
VERSLAG VERGADERING M&T - openbare vergadering

datum	Woensdag 13 december 2023 om 20.00 uur
plaats	Raadzaal
duur	20.00 tot 22.45 uur
verslag	Cédric Casteleyn

1. AANWEZIGHEDEN

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

AGENDA

1. Aanwezigheden
2. Goedkeuring vorige verslag d.d. 20 september 2023
3. Aanstellen voorzitter
4. Draaiboek proefopstellingen
5. Routeplan 2030
6. Aanvullende reglementen
7. Planning werken 2024
8. Tellingen Deuzeld
9. Belastingreglement parkeren
10. Varia

De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur.

2. GOEDKEURING VORIGE VERSLAG D.D. 20 SEPTEMBER 2023

2.1. Opmerkingen:

- Yannick S.: Er is een opmerking geweest dat de verslagen sneller moeten komen. Ons verslag is erg lijvig. Wij gaan proberen om de verslagen sneller te versturen, maar dat zal ook zijn gevolgen hebben voor de lijvigheid van het document. We zullen het beknopter proberen te maken.

- Wouter R.: Het is onlangs wel gebleken dat een woordelijk verslag van wat er gezegd wordt best wel handig is om sommige zaken te duiden tijdens vragen op de gemeenteraad.
- Iefke H.: Ik deel die mening.
- Peter A.: Ik vraag mij af, worden de vergaderingen opgenomen om dit verslag te maken?
- Yannick S.: Ze worden inderdaad opgenomen.

3. AANSTELLEN VOORZITTER

Kurt Vermeiren (Vooruit) en Kathleen Dox (NVA) stellen zich kandidaat. De aanwezige leden van de raadscommissie krijgen een stembriefje.

De stemmen worden geteld door Yannick Scherpereel:

- Kurt Vermeiren: 2 stemmen
- Kathleen Dox: 9 stemmen

Kathleen Dox wordt verkozen tot voorzitter.

4. DRAAIBOEK PROEFOPSTELLINGEN

4.1. Toelichting (Cédric C.):

Voor proefopstellingen willen we in de toekomst altijd werken aan de hand van een draaiboek. Dit draaiboek volgt steeds dezelfde structuur:

1. Probleemstelling;
2. Doelstelling;
3. Beleidsopties bepalen;
4. Consultatie;
5. Keuze beleidsoptie vastleggen;
6. Uitwerken proefopstelling;
7. Uitwerken evaluatiemethode;
8. Uitvoeren proefopstelling;
9. Evaluatie proefopstelling;
10. Beslissing;
11. Evaluatie procesverloop;

De verschillende stappen worden verder toegelicht aan de hand van de proefopstelling in de Vordensteinstraat.

4.2. Vragen:

- Peter A.: Jullie stellen eigenlijk dat het participatietraject hierrond al plaatsgevonden heeft in het kader van de centrumvernieuwing en dus niet opnieuw georganiseerd wordt?
- Yannick S.: Ja, dit is een oefening die voortkomt uit de participatie van de centrumvernieuwing, waar we met een hele hoop opmerkingen rekening gehouden hebben en dan zijn gaan kijken hoe we deze het beste kunnen capteren. Beleidsoptie 2 is daar eigenlijk uit voortgevloeid.
- Peter A.: Waren er toen veel opmerkingen over de circulatie?
- Yannick S.: Op het sluiten van de bogen waren er zeker bezorgdheden over het effect op de Kuipersstraat. Daarnaast hebben we sindsdien ook Route2School doorlopen. Het zijn dus al die aspecten uit de afgelopen twee jaar waar we bij deze beleidsoptie de meeste vakjes van kunnen afvinken.
- Peter A.: Die evaluatietermijn van 6 maanden, geldt die voor dit dossier specifiek of voor alle proefopstellingen?
- Cédric C.: Dat is de termijn voor dit dossier specifiek. Ik denk dat we de evaluatietermijn voor ieder dossier apart moeten bekijken, niet elke maatregel heeft dezelfde termijn nodig om de gevolgen goed in kaart te kunnen brengen.

- Yannick S.: We starten nu ook net na een schoolvakantie, buiten de examenperiode. Zo kan iedereen de maatregel gewoon worden. Door ze voor de rest van het schooljaar aan te houden, ontstaat er ook geen verwarring.
- Peter A.: Waar precies start de zone 30 in de Vordensteinstraat, is dat aan de sporthal?
- Cédric C.: Dat is tussen de sporthal en de Academie.
- Peter A.: Nu is ze dan alleen maar zichtbaar met het verkeersbord en een markering?
- Yannick S.: Inderdaad. In de proefopstelling die nu voorligt zouden we de zone 30 ook meteen verschuiven naar het kruispunt met de Ridder Walter Van Havrelaan, omdat de straat dan toch zal doodlopen.
- Peter A.: Ze zal dus inderdaad toch doodlopen, want daarjuist werd verteld dat men zich nooit vast kan rijden?
- Yannick S.: Ze wordt doodlopend, maar achteraan zullen we een keerlus creëren, zodat er wel gemakkelijk gedraaid kan worden.
- Wouter R.: Die straat moet ook dringend heraangelegd worden. Dat lijkt mij er een voor de volgende legislatuur.
- Peter A.: Toch wel he. Het moet duidelijker worden dat het hier over een zone 30 gaat.

5. ROUTEPLAN 2030

5.1. Toelichting (Cédric C.):

Vlaanderen is opgedeeld in 15 vervoerregio's waarvoor een regionaal mobiliteitsplan opgemaakt moet worden. Onze gemeente behoort tot de Vervoerregio Antwerpen. Het regionaal mobiliteitsplan legt de visie en ambities van de vervoerregio vast met een tijdshorizon 2030 – 2050.

In september 2023 werden het voorlopig ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan en het plan-MER voorlopig vastgesteld door de Vervoerregioraad Antwerpen. Het openbaar onderzoek loopt van 31 oktober tot 29 december 2023. Aan de gemeenteraden wordt gevraagd advies te geven (periode van 90 dagen: 18 oktober 2023– 17 januari 2024).

Het Routeplan 2030 is het multimodaal mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Antwerpen (32 gemeenten) en geeft invulling aan het mobiliteitsbeleid dat op regionaal niveau zal worden (uit-)gevoerd. Het vormt het ontwikkelingskader voor de nadere uitwerking van programma's en projecten op regionaal en lokaal niveau. Het is gericht op het realiseren van een bereikbare en leefbare regio met een structureel hoger gebruik van de duurzame mobiliteitsmiddelen in 2030. Het Routeplan 2030 is opgesteld in de overtuiging dat mobiliteitsproblemen aangepakt moeten worden door samen te werken tussen de verschillende bestuursniveaus, de lokale besturen onderling, de aanbieders op het vlak van de vervoersmodi, en met alle betrokken publieke en private stakeholders.

Het Routeplan 2030 geeft invulling aan de beleidsambitie van de Vlaamse regering om het aandeel van de duurzame (combi-)verplaatsingen (te voet, per fiets, met trein, tram en/of bus en passagiers in de wagen) voor de hele Vervoerregio Antwerpen te laten groeien tot minstens 50%, ofwel het aandeel van de auto terug te brengen tot onder de 50%. Dit regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor alle vervoersmodi voor een langere termijn vast in de Vervoerregio en bevat de nodige maatregelen om deze 50/50 ambitie te realiseren. De 50/50 ambitie is er één voor personenvervoer, maar ook logistieke thema's worden mee behandeld in het Routeplan daar waar het relevant is op dit regionale schaalniveau. Het Routeplan beschrijft een streefbeeld van hoe we de mobiliteit in 2030 zien en hoe de gewenste modal shift kan worden bereikt. Het geeft inzicht in de mobiliteitskeuzes die we tegen 2030 willen aanbieden in onze regio.

Om een duurzame toekomst te verzekeren, zetten we in op 10 ambities binnen mobiliteit:

- *integrale aanpak voor een andere mentaliteit*: we kiezen voor een gezamenlijk mobiliteitsmanagement om het aantal autoverplaatsingen te beperken. Deze gedragsverandering realiseren we via gerichte communicatie, infrastructuur, technologie en regelgeving;
- *versterking van dorps- en stadskernen*: wanneer we woningen, werkplekken, activiteiten en voorzieningen op wandel- en fietsafstand van elkaar organiseren is er minder nood aan verplaatsingen. Deze concentratie in de kernen maakt het bovendien gemakkelijker om deelsystemen en openbaar vervoer te organiseren;
- *reisbeleving van deur tot deur bevorderen*: probleemloos overstappen van openbaar vervoer naar fiets naar auto, die vrijheid willen we de reiziger bieden door hoogkwalitatieve en vlot bereikbare mobiliteitsknooppunten te voorzien;
- *van bezit naar gebruik*: Mobility as a Service (MaaS) staat voor de verschuiving van persoonlijke vervoerswijzen naar mobiliteitsdiensten zoals openbaar vervoer en fiets- of autodelen. We reiken de reiziger een gebruiksvriendelijke systeem aan om het vlot wisselen van vervoersmiddel of 'combimobiliteit' te bevorderen;
- *A-net, snel en betrouwbaar reizen binnen de vervoerregio*: het A-net is een kwaliteitsnetwerk dat bestaat uit afgestemde regionale diensten van trein, tram en bus. Het garandeert vlotte en frequente verbindingen, zowel in de urbane zone als in het regionale netwerk.
- *een fietsnetwerk van hoge kwaliteit*: we zetten in op een comfortabel en veilig lokaal fietsnetwerk dat aansluit op het A-net en de regionale fietsnetwerken. Voor verplaatsingen over de korte afstand krijgt de fiets de belangrijkste vervoersfunctie;
- *regionale parkeerstrategie, lokaal beleid*: we maken een 'park & choose' van de mobiliteitsknooppunten buiten de kernen. Met een doordachte tarifiering en veel aandacht voor fietsparkeren willen we overstappen stimuleren en vermijden we parkeerdruk in de woongebieden;
- *doorstroming en aansluiting op hoofdwegen*: we willen een vlotte afwikkeling op het interregionale hoofdwegennet garanderen, o.a. door een richtsnelheid op en het vervolledigen van het hoofdwegennet. Regionale aansluitingen worden verbeterd met rechtstreekse routes en aansluitingen in twee richtingen;
- *dynamisch verkeersmanagement voor optimale benutting*: verkeersregelingen houden in de eerste plaats rekening met regionale fietsverbindingen, het A-net voor openbaar vervoer en de gewenste routes voor het wegverkeer. Dynamische regelingen die op het netwerkniveau met elkaar communiceren zorgen voor minder verliestijden en optimale doorstroming van de verschillende modi.

