

GEMEENTERAADSCOMMISSIE MOBILITEIT – NOTULEN

Openbare vergadering van donderdag 15 juni 2023

Aanwezig: Luk RAEKELBOOM, voorzitter gemeenteraadsc commissie mobiliteit
Jean DEWIT, Elke WOUTERS, Gilbert GOOSSENS, Rudi VAN HOVE, Katrien LE ROY, Katleen ORINX, Brigitte JANSSENS, Peter PLESSERS, Vincent VAN ACHTER, Karin VERTONGEN, Patricia SEGERS, effectieve commissieleden
Eddie BOELEN, Bart LAEREMANS, Trui OLBRECHTS, Philip ROOSEN, Chris SELLESLAGH, Bart VAN HUMBEECK, waarnemende commissieleden
Daisy SMEDTS, Ellen VAN MULDER, commissieleden
Jessika DOMS, secretaris gemeenteraadsc commissie mobiliteit

Verontschuldigd: /

Afwezig: Gerlant VAN BERLAER, Patrick VERTONGEN, effectieve commissieleden

Manon BAS, William DE BOECK, Caroline DENIL, Linda DE PREE, Jelle DE WILDE, Isabel GAISBAUER, Tom GAUDAEN, Kirsten HOEFS, Chantal LAUWERS, Karima MOKHTAR, Karlijne VAN BREE, Yves VERBERCK, Jean-Paul WINDELEN, waarnemende commissieleden

Jolien VAN DE RIJCK, Muriel VAN SCHEL, deskundigen

1. Verontschuldigde en vervangende commissieleden - Vaststelling

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

Artikel 37, §9 Huishoudelijk reglement, goedgekeurd in zitting van 25 februari 2019:

De gemeenteraadsc commissies kunnen geldig vergaderen, ongeacht het aantal aanwezige leden.

Commissieleden kunnen zich tijdens een vergadering laten vervangen door raadsleden van dezelfde fractie.

De beslissing wordt genomen op grond van:

Effectieve leden:

/

Waarnemende leden:

/

De beslissing houdt rekening met volgende adviezen:

/

De beslissing kent volgende inhoudelijke verantwoording:

/

Bijkomende informatie:

/

BESLUIT:

Enig artikel.

Kennis te nemen dat volgende effectieve leden vervangen worden voor onderhavige vergadering en dus recht hebben op presentiegeld:

verontschuldigd effectief lid	vervangend lid
/	/
/	/

2. GRUP R0 Noord: ontwerp

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:

- Besluit van de gemeenteraad van 28 maart 2019 waarbij raadslid Luk RAEKELBOOM werd aangeduid als voorzitter van de gemeenteraadscommissie mobiliteit.
- Procedure opmaak ruimtelijk uitvoeringsplan, waarbij het ontwerp stap 5 is (DOSSIERSTUK).
- Ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord, ofwel "GRUP R0 noord". (beschikbaar op DSI)
- Samenvatting MER dienst Omgevingsbeleid. (DOSSIERSTUK)
- Vergelijking stedenbouwkundige voorschriften tussen fase "plenaire vergadering" en fase "ontwerp". (DOSSIERSTUK)
- Presentatie dienst Omgevingsbeleid over het voorontwerp van RUP met vergelijking van het grafisch plan en de inrichtingsschets tussen fase "plenaire vergadering" en fase "ontwerp". (DOSSIERSTUK)
- Notulen van de gemeenteraadscommissie mobiliteit van 6 oktober 2022 over het voorontwerp van GRUP R0 noord. (DOSSIERSTUK)
- Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 22 mei 2023 waarbij aan de voorzitter werd gevraagd de gemeenteraadscommissie mobiliteit bijeen te roepen op 15 juni 2023 om 20u in de Raadzaal.

De beslissing houdt rekening met volgende adviezen:

- Ontwerp van advies voorbereid door dienst Omgevingsbeleid met aanduiding van de wijzigingen t.o.v. de voorgaande procedurestap. (DOSSIERSTUK)

De beslissing kent volgende inhoudelijke verantwoording:

De Werkvennootschap werkt vandaag aan een programma 'Werken aan de Ring', waarbij veel meer beoogd wordt dan de herinrichting van de R0. Het volledige programma bevat immers een pak maatregelen die de leefbaarheid rondom de Ring moeten verhogen, de groenblauwe netwerken kunnen versterken en de mobiliteit in de regio duurzamer willen maken door te werken aan een multimodaal netwerk en een 'mental en modal shift'.

Het programma omvat volgende projecten: gebiedsprogramma voor de Rand rond Brussel van Departement Omgeving, project Open Waterlopen van de VMM, bosuitbreiding door ANB, planbegeleidingsgroep van de VLM, opmaak regionale mobiliteitsplannen (o.a. Good Move van het BHG), de verdere uitbouw van het Fiets-GEN, de aanleg van hoogwaardige openbaarvervoerlijnen (HOV-verbindingen) uit het Brabantnet en deelsystemen, het voorzien van Hoppin-punten (mobipunten) en het herinrichten van de ring en de verkeerscomplexen.

