RAADSCOMMISSIE
OPENBARE WERKEN & MOBILITEIT
TOEGANKELIJKHEID & VIRI

gemeente Schoten

VERSLAG VERGADERING M&T - openbare vergadering

datum	Donderdag 23 januari 2020 om 20.00 uur
plaats	Vergaderzalen 1 & 2, Verbertstraat 25 – 2900 Schoten
duur	20.00 tot 22.30 uur
verslag	Erika Baluwé

AANWEZIGHEDEN

effectieve leden	Christof Victor (voorzitter - NVA), Wouter Rombouts (schepen - NVA), Piet Bouciqué (Vlaams Belang), Pieter Gielis (NVA), Sandra Lauryssen (NVA), Tom Van Grieken (Vlaams Belang), Tommy Van Look (Vlaams Belang), Kurt Vermeiren (SPA), Dieter Peeters (CD&V)
plaatsvervangers	Lieven De Smet (NVA) *Peter Arnauw (effectief lid) en Olivier Coppens (plaatsvervanger) konden niet aanwezig zijn op de raadscommissie. Maya De Backer (Groen) vroeg toestemming aan de voorzitter om deel te nemen aan de raadscommissie. Dit werd voorgelegd aan de aanwezigen leden en toegestaan.*
gemeente	Saskia Vercauteren en Erika Baluwé.
derden	Immanuel Thielemans (Lokale politie)
publiek	/
verontschuldigd	Peter Arnauw (Groen), Nadine Van Mol (N-VA), Paul De Swaef (NVA), Paul Valkeniers (Open Vld)

AGENDA

1. Overlopen aanwezigen
2. Goedkeuring vorige verslag d.d. 19 september 2019
3. Herinrichting Villerslei – Sluizenstraat: mobiliteitsstudie
4. Renovatie afgeschafte Eethuisbeek – Fase II
   - *aanpassing middenberm n.a.v. raadscommissie 19 september 2019*
5. Schijnparklaan: snelheidsremmende maatregelen (dossier: 19DF05)

De secretaris opent de vergadering om 20.00 uur.

1. OVERLOPEN AANWEZIGEN

Nieuwe collega op de verkeersdienst van de lokale politie: Immanuel Thielemans.

2. GOEDKEURING VORIGE VERSLAG D.D. 19 SEPTEMBER 2019

Geen opmerkingen, het verslag wordt goedgekeurd.

2.1. HERINRICHTING VILLERSLEI – SLUIZENSTRAAT: MOBILITEITSSTUDIE

2 2 Toelichting

In de zitting van het college van burgemeester en schepenen van 20 november 2018 is beslist om het dossier hydraulisch verder uit te werken volgens scenario 3 (inbuizing over heel gebied met koker, met buffering volledig in koker), met inbegrip van maximale infiltratie en buffering ter plaatse te onderzoeken en benutten

Er is ook opdracht gegeven aan Antea Group om enkele scenario's uit te werken voor de bovenbouw

Gezien de diversiteit van het profiel van de Villerslei in het projectgebied is het niet zo eenvoudig om zomaar enkele scenariovoorstellen, type dwarsprofiel uit te tekenen en toe te passen op het ganse projectgebied

De randvoorwaarden zoals opgetekend in het verslag van de startvergadering d d 21 maart 2017 zijn van toepassing, met inbegrip van de randvoorwaarden gekoppeld aan het gekozen hydraulisch scenario

Afbakening van het projectgebied:

Villerslei tussen brug over kanaal tot en met de bocht Alfons Servaislei (in deze zone wordt de volledige bovenbouw vernieuwd van gevel tot gevel)

Sluizenstraat van Villerslei tot en met Geuzenveldenstraat (in deze zone wordt de bovenbouw in oorspronkelijke toestand hersteld Met dien verstande dat het huidige wegdek in beton wordt vervangen door een wegdek in asfalt en indien mogelijk, het dubbelrichtingsfietspad te herleggen op de aanbevolen breedte en vrijliggend zoals bepaald in het Vademecum fietsvoorzieningen en in asfalt i p v betonstraatstenen).

