

GEMEENTERAADSCOMMISSIE MOBILITEIT – NOTULEN

Openbare vergadering van dinsdag 28 maart 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, Patrick VERTONGEN, effectieve commissieleden
William DE BOECK, Jelle DE WILDE, Isabel GAISBAUER, Tom GAUDAEN, Kirsten HOEFS, Bart LAEREMANS, Chantal LAUWERS, Trui OLBRECHTS, Philip ROOSEN, Bart VAN HUMBEECK, Jean-Paul WINDELEN, waarnemende commissieleden
Ellen VAN MULDER, waarnemend secretaris gemeenteraadsc commissie mobiliteit
Jessika DOMS, secretaris gemeenteraadsc commissie mobiliteit
- Verontschuldigd:** Daisy SMEDTS, waarnemend secretaris gemeenteraadsc commissie mobiliteit
- Afwezig:** Gerlant VAN BERLAER, effectief lid gemeenteraadsc commissie mobiliteit

Manon BAS, Eddie BOELEN, Caroline DENIL, Linda DE PREE, Karima MOKHTAR, Chris SELLESLAGH, Karlijne VAN BREE, Yves VERBERCK, waarnemende commissieleden

Jolien VAN DE RIJCK, Muriel VAN SCHEL, deskundigen

De heer Bram Bruggeman van het studiebureau Traject nv was aanwezig om het ontwerp beleidsplan toe te lichten.

1. Vernieuwen gemeentelijk mobiliteitsplan: toelichting ontwerp beleidsplan

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 gemeenteraadsliden:

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.
- 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 1).
- Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 14 juni 2021 m.b.t. de sneltoets ter uitvoering van het gemeentelijk mobiliteitsplan (DOSSIERSTUK 2).
- 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 3).
- Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 28 maart 2022 m.b.t. de resultaten van de mobiliteitsbevraging (DOSSIERSTUK 4).
- Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 25 april 2022 m.b.t. bijkomende prestaties in functie van het mobiliteitsplan (DOSSIERSTUK 5).
- Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 19 september 2022 m.b.t. het plan van aanpak van het vervolgproces (DOSSIERSTUK 6).
- 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 7).

- 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 8).
- 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 9).
- De gemeenteraadscommissie mobiliteit van 22 maart 2022 waarop de resultaten van de burgerbevraging i.k.v. het mobiliteitsplan werden toegelicht en besproken.
- De gemeenteraadscommissie mobiliteit van 5 juli 2022 waarop de commissieleden input konden geven over de voorgestelde scenario's.
- 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.
- De werksessie van 28 november 2022 met het college van burgemeester en schepenen ter bespreking van de ontvangen feedback op de uitgebreide werksessie.
- De stakeholdersvergadering van 8 juni 2022.
- De stakeholdersvergadering van 7 maart 2023.
- 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.
- 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.
- Het overleg met de handelaars van Grimbergen-centrum op 6 februari 2023.
- De toelichting aan de Gecoro op 7 februari 2023.

De beslissing houdt rekening met volgende adviezen:

/

De beslissing kent volgende inhoudelijke verantwoording:

Tijdens fase één van het mobiliteitsplan, de oriëntatiefase, werd allerlei info verzameld en werden de ambities voor het mobiliteitsplan vastgelegd.

In fase twee, de synthesefase, werden de verschillende scenario's uitgewerkt. 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.

Vervolgens werd een uitgebreide werksessie georganiseerd over het voorkeursscenario met:

- 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.

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 voorkeurscenario toe te lichten en te bespreken.

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

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

Op basis van de feedback verkregen tijdens deze participatiemomenten werd het voorkeurscenario aangepast en werd een ontwerp beleidsplan met actietabel uitgewerkt.

Bij de start van de gemeenteraadscommissie introduceert schepen Philip ROOSEN het dossier (zie presentatie - BIJLAGE 2).

Vervolgens wordt het ontwerp beleidsplan door het studiebureau TRAJECT nv toegelicht aan de gemeenteraadscommissie mobiliteit (zie presentatie - BIJLAGE 1). Hierbij wordt gefocust op de wijzigingen die in de laatste twee maanden zijn doorgevoerd.

Tijdens de infomarkten die begin dit jaar werden georganiseerd, werden veel opmerkingen verzameld. Ook via mail en het participatieplatform 'Grimbergen denkt mee' werden veel opmerkingen verzameld. Op het college van burgemeester en schepenen van 20 maart '23 werden de nodige bijstellingen (op basis van de verkregen input) voorgesteld.

Tijdens de presentatie wordt de structuur van de drie grote thema's (ambities, netwerken, wijken) gevolgd, zoals voorgesteld op de infomarkt.

Ambities

De ambities worden behouden. Hierop was geen kritiek gekomen.

Netwerken

Voetgangers

Er zijn extra gevaarlijke punten aangeduid die niet uit de bewonersbevraging gekomen waren. De strategie omtrent trage wegen wordt verder bekeken in het trage wegenplan. Het wijzigen, afschaffen, ... van trage wegen volgt een aparte wettelijke procedure. De niet-toegankelijke trage wegen die wel nuttig lijken te zijn werden ook toegevoegd. Een vervolgstap die opgenomen wordt in het mobiliteitsplan is om niet toegankelijke wegen terug toegankelijk te maken.