De twee belangrijkste knelpunten op de ring zijn de verkeersonveiligheid en de gebrekkige doorstroming. De oorzaak van deze knelpunten kan in hoofdzaak teruggevonden worden in het grote aantal op- en afritten en verkeerswisselaars op een korte afstand. De op- en afritten en weefzones zijn zeer kort en voldoen niet aan de richtlijnen. Hierdoor is er ook heel wat sluipverkeer dat de ring probeert te vermijden.

In het kader van de herinrichting van de ring wordt alvast voor het noordelijke deel van de R0 (tussen en met inbegrip van de verkeerswisselaars Groot-Bijgaarden en Sint-Stevens-Woluwe) een ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt door het Vlaamse gewest, het zogenaamde "RUP Herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord". Via een ruimtelijk uitvoeringsplan kan de bestemming van een terrein gewijzigd worden, met hieraan gekoppeld nieuwe bestemmings- en inrichtingsvoorschriften.

De plandoelstellingen van het RUP zijn:

- Verhogen van de verkeersveiligheid en leesbaarheid;
- Verhogen van de leefbaarheid rondom de Ring;
- Verbeteren van de bereikbaarheid met de fiets, openbaar vervoer en andere duurzame vervoerswijzen;
- Verhogen van de landschappelijke inpassing van de infrastructuur.

De Vlaamse Regering wenst met deze plandoelstellingen ook de volgende verbindingen te garanderen:

- fietsnetwerk;
- netwerk Openbaar vervoer;
- groenblauw netwerk.

Naast de herinrichting van de R0 Noord zelf kunnen waar nodig of wenselijk, binnen het plangebied ook bestemmingswijzigingen voor andere elementen van het programma "Werken aan de Ring" mee opgenomen worden. Deze bestemmingswijzigingen kunnen ook bestemmingen in overdruk of symbolen in overdruk zijn (vb. indicatieve aanduiding fiets- en voetgangersverbinding) waarbij de grondbestemming (vb. agrarisch gebied) niet wijzigt, of tijdelijke bestemmingen (vb. werfzones).

De opmaak van dit ruimtelijk uitvoeringsplan bevindt zich momenteel in de fase "openbaar onderzoek" van het geïntegreerd planningsproces (een procedure waarin het milieueffectenonderzoek is geïntegreerd). Dit betekent dat een ontwerp van RUP werd goedgekeurd en hierover een publieke raadpleging wordt georganiseerd. De gemeenteraden worden uitgenodigd een standpunt in te nemen. De adviesinstanties kunnen desgewenst wel rekening houden met subadviezen van de eigen adviesraden (Gecoro, milieuraad,...).

De periode van publieke raadpleging loopt t.e.m. 30 juni 2023. Een standpunt van de gemeenteraad dient ten laatste die datum aan de Vlaamse overheid bezorgd te worden volgens de modaliteiten opgesomd op het DSI-loket.

Aan de gemeenteraadscommissie mobiliteit wordt gevraagd ter voorbereiding van de gemeenteraad kennis te nemen van het ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan en eventuele opmerkingen te formuleren a.d.h.v. het voorbereid advies over dit ontwerp.

De ruimtelijk planner van de dienst Omgevingsbeleid, Ellen VAN MULDER, licht het dossier toe. Aangezien het de derde maal is op een jaar tijd dat dit dossier aan de commissie wordt gepresenteerd, wordt vooral gefocust op de verschillen t.o.v. de voorgaande procedurestap. Het doel van de commissie is namelijk om een advies over het dossier voor te bereiden voor de gemeenteraad. Er werd nagegaan of rekening werd gehouden met het advies dat in de voorgaande procedurestap werd uitgebracht door het schepencollege. Het voorstel is om de opmerkingen die geen doorwerking kregen, te behouden. Dit voorstel van advies konden de commissieleden voorafgaand aan de vergadering doornemen. Sindsdien werden nog enkele fouten in het advies opgemerkt (grammaticaal, goedkeuring gemeentelijk mobiliteitsplan werd nog niet vermeld,...) en formuleerde het schepencollege nog enkele aanvullingen. De wijzigingen t.o.v. het advies in de dossierstukken werden aangeduid in het geel. Belangrijk is dat de Vlaamse overheid niet meer op eigen initiatief aanpassingen kan doorvoeren. Enkel aanpassingen o.b.v. ingediende opmerkingen en adviezen zijn nog mogelijk.

De commissieleden kunnen per onderdeel van het dossier vragen en opmerkingen formuleren. Nadien zal het advies overlopen worden.

Algemene toelichting

Chris SELLESLAGH vraagt of de afkortingen op de getoonde slides ergens voluit beschikbaar zijn. Ellen VAN MULDER antwoorde dat in de beschikbaar gestelde samenvatting van het milieueffectenrapport alle afkortingen eerst voluit staan geschreven.

Chris SELLESLAGH probeert zich voor te stellen hoe de werfzones bereikbaar zullen zijn. Is deze info beschikbaar? Ellen VAN MULDER antwoorde dat een ruimtelijk uitvoeringsplan een bestemmingsplan is dat bouw- en inrichtingsvoorschriften vastlegt maar geen concreet project uittekent. De routes die het werfverkeer zal volgen, zullen maar gekend zijn in de projectfase waarbij een bouwaanvraag wordt uitgewerkt.

