

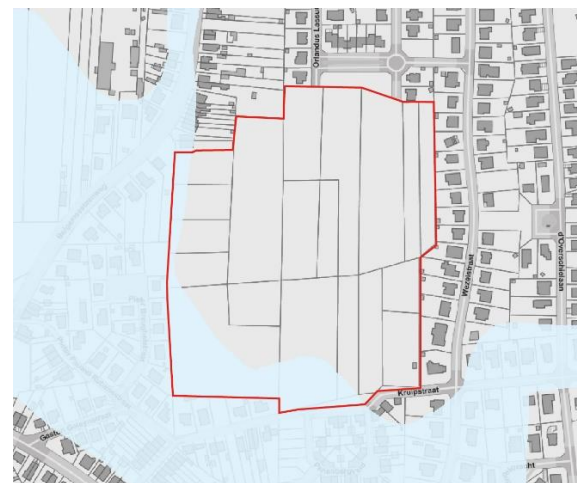
BEHANDELING BEZWAARSCHRIFTEN

1. Bezwaar tegen de mobiliteitsmaatregelen Beigemveld – Kruipstraat e.d.

<i>Bezwaar</i>	<i>behandeling</i>
Bezwaar 01	
De persoon is tegen het invoeren van een eenrichtingsstelsel in de wijk Pellenbergveld.	Gelet op het beperkt aantal mensen dat in Pellenbergveld moet zijn en gelet op het feit dat er geen gemotoriseerd verkeer vanuit de nieuwe wijk wordt verwacht in Pellenbergveld kan deze kritiek worden aanvaard. Het behoud van tweerichtingsverkeer zorgt ervoor dat er traag wordt gereden en dat een deel van de straat tijdelijk kan afgesloten worden voor activiteiten van de buurtbewoners.
De inwoners van de Pellenbergveld krijgen door de invoering van het eenrichtingsverkeer te maken met de volle lading koplampenstress.	De invoering van het eenrichtingsverkeer in de Pellenbergveld zal geen invloed hebben op een grotere lichtoverlast voor de omwonende van de Pellenbergveld. Enkel en alleen de bewoners van de Pellenbergveld zullen immers deze eenrichtingsstraat gebruiken. Daarnaast zijn er vandaag ook veel woningen gelegen aan bochten en kruispunten. Het aangehaalde bezwaarelement is sowieso niet langer aan de orde daar de gemeente bereid is om het tweerichtingsverkeer te behouden in Pellenbergveld. Zie vorig item.
De persoon betreurt het ook ten eerste dat een deskundige zegt dat een eenrichtingsstelsel noodzakelijk is en dit niet het resultaat is van een buurtonderzoek.	Buurtonderzoek is zeker een middel tot inspraak maar niet zondermeer een garantie op een verkeersdeskundig advies. De studie werd opgemaakt door deskundigen ter zake die ook een objectieve kijk hebben op de materie daar zij niet persoonlijk betrokken zijn.
De persoon vindt dat het lokaal bestuur de vrijheid moet geven om links/rechts te parkeren op de stoep zonder hinder aan de medeburgers.	Parkeren op de stoep is sowieso niet aangewezen daar dit een veilige afwikkeling van het verkeer verhindert. Dit kan niet worden toegelaten. De regels van het verkeersreglement moeten gerespecteerd worden.

Bezwaar 02	
De bezwaarindieners zijn van mening dat de geplande verkaveling met wegenis ernstige nadelige effecten teweeg zal brengen (geluid, privacy, mobiliteit, stikstof, wateroverlast...etc.). De inwoners staan vandaag dagdagelijks in de file. De mobiliteitsimpact van het voorliggende plan zal dan ook immens zijn en een gewoon normaal leefklimaat volledig hypothekeren.	<u>Geluid</u>: Gelet op het feit dat het hier om woonstraten gaat, met gepaste inrichting, zal de geluidstoename minimaal zijn. <u>Privacy</u>: Vanaf het openbaar domein kan er geen sprake zijn van verlies aan privacy daar het om openbaar domein gaat. De verkaveling is verder zo ingericht dat lichten en zichten ten opzichte van aanpalende percelen gerespecteerd worden. <u>Mobiliteit</u>: De mobiliteitsstudie toont geen aanzienlijke toename van het gemotoriseerde verkeer aan inzake impact op de ontsluitende wegenis. De vrees voor nieuwe files in de omliggende straten is ongegrond. De toename aan gemotoriseerd verkeer vanuit de verkaveling zal slechts een beperkt effect hebben op de verkeersdruk op de ontsluitende wegenis en de hieraan gekoppelde kruispunten zoals aangegeven in de mobiliteitsstudie op p. 29. <u>Stikstof</u>: Door de aard en hoeveelheid van de bijkomende bewegingen zal de toename aan fijnstof-emissies niet dermate toenemen dat de luchtkwaliteit aanzienlijk zal verslechteren. Dit is verder meegenomen in de mer-screening van het RUP. Er is geoordeeld door de dienst MER dat er geen problematische toename kan worden genoteerd. <u>Wateroverlast</u>: Er is voldoende rekening gehouden met de mogelijk impact van de bebouwing en verhardingen van de voorliggende verkaveling. De aanvraag voldoet aan de wettelijke bepalingen inzake integraal waterbeleid. Het nieuw te ontwikkelen gebied ligt voor een beperkt stuk in mogelijk overstromingsgevoelig gebied. Er worden een reeks maatregelen voorzien (wadi's, grachten, hemelwaterputten, infiltratiemaatregelen, ...) om garanties te bieden dat de afwikkeling van water naar de omliggende straten uiterst beperkt zal zijn.
De omliggende straten staan bij hevige regenval reeds blank. Een toename van 'beton' (verharde oppervlakte) zal zorgen voor nog meer wateroverlast.	Cf. vorig item bezwaar 02.

Volgens de watertoetskaart ligt een zeer groot deel van het plangebied volgens de recentste kaart in overstromingsgevoelig gebied. Zo zijn de afgelopen 15 jaar vele woningen overstroomd. De extra oppervlakte die zal verhard worden voor de voorgestelde wegen, belet opnieuw doorsijpeling van het regenwater en zal mee extra overstroming veroorzaken bij regenweer.



| Overstromingsgevoeligheid (Geopunt Vlaanderen, 2021)

Slecht een beperkte oppervlakte aan de zuidkant van het plangebied valt binnen het "mogelijk overstromingsgevoelig gebied" (Geopunt, 2021). Dat is niet hetzelfde als 'effectief overstromingsgevoelig' gebied. Beigemveld ligt relatief hoog, en ver verwijderd van waterlopen. Het gaat om landbouwgrond, waarbij de lichte glooiing uitzonderlijk zorgde voor wat verplaatsing van regenwater naar de wat lager gelegen zones binnen de contouren van het plangebied.

Precies dat zal nog beter ondervangen worden door de aanleg van de wijk. Een belangrijke voorwaarde die de gemeente heeft gesteld bij de voorafgaande besprekingen was dat het hemelwater in de nieuwe wijk maximaal ter plaatse zou blijven. Met deze vraag werd terdege rekening gehouden en hieraan is het noodzakelijke studiewerk voorafgegaan.

Onder meer door een minimum aan verharding, via waterdoorlatende verharding, grote poreuze rioleringsbuizen, grachten met schotten langs de meeste wegen en een systeem van opeenvolgende wadi's zal de verkaveling in staat zijn het regenwater maximaal ter plaatse te houden en te laten infiltreren. Het systeem voorziet in meer capaciteit dan wettelijk vereist is, zodat het rioleringsnet stroomafwaarts zo min mogelijk belast zal worden.

Er werd voldoende rekening gehouden met de mogelijk impact van de bebouwing en verhardingen van de voorliggende verkaveling. De

	aanvraag voldoet aan de wettelijke bepalingen inzake integraal waterbeleid. Wel zal ervoor gezorgd moeten worden dat, in afwachting van de realisatie van de tweede fase, de nieuwe woningen en de tijdelijke groenzone voldoende worden afgeschermd van de resterende (noordelijk gelegen) landbouwzone, die in de tweede fase zal worden verkaveld. Dit dient te gebeuren met de nodige bermen en grachten, zodat het hemelwater op het terrein van deze landbouwzone blijft. Volgens bovenvermelde schets zijn zowat alle omliggende straten en woningen in het westen en het zuiden van het project lichtblauw ingekleurd en dus 'mogelijk overstromingsgevoelig'. In de praktijk is er daar evenwel helemaal geen structureel en zelfs geen occasioneel probleem. Sinds de recente verharding van het Boterwegje (in uitvoering van de verkavelingsvergunning) doet er zich bij hevige regenval wel een probleem voor op het kruispunt van dit wegje met de Kruipstraat. Door het samenspel van de verharding en de iets lagere ligging fungeerde het wegje als een soort kanaaltje voor water van de hoger gelegen velden. Het gaat evenwel om tijdelijke problemen, die aanvankelijk niet konden verholpen worden door het stilleggen van de werken n.a.v. de uitspraken van de Raad voor Vergunningsbetwistingen (RVVB) en de Raad van State (RvS). Inmiddels werden er op last van het gemeentebestuur beveiligingswerken uitgevoerd (aanleg van grachten en een dam, aansluiten van de dwarsroosters), om wateroverlast zo veel mogelijk te vermijden via die weg, behoudens uitzonderlijke omstandigheden. De ontwikkelaar heeft aan het college toestemming gevraagd om nog bijkomende grachten te kunnen graven (zie verder).
Het voorliggende plan is onvolledig en ontoereikend. Er wordt enkel gesproken over het oudste gedeelte van de Kruipstraat; het deel van de Adriaan Willaertlaan dat grenst aan het Beigemveld en de Orlandus Lassuslaan, de Wezelstraat of de Keienbergstraat zijn niet in het voorstel meegenomen. Er is dus geen oplossing voor de te verwachten extra belasting van de Noordkant, evenmin als voor de reeds bestaande files in de Beigemsesteenweg tijdens de ochtendspits of voor gevaarlijke situatie kruispunt Keienberglaan en Beigemsesteenweg. Door de extra wagens zal de situatie nog erger worden.	De mobiliteitsstudie toont aan dat er geen aanzienlijke toename van het gemotoriseerde verkeer zal zijn. De toename aan gemotoriseerd verkeer vanuit de verkaveling zal slechts een beperkt effect hebben op de verkeersdruk in de omliggende straten. Ook aan de noordzijde worden maatregelen genomen, zoals de invoering van een zone 30. Door de spreiding van de ontsluiting wordt de belasting bovendien verdeeld over de omringende ontsluitende wegen. De voorliggende verkavelingsaanvraag betreft overigens enkel het zuidelijke gedeelte, "fase 1".

Op de gemeenteraad van 24/06 werd een vraag van buurtbewoners van de Rijkenhoekstraat, Beukendreef, en de Steenpoeldreef met betrekking tot een circulatieplan om sluipverkeer uit deze straten te weren, behandeld. De bevoegde schepen geeft aan dat het mobiliteitsplan vanaf september van nul opnieuw zal opgemaakt worden. Het bestuur wenst dus duidelijk dat verkeersproblematieken en initiatieven in een ruimere context bekeken worden. Het is dus ondeugdelijk om dit niet te doen voor Beigemveld, een project dat in de eerste fase tussen de 120 en 200 wagens extra op de Grimbergse banen zal zetten en na de tweede ongeveer 400 wagens.	De herziening van het mobiliteitsplan is een proces van meerdere jaren. Deze herziening houdt niet in dat alle ontwikkelingen in Grimbergen voor meerdere jaren on hold worden gezet. De geciteerde cijfers zijn een bundeling van alle verkeersafwikkeling in het totaal van de volledige verkaveling gespreid over een volledig etmaal en zijn dus een sterke overschatting van de reële verkeersdruk per uur en per piekmoment. In de piekmomenten zal het bijkomende verkeer minder dan 5% bedragen ten opzichte van de kruispuntcapaciteit van de ontsluitende kruispunten (cf. mobiliteitsstudie).
Het mobiliteitsplan gaat voorbij aan de te verwachten realiteit van het megaproject, namelijk 2 extra wagens per gezin dat er komt wonen. Dat komt ongeveer neer op 400 wagens in het totaal. De impact hiervan op het reeds bestaande verkeersinfarct in Grimbergen (Beigemsesteenweg - Brusselsesteenweg - Vilvoordsesteenweg - Wolvertemsesteenweg) werd helemaal niet onderzocht.	De studie heeft gebruik gemaakt van de kencijfers ter zake en houdt daarbij ook rekening met een realistische modal shift. Daarnaast werd er in de studie rekening gehouden met de spreiding over diverse ontsluitingen en in de tijd.
Met een parkeerruimte van 1,2 wagens per halfopen bebouwing en per open bebouwing zit men duidelijk onder het Belgische gemiddelde aantal wagens per gezin. Dat Belgische gemiddelde is bovendien niet representatief voor de lokale situatie. Terwijl stedelijke gebieden, alleenstaanden, ouderen of sociaal minderbedeelden minder wagens hebben, moet met op meer wagens per gezin rekenen in een landelijk gebied (wat voor de verkaveling Beigemveld het geval is).	De mobiliteitsstudie houdt rekening met een realistische modal shift wat inhoudt dat er minder auto's per gezin zijn en er bijgevolg ook een lagere parkeerbehoefte is. Zo wordt ook rekening gehouden met het veelvuldiger gebruik van de (elektrische) fiets als vervoermiddel. Dit is een van de redenen waarom de fiets centraal komt te staan in de wijk, via de invoering van een fietsstraat. Bovendien gaat de studie ook uit van de richtlijnen uit de gemeentelijke parkeerverordening waar normen zijn opgenomen voor heel Grimbergen. Deze normen dienen bijgevolg ook voor nieuwe ontwikkelingen te worden toegepast.
Het voorziene aantal parkingplaatsen, nl 1,2 wagens per halfopen bebouwing en per open bebouwing, ligt volgens de persoon te laag. Hierdoor zullen de auto's elders moeten gaan parkeren, wat voor overlast zal zorgen. In de Adriaan Willaertlaan leidde het parkeren door bewoners van de Beigemsesteenweg reeds tot onveilige situaties.	Cf. vorig item. In deze verkaveling van 81 woongelegenheden zijn er in totaal 121 parkeerplaatsen voorzien. Dit komt neer op gemiddeld 1,5 parkeerplaatsen per woning. Dit aantal is als volgt samengesteld: carport bij woning: 57; inpandig: 6, zijtuin: 2, collectieve staanplaatsen (incl. bezoekers): 32, langsparkeren: 24. Toch is er geen risico dat er in de wijk een tekort aan parkeermogelijkheden zal zijn, vermits ook de 63 opritten van de garages en carports benut kunnen worden.

De verwachte toevloed van verkeersdrukke door de te verwachten stijging van het aantal wagens zullen ook voor een extra toename zorgen in de omliggende straten: Keienberglaan, Beigemsesteenweg, Adriaan Willaertlaan. Langzaam zal alles dichtslibben en zullen sluiproutes gezocht worden, zoals nu gebeurd is in de Grote Heirbaan. Hierdoor komen voetgangers en fietsers extra in gevaar.	De mobiliteitsstudie toont aan dat er geen buitensporige toename van het gemotoriseerde verkeer zal zijn. De invoering van het systeem van kwadranten zal zorgen voor een evenwichtige spreiding. De vrees voor een toevloed in de omliggende straten is dan ook ongegrond. De gemeente zal ook de flankerende maatregelen uit de mobiliteitsstudie effectief uitvoeren zoals bijvoorbeeld de zone 30 ten noorden en ten zuiden van de verkaveling.
De bewoners zullen door het gebrek aan globale mobiliteitsmaatregelen meer drukte en lawaai te verduren krijgen, waardoor de huidige woningen minder aantrekkelijk worden en de waarde van het gebouwen evenals de huurprijs zal dalen.	De globale omgeving is sterk verkaveld en reeds grotendeels ontwikkeld. De nieuwe verkaveling betreft een afwerking van een nog niet ingevuld gebied met een aantal woningen dat ruim onder het geheel van de totale omgeving ligt. Het aantal bijkomende verkeersbewegingen is niet aanzienlijk. Bijgevolg zal de bijkomende drukte en lawaai ten gevolge van de verkeersbewegingen niet aanzienlijk zijn. Wat betreft een stijging of daling in waarde van de woningen: Dit is geen stedenbouwkundig argument.
Specifiek voor de bewoners van de PP Rubensstraat en de G. Geleynstraat en de bewoners van de Kruipstraat met tuinen dicht bij de PP Rubensstraat zal het afleiden van het verkeer komende van kwadrant ZW naar de PP Rubensstraat zal het rustige genot dat kan verwacht worden van hun tuin, dermate verstoren dat dit niet langer leefbaar is. De Wereldgezondheidsorganisatie heeft in een recent rapport (2018) gewaarschuwd dat te veel omgevingsgeluid kan leiden tot chronische stress, hart- en vaatziekten, diabetes en psychische aandoeningen. Volgens datzelfde rapport is er bovendien ook steeds meer bewijs dat omgevingsgeluid leidt tot verhoogde bloeddruk, hart- en vaatziekten en hartaanvallen. En alle voornoemde zaken vooral bij lawaai door wegverkeer. Met deze wetenschappelijke feiten in het achterhoofd, het feit dat de tuinen van de bezwaarindieners zeer dicht bij de PP Rubensstraat liggen, het feit dat de geluidsnormen voor motorfietsen en wagens hoger liggen dan de door de WGO aangeraden limiet van blootstelling en het feit dat mensen gevoelig zijn voor lawaai, is het onverantwoord om al dit verkeer langsheen hun tuinen te sturen waar zij normaal relatieve rust vinden.	Door de invoering van kwadranten en de strikte scheiding van de kwadranten ZW en ZO zal zeker het zuidwestelijke kwadrant weinig bijkomende hinder ondervinden. Ten gevolge van de verplaatsing van de knip n.a.v. de aanleg van de wegenis, wikkelen de 22 woningen van Pellenbergveld niet langer af via de Keienberglaan, maar via de Wezelstraat en dus kwadrant ZO. Hierdoor beperkt de toename van het aantal woningen voor kwadrant ZW zich in realiteit tot 37 en in een latere fase nog tot 31, waardoor kwadrant ZW het minst belast wordt. Gelet op het feit dat de globale omgeving reeds sterk verkaveld en grotendeels reeds ontwikkeld is en de nieuwe verkaveling een afwerking van een nog niet ingevuld gebied met aantal woningen dat ruim onder het geheel van de totale omgeving ligt betreft, dient dit element uit het bezwaar sterk gerelativeerd te worden. Het gaat om plaatselijk verkeer van bewoners en niet om autosnelwegverkeer of veelvuldig vrachtverkeer. De impact van dit verkeer is dus zeer beperkt zoals ook in de mobiliteitsstudie al werd aangetoond.

Met het voorstellen van een fietsstraat die 62 woningen moet ontsluiten, gaat de mobiliteitsbeslissing duidelijk voorbij aan de nood van ontsluiting voor het wagenverkeer van de bewoners in spe en van de omliggende straten. Het gaat om een oplossing die er geen is.	Een fietsstraat biedt bijkomende veiligheid aan de fietsgebruikers, reduceert de snelheid van het autoverkeer en creëert een verkeersluw karakter met een minimum aan hinder zoals lawaai, snelheid enz... Een fietsstraat is nog steeds vlot toegankelijk voor al het autoverkeer maar maakt de autobestuurder ondergeschikt aan de trage weggebruiker. Dit impliceert dat de straat verkeersveiliger wordt en minder hinder genereert doch geen autoverkeer uitsluit. Er dient trager gereden te worden, doch er kan nog steeds autoverkeer zijn.
De voorziene fietsstraat is absoluut onveilig en zal leiden tot ongevallen omwille van volgende redenen: 1. In de fietsstraat is er tweerichtingsverkeer; 2. De fietsers worden gehinderd door geparkeerde auto's; 3. Er worden 59 woningen ontsloten van kwadrant 4ZW die afgeleid worden via de fietsstraat 4. De fietsstraat komt uit op de Keienberglaan die enkel is uitgerust met fietssuggestiestroken in slechte staat. De alternatieven die door het studiebureau worden aangereikt/onderzocht zijn zelfs nog slechtere alternatieven omdat ze andere ongewenste effecten hebben.	Cf. vorig item. Het invoeren van een fietsstraat heeft niet als voorwaarde dat er eenrichtingsverkeer geldt. Gelet op de residentiële ligging die geen deel uitmaakt van een sluiproute, de algemene verkeersregels en de verkeersregels die gelden in een fietsstraat wordt geen onveilige situatie gecreëerd. Bovendien wordt het smalste gedeelte van de Kruipstraat omgevormd tot een zone voor plaatselijk verkeer eventueel met aangeduide parkeervakken. In deze zone van de Kruipstraat (tussen de Keienberglaan en de P.P. Rubensstraat) wordt enkel nog het gemotoriseerde verkeer verwacht van de plaatselijke 16 woningen. Het gemotoriseerd verkeer van of voor de woningen uit de nieuwe wijk en uit de rest van de Kruipstraat wordt omgeleid via de P.P. Rubensstraat en de G. Geleynstraat. Deze straten zijn breder. Door de bochten in het traject kan hier niet snel gereden worden. De gemeente heeft de taak haar wegen te onderhouden zodat zij veilig zijn voor het toegelaten verkeer. De staat van de Keienberglaan zal nagekeken worden. De alternatieve maatregelen (eenrichting, bijkomende knip,...) zullen pas onderzocht worden indien zou blijken dat de voorgestelde maatregelen niet zouden volstaan; dit zou gebeuren na tellingen, via proefopstellingen en in samenspraak met de buurtbewoners. We gaan ervan uit dat deze maatregelen niet nodig zullen zijn.
Er wordt een wirwar aan verkeersborden voorzien. Voornamelijk de jonge fietsers hebben nog onvoldoende bewustzijn om deze te interpreteren en de kans is groot dat er vooral meer jonge fietsers zullen zijn.	Cf. vorig item.