Fietzers

Het lokaal fietsnetwerk werd aangevuld met de Eversemsesteenweg en de Sparrenlaan, die een connectie leggen met een buurgemeente. Dit laagste niveau is maar gedeeltelijk gesubsidieerd.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer wordt op niveau van de vervoerregio beslist. Er kunnen enkel aanbevelingen worden gedaan naar de vervoerregio. Binnen het mobiliteitsplan kan hier niets op gezegd worden.

Gemotoriseerd verkeer

Zone 30

Aan de zone 30 zijn nog een aantal toevoegingen gebeurd:

- In Beigem wordt de zone 30 verder doorgetrokken over de Beigemsesteenweg tot aan de kerk.
- In Grimbergen wordt de zone 30 verder uitgebreid, richting het zuiden, tot aan Spaanse Lindebaan - Abtsdal - Merodestraat - Prinsenstraat.

Hierop wordt verder ingegaan bij de bespreking van de wijkfiguren.

Zwaar verkeer

Er zijn veel vragen gekomen over de tonnagebeperking Verbrande Brug. De beperking ligt in deze zone op 7,5 ton. Op de in het oranje aangeduide routes zal de beperking 7,5 ton zijn. In de Spaanse Lindebaan en de Merodestraat geldt een beperking van 3.5 ton.

De mogelijke shortcuts die genomen kunnen worden (Daalstraat en Veldkantstraat) zullen verder onderzocht worden om na te gaan of trajectcontrole zinvol is.

Wijkfiguren

Humbeek

Knip Voordestraat

De circulatiewijzigingen in Kapelle-op-den-Bos met impact op de Voordestraat zijn gekend waardoor de knip in de Voordestraat (Grimbergen) niet meer noodzakelijk is.

Molenstraat = fietsstraat

De Molenstraat wordt geen fietsstraat meer gezien deze te lang is voor een fietsstraat. Er zal wel trajectcontrole zijn voor de handhaving van de zonesnelheid.

Schepen Philip ROOSEN vult aan dat de Sint-Rumoldusstraat druk gebruikt wordt door schoolgaande jeugd en daarom een fietsstraat wordt. Ook de knip in de Meidoornlaan kadert hierin. In deze straat rijden veel fietsers die richting Kapelle-op-den-Bos gaan.

Raadslid Gilbert GOOSSENS meldt dat de fractie Open VLD tevreden is dat de knip in de Voordestraat niet doorgaat. Wel vragen ze zich af welk mobiliteitsprobleem opgelost wordt door de knip in de Meidoornlaan. Bestaat het gevaar niet dat de fietsers met de knip te snel zullen fietsen en gevaarlijke situaties op de kruispunten zullen veroorzaken?

Schepen Philip ROOSEN duidt dat in veel mobiliteitsplannen het verkeer wordt gescheiden van elkaar. Dit willen we doen in de Meidoornlaan. Bewoners zullen via de zijstraten moeten ontsluiten naar de Kruisstraat. Deze omweg naar de Kruisstraat is beperkt voor de omwonenden. Hierdoor worden de verschillende modi van elkaar gescheiden in de Molenstraat. Ook bij de scheiding van modi dient iedere weggebruiker zijn verantwoordelijkheid te nemen en is het niet de bedoeling dat fietsers tegen de verkeersregels in kruispunten 'over vlammen'. De kruispunten zullen wel heringericht worden zodat de leesbaarheid en dus de verkeersveiligheid verhoogt.

Raadslid Gilbert GOOSSENS vindt het verwarrend dat op het nieuwe plan de Molenstraat niet meer aangeduid staat als fietsstraat, maar op andere afbeeldingen nog wel.

Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat het nieuwe plan het enige plan is dat nog voorligt. Hij vult ook aan dat onderzocht wordt of trajectcontrole mogelijk is om de snelheid te handhaven.

Raadslid Rudi VAN HOVE vult nog aan dat de Molenstraat tegen de Kruisstraat erg smal is. Het verkeer rondsturen i.p.v. tweerichtingsverkeer te behouden is veel veiliger.

Raadslid Gilbert GOOSSENS wil weten of hier ooit al ongelukken zijn gebeurd.

Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat deze aanpassing ongelukken wil vermijden. We moeten niet wachten tot er iets gebeurd. Een goed mobiliteitsplan is proactief.

In verband met de knip in de Voordestraat stelt raadslid Katrien LEROY de vraag welke maatregelen in Kapelle-op-den-Bos worden genomen.

Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat Kapelle-op-den-Bos initieel een knip wou doorvoeren tegen de gemeentegrens. Hierop kwam veel kritiek van de inwoners van Kapelle-op-den-Bos en Nieuwenrode. Grimbergen en Kapelle-op-den-Bos hebben hierover overleg gehad. Uiteindelijk blijkt dat de circulatie op de Veldstraat gewijzigd zal worden waardoor er veel minder verkeer zal zijn op de Voordestraat. De knip (met slimme camera's die wel lokaal verkeer zouden toelaten) die Grimbergen had voorzien op de Voordestraat, wordt dus voorlopig geschrapt. Indien na evaluatie blijkt dat we toch ons doel niet bereiken, dan kunnen we in tweede instantie misschien toch een knip doorvoeren.

