



## Verslag vergadering Verkeersadviesraad

Datum: woensdag 23 september 2020

### Aanwezig: stemgerechtigd

- Willy Price
- Wim Raeymaekers
- Frieda Verdoodt
- Frank Buyens
- Wilfried De Koster

### Aanwezig: niet-stemgerechtigd

- Chris Ringoot
- William Engels
- Pierre Vanderborght
- Eric Thomas
- Johan Deleu
- Mia Van der Straeten
- Fred Scrayen

### Verontschuldigd

- Pascale Bauthier
- Katty Van der Borght
- Rose Sablon
- Jeroen Eenens
- Peter De Smedt
- Koen Hellinckx

## Agenda

- Goedkeuring verslag vorige vergadering
- Schoolomgevingen
- Eeksken – Steenweg op Lebbeke
- Meerjarenplanning: Mansteen / Neerveldstraat
- Adviezen aan college
- Nieuws uit de vervoersregio
- Evaluatie nieuw regelement adviesraden
- Varia

### Agendapunt 1: Goedkeuring verslag vorige vergadering

Het verslag van de vergadering van 26 augustus 2020 wordt goedgekeurd met de twee volgende verduidelijkingen:

- Met betrekking tot de invoering van de zone 30 in het centrum wenst de vertegenwoordiger van het verkeersplatform te benadrukken dat hij nog voor de werkelijke invoering van de zone 30, reeds pleitte voor een fietszone, en dus 30 km/u, in het centrum. Ook de Fietzersbond Opwijk pleitte hier in het verleden reeds voor.

- Met betrekking tot het agendapunt Leirekensroute en de stationsomgeving, waar de F27 (Leirekensroute) en F221 (OMA-route) samenvallen, kunnen de studies verder verduidelijkt worden als volgt:

- F27 (Leirekensroute) = Studiebureau Buur werd aangeduid door de provincie Vlaams-Brabant, de startnota voor Opwijk is in opmaak. Het gewijzigde tracé (vanaf Foksveldstraat tot Doortstraat) wordt opgenomen in de studie F27;
- F221 (OMA-route) = bestek voor aanduiding studiebureau werd goedgekeurd op gemeenteraad van 22 september 2020. De gemeente Merchtem voert de opdracht ook namens gemeente Opwijk uit. De studie F221 loopt voor Opwijk vanaf Leireken-Asbeekweg tot grens met Merchtem;
- Tunnel Foksveldstraat = Studiebureau Witteveen & Bos werkt in opdracht van Infrabel, in kader van het sluiten van alle overwegen. Het ontwerpplan is in opmaak. De tunnel zal voldoen aan de voorwaarden van een fietssnelweg.

Na een korte gedachtewisseling wordt er besloten om geen namen in de het verslag op te nemen bij de bespreking van agendapunten. De vertegenwoordiger van het verkeersplatform en de fietzersbond geven aan er geen probleem mee te hebben om wel aangeduid te worden.

### Agendapunt 2: Schoolomgevingen

Bespreking van de nota van de Werkgroep Schoolomgevingen. Zie [bijlage 1](#).

De dossiers van De Leertrommel, De Duizendpootrakkers en De Knipoog zijn het meest prioritair en zullen meer in detail besproken worden. Het is echter de bedoeling om de subsidiedossiers van alle schoolomgevingen zo vlug als mogelijk in te dienen.

Er wordt een overzicht gegeven van de verschillende subsidiemogelijkheden. Er zijn subsidies van de provincie Vlaams-Brabant, de Vlaamse overheid en het Fietsfonds. Daarnaast zijn er ook nog mogelijkheden in het kader van Slimme Mobiele Scholen en Dokter Mobi.

Er werd samen gezeten met alle scholen om zo overal op dezelfde manier te kunnen werken. Een aantal maatregelen keren dan ook terug bij alle projecten. De schepen kondigt ook een uniforme regeling aan inzake gemachtigd opzichter. Ook de inzet en de mogelijkheden van wijkagent niet uit het oog verliezen.

't **Luikertje** in Nijverseel was het proefproject en werd ondertussen gerealiseerd.

Belangrijke elementen in verband met de schoolomgeving van **De Leertrommel**:

- De oversteekplaatsen zullen worden aangepast, zowel aan de toegang van de school als aan het baantje naar de sporthal. Zie bijlage 2. De stoepen zullen verbreed worden ter hoogte van de oversteekplaatsen
- Aanduiding van schoolzone
- Vraag om van Schoolstraat een fietsstraat te maken of nog beter om van zone 30 een fietszone te maken
- Eventueel op zetten van stapspot op parking van sporthal en/of parking OCMW indien een doorsteek door VKO/klooster kan gerealiseerd worden
- Subsidiëring via de provincie omdat de school ook een fietsenstalling aanvraagt

De vertegenwoordiger van de fietsersbond merkt op dat er nog altijd twee overbodige paaltjes staan in het baantje naar de sporthal die dan misschien ook kunnen verdwijnen met de aanpassingen.

Er werd overleg gepleegd met de school en met de politie, maar niet met de omwonenden.

**De Boot/Mozaik/Mai**: zie nota

Belangrijke elementen in verband met de schoolomgeving van **De Duizendpootrakkers**:

- Zone 30 blijft behouden en aanduiden van schoolzone
- Kus- en rijzone aanduiden
- Dubbel richtingsfietspad
- Parkeerprobleem aan de uitrit. Nadenken over een goede oplossing: gele streepmarkering, versmalling,...

Zie bijlage 3.

**Schoolhuis/VKO/Lettertuin**: zie nota

Belangrijke elementen in verband met de schoolomgeving van **De Knipoog**:

- Toegang zowel langs Verlorenkostbaan als Kouterbaan
- Stapspot op parking Kersenpit wordt al goed gebruikt
- Vooral Verlorenkostbaan is niet veilig
- Verschillende mogelijkheden om dit op te lossen, nog overleg nodig
- Ook kijken naar de herinrichting van het centrum van Mazenzele (zone 30/fietszone, momenteel proefopstelling,...)

Aanpassingen aankondigen via bewonersbrieven en bekend maken in Opwijk Info.

Schoolroutes moeten nog bekeken worden. Ook wordt gekeken naar een tonnagebeperking of beperking werftransport tijdens de spitsuren voor schoolgaande kinderen.

## Agendapunt 3: Eeksken / Steenweg op Lebbeke

Een raadslid kaart aan dat de verkeerssituatie voor fietsers en voetgangers niet veilig is in de Steenweg op Lebbeke en Eeksken, deel richting Buggenhout. Door beide straten komt veel verkeer, dat te snel rijdt en er is zeer weinig ruimte voor fietsers en voetgangers. Vrachtwagens, bestelwagens, SUV,... rijden veel te dicht tegen -- en zelfs op -- het fietspad richting Buggenhout. Door de afgeschuinde borduur wordt bij het nemen van de bochten vaak een deel van het fietspad ook gebruikt door deze voertuigen, wat uiteraard niet kan. Als fietser komende van Buggenhout, moet je vaak ook uitwijken tegen de afsluitingen van de voortuintjes om de ver uitstekende autospiegels te ontwijken.

Bovendien is de infrastructuur in beide straten in zeer slechte staat, zeker voor mensen die moeilijk te been zijn, voor kinderwagens, beginnende fietsers,... Op een aantal plaatsen is er ook nog hinder van beplating van aanliggende privétuinen die tot op het fietspad reikt. Het zet ook niet aan tot het gebruik van de fiets om verplaatsingen te maken.

Het raadslid vraagt dan ook om dringend werk maken van het heraanleggen van de infrastructuur voor de veiligheid van voetgangers en fietsers.

De vergadering kan de opmerkingen bijtreden. De ruimte op het openbaar domein is er sowieso wel beperkt. Eventueel een mogelijkheid om langs de achterkant van de woningen te passeren is geen optie.

De gemeente geeft aan dat er echter geen middelen zijn om verbeteringen uit te voeren.

Aan de spooroverweg aan de Steenweg op Lebbeke werd ondertussen wel een bijkomend stuk fietspad aangelegd. In de vergadering van 10 september 2019 adviseerde de Verkeersadviesraad dat voor de fietsers die richting Bolstraat willen rijden er best ook een kort uitwijkstrookje wordt voorzien naast de straat, net over de spoorweg. Fietsers kunnen dan daar veilig wachten tot het autoverkeer voorbij is om de straat over te steken.

De gemeente geeft aan dat dit vergeten werd, maar dat dit alsnog zal worden uitgevoerd.

Er zal ook nog samen gezeten worden met de buurt voor de evaluatie van de huidige snelheidsremmende installatie bij het begin van het Eeksken en in verlengde daarvan zullen er dan ook nog maatregelen genomen worden om de snelheid op de Steenweg op Lebbeke te milderen.

## Agendapunt 4: Meerjarenplanning Mansteen / Neerveldstraat

De aanleg van het voetpad op Mansteen werd goedgekeurd op de gemeenteraad van 28 april 2020 voor het gedeelte vanaf huisnummer 63 tot 97. De werken zullen uitgevoerd worden door Van Lembergen. Er is momenteel nog geen concreet zicht op de timing van de werken.

## Agendapunt 5: Adviezen aan College

### **Charter OVK**

Het ontwerpadvies wordt voorgelegd en besproken. Dit geeft aanleiding tot een aanpassing van het ontwerpadvies. Het aangepaste advies vindt u in [bijlage 4](#).

### **Strategische acties Verkeersveiligheid**

Het ontwerpadvies wordt voorgelegd en besproken. Dit geeft aanleiding tot een aanpassing van het ontwerpadvies. Het aangepaste advies vindt u in [bijlage 5](#).

## **Glasbollen**

Het ontwerpadvies wordt voorgelegd en besproken. Dit geeft aanleiding tot een aanpassing van het ontwerpadvies. Het aangepaste advies vindt u in [bijlage 6](#).

Er dient ook rekening gehouden te worden met het feit dat de locatie bereikbaar moet zijn voor het ledigen van de glasbollen.

De vergadering stelt vast dat de properheid in de buurt van de glasbollen regelmatig te wensen overlaat. Een raadslid werpt de mogelijkheid op dat in sommige gemeenten camera's worden ingebouwd in glasbollen om zo sluikstorters te betrapen.

## **Agendapunt 6: Vervoersregio Vlaamse Rand**

De laatste terugkoppeling over nieuws uit de Vervoersregio Vlaamse Rand dateert al van de vergadering van 27 januari 2020.