Wijzigingen aan grafisch plan

Er zijn geen vragen of opmerkingen over de wijzigingen aan het grafisch plan.

Wijzigingen aan de voorschriften

De wijzigingen t.o.v. van de voorgaande procedurestap zijn opgenomen in een dossierstuk dat beschikbaar gesteld werd. Omwille van de beperkt beschikbare tijd voor de commissie, kunnen deze niet overlopen worden.

Er worden geen vragen of opmerkingen geformuleerd over de wijzigingen aan de voorschriften.

Wijzigingen aan de inrichtingsschets

Aan de commissieleden wordt uitgelegd dat de inrichtingsschets geen verordenend document is. De herbestemmingen en bouwvoorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan maken een project zoals weergegeven op de inrichtingsschets mogelijk, maar bepalen niet dat het er exact zo moet uitzien. De schets is een weergave van wat o.b.v. de gevoerde onderzoeken (vb. MER) en gesprekken de beste inrichting zou zijn. Concrete bouwplannen met afmetingen e.d. zullen pas in een volgende fase worden opgemaakt en ten vroegste eind 2024 afgerond zijn.

Advies

Milieueffectenrapport - algemeen

Er zijn geen vragen of opmerkingen over dit onderdeel van het advies.

Milieueffectenrapport - Planningsfase vs. uitvoeringsfase

Eddie BOELEN merkt op dat alles in de planningsfase nog erg vaag is. De bestemmingen zijn ruim ingetekend. De impact van een concreet project is sterk afhankelijk van de concrete intekening binnen de bestemmingen, in het bijzonder voor wat betreft de Landhuizenlaan.

Ellen VAN MULDER herhaalt dat verwacht wordt dat De Werkvennootschap in 2024 of begin 2025 concrete plannen met afmetingen e.d. zal delen. Dan kunnen de gemeente en burgers opnieuw opmerkingen formuleren.

Eddie BOELEN haalt aan dat de fractie Groen altijd in de veronderstelling was dat er geen vermeerdering van het aantal rijstroken van de R0 zou zijn op Grimbergs grondgebied.

Ellen VAN MULDER antwoorde dat een aanleg met 2 x 4 rijstroken van in 2018 een scenario is dat werd onderzocht en dat in de voorgaande procedurestap deze aanleg werd gekozen als VoorkeursCombinatie van Alternatieven en Varianten (VoCAV). Dit stond dus toen zo vermeld in weergegeven in alle documenten van de Vlaamse overheid, alsook in de documenten en presentatie die met de commissie mobiliteit werden gedeeld in oktober 2022. Bart LAEREMANS beaamt dit.

Gilbert GOOSSENS vreest dat de Vlaamse overheid het advies van de gemeente naast zich neer kan en zal leggen.

Ellen VAN MULDER antwoorde dat zij in deze procedurestap verplicht zijn om het advies te behandelen en dus zullen moeten motiveren waarom geen rekening wordt gehouden met de opmerkingen van de gemeente.

Milieueffectenrapport - Referentietoestand

Er zijn geen vragen of opmerkingen bij dit onderdeel van het advies.

Milieueffectenrapport - Discipline mobiliteit

Eddie BOELENS heeft vernomen dat de brug tussen Treft en centrum Strombeek zal verdwijnen maar vervangen zal worden door een tunnel. Is dit zeker?

Ellen VAN MULDER antwoorde dat dit inderdaad zo voorzien is maar niet verordenend werd opgenomen in de voorschriften van het RUP. Het RUP bepaalt enkel de minimaal noodzakelijke verbindingen voor voetgangers en fietsers, openbaar vervoer en fauna en flora. In geen enkele gemeente worden verbindingen voor autoverkeer geëist. Desalniettemin heeft De Werkvennootschap wel steeds bevestigd dat zij de verbinding tussen Treft en centrum Strombeek-Bever zullen realiseren, wetende dat de gemeente anders niet akkoord zal gaan met de bouwplannen.

Eddie BOELENS had toch graag gezien dat deze verbinding werd opgenomen in de voorschriften. Dit zou de inwoners van Treft geruststellen.

Ellen VAN MULDER antwoorde dat hierover een paragraaf is opgenomen in het advies maar dus reeds geweten is dat de Vlaamse overheid hier niet op in zal gaan.

Bart LAEREMANS voegt toe dat De Werkvennootschap deze verbinding op ieder overlegmoment bevestigd heeft. Er zullen dus twee tunnels voor gemotoriseerd verkeer aangelegd worden tussen de Boechoutlaan en Antwerpsesteenweg: een t.h.v. Douwe Egberts en een t.h.v. Procter&Gamble.

Philip ROOSEN vult aan dat De Werkvennootschap aan de gemeente motiveerde dat deze verbindingen voor autoverkeer niet in de voorschriften worden opgenomen o.a. omdat bij een wijziging in de visie omtrent die lokale verbindingen, heel het RUP zou moeten aangepast worden.

Eddie BOELENS meent te hebben gezien dat het ASC 2 Strombeek-Bever volledig verdwijnt.