De procedure om tot het regionaal mobiliteitsplan te komen kende drie fases: de oriëntatiefase, de uitwerkingsfase en de fase van het definitieve beleidsplan en actieplan. Het resultaat van de oriëntatiefase was een oriëntatienota. De uitwerking daarvan gebeurde aan de hand van de opbouw van de strategische visie en operationele doelstellingen. Dit werd vertaald in de synthesesnota. Tenslotte werd het eigenlijke ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan opgemaakt. Dit bestaat uit het Routeplan 2030 zelf, aangevuld met 8 gebiedsgerichte nota's over goederenvervoer, vervoer op maat, personenvervoer over water, doorstroming OV, feederlijnen OV, mobiliteitsknooppunten, parkeerstrategie en wegcategorisering. Het ontwerp regionaal mobiliteitsplan wordt begeleid door een ontwerp plan-MER, dat de milieueffecten van het mobiliteitsplan in beeld brengt.

5.2. Vragen:

- Peter A.: Die HOV's zijn dat dat de hoofdlijnen voor het openbaar vervoer of zijn dat die feeders? Wat moet ik mij daar bij voorstellen?
- Cédric C.: HOV is hoogwaardig openbaar vervoer. Dat zijn de lijnen van het openbaar vervoer die focussen op snelheid en doorstroming en dus minder vaak stoppen. In Schoten betekent dit dat het HOV zich concentreert op de N115. Dat betekent dus dat volgens het Routeplan 2030 op die as op termijn ook enkele haltes mogen verdwijnen. Over welke haltes dat dan zijn, doet het plan nog geen uitspraak.

- Kurt V.: Een park&ride aan de Kleine Bareel, waar zou die dan komen?
- Yannick S.: In de hoek tussen de Bredabaan en de Kapelsesteenweg willen ze een treinstation bouwen en dan zou er in de buurt ook nog een parkeergebouw moeten komen.
- Cédric C.: De idee erachter is dat die park&ride dan meer toespitst op het verkeer dat van de E19 komt en dat de bestaande park&ride in Merksem dan meer zal gebruikt worden door het lokale verkeer uit de Voorkempen dat niet vanaf de snelweg komt en dus ook door de Schotenaar.
- Kurt V.: Dan moet de draailus van de terminus ook naar daar verlegd worden?
- Yannick S.: Inderdaad. Dat is de visie van het Routeplan dat als dit er zou zijn, dit de 50/50 modal split bevordert. Dit zijn pistes die men wil onderzoeken.
- Wouter R.: De tram op de Bisschoppenhoflaan is bijvoorbeeld veel concreter.

- Peter A.: Het is dus belangrijk dat wij vandaag als gemeenteraad nog eens herhalen dat we het advies geven dat we de A102 in een geboorde tunnel willen.
- Yannick S.: Wij hebben het punt zonder advies geagendeerd op de gemeenteraad. Als daar naar aanleiding van het debat hier nog een advies aan toegevoegd moet worden, kan dat nog bij wijze van een amendement. Maar we moesten het nu agenderen omdat de adviesdeadline 17 januari is en de gemeenteraad van januari dus te laat zou komen.
- Kurt V.: Ik vind het wel heel straf dat we, en daar kunnen jullie natuurlijk niets aan doen, in dit proces dat al jaren loopt nu bij wijze van spreken een paar minuten in de tijdlijn krijgen om advies te verlenen. Ik vind dat we dat ook wel eens mogen ventileren dat dit geen manier van werken is.
- Iefke H.: We kunnen dit vanuit de gemeenteraad wel doen.

- Kurt V.: Er werd daarnet gezegd dat er een aantal zaken los van de goedkeuring van het Routeplan al doorlopen. Ik ga ervan uit dat het Hoppinpunt Zeurt daar ook bij is?
- Yannick S.: Ja, dat is trouwens ook al heel concreet in uittekening.
- Kurt V.: Ik neem aan dat dat ook nog eens tot hier komt?
- Yannick S.: Ik acht de kans groot dat het concreet genoeg is om volgende keer te brengen.

- Peter A.: Schoten staat dus nergens vermeld als vatbaar voor een tram, tenzij misschien de Districtenroute afhankelijk van het traject dat die volgt?
- Cédric C.: Inderdaad.
- Peter A.: Bij openbaar vervoer staat lichtbeïnvloeding als een quick win. Dat zou eigenlijk prioriteit nummer één moeten zijn. Misschien kan dat ook nog een signaal vanuit Schoten zijn. Omdat wij zo afhankelijk zijn van die bus- en tramlijnen die over de Bredabaan lopen, waar dit wel een grote tijdswinst zou kunnen opleveren.
- Wouter R.: Ik denk dat dit praktisch bijna niet haalbaar is. Je hebt daar al die zijstraten waar verkeer uit kan komen die ook over die sporen kunnen afdraaien. Als je dat allemaal verbiedt is het theoretisch waarschijnlijk wel mogelijk om de tram een groene golf te geven.
- Peter A.: Ik zeg alleen maar dat het in andere steden blijkbaar wel mogelijk is en in Antwerpen nog steeds niet gebeurt.
- Wouter R.: We kunnen het vragen, maar ik zie niet goed in hoe je het verkeer op die kruispunten dan nog afwikkelt, ook voor overstekende fietsers en voetgangers.
- Peter A.: Dat is een technische kwestie die wij als Schoten niet moeten uitwerken he.
- Wouter R.: We kunnen het vragen.
- Peter A.: Ik heb ook gezien dat de fietsbrug over de Bisschoppenhoflaan mee in de maatregelen zit, maar dat de realisatie tussen de drie à zes jaar zou zijn?
- Yannick S.: De fietsbrug over de Bisschoppenhoflaan is de belangrijkste quick-win in de Nieuwe Rand. Van de hele lading aan quick-wins die er in de Nieuwe Rand waren is dit zowat de enige echte visibele, wat het gevoel geeft dat die ook een hele grote

realisatiekans heeft omdat dit daar het enige is dat ze op korte termijn zouden kunnen realiseren. Die is ook al technisch uitgewerkt. Ik zal die agenderen op de volgende raadscommissie.

- Peter A.: Die HOV-lijnen gaan dan richting Luchtbal. Ik heb er geen idee van, maar is het aanbod aan treinen daar hetzelfde als in pakweg Antwerpen Luchtbal? Als we het willen zien als een waardige overstap, moet hier wel een hoogwaardig treinaanbod zijn.
- Cédric C.: Dat is momenteel niet het geval. Het is wel een IC-station, dus alle IC-treinen die op de lijn passeren stoppen er wel.
- Peter A.: Het viel mij ook op dat alle auto-infrastructuurwerken heel veel geld gingen kosten. Misschien moeten we daar dan ook niet te veel op inzetten. Het is wel fijn dat we misschien zouden kunnen herhalen vanuit de gemeenteraad dat als de A102 nodig blijkt, deze alleen kan komen in een geboorde tunnel.
- Yannick S.: Dat is ook het standpunt dat in elk overleg van de Nieuwe Rand waar het over Schoten gaat, ingenomen wordt door ons. Maar voor alle duidelijkheid wordt er zoals men er nu over spreekt ook over boren gesproken.
- Wouter R.: Cut and cover komt bijna nergens nog voor. Ze beseffen nu dat dat eigenlijk veel te ingrijpend en te duur zou zijn en dat boren eigenlijk goedkoper is. En ook dat als ze zouden boren er een aantal opties die ooit van de tafel verdwenen zijn zoals een R11 bis misschien toch terug valabel zou zijn. Daar is wel een consensus over binnen de rand en ook met de stad. Je moet het alleen nog verkocht krijgen.
- Kurt V.: Dat spoort toch niet helemaal met het beslist beleid dat er al is in verband met de treininfrastructuur in Ekeren? Zoals het plan nu op tafel ligt krijg je die trein niet meer in een geboorde tunnel.
- Wouter R.: Hoe dat ze juist zal lopen, is natuurlijk nog niet beslist. Er is wel consensus dat als ze de tunnel boren, ze voor de Bredabaan onder de grond moet zijn.
- Kurt V.: Maar de hellingsgraden die dan vanaf Ekeren moeten worden bereikt, zijn daar niet meer haalbaar.
- Wouter R.: Maar dan denk ik dat als ze dat project willen realiseren, ze de plannen voor Ekeren moeten aanpassen aan de A102 en niet andersom, omdat die A102 zo'n groot project is.
- Peter A.: Ja, maar het probleem is dat die brug al in de planning zit. Ze is er nog niet maar ik dacht dat ze wat in vertraging zat, maar Infrabel wil daar wel mee voort. Terwijl iedereen die er wat over nadenkt weet dat de twee niet combineerbaar zijn.
- Wouter R.: Toch ziet het er wat de A102 betreft voor Schoten niet heel slecht uit. In het slechtste geval komt ze door een geboorde tunnel, in het beste geval komt ze er niet.
- Peter A.: Hebben wij als gemeente een standpunt over het al dan niet voorzien van een afrittencomplex aan de Bisschoppenhoflaan x Houtlaan?
- Yannick S.: Dat is nog in onderzoek.
- Peter A.: Maar als gemeente hebben we daar eigenlijk nog geen idee over gemaakt he?
- Wouter R.: Nog geen officieel standpunt.
- Yannick S.: De laatste weken zijn er nog een aantal filteringen gebeurt van een hele brede waaier van opties, waarbij alles wat absoluut niet realistisch is, al geschrapt is. De volgende stappen zouden meer leesbare gegevens zijn die gedeeld kunnen worden. Daar zou dan ook een informatieronde in zitten naar de besturen van de verschillende gemeenten om daar meer duiding over te geven. Specifiek in onze communicatie hebben wij nog geen ja of nee gezegd op een afrittencomplex, omdat de opties ook nog niet bekend waren. Er zijn nu een 3-tal scenario's heel ruw geschetst. Een eerste ligt aan de Houtlaan, waar er een conflict is met Ertbrugge. Een tweede waar de nieuwe fietsbrug zou komen ter hoogte van de Deurnesteenweg, waar er een conflict is met het concept van de Deurnesteenweg. En de derde is nog zotter want die loopt langs de GRS en over Mama Calinka, zelfs

