



VERSLAG VAN DE GEMEENTERAADSCOMMISSIE THEMA VAN 13 JANUARI 2026

Aanwezig: Tom TROCH, voorzitter

Gerda VERHULST, Greet ILEGEMS, schepenen

Patrick BOGAERTS, Jana Claessens, Hilde De Bondt, Anita De Borger, Jozef De Borger, gemeenteraadsleden

Lien Eeckelaers, Ondervoorzitter

Sanne EECKELERS, Kim FERTINEL, Conny MOONS, Veerle PAS, Guido Robberechts, Eveline Sprangh, Mark VERBRUGGEN, gemeenteraadsleden

Heidi VERCAMMEN, secretaris

Afwezig: Nadia SMINATE, burgemeester

Wout Van Esbroeck, schepen 4

Evelyn Kegels, Ruth Schelfhout, Koen VANHOOF, Gert VAN ASSCHE, Els VAN DEN BROECK, gemeenteraadsleden

Verontschuldigd Bart VAN DOREN, schepen 2

Cindy De Saeger, gemeenteraadslid

Lut Verhas, deskundige duurzaamheid, is aanwezig voor het agendapunt houdende voorontwerp van het onthardings- en verfraaiingsproject van de parking van het GC Gerard Walschap.

Peter Spiliers, beleidscoördinator Openbaar Domein, en Guido De Maeseneer, Projectwerker Openbaar Domein, zijn aanwezig voor de agendapunten houdende

- Ontwerpprincipes voor nieuwe fietspaden in de Lippelostraat n.a.v. het rioleringsproject
- Verblijfsgebieden en verkeersmaatregelen

1. Voorontwerp van het onthardings- en verfraaiingsproject van de parking van het GC Gerard Walschap

Aanleiding en context

Er werd op de zitting van het college van burgemeester en schepenen van 13 oktober 2025 een toelichting gegeven door de duurzaamheidsambtenaar.

Tijdens de toelichting werden enkele suggesties en opmerkingen gegeven over het oorspronkelijke idee, en er werd gevraagd om enkele aanpassingen aan het ontwerp door te voeren. Volgende zaken kwamen aan bod:

- Mindervaliden parkeerplaatsen spreiden over beide parkings aan GCGW: een eerste mindervalide parkeerplaats wordt voorzien vooraan, een tweede

parkeerplaats voor mindervaliden zal voorzien worden aan de achterzijde (nog te bekijken waar deze zal komen) ==> zie advies Mobiliteit in bijlage: min. 2 mindervaliden parkings moeten voorzien worden aan de ingang van het gebouw. Dit is wettelijk verplicht en hier kunnen we niet omheen.

- Overall belijning voorzien op de parking vooraan om parkeren te optimaliseren: alle parkeerplaatsen worden duidelijk afgebakend
- Voorziening voor ambulante handel verdwijnt
- Meer fietsbeugels voorzien: ingetekend op ontwerp, nog te bekijken met diensten Mobiliteit & Openbaar Domein naar richtlijnen
- Verwijderen van het geel fietsrek aan de ingang van het gebouw
- Zitbanken op het eerste ontwerp staan niet op de meest ideale plaats. Te bekijken of ze elders kunnen gezet worden.
- De muur aan linkse kant is niet in goede staat. Voorstel om deze te bedekken met klimplanten. Gezien deze muur niet in goede staat verkeert en deze op de perceelsgrens staat, is het aangewezen om met klimstructuren te werken die in de grond verankerd worden. Dit dient bekeken te worden met dienst Openbaar Domein of dit technisch mogelijk is.
- vraag om min. 20 parkeerplaatsen te voorzien ==> rekening houdend met advies en wettelijke verplichtingen zijn we op een totaal van 17 parkeerplaatsen (waarvan 2 voorzien van laadpalen) gekomen + 2 mindervalidenparkings
- Draaicirkel naar achterste parking zal nog worden uitgetest door de dienst Openbaar Domein, gezien zij deze het meest gebruiken. ==> aangepast na advies van dienst Mobiliteit
- Jaarlijks wordt een grote tent geplaatst tijdens de jaarmarkt in Sint-Jozef. Er werd advies gevraagd bij dienst Lokale Economie. Twee mogelijke alternatieven (kleinere tent of tent achteraan) werden voorgelegd aan het Jaarmarktcomité (zie advies in bijlage).
- Oude muurtjes zijde Sint-Jozefstraat verwijderen en groene afsluiting voorzien: te bekijken welke groene afsluiting op die locatie kan ==> voorstel om een constructie te bouwen met klimplanten (zie foto's in bijlage, voorbeelden bv. Zoutstraat in Aalst, Sint-Niklaas)
- Aanplakbord in slechte staat: te verwijderen en alternatief voorzien, eventueel op een andere locatie. Te bekijken met diensten Communicatie en Vrije tijd ==> voorstel locatie vlak aan de ingang naast boekenkastje.
- Uithangbord aan de rechtse zijde: verouderd en niet mooi ogend: te verwijderen en alternatief te voorzien. Te bekijken met diensten Communicatie en Vrije tijd

Juridische grond

- decreet lokaal bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen
- beslissing van de gemeenteraad van 24 september 2019 houdende toetreding tot het Burgemeesterconvenant 2030
- beslissing van de gemeenteraad van 28 september 2021 houdende goedkeuring ondertekening van het Lokaal Energie- en Klimaatpact
- beslissing van de gemeenteraad van 22 november 2022 houdende goedkeuring deelname lokaal energie en klimaatpact 2.0

- beslissing van de gemeenteraad van 24 januari 2