

Verslag

MOBILITEITSRAAD

Vergadering 31 maart 2021

Aanwezig ■ Verontschuldigd □ Afwezig naam

Voorzitter

■ EVENEPOEL Jacques

Ondervoorzitter

■ GILLIS Jeff

Secretaris

■ CROMBE Steven

Leden

□ BECQUE Kristiaan

□ BRUYNINCKX Marleen

□ BUYS Jan

■ DE BLOCK Frans

□ DE BOECK Cindy

□ DE NEVE Chris

■ DE SMEDT Aloïs

■ DE WULF Hella

□ JUNIUS Janoe

■ LASANCE Louise

□ LECLERCQ Christiane

■ RAEDT Robrecht

□ SNEYERS Sarah

■ VAN BIESEN Liesbeth

■ VAN DEN EYNDE Karin

□ VANDERSTRAETEN Jan

■ VANDERSTRAETEN Jimmy

■ VANDEWEERDT Kobe

■ VAN SCHUERBEECK Marc

■ VERREYCKEN Lieven

□ VOETS Erwin

Administratie en externen

■ VERHAS Yuno (Deskundige mobiliteit en externe veiligheid)

■ CASIER Lien (Schepen mobiliteit)

□ ELPERS Steven (Schepen openbare werken)

■ VAN GIJZEGHEM Kris (Afdelingshoofd grondgebiedzaken)

■ SCRAYEN Fred (Commissaris - hoofd verkeersdienst)

Locatie

Teams-vergadering - digitaal

Datum

31 maart 2021 - 20 uur

Contact

Dienst mobiliteit

052 89 10 68 (Yuno) en 052 38 11 99 (Steven)

mobiliteit@merchtem.be

Nieuwstraat 1 – 1785 Merchtem

Agenda

Nr.	Agendapunt
1.	Goedkeuring verslag vorige zitting 18 januari 2021
2.	Bespreking en advies uitwerkingsnota Mobiliteitsplan

Verslag

Punt 1.

De voorzitter opent de vergadering om 20.10 uur.
Het verslag van de vorige zitting wordt eenparig goedgekeurd

Punt 2 - Bespreking thema's werkgroepen

1. Werkgroep Parkeerbeleid

De leden van de werkgroep vergeleken de visie van het studiebureau en de gemeente met hun eigen visie. Daaruit kwamen volgende bevindingen/opmerkingen/suggesties.

- We kunnen ons vinden in het behoud van parkeerplaatsen vlakbij de handel en horeca, maar op lange termijn lijkt het ons beter om de parkeergelegenheid in straten te verminderen ten voordele van voetgangers/fietsers en meer openbaar groen. De doelstellingen zijn nu voornamelijk gericht op het behouden/extra inrichten van parkeerplaatsen voor wagens in de handelskern en het beperkt (!) op wel overwogen plaatsen ruimte maken voor kwaliteitsvolle fietsenstallingen, voetgangersomfort...'. We lezen met andere woorden geen visie op de lange termijn, waar veel meer aandacht is voor voetgangers en fietsers;
- Het gebruik van verschillende parkeerzones (30 minuten, 60 minuten 120 minuten) zal voor veel verwarring zorgen. Het gebruik van 30 minuten parkeren stimuleert het langer verblijven in de kern niet. Dit moedigt aan om kort te parkeren voor een enkel bezoek aan een handelszaak, maar laat geen ongeplande activiteiten toe, die bij andere handelszaken extra inkomsten kunnen genereren. 120 minuten parkeren vinden we dan weer te lang en moedigt mensen niet aan om voor langere verblijven op de randparkings te parkeren. Daarom stellen we voor om over de hele blauwe zone het parkeren te beperken tot 60 minuten voor bezoekers zonder bewonerskaart. Dat is uniform en duidelijk;
- We stellen voor om in de hele gele zone voor handel zoals die in het voorstel van het RUP centrum voorzien wordt (Krekelendries, voorste stuk parking Krekelendries, Markt, Nieuwstraat, Bogaerdstraat, Varkensmarkt, Korte Ridderstraat, Langensteenweg, Kattestraat), géén bewonerskaarten toe te laten en daar de blauwe zone te schrappen. Wel blijft het 60 minuten parkeren van toepassing zodat die plaatsen vooral van toepassing zijn voor de handel. Evenwel vinden we dat de bewoners in die straten iets terug mogen krijgen omdat ze hun wagen op de randparkings moeten plaatsen. Een voorstel is hier dat er in die straten op heel wat parkeerplaatsen extra groen en extra fietsparkeerplaatsen worden voorzien. Dit zou wel een voorwaarde moeten zijn om de blauwe zone hier af te schaffen;
- We missen een duidelijk plan om fietsparkeren aantrekkelijk te maken in de kern/handelszone. Wil men mensen met de fiets naar het centrum lokken, dan zal men dat een pak aantrekkelijker moeten maken door ook veel fietsparking te voorzien vlakbij de handel. Eigenlijk zowat in elke straat zoals dat nu al het geval is voor wagens. Bovendien mag dat redelijk wat oppervlakte zijn gezien ook steeds meer mensen met een bakfiets inkopen willen doen in het centrum. Twee parkeerplaatsen op elk stuks straat zou dan een minimum moeten zijn;

