

Openbare vergadering van donderdag 25 mei 2023

Aanwezig: Peter PLESSERS, voorzitter gemeenteraad
Bart LAEREMANS, burgemeester
Jelle DE WILDE, Kirsten HOEFS, Chantal LAUWERS, Trui
OLBRECHTS, Philip ROOSEN, Karlijne VAN BREE, Jean-Paul
WINDELEN, schepenen
Manon BAS, Eddie BOELEN, William DE BOECK, Caroline DENIL,
Linda DE PREE, Jean DEWIT, Isabel GAISBAUER, Tom GAUDAEN,
Gilbert GOOSSENS, Brigitte JANSSENS, Katrien LE ROY, Katleen
ORINX, Luk RAEKELBOOM, Patricia SEGERS, Vincent VAN ACHTER,
Gerlant VAN BERLAER, Rudi VAN HOVE, Bart VAN HUMBEECK, Yves
VERBERCK, Karin VERTONGEN, Patrick VERTONGEN, Elke
WOUTERS, gemeenteraadsleden
Muriel VAN SCHEL, algemeen directeur

Verontschuldigd: Karima MOKHTAR, Chris SELLESLAGH, gemeenteraadsleden

Afwezig: /

**VERNIEUWEN GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN: BELEIDSPLAN MET
ACTIETABEL - GOEDKEURING**

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

Artikel 40, §2 Decreet Lokaal Bestuur 22 december 2017:

De gemeenteraad bepaalt het beleid van de gemeente en kan daarvoor algemene regels vaststellen.

De beslissing wordt genomen op grond van:

- ☐ Meerjarenplan ACT-91: We maken een mobiliteitsplan op.
- ☐ Besluit van de gemeenteraad van 2 juni 2022 m.b.t. de organisatie van de participatietafels en het stakeholderoverleg i.k.v. de vernieuwing van het gemeentelijk mobiliteitsplan (DOSSIERSTUK 01).
- ☐ Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 14 juni 2021 m.b.t. de sneltoets ter uitvoering van het gemeentelijk mobiliteitsplan (DOSSIERSTUK 02).
- ☐ Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 20 september 2021 m.b.t. de gunning van het vernieuwen van het gemeentelijk mobiliteitsplan (spoor 1) aan TRAJECT nv, Charles De Kerckhovelaan 17 te 9000 Gent (DOSSIERSTUK 03).
- ☐ Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 28 maart 2022 m.b.t. de resultaten van de mobiliteitsbevraging (DOSSIERSTUK 04).
- ☐ Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 25 april 2022 m.b.t. bijkomende prestaties in functie van het mobiliteitsplan (DOSSIERSTUK 05).
- ☐ Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 19 september 2022 m.b.t. het plan van aanpak van het vervolgproces (DOSSIERSTUK 06).
- ☐ Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 19 december 2022 m.b.t. het plan van aanpak van de participatiemomenten in de beleidsfase (DOSSIERSTUK 07).

- Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 27 februari 2023 m.b.t. het plan van aanpak van de finalisering van het mobiliteitsplan (DOSSIERSTUK 08).
- Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 6 maart 2023 waarbij aan de voorzitter werd gevraagd de gemeenteraadscommissie mobiliteit bijeen te roepen op 28 maart 2023 om 20.00 uur in de raadzaal van het gemeentehuis (DOSSIERSTUK 09).
- Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 17 april 2023 m.b.t. de formulering van een antwoord op de opmerkingen van Unizo en de jeugdraad (DOSSIERSTUK 10).
- Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 15 mei 2023 m.b.t. de kennisname van het ontwerp beleidsplan (DOSSIERSTUK 24).
- De gemeenteraadscommissie mobiliteit van 19 mei 2021 m.b.t. het meedelen van de planning van de actualisering van het mobiliteitsplan (DOSSIERSTUK 11).
- De gemeenteraadscommissie mobiliteit van 8 december 2021 waarop het planproces voor de opmaak van het mobiliteitsplan werd toegelicht, alsook de methodiek van de bevraging werd toegelicht en het voorstel tot vragenlijst (DOSSIERSTUK 12).
- De gemeenteraadscommissie mobiliteit van 22 maart 2022 waarop de resultaten van de burgerbevraging i.k.v. het mobiliteitsplan werden toegelicht en besproken (DOSSIERSTUK 13).
- De gemeenteraadscommissie mobiliteit van 23 mei 2022 waarop een overzicht werd gegeven van de volgende te nemen stappen in het proces voor de herziening van het mobiliteitsplan (DOSSIERSTUK 14).
- De gemeenteraadscommissie mobiliteit van 5 juli 2022 waarop de commissieleden input konden geven over de voorgestelde scenario's.
- De gemeenteraadscommissie mobiliteit van 28 maart 2023 waarop het ontwerp beleidsplan werd toegelicht (DOSSIERSTUK 15).
- Voorbereidende werksessie van 10 oktober 2022 met het college van burgemeester en schepenen.
- Uitgebreide werksessie van 13 oktober 2022 met het college van burgemeester en schepenen en twee vertegenwoordigers van elke politieke fractie, Gecoro, buurt- en actiecomités (DOSSIERSTUK 16 en 17).
- De werksessie van 28 november 2022 met het college van burgemeester en schepenen ter bespreking van de ontvangen feedback op de uitgebreide werksessie.
- De werksessie van 20 maart 2023 met het college van burgemeester en schepenen om, op basis van de input van de bewoners en stakeholders, de hoofdlijnen van het definitieve beleidsplan vast te leggen.
- De stakeholdersvergadering van 8 juni 2022 .
- De stakeholdersvergadering van 7 maart 2023.
- De projectstuurgroep van 8 juni 2022 (DOSSIERSTUK 18).
- De projectstuurgroep van 20 april 2023 (DOSSIERSTUK 19).
- Het advies van de projectstuurgroep (DOSSIERSTUK 20).
- De participatietafel Beigem-Humbeek van 15 juni 2022.
- De participatietafels Grimbergen van 6 en 29 juni 2022.
- De participatietafel Strombeek-Bever van 21 juni 2022.
- Het bijkomend overleg met de bewoners van de Spaanse Lindebaan en De Merodestraat op 11 januari 2023.
- Het overleg met de handelaars van Grimbergen-centrum op 6 februari 2023.
- De toelichting aan de Gecoro op 7 februari 2023.
- De infomarkt in het gemeentehuis van 25 januari 2023 tot en met 8 februari 2023.
- De infomarkt in de bibliotheek van 25 januari 2023 tot en met 8 februari 2023.

- De digitale infomarkt op het participatieplatform 'Grimbergen denkt mee' van 3 februari 2023 tot en met 12 februari 2023 (infomarkt).

De beslissing houdt rekening met volgende adviezen:

Advies van de projectstuurgroep.

De beslissing kent volgende inhoudelijke verantwoording:

Bij de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan werden drie fases doorlopen: de oriëntatiefase, de synthesefase en de beleidsfase. Vanaf de start van het proces eind 2021 werd sterk ingezet op inspraak van experts, stakeholders en bewoners en dit gedurende het volledige traject van het mobiliteitsplan.

Oriëntatiefase

De oriëntatiefase dient om kennis te maken met het mobiliteitsverhaal van de gemeente en lopende planprocessen. Tijdens deze fase werd allerlei info verzameld (kennisbad en burgerbevraging) en werden de ambities voor het mobiliteitsplan vastgelegd (zie oriëntatienota - DOSSIERSTUK 21).

Synthesefase

In fase twee, de synthesefase, werden verschillende toekomstscenario's onderzocht. Deze scenario's werden teruggekoppeld tijdens de participatieavonden. Op basis van de input (sterktes en zwaktes per scenario) gegeven tijdens de participatietafels werd door TRAJECT nv een voorkeursscenario uitgewerkt. Rond een aantal heikele thema's waren de eerste scenario's te uiteenlopend. Via een overleg met het schepencollege en een uitgebreide werksessie in oktober 2022 werden de sleutelkwesties afgetoetst (DOSSIERSTUK 22).

Voor de uitgebreide werksessie werden volgende vertegenwoordigers uitgenodigd:

- het college van burgemeester en schepenen;
- twee vertegenwoordigers van elke politieke fractie;
- twee vertegenwoordigers van de GECORO;
- twee vertegenwoordigers van buurt- en actiecomités.

Op basis van de feedback, ontvangen tijdens deze uitgebreide werksessie, werd het voorkeursscenario gefinaliseerd.

Beleidsfase

In een volgende stap werd dit voorkeursscenario via een infomarkt in het gemeentehuis en de bibliotheek teruggekoppeld naar de bevolking. Bij de infomarkt werden verschillende visualisaties voorzien waarbij de netwerken van de verschillende vervoersmodi (en bijhorende maatregelen) gemeentebreed werden weergegeven. Daarnaast werden ook visualisaties voorzien met een gedetailleerde uitwerking van de sleutelkwesties op wijkniveau. De inwoners konden de infomarkten zelfstandig bezoeken. Zowel in het gemeentehuis, als in de bibliotheek, werd een moment voorzien waarop zowel Traject als een politieke vertegenwoordiging aanwezig was om bijkomende toelichting te geven bij de infostanden over de gemaakte keuzes in het beleidsplan. Via een ideeënbus konden inwoners nog een laatste keer hun ideeën deponeren.