Raadslid Katrien LEROY vraagt, nu de Molenstraat geen fietsstraat wordt, of er dan geen bijkomende maatregelen genomen zullen worden op de Molenstraat om de veiligheid voor de fietsers te verhogen (bv. aanpassingen aan de inrichting van de straat).

Schepen Philip ROOSEN meldt dat waarschijnlijk zal ingezet worden op slimme technologie. Eerst moeten er echter metingen gebeuren die de zin of onzin van trajectcontrole moeten uitwijzen. Zo'n trajectcontrole is namelijk erg duur.

Raadslid Katrien LEROY vraagt of de volledige Sint-Rumoldusstraat een fietsstraat wordt. Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat, na overleg met school, inderdaad besloten is om de volledige straat fietsstraat te maken. Daarnaast zullen nog een aantal bijkomende maatregelen worden uitgevoerd die op een ander moment kunnen toegelicht worden.

Raadslid Tom GAUDAEN herhaalt de opmerking dat op een afbeelding nog een icoontje van een fietsstraat in de Molenstraat staat afgebeeld, nl. op de afbeelding van wijkfiguur Beigem. Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat de G. De Donderstraat + het stukje Molenstraat tot aan de blokken fietsstraat wordt. Voorbij de blokken naar beneden tot aan de knip wordt geen fietsstraat. Het stuk tussen de Kruisstraat en de Voordestraat is veel te lang en wordt geen fietsstraat. Als je daar achter één fietser moet blijven, ga je mogelijks ergerlijk gedrag krijgen van automobilisten.

Raadslid Gilbert GOOSSENS herhaalt nogmaals dat de Molenstraat op de slide van de fietsnetwerken nog steeds als fietsstraat staat aangeduid, ook het stuk tot aan de Kruisstraat. Schepen Philip ROOSEN erkent dat dit een foutje is.

Beigem

De circulatie in Beigem blijft onveranderd.

De zone 30 wordt uitgebreid rond de kerk om daar meer een ontmoetingsruimte te creëren. De grens van zone 30 ligt nog niet vast.

Verder geen wijzigingen.

Raadslid Gilbert GOOSSENS stelt het doel van de knip tussen de Zevensterre en Obbergenkouter in vraag. Burgemeester Bart LAEREMANS denkt dat deze knip zich ergens anders bevindt, met name in het 'klein straatje'. Raadslid Gilbert GOOSSENS vindt dat de bestuurders vanuit de Limbosbaan gepest worden door de knip. Schepen Kirsten HOEFS duidt dat de knip zich bevindt in het stukje van de Zevensterre richting apotheker. Het betreft niet het stuk aan de parking.

Raadslid Gilbert GOOSSENS herneemt de opmerkingen van de fractie. Er zal bijkomend verkeer zijn op de Beigemsesteenweg naar G. De Donderstraat. Bijkomend wordt nog meer verkeer naar de Meerstraat gekanaliseerd. Waarom wordt daar overal zone 30 gemaakt? Raadslid Katrien LEROY trekt in twijfel dat er nu al sneller dan 30 km/u gereden kan worden op de kasseien? Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat het veel veiliger zal zijn, zeker voor de schoolgaande jeugd, als het eenrichtingsverkeer en de zone 30 wordt ingevoerd. De leefbaarheid van de kern verhoogt doordat het doorgaand verkeer wordt geweerd. Hij schat dat er een halvering zal zijn. Voor deze maatregelen is ook een ruim draagvlak, zo bleek uit de bevestigingen. De zone 30 verbindt de 3 'kernen' van Beigem. Dit is ook de visie in het ruimtelijk uitvoeringsplan dat in opmaak is voor centrum Beigem.

Raadslid Gilbert GOOSSENS vreest dat automobilisten, die niet van Beigem zijn, hun bestemming niet meer zullen bereiken door de nieuwe circulatie, of onnodig rond zullen rijden. Het voorbeeld wordt gegeven van kinderen uit Humbeek die in Beigem naar school gaan en waarvan het ene kind in de Gemeentehuisstraat naar school gaat en het andere in de Molenstraat. Burgemeester Bart

LAEREMANS vindt dat kinderen ook op de hoek van de Molenstraat afgezet kunnen worden en dan te voet naar de school verder kunnen. Door chaotisch verkeer tijdens de schooluren te weren, wordt het juist veiliger voor de schoolgaande jeugd. Raadslid Jean-Paul WINDELEN en schepen Philip ROOSEN beamen dit. Raadslid Jean DE WIT sluit zich aan bij raadslid Gilbert GOOSSENS en stelt dat er niks mis is met kinderen tot aan de schoolpoort te kunnen brengen met de auto.