- Het parkeren in het eigen gebouw (meergezinswoningen waar men de garage niet koopt of woningen waar de garage volstaat) blijft moeilijk te stimuleren. Ook nieuwe regeling dwingt hier niet veel af. Als dat juridisch mogelijk is zouden we geen bewonerskaart meer willen toelaten voor mensen die vanaf nu in een meergezinswoning komen wonen (zowel huren als kopen). Het aanhouden van een bewonerskaart per adres/zaak vinden we goed;
- 50 euro per jaar vragen voor een bewonerskaart lijkt ons zeer weinig effect te hebben. Dit moet duurder om gedragsverandering te krijgen. We begrijpen evenwel dat dit voor een bestuur niet gemakkelijk in te voeren is;
- De randparkings moeten zeer goed toegankelijk zijn en zoveel als mogelijk vrij zijn. Het moet dus bijvoorbeeld mogelijk zijn om in twee richtingen op de parking van het sportcomplex te rijden. De voorgestelde eenrichting op de Brusselsesteenweg moet hiervoor dus opgeschoven worden. We volgen ook het voorstel om de Dendermondestraat tweerichting te houden om de parking aan de sporthal toegankelijk te houden. We vragen hier wel dat die parking zo veel als mogelijk gereserveerd wordt voor parkeren en dat men bij de organisatie van periodieke fietslessen de parking zo beperkt mogelijk inneemt;
- Voor de parking aan de stationsbuurt zien we dat er 's avonds weinig parkeerdruk is en dat de parking dus voornamelijk gebruikt wordt door pendelaars. Om openbaar vervoer heel toegankelijk te maken willen we hier liever geen betalend parkeren;

2. Werkgroep Autoluw centrum

Afkortingen (herhaling uit mobiliteitsplan): OS : ochtendspits / AS : avondspits

2.1.5 **Gepaste maatregelen Mobiliteitsplan Vlaamse Rand**

Wat zijn deze maatregelen?

50% van Dries rijdt naar Wolvertemsesteenweg: we lezen geen concrete maatregelen om het verkeer van Opwijk/Opstal/Buggenhout/Steenhuffel niet langs Merchtem te laten passeren: naar A12 en via Steenweg op Asse blijft theorie.

Carpooling "forceren" voor die invalswegen? Maatregelen afraden om door Merchtem te rijden?

Hoppinpunten voor deze pendelaars bij inrijden van Merchtem (station en parking sportterreinen is al ver in Merchtem centrum);

→ Tijdens vergadering verduidelijkt dat er in Peizegem ook één voorzien wordt.

2.1.6 **Hoppinpunten**

Alleen naar Openbaar Vervoer (Bus/trein) – waarom ook geen carpool? → Tijdens vergadering verduidelijkt dat ook carpool daar mogelijk is aangezien er steeds een voldoende parkeercapaciteit voor wagens aan verbonden is.