Ellen VAN MULDER antwoorde dat het ASC 2 zal vervangen worden door een T-kruispunt dat bereikbaar is vanaf de Boechoutlaan. Via dit T-kruispunt zal de A12 in beide richtingen bereikbaar zijn. De Vlaamse overheid kiest voor een T-kruispunt omdat er geen plaats zou zijn om het ASC 2 met verbindingbogen aan te leggen volgens de hedendaagse normen. Dit aansluitingscomplex zal dus enkel bereikbaar zijn vanuit centrum Strombeek-Bever via de nieuwe tunnel onder de A12, aangezien de Boechoutlaan niet meer wordt aangesloten op de Romeinsesteenweg en in het gemeentelijk mobiliteitsplan een verkeersfilter is voorzien tussen Treft en de Romeinsesteenweg. Zoals in de algemene toelichting gezegd, blijkt uit de verkeersmodellen van de Vlaamse overheid dat er dus meer verkeer doorheen Strombeek naar ASC 7 (Grimbergen) zal rijden, waardoor de luchtkwaliteit en geluidsimpact langs enkele straten zal verslechteren. Volgens de diezelfde verkeersmodellen zou het voornamelijk om lokale bewoners gaan, niet om sluipverkeer dat van verder komt.

Eddie BOELENS stelt dat de fractie Groen hier steeds voor gewaarschuwd heeft. Strombeek-Bever wordt nog maar eens opgeofferd en zal te lijden hebben onder sluipverkeer.

Philip ROOSEN antwoorde dat juist daarom in het nieuw gemeentelijk mobiliteitsplan proactief maatregelen worden opgenomen om verkeer dat de R0 wil mijden te weren en om lokaal verkeer via de juiste verbindingen te sturen. De Sint-Annalaan heeft bijvoorbeeld voldoende capaciteit om dit bijkomend verkeer aan te kunnen.

Vincent VAN ACHTER herinnert de schepen eraan dat de fractie van mening is dat in het mobiliteitsplan het oosten van Strombeek-Bever onderbelicht is gebleven. De vrees is dan ook dat het sluipverkeer hier nog zal verergeren.

Philip ROOSEN zegt dat in voorkomend geval extra maatregelen getroffen zullen worden. De werken aan de R0 zullen ten vroegste in 2026 starten, dus het mobiliteitsplan zal tegen dan sowieso geëvalueerd en bijgestuurd worden.

Eddie BOELENStelt dat het gemeentebestuur dus moet toegeven dat door de wijzigingen in het aantal en de aanleg van de op- en afritten van de R0 en A12, er meer verkeer door Strombeek-Bever zal rijden.

Ellen VAN MULDERStantwoordt dat deze vaststelling uit het milieueffectenrapport al meermaals aan de commissie is meegedeeld, zowel tijdens de presentatie als in de beschikbare dossierstukken. De verkeersleefbaarheid in de ruime omgeving van de R0 zou verbeteren omdat meer mensen de R0 zullen gebruiken i.p.v. binnendoor te rijden. Echter zijn er een beperkt aantal straten waar de verkeersleefbaarheid verslechtert, zoals in Strombeek-Bever. In het advies wordt daarom de vraag tot onderzoek naar milderende maatregelen herhaald.

Philip ROOSEN vult nog aan dat men indachtig moet houden dat steeds meer mensen alternatieve vervoersmodi zullen gebruiken.

Vincent VAN ACHTER gaat akkoord dat er een modal shift zal zijn maar waarschuwt dat terzelfdertijd het bevolkingsaantal blijft stijgen.

Philip ROOSEN antwoordt dat de link tussen mobiliteit en ruimtelijke ordenen inderdaad niet ontkend kan worden. Het schepencollege werkt dan ook aan een visie over ruimtelijke ordening, via de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen onder leiding van de burgemeester.

Milieueffectenrapport - Discipline geluid en trillingen

Vincent VAN ACHTER vraagt waarom geluidsschermen met een tussenhoogte van bijvoorbeeld 6m niet overwogen werden?

Ellen VAN MULDERStantwoordt dat in het milieueffectenrapport inderdaad enkel 4m en 8m onderzocht werden. In het rapport wordt gesteld dat de effecten van 8m hoge geluidsschermen op een afstand van enkele tientallen meters al niet meer doorslaggevend beter zijn dan deze van 4m, terwijl hun visuele impact wel aanzienlijk groter is. Vermoedelijk geldt eenzelfde argumentatie voor alle tussenhoogtes. Misschien speelt bijkomend ook het kostenplaatje of worden bepaalde hoogtes niet gemaakt.

Vincent VAN ACHTER vraagt om in het advies op te nemen dat geluidsmuren van 8m hoog mét begroeiing dienen onderzocht te worden. Deze hebben een grotere impact dan geluidsschermen van 4m hoog en zijn visueel niet heel storend. Ook zou een tussenhoogte niet uitgesloten mogen worden. Als de wind van aan de R0 naar Strombeek-Bever waait, kan een hogere geluidsmuur waarschijnlijk wel een groot verschil maken. Dat er op een grotere afstand weinig verschil is tussen 4m en 8m hogere geluidsmuren, zoals de geluidsexperten schrijven, betwijfelt hij.

Ellen VAN MULDERStal dit toevoegen aan het advies.

Milieueffectenrapport - Discipline lucht

Er zijn geen vragen of opmerkingen over dit onderdeel van het advies.