De gemeente deelt echter mee dat er geen nieuws te melden valt.

Bijkomend licht de gemeente toe dat de belbussen in onze regio reeds in een vroeg stadium werden geschraapt en dat pas later het budget voor de vervoersregio werd vastgelegd. Dit budget werd vastgelegd op basis van de aanwezige belbussen, maar aangezien die al geschraapt waren is er dus minder budget in de vervoersregio Vlaamse Rand.

## **Agendapunt 7: Evaluatie nieuw reglement adviesraden**

De evaluatie van het nieuwe reglement adviesraden stond geagendeerd op de vergadering van 23 augustus 2020, maar kon wegens tijdsgebrek niet behandeld worden. Per e-mail van 21 september 2020 vraagt de contactpersoon van de gemeente dat er uitdrukkelijk een advies wordt uitgebracht omdat het reglement eerstdaags door het gemeentebestuur zal geëvalueerd worden en zo nodig aangepast als blijkt dat het wenselijk is voor een goede werking. Het College vraagt dan ook aan alle adviesraden om formeel een advies over te maken.

Artikel 4 van het reglement voorziet dat elke adviesraad een voorzitter, ondervoorzitter, secretaris en ook penningmeester heeft. De verkeersadviesraad heeft momenteel geen penningmeester aangeduid. Het reglement sluit niet uit dat ondervoorzitter en penningmeester kunnen gecombineerd worden en dus wordt voorgesteld dat de ondervoorzitter ook de rol van penningmeester opneemt. De vergadering stemt hiermee in.

Het reglement voorziet ook in de aanduiding van plaatsvervangers, maar voor de verkeersadviesraad zijn er momenteel geen plaatsvervangers aangewezen. Indien iemand van een bepaalde geleding wegvalt, dan wordt verondersteld dat die geleding zelf iemand aanduidt als vervanger.

Het ontwerpadvies wordt voorgelegd en besproken en geeft aanleiding tot het advies in [bijlage 7](#).

Een raadslid merkt nog op dat de huidige sjablonen voor de adviesraden werken met grote kleurvlakken. Dit is geen goed voorbeeld van zuinig printen en dus niet goed voor het milieu.

## Agendapunt 8: Varia

- Aan de Kersenspit werden markeringen aangebracht om de te volgen weg voor voetgangers te verduidelijken
- De gemeente zal twee halftijdse gemeenschapswachten in dienst nemen. Ook uitwisseling met Merchtem mogelijk. Operationeel in het voorjaar 2021.

Eventuele opmerkingen op dit verslag vindt u bij het eerste agendapunt "Goedkeuring van het verslag" van het verslag van de volgende vergadering.

**Verslag:** Wim Raeymaekers

**Datum volgende vergadering: donderdag 10 december 2020**

De Voorzitter,

De Secretaris,

Wilfried De Koster

Wim Raeymaekers

### Bijlagen:

- Bijlage 1: Overzicht Werkgroep Schoolomgevingen
- Bijlage 2: Ontwerp herinrichting Schoolomgeving De Leertrommel
- Bijlage 3: Ontwerp herinrichting Schoolomgeving De Duizendpoottrakkers
- Bijlage 4: Advies Save Charter Ouders van Verongelukte Kinderen
- Bijlage 5: Advies Strategische nota inzake verkeersveiligheid
- Bijlage 6: Advies Glasbollen
- Bijlage 7: Adviesvraag Evaluatie Reglement Adviesraden

# Werkgroep Schoolomgevingen

## 23-09-2020

### Samenvattend Overzicht

---

Het is de bedoeling om alle schoolomgevingen gelijkvormig te maken qua aanpak en infrastructuur.

Wat niet belet om eigen accenten te leggen conform de lokale situatie.

Daarbij wordt niet alleen gekeken naar de rechtstreekse schoolomgeving, maar ook naar de schoolroutes.

Hierbij kan gebruik gemaakt worden van verschillende subsidiemogelijkheden: provincie, Vlaamse Overheid en Bovenlokaal Fietsrouten netwerk.

### De subsidies

1. Er is de subsidie van de Provincie Vlaams-Brabant.  
Deze is bedoeld voor de herinrichting van de schoolomgeving én de schoolroutes met het accent op dit laatste.  
De subsidie kan aangevraagd worden zowel door de gemeente als door de school en bedraagt maximum 50.000 € per schoolvestiging.  
De uitwerking van het project gebeurt in overleg met de provincie en moet ook de goedkeuring krijgen van de provincie.  
De herinrichting van de schoolomgeving van de Vrije Basisschool 't Luikertje en enkele schoolroutes werd via deze subsidie gerealiseerd.
2. Ook de Vlaamse Overheid voorziet in 2020 een bedrag van 20 miljoen voor veiligere schoolomgevingen en schoolroutes.  
De subsidie moet aangevraagd worden door de gemeente en bedraagt 50 % van de uitgaven met een maximum van 25.000 €.  
Het gaat over uitgaven voor verkeerssignalisatie en kleinere infrastructurele maatregelen.  
Per kalenderjaar kunnen 10 dossiers ingediend worden.  
De subsidie wordt uitgekeerd na goedkeuring door het departement.
3. Het Fietsfonds voorziet subsidies voor de (her)aanleg van fietsinfrastructuur op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.  
Er is een tussenkomst voorzien tot 90 % van de kosten.  
De gemeente moet de aanvraag indienen.

### 't Luikertje Nijverseel

De Vrije Basisschool in Nijverseel was het proefproject om na te gaan wat bij elke schoolomgeving noodzakelijk was en wat specifiek als extra (lokale) maatregel moest opgenomen worden.

Volgende maatregelen werden genomen en uitgevoerd:

1. Vaste Zone 30 blijft.
2. Inrichten van een duidelijke schoolzone en het creëren van een poorteffect langs beide zijden van de schoolzone via verkeerssultjes
3. De schoolzone wordt aangeduid met groene streken en in grote letters het woord "schoolzone"
4. Het plaatsen van dynamische borden die de snelheid aangeven
5. De halte van de belbus en de parkeerplaats voor gehandicapten worden verplaatst buiten de schoolzone.

6. Flexibele paaltjes ter bescherming van het fietspad
7. Luikerweg inrichten als schoolstraat
8. Dageraadweg inrichten als fietsstraat
9. Het plaatsen van een nieuwe fietsenstalling op school
10. Het plaatsen van nieuwe verlichting langsheen het pad naar de fietsenstalling
11. Structurele aanpak van de Nijverseelstraat op langere termijn  
Op korte termijn markeringen aanpassen op kruispunt Nijverseelstraat-Hoestraat
12. Parkeerverbod kruispunt Wijngaardstraat-Steenweg op Aalst
13. Kruising Leirekensroute: herinrichting via het dossier Toekomstproject Leirekensroute samen met de provincie en de Vlaamse Overheid
14. Stapsport opzetten: er is een parking voorop zowat 100 meter van de school: deze wordt ook effectief gebruikt

Kostprijs voor het project was ongeveer 49.000 €.

Hierin zitten niet de kosten op termijn zoals de globale aanpak van de Nijverseelstraat en de oversteekplaats met Leirekensroute

Uit de evaluatie blijkt de zeer grote tevredenheid van de kinderen en de ouders.

## Weerkerende maatregelen

1. Zone 30 aan de school
2. Het inrichten van een herkenbare schoolomgeving met groene stroken en in zeer groot formaat geschilderde letters: Schoolzone
3. Zebepad
4. Dynamische borden die de snelheid van de automobilist aangeven
5. Indien nodig: heraanleg of aanleg van voetpaden en fietspaden
6. Indien mogelijk: de creatie van een poorteffect via verkeersuiltjes
7. Nazicht voor het opzetten van een stapspot
8. Indien nodig: het inrichten van een fietsstraat
9. Indien nodig: het inrichten van een schoolstraat

## Algemeen

1. Er moet meer gebruik gemaakt worden van gemachtigde opzichters.  
De gemeente heeft beloofd een eenvormige regeling uit te werken.
2. Het optreden van de wijkagent is op verschillende plaatsen een probleem.  
Die stelt zich niet voldoende actief op...

## De Leertrommel

1. Zone 30 aan de school
2. Het inrichten van een herkenbare schoolomgeving met groene stroken en in zeer groot formaat geschilderde letters: Schoolzone
3. Zebepad verleggen en breder maken en ook de overgang van het baantje komende van de sporthal herinrichten (beugels staan nu in de weg voor bv. fietskar)
4. Dynamische borden die de snelheid van de automobilist aangeven
5. Van de Schoolstraat een fietsstraat maken:  
Ondertussen is er de vraag van het verkeersplatform om van de recent ingevoerde Zone 30 (binnen de zogezegde ring) een fietszone te maken
6. De creatie van een poorteffect via verkeersuiltjes  
Eventueel voetpad breder maken
7. Nazicht voor het opzetten van een stapspot: in dit geval de parking van de sporthal



8. Kiss & Ride behouden: overdag gewoon parking...?!
9. Eventueel een mogelijkheid zoeken voor een doorsteek via VKO en klooster om naar parking OCMW te gaan
10. Accentverlichting plaatsen
11. Nieuwe fietsenstalling
12. Wat met Costershof...?  
 Vele ouders staan verkeerd geparkeerd: er mag alleen geparkeerd worden op de vaste parkeerplaatsen  
 Er wordt door de politie gecontroleerd en geverbaliseerd: ouders komen klagen bij de directie...  
 Ondertussen heeft de gemeente (niet in overleg met de school, wel met de bewoners) beslist om een schoolstraat in het Costershof in te voeren

Het voorstel om de Schoolstraat van richting te veranderen wordt niet weerhouden.  
 De schoolroutes moeten nog verder bekeken worden.

