zitten dat het dan geen gemeentegrensoverschrijdend systeem zal zijn.
- Kurt V.: En als we ook gewone fietsen van Donkey meenemen?
- Iefke H.: Uit onze gesprekken met Brasschaat blijkt dat die op gebruik bijna niets scoren en als we er ook gewone nemen, zitten ze mee in een contract voor vijf jaar en kunnen we ze niet meer inwisselen.
- Sandra L.: Als die dan ook niet meer punten hebben waar ze achtergelaten kunnen worden, heeft dat ook weinig nut denk ik, want dat was net de sterkte van Mobit.
- Cédric C.: Zelfs als we alleen voor niet elektrische fietsen zouden kiezen, zou het aanbod nog kleiner zijn dan het huidige van Mobit. De niet elektrische fietsen van Donkey zijn ook duurder voor de gemeente. We zullen dus sowieso met een lager aantal dropzones zitten.

## 7. PLAN VAN AANPAK NUTSWERKEN BRAAMSTRAAT

### 7.1. Toelichting (Yannick S.):

#### Braamstraat

Deze week is er gestart met de nutswerken in de Braamstraat als voorbereiding op de weg- en rioleringswerken die we na nieuwjaar zullen aanvatten. Voor die nutswerken moet er aan de zijde van de woningen gewerkt worden. Alle maatschappijen zijn betrokken en moeten hun aanpassingen doen rekening houdende met de komende rioleringswerken. In deze zone zullen ze nu werken tot aan de herfstvakantie. Er wordt een volledige éénrichting ingesteld om de doorstroming te garanderen en conflictbewegingen te vermijden, maar de aannemer zal werken in blokken. Niet de hele straat wordt dus in één keer opengelegd. Dit betekent ook dat bewoners buiten de zone waar gewerkt wordt altijd op de parkeerstrook zullen kunnen parkeren. Voor de huizen waar gewerkt wordt, is aangegeven dat zij in de Papenaardekenstraat een parkeerstrook hebben van 200 meter die buiten evenementen in het park eigenlijk niet benut wordt.

Wat de evenementenparking betreft, is het dossier ook op de gemeenteraad geweest. Deze parking zit mee in het aanbestedingsdossier van de weg- en rioleringswerken en zal dus ook samen uitgevoerd worden. Op dit moment liggen daar nog bergen zand van de werken aan de Hoogmolenbrug. Die werken zijn nog niet opgeleverd en die grond moet dus ook nog verdwijnen, zodat onze weg- en rioleringswerken kunnen starten. Bij deze werken zullen we in die zone nog een stuk tijdelijke parking faciliteren en ook ruimte geven aan de aannemer om materiaal te stockeren. Aan het einde van de werken zal de volledige parking dan aangelegd worden. Zo vermijden we dat er tijdens de werken al beschadigingen plaatsvinden aan de nieuwe parking.

Wat de circulatie betreft, betekent dit dat tijdens de werken verkeer uit de Victor Adriaenssensstraat verplicht rechts moet afslaan. Aan de Metropoolstraat kan nog steeds richting nieuwe Hoogmolenbrug of richting de Hoogmolendijk gereden worden. De Leo Van Hullebuschstraat tussen de Verbertstraat en de Kalstraat is ook éénrichting naar de Venstraat om zo de conflictbeweging op het kruispunt met de Wijnegembaan er tijdens de werken uit te halen. Deze situatie zal gelden tot het einde van de nutswerken. Na de herfstvakantie zijn er een aantal grote werken onder het kruispunt Wijnegembaan x Braamstraat voorzien. Daarbij zal de Schoten in op de Wijnegembaan tijdelijk versperd zijn en zal dat verkeer dus gebruik moeten maken van de Sluizenstraat.

