

VERSLAG MOBILITEITSRAAD VAN 25 november 2021

AANWEZIG:

Voorzitter:	Erwin Gysens
Secretaris:	Kris Lahaye
Schepen:	Pieter Muyldermans
Leden:	Wim Borremans(fietsersbond), Chris Vanderlinden, Erwin Moedersheim, Peter Bayens, Bockstal Stefaan (milieuraad), Erwin Gysens (transportsector), Gunter Denayer (sportraad), Nico Guns (directeur St Clemens), David Ullens
	Jeroen Nagels
Politie	Leen Iecossois
Gemeente	Kaat Goris
Verontschuldigd:	Liesbeth Van Goethem (directrice Groene Dal), Nagels Annelies (ouderraad St Clemens), Marijke Van Schagen (ouderraad Groene Dal), Ludo Soret, Gilberte Marchand (seniorenraad),
Afwezig:	Henri Vanderlinden (RLE),

Versie	Omschrijving	Datum
0	Opmaak verslag	02/12/2021

Bij de start van de vergadering wordt er effe stilgestaan bij het overlijden van Ronny

Jeroen Nagels zal de vergadering bijwonen als voorzitter van de sportraad gezien de impact van de visie bepaling op de as Charlierlaan – Biesmanslaan op de vernieuwde toegang van de sport en jeugdsite.

[1. goedkeuring verslag van vergadering dd. 20-10-2021](#)

Het verslag van de vergadering dd. 20-10-2021 wordt goedgekeurd.

2. Adviesvraag

2.1 Visienota as Overijse steenweg – Biesmanslaan – Charlierlaan

In de mobiliteitsraad van 02-09/2021 werden 3 mogelijke scenario's toegelicht om de verkeersafwikkeling op de as veiliger te laten verlopen.

- Scenario 1 : Optimalisatie huidige situatie met dubbel richtingsfietspad
- Scenario 2 : Gemengd verkeer : fietsers en auto's
- Scenario 3 : Enkel richtingsfietspaden

De verschillende scenario's werden kort overlopen.
Scenario 3 werd weerhouden als voorkeurscenario

Voor dit voorkeurscenario werden nog volgende verbetervoorstellen geformuleerd

In bijgevoegde nota is de afwikkeling van het fiets- en voetgangersverkeer ter hoogte van deze nieuwe ingang verduidelijkt :

[fiets_wandelstromen sport en jeugdsite.pdf](#)

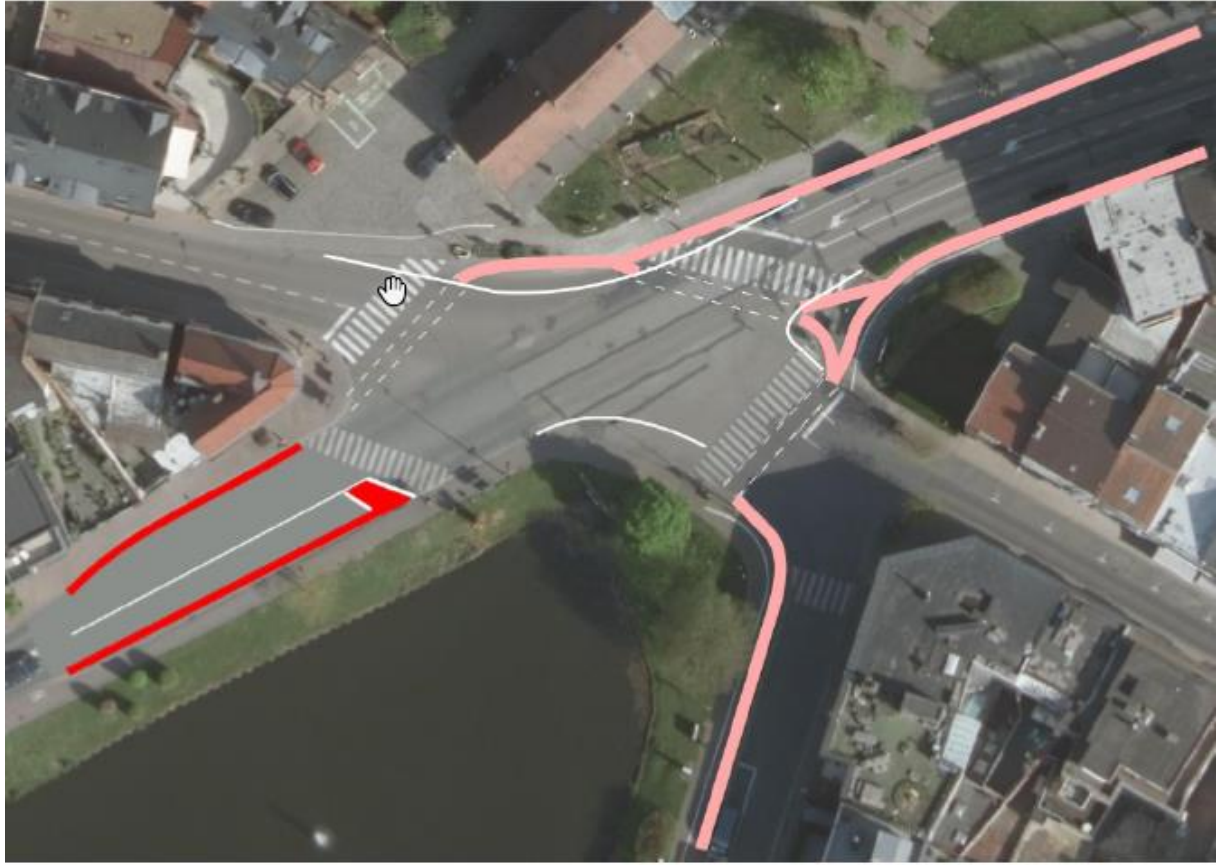
Oversteekplaats ter hoogte van de Overijse steenweg