## De Boot

1. Zone 30 aan de school: dynamische borden
2. Het inrichten van een herkenbare schoolomgeving met groene stroken en in zeer groot formaat geschilderde letters: Schoolzone
3. Zebrapad: inmiddels gerealiseerd
4. Dynamische borden die de snelheid van de automobilist aangeven
5. Zeker en vast een noodzaak: accentverlichting ter hoogte van zebrapad school
6. Kunnen we (durven we) een poorteffect creëren op Heiveld...?
7. Nazicht voor het opzetten van een stapspot: in dit geval is dit de sporthal  
 We vragen één in- en uitgang ipv. een aparte ingang en uitgang: ondertussen gerealiseerd
8. De huidige busstrook wordt gebruikt voor Kiss & Ride
9. De geparkeerde wagens langsheen Heiveld en met open zwaaiende deuren vormen een probleem voor de fietsers
10. De fietspaden en voetpaden op Heiveld zijn in zeer slechte staat  
 Deze kunnen heraangelegd worden via de subsidiëring voor het bovenlokaal fietsroutenetwerk  
 In dit geval gaat het van de rotonde aan de Nieuwstraat tot aan de rotonde van 't Kasteeltje en wenselijk zelfs tot aan de Fabriekstraat  
 We vragen een nieuw fietspad en voetpad langs elke kant van de straat
11. Het nieuwe voetpad en fietspad aan de school hebben een verkeerde kleur: voetpad rood en fietspad wit...
12. Heiveld heeft een breed wegprofiel: mogelijkheid dus om de juiste keuzes te maken
13. Het kruispunt Heiveld-Esp is een groot probleem...  
 Een goede oplossing is slechts mogelijk door een volledige herinrichting niet alleen van het kruispunt maar van de hele omgeving  
 Dus inbegrepen de groenzones en het kleine stukje straat waar de bussen staan en het stukje Heiveld naar de Schoolstraat  
 Het verkeersplatform heeft zich geëngageerd om de volledige situatie te bestuderen met een verkeersdeskundige en een architect uit ons ontwerperscollectief en een voorstel uit te werken
14. De bussen die in het kleine baantje geparkeerd staan zorgen voor een gevaarlijke situatie.  
 Er is al eens een voorstel geweest om de bussen te verhuizen naar de Fläktzone, maar is niet de meest geschikte oplossing  
 Vermits MAI op korte termijn verhuist naar de site van VKO komen hier mogelijkheden vrij...
15. Het is wenselijk om het parkeergedrag in kaart te brengen en tellingen te doen voor het kruispunt Heiveld-Esp

16. Schoolroutes: overstekende fietsers naar Esp en Klarstraat vinden dit een gevaarlijke situatie  
Voorstel: stukje fietspad dubbelrichting maken
17. Het vrachtverkeer vormt ook een probleem: voorkeursroutes uitwerken en-of verboden tijdens de schooluren 's morgens, 's middags en 's avonds

## Moza-Ik

Dezelfde problematiek als voor De Boot geldt voor Moza-Ik.

## Maria Assumpta ofte MAI

Vermits deze school op korte termijn verhuist naar de site van het VKO zal verwezen worden naar dit dossier.

## De Duizendpoortrakers

Er moet nog verder overleg volgen met De Duizendpoortrakers.  
Een aantal zaken kunnen nu al vooropgesteld of uitgevoerd worden.

1. Zone 30 aan de school: dynamische borden
2. Het inrichten van een herkenbare schoolomgeving met groene stroken en in zeer groot formaat geschilderde letters: Schoolzone
3. Dynamische borden die de snelheid van de automobilist aangeven
4. Zeker en vast een noodzaak: accentverlichting ter hoogte van de 2 zebrapaden aan de school
5. Kunnen we (durven we) een poorteffect creëren op de Ringlaan...?
6. Stapspot...?  
Kan aan de overkant van de straat (parkeerplaatsen rechtover de frituur)
7. Wat met bijkomende in- en uitgang van de ondergrondse parking van het bouwproject op de terreinen van Van Breuze...?

Vanuit de school worden nog volgende voorstellen toegevoegd:

1. Dynamische verkeersborden met aanduiding "Zone 30" korter naar zebrapaden brengen
2. Verkeersremmers monteren op het wegdek in de parkeerzone vlak voor de school: kan perfect een rubberen drempeltje zijn met gele arcering
3. Octopuspalen aan beide zebrapaden
4. Toestemming om de parkeerzone (enkel het asfalt) aan de school creatief te beschilderen in het thema "Traag Verkeer"
5. Eigen banners met "Zone 30" regelmatig van plaats verwisselen om blijvende de aandacht te trekken en gewinningseffect te doorbreken
6. Aanduiden (ev. via arcering) waar er absoluut niet mag geparkeerd worden
7. Beter visualiseren van de Kiss & Ride Zone: letterlijk op tarmac verven is mogelijk

## VKO

Met VKO moet nog verder overlegd worden.

Het nieuwe fiets- en voetpad van de Kloosterstraat tot aan de rotonde en het verdwijnen van de parkeerplaatsen aldaar is al een mooie en gedurfde realisatie.

Mogelijke stapspot: parking OCMW voor de ouders en Jeugdheem voor de leerkrachten

## Schoolhuis

Ook het Schoolhuis heeft zijn huiswerk gemaakt en enkele pijnpunten opgesomd in een nota. Daarnaast kunnen de weerkerende maatregelen ook hier uitgevoerd worden.

1. Zone 30 aan de school: dynamische borden
2. Het inrichten van een herkenbare schoolomgeving met groene stroken en in zeer groot formaat geschilderde letters: Schoolzone
3. Zebrapad
4. Dynamische borden die de snelheid van de automobilist aangeven

De suggesties voor een veiligere schoolomgeving vanuit het Schoolhuis:

1. Leerlingen komen met de trein naar school en steken over ter hoogte van de Processiestraat. Daar moet een zebrapad geschilderd worden, zodat ze veilig kunnen oversteken naar het (breder) juiste voetpad.
2. Schuttershof is op dit moment geen woonerf. Er wordt overal geparkeerd. Parkeervakken nazien. Er staan paaltjes met beperkte parkeertijd op het voetpad, waardoor er geen voldoende ruimte meer is. Deze paaltjes mogen weg: er zijn toch geen winkels meer aldaar. En woonerf installeren.
3. Auto's snijden de bocht zeer scherp aan ter hoogte van nr. 16. Fietsers komende van Singel komen daardoor in een gevaarlijke situatie. We vragen om de paaltjes weg te doen, waardoor er meer ruimte ontstaat voor de zachte weggebruiker. Ook voorstel van fietssuggestiestrook aanbrengen minstens 5 meter voor de bocht tot 5 meter na de bocht.
4. Het baantje tussen de Schoolstraat en de Kloosterstraat is een belangrijk onveilig punt aan de uitgang van de Schoolstraat. Het is bovendien onduidelijk voor de automobilisten. Verder na te zien... Suggestie op het platform: kan er met schilderwerk iets opgelost worden. Of laten aansluiten op de fietssuggestiestrook...? Verder na te zien met gemeente en politie.

Op het platform van 3 maart 2020 is iedereen akkoord met de voorgestelde maatregelen.

## De Lettertuint

De Lettertuint bevindt zich in een andere situatie, want gelegen op een gewestweg. Dit betekent dat de subsidiëring van de provincie en de Vlaamse Overheid hier niet van toepassing is. Twee-drie jaren geleden is er al eens een overleg geweest samen met AWW (Agentschap Wegen en Verkeer). Daarbij werd afgesproken dat de zebrapaden moeten herschikt worden, evenals de verkeerslichten en de parkeerplaatsen.

Ondertussen heeft de school de toegang aan de ingang van de kerk gesloten en verplaatst naar de achterkant van de kerk aan de speeltuint. Ook de toegang zelf werd aangepakt en heringericht.

Op vraag van het platform mogen op de parkeerplaatsen aan het café enkel nog wagens geparkeerd staan (en geen camionettes) zodat de zichtbaarheid gegarandeerd blijft. Na enkele maanden blijkt dat nog één probleem moet opgelost worden: inrijdende en uitrijdende automobilisten blokkeren elkaar soms omdat ze elkaar niet zien aankomen. Oplossing: spiegel plaatsen ter hoogte ingang parochiezaal

In dit dossier moet een nieuw overleg gepland worden met AWW.

Wat de schoolroutes betreft: het platform vraagt al jaren dat de moordstrookjes op Klei en Vilvoordsesteenweg aangepakt worden.

Er was de belofte van AWW om aparte fietspaden aan te brengen op beide wegen aan elke kant van de straat.

Het onteigeningsdossier ging opgestart worden, maar tot heden niets...

## De Knipoo

1. Zone 30 aan de school: dynamische borden of vaste zone...?  
Idem in Kouterbaan en Verlorenkostbaan of verschillend...?
2. Het inrichten van een herkenbare schoolomgeving met groene stroken en in zeer groot formaat geschilderde letters: Schoolzone
3. Dynamische borden die de snelheid van de automobilist aangeven

De school gebruikt twee toegangen: een dubbele inrichting is nodig, dus zowel in de Kouterbaan als in de Verlorenkostbaan.

Het opsplitsen tot twee toegangen wordt niet alleen door de ouders als goed ervaren, de drukte wordt gelijkmatig verdeeld.

Andere punten die na een bezoek ter plaatse aan bod zijn gekomen:

1. Zone 30: vast of variabel...?  
Wat gaat er gebeuren met Centrum van Mazenzele: al dan niet Zone 30...?  
Sint-Pietersweg tot en met Dorp
2. Het plaatsen van accentverlichting
3. Schoolstraat inrichten in het Kouterbaantje: ondertussen gerealiseerd  
Nog wel de juiste verkeersborden plaatsen
4. Stapspot is Parking Kersenpit  
Wordt ondertussen ook effectief gebruikt
5. Verlorenkostbaan: parkeerverbod ter hoogte van de school
6. Fietssuggestiestrook in de volledige Verlorenkostbaan aan de overkant
7. Zebrapaden aanbrengen aan de kerk en de Verlorenkostbaan
8. Kerkplein volledig herinrichten en parkeervrij maken: met schilderwerken betere doorgang maken  
Ondertussen: kerkplein ingekort en proefopstelling en schilderwerken uitgevoerd
9. Opwijksestraat knippen of éénrichting maken
10. Op termijn: gelijkvloerse herinrichting Centrum van aan de verkeerslichten aan de Steenweg tot Dries en Gildelaan
11. Vraag van de school voor opleiding tot gemachtigde opzichter.