2.2.2 **Eindscenario**

FASE 1 Zone 30

Geen opmerkingen

FASE 2 Voorrang wijzigen op punten doorgaand verkeer

1. Onduidelijk welke as verkeer vanuit Wolvertem / Wemmel gaat volgen richting Opwijk. Noord of Zuid?
2. Mieregemstraat : fietspad beide richtingen nodig aangezien ander conflict oversteken van de Zuidelijk as thv Kalkovenlaan richting centrum en aan oversteek thv Mieregemplein.
3. Mieregemstraat : fietspad/voetpad en rijweg in zeer slechte staat

FASE 2: Verkeersveilig inrichten van de assen

1. Burchtlaan en stuk Stationsstraat (Sofie Mot – Bizon): Voorstel invoeren zone 30 en onderzoeken continue snelheidscontrole
2. Lichtengeregelde oversteekplaatsen voor voetgangers/fietsers op conflict plaatsen
 - Opwijk → Wommel rechtdoor aan kruispunt A De Boeckstraat – Spiegellaan
 - Wolvertem → Centrum naar links aan kruispunt Wolvertemsesteenweg – Reedijk
 - Krekelendries → Station (eventueel via Peperstraat) aan kruispunt Spiegellaan/K. Leopold IIIstraat
3. Inrichting Spiegellaan – dwarsdoorsnede:
 - Haag voorzien daar waar fietspad naast de rijweg komt (niet afgescheiden door parkeervak).
 - 0,5 m schrikstrook ook aan de rechterkant van de tekening? Of is dit gewoon de “goot”?
4. Enkelrichting Mieregemstraat staat niet in de tekst, wel op de kaart. → Verduidelijkt tijdens vergadering dat het de bedoeling is dit dubbel richting te behouden. Het was een niet weerhouden voorstel die nog op de kaart stond.
5. Voor zwaar vervoer langs 'ringweg' te promoten maximaal inzetten op vlotte doorgang. Daarom voorstel Mobiliteitsraad om maximaal parkeerverbod op te leggen op deze wegen. In het bijzonder: Sint Janstraat (vooral vanaf Dendermondestraat tot ingang park OCMW), Wolvertemsesteenweg (vooral het stuk voor appartement nr. 55) en Kalkovenlaan (vanaf Brusselsesteenweg tot Slagmolenlaan).
6. Voor Ter Dreef parkeerverbod en kiss en ride zone voorzien in de plaats (thv de drie parkeerplaatsen).

FASE 3 Enkelrichting en fietsstraten

1. Stoofstraat : enkelrichting verplaatsen naar stuk tussen zijstraat Stoofstraat ter hoogte van parking Hubo en kruispunt M Sacréstraat – Puursstraat – Stoofstraat zodat ook Hoppinpunt vlotter bereikbaar is.
2. Nog altijd mogelijk doorsteek Reedijk – Korte Ridderstraat – ... – Markt – Krekelendries – A. De Boeckstraat voor Wolvertem richting Opwijk: korter dan rond te rijden waardoor er vanuit centrum beperkte verschuiving zal zijn naar de Noordelijke as. Daarom voorstel werkgroep: Extra maatregelen nemen om dit traject voor doorgaand verkeer te ontraden: bv fietsstraten vanaf Sergoyne op Reedijk tem kruispunt A. De Boeckstraat met Spiegellaan want een bord zetten aan Reedijk voor doorgaand verkeer AS naar Burchtlaan zal niet helpen.
→ Voorstel om enkelrichting Dendermondestraat te behouden zoals tijdens de werken (tussen kruispunt Kattestraat / Langesteeweg / Gasthuisstraat) en begin parking Albert Heijn te behouden als enkelrichting. Zo wordt Dendermondestraat geen “sluipweg” want indien dubbelrichting krijgt men de volgende situatie bij OS:
 - Circulatie van Noord (Heirbaan, Kouter, ...) naar station: zal via Dendermondestraat, Kattestraat, ... rijden want kruispunt op Klei is niet makkelijk om in te voegen om weg doorgaand verkeer te volgen via Spiegellaan
 - Circulatie van Opwijk Klei naar:
 - Wolvertem: Dendermondestraat – Kattestraat – Markt – Korte Ridderstraat – Reedijk
 - Wommel: Dendermondestraat – Kattestraat – Markt – Bogaerdstraat – Stoofstraat→ Dus huidige circulatie via A De Boeckstraat vermoedelijk slechts beperkt verlegd naar Noordelijke as.
3. Waarom niet overal fietsstraten in de zone binnen de straten doorgaand verkeer? Is veel duidelijker, dus eigenlijk fietszone. Anders verwarrend wanneer wel, wanneer niet. Deze zone is toch ook al 30. Zie ook fietsstraten Reedijk bv voor afremmen van doorsteek door centrum voor AS. → Tijdens vergadering discussie over nut fietstraat met al dan niet volledige wegprofiel op hetzelfde niveau te brengen op termijn, fietssuggestiestroken,... Wat betreft

volledige centrum straten op hetzelfde niveau te brengen was er discussie over het uitwijken van fietsers op het voetpad, de hoge investeringskost, het Gewest dat hiermee akkoord dient te gaan en dit dient te willen aanleggen,... Te onderzoeken in verdere uitwerking.