- Toegang tot de site maakt geen deel uit van de bouwaanvraag voor SJS site.
- Aandacht voor de benodigde opstelruimte van bakfietsen op het middeneiland
- Is het toch niet mogelijk om hier een rond punt te creëren ?
 - o De benodigde ruimte om een werkend rond punt aan te leggen is niet voorhanden.

- Het middeneiland zorgt voor een vertragend effect bij het binnenrijden van de bebouwde kom.
 - o De vraag wordt gesteld of dit eiland dan niet meer richting Overijse dient aangelegd te worden.
 - Om werkzaam te zijn is het best dat dit ook visueel duidelijk is maw. dat dit kort bij de bewoning/bebouwing aangelegd wordt
- Kan de 30 km/hr zone uitgebreid worden tot aan de kapelstraat
 - o Probleem is dat tussen de Overijse steenweg en de Kapelstraat het ruimtelijk beeld zich niet leent tot 30 km/hr
- De fietsers van uit het centrum kunnen de sport en jeugdsite bereiken via de trage as die aansluit op de Koldamstraat
- De aanleg van de oversteekplaats dient voldoende leesbaar te zijn zodat het voor fietsers komende van richting Overijse duidelijk is dat ze verwacht worden om over te steken en niet alsnog het fietspad als dubbelrichtingsfietspad gebruiken.
Er zal een breedteverschil zijn wanneer 2 naar éénrichtingsfietspad gaat. Een definitieve uitwerking zal pas gebeuren bij de opstelling van een effectief uitvoeringsdossier.
- Kan er geen gebruik gemaakt worden van een verkeerslicht om de snelheid van het verkeer af te remmen (rode rem.)
 - o Hierbij is het risico op rood licht negatie echter vrij groot.
- Oversteekplaats/middeneiland dient voldoende duidelijk verlicht te worden.
- Fietsers hebben geen voorrang om over te steken
- De aanleg van een voetpad aan de zijde van de IJse blijft een belangrijk gegeven om de bushalte en de sport en jeugdsite bereikbaar te maken.
- Werd de visie van Horizon+ meegenomen in de huidige visie.

Kruispunt Eggericksstraat, Caronstraat, Charlierlaan, Biesmanslaan



- Toevoegen van een opstelvak voor fietsers die linksaf wensen te rijden, richting Eggerickxstraat, Caronstraat hierdoor zal het voorsorteervak voor auto's dienen verwijderd te worden (voor ervaren fietsers oké, voor minder ervaren fietsers geeft dit geen veilig gevoel).
- eigen aan 2 richtingspaden is dat fietsers normaal de lichten volgen (geen opstelstrook).
- Vanuit het gemeenteplein moeten fietsers zich mengen in verkeer
- Fietspaden worden gebruikt door lopers, voetgangers.
 - Is nu ook het geval, mogelijkheid om hier apart voetpad in te richten?
- Groen vierkant inrichten voor de oversteekplaatsen
 - o Dit zou geen voordeel opleveren voor de voetgangers
- Conflictvrij kruispunt
 - o Dit levert zeker langere wachttijden op aan de lichten