Volgende bemerkingen werden toegevoegd vanuit het verkeersplatform:

1. De kruising van auto's komende van de verkeerslichten richting Verlorenkostbaan met auto's komende van de Verlorenkostbaan richting verkeerslichten is nogal moeilijk
2. Ging het pleintje niet verkeersvrij gemaakt worden...?!
3. Ligging zebrapad in Verlorenkostbaan moet beter

Vanuit een eerste evaluatie door de school aan de ouders over de proefopstelling zijn volgende reacties gekomen:

1. Maak van het centrum van Mazenzele een fietszone
2. Maak van de Verlorenkostbaan een schoolstraat
3. De zebra-overgangen voorzien van het bijhorende verkeersbord RVV-L02 en pinkende verlichting
4. Fietspad in Verlorenkostbaan is niet duidelijk: beter twee fietssuggestiestroken...?
5. Communicatie: aan bevolking medelen wat een woonerf is
6. Communicatie: hoe rijden fietsers best weg en waarop letten...?
7. Tellingen uitvoeren
8. Fluo-mannetjes zetten
9. Betere aanwezigheid en controle van de politie: ook betere handhaving Zone 30
10. Acties om te voet of per fiets te komen: blijven herhalen

## Timing

1. In alle dossiers nazien wat nu definitief wordt afgesproken, zodat subsidiedossiers kunnen opgemaakt worden.  
Per subsidiedossier moet nagegaan worden welke subsidies kunnen aangevraagd worden.
2. We gaan alle schoolomgevingen samen aanpakken, zodat geen verdere tijd verloren gaat.  
Vooropgestelde limietdatum voor alle dossiers: 1 september 2021.  
Prioritaire dossiers: De Leertrommel, De Duizendpootakkers en De Knipoog: bijeenkomst in september of eerste helft oktober 2020.
3. Nazien op zeer korte termijn: welke subsidiëring voor welke dossiers...?  
Dossiers voor de Vlaamse Overheid moeten zo vlug mogelijk ingediend worden.

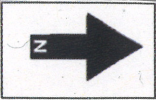
## Algemeen

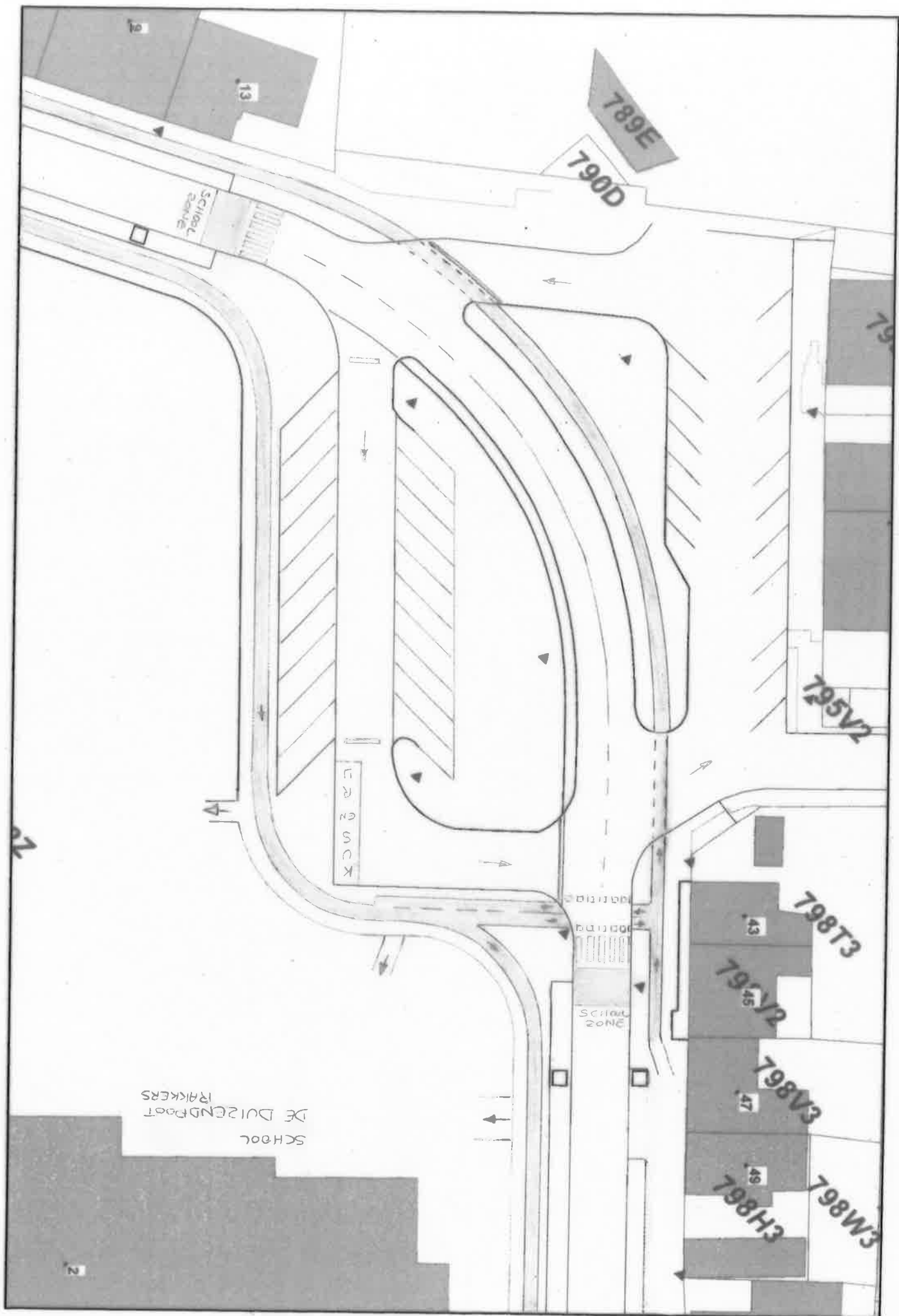
1. De schoolroutes moeten nog verder bekeken worden.  
We hebben vanuit de enquêtes een overzicht van alle bemerkingen: we kunnen met het verkeersplatform hiervan een samenvatting maken.  
De schoolroutes kunnen mee verder opgenomen worden in dossiers die nog niet aan de maximumsubsidie zitten.
2. Er is ook de vraag gesteld naar tonnagebeperking tijdens de schoolspitsuren.
3. Kan er iets gedaan worden aan werftransport...?  
Voorstel: charter werftransport ondertekenen en uitvoeren.

## Financieel

Uit het dossier van Nijverseel halen we volgende kosten per stuk:

1. Groene strook antislip: 30,25 €
2. Zebra-pad 4 meter: 36,30 €
3. Tekst Schoolzone: 78,65 €
4. Stopstreep: 2,42 €
5. Stopbord: 19,36 €
6. Poort-affect via verkeerssultjes:  $272,25 + 338,80 + 217,80 = 828,80$  €
7. Dynamische borden = ? (nazien met Mia)
8. Accentverlichting = ? (nazien met Mia)
9. Fietsenstalling: afhankelijk van gewenste grootte, maar vaak een kost tussen 20.000 en 30.000 €







## Advies Verkeersadviesraad

**Datum: woensdag 23 september 2020**

**Titel: Ondertekening Charter OVK**

**Minimum de helft van de stemgerechtigde leden waren aanwezig: Ja**

**Er werd voldaan aan de 2/3<sup>e</sup> man-vrouwverhouding: Ja**

### Welke stappen werden ondernomen?

Op de vergadering van de Verkeersadviesraad van 3 december 2019 bracht de vertegenwoordiger van Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK) het SAVE-charter Steden & Gemeenten (zie bijlage) van OVK ter sprake. De vertegenwoordiger vraagt uitdrukkelijk of de gemeente bereid is om dit te ondertekenen. Ook de vertegenwoordiger van het verkeersplatform stelde in het verleden die vraag al.

Om iedereen de kans te geven om kennis te nemen van het charter werd dit toegevoegd aan het verslag van de vergadering.

Op de vergadering van 27 januari 2020 werd gevraagd of er vragen of bezwaren waren bij het charter, wat niet het geval bleek te zijn.

Op de vergadering van 26 augustus 2020 werd een ontwerpnota van deze adviesvraag voorgelegd, aangepast en goedgekeurd.

### Inleiding / situering

OVK wenst met het charter alle steden en gemeenten aan te sporen om permanent aan een beter en veiliger mobiliteitsbeleid te werken, in het bijzonder op plaatsen waar kinderen en jongeren vaak aan het verkeer deelnemen, zodat er in de toekomst geen (jonge) verkeersslachtoffers meer zouden vallen.

Met het charter verklaart de gemeente dat ze bereid is een globaal en gecoördineerd beleid te ontwikkelen om alle weggebruikers, en in het bijzonder kinderen en jongeren, beter te beschermen en daarom als gemeente een actieplan uit te werken dat aansluit bij één of meerdere van de 7 doelstellingen voor een veiliger verkeer, zijnde:

1. De opmaak en evaluatie van een verkeersveiligheidsanalyse.
2. De implementatie van het STOP-principe.
3. De afstemming van het mobiliteitsbeleid op kinderen en jongeren.
4. Het garanderen van een hoog handhavingsniveau.
5. De voorbeeldfunctie van de gemeente/stad en haar de beleidsverantwoordelijken.



6. Een actief sensibilisatie- en educatiebeleid voeren.
7. De opvang van verkeersslachtoffers optimaliseren.

OVK helpt gemeenten deze doelstellingen te vertalen naar concrete actiepunten voor hun gemeente. Na een succesvolle uitvoering van het actieplan wordt door OVK het SAVE-label uitgereikt.

Ondertussen ondertekenden al 114 gemeenten het SAVE-charter en werden er al 79 labels uitgereikt.

Meer informatie op: <http://save.ovk.be/>

## Advies

De Verkeersadviesraad geeft het advies om dit charter te ondertekenen omdat de gemeente wel degelijk een actieve rol kan spelen in de verbetering van de verkeersveiligheid.

## Minderheidsstandpunt (indien van toepassing)

Geen

We hopen op een positief onthaal van dit advies en kijken uit naar jullie reactie,

Wilfried De Koster  
Voorzitter

Wim Raeymaekers  
Secretaris

---

## Terugkoppeling college van burgemeester en schepenen

**Datum terugkoppeling zitting college van burgemeester en schepenen:**

Klik of tik om een datum in te voeren.

**Antwoord college:**

Klik of tik om tekst in te voeren.



# SAVE

## **SAMEN ACTIEF VOOR EEN VEILIG VERKEER**

Elk kind dat in het verkeer omkomt, is er een te veel.

OVK wenst daarom alle steden en gemeenten aan te sporen permanent aan een beter en veiliger mobiliteitsbeleid te werken, in het bijzonder op plaatsen waar kinderen en jongeren vaak aan het verkeer deelnemen, opdat er geen (jonge) verkeersslachtoffers zouden vallen.