Raadslid Katrien LEROY vult aan dat de fractie Groen tevreden is met de uitbreiding van de zone 30. De bewoners vroegen zelf om nog verder te gaan, met name nog een knip t.h.v. de Daalstraat. Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat dit in de eerste fase inderdaad niet wordt meegenomen. Dit zou de leefbaarheid rond de kerk verhogen, maar zal veel extra verkeer veroorzaken in de Hof Van Obbergenstraat. Daarom wordt deze maatregel nog verder onderzocht, na evaluatie van de eerste fase.

Raadslid Katrien LEROY vraagt of er geen bijkomende maatregelen zijn op de Meerstraat. De zone 50 wordt hier niet gerespecteerd. Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat aan de firma, die de trajectcontrole doorrekent, werd gevraagd om volgende assen door te rekenen:

- As Spaanse Lindebaan - Merodestraat;
- As Humbeeksesteenweg - Kerkstraat - Kruisstraat - Meerstraat - Beigemsesteenweg;
- Strombeeklinde.

Raadslid Katrien LEROY vindt dat er nog steeds een fiets- en voetpad nodig is langs de Meerstraat, zelfs als er gehandhaafd wordt op snelheid. Raadslid Philip ROOSEN antwoordt dat er wel fietspaden voorzien zijn in Beigem. Dit zal ook nodig zijn in de Meerstraat, maar hiervoor zijn grote infrastructurele werken nodig. Ook niet vergeten dat er in de Beigemsesteenweg een comfortabel fietspad is. Dus via alternatieve fietsroutes zullen er wel veilige routes zijn. In de toekomst zullen er maatregelen genomen worden, maar dit hangt samen met wegeniswerken.

Schepen Katrien LEROY herhaalt dat als de circulatiemaatregelen in Beigem van kracht gaan er onmiddellijk maatregelen nodig zijn in de Meerstraat. Schepen ROOSEN verwijst naar het fietspadenplan. Er zullen veilige fietsroutes gesuggereerd worden, die gebruik maken van fietspaden (en nog aan te leggen quick wins).

Raadslid Gilbert GOOSSENS vraagt of de zone langs de Meerstraat verhoogde berm, voetpaden of fietspaden zijn momenteel? Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat het berm en voetpaden zijn. Hij erkent dat de inrichting aan verbetering toe is. Er zijn ook nog rioleringswerken nodig.

Raadslid Gilbert GOOSSENS vindt niet dat het actiecomité dat de petitie over Beigem heeft opgesteld, en die voorstander zijn van de maatregelen, voor alle Beigemnaren spreekt.

Zonneveld

Er zijn geen fundamentele opmerkingen geweest over het Zonneveld. Belangrijke maatregelen hier zijn de knip op de Beukendreef, de invoering van fietsstraten en de maatregelen in Beigemveld.

Raadslid Brigitte JANSSENS stelt het nut van de knip in de Beukendreef in vraag. Er is weinig verkeer volgens haar. Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat uit de tellingen blijkt dat er wel veel doorgaand verkeer is: sluipverkeer vanuit Humbeek die langs Heirbaan, Beukendreef en Rijkenhoekstraat richting Vilvoorde en Strombeek rijden. De Beukendreef is een straat met beperkte breedte, waar ook veel fietsers rijden. Vooral het tweede stuk is gevaarlijk. Hier zijn ook al veel conflicten geweest. De Beukendreef moet een veilige as worden voor zwakke weggebruikers die vanuit Beigem en Humbeek naar Grimbergen-centrum fietsen. De knip verhoogt de leefbaarheid van de buurtbewoners, alsook het comfort van de zwakke weggebruikers.

Burgemeester Bart LAEREMANS antwoordt dat de omrijfactor voor de bewoners van het laatste stuk van de Beukendreef beperkt is en de rust in dat stuk straat zal verhogen. Hij overloopt ook nog de knips voorzien voor het project 'Beigemveld'. De vier kwadranten in Beigemveld zijn duidelijk afgebakend. Men kan niet van het ene kwadrant naar het andere. De knip van de Beukendreef vermijdt ook dat dit verkeer de vooropgestelde routes vermijdt. Schepen Philip ROOSEN vult aan dat

in de toekomst de Charleroyhoeve een jeugdsite zal worden, iets hogerop is den Diepen Boomgaard gehuisvest. Daartussen bevindt zich de Maalbeekvallei met veel wandelaars die er over steken. Door de knip zal het dus ook veel veiliger worden voor de bezoekers van de Maalbeekvallei.

Raadslid Tom GAUDAEN telde in totaal 14 knippen in heel Grimbergen wat toch een gigantische druk legt op de niet-geknippte straten die overblijven. Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat hij het aantal knips niet geteld heeft. Dit is ook niet interessant. De knips moeten op een correcte plaats liggen. In deze eerste fase zijn er voorzichtigheidshalve zelf enkele knips niet voorzien. Mensen zullen een aantal weken moeten wennen en zich aanpassen. Er blijven zeker voldoende routes voor de autogebruiker over. Raadslid Tom GAUDAEN antwoordt dat in Beigem enkel de Meerstraat overblijft en in het Zonneveld blijft 1 straat over. Dit gaat voor fileleed op de Beigemsesteenweg zorgen. Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat de Meerstraat - Beigemsesteenweg vroeger 'dragende assen' werden genoemd, nl. assen waarlangs het doorgaand verkeer gekanaliseerd wordt. Je kan geen leefbare kernen realiseren, als je het verkeer niet kanaliseert naar de doorgaande assen.

