

GEMEENTERAADSCOMMISSIE MOBILITEIT – NOTULEN

Openbare vergadering van dinsdag 14 juni 2022

- Aanwezig:** Luk RAEKELBOOM, voorzitter gemeenteraadsc commissie mobiliteit
Elke WOUTERS, Gilbert GOOSSENS, Katrien LE ROY, Brigitte JANSSENS, Peter PLESSERS, Vincent VAN ACHTER, Karin VERTONGEN, Patricia SEGERS, effectieve commissieleden
Eddie BOELEN, Bart LAEREMANS, Bart VAN HUMBEECK, waarnemende commissieleden
Ellen VAN MULDER, waarnemend secretaris gemeenteraadsc commissie mobiliteit
- Verontschuldigd:** Rudi VAN HOVE, Katleen ORINX, effectieve commissieleden
Chantal LAUWERS, waarnemend lid gemeenteraadsc commissie mobiliteit
Ruben VANGEEL, Daisy SMEDTS, Jessika DOMS, commissieleden
Jolien VAN DE RIJCK, deskundige
- Afwezig:** Jean DEWIT, Gerlant VAN BERLAER, Jelle DE WILDE, effectieve commissieleden

Manon BAS, William DE BOECK, Caroline DENIL, Linda DE PREE, Isabel GAISBAUER, Tom GAUDAEN, Kirsten HOEFS, Karima MOKHTAR, Trui OLBRECHTS, Philip ROOSEN, Chris SELLESLAGH, Karlijne VAN BREE, Yves VERBERCK, Patrick VERTONGEN, Jean-Paul WINDELEN, waarnemende commissieleden

Muriel VAN SCHEL, deskundige

Waarnemend lid Bart VAN HUMBEECK werd aangeduid door effectief lid Katleen ORINX om haar te vervangen en treedt bijgevolg op als effectief lid in deze vergadering.

De volgende externen waren aanwezig:

Joris NUIJENS - DEME
Koen MESKENS - DEME
Bruno VERWIMP - De Vlaamse Waterweg
Bavo ANCIAUX - De Vlaamse Waterweg
Rik LIEKENS - Architeam
Pascal MAEBE - VLAIO
Kenzo VAN WYNSBERGHE - Scelta Mobility
Peter DEMUYNCK - Montea (via Teams)
Kristof DE WITTE - WDP

1. Brownfieldconvenant "Cokerie Grimbergen" en samenwerkingsovereenkomst verleggen Oostvaardijk

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

- Artikels 37 en 38, 7° van het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017 (DLB).
- Huishoudelijk reglement van de gemeenteraad goedgekeurd in zitting van 25 februari 2019 en aangepast op 28 mei 2020:

Artikel 37:

§ 1. De raad richt de volgende zeven commissies op die zijn samengesteld uit gemeenteraadsleden:

1° personeel en organisatie;

2° financiën;

3° infrastructuur;

4° omgeving;

5° mobiliteit;

6° een commissie die waakt over de afstemming van het gemeentelijk beleid op het beleid van de intergemeentelijke samenwerkingsverbanden;

7° verenigde commissie.

Deze commissies hebben als taak het voorbereiden van de besprekingen in de gemeenteraadszittingen, het verlenen van advies en het formuleren van voorstellen over de wijze waarop vorm wordt gegeven aan de inspraak van de bevolking telkens als dat voor de beleidsvoering wenselijk wordt geacht. De commissies kunnen steeds deskundigen en belanghebbenden horen.

§ 2. De verenigde gemeenteraadscommissie is samengesteld uit alle leden van de gemeenteraad. Alle andere commissies zijn samengesteld uit 13 stemgerechtigde raadsleden. De voorzitter kan worden aangewezen onder de raadsleden die geen lid zijn van de commissie. In dat geval heeft de voorzitter geen stemrecht.

(...)

