

GEMEENTERAADSCOMMISSIE MOBILITEIT - NOTULEN

Openbare vergadering van dinsdag 28 mei 2024

- Aanwezig:** Luk RAEKELBOOM, voorzitter gemeenteraadscmissie mobiliteit
Jean DEWIT, Gerlant VAN BERLAER, Elke WOUTERS, Gilbert GOOSSENS, Rudi VAN HOVE, Katrien LE ROY, Katleen ORINX, Brigitte JANSSENS, Peter PLESSERS, Vincent VAN ACHTER, Karin VERTONGEN, Patricia SEGERS, Koen DEHAENE, effectieve commissieleden
Linda DE PREE, Jelle DE WILDE, Isabel GAISBAUER, Tom GAUDAEN, Kirsten HOEFS, Bart LAEREMANS, Trui OLBRECHTS, Philip ROOSEN, Karlijne VAN BREE, Jean-Paul WINDELEN, waarnemende commissieleden
Daisy SMEDTS, Sara CORNETTE, commissieleden
Jessika DOMS, secretaris gemeenteraadscmissie mobiliteit
- Verontschuldigd:** Chris SELLESLAGH, waarnemend lid gemeenteraadscmissie mobiliteit
Ellen VAN MULDER, waarnemend secretaris gemeenteraadscmissie mobiliteit
Jolien VAN DE RIJCK, Muriel VAN SCHEL, deskundigen
- Afwezig:** Manon BAS, Eddie BOELENS, William DE BOECK, Caroline DENIL, Stef GROSJEAN, Chantal LAUWERS, Bart VAN HUMBEECK, Yves VERBERCK, waarnemende commissieleden

1. Tussentijdse evaluatie van het vernieuwde gemeentelijk mobiliteitsplan: voorstel tot aanpassingen

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 gemeenteraadzittingen, 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 het college van burgemeester en schepenen van 18 maart 2024 waarbij de evaluatiemethodiek van het mobiliteitsplan (plan van aanpak) wordt bepaald.
- Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 15 april 2024 waarbij de input voor het participatieplatform 'Grimbergendenktmee' wordt vastgesteld.
- Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 29 april 2024 waarbij aan de voorzitter werd gevraagd de gemeenteraadscommissie mobiliteit bijeen te roepen op 28 mei 2024 om 20.00 uur in zaal 1 van de Charleroyhoeve.
- Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 13 mei 2024 waarbij kennis wordt genomen van de ingediende bijdragen op het participatieplatform 'Grimbergendenktmee'.

De beslissing houdt rekening met volgende adviezen:

/

De beslissing kent volgende inhoudelijke verantwoording:

Het nieuwe gemeentelijke mobiliteitsplan met actietabel werd door het besluit van de gemeenteraad van 25 mei 2023 goedgekeurd.

Ondertussen werden onderstaande acties uit dit mobiliteitsplan reeds uitgerold zijnde:

- In Humbeek: de fietsstraten en de knip (in de Meidoornlaan ter hoogte van de aansluiting met de Molenstraat);
- In Beigem: de fietsstraten, de zone 30 en de enkelrichtingsstraten;
- In Zonneveld: de knips (in de Beukendreef en Wezelstraat);
- In Strombeek-Bever: de knips en de enkelrichtingsstraten (circulatiemaatregelen);
- In Grimbergen-Centrum: hier werden tot op heden nog maar twee enkelrichtingsstraten (nl. de Sint-Servaasstraat en een deel van de Lagesteenweg) ingevoerd.

Het college besliste via besluit van 18 maart 2024 om het mobiliteitsplan te evalueren volgens volgende methodiek:

- Inventarisatie van de metingen;
- Inventarisatie van de meldingen;
- Inventarisatie van de ingediende bemerkingen/suggesties/ideeën op het digitaal participatieplatform 'Grimbergendenktmee';
- Bevragen van stakeholders (indien van toepassing);
- Gemeenteraadsc commissie Mobiliteit;
- College van burgemeester en schepenen.

De gemeente ontving ondertussen meerdere meldingen over de reeds uitgerolde maatregelen, die per gebied werden geïnventariseerd (zie dossierstukken 1 t.e.m. 4).

Uit deze inventarisatie konden per gebied enkele grote lijnen worden gedestilleerd:

- In Humbeek was er voornamelijk bezorgdheid over het niet naleven van de geldende snelheidslimiet in de ingevoerde fietsstraten;
- In Beigem gingen de ontvangen meldingen in grote mate over het niet naleven van de ingestelde snelheidsbeperking tot 30 km/u in de Beigemsesteenweg (kasseigedeelte) en over de veiligheid van de schoolomgevingen. Daarnaast ontving de gemeente ook een petitie van de bewoners van de Beigemsesteenweg (gedeelte tussen Obbergenkouter en Meerstraat) met de vraag om in dit weggedeelte eveneens maatregelen te treffen om doorgaand gemotoriseerd verkeer hier te weren;
- In Zonneveld ontving de gemeente enkele meldingen over het niet respecteren van de geldende snelheidslimiet in de omgeving van de knips en over de moeilijke doorstroming in de Beigemsesteenweg (voornamelijk tijdens drukke momenten);
- In Strombeek-Bever hadden de meldingen in grote mate betrekking op de verplaatsing van verkeersstromen, waaronder deze in de Lakensestraat-Rijkendalstraat-Strombeeklinde-Otto de Mentockplein-Rodepoortstraat. Ook de hoge snelheid en de moeilijkere bereikbaarheid van onder meer de omgeving rondom het kerkhof in Strombeek-Bever kwamen regelmatig als thema terug.

Deze hierboven aangegeven 'grote lijnen' werden gebruikt als basis voor de opmaak van de pagina op het burgerplatform 'Grimbergen denkt mee' inzake de tussentijdse evaluatie van het mobiliteitsplan. Inwoners konden op dit platform gedurende 3 weken (van 16 april 2024 t.e.m. 6 mei 2024) zelf suggesties ter verbetering indienen over bepaalde thema's (zie dossierstukken 5 t.e.m. 8).

Van de ingediende suggesties op het burgerplatform werd per gebied ook een overzicht gemaakt. Deze zijn terug te vinden in de bijlage 'presentatie GR COM MOB 28 mei 2024', steeds onder de titel 'output participatieplatform' per gebied.