dat zijn ze aan het bekijken of het kan, maar het zijn ook nog maar tekeningen en bekijken van. Ze zijn daar pro's en contra's van aan het opmaken en daarna zal daar dan toch een advies over gegeven moeten worden. We wachten nu nog op de duidelijke schetsen met duidelijke opties. Dan stel ik voor dat we onze Nieuw Randgroep opnieuw samenbrengen om dit te overlopen en van daaruit een aanvullend of nieuw advies op te stellen.

- Wouter R.: Voor alle duidelijkheid, als er een afrittencomplex komt, zal dit meer dan waarschijnlijk aan de Houtlaan zijn. Ga er niet van uit dat die aan Mama Calinka zal komen. Het gaat nu nog puur over een theoretische oefening. Planmatig zou dat in theorie kunnen, maar dat is natuurlijk het gekste scenario en dat zal er nooit doorkomen.
- Yannick S.: Als er nog vragen zijn die later binnenkomen wanneer jullie meer kans gehad hebben om de plannen door te nemen, wil ik bij deze ook aanbieden dat die vragen nog aan ons doorgegeven kunnen worden en dat wij in de mate van het mogelijke de vragen nog voor de gemeenteraad kunnen beantwoorden.
- Wouter R.: We kunnen hier natuurlijk nog een aantal zaken aan toevoegen en zeggen "wij vinden dat...", maar ik denk wel dat het globale plan een grote stap voorwaarts zal zijn, zeker voor Schoten. Er zitten voor Schoten een aantal goede dingen in en we worden ook gespaard van een aantal zaken. We krijgen ook frequenter openbaar vervoer. Ik kan mij voorstellen dat er een aantal gemeenten zijn waar het moeilijker ligt. Ik denk wel dat het op zich een stevig plan is, waarmee we de mobiliteit in de regio vooruit zullen helpen.
- Peter A.: Je zegt dat de frequentie van het openbaar vervoer omhoog zal gaan, is dat dat die HOV lijn die over de Ridder Walter van Havrelaan loopt die van zes naar acht keer per uur ging?
- Cédric C.: Heel specifiek binnen basisbereikbaarheid is het plan van De Lijn om van de 620 tot Bloemendaal een stadslijn te maken en dus in frequentie te laten stijgen. Maar dat staat zo specifiek niet in het Routeplan 2030
- Wouter R.: Het Routeplan stelt een visie op waar verschillende maatregelen aan vasthangen. Eén daarvan is dat De Lijn hun busverbindingen op het plan afstemmen.

- Kathelijne P.: Op de Botermelkbaan staat een bushalte, maar ik heb daar nog nooit een bus gezien.
- Cédric C.: Die ligt er voor een latere fase van de uitrol van basisbereikbaarheid van De Lijn, waarin er op de Botermelkbaan wel een lijn voorzien is. Dat zal waarschijnlijk nog niet voor de komende paar jaar zijn.
- Yannick S.: Oorspronkelijk zouden ze alles tegelijk uitrollen, maar daar zijn ze niet mee rond geraakt, vooral in de stad. Daardoor zijn ze gefragmenteerd beginnen uitrollen volgens het principe dat wat er nieuw bijkomt niets extra mag kosten. Er zijn links en rechts dus zaken verdwenen waardoor er marge vrijkwam om een aantal zaken wel te doen. Onze buslijn naar Jan Palfijn is daar bijvoorbeeld het resultaat van. Maar die Lijn, ik geloof dat ze van Brasschaat naar Oelegem zou rijden, is een volledig nieuwe lijn.
- Wouter R.: De lijn van Oelegem naar Antwerpen blijft, maar die nieuwe lijn is eigenlijk een tangentiële lijn, die een aantal gemeenten in de rand met elkaar verbindt, maar Antwerpen dus niet bereikt. Dus gemeenten zoals Brasschaat met 's Gravenwezel/Schilde. Daar was vraag naar, zeker vanuit Brasschaat en Schilde. Er is ook een school in 's Gravenwezel, dus zo kunnen kinderen vanuit Brasschaat bijvoorbeeld ook naar het Heilig Hart gaan.

6. AANVULLENDE REGLEMENTEN

6.1. Toelichting (Yannick S.):

We hebben ooit gevraagd om de aanvullende reglementen te delegeren naar het college, omdat het er veel zijn. We hadden toen ook beloofd om ze hier gebundeld aan te bieden.

6.2. Vragen: /

7. PLANNING WERKEN 2024

7.1. Toelichting (Yannick S.):

Braamstraat:

In januari-februari gaan de nutsmaatschappijen alle nieuwe leidingen die geplaatst zijn, overkoppelen naar de woningen.

Half januari zal er ook nog een bewonersvergadering plaatsvinden.

In de loop van februari zal de eerste fase starten. Tussen de Papenaardekenstraat en de Hofstraat wordt dan de bovenbouw opgebroken omdat hier nog een paar belangrijke aanpassingen aan de nutsleidingen die in de rijbaan liggen moeten gebeuren. Dit kon afgelopen periode niet gebeuren omdat er dan geen verkeer kon passeren.

De echte rioleringswerken gaan van start na de Paasvakantie. Einde der werken wordt voorzien tegen het einde van 2024.

Laterale wegen Churchillaan

Eind februari zal er gestart worden met de aanpassingen van de nutsleidingen. Die zullen lopen tot april. Halfweg april zal er in de laterale wegen gestart worden met de rioleringswerken. Dit zal starten weg van het centrum tussen de Calesbergdreef en de Borgeindstraat. De werf zal dan telkens opschuiven richting het centrum.

Stanislas Meeuslei – André Ullenslei

Door de zeer beperkte ruimte die we hier hebben, worden hier niet eerst voorbereidende werken uitgevoerd door de nutsmaatschappijen, maar is er in het bestek opgenomen dat er een samenwerking moet gebeuren tussen de nutsmaatschappijen en de aannemer die de rioleringswerken zal uitvoeren. Er zullen eerst zaken moeten worden weggenomen, zodat er ruimte vrijkomt voor de nutsmaatschappijen. Het is hier een hele puzzel die we samen met de rioolbeheerder en het studiebureau gemaakt hebben. Ook hier is de start van de rioleringswerken voorzien voor april.

Pletterijstraat – Silveer Schollaertstraat

De nutsmaatschappijen zijn hier nog bezig. In dit dossier worden de voetpaden vernieuwd en wordt er een ter plaatse gestorte kantstrook geplaatst naast de betonnen rijbaan. Ter hoogte van de Profshop is ook een houten vangrail voorzien zodat het oneigenlijk keren hier geweerd wordt. In de Pletterijstraat zal in dit bovenste deel dan ook éénrichtingsverkeer gelden. Zo kan het laden en lossen hier beter gereguleerd worden en blijft er ook altijd een zone over waar vrachtwagens regulier kunnen parkeren.

Zamenhoflaan

Er wordt hard gewerkt zodat dit dossier nog in het najaar in uitvoering kan gaan.

Fietspad Alice Nahonlei

Er wordt een dossier opgemaakt om dit fietspad tussen de Madonnadreef en de Victor Frislei volledig opnieuw aan te leggen. Het tweerichtingsfietspad wordt ook doorgetrokken in de Alfons Servaislei tot aan de Kastanjedreef, zodat we enerzijds een alternatief voor de Victor Frislei kunnen bieden voor fietsers die naar Vita-et-Pax fietsen, maar ook zodat er niet langer overgestoken moet worden in de bocht, maar op een nieuwe veiligere oversteekplaats. Een klein stukje bestaand fietspad wordt dan ook opgebroken. Hier horen ook vier integraal

toegankelijke bushaltes bij net voorbij de Madonnadreef en achter de bocht in de Alfons Servaislei. De vraag aan de nutsmaatschappijen om hier aanpassingen te doen als dit nodig zou zijn vertrekt dit jaar nog.

Fietspad Victor Frislei

De gemeente Schilde gaat een vrijliggend tweerichtingsfietspad aanleggen in de Victor Frislei, aan de rechterzijde voor wie weg van Schoten rijdt. Er is dan nog een 125 lopende meter tot de Sint-Benedictusdreef, waarvan we gevraagd hebben om het fietspad dan meteen tot daar door te trekken. Hiervoor wordt een samenwerkingsovereenkomst opgemaakt waarbij wij zullen participeren voor het deel op het grondgebied van Schoten.