De studie en voorgestelde mobiliteitsmaatregelen werden niet besproken op de commissie mobiliteit binnen de gemeente omdat er "veel tijdsdruk" was. Zie ook opname livestream GR 24/06/2021 omstreeks tijdstip 4u24 Vergadering Gemeenteraad 24-06-2021 Gemeente Grimbergen (notubiz.be). Er werden dus stappen overgeslagen in een materie die de veiligheid van de zwakke weggebruiker moet waarborgen.	De mobiliteitsstudie was pas klaar op 12 mei en diende vervolgens nog te worden omgezet in maatregelen van het schepencollege. Het college was niet verplicht deze voor te leggen aan de gemeenteraad vooraleer de resultaten van het openbaar onderzoek gekend waren. Juist omwille van transparantie naar de raadsleden werd de gemeenteraad op 24 juni op de hoogte gesteld van deze elementen, zodat er een eerste debat kon gevoerd worden. Het organiseren van een commissie mobiliteit voorafgaand aan een gemeenteraad waarop een dossier m.b.t. mobiliteit geagendeerd staat, is geen verplichting.
De schepen van Ruimtelijke Ordening, Bart Laeremans, heeft zelf bedenkingen bij de correctheid van de cijfers van de mobiliteitsstudie en geeft toe dat het aantal wagens onderschat wordt. Als de cijfers een onderschatting zijn, is de kans reëel dat de conclusie van de studie niet correct is en dat de voorgestelde maatregelen niet ter zake doen. Zie ook opname livestream GR 24/06/2021 omstreeks tijdstip 4u41.	De mobiliteitsstudie houdt rekening met een realistische modal shift wat inhoudt dat er minder auto's per gezin verwacht worden en er bijgevolg ook minder gebruik zal worden gemaakt van de auto als vervoermiddel. Ook de algemene opmars van telewerk zal zijn gevolg hebben op het autoverbruik. Men vertrekt van standaardkencijfers die voor dit soort studies gehanteerd worden op regionaal, Vlaams en internationaal niveau. De schepen bevestigde tijdens de raadzitting dat ook andere studie bureaus met deze kencijfers werken en stelde enkel dat deze gemiddelden niet automatisch overeenstemmen met de bewoners van zo'n nieuwe wijk. Hij voegde eraan toe: <i>"Maar globaal, als je het goed leest, moet je de zaken toch wel nuanceren en wordt dat geen autostrade in de Gaston Geleynstraat. Dus dat is absoluut niet het geval."</i> De studie gaat ook uit van de richtlijnen uit de gemeentelijke parkeerverordening waar normen zijn opgenomen voor heel Grimbergen. Deze normen dienen bijgevolg ook voor nieuwe ontwikkelingen te worden toegepast.
Een groot deel van de wooneenheden die via kwadrant ZW en dus de toekomstige fietsstraat zullen ontsloten worden, zijn bescheiden kavels. De mobiliteitsstudie gaat uit van algemene gemiddelden voor de gemeente Grimbergen wat betreft wagens en wagengebruik. De studie moet vertrekken van beschikbare cijfergegevens die het meest aanleunen bij de reële situatie van het verkavelingsplan en het masterplan.	De mobiliteitsstudie houdt rekening met een realistische modal shift wat inhoudt dat er minder auto's per gezin verwacht worden en er bijgevolg ook een lagere parkeerbehoefte zal zijn. Bovendien gaat de studie uit van de richtlijnen uit de gemeentelijke parkeerverordening waar cijfergegevens en normen zijn opgenomen voor heel Grimbergen. Deze cijfergegevens en normen leunen aan bij de reële situatie van het verkavelingsplan en het masterplan en dienen bijgevolg ook voor deze nieuwe ontwikkelingen te worden toegepast.

Een openbaar onderzoek opstarten voor dit mobiliteitsplan, net zoals voor de gewijzigde verkavelingsvergunning (zie hoger) met een antwoordtermijn van 30 dagen op het einde van juni met de zomervakantie vlak voor de deur, waarbij dan bovendien door de gemeente in een brief aan de bewoners en op de gele plakaten aangegeven wordt dat de documenten enkel op afspraak op de gemeentelijke diensten kunnen ingekeken worden (in het COVID tijdperk), hindert en beperkt het recht op inzage en op informatie. Dit is des te ondeugdelijker vermits het een complex dossier betreft dat constant gewijzigd wordt.	Er is wettelijk geen beperking tijdens het jaar voor de organisatie van een openbaar onderzoek. Het openbaar onderzoek is gestart in de maand juni en beëindigd in de maand juli. De bewoners werden bovendien persoonlijk verwittigd, wat evenmin een wettelijke verplichting is. De wijzigingen ivm het dossier zijn daarenboven beperkt en vloeien expliciet voort uit bezwaren ingediend tijdens vorige openbare onderzoeken. Parallel aan het officiële openbaar onderzoek – en los van de wettelijke verplichting – werden de documenten bovendien op 25 juni via mail door schepen Laeremans bezorgd aan vertegenwoordigers van het buurtcomité, waarbij aangegeven werd dat ze gedeeld konden worden met de buurt.
Het Gemeentedecreet verwacht van het gemeentebestuur een burgersnabije, democratische, transparante en doelmatige ingesteldheid. De bezwaarindieners betreuren dan ook ten eerste dat deze ingesteldheid tot nog toe niet gold bij de mobiliteitsmaatregelen. Vragen van de buurt om betrokken te worden van bij het begin, werden geweigerd evenals de vragen om een globaal mobiliteitsplan voor Grimbergen. Wel werd het mobiliteitsplan opgesteld om het bouwproject van Matexi te faciliteren en tegemoet te komen aan de vernietigingsgronden van de vorige beslissing van wege. Een openbaar onderzoek in volle vakantieperiode kan bezwaarlijk doorgaan als een participatietraject, temeer daar dit project een zeer grote weerslag heeft op tal van aspecten van het leven in de wijde omtrek. De hoorplicht, het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel worden bij dit alles duidelijk niet nageleefd.	Buurtonderzoek is zeker een middel tot inspraak maar niet zondermeer een garantie op een verkeersdeskundig advies. De mobiliteitsstudie werd opgemaakt door deskundigen ter zake die ook een objectieve kijk hebben op de materie daar zij niet persoonlijk betrokken zijn. De gemeente heeft daarenboven de bewoners persoonlijk verwittigd wat zeker getuigt van transparantie en openbaarheid. Daarnaast waren er in 2018, 2019 en 2020 een reeks gesprekken tussen vertegenwoordigers van het buurtcomité, de ontwikkelaar en het gemeentebestuur. Tijdens deze gesprekken kwam de mobiliteitsproblematiek uitvoerig aan bod, wat geleid heeft tot een deelakkoord over een kruispunt en een reeks afspraken. De buurtbewoners waren dus wel degelijk betrokken en het gemeentebestuur was goed op de hoogte van de vragen vanuit deze hoek.
Locaties voor de deelmobiliteit zijn pas later te bepalen. Het type of de type(s) van deelmobiliteit zijn tevens niet gedefinieerd. Als niet geweten is in welk kwadrant of welke kwadranten de niet-gedefinieerde deelwagens/fietsen/steps/of andere? gaan terecht komen, kan de mogelijke negatieve of positieve impact hiervan op de ontsluiting onmogelijk meegenomen zijn in de mobiliteitsstudie en bijgevolg kunnen de voorgestelde maatregelen ook niet correct zijn.	Zoals de gemeente, Matexi en de buurtbewoners reeds eerder waren overeengekomen, engageert Matexi zich om een systeem van deelwagens op poten te zetten in de nieuwe wijk. Binnen het projectgebied (fase 1 en 2 van de verkaveling) zal Matexi gedurende drie jaar een systeem van minimaal twee deelwagens financieren op diverse locaties in de wijk. De exacte locaties zullen in overleg met de wijkbewoners en de gemeente worden vastgelegd. Indien het systeem succesvol is kan het in een latere fase door de buurt worden verder gezet. Omdat de locaties nog moeten worden vastgelegd, kan hierop nog niet worden vooruitgelopen. De keuze van de locatie zal niet meteen grote gevolgen hebben voor de mobiliteit per kwadrant, maar kan er globaal wel toe leiden dat minder gezinnen een tweede wagen aanschaffen. Het is één van de aspecten waarmee de mobiliteit duurzamer kan worden.

	De aanwezigheid van deze deelwagens kan ook de sociale cohesie in en rond de wijk bevorderen.
Er zijn sinds het PRIAK/Rup en de aanvraag tot verkavelingsvergunning al herhaaldelijk kleinere en ook grotere wijzigingen aan de verkavelingsplannen en het masterplan aangebracht. De normale manier van werken is dat de aanvraag wordt ingetrokken en een nieuwe aanvraag wordt gedaan, zodat de bezwaarindieners als burger de mogelijkheid hebben om op een normale manier hun bezwaren tegen het dossier te kunnen uiten, alsook de mogelijkheid heb om hogere beroepsprocedures in te stellen.	Voor elke stap in de procedure werden de decretale bepalingen gevolgd.
Het Priak is bovendien manifest onwettig zoals te lezen staat in het verslag van de auditeur van de Raad van State van 14 januari 2020, betekend 02 03 2020 in beroep tegen wegnis.	De Raad van State heeft met arrest 248.550 van 13 oktober 2020 het beroep tegen het besluit van de deputatie van de provincieraad van de provincie Vlaams-Brabant van 1 september 2016 over de aanvraag tot principieel akkoord voor de aansnijding van het woonuitbreidingsgebied 'Beigemveld' verworpen. Met andere woorden heeft de Raad van State het Priak niet vernietigd en vormt deze dus wel degelijke een wettige basis voor een vergunning.
Het document Nota RUP vergelijkt de oorspronkelijke inrichting en het actueel voorstel. Het aantal woningen dat ontsloten wordt via Kwadrant 4 (ZW) wordt verhoogd van 47 naar 53 en als belangrijkste verschilpunt wordt dan aangehaald dat dit minder hinder betekent voor de fietsstraat. Dit is volgens de bewaarindiener(s) geen correcte informatie. Bovendien zullen in fase 1 nog 6 bijkomende woningen via dit kwadrant ontsloten worden, wat het totaal op 59 brengt. Dit zonder dat er enige zekerheid is of die fase 2 er ooit komt, en zo ja wanneer dan wel?	De fietsstraat loopt vanaf de ArmandPreud'hommelaan tot aan de Keienberg. Matexi heeft voor fase 2 van de verkaveling een inrichting uitgewerkt met een aaneengesloten parkzone van circa 7.100m ² , waardoor veel beter wordt tegemoetgekomen aan de vereisten van het RUP. Dit had tot gevolg dat de kwadranten gewijzigd werden en dat er veel meer woningen zouden afwikkelen via zuidwest dan in het oorspronkelijke voorstel van oktober 2018. Dit werd uiteindelijk teruggebracht met 12, zodat een meer evenwichtige verdeling tot stand kwam. In het nieuwe voorstel wikkelen alle appartementen af via kwadrant 2. Hierdoor zullen er in het noordelijke deel van de fietsstraat minder auto's rijden (nog enkel deze van 39 eengezinswoningen). De fietsstraat wordt dus minder zwaar belast dan in het oorspronkelijke voorstel en dan in het tussenvoorstel van augustus 2020. Daarnaast vergeet de bezwaarindiener te vermelden dat er bij kwadrant ZW rekening moet gehouden worden met de overheveling van 22 bestaande woningen van Pellenbergveld naar kwadrant ZO. Daardoor is de toename van dit kwadrant beperkt tot 31 wagens (37 in de eerste fase). Ook deze overheveling is in het voordeel van de fietsstraat.

De bezwaarindieners blijven bij het standpunt dat de schaal van het project de draagkracht van de omgeving ver overstijgt en de veiligheid van de zwakke weggebruiker in gevaar brengt.	De globale omgeving is reeds sterk verkaveld en grotendeels ontwikkeld. De nieuwe verkaveling betreft een afwerking van een nog niet ingevuld gebied met een aantal woningen dat ruim onder het geheel van de totale omgeving ligt. Daarom dient dit element uit het bezwaar sterk gerelativeerd te worden. Het gaat om plaatselijk verkeer van bewoners en niet om autosnelwegverkeer of veelvuldig vrachtverkeer. De impact van dit verkeer is dus zeer beperkt, zoals ook in de mobiliteitsstudie al werd aangetoond. De zwakke weggebruikers kunnen gebruik maken van de trage verbindingen in de onmiddellijke omgeving. De ingangen van het boterwegje worden beveiligd, de fietsers krijgen voorrang via de invoering van een fietsstraat en er komt een voetpad in de Kruipstraat. Dit zijn aanzienlijke verschilpunten met de vorige plannen.
In tegenstelling tot wat wordt beweerd, is er geen opdeling in vier kwadranten maar in slechts drie kwadranten en ontsluit de volledige noordkant in de huidige woonwijk Adriaan Willaertlaan en omringende straten. De zogenaamde opdeling van het projectgebied in vier kwadranten zoals besproken tussen de gemeente, projectontwikkelaar en bewoners van de omliggende straten bestaat dus niet, en de ontsluiting dus evenmin.	Er is in de mobiliteitsstudie wel degelijk een opdeling in vier kwadranten. Binnen het projectgebied zal het gemotoriseerd verkeer niet kunnen wisselen tussen deze kwadranten. Als je een kwadrant wilt bereiken, dan zal je dezelfde weg moeten gebruiken om het kwadrant te betreden als om buiten te rijden. De zwakke weggebruikers zullen wel steeds alle kwadranten kunnen doorkruisen of kunnen gebruik maken van de exclusieve fiets- en voetgangersverbindingen. Hoewel de verkavelingsaanvraag niet het noordelijk deel van het terrein omvat, worden ook de opmerkingen m.b.t. dit deel besproken: Het is inderdaad wel een feit dat kwadrant 1 en 2 alle twee ontsluiten langs de Armand Preud'hommelaan. Binnen de mobiliteitsstudie werd er een onderzoek gedaan naar de wegbreedte van de omliggende straten. Hieruit bleek dat de Armand Preud'hommelaan uitgerust is met twee straten van 5 m. Voor de wegen binnen het studiegebied werden er in de mobiliteitsstudie verschillende types van maatgevend gebruik weerhouden: • straten met verblijfsfunctie fiets-auto: 4 tot 4,5 meter; • straten met verblijfsfunctie auto-auto: 4,5 meter. Hieruit blijkt duidelijk dat de Armand Preud'hommelaan uitgerust is met twee straten met verblijfsfunctie auto-auto (en dan zelf 50 cm over hebben) en er in de Armand Preud'hommelaan vier volwaardige baanvakken voorhanden zijn om de afwikkeling van het verkeer in goede banen te leiden. Vandaar kan men zowel naar de Adriaan Willaertlaan en de Beigemsesteenweg als naar de Wezelstraat en zo naar de Wolvertemse-

	of Vilvoordsesteenweg. Het verkeer wordt op die manier op een vrij evenwichtige wijze gespreid. Bijkomend is het ook belangrijk om te vermelden dat de mobiliteitsstudie aantoont dat er geen aanzienlijke toename van het gemotoriseerde verkeer te verwachten is. De toename aan gemotoriseerd verkeer vanuit de verkaveling zal slechts een beperkt effect hebben op de verkeersdrukke.
De kwadranten in de verkavelingsvergunning komen niet overeen met de kwadranten in het mobiliteitsplan, hetgeen leidt tot verwarring. Het is voor de burger niet duidelijk welk plan voorrang heeft en bijgevolg geeft dit rechtsonzekerheid.	In deze mobiliteitsstudie wordt nog een versie weergegeven van de kwadranten, zoals die was uitgewerkt door Matexi in augustus 2020. Zoals hoger gesteld, zorgde deze versie voor een ruimere, aaneengesloten parkzone, maar was het neveneffect dat een verhoudingsgewijs groter aantal woningen afwikkelde via ZW. Na gesprekken met buurtbewoners en de gemeente werd dit aangepast, waardoor in mei-juni 2021 een meer evenwichtige versie werd uitgewerkt. Het is deze kwadrantenregeling die als bijlage wordt toegevoegd aan het dossier van de verkavelingsvergunning en die moet beschouwd worden als de officiële versie. Vermits in de mobiliteitsstudie niet werd vertrokken van exacte getallen, maar van gemiddelden per kwadrant, maakt dit in de praktijk geen verschil voor de interpretatie van deze studie.
De cijfers voor de zogenaamde kwadranten, zijn bovendien niet juist: 1. kwadrant ZO: De ontsluiting via Kruipstraat betreft 32 woningen en geen 31 zoals in tabel van Matexi staat. 2. Pellenbergveld telt 22 woningen + 10 nog onbebouwde loten. In totaal als men het aantal woningen en loten van de gebieden die ontsluiten via de Kruipstraat optelt, dan krijgt men in totaal: 1 kwadrant ZO + 2 Pellenberg = 32+32 = 64 woningen die ontsluiten via Kruipstraat ZO i.p.v. de beweerde 31 woningen. Dit geeft een totale andere werkelijkheid.	1. De cijfers van kwadrant ZO kloppen wel degelijk. Er is immers een kavel weggevallen vlakbij Pellenbergveld, zodat er nog 31 van de 32 overblijven. De andere kwadranten hebben in de definitieve versie resp. 53 woningen, 39 en 62. In het noorden zijn er 6 woningen die buiten de kwadranten vallen. Samen maakt dat 191 woningen. 2. De 22 woningen van Pellenbergveld werden inderdaad overgeheveld van kwadrant 4 naar 3. Hierdoor zullen er in dit kwadrant na realisatie van de tweede fase (31 + 22 =) 53 woningen afwikkelen naar ZO. Wanneer de 10 open kavels bebouwd worden, zal het om 63 woningen gaan. Via kwadrant 4 zullen na realisatie van de 2^{de} fase 53 nieuwe woningen afwikkelen. Daarnaast zijn er in dit deel van de Kruipstraat nog 12 bestaande woningen die op dezelfde wijze afwikkelen. In totaal dus 65 woningen. ZO en ZW zijn hiermee in evenwicht.