4. Bijkomend fietspad A De Boeckstraat richting Opwijk aanleggen positief beoordeeld. Nu slechts aan één zijde maar door invoeren enkelrichting wegprofiel breed genoeg om aan beide zijdes fietspad aan te leggen.

FASE 3 groot zomerterras

Voorstel van enkele leden om Varkensmarkt permanent autovrij.

Andere leden zijn geen voorstander – eerst het effect van de andere maatregelen afwachten

- Verduidelijkt tijdens vergadering dat elke fase op proef gebeurd en nadien geëvalueerd wordt of de maatregelen nuttig is, wat de effecten zijn, of bijsturing nodig is en wat een volgende stap kan zijn.

Stationsomgeving

1. OK voor ingang parking station via Peperstraat.
2. Stationsparking staat effectief helemaal vol buiten Coronatijden (tenzij woensdag – vrijdag)
3. Opletten voor conflicten met doorgaand verkeer
 - OS: inrijden vanuit zuid : lang wachten voor doorgaand verkeer OS op andere rijstrook?
 - AS: uitrijden naar A. De Boeckstraat : lang wachten voor doorgaand verkeer vanuit zuid?
4. Rijrichting Peperstraat smalle gedeelte : laten zoals het nu is, van het kruispunt Stationsstraat/Spiegellaan/K. Leopold IIIstraat naar parking station. Onveilig op dat 5 straten kruispunt indien richting omdraaien – de logica om dit om te draaien ontgaat de werkgroep.
5. Kunnen fietsers naar station via Peperstraat en zo vermijden van druk stuk Stationsstraat Sofie Mot – Bizon? 500m veilig i.p.v. 400m onveilig.

Overwegen

Indien elke gemeente recht heeft op 1 overweg op het grondgebied, dan kan de overweg Mieregemstraat toch blijven? Punt 3: het is niet duidelijk uit de beschrijving of dit nu gaat gebeuren of niet.

- Verduidelijkt tijdens vergadering dat alle overwegen sluiten en dat Merchtem ‘recht’ heeft op 1 alternatief (brug of tunnel). Verder overleg nodig met NMBS.

Andere onderwerpen

Ter sprake gekomen tijdens bespreking, maar niet direct gelinkt aan tekst van het plan.

- Wolvertemsesteenweg in “canyon” tussen Bleukenweg en Drypikkel: zeer nauwe doorgang voor fietsers en voetgangers en zeer slechte kwaliteit fiets/voetpad.
- Oppassen voor laden/lossen Albert Heijn: toch een afzonderlijke kade los van de openbare weg? → Verduidelijkt tijdens vergadering dat deze is voorzien maar kon nog niet gebruikt worden wegens aanleg van hun parking. Laden en lossen op rijweg niet toegelaten.
- Laden Colruyt/Aldi : aan de kade op de parking van tankstation: geeft zeer gevaarlijke situaties voor de fietsers → Verduidelijkt tijdens vergadering dat er een compromis is met gebruikers om inritten te versmallen, de zone voor de laadkade af te scheiden van het fietspad. Bijkomend is er een met de fiets en te voet vlotte toegang voorzien vanaf baantje Langeveldmolen richting parking.

3. Werkgroep Fietsbeleid

Het volgende is niet echt opgenomen in dit fietsbeleid

De opmaak van een gemeentelijk fietsroutenetwerkplan

Het betreft fietsroutes en voetwegen die de kernen en de voorzieningen in de gemeenten met elkaar verbinden (o.a. scholen, bibliotheek, gemeentehuis, sport- en cultuurzalen) evenals de verbindingen met de woonkernen en gehuchten, buurgemeenten (o.a. richting Opwijk, Steenhuffel, Buggenhout,).

➔ Verduidelijkt tijdens vergadering dat er een trage wegenplan wordt opgemaakt waarbinnen dit nadien kan kaderen in de verdere uitwerking. De mobiliteitsraad kan zich daarin vinden en is bereid hieraan actief mee te werken.