Raadslid Jean DEWIT stelt dat het niet is omdat mensen een bestaande situatie gebruiken, men dit gemakzucht moet noemen. Hij gaat niet akkoord dat de bestaande routes die autogebruikers volgen zomaar geschrapt kunnen worden, zonder het leven van de autogebruiker erg te bemoeilijken. Raadslid Katrien LEROY antwoordt dat de mensen die er wonen graag gaan hebben dat het leefbaarder wordt. Raadslid Jean DEWIT antwoordt hierop dat iedere bewoner moet weten dat op een straat gereden kan worden. Straten worden betaald met belastinggeld. Nu worden sommige straten geprivilegieerd omdat ze in een woonwijk liggen, andere straten niet omdat ze benoemd zijn als dragende assen. Hij maakt de vergelijking met personen die vlak bij de luchthaven van Zaventem gaan wonen en zodra ze er wonen hierover beginnen te klagen.

Raadslid Katrien LEROY vraagt waarom de zone 30 niet uitgebreid wordt naar heel het Zonneveld. TRAJECT nv antwoordt dat er vooral gekozen is voor de invoering van fietsstraten en de knip in de Beukendreef zodat bij 50 km/u gemengd verkeer ook veilig kan verlopen. Op latere termijn kan geëvalueerd worden of een zone 30 zinvol is. Burgemeester Bart LAEREMANS stipt aan dat de zone 30 ook gehandhaafd moet kunnen worden. Daarom wordt in fases gewerkt. Rond Beigemveld is reeds een zone 30. In de wijk Zonneveld kan men eigenlijk al moeilijk sneller rijden dan 30 km/u, dus een zone 30 is hier niet meteen noodzakelijk.

Raadslid Gilbert GOOSSENS herinnert zich dat men net aanhaalde dat op de kassei in Beigem ook niet sneller dan 30 km/u gereden kan worden, maar daar moet het dan wel een officiële zone 30 worden? Burgemeester Bart LAEREMANS stelt dat op de Beigemsesteenweg wel sneller gereden wordt en er veel meer verkeer is dan in de woonstraten in Zonneveld.

Raadslid Katrien LEROY vindt het belangrijk dat in de Keienberglaan, die fietsstraat wordt, het belangrijk is dat de voorwaarden voor de automobilisten worden afgedwongen en stelt de vraag welke maatregelen genomen worden om van de Keienberglaan een veilige fietsstraat te maken? TRAJECT antwoordt dat fietsstraten die zo gemarkeerd zijn, vaak minder interessant worden voor automobilisten waardoor auto's dit gaan vermijden. Een verhoging van het aantal fietsers zal wel degelijk voor een vertraging van het autoverkeer zorgen en dus de veiligheid verhogen. Fietsberaad heeft een kader uitgewerkt met daarin de voorwaarden waaraan voldaan moet worden om van een straat een fietsstraat te kunnen maken. Dit zal deel uitmaken van de opvolging. Er zal geteld moeten worden hoe het aantal fietsers evolueert en geëvalueerd moeten worden hoe automobilisten zich gedragen. Aan de hand hiervan kunnen bijkomende maatregelen worden voorgesteld om ervoor te zorgen dat deze doelstelling wel behaald wordt.

Raadslid Vincent VAN ACHTER stelt dat hij heel erg pro fietsstraten is, maar dat hij alleen sceptisch is over tweerichting fietsstraten. Zonder handhaving functioneert dit niet goed. TRAJECT antwoordt dat er heel wat tweerichting fietsstraten wel goed functioneren omwille van de inrichting van de fietsstraten (bv. middenstrook in kasseien). De inrichting moet duidelijk zijn voor automobilisten. De inrichting zal geëvalueerd moeten worden en bijgesteld (naargelang inzichten en beschikbaar budget). Raadslid Katrien LEROY vreest dat automobilisten fietsers zullen willen inhalen omwille van de lengte van de straat en het (aanvankelijk) beperkter aantal fietsers. Fietsen moet aangemoedigd worden en daarvoor moet de auto in de Keienberglaan ontmoedigd en vertraagd worden. Anders zal de fietsstraat niet goed functioneren. TRAJECT herhaalt dat geteld zal worden hoeveel fietsers en

wagens er gebruik maken van de Keienberglaan. Afhankelijk van de resultaten zal de inrichting bijgestuurd worden. Omdat er nog geen fietsstraten zijn, zal er ook een overgangsperiode zijn voor automobilisten om het systeem te leren kennen. Sensibilisering zal belangrijk zijn.