Schepen Philip ROOSEN licht het doorgelopen traject en de voorstellen tot aanpassing per gebied toe aan de hand van een presentatie.

Het mobiliteitsplan streeft 4 lokale ambities na (slide 3). De ambitie “een duurzaam parkeerbeleid” kon tot op heden nog niet geïmplementeerd worden. Dit komt omdat het bovengronds parkeerbeleid in dezelfde gunning als de ondergrondse parking zat. Omwille van onder meer de stijgende bouwprijzen, werd hiervoor nog geen concessionaris gevonden. Dit heeft ertoe geleid dat er bovengronds nog geen parkeerbeleid werd uitgewerkt waardoor de parkeerdruk hoog blijft.

Het laatste mobiliteitsplan dateert van 2012, waaraan nog enkele aanpassingen werden doorgevoerd in 2015. Dit werd evenwel bijna niet uitgerold in Strombeek-Bever.

Een quickscan van het mobiliteitsplan toonde duidelijk aan dat er zodanig veel veranderd was dat het oude mobiliteitsplan geen waarde meer had en opnieuw vanaf nul begonnen moest worden. Wetende dat ook veel uitdagingen (o.a. de werken aan de Ring) op ons afkomen waar we ons proactief willen wapenen tegen de overvloed aan verkeer dat deze werken op ons grondgebied zouden teweegbrengen wanneer we niets doen.

Eerder dan voorzien werd een eerste tussentijdse evaluatie gepland. Mobiliteit is echter geen exacte wetenschap waardoor het noodzakelijk is om bij te sturen totdat de doelstellingen maximaal bereikt worden.

□ **Reacties op het voorstel voor de commissie inzake Humbeek**

Raadslid Koen DEHAENE geeft aan dat de huidige rijrichting in de Dorpsstraat (nl. vanuit de richting kerk naar de Achterstraat) zorgt voor een gevaarlijk kruispunt en vraagt of het een optie geweest is om de rijrichting om te draaien. Schepen Philip ROOSEN vraagt aan mobiliteitsambtenaar Daisy SMEDTS waarom voor deze richting gekozen werd. Mobiliteitsambtenaar Daisy SMEDTS duidt dat voor de huidige rijrichting gekozen werd omwille van de schoolomgeving en de vroegere kiss&ride zone, zodat kinderen langs de rechterzijde kunnen uitstappen en de straat niet meer dienen over te steken. Schepen Philip ROOSEN haalt verder aan dat er een paar kruispunten zijn die moeten heringericht worden en dit is er één van. Ook het kruispunt Kruisstraat-Molenstraat wordt heraangelegd.

Raadslid Tom GAUDAEN stipt aan dat er ook reacties van bewoners zijn met de vraag of het niet mogelijk is om de fietszone in de Sint-Rumoldusstraat te beperken tot de schooluren gezien het een lange straat betreft. Zone kerk en Kerkveldweg lijken wel logisch gezien deze straten zich lenen tot fietszone, terwijl dit minder is in de Sint-Rumoldusstraat. Schepen Philip ROOSEN antwoordt hierop dat één van de voorgestelde suggesties was om de fietszone te beperken tussen het Brassershof en de Kerkveldweg. We moeten echter wel opletten dat het leesbaar blijft. Burgemeester Bart LAEREMANS verduidelijkt dat inkorten nog iets anders is dan beperken in de tijd. Schepen Philip ROOSEN stelt dat het mogelijk is om de fietszone te beperken in de tijd, maar het gaat daar wel niet alleen over de school. We willen er ook een sporthub van maken. De maatregel moet dus ook ten goede komen aan mensen die naar hun vrijetijdsbesteding gaan en moet voor sportende mensen veiligheid creëren (buiten de schooluren). Raadslid Tom GAUDAEN is van mening dat in het gedeelte tussen het Brassershof en de Kerkveldweg inderdaad een fietszone gemaakt kan worden omdat dit het meest bereden deel is door fietsers. Schepen Philip ROOSEN repliceert dat dit kan, maar dat het leesbaar moet blijven. Burgemeester Bart LAEREMANS vult verder aan dat er daar in de grote vakantie ook recreatie en speelpleinwerking plaatsvindt. Indien er een beperking in de tijd wordt ingevoerd, riskeer je dat de straat ook wordt gebruikt door bestuurders die afslaan om de trajectcontrole in de Kerkstraat te vermijden. Doorgaand gemotoriseerd verkeer moet de Kerkstraat nemen. Dit signaal moet gegeven worden.

Raadslid Gilbert GOOSSENS vraagt hoe je de regels in een fietsstraat (nl. dat een wagen achter een fietser moet blijven) gaat handhaven. Hier is nog nooit over gesproken of gedacht geweest. Daarnaast zijn de Sint-Rumoldusstraat en de Dorpsstraat

fietsstraten, waarvan het gedeelte van de Kerkveldweg tussen de Sint-Rumoldusstraat en de paaltjes ook reeds fietsstraat is. Dan blijft er niet veel meer over om nog bijkomend fietszone te creëren. Schepen Philip ROOSEN geeft aan dat dit reeds meermaals werd besproken op het IVOG waarbij je op twee zaken kan handhaven:

1. de snelheid via snelheidscontroles of trajectcontroles;
2. het voorbijsteken van fietsers door politiecontroles met anonieme wagen.

Raadslid Gilbert GOOSSENS suggereert het plaatsen van nog grotere borden en stelt voor om er eventueel nog een bord bij te zetten om te verduidelijken dat bestuurders achter fietsers moeten blijven. Ook is de fietsstraat komende van de Kerkstraat niet duidelijk, net door de chicane, doordat men bij het afslaan niet alle borden in het oog kan houden. Schepen Philip ROOSEN maakt duidelijk dat als een bepaalde verkeersregel niet gevolgd wordt, we bijkomend iets moeten doen. We moeten dingen onder de aandacht blijven brengen om zoveel mogelijk een mentaliteitswijziging te krijgen.

Raadslid Katrien LE ROY stelt de vraag hoe lang de Sint-Rumoldusstraat precies is. Schepen Kirsten HOEFS antwoordt dat deze 650 meter is.