### Fietsbrug Sluis 10

De brug wordt het komende weekend aangevaren en geplaatst. In de komende weken, waarschijnlijk tot en met de week na de herfstvakantie, zal ook de wegenis rondom de brug aangepast worden. Fietsostrade F15 tussen Schoten en Turnhout zal in de nieuwe situatie voorrang hebben op het verkeer dat over de brug rijdt. Ze zal ook verhoogd over het kruispunt aangelegd worden. In de nieuwe situatie zullen de Wijnegembaan en de Sluizenstraat ook voorrang krijgen op het verkeer dat de brug gebruikt. De voorrang van rechts zal dus verdwijnen.

De impact op het gemotoriseerd verkeer zal klein zijn. Er zal alleen een moment zijn dat het bruggetje zelf afgesloten is, dan moet het verkeer over de Hoogmolendijk. Fietsers en Voetgangers zullen er zo goed als altijd door kunnen, maar er zal een korte periode van een aantal dagen zijn, dat er geen doorgang mogelijk is. Dan zullen zij de fietsbrug aan sluis 9 moeten gebruiken.

### Horstebaan x Amerlolaan

De aannemer is aangesteld en de eerste gesprekken zijn al gevoerd. De planning hiervan is nog niet definitief bevestigd, maar normaal gezien zal er van de week voor de herfstvakantie tot de week na de herfstvakantie aan gewerkt worden. Voor en na de Herfstvakantie zal doorgaand verkeer op de Horstebaan mogelijk zijn, met verkeerslichten en beurtelings verkeer. Verkeer van en naar de Amerlolaan zal dan niet mogelijk zijn. In de herfstvakantie zal de toplaag van het volledige kruispunt vernieuwd worden, waardoor het kruispunt wel volledig afgesloten moet worden. Er zal dan een omleiding gelden voor het gemotoriseerd verkeer. Fietsers en voetgangers zullen altijd doorgang hebben.

### Verkeerslichten Brug 13

Momenteel wordt er al aan de nieuwe verkeerslichten gewerkt. De kasten zijn al geplaatst en de afspraken met de aannemers zijn gemaakt. Volgende week zal de brug niet toegankelijk zijn voor gemotoriseerd verkeer, wel voor voetgangers en fietsers. Daarna is er nog wat werk en op 5 oktober zullen de lichten in aanwezigheid van de politie in dienst genomen worden.

## 7.2. Vragen:

- Peter A.: Dat stukje enkelrichting in de Leo Van Hullebuschstraat zouden we dacht ik ook in het verdere circulatieplan enkelrichting maken, maar was dat niet de andere kant?
- Yannick S.: Nee, dat was een overweging die we zouden maken. De heraanleg laat die optie nog steeds toe. Ze is nu in het kader van de nutswerken ingevoerd, waardoor we natuurlijk wel kunnen zien wat dat als resultaat zou geven. Het zou in elk geval wel in de richting zijn die nu voorzien is.
- Peter A.: Dus er is nooit beloofd geweest dat de evenementenparking af zou zijn voor de werken in de straat zouden gebeuren?
- Yannick S.: Ik ga daar nu niet ja of nee op antwoorden. Er werd verwezen naar een mail, ik werd net ook verrast door die opmerking en heb die mail uiteraard nog niet kunnen zien. Het zou mij wel verwonderen.