§ 7. Elke commissie wordt voorgezeten door een gemeenteraadslid. De leden van het college van burgemeester en schepenen kunnen geen voorzitter zijn van een commissie. De gemeenteraad duidt de voorzitters van de commissies aan.

§ 8. De gemeenteraadscommissies worden bijeengeroepen door de voorzitters van de commissies en dit op vraag van het college van burgemeester en schepenen. Behalve in spoedeisende gevallen, geschiedt de bijeenroeping via e-notulen aan alle leden van de gemeenteraadscommissie (effectieve leden en leden die als waarnemer kunnen zitting hebben), ten minste acht dagen voor de dag van de vergadering. De oproeping vermeldt de agenda, dag, uur en plaats van de vergadering. Deze informatie wordt eveneens bekendgemaakt aan het publiek door publicatie op de gemeentelijke website.

§ 9. De gemeenteraadscommissies kunnen geldig vergaderen, ongeacht het aantal aanwezige leden. Commissieleden kunnen zich tijdens een vergadering laten vervangen door raadsleden van dezelfde fractie.

§ 10. De gemeenteraadscommissievergaderingen zijn in principe openbaar onder dezelfde voorwaarden als voor de gemeenteraad (zie art. 4 tem. 6 van dit reglement). De raadsleden kunnen, zonder stemrecht, de vergaderingen van de commissies waarvan zij geen deel uitmaken, bijwonen. De leden van het college en de algemeen directeur kunnen als waarnemend lid de gemeenteraadscommissievergaderingen bijwonen.

§ 11. Vooraleer aan vergaderingen deel te nemen, tekenen de leden van elke gemeenteraadscommissie een aanwezigheidslijst, die aan de algemeen directeur wordt bezorgd.

Artikel 38.

Alle leden van de gemeenteraadscommissie zijn stemgerechtigd, met uitsluiting van de waarnemende leden, de krachtens art. 37, §2 aangestelde voorzitter, de deskundigen en de eventuele belanghebbenden. De leden van de commissies stemmen, zoals in de gemeenteraad, nooit geheim, behalve in de gevallen zoals in art. 27, §4 van dit reglement.

Artikel 39.

Het ambt van secretaris van elke raadscommissie wordt waargenomen door één of meer personeelsleden van de gemeente, op voorstel van de algemeen directeur, aangewezen door het college van burgemeester en schepenen. Een afschrift van het verslag wordt via e-notulen verzonden aan ieder commissielid en aan elke fractieleider.

De beslissing wordt genomen op grond van:

- Decreet betreffende de Brownfieldconvenanten van 30 maart 2007 en haar uitvoeringsbesluiten.
- Overzicht van de historiek, het saneringsproject en de timing van de saneringen (WEBSITE).
- Verslag inspraakvergadering over het brownfieldconvenant Cokerie Grimbergen (DOSSIERSTUK).
- Samenvatting reacties openbaar onderzoek brownfieldconvenant Cokerie Grimbergen (DOSSIERSTUK).