De verschillende visualisaties konden ook geraadpleegd worden via het participatieplatform 'Grimbergen denkt mee'. Ook via deze weg konden nog opmerkingen worden ingediend.

Op 11 januari 2023 werd, voorafgaandelijk aan de start van de infomarkten, een overleg gehouden met de bewoners van de Spaanse Lindebaan en De Merodestraat om in detail de keuze in het voorkeursscenario toe te lichten en te bespreken.

Op 6 februari 2023 werden ook de handelaars van Grimbergen centrum uitgenodigd om het voorkeursscenario te bespreken en toe te lichten. Op 7 februari 2023 werd het voorkeursscenario toegelicht aan de Gecoro.

Op 7 maart 2023 werd een stakeholdersvergadering georganiseerd waarop verschillende stakeholders hun input konden geven op het voorkeursscenario.

Op basis van de feedback verkregen tijdens deze participatiemomenten werd het voorkeurscenario aangepast en werd een ontwerp beleidsplan met actietabel uitgewerkt. Het ontwerp beleidsplan werd toegelicht op de gemeenteraadscommissie van 28 maart 2023 en de projectstuurgroep van 20 april 2023 (DOSSIERSTUK 23).

Het nieuwe mobiliteitsplan (bijlage 1) omvat zowel de visie op korte als lange termijn (ca. 15 jaar). Deze visie houdt rekening met de evoluties binnen de gemeente, maar ook bovenlokale evoluties zoals 'Werken aan de Ring' spelen een cruciale rol.

Het plan is opgebouwd aan de hand van drie luiken:

- ☐ Netwerken: de gewenste netwerken voor alle vervoersmodi op het grondgebied van Grimbergen;
- ☐ Wijken: concrete oplossingen voor leefbare wijken en centra;
- ☐ Handvaten: tools voor de implementatie en evaluatie van het mobiliteitsplan.

Op voorstel van het college van burgemeester en schepenen wordt aan de gemeenteraad gevraagd het ontwerp beleidsplan met actietabel, zoals toegevoegd in bijlage 1, definitief goed te keuren.

Schepen Philip ROOSEN krijgt het woord en geeft een toelichting. Het opmaken van een lokaal mobiliteitsplan is niet meer verplicht, maar omdat het vorige plan uit 2012 dateerde en er sindsdien veel veranderd is, heeft de gemeente besloten om het plan te actualiseren. Op deze manier wapent de gemeente zich tegen plannen die van bovenaf opgelegd worden. Het is een lang en ingrijpend traject geweest, waar veel betrokkenen aan hebben deelgenomen. Er werd begonnen met een kennisdebat, waarin het oude mobiliteitsplan plus alle aanstaande projecten zijn gepresenteerd. Vervolgens werden er twee stakeholdervergaderingen en twee projectstuurgroepbijeenkomsten georganiseerd. Met een enquête werden er 3.000 inwoners geraadpleegd en er zijn drie participatiebijeenkomsten geweest. In oktober 2022 werd een uitgebreide werksessie gehouden voor het schepencollege, de gemeenteraad, GECORO en de belangengroepen. Daarna werden er diverse overleggen gevoerd met groepen bewoners, handelaars en infomarkten georganiseerd. Tot slot konden mensen hun mening uiten via een digitale infomarkt. Gedurende het gehele proces werden er drie commissies Mobiliteit gehouden.

Uiteindelijk werden er vier ambities opgesteld:

1. bereikbaar Grimbergen, op maat van iedere deelgemeente en voor alle weggebruikers;
2. een leefbaar Grimbergen, met centra op maat voor voetgangers en fietsers;
3. veilig Grimbergen, met aandacht voor schoolomgevingen en actieve weggebruikers;
4. duurzaam parkeerbeleid, gericht op wat de gemeente nodig heeft en op een multimodale aanpak.

Het mobiliteitsplan is evenwichtig met wezenlijke verbeteringen voor elke deelgemeente. Het aantal zones 30 wordt flink uitgebreid en gecombineerd met fietszones. Er werden extra fietsstraten, verkeersfilters en een aantal eenrichtingsstraten opgenomen in het plan. Dit alles om sluipverkeer te weren. Daarnaast wil de gemeente sterk inzetten op handhaving, met name via ANPR-trajectcontroles.