- Wouter R.: Er wordt hier ook gesproken over 2019-2020, het zou kunnen dat ik toen gezegd heb dat het logisch lijkt om eerst de parking aan te leggen en dan pas de straat. Intussen veranderen de inzichten natuurlijk en als het werk dichterbij komt begin je dit ook praktischer te bekijken. Het is dan inderdaad niet logisch om de parking al aan te leggen als je die gaat gebruiken als stockageruimte voor de werf, waardoor ze al zou kunnen beschadigen.
- Yannick S.: Toen werd er ook nog over die mogelijkheid gesproken voor bewoners om de Korte Braamstraat in te rijden vanaf de Metropoolstraat. We hebben dat dan verder onderzocht. We hebben dan ook op de raadscommissie besproken dat daaruit bleek dat we een bos aan verkeersborden nodig zouden hebben en vrachtwagens zich dan nog steeds vast zouden rijden, waardoor er ongeoorloofde bewegingen zouden plaatsvinden. Daarom hebben we de knip verlegd naar het kruispunt met de Metropoolstraat, waardoor de leesbaarheid van de regel op zich veel groter is. Uiteraard komen er wel nog meldingen binnen dat sommige bestuurders deze regel aan hun laars lappen.
- Immanuel T.: Dat valt eigenlijk beter mee dan we verwacht hadden.
- Peter A.: Maar de beslissing om die bussluis dan toch tegen de Metropoolstraat aan te leggen, is niet met veel overleg met de bewoners van de Korte Braamstraat gebeurd dan?
- Yannick S.: Echt in overleg is dat niet gebeurd. Die beslissing is ook redelijk laat gevallen, toen de heraanleg van het kruispunt al ver gevorderd was.
- Wouter R.: Bij de toelichting van de heraanleg is altijd gezegd geweest dat we dat met een ANPR camera of een sluis zouden uitvoeren, maar dat moest toen nog praktisch bekeken worden. Bij die praktische uitwerking bleken er dan problemen te zijn. Zo zou een vrachtwagen die toch de Korte Braamstraat oprijdt, niet meer kunnen draaien zonder een overtreding te begaan. Dat zijn zaken die je tegenkomt bij het uittekenen van de signalisatie en die moet je gewoon aanpassen. Ik weet niet of je daar een bewonersvergadering voor moet organiseren, maar we moeten misschien wel nog eens goed uitleggen waarom die keuze uiteindelijk gevallen is. Maar met hen gaan overleggen om te vragen of ze ermee akkoord zijn is nog iets anders. Als iets praktisch niet kan, dan kan het niet.
- Peter A.: Nee, maar je moet wel uitleggen waarom je het anders gaat doen. Zeker als er eerst een ander plan voorligt dat uiteindelijk toch niet doorgaat.
- Yannick S.: De bewoners van de Korte Braamstraat hebben nu ook wel het voordeel dat ze bij het vertrek van hun woning in beide richtingen kunnen rijden, zowel naar de Metropoolstraat als naar het centrum van Schoten. In de oorspronkelijke plannen zouden zij over de Hoogmolendijk moeten rondrijden om naar het centrum te gaan. Nu moeten ze die omweg maken bij het naar huis rijden vanaf de Metropoolstraat. Voor de ene zal deze situatie dus beter zijn en voor de andere niet.
- Kurt V.: Ik vind wel dat als we met voortschrijdend inzicht tot een andere situatie komen en er zijn in het verleden verwachtingen gecreëerd bij bepaalde groepen, we dit echt goed moeten uitleggen waarom dit gebeurt.
- Yannick S.: Er is hierover wel communicatie geweest. Geen participatie, maar er is wel een bewonersbrief naar de straat geweest waarin de nieuwe situatie werd uitgelegd.
- Kurt V.: Maar is daar ook in uitgelegd waarom dit veranderd is? Ik ben zeker mee met waarom de beslissing genomen is, maar ik vind wel dat er naar de straat toe een korte, duidelijke toelichting over die keuze moet zijn.
- Tommy V. L.: Op het kruispunt van de Korte Braamstraat met de Metropoolstraat, komt er bij de oversteekplaats voor fietsers nog een vangrail en verlichting op korte termijn? Want dat is naar de avond toe eigenlijk heel gevaarlijk.
- Yannick S.: Het jaagpad komt ooit nog dicht tegen de baan te liggen. De kaaimuur moet hier nog verlegd worden.
- Tommy V. L.: Kan daar dan voorlopig geen vangnet of vangrail geplaatst worden? Momenteel is er ook geen verlichting.