Asfaltvernieuwing toplaag Winkelstap

Er wordt een samenwerkingsovereenkomst opgemaakt met Antwerpen voor de vernieuwing van de toplaag asfalt in de Winkelstap. Deze zal volledig vernieuwd worden. Antwerpen heeft ook laten weten dat zij in de volgende legislatuur in de Winkelstap een rioldossier willen opbouwen. Vandaar blijft het dit jaar beperkt tot de vernieuwing van de toplaag.

7.2. Vragen:

- Peter A.: De omleiding voor de fietsers in de Braamstraat was heel ongelukkig. Er moest tweezijdig over een fietspad gereden worden dat eigenlijk al in heel slechte staat was. Daar zijn bij ons klachten over binnengekomen, ik vermoed dus bij jullie ook. Kon daar niets anders voor verzonnen worden?
- Yannick S.: Dat hebben we een beetje te danken aan de flexibiliteit van de Vlaamse Waterweg. Zij hadden gepland om de nieuwe fietsbrug te plaatsen en dat moest en zou dan gebeuren. Daardoor was ook het jaagpad afgesloten en liep dus de omleiding voor doorgaand verkeer ook over dat fietspad. Normaal was dit enkel het lokaal bestemmingsverkeer geweest en dan was dit niet zo'n groot probleem. Ik vind dat zelf ook heel spijtig.
- Peter A.: Is die situatie er nu nog?
- Yannick S.: Nee, de fietsbrug is open, het jaagpad is vrij en het fietspad is in twee richtingen open, omdat daar geen hinder meer is, ook al is het wel nog éénrichtingsverkeer voor auto's. Alleen ter hoogte van het kruispunt met de Wijnegembaan is er nog hinder en moet er ook nog door het padje naar de Alfons Verdijckstraat gefietst worden om het jaagpad te bereiken. Het fietspad Wijnegembaan richting Hoogmolendijk stopt nu ook ter hoogte van de inrit van houthandel Martens, waar een nieuwe oversteekplaats is richting het jaagpad die samen met de fietsbrug aangelegd is.
- Peter A.: Er is even commotie geweest over het feit dat mensen klaagden dat er beloofd is dat de evenementenparking eerst aangelegd zou worden. Is er nog commotie over, want eigenlijk kunnen die mensen toch gewoon parkeren op de steenslag die daar ligt?
- Wouter R.: Die parking ligt er he. Ze is niet af, maar we gaan die ook niet afwerken om er dan nadien een werfverzamelzone te maken waardoor ze weer helemaal beschadigd is.
- Peter A.: Dat was eigenlijk gewoon een storm in een glas water dus?
- Wouter R.: Dat was een storm in een glas water.
- Yannick S.: De aanleg van die parking zat er ook bij elk plan in. Dat hebben we ook altijd zo gezegd.

- Peter A.: Er kwam vanuit de bewoner ook de vraag dat als pas in april gestart wordt met de riolering van de laterale wegen, wil dat dan ook zeggen dat er op dat moment bemaald moet worden? Of gaat dat zonder bemaling gebeuren? Want als je daar op dat moment gaat bemalen, zit je in een heel kritieke fase voor de bomen.
- Yannick S.: Er wordt altijd vanuit onze milieudienst een stuk met retourbemaling bevraagd. We gaan ook in het dossier Braamstraat met een aantal bevoeiingsleidingen retourbemaling voorzien voor de bomen in het park. De

bemalingsvergunning voor de Churchillaan is nog niet afgeleverd omdat de aannemer nog gegund moet worden, ik geloof dat de toelating aan Aquafin dat deze gunning mag gebeuren deze week of volgende week op het college staat. We zullen dus pas in januari met de aannemer in gesprek kunnen gaan. Die moet dan de vergunning voor de bemaling aanvragen op basis van de studie en hoe hij het gaat aanpakken. Maar het zit altijd mee opgenomen in de bemalingsvergunningen die de milieudienst aflevert.

- Peter A.: Retourbemaling wil dan zeggen dat het in de gracht van Bracht ofzo terecht komt?
- Yannick S.: Nee, retourbemaling wil zeggen dat bijvoorbeeld een druppelleiding tussen de bomen gelegd wordt, waardoor er tussen de bomen permanent water terug de grond insijpelt. In principe is het eerst retourbemaling, dan bij voorkeur in de buurt bijvoorbeeld in een wei ergens laten bezinken, het derde is in een lokale gracht, het vierde in een RWA-buis en in laatste instantie in een gemengde riolering.
- Peter A.: Hier gaan we er van uit dat het dan met retourbemaling is?
- Yannick S.: Er is altijd een deel retourbemaling. De scope dat de bomen voldoende vocht moeten hebben zit er zeker altijd in.

- Peter A.: Het fietspad op de Alfons Servaislei wordt een deel dubbelrichting, maar wordt dan niet verbreed?
- Yannick S.: Er is ruimte om te verbreden. Vraag me nog niet hoeveel, want het wordt nog uitgetekend, maar in het deel waar we kunnen, gaan we het zo breed maken als het technisch kan. We zijn natuurlijk wel beperkt tot de ruimte die er is.

- Peter A.: Hebben wij weet van een rioleringsdossier in de Oudebareellei?
- Cédric C.: AWV is wel van plan om dit te doen.
- Yannick S.: Dat is ook de reden dat we voor toekomstige dossiers engagementsverklaringen hebben met AWV om te proberen ervoor te zorgen dat de centen die ze beloven te hebben voor bepaalde dossiers ook echt vastgelegd worden. Heel vaak lopen dossiers vast omdat AWV zijn geld nooit vastlegt en dan wanneer een dossier klaar is om uit te voeren, ze hier het geld niet meer voor hebben liggen. De engagementsverklaringen die de gemeenteraad gepasseerd zijn, hebben het doel dat AWV de gelden in het juiste jaar al gaat vastleggen. Dat is in Schoten bijvoorbeeld van toepassing voor de Kopstraat en de Ridder Walter van Havrelaan.

- Peter A.: Bij het schilderen in de herfst is de Paalstraat niet meer gebeurt omdat ze daar wilden beginnen, maar nog niet mochten van de gemeente. Maar dat is nu nog niet gerealiseerd?
- Yannick S.: Er is de voorbije anderhalve maand/twee maanden niets meer gebeurd van schilderwerken omdat het erbarmelijk weer was. We hebben een week of drie/vier geleden doorgekregen dat ze alleen nog komen als we een papier tekenen dat de kwaliteit niet gegarandeerd moet worden.
- Peter A.: Maar die plannen zijn nu wel doorgegeven en worden in principe in de lente uitgevoerd dan?
- Yannick S.: Van het moment dat we terug onder de juiste omstandigheden en met de juiste garanties werken kunnen laten uitvoeren, staan we te springen dat ze dat ook komen doen.

- Kurt V.: Na de werken aan brug 14 was er gezegd dat we er mee van gingen kunnen profiteren dat door de nutswerken meteen de fietspaden herlegd of heraangelegd worden, maar dat is nog niet gebeurd denk ik?
- Yannick S.: Jawel. De nutsleidingen in de Villerlsei liggen in het tracé van de fietspaden. Normaal wordt er bij nutswerken enkel een sleufherstelling voorzien. Nu is de volledige breedte van het fietspad opgebroken geweest en herlegd. Dat heeft de

gemeente ook niets gekost. Het alternatief was om de fietspaden volledig op eigen kosten heraan te leggen of te herstellen.

- Wouter R.: Ik fiets daar nu dagelijks en het verschil is wel groot hoor.
- Kurt V.: Dat zijn geen goede fietspaden he.
- Wouter R.: Nee, dat zijn geen goede fietspaden, het zijn ook maar tijdelijke fietspaden, maar ze zijn wel een stuk beter dan ze vroeger waren.
- Kurt V.: Hoe tijdelijk?
- Wouter R.: Tot de heraanleg van de Villerslei gebeurt he.
- Yvonne S.: Ik fiets daar ook dagelijks, maar er staan wel nog serieuze plassen.
- Wouter R.: Aan L'Angelino? Daar staat inderdaad nog steeds een plas.
- Kurt V.: Ik neem aan dat er toch een opvolging is van dat soort werken? Of niet? Kunnen wij niet zeggen dat er nog een aantal issues zijn die toch nog eens bekeken moeten worden?
- Yannick S.: Als het ter hoogte van het fietspad waar zij effectief herlegd hebben blijkt dat dat echt slecht gedaan is, dan kan ik daar zeggen dat het herlegd moet worden. Als het daarnaast is kan dat niet. Het was al heel bijzonder dat ze de breedte van het fietspad hebben opgebroken om het dan over de volledige lengte terug te leggen in hetzelfde baanbed. Je hoort mij echt niet zeggen dat er nu een perfect fietspad ligt. Maar het is wel echt beter dan het vroeger was en het heeft vooral ook in deze fase niets gekost voor de gemeente.
- Kurt V.: Het is misschien mijn eigen naïviteit, maar ik had me er persoonlijk meer bij voorgesteld.
- Wouter R.: Als we in hetzelfde materiaal het perfecte fietspad wilden, had het ons wel wat geld gekost. Dan spreken we ook over heel andere werken die veel langer duren. Gezien de tijd die het ingenomen heeft, denk ik dat ze aanvaardbaar liggen.
- Iefke H.: Ik denk dat we kunnen stellen dat we persoonlijk allemaal wel een andere verwachting hadden. Maar het is wat het is en het is wel beter als tijdelijke oplossing, want dat is het uiteindelijk toch he?
- Yannick S.: Als jullie dat niet meer willen is dat ook goed voor mij he, dan moet je het gewoon laten weten. Maar nogmaals, normaal maakt de nutsmaatschappij een sleuf van 80cm/1m, het fietspad is daar 1m80 à 2m en is er wel degelijk over die breedte uit gehaald. Ik ben er ook zeker van dat dit goed is opgevolgd.
- Kurt V.: Ik stel de goede intenties niet in vraag, ik zeg alleen dat het verwachtingspatroon waarschijnlijk anders was dan het uiteindelijke resultaat en het concept 'tijdelijk' is een rekbaar begrip.
- Wouter R.: Er is in het begin wel ingegrepen en gezegd dat we meer kwaliteit willen. Dan is de kwaliteit ook zichtbaar verbeterd. Het deel dat toen al gebeurd was, is natuurlijk niet meer herlegd. Als we dat herlegd willen zien, zullen we het zelf moeten doen.
- Iefke H.: Ik denk dat we momenteel even niet aan dat fietspad gaan komen.
- Wouter R.: Dat denk ik best ook niet nee.