Spaanse Lindebaan

Over de Spaanse Lindebaan zijn heel veel opmerkingen binnengekomen. In het finale scenario wordt de Merodestraat enkelrichting naar het centrum toe en de Spaanse Lindebaan enkelrichting naar de Brusselsesteenweg en het laagste deel van de Spaanse Lindebaan blijft dubbelrichting. Daarnaast komt er trajectcontrole en een kleine circulatiemaatregel in de Diamantstraat - Guldendal om sluipverkeer te vermijden.

Raadslid Gilbert GOOSSENS stelt dat fractie Open VLD wil dat het gebruik van de straten hersteld wordt naar de oorspronkelijke situatie: tweerichtingsverkeer, max. 50 km/u, parkeren op de straat. Volgens hen is dit ook de wens van de bewoners. Het Abtsdal zal een residentiële wijk worden. Dat is een mooi cadeau voor de bewoners. Burgemeester Bart LAEREMANS en raadslid Katrien LEROY antwoorden dat het Abtsdal al een residentiële wijk is. De fractie Open VLD vindt dat de straten niet gelijk behandeld worden.

Raadslid Katrien LEROY vindt dat doorgaand verkeer vanuit Vilvoorde in dit plan onvoldoende ontmoedigd wordt en vraagt of de ANPR-camera's ook voor gewoon doorgaand verkeer kan werken? Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat ANPR-controle enkel geldt voor zwaar vervoer en snelheid, en dus niet voor doorgaand verkeer. Raadslid Katrien LEROY stelt dat Spaanse Lindebaan dus wordt herbevestigd als doorgangsweg vanuit Vilvoorde naar de Ring. De fractie Groen betreurt dat in dit scenario hieraan niets wordt gedaan en ziet dit als een gemiste kans.

Raadslid Katrien LEROY stelt dat door de voorgestelde richting te kiezen er mogelijk een gevaarlijke situatie wordt gecreëerd op het kruispunt Merodestraat en de Brusselsesteenweg, waar veel voetgangers en fietsers passeren. Indien dit geen conflictvrij kruispunt wordt, dan wordt dit een potentieel gevaarlijk kruispunt voor fietsers en zullen er mogelijk files ontstaan door wachtende automobilisten. TRAJECT antwoordt dat de verschillende kruispunten met de steenweg herbekeken zullen worden. Mogelijk zal de lichtenregeling aangepast of verplaatst worden om te zorgen dat fietsers niet in conflict komen met wagens. Dit is een project dat waarschijnlijk gefaseerd zal gebeuren. Schepen Philip ROOSEN vult aan dat het doorgaand verkeer ontraden wordt door het eenrichtingsverkeer, de scherpe bocht en de zone 30. Indien de hoeveelheid verkeer toch voor problemen zorgt, kunnen er nog bijkomende maatregelen genomen worden in een volgende fase.

Raadslid Tom GAUDAEN vraagt of je vanuit de Speelbroek naar de Merodestraat kan rijden. TRAJECT antwoordt hierop neen.

Raadslid Tom GAUDAEN vraagt waar de Diamantstraat aangepast wordt. Deze takt niet aan op de Merodestraat. Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat het om het laatste stukje gaat. Dit blijkt de Zilverstraat te zijn.

Raadslid Tom GAUDAEN merkt op dat het busverkeer in twee richtingen zal rijden op de Spaanse Lindebaan en stelt de vraag of dit niet gevaarlijk is. TRAJECT antwoordt dat de vervoerregio twee richtingen voorziet in de Spaanse Lindebaan. Voor de tegenrichting (naar beneden) kan geopteerd worden voor een vrije busbaan of voor een verbodsbord met uitzondering voor busverkeer. Dit moet bij realisatie nog doorgesproken worden met De Lijn. Er zijn heel veel voorbeelden van dergelijke straten. Er staan ook camera's om te handhaven.

Raadslid Isabel Gaisbauer stelt dat als je sluipverkeer wil tegengaan je in heel wat straten maatregelen moet nemen en niet alleen in de Zilverstraat. Er blijven nog te veel sluiproutes over. Het is tijdens de ochtendspits dat het sluipverkeer door het Abtsdal komt.

Raadslid Luk RAEKELBOOM stelt dat als je van de stelplaats komt, je de Merodestraat niet kan inrijden. Schepen Philip ROOSEN meldt dat wanneer dit doorgaat, dit moet aangepast worden.

Grimbergen centrum

De zone 30 wordt uitgebreid met de gehele Prinsenstraat, Abtsdal, de Merodestraat en Spaanse Lindebaan. De fietszone in het centrum blijft gehandhaafd. De knips in het centrum (om terrassen in te kunnen richten op openbaar domein) zijn geschrapt n.a.v. een overleg met de handelaars. De lussen blijven behouden.

Raadslid William DE BOECK vraagt of de knip in de Prinsenstraat aan de Herberg blijft of niet? Op het plan dat werd doorgestuurd staat dit pijltje er niet op. Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat een gerucht de ronde deed dat een knip ging gebeuren aan de Herberg en stelt dat dit nooit ter sprake is geweest. De Prinsenstraat blijft t.h.v. de Herberg enkelrichting.