Milieueffectenrapport - Discipline bodem en grondwater

Er zijn geen vragen of opmerkingen over dit onderdeel van het advies.

Milieueffectenrapport - Discipline biodiversiteit

Er zijn geen vragen of opmerkingen over dit onderdeel van het advies.

Milieueffectenrapport - Discipline landschap

Er zijn geen vragen of opmerkingen over dit onderdeel van het advies.

Milieueffectenrapport - Mens ruimtelijke aspecten

Vincent VAN ACHTER vraagt om de wijzigingen op de Kraaienberg t.o.v. de voorgaande procedurestap opnieuw op te sommen.

Ellen VAN MULDERStoverloopt de wijzigingen en de huidige bestemmingen volgens het gewestplan.

Milieueffectenrapport - Discipline klimaat

Er zijn geen vragen of opmerkingen over dit onderdeel van het advies.

Grafisch plan

Er zijn geen vragen of opmerkingen over dit onderdeel van het advies.

Voorschriften

Bart VAN HUMBEECK stelt voor om in de gehele tekst "gelieve" te vervangen door "gemeente Grimbergen vraagt" zodat overal dezelfde formulering gebruikt wordt.

Ellen VAN MULDERs zal dit aanpassen in het advies.

Eddie BOELENs brengt ter sprake dat er een zeer grote ongerustheid heerst bij verschillende eigenaars en bewoners van gronden die palen aan de R0. Zij zitten in onzekerheid over het al dan niet noodzakelijk zijn om hun eigendom volledig of gedeeltelijk te onteigenen. De bestemmingszones zijn namelijk erg ruim ingetekend zodat het mogelijk is dat de nieuwe infrastructuur zal komen te liggen waar er nu huizen staan.

Ellen VAN MULDERs antwoordt dat de diensten en het schepencollege dezelfde mening zijn toegedaan. Daarom wordt in het advies gevraagd om de overdruk voor landschappelijke inkleding aan te passen. Op het grafisch plan is voor de ringinfrastructuur een marge van 15m t.o.v. de geschatte inplanting o.b.v. de inrichtingsschets voorzien. Aan weerszijden van die grijze bestemmingszone is de overdruk voor landschappelijke inkleding ingetekend, met vermoedelijk een marge van ettelijke tientallen meters. De overdrukzone lijkt in veel zones onnodig breed voor wat de bijhorende bouwvoorschriften moeten toelaten (geluidsschermen, buffers, fietssnelweg,...). Op een recent overleg met De Werkvennootschap bevestigden zij dat de brede overdrukzone bij nader inzien op vele plaatsen inderdaad nodeloos tot ongerustheid leidt. Ze vragen dan ook hier een opmerking over in te dienen zodat dit aangepast kan worden. Alleszins herinnert de ruimtelijk planner er iedereen aan dat het gaat om een overdruk met extra bouwvoorschriften t.o.v. de huidige bestemming, niet om een afbakening van eventueel noodzakelijk onteigeningen. Er is namelijk nog geen onteigeningsplan. Waar er onteigeningen nodig zijn en met welke breedte, zal maar bekend worden wanneer de Vlaamse overheid concrete bouwplannen opmaakt.

Eddie BOELENs vindt ook de marge van 15m onnodig groot. Dit betekent dat de fietssnelweg minstens op 15m van de huidige R0 zal komen te liggen en dus dwars door vele tuinen.

Ellen VAN MULDERs verduidelijkt dat de fietssnelweg niet enkel in de overdrukzone mogelijk is, maar ook in de grijze bestemmingszone zelf. Er is dus geen minimale afstand t.o.v. de R0. De voorschriften bepalen ook niet of het ringfietspad ten noorden, dan wel ten zuiden van de R0 moet komen. De voorschriften bepalen ook niet of de R0 - wanneer noodzakelijk - verbreed moet worden naar het noorden, dan wel het zuiden. De fietssnelweg zal ergens binnen het plangebied komen te liggen maar het tracé wordt niet bepaald. Het tracé van de fietssnelweg werd apart onderzocht. Er zouden verscheidene voordelen zijn aan het zuidelijke tracé (minder ruimtebeslag, meer sociale controle, betere toegankelijkheid,...). Verschillende adviesinstanties, zoals het Agentschap Natuur en Bos, gaven blijkbaar ook de voorkeur aan een zuidelijk tracé. De inrichtingsschets die bij het RUP gevoegd is, volgt de resultaten van het onderzoek (nl. dat een zuidelijk tracé de voorkeur geniet). De gemeente heeft er reeds bij De Werkvennootschap op aangedrongen om dit onderzoek zo snel als mogelijk publiek beschikbaar te maken.

Philip ROOSEN herhaalt dat de intekening van de overdruk niet betekent dat alle grond binnen die intekening onteigend zal worden. Hij deelt ook nog mee dat het ringfietspad gerealiseerd zal worden voordat de werken aan de ring afgerond zijn (misschien zelfs voor de start van de werken).

Eddie BOELENs meldt dat de fractie Groen haar bezorgdheden zal opnemen in een eigen bezwaar.