Deze zijn wel opgenomen en zijn een prioriteit

1. Oma route: Nieuw fietspad naast spoor van De Klei (station (nr. 20) over het station Merchtem (nr. 3) naar Mollem station (nr. 21) (zie plan).
Hier is het wel aangewezen dat deze fietsroute langs de kant van het vroegere station blijft liggen, aangezien op termijn de spoorovergang aan de Stationsstraat gaat vervangen worden door brug of tunnel. Deze aan Mieregemstraat zou verdwijnen. Bovendien zou op termijn de blok tussen Mieregemstraat, Oudstrijdersstraat en Stationsstraat in aanmerking komen voor woonuitbreidingsgebied. Dit houdt in dat de bewoners van de eventuele nieuwe verkaveling een ideale verbinding met station en met de fietssnelweg Brussel zouden hebben
2. Leirekenroute.
De voorstellen zijn goed. Er dient verder uitgewerkt worden om goede fietsverbindingen te maken met de verschillende scholen in Merchtem en Peizegem (zie verbinding Merchtem Peizegem)
3. Verbinding Merchtem naar Station (Voorstellen die verder moeten uitgewerkt worden)

Deze zijn niet opgenomen in fietsbeleid (nummering zie plan fietspadennet als bijlage)

1. Verbinding Merchtem Centrum met Brussegem van nr. 1 over nrs. 22, 15, 17 naar nr. 8)
2. Verbinding Merchtem Centrum (nr. 1) met Peizegem Centrum (nr. 2)
3. Verbinding Merchtem over Breestraeten naar Blakenberg
4. Verbinding Merchtem Centrum over Dooren naar Linthout en Bollestraat
5. Verbinding Merchtem Centrum (nr. 1) over Terlinden (nr. 6) naar Steenhuffel (nr. 5)
6. Verbinding Merchtem Centrum over Bosbeek (nr. 17) naar Bollebeek
7. Verbinding Merchtem Centrum (nr. 1) over Bosbeek (nr. 17) naar Hamme (nr. 9). Van nr. 1 over nrs. 21, 15, 17, 18 naar nr. 9
8. Brussegem Centrum naar Bollebeek
9. Brussegem Centrum naar Ossel
10. Brussegem Centrum over Osselveldstraat naar Hamme

Motivatie voor een fietspadennet in Merchtem

- a. Aanleggen van nieuwe fietswegen op basis van aanzienlijke afstandsverkorting t.o.v. de auto
- b. De verschillende woonkernen verbinden op milieuvriendelijke manier
- c. Fietsvriendelijke verbindingen met de halten van het openbaar vervoer en tevens fietsstallingen voorzien
- d. Liefst losliggend. (ver van autoverkeer voor fijn stof en vertoeven in natuur --> bevordering van recreatief fietsen)
- e. Voor schoolgaande jeugd verhoogt dit de veiligheid om naar school te fietsen waardoor de ouders minder geneigd zijn hun kinderen met de auto naar school te brengen. Wat de files aan de school minder lang maken.
De gasten bewegen zelf meer, voelen de seizoenen beter aan en ondervinden dat je met je fiets tijdens de spitsuren vlugger op school kan geraken. Als je samen naar school rijdt, kan je nieuwe vrienden maken.
- f. Hetzelfde geldt ook – zeker de korte afstanden - voor de verplaatsing van en naar de muziekschool , de sportaccommodatie, de bibliotheek enz...
- g. Bovendien maakt het hen minder afh. van hun ouders en bevordert hun zelfstandigheid.
- h. Deze jonge fietsers zullen later door hun eigen ervaring meer oog hebben voor de fietsers.

- i. Het promoten van een fietscultuur via allerhande evenementen (met belgerinkel naar de winkel, week van de zwakke weggebruiker, samenwerking en extra ondersteunen van verenigings-initiatieven, voorbeeldfunctie raadsleden, fietsbewegwijzering, fietskaart met veilige wegroutes, ondersteunen van schoolinitiatieven, ...).
Gemeenteplan voorzien van de verschillende fietspaden. (Buggenhout)

Wat dient er bijkomend nog te gebeuren

Voor het opmaken van Fietspadennetwerk voor Merchtem

- j. Inventaris van de bestaande fietsvriendelijke wegen of fietspaden of voetwegen
k. Nazien welke volgens atlas der buurtwegen kunnen gebruik worden voor de verbinding tussen de verschillende woonkernen
l. eventuele bijkomende verbindingen maken **in samenspraak met landbouwers**
m. De uitvoering van zo'n net dient op langere termijn gepland te worden (20 jarenplan) en dient opgenomen te worden in de nieuwe RUP's