- Yannick S.: Ik wil de vraag stellen aan de Vlaamse Waterweg. Zij zeggen jammer genoeg ook vaak nee en het jaagpad en de kanaalkant is van hen, dus zelf kunnen we het daar niet gaan zetten. Als er blijkt dat dit een donker punt is en onze nieuwe ledverlichting hier hangt, hebben we wel de mogelijkheid om aan Fluvius te vragen om hier een OV-paal bij te plaatsen.
- Iefke H.: We hebben binnenkort ook overleg met de Vlaamse Waterweg.
- Kurt V.: Ik blijf die fietsersbrug weggegooid geld vinden.
- Yannick S.: Schoten betaalt deze voor alle duidelijkheid niet.
- Kurt V.: Dat weet ik, maar de belastingbetaler wel. Ik vind de oversteek voor fietsers aan Brug 13 bij de Wezelsebaan bijvoorbeeld veel gevaarlijker.
- Iefke H.: Ja, maar Brug 13 is erfgoed. Daar kunnen we niet veel aan doen.

## 8. VARIA

### 8.1. Bocht Hermelijnlaan – Malpertuuslaan

- Peter A.: Bij de aansluiting van de Malpertuuslaan en Hermelijnlaan is er een bocht van meer dan 90 graden. Er zijn een aantal bewoners die daar al gevaarlijke situaties hebben meegemaakt, omdat de tuin van het perceel op deze hoek best wel wat begroeiing heeft. Hierdoor zie je daar niet veel aankomen. De bewoners vroegen me daarom of daar geen spiegel gezet kan worden, zodat je het verkeer wel kan zien aankomen?
- Iefke H.: We plaatsen geen spiegels meer op het openbaar domein.
- Yannick S.: Er worden door veel gemeenten en AWW geen spiegels meer op het openbaar domein geplaatst en wel om volgende redenen:
  - o Verkeersspiegels geven nooit een accuraat beeld van de verkeerssituatie. Voertuigen lijken verder dan ze in werkelijkheid zijn, de snelheid is moeilijk in te schatten en fietsers worden over het hoofd gezien.
  - o Bij regenachtig en mistig weer vertroebelt het beeld op de spiegel.
  - o Ze worden vaak gevandaliseerd.
  - o Op sommige locaties is er onvoldoende ruimte om ze op een veilige manier te plaatsen.

Globaal gezien plaatsen we dus nergens verkeersspiegels op het openbaar domein in het beheer van de gemeente. Het is daarentegen niet verboden om op de grens van het eigen terrein een verkeersspiegel te plaatsen. De gemeente is dan echter niet verantwoordelijk voor het onderhoud van de spiegel.

- Cédric C.: Vroeger werd dit wel gedaan, ook door AWW. Op een bepaald moment is er echter een dodelijk verkeersongeluk gebeurd doordat iemand op een spiegel reed en het andere verkeer niet zag aankomen. Daar is toen de wegbeheerder voor aansprakelijk gesteld, omdat zij de spiegel niet goed onderhouden hadden. Daarna heeft AWW besloten om alle spiegels op gewestwegen weg te halen en veel gemeenten zijn daar ook in gevolgd.
- Peter A.: Hoe kunnen we die situatie daar dan verbeteren? De auto's worden breder en breder, maar de bocht blijft hetzelfde. Als fietser kan je er nog wel passeren als er een auto aankomt, maar met twee auto's wordt het moeilijk. Moesten die struiken en bomen er niet staan, was er meer zicht, maar dat kunnen we niet eisen want die staan op privédomein.
- Cédric C.: Dat is op veel plaatsen waar er weinig zicht is de moeilijkheid. Dat komt meestal door begroeiing op privédomein.
- Iefke H.: Zou het ook niet kunnen dat men door het slechte zicht trager gaat rijden?
- Peter A.: Er wordt niet heel snel gereden, maar daar zijn wel al een paar bijna-aanrijdingen geweest.
- Yannick S.: De vraag is ook of je wilt dat de automobilist ziet dat er niets aankomt en daardoor vlot de bocht kan nemen en misschien toch plots op een fietser botst die hij niet gezien heeft. Dat is uiteindelijk ook een van de redenen waarom we geen spiegels meer plaatsen.

- Peter A.: Het probleem in die bocht blijft dat het daar zo smal is dat je daar niet met twee kan passeren. In de binnenbocht is een van de stenen er onlangs ook uitgereden.