Ook in het stuk Kruipstraat tussen Wezelstraat en de nieuw aan te leggen weg in kwadrant ZO is de situatie gevaarlijk door geparkeerde auto's, voor fietsers, voetgangers en dient men aan te duiden met borden waar mag geparkeerd worden, gezien het kort stuk straat en het uitkomen van 2 straten links en 1 straat rechts (vanuit het perspectief; gezicht naar noordelijke richting).	De mobiliteitsstudie geeft aan dat in eerste instantie dit soort verkeersmaatregelen in het oosten van de Kruipstraat (ter hoogte van kwadrant 3) niet nodig zijn. Toch is het wenselijk dat in deze zone van de Kruipstraat in de toekomst nog steeds kan worden geparkeerd. Voor een vlotte en veilige doorgang lijkt het daarom opportuun op termijn enkele vaste parkeervakken te voorzien in deze zone. Het is evenwel aangewezen dat eerst het voetpad wordt verbreed aan de noordzijde en dat vervolgens, in overleg met de buurt, de beste locatie wordt gezocht voor de gevraagde parkeervakken.
Er worden in fase 1, 12 bijkomende woningen uit kwadrant 1, ontsloten via kwadrant 4 (ZW). Deze bijkomende woningen werden niet in rekening gebracht in de mobiliteitsstudie waardoor de berekeningen uit de studie niet kunnen kloppen. Bovendien is de ontsluiting via kwadrant 4 de meest kritische omwille van het hoog aantal huizen die via dit kwadrant ontsloten worden in een fietsstraat.	In de mobiliteitsstudie wordt op pg. 6 het tweede plan van de ontwikkelaar afgedrukt, maar wordt in de becijfering van de verkeersdrukke (op pg. 29) met gemiddelden gewerkt (een kwart voor ieder kwadrant). Het plan dat vandaag voorligt, houdt een beperkte wijziging in ten voordele van kwadrant 4, waarbij in een eerste fase nog maximaal 59 woningen van de nieuwe wijk afwikkelen via kwadrant 4 (i.p.v. 61) en in een tweede fase nog 53. Anderzijds wordt hierbij nog geen rekening gehouden met de 22 woningen van Pellenbergveld die werden afgekoppeld van kwadrant 4, zodat de werkelijke toename in een eerste fase 37 woningen betreft en in de definitieve fase nog 31 woningen. Dit is draaglijk voor een fietsstraat.
Het louter aanbrengen van wegmarkering en bebording aan het Boterwegje ter hoogte van de Kruipstraat maakt de situatie niet inherent veiliger en al zeker niet voor de vele kinderen en jongeren die ervan gebruik maken en die nog niet voldoende verkeerservaring hebben opgebouwd.	De mobiliteitsstudie reikt verschillende oplossingen aan om deze trage verbinding veiliger te maken: • Inzake de ontsluiting van het langzaam verkeer op de Kruipstraat wordt aanbevolen voldoende aandacht te vestigen op de mogelijke conflictsituatie met het gemotoriseerd verkeer door het aanbrengen van de nodige bebording en wegmarkering om de voorrangssituatie duidelijk te maken. Daarnaast wordt hier verkeersmenging op het kruispunt zelf aanbevolen. • Het zuidwest deel van de Kruipstraat zal omgevormd worden tot een fietsstraat. De gemotoriseerde voertuigen zullen de fietsers niet langer mogen inhalen. • In de Kruipstraat ter hoogte van het Boterwegje zullen de auto's maximum 30 kilometer per uur mogen rijden. • Bijkomend zal het bestuur optreden tegen afsluitingen in de voor- en zijtuin die te hoog zijn en daardoor de zichtbaarheid van en op de gebruikers van de voetweg hinderen.

	Ook binnen het projectgebied zal er een trage verbinding gerealiseerd worden. Het voorgenomen project gaat uit van 4 kwadranten waarbij de noord-zuidrelatie doorheen het projectgebied enkel voor zacht verkeer wordt weerhouden. Hierbij wordt er een autovrije verbinding tussen de kwadranten voorzien, centraal binnen het projectgebied in de vorm van een exclusieve fiets- en voetgangersverbinding. Door de ligging tussen de kwadranten wordt deze verbinding niet gekruist door gemotoriseerd verkeer, waardoor er een optimale veiligheid gegarandeerd kan worden. Deze verbinding wordt aangevuld met een alternatieve noord-zuidverbinding via het Boterwegje aan de oostzijde van het projectgebied.
De noord-zuid fietsverbinding en het inrichten van de Kruipstraat als fietsstraat zullen zoals de studie aangeeft extra fietsers aantrekken die anders via de fietsroute op de Beigemsesteenweg zouden fietsen. Er rijden nu al heel wat fietsers via het traject Kruipstraat - Keienberglaan. Met deze verwachte toename in het achterhoofd, is het totaal niet verantwoord om een zestigtal woningen via dit kwadrant te ontsluiten. Ook al laat men een deel van de wagens afvloeien via de PP Rubensstraat, het stuk Kruipstraat tussen het boterwegje en de ontsluiting met de nieuwe verkaveling zal steeds problematisch blijven.	Het voorgenomen project gaat uit van vier kwadranten waarbij de noord-zuidrelatie doorheen het projectgebied enkel voor zacht verkeer wordt weerhouden. Hierbij wordt er een autovrije verbinding tussen de kwadranten voorzien, centraal binnen het projectgebied in de vorm van een exclusieve fiets- en voetgangersverbinding. De noord-zuid fietsverbinding loopt tussen de kwadranten waardoor deze verbinding niet gekruist wordt door het gemotoriseerd verkeer. Hierdoor kan er een optimale veiligheid gegarandeerd worden. Enkel voor een beperkte afstand wordt deze noord-zuid verbinding ook gebruikt door het gemotoriseerd verkeer. Maar ook hiervoor werd er een verkeersveilige oplossing gezocht, met name door deze as om te vormen naar een fietsstraat. <i>In een fietsstraat mogen fietsers de volledige breedte van de rijbaan (eenrichtingsverkeer) of de helft van de rijbaan langs de rechterzijde (tweerichtingsverkeer) gebruiken. Gemotoriseerde voertuigen mogen fietsers niet inhalen en maximum 30 kilometer per uur rijden.</i> Via dit kwadrant ZW gaat de fietsstraat richting Keienberglaan. Daarnaast wordt de noord-zuid fietsverbinding ook aangevuld met een autovrije alternatieve noord-zuidverbinding via het Boterwegje aan de oostzijde van het projectgebied, die ook gebruikt kan worden door de trage weggebruikers. Een fietsstraat en autoverkeer sluiten mekaar zeker niet uit. Van de nieuwe wijk zullen 59 woningen ontsloten worden via kwadrant 4 (ZW) in fase 1 waarvoor een vergunning werd aangevraagd. Eenmaal het volledige project is aangelegd zullen dit 53 woningen zijn. Uit de mobiliteitsstudie (p20 en p29) blijkt dat er maximaal zo'n 15 bijkomende auto's in/uit kwadrant 4 verwacht worden, ervan uitgaande dat het aantal

	woningen gelijk over de kwadranten verdeeld wordt. Rekening houdende met het correcte aantal woningen voor kwadrant 4 worden 18 wagens in/uit kwadrant ZW verwacht op het drukste spitsuur. Tezamen met de 6-tal autobewegingen van de 14 bestaande woningen gelegen langs de Kruipstraat, tussen de in- en uitrit van kwadrant ZW en het Boterwegje, komt dit op zo'n 24 wagens tijdens dat spitsuur. Het drukste moment in één richting wordt verwacht tijdens de ochtendspits waarbij een 20-tal wagens richting Beigemsesteenweg zal rijden tijdens het drukste uur. Qua aantal fietsers worden uit de verkaveling maximaal 5 tot 20 fietsbewegingen op het drukste spitsuur verwacht, rekening houdende met 4,4% tot 15% fietsers in de modal split en 191 woningen. Zelfs indien iedere fietser uit de wijk via de fietsstraat zou rijden en er nog fietsers bijkomen van buiten de wijk, gaat het niet om aantallen die een autovrije baan vereisen. Het verwachte aantal verkeersbewegingen van 59/53 woningen is dus niet van die aard dat de fietsstraat onveilig is. In een fietsstraat zijn auto's immers te gast en mogen ze fietsers niet inhalen. De breedte per rijbaan is voldoende voor een vlotte en veilige doorgang van het aantal fietsers en ook voor het aantal wagens.
--	--



De Kruijstraat wordt druk gebruikt door wandelaars. Door een significante toename van het verkeer en een voetpad van amper een meter breedte dat voorzien wordt in kwadrant ZW, zullen onveilige situaties ontstaan. Zo zullen bijvoorbeeld personen met kinderwagens elkaar niet kunnen kruisen zonder de rijweg op te moeten.

Het deel van de Kruijstraat waarop het bezwaar betrekking heeft, is vandaag ook niet voorzien van een uitgerust voetpad. Als er al een wandelzone aanwezig is, dan bestaat deze voornamelijk uit kiezelzjes. De kinderwagens waarover de persoon het heeft, moeten in de bestaande situatie vandaag sowieso gebruik maken van de rijweg. Het nieuwe voetpad zal minstens 1 meter breed zijn, maar op het grootste gedeelte van het traject 1,5 meter.

Het mobiliteitsplan wil net een oplossing bieden voor deze problematiek en stelt voor om te voorzien in een uniform aangelegd voetpad dat ook gebruikt zal kunnen worden door deze kinderwagens, rolstoelgebruikers,... Daarnaast zal de Kruijstraat op deze plaats ook

	ingericht worden als een fietsstraat. Dit wil zeggen dat de straat in functie komt te staan van het fietsverkeer waarbij het autoverkeer steeds ondergeschikt is. De maximale snelheid zal ook gereduceerd worden tot 30km/u. Op deze manier wordt er gestreefd naar een zo veilig mogelijke situatie voor alle weggebruikers.
De mobiliteitsstudie erkent de problematiek van de fietsers die het Boterwegje gebruiken en willen aansluiten op de Kruipstraat. Het voorgestelde alternatief met een doorsteek naar de trage verbinding binnen de verkaveling Beigemveld zal enkel gebruikt worden door fietsers die als lokale bestemming de nieuwe verkaveling hebben. Voor alle anderen betekent het een omweg. Dus deze "aanbevolen" route zal in de praktijk dode letter blijven en dus blijft de potentieel gevaarlijke aansluiting in gebruik. Enkel borden zullen het probleem van de zichtbaarheid en minder ervaren fietsers niet oplossen.	De mobiliteitsstudie toont aan dat beide fietsverbindingen (het Boterwegje en de noord-zuidas) een belangrijke functie kunnen opnemen als fietsverbinding en maasverkleining tussen Beigem (en aanpalende wijken) en het centrum van Grimbergen. Deze verbindingen zorgen er vooral voor dat fietsers en voetgangers een aangename, verkorte, veilige en goed zichtbare weg kunnen nemen, los van het autoverkeer. Dit verhoogt de leefbaarheid van de wijk. In de mobiliteitsstudie wordt voorgesteld een verbinding tussen het boterwegje en de noord-zuidas te realiseren. Het schepencollege heeft dit voorstel voorlopig niet overgenomen omdat deze verbinding de facto reeds gerealiseerd wordt: vanuit alle straatjes aan de westelijke kant van de wijk zal men op het boterwegje kunnen aansluiten. We vermoeden dat heel wat fietsers en voetgangers op deze weg een verkorte weg zullen nemen naar de Kruipstraat en de Beigemsesteenweg. Indien uit de praktijk zou blijken dat het wenselijk is om binnen de wijk een bijzondere verbinding tussen de twee fietsassen te accentueren, dan kan dit later nog worden uitgewerkt.
Voor kwadrant ZW: hoe kan het ontsluiten van een zestigtal extra woningen richting kruispunt Boterweg/Kruipstraat op een totaal van een 20 tal woningen momenteel, maar een verwachte bijkomende belasting van 2% betekenen (zie pagina 30). Dit druist in tegen alle logica.	In de mobiliteitsstudie wordt zeer gedetailleerd weergegeven hoe de gevraagde berekeningen worden uitgevoerd. Het is wel belangrijk om mee te geven dat de cijfers (waar de bezwaarindiener het over heeft) een bundeling zijn van alle verkeersafwikkeling. De totale verkeersafwikkelingen van de volledige verkaveling gespreid over een volledig etmaal en per kwadrant. Dit resulteert inderdaad in een bijkomende verkeersgeneratie ten opzichte van de capaciteit van de kruispunten die lager ligt dan de norm van 5% wat als niet significant wordt beschouwd. Een gedetailleerde oplijsting van het cijfermateriaal en de berekeningen kan u terugvinden in de mobiliteitsstudie zelf.

Alle mogelijke scenario's voor de ontsluiting van kwadrant 4 die onderzocht zijn, zijn potentieel nadelig voor de fietser waarbij het zwakste punt telkens de aansluiting van het Boterwegje op de Kruipstraat is. De enige mogelijke oplossing is een drastische reductie van het aantal wooneenheden dat ontsluit via dit kwadrant.	Er worden diverse maatregelen getroffen om het verkeer veilig te laten afwikkelen. Een van die maatregelen is een billijke spreiding van het verkeer over vier kwadranten met als doel niet al het verkeer op een beperkte omgeving af te wikkelen.
Het enkelrichtingsstelsels van kwadrant 4 biedt hier geen oplossing, integendeel: wagens zullen sneller rijden, moeten rondrijden (de kortste weg is niet langer mogelijk) en hierdoor ontstaan net méér mogelijkheden tot ongevallen om te zwijgen over de bijkomende CO2 uitstoot die dit veroorzaakt.	Er wordt momenteel niet gekozen voor dit alternatief.
Het studiebureau uit in de studie meermaals twijfels over het volstaan van de voorgestelde maatregelen voor de ZW ontsluiting en stelt alternatieven voor waarvan het zelf toegeeft dat ze niet ideaal zijn en dat deze allerlei ongewenste neveneffecten zullen hebben. Er is dus geen degelijke oplossing voor de ZW ontsluiting.	Er worden diverse maatregelen getroffen om het verkeer veilig te laten afwikkelen. Een van die maatregelen is een billijke spreiding van het verkeer over vier kwadranten met als doel niet al het verkeer op een beperkte omgeving af te wikkelen. Uit de mobiliteitsstudie blijkt dat het aantal verwachte verkeersbewegingen per kwadrant niet problematisch is. Gelet op de overheveling van de woningen van de wijk Pellenbergveld naar kwadrant 3, is ZW het kwadrant met de laagste bijkomende belasting.
De Boterweg is een trage weg, dus bestemd voor niet gemotoriseerd vervoer. Het plan is om deze om te vormen tot een fietspad. Op een fietspad zijn ook bromfietsen klasse B toegelaten. Het is uiteraard onaanvaardbaar om de Boterweg open te stellen voor bromfietsen, en dit zowel voor de veiligheid van de voetgangers en als voor de bewoners van de aanliggende huizen.	Het boterwegje is een bestaande buurtweg met openbaar karakter, die vandaag reeds gebruikt wordt door voetgangers, fietsers, lichte bromfietsers en ruiters,... In het Boterwegje zullen er aanpassingen in de signalisatie worden uitgevoerd waardoor de veiligheid van alle gebruikers gegarandeerd kan blijven. Iedereen dient zich ook aan de wetgeving met betrekking tot de wegcode te houden en dus een aangepaste snelheid te hanteren zoals weergegeven in volgende wettekst: https://wegcode.be/wetteksten/secties/kb/wegcode/168-art10 Het zal bovendien mee opgenomen worden in de zone 30, zodat er sowieso een snelheidsbeperking voorzien is.

De gemeente beschikt niet over het eigendomsrecht van het resterende stukje boterweg tussen het projectgebied en de Kruipstraat. Dus kan ze ook niet zomaar beslissen over het "aanleggen van het Boterwegje in het resterende stukje tussen het projectgebied en de Kruipstraat over een breedte van 1,65 m".	Het is niet noodzakelijk om eigenaar te zijn om een vergunning aan te vragen en toe te kennen. Het gaat bovendien ook over een buurtweg met een openbaar karakter.
De keuze om een mobiliteitstoets te doen i.p.v. van een MOBER. Dit lijkt ingegeven door praktische overwegingen. De ondergrenzen zijn weliswaar niet bereikt, maar gelet op de impact van dit gebied en de ligging, lijkt het aangewezen dat het bestuur gebruikt maakt van de mogelijkheid om voor een MOBER te kiezen. Het feit dat het bestuur dit niet lijkt te willen doen, geeft aan dat ze de impact van de mobiliteit eerder laag lijkt in te schatten.	Een MOBER is niet verplicht voor een verkaveling met minder dan 250 wooneenheden.
De breedte tussen de rooilijnen in de Kruipstraat ter hoogte van nummer 21 bedraagt slechts 5,50 meter. Het is onmogelijk om een straat van 4m, 2 goten van 0,35m en een voetpad van minstens 1 meter te realiseren, wat door het studiebureau als minimum naar voren wordt geschoven om een veilige situatie te garanderen. Alles tezamen is minstens 5m70 nodig, en de gemeente beschikt maar over 5m50. Aan de zuidzijde ligt de goot op privaat domein wat als argument gebruikt wordt dat er voldoende breedte is. De eigenaar kan echter te allen tijde zijn eigendomsrecht laten gelden en de goot (laten) uitbreken. Een goot op privaat domein mag niet meegeteld worden voor minimale benodigde afstanden op publiek domein. Gegeven het gigantische buurtprotest tegen deze megaverkaveling, kan er bovendien niet zomaar van uitgegaan worden dat buurtbewoners bereid zijn om grond te verkopen om het project te faciliteren.	De betrokken goot ligt daar al vele decennia en maakt deel uit van de openbare weg.
In de mobiliteitsstudie wordt aangenomen dat er een gemiddeld autobezit is van 1,21 wagens per huishouden in Grimbergen. De studie vertrekt hier van de gemiddeldes van Statbel voor de gemeente Grimbergen. Deze gemiddeldes zijn een serieuze onderschatting van de realiteit: 1) Statbel geeft in hun cijfermateriaal zeer duidelijk aan dat zeer voorzichtig met de cijfers per gemeente moet omgesprongen worden omdat leasewagens / bedrijfswagens geregistreerd worden op het adres van de (hoofd)zetel van de maatschappij. Veel gezinnen met	Qua parkeerbehoefte-berekening baseerde de mobiliteitsstudie zich op de parkeernorm zoals voorgesteld in de gemeentelijke verordening, en meer specifiek de ontwerp tekst van wijziging (p22/48 Antea). Dus 1,2 parkeerplaatsen per woonentiteit. Dit wijkt niet zo heel erg af van het Richtlijnenboek p162: "Vlaams stedelijk gebied rond Brussel: 1,26 auto's/gezin" of "buitengebied: 1,27 auto's/gezin" Hoger werd reeds aangetoond dat er in de 1^{ste} fase van de verkaveling 1,5 parkeerplaatsen zullen zijn per woning.

tweeverdieners in Grimbergen hebben bedrijfswagens die dus niet meegeteld worden in de studie 2) Strombeek-Bever kent een meer (voor)stedelijke context met minder wagens. Dit trekt het gemiddelde voor Grimbergen centrum verder naar beneden Het uitgangspunt van de studie is verkeerd en er wordt niet voorzichtig omgesprongen met de gemiddeldes van Statbel en dus kan er ook geen geldige conclusie uit de studie getrokken worden <i>Bron:</i> https://statbel.fgov.be/sites/default/files/files/documents/mobiliteit/1.1%20Verkeer/1.1.2%20Voertuigenparkallen%20en%20-slachtoffers/veh_parc_nl.xls	
In het richtlijnen boek van 2018 dat deze studie vaak als bron gebruikt staat: 'De opmaak van een mobiliteitseffectenstudie past in de doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid, aangezien men in een zo vroeg mogelijk stadium wil anticiperen op de mogelijke negatieve gevolgen van een ruimtelijke ingreep of project. Vanzelfsprekend zal dan ook moeten worden ingegaan op de vijf hoofddoelstellingen van het Vlaams duurzaam mobiliteitsbeleid, zijnde bereikbaarheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, toegankelijkheid en natuur en milieu.' • Op pagina 4 wordt er aangekaart dat deze studie voorafgaand/parallel wordt gemaakt aan het opstellen van het RUP. Dit lijkt voorbij te gaan aan het principe dat een mobiliteitsonderzoek voorafgaand gebeurt om zo vroeg mogelijk te anticiperen op negatieve gevolgen. • Deze richtlijn wordt ook onvoldoende gevolgd bij het bepalen van de ontsluiting van het projectgebied. Op pagina 6 worden de Armand Preud'hommestraat en de Kruipstraat vernoemd als ontsluitingswegen. Deze straten zijn geen ontsluiting in die zin dat de verkeersafwikkeling van het projectgebied is 'afgerond'. Deze straten monden uit een (groot) woongebied en dienen dit verder te doorkruisen om een verbindingsweg te bereiken (Beigemsesteenweg, Wolvertemsesteenweg).	• De aanvraag betreft een wegenisdossier en geen RUP. Gelet op het feit dat de globale verkaveling minder dan 250 wooneenheden betreft is een MOBER niet vereist. • Heel de omringende omgeving is verkaveld en in die zin zijn alle omliggende straten betrokken, zoals dit in het verleden ook het geval was. De betrokken straten zijn allemaal ontsluitingsstraten van woongebied die uiteindelijk uitmonden op het hogere wegennet.