Wat soort fietspad (Normen) Zie op internet de normen vastgelegd door Vlaams gewest:

- n. **Min. breedte 1,80 m.** Bedoeling dat twee rolstoelgebruikers zonder problemen kunnen kruisen
o. Breedte
p. Materialen

Hoe kunnen we dit project realiseren

- q. Algemeen plan van fietspadennet opmaken en overbrengen op de rups zodat er rekening kan gehouden worden bij toekenning van stedenbouwkundige aanvragen.
r. Prioriteiten vastleggen en tevens koppelen aan een strikte timing omdat jaarlijks aan de provincie dient medegedeeld worden welke projecten worden opgestart
s. Dossier opmaken voor subsidiëring (Termijn van uitvoering te rekenen op min. 3 jaar)
t. Aankopen van gronden voor de aanleg van het fietspad met eventueel beperkte onteigeningen
u. Jaarlijks som voorzien speciaal voor dit net
v. Bij dit alles mag men de communicatie met de bevolking niet vergeten

Fietspaden in verkavelingen

- w. Afspraken maken met gemeente
x. Fietsvriendelijk maken van een verkaveling
y. Verplichting fietspad aan te leggen met andere wegeniswerken.

Zie in bijlage voorstel van fietspadenplan

Algemene principes voor mobiliteit:

- 1) in de dorpskernen zijn voetgangers, rolstoelen, (brom)fietsen, motors, auto's en vrachtwagen evenwaardig. Dit houdt in :
- straat is voor iedere groep op hetzelfde niveau
 - de rijweg voor het rijdend verkeer wordt afgebakend en lange rechte stukken dienen vermeden te worden
 - bepaalde delen mogen volledig verkeersvrij gemaakt worden (winkelstraat)
 - voor het vrachtverkeer dat door het centrum dient te gaan, stippelt men een vastgelegde route uit volgens enkel richting (lust).
 - Op bepaalde plaatsen voldoende parkings voorzien
- 2) In het buitengebied hebben zowel de voertuigen als de voetgangers en de fietsers een eigen bedding afgescheiden van elkaar. Men streeft erna aparte fietspaden als directe verbindingen tussen de verschillende woonkernen, scholen en naburige gemeenten

Hieronder de To do-lijst voor de gemeente

inzake Mobiliteit:

- Een vast budget bepalen voor het onderhoud en voor het aanleggen van fietspaden. Tevens een ambtenaar aanstellen voor de problematiek van de fietspaden, dit om op een efficiënte en doelgerichte wijze opvolging te verzekeren.

- Geen vrachtverkeer in het centrum
- Aanmaken van fietsstraten
- Aangepaste voet- en fietspaden voor rol- en kinderwagens. De nodige en veilige boordstenen gebruiken zodat je met een rolstoel gemakkelijk de straat kan oversteken

Eenvoudige projecten

- Verbinding Stoofstraat-Lt. J. De Windestraat en verbinding Lt. J. De Windestraat met De Zippe.
- Bij aanleg van voet- en fietspad kan vanuit Lt. J. De Windestraat gemakkelijk een verbinding maken met de Zaal Harmonie
- Fietspad Linthoutstraat-Kleystraat-Dooren. Hier kan men in de Kleistraat een gedeelte afsluiten voor autoverkeer zoals vroeger het geval was zodat fietsers de Kleistraat op een veilige manier kunnen gebruiken.
- Ontsluiting van het nieuwe sportcomplex naar de Dooren en Pelgrimsweg
- Kruispunt Processiebaan en Nieuwbaan (verhoogde plateau) aan te passen voor fietsers
- Verbinding Galgestraat-Sint Janstraat met Rusthuis (eventueel verhoogde plateau)
- Er ontbreken aanduidingen voor de fietser (wegsignalisatie) als hij van de Burchtlaan naar Wolvertemsesteenweg wilt

→ Conclusie vergadering: Bovenstaande voorstellen worden meegenomen bij verdere uitwerking fietsroutenetwerk dat opgenomen wordt bij uitwerken trage wegennetwerk waarvan de eerste stap (inventarisatie) in het najaar vermoedelijk kan genomen worden. Momenteel loopt de aanbesteding om een programma aan te schaffen dat dit mogelijk maakt.
Conflictsituatie situatie rond punt Dooren Brusselsesteenweg

Voorstel oplossing : Oversteek voor fietsers die van de Wolvertemsesteenweg richting Brussel of centrum. Deze oversteek is best naast voetpad 100 m voor het rondpunt waardoor men een conflictsituatie vermijdt voor de fietsers op het rondpunt (gele lijn parcours van de fietser)



→ Aandacht voor niveauverschil bij uitwerking.