Raadslid Katrien LE ROY vindt dat de enige manier om de regels in de fietszone af te dwingen is door het straatbeeld aan te passen. Ze vraagt of er al geen tijdelijke maatregelen genomen kunnen worden zodoende voertuigen te dwingen achter fietsers te blijven? Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat de straat helemaal herinrichten niet voor morgen is. We moeten op de TCV een discussie voeren om een gezonde veilige situatie te creëren zowel voor fietser als automobilist.

Raadslid Katrien LE ROY stelt verder dat als je van plan bent een fietsstraat in te richten, je dit best reeds op voorhand kan aankondigen (in het wegbeeld) zodoende het gemotoriseerd verkeer de maanden voordien al te remmen. Je mag de fietser niet als buffer gebruiken. Schepen Philip ROOSEN bevestigt dat dit een terechte opmerking is en geeft aan dat we op korte termijn de herinrichting van de Sint-Rumoldusstraat zullen analyseren.

Raadslid Vincent VAN ACHTER vraagt of het mogelijk is om visueel te werken aan de hand van lijnen. Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat dit kan, maar dat lijnen gemakkelijk overrijdbaar zijn. Hij vreest dan ook dat dit te soft is om gedragsverandering te creëren.

Raadslid Gerlant VAN BERLAER stelt vast dat we de korte en middellange termijn zien, maar vraagt wat de visie is op lange termijn. Hoe breed is de straat? Kan er in de toekomst geen degelijk fietspad aangelegd worden? Fietssuggestiestroken of fietsstraten zijn geen manier om fietsers een plaats te geven. Op de foto in de presentatie (slide 10) is er geen plek voor voetgangers. De idee om iedereen dezelfde plek te laten gebruiken op de weg is niet ideaal, zeker bij slecht weer en wanneer het donker is. Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat de oefening op lange termijn inderdaad niet werd gemaakt. De foto in de slide is ook louter ter illustratie. We moeten nu een allereerste tussentijdse evaluatie doen en ons daarbij focussen op de korte en middellange termijn. Bij straten die we nu gaan herinrichten ligt de focus op waterdoorlaatbaarheid, leefbaarheid, ... maar de Sint-Rumoldusstraat zal ook niet in de komende jaren worden heraangelegd. Raadslid Gerlant VAN BERLAER benadrukt nogmaals dat op termijn de oefening gemaakt moet worden waar we finaal naartoe willen en dat alle korte en middellange termijn maatregelen daartegen moeten afgewogen worden. Schepen Kirsten HOEFS vult aan dat wat betreft het beeld op langere termijn, er binnen twee weken een onthardingsstudie wordt voorgesteld op de gemeenteraadscommissie omgeving waar de straatprofielen worden voorgesteld. Het zal een goede tool zijn om mee aan de slag te gaan. Hier zit je met een rooilijn van meer dan 10m. Hier zouden dus wel mogelijkheden zijn om een degelijk voet- en fietspad te voorzien.

□ **Reacties op het voorstel voor de commissie inzake Beigem**

Raadslid Katleen ORINX vraagt wat er bedoeld wordt met het aanbrengen van aslijnen in de Beigemsesteenweg. Schepen Philip ROOSEN legt uit dat dit onderbroken

stippellijnen zijn die in het midden van de weg worden aangebracht. Dat heeft als gevolg dat je daar niet meer mag parkeren op de rijbaan. Raadslid Katleen ORINX maakt de bedenking dat dit misschien een beetje naïef is aangezien er door bestuurders niet naar aslijnen gekeken wordt en stelt de vraag waarom er niet gewerkt wordt met parkeervakken. Schepen Philip ROOSEN licht toe dat er ook een dubbelrichtingsfietspad tussen de Meerstraat en de Stelplaats zal worden aangelegd waarbij blokparkeren wordt ingesteld – het is een kwestie van een evenwicht te zoeken tussen te veel parkeerplaatsen waardoor je een stagnatie krijgt en voldoende parkeerplaatsen voorzien voor mensen die parkeerplaats nodig hebben. Raadslid Katleen ORINX vult verder aan dat het nu soms dramatisch is wanneer je mensen moet doorlaten en hoe agressief mensen reageren. De parkeervakken kunnen al getekend worden, los van de aanleg van het fietspad. Dit zou nu al problemen kunnen oplossen. Schepen Philip ROOSEN besluit dat het aanbrengen van parkeervakken wordt meegenomen naar de evaluatie.

Raadslid Gilbert GOOSSENS wenst te melden dat de mensen in Beigem niet tevreden waren en dat nog steeds niet zijn met wat er daar werd uitgerold in het kader van het mobiliteitsplan. Burgemeester Bart LAEREMANS repliceert hierop dat de bevraging op Grimbergendenktmeë net daarvoor diende en dat het aantal reacties uit Beigem niet wijst op een algemene ontevredenheid. Voor een aantal mensen gaat het zelfs nog niet ver genoeg. Maar hier gaan we niet verder op in, omdat we het verkeer dan verder op aantal plaatsen gaan concentreren. Mensen uit de Beigemsesteenweg vinden dat het nu net leefbaarder is geworden. Dit was voorheen een doorstroomstraat over kasseien waar veel te snel gereden werd. De huizen trillen nu net minder waardoor het leefbaarder is. Globaal niet de indruk, ook gezien het relatief klein aantal reacties, dat er veel misnoegdheid is. Ofwel zijn er een aantal mensen die dit stellen, maar niet de moeite nemen om te reageren. Wat is dan uw voorstel? Raadslid Gilbert GOOSSENS antwoordt hierop dat hij geen voorstellen ter verbetering gaat doen. Schepen Philip ROOSEN meldt dat hij regelmatig mails van Beigemnaars krijgt met de reactie dat met de komende uitdagingen niets doen geen optie is ook al moeten ze omrijden. Tijdens de vergadering over de nieuwe aanleg in de Meerstraat heeft ook niemand de bedenking gemaakt dat een verkeerd plan werd gemaakt. De school vindt de omgeving ook veel veiliger. Eénrichtingsstraten bieden ook kans voor vergroening en een leefbaardere gemeente. Raadslid Gilbert GOOSSENS stipt aan dat schepen Philip ROOSEN daarstraks zelf zou gezegd hebben dat de schoolomgeving in Beigem minder veilig geworden is. Hij kaart ook aan dat wanneer een straat enkelrichting wordt, de mensen uit die straat natuurlijk tevreden zullen zijn. De mensen uit de Beigemsesteenweg tussen Daalstraat en Kerselaar zijn gefrustreerd omdat hun deel van de straat geen enkelrichting geworden is. Raadslid Rudi VAN HOVE vraagt aan raadslid Gilbert GOOSSENS waarom de mensen die hij aanhaalt dan niet tevreden zijn en wat ze dan willen. Raadslid Gilbert GOOSSENS herhaalt dat de mensen niet tevreden zijn met wat er uitgerold werd door het mobiliteitsplan. Hij biedt geen alternatieven.