Algemeen

- De vraag kan gesteld worden of dat er door het aanleggen van deze fietspaden, de fietsroute over de kasteelstraat nog zin heeft of dat het fietsverkeer op deze as blijft en dan ter hoogte van de jeugdlokalen oversteekt richting Engelse laan, Amerikalaan, station van Groenendaal
- Wat met fietspaden die gebruikt worden door lopers? Vormt dit geen conflict

- Vraag om een overzichtsplan circulatie op te maken, alle projecten waaronder ook dit project incorporeren in een masterplan/overzicht voor het centrum.
- Vraag om visie van Horizon+ rond deze as – vergroenen en openleggen van de Ijse - meenemen in dit concept.

Advies van de mobiliteitsraad :

Akkoord om optie 3, éénrichtingsfietspaden als visie voor te stellen waarbij er rekening dient gehouden te worden met de geformuleerde bemerkingen

- Middeneiland thv Overijse stwg
 - o Voldoende verlicht
 - o Voldoende plaats ook voor bakfietsen
 - o Voldoende duidelijk dat de fietsers verwacht worden om over te steken.
- Opstelvak voor fietsers thv het kruispunt met de Caronstraat
- Aanleg van een voetpad langs de ijse tussen de sport en jeugdsite en de Koldamstraat

Zonder expliciet uitspraak te doen over mogelijke éénrichtingsstraten hierop aansluitend

Na afwerken van het ontwerp van de toegang tot de sport en jeugdsite, dit ontwerp voorleggen aan de sportraad.

Eggerickxstraat éénrichting

In kader van het verbeteren van de fietsroutes wordt voorgesteld om naar fietsstraten te gaan op sommige plaatsen. Ook bij de Willem Eggerickxstraat is dit het geval (zie verder in het verslag 7.6). Voor goed functioneren van fietsstraten zijn die best éénrichting. Wanneer de W. Eggerickx éénrichting wordt, weg van de H. Caronstraat naar het gemeentehuis toe, dan kan dit ook een voordelige impact op de inrichting van het kruispunt H.Caron-Charlier-Biesmanslaan hebben

De visie op de as charlierlaan – Biesmanslaan is realiseerbaar zonder aanpassing van het verkeer in de Eggerickxstraat maar het invoeren van een éénrichtingsstraat heeft zeker voordelen

- Compactheid van het kruispunt kan vergroot worden
- Het veilig oversteken wordt hierdoor gefaciliteerd
- fietsers komend uit de richting van het gemeentehuis komen op een logische plaats op het kruispunt en kunnen beter aansluiten op de verschillende richtingen

2.2 Fiets routes

Algemeen

- De verschillende fietsroutes werden door Tridee afgefietst om hun advies te formuleren
- Toegang tot de nieuwe middelbare school op de Charlierlaan zal op de volgende mobiliteitsraad verder besproken worden
- De huidige presentatie herneemt een aantal grotere principes waarover advies gevraagd wordt. De verdere details route per route zijn terug te vinden in de presentatie audit_fietsnetwerk.pdf (gedeeld op het teams kanaal)
- De detailpresentatie route per route is besproken op het participatiemoment dd. 22/11/2021

vaststellingen

- Maximumsnelheden/ wegstatuut komen niet overeen met functies en verblijfgebied
- Geen duidelijk beheer van de snelheidsbeperking
- Signalisatie is niet altijd consistent/correct

- Het wegennetwerk is niet leesbaar: kruispunten zijn bijvoorbeeld altijd voorrang van rechts
- Geen structurering van richtingen, bijna alles is tweerichtingsverkeer

aanbeveling 1 : heldere snelheidszone gekoppeld aan de wegencategorisering
Wegencategorisering ook zichtbaar maken door voorrangregeling aan te passen : niet overall voorrang van rechts

50 km/u op regionale_ interlokale en ontsluitingswegen
30 km/u op erftoegangswegen

