



---

## **VERSLAG VAN DE GEMEENTERAADSCOMMISSIE MAATSCHAPPIJ VAN 22 NOVEMBER 2023**

Aanwezig: Mark VERBRUGGEN, Voorzitter GRC Maatschappij  
Sanne EECKELERS, Greet ILEGEMS, Patrick BOGAERTS, Bart VAN DOREN, Kim FERTINEL, Koen ZWETSLOOT, Eddy VRANCKAERT, Tom TROCH, Gemeenteraadsleden  
Veerle PAS, Dimitri ROBBYNS, Greet SEGERS, Leen VAN AKEN, Schepenen  
Veerle BAUDET, Secretaris GRC

Verontschuldigd Lieve MERTENS, Gemeenteraadslid

Conny MOONS, Burgemeester

Els VAN DEN BROECK, Schepen 5

---

### **1. Goedkeuring van de notulen van de vorige zitting van de GRC Maatschappij van 18 oktober 2023**

#### Aanleiding en context

De notulen van de vorige zitting van de gemeenteraadscommissie Maatschappij werden opgesteld door de secretaris van de gemeenteraadscommissie. Deze worden voor goedkeuring voorgelegd aan de leden van de gemeenteraadscommissie Maatschappij.

#### Juridische grond

- decreet lokaal bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen
- ontwerpverslag van de zitting van 18 oktober 2023

#### Motivering

De notulen van de vorige zitting van de gemeenteraadscommissie Maatschappij zijn zowel in het motiverend als in het beschikkend gedeelte de volledige weergave van de zitting.

#### Bespreking

De notulen van de vorige zitting van de gemeenteraadscommissie Maatschappij zijn zowel in het motiverend als in het beschikkend gedeelte de volledige weergave van de zitting.

### **2. Engagementsverklaring en geïntegreerd projectplan inzake rioleringswerken Steenhuffelstraat/Plas en heraanleg kruispunt Plas/Zwaluwstraat**

#### Aanleiding en context

Op de gemeenteraad van 22 maart 2022 werd een samenwerkingsovereenkomst met Aquafin inzake rioleringswerken Steenhuffelstraat/Plas en heraanleg kruispunt Plas/Zwaluwstraat goedgekeurd.

Heden ligt een engagementsverklaring en geïntegreerd projectplan voor.

Opdrachtgevers en doelstellingen

#### **Aquafin:**

Doelstelling:

- Aanleg collector in Plas richting Steenhuffel vanaf kruispunt met Eshagestraat aansluiten op de bestaande riolering
- Grachten behouden/aanleggen waar mogelijk. Als dit niet mogelijk is wordt een overwelling voorzien.
- Gerelateerde wegenis

#### **Aquafin voor Gemeentelijke rioolbeheerder Riopact**

Doelstelling:

- Rioleringswerken in Steenhuffelstraat tussen spoorweg en Plas
- Rioleringswerken in Plas tot aan kruispunt met Eshagestraat
- Aansluiting woning Beekstraat 1

#### **Gemeente Londerzeel**

Doelstelling:

- Aanleg verkeersveilig kruispunt Zwaluwstraat met Plas
- Aanleg fietspaden in Plas tussen Zwaluwstraat en Watermolenstraat

Rekening houdend met de doelstellingen van alle betrokken partijen en de te doorlopen fases werd een kritisch pad timing opgemaakt. Dit resulteert in volgende gewenste timing.

Timing project:

- Einde voorontwerp (uiterlijk indiening AC): 27 juli 2024
- Einde ontwerp: november 2025
- Aanbesteding: maart 2027
- Gunningsdossier (indiening AC): 30 juni 2027
- Oplevering: oktober 2030

Bovenvermelde timing kan enkel gehaald worden bij een korte opvolging van de herinrichting kruispunt Zwaluwstraat en Plas en de vlotte aanvraag van de nodige subsidie voor het fietspad, evenals de nodige grondverwerving voor het fietspad indien nodig, waarbij de gemeente **de nodige beslissingen omtrent weginrichting ten laatste februari 2024** moet nemen.