De gemeente kan een actieve rol spelen in de verbetering van de verkeersveiligheid. Door de ondertekening van dit SAVE-charter Steden & Gemeenten gaat de gemeente het engagement voor meer verkeersveiligheid aan!



Wij verklaren dat onze stad/gemeente bereid is een globaal en gecoördineerd beleid te ontwikkelen om alle weggebruikers, en in het bijzonder kinderen en jongeren, beter te beschermen. Daarvoor zal onze stad/gemeente een actieplan uitwerken dat aansluit op één of meerdere van volgende doelstellingen:

**1. De opmaak en evaluatie van een verkeersveiligheidsanalyse.**

- ✗ Nieuwe infrastructuurprojecten analyseren aan de hand van een verkeersveiligheidsaudit.
- ✗ Gevaarlijke punten voor zwakke weggebruikers in kaart brengen.
- ✗ Deze gevaarlijke punten systematisch aanpakken.

**2. De implementatie van het STOP-principe.**

- ✗ Bij alle infrastructuurwerken.
- ✗ Bij elke mobiliteitsbeslissing.
- ✗ In het beleid van de gemeente.

**3. De afstemming van het mobiliteitsbeleid op kinderen en jongeren.**

- ✗ Plaatsen waar kinderen en jongeren vertoeven systematisch veiliger maken.
- ✗ Deze plaatsen moeten jongeren autonoom en veilig kunnen bereiken.
- ✗ Verkeersveiligheid verkiezen boven verkeersdoorstroming en parkeren.

**4. Het garanderen van een hoog handhavingsniveau.**

- ✗ Subjectieve en objectieve pakkans opdrijven door meer controles.
- ✗ Permanent communiceren over het waarom van deze acties.
- ✗ De strijd aangaan met weekendongevallen.

**5. De voorbeeldfunctie van de gemeente/stad en haar de beleidsverantwoordelijken.**

- ✗ Het STOP-principe toepassen op alle dienstverplaatsingen.
- ✗ De gemeentediensten moeten voor alle bewoners bereikbaar zijn volgens het STOP-principe.
- ✗ Het gebruik van duurzame en veilige vervoermiddelen voor woon-werkverkeer stimuleren.

**6. Een actief sensibilisatie- en educatiebeleid voeren.**

- ✗ Meewerken aan bestaande én ontwikkelen van nieuwe preventiecampagnes.
- ✗ Organiseren van een verkeersveiligheidsdag.
- ✗ Een actief communicatiebeleid voeren.

**7. De opvang van verkeersslachtoffers optimaliseren.**

- ✗ Proactief hulpaanbod aan verkeersslachtoffers en naasten.
- ✗ Via nauwe samenwerking de afstemming tussen dienstverleners verbeteren.
- ✗ De gids "Als het verkeer je raakt. Praktische gids na een verkeersongeval" ter beschikking stellen.

De Gemeente

Lokale Politie

OVK

..... /..... /.....



## Advies Verkeersadviesraad

**Datum: woensdag 23 september 2020**

**Titel: Strategische nota inzake verkeersveiligheid**

**Minimum de helft van de stemgerechtigde leden waren aanwezig: Ja**

**Er werd voldaan aan de 2/3<sup>e</sup> man-vrouwverhouding: Ja**

### Welke stappen werden ondernomen?

In de vergadering van de Verkeersadviesraad van 3 december 2019 wijst de vertegenwoordiger van AMIGO op het bestaan van het Strategisch Overleg van de provincie Vlaams-Brabant. Dit Strategisch Overleg bestaat uit onder meer afgevaardigden van de gemeenten, de politiezones, het parket, de transportsector, Vias, het VSV, vzw Verkeersplatforms, de provinciale diensten,... Dit overleg heeft een Strategische nota uitgewerkt inzake verkeersveiligheid.

Om iedereen de kans te geven om kennis te nemen van deze nota werd deze toegevoegd aan het verslag van de vergadering.

Op de vergadering van 27 januari 2020 werd gevraagd of er vragen of bezwaren waren bij deze nota, wat niet het geval bleek te zijn.

Op de vergadering van 26 augustus 2020 werd een ontwerpnota van deze adviesvraag voorgelegd, aangepast en goedgekeurd.

### Inleiding / situering

Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan (2016) spoort ons allen aan in te zetten op het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Tegen 2050 wordt er gestreefd naar 0 verkeersdoden. In 2020 staat het objectief op maximaal 200 doden, in 2030 op nog 133. Het aantal letselongevallen moet in 2030 met 50% gedaald zijn tegenover 2010 (29.120). Hierbij moet gestreefd worden naar maximaal 1500 zwaargewonden tegen 2020, maximaal 1000 tegen 2030.

Rekening houdende met het toenemende verkeer is dat geen evidentie en dus zijn er ook extra inspanningen vereist om dat doel te bereiken. De provincie Vlaams-Brabant heeft in een strategische nota voor de periode 2020-2025 een aantal punten uiteengezet waar het specifiek wil op inzetten om de doelstellingen te halen

1. Aanpak van de killers in het verkeer:

- Blijven werken aan het verminderen van snelheid. Tegen 2025 moet de snelheid op de Vlaams-Brabantse wegen naar omlaag:
    - Streven naar uitbreiding of herinrichting van zones 30
    - Doordacht gebruik van technologische middelen
    - Handhaving
  - Het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer moet drastisch omlaag. Tegen 2025 moet het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer in Vlaams-Brabant drastisch verminderd zijn:
    - Gebruik van alcohol cultureel minder evident maken
    - Situatie 'drugs in het verkeer' in kaart brengen
    - Educatie
    - Sensibilisering
    - Handhaving
  - Afleiding achter het stuur aanpakken. Tegen 2025 moet het aantal mensen dat regelmatig tot vaak de gsm gebruikt achter het stuur in Vlaams-Brabant, drastisch omlaag.
    - Sensibilisering
    - Handhaving
2. Werken aan een veilige verkeersinfrastructuur op maat.  
Tegen 2025 moet in Vlaams-Brabant worden gewerkt aan een veiliger verkeer, niet in het minst voor het toenemend aantal fietsers. Het inzetten op een veiliger infrastructuur, alternatieven richting duurzame mobiliteit, sensibilisering en betrokkenheid van de buurt zijn belangrijke handvaten.
3. Samenwerking, visie en draagvlak op het lokale niveau  
Professionalisering van de aanpak van verkeersveiligheid op het lokale niveau, door een systematisch overlegplatform in het leven te roepen en alle mogelijke partners in de lokale context (bestuur en/of politiezone) te responsabiliseren hun taken in het streven naar meer verkeersveiligheid en leefbaarheid op te nemen.

De provincie Vlaams-Brabant biedt aan iedere gemeente de mogelijkheid in te stappen in een coachingstraject 'verkeersveiligheid' op maat van het lokale bestuur. Het coachingstraject is erop gericht de principes uit deze nota in de praktijk te brengen op maat van de gemeente, rekening houdend met de lokale context.

De nota gaat in [bijlage](#).

## Advies

De toegenomen verkeersdruk zorgt er voor dat de leefbaarheid op het lokale niveau steeds meer wordt aangetast. Het verkeer in de eigen buurt ligt mensen nauw aan het hart. Ook omdat ze dit het beste kennen en kunnen inschatten. De meeste wegen in Opwijk zijn in beheer van de gemeente en dus kan ook de gemeente in belangrijke mate bijdragen om de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid te verhogen zodat inderdaad de doelstelling van minder tot geen verkeersdoden en verkeersslachtoffers gehaald worden.

De Verkeersadviesraad vraagt dan ook welke speerpunten de gemeente Opwijk de komende jaren naar voren wil schuiven om het aantal verkeersslachtoffers te doen dalen. De strategische nota kan daarbij als inspiratie dienen door zich in te schrijven in de voorziene acties, maar het bestuur kan ook eigen accenten leggen.

Tevens vraagt de Verkeersadviesraad ook of de gemeente zal instappen in het coachingstraject van de provincie Vlaams-Brabant.

## Minderheidsstandpunt (indien van toepassing)

Geen

We hopen op een positief onthaal van dit advies en kijken uit naar jullie reactie,

Wilfried De Koster  
Voorzitter

Wim Raeymaekers  
Secretaris

---

## Terugkoppeling college van burgemeester en schepenen

### **Datum terugkoppeling zitting college van burgemeester en schepenen:**

Klik of tik om een datum in te voeren.

### **Antwoord college:**

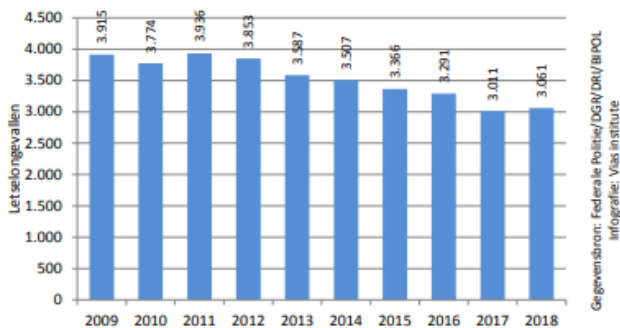
Klik of tik om tekst in te voeren.

# Strategische nota verkeersveiligheid 2020 - 2025

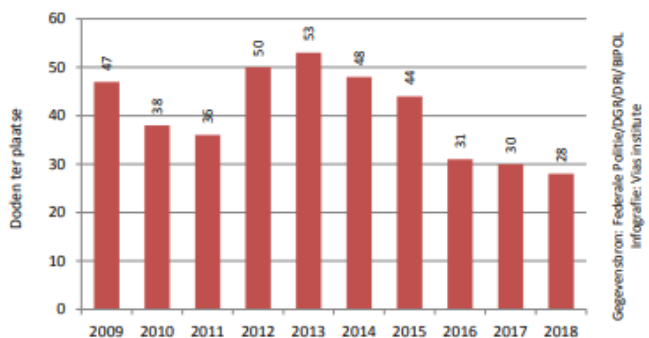
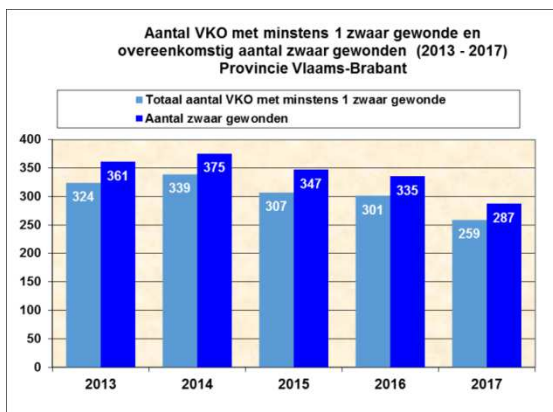
Verkeersveiligheid is een thema dat iedereen aanbelangt. We begeven ons dagelijks met steeds meer mensen in het verkeer. Mobiliteit betekent voor velen van ons vrijheid en we beschikken over tal van mogelijkheden om ons te verplaatsen. De schaduwzijde van de toegenomen verkeersdruk is, dat ze het gevoel van leefbaarheid op het lokale niveau steeds meer aantast. Uit de meest recent afgenomen veiligheidsmonitor blijken onaangepaste snelheid in het verkeer en hinderlijk parkeren tot de meest voorkomende buurtproblemen te behoren in nagenoeg alle Vlaams-Brabantse politiezones. Het verkeer lijkt mensen in de eigen buurt veel meer bezig te houden dan criminaliteitsfenomenen wanneer het gaat over veiligheid en leefbaarheid.

Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan (2016) spoort ons allen aan in te zetten op het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Tegen 2050 streven we naar 0 verkeersdoden. In 2020 staat het objectief op maximaal 200 doden, in 2030 op nog 133. Het aantal letselongevallen moet in 2030 met 50% gedaald zijn tegenover 2010 (29.120). Hierbij moet gestreefd worden naar maximaal 1500 zwaargewonden tegen 2020, maximaal 1000 tegen 2030.

Vertalen we deze doelstellingen naar Vlaams-Brabant, dan willen we bereiken dat in 2025 nog maximaal 25 verkeersdoden en 263 zwaargewonden worden geteld (15% van het beoogde aantal in Vlaanderen).



Daar zijn we nog niet. Na een gestage vermindering van het aantal verkeersdoden tussen 2000 en 2010, zette een stagnatie in tussen 2011 en 2015. Sinds 2016 is opnieuw een gevoelig dalende lijn vaststelbaar (-24% op twee jaar tijd). Deze daling is ook vast te stellen in Vlaams-Brabant. Uit de ongevals cijfers voor onze provincie blijkt dat er in de afgelopen jaren steeds minder verkeersongevallen met lichamelijk letsel gebeuren.



De cijfers mogen dan wel in de goede richting evolueren, ieder verkeersslachtoffer is er één teveel. Er zijn hoe dan ook extra inspanningen vereist.

## **1. Aanpak van killers in het verkeer**

Op inhoudelijk vlak spitst het beleid zich best toe op de gekende killers in het verkeer. Aandacht voor overdreven snelheid, het bestrijden van alcoholintoxicatie, gordeldracht (in de laatste jaren vooral toegespitst op het veilig vervoer van kinderen in de wagen) en aandacht voor zwaar vervoer blijven belangrijke pijlers in de strijd voor minder (ernstige) verkeersongevallen. Handhaving op al deze 'killers' in het verkeer blijft een cruciaal onderdeel van elk verkeersveiligheidsbeleid. De lokale politie moet tijd en capaciteit kunnen investeren in verkeershandhaving.

**In de komende jaren zetten we graag 3 fenomenen specifiek in de kijker, waar we samen met u gericht aan willen werken.**

### **1. Blijven werken aan het verminderen van snelheid**

**Prioriteit:** Tegen 2025 moet de snelheid op de Vlaams-Brabantse wegen naar omlaag. (nog verder te specificeren!)

- **Streven naar uitbreiding (of herinrichting) van zones 30**, op termijn 30 km/u als standaard binnen bebouwde kom en daarvan enkel afwijken in bepaalde omstandigheden (bv grote verkeersassen met goede vrij liggende fietspaden en voetgangersvoorzieningen);
- **Doordacht gebruik van technologische middelen** zoals ANPR en trajectcontrole: grondige analyse en overleg met alle betrokken partners vooraleer camera's in plaats worden gesteld. Ze maken deel uit van een totaal beleid, ze zijn niet het beleid op zich.
- **Handhaving:** blijven controleren op snelheid

### **2. Het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer moet drastisch omlaag.**

Het gebruik van alcohol in het verkeer is een blijvend aandachtspunt. Uit recent onderzoek blijkt echter dat 12% van de jonge Belgische bestuurders tussen 18 en 34 jaar aangeeft maandelijks wel eens onder invloed van illegale drugs te rijden.<sup>1</sup> Uit eigen onderzoek van de VSV blijkt bovendien dat 13% van de Vlaamse autobestuurders tussen 18 en 54 jaar niet uitsluit dat ze ooit onder invloed van drugs met de auto zullen rijden. Drugs in het verkeer is tot nu toe

---

<sup>1</sup> <https://www.vias.be/nl/newsroom/1-op-de-8-jonge-belgische-bestuurders-rijdt-elke-maand-onder-invloed-van-illegale-drugs/>



**Prioriteit:** Tegen 2025 moet het gebruik van alcohol drugs in het verkeer in Vlaams-Brabant drastisch verminderd zijn.

- **Gebruik van alcohol cultureel minder evident maken:** voorbeeldrol van de overheid: bij recepties en aangelegenheden georganiseerd door het bestuur, alcoholvrije alternatieven prominent aanbieden en promoten; een alcolab aanbieden op evenementen en recepties, zodat mensen kunnen testen of ze al dan niet teveel gedronken hebben om te rijden (deze alcolabs kunnen uitgeleend worden bij de federale dienst van de gouverneur); ...
- **Situatie 'drugs in het verkeer' in kaart brengen:** hoe groot is het probleem van drugs achter het stuur?
- **Educatie:** Nieuw aanbod aan scholen vanuit de federale dienst van de gouverneur, ondersteund vanuit de lokale partners die bezig zijn met verkeersveiligheid
- **Sensibilisering:** Campagnes opgezet vanuit de federale dienst van de gouverneur, in samenwerking met alle lokale partners, gericht op verschillende doelgroepen om het gebruik van drugs in het verkeer te ontraden.
- **Handhaving:**
  - Politie mensen opleiden om drugs in het verkeer op een correcte manier op te sporen
  - In iedere politiezone worden jaarlijks minstens 250 testen drugs in het verkeer afgenomen.
  - Het nodige materiaal moet worden voorzien om deze testen te kunnen afnemen.

### 3. Afleiding achter het stuur aanpakken

Alle categorieën weggebruikers maken zich weleens schuldig aan het gebruik van de smartphone terwijl ze zich in het verkeer begeven. 3 op de 4 (73%) van de automobilisten maken tijdens het rijden wel eens gebruik van de gsm, 1 op de 3 (33%) doet dat zelfs vaak tot erg vaak. Slechts 1 op de 3 (33%) vindt het echt gemakkelijk om binnenkomende berichten te negeren.<sup>2</sup>

**Prioriteit:** Tegen 2025 moet het aantal mensen dat regelmatig tot vaak de gsm gebruikt achter het stuur in Vlaams-Brabant, drastisch omlaag.

- **Sensibilisering:** Campagnes opgezet vanuit de federale dienst van de gouverneur, in samenwerking met alle lokale partners, gericht op verschillende doelgroepen om het gebruik van drugs in het verkeer te ontraden.
- **Handhaving:**
  - In iedere politiezone worden jaarlijks minstens 1000 inbreuken op het gebruik van de GSM achter het stuur, vastgesteld.

---

<sup>2</sup> Bron: enquête Ipsos/VSV bij Vlaamse autobestuurders, najaar 2018, <https://www.veiligverkeer.be/inhoud/gevaarlijk-gevaarlijker-gevaarlijkst/>

## 2. Werken aan een veilige verkeersinfrastructuur op maat

Naast de welbekende killers is het ook belangrijk dat op lokaal vlak werk wordt gemaakt van een **analyse van de situatie op het vlak van verkeersveiligheid**. Waar bevinden zich de grootste risico's, welke momenten zijn het drukst, waar gebeuren de meeste ongevallen, waarover worden de meeste klachten geuit? Iedere lokale context is specifiek en vraagt om oplossingen op maat. Op grond van een kwaliteitsvolle analyse met insteek van verschillende partners en informatie vanuit verschillende bronnen kan gericht gewerkt worden op probleemlocaties om de verkeersveiligheid te verhogen en leefbaarheid te verbeteren.

**Het inzetten op een veiliger infrastructuur, alternatieven richting duurzame mobiliteit, sensibilisering en betrokkenheid van de buurt zijn belangrijke handvaten.** In probleemzones is het belangrijk te werken aan de leesbaarheid van de weg, voor ieders veiligheid. Daarbij ook rekening houdend met het feit dat verkeer niet stopt aan de buitengrenzen van de gemeente. Bij uitvoering van een maatregel of maatregelen is overleg en samenwerking met de buurgemeente(n) vereist om die leesbaarheid van de weg te garanderen.

**Prioriteit:** Tegen 2025 moet in Vlaams-Brabant worden gewerkt aan een veiliger verkeer, niet in het minst voor het toenemend aantal fietsers. Het inzetten op een veiliger infrastructuur, alternatieven richting duurzame mobiliteit, sensibilisering en betrokkenheid van de buurt zijn belangrijke handvaten:

- **infrastructuur veiliger maken:**
  - streven naar uitbreiding (of herinrichting) van zones 30, op termijn 30 km/u als standaard binnen bebouwde kom en daarvan enkel afwijken in bepaalde omstandigheden (bv grote verkeersassen met goede vrij liggende fietspaden en voetgangersvoorzieningen);
  - losliggende, bredere fietswegen buiten de bebouwde kom;
  - beter aangeduide en verlichte oversteekplaatsen
- **Waar de ruimte letterlijk ontbreekt**, kan gedacht worden aan het creëren van ruimte via gemengd verkeer:
  - Waar mogelijk functionele inrichting van fietsstraten en schoolstraten
- **Doordacht gebruik van technologische middelen** zoals ANPR en trajectcontrole:
  - grondige analyse en overleg met alle betrokken partners vooraleer camera's in plaats worden gesteld. Ze maken deel uit van een totaal beleid, ze zijn niet het beleid op zich.
- **Belang van toezicht en handhaving:**
  - tijd en capaciteit voor politie om de regels die er zijn, ook effectief af te dwingen.