Bespreking

- Kleinere straten die hierop uitkomen "geraken hier moeilijker" tussen het verkeer
- Rijden de auto's hierdoor niet sneller op de voorrangswegen
- Men kan zich de vraag stellen in hoeverre de snelheid vermindert wordt door de huidige voorrang van rechts regeling
- Sommige wegen zijn slecht zichtbaar (bvb. Watertorenstraat op de Jezus Eikse stwg)
- Fietssuggestiemarkeringen lijken de voorrang te bevestigen voor de autobestuurder terwijl dit niet het geval is
- Mogelijks hogere snelheid is een aandachtspunt
- Te groot risico om de voorrang van rechts te gebruiken opdat dit zou werken als snelheidsvertrager

Advies :

Akkoord om voorrangswegen te maken op Waverse Steenweg, Charlierlaan, Brusselse steenweg, Jezus Eikse stwg, Overijse stwg
Mits aandacht voor vertragende elementen

De volgende nummering is deze uit de presentatie :

De presentatie werd aangepast – gestructureerd tov deze die gebruikt werd tijdens de mobiliteitsraad doch ten gronde stemmen beide presentaties 100 % overeen

7.1 Kruispunten die niet goed waarneembaar zijn + voorrang van rechts

Ruimtelijk accentueren door kleur in wegbedekking te verwerken

Advies

Akkoord om het kruispunt te accentueren

7.2 Versmallingen en fietsers

- Voorrangsborden staan niet goed gepositioneerd, te herhalen op de rijweg.
- Wegversmallingen: fietsbelijning vroeger te laten stoppen
- Fietsers mee door de versmalling.
- Door de versmalling de strook een kleur geven om aan te geven dat de fietsers mee door de versmalling gaan.

Advies

Fietsers kunnen beter mee de wegversmalling nemen ipv. Ze langs de wegversmalling door

7.3 Rechtstanden

- Rechtstanden (blik op oneindig) zorgt voor hogere snelheden. Vermijden door verschuiving, rijbaankussens, ea.
- Voor sommige complexere situaties kan er gewerkt worden met overrijdbare gedeelten.

Advies

Akkoord op snelheidsremmende maatregelen maar moet situatie per situatie bekeken worden.

7.4 Ruime bochtstralen

- Kruispunten met ruime bochtstralen zorgen voor hoge snelheden, infrastructuur aanpassen.

Advies :

Infrastructurele aanpassingen aan het kruispunt

7.5 Slechte ondergrond

Advies :

Wegdek vernieuwen waarbij ook de voetpaden niet mogen vergeten worden

7.6 Fietsinfrastructuur afwijkend van huidige normen

Advies

- Alternatieven zoeken zoals bv. Acacialaan fietsstraat van maken
- dubbel fietspad op 1ste stuk W. Eggerickstraat en Kasteelstraat.
- Fietsstraat te kijken naar verhoudingen tussen fietsers en auto's – wordt bekeken.
- Aandachtig zijn voor zijstraten dat deze niet overbelast geraken.

W. Eggerickxstraat : éénrichting of niet ?

Huidig fietspad wordt voetpad

Enkelrichting

Fietsers beide richtingen

- Tussen bepaalde uren ? schoolspitsuren ? dit vormt een hinderpaal om naar het centrum te geraken komen van de C. Coppensstraat
- Niet nodig om gedurende 180 dagen school een maatregel in te voeren die heel de tijd geldig is --) tijdelijke maatregelen
- Eggerickxstraat is druk tijdens de schoolspits maar buiten de uren van de school wordt er hier te snel gereden.

Verder uit te werken en te verduidelijken

7.7 Parkeren

Advies

De raad deelt de bezorgdheid dat haaks parkeren op het gemeenteplein zorgt voor een onveilige situatie voor voetgangers en fietser.

Herorganiseren naar bijvb. woonerf, dan kan er enkel geparkeerd worden in de parkeervakken.

Vraag vanuit de mobiliteitsraad :

Is er reeds nagedacht over het invoeren van een bewonersparkeerkaart.

Dit is bij het invoeren van de blauwe zone bekeken en niet weerhouden.

Momenteel zijn er hier geen plannen mee.

7.8 Blinde uitgangen van fietsroutes langs trage wegen

Advies

Accentueren kruising en snelheidsremmende maatregel

7.9 Hoge verkeersintensiteiten

Advies : Circulatiemaatregelen

- Bijvb ijzerstraat
- Hiervoor is een algemeen overzicht nodig om dit beter te kunnen inschatten

7.10 Hoge snelheden

- Jozef Kumpsstraat: op dergelijke wegen is het nodig om vrijliggende fietspaden te voorzien. Aangezien het plaatstekort op een gedeelte van de weg, wordt het voorstel gemaakt om gedeeltelijk fietspad aan te leggen in het eerste gedeelte in combinatie met snelheidsremmende maatregelen in het 2de gedeelte.