OMA ROUTE : Voorstel route van Oma-fietssnelweg naar School in Mandsteenweg. Doorsteek aan de eerst woning van de Huttert nr. 126 en vervolgens de Huttert volgen tot aan de voetweg 55. Deze volgen tot aan de spiegellaan en vervolgens doorsteken naar de school. Voorstel kant van het Centrum aangezien op termijn verschillende overwegen dicht gaan. Dit kan in 4 fasen gebeuren



Nr. 1 (laatste fase) Fietspad loopt langs het spoor tot aan de parking. In dit geval 4 onteigeningen - deel van de eigendommen van private personen- en de rest van de percelen behoren toe aan Providentie en het Spoor. Dit zal maar op lange termijn verwezenlijk kunnen worden

Nr. 2 (derde fase) Fietspad volgt het spoor voorbij de eerst woning van de Huttert, volgt dan de Huttert en neemt de volgend afslag naar rechts naar het spoor Vervolgens loopt het verder langs het spoor tot aan de parking In dit geval 2 aankopen van deel van de eigendommen van private personen (betreft strook van 3 m)- en de rest van de percelen behoren toe aan Providentie en het Spoor. Dit zal een tussenfase zijn als de onteigeningen op zich laten wachten

Nr. 3 (tweede fase) Fietspad volgt het spoor voorbij de eerst woning van de Huttert, volgt dan de Huttert en neemt de tweede afslag naar rechts naar het spoor Vervolgens loopt het verder langs het spoor tot aan de parking In dit geval 1 onteigening - deel van de eigendom van private persoon Huttert 126 Het betreft aankoop beperkte strook 1m breedte-. De rest van de percelen behoren toe aan Providentie en het Spoor. Dit project kan gemakkelijk verwezenlijk worden

Nr. 4 (eerste fase) Fietspad volgt het spoor voorbij de eerst woning nr. 126 van de Huttert, volgt dan de Huttert tot aan de Peperstraat en gaat richting parking en station. In dit geval 1 onteigening, deel van de eigendom van private personen Huttert 126 beperkte strook 1m breedte De aankoop van deel van eigendom Huttert 126 is heel belangrijk aangezien deze de doorsteek is van de OMA-route naar de scholen en naar het centrum van Merchtem.



➔ Tijdens vergadering verduidelijkt dat traject al werd doorgesproken en vastgelegd in overleg met provincie en burgemeentes Opwijk en Asse. Mollem takt aan op Westzijde waardoor langs daar toekomen meest logische is. Ook de fietssnelweg over de stationsparking laten gaan bleek niet veilig/mogelijk. Er worden meerdere tunnels voorzien voor fietsers om vlot richting het centrum te kunnen rijden. De eerste t.h.v. de Huttert om ook van Oost naar West te geraken en de volgende t.h.v de spoorwegovergang om richting het centrum te gaan. Verdere uitwerking traject zal gebeuren met studie bureau die in de komende weken wordt aangesteld.

➔ Mobiliteitsraad kan hiermee akkoord gaan.

4. Werkgroep deelgemeenten

Er wordt en kort verslag gegeven van de bemerkingen:

- Peisegemstraat: problemen met wild-parkeren - niet mogelijk om woonerf te maken. Doorgaand verkeer vooral tijdens ochtend;
- Fietsverbindingen tussen de verschillende centra: hoe deze verbinden;
- Sneltram Meise: enkel fietsroute voorzien vanuit Merchtem-centrum. Ook te voorzien vanaf de andere deelgemeenten;
- Brusselsesteenweg: overal snelheidsbeperking van 50 km/u.