Raadslid Gilbert GOOSSENS stelt de enkelrichting in de Lagesteenweg in vraag. Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat de circulatie in de Lagesteenweg en Speelbroek is gewijzigd om sluipverkeer tussen de twee steenwegen te verhinderen. Door de Speelbroek enkelrichting te maken, willen we ouders meer aanzetten om met de fiets naar school te komen.

Raadslid Gilbert GOOSSENS vraagt of alle straten in de blauwe zone dus fietsstraten worden? Schepen Philip ROOSEN bevestigt dit. Een fietszone is immers een aaneenschakeling van fietsstraten.

Raadslid William DE BOECK vraagt of de Sint-Servaasstraat enkelrichting wordt en maakt hierbij de bedenking of dit de snelheid van het verkeer niet zal verhogen. Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat er infrastructurele aanpassingen zullen gebeuren in de Sint-Servaasstraat om het eenrichtingsverkeer te remmen. Dit moet het functioneren van de 'Kiss-and-Ride' nog verbeteren en de fietsers meer plaats geven.

Raadslid Katrien LEROY stelt dat Groen wel graag de knip t.h.v. de Herberg gerealiseerd had gezien. Verder betreuren ze dat er wel nog doorgaand verkeer via de Onze-Lieve-Vrouwstraat naar Speelbroek mogelijk is door het schrappen van de knip in de Pastoor Woutersstraat. Raadslid Katrien LEROY uit ook hier de bezorgdheid of de fietsstraten wel veilig zullen zijn doordat doorgaand verkeer nog mogelijk blijft.

Strombeek-Bever

De basisprincipes blijven onveranderd. Wel zijn er bijkomende knips voorzien t.h.v. de Antwerpselaan en Treft, en zal de Drapstraat enkelrichting worden. In de Villegas de Clercampstraat zal de huidige rijrichting behouden blijven, zodat de kinderen langs de juiste kant van de school kunnen uitstappen.

Raadslid Vincent Van Achter stipt aan dat er twee sluiproutes ontbreken van aan de A12 en Strombeeklinde naar de Rodepoortstraat/Brouwerijstraat en zo naar de Tulpenlaan, Begonialaan enz. naar Koningslo. Schepen Philip ROOSEN toont dat het sluipverkeer van aan de Antwerpselaan nog erg moeilijk door het centrum kan door de knips en het eenrichtingsverkeer in het centrum. Het sluipverkeer via de Strombeeklinde kan nog bekeken worden. Als blijkt dat er een stroom blijft, zullen er nog bijkomende maatregelen genomen moeten worden. Men moet wel opletten dat er niet zodanig veel eenrichtingsverkeer en knips worden geïntroduceerd dat het onleesbaar wordt. Raadslid Vincent Van Achter herhaalt dat vooral in de Rodepoortstraat er veel hinderlijk verkeer is. Schepen Kirsten HOEFS vermoedt dat dit verkeer veelal van de Antwerpselaan komt en door de knips er verminderd zal worden.

Raadslid Katrien LEROY geeft als voorbeeld dat het sluipverkeer wel nog via de Burtinstraat kan rijden. Schepen Kirsten HOEFS erkent dat er altijd sluipverkeer zal blijven. Dit kan niet opgelost worden zonder het centrum ook ontoegankelijk te maken voor de inwoners zelf. Wel zullen er evaluaties gebeuren en kan de circulatie nog aangepast worden. Schepen Philip ROOSEN vult aan dat daarom de Villegas de Clercampstraat aanvankelijk een andere rijrichting had gekregen (en ook de Jan Mulsstraat). Omwille van de 'Kiss-and-ride' aan de school is de rijrichting echter terug omgedraaid.

Burgemeester Bart LAEREMANS stipt aan dat binnen het schepencollege een consensus is om de rijrichting van beide straten terug te wijzigen.

Raadslid Gilbert GOOSSENS stelt dat hij niet blij wordt bij het zien van deze maatregelen. Dan kan je rondjes rijden en misschien 's avonds op je bestemming aankomen. In plaats van één kilometer rij je nu misschien vijf kilometer. Raadslid Gilbert GOOSSENS stelt dat hij verlegen zou zijn indien hij het klimaatplan tekent en dan dit ziet. Dit is slecht voor het klimaat want het zorgt voor extra uitstoot.

Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat de inwoners inderdaad enkele honderden meters zullen moeten omrijden. Het sluipverkeer daarentegen zal sterk verminderen, waardoor de leefbaarheid en luchtkwaliteit wel verbeteren. Iedereen betaalt inderdaad belastingen, maar dat kan geen reden zijn om iedereen zomaar overal te laten rijden, conform het liberaal gedachtengoed.

Raadslid Gilbert GOOSSENS herhaalt dat hij hier niet blij van wordt en vreest dat het nog onveiliger wordt wanneer automobilisten gefrustreerd zullen raken. Het plan is heel ontradend naar de wagen toe. Het wordt ook onveiliger omdat fietsers te snel en roekeloos rijden.

Raadslid Isabel GAISBAUER haalt aan dat er vele landen zijn waar je nog veel meer rondjes moet rijden en die zijn een pak veiliger.