Advies

Eigen fietsinfrastructuur

2.3 wandelroutes

Uit de eerste fase bleken niet echt grote voetgangersstromen terug te vinden en werd het focusgebied als volgt samengesteld

- Directe halteomgevingen
- Wandelroutes van het centrum naar het station
- Oversteekbaarheid charlierlaan – Biesmanslaan – Oveijse steenweg

- Is er gedacht aan de trajecten van “lopers” zoals bijvb terug te vinden op de heatmaps van strava ?
Op heden is dit meegenomen in deze nota

In het focusgebied is de staat van de voetpaden goed volgens tridee hetgeen niet overeenstemt met de mening dat de voetpaden in “erbarmelijke” staat zijn.

- Op de Vlaanderveldlaan is er te weinig verlichting
 - o Fluvius zal hieromtrent gecontacteerd worden om dit verder te onderzoeken.
 - o De huidige proefopstelling Vlaanderveldlaan – C. Melottestraat wordt nog samen met de bewoners geëvalueerd naar definitieve opstelling.
 - o Kan de C. Coppensstraat een fietsstraat worden ?
 - o Is het beter om geschrinkt parkeren in te voeren op het eerste gedeelte van de C. Coppensstraat – heden staan er hier veel voertuigen achter elkaar

3. Uitwisselen – Debat

4. Informatie (stand van zaken)

1. Werkgroep Trage wegen

- Zemst heeft uitleg gegeven en werkgroep is samengekomen.
- Op plan werden lijnen getrokken met mogelijke interessante trage wegen in de toekomst. Hier zijn prioriteiten op aangegeven.
- Gladiolenlaan richting Kasteelstraat en Brugstraat. Wordt bekeken of hier werkpunt van gemaakt worden.
- Trage weg tussen Kelleveld richting Sloesveldstraat weg in natuurgebied
- Trage weg aan het Paardenwater
- Trage wege doorheen Halan Cauter.
-

Opmerking: vanuit natuurwaarden geen goed idee om trage weg in Gladiolenlaan en Halan Cauter aan te leggen.

Bedenking wordt meegenomen

2. Werkgroep Telraam

- Voorlopig geen punten die naar voren springen qua prioritering.
- Op bepaalde momenten zie je pieken maar als werkgroep kunnen er nog geen adviezen worden gegeven. Dit wordt over langere periode bekeken en dan zal er advies worden geformuleerd.
- ovid maakt het moeilijk om de cijfers correct te interpreteren gezien er zowiezo minder verkeer is.
- Er zit grote variaties in gegevens door externe factoren (Covid, vakantie, afsluiting welriekende dreef).
- Rond de schoolomgeving is V85 tussen de 37 en 38 km/uur. Politie regelt niet langer het verkeer voor overstekende voetgangers maar zie toe op het verkeer (parkeren en gedrag) en schrijft overtreders nu een boete zonder verwittigingen.
- Relatief laag gehalte aan sluijverkeer
- Veel verkeer richting de scholen

5. Punten voor een volgende mobiliteitsraad

- Advies voor het college dat er iemand moet aangesteld worden voor de voetpaden. Er is officieel nog geen antwoord. Hiervoor wordt nog antwoord geformuleerd.
- Schoolomgeving rond nieuwe school Vonk.
- Groter overzicht van de verschillende ingrepen die zijn gepland
- Enquêtes van de scholen

- 22/12: bespreking van het advies dat de mobiliteitsraad wenst te geven omtrent 4 GRUP's

Advies raad algemeen:

Mobiliteitsvraagstuk van de middelbare school en andere toekomstige projecten te bespreken op mobiliteitsraad voor projecten worden uitgevoerd.

6. Varia

- Parking Koldam
 - o Is er hier al een evaluatie rond gebeurt
 - Nog niet --) mee te nemen naar volgende mobiliteitsraad
 - De parking kort aan de sporthal zal buiten gebruik worden genomen.

Volgende vergadering mobiliteitsraad woensdag 17 maart 2022 om 19u30 in zaal Bakenbos