

Aanwezig	Fabienne Blavier, voorzitter. Marina De Bie, schepen. Christiaan Backx, Liesbet De Keersmaecker, Stefaan Deleus, Catherine François, Melikan Kucam, Glenn Nason, Patrick Princen, Jan Verbergt, commissieleden. Externen: Geert Vercruyssen, studiebureau Ambtenaren: Joris Sloodmaeckers, dienst Ruimtelijke Planning en Mobiliteit
Verontschuldigd	Greet Geypen, Bart De Nijn, Frank Nobels, schepenen, Karel Geys, Tom Kestens, Marc Van hammée, commissieleden.
Datum	9 oktober 2014 – van 20.00u tot 21.30u

1. Goedkeuring verslag 17 september 2014.

2. Toelichting mobiliteitsplan (toelichting door Geert Vercruyssen van studiebureau Vectris).

De toelichting gebeurde aan de hand van een presentatie, deze wordt toegevoegd aan dit verslag.

Tijdens en na afloop van de presentatie werden de volgende vragen gesteld:

Betreffende de voorgestelde aanpassingen aan de E19, welke ruimtelijke impact heeft dit op de directe omgeving, wordt de snelweg breder dan nu?

- De bijkomende doorgaande rijstroken kunnen op de huidige middenberm gerealiseerd worden. Dit is gebaseerd op het concept zoals dit bij aanleg van de snelweg voorzien was.

In een aantal wijken zijn er al zeer concrete plannen voor aanpassingen op korte termijn. Passen deze binnen dit mobiliteitsplan, en op welke manier zijn deze hierin opgenomen?

- In de uitwerkingsfase werd voor elke wijk een structuurschets opgemaakt met mogelijke ingrepen op microniveau.

Er wordt een betere, meer frequente treinverbinding naar Dendermonde en Sint Niklaas voorgesteld. Er gaat nu reeds een groot aantal treinen per dag door Hombeek. In welke mate is er onderzocht of dit haalbaar is, en welke impact heeft dat voor de bewoners van Hombeek? Betekent dit een uitbreiding van de huidige spoorinfrastructuur?

- Er wordt aangegeven dat een betere treinverbinding naar de westzijde gewenst is. De dagelijkse files op de N16 geven aan dat hier een belangrijke vervoersvraag aanwezig is. Een belangrijke frequentieverhoging vraagt meer infrastructuur, of dit ook in de dorpskern noodzakelijk is moet verder onderzocht worden. In functie daarvan werd ook het alternatief met een nieuwe spoorverbinding langs de noordkant van Mechelen opgenomen.

Een aantal voorstellen zijn behoorlijk verregaand en vragen grote investeringen. Staat er een timing tegenover deze maatregelen?

- Er is aan dit beleidsplan ook een actieprogramma gekoppeld met maatregelen op korte, middellange en lange termijn. Daarin engageren de verschillende partners zich om de maatregel uit het mobiliteitsplan te realiseren. Bij de grote maatregelen gaat het in eerste instantie om een engagement om deze verder te onderzoeken. Het is belangrijk

om ook de lange termijnvisie op te nemen zodat deze bij ontwikkeling van andere beleidsplannen kunnen opgenomen worden.

Is er nieuwe input, een nieuwe visie betreffende mobiliteit tov het beleid van de voorbije jaren?

- Het nieuwe mobiliteitsplan zet veel meer in op het faciliteren en stimuleren van fiets en openbaar vervoer. Om de groei van de stad op te vangen is het ook noodzakelijk om op die duurzame vervoerswijze in te zetten.

Komt er nog een terugkoppeling van het mobiliteitsplan naar de Gecoro?

- Er werd reeds een toelichting van het beleidsplan voor de gecoro gegeven op 2 juni 2014. Er volgt nog wel een terugkoppeling naar de wijkraden die eerder in het proces betrokken werden.

Er worden een aantal tangentele fietsroutes voorgesteld, bvb op de vesten. Werkt dit systeem, zijn daar voorbeelden van? Kan er niet verwacht worden dat fietsers door het centrum blijven fietsen?

- Door het aanbieden van een ringstructuur voor fietsers worden verplaatsingen tussen bestemmingen in de rand sneller en makkelijker. De fietser zal zelf uitmaken welke route voor hem het meest geschikt is. Een concreet voorbeeld is in Antwerpen terug te vinden waar men zowel langs de ring als langs de singel hoogwaardige fietsinfrastructuur heeft aangelegd.

Voor de vesten wordt voorgesteld om naar een groene parkboulevard te gaan en het aantal rijstroken te reduceren. De noordkant, tussen Antwerpsepoort en Nekkerspoel, blijft echter 2x2 rijstroken. Waarom kan dat concept niet worden toegepast op dat deel?

- Zowel in het mobiliteitsplan als bij de studie voor herinrichting van de vesten zijn verkeersmodellen doorgerekend. Daaruit blijkt dat het noodzakelijk blijft om hier twee rijstroken te behouden.

Wordt dit mobiliteitsplan gebruikt als instrument om het toekomstige beleid te sturen, en hoe wordt dit gebruikt om meer participatie met de burger te organiseren.

- Het momenteel lopende participatietraject in Nekkerspoel is al een verderzetting van dit mobiliteitsplan. Daarmee willen we verder bouwen op de principes die hier worden vastgelegd: de leefbaarheid en veiligheid vergroten, in het bijzonder voor voetgangers en fietsers.

De Provincie bouwt momenteel de fietsostrade tot aan het Nekkerspoelstation. Is er voorzien om deze door te trekken?

- Binnen de plannen voor de arsenaaltangent is ook het aanleggen van een vrijliggend fietspad over de hele lengte opgenomen. De concrete verbinding naar de fietsostrade moet nog uitgewerkt worden, dat is één van de actiepunten. Verder stelt het mobiliteitsplan stelt ook voor om vanaf het centraal station nieuwe fietssnelwegen te voorzien naar Zemst – Vilvoorde – Brussel en naar Hombeek - Kapelle o/d Bos – Londerzeel

Verslaggever: Joris Slootmaeckers