- Kathelijne P.: Wouter, het stuk fietspad aan het jaagpad als je van de jachthaven komt en naar boven moet rijden hebben ze een stuk gemaakt, want dat was een grote punt, maar de bubbels door de wortels zijn er nog allemaal. Dat is best gevaarlijk. Misschien moet dat nog eens nagekeken worden?
- Wouter R.: We zullen er nog eens naar kijken, maar dat is de Vlaamse Waterweg.
- Yannick S.: Dat is hetzelfde als dat ik al meermaals gevraagd heb om het jaagpad ter hoogte van de Hendrik Consciensestraat omhoog te brengen, zodat het hoogteverschil hier weggewerkt wordt ten opzichte van de fietsoversteek. Ze vinden het een heel goed idee tot we vragen om het te doen. En wij mogen het niet.
- Peter A.: Doen ze het niet? Of weigeren ze het?
- Yannick S.: Het is niet voorzien. En als we dan vragen om het voor volgend jaar te voorzien is het moeilijk.

- Kathelijne P.: En verlichting op het jaagpad? Want dat is zo gevaarlijk he. De helft hebben hun lichten niet aan, er zijn voetgangers 's avonds die je niet ziet, die hebben ook geen hesje aan. Echt gevaarlijk.
- Iefke H.: De kindergemeenteraad stelt voor dat iedereen fluo draagt. Er was een meisje dat vertelde: 'ik draag fluo, maar ik val dan omdat ik tegen iemand rijd die in het zwart met zijn zwarte hond ging wandelen'.
- Kathelijne P.: En controle door de politie?
- Iefke H.: Fluo is niet verplicht he.
- Kathelijne P.: Maar in het donker zonder licht fietsen mag toch niet?
- Immanuel T.: Momenteel loopt er elke dag actie over fietsverlichting.
- Iefke H.: Dit is typisch de periode dat de fietsacties door de politie gehouden worden. Vorig jaar hebben we daar ook de cijfers van gepresenteerd. Het waren vooral volwassenen die toen tegen de lamp liepen.
- Yannick S.: Alle scholen organiseren ook fluodagen om de kinderen te stimuleren.
- Peter A.: Je ziet het meer en meer.
- Cédric C.: Bij kinderen is fluo echt wel ingeburgerd. Wat het jaagpad betreft is er misschien hoop. Er is dit jaar door de Vlaamse Waterweg een visiedocument voor de jaagpaden opgesteld. Daarin hebben ze als mogelijkheid opgesteld om op jaagpaden die fietssnelwegen zijn vorm van verlichting te voorzien. Of ze dat dan echt gaan doen is natuurlijk nog de vraag.
- Wouter R.: En strooien?
- Cédric C.: Strooien is ook te onderzoeken op de fietssnelwegen, maar niet met zout.

- Kathelijne P.: Is er al iets geweten van het kruispunt van Sint-Ludgardis naar de Botermelk? Daar gingen grote veranderingen komen?
- Yannick S.: We gaan daar de oversteekbaarheid voor de fietsers verbeteren. Het was eigenlijk de bedoeling om dat tussen november en het einde van het jaar uit te voeren, maar daar zat ook heel veel belijning bij. Dat is dus nog niet kunnen doorgaan. Er wordt daar ook nog een padje geklinkerd, dat gaan we begin volgend jaar wel al doen, maar het echt invoeren van de maatregelen met de nodige belijning zal gebeuren vanaf de weersomstandigheden dit toelaten. We zijn daar ook voor in overleg met de School, zij zijn op de hoogte.
- Kathelijne P.: Zou het mogelijk zijn om van de Columbuslei een fietsstraat te maken? Ofwel een straat 30km/u? Want aan de Botermelkbaan is het altijd aanschuiven van aan de bocht en dan zie ik auto's gewoon over de witte lijn terugdraaien en dan rijden ze aan hoge snelheid de Columbuslei in. Dat gebeurt iedere keer als het file is.
- Iefke H.: We zullen het op het mobiliteitsoverleg zetten Kathelijne. Een fietsstraat is ook iets dat je niet zomaar kan implementeren, er zijn wel wat voorwaarden aan verbonden. Het moet ook succesvol kunnen zijn, want anders gaat niemand een fietsstraat nog serieus nemen en dat zou zonde zijn.
- Kathelijne P.: En 30km/u?
- Iefke H.: Dat is iets dat we kunnen bekijken in de zonale maatregelen die we aan het nemen zijn.

- Piet B.: In de Eksterdreef zijn de rode zijstroken snel aan het afbrokkelen.
- Iefke H.: Die vraag heb je al eens gesteld. Toen hebben we geantwoord dat we daarmee zouden wachten tot de nieuwe sporthal gebouwd is, omdat het anders niet veel zin heeft.
- Kurt V.: Zijn vraag ging toen over de paaltjes.
- Yannick S.: Ja, maar ook over de asfalt.
- Piet B.: Maar het is ook verder door hoor.
- Wouter R.: Ja, maar dat is natuurlijk één werf he. Als je het eerste stuk aanpakt, neem je ook de rest mee.
- Kurt V.: Er zit zeker nu ook heel veel fietsverkeer op dat ook door het park van Brasschaat gaat.

- Iefke H.: We zijn ook nog altijd bezig met de alternatieve route die we kunnen aanbieden samen met AWV. Daar beweegt toch al iets.
- Cédric C.: AWV heeft dat inderdaad meegenomen in het Hoppin-dossier.

8. TELLINGEN DEUZELD

8.1. Toelichting (Cédric C.):

In de volgende straten werden in de afgelopen periode tellingen uitgevoerd:

- Quinten Matsijsstraat
- Kruiningenstraat
- Deuzeldlaan
- Eduard Steursstraat
- Jozef Cogelslei
- Marsstraat
- Toekomstlaan
- Boekenborglei

In de presentatie wordt een overzicht van de meetresultaten gegeven.

8.2. Vragen:

- Piet B.: Waarom is de Salvialei niet in deze lijst opgenomen?
- Cédric C.: Omdat we daar nog niet toe zijn geraakt. We gaan nog aanvullende metingen doen. Dit is het overzicht van de metingen die we tot nu toe gedaan hebben.
- Peter A.: Waar is er in de Kruiningenstraat gemeten?
- Cédric C.: Ter hoogte van de school.
- Peter A.: Er zijn er daar veel die daar later via de Quinten Matsijsstraat op aansluiten. Misschien als je die samentelt kom je wel in de buurt van het verkeer dat naar het noorden rijdt.
- Cédric C.: In de Quinten Matsijsstraat reden er 561 in de ene richting en 338 in de andere richting. Dat zijn er waarschijnlijk iets meer dan het bestemmingsverkeer voor de Leck zelf, maar kunnen we niet echt sluipverkeer noemen.
- Peter A.: Nee, ik wil zeggen dat er op de Quinten Matsijsstraat ook meer naar het zuiden rijden die dan mee op de Kruiningenstraat komen.
- Cédric C.: Dat kan een deel verklaren, maar dan komen we nog steeds niet aan gelijkwaardige cijfers.
- Kurt V.: Twee zones die dan misschien toch wat meer aandacht vragen, zijn de schoolomgeving, maar ook het Beertje. Zit daar dan iets van maatregelen of eventueel actieve opvolging van ons politiekorps in?
- Iefke H.: Dat hebben we onlangs gedaan in de Kruiningenstraat. Daar hebben we alle stappen in het stappenplan gevolgd rond snelheidsmeldingen. De politie is daar dan gaan flitsen en ik dacht dat we 2% geflitsten hadden?
- Immanuel T.: 2% inderdaad. Er waren 32 overtreders die iets boven de 40km/u reden.
- Kurt V.: Ja, maar hier gaat het specifiek over de Jozef Cogelslei en dan ook het stuk voor het Beertje.
- Iefke H.: Ik denk dat we dan moeten bekijken dat alles van signalisatie klopt en er plaats is om te staan.
- Immanuel T.: Daar moet in de wijk nog wel het een en ander rechtgezet worden van signalisatie in samenspraak met Merksem.
- Cédric C.: De zone 30 is daar niet volledig sluitend om te flitsen, maar dat is ook omdat ze deels over Merksem loopt en daar niet volledig in orde is.
- Yannick S.: Als het specifiek over het kruispunt aan het Beertje gaat hebben we verkeerstellingen aan de ene kant, maar we hebben ook nog steeds het plan om te kijken wat we daar met de vrachtwagens gaan doen. De vrachtwagens op dat punt zijn ook wel een gevoeligheid. Hoe manoeuvreren die vrachtwagens vanuit de

Toekomstlaan of Jozef Cogelslei vanaf de Metropoolstraat om de doorsteek richting Deuzeld te maken? Wat is daar juist wenselijk? Dat zit mee in het grotere plan dat opgemaakt wordt. Het Beertje zelf is er wat ongelukkig gelegen. Je kan daar niet zomaar iets doen zonder dat dit een grote impact heeft op de naburige straten of alternatieve routes.