#### **Juridische grond**

- decreet lokaal bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen

- beslissing van de gemeenteraad van 22 maart 2022 houdende goedkeuring van de samenwerkingsovereenkomst met Aquafin inzake rioleringswerken Steenhuffelstraat/Plas heraanleg kruispunt Plas/Zwaluwstraat
- engagementsverklaring tussen partijen Aquafin, gemeente Londerzeel en De Watergroep
- geïntegreerd projectplan T220001 Londerzeel

#### Motivering

Aquafin en Riopact wensen zo snel als mogelijk werk te maken van het grotere project Steenhuffelstraat en Plas, bij Aquafin gekend als project T220001 en LON3019V. Het aandeel van de gemeente Londerzeel omvat de herinrichting van het kruispunt Steenhuffelstraat en Zwaluwstraat evenals de aanleg van fietspaden langsheen de Plas. Hiervoor werd door Aquafin een engagementsverklaring en geïntegreerd projectplan opgemaakt. De gemeente Londerzeel wenst een aangepast en dus meer verkeersveilig kruispunt Zwaluwstraat/Steenhuffelstraat/Plas aan te leggen evenals de aanleg van een dubbelzijdig fietspad tussen de Zwaluwstraat en de Watermolenstraat.

De uitwerking van optie rotonde is mee voorzien.

#### Financieel aspect

Raming (excl btw en kosten nutsmaatschappijen)

Londerzeel: wegeniswerken kruispunt Steenhuffelstraat en Zwaluwstraat: 125.000 euro  
fietspad Plas 590.000 euro

Totaal 715.000 euro + 15% projectgerelateerde kosten = 822.250 euro

#### Bespreking

Schepen Dimitri Robbyns leidt dit agendapunt in.

Raadslid Sanne Eckelers geeft aan dat ze op het plan gezien heeft dat de rioleringswerken zouden worden uitgevoerd tot het eerste kruispunt met de Eshagestraat, komende vanuit Malderen, richting Londerzeel. Is dat omdat het tweede deel ooit al vernieuwd werd qua rioleringen? Of waarom wordt het tweede deel niet meegenomen tot aan de Watermolenstraat?

Schepen Robbyns antwoordt hierop dat we dit niet zelf beslissen. Het is Aquafin die dit beslist.

Raadslid Eckelers vraagt of de reden hiervoor kan nagevraagd worden tijdens de volgende vergadering met Aquafin. Gezien de wateroverlast van de voorbije dagen... het is ook altijd net dat deel dat serieus onder water komt te staan. Ze geeft aan niet te weten of dat eventueel gevolgen heeft met dat rioleringsstelsel dat daar momenteel ligt.

Dimitri Robbyns zal dit laten navragen waarom het net van dat kruispunt naar het andere kruispunt is. Is dat omdat er al iets ligt, of omdat dat 1 project is voor Aquafin? Dat kan hij niet met 100% zekerheid zeggen, maar hij zal navragen waarom het pas vanaf daar is, of waarom het niet verdergaat.

Voorzitter Marc Verbruggen wil even toevoegen dat het eerste kruispunt, waar de knotwilgen staan, en het kruispunt meer naar de Zwaluwstraat, daar is een jaar of 10 a 15 geleden even de riolering ook al een stuk aangepast i.v.m. de wateroverlast. Dat is toen ook gepaard gegaan met de vernieuwing van de fietspaden. Want destijds was dat

heel slecht en men heeft dat weggebroken en ondertussen lichte aanpassingen gedaan en dan die betonklinkers gelegd, in afwachting tot de grote rioleringswerken zouden beginnen, dus waar nu een engagementsverklaring voor wordt opgemaakt.

Sanne Eckelers zegt dat er op het schepencollege al gepraat werd over de voorkeur voor de herinrichting van het kruispunt en ze is verheugd dat de voorkeur, of de eerste gedachte toch een rotonde zou zijn. Volgens haar zouden voorsorteerstroken de onveiligheid die er nu is, niet wegnemen, aangezien je dan ook nog moet kruisen. Dus, ofwel werk je dan met verkeerslichten, ofwel inderdaad met een rotonde, wat waarschijnlijk wel meer onteigening met zich mee zal brengen richting Beekstraat, veronderstelt ze. De fietspaden worden ook meegenomen. Dubbelzijdige fietspaden... wat wordt hiermee bedoeld? Is dat een tweerichtingsfietspad langs 1 kant, of wordt langs de 2 kanten van de weg in 1 rijrichting fietspad gelegd?