Raadslid Jean DEWIT betwijfelt of er wel zoveel sluipverkeer is, als dat 'sluipverkeer' al voor problemen zorgt. Zijn er overal waar er knips voorzien zijn problemen? Moet je voor enkele moeilijke situaties in de ochtend, tijdens de werkweek en buiten de vakantieperiodes, de hele situatie overhoop halen? Sluipverkeer is ook als water: het zoekt gewoon een andere weg. Alle knips en eenrichtingsstraten verplaatsen gewoon het probleem.

Raadslid Tom GAUDAEN vraagt of de adviezen van de adviesraden gekend zijn en of de adviesraden bevestigd zijn over de aangepaste plannen? In het bijzonder de jeugdraad belangt hem aan. Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat de bekommernissen van de adviesraden gekend zijn en een nieuwe adviesronde geen meerwaarde meer zou vormen. Het huidige voorliggende plan heeft alle inspraakreacties, werktafels, adviezen, ... meegenomen en afgewogen. Raadslid Tom GAUDAEN vindt dat de adviesraden nog eens bevestigd moeten worden over het uiteindelijke plan en stelt dat anders toch enkel hun mening werd gevraagd en niet hun advies? Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat er al een heel traject werd doorlopen. Op een gegeven moment weet je wat er leeft en moet er afgeklopt worden. Het voorstel nu is het resultaat van al hetgeen we gehoord hebben. Met dit plan, rekening houdende met de aanpassingen die we vandaag gehoord hebben, gaan we naar de gemeenteraad. Schepen Jelle DE WILDE antwoordt ook nog dat de jeugdraad zijn advies inderdaad negatief heeft genoemd, maar vermeldt daarbij ook dat ze niet heel het plan afschieten. Hun argumenten zijn meegenomen. Hierop zal ook geantwoord worden, wanneer het hele traject doorlopen is. TRAJECT vult aan dat er uiteindelijk een finaal plan moet gepresenteerd worden, waarna er geen inspraak meer mogelijk is. Er is geen enkel mobiliteitsplan waar nog feedback is gekomen op het finale mobiliteitsplan. Burgemeester Bart LAEREMANS stelt dat je adviezen kan blijven krijgen. We zijn tegemoet gekomen aan de bekommernissen. Enkel in Strombeek zijn nog wat aanpassingen gekomen. De burgemeester stelt dat het college denkt hier de best mogelijke oplossing gevonden te hebben, maar ook dit zal geëvalueerd worden.

Burgemeester Bart LAEREMANS vraagt zich ook af waar Open VLD de 14 knips telde en stelt dat dit niet klopt. Raadslid Tom GAUDAEN antwoordt dat deze in Beigemveld zijn meegeteld. Burgemeester Bart LAEREMANS verduidelijkt dat dit geen nieuwe knips zijn. Deze in Beigemveld werden reeds beslist i.k.v. de verkavelingsprocedure en het RUP.

Raadslid Tom GAUDAEN herhaalt dat de adviesraden geen advies hebben gegeven op de definitieve versie en dat de handelaars niet over de juiste versie op het juiste moment beschikten. Hij stelt opnieuw dat ook advies moet kunnen gegeven worden op het finale plan. Nu heeft er enkel schijninspraak plaatsgevonden. Raadslid Tom GAUDAEN verwijst naar stad Gent waar een rechter heeft uitgesproken dat de inspraak niet rechtsgeldig verlopen is waardoor het mobiliteitsplan niet volledig kan uitgevoerd worden. Schepen Philip ROOSEN repliceert dat de inspraak wel degelijk wettig is verlopen. Burgemeester Bart LAEREMANS beaamt dit en stelt dat de inspraakrondes zeer waardevol waren en er zeer veel uit is geleerd.

Raadslid Jean DEWIT blijft zich afvragen wie er eigenlijk hinder heeft van het zogenaamd 'sluipverkeer'?

Vervolgstappen

Het beleidsplan eindigt met een actietabel met daarin prioriteiten, partners,

Raadslid Isabel GAISBAUER stelt de vraag wat er allemaal op de gemeenteraad komt in mei. TRAJECT antwoordt dat het mobiliteitsplan met kaarten, teksten en actietabel op de gemeenteraad geagendeerd wordt.

Raadslid William DE BOECK vraagt of ze de juiste presentatie kunnen ontvangen. De presentatie die ze nu gezien hebben, is niet de presentatie die werd doorgestuurd. Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat deze gedeeld zal worden, samen met het verslag.

Op basis van de opmerkingen gemaakt tijdens de gemeenteraadscommissie past TRAJECT nv de presentatie aan. De aangepaste presentatie is toegevoegd in bijlage (zie BIJLAGE 3).

Bijkomende informatie:

De agenda van de gemeenteraadscommissie werd op 14 maart 2023 op de gemeentelijke website geplaatst.

BESLUIT:

Artikel 1.

Kennis te nemen van het ontwerp beleidsplan.

Namens de commissie
In zitting, datum als hierboven

Jessika DOMS

secretaris gemeenteraadscommissie mobiliteit

Luk RAEKELBOOM

voorzitter gemeenteraadscommissie mobiliteit