De uitvoering van het mobiliteitsplan wordt gecombineerd met diverse infrastructuurwerken, die zijn opgenomen in de actieplannen. Voorbeelden zijn het Kopenhagenplan, de aanleg van fietspaden in grotere infrastructurele plannen en het optimaliseren van schoolomgevingen. In het actieplan werden de projecten opgenomen die het schepencollege tijdens de huidige legislatuur nog wil uitvoeren en de projecten die worden voorbereid om in de volgende legislatuur te implementeren. De totale doorlooptijd van het mobiliteitsplan is tien jaar.

Na dit besluit wordt het mobiliteitsplan gepubliceerd op een aparte pagina op de gemeentelijke website. Verder wordt er ook via de (social) media gecommuniceerd over de plannen. Indien een project wordt geïmplementeerd, wordt er op wijkniveau gecommuniceerd met alle betrokkenen.

Een goed mobiliteitsplan ontwikkelt zich doorlopend en daarom werd besloten om continu te meten. De gemeente schaft een aantal verkeersmeters aan, zodat

veranderingen goed in kaart gebracht kunnen worden en gemeten wordt of de doelstellingen behaald worden. Op basis van de cijfers kunnen bijstellingen worden voorgesteld.

Het schepencollege hoopt dat iedereen het mobiliteitsplan een kans wil geven en dat het op een constructieve manier tussentijds wordt getoetst op zijn waarde. Indien nodig kan het beleid worden bijgestuurd.

Raadslid Katrien LE ROY krijgt het woord en is verheugd dat er eindelijk een mobiliteitsplan wordt gepresenteerd. Positief is dat er uitgebreide participatie heeft plaatsgevonden. Er wordt een goede weg ingeslagen, maar de fractie Groen vindt wel dat het plan drie jaar te laat komt. Bij aanvang zijn alle voorgaande plannen van tafel geveegd. Voor Strombeek-Bever lijkt het mobiliteitsplan echter bijzonder veel op dat van gewezen schepen Paul HERMANS. De burger heeft de afgelopen 4,5 jaar weinig evolutie ervaren op het gebied van mobiliteit. Er werd immers diverse malen beslist om geen voorafname te doen op het mobiliteitsplan, daardoor werden zelfs kleine maatregelen niet uitgevoerd en bleven verkeersgevaarlijke situaties bestaan. Tijdens deze legislatuur resteren er nog zestien maanden om het mobiliteitsplan uit te voeren. Het schepencollege heeft het voornemen om in deze periode 32 acties uit te voeren, wat de fractie Groen erg ambitieus vindt.

De fractie Groen ziet een aantal goede zaken in het mobiliteitsplan, zoals het ontmoedigen van sluipverkeer en doorgaand verkeer. Ook goed is het dat het belang van de fietser en veilige schoolomgevingen worden meegenomen in de weginrichting. Er zijn echter ook hiaten en gemiste kansen. Een eerste bemerking betreft de fietsstraten. Het zou logisch zijn om eerst het autoverkeer te ontmoedigen om daarna een fietsstraat in te voeren. De aanleg van een fietszone of -straat mag geen manier zijn om autoverkeer te verminderen. Dat levert frustratie en daardoor onveilige situaties op. Het zou een voorbeeld kunnen zijn van een potentiële *'self fulfilling prophecy'*.

In Grimbergen worden geen vergaande maatregelen genomen om doorgaand verkeer te ontmoedigen. De sluiproute van Vilvoorde naar de Ring wordt onvoldoende aangepakt. De fractie Groen betreurt het dat niet is gekozen voor het traject waarbij het doorgaand verkeer over de Spaanse Lindelaan wordt aangepakt. Het uitgangspunt zou moeten zijn dat doorgaand verkeer over de gewestwegen wordt geleid.

De fractie Groen stelt vast dat gevaarlijke situaties voor actieve weggebruikers bestendigd of zelfs gecreëerd worden. Het kruispunt De Merodestraat/Brusselsesteenweg werd tijdens de commissie Mobiliteit al genoemd.

Door de inrichting van de kruising werd een gevaarlijke situatie gecreëerd. In de commissie werd gezegd dat deze kruising aangepast zou worden en dat dit ook in het mobiliteitsplan is opgenomen. In de actietabel staat echter dat de lus Spaanse Lindebaan/De Merodestraat wordt ingericht, maar dat de herinrichting van de kruising pas later staat gepland.

Door de knip in de Brusselsesteenweg wordt de Meerstraat de enige doorgangsweg voor autoverkeer, terwijl het er voor fietsers en voetgangers nu al levensgevaarlijk is. Er is voldoende ruimte om een voet- en fietspad aan te leggen. Ook zijn er geen maatregelen gepland om de verkeersveiligheid in de Zijpstraat te verbeteren. In het mobiliteitsplan werd verder niet vastgelegd dat de fietspaden die in het kader van het Kopenhagenplan worden aangelegd, conform de richtlijnen van het Fietsberaad worden gerealiseerd.