Schepen Robbyns zegt dat normaal gezien een dubbelzijdig fietspad een tweerichtingsfietspad langs 1 kant is. Bij alle rotondes die nu worden aangelegd, is de voorrang niet aan de fietser, maar aan de wagen. We zien dit ook in onze omliggende gemeenten waar rotondes worden aangelegd, daar zijn ook 2 fietspaden aan dezelfde kant, maar er worden haaiantanden gezet op de rotonde zodat de fietser stopt en de wagen door kan. Dat zie je nu heel veel en dat zal nu ook zo op die manier worden aangelegd. Maar we moeten, zoals je aanhaalde, een stuk onteigenen. Dat zal iets van een 600m<sup>2</sup> zijn dat moet onteigend worden, dacht ik. Dat is heel wat! Maar we zijn toch voorstander van een rotonde.

Raadslid Eckelers merkt op dat het ook om een verbindingsstraat gaat tussen Malderen en Steenhuffel/Londerzeel. We weten dat met verbindingsstraten de snelheid vaak een discussiepunt is. 70km/uur, 50km/uur? Wanneer we daar 70 houden, moet sowieso het fietspad afgescheiden zijn van de rijbaan. Daar moet dan een haag of een natuurlijke afscheiding komen tussen het fietspad en de rijweg. Is daar al verder over nagedacht, over de snelheidsbeperking?

Dimitri Robbyns geeft aan dat in het verleden, wanneer er rioleringswerken zijn en de bovenbouw moet uitgewerkt worden, er zowel vanuit het college als vanuit de andere hoeken, vanuit de gemeenteraad, Levelo, ... ook zeggenschap wordt gegeven en ook gevraagd wordt om dat plan te bekijken en de mogelijkheden zullen dan besproken worden. Het is sowieso de bedoeling dat wanneer het om een zone 70 gaat, er een afgescheiden fietspad is, anders wordt het zone 50. Als we het niet op 1 of andere manier kunnen afscheiden, zoals bv. op de Maldersesteenweg, dat is een zone 70, maar dat is effectief een afgescheiden fietspad. Als je dat daar niet zou kunnen creëren, dan zal het een zone 50 moeten worden, als er dan toch nieuwe fietspaden komen.

Sanne Eckelers vraagt of op de gemeenteraad dan enkel de engagementsverklaring voor ligt, dus enkel de partners waarmee we gaan samenwerken, maar nog geen definitieve scenario's.

Schepen Robbyns beaamt dit en geeft mee dat wat we belangrijk vinden i.v.m. de bovenbouw, wordt meegegeven, dus de 2 opties voor de inrichting van dat kruispunt. Maar het is dus een engagementsverklaring tussen ons en Aquafin om heel dat project af te werken. Dat is in het verleden ook al zo gebeurd.

Raadslid Eckelers vraagt ook nog of er sancties aan verbonden zijn, wanneer 1 van beide partijen er uiteindelijk de stekker zou uittrekken.

Dimitri Robbyns zegt dat hij dat niet weet. Hij geeft nog mee dat hij al blij is dat we voor dat onderdeel Aquafin naar Londerzeel krijgen, zodat we daar ook ineens mee verder kunnen.

Raadslid Bart Van Doren geeft mee dat in het verleden bij een rotonde de opmerking was dat dat fietsonveilig was. Er is nu echter een deel van mijn zorgen weggepakt door te spreken over die haaiantanden. Dat zie je in de naburige gemeenten. De vraag is natuurlijk dat dubbelzijdig, ik heb er ook over zitten nadenken, dat dat feitelijk aan de 2 kanten is en dat zou me ook logisch lijken, of het beste, want we zitten dan nog met dat stuk van de Eshagestraat tot de Watermolenstraat, waar het ook aan de 2 kanten ligt en dan zo verder richting Steenhuffeldorp. Het zou een beetje zot zijn dat we daar dan het aan 1 kant zouden leggen.

Dimitri Robbyns geeft eerlijk toe dat hij niet specifiek weet hoe ze het gaan aanleggen, maar dubbelzijdig is meestal dat je met de 2 rijrichtingen aan 1 kant zit. De fietspaden die er nu zijn, gaan zeker vernieuwd worden.

Marc Verbruggen zegt dat, wanneer je een fietspad aanlegt, gescheiden van de weg, je destijds subsidies kreeg. Is dat nog steeds het geval?

Schepen Robbyns antwoordt dat dit kan worden nagevraagd.