Krachtlijnen van het projectgebied

- De Villerslei is een lokale weg type II lokale ontsluitingsweg (de nadruk ligt hier op de ontsluiting van een wijk of deel van de gemeente Het doorgaand verkeer dat geen bestemming heeft in het betrokken deel van de gemeente dient geweerd te worden Dit kan bijvoorbeeld door verkeersremmende maatregelen)
- De Sluizenstraat is eveneens een lokale weg type II
- De Villerslei is geselecteerd als bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (dit is een netwerk dat is opgesteld i s m de provincie. De belangrijkste gemeentelijke/stedelijke kernen en attractiepolen worden met elkaar verbonden Het is een functioneel routenetwerk omdat het betrekking heeft op de zgn "functionele" verplaatsingen (werken, onderwijs volgen, winkelen,) Bij de aanleg of heraanleg van de straat is het Vademecum Fietsvoorzieningen van toepassing
- De Sluizenstraat is een lokale fietsroute
- De Villerslei is een belangrijke openbaarvervoersas Er bevinden zich twee haltes van De Lijn in het projectgebied
- De Villerslei zit vervat in de blauwe zone, dus parkeerschijf verplicht (Uit het onderzoek in het kader van de herziening van het mobiliteitsplan komt dat het aangewezen is om de blauwe zone in te krimpen. Momenteel wordt ze vooral belast met langparkeerders in het projectgebied)
- De Sluizenstraat is een lokale ontsluitings- en bedieningsas voor het centrum wat het vrachtverkeer betreft
- De Villerslei zit niet vervat in de vrachtwagenroute
- In de Villerslei rijden ca 8 500 vtgn / 24 u en ca 280 (brom)fietsers, de V85 is ca 45 km/u.
- Het snelheidsregime op de Villerslei is 50 km/u en is een voorrangsweg

- Het snelheidsregime in de Sluizenstraat is 50 km/u en is geen voorrangsweg (Dient dit zo te blijven? Het gaat over een lokale ontsluitingsweg, een lokale ontsluitings- en bedieningsas voor het centrum voor vrachtvervoer, er is een tegenjaagpad (= vrijliggend "fietspad") en gedeeltelijk een dubbelrichtingsfietspad aanwezig,..)
- De huidige lindes en onderbeplanting (blokstructuren) dienen niet persé behouden te blijven De groenzones kunnen ingeschakeld worden voor wateropvang Een groene verbinding van het centrum met het woonpark is wel gewenst

In het projectgebied kan men 3 zones onderscheiden

Zone 1· Kruispunt Sluizenstraat tot en met Heikantstraat
Zone 2 Van Heikantstraat tot bocht Alfons Servaislei
Zone 3. Sluizenstraat van Villerslei tot Geuzenveldenstraat

Krachtlijnen zone 2

- Voetpaden aan beide zijden
- Vrijliggende enkelrichtingsfietpaden
- Groen bermen aan beide zijden
- Parkeerstroken aan beide zijden
- Rijweg
- Doorlopende trottoirs aan beide zijden om de voorrangsweg te accentueren en het sluipverkeer in de wijk te ontmoedigen

Krachtlijnen zone 1

Variant 1: Huidige kruispuntinrichting, met behoud van de huidige voorrangsregeling
Variant 2: Herinrichting van het kruispunt naar een verkeerlichtengeregeld kruispunt.
Variant 3: Herinrichting van het kruispunt naar een rotonde (ruimtelijk niet haalbaar)
Variant 4: Herinrichting van het kruispunt naar voorrangsroute Villerslei / Sluizenstraat

Het college van burgemeester en schepenen heeft deze varianten laten doorrekenen in een verkeersmodel. Zie mobiliteitsanalyse in bijlage, opgemaakt door Antea Group.