Pagina 10 (2.2) vermeldt de aanwezigheid van sluipverkeer in het reeds aanwezige woongebied. Er wordt aangekaart dat het project in 4 kwadranten wordt opgesplitst, maar dat er van de bovenste kwadranten geen relatie is met de onderste kwadranten waardoor het sluipverkeer tussen het Noorden en het Zuiden volledig uit het projectgebied wordt gehouden (letterlijk). Dit geeft duidelijk aan dat de context van sluipverkeer rond het projectgebied gekend is. Aangezien het projectgebied ook verkeer genereert dat zich zal vermengen met het sluipverkeer, heeft het project een negatieve, versterkende impact op dit sluipverkeer. De studie lijkt te veronderstellen dat aangezien het sluipverkeer niet door het projectgebied kan doordringen dat er geen maatregelen nodig zijn.	In de Kruipstraat was er geen sluipverkeer vermits er een tractorsluis aanwezig was. Deze visie wordt verdergezet in de Kruipstraat aan de hand van een knip. In het noorden is het zo dat via de Armand Preud'hommelaan en de A. Willaertlaan de bestaande wijk afwikkelt. Dat is plaatselijk verkeer dat afwikkelt naar het hogere wegennet.
Pagina 14, 3.3 omschrijft de ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer (zeer kort) via de Beigemsesteenweg en de Wolvertemsesteenweg. Het reeds aanwezige sluipverkeer dat wordt vermeld op pagina 10 komt hier niet ter sprake. Dit is bizar aangezien de kans zeer groot is dat het verlaten van het projectgebied via de 4 kwadranten er toe zal leiden dat de bewegingen vanuit het projectgebied zullen verlopen via de reeds gebruikte sluiptwegen (Wezelstraat, Steenpoeldreef, Beukendreef, Rijkenhoekstraat). Er is zoals de tekst misleidend weergeeft, namelijk geen rechtstreekse relatie met de Beigemsesteenweg en Wolvertemsesteenweg. Tevens valt dit sluipverkeer, via de Wezelstraat en de Beukendreef en de Rijkenhoekstraat, samen met het fietstraject doorheen dit woongebied (zoals zelf aangegeven op pagina 13), wat een zeer ernstige tekortkoming is op vlak van verkeersveiligheid aangezien er geen afgescheiden fietspaden zijn.	Sluipverkeer is niet toe te wijzen aan dit project en deze specifieke locatie; Deze problematiek komt in heel de gemeente voor en is eveneens gemeentegrensoverschrijdend. Het valt dus niet toe te kennen aan dit project. Niettemin wordt rond het project een beleid gevoerd dat sluipverkeer tegengaat. In alle omliggende straten, zowel ten noorden als ten zuiden van het traject, wordt een zone 30 ingevoerd. In het zuiden blijft de Kruipstraat bovendien geknipt, waardoor hier ook in de toekomst geen sluipverkeer mogelijk is.
Pagina 15 wordt de drukte van het verkeer geschetst via een druktebeeld van Googlemaps. Sinds wanneer is dit een wetenschappelijk meetinstrument? ○ Dit beeld bevestigt echter de stelling van het eerdere punt. Aangezien zowel 's ochtends als 's avonds in de spits het kruispunt Wolvertemsesteenweg/ Beigemsesteenweg/ Brusselsesteenweg , verzadigd is (oranje), is het projectgebied niet duurzaam bereikbaar via deze assen en zal het projectgebied door sluipverkeer ontsloten worden via de Beukendreef;	Googlemaps is een frequent gehanteerd middel. De druktebeelden via Googlemaps waren een goed alternatief voor metingen in een Covid19 periode.

o Rijkenhoekstraat en aansluitende straten. Hierdoor wordt de verkeersleefbaarheid van het woongebied buiten het project ernstig aangetast.	
Pagina 17, tabel 3-3 geeft aan dat er in de Beukendreef geen straatparkeren plaats vindt. Dit stemt niet overeen met de werkelijkheid, hier wordt wel degelijk op straat geparkeerd (bepaalde delen).	Er wordt zeer sporadisch geparkeerd op de Beukendreef. Er is geen parkeerregime. De Beukendreef sluit bovendien niet rechtstreeks aan op de nieuwe wijk, waardoor de situatie daar wat minder relevant is.
Pagina 19 en 20, genereren van verkeer. In de tabel op pagina 20 wordt voor het volume van autoverkeer, voor de ochtendspits de periode 8-9 uur gebruikt, voor de avondspits de periode van 17-18 uur gebruikt. De grafieken op pagina 19 geven duidelijk aan dat het hogere volume verkeer vroeger start ('s morgens voor 7 uur en 's avonds voor 16 uur) en dat dit een langgerekte piek is, eerder dan 1 piekmoment op de vermelde tijdstippen. Pagina 5.3.1 spreekt dan ook misleidend over 9 en 50 voertuigen in de ochtendspits, terwijl dit het tijdstip tussen 8u en 9u betekent, dit wordt echter niet vermeld. Idem voor avondspits. Ook in verdere assumpties (invloed op kruispunten en dergelijke) worden deze cijfers herleid tot (zeer korte) piekmomenten of slechts op dagbasis globaal genomen. De werkelijkheid dat de piekmomenten van gemotoriseerd verkeer in deze omgeving zich tussen 7u en 9u en 15u30 en 18u bevinden en hierdoor langgerekte piekmomenten zijn met een continue impact wordt hier niet bekeken. Net zoals de impact op de zwakke weggebruikers die zich ook net op deze tijdstippen verplaatsen.	Het is het piekmoment dat van tel is. Het is wel de maximale belasting op een cruciaal moment dat bekeken werd binnen de mobiliteitsstudie.
Pagina 29, punt 5.2 stelt dat er geen wijzigingen zijn in het openbaar vervoer, in de omgeving van het projectgebied. De invoering van basisbereikbaarheid heeft hier wel degelijk wijzigingen gepland, die ook reeds gekend zijn binnen het bestuur.	Er zijn inderdaad wijzigingen aan het openbaar vervoer maar deze hebben geen negatieve impact op de bereikbaarheid van het projectgebied. Buslijn 231 (Brussel – Het Voor – Grimbergen - Kapelle-op-den-Bos) zal niet meer langs de Beukendreef rijden. De halte "Max Havelaarlaan" op zo'n 450m van het projectgebied (inrit Kruipstraat) en de iets verder gelegen halte "Ontmoetingscentrum" worden geschrapt. Op deze haltes waren weinig opstappers. De andere nabij gelegen halte "Grimbergen Keienberglaan" op zo'n 400m van het projectgebied (inrit Kruipstraat) blijft wel behouden en wordt aangedaan door lijn 230 (Brussel – Grimbergen – Humbeek) - waarvan de ritfrequentie zal verhogen - en enkele schoolbussen. Aangezien lijnen 230 en 231 een nagenoeg identiek tracé met dezelfde haltes hebben van Brussel tot Humbeek en de haltes van lijn 231 in de nabijheid van het projectgebied zeer weinig gebruikt werden, zal er weinig impact zijn wanneer lijn 231

	wegvalt langs de Beukendreef maar lijn 230 langs de Beigemsesteenweg verhoogt in frequentie.
Pagina 29 en 30, wordt de verkeersafwikkeling en het druktebeeld geschetst van de kruispunten grenzend aan het projectgebied. Opnieuw wordt er niet verder gekeken dan dit gebied en wordt er met de omliggende context geen rekening gehouden. Tevens wordt er gebruikt gemaakt van een cijfer, capaciteit van een kruispunt. Hier wordt mijns inziens echter geen rekening gehouden met het feit dat het cijfer (1500) geldt voor alle toeritten samen. Per aftakking van het kruispunt is de impact dus verschillend, hier wordt echter niet dieper op ingegaan. Het lijkt vanuit dezelfde filosofie, dat van zodra het verkeer uit het projectgebied is, de situatie opgelost is. De opmerking dat het verkeer zich niet allemaal via de Beigemsesteenweg zal ontsluiten geeft ook expliciet aan dat er verkeer vanuit het projectgebied te verwachten valt dat niet de snelste weg naar de hoofdas zal zoeken maar door het omliggende woongebied zal sluiken om een alternatief te zoeken. Er wordt dus een probleem gesteld, maar er wordt geen oplossing aangereikt.	De studie heeft onderzoek gevoerd naar de locatie zelf en een ruime omgeving rond de locatie vanuit het binnengebied tot aan het hogere wegennet. Daarbij werd aangetoond dat bij afweging van de resultaten van de verkeersgeneratie ten opzichte van het theoretische richtcijfer van de capaciteit (1500) er voldoende marge is. Bovendien is niet al het verkeer zondermeer gericht naar de Beigemsesteenweg. Er is spreiding van het verkeer.
Punt 5.3 gemotoriseerd verkeer, pagina 29 tem 37: hier worden heel wat analyses en pistes uitgewerkt, maar opnieuw steeds op microniveau in de directe omgeving van het project. Er wordt geen enkele impact veronderstelt met de iets ruimere omgeving van het project. Ook over zwaar verkeer worden er geen opmerkingen gemaakt, met deze invalshoek (beperken/ vermijden zwaar verkeer) wordt blijkbaar geen rekening gehouden, terwijl het onderwerp vaak gerelateerd was aan zwakke weggebruikers. Er is enkel sprake van gemotoriseerd verkeer, als je in de redeneringen dit woord zou vervangen door vrachtwagen, zit je in een totaal andere denkwijze.	De invulling van het gebied met wonen zal – na uitvoering van de werken - geen andere functies en zeker geen vrachtverkeergenererende functies (andere dan occasionele hulpdiensten, verhuishagens, vuilnisophaalwagens) genereren. De beschreven risico's zijn dan ook niet relevant. Vrachtverkeer in functie van de uit te voeren werken binnen de verkaveling, valt niet te weren. Dit hoort spijtig genoeg bij een nieuwe ontwikkeling. Het bezwaar is dan ook ongegrond aangezien het enkel en alleen betrekking heeft op de tijdelijke werken. Dat neemt niet weg dat de gemeente tijdens de werffase tijdelijke flankerende maatregelen kan opleggen zoals straten voorbehouden voor plaatselijk verkeer, vrachtverkeer via een specifieke route, venstertijden voor vrachtverkeer bij de uitvoering van de bouwwerken enz... Dit soort maatregelen is gangbaar bij het afleveren van omgevingsvergunningen voor bouwwerken. De deputatie is evenwel de vergunningverlenende overheid in beroep.

Pagina 39: beurtelings parkeren, met uitwijkhavens, met een beperkte wegbreedte en tweerichting gemotoriseerd verkeer, en tweerichting fietsverkeer in combinatie met een fietsstraat en snelheidsbeperking is om moeilijkheden vragen. Ter hoogte van de vernauwingen (geparkeerd voertuig), ontstaan conflictsituaties met de fietsers als sandwich tussen een geparkeerd voertuig, een achterliggend voertuig dat niet mag inhalen, en een kruisend voertuig dat wil passeren. Dit is geen goeie configuratie naar zwakke weggebruikers toe.	Dit deel van de Kruipstraat zal omgevormd worden tot plaatselijk verkeer. Enkel de inwoners van de 16 woningen zullen gebruik maken van deze weg. De parkeervakken zullen aangeduid worden conform het verkeersreglement. Er wordt dus weinig verkeer- en conflictsituaties verwacht.
Pagina 42: punt 5.6.3., betreft de meest nabijgelegen aansluiting van het projectgebied met een invalsweg en er wordt enkel gesproken over het optimaliseren van de ruimte (te brede afslag versmallen) en de oversteekplaatsen optimaliseren. Blijkbaar is de afwikkeling van het verkeer vanuit het projectgebied in deze richting en de impact op dit kruispunt niet te verwachten?	Over dit kruispunt werd nog geen visie uitgewerkt. Het gaat hier om een mogelijk voorstel van de mobiliteitsstudie om het kruispunt te optimaliseren dat nader onderzoek verdient. Een aanpassing is voorlopig niet noodzakelijk.
Pagina 44 en 45: Het aspect duurzaam mobiliteitsbeleid dat mee onderzocht diende te worden is herleid tot wat veronderstellingen zoals autodelen, elektrische aansluitpunten voor wagens, MAas en dergelijke meer, zonder hier concrete acties aan te koppelen. Er worden enkel veronderstellingen geformuleerd. Het aspect duurzaam, de omstandigheden dat dit project en zijn mobiliteitsgevolgen samenhangen met zijn onmiddellijke omgeving en de bredere omgeving in het kader van een globaal mobiliteitsbeleid, worden hier niet aangeraakt.	Door de fiets centraal te plaatsen in deze wijk wil de gemeente een omslag maken naar duurzaam mobiliteitsgebruik.
Pagina 46: conclusie: de bevindingen en conclusies situeren zich opnieuw op microniveau. De bezwaarindieners kunnen bijgevolg niet anders dan concluderen dat deze mobiliteitsstudie slechts zeer beperkte wetenschappelijke data en eigen metingen bevat. Er wordt veel geconcludeerd, maar er is weinig staving. Er wordt erg veel micro geanalyseerd, er wordt amper enkele tientallen meters buiten het projectgebied gekeken, ondanks de grootte van het gebied. De maatregelen zijn halfslachtige oplossingen in relatie tot gemengde doortochten van dubbel auto en dubbel fietsverkeer met vernauwingen er bovenop. Bij het gebruik van normen die voorgesteld worden, wordt steeds de ondergrens gebruikt. Nergens is er sprake over alternatieve mobiliteit: rolstoelgebruikers, minder mobiele mensen.	Dit dossier betreft ook een situatie op microniveau, namelijk over een zeer beperkt gedeelte van de gemeente, wijkniveau. Het is dus normaal dat het onderzoek zich focust op de site en zijn omgeving, zijnde de reeds ingevulde woonlobben. Overall in de verkaveling zijn er op de grote assen voetpaden voorzien. In doodlopende straten kan er een gemengd profiel gebruikt worden. De aanleg van het ontbrekende voetpad in de Kruipstraat is ook gericht op mensen met een beperking. In de omliggende straten wordt een zone 30 ingevoerd, wat een veilige menging van het verkeer toelaat.

Bezwaar 03	
Zie behandelingen van het bezwaar 02 .	
Bezwaar 04	
De persoon is van mening dat de uitwerking van de mobiliteitsmaatregelen en de verkaveling volgende nadelige effecten zullen hebben:	
De persoon staat in normale tijden (buiten Covid) dagelijks in de file op de Beigemsesteenweg: 's ochtends, 's avonds en op andere tijdstippen van de dag.	De mobiliteitsstudie toont aan dat er geen buitensporige toename van het gemotoriseerde verkeer zal zijn. De toename aan gemotoriseerd verkeer vanuit de verkaveling zal slechts een beperkt effect hebben op de bestaande files.
Het gebruik van het openbaar vervoer is voor de persoon in kwestie uitgesloten omwille van onvoldoende ontsluiting via het openbaar vervoer, thuis en/of de werkplek.	In de omgeving is er een belangrijke halte van de lijn aanwezig. Het busstation van Grimbergen ligt eveneens op wandelafstand. Het is niet aangewezen om bussen door de voorliggende en toekomstige verkaveling, gebruik makend van het lussysteem, te sturen. Er worden trage verbindingen voorzien om de bestaande OV-haltes vlot te bereiken.
De disproportionele extra verkeersgeneratie ten gevolge van de voorliggende aanvraag staat garant voor verkeersellende, ook na de effectieve uitvoering van de veranderingswerken voor de mobiliteit. Het verkeersinfarct dat Grimbergen al jaren kent, zal enkel verergeren.	De mobiliteitsstudie toont aan dat er geen buitensporige toename van het gemotoriseerde verkeer zal zijn. De vrees voor disproportioneel veel extra verkeersgeneratie is ongegrond. De toename aan gemotoriseerd verkeer vanuit de verkaveling zal slechts een beperkt effect hebben op de verkeersdrukke.
De significante extra verkeersgeneratie evenals de totale uitstoot klein stof van het voorliggende project zullen ook zorgen voor een verdere verslechtering van de luchtkwaliteit in de regio, die nu al tot de slechtste in Europa behoort. Dit is dus een toenemende bedreiging voor de inwoners van Grimbergen.	Door de aard en hoeveelheid van de bijkomende bewegingen zal de toename aan fijnstof-emissies niet van die aard zijn dat de luchtkwaliteit aanzienlijk zal verslechteren. Dit is verder meegenomen in de mer-screening van het RUP. Er is geoordeeld door de dienst MER dat er geen problematische toename kan worden genoteerd.
De Kruipstraat wordt extra zwaar belast door het onevenwichtige ontsluitingsplan. Dat heeft een directe impact op de levenskwaliteit en de veiligheid.	Er werd wel degelijk onderzoek gedaan naar de impact van de ontsluiting in de mobiliteitsstudie. De mobiliteitsstudie concludeert dat het voordelig is om te werken met een ontsluitingsplan volgens de vier kwadranten. Op deze manier komt er een correcte verkeersafwikkeling en wordt niet één specifieke straat buitensporig belast. Zo wordt er in de studie rekening gehouden met de spreiding over diverse ontsluitingsroutes en in de tijd.

	Bijkomend vormt het supplementair gemotoriseerd verkeer geen groter risico voor de andere verkeersveilige wegen in de onmiddellijke omgeving. De wegen binnen de verkaveling worden ingericht als erfontsluitingswegen.
+ Bijkomende bezwaren werden reeds behandeld binnen de behandeling van het bezwaar 02 .	
Bezwaar 05	
Het voorliggend bezwaar betreft het vastleggen van een paar vooraf bepaalde parkeerplaatsen in het deel Kruipstraat tussen nr. 54 en de aansluiting met de Wezelstraat. Ter motivatie van deze opmerking wenst de persoon het volgende onder de aandacht te brengen:	
• Momenteel zijn er in de Kruipstraat, het ZO kwadrant waar de verkaveling Beigemveld zal ontsluiten, geen parkeerplaatsen voor bezoekers (familie, postorder bedrijven, dienstenverlening). • Gezien de woningen van de Kruipstraat en verschillende nabij gelegen woningen in de bestaande verkaveling 'Pellenbergveld' geen afzonderlijke oprit hebben, worden bezoekers verplicht om hun wagen op de openbare weg te parkeren. Dit leidt tot wildparkeren. • Voor gehaaste leveranciers (oa pakjes bezorgers), maar ook voor bejaarde of minder mobiele personen is op afstand parkeren geen haalbare optie. • Het ontbreken van duidelijke vooraf bepaalde parkeerplaatsen zal het 'wild parkeren' in de hand werken en zal tot potentieel meer gevaarlijke situaties leiden nu de verkeersintensiteit zal toenemen en het verkeer van Pellenbergveld en het ZO kwadrant van Beigemveld in één bocht bijeenkomt, waar bovendien de garage van Kruipstraat 54 ook vlakbij op uitgaat. • De zone tussen de garage van Kruipstraat 54 en de aansluiting met de Wezelstraat is het meest geschikt voor deze parkeerplaatsen o.w.v. veiligheid en afwezigheid van hinder voor omwonenden (cfr. bijgevoegde schets).	De mobiliteitsstudie geeft aan dat in eerste instantie dit soort verkeersmaatregelen in het oosten van de Kruipstraat (ter hoogte van kwadrant 3) niet nodig zijn. Toch is het wenselijk dat in deze zone van de Kruipstraat in de toekomst nog steeds kan worden geparkeerd. Voor een vlotte en veilige doorgang lijkt het daarom opportuun op termijn enkele vaste parkeervakken te voorzien in deze zone. Het is evenwel aangewezen dat eerst het voetpad wordt verbreed aan de noordzijde en dat vervolgens, in overleg met de buurt, de beste locatie wordt gezocht voor de gevraagde parkeervakken. Wildparkeren door bewoners van de wijk en omliggende wijken is geen direct gevolg van de verkavelingsaanvraag. Bij problemen zal hierop gehandhaafd worden.