Tot slot is er weinig aandacht voor de veiligheid van voetgangers, terwijl dit de kans was om te inventariseren op welke plaatsen de voetpaden niet voldoen omdat ze te smal zijn of worden onderbroken door obstakels. De uitbreiding van het aantal zones 30 had voor de fractie Groen ambitieuzer gemogen, bijvoorbeeld voor heel Strombeek-Bever. Nu blijven diverse woonwijken buiten de zone 30.

Samenvattend is de fractie Groen blij dat er eindelijk een mobiliteitsplan ligt, maar het had ambitieuzer en meer toekomstgericht mogen zijn.

Raadslid Gerlant VAN BERLAER krijgt het woord en sluit zich grotendeels aan bij het betoog van de fractie Groen. Hij vindt dat het mobiliteitsplan veel goede punten bevat en dat het participatietraject goed verlopen is. Eindelijk is er veel aandacht voor actieve weggebruikers, wordt er werk gemaakt van het terugdringen van sluipverkeer en wordt de verkeersveiligheid rondom scholen en in woonkernen vergroot. In het plan is veel aandacht voor vergroening, maar de fractie Vooruit had dit graag nog meer gezien. Over fietsverkeer worden in het plan veel vage termen gebruikt. Garanties voor

afgescheiden fietspaden zijn er nauwelijks opgenomen. De fractie Vooruit zou graag op meer plekken de garantie opgenomen zien dat er gescheiden fietspaden worden gerealiseerd.

Het schrappen van een aantal openbaar vervoerlijnen en de grote inzet van flexvervoer is niet in het voordeel van ouderen en van gebruikers die niet digitaal-vaardig zijn. De gemeente verdient het om beter bediend te worden met openbaar vervoer, maar er moet ook worden nagedacht over het combineren van openbaar vervoer met de auto- en fietsinfrastructuur.

De kruising Brusselsesteenweg/De Merodestraat blijft een knelpunt, dat blijkbaar moeilijk op te lossen is. Voor het vrachtverkeer is een tonnagebeperking gepland. Hij wil weten of dat deze legislatuur nog wordt ingezet. Raadslid VAN BERLAER vindt het vreemd dat de lus wordt aangepast, voordat er ANPR-camera's beschikbaar zijn en vraagt zich af hoe de handhaving in de tussentijd wordt uitgevoerd.

Er is een evaluatie van het mobiliteitsplan gepland, maar er wordt geen termijn genoemd. Hij vraagt aan welke termijn het schepencollege denkt. De voorgestelde maatregelen die moeten volgen op de evaluatie zijn nog vaag, maar maken duidelijk dat er een behoorlijke impact wordt verwacht op het centrum van Grimbergen. De vraag is of er al alternatieve plannen bestaan en of al duidelijk is wat die impact zal zijn.

Een aantal bewoners van De Merodestraat en de Spaanse Lindebaan voelt zich niet gehoord. Er wordt gesproken over flankerende maatregelen, met name éénrichtingsverkeer. Een risico van éénrichtingsverkeer is dat de snelheid omhoog gaat. Raadslid VAN BERLAER vraagt hoe de flankerende maatregelen de verkeersveiligheid kunnen verhogen. Een camera staat immers alleen aan het begin van de De Merodestraat ingetekend. Hoe wordt de snelheid verderop in de straat bewaakt?

De fractie Vooruit denkt dat het goed is dat het schepencollege gaat starten met het uitvoeren van het mobiliteitsplan, al heeft het nog wel wat haken en ogen. Ze kijkt uit naar de evaluatie ervan en hoopt dat er hard wordt gewerkt aan een betere mobiliteit en grotere verkeersveiligheid.

Raadslid Tom GAUDAEN krijgt het woord en vindt het voorliggende document geen mobiliteitsplan, maar slechts enkele schetsen met intenties voor de vier deelgemeenten. Er worden allerlei knips en éénrichtingsstraten voorgesteld, waardoor alle verkeer wordt afgewend op de reeds verzadigde verkeersassen, dat leidt tot files en een verhoogde CO₂-uitstoot.

Er is alleen schijninspraak geweest. Tijdens de commissie Mobiliteit vernam de raad dat er 3.000 burgers zijn bevraagd. Slechts een beperkt deel heeft de enquête volledig ingevuld. Ruim 90% van de bevolking heeft haar stem niet laten horen. Daarnaast heeft het schepencollege gevraagd naar de mening van de adviesraden. Zij hebben zich echter niet kunnen buigen over definitieve voorstellen. Om die reden heeft de jeugdraad een negatief advies gegeven.