Raadslid Koen DEHAENE vermeldt dat hijzelf in de Meerstraat woont en vraagt of het mogelijk is om in het stuk van de Meerstraat, dat niet wordt meegenomen bij de heraanleg, op korte termijn de berm te verharderen zodat er ook een veilige fietszone wordt gecreëerd op dit stuk? Schepen Philip ROOSEN vindt dit een terechte bedenking en geeft aan dat in het stuk van de Meerstraat dat nog overschiet niet zal gewacht worden op de rioleringswerken om het stukje missing link zo goed als mogelijk in te richten totdat de definitieve heraanleg wordt gerealiseerd.

Raadslid Tom GAUDAEN vindt een extra knip in de Beigemsesteenweg ter hoogte van de kerk of Ten Doorn geen goede optie. Hij is van mening dat het verkeer hier anders afgewenteld zal worden op de omgeving. Hij deelt ook mee dat 5 trajectcontroles tussen Grimbergen station en Humbeek Brug naar de gewone burger overkomt als pestgedrag. Hij stelt voor om niet alle trajectcontroles gelijktijdig te laten functioneren maar afwisselend zodat bestuurders geen 5 boetes kunnen krijgen op 1 traject. Schepen Philip ROOSEN licht de reden toe waarom er gekozen werd om op die as een trajectcontrole te installeren. Dit was op basis van meldingen over onder meer veel verkeer, te hard rijden, scheuren in huizen, te zwaar verkeer, kapotrijden van de weg, Daarom op die as één zone 50 met trajectcontrole. Dat is ook duidelijk leesbaar. Dat komt de veiligheid en leefbaarheid ten goede. Het zal overal goed

aangegeven worden zodat je er niet naast kan kijken en dit wordt ook duidelijk gecommuniceerd. Burgemeester Bart LAEREMANS vult verder aan dat men dit in Sint-Pieters-Leeuw ook heeft gedaan en dat heeft er daar voor gezorgd dat er quasi geen boetes meer zijn. Dit heeft tot een aanpassing van gedrag geleid. Het wordt daardoor veel veiliger, veel minder lawaai-overlast, minder scheuren in huizen, Algemene tevredenheid van bewoners. Hij vraagt om het een kans te geven. De komende 7 jaar is er een vermindering van de capaciteit van de ring met 30%. De meest evidente omwegen die men gaat proberen te maken is om via de Humbeeksesteenweg-Kerkstraat-Zijpstraat naar de A12 te rijden of via deze as richting de ring te rijden. Als ze hier willen komen, moeten ze weten dat ze 50 km/uur moeten respecteren. De trajectcontrole start maar vanaf de bebouwde kom in de Benedestraat waar het toch logisch is dat de snelheidsbeperking er wordt gehandhaafd. Schepen Philip ROOSEN voegt nog toe dat de residuwaarde van bestuurders die er na de derde maand nog te snel rijden slechts 0.5% betreft. Raadslid Koen DEHAENE vraagt of ze allemaal tegelijk actief worden en of dit via de website kan gecommuniceerd worden wanneer welke actief is? Schepen Philip ROOSEN bevestigt dat het duidelijk op voorhand wordt gecommuniceerd via de website. Er zijn echter altijd mensen die we niet gaan bereiken.

□ **Reacties op het voorstel voor de commissie inzake Zonneveld**

Raadslid Tom GAUDAEN geeft mee dat er ook werd voorgesteld om de paaltjes in de Beukendreef weg te nemen en er een zone 30 in te stellen, of de paaltjes te ruilen voor enkelrichtingsverkeer. Schepen Philip ROOSEN bevestigt dat deze opmerkingen worden meegenomen in het verslag.

□ **Reacties op het voorstel voor de commissie inzake Strombeek-Bever**

Raadslid Elke Wouters wenst volgende twee zaken aan te kaarten:

1. In de Temselaan wordt voorgesteld om enkelrichtingsverkeer in te voeren richting Boechoutlaan. Je halveert hiermee het verkeer, maar er zullen nog veel mensen zijn die vanop de Romeinsesteenweg een shortcut gaan nemen via de Temselaan. Een knip lijkt dus eerder aangewezen om het sluipverkeer er volledig uit te halen;
2. In verband met de toegangscontrole op de brug over A12 (Meisestraat): ook de inwoners van de wijk rond het kerkhof gebruiken deze brug om te ontsluiten.

Burgemeester Bart LAEREMANS verduidelijkt dat tijdens de overgangsfase kan gewerkt worden met vergunningen zodat de inwoners van Treft over en weer kunnen totdat de camera's er zijn. Nadien heb je geen vergunningensysteem meer nodig. Er is geen probleem zolang je maar 1 camera passeert. In de ene richting (uitgaand) is het steeds toegelaten - in de andere richting passeer je maar één camera wanneer je in de wijk Treft woont, er een pakje moet leveren, ... Als je de 2 camera's passeert (van de Boechoutlaan naar de Beverstraat via de brug), dan kan je een boete krijgen. Als je dit in deze richting ook toelaat voor inwoners van de Beverstraat of Jozef de Vleminckstraat, waar trek je dan de grens? Het is moeilijk om de buurt rond het kerkhof af te bakenen. Hiervoor kan je desnoods werken met een 'white list' zodat bepaalde mensen toegelaten worden. Probleem van een 'white list' is dat hier een hele administratie achter zit. Eruit kan zeker wel, erin stelt het probleem zich ook minder - het probleem stelt zich voornamelijk 's ochtends. We kunnen ook de effecten onderzoeken. Schepen Karlijne VAN BREE geeft aan dat het eventueel ook uitgebreid kan worden naar de kant van Strombeek. Oorspronkelijk was het idee om de bewoners uit Bever niet af te scheiden van Strombeek. Burgemeester Bart LAEREMANS stelt dat het wel moeilijk is om op te lijsten wie toegang krijgt, waar houdt het op? De wijk Treft is een mooi afgelijnd geheel.