Bezwaar 06	
Zie behandelingen van de bezwaren 02 en 04.	
Bezwaar 07	
Zie behandelingen van de bezwaren 02 en 04.	
Bezwaar 08	
In tegenstelling tot wat de mobiliteitsstudie beweert, is er geen opdeling in vier kwadranten maar slechts in drie kwadranten en ontsluit de volledige noordkant in de huidige woonwijk Adriaan Willaertlaan en omringende straten. Als eigenaar op het rondpunt aan de Adriaan Willaertlaan denkt de persoon dat hij veel hinder zal ondervinden. Dit door: • de onevenredige noordelijke ontsluiting geen ontsluiting is; • de NO-ontsluiting van de verkaveling ook op de grote ader van de Beigemsesteenweg terecht zal komen en aldus disproportioneel veel verkeer langs de Adriaan Willaertlaan zal passeren. De persoon vraagt een meer proportioneel evenredig verdeelde ontsluiting langs al de kwadranten.	Er is in de mobiliteitsstudie wel degelijk een opdeling in vier kwadranten. Binnen het projectgebied zal het gemotoriseerd verkeer niet kunnen wisselen tussen deze kwadranten. Als je een kwadrant wilt bereiken, dan zal je dezelfde weg moeten gebruiken om het kwadrant te betreden als om buiten te rijden. De zwakke weggebruikers zullen wel steeds alle kwadranten kunnen doorkruisen of kunnen gebruik maken van de exclusieve fiets- en voetgangersverbindingen. We zijn van oordeel dat de verdeling nu voldoende evenredig is tussen de vier kwadranten.
De persoon vreest ook voor scheuren in de woningen aangezien al het werfverkeer enkele jaren met zware vracht langs het rondpunt zal moeten passeren. Dit rondpunt is volgens de persoon niet gemaakt om zo'n lange periode zo'n zwaar geladen vracht- en werfverkeer aan te kunnen. Te smal, onaangepast, etc.	Het mogelijk optreden van schade aan woningen ingevolge tijdelijk werfverkeer maakt geen deel uit van deze vergunningsaanvraag. Er is ook geen objectieve reden om aan te nemen dat dergelijke schade zich zou kunnen voordoen. Indien dergelijke schade zich toch zou voordoen dient de indiener van het bezwaar beroep te doen op de wetgeving inzake schadevergoedingen ter zake.
+ Bijkomende bezwaren werden reeds behandeld binnen de behandeling van het bezwaar 02 en 04.	

Bezwaar 09	
Zie behandelingen van de bezwaren 02 en 04.	
Bezwaar 10	
Zie behandelingen van de bezwaren 02 en 04.	
Bezwaar 11	
De persoon dacht dat het de visie was van Grimbergen om te ontharden? Binnen deze verkaveling wordt het tegenovergestelde gedaan en wordt er extra verhard.	Een beleid van ontharding betekent niet dat er geen nieuwe verkavelingen meer mogelijk zijn en geen nieuwe woningen meer mogen gebouwd worden.
+ Bijkomende bezwaren werden reeds behandeld binnen de behandeling van het bezwaar 02 en 04.	
Bezwaar 12	
Zie behandelingen van de bezwaar 02	
Bezwaar 13	
Veel woningen zijn bij de recente regenbuien op 14 juli en 15 juli overstroomd. Ook het Boterwegje veranderde in een stromende "Boterbeek". Tevens liepen verscheidene kelders in de (oude) Kruipstraat onder water alsook belendende percelen ten zuiden van Beigemveld. Er is nu reeds wateroverlast, nog zonder de extra woningen. Volgens de persoon in kwestie heeft de Vlaamse Overheid gesteld dat woonuitbreiding in gebieden die overstromingsgevoelig zijn, niet meer kan toegelaten worden. De persoon heeft gemerkt hoe hoog het water is gekomen tijdens de waterrellende van juli 2021. Je hoeft geen ingenieur te zijn om te zien	Sinds de recente verharding van het Boterwegje (in uitvoering van de verkavelingsvergunning) doet er zich bij hevige regenval inderdaad een probleem voor op het kruispunt van dit wegje met de Kruipstraat. Door het samenspel van de verharding en de iets lager ligging fungeerde het wegje als een soort kanaaltje voor water van de hoger gelegen velden richting Kruipstraat, met wateroverlast tot gevolg. Het gaat evenwel om tijdelijke problemen, die aanvankelijk niet konden verholpen worden door het stilleggen van de werken n.a.v. de uitspraken van de Raad voor Vergunningsbetwistingen en de Raad van State. Inmiddels werden er op last van het gemeentebestuur beveiligingswerken uitgevoerd (aanleg van grachten en een dam, aansluiten van de dwarsroosters), zodat de wateroverlast zich niet meer kon voordoen via

dat de wateroverlast dramatisch zal toenemen bij de bouw van de woningen in het Beigemveld.	die weg. De ontwikkelaar heeft aan het college toestemming gevraagd om nog bijkomende grachten te kunnen graven. Deze toestemming werd verleend op het schepencollege van 16 augustus. Er is geen reden om aan te nemen dat ten gevolge van de realisatie van de wijk zich nieuwe wateroverlast zou voordoen, vermits de nieuwe wijk er juist op gericht is om het hemelwater via een doordacht systeem van grachten en buffers maximaal ter plaatse te laten infiltreren en voldoet aan de wetgeving m.b.t. hemelwater.
+ Bijkomende bezwaren werden reeds behandeld binnen de behandeling van het bezwaar 02 en 04 .	
Bezwaar 14	
Zie behandelingen van het bezwaar 02 .	
Bezwaar 15	
Zie behandelingen van het bezwaar 02 .	
Bezwaar 16	
Zie behandelingen van het bezwaar 02 .	
Bezwaar 17	
Zie behandelingen van het bezwaar 02 .	
Bezwaar 18	
Zie behandelingen van het bezwaar 02 .	
Bezwaar 19	

De betwiste mobiliteitsmaatregelen en de betwiste verkaveling zullen nadelige effecten hebben voor mij want ik sta in normale tijden (buiten Covid) dagelijks in de file op de Rijkenhoekstraat 's ochtends, 's avonds en op andere tijdstippen van de dag. Dagelijks onderga ik de groeiende verkeersdruk in Grimbergen en het tijdverlies hierdoor. Ik moet steeds vroeger vertrekken en kom later thuis.	De mobiliteitsstudie toont geen aanzienlijke toename van het gemotoriseerde verkeer aan inzake impact op de ontsluitende wegenis. De vrees voor nieuwe files in de omliggende straten is ongegrond. De toename aan gemotoriseerd verkeer vanuit de verkaveling zal slechts een beperkt effect hebben op de verkeersdruk op de ontsluitende wegenis en de hieraan gekoppelde kruispunten zoals aangegeven in de mobiliteitsstudie op p. 29. Door de spreiding van de ontsluiting wordt de belasting bovendien verdeeld over de omringende ontsluitende wegenis.
+ Bijkomende bezwaren werden reeds behandeld binnen de behandeling van het bezwaar 02 en 04 .	

2. Bezwaar tegen de gewijzigde verkavelingsvergunningsaanvraag Beigemveld Matexi VA/833/17

Bezwaar	behandeling
Bezwaar 20	
De bezwaarindieners kunnen niet akkoord gaan met de gewijzigde verkavelingsvergunning en wel om volgende redenen:	
Het PRIAK is manifest onwettig: De beslissing van de gemeenteraad dient als een negatief advies in de zin van art. 5.6.6,§2, VCRO te worden beschouwd. Dat blijkt uit de notulen van de gemeenteraad van 24 juni 2016. Een verwerping om principiële akkoord te gaan kan overigens niet anders worden begrepen dan dat men niet akkoord is. Het ondemocratisch zonder meerderheid van stemmen in de gemeenteraad tot stand gekomen PRIAK is onwettig en aangetast door schending van het zorgvuldigheidsprincipe en het principe van goed bestuur. De Auditeur bij de Raad van State (14/01/2020 - A/A 225.122/X-17.224, betekend 02 03 2020 in beroep tegen wegenis) is van oordeel is dat het betrokken PRIAK waarop het deze verkavelings-aanvraag wordt gebaseerd, een onwettig karakter heeft.	PRIAK: Op de gemeenteraad was er staking der stemmen betreffende het advies voor het PRIAK. Hierdoor heeft de deputatie zoals in de wetgeving vermeld 90 dagen na het verlopen van de adviestermijn autonoom een beslissing genomen betreffende het PRIAK. De provincie heeft in haar afweging de conclusies van de woonbehoeftestudie en het GRS gevolgd waar duidelijk wordt gesteld dat het GR WUG 3 (Beigemveld) prioritair kan worden aangesneden Op 1 september 2016 stemt de deputatie in met de ontwikkeling van het resterend deel van het WUG Beigemveld en wordt een principiële akkoord verleend. Het beroep tegen deze beslissing bij de Raad van State wordt op 13 oktober 2020 verworpen. <i>De Raad van State heeft met arrest 248.550 van 13 oktober 2020 het beroep tegen het besluit van de deputatie van de provincieraad van de provincie Vlaams-Brabant van 1 september 2016 over de aanvraag tot</i>

Er zijn sinds het PRIAK/RUP en de aanvraag tot verkavelingsvergunning al herhaaldelijk kleinere en ook grotere wijzigingen aan de verkavelingsplannen en het masterplan aangebracht. De normale manier van werken is dat de aanvraag wordt ingetrokken en een nieuwe aanvraag wordt gedaan, zodat cliënten de mogelijkheid hebben om op een normale manier hun bezwaren tegen het dossier te kunnen uiten, alsook de mogelijkheid heb om hogere beroepsprocedures in te stellen. Dit is dus niet gebeurd. De argumentatie dat het PRIAK geen rechtsgevolgen heeft voor de belanghebbende buurtbewoners rond Beigemveld faalt naar recht. Dit juist omdat nu op basis van dezelfde onwettige PRIAK een licht gewijzigde verkavelings-vergunningaanvraag opnieuw wordt ingediend.	<i>principeel akkoord voor de aansnijding van het woonuitbreidingsgebied 'Beigemveld' verworpen.</i> Door de goedkeuring van het PRIAK is een verkavelingsaanvraag voor vergunning vatbaar. Met andere woorden heeft de Raad van State het Priak niet vernietigd en vormt dit Priak dus wel degelijke een wettige basis voor een vergunning.
Het RUP is vernietigd door de Raad van State omdat er flankerende maatregelen nodig waren buiten het RUP om omdat de mobiliteitsoplossing onvoldoende was voor de schaal van het project.	Het openbaar onderzoek betrof de aanvraag van een wegenisdossier en geen RUP. De gemeente heeft na de vernietiging van het RUP, het verkavelingsdossier en de zaak van de wegenis, een onafhankelijk studie bureau aangesteld om de ontsluitingsproblematiek en de mobiliteitsoplossingen te bekijken. De mobiliteitsstudie is hier het resultaat van en op basis hiervan worden maatregelen voorgesteld. De Raad van State velt overigens zelf geen oordeel over het al dan niet noodzakelijk zijn van mobiliteitsmaatregelen. Zij stelde louter vast dat de gemeente oordeelde dat maatregelen noodzakelijk waren maar naliet deze maatregelen te bepalen.
De wegenis (in de licht gewijzigde verkaveling vergunningsaanvraag) is illegaal. Zij werd vernietigd door het arrest van de Raad van State m.b.t. de wegenis.	<u>Belangrijke momenten i.f.v. de vergunning:</u> Op 29 september 2017 dient de aanvrager voorliggende verkaveling voor het zuidelijk deel van het WUG in bij de gemeente;

Er kan dus geen licht gewijzigde verkavelingsvergunning ingediend worden.	• Op 22 februari 2018 keurt de gemeenteraad de zaak van de wegenis goed. Tegen deze goedkeuring wordt beroep ingesteld bij de Raad van State. De gemeenteraadsbeslissing wordt vernietigd middels arrest nr. 247.984 van 1 juli 2020; • Op 19 maart 2018 verleent het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Grimbergen de verkavelingsvergunning; • In beroep keurt de deputatie de verkaveling goed op 23 augustus 2018; • Op 11 augustus 2020 vernietigt de Raad voor Vergunningsbetwistingen de verkaveling, gezien er door de vernietiging van de zaak van de wegenis geen rechtsgrond meer is om te vergunnen. <u>Conclusie met betrekking tot het bezwaar:</u> Op 22 februari 2018 werd de zaak van de wegenis goedgekeurd. Even later, op 23 augustus 2018, werd de verkavelingsvergunning goedgekeurd. Beide documenten zijn op dit moment goedgekeurd en legaal in orde. Tegen de zaak van de wegenis werd er beroep aangetekend en op 1 juli 2020 heeft de Raad van State de gemeenteraadsbeslissing vernietigd. Daaropvolgend op 11 augustus 2020 werd de verkaveling vernietigd (omdat deze ineens geen rechtsgrond meer had). Het is dus zo dat er tussen het verlenen van de vergunningen en de vernietigingen ervan ongeveer 2 jaar zit. Op deze termijn mocht Matexi volledig legaal (maar op eigen risico) de aanleg van de wegenis uitvoeren. Het bezwaar is ongegrond omdat er binnen het proces niks illegaals is gebeurd.
• Er is niets wezenlijks veranderd. In de verkavelingsaanvraag voor fase 1= zuidelijk deel Beigemveld, is niets wezenlijks veranderd tegenover verkavelingsplan ingediend in 2017: Enkel één lot werd vervangen door groen (wat trouwens ook minstens opgelegd was door de Provinciaal Stedenbouwkundig Ambtenaar), het aantal woningen is zelfs vermeerderd in het Zuiden en de groene zones zijn véél te beperkt.	In deze verkavelingsaanvraag worden 81 woonheden voorzien ipv 82 in de vorige. Er wordt bovendien een tijdelijk groenzone (3900 m²) aangelegd ten noorden van deze verkaveling, in afwachting van de definitieve parkzone die in de tweede fase gerealiseerd zal worden. Alle wijzigingen werden opgesomd door de aanvrager in een document dat raadpleegbaar was tijdens het openbaar onderzoek.
• De illegale wegenis en de flankerende maatregelen zijn onzorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd om de mogelijke mobiliteitsproblematiek op te vangen. Zij getuigen van onbehoorlijk bestuur.	Cf. supra – 3^{de} element van bezwaarschrift

Er werden 3 mobiliteitsstudies gedaan (1 op vraag van de gemeente en 2 op vraag van Matexi) maar ze gaan voort op de illegale wegenis en komen tot zeer uiteenlopende beperkte resultaten (van plaatsen van spiegels tot invoeren van een fietsstraat binnen het projectgebied).	
De mobiliteitsstudies gaan uit van de premisse dat de verkaveling Beigemveld moet kunnen worden ontsloten op de thans bestaande en sterk onvoldoende infrastructuur. Er is niet voldoende gezocht naar grondige ontsluitingsmogelijkheden in de 4 windrichtingen en geschikt voor de grote schaal van een project dat op termijn minstens 192 woningen en 400 extra wagens (met maar 1,2 parking plaatsen per woning) op de weg zal bezetten. Echter heeft men het zo "aangepast" om de ontsluiting zogezegd te laten kloppen. Het zijn niet de buurtbewoners die hier de dupe van moeten zijn/worden. De gemeente moet zorgen voor een goede ruimtelijke ordening, ook als dit onteigeningen tot gevolg heeft. Zolang dit niet gebeurd is, kan Beigemveld Zuid niet ontwikkeld worden. Wat nu voorligt is een manifeste schending van de goede ruimtelijke ordening aangezien de aanvraag vrijwel voor geen één van de in artikel 4.3.1 van de VCRO vermelde hinderaspecten een toereikende oplossing biedt en er dus geen vergunning kan worden verleend. Er is bv. niets wezenlijks veranderd tegenover de situatie van 2017 wat betreft de ontsluiting. Er is geen bijkomende ontsluiting voorzien. In het verleden heeft de gemeente geen rekening gehouden met de nood aan een goede ontsluiting voor dit groot gebied en nu ook alweer niet. De verdeling in de verschillende kwadranten is niet evenredig (NW 39, NO 68, ZO 31, ZW 53). Een groot aantal huizen wordt ontsloten via zuidwest waar ook de fietsstraat is. De conclusie van het studiebureau van Matexi (Suunta) verschilt volledig van de "onafhankelijke" studie van de gemeente. De buurtbewoners en belanghebbenden hebben gevraagd om betrokken te worden bij de studie die door de gemeente zou besteld worden en die verondersteld werd om onafhankelijk te zijn. Deze mogelijkheid werd de buurtbewoners en belanghebbenden geweigerd. Schepen Laeremans werd verscheidene keren gespot in de oude Kruipstraat en gaf in gesprekken met bewoners aan dat dit was om de "mogelijkheden" te bekijken. Ook had hij in gesprekken met buurtbewoners enige tijd voor	Er werd in het verleden onderzocht of kon gewerkt worden met een bijkomende ontsluiting (studie door 'Uitrit4'). Uit deze studie bleek dat het niet wenselijk is, gezien de zijstraten op de Beigemsesteenweg zich nu al in snel tempo opvolgen. Nog meer zijtakken zou niet alleen de doorstroming reduceren, maar zou ook het risico op kop-staart ongevallen verhogen. Een dergelijk risico moet steeds afgewogen worden tegenover de concrete extra belasting die het project met zijn huidig gespreide voorgestelde ontsluiting vormt. De problematiek aangehaald in het bezwaar gaat in feite over 117 wooneenheden, die samen in de spits 39 bewegingen vertegenwoordigen (2 rijrichtingen samen). Er zijn ruw genomen twee hoofdrichtingen waar het verkeer zich over zal verdelen: richting Beigemsesteenweg en richting Wezelstraat. Dit komt neer op zo'n 20 bewegingen per spitsuur aan extra verkeer, of 1 auto per 3 minuten per hoofdontsluiting van de wijk. Dit aantal van een 20-tal extra auto's zou halveren bij een dubbele aansluiting naar de Beigemsesteenweg. Dit komt dus neer op een nieuwe weg aanleggen voor 10 auto's per uur maximaal. Niet alleen is de ruimtelijke impact van dergelijke wegenis enorm maar daarnaast is het maatschappelijk niet verantwoord om voor 10 auto's per uur op het drukste moment van de dag een bijkomende straat aan te leggen – noch naar kost, noch naar hinder, noch naar ruimtebeslag, noch naar duurzaamheidsparameters. De studie adviseerde daarom om deze piste niet verder te volgen, en in de plaats daarvan in te zetten op een goede verbinding met de trage as die langs de zone loopt, zodat autoverkeer maximaal gemeden wordt. De gemeente heeft dan ook ingezet op de modal shift en meer verbindingen voor traag verkeer. De gemeente heeft hiertoe ook een onafhankelijk studiebureau aangesteld om de ontsluitingsproblematiek te bekijken. De gemeente dient daartoe niet het studiebureau van de projectontwikkelaar te volgen. Het schepencollege was van oordeel dat we de problematiek dienden te laten bestuderen door een onafhankelijk bureau los van de gemeente en Matexi. Daarom werd gezocht naar een studiebureau dat nog niet betrokken was. Er werd aan hun gevraagd om een onafhankelijke mobiliteitsstudie te maken. Wel werden de voorstellen inzake de kwadranten meegegeven aan

er sprake was over het aanstellen van een studiebureau, reeds "mogelijke oplossingen voor de mobiliteit" geopperd. Het is geen toeval dat de voorgestelde maatregelen uit de studie volledig in lijn liggen met deze gesuggereerde oplossingen. De studie en bijhorende maatregelen zijn ook niet via de commissie mobiliteit behandeld. De buurtbewoners vragen een echte onafhankelijke studie.	het studiebureau alsook het deelakkoord dat met de buurt werd bereikt. Vervolgens kreeg het studiebureau de kans om in alle onafhankelijkheid een reeks voorstellen te maken. Door de herhaaldelijke gesprekken die in 2019 en 2020 met de buurtbewoners werden gevoerd, was het gemeentebestuur vrij goed op de hoogte van de verlangens van de buurt zodat de problematiek correct kon geschetst worden. De aanwezigheid van schepen Laeremans op het terrein getuigt van de nodige betrokkenheid en dient niet misbruikt te worden om het project of de mobiliteitsstudie in een negatief daglicht te plaatsen.
Door het in het leven roepen van een werkgroep "Flankerende maatregelen" heeft de gemeente impliciet toegegeven dat de ontsluiting via de Kruipstraat problematisch was. Er is fundamenteel niets gewijzigd, doch nu zou er plots geen probleem meer zijn volgens de bestelde studie. Dit is totaal in tegenspraak met elkaar. De belangen van een privéfirma worden boven die van de buurtbewoners geplaatst.	Op 22 februari 2018 keurt de gemeenteraad de zaak van de wegenis goed. Tegen deze goedkeuring wordt beroep ingesteld bij de Raad van State. De gemeenteraadsbeslissing wordt vernietigd middels arrest nr. 247.984 van 1 juli 2020. Op 11 augustus 2020 vernietigt de Raad voor Vergunningsbetwistingen ook de verkaveling, gezien er door de vernietiging van de zaak van de wegenis geen rechtsgrond meer is om te vergunnen. De gemeenteraadsbeslissing werd vernietigd omdat de gemeenteraad oordeelde dat maatregelen m.b.t. tot de ontsluiting en verkeersafwikkeling nodig waren maar naliet deze te bepalen. Reeds in het najaar van 2018 werd een systeem uitgewerkt van kwadranten dat moest leiden tot een evenredige verdeling van de verkeerstoename. Hierbij werd nog geen rekening gehouden bij de beoordeling van de Raad van vergunningsbetwistingen en de RvS. Inmiddels werd het principe van de kwadranten verder verfijnd en door het studiebureau Antea als gunstig beoordeeld. Daarnaast heeft het studiebureau nog een reeds van andere maatregelen voorgesteld: het invoeren van de fietsstraat, het beperkt verbreden van de fietsstraat en het invoeren van een zone 30 in omliggende straten. Deze ingrepen zorgen wel voor fundamentele wijzigingen op het vlak van verkeersafwikkeling. Deze wordt na de mobiliteitsstudie en de goedgekeurde collegebeslissing gunstig geacht ten aanzien van de omliggende straten.
Op 20/08/2020 werden 3 masterplannen door Matexi aan de buurt getoond: niemand ging akkoord met die plannen. Toch wordt één van die drie plannen nu voorgesteld als dé oplossing, zonder dat er nog een tussentijds overleg was. Dit stemt niet overeen met de werkelijke loop van de besprekingen. Wat de documenten willen laten uitschijnen, namelijk dat de buurtbewoners op een zucht van een akkoord stonden,	Er werd in 2019 en 2020 herhaaldelijk overleg gepleegd tussen het gemeentebestuur, de buurtbewoners en Matexi. Het was de betrachting om tot een globale dading te komen, zodat de lopende procedures konden worden stopgezet.