#### 8.2. Paalstraat ter hoogte van GAMMA

- Peter A.: Vorige raadscommissie is er gezegd dat er hier een oplossing met schilderwerken voorzien zou worden, hoe staat het daarmee?
- Yannick S.: Als we vandaag niet hadden gereageerd, was er vandaag al rood geschilderd. De opdracht is dus al doorgegeven en het is uiteraard wel de bedoeling dat het er komt, maar dat moet in coördinatie en overleg, zodat we ook de verkeersborden op de juiste moment kunnen aanpassen.
- Peter A.: Maar tegen het einde van de week zou dit wel kunnen gebeuren dan?
- Yannick S.: Nee, dat zal niet tegen het einde van de week gebeuren, want onze communicatie hierrond staat nog niet klaar.

#### 8.3. Schaal Sels

- Peter A.: Er was een probleem dat er door de Frans De Ceusterlei ook een heleboel verkeer kwam omdat de Schaal Sels door de Eethuisstraat reed. Ik weet het niet meer exact, maar daar was iets misgelopen in de coördinatie.
- Immanuel T.: Er waren deze editie twee wedstrijden, waarvan één op een gesloten parcours, waardoor niemand meer doorkon. Iedereen werd dus door de politie van Antwerpen naar de onderliggende straten gestuurd.
- Peter A.: Misschien in de coördinatie van Schaal Sels volgend jaar toch opnemen dat er daardoor ook problemen waren in Schoten met auto's die er dan inreden en niet door konden. Ik weet het probleem niet meer exact, daarvoor is het te lang geleden.
- Yannick S.: Er zal waarschijnlijk in de André Ullenslei geen vooraankondigingsbord gestaan hebben waardoor bestuurders zonder het te weten op het gesloten parcours botsten. Als alles meevalt zijn we daar volgend jaar met wegenwerken bezig, dan is dat probleem ook opgelost.
- Immanuel T.: Ik zal het meenemen.

#### 8.4. Theofiel Van Cauwenberghslei x Kruispadstraat

- Kurt V.: Ik hoor dat er belijning uitgevoerd wordt, dus ik ga ervan uit dat de aanpassingen op dit kruispunt die we een hele tijd geleden besproken hebben binnenkort ook worden uitgevoerd?
- Cédric C.: Dat zit niet in deze opdracht.
- Yannick S.: Dat zit niet in deze bestelling. We zijn alles één na één aan het uitvoeren.

#### 8.5. Snelheidsbeperking op fietspaden

- Kurt V.: In heel wat gemeenten verschijnen er bordjes op fietspaden met een snelheidsbeperking van 25km/u, om de speedpedelecs erop te attenderen dat als ze het fietspad gebruiken ze zich ook aan de snelheid moeten houden. Is dat iets dat we ook kunnen overwegen?
- Immanuel T.: Die borden zijn eerder een aanwijzing. Er geldt eigenlijk geen snelheidslimiet van 25km/u op fietspaden. De snelheid die algemeen voor de straat geldt, dus bijvoorbeeld 30km/u of 50km/u, geldt ook op de fietspaden.
- Kurt V.: Daarom zetten ze dan misschien in veel gemeenten het gebodsbord van 25km/u om af te dwingen dat men toch trager rijdt op de fietspaden?
- Immanuel T.: Het is eigenlijk geen afdwingbaar verkeersbord, eerder een suggestie.
- Cédric C.: Op de zone 30 kan wel gehandhaafd worden bij de speedpedelecs.
- Sandra L.: Moet een speedpedelec in een fietsstraat ook achter een fiets blijven?
- Cédric C.: Een speedpedelec wordt als fiets gezien en volgt dus de regels voor fietsers in een fietsstraat. Ze mag maar 30km/u rijden, maar mag wel andere fietsers inhalen.

#### 8.6. Uitrit recyclagepark

- Kurt V.: Bij de uitrit van het recyclagepark is het zicht in bepaalde periodes van het jaar niet goed. Zou daar iets aan gedaan kunnen worden. In eerste instantie dachten we daar ook aan het plaatsen van een spiegel aan de overkant, maar na het vorige betoog moeten we misschien een andere oplossing zoeken? Ik heb bovendien ook gezien dat

de belijning daar een volledig ononderbroken lijn is, zowel voor het inrijden als bij het uitrijden.