Schepen Philip ROOSEN legt het omdraaien van de rijrichting in de Rodepoortstraat als suggestie voor om de sluipstroom die nu ontstaan is (Lindelaan - Jozef Van Elewijckstraat - Rodepoortstraat - Sint-Annalaan) tegen te gaan. De suggestie om de Nijverheidslaan te knippen lijkt veel te ver te liggen op het traject om het probleem op te lossen. Burgemeester Bart LAEREMANS volgt dat dit een interessante piste is, maar waarschuwt dat als je daar de verkeersstroom zou omdraaien, je misschien weer ergens

anders een probleem creëert. We moeten goed nadenken over de gevolgen die elke aanpassing teweegbrengt. Misschien wordt de route Grimbergsesteenweg - Bloemendallaan dan weer erger belast.

Raadslid Gerlant VAN BERLAER maakt zich zorgen over de draagkracht wanneer we probeersels doorvoeren. Als de effecten negatief zijn, dan zijn we de bevolking kwijt. Het hele traject is begeleid door de firma Traject - waar zijn deze vandaag? Kan die firma simulaties maken van de effecten die aanpassingen teweegbrengen? Dit moet professioneel aangepakt worden. Schepen Philip ROOSEN vindt dit een terechte bedenking en geeft aan dat er met Traject een overleg werd gehouden over mogelijke oplossingen. Studiebureaus moeten zelf echter ook steeds een beroep doen op gespecialiseerde firma's om simulaties te maken. De AI-tool 'Mobilize' kan wel mathematische simulaties maken, maar hier hangt een grote kostprijs aan vast. We hebben hiervan recent een offerte ontvangen, maar nog niet besproken in het college. Het plan dat we nu toelichten zou hieraan afgetoetst kunnen worden. Dit werd gesuggereerd vanuit de diensten om mee te nemen.

Raadslid Gerlant VAN BERLAER vraagt of we mensen niet positief kunnen begeleiden (met bewegwijzering) en geeft het voorbeeld van een vrachtwagen die Grimbergen binnen rijdt - tegen dat de bestuurder ziet dat hij ergens niet in mag, is het al te laat. Hetzelfde met wijken. Hij pleit om eerder positieve richtingen aan te wijzen in plaats van paaltjes, verbodsborden,... te plaatsen. Is hierover nagedacht hoe je dit positief kan benaderen? Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat hierover samen met de dienst communicatie werd nagedacht. Er werden stoepborden gezet op plaatsen waar fietsstraten werden ingericht. We hebben ook affiches laten maken om op een positieve manier het respecteren van de snelheidslimiet in de kijker te zetten. We moeten dit meer doen, maar de uitrol begint altijd met juridisch verplichte verkeersborden. Maar een duidelijke uitleg over wat mag en wat niet kan zeker helpen.

Raadslid Gilbert GOOSSENS heeft een algemene visie over het mobiliteitsplan gemaakt en licht deze toe: Open Vld heeft steeds gepleit voor spreiding van verkeer. Bij de uitrol werd alles gekanaliseerd. Raadslid Gerlant VAN BERLAER benadrukt dat de commissie niet bedoeld is om statements te maken, en dat hij graag de technische bespreking van de voorstellen wil zien. Voorzitter Luk RAEKELBOOM is het er mee eens dat we inderdaad de voorstellen moeten bespreken. Raadslid Tom GAUDAEN wenst nog mee te geven dat iedereen voelt dat het plan niet gedragen is (377 reacties, maar 19 personen hebben ja geantwoord op "akkoord met het mobiliteitsplan"). Hij vraagt of het een optie is om terug van scratch te beginnen. Ik heb het gevoel dat jullie zichzelf verder aan het vastrijden zijn. Schepen Philip ROOSEN licht het standpunt van het college toen, namelijk dat we het plan niet terugdraaien maar bijsturen. Bijsturingen moeten goed overwogen zijn. Het is niet vreemd aan een mobiliteitsplan dat bijsturingen nodig zijn, je terug evalueert om te landen in de buurt van je doelstellingen. We gaan het een kans geven maar de bijsturingen moeten wel doordacht genomen worden en een draagvlak hebben. De Lakensestraat en de Rijkendalstraat hebben zeker een probleem en dat erkennen we ook. Raadslid Gilbert GOOSSENS eindigt zijn statement door te benadrukken dat hij hoopt dat er een gedragen plan is naar alle burgers! Schepen Philip ROOSEN antwoordt hierop dat iedereen tevreden stellen onmogelijk is, maar dat we wel een gedragenheid willen die breder is dan momenteel het geval. Raadslid Gilbert GOOSSENS verlaat de zaal.

Raadslid Gerlant VAN BERLAER snapt de vraag van Tom en de bewoners. Hij vraagt wat de termijn is voor Mobilize. Schepen Philip ROOSEN antwoordt hierop dat je eigen metingen additioneel kan toevoegen aan het systeem van Mobilize. Het zou drie maanden in beslag nemen vooraleer we effectief met de tool aan de slag zouden kunnen gaan (opladen eigen data, opleiding, ...). Dan zit je eind augustus vooraleer we iets met die data kunnen doen.

Voorzitter Luk RAEKELBOOM overloopt voorstel per voorstel (slides) aan de hand van de presentatie.

- Temsestraat: enkelrichting of knip.