- Mobiliteitsstudie voor het brownfieldproject van WDP-Montea, versie februari 2022 (DOSSIERSTUK).
- Mobiliteitsstudie voor het nieuwbouwproject van Saint-Gobain-Weber, versie september 2021 (DOSSIERSTUK).
- Mobiliteitsnota voor het brownfieldproject en Weber, versie februari 2022 (DOSSIERSTUK).
- Brownfieldconvenant met betrekking tot het Brownfieldproject "204. Grimbergen - Cokerie Grimbergen" (BIJLAGE), met in bijlage
 - aanvraagformulier
 - kaart projectgebied
 - nota financiële zekerheid
 - duurzaamheidsnota
- Samenwerkingsovereenkomst met betrekking tot de verlegging van de Oostvaarddijk en heraanleg van openbare wegenis op rechteroever aan de Verbrande Brug te Grimbergen (BIJLAGE), met in bijlage
 - offertevoorstel studie infrastructuur
 - plan bestaande toestand
 - plan nieuwe toestand (ontwerp)
- Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 14 januari 2019 (DOSSIERSTUK) waarmee het college
 - kennis nam van de vraag van DEC-DEME betreffende de bereidheid om mee te werken aan de totstandkoming van het brownfieldproject, gelegen Oostvaarddijk 14
 - kennis nam van de presentatie d.d. 8 januari 2019 over de ontwikkelingsperspectieven van Cokerie Grimbergen (deel noord) zoals vooropgesteld door het consortium WDP-Montea en opgesteld naar aanleiding van een mogelijke concessieovereenkomst tussen het consortium en de Vlaamse Waterweg, eigenaar van de site
 - principieel akkoord ging met de intenties om het betrokken terrein te saneren en te ontwikkelen met industriële en/of dienstverlenende activiteiten, voorstelde om zeker contact op te nemen met geïnteresseerde Grimbergse bedrijven en er expliciet op wees dat mobiliteit een zeer belangrijk aandachtspunt is bij de ontwikkeling van het project: de verkeersafwikkeling dient te gebeuren langs het kanaal en/of Woluwelaan
 - opdracht gaf aan de burgemeester en algemeen directeur om een afschrift van de beslissing te verzenden aan DEC-DEME
- Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 26 augustus 2019 (DOSSIERSTUK) waarmee het college het ontwerpconvenant voor de herontwikkeling van de brownfield Cokerie Grimbergen goedkeurde met de volgende opmerkingen:
 - De tekst maakt melding van kantoorruimten. De gemeente wenst op deze locatie geen autonome kantoren, dit moet een ondergeschikte functie blijven aan de bedrijvigheid.
 - De gemeente wenst hier geen bijkomende activiteiten van Klasse I.

De beslissing kent volgende inhoudelijke verantwoording:

De Vlaamse Regering wenst de herontwikkeling van verlaten bedrijventerreinen te stimuleren door het afsluiten van convenanten met projectontwikkelaars. Zo'n convenant biedt verschillende voordelen op administratief-juridisch en financieel vlak. De herontwikkeling van deze brownfields via een Brownfieldproject brengt extra jobs met zich mee, zorgt ervoor dat een voorheen eerder sociaal verwaarloosde buurt terug nieuw leven wordt ingeblazen, verhoogt de sociale cohesie en zorgt voor extra lokale inkomsten. Een brownfieldconvenant is een overeenkomst naar burgerlijk recht.

WAREHOUSES DE PAUW COMM VA (WDP) en MONTEA COMM VA (Montea) dienden in 2018 bij de 8ste oproep voor het indienen van aanvragen tot onderhandelingen omtrent de totstandkoming van een brownfieldconvenant, een dossier in bij het Agentschap Innoveren & Ondernemen. Dit werd op 14 maart 2019 ontvankelijk en gegrond verklaard.

Het gaat om het noordelijk deel van het terrein dat vroeger werd gebruikt door de Cokerie Grimbergen en ook gekend is als "ex-Total", gelegen Oostvaarddijk 14 in 1850 Grimbergen en kadastraal gekend als afdeling 1, sectie B, nrs. 108L3 en 72M. Het projectgebied heeft een oppervlakte van ongeveer 11,5 ha.

De Vlaamse Waterweg is eigenaar van het perceel en sloot een concessie voor 50 jaar af met het consortium WDP-Montea. Zij zouden het terrein gebruiken voor (watergebonden) logistieke activiteiten. De gronden zullen gesaneerd worden.

De betrokken partijen zijn: het Vlaams Gewest, de Vlaamse Waterweg, WDP, Montea, DEME de gemeente Grimbergen en OVAM.

De Vlaamse Waterweg nv gaf studiebureau Witteveen+Bos Belgium de opdracht om de bodemonderzoeken uit te voeren en de eerste fase van het bodemsaneringsproject op te stellen en de uitvoering ervan te begeleiden.