Conclusie:

Voor de huidige verkeerssituatie wordt de oplossing met verkeerslichten aanbevolen als meest optimale variant Deze variant resulteert in de meest optimale verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en ook ruimtebeslag.
Met deze variant kunnen we ook flexibel inspelen (aanpassen van de lichtenregeling) als de te verwachten verschuiving van het verkeer ten gevolge van de nieuwe Hoogmolenbrug zich manifesteert
Voor de fietsers is deze variant ook de meest optimale oplossing.

2 3 Vragen·

Maya DB· Kan bij de variant 'rotonde' het probleem voor de vrachtwagens niet opgelost worden door centraal groenruimte weg te nemen?
Saskia V De rotonde dient uitgebreid te worden, richting Sluizenstraat en hier is geen ruimte voor.
Dieter P Wat met herlokalisatie Hoogmolenbrug?
Saskia V: De Sluizenstraat zal meer gebruikt worden voor de circulatie van en naar de Hoogmolenbrug (Metropoolstraat) Deze stromen kunnen met verkeerslichten eveneens gestuurd worden
Kurt V De (mobiliteits)impact van twee nieuwe wijken mag zeker niet onderschat worden
Dieter P· Is er overwogen om een dubbelrichtingsfietspad aan te leggen?
Saskia V Er is te veel nood aan fietsers langs beide zijden van de Villerslei. Er zijn veel zijstraten, start- en stopplaatsen en aanwezigheid van scholen En uiteindelijk ook veel fietsers

Maya DB Bij variant 2, moet de fietsoversteek ter hoogte van Sluizenstraat in aangeduid worden met dubbelrichtingspijlen, dit is niet correct
Saskia V. Klopt, dit staat inderdaad foutief op de plannen Dit zijn uiteindelijk nog maar situatieschetsen ter ondersteuning van de tekst Deze dienen nog in detail uitgewerkt te worden
Dieter P Hoe ziet de timing eruit?
Saskia V: Er wordt momenteel bekeken of de Sluizenstraat versneld aangelegd kan worden Voor de Villerslei zal het participatietraject opgestart worden
Christof V. Over welke termijnen spreken we?
Saskia V: Dit jaar (2020) voortraject opstarten en voorontwerp opmaken. De verschillende studies opstarten, die noodzakelijk zijn om een bestek op te maken Met bedoeling om in 2021 een omgevingsvergunning te kunnen indienen en aanbesteden Start der werken is voorzien voor 2022
Wouter R Het inspraaktraject zal meer tijd in beslag nemen gezien de grootte van de straat en aanwezigheid van allerlei handelszaken
Kurt V Is het mogelijk om aan het studiebureau te vragen om de impact van de nieuwe te ontwikkelen wijken in kaart te brengen?
Saskia V Over deze wijken maken we ons geen zorgen De verzadigingsgraad komt niet in het gedrang Verschuiving van het verkeer zal meer in het gedrang brengen dan het aantal wooneenheden
Dieter P Jammer dat er geen fietsers in de tellingen zitten

3. RENOVATIE AFGESCHAFTE EETHUISBEEK _ FASE II

Aanpassing middenberm n a v raadscommissie 19/09/2019

3 1. Toelichting

In het college van burgemeester en schepenen van 27 augustus 2019 is er akte genomen van het voorontwerp van het dossier Renovatie afgeschafte Eethuisbeek - fase 2, Stanislas Meeuslei en André Ullenslei
Het dossier is voor advies voorgelegd aan de verkeerscommissie en de raadscommissie openbare werken, mobiliteit en toegankelijkheid, vim
Het voorontwerp werd in beide commissies positief onthaald, enkel het comfort van het gebruik van de parkeerplaatsen op de middenberm werd in vraag gesteld

Is het wel mogelijk om op 4,00 m naast elkaar te parkeren, gaan de mensen nog kunnen uitstappen, gaan de spiegels niet afgereden worden?