- Meer oversteekplaatsen aanbrengen: iedereen akkoord.
- Brug over de A12 (Meisestraat)

Raadslid Katrien LE ROY heeft dezelfde bedenking als raadslid Elke WOUTERS. Uitrit Beverstraat - Antwerpseleaan: deze procedure is heel omslachtig. Is dat 100% zeker dat brug verdwijnt? Schepen Philip ROOSEN benadrukt dat de plannen met betrekking tot de werken aan de ring nog niet gefinaliseerd zijn. Op de laatste plannen staat de brug er niet meer op, maar komt er een dubbele tunnel. Burgemeester Bart LAEREMANS licht verder toe dat de brug verdwijnt en er in de plaats een dubbele tunnel komt. De Boechoutlaan wordt geknipt en takt onder de ring aan op de Antwerpseleaan. Ter hoogte van de Villegasstraat de Clercampstraat zou men via die tunnel terug naar Bever kunnen gaan. Dit zijn nog maar ideeën. Rechtstreeks van de Beverlindestraat naar de Villegas de Clercampstraat zou een fietstunnel komen, verderop zou een autotunnel komen. Raadslid Gerlant VAN BERLAER vindt de brug een ingewikkeld vraagstuk waarbij je de vraag kan stellen of je alle maatregelen nog moet uitvoeren. Schepen Kirsten HOEFS licht toe dat het een tijdelijke maatregel is tot op het moment dat de camera's actief zouden zijn. Om tussenperiode te overbruggen zou je met vergunningen kunnen werken. Vanaf dat de camera's actief zijn, kan je in twee richtingen en dan moet je bepalen wie over mag of niet. Werken aan de ring - in het beste geval spreken we over meer dan 10 jaar (lange termijn). Als de brug wordt afgebroken, nemen we de camera's weg en zetten we hen op een andere plaats in. Camera's kunnen binnen een periode van 4 maanden geïnstalleerd worden.

Raadslid Jean DEWIT vraagt of er ook rekening wordt gehouden met de plannen van De Lijn met betrekking tot de tram Brussel-Willebroek en of deze sneltram net niet voor bijkomend verkeer in Strombeek zal zorgen? Burgemeester Bart LAEREMANS repliceert hierop dat het altijd de bedoeling is geweest dat Bever verbonden blijft met Strombeek (hetzij via een brug of via een tunnel). Een alternatief van de werkvennootschap is een tunnel die niet op de exacte plaats komt als de brug. Sneltram: halte komt op de hoek van de Gentsesteeweg - Treft. Als heel veel mensen komen om de tram te nemen, is het de bedoeling dat zij zich parkeren op parking c. We willen vermijden dat gigantisch veel mensen doorheen Strombeek komen.

- Uitrit Beverstraat: kan opengesteld worden zonder camera, maar zal voor onveilige situaties zorgen dus liefst met camera.

Raadslid Brigitte JANSSENS vraagt om rekening te houden met de bereikbaarheid van de handelaars in Strombeek. Burgemeester Bart LAEREMANS antwoordt hierop dat dit net de reden waarom is waarom op het Gemeenteplein eventueel opnieuw tweerichtingsverkeer kan komen.

- Rijrichting omdraaien in de Villegas de Clercampstraat en de Jan Mulsstraat

Geen opmerkingen. Goed idee. Dit zal het gevoel van 'opgeslotenheid' van de wijk rondom het kerkhof ook verbeteren, zeker samen met het opnieuw uitrijden van de Beverstraat. Is de situatie zoals het was, behalve de Hendrik Drapsstraat en Schoolstraat.

Raadslid Gerlant VAN BERLAER stelt de vraag of er verder gemeten wordt op deze plaatsen om eventuele onverwachte effecten in kaart te brengen. Wordt er een herevaluatiemoment ingepland om die effecten in te schatten? Is het niet best om hierover reeds een datum ter bespreking te bepalen? Schepen Philip ROOSEN legt uit dat we de situatie eerst de tijd moeten geven om te settelen en daarbij ook rekening moeten houden met het feit dat borden niet meteen aangepast kunnen worden. We moeten inderdaad een periode bepalen tegen wanneer we opnieuw evalueren met metingen, maar we mogen niet snel-snel iets doen waardoor we weer nefaste gevolgen krijgen. Bovendien dient de nieuwe evaluatie opnieuw te verlopen volgens de vooropgestelde evaluatiemethodiek.

Schepen Kirsten HOEFS vult nog aan dat je de rijrichting in de Villegas de Clercampstraat en de Jan Mulsstraat alleen kan omdraaien in combinatie met de

maatregelen die je op de brug doorvoert, want anders krijg je terug een aanzuigeffect. Raadslid Gerlant VAN BERLAER vraagt op welke termijn dit concreet kan. Schepen Kirsten HOEFS antwoordt dat de brug op relatief snelle termijn kan als we met vergunningen werken (zoals aan de brug in Humbeek), maar de handhaving is hierbij wel niet sluitend. Liefst voor de zomer en zo snel mogelijk de camera's te bestellen. Raadslid Tom GAUDEAN vraagt of deze maatregelen dus pas ingevoerd worden als de camera's er zijn. Schepen Kirsten HOEFS antwoordt hierop dat dit niet het geval is, in tussentijd kunnen we met vergunningen werken. Dit betekent dat je alleen de brug over mag als je een vergunning hebt. Raadslid Katrien LE ROY vult nog aan dat er zaken zijn die je sowieso opnieuw gaat moeten evalueren. Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat we daarom nu goed moeten nadenken over wat we gaan doen. Het is een illusie dat je al het sluipverkeer uit de gemeente kan halen. We gaan naar de best denkbare situatie moeten gaan. Op een bepaald moment moet je afkloppen, wanneer we op een aanvaardbare situatie komen. We moeten nu de juiste beslissingen proberen te nemen met een zo laag mogelijk residu.

□ Verkeer over het Gemeenteplein

Raadslid Koen DEHAENE vraagt of het de bedoeling is om de heropening van het Gemeenteplein pas in laatste instantie door te voeren (als de overige maatregelen niet werken) of meteen samen met de andere maatregelen (volledig geheel). Schepen Philip ROOSEN geeft aan dat dit een losstaand gegeven is tot al het vorige dat we besproken hebben. Dit is een additioneel bijkomende zaak met voor- en nadelen. Het dient nog bekeken te worden wanneer we dit zouden doen: meteen doorvoeren of houden we dit in het achterhoofd?

Raadslid Jean DEWIT vraagt wat de nadelen zijn aan het opnieuw toelaten van tweerichtingsverkeer op het Gemeenteplein? Schepen Philip ROOSEN licht toe dat er in dat geval in de Victor Soensstraat heel wat extra maatregelen moeten genomen worden om dit op een veilige manier toe te laten (parkeerplaatsen wegnemen, ...). Bovendien wordt er daardoor opnieuw een stroom van sluipverkeer doorheen het centrum van Strombeek gefaciliteerd, en verdeel je Strombeek daarbij in twee zones.