## 3. Samenwerking, visie en draagvlak op het lokale niveau

Zowel op provinciaal vlak als op lokaal niveau gebeurt al heel wat rond verkeersveiligheid. Toch is een verdere professionalisering is nodig, met name door **op het lokale niveau** werk te maken van een **integraal en geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid**. Hier kan immers het best de brug worden gemaakt tussen verkeersveiligheid, mobiliteit en leefbaarheid. Er gebeurt al heel wat rond verkeer, maar de inspanningen moeten optimaal worden afgestemd en verankerd in een duurzaam beleid met concrete maatregelen.

**Onder regie van de burgemeester en/of de gemeente** moet het mogelijk zijn lokaal samen te werken aan verkeersveiligheid. Zicht krijgen op en betrekken van alle mogelijke partners in de lokale context vormt hierbij een belangrijk startpunt. Mensen die werken rond mobiliteit, preventie, duurzaamheid, maar ook vertegenwoordigers van scholen, adviesraden, jeugddienst en/of jeugdverenigingen, socio-culturele verenigingen, verkeersslachtoffers: het zijn stuk voor stuk belangrijke partners die samen met de lokale politie kunnen werken aan een verkeersveilige gemeente.

**Een systematisch georganiseerd overlegplatform verkeersveiligheid kan een meerwaarde betekenen.** Op die manier kan een afgewogen mix van maatregelen en initiatieven worden gepland, met de 5 E's voor verkeersveiligheid als leidraad. Elke partner dient een bijdrage te leveren op een manier die past in het eigen takenpakket en op het domein waar de eigen meerwaarde ligt, gaande van Educatie (verkeersopvoeding en -opleiding) over Engineering (infrastructuur), Enforcement (handhaving), Engagement (betrokkenheid en sensibilisering) en Evaluatie (wat werkt?). De inspanningsverbintenis van iedereen rond de tafel zal de 'goesting' bij de andere partners stimuleren. De coördinatie vanuit de gemeente kan ervoor zorgen dat de coherentie en volledigheid van het beleid wordt bewaakt. Bovenlokale partners (diensten van de provincie, VSV, VIAS, Vlaams Huis voor Verkeersveiligheid, tal van Vzw's, ...) kunnen ondersteuning bieden of inspiratie geven. Samenwerken met de buurgemeenten is nodig voor grensoverschrijdende maatregelen. Het slot van de keten wordt gevormd door het vervolgings- en bestraffingsbeleid. Het is belangrijk dat het parket zich in haar beleid ook inschrijft in de engagementen die door de andere partners worden genomen.

**Prioriteit:**

Professionalisering van de aanpak van verkeersveiligheid op het lokale niveau, door een systematisch overlegplatform in het leven te roepen en alle mogelijke partners in de lokale context (bestuur en/of politiezone) te responsabiliseren hun taken in het streven naar meer verkeersveiligheid en leefbaarheid op te nemen.

**HOE?**

Wij bieden aan iedere gemeente / politiezone de mogelijkheid in te stappen in een coachingstraject 'verkeersveiligheid' op maat van het lokale bestuur of de politiezone. Het traject wordt begeleid door de provincie / verbindingsambtenaar bij de gouverneur, in samenwerking met de VSV. Het coachingstraject is erop gericht de principes uit deze nota in de praktijk te brengen op maat van de gemeente, rekening houdend met de lokale context.

Verkeersveiligheid is een thema dat iedereen aanbelangt. We kunnen niet zonder verplaatsing, en we zijn allemaal mee verantwoordelijk voor de veiligheid op de weg. Deze strategische nota heeft tot doel u te inspireren om in de komende beleidsperiode werk te maken van een integraal en geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid op lokaal niveau. Het is belangrijk de eigenheid en meerwaarde van alle partners hierin te erkennen. Ieder kan een specifieke rol opnemen in de genoemde prioriteiten, volgens de 5 E's van verkeersveiligheid. Samenwerking, visie en draagvlak zullen ervoor zorgen dat de afgesloten inspanningsverbintnissen tot voelbare en meetbare resultaten leiden: elk verkeersslachtoffer is er één teveel.



## Advies Verkeersadviesraad

**Datum: woensdag 23 september 2020**

**Titel: Verplaatsing glasbollen**

**Minimum de helft van de stemgerechtigde leden waren aanwezig: Ja**

**Er werd voldaan aan de 2/3<sup>e</sup> man-vrouwverhouding: Ja**

### Welke stappen werden ondernomen?

In de verkeersadviesraad van 27 januari 2020 stelde de vertegenwoordiger van de Fietsersbond Opwijk voor om de glascontainers in de Klaarstraat te verwijderen omdat deze

- (1) voor veel glasafval op het fietspad zorgen, en
- (2) er ook vaak 'geparkeerde' auto's op het fietspad staan.

De vertegenwoordiger wees erop dat er ondertussen aan de sporthal, slechts enkele honderden meters verderop, een nieuwe glascontainer bijgekomen was die dus als perfecte vervanging kon dienen. Bovendien kan daar ook op een veilige manier gelost worden met de auto.

Een ander raadslid merkte op dat zich op de Steenweg op Aalst (Jongensschool Nijverseel) hetzelfde probleem voordoet. De vergadering merkte ook op dat er op sommige locaties ook geluidsoverlast is doordat mensen zich niet aan de uren houden.

De bevoegde schepen haalde aan dat de containers in de Klaarstraat al gedraaid werden zodat de inwerpopeningen anders staan. Dit loste het probleem echter niet op.

De vergadering kon niet besluiten omdat er onduidelijkheid was over de regels die bepalen hoeveel glascontainers een gemeente moet hebben.

Op de vergadering van 26 augustus 2020 werd een ontwerpnota van deze adviesvraag voorgelegd, aangepast en goedgekeurd.

### Inleiding / situering

#### **Wat betreft de verplichtingen inzake glasbollen**

Op basis van artikel 18 van het decreet van 23 december 2011 over het duurzaam beheer van materiaalkringlopen en afvalstoffen wordt een uitvoeringsplan 'huishoudelijk afval en gelijkaardig bedrijfsafval' opgemaakt. Dit plan werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 17 mei 2019. Op 12 juni 2020 keurde de Vlaamse Regering het addendum op dit uitvoeringsplan goed. Dit plan geldt voor alle

administratieve overheden van het Vlaamse Gewest, de provincies, de gemeenten en de publiekrechtelijke of privaatrechtelijke instellingen die belast zijn met taken van openbaar nut inzake milieubeleid. Het uitvoeringsplan vormt het kader waarbinnen alle betrokken partijen de opgelegde taken uit het decreet uitvoeren. Dit plan geldt tot eind 2022, maar blijft gelden zolang het niet vervangen wordt.

In dat plan, dat dus bindend is voor de gemeente, wordt bepaald welke afvalstromen verplicht afzonderlijk moeten worden ingezameld en de wijze waarop dit moet gebeuren. De gemeente mag altijd meer doen.

Voor glas is bepaald, indien een gemeente niet kiest voor ophaling aan huis, dat er minstens per 1000 inwoners minstens 1 set (2 monobollen of 1 duobol) glasbollen wit/gekleurd aanwezig moet zijn.

Opwijk had op 1 januari 2020 volgens het rijksregister 14.741 inwoners, wat dus betekent dat op het Opwijkse grondgebied 14 sets aan glasbollen aanwezig zouden moeten zijn.

## **Waar bevinden de glasbollen zich in Opwijk**

### **Overzicht**

1. Hollestraat/Klei => 1
2. Steenweg op Vilvoorde (watertoren) => 1
3. Kerseveldmeers (Familieheem /kerk Nijverseel) => 1
4. Steenweg op Aalst (oude jongensschool) => 1
5. Klarstraat (Averbeekstraat) => 2
6. Ravensveld => 1
7. Molenveld => 1
8. Nanovestraat/Konkelgoed => 2
9. Hof ten Hemelrijk => 1
10. Sporthal/De Boot (Heiveld) => 1
11. Kersenpit (Mazenzele) => 1
12. Recyclagepark => 1

In totaal staan er momenteel dus 14 sets opgesteld.

### **Bijzonderheden**

1. Volgens een nieuwsbericht van de gemeente Opwijk van 12 juni 2020 op de eigen Facebookpagina zou er ook nog een glasbol staan aan de Sint-Pauluszaal, maar die kon niet terug gevonden worden op het terrein en werd dus niet mee opgenomen in bovenstaand overzicht [https://www.opwijk.be/waar-kan-je-terecht-met-glazen-flessen-en-bokalen-in-opwijk-?fbclid=IwAR3ozOyL-diGoJBneqmhL\\_C\\_D9KVCK4FR1N0DKz7gMwoLSFOdlt9e49y30k](https://www.opwijk.be/waar-kan-je-terecht-met-glazen-flessen-en-bokalen-in-opwijk-?fbclid=IwAR3ozOyL-diGoJBneqmhL_C_D9KVCK4FR1N0DKz7gMwoLSFOdlt9e49y30k)
2. Op vrijdag 1 maart 2019 werden de 2 bovengrondse glasbollen aan het kerkhof Mazenzele verwijderd en vervangen door het afvalstraatje aan de Kersenpit. De glascontainer aan de Kersenpit ligt helaas wel net naast de fietsenstalling. Een ongelukkige combinatie.
3. Op 27 januari 2020 vond de discussie plaats in de Verkeersadviesraad over de verwijdering van de glasbollen in de Klarstraat. Enkele dagen later waren de 3 glasbollen verwijderd op het Heiveld (Moza-ik). In de plaats kwamen er bijkomende parkeerplaatsen.
4. De glasbollen aan de Klarstraat stonden eerst met de openingen naar de straatkant en werden later een kwartslag gedraaid



Op bovenstaande foto's ligt alles er min of meer netjes bij, maar de realiteit is vaak anders. Enkele foto's, alleen van de voorbije maanden:



## Probleemstelling

De glasbollen aan de Klarstraat zorgen voor heel wat problemen voor fietsers:

1. Het fietspad ligt vaak bezaaid met glasscherven
2. Er wordt vaak geparkeerd op het fietspad bij het brengen van glas
3. Bovendien trekt deze locatie blijkbaar ook makkelijk slukstorters aan (zoals vroeger ook vaak het geval was bij Heiveld). De gemeentediensten moeten dus regelmatig tussenkomen om dit op te ruimen. Gelet op het feit dat er klinkers liggen is het moeilijk om het glas tussen de voegen op te veegen.

De glasbol aan de Jongensschool Nijverseel kampt met dezelfde problemen. Vroeger kon er misschien nog geparkeerd worden op de parking van de jongensschool, maar nu deze in privaat bezit is, is dat niet meer mogelijk. Ook hier is veilig parkeren om glas te deponeren niet evident.