Na invoering van de nieuwe maatregelen zal de bus op de Spaanse Lindebaan niet meer in twee richtingen mogen rijden. Alle verkeer vanaf Brussel, Strombeek-Bever en de Ring moet de De Merodestraat passeren.

Tot slot maakt raadslid GAUDAEN een opmerking over het openlaten van de deur van het gemeentehuis tijdens openbare zittingen en meldt dat de fractie Open VLD om bovengenoemde kritiekpunten tegen het mobiliteitsplan zal stemmen.

Schepen Philip ROOSEN krijgt het woord en reageert op de betogen. Van de fractie Groen en de fractie Vooruit hoort hij dat men blij is met het mobiliteitsplan, maar dat het erg laat is. Hij had het zelf ook graag eerder gezien.

Er werd gevraagd waarom alle oude plannen terzijde zijn geschoven. Dat is niet zomaar gebeurd. De gemeente heeft een quickscan laten uitvoeren om in te schatten of er een nieuw plan nodig was, of dat een actualisatie volstond. Uit de quickscan bleek dat er zoveel veranderd is, dat de gemeente een geheel nieuw mobiliteitsplan nodig had. De conclusie dat diverse projecten overeenkomen met eerdere plannen, versterkt het idee dat het goede projecten zijn.

Het schepencollege heeft bewust een aantal projecten uitgesteld om geen voorafname te hoeven doen op het mobiliteitsplan en daar is men nog steeds blij om. De plannen zijn echter niet vergeten en worden de komende tijd allemaal meegenomen in de projecten.

De handelaars waren over een aantal maatregelen voor het centrum van Grimbergen niet blij. Met name voor een knip in de Pastoor Wouterstraat was geen er draagvlak

omdat het de bereikbaarheid te veel zou hinderen. De gemeente heeft daarnaar geluisterd. Dit neemt niet weg dat er later misschien wordt besloten om wel een knip te maken, maar niet voordat er een voldoende draagvlak voor is.

Voor de aanpak van het kruispunt De Merodestraat/Brusselsesteenweg is de gemeente afhankelijk van AWW. Tijdens de huidige legislatuur wordt met AWW overlegd over wat er met het kruispunt moet gebeuren. Het plan is ambitieus voor de komende zestien maanden. Bij een aantal acties is daarom aangegeven dat ze pas later worden uitgevoerd. Dat neemt echter niet weg dat geprobeerd wordt om ze nu al in gang te zetten.

Een fietspad in de Meerstraat/Beigemsesteenweg staat niet in de planning, omdat daar in de nabije toekomst geen rioleringswerken gepland zijn, terwijl men steeds probeert om diverse werkzaamheden met elkaar te combineren.

Op basis van het Kopenhagenplan wordt eind 2023 gestart met werkzaamheden aan de Sparrenlaan. Het plan bevat echter nog vele andere werkzaamheden, die gedeeltelijk dit jaar al worden uitgevoerd. Voor de uitvoering van het Kopenhagenplan is een stuurgroep nodig, waarin mensen van de overheid en van AWW zitten. Zij bewaken dat er zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de richtlijnen uit het Fietsvademecum. In Vlaanderen zijn er echter veel plekken waar onvoldoende ruimte is om conform de richtlijnen te werken. Met de stuurgroep is afgesproken dat maximaal tegemoetgekomen wordt aan het Fietsvademecum.

De aanpak van voetpaden is doorgeschoven naar de volgende legislatuur. Dat is niet omdat het niet belangrijk is maar omdat eerst voor alle schoolroutes geïnventariseerd moet worden welke aanpassingen aan de voetpaden nodig zijn.

De meningen over het invoeren van de zone 30 zijn altijd verdeeld geweest. In de loop van het traject zijn de zones flink uitgebreid. Het schepencollege zou graag meer zones 30 inrichten, maar is tegelijkertijd tevreden met de voorliggende plannen.

Vergroening is belangrijk. Bij elke maatregel, zoals een knip in de weg, wordt eerst een proefopstelling ingericht. Als blijkt dat de maatregel goed werkt, wordt besloten om deze definitief in te voeren en wordt gekeken of de omgeving meteen vergroend kan worden. In het onthardingsplan werd reeds een forse lijst opgenomen van stukjes grond die vergroend kunnen worden bij het herinrichten van de openbare ruimte.