Raadslid Tom Troch merkt op dat hij het meestal eens is met de collega's van de oppositie, maar vandaag niet. Ik heb nooit begrepen waarom men daar op die plaats een rotonde wil aanleggen. Die kosten zijn veel hoger, er moet veel onteigend worden en naar veiligheid toe heb ik ook bedenkingen. Zelf fiets ik regelmatig naar het werk. Voor fietsers zijn rotondes niet per definitie veiliger. Of je de haaiantanden nu ervoor, of erna legt, wanneer ik een rotonde neem, ben ik altijd blij dat ik als fietser de eerste afslag rechts moet nemen en niet de tweede, want ik lig er gegarandeerd onder. Bijkomend nog, waarom specifiek op die plaats? Dat is gewoon een kruising van een hoofdbaan met een zijbaan, een drukke zijbaan weliswaar, maar zo zijn er nog veel. Aan de Eshagestraat bv., dat is wel een klein baantje, maar wanneer er daar 1 in de bocht staat te wachten omdat hij naar links moet en er komt van de andere kant 1 af, qua verschieten en dichtslagen is dat veel erger dan daar waar je nu die rotonde gaat zetten, want daar heb je een recht stuk en veel beter zicht. Het is ook niet voor niets dat Aquafin zelf adviseert om het niet te doen. Ik denk dat daar wel redenen voor zijn. Als je dat als norm gaat nemen, heb je veel gelijkaardige plaatsen in Londerzeel. De Meerstraat, alle zijkanten, Maldersesteenweg, waar de Bloemstraat uitkomt, ... Dan begin je er veel te krijgen waar je dan een rotonde moet aanleggen. Ik begrijp dus niet goed vanwaar dat idee komt en waarom daar zoveel belang aan wordt gehecht.

Schepen Robbyns geeft aan te begrijpen wat Tom bedoelt wanneer hij zegt dat het een drukke straat is die dan op een hoofdstraat uitkomt, maar dit is een kruispunt waar heel snel wordt gereden. De andere kruispunten die Tom aanhaalde, hebben deze problematiek niet. Het voorstel m.b.t. het voorsorteren, is goed wanneer het gaat over een tweetal auto's, maar dat zal stremmen in de Plas. De beide pistes zullen worden onderzocht.

Schepen Greet Segers wil hier nog aan toevoegen dat het inderdaad verbindingswegen zijn, maar wanneer je kijkt naar het andere voorstel, dan heeft dat een hele korte invoegstrook. Wanneer je dan bv. van Steenhuffel komt, dan zit je daar met de Beekstraat, dat is heel kort en daar ga je files creëren.

Tom Troch zegt dat een rotonde ook files creëert en dat verkeersstromen enkel vlotter worden na implementatie van een rotonde, wanneer deze rotonde vroegere verkeerslichten vervangt. Hij vraagt zich bovendien af of je het verkeer vanuit Buggenhout niet gaat faciliteren en dus meer doorgaand verkeer gaat aantrekken.

Dimitri Robbyns zegt op de hoogte te zijn van het doorgaand verkeer vanuit Buggenhout, Lebbeke, ..., maar voegt eraan toe dat de implementatie van een rotonde geen invloed

zal hebben op de hoeveelheid van dat doorgaand verkeer. Het eventuele terugdringen van dat verkeer moet op andere manieren gebeuren, maar niet door het al dan niet implementeren van een rotonde. We willen het gewoon veiliger maken daar en of het nu een kruispunt of een rotonde zal worden, zijn we nog niet uit, maar ik geef de voorkeur vanuit het college mee.

Tom Troch vraagt zich af wat er zo gevaarlijk is aan dat kruispunt en of er eventueel cijfers zijn die dit dan kunnen aantonen.

Raadslid Kim Fertinel merkt op dat je ervan zou verschieten wanneer je vanuit Londerzeel naar Malderen rijdt, hoeveel er dat kruispunt gewoon doorvlammen, zowel zwakke weggebruikers (fietsers die opeens oversteken zonder te kijken), brommers, wagens, dat is ongelooflijk.

Tom Troch pikt hierop in en geeft mee dat dat niet enkel geldt voor dat specifieke kruispunt, maar dat dat vandaag de dag een tendens is en eerder ligt aan de mentaliteit van sommige weggebruikers.

Namens de gemeenteraadscommissie Maatschappij

Secretaris GRC

Veerle BAUDET

Voorzitter GRC Maatschappij

Mark VERBRUGGEN