## Oplossing

De glasbollen aan de Klarstraat en de Jongensschool gewoon verwijderen is op zich dus geen oplossing omdat de gemeente Opwijk dan onvoldoende glasbollen voorziet, maar er zijn vele oplossingen mogelijk die toch in voldoende glasbollen voorzien (hergroepering, herlokalisatie,...) en ook tegemoet komen aan de problemen die fietsers ervaren.

## Advies

De Verkeersadviesraad adviseert om bij de inplanting van glasbollen steeds ook rekening te houden met de impact op fietsers.

Deze impact bestaat vooral uit:

- (1) dat er glasscherven en glassplinters op het fietspad terecht kunnen komen;
- (2) dat auto's gebruik maken van het fietspad om zich op te stellen om glas te kunnen deponeren.

In het bijzonder brengen momenteel vooral de glasbollen aan de Klaarstraat en de jongensschool van Nijverseel hinder mee voor fietsers.

## Minderheidsstandpunt (indien van toepassing)

Geen

We hopen op een positief onthaal van dit advies en kijken uit naar jullie reactie,

Wilfried De Koster  
Voorzitter

Wim Raeymaekers  
Secretaris

---

## Terugkoppeling college van burgemeester en schepenen

**Datum terugkoppeling zitting college van burgemeester en schepenen:**

Klik of tik om een datum in te voeren.

**Antwoord college:**

Klik of tik om tekst in te voeren.



## Advies Verkeersadviesraad

**Datum: woensdag 23 september 2020**

**Titel: Evaluatie Reglement Adviesraden**

**Minimum de helft van de stemgerechtigde leden waren aanwezig: Ja**

**Er werd voldaan aan de 2/3<sup>e</sup> man-vrouwverhouding: Ja**

### Welke stappen werden ondernomen?

De evaluatie van het nieuwe reglement adviesraden stond geagendeerd op de vergadering van 23 augustus 2020, maar kon wegens tijdsgebrek niet behandeld worden. Per e-mail van 21 september 2020 vraagt de contactpersoon dat er uitdrukkelijk een advies wordt uitgebracht omdat het reglement eerstdaags door het gemeentebestuur zal geëvalueerd worden en zo nodig aangepast als blijkt dat het wenselijk is voor een goede werking. Het college vraagt dan ook aan alle adviesraden om formeel een advies over te maken.

### Inleiding / situering

Sinds het najaar van 2019 is een nieuw reglement in voege dat de werking van de adviesraden regelt. Het was de bedoeling dat er in het voorjaar een evaluatie gebeurde door alle raden, maar doordat de raden niet konden samenkomen door de coronamaatregelen werd dit uitgesteld tot het najaar. Er ligt nu een uitdrukkelijke vraag voor.

### Advies

#### Algemeen

Het is goed dat een nieuwe regeling opgevolgd en geëvalueerd wordt. Dit maakt het mogelijk om snel bij te sturen indien nodig. Maar voor sommige elementen is het momenteel toch nog te vroeg om te evalueren. Gelet op corona heeft de VAR nog geen gebruik gemaakt van alle elementen of mogelijkheden die in het reglement aan bod komen. Over die elementen kan de VAR dus momenteel geen uitspraak doen die gebaseerd is op eigen ervaring.



## Inhoudelijk

- **Publicatie uitnodiging/agenda**

Artikelen 5 en 16 van het reglement voorzien dat de contactpersoon ook de agenda's publiceert op de gemeentelijke website. Dit is ook logisch omdat artikel 16 van het reglement voorziet dat de zittingen van de (meeste) adviesraden open zijn voor publiek en dat dus de datum, uur en plaats van de vergadering, alsook de agenda kenbaar moet zijn voor de bevolking.

De VAR stelt vast dat bij geen enkele adviesraad op de website de mogelijkheid is voorzien om datum, uur, plaats en agenda van de volgende vergadering te voorzien en dat momenteel deze bepaling dus niet wordt nageleefd. Artikel 16 heeft het trouwens over de "plaatselijke informatiekansen" en lijkt dus ook ruimer te mikken dan enkel de website, maar bijvoorbeeld ook activiteitenkalender, Opwijk Info, facebook,...

Bij de meeste adviesraden (behalve Derdewereldhuis) staat ook de volgende zin vermeld: "*De volledige samenstelling kan opgevraagd worden bij...*" Indien de bevolking openbaar een vergadering mag volgen dan lijkt de logica ook dat ze mag weten wie daar in feite vergadert. Het lijkt dan ook aangewezen om de samenstellingen actief te communiceren. Dit kan door de namen te vermelden of door de functies te vermelden of het meest duidelijk voor de bevolking door beide te vermelden.

- **Positie secretaris**

Artikel 5 bepaalt dat de functies van voorzitter, ondervoorzitter en secretaris van de adviesraden worden verkozen door de adviesraad zelf. Er wordt daarbij aangegeven dat deze functies niet kunnen worden ingevuld door afgevaardigden van eenzelfde vereniging of geleding. Hieruit kan afgeleid worden dat de secretaris deel uit maakt van de adviesraad zelf.

In Artikel 6 blijkt echter dat de secretaris geen deel uitmaakt van de leden van de adviesraad. Er wordt in de huidige tekst onvoldoende onderscheid gemaakt tussen de situatie waarbij de contactpersoon van de gemeente ook de secretaris is (wettelijk verplichte adviesraden) en de situatie waarbij de secretaris wel degelijk gewoon een stemgerechtigd lid is van de adviesraad (andere adviesraden).

- **Ontwerpverslag**

Artikel 14, 4e lid bepaalt dat het ontwerpverslag naar het College van Burgemeester en schepenen gaat voor behandeling, terwijl artikel 14, laatste lid dan weer bepaalt dat de contactpersoon verantwoordelijk is voor het agenderen van het verslag op het College van Burgemeester en schepenen. In dat laatste geval gaat het uiteraard over het goedgekeurde verslag.

De VAR beveelt aan om artikel 14, 4<sup>e</sup> lid te schrappen. Wat is immers de zin dat het College eerst het ontwerpverslag zou behandelen, als het later ook nog het definitieve verslag moet behandelen. Dat is dubbelop. Bovendien dreigt de eerste behandeling sowieso zinloos te worden, indien naderhand nog opmerkingen volgen. De logica lijkt toch dat het College zich buigt over verslagen die definitief goedgekeurd zijn. Immers enkel die verslagen dragen de goedkeuring weg van de adviesraad. En enkel leden van de adviesraad kunnen hun eigen verslag goedkeuren.

- **Interne werkgroepen of adviescommissies**

Artikel 24, eerste lid lijkt compleet overbodig omdat dit identiek dezelfde inhoud bevat als artikel 19. Het kan dan ook gewoon geschrapt worden.

## Praktisch

- **Geen sjabloon voor uitnodiging**

Het is goed dat de gemeente een sjabloon aanreikte voor de opmaak van het verslag en een adviesvraag. Voor de opmaak van een uitnodiging met agenda werd er dan weer geen sjabloon aangereikt. De VAR heeft ondertussen een eigen sjabloon uitgewerkt en deelt dit graag met de andere adviesraden, zo gewenst.

- **Ondertekening verslag**

Het sjabloon voor de verslaggeving voorziet niet in een ondertekening door de voorzitter en de secretaris en de contactpersoon van de VAR gaf per e-mail ook uitdrukkelijk aan dat volgens het sjabloon het verslag niet ondertekend moet worden door voorzitter en secretaris. Nochtans voorziet artikel 14, 5e lid van het reglement wel degelijk uitdrukkelijk dat het verslag door voorzitter en secretaris ondertekend moeten worden. De VAR paste het sjabloon in die zin dus al aan.

Het is momenteel echter onduidelijk hoe dit moet uitgevoerd worden. Moet de VAR een afgedrukt en getekend exemplaar binnen leveren bij de gemeente? Kan of mag dit documenten digitaal ondertekend worden? Hoe ziet de gemeente dit concreet?

De VAR moet vaststellen dat momenteel in ieder geval de verslagen zonder ondertekening online geplaatst worden.

Sjabloon voor de verslaggeving zou nog beter kunnen door bijvoorbeeld in automatische nummering van agendapunten te voorzien. Ook een titel voor bijlagen heeft de VAR ondertussen al zelf toegevoegd aan het verslag.

- **Sjabloon adviesvraag**

- In dat sjabloon is voorzien dat er moet aangeduid worden of voldaan werd aan de 2/3e man-vrouwverhouding. Dit lijkt overbodig aangezien het een wettelijke verplichting is om deze verhouding te respecteren bij de samenstelling van de adviesraad. Er moet geenszins aan die verhouding voldaan zijn per adviesvraag.
- Het sjabloon voor een adviesvraag voorziet, anders dan voor het verslag, wel uitdrukkelijk in een ondertekening, in dit geval door de voorzitter en de ondervoorzitter (niet secretaris), terwijl het reglement in artikel 22 enkel voorziet in het schriftelijk of digitaal bezorgen aan de contactpersoon. Het lijkt logisch om voor dit sjabloon dezelfde regeling te hanteren als voor het verslag om de zaken niet onnodig complex te maken en een vlotte afhandeling mogelijk te maken, dus ondertekening door voorzitter en secretaris, waarbij dezelfde opmerkingen van hierboven bij de ondertekening van het verslag gelden.

## Conclusie

De VAR adviseert om:

- datum, uur, plaats en agenda van de vergaderingen, evenals de samenstelling, van alle adviesraden op de website te vermelden en de vergaderingen via de plaatselijke informatiekanaalen (website, Opwijk Info,...) aan te kondigen
- er bij het redigeren van de teksten rekening mee te houden dat er twee soorten secretarissen zijn
- Artikel 14, 4e lid en 24, 1e lid te schrappen wegens overbodig
- Duidelijkheid te scheppen over wie en hoe de ondertekening van (1) het verslag en (2) adviesvragen dient te gebeuren

## Minderheidsstandpunt (indien van toepassing)

Geen

We hopen op een positief onthaal van dit advies en kijken uit naar jullie reactie,

Wilfried De Koster  
Voorzitter

Wim Raeymaekers  
Secretaris

---

## Terugkoppeling college van burgemeester en schepenen

### Datum terugkoppeling zitting college van burgemeester en schepenen:

Klik of tik om een datum in te voeren.

### Antwoord college:

Klik of tik om tekst in te voeren.