Wij hebben een bijsturing gemaakt voor de middenberm, nl een middenberm van 4,60 m Hier kan men comfortabel op parkeren naast elkaar.
De rijloper in asfalt wordt versmald naar 2,70 m. De asfalt kan naar 2,70 m gaan omdat in het voorontwerp er nog een goot van 30 cm was voorzien die eigenlijk niet nodig is
De nuttige ruimte voor de brandweer is in principe 2,90 m + 1,50 m voetpad = 4,40 m. Wat zeker ook ruim voldoende is De brandweer vraagt 3,00 m

Een extra voordeel door de asfaltloper smal te houden, is ook dat het "gewone" verkeer de loper zal volgen en zo ook gemakkelijker achter de fietsers zal blijven Dit is dan weer snelheidsverlagend
In dit voorstel kunnen het aantal parkeerplaatsen behouden blijven, ongeveer 62 plaatsen
Bij een middenberm van 4,00 m is parkeren onder een hoek van 30° wel mogelijk, maar dat gaat ten koste van het aantal parkeerplaatsen, ongeveer 38 plaatsen Het parkeren is ook "gevaarlijker" voor een mogelijke fietser in de straat.
Bij de middenberm van 4,00 m zou men ook 1-zijdig kunnen parkeren Dit biedt veel comfort, maar een halvering van het aantal plaatsen, nl 31 plaatsen
Huidige toestand
35 garages, 41 voortuinparkings en ca 31 openbaar bruikbare plaatsen

3.2. Vragen:
Sandra L: Hoeveel parkeerplaatsen komen er bij?
Saskia V: In dit voorstel (langsparkeren) zijn er 62 parkeerplaatsen, wanneer er wordt geparkeerd onder een hoek van 30° resulteert dit in 38 parkeerplaatsen. Parkeren aan één zijde zorgt voor een halvering van de parkeerplaatsen naar 31.
Kurt V: Voor de geparkeerde wagens wordt er 60 cm gecreëerd?
Saskia V: We hebben foto's van parkeerplaatsen die zo zijn uitgerust.
Kurt V: De middenberm, ook is deze 4,60m, blijft voor mij een onmogelijke situatie.
Saskia V: We zullen de foto toevoegen aan het verslag.

Kurt V: Met een breedte van 4 meter staan de geparkeerde auto's praktisch tegen elkaar. 60 cm is maar weinig verbetering. Maar het is natuurlijk al beter dan 4 m.
Tom VG: Er werden bij het agendapunt geen plannen toegevoegd.
Saskia V: Klopt, de plannen waren ongewijzigd.
Tom VG: Tijdens de vorige raadscommissie werd er gezegd dat er nog inspraak zou volgen. Dit is niet gebeurt en er lijkt tot zover geen planning te zijn hiervoor. In de beginfase werden maar 9 buurtbewoners bevraagt. Het hele proces gaat wat traag. Men doet 4 maanden over een aanpassing van 60 cm. Meer inspraak in de buurt is noodzakelijk. Men kan geen knip doorvoeren als niet heel de wijk daar zijn mening over gegeven heeft. Door het knippen is de parkeerproblematiek verkleind naar een kleinere oppervlakte.
Wouter R: Hier is gekozen voor vertegenwoordigers van de straat.
Saskia V: Het inspraaktraject wordt een van de komende weken opgestart, vermoedelijk 2 maart.
Maya DB: Bij het begin en einde van de school verloopt het toch wat moeizaam. Veel keerbewegingen van auto's, wat de veiligheid van de zwakke weggebruiker niet ten goede komt.
Saskia V: Op 4/02 staat er een evaluatie van de knip gepland met de school.

4. SCHIJNPARKLAAN: SNELHEIDSREMMENDE MAATREGELEN

4 1. Toelichting.