Schepen Karlijne VAN BREE benadrukt dat door het opnieuw openstellen van het Gemeenteplein de onveilige situatie, die ontstaat doordat mensen momenteel de Nieuwelaan nemen en uitkomen in de Strombeeklinde, wordt vermeden. Ik zie het als een groot voordeel. Raadslid Vincent VAN ACHTER is het daar niet mee eens. Dan herinstalleren we het sluipverkeer dat we in het verleden hadden. Burgemeester Bart LAEREMANS duidt dat het kernprobleem de enorme concentratie in de Rijkendalstraat, de Lakensestraat en de Strombeeklinde is. Als je dan ook nog de brug afsluit zal een deel nog steeds via de Nieuwelaan of de Jozef van Elewijckstraat in het centrum proberen te geraken. De concentratie is nu onaanvaardbaar. Een deel hiervan zal weggenomen worden door de maatregelen in de Villegas de Clercampstraat/Jan Mulsstraat en de brug. Maar de concentratie zal blijven waardoor er iets zal moeten gebeuren aan het Gemeenteplein, weliswaar in combinatie met poorteffecten en een zone 30.

Raadslid Katrien LE ROY wenst te benadrukken dat het afsluiten van het Gemeenteplein de hoeksteen van het mobiliteitsplan uitmaakt. De doelstelling is sluipverkeer weren en het centrum leefbaar maken. Er zijn nu problemen maar als je dit opnieuw opent, creëer je opnieuw een massale sluipstroom. Dan moet je de fietszone ook opnieuw afschaffen. Je gaat geen fietszone implementeren in een deel van het centrum waar een grote sluipstroom doorgaat. Er wordt gevraagd of er, vooraleer je tot die beslissing overgaat, geen andere mogelijkheden zijn om dit probleem aan te pakken. Is het een optie om terug samen te zitten met het studie bureau om andere mogelijkheden te bekijken? Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat dit de reden is waarom we zoeken naar systemen om simulaties te kunnen doen om zo met enige betrouwbaarheid de hercirculatiestromen in te schatten. Raadslid Jean DEWIT kan er niet bij dat er op het Gemeenteplein zo'n wangedrocht werd gecreëerd. Het is toch niet te doen dat men niet door het centrum van de gemeente mag.

Raadslid Tom GAUDEAN vraagt of het geen oplossing is om met een camerasysteem te werken zodat je de Strombekenaren vrij laat bewegen en het sluipverkeer eruit haalt. Schepen Kirsten HOEFS verwijst hierover naar de laatste slide van de presentatie. Raadslid Tom GAUDEAN stelt de vraag of dit dan kan toegelaten worden voor een specifieke zone. Schepen Kirsten HOEFS reageert dat bestuurders dan zullen blijven zoeken naar een alternatieve route (o.a. de Lakensestraat).

Burgemeester Bart LAEREMANS haalt aan dat het de bedoeling is dat het stuk van de Wemmelsestraat tussen het Gemeenteplein en de Verbeytstraat dan terug wordt omgedraaid als dit wordt ingevoerd. De bedoeling van de paaltjes is dat het verkeer gestremd wordt. We kunnen de Victor Soensstraat enkelrichting laten en het verkeer laten afdraaien naar de Wemmelsestraat. Schepen Kirsten HOEFS antwoordt hierop dat je dat niet wil want dan worden deze straten de nieuwe Rijkendalstraat.

Raadslid Gerlant VAN BERLAER beaamt dat dit een moeilijke afweging is en vraagt of slide 30 (Gemeenteplein - groen vlak) noodzakelijk samenhangt met de Victor Soensstraat? Want als in deze straat opnieuw tweerichtingsverkeer wordt ingesteld, dan kan je het als fietser wel vergeten. Burgemeester Bart LAEREMANS suggereert dat als je via de Hendrik Drapsstraat naar de Villegasstraat de Clercampstraat kan rijden, je dan de Victor Soensstraat niet in twee richtingen moet openstellen. Schepen Kirsten HOEFS verduidelijkt dat ze geen enkele oplossing vindt om het sluipverkeer uit Strombeek te halen, tenzij je een cordon instelt zoals op laatste slide wordt weergegeven (slide 31). Je zal altijd iets opofferen. Niemand wordt vrolijk van het voorstel om het Gemeenteplein terug open te stellen, maar ik vrees dat het een "én - én" verhaal moet zijn omdat je anders een aanzuigeffect naar de Acacialaan gaat krijgen.

Schepen Philip ROOSEN schuift nog een andere optie naar voren, namelijk dat je naar een systeem gaat waarbij je de Nieuwelaan tijdens de ochtendspits afsluit behalve voor plaatselijk verkeer (bv: tussen 7u en 9u met slimme camera). Als het ware zeggen dat je de Nieuwelaan niet in mag tenzij je een pas hebt. Dit is het enige middel om te zorgen dat je geen sluipverkeer hebt - als je sluipverkeer binnenlaat, gaat het altijd zijn weg zoeken. Raadslid Gerlant VAN BERLAER wenst te benadrukken dat de leveranciers van de handelaars wel ook nog door die straten moeten. We willen ook niet dat deze moeten rondrijden. Schepen Philip ROOSEN antwoordt hierop dat de verantwoordelijkheid bij de leveranciers ligt. Ze moeten zelf een aanvraag doen en dan hebben zij toegang. Vandaar de laatste slide (slide 31). Andere systemen zijn niet waterdicht. Raadslid Peter PLESSERS stelt de vraag wie zich kan registreren als leverancier. Schepen Philip ROOSEN antwoordt dat wie er moet zijn en moet leveren zich kan registreren als leverancier. Dat wordt steekproefsgewijs gecontroleerd.