- Cédric C.: Ik denk dat dat ook altijd het moeilijke is als we zien dat de intensiteiten ergens vrij hoog liggen. Als we daar ingrijpen, moet het verkeer natuurlijk ergens naartoe. De knip is er geweest aan de Jozef Cogelslei en de hele achterliggende wijk was er niet gelukkig mee.
- Kurt V.: Uiteraard, maar aan de andere kant, als je ergens een snelheidsregime instelt, verwacht je ook dat je dat op een of andere manier wel kan handhaven. Zeker in twee omgevingen waar toch wel een verhoogd risico is.
- Iefke H.: Ik denk dat je wel hoort dat er zeker animo is om daar stappen in te zetten, maar we proberen eerst altijd ons stappenplan te volgen. Zeker in een zone 30 controleren we eerst echt goed dat alles klopt. In deze zal er dan een stuk bij Merksem liggen, maar daar zijn we goede vrienden mee aan het worden nu we samen de Winkelstap gaan aanpakken.
- Yannick S.: We doen dat altijd overal, maar als we heel specifiek in het kader van flitsen gaan kijken, zien we dat er toch meestal hier en daar signalisatie gewijzigd moet worden om het overal sluitend te maken.
- Iefke H.: Bij een zone 30 ben je ook nogal snel je rijbewijs kwijt. Dan durven mensen al wel eens een boete te betwisten. Als er dan iets niet klopt, moeten we het toch laten gaan, zelfs al is het niet op ons grondgebied. We gaan het zeker verder opvolgen.
- Cédric C.: De inventarisatie moet uiteindelijk nog verder gebeuren. We gaan nog meer metingen doen, zodat we ook een volledig overzicht hebben van het verkeer in de omgeving om eventuele maatregelen te nemen.

9. BELASTINGREGLEMENT PARKEREN

9.1. Toelichting (Cédric C.):

Op de gemeenteraad van januari zouden we graag een aanpassing van het belastingreglement parkeren brengen. Tot op heden zat hier enkel de blauwe zone in. Die blijft uiteraard behouden. Er worden daarnaast nog twee zaken toegevoegd.

Als eerste wordt kortparkeren toegevoegd. Hier kon tot op heden niet op gehandhaafd worden en dit moet dus aan het belastingreglement toegevoegd worden.

Daarnaast voegen we ook een parkeerkaart toe voor de parking aan het atheneum. Met deze kaart zou het personeel van de school deze parking overdag exclusief kunnen gebruiken op vertoon van de parkeerkaart. 's Avonds staat ze dan ter beschikking van de buurt. De signalisatie hiervoor is al aanwezig.

9.2. Vragen:

- Kurt V.: De handhaving op het kortparkeren, hoe wordt dat aangepakt?
- Iefke H.: Ik wist dat je dat ging vragen. Nu kunnen we er zelfs niet op handhaven, want er is geen belasting aan gekoppeld. We zien in schoolomgevingen vaak dat de grootouders en ouders graag een plaats willen en er soms al een uur op voorhand staan te wachten. Maar je weet dat je ze niet allemaal gaat kunnen tegenhouden.
- Wouter R.: Leerkrachten gingen wel iets krijgen he?
- Iefke H.: Ja, de parkeerkaart is specifiek voor de leerkrachten. Maar daar komen allerlei regels bij kijken. Dat is in een ministerieel besluit vastgelegd hoe het er moet uitzien.
- Yannick S.: Op het bord staat wanneer de parkeerkaart geldig is. Alleen in dat tijdsbestek is de parkeerkaart geldig en mag er dus niemand anders staan. Dan

kunnen we aan de school op nummerplaat, één nummerplaat per leerkracht, de parkeerkaarten afgeven.

- Kurt V.: Dat is geen probleem denk ik, maar het ging over het kortparkeren.
- Iefke H.: Dat is echt voor als het opvalt. Als er iemand aan het begin van de ronde staat en op het einde nog steeds, dan kan je wel handhaven.
- Yannick S.: Het parkeren zelf in ons centrumgebied zit ook volledig mee in de scope van de centrumvernieuwing. We worden tegenwoordig platgeslagen met technologische ontwikkelingen. Als we iets kunnen invoeren waardoor we die controle technisch gezien makkelijker kunnen doen, kunnen we dat wel bekijken.
- Kurt V.: We gaan toch niet constant met camera's werken?
- Yannick S.: Nee, maar in Middelkerke hebben ze op de kortparkeerplaatsen bijvoorbeeld detectorbollen zitten, waardoor de politie die voorbij rijdt kan zien dat de auto er al te lang staat. We zijn geen fan van het aanpassen van reglementen, maar we wilden het er ineens bij insteken, dan moet het een keer minder gebeuren.
- Kurt V.: Ik versta het, maar ik vind het altijd een moeilijke om iets te introduceren dat moeilijk of niet te handhaven is.
- Yannick S.: We hebben al een aantal kortparkeerplaatsen he.
- Wouter R.: Laten we hopen dat iedereen zich daar gewoon een beetje aan houdt, dat de school tevreden is en er niet te veel boetes moeten worden uitgeschreven.

10. VARIA

10.1. Huisstijl:

- Iefke H.: Er was een unanimititeit dat iedereen het wel oké vond om de huisstijl te bespreken op de raadscommissie.
- Kurt V.: We hebben dat inderdaad wel met een paar fracties aangestoten, maar we hebben dat niet zo gepercipieerd dat dit nu enerzijds een variapunt zou zijn en zelfs niet op de agenda staat.
- Iefke H.: Dat ging niet meer anders, de agenda was al weg. Ik kon daar niet zomaar nog een punt bijzetten.
- Kurt V.: Een agenda kan altijd aangepast worden. Ten tweede waren wij, wij niet alleen maar de verschillende fracties als ik dat mag zeggen, van mening dat er ook nog een mogelijkheid tot bespreking en niet alleen bespreking maar ook dat er nog van gedachten gewisseld kon worden. Zowel op het ontwerp als op de keuzemogelijkheid uit het inspraaktraject. Maar eigenlijk staan wij hier als raadscommissie gewoon voor een voldongen feit. We hebben het in de krant mogen lezen, voordat het hier op de raadscommissie komt. Vandaag staat het ook al in de Info Schoten. Dit is een raadscommissie die normaliter heel goed functioneert, maar dit vind ik echt niet fatsoenlijk. Dit is de oppositie en de gemeenteraadsleden die willen meedenken, waar ook toezeggingen zijn gedaan op de gemeenteraad om ons die mogelijkheid te geven, maar nu kunnen we niet meedenken. Het is een voldongen feit, het is beslist beleid, het is gepubliceerd, het gaat lopen en nu is het gewoon een aktename. Die presentatie kan ik ook zien. Dit is gewoon niet fatsoenlijk en dat wilde ik maar even meegeven. Ik hoop dat dat ook het woordelijk verslag haalt.
- Iefke H.: Dat zal ongetwijfeld gebeuren, want we doen niet aan censuur. Kurt, daarin verschillen wij van mening. Ik denk dat heel het proces rond huisstijl - en ik zeg nadrukkelijk huisstijl en niet alleen logo, want het wordt toch vaak alleen maar gericht op het logo en het is toch veel meer dan dat. Om een of andere reden kan ik dat heel moeilijk duidelijk maken. Het lokaal bestuur Schoten is een organisatie die toen beslist heeft om de huisstijl aan te passen. Ik kan zelfs geen gemeente of stad bedenken waar er veel inspraak vanuit burgers over de huisstijl geweest is. Bij ons is die inspraak eufemistisch gezegd gevraagd en zijn wij duidelijk identitair heel hard verwoven met de Sint-Andrieskruisjes. Dat was het enige positieve deel van deze reis. Dat we toch ondervonden hebben dat Schoten heel hard verbonden is met zijn

eigen gemeente. Degenen die veel op Facebook zitten zouden soms eerder zeggen dat dat niet het geval is. Mensen hebben op quasi alles kritiek en distantiëren zich van heel veel zaken. Maar daar kwam wel heel hard naar boven dat er een hele connectie was die mensen wilden houden. Maar in een standaardprocedure rond huisstijl is het een organisatie die daarmee omgaat. Ik gebruik het woord standaard niet meer voor de gemeente Schoten, want wij zijn niet standaard. Ik stel ook voor dat we stoppen met ons te benchmarken met andere gemeenten, want wij zijn eigenlijk echt wel uniek. Er zijn heel veel gemeenten, want ik heb ook wel wat opzoekwerk gedaan, die logo's en huisstijl veranderd hebben die al generaties meegingen waar niemand van de inwoners een mak gelaten heeft. Die een monument kopen waarna iedereen zegt: 'oké, fijn.' Hier is er bijna een volksrevolutie. Ik benchmark Schoten dus niet meer. Wij zijn wie we zijn. We zijn onvoorspelbaar en koppig en doen graag onze eigen zin. Het klopt dat hier geen inspraak in is, maar het is decretaal ook geen vereiste om daar inspraak over te hebben. Dat weet jij ook Kurt.