Door de lokale politie werden verkeerstellingen uitgevoerd in de Schijnparklaan

- januari/februari 2018
- maart 2018
- juli 2018 (vakantieperiode)
- maart 2019

Tellingen werden besproken in de verkeerscommissie van 19 juli 2018 en 4 oktober 2018

Het college van burgemeester en schepenen d d 3 oktober 2019 besliste om in de Schijnparklaan ter hoogte van de bestaande wegversmallingen plateau's aan te leggen (type 10) in betonstraatstenen.

Richting Albertkanaal

- Dinsdag 30/01/2018 1.076 vtgn / 24 uur V85· 60 km/u
- Woensdag 31/01/2018 1.035 vtgn / 24 uur V85· 60 km/u
- Donderdag 1/02/2018 1 021 vtgn / 24 uur V85· 60 km/u

Richting Lindenlei

- Dinsdag 20/03/2018 1.479 vtgn / 24 uur V85. 60 km/u
- Woensdag 21/03/2018 1 521 vtgn / 24 uur V85 60 km/u
- Donderdag 22/03/2018 1 262 vtgn / 24 uur V85· 59 km/u

Richting Albertkanaal (Broekstraat)	woensdag 11/07/2018	635 vtgn / 24 uur	V85 58 km/u
Richting Lindenlei	woensdag 11/07/2018	755 vtgn / 24 uur	V85 59 km/u
Richting Albertkanaal (Broekstraat)	donderdag 12/07/2018	665 vtgn / 24 uur	V85 58 km/u
Richting Lindenlei	donderdag 12/07/2018	725 vtgn / 24 uur	V85· 59 km/u

Dinsdag 26 maart 2019

- Richting Lindenlei 1 004 vtgn / 24u V85. 59 km/u
- Richting Albertkanaal (Broekstraat) 840 vtgn / 24u V85 56 km/u
-

Donderdag 28 maart 2019

- Richting Lindenlei 922 vtgn / 24u V85· 59 km/u
- Richting Albertkanaal (Broekstraat) 848 vtgn / 24u V85 56 km/u

Het snelheidsregime in de Schijnparklaan is 50 km/u

Om de snelheid naar omlaag te halen in de Schijnparklaan, kunnen de bestaande en versleten snelheidsremmende maatregelen vernieuwd en geactualiseerd worden Snelheidsremmers in betonstraatstenen uitgevoerd, zijn ook de meest duurzame soort Het voorstel vanuit de technische dienst is om de 5 bestaande versmallingen van de rijweg (waarvan 2 remmers/plateau's in BSS) te vernieuwen en om te vormen tot plateau's type 10 Het betreft het sterkst remmende model wat wettelijk voorzien is en werd reeds op diverse plaatsen op het grondgebied Schoten toegepast Voorbeelden Wilgendaalstraat, Jozef Jennesstraat, Lindenlei, Nachtegalenlei,

GR 30/01/2020 goedkeuring lastvoorwaarden. Nadien kan gestart worden met gunningsprocedure, we verwachten +/- 2 maanden later een aannemer te hebben

4.2 Vragen:
Geen vragen

5. VARIA:
Raadslid Peter Arnauw heeft nog volgende varia punten ter bespreking gevraagd (mail van 22 januari 2020 aan de voorzitter):

1 De fietsenstalling aan de terminus van tram 3 is een zootje. Deze ligt op de grens met Merksem, maar kan hier initiatief vanuit onze gemeente komen om die eens onder handen te nemen?

A Momenteel wordt gestart aan de bouw van de P+R Keizershoek Hierin zit een nieuwe fietsenstalling, op het gelijkvloers, in vervat.
Update verloop werken.