Schepen Karlijne VAN BREE benadrukt dat je momenteel overal geraakt, maar dat de perceptie negatief is. De omzet van de handelaars daalt. Mensen gaan niet meer winkelen in Strombeek. Voor het bereikbaar blijven van handelaars, is het niet mogelijk zoveel omwegen te doen. Raadslid Brigitte JANSSENS vult aan dat Mechelen steeds meer leegstaande winkels krijgt. Het is geweldig voor fietsers, maar voor de automobilist is dit niet gemakkelijk. Raadslid Katrien LE ROY vraagt of het voor inwoners echt zo'n groot probleem om een klein beetje om te rijden. Het probleem is dat inwoners moeten omrijden via straten die vastzitten door het sluipverkeer. Er is dus wel een draagvlak voor om te rijden, maar op voorwaarde dat je dat vlot kunt doen. Schepen Karlijne VAN BREE reageert dat het voor de Strombekenaar niet zo'n probleem is. Zij nemen de fiets. Maar de klanten komen ook van elders. Bij hen is de perceptie dat ze niet bij hun handelaars geraken. Raadslid Katrien LE ROY besluit dat als je opnieuw verschillende sluiproutes openzet, je nog meer verkeer door het centrum gaat trekken.

Schepen Philip ROOSEN stelt twee zaken in de Rijkendalstraat vast. Voornamelijk 's ochtends is er een gigantische piek van sluipverkeer. Overdag ook wel omdat mensen moeten omrijden om te ontsluiten. Als je het zoekverkeer van de lokale bevolking er door de vorige maatregelen kan uithalen én als je de snelheid kan handhaven in het centrum, dan zou dit al een groot verschil maken. Al het sluipverkeer zal er waarschijnlijk niet kunnen uitgehaald worden. Raadslid Jean DEWIT stelt dat mensen geen vragende partij waren om veel te veranderen. Ik stel vast dat er veel ongenoegen

blijft. Men gaat er zo maar van uit dat de Strombekenaar met alle plezier zo veel omwegen doet. Bij het voorstel om lichten te plaatsen ter hoogte van de Antwerpselaan met de Romeinsesteenweg dient er ook rekening gehouden te worden met het feit dat er al een rood licht staat op de hoek van de Jozef van Elewijkstraat met de Romeinsesteenweg. Schepen Kirsten HOEFS reageert hierop dat misschien de vraag gesteld moet worden of deze laatste lichten wel op juiste plaats staan. Raadslid Isabel GAISBAUER beaamt dat het respecteren van de zone 30 qua beleving al een groot verschil zal maken. Wij krijgen veel vragen van mensen die wel achter het mobiliteitsplan staan. Raadslid Linda DE PRÉE geeft aan dat het plaatsen van verkeerslichten ter hoogte van de Romeinsesteenweg met de Antwerpselaan echt wel nodig is. Burgemeester Bart LAEREMANS laat weten dat het installeren van verkeerslichten op deze plaats enkel kan mits onder meer overleg met de stad Brussel en dit dus wel enige tijd zal duren. Raadslid Gerlant VAN BERLAER beaamt eveneens hetgeen gezegd werd over het respecteren van de 30 km/u. Ik snap ook de denkwijze van raadslid Jean DEWIT, maar niets doen is geen optie. Mensen vroegen ernaar, maar ook de werken aan de ring zullen veel veranderen. We moeten hier rekening mee houden, want dit zal in de komende 10 jaar een impact hebben. Schepen Philip ROOSEN is het hiermee eens. Brussel neemt vergaande maatregelen. Wemmel en Meise hebben een mobiliteitsplan. Als wij in Grimbergen niets doen, dan zijn wij binnenkort de grootste pineut. Dan krijg je een onleefbaar centrum wat niet goed is voor de inwoners en handelaars. Dat we niet meteen helemaal raak geschoten hebben, dat geven we toe. Maar dat neemt niet weg dat we wel iets moeten doen.

Raadslid Gerlant VAN BERLAER geeft aan dat als er langdurende en ingrijpende werken zijn, dat dit dan wel degelijk effecten heeft voor handelaars. Er is geen ondersteunende overgangsmaatregel voor handelaars. Is dit overwogen geweest? Bijvoorbeeld klanten belonen omdat ze bij een lokale handelaar blijven kopen? Ondersteuning op een positieve manier. Schepen Philip ROOSEN geeft toe dat dit een terechte bezorgdheid is. Het ondernemerschap vergt echter niet alleen ondersteuning van de overheid, maar ook vanuit het ondernemerschap zelf. Hij haalt het voorbeeld van een lokaal restaurant aan. De eigenaar hiervan heeft zelf gecommuniceerd naar zijn eigen klanten over de bereikbaarheid van het restaurant ingevolge het nieuwe mobiliteitsplan. Ook een arts uit het centrum heeft dit gedaan. Als je als handelaar goed communiceert naar jouw klanten, kan je de schade zelf al voor een deel beperken. Raadslid Brigitte JANSSENS vindt een tegemoetkoming voor handelaars niet slecht, in combinatie met voldoende parkeermogelijkheid. Schepen Kirsten HOEFS stipt aan dat handelaars voornamelijk vragen naar het parkeerverhaal. We moeten hier op korte termijn perspectieven kunnen bieden. Momenteel is er geen stabiliteit omtrent het parkeren op langere termijn. We moeten dan ook naar een structurele oplossing. Daarom dat ook de grond aan de Antwerpselaan werd gekocht. Raadslid Gerlant VAN BERLAER benadrukt dat een combinatie van overbruggingssteun (niet alleen financieel, maar ook communicatief) en parkeerbeleid nodig is. Schepen Philip ROOSEN geeft mee dat het college op korte termijn een beslissing zal nemen over het parkeerbeleid. We gaan bovengronds en ondergronds parkeerbeleid ontkoppelen. Een parkeerbeleid is absoluut noodzakelijk voor de handelaars. Raadslid Gerlant VAN BERLAER wenst tot slot nog mee te geven dat inzake het bovengronds parkeerverhaal er eventueel ook nagedacht dient te worden over parkeren in de hoogte in plaats van alle straten vol wagens te zetten.

Bijkomende informatie:

De agenda van de gemeenteraadscommissie werd op 17 mei 2024 op de gemeentelijke website geplaatst.

BESLUIT:

Enig artikel.

Kennis te nemen van de voorstellen tot aanpassing aan het gemeentelijk mobiliteitsplan naar aanleiding van een eerste tussentijdse evaluatie.

Namens de commissie
In zitting, datum als hierboven

Jessika DOMS

secretaris gemeenteraadscommissie
mobiliteit

Luk RAEKELBOOM

voorzitter gemeenteraadscommissie
mobiliteit