5. Werkgroep schoolomgevingen

De werkgroep formuleert de volgende opmerkingen:

Sint Donatus Middenschool

- Ouders parkeren op straat, rijden parking op en af terwijl fietsers grotendeels vanuit centrum de in/uitrit parking voorbijrijden → onveilig
- Best K&R langs parking bibliotheek i.p.v. parking naast de school : in langs eerste inrit vanaf Sint Janstraat, uit langs de volgende uitrit.
- Laden en lossen Albert Heijn alleen buiten de (school)spits toelaten.
- Indien parking naast middenschool wordt gecombineerd met parking Bierboom : inrit aan school, uitrit aan Bierboom kruispunt zodat men daar naar Gasthuisstraat en Kattestraat kan.
- Werkgroep gelooft niet dat Dendermondestraat algemeen luwer zal worden
 - OS : doorsteek door centrum via Kattestraat, Krekelendries, ... , Reedijk naar Wolvertem
 - AS : doorsteek door centrum Reedijk, Langesteenweg, Dendermondestraat

Ter Dreef

- Oversteekplaats aan de school: lichtgevend met drukknop voor fietsers;
- Gasthuisstraat is voor doorgaand verkeer te smal van kruispunt Burchtlaan tot kruispunt St Jansstraat – algemeen de straat proberen te verbreden (bv 0,5 m)?
- Parkeerplaatsen recht tegenover bloemenwinkel gaan weg : best gebruiken voor een deel verbreding van de baan en een deel voor fietsers.
- Laden en lossen bloemenwinkel met grote camion is al in de spits gebeurd – verbieden.

Sint Donatus Markt

- Uitgang via Langesteenweg : dat is blijkbaar niet bekend bij de school. → Verduidelijkt tijdens vergadering dat er overleg is geweest met directie en ze dit wel degelijk wensen (vooral voor fietsers) mits de Langesteenweg veiliger kan georganiseerd worden.
- Na schooltijd staan alle wagens om scholieren op te halen overal dwars geparkeerd. Onmogelijk voor fietser om veilig door te steken.
- Geen K&R meer op de Markt om af te halen – controle via politie / dorpsstewards / dorpswacht

Plataan

- Schoolstraat vanaf Krekelendries (driehoekig plein?) tot kruispunt met Spiegellaan, inclusief het driehoekig plein voor de school en dan uittesten welk effect dit heeft.
- Begeleiding van fietsgroepen vanaf rand van het dorp met vrijwilligers/ouders vóór school 's ochtends.
 - Juridisch statuut voor die vrijwilligers/ouders
- Idem na schooltijd.

Sint Donatus basisschool

Gemachtigde opzichters ook op Miregemplein bv voor de oversteek ter hoogte bushalte.

CONCLUSIE : Advies Mobiliteitsraad

De mobiliteitsraad van Merchtem heeft op 31 maart 2021 de uitwerkingsnota van Mobiliteitsplan voor onze gemeente uitgebreid besproken.

Deze bespreking gebeurde op basis van de analyses die de werkgroepen in de loop van de maand maart hadden opgemaakt na overleg. De analyses werden overgemaakt aan alle leden voorafgaand aan de vergadering en hadden de volgende hoofdthema's:

- **Parkeerbeleid**
- **Autoluw centrum**
- **Fietsbeleid**
- **Schoolomgevingen**
- **Deelgemeenten**

De Mobiliteitsraad steunt ten volle het huidige ontwerp en stelt zelf dat de visie op langere termijn ambitieuzer mag zijn inzake fietsbeleid, parkeerbeleid en autoluw centrum Merchtem. De raad stelt dat er momenteel al goede stappen in de goede richting gezet worden maar het nog onvoldoende zal zijn om tot een autoluw centrum te komen en een duurzaam parkeerbeleid.

De Mobiliteitsraad vraagt dan ook dat:

- **De toekomstvisie met nog meer ambitieuzere doelstellingen wordt uitgewerkt en opgenomen wordt in het Mobiliteitsplan**
- **Het Mobiliteitsplan ook een duidelijke fasering voorziet waarbij de invoering van de maatregelen gekoppeld wordt aan het voorafgaandelijk realiseren van de werken die onontbeerlijk zijn om een volgende stap te kunnen nemen in de uitrol van het plan**

De raad adviseert om in overleg te gaan met verschillende actiecomités om zo te evolueren van een conflictsituatie naar een dialoogsituatie.

De raad stelt dat hun advies zeker mag gebruikt worden in de communicatie naar de bewoners van Merchtem.

De vergadering wordt afgesloten omstreeks 22.00 uur.

De eerstvolgende vergadering vindt voorlopig plaats op maandag 25 mei 2021 om 20 uur.

Steven Crombé
Secretaris

Jacques Evenepoel
Voorzitter