De constructie van de P+R Keizershoek zou starten begin januari 2020 Hierbij wordt er eerst de tijdelijke parking (voorzien in grasdals) aangelegd op een naburige terrein Deze parking bevindt zich ten Zuidwesten van de huidige P+R op een veld dat momenteel bereikbaar is via een zandpad dat de Bredabaan met de Lange Bremstraat verbindt Dit zandpad zal tijdelijk deels verhard worden om betere toegang tot de tijdelijke parking te voorzien De tijdelijke parking zal bestaan uit 284pp

Eens deze gebruiksklaar is begint men aan de afbraak van de huidige P+R Dit zou ongeveer een maand duren Vervolgens beginnen ze aan de constructie van het nieuwe P+R gebouw op de locatie van de huidige P+R Eens het gebouw klaar is volgt er nog de omgevingsaanleg (infrastructuur en groen rondom) Dit zou klaar moeten zijn in de eerste maanden van 2021. Dit kan steeds uitlopen door onverwachte omstandigheden op de werf

Daarna wordt er nog een periode van 2 a 3 maanden voorzien om het gebouw exploitatie klaar te maken (camera's, slagbomen, etc) In totaal zou het project dus klaar zijn voor gebruikers rond de zomer van 2021

Eens het gebouw in gebruik is wordt de tijdelijke parking terug gesloopt, het veld in ere hersteld en wordt het terug overgedragen aan de eigenaar.

De fietsenstalling op Keizershoek is in beheer van De Lijn De gemeente heeft op 5/02 een structureel overleg met De Lijn, we zullen deze thematiek aanhalen en vragen om mogelijke bijkomende maatregelen.

2 Een stand van zaken over de vervoersregio, meer bepaald over het dossier van de fietsersbrug over de Bisschoppenhoflaan.

A Fietsbrug over de Bisschoppenhoflaan zit niet mee vervat in de vervoerregio Deze maatregel kwam naar boven tijdens opmaak van de plannen rond de herlokalisatie van de Hoogmolenbrug Voor deze denkpiste zoekt men nog een initiatiefnemer en de nodige budgetten

3. Een stand van zaken over de geplande werken aan de fietsbruggen aan sas 6 en 8

A De budgetten zijn voorzien De Vlaamse Waterweg wil instaan voor de fundering, de gemeente moet zorgen voor de brug zelf Van zodra er een projectmedewerker Infrastructuur aangeworven is, kan deze dit dossier opnemen Het gaat hier om vaste constructies

4 Een stand van zaken over de heraanleg van de Paalstraat vanaf Gamma tot einde

A Het college wenst verder te gaan met het project In eerste instantie gaat het studiebureau het hydraulisch model opmaken en finaliseren

Kurt V Onze fractie heeft samengezeten in verband met de werking van de raadscommissies Op de gemeenteraad eind januari staat de 'Visienota havenplein' geagendeerd Dit zonder voorstelling op de raadscommissie Dit is een heel spijtige zaak Het is eveneens jammer dat we de start van de mondiale raad moesten missen Dit is geen goede planning van de gemeentelijke diensten Het gaat hier om zaken die we, als gemeente, zelf organiseren Dit moet beter afgestemd worden Daarom zullen wij ook voorstellen om het dossier eerst grondig te bespreken en te verdagen op de gemeenteraad
Tom VG Best wordt gestreefd naar het organiseren van een raadscommissie elke donderdag voor de gemeenteraad Zodat de agenda telkens kan besproken worden
Piet B In de Borgeindstraat, ter hoogte van de weide, staat al een geruime tijd een fiets aan de draad Hoort hier niet thuis Kan de politie hier ingrijpen
Wouter R Dit mag in de toekomst rechtstreeks aan de diensten gemeld worden, hoeft niet besproken te worden op de raadscommissie
Piet B: De wijk Kasteeldreef heeft een bevraging gedaan, dit werd gepresenteerd op maandag 20/01, ik was hierop aanwezig Maandag (27/01) staat er een overleg met de gemeente ingepland Wat is het karakter van dit overleg?
Erika B: Het gaat hier om een informeel overleg

Datum volgende vergadering:

Reeds vooraf ingepland
- Donderdag 7 mei 2020 om 20 00 uur
- Donderdag 3 december 2020 om 20 00 uur