is dus manifest onjuist. Er zijn wel overlegmomenten geweest en op elk overlegmoment zijn de buurtbewoners blijven herhalen dat men niet inging op of tegemoet kwam aan de fundamentele aanpassingen die de buurtbewoners vroegen en vragen. De bezwaarindieners blijven bij het standpunt dat de schaal van het project de draagkracht van de omgeving ver overstijgt en de gezondheid en veiligheid van de buurtbewoners in het gedrang brengt door het verlies aan groene ruimte, de extra uitstoot, lawaai en stress veroorzaakt door de verwachte toename van het verkeer.	Dit doel werd niet bereikt, maar niettemin konden toch resultaten geboekt worden. Er werd een deelakkoord bereikt omtrent de heraanleg van het kruispunt ter hoogte van de nieuwe wijk en de Kruipstraat (huisnr. 54). Daarnaast werden een reeks afspraken gemaakt inzake mobiliteit (o.a. deelwagens, aandacht zwakke weggebruikers, ...) en de realisatie van een tijdelijke groenzone palend aan de wijk. Matexi werkte ook plannen uit om tegemoet te komen aan de vereiste van het RUP voor een aaneengesloten parkzone. Daarbij werd een variatie uitgewerkt met enkel eengezinswoningen. Hierdoor zou het aantal wooneenheden dalen naar 177, maar kwam met niet langer tegemoet aan de vraag naar diverse woonvormen. Daarnaast waren er twee alternatieven met meergezinswoningen, waarbij de variatie die vandaag voorligt (twee gebouwen in plaats van drie), de meest optimale was, omdat via deze weg de grootste parkzone kon gerealiseerd worden. Zowel het gemeentebestuur als Matexi zelf vonden dit de beste versie. De buurtbewoners hebben op 20 augustus inderdaad geen keuze gemaakt tussen de voorgelegde varianten, omdat de gesprekken waren gestrand bij de discussie over een bijkomende ontsluiting op de Beigemsesteenweg. Nadien volgde nog een plaatsbezoek van alle partijen. Daarna werd beslist de lopende procedure bij de Raad van State af te wachten.
De eerste fase is niet kwalitatief: het betreft een klassieke verkaveling, met een minimaal ingevulde tijdelijke groenzone: nl een grasperk met speeltuigen. Bovendien is er absoluut geen enkele zekerheid dat de echte centrale groenzone er überhaupt ooit zal komen. In het origineel masterplan (en ook het vernietigde RUP) was er nochtans reeds een centrale groenzone voorzien. Nu gaat men op basis van een (onwettige) PRIAK waar geen sprake is van een centrale groene zone, door met een verkavelingsaanvraag met daarin een groene zone getekend die enkel fase 2 (het Noorden) van het project betreft terwijl in fase 1 (het Zuiden) slechts 1 lot groene zone wordt. Het is ondeugdelijk om het inplanten van Groene Zone louter aan de keuze en welwillendheid van Matexi - de ontwikkelaar over te laten. Dit is de omgekeerde wereld waarbij de ontwikkelaar zijn eisen oplegt aan de democratisch verkozen overheid in plaats van omgekeerd. Dit getuigt van onzorgvuldig en onbehoorlijk bestuur.	Op het masterplan staat centraal in het projectgebied een aaneengesloten groenzone ingetekend met een substantiële oppervlakte, in plaats van de initiële kleinere groenzones op verspreide plaatsen in het projectgebied (zie vorig masterplan). Een centraal en groter park zal kwalitatief beter ervaren worden. De grootte van dit park met circa 7.100m² is meer dan de bestuurlijk opgelegde oppervlakte (6.500 m²). Gelet op zijn centrale ligging, behoort de aanleg van het park tot de 2^{de} ontwikkelingsfase. Het zal aangelegd worden met kwalitatief groen en voorzien worden van robuuste speeltuigen in overeenstemming met de betreffende gemeentelijk verordening. In deze fase van de verkavelingsvergunning (de 1^{ste} fase) zal er ook reeds een aanzienlijke groenzone van 3.900 m² voorzien worden. Deze zal hoofdzakelijk bestaan uit een grasveld met verschillende speeltuigen voor de kinderen van de buurt. Deze groenzone zal in een later fase pas vervangen worden door de op die plaats ingetekende eengezinswoningen na aanleg van het centrale park.

	Bijgevolg zal er steeds een kwalitatieve groenzone van minstens 3.900 m ² aanwezig zijn die de volledige buurt ten goede zal komen en die steeds door iedereen gebruikt zal kunnen worden.
Het gaat over een klassieke verkaveling met een totaal gebrek aan alternatieve en moderne woonvormen.	Er wordt in het Priak (basis van de verkaveling) niet opgelegd dat er alternatieve en moderne woonvormen moeten worden gebruikt.
De centrale groenzone komt voornamelijk de bewoners van het project ten goede terwijl de omwonenden voornamelijk belast worden. Die centrale groene zone moet er uiteraard komen en in de eerste fase en er zouden ook buffergroenzones moeten voorzien worden aan de rand van het project, ook al van in de eerste fase. De voorziene groenruimte aan de rand van kwadrant 3 moet er dus uiteraard komen en blijven. Een groene buffer zou echter ook moeten voorzien worden aan de zuidwestelijke kant van kwadrant 4 waar de woondichtheid erg hoog is en de geplande huizen erg kort tegen de huidig bestaande huizen worden ingepland.	De centrale groenzone heeft een openbaar karakter en kan bijgevolg gebruikt worden door alle buurtbewoners en niet enkel en alleen de bewoners van het project. Buiten het voordeel van een groot centrale park van 7.100 m ² (600 m ² meer dan de bestuurlijk opgelegde oppervlakte van 6.500 m ²) zal het nieuwe project ook inzetten op de uitbouw van een nieuw tragewegennetwerk doorheen het projectgebied. Het projectgebied zal zo gemakkelijk aangesloten worden op de omringende OV-haltes wat de volledige buurt ten goede zal komen. Vergeleken met de vorige verkaveling wordt er een kavel omgezet tot groenbuffer ter hoogte van Pellenbergveld. Een extra groene buffer ten westen van het projectgebied wordt niet als noodzakelijk geacht.
Het valt op te merken dat de Gecoro aangaf dat projectontwikkelaar Matexi in de buurt van Beigemveld reeds 19 hectare ontwikkeld heeft zonder groene ruimte. Bijgevolg moet ter compensatie voldoende groene ruimte en dus meer dan de nu voorziene oppervlakte groene ruimte, ingepland worden vanaf de eerste fase, in deze laatste te ontwikkelen 8 hectares van het gebied, nl verkaveling Beigemveld. Enkel op deze manier kan het gebrek aan groene ruimte voor de voornoemde 19 hectare worden gecompenseerd.	De handhaving van de aanpalende verkaveling in de buurt van Beigemveld en het hier ontbreken van enige groenaanleg maakt geen onderdeel uit van voorliggende vergunningsaanvraag en dient dus ook niet binnen de vergunningsaanvraag gecompenseerd te worden.
Er werd geen minder-hinder plan opgemaakt. Tijdens de aanleg van de wegenis werden buurtbewoners continu geconfronteerd met problemen:	Er is wel degelijk een afsprakennota en een circulatieplan opgemaakt voor de uitvoering van de toenmalige wegeniswerken. Tijdens de werken werd er ook rekening gehouden met de opmerking van de buurtbewoners. Deze opmerkingen werden dan systematisch doorgegeven aan Matexi. Ook in de

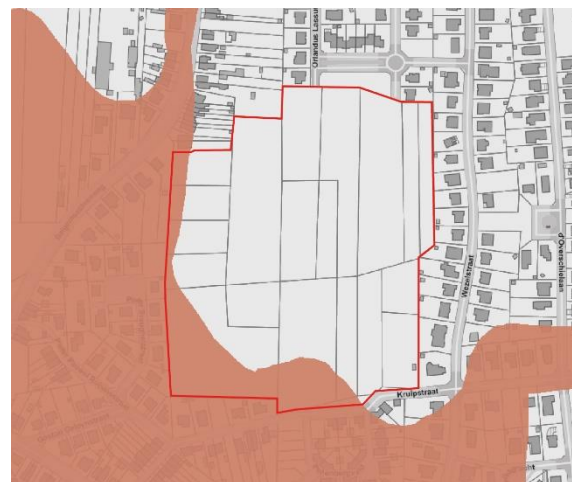
• Vrachtwagens die op niet toegelaten tijdstippen de woonwijk inrijden en de motor stationair laten draaien; • Vrachtwagens die van de werfzone rijden zonder de aarde/modder van hun vrachtwagens te verwijderen en die de straten als één grote modderpoel achterlaten; • Vrachtwagens die de openbare weg blokkeren tijdens het spitsuur als bewoners hun kinderen naar school moeten brengen of naar hun werk moeten vertrekken; • Vrachtwagenchauffeurs die buurtbewoners onrespectvol en dreigend afblaffen wanneer ze vriendelijk op hun gedrag worden aangesproken. Er is geen enkele indicatie of nog maar begin van een plan om een herhaling van deze scenario's te vermijden. Dit is onaanvaardbaar.	toekomst zal er een circulatieplan en afsprakennota opgemaakt worden. Bijkomend zullen ook de nodige maatregelen getroffen worden om de hinder voor de buurtbewoners tijdens de werken te beperken. De gemeente zal er mee op toezien dat de vigerende wetgeving en de afspraken nageleefd worden.
Het wegdek van de oude Kruipstraat is in slechte staat en zal verder kapot gaan door al het werfverkeer.	Het is de bedoeling om de Kruipstraat te verbreden en te vernieuwen. In de tussentijd zal de Kruipstraat in zo een staat gehouden worden zodat de verkeersveiligheid niet gehypothekeerd wordt.
In de bespreking van het PRIAK verleend op 1 september 2016 staat ten slotte onder het punt "Goede langzame verkeersverbinding met de bedienende hoogwaardige OV-halte" het volgende: <i>"Een goede langzame verkeersverbinding tussen het projectgebied en de kern van Grimbergen, evenals de bedienende OV-halte dienen prioritair ingericht te worden als veilige vlotte verbinding voor wandelaars en fietsers."</i> Voorliggend project kan derhalve enkel vergund worden als: • Er een veilige vlotte verbinding is vanaf de ontsluiting van het projectgebied tot de kern van Grimbergen of de OV-halte. In dit bezwaarschrift werd hierbij thans aangetoond dat er geen veilige verbinding is. Het uitgangspunt van het PRIAK is dat er een hoogwaardige OV-halte in de buurt van het te ontwikkelen gebied is. Dit is niet het geval. Noch de bushalte op de Beigemsesteenweg, noch de stelplaats voldoen aan de definitie van hoogwaardig OV op de website Mobiel Vlaanderen die het departement Mobiliteit en Openbare werken ter beschikking stelt van de lokale overheden. (cfr. http://www.mobielvlaanderen.be/overheden/artikel.php?id=660). Dit is in strijd met de inhoud van het PRIAK.	De aansluiting op het OV-netwerk wordt aangegeven in het PRIAK samen met de uitvoering van trage verbindingen. Hier wordt rekening mee gehouden door het invoeren van twee trage verbindingen doorheen het projectgebied. Via deze wegen kan gemakkelijk aangesloten worden op de OV-halte op de Beigemsesteenweg. Ook het busstation op de Wolvertemsesteenweg is vlot bereikbaar. De frequentie is een bevoegdheid van De Lijn. Indien er vraag is naar een hogere frequentie dient dit aan de bevoegde instanties te worden gemeld. De aanwezige voorzieningen van de Lijn ter hoogte van de Wolvertemsesteenweg kunnen niet worden afgedaan als niet hoogwaardig openbaar vervoer.

Uit bovenstaande blijkt duidelijk dat het aangevraagde project niet in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening, en thans niet kan verleend worden.	
Bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening dient tevens rekening gehouden worden met de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid van het project. Het betrokken project met onder meer appartementsgebouwen, voorziet een dichtheid van maar liefst 22,5 woningen/ha en wijkt hierbij manifest af van de bouwdichtheid in de onmiddellijke omgeving, die hoofdzakelijk wordt gekenmerkt door vrijstaande residentiële woningen met een lage bebouwingsdichtheid. Gelet op de lage bebouwingsdichtheid in de onmiddellijke omgeving van het project is de huidige schaal en ruimtegebruik van het aangevraagde project onaanvaardbaar. De plannen voor een hogere bouwdensiteit richting Kruipstraat stroken bovendien niet met de langere afstand naar het centrum van Grimbergen t.o.v. het centrum Beigem. Schepen Laeremans stelde trouwens in zijn bewaarschriften uit 2017 tegen de verkaveling Beigemveld, dus toen hij in de oppositie zat, dat er maximum 172 woningen toelaatbaar waren om de buurt leefbaar te houden en op voorwaarde dat er een extra ontsluiting via de Beigemsesteenweg voorzien werd.	Gelet op de schaarste aan ruimte en principes van duurzaam ruimtegebruik is een verkaveling zoals we deze ten noorden en westen van het projectgebied kennen (met zeer grote kavels en tuinen), niet langer wenselijk. De provincie had reeds in het kader van het PRIAK verklaard dat een dichtheid van 22,5 wo/ha moest worden beschouwd als een absoluut minimum. Pellenbergveld en de Kruipstraat hanteren vandaag eenzelfde dichtheid als de verkaveling.
De aangevraagde bebouwingsdichtheid wijkt bovendien af van het Provinciaal ruimtelijk structuurplan en het Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, waar een dichtheid van 15 woningen/ha wordt voorzien bij eventuele ontwikkeling. Dit wordt ook door de GECORO duidelijk gesteld in haar negatief advies: <i>"De voorgestelde dichtheid van 22,5 woningen/ha wijkt af van de 15 woningen/ha van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan. Deze afwijking zou moeten verantwoord worden."</i> Een afwijking mag enkel mits verantwoording en deze verantwoording is niet aanwezig.	Het advies van de gecoro is door het college behandeld. Het college is hierbij van oordeel dat de gemeente in haar beleid rond woonuitbreidingsgebieden een juist evenwicht heeft gezocht tussen het invullen en schrappen van WUG's in de gemeente. 8,6 ha WUG wordt omgezet naar wonen t.o.v. 42 ha naar gemengd openruimtegebied. Op schaal van de gemeente is dit een zeer duurzame en uitgesproken keuze voor het behoud van het groen in de gemeente. De woondichtheid van ongeveer 20 woningen per ha wordt in voorliggende verkaveling gerespecteerd (verkaveling in beroep 2021: 81 woningen (aangevraagd) + 110 woningen (volgende fase) = 191 woningen = 22,2 wo/ha). Deze woondichtheid wordt voorzien binnen de woonbehoeftestudie (20 wo/ha) en het PRIAK (min. 22,5 wo/ha). De woondichtheid is te verantwoorden door de ligging nabij het centrum van Grimbergen.

Zoals uit de kaarten van Geopunt Vlaanderen 2017 blijkt, is in het zuiden, het zuidwesten en langsheen de westelijke grens van het plangebied een zone gekarteerd als van nature overstroombaar door afspoelend exces hemelwater.

Thans dient de vergunningverlenende overheid in het kader van de vergunningsaanvraag te motiveren of de betrokken aanvraag een schadelijk effect kan veroorzaken overeenkomstig artikel 8 van het Decreet Integraal Waterbeleid:

"De overheid die moet beslissen over een vergunning, plan of programma als vermeld in § 5, draagt er zorg voor, door het weigeren van de vergunning of door goedkeuring te weigeren aan het plan of programma dan wel door het opleggen van gepaste voorwaarden of aanpassingen aan het plan of programma, dat geen schadelijk effect ontstaat of zoveel mogelijk wordt beperkt en, indien dit niet mogelijk is, dat het schadelijk effect wordt hersteld of, in de gevallen van de vermindering van de infiltratie van hemelwater of de vermindering van ruimte voor het watersysteem, gecompenseerd."



Legende

- Overstroombaar door afspoelend exces hemelwater
- Overstroombaar vanuit waterloop of door afstromend water
- Overstroombaar vanuit waterloop
- Niet van nature overstroombaar

| Van nature overstromingsgevoelig gebied (Geopunt Vlaanderen, 2021)

Slecht een beperkte oppervlakte aan de zuidkant van het plangebied valt binnen het van nature overstroombaar door afspoelend exces hemelwater (Geopunt, 2021). Beigemveld ligt relatief hoog, en ver verwijderd van waterlopen. Het gaat om landbouwgrond, waarbij de lichte glooiing uitzonderlijk zorgde voor wat verplaatsing van regenwater naar de wat lager gelegen zones binnen de contouren van het plangebied.

Precies dat zal nog beter ondervangen worden door de aanleg van de wijk. Een belangrijke voorwaarde die de gemeente heeft gesteld bij de voorafgaande besprekingen was dat het hemelwater in de nieuwe wijk maximaal ter plaatse zou blijven. Met deze vraag werd terdege rekening gehouden en hieraan is het noodzakelijke studiewerk voorafgegaan.

Onder meer door een minimum aan verharding, via waterdoorlatende verharding, grote poreuze rioleringsbuizen, grachten met schotten langs de meeste wegen en een systeem van opeenvolgende wadi's zal de verkaveling in staat zijn het regenwater maximaal ter plaatse te houden en

	te laten infiltreren. Het systeem voorziet in meer capaciteit dan wettelijk vereist is, zodat het rioleringsnet stroomafwaarts zo min mogelijk belast zal worden. Er werd voldoende rekening gehouden met de mogelijk impact van de bebouwing en verhardingen van de voorliggende verkaveling. De aanvraag voldoet aan de wettelijke bepalingen inzake integraal waterbeleid. Wel zal ervoor gezorgd moeten worden dat, in afwachting van de realisatie van de tweede fase, de nieuwe woningen en de tijdelijke groenzone voldoende worden afgeschermd van de resterende (noordelijk gelegen) landbouwzone, die in de tweede fase zal worden verkaveld. Dit dient te gebeuren met de nodige bermen en grachten, zodat het hemelwater op het terrein van deze landbouwzone blijft. Volgens bovenvermelde schets zijn zowat alle omliggende straten en woningen in het westen en het zuiden van het project bruin ingekleurd en dus 'van nature overstroombaar door afspoelend exces hemelwater'. In de praktijk is er daar evenwel helemaal geen structureel en zelfs geen occasioneel probleem. Sinds de recente verharding van het Boterwegje (in uitvoering van de verkavelingsvergunning) doet er zich bij hevige regenval wel een probleem voor op het kruispunt van dit wegje met de Kruipstraat. Door het samenspel van de verharding en de iets lager ligging fungeerde het wegje als een soort kanaaltje voor water van de hoger gelegen velden. Het gaat evenwel om tijdelijke problemen, die aanvankelijk niet konden verholpen worden door het stilleggen van de werken n.a.v. de uitspraken van de Raad voor Vergunningsbetwistingen en de Raad van State. Inmiddels werden er op last van het gemeentebestuur beveiligingswerken uitgevoerd (aanleg van grachten en een dam, aansluiten van de dwarsroosters), zodat de wateroverlast zich niet meer kon voordoen via die weg. De ontwikkelaar heeft aan het college toestemming gevraagd om nog bijkomende grachten te kunnen graven. Deze werd verleend tijdens het college van 16 augustus.
Artikel 3 van het Gemeentedecreet verwacht van het gemeentebestuur een burgersnabije, democratische, transparante en doelmatige ingesteldheid. De bezwaarindieners betreuren ten eerste dat deze ingesteldheid tot nog toe niet gold bij de behandeling van het Ruimtelijk Uitvoeringsplan Vierhuizen.	Het betreft nu geen RUP, maar een verkaveling. Er werd de voorbije jaren wel degelijk intensief overleg gepleegd met de buurt. Het RUP Vierhuizen doet hier bovendien niet ter zake want ligt zelfs niet op grondgebied Grimbergen.