Vincent VAN ACHTER merkt nog op dat bij de werken aan de Sint-Annalaan ook belofte werden gedaan door De Werkvennootschap die uiteindelijk niet gevolgd werden. De gemeente zal het dossier van de R0 dus goed moeten monitoren.

Philip ROOSEN antwoordt dat tussen De Werkvennootschap en gemeente regelmatig overleg plaatsvindt. Het schepencollege zal erover waken dat het dossier wordt opgevolgd en het evenwicht tussen een vlotte mobiliteit en de ruimtelijke ordening bewaard blijft.

Bart VAN HUMBEECK vult aan dat het gemeentebestuur hier duidelijk al werk van maakt aangezien het op hun vraag is dat er een verbinding voor autoverkeer tussen Treft en Strombeek-Bever blijft.

Chris SELLESLAGH vraagt of ook de concrete uitwerking van de ecoverbindingen maar voor een latere fase is.

Ellen VAN MULDER antwoorde dat er inderdaad momenteel nog geen concrete plannen gekend zijn.

Eddie BOELEN vraagt of het voorschrift "parkgebied" over de eigendom van de Koninklijke Schenking gaat en of zij akkoord gaan met de aanleg van parkgebied.

Ellen VAN MULDER antwoorde dat het het binnengebied tussen de Antwerpselaan en Acacialaan betreft. Hiervan is een stuk in eigendom van de Koninklijke Schenking en de rest in particuliere eigendom. De aanplant van een bos kan via een overeenkomst met de eigenaars. Bij de aanleg van een publiek park wordt meestal aan de eigenaars voorgesteld de grond over te kopen. De gemeente is vragende partij om hier een (deels) publiek toegankelijk park(bos) aan te leggen en dringt er in het advies opnieuw op aan hier werk van te maken. De Vlaamse overheid heeft echter nog geen officieel standpunt ingenomen, noch de eigenaars gecontacteerd.

Vincent VAN ACHTER heeft een vraag over het advies m.b.t. de werfzones. Wat is de kans dat hier gevolg aan gegeven wordt?

Ellen VAN MULDER erkent dat er werfzones zullen komen waar gemeentes en/of eigenaars het niet willen. De vraag kan maar gesteld worden om ze zo klein mogelijk te houden en op sommige locaties te schrappen. De Werkvennootschap gaf op het laatste overleg nog mee dat doordat er werfzones worden aangeduid, eigenaars van gronden buiten deze overdruk zich geen zorgen zullen moeten maken dat er op hun grond ook nog een werfzone zal komen.

Vincent VAN ACHTER vreest dat de gemeente die het hardste op de tafel klopt, zijn zin krijgt. Zo zijn er opvallend minder werfzones in Vilvoorde.

Ellen VAN MULDER antwoorde dat Vilvoorde een kleiner grondgebied heeft, met minder onbewoonde gebieden langs de R0. Er zijn ook al werfzones in Vilvoorde voor andere werken van de hogere overheid. Het klopt dat een werfzone voor de Werken aan de Ring werd geschrapt in Vilvoorde. Deze bevond zich dan ook vlakbij de Tangebeek. Grimbergen heeft deze vraag tot schrapping daarom zelfs ondersteund.

Bart LAEREMANS voegt toe dat waar Vilvoorde zich verzet tegen de overslagzone langs het kanaal, Grimbergen hier geen probleem mee heeft.

Philip ROOSEN herhaalt dat er verschillende overlegmomenten zijn geweest met alle betrokken instanties.

Inrichtingsschets

De bezorgdheden m.b.t. de fietssnelweg e.d. werden besproken. De commissieleden volgen het advies.

Procesverloop

Chris SELLESLAGH vindt dat De Werkvennootschap doorheen de gehele procedure te weinig toelichting heeft gegeven.

Ellen VAN MULDER antwoorde dat De Werkvennootschap verschillende infomomenten, infomarkten en webinars heeft georganiseerd. Verscheidene opnames zijn ook nog steeds beschikbaar. Het is inderdaad zo dat de communicatie in deze procedurestap zeker beter had gekund en dat het taalgebruik door studie bureaus misschien niet altijd even makkelijk te begrijpen is door burgers. Dit zijn opmerkingen die opgenomen zijn in het advies.

Het agendapunt wordt afgesloten om 21.43u.

Bijkomende informatie:

De agenda van de gemeenteraadscommissie werd op 7 juni 2023 op de gemeentelijke website geplaatst.

BESLUIT:**Artikel 1.**

Kennis te nemen van het ontwerpadvies over het GRUP R0 Noord.

Art. 2.

Enkele wijzigingen door te voeren aan dit advies, zoals opgenomen in de inhoudelijke bespreking.

3. Regionaal mobiliteitsplan: openbaar onderzoek

Afwezig tijdens de behandeling van dit punt: Elke WOUTERS, effectief lid gemeenteraadscommissie mobiliteit

Trui OLBRECHTS, Chris SELLESLAGH, waarnemende commissieleden

Ellen VAN MULDER, waarnemend secretaris gemeenteraadscommissie mobiliteit

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:

- Besluit van de gemeenteraad van 28 maart 2019 waarbij raadslid Luk RAEKELBOOM werd aangewezen als voorzitter van de gemeenteraadscommissie mobiliteit.
- Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 22 mei 2023 waarbij aan de voorzitter werd gevraagd de gemeenteraadscommissie mobiliteit bijeen te roepen op 15 juni 2023 om 20u in de raadzaal.