- Cédric C.: Dat is de rand van de rijbaan, geen asmarkering. Die mag je overrijden.

#### 8.7. Paaltjes in de bermen

- Kurt V.: Het is weer het seizoen waarin je paaltjes ziet verschijnen in de bermen. Misschien is dat ook gedoogbeleid, maar ik vind dat geen goed gedoogbeleid. Hierdoor komen wagens op de baan te staan in plaats van op de berm.
- Yannick S.: De gemeenschapswachten hebben een standaardbrief die bij bewoners die paaltjes hebben geplaatst, wordt afgegeven. Hierin staat dat dit niet toegelaten is, maar dat als mensen iets op hun berm willen er de suggestie is voor het plaatsen van laaggroeiende beplanting. Deze mogen wij uiteraard ten allen tijden verwijderen, bijvoorbeeld omdat er nutswerken plaatsvinden, de bermen blijven namelijk openbaar domein.
- Kurt V.: Maar als daar lage beplanting staat, kan ik mijn auto daar niet meer parkeren, terwijl het in principe een openbare berm is?
- Iefke H.: Dat is heel de discussie van bermen en kapotgereden bermen, vaak in de buurt van schoolomgevingen.
- Kurt V.: Maar als ik in lage beplanting toch parkeer, wordt ik niet beboet?
- Yannick S.: Nee. Die komt natuurlijk wel klagen bij ons.

#### 8.8. Speelstraten

- Kurt V.: Ik denk dat we ook nog eens moeten nadenken over de impact van het afsluiten van een weg ten opzichte van het gebruik van de speelstraten. Ook de manier waarop mensen al dan niet onder druk de petitie tekenen uit schrik een outcast te worden van de straat.
- Iefke H.: Bij een speelstraat moeten we altijd de afweging maken of het niet aangevraagd wordt als manier om gewoon twee dagen per week de straat af te sluiten.
- Kurt V.: We hebben het daarnet ook over een bepaald beoordelingskader gehad, dat moeten we hier misschien ook voorzien. Ik ben voor alle duidelijkheid voor spelen op straat, maar het moet correct en eerlijk verlopen. Een afwegingskader kan daar misschien in helpen.
- Iefke H.: Misschien moeten we ook kunnen zeggen dat als je op een bepaalde afstand van een park woont, het niet nodig is.
- Sandra L.: En ook geen twee keer in de week een hele vakantie.
- Wouter R.: Er worden ook aanvragen geweigerd he. Als er heel duidelijk andere beweegredenen zijn wordt er wel kritisch naar gekeken.
- Iefke H.: Wij geven vooral vanuit mobiliteit advies, maar de jeugddienst zorgt voor de verwerking van de aanvragen.

#### 8.9. Documentatie raadscommissie

- Iefke H.: Vorige raadscommissie was er geen journalist in de zaal aanwezig, maar de dag achteraf las ik letterlijk een zin in de krant die ik gezegd had en werden er beelden gebruikt die we getoond hebben op de raadscommissie, maar die nog in werkdocumenten zaten die we aan jullie voorgelegd hebben om samen te bespreken. Die waren in principe dus nog work in progress. Over het artikel zelf kan ik niets verkeerd zeggen, er waren geen eigen conclusies ofzo toegevoegd, maar ik vond dit wel zeer teleurstellend. We hebben nu dus aan alle gedeelde documenten een groot watermerk toegevoegd, zodat wie de documenten deelt op zijn minst al wat met photoshop overweg moet kunnen. Ik zou gewoon willen vragen om dit niet meer te doen. Gelukkig was het artikel nu correct, maar dat zou in de toekomst anders kunnen zijn.
- Christof V.: Dan sluiten we de vergadering.

#### **Datum volgende vergaderingen:**

- 13 december 2023