Er is geen RUP en dus ook geen participatietraject. Onderhavig bezwaarschrift kan dan ook enkel en alleen maar gebaseerd worden op de gegevens die worden aangeboden op de gemeentelijke internetsite en door de gemeentelijke diensten. Een openbaar onderzoek in volle vakantieperiode kan bezwaarlijk doorgaan als een participatietraject, temeer daar dit project een zeer grote weerslag heeft op tal van aspecten van het leven in de wijde omtrek. De hoorplicht, het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel worden bij dit alles duidelijk niet nageleefd.	Bij alle aanvragen werden alle participatietrajecten gerespecteerd conform de wetgeving. Er werd uitgebreid overleg gepleegd met de deputatie en de buurtbewoners.
Andere gemeenten omschrijven "het plangebied" in de toelichtende nota uitdrukkelijk als "niet behorend tot de kern van het hoofddorp", en zelfs als een gebied dat door allerlei groenelementen fysiek van deze kern gescheiden is. Anderzijds schrijft het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen uitdrukkelijk voor dat in de gemeenten in het buitengebied de verdere ontwikkelingen op het vlak van wonen in de kern moeten worden gebundeld. Dit betekent dat het RUP Vierhuizen niet overeenstemt met de beleidsopties van het "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen".	Grimbergen ligt in de Vlaamse ruit en wordt wel aangeduid als een hoofddorp (RSV, RSVB en GRS). Het gebied ligt bovendien effectief in het hoofddorp zoals afgebakend in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Het RUP Vierhuizen doet hier niet ter zake want ligt zelfs niet op grondgebied Grimbergen..
In een hoofddorp stelt het provinciaal ruimtelijk structuurplan voorop dat leegstaande woningen en gebouwen en onbebouwde percelen aan een uitgeruste weg prioritair dienen te worden benut. Niet uitgeruste woongebieden kunnen worden aangesneden ten behoeve van het doelgroepenbeleid. Woonuitbreidingsgebieden en woonreservegebieden kunnen worden aangesneden indien er geen andere mogelijkheden zijn en indien dit gebeurt ten behoeve van het doelgroepenbeleid. Dit betekent dat leegstand in Grimbergen als eerst moet worden aangepakt.	Er wordt in Grimbergen een leegstandsbeleid gevoerd. Er is echter onvoldoende leegstand om de woonbehoeften op te vangen. Nieuwe ontwikkelingen zijn wel degelijk nodig.
De beschikbaarheid van plaatsen is in de Grimbergse scholen momenteel al bijzonder problematisch. Elk jaar moeten de schooldirecteuren verschillende ouders teleurstellen en doorsturen naar een andere school. De dichtstbijzijnde lagere scholen zijn de Regenboog en het Prinsenhof. De website (https://grimbergen.aanmelden.in/vrije-plaatsen) geeft duidelijk aan dat daar totaal geen vrije plaatsen zijn. Voor fase 1 en 2 en rekening houdende dat elk gezin gemiddeld 1,5 kinderen heeft, kom je aan 195 woningen x 1,5 kinderen of 292 extra kinderen. Waar moeten deze kinderen naartoe?	De beperkte capaciteit voor kinderopvang en beschikbare plaatsen in de basisscholen is geen stedenbouwkundig gegeven.

De aanvraag zal zorgen voor een enorme uitstoot aan stikstof en daar wordt in de aanvraag gewoon geen rekening gehouden wat strijdig is met de Grondwet dewelke een gezond leefmilieu voor de burger waarborgt.	Door de aard en hoeveelheid van de bijkomende bewegingen zal de toename aan fijnstof-emissies niet dermate toenemen dat de luchtkwaliteit aanzienlijk zal verslechteren. Dit is verder meegenomen in de mer-screening van het RUP. Er is geoordeeld door de dienst MER dat er geen problematische toename kan worden genoteerd.
+ Bijkomende bezwaren werden reeds behandeld binnen de behandeling van het bezwaar 02 .	
Bezwaar 21	
Zie behandelingen van de bezwaren 02, 13 en 19 .	
Bezwaar 22	
Zie behandelingen van de bezwaren 02 en 19 .	
Bezwaar 23	
Zie behandelingen van de bezwaren 02 en 19 .	
Bezwaar 24	
In het dossier wordt er gemeld dat de straat, 'Pellenbergveld' eenrichtingsverkeer zou worden. Gezien de straat enkel door de bewoners zelf gebruikt wordt (U-vorm), lijkt dit voor de persoon in kwestie niet van toepassing. Het verkeer verloopt vandaag prima op deze manier. Een bord van uitzonderlijk plaatselijk verkeer aan beide ingangen van de straat lijkt de persson meer van toepassing.	Gelet op het beperkt aantal mensen dat in Pellenbergveld moet zijn en gelet op het feit dat er geen gemotoriseerd verkeer vanuit de nieuwe wijk wordt verwacht in Pellenbergveld kan deze kritiek worden aanvaard. Het behoud van tweerichtingsverkeer kan er aanvullend voor zorgen dat er traag wordt gereden en dat een deel van de straat tijdelijk kan afgesloten worden voor activiteiten van de buurtbewoners.

Bezwaar 25	
Zie behandelingen van de bezwaren 02 en 19 .	
Bezwaar 26	
De persoon is inwoner van de Kruipstraat en is van mening dat de locatie waar hij woont extra zwaar belast wordt. Vooraan wordt de staat zwaar belast door het ontsluiten van een bijzonder groot aantal huizen langs onze kant. Achteraan wordt een grote concentratie dicht bij mekaar staande huizen ingepland vlak achter onze tuin en zonder groenbuffer. Aan de zijkant wordt het boterwegje, wat voornamelijk een wandelpad is omgevormd tot een verharde weg (die mogelijk ook kan gebruikt worden door lichte bromfietsen). Dat heeft een directe impact op onze rust en levenskwaliteit thuis en de veiligheid bij het verlaten van ons huis, zeker voor de kinderen.	De mobiliteitsstudie toont aan dat er geen aanzienlijke toename van het gemotoriseerde verkeer zal zijn. De toename aan gemotoriseerd verkeer vanuit de verkaveling zal slechts een beperkt effect hebben op de vandaag aanwezige verkeersdrukke. Door de spreiding van de ontsluiting wordt de belasting bovendien verdeeld over de omringende ontsluitende wegenis. Bijkomend is de wijk en zo ook de Kruipstraat gericht op langzaam verkeer. Daarnaast zullen er ook andere maatregelen genomen worden om de ontsluiting via de Kruipstraat zo veilig mogelijk te laten verlopen: • Het zuidwest deel van de Kruipstraat zal omgevormd worden tot een fietsstraat. De gemotoriseerde voertuigen zullen de fietsers niet langer mogen inhalen. • In de Kruipstraat zullen de auto's maximum 30 kilometer per uur mogen rijden. Woonontwikkelingen dienen niet gebufferd te worden van andere woonontwikkelingen. Het bijkomend voorzien van een buffer is dus niet aan de orde. De nieuwe woonontwikkelingen zijn perfect verweefbaar met de bestaande woonontwikkelingen. Buffers wordt gebruikt om functies die niet verenigbaar zijn van elkaar te scheiden. Het Boterwegje heeft altijd ter beschikking gestaan van zowel wandelaars als fietsers.
+ Bijkomende bezwaren werden reeds behandeld binnen de behandeling van de bezwaren 02 en 19 .	

Bezwaar 27

Het bezwaar heeft betrekking tot de ontoereikendheid van de aangelegde riolering en de bijhorende infrastructuur ten gevolge van de nieuwe straten die aansluiten vanuit Beigemveld. Ons initieel bezwaar over het riool werd bevestigd door de wegenis werken, daar werd vastgesteld en gedocumenteerd dat de riolering die vanuit het Beigemveld komt enkel aangesloten is op de Kruipstraat en dus het hele gebied moet slikken. Echter in de Kruipstraat ligt slechts een zeer eenvoudig systeem met een hele kleine diameter berekend op de kleine verkaveling van de Pellebergveld (zie foto).

De rioolbuis die uit de nieuwe straat komt is aangesloten op een nieuwe collector die ook de Kruipstraat en de Pellenbergveld doorverbind (zie foto). Deze nieuwe aansluiting heeft een hele grote diameter om in een kleine collector op het bestaande riool van de Kruipstraat met hele kleine diameter aangesloten te worden. Het is onmogelijk dat het debiet vanuit die nieuwe straten verwerkt kan worden door een eenvoudig systeem in de Kruipstraat met een ontoereikende diameter. Het gaat werkelijk over een halvering van diameter.

Foto's en onze gemeenschappelijke ongerustheid werden reeds met jullie diensten gedeeld en gedeeltelijk beantwoord door de Heer Theetaert. Echter er werd doorgeschoven naar de aannemer en verwezen naar een Wadi. Maar een Wadi is bedoeld om hemelwater en oppervlaktewater op te vangen, niet om rioolwater te bufferen. Ook niet om overlopende regenwaterputten te bufferen.

Andere installaties werden vermeld, als vertragingstrechter, buffer, aanleg beken, etc... maar daar is op het terrein in de praktijk helemaal niets van te zien. Ook de Wadi is er (nog) niet.

Tevens is opgemerkt dat de afhelling van de nieuwe straten in een nadelige hellingshoek aan de Pellenbergveld aansluiten, ze richten het water naar beneden en niet zijdelings in de richting van het riool verder in de Kruipstraat in beide richtingen. Bij regenval loop het water rechtdoor de Pellenbergveld in en niet in het riool.

Bij een gesprek met de werfleider vd Firma Van Hoeydonck (aanleg straat) was het duidelijk dat ook zij dit een zeer bedenkelijke opstelling vonden. De bedenking werd ook gemaakt over de Wadi. Waar gaat het overtollige water naartoe als die Wadi overstroomt? Zoals heden

Dit bezwaarschrift heeft geleid tot een bijkomend controlebezoek ter plaatse van de gemeentelijke diensten, samen met de deskundigen van de ontwikkelaar begin augustus 2021.

De foto's betreffen een onafgewerkte toezichtspuit van het overstortstelsel voor hemelwater vanuit de wadi aan de Kruipstraat. De diameter van de buizen die aansluiten op de bestaande riolering werd niet gekozen op basis van het berekende debiet dat hierdoor kan vloeien, maar op basis van buffercapaciteit. Er zal enkel in uitzonderlijke toestanden hemelwater uit het project naar de bestaande riolering vloeien, namelijk wanneer de overstort in werking treedt. Dan nog zal volgens de berekeningen maximaal 2 % van het totale watervolume via deze weg afvloeien, nadat de grachten, bufferbekkens en alle (brede) infiltratiebuizen verzadigd zijn. Het debiet van deze overstorten is beperkt (ca. 0,6 l/s) en zeker niet te vergelijken met het debiet van de afstromende velden bij hevig regenweer.

De kwetsieuze foto's over te kleine aansluitingsputten geven nog deels de situatie weer van tijdens de opbouw van de riolering m.b.t. de overloop. Er is geen abnormaliteit vastgesteld op deze foto's. Het rioleringsstelsel van de verkaveling wordt aangesloten op de grote riolering van de Kruipstraat richting Beukendreef/Wezelstraat met een diameter 600 gemengd. Deze is ruim voldoende voor de opvang later van RWA en DWA komende van de verkaveling en van de bestaande bebouwing in de omgeving.

Wat betreft de bezorgdheid dat de wadi de overstort van private regenwaterputten moet opvangen: alle woningen moeten hun terrassen laten afwateren in de aangrenzende groenzones. De opritten moeten uitgevoerd worden in waterdoorlatende verharding. Bijkomend werd er bij de berekening van de buffercapaciteit voor het hele project rekening gehouden met 80 m² verharde oppervlakte per lot. Het buffervolume voorzien in de wadi's, grachten en rioleringsbuizen is hier dus op berekend. Het is tevens zo dat elk perceel groter dan 250 m² verplicht is om zelf een infiltratievoorziening te plaatsen. De regenwaterputten op privaat terrein zullen overstorten in deze infiltratievoorziening en pas als deze laatste volledig vol is, zal dit overstorten naar de riolering in het project.

uitgevoerd, overloop in de Kruipstraat die nu al niet voldoende kan slikken en foutief afhelt.

De persoon wenst formeel in kennis te stellen dat sinds de oprichting van Pellenbergveld in 2002 nooit enig incident heeft plaatsgevonden m.b.t. tot wateroverlast, grondwater, opstuwende riolen etc.... Maar sinds de nieuwe aanleg horen we wel vaker van burens dat, bij regenval, de aflopen in hun respectievelijke huizen borrelende geluiden maken, wat een indicator is van een ontoereikende afwatering in het riool en een nieuw fenomeen is.

Ook is het duidelijk dat meer regenwater doorstroomd in de straat sinds de nieuwe aanleg. De waterstroom is duidelijk toegenomen en afkomstig van de nieuwe straten, dat is visueel eenvoudig vastgesteld en te zien. Je ziet het water in de Pellenbergveld stromen vanaf de nieuwe straat en niet naar de Kruipstraat zoals het zou moeten. De Pellenbergveld kan dat niet slikken, dat is ook een U vorm een maakt een lus in de Kruipstraat.

Als de riool dat water niet kan slikken, staan alle lager gelegen huizen blank. Zonder enige twijfel en gegarandeerd met wateroverlast als gevolg.

Bij de aanleg kan nu nog relatief eenvoudig ingegrepen worden ter verbetering en voorkoming van erger.



Wat betreft de helling van de straten die nadelig zou zijn voor Pellenbergveld: op de rijbaan is naast een langshelling ook telkens een dwarshelling aanwezig die minstens 2 % bedraagt. Zo loopt het regenwater naar de grachten en straatkolken die op hun beurt zo geplaatst zijn dat het regenwater hier naartoe stroomt. Er werden tevens voldoende straatkolken voorzien om de oppervlakte van de aanwezig wegnis op te vangen.

Het borrelend geluid ontstaat wanneer het rioleringsstelsel op eigen terrein in onder- of overdruk komt. Dit fenomeen komt frequent voor bij niet gescheiden stelsels op eigen terrein wanneer het stelsel zich hoger vult dan normaal of bij stilstand door bv. plotse en hevige regenval of na toilet-gebruik en als in de woning geen verluchttingsventiel voldoende hoog (reukhinder!) is aangebracht op het rioleringsstelsel in de woning, waarlangs de aanwezige lucht in de buizen kan ontsnappen of aanzuigen tijdens het waterlozen.

In de straat gebeurt deze luchtcirculatie via de gaten in de straatputdeksels en/of de kolken.

Na kort overleg met uw diensten willen wij graag een aanvulling formuleren aan ons initieel bezwaar hieronder, nl. dat het duidelijk is dat er geen adequate riolering/afwatering voorzien is in de nieuwe verkaveling Beigemveld. Dit verkaveling gebied is reeds als overstrooming gevoelig beschreven en bekend bij jullie diensten. Goedkeuring van dergelijke ontwikkeling zonder aangepaste rioleringsvoorzieningen is geheel onverantwoord. Een voorbeeld hiervan is goed zichtbaar in opnamen van recente regenval en overbelasting door de nieuw aangelegde straten. Nog te onthouden dat op dit ogenblik de zone niet bebouwd is en er ook geen extra toestroom is van de huizen. Wat onherroepelijk wel zo zal zijn bij bebouwing en zal niet opgevangen kunnen worden door het huidige systeem.	Tot op heden werden de straatkolken afgedekt, omdat de wadi nog niet uitgevoerd werd en er anders stilstaand water en vervuiling in de poreuze buizen terecht kan komen. De werken werden gestaakt door het vernietigen van de vergunning. Hierdoor konden niet alle regenwatervoorzieningen aangelegd worden en kon het systeem nog niet naar behoren functioneren. Er werd in augustus 2021 door de ontwikkelaar aan het schepencollege toestemming gevraagd en verkregen om een voorlopig grachtenstelsel aan te leggen alsook de wadi ter hoogte van de Kruipstraat. Hierdoor zal het oppervlaktewater dat nu op de straten terechtkomt, voortaan worden opgevangen op het terrein en de kans krijgen om te infiltreren.
Bezwaar 28	
Zie behandelingen van de bezwaren 02, 08 en 19.	
Bezwaar 29	
Zie behandelingen van de bezwaren 02 en 19.	
Bezwaar 30	
Zie behandelingen van de bezwaren 02 en 19.	
Bezwaar 31	
Zie behandelingen van de bezwaren 02 en 19.	
Bezwaar 32	
Zie behandelingen van de bezwaren 02 en 19.	

Bezwaar 33	
Zie behandelingen van de bezwaren 02 en 19 .	
Bezwaar 34	
Zie behandelingen van de bezwaren 02 en 19 .	
Bezwaar 35	
Inwoner van de Beigemsesteenweg die wilt aangeven dat het geplande project en de gewijzigde verkavelingsvergunning nadelige effecten zullen hebben. De Beigemsesteenweg is nu al verzadigd door het verkeer. 's Morgens staan ze hier 700m van het kruispunt Wolvertemsesteenweg verwijderd al in hun wagen aan te schuiven.	De mobiliteitsstudie toont geen aanzienlijke toename van het gemotoriseerde verkeer aan inzake impact op de ontsluitende wegenis. De vrees voor nieuwe files in de omliggende straten is ongegrond. De toename aan gemotoriseerd verkeer vanuit de verkaveling zal slechts een beperkt effect hebben op de verkeersdrukte op de ontsluitende wegenis en de hieraan gekoppelde kruispunten zoals aangegeven in de mobiliteitsstudie op pg. 29. Door de spreiding van de ontsluiting wordt de belasting bovendien verdeeld over de omringende ontsluitende wegenis.
+ Bijkomende bezwaren werden reeds behandeld binnen de behandeling van de bezwaren 02 en 19 .	
Bezwaar 36	
De persoon beschikt over bewijs dat sinds de aanleg van de verharding voor het project, zijn tuin onderloopt door wateroverlast na hevige regenval. Dit was een aantal jaren geleden niet zo, dit is dus een recent probleem. De moestuin is totaal verwoest hierdoor, en de kippen waren niet meer veilig. Matexi heeft met de verharding/verhoging geen rekening gehouden met de bestaande woningen en tuinen die aan Beigemveld grenzen.	Ten gevolge van het archeologisch onderzoek werd de structuur van de grond gewijzigd. De grond werd niet opgehoogd, maar wel aangetrild, met het oog op de weganaanleg en de toekomstige bebouwing. Dat kan er, samen met de uitzonderlijke regenval tijdens de maand juli, mee voor gezorgd hebben dat er zich in enkele tuinen wateroverlast heeft voorgedaan. Na het bouwverlof heeft Matexi maatregelen getroffen om nieuwe wateroverlast te voorkomen. Achter de woningen van de Kruipstraat werd een gracht gegraven, waardoor het afstromend water van de velden werd opgevangen en tegengehouden. Er zullen nog bijkomende grachten worden gegraven. Hiervoor werd toestemming verleend door het schepencollege van 16 augustus.