De beslissing houdt rekening met volgende adviezen:

/

De beslissing kent volgende inhoudelijke verantwoording:

In 2019 werd Vlaanderen opgedeeld in 15 vervoerregio's. In die vervoerregio's wordt gezocht naar oplossingen voor de mobiliteitsuitdagingen van de nabije toekomst. De vervoerregio Vlaamse Rand telt 33 gemeenten die samen met de Vlaamse administraties een Regionaal Mobiliteitsplan (voortaan RMP) hebben opgemaakt. Dit plan werd opgestart in 2020 (zie toetredingsbesluit als bijlage). Grimbergen behoort tot het deelgebied Noord, samen met Zemst, Vilvoorde en Machelen. Bij de uitwerking werden ook andere adviesinstanties en partners, zoals Brussels Airport, BHG, NMBS, enz. betrokken.

Dit Regionaal Mobiliteitsplan wil een antwoord bieden aan de mobiliteitsuitdagingen van de toekomst. Er zijn 5 strategische doelstellingen waaraan het RMP enkele concrete operationele doelstellingen koppelt.

- Duurzame regio;
- multimodale bereikbare regio;
- leefbare regio;
- welvarende regio;
- veilige regio.

Het is belangrijk om te benadrukken dat betere mobiliteit geen doel op zich is. Goede mobiliteit is één van de middelen om brede maatschappelijke doelen te verwezenlijken. Per vervoermodi werd onderzocht wat de opportuniteiten zijn en hoe deze de doelstellingen onderschrijven (fiets - openbaar vervoer - auto - hoppinpunten - logistiek - gedrag en ruimte). In de bijhorende actietabel wordt een overzicht gegeven van de maatregelen/werken/principes waarmee zal gewerkt worden.

Zowel de oriëntatienota als de synthesesnota, werden toegelicht en besproken door de gemeenteraadscommissie mobiliteit tijdens de vergadering op respectievelijk 23/05/2022 en 5/7/2022.

Het voorlopig ontwerp regionaal mobiliteitsplan met bijbehorend ontwerp MER werd door de vervoerregioraad Vlaamse Rand van 28/03/2023 unaniem vastgesteld.

Het werd ook voorlopig goedgekeurd door minister Lydia Peeters. Momenteel loopt het openbaar onderzoek loopt van 31/05/2023 tot 29/07/2023. Hiernaast loopt ook de adviesperiode voor dit RMP. De gemeente heeft 90 dagen tijd om schriftelijk advies uit te brengen over de documenten. De termijn van de adviesperiode loopt van 12 mei 2023 en eindigt op 9 augustus 2023.

In het najaar van 2023 volgt nog een kwaliteitsbeoordeling door het team MER. Hierna wordt het regionaal mobiliteitsplan met bijbehorend MER vastgesteld door de vervoerregioraad en goedgekeurd door de minister.

Schepen Philip ROOSEN licht aan de hand van de website Digitaal Informatieplatform Vervoerregio Vlaamse Rand toe waar alle info over het regionaal mobiliteitsplan is terug te vinden. Per modus is een uitleg met een interactieve kaart terug te vinden. Voor ieder netwerk werd een strategie bedacht. Aangezien mobiliteit ook sterk gelinkt is met ruimtelijke ordening, werd ook het aspect ruimte meegenomen in de discussie.

Schepen Philip ROOSEN licht verder toe dat de Vervoerregio Vlaamse Rand is opgedeeld in verschillende deelgebieden, waarbij Grimbergen behoort tot het deelgebied 'Noord'. Een aantal zaken zijn specifiek opgenomen voor onze regio. Bij het regionaal mobiliteitsplan hoort ook een actietabel voor elk deelgebied met een timing en ruwe kostenschattting. Schepen Philip ROOSEN merkt op dat een aantal acties echter al gedateerd zijn, zoals bv. de plaatsing van de Hoppinpunten. Omwille van een probleem met de gunning, zal dit later uitgerold worden dan voorzien.

Schepen Philip ROOSEN merkt tot slot op dat de details niet zullen worden herhaald, gezien er al tweemaal een commissie werd georganiseerd over het regionaal mobiliteitsplan. De timing om een advies te formuleren naar de gemeenteraad toe was kort gezien er geen gemeenteraad in juli is.

Na de toelichting van schepen Philip ROOSEN biedt de voorzitter Luk RAEKELBOOM de mogelijkheid aan de aanwezigen om vragen te stellen en opmerkingen te formuleren.

Vragen en opmerkingen:

Raadslid Jean DEWIT maakt duidelijk dat hij niet tevreden is met de dienstverlening van De Lijn (bussen komen niet door, belknoppen werken niet, reizigers wordt gevraagd af te stappen en volgende bus te nemen, slechte verbinding naar centrum Strombeek, rijgedrag chauffeurs, ...).