- Kurt V.: Daar gaat het niet over. Het gaat over het verwachtingspatroon dat gecreëerd is tijdens de vorige gemeenteraad. Dat is niet alleen de perceptie van mezelf, maar ik heb daarover ook contact gehad met de mensen die hier nu niet zijn. Zij hadden juist dezelfde perceptie dat er op deze raadscommissie – en ik hoor collega Van Grieken nog zeggen dat de derde optie toch ook nog besproken moet kunnen worden en dat dat dan op de viri zou kunnen.
- Iefke H.: Ik heb niet gezegd dat er derde opties besproken konden worden. Jij hebt gezegd dat dit eigenlijk op een viri zou moeten, waarop ik gesteld heb dat er nog een raadscommissie aankomt en dat als iedereen het ermee eens was, want de agenda was al buiten, we het er daar wel ter bespreking zouden kunnen opzetten. Ik heb niet gezegd dat we het dan nog eens helemaal zouden gaan analyseren.
- Kurt V.: Ja, dan had je gewoon kunnen zeggen dat het eigenlijk al beslist was.
- Iefke H.: Maar dat is het niet.
- Kurt V.: Jawel, dat is het wel. Want als het nog niet beslist was, dan had het nu niet in druk gezeten, had het nu niet in de pers gestaan en stond het nu niet in de Info Schoten. Ik weet ook hoe lang op voorhand het nodig is om iets in de Info Schoten gepubliceerd te krijgen. Dat is ook niet gisteren beslist. Het is al langer beslist wanneer dit in de Info Schoten moet staan. Het is dus beslist beleid. Dan had u op de gemeenteraad onmiddellijk klare wijn moeten schenken en moeten zeggen: 'jongens, ik wil er wel een woordje over zeggen, maar eigenlijk is het al beslist. Het zal dat en het zal dat zijn en je zult het wel lezen in de Info Schoten.'
- Iefke H.: Kurt, je mag boos zijn als je vindt dat je als raadslid hierin gepasseerd bent. Wees daar boos over, doe gerust. Maar ik denk wel dat we in alle eerlijkheid kunnen zeggen dat de grootste consternatie die er was, waar men het hardst over geroepen heeft, de kruisjes en in tweede instantie de kleuren, dat men daar wel mee aan de slag is gegaan. Wat er nu voorligt zijn twee kleurenpaletten en eigenlijk ziet ons logo er hetzelfde uit. En ik weet dat er stemmen klinken die vragen: 'waarom neem je niet gewoon het oude?'. Maar we zijn wel al enige tijd met het OCMW samen één organisatie en die tellen dan niet mee? Dat vind ik een rare kronkel dat het hetzelfde moet blijven, want dat is uiteindelijk de derde optie. Maar eigenlijk als je naar het nieuwe logo kijkt, heeft het een frisser lettertype en is het woord gemeente er afgefallen, want we zijn veel meer dan dat. Meer dan dat is het ook niet. Het ging vooral over een eenduidige manier van communiceren. Je kan stellen dat je als overheid of als gemeente niet mee moet met de tijd, ik vind van wel, maar onze oude manier van communiceren krijg je aan een normaal bedrijf niet verkocht. Dan zeggen die: 'wat ben je aan het doen? Je hebt geen merk, geen eigen stijl, niemand weet dat dit van u is.' Daarnaast hanteerden we dan ook een kakafonie van allerlei logo's, gradueel ontstaan door vanalles en nog wat. De vraag was eigenlijk om daar nu een coherent geheel van te maken zodat mensen die geen zin hebben om alles in detail te lezen in één oogopslag kunnen zien dat het van Schoten komt. Aan het briefpapier, aan de brief, aan de affiche, aan de website, aan de insta,... Dat was er

niet en dat is ook niet zo abnormaal want ons oude logo en de oude huisstijl dateren ook al van heel lang geleden. Er is toen wel een soort van protocol opgemaakt, maar toen was er nog geen insta of een e-mail handtekening, dus er werd met zo'n zaken helemaal nog geen rekening gehouden. En dat is ook niet echt mee geëvolueerd. Nu is er dus nog keuze tussen twee keuzepaletten. Ofwel ga je voor de originele kleuren, het blauw en het rood, ofwel het kleurenpalet waar we nu bijvoorbeeld alle zomerbrochures mee hebben opgemaakt. Het enige waarover ik zelf wat informatie heb moeten inwinnen wat er juist mee bedoeld werd, is dat het ruitje niet meer helemaal symmetrisch is. Er is dus geen symmetrische ruit meer gevormd door de kruisjes met de o. Maar in alle eerlijkheid denk ik, los van het feit dat er een gevoeligheid was die ik niet in die mate had ingeschat, dat het project met de juiste communicatieve intenties is vertrokken om een duidelijke communicatiestijl te hebben die iedereen kan gebruiken en zodat niet iedereen zomaar zijn zin kan doen. De grootste roepen waren de kruisjes en de kleuren, die zitten er in. Ik heb geen enkele gemeente of stad gevonden die na opmerkingen van burgers of raadsleden, en er zijn er wel een paar die ook de wind van voren hebben gekregen, die dan heeft gezegd dat ze het opnieuw zouden bekijken. Je moet mij die kritiek ook niet geven he, dat we dat uiteindelijk wel gedaan hebben en dan kunnen zeggen het is voortschrijdend inzicht, maar het is wel gebeurd. Er is rekening mee gehouden en nu krijg je die twee keuzes. Dus voor degenen die graag in heel deze saga geen enkel positief punt willen zien mogen dan zeggen: 'en daar had je dan dat geld voor nodig?' Ja, daar had ik het geld voor nodig. Ik verwacht die opmerking daarom niet perse van u he meneer Vermeiren.

- Kurt V.: Die zul je van mij ook niet krijgen.
- Iefke H.: Dat weet ik, daarom zeg ik het ook.
- Piet B.: Onze fractie sluit zich aan bij raadslid Vermeiren. We zijn bijzonder verontwaardigd door deze gang van zaken. Er is een duidelijke collusie met de pers. De beslissingen zijn vooraf genomen, we moeten hier alleen maar akte nemen, we kunnen maar uit twee ontwerpen kiezen. Waar zijn die andere kleuren?
- Iefke H.: Welke andere kleuren zocht je dan Piet?
- Piet B.: Je hebt ze laten zien he? Je hebt er tien laten zien.
- Iefke H.: Nee, dat is een kleurenpalet dat je kan gebruiken in je affiche.
- Piet B.: Misschien hadden andere mogelijkheden maar 1% of 2% stemmen gehaald, maar de keuze mocht toch een beetje ruimer zijn?
- Iefke H.: Welke kleuren mis je dan? Jullie hebben toch een oproep gedaan van 'blijf van de kleuren van Schoten' of wat was het? In de eerste optie zitten de Schotense kleuren, die waren toch blauw en rood denk ik? Dus welke kleuren had je dan graag in het logo gehad? Geel? Blijkbaar heb ik wat te veel gele bollen gebruikt want men vermoedde er al iets in. Ik zeg net tegen raadslid Vermeiren dat de grootste vraag de kruisjes waren. Ik ben nog steeds benieuwd naar het resultaat als we een kleine enquête zouden houden bij de Schotenaren over waar ze voor staan. Ik hoop dat iedereen intussen zijn geschiedenis kent, dan heeft het ten minste dat opgeleverd. Maar met de kruisjes en de kleuren is rekening gehouden. Daar kan je niet van zeggen dat er geen rekening is gehouden. Je hebt een logo in rood, blauw en met drie kruisen onder. Dus ik weet niet goed wat je nog meer zou vragen Piet, behalve het feit dat je er toch nog graag commentaar op zou willen geven.
- Piet B.: Het had wel wat creatiever gekund he.
- Wouter R.: Creatiever? Het eerste was super creatief.
- Iefke H.: Dat was té creatief, dat begreep niemand.
- Wouter R.: Het woordje gemeente is er afgevallen. Waar zijn we eigenlijk over bezig?
- Kurt V.: Ik werk ook in een grote, moderne organisatie, dus ik weet dat branding belangrijk is. Je moet mij niet overtuigen dat er meer is aan de branding van ons product, en in de ruime zin het aanbod dat we hebben, dan een logo. Dat volg ik allemaal. Het gaat voor mij niet over het doel. Daarover ben ik niet verontwaardigd. Ik ben verontwaardigd over de weg naar het doel, waar er een aantal toezeggingen zijn

gedaan en waar er minstens de perceptie is gecreëerd. Ik denk dat het verleden aangetoond heeft dat als je met een goed verhaal komt vanuit de meerderheid, dan wordt het ook gedragen door de oppositie. Daar zijn de afgelopen jaren al genoeg voorbeelden van geweest. Het is niet omdat het van de meerderheid komt dat wij allemaal ineens in een kramp schieten. Dus als er iets goed komt, dan gaan we mee.