+ Bijkomende bezwaren werden reeds behandeld binnen de behandeling van de bezwaren 02 en 19 .	
Bezwaar 37	
De persoon is eigenaar van een woning in de Wezelstraat, 1850 Grimbergen. Het geplande project, de gewijzigde verkavelingsvergunning, de betwiste mobiliteitsmaatregelen en de betwiste verkaveling zullen negatieve effecten hebben voor de buurtbewoners en mezelf. De verkavelingsvergunning zal leiden tot een aanzienlijke toename van het verkeer in de omliggende straten en in het bijzonder in de Wezelstraat en Steenpoeldreef.	Cf. behandeling bezwaar 35
De voorgestelde mobiliteitsmaatregel waarbij het gebied opgedeeld wordt in 4 kwadranten verschuift een belangrijk deel van het verkeer richting het kruispunt Kruipstraat – Wezelstraat, waardoor de Wezelstraat en Steenpoeldreef disproportioneel belast worden door sluipverkeer dat zonder deze gedwongen omleidingen niet door deze straten zou gaan.	Door de spreiding van de ontsluiting wordt de belasting verdeeld over de omringende ontsluitende wegenis. Bijkomend heeft de mobiliteitsstudie ook aangetoond dat er geen aanzienlijke toename van het gemotoriseerde verkeer te verwachten is. De vrees voor nieuwe files en een overbelasting van de Kruipstraat en de Wezelstraat is ongegrond. De toename aan gemotoriseerd verkeer vanuit de verkaveling zal slechts een beperkt effect hebben op de verkeersdruk op de ontsluitende wegenis (zie mobiliteitsstudie).
De persoon wandelt zelf wekelijks meermaals in de Wezelstraat en Steenpoeldreef van en naar openbaar vervoer haltes of andere lokale bestemmingen (Grimbergen centrum, Beigem, de Maalbeek, het Lintbos). Een toename van het verkeer in deze straten houdt een verhoogde kans in om zelf slachtoffer te worden van een aanrijding.	De mobiliteitsstudie toont geen aanzienlijke toename van het gemotoriseerde verkeer aan inzake impact op de ontsluitende wegenis. De vrees voor nieuwe files in de omliggende straten is ongegrond. De toename aan gemotoriseerd verkeer vanuit de verkaveling zal slechts een beperkt effect hebben op de verkeersdruk op de ontsluitende wegenis. Binnen de bestaande verkaveling worden er trage verbindingen voorzien om de bestaande OV-haltes vlot te bereiken. De persoon in kwestie kan op dit moment zelf kiezen om te wandelen door Wezelstraat en de Steenpoeldreef of gebruik te maken van de trage verbindingen doorheen de nieuwe verkaveling.
Er is geen enkele noodzaak om woonuitbreidingsgebied aan te snijden aangezien er in Grimbergen nog ruimschoots voldoende onbebouwde gronden in woongebied zijn. De vaststelling dat er de laatste jaren aan een steeds hoger tempo wooneenheden bijkomen toont aan dat er geen schaarste is aan ontwikkelingsmogelijkheden. Dit blijkt uit de cijfers voor het aantal woongelegenheden in Grimbergen van de laatste	Er wordt verwezen naar de woonbehoeftestudie die de basis vormde voor het goedgekeurde Priak.

jaren1: 2018: +51 (+0,3%) in 2018, +93 (+0,6%) in 2019, +145 (+0,9%) in 2020.	
De flankerende maatregelen zijn onzorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd en zullen leiden tot mobiliteits- en omgevingsproblemen, i.h.b. in de Wezelstraat en Steenpoeldreef.	In de mobiliteitsstudie werden enkele flankerende maatregelen voorgesteld en voldoende gemotiveerd. De gemeente zal ook deze flankerende maatregelen uit de mobiliteitsstudie effectief uitvoeren zoals bijvoorbeeld het invoeren van de fietsstraat, het beperkt verbreden van de fietsstraat, het invoeren van een zone 30 in omliggende straten,... Deze ingrepen zorgen wel voor fundamentele wijzigingen op het vlak van verkeersafwikkeling. Deze afwikkeling wordt na de mobiliteitsstudie en de goedgekeurde collegebeslissing gunstig geacht ten aanzien van de omliggende straten.
Het aantal woningen waarvan het gemotoriseerd verkeer van de bewoners langs het kruispunt Wezelstraat - Kruipstraat zal moeten gaan ten gevolge van de opdeling in 4 kwadranten wordt aanzienlijk onderschat doordat er geen rekening gehouden wordt met de bestaande en toekomstige woningen in het Pellenbergveld. De bewoners van deze bestaande en al die toekomstige woningen moeten volgens het mobiliteitsplan ook langs dit kruispunt passeren, terwijl dit in het verleden niet het geval was.	Door de spreiding van de ontsluiting wordt de belasting verdeeld over de omringende ontsluitende wegenis. Dit komt de volledige wijk ten goede. De mobiliteitsstudie heeft ook aangetoond dat er geen aanzienlijke toename van het gemotoriseerde verkeer te verwachten is in relatie tot de capaciteit van de wegenis. De vrees voor nieuwe files en een overbelasting van de Kruipstraat en de Wezelstraat is ongegrond. De toename aan gemotoriseerd verkeer vanuit de verkaveling zal slechts een beperkt effect hebben op de verkeersdruk op de ontsluitende wegenis (zie mobiliteitsstudie). De enkele inwoners van de 16 woningen in het Pellenbergveld en de eventueel nog bijkomende woningen in deze straat (beperkt aantal kavels) zullen ook geen nieuwe noch significante invloed hebben op de afwikkeling van het verkeer. Er worden in het algemeen dus weinig verkeer- en conflictsituaties verwacht.
Er wordt bovendien niet gemotiveerd waarom vertrokken wordt vanuit een opdeling in 4 kwadranten en waarom dit te verkiezen is bovenop andere scenario's. Gelet op de aanzienlijke gevolgen voor de mobiliteit is het onverantwoord dat er vertrokken wordt vanuit een ondoordacht concept dat hoogstwaarschijnlijk meer negatieve effecten teweegbrengt dan een situatie zonder opdeling, waarbij het verkeer de snelste of kortste weg zal nemen.	De mobiliteitsstudie belicht de meerwaarde van de opdeling in kwadranten. Door te werken met kwadranten wordt er gestreefd naar de spreiding van de ontsluiting. Hierdoor wordt de belasting verdeeld over de omringende ontsluitende wegenis. Een andere voordeel van het werken met kwadranten is het kunnen realiseren van een autoluwe noord-zuid fietsverbinding en het voorkomen van sluipverkeer doorheen de woonwijk. Het voorgenomen project gaat uit van 4 kwadranten waarbij de noord-zuidrelatie doorheen het projectgebied enkel voor zacht verkeer wordt weerhouden. Hierbij wordt er een autovrije verbinding tussen de kwadranten voorzien, centraal binnen het projectgebied in de vorm van een exclusieve fiets- en voetgangersverbinding. Door de ligging tussen de kwadranten wordt deze verbinding niet gekruist door gemotoriseerd verkeer, waardoor er een

	optimale veiligheid voor de trage weggebruikers gegarandeerd kan worden.
De negatieve gevolgen van de opdeling in 4 kwadranten en de daaruit volgende toename in verkeer in de Wezelstraat en Steenpoeldreef zijn niet onderzocht. Er wordt in de studie foutief vanuit gegaan dat het gemotoriseerd verkeer vanuit het zuidoostelijke kwadrant van het Beigemveld en vanuit het Pellenbergveld via de Kruipstraat en de Beukendreef richting de Beigemsesteenweg zal gaan. Er wordt voorbijgegaan aan het feit dat dit verkeer zich hoogstwaarschijnlijk via de sluiproute langs de Wezelstraat en Steenpoeldreef zal verplaatsen om aan te sluiten op de gewestwegen. Zonder afsluiting voor wegverkeer van de zuidelijke takken van de kruispunten Kruipstraat - Wezelstraat en Kruipstraat - d'Overschielaan is het niet realistisch om aan te nemen dat het verkeer via de Kruipstraat en Beukendreef zal gaan. Er dient bijgevolg rekening gehouden te worden met de negatieve effecten van de toename van het verkeer in de Wezelstraat en Steenpoeldreef.	Vanuit kwadrant ZO kan men inderdaad in verscheidene richtingen rijden. Men kan via de Wezelstraat hogerop naar de A. Willaertlaan of de Grote Heirbaan richting Beigem, men kan naar de Beukendreef rijden en verderop naar de Veldkant of naar het centrum of de Vilvoordsesteenweg. Of men kan via de Wezelstraat en Steenpoeldreef richting Beukendreef of alsnog richting Keienberglaan. Het is vandaag onmogelijk te voorspellen in welke richting men van hieruit zal rijden, maar we gaan ervan uit dat het verkeer van dit kwadrant zich zal spreiden in verscheidene richtingen naar verschillende bestemmingen. Het studiebureau werkt met de prognose op pg. 29 met benaderingen en kan uiteraard geen exacte voorspellingen doen. Zo ligt het voor de hand dat er vanuit kwadrant NO ook wagens via de Beukendreef zullen rijden. De mobiliteitsstudie toont vooral aan dat er geen aanzienlijke toename van het gemotoriseerde verkeer zal zijn en dus geen buitensporige impact op de ontsluitende wegenis in relatie tot de capaciteit van de wegenis. De vrees voor nieuwe files in de omliggende straten is ongegrond. De toename aan gemotoriseerd verkeer vanuit de verkaveling zal slechts een beperkt effect hebben op de verkeersdrukke op de ontsluitende wegenis. Door de spreiding van de ontsluiting wordt de belasting bovendien verdeeld over de omringende ontsluitende wegenis.
Deze niet-noodzakelijke omleidingen langs de Wezelstraat en Steenpoeldreef zullen leiden tot een hogere waarschijnlijkheid op verkeersonveilige situaties en ongevallen. Ook een aanzienlijke toename van verkeersoverlast, geluidsoverlast, schade aan de infrastructuur en lokale uitstoot kan verwacht worden. Het bijkomend verkeer zal het rustige genot dat kan verwacht worden in deze straten aanzienlijk verstoren en negatieve effecten hebben op de gezondheid en het welzijn van de bewoners en passanten, waaronder voornamelijk voetgangers en fietsers via de fiets- en wandelroutes.	<u>Mobiliteit</u>: De mobiliteitsstudie toont geen aanzienlijke toename van het gemotoriseerde verkeer aan inzake impact op de ontsluitende wegenis. De vrees voor nieuwe files in de omliggende straten, en zo ook de Wezelstraat en de Steenpoeldreef, is ongegrond. De toename aan gemotoriseerd verkeer vanuit de verkaveling zal slechts een beperkt effect hebben op de verkeersdrukke op de ontsluitende wegenis. Door de spreiding van de ontsluiting wordt de belasting bovendien verdeeld over de omringende ontsluitende wegenis. <u>Geluid</u>: Gelet op het feit dat het hier om woonstraten gaat, met gepaste inrichting, zal de geluidstoename minimaal zijn. <u>Stikstof</u>: Door de aard en hoeveelheid van de bijkomende bewegingen zal de toename aan fijnstof-emissies niet dermate toenemen dat de luchtkwaliteit aanzienlijk zal verslechteren. Dit is verder meegenomen in de mer-screening van het RUP. Er is geoordeeld door de dienst MER dat er geen problematische toename kan worden genoteerd.

Er is niet voldoende gezocht naar de meest efficiënte ontsluitingsmogelijkheden rechtstreeks (of zo rechtstreeks als mogelijk, dus langs de noordelijke en westelijke kant) naar de Beigemsesteenweg, desnoods via gedeeltelijke onteigeningen waar noodzakelijk om zo de verkeerslasten van de ontwikkeling van het Beigemveld en het Pellenbergveld voor de omliggende straten, waaronder de Wezelstraat en Steenpoeldreef, te vermijden. In het verleden werd reeds een onderbreking voor gemotoriseerd verkeer aangelegd in de Kruipstraat waardoor verkeer dat anders via de Kruipstraat zou rijden langs de Wezelstraat en Steenpoeldreef rijdt. Het mobiliteitsplan zou deze problemen moeten oplossen en niet erger maken door ook nog eens het verkeer van het Pellenbergveld en het Beigemveld erbovenop te doen.	De mobiliteitsstudie heeft wel gezocht naar de meest efficiënte ontsluitingsmogelijkheden (Cf. supra). De studie heeft onderzoek gevoerd naar de locatie zelf en een ruime omgeving rond de locatie vanuit het binnengebied tot aan het hogere wegennet. Daarbij werd aangetoond dat bij afweging van de resultaten van de verkeersgeneratie ten opzichte van het theoretische richtcijfer van de capaciteit (1500) er voldoende marge is. Bovendien is niet al het verkeer zondermeer gericht naar de Beigemsesteenweg. Er is spreiding van het verkeer. Een nieuwe weg van het projectgebied naar de Beigemsesteenweg is niet wenselijk (zie behandeling bezwaar 20).
De studie gaat uit van gemiddeld 1,2 wagens per gezin. Dit is niet representatief voor de reële situatie in de wijk. Een onderschatting van het aantal wagen resulteert in een onderschatting van de verkeersdruk en de daarmee gepaard gaande mobiliteitsproblemen, waaronder parkeerproblemen en files. Een conservatieve houding is aangewezen om de risico's op mobiliteitsproblemen aanvaardbaar te houden. De studie zou rekening moeten houden met een meer realistisch aantal wagens (minstens 2 per wooneenheid).	De mobiliteitsstudie houdt rekening met een realistische modal shift wat inhoudt dat er minder auto's per gezin zijn en er bijgevolg ook een lagere parkeerbehoefte is. Zo wordt ook rekening gehouden met het veelvuldiger gebruik van de (elektrische) fiets als vervoermiddel. Dit is een van de redenen waarom de fiets centraal komt te staan in de wijk, via de invoering van een fietsstraat. Bovendien gaat de studie ook uit van de richtlijnen uit de gemeentelijke parkeerverordening waar normen zijn opgenomen voor heel Grimbergen. Deze normen dienen bijgevolg ook voor nieuwe ontwikkelingen te worden toegepast.
Uit de gemeenteraadszitting van 24 juni blijkt dat de studie en voorgestelde mobiliteitsmaatregelen niet besproken werden op de Commissie Mobiliteit binnen de gemeente omwille van tijdsdruk. Het bestuur heeft bedenkingen geuit over de correctheid van de cijfers van de mobiliteitsstudie en toegegeven dat het aantal wagens onderschat wordt. Een onderschatting van de cijfers kan alleen maar tot foute conclusies en ongepaste aanbevelingen leiden.	De mobiliteitsstudie was pas klaar op 12 mei en diende vervolgens nog te worden omgezet in maatregelen van het schepencollege. Het college was niet verplicht deze voor te leggen aan de gemeenteraad vooraleer de resultaten van het openbaar onderzoek gekend waren. Juist omwille van transparantie naar de raadsleden werd de gemeenteraad op 24 juni op de hoogte gesteld van deze elementen, zodat er een eerste debat kon gevoerd worden.
De schepen van ruimtelijke ordening zegt ook dat het principe van de kwadranten door alle partijen, waaronder de buurtbewoners aanvaard is. Ik kan me als buurtbewoner niet vinden in het voorstel voor een opdeling in 4 kwadranten. Het is niet correct om te stellen dat de buurtbewoners zich kunnen vinden in dit voorstel.	Het principe van de kwadranten is de resultante van het overleg dat in de zomer en het najaar van 2018 werd gevoerd tussen een werkgroep van gemeentemandatarissen (meerderheid en oppositie), een afvaardiging van het buurtcomité en de ontwikkelaar. Het principe van de kwadranten kon toen op ieders goedkeuring rekenen en werd nadien ook nooit meer door het buurtcomité in vraag gesteld. Het principe van de kwadranten werd ook in de mobiliteitsstudie gunstig beoordeeld.

Er zijn voldoende elementen om de objectiviteit van de mobiliteitsstudie uitgevoerd door Antea in twijfel te trekken. Antea vertrekt vanuit ongegronde aannames die steeds resulteren in het voordeel van Matexi (onderschatting van het aantal wagens en verplaatsingen per gezin, het idee dat een opdeling in 4 kwadranten de mobiliteit verbetert, een te beperkt geografisch bereik, het niet in beschouwing nemen van de woningen in Pellenbergveld, enz.). Dit is niet verwonderlijk, aangezien Matexi voor grootschalige projecten (bv. Aalst Pier Kornel2) beroep doet op Antea en Antea een grote klant niet zal tegenwerken. De gemeente had zorgvuldiger moeten zijn bij de selectie van een studiebureau. Er zou dus een nieuwe studie uitgevoerd moeten worden door een onafhankelijk studiebureau dat kan aantonen niet verbonden te zijn met of opdrachten uitgevoerd te hebben voor Matexi of verbonden ondernemingen. Toezicht door een onafhankelijk controle-organisme is aangewezen om de onpartijdigheid van het studiebureau te garanderen.	De gemeente stelde een studiebureau aan dat nog niet eerder betrokken was bij het project 'Beigemveld' en gaf hen de opdracht een onafhankelijke mobiliteitsstudie uit te voeren. Dat het mobiliteitsdeskundig studiebureau eerder een van de andere partijen als klant had, wilt niet zeggen dat hun onderzoek hierdoor beïnvloed werd. De gemeente beschouwt de mobiliteitsstudie als vakkundig opgesteld. Wel werden de voorstellen inzake de kwadranten meegegeven aan het studiebureau alsook het deelakkoord dat met de buurt werd bereikt. Vervolgens kreeg het studiebureau de kans om in alle onafhankelijkheid een reeks voorstellen te maken. Door de herhaaldelijke gesprekken tussen, 2019 en 2021 met de buurtbewoners werden gevoerd, wad het gemeentebestuur vrij goed op de hoogte van de verlangens van de buurt zodat de problematiek correct kon geschetst worden.
+ Bijkomende bezwaren werden reeds behandeld binnen de behandeling van de bezwaren 02 en 19.	
Bezwaar 38	
Zie behandelingen van de bezwaren 02, 19 en 36.	
Bezwaar 39	
Zie behandelingen van de bezwaren 02, 19 en 36.	
Bezwaar 40	
De reeds smalle Rijkenhoekstraat met eveneens veel te smalle voetpaden kan de toename van het verkeer nu al niet verwerken. Beigemveld in welke vorm dan ook zal een gevaar betekenen voor fietsers alsook voor voetgangers. Eveneens kunnen de bewoners amper op een veilige manier hun parkeerplaats verlaten met de auto of hun voordeur te voet zonder gevaar voor eigen leven.	De mobiliteitsstudie toont aan dat er geen aanzienlijke toename zal zijn van het gemotoriseerde verkeer voor de omliggende straten van de verkaveling.

Gezien er een gebrek aan handhaving is (vb. de 3.5 tot limiet en snelheid), zal het zware werfverkeer voor het Beigemveld zonder twijfel ook weer de Rijkenhoekstraat teisteren. De gemeente en bij uitbreiding de politie Grimbergen is al lange tijd hiervan op de hoogte maar pakt dit probleem niet fundamenteel aan.

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de wegencategorisering van de gemeente Grimbergen. Hierbij wordt de Beigemsesteenweg geselecteerd als lokale weg type I met hoofdfunctie verbinden op lokaal niveau. De N211 Wolvertemsesteenweg wordt geselecteerd als secundaire weg type III, als drager van een belangrijke as voor openbaar vervoer of fietsverkeer. De overige omliggende wegen, zoals de Kruipstraat en de Armand Preud'hommelaan worden geselecteerd als een lokale weg type III, erfontsluitingsweg. Binnen de verkaveling zal er enkel en alleen ingezet worden op bestemmingsverkeer.



Het alledaagse vrachtverkeer zal steeds de snelste route nemen en zal dus hoogstwaarschijnlijk via de Beigemsesteenweg (lokale weg type I) rijden.

Vrachtverkeer in functie van de uit te voeren werken binnen de verkaveling, valt niet te weren. Dit hoort spijtig genoeg bij een nieuwe ontwikkeling. Het bezwaar is dan ook ongegrond aangezien het zich enkel en alleen betrekking heeft op de tijdelijke werken.

Dat neemt niet weg dat de gemeente tijdens de werffase tijdelijke flankerende maatregelen kan opleggen zoals straten voorbehouden voor plaatselijk verkeer, vrachtverkeer via een specifieke route,...

Dagelijks ondergaat de persoon: • geluidsoverlast; • overdreven snelheid; • onnodig claxonnerende auto's; • verkeersagressie; • overdreven verkeersdruk in Grimbergen. Met als gevolg : stress, slapeloosheid, frustratie, tijdverlies.	<u>Geluid</u>: Gelet op het feit dat het hier om woonstraten gaat, met gepaste inrichting, zal de geluidstoename minimaal zijn. <u>Mobiliteit</u>: De mobiliteitsstudie toont geen aanzienlijke toename van het gemotoriseerde verkeer aan inzake impact op de ontsluitende wegenis. De vrees voor nieuwe files in de omliggende straten is ongegrond. De toename aan gemotoriseerd verkeer vanuit de verkaveling zal slechts een beperkt effect hebben op de verkeersdruk op de ontsluitende wegenis.
+ Bijkomende bezwaren werden reeds behandeld binnen de behandeling van de bezwaren 02 en 19.	