Schepen Philip ROOSEN beaamt deze verhalen en meldt dat 'De Lijn' als organisatie heel erg onder druk staat (financieel, personeel). Op basis van tellingen werden daarom buslijnen herzien. Schepen Philip ROOSEN gelooft ook dat we in de toekomst om blinde vlekken te bereiken 'vervoer op maat' zullen gebruiken. Voor de uitrol van het vervoer op maat wordt echter gewacht op de goedkeuring van de nodige budgetten door de minister. Zolang dit budget er niet is, kan dit niet uitgerold worden. Het openbaar vervoer is één van de entiteiten om met de mobiliteitsproblematiek om te gaan. Schepen Philip ROOSEN verwacht dat er deze legislatuur, o.w.v. het ontbreken van de nodige budgetten niet veel meer zal worden gerealiseerd. Raadslid Vincent VAN ACHTER stelt de vraag of er hefbomen bestaan om deze signalen kracht bij te zetten. Schepen Philip ROOSEN stelt dat dit al vaak is signaleerd op vergaderingen waar ook De Lijn aanwezig was. Maar De Lijn staat erg onder druk.

Raadslid Jean DEWIT uit nogmaals zijn ongenoegen en meldt dat hij uit gesprekken, die hij had met chauffeurs, kon afleiden dat hij deze job niet graag zou doen. Heel wat klanten zijn ook niet aangenaam. Schepen Philip ROOSEN bevestigt dat zijn bezorgdheden over De Lijn worden genoteerd. Raadslid Peter PLESSERS voegt eraan toe dat hij deze klachten over De Lijn al 30 jaar geleden heeft gehoord. Raadslid Katleen ORINX stelt dat veel ook afhangt van de mentaliteit van de chauffeurs.

Raadslid Eddie BOELENS haalt aan dat de werking van MIVB veel beter is. Schepen Philip ROOSEN wijst hierbij ook naar het verschil in kostprijs van de abonnementen. Wanneer een abonnement goedkoper is, dan zullen mensen dit ook gebruiken.

Raadslid Gilbert GOOSSENS stelt dat wanneer het openbaar vervoer niet werkt, zoals we vandaag vaststellen, al het andere vervoer dan wel afhankelijk is van het niet werken van het openbaar vervoer. Er wordt gezegd dat we 'modal shift' moeten realiseren, maar het ene duwt het andere wel in de verdrinking. Schepen Philip ROOSEN beaamt dit en stelt dat om de 'modal shift' te bewerkstelligen het openbaar vervoer één van de cruciale elementen is en daar is de voorbije jaren niets aan veranderd.

Raadslid Gilbert GOOSSENS stelt de vraag of men daar de komende jaren wel verandering in zal zien komen. Schepen Philip ROOSEN stelt dat er wel al duidelijke verbeteringen zijn bij De Lijn op

het vlak van digitalisering en dat er qua infrastructuur wordt nagedacht over aparte busbeddingen. Maar de Vlaamse Overheid moet de budgetten verdubbelen om het openbaar vervoer te verbeteren. De Vlaamse Overheid moet bereid zijn deze prijs te betalen. Raadslid Gilbert GOOSSENS stelt dat je met de digitalisering sowieso ook een aantal mensen uitsluit. Voor sommige mensen is dit gewoon een bron van ergernis. Dit gaat de werking van het openbaar vervoer niet oplossen. Schepen Philip ROOSEN stelt dat ook AWV hier nauw mee verbonden is. Er hadden al deelfietsen en Hoppinpunten moeten zijn. Ook van haltetoegankelijkheid hebben we nog niet veel gezien.

Raadslid Vincent VAN ACHTER haalt opnieuw het punt van de bedelknoppen aan en vraagt of dit kan aangehaald worden bij AWV. De bedelknoppen zorgen ervoor dat fietsers groen licht hebben als het andere verkeer rood heeft. Op sommige plaatsen zijn deze terecht, op andere plaatsen leiden ze tot gevaarlijke situaties. Drukknoppen voor het fietsverkeerslicht komen best op plekken waar extra voorzichtigheid geboden is. Schepen Philip ROOSEN bevestigt dat dit al aangehaald werd met AWV en dat we er dus wel degelijk mee bezig zijn.

Schepen Philip ROOSEN concludeert dat de gemeenteraadscommissie een gunstig advies verstrekt voor het regionaal mobiliteitsplan, mits de bezorgdheid wordt doorgegeven dat de nodige budgetten dienen te worden vrijgemaakt om de acties uit het regionaal mobiliteitsplan uit te voeren. Zoniet zullen de ambities van het plan niet behaald worden en zal geen modal shift gerealiseerd kunnen worden.

Bijkomende informatie:

De agenda van de gemeenteraadscommissie werd op 7 juni 2023 op de gemeentelijke website geplaatst.

BESLUIT:

Artikel 1.

Kennis te nemen van het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Vlaamse Rand.

Art. 2.

Een gunstig advies te verlenen over het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Vlaamse Rand, mits de bezorgdheid wordt meegegeven dat de Vlaamse Overheid de nodige budgetten moet vrijmaken om de acties uit het plan te kunnen uitvoeren. Zoniet zal de modal shift niet gerealiseerd kunnen worden.

Namens de commissie
In zitting, datum als hierboven

Jessika DOMS

secretaris gemeenteraadscommissie mobiliteit

Luk RAEKELBOOM

voorzitter gemeenteraadscommissie mobiliteit