- lefke H.: Nee, dat klopt.
- Kurt V.: Maar als we de vraag stellen om ons mee te pakken in het verhaal en dan voor een voldongen feit worden gesteld van een publicatie in de pers en een publicatie in de Info Schoten, dan is dat niet meer meepakken in het verhaal, dat is een aktenaam. Zeg dat dan ook ineens in de gemeenteraad: 'Sorry jongens, ik wil er nog wel over kletsen, maar eigenlijk ligt het al allemaal vast. Het ligt ter druk bij de Info Schoten en jullie kunnen misschien nog wel wat praten, maar het is voor de coulissen.' Dan steek ik er ook mijn tijd niet meer in. Dan lees ik het ook wel gewoon in de Info Schoten. Er is toen nog gevraagd of we dan ook alleen maar een stemmetje kunnen uitbrengen op het moment dat het daar is. Daar komt het dan eigenlijk op neer.
- lefke H.: Wij zijn allemaal Schotenaren, wij zijn niet meer of niet minder he.
- Kurt V.: Daar ging het niet over he. Het ging er over of het zich dan daartoe zou beperken, of dat er op zijn minst een schijn van zou zijn.
- lefke H.: Maar ik hou niet van schijn.
- Kurt V.: Maar die is wel gecreëerd op de gemeenteraad. En eigenlijk is dat niet proper.
- lefke H.: Dat was niet mijn intentie.
- Kurt V.: Het doel stel ik zelfs niet in vraag. Het vorige was schabouwend. Dat is een ander verhaal, dat vond ik helemaal niet geslaagd. Maar dat je naar een branding gaat voor de organisatie is de logica zelve. Je moet met één 'look and feel' naar buiten komen in je publicaties, op sociale media en ze moeten weten dat het van ons is. Maar wel van óns he. En nu is het niet van ons. Nu is het van jullie.
- lefke H.: Ik denk het wel. Het is jammer, want hoe het overgekomen is op de gemeenteraad, was niet mijn intentie. Ik denk dat we elkaar intussen ook al lang genoeg kennen om te weten dat ik niet hou van dat soort dingen. Het was niet mijn intentie om een of ander ding te creëren waar we hier nog aan grafische vormgeving gingen doen. Het was niet mijn bedoeling om die verwachting te creëren en die dan niet in te vullen. Het is nu wat het is en dit ligt nu voor. Aan de andere kant is het ook ongezien, want je spreekt nu over oppositie, hoe dit door oppositie is vastgepakt. Om dit dan in een open sfeertje te gaan overleggen, hoe lang denk je dat dat geduurd had, voor het op Facebook had gestaan? 'Met wat zijn die debielen nu weer bezig?', of zoiets. Dat was niet mogelijk, het spijt me. En dat is óók een situatie die gecreëerd is, maar niet door mij he. Want de hetze en de manier waarop, en dat mag zeker in het woordelijk verslag, was echt op een niveau: niet oké en ook niet Schoten.
- Kurt V.: Daar voel ik me niet verantwoordelijk voor.
- lefke H.: Dat moet ook niet. Maar het mag ook gezegd worden. Het is nog altijd Schoten he. En ik hoop dat Schoten Schoten blijft en niet Brussel wordt. Als ze daar zo willen doen, doe maar, maar daarom zit ik liever in Schoten en niet in Brussel. Dus dat is het. En we zullen wel zien. Ik hoop wel dat de mensen gewoon de kans krijgen om nu te zeggen welke variant met de kruisjes, met originele kleuren of niet originele kleuren, ze het mooist vinden en dat we daarmee verder kunnen. En we komen voor alle duidelijkheid niet aan het wapenschild. We komen voor alle duidelijkheid niet aan de vlaggen/wimpels. Die blijven allemaal zoals ze zijn.

10.2. Lichten brug 13

- Peter A.: Ik wilde even vertellen dat de meeste mensen over de nieuwe lichten echt tevreden zijn, zeker ook de fietsers. De enige opmerking is misschien dat het soms heel lang het regime rood-groen blijft, terwijl er eigenlijk geen verkeer is.
- lefke H.: Een half uur dacht ik.

- Peter A.: Dat is misschien iets dat aangepakt moet worden. Dat is ook de enige kritiek die ik kan geven, dat is toch wel geweldig he Yannick?

10.3. Deuzeldlaan

- Peter A.: Er is mij verteld dat er in de Deuzeldlaan regelmatig op de fietspaden geparkeerd wordt, maar ik weet niet of daar iets aan gedaan kan worden? In de steden werken ze met palen en hekjes, maar daar willen we precies ook niet echt van weten.
- Iefke H.: Dat was vroeger aan de bank?
- Peter A.: Ja, aan de bank zeker, maar ik weet niet of het alleen daar over gaat.
- Cédric C.: In de Deuzeldlaan staan ze vaak ook met één wiel over de rand omdat de parkeerstroken daar heel smal aangelegd zijn, zodat hun spiegels er niet afgereden worden. Maar dat kunnen we niet oplossen zonder de straat helemaal te vernieuwen.
- Peter A.: Ik weet niet of het daar over gaat, of dat er effectief op de fietspaden geparkeerd wordt, maar ik denk dat het wel echt gaat over op de fietspaden parkeren.
- Immanuel T.: Aan de bank wordt er wel regelmatig geverbaliseerd.
- Peter A.: Ik weet niet of het enkel over de bank gaat, maar het is dan misschien eens aan de politie om te bekijken wat het probleem daar juist is.

10.4. Paalstraat x Zandstappenstraat

- Peter A.: Ik wilde ook nog even meegeven dat het parkeren op de hoek van de Paalstraat en de Zandstappenstraat steeds erger wordt. Ik heb een jaar of twee geleden al eens op de commissie gebracht dat ze tot op de hoek stonden. Nu staan ze zelfs tot op de straat voorbij de hoek. Het zijn ook altijd dezelfde, dus dat is kwestie van even te handhaven. Misschien ook eerst eens verwittigen. Het is gewoonlijk een camionette waardoor je als fietser uit de Zandstappenstraat totaal geen zicht hebt als je naar de Paalstraat rijdt. We hebben vorige keer met de Salvialei ook gezegd dat het feit dat je iets gedooft problemen kan geven. Dit is ook zo'n situatie.

10.5. Strooien en bladval

- Peter A.: Over het strooien wilde ik ook nog eens zeggen dat het weer een mooie piste was. Er moet toch iets gebeuren aan de hoeveelheid zout die er op sommige plaatsen uit de machines komt, maar dat zal waarschijnlijk voor het volgende generatie toestel zijn.
- Wouter R.: Ik dacht dat je ging zeggen dat er keigoed gestrooid was.
- Peter A.: Sorry, daar moest ik mee beginnen. Schoten was voorbeeldig gestrooid voor de fietser, absoluut! En niet alleen dat, ook bijvoorbeeld het bladvegen is ongelooflijk gedaan, toch waar ik moet fietsen. Het viel mij op dat het frequenter gebeurt dan vroeger.
- Kurt V.: In het laatste deel van de Paalstraat toch niet hoor.
- Yannick S.: De weersomstandigheden waren ook van die orde dat alles intussen eigenlijk al gevallen is. Normaal zit daar meer spreiding op.
- Wouter R.: We hebben er ook extra op ingezet. Aralea doet dat nu voor een deel en zij doen dat goed denk ik.
- Yannick S.: De winkelkern wordt ook extra gedaan, meestal op donderdag, zodat het vrijdag, zaterdag, zondag proper is. Vroeger was het altijd op maandag maar dan waaiden de bladeren tegen het einde van de week altijd binnen. Waar we kunnen, proberen we dus wel te anticiperen, maar we kunnen niet overal tegelijk vege.

10.6. MOBER

- Peter A.: Er zou een MOBER worden opgemaakt over alle projecten die er in het centrum aan zitten te komen. Is die al vertrokken?
- Paul D. S.: Die is al vertrokken. Ergens in januari zal het rapport klaar zijn.
- Peter A.: Komt die dan naar deze commissie?
- Iefke H.: Dat zal wat van de timing afhangen. Een raadscommissie RO of mobiliteit afhankelijk van wanneer het klaar is en wat het beste uitkomt.
- Pieter G.: Die zitten een week uiteen in maart denk ik, dus het kan op een van beide.
- Paul D. S.: Dat is uiteindelijk louter informatief he. Het zijn een hoop cijfers die uit de studie komen he.
- Peter A.: Er zullen ook wel conclusies zijn he. Ik ben benieuwd naar de resultaten.
- Yannick S.: In de eerste week van oktober, toen de bruggen allemaal werkten en de Braamstraat open was, zijn de tellingen voor die studie gebeurd. De simulatie moest nog opgemaakt worden. Die wordt in het begin van het jaar verwacht.
- Paul D. S.: Zodra die beschikbaar is, kan ze worden gedeeld en kan iedereen ze inzien.
- Yannick S.: Ik heb er ook geen probleem mee om ze op de raadscommissie toe te lichten.
- Iefke H.: We zullen zien wanneer we alles hebben.

10.7. Ridder Walter Van Havrelaan

- Kurt V.: Op de Ridder Walter Van Havrelaan hebben ze de groene golf nog niet uitgevonden denk ik. Het is mogelijk om daar aan ieder licht rood te hebben, ook als je hetzelfde snelheidsregime houdt. Met het oog op onnodig optrekken en duurzaamheid en verbruik, denk ik dat we daar toch ook eens naar de afstemming van de lichten moeten kijken.
- Yannick S.: We zullen het meenemen naar AWW.

10.8. Bushokjes Paalstraat

- Kurt V.: Het is gewoon even een melding. Twee dagen geleden hebben ze de ruiten van twee bushokjes ter hoogte van het uiteinde Paalstraat ingeslagen. Het glas ligt daar al een aantal dagen.
- Yannick S.: We zullen morgen zien dat we het opkuisen. De melding voor het herstellen van de bushokjes is in elk geval wel al een Clearchannel doorgegeven.

10.9. Problemen melden

- Kathelijne P.: Ik heb eigenlijk een goeie tip. Als je iets ziet dat niet in orde is, kan je naar mobiliteit@schoten.be een mailtje sturen. Bij ons aan de Botermelkbaan, afrit Dennenlei, lag al twee maanden een zwerffiets. Vorige week kwam ik thuis en was er, waarschijnlijk na een accident, een verkeerspaal op de fiets gevallen. Ik heb dan een foto gestuurd en twee dagen later was het opgelost. Dus dat vind ik een goeie tip. We mogen af en toe ook iets positief zeggen.
- Yannick S.: Bedankt.
- Kathleen D.: Dan sluiten we de vergadering.

Datum volgende vergaderingen:

- 13 maart 2024
- 15 juni 2024