Het inrichten van een schoolstraat in Strombeek-Bever is naar de langere termijn geschoven, omdat De Lijn oponthoud verwacht in een schoolstraat en zich niet meer kan houden aan de aanrijdtijden. Er moet dus nog gekeken worden hoe de aanleg van een schoolstraat ingepast kan worden in het rooster van de buslijn. Dat lukt niet op korte termijn.

Er wordt zoveel mogelijk gezocht naar mogelijkheden om gescheiden fietspaden te realiseren. In een zone 30 worden in principe nooit fietspaden aangelegd. Woonerven klinken goed, maar vergen een totaalaanleg. De parkeerregels in een woonerf zijn heel specifiek: men mag alleen parkeren op de gemarkeerde plekken en voor de eigen deur. Dat is een nadeel als een straat wordt heringericht.

Er zijn zones met het afdwingende karakter in zones 30 en fietszones. De firma Traject heeft voor elke toegangszone een ontwerp voor een toegangspoort gemaakt. Zo wordt meteen duidelijk dat men snelheid moet minderen. Hetzelfde gebeurt op een aantal kruispunten in het centrum. Als blijkt dat de zone 30 niet wordt gerespecteerd, zullen aanvullende maatregelen genomen worden.

Over het openbaar vervoer deelt het schepencollege de mening dat het zeer jammer is dat het de afgelopen jaren geen upgrade heeft gekregen. De vervoersregio heeft een veel te kleine envelop gekregen en er blijft onduidelijkheid over het aantal enveloppen voor vervoer op maat. Ook is er nog onduidelijkheid over de hoppinpunten. De Lijn heeft daardoor niet de hefboom gecreëerd die nodig is voor de modal shift.

Er zijn diverse bedrijven die een ANPR-systeem aanbieden. Nu het decreet voor de GAS5-wetgeving in orde is, kan er met een firma overlegd worden over het handhaven van snelheidsovertredingen. De bedoeling is dat de gemeente zelf laat handhaven en dat de opbrengsten van de GAS-boetes naar de gemeente gaan. Het ANPR-systeem wordt niet voorgefinancierd, maar aangeschaft o.b.v. een terugverdienmodel.

Momenteel wordt gekeken op welke verkeersassen ANPR gewenst is, om vervolgens door te rekenen wat er moet worden aangeschaft. Met de politie zijn afspraken gemaakt over de controle, maar dat is slechts een kleine inspanning, doordat de foutmarge van het geautomatiseerde systeem zeer klein is.

Verder werd opgemerkt dat veel inwoners zich niet gehoord voelen. De gemeente heeft heel veel mensen wel gehoord en altijd geprobeerd om vanuit het maatschappelijk belang te denken.

Tot slot merkt de schepen op dat de bus nu niet de Spaanse Lindebaan passeert, maar via de Brusselsesteenweg rijdt. 75% van de respondenten hebben de enquête ingevuld. De steekproef is voldoende representatief om de ambities vast te stellen en het mobiliteitsplan op te baseren.

Raadslid Gerlant VAN BERLAER krijgt het woord en vraagt opnieuw naar de timing van de evaluatie. Ook wil hij graag de garantie dat de gemeente geen fietssuggestiestroken meer aanlegt, omdat deze niet veilig zijn. Over een aantal aspecten uit het mobiliteitsplan is hij gerustgesteld door de toelichting van de schepen. Een evaluatie wordt volgens hem echter nog belangrijker dan het plan zelf. Daarom hoort hij daar graag wat meer over.

Schepen Philip ROOSEN repliceert dat het schepencollege nog geen datum kan noemen voor de evaluatie, omdat elk actiepunt een andere planning heeft. Eind augustus wordt gestart met de eerste projecten, deze zullen dan ook als eerste geëvalueerd worden. Behoudens grote vergissingen zegt men dat het na zes maanden duidelijk is of een aanpassing effectief is. Er wordt geprobeerd om continu te monitoren, zodat het schepencollege goed een vinger aan de pols kan houden.

In een zone 30 of een fietszone komen geen suggestiestroken. Alleen bij het inrijden van zo'n zone kan het zijn dat de overgang van een fietspad naar de gemeenschappelijke weg wordt aangegeven met een suggestiestrook. Momenteel worden op enkele plekken nog suggestiestroken gemaakt, maar dat zijn tijdelijke stroken, totdat er een betere inrichting wordt gerealiseerd.