De Vlaamse Waterweg stelde via een openbare aanbestedingsprocedure DEME Environmental aan als aannemer voor de saneringswerken in het noordelijk deel van de vijfverzone.

WDP-Montea heeft DEME Environmental aangesteld voor de uitvoering van de saneringswerken op het deel dat zij in concessie hebben.

Van de gemeente wordt verwacht dat zij het brownfieldproject faciliteert en haar beleid afstemt op de doelstellingen van het convenant en hiermee dus rekening houdt bij het opstellen van het ruimtelijk uitvoeringsplan "Verbrande Brug", verordeningen, gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan,...

De duur van het convenant bedraagt initieel maximaal 10 jaar maar kan verlengd worden indien het project niet gerealiseerd is. Eenmaal het convenant is goedgekeurd, wordt door de betrokken partijen een stuurgroep opgericht die het project verder opvolgt.

Een ontwerpconvenant werd opgesteld en, na goedkeuring door de betrokken partijen, voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Deze keurde het ontwerpconvenant eveneens goed, waarna een informatie- en inspraakvergadering werd georganiseerd op 28 juni 2021. De opmerkingen, bezwaren of aanbevelingen werden behandeld en een aangepast convenant werd opgesteld.

Bij dit aangepast convenant werd ook een nieuwe bijlage toegevoegd: een voorstel tot samenwerkingsovereenkomst tot verlegging van de Oostvaardijk en heraanleg van het kruispunt met de Epegemsesteenweg. De Oostvaardijk loopt nu langs het kanaal, waardoor de mogelijkheden voor transport over water niet maximaal benut kunnen worden bij gebrek aan een brede kade, en door mogelijke conflicten met andere weggebruikers. Om het aandeel transport over water te verhogen en de verkeersveiligheid te verbeteren, is het aangewezen om gelijktijdig of volgend op de sanering- en bouwwerken voor het brownfield het tracé van de Oostvaardijk te wijzigen. De betrokken partijen zijn: WDP, Montea, Saint-Gobain-Weber, de Vlaamse Waterweg en gemeente Grimbergen.

De Vlaamse Waterweg is eigenaar van de grond. WDP-Montea en Saint-Gobain-Weber zijn concessionarissen. Deze laatste bekwam bij de deputatie reeds een vergunning voor een nieuwbouw. WDP-Montea wenst nog een vergunning te bekomen. De aanvraag hiervoor willen ze indienen van zodra het convenant en de samenwerkingsovereenkomst zijn ondertekend.

Een ontwerp van de wegenis is toegevoegd als bijlage aan de samenwerkingsovereenkomst. Dit ontwerp geeft ook de beoogde nieuwbouw van de private partijen weer. De oppervlaktes per functie staan in de mobiliteitsstudies. Het voorgesteld tracé zal nog verder onderzocht en bijgesteld worden zodat de verkeersveiligheid, het gebruiksgemak,... geoptimaliseerd kan worden. Deze studieopdracht gebeurt in opdracht van de private partijen en in nauw overleg met alle betrokken partijen.

In de tekst is voorzien dat de gemeente financieel instaat voor:

- het verleggen en/of aanleggen van nutsvoorzieningen, indien nodig
- het heraanleggen van het kruispunt met de Epegemsesteenweg-Cokeriestraat (zowel boven- als ondergronds), incl. de opmaak van een verkeerslichtenplan

onder voorbehoud van het verkrijgen van de noodzakelijke vergunningen en toekenning van de nodige middelen door de gemeenteraad.

Het ontwerp gebeurt in opdracht van de private partijen. De uitvoering gebeurt in opdracht van de Vlaamse Waterweg.

Aan de gemeente wordt gevraagd om het brownfieldconvenant en de samenwerkingsovereenkomst m.b.t. de wegenis goed te keuren en de nodige budgetten te reserveren om binnen de vijf jaar de wegeniswerken uit te voeren.

Voorzitter Luk RAEKELBOOM heet iedereen welkom.

Burgemeester Bart LAEREMANS stelt de externen voor en schetst de context.

Architect Rik LIEKENS licht de plannen toe. Het bureau Architeam verzorgt de ontwerpen van zowel Saint-Gobain-Weber als WDP-Montea. Het belangrijkste knelpunt bij de werking van Weber is dat de interne transporten via de Oostvaarddijk gebeuren, een publieke weg. Het gaat om verkeersbewegingen van en naar de kade, van en naar de gehuurde opslagloods die verder langs de Oostvaarddijk ligt en van en naar verschillende locaties op het bedrijfsterrein zelf. Het bedrijf wenst haar werking aan de Oostvaarddijk te centraliseren en te reorganiseren via de bouw van een nieuwe loods, zodat het aantal interne verkeersbewegingen beperkt kan worden. De plannen omvatten ook de percelen langs de Epegemsesteenweg (incl. oude trambedding) die nog niet herontwikkeld werden. Hier komt een groenbuffer maar wordt ook ruimte gereserveerd voor een latere uitbreiding van de nieuwe loods.

Hoewel het bedrijf reeds een vergunning bekam voor de bouw van de nieuwe loods, zien zij nog ruimte voor verbetering van de verkeersafwikkeling. Zo zou het voor hun werking een meerwaarde zijn indien de publieke wegenis tussen de kade en hun terrein verdwijnt en heraangelegd wordt tussen hun terrein en dat van Caterpillar. Bij deze laatste is er overigens geen probleem qua ontsluiting, deze functioneert vrij goed in verhouding tot de grootte van het bedrijf.

Het consortium WDP-Montea heeft nog geen vergunning. Zij wensen enkele grote nieuwe magazijnen voor logistieke activiteiten op te richten, met een yard voor de tijdelijke opslag van goederen (watergebonden trafiek). Indien het tracé van de Oostvaarddijk wordt gewijzigd, kan deze yard aanzienlijk groter voorzien worden. Bovendien zal de verkeersafwikkeling van alle bedrijven en woningen ten noorden van de Epegemsesteenweg dan niet meer noodzakelijk passeren langs het Korporaal Leon Tresignieplein, wat ook voor die omgeving een verbetering is. Afhankelijk van de invulling van de nieuwe loodsen kan de verkeersafwikkeling ook (deels) via de bestaande ontsluiting van Caterpillar verlopen.

Over het brownfield en de eventuele nieuwe ontsluitingsweg werden mobiliteitsstudies uitgevoerd, overleg met Vilvoorde georganiseerd en verschillende vergaderingen met de gemeente belegd. Uit de mobiliteitsstudies en het verder onderzoek naar duurzaamheid blijkt dat het aantal vrachtwagens beperkt kan worden door het inzetten op watergebonden transport. Aan de kade zal echter geen containerterminal komen, omdat er reeds een is op 400m tot 500m. Er zijn gesprekken lopende met de containerterminal Van Moer om het transport naar en van hun locatie aan de Darse, met elektrische shunters te organiseren. De aanleg van een yard aan het brownfield laat toe om de containers daar te laten staan en terug te vullen, wat onnodig heen-en-weer gerij van en naar de containerterminal vermijdt. Transport per schip duurt veel langer dan per vrachtwagen maar is veel goedkoper. De uitstoot is ook aanzienlijk lager per hoeveelheid goederen (ongeveer 1/4de). Alle partijen winnen er dus bij door op watertransport in te zetten.

Voor de aanleg van deze nieuwe ontsluitingsweg zou een samenwerkingsovereenkomst gesloten worden tussen de verschillende betrokken partijen.

Koen MESKENS licht de sanering toe. Deze maakt deel uit van de concessieovereenkomst en is het voorwerp van het brownfieldconvenant. Bij de afbraak van de Cokesfabriek is er veel vervuiling op

het 'deel noord' terecht gekomen. Bij de latere uitbating door Total is de bodem verder vervuild. WDP-Montea en de Vlaamse Waterweg hebben Deme aangesteld om die terreinen te saneren, alsook de grachten. De af te voeren grond zal deels per water afgevoerd worden (aan de kade ter plaatse) en deels per vrachtwagen (omdat de bestemming niet aan het water gelegen is).

Bavo ANCIAUX stelt de Vlaamse Waterweg voor (De Scheepvaart + Waterwegen en Zeekanaal) en hun doelstellingen/ambities op vlak van duurzaamheid (presentatie in bijlage). Zij zetten zich in voor de modal shift (meer watergebonden bedrijvigheid) en klimaat (Sigma-werken). Aan de Oostvaardijk kan zowel gewerkt worden via eerstelijns als derdelijns watergebonden bedrijvigheid. Eerstelijns zijn bedrijven die rechtstreeks van de kade gebruik maken. Derdelijns is wanneer gebruik gemaakt wordt van de openbare weg om tot een nabijgelegen kade (hier: containerterminal) te geraken.

De Vlaamse Waterweg moet nog een stukje van de oude trambedding aankopen. Dit perceel is nodig om de nieuwe ontsluitingsweg aan te leggen. Zij zullen ook instaan voor de aanleg van die weg en al het onderzoekswerk nodig voor de aanleg van de wegenis.

De gemeente zal instaan voor de financiering van de heraanleg van het kruispunt en – indien nodig – een verkeerslichtenplan.

De streeftermijn is 5 jaar. Omdat het kadert binnen de ontwikkeling van nieuwe en extra watergebonden bedrijvigheid, zijn er middelen beschikbaar hiervoor. Voor het courante onderhoud van bestaande wegenis, zoals de Oostvaardijk, zijn er minder middelen.

Bart LAEREMANS geeft een verdere toelichting over het kruispunt Eppegemsesteenweg x Cokeriestraat en het Korporaal Leon Tresignieplein. De nieuwe loods van Weber zal op termijn nog verder uitgebreid worden naar de Eppegemsesteenweg toe, met een groenbuffer langs de straat. Rond het gebouw wordt een bufferzone voor hemelwater voorzien, die overstort naar de oude Maalbeek. Er wordt niet ingezet op infiltratie van hemelwater want dit terrein is nog niet gesaneerd. Na realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg zal de Oostvaardijk geknipt worden, zodat dit een verkeersluwe zone voor de bestaande (en te behouden en zone-eigen te maken) woningen wordt. Op de hoek met het Tresignieplein kan een kopgebouw komen, met eventueel integratie van de frituur.

Langs de nieuwe ontsluitingsweg zal een fietspad aangelegd worden, aan de zijde van Caterpillar (achter de bestaande bomenrij). Aan de Eppegemsesteenweg komt een oversteek, zo kan verder gefietst worden naar de fietssnelweg F1 die Antwerpen met Brussel verbindt.

Voorzitter Luk RAEKELBOOM opent de vragenronde.

Watergebondenheid

Hoe watergebonden wordt de bedrijvigheid?

De Vlaamse Waterweg heeft hierover garanties opgenomen in haar concessie met de private partijen. Er moet een minimum tonnage via het water getransporteerd worden (p8 convenant). Indien de private partijen niet voldoen aan deze contractuele voorwaarden, kunnen de boetes oplopen tot een miljoen euro. Dit zal hoogstwaarschijnlijk nooit voorvallen aangezien transport over water terug aan belang wint door de stijgende energieprijzen, bewustwording over duurzaamheid,... Het nadeel blijft dat watergebonden transport veel trager gaat dan wegtransport.

De yard sluit, na aanleg van de nieuwe wegenis, niet aan op het brownfield.

De architect erkent dit maar het blijft het beste tracé voor de wegenis. Volgens de Vlaamse Waterweg kan op termijn eventueel een transportband over de weg gebouwd worden. Voor het transport van paletten bestaat dit echter vooralsnog niet.

Waarom is de bestemming "watergebondenheid" zo klein op een figuur in het MOBER, als het gehele brownfield bedoeld is voor watergebonden bedrijvigheid?

Dit is een bestemming van het gewestplan van 1977. Het ruimtelijk uitvoeringsplan in opmaak kan hier wijzigingen in aanbrengen.

Verkeersafwikkeling

Er zit een put van 30cm diep in de huidige Oostvaardijk die almaar groter wordt. Het onderhoud moet beter.

De gemeente en Vlaamse Waterweg nemen hiervan akte.

Hoe ga je van de containerterminal naar de yard of loodsen?

Zie boven: vrachtwagens (met inzet op elektrische shunters).

Er komen dus veel extra vrachtwagens bij.

Voor korte afstanden (vb. 30km) is transport over water niet interessant. Voor langere afstanden wel. Bulkproducten kunnen via de lokale kade getransporteerd worden. Internationaal containertransport gaat via de terminal. Twee containerterminals kort op elkaar is niet haalbaar. De locatie is zowel voor transport over water als weg interessant, ook om snel tot aan de luchthaven te geraken, daarom is Caterpillar hier bijvoorbeeld gevestigd. Zij moeten snel wisselstukken kunnen leveren via internationaal transport.

Is de nieuwe weg enkel toegankelijk voor vrachtwagens?

Neen, dit is een openbare weg voor iedereen.

Kan de nieuwe ontsluitingsweg niet doorgetrokken worden tot aan de Gerselarendries om de rest van de Oostvaardijk ook te ontlasten? Er ligt al een weg (langs nrs. 32 en 34) waar op aangetakt kan worden.

Er kan geen gebruik gemaakt worden van de wegenis van de toekomstige bedrijven, omdat zij een beveiligd circuit moeten hebben om snel goederen (internationaal) te kunnen transporteren. Op hun eigen terrein wordt het vrachtvervoer en personenvervoer ook al gescheiden voor de veiligheid. De aanleg van een derde weg voor de weinige bedrijven die langs de Gerselarendries gevestigd zijn, lijkt niet efficiënt. Deze extra (en dure) verharding neemt plaats in, waardoor de ontworpen loodsen kleiner zouden worden dan voorzien. Het vrachtvervoer door de bedrijven van de Gerselarendries is trouwens ook erg beperkt. Het opeisen van de reservatiestrook langs nrs. 32 en 34 lijkt onnodig. Het doortrekken van de nieuwe weg zou zelfs als effect kunnen hebben dat vrachtwagentransport interessanter wordt.

De vrachtwagens rijden tot vlak naast de gevels. Erg storend en gevaarlijk. De voortuintjes langs de Oostvaardijk zijn al kapot gereden, hoewel de heraanleg slechts 2-3 jaar geleden gebeurde.

Het aantal vrachtwagens zou geteld moeten worden om een correcte inschatting te kunnen maken. Er zal bij de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan alleszins nagedacht worden of het behoud van deze bedrijven op lange termijn wenselijk is.

Wordt het kruispunt aan de Eppegemsesteenweg lichtengeregeld?

Hier gaat men van uit.

Financiering

De gemeente zou enkel het kruispunt financieren volgens de toelichting. Bij nalezing van de SWO blijkt dat veel meer gefinancierd zal moeten worden.

Indien er aanpassingen aan de nutsvoorzieningen nodig zijn, zal de gemeente ook hiervoor instaan.

De nutsmaatschappijen dragen deze kosten echter vaak zelf. Bovendien staat de gemeente momenteel ook in voor de kosten van de riolering e.d. langs de Oostvaardijk. Deze riolering zal overigens normaliter langs de kade blijven liggen (voor zover reeds aangelegd).

De Vlaamse Waterweg bekostigt dus alles buiten de nutsvoorzieningen en het kruispunt. Zij voorzien ook verlichting, hemelwaterafvoer,...

De gemeente voert werken uit op grond die niet van haar is?

Ja, het normale onderhoud en de nutsvoorzieningen worden nu reeds beheerd door de gemeente. Dit is zo opgenomen in de overeenkomst met de Vlaamse Waterweg (eigenaar grond). Een overdracht van de wegenis naar de gemeente is echter nog niet volledig uitgesloten.

Procedure

Kan een nieuwe weg aangelegd worden zonder ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP)?

Ja, wegenis in industriegebied kan perfect vergund en aangelegd worden zonder nieuw bestemmingsplan. Het RUP zal een kader vormen voor de lange termijnontwikkeling en de functiemenging beter afbakenen. Zo moeten de woningen beter beschermd worden maar zou tegelijkertijd een kopgebouw aan het Tresignieplein met horecagelegenheid mogelijk moeten zijn.

De horeca langs de Eppegemsesteenweg werkt niet.

De frituur aan het Tresignieplein draait daarentegen goed. Er is daar parkeergelegenheid en een goede zichtbaarheid.

Tot waar komt de afbakening van het RUP?

Tot aan de grens met Zemst en Vilvoorde, behalve in het zuiden waar de site van Tessenderlo Chemie de grens vormt. Deze site is opgenomen in een ruimtelijk ontwikkelingsplan (ROP) waarbij wordt onderzocht of de Zenne herlegd kan worden. Deze complexe situatie wordt dus niet opgenomen in het gemeentelijk RUP.

Milieu

De populaties van de kamsalamander, padden,... dalen volgens de tellingen. Zullen de saneringswerken deze waardevolle fauna verder schaden?

De vijver is vervuild en moet gesaneerd worden. Dit zal in twee fases gebeuren zodat de fauna de kans heeft te blijven. Dit maakt de sanering veel duurder. De burgemeester is vragende partij om de omheining rond de vijver weg te halen en ze open te stellen als parkje voor de Gaston Devoswijk. De wenselijkheid hiervan in combinatie met de waardevolle fauna, zal besproken worden met de betrokken instanties (Agentschap Natuur en Bos enz) en de wijk. De sanering zal intussen reeds starten met de aanleg van een dam in augustus.

Hoe diep zal het brownfield afgegraven worden?

Zo diep als nodig om het te kunnen herontwikkelen als bedrijventerrein. De verontreiniging wordt gemonitord tijdens de saneringswerken zodat steeds bijgestuurd kan worden indien nodig, in overleg met OVAM.

Wordt de grond ter plaatse gereinigd met water of wordt de grond elders gereinigd en teruggebracht?

Enkel het opgepompte water wordt ter plaatse gereinigd. De grond zelf zal afgevoerd worden. De grond die thermisch gereinigd kan worden, zal per schip worden afgevoerd naar Nederland. De rest zal gestort worden (eventueel na voorbehandeling) en wordt afgevoerd per vrachtwagen omdat het stort niet nabij een waterweg gelegen is. De nieuwe grond zal aangevoerd worden per schip. Er zal tussen de 60.000 en 80.000 ton af- en aangevoerd worden.

Voorzitter Luk RAEKELBOOM bedankt de aanwezigen voor hun inzet en sluit de vergadering af.

Bijkomende informatie:

BESLUIT:

Artikel 1.

Kennis te nemen van het brownfieldconvenant "204. Grimbergen - Cokerie Grimbergen" en de bijlagen.

Art. 2

Kennis te nemen van de samenwerkingsovereenkomst met betrekking tot de verlegging van de Oostvaarddijk en heraanleg van openbare wegenis op rechteroever aan de Verbrande Brug te Grimbergen en de bijlagen.

Namens de commissie
In zitting, datum als hierboven

Ellen VAN MULDER

waarnemend secretaris

gemeenteraadscommissie mobiliteit

Luk RAEKELBOOM

voorzitter gemeenteraadscommissie mobiliteit