Raadslid Gilbert GOOSSENS krijgt het woord en verwacht dat de verkeersdrukte wordt verplaatst naar de Steenpoeldreef als er in de Beukendreef allerlei knippen worden gemaakt. Hij vraagt of het schepencollege zich dat gerealiseerd heeft. Over het éénrichtingsverkeer op de Beigemsesteenweg merkt hij op dat dit altijd werd afgewezen, omdat er dan infrastructurele aanpassingen nodig waren aan de Meerstraat en de Gemeentehuisstraat. Nu gaan deze aanpassingen niet door, maar wordt de Beigemsesteenweg wel éénrichtingsverkeer. Eerder is beloofd om maatregelen te treffen op de Eversemsesteenweg. Deze zijn echter niet opgenomen in het mobiliteitsplan. Men zegt echter wel dat de infrastructuurwerken van de Eversemsesteenweg gekoppeld zijn aan die in de Meerstraat, Gemeentehuisstraat en Beigemsesteenweg. Hij veronderstelt dat het schepencollege hierover gelogen heeft.

Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat er sprake is van spraakverwarring. Voor de Meerstraat zijn alleen herinrichtingsplannen voor het deel tussen de Gemeentehuisstraat en de Beigemsesteenweg. Daarbij wordt rekening gehouden met de fietspaden. Voor het stuk tussen de Gemeentehuisstraat en de Kerselaar zijn nog geen plannen om een fietspad aan te leggen.

Over de gevolgen van een knip in de Beukendreef is hij het niet eens met raadslid GOOSSENS. Er komen slechts twee knippen op initiatief van de gemeente, de overige zijn verplicht als gevolg van een uitspraak door de Raad van State. Hij verwacht niet dat alle verkeer door de Steenpoeldreef gaat rijden, want ook via andere wegen, zoals de oude Heirbaan en de Beigemsesteenweg, wordt het gebied ontsloten. Mocht uit de evaluatie blijken dat men op de Steenpoeldreef toch veel last krijgt van verkeer, dan zullen bijkomende maatregelen getroffen worden.

Raadslid Vincent VAN ACHTER krijgt het woord en stelt dat hij in het debat nog weinig heeft gehoord over wegpiraten rondom het Atomium, die ook naar Strombeek-Bever rijden. Hij vraagt het schepencollege om in te zetten op preventie en handhaving op dit gebied.

Raadslid Eddie BOELENIS krijgt het woord en geeft aan dat de fractie Groen veel positieve punten ziet in het mobiliteitsplan. Toch zal de fractie zich onthouden. De toegangspoorten voor de fietszones kunnen wat soelaas bieden, maar zullen het autoverkeer onvoldoende beperken. De fractie is bang dat het leidt tot frustratie onder automobilisten, wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Verder vindt de fractie

Groen de maatregelen tegen sluipverkeer voor Strombeek-Bever zeer gedurfd, maar voor Grimbergen onvoldoende. Ook begrijpt de fractie niet dat de adviezen van bureau Traject over de kruising van De Merodestraat/Brusselsesteenweg niet worden opgevolgd en ziet men meer knelpunten voor fietsers. De fractie GROEN wil dat alle woonkernen, waar geen doorgaand verkeer nodig is, zones 30 worden.

Schepen Philip ROOSEN krijgt tot slot het woord en verklaart dat al deze punten van kritiek in de evaluatie worden opgenomen. Hij had liever gezien dat de fractie Groen deze als inherent aan de evolutie zou beschouwen en voor het mobiliteitsplan zou stemmen.

Bijkomende informatie:

/

Stemming:

Met 17 stemmen voor (Bart LAEREMANS, Jelle DE WILDE, Kirsten HOEFS, Chantal LAUWERS, Trui OLBRECHTS, Philip ROOSEN, Karlijne VAN BREE, Jean-Paul WINDELEN, Katleen ORINX, Peter PLESSERS, Patricia SEGERS, Rudi VAN HOVE, Bart VAN HUMBEECK, Yves VERBERCK, Karin VERTONGEN, Patrick VERTONGEN, Elke WOUTERS), 6 stemmen tegen (Manon BAS, William DE BOECK, Jean DEWIT, Tom GAUDAEN, Gilbert GOOSSENS, Brigitte JANSSENS), 8 onthoudingen (Eddie BOELEN, Caroline DENIL, Linda DE PREE, Isabel GAISBAUER, Katrien LE ROY, Luk RAEKELBOOM, Vincent VAN ACHTER, Gerlant VAN BERLAER)

BESLUIT:

Enig artikel.

Het mobiliteitsplan Grimbergen, dat zowel de visie op korte als op lange termijn (ca. 15 jaar) omvat, goed te keuren.

In zitting, datum als hierboven

Muriel VAN SCHEL

algemeen directeur

Peter PLESSERS

voorzitter gemeenteraad

Voor eensluidend afschrift op 11 juni 2024

Muriel VAN SCHEL

algemeen directeur

Peter PLESSERS

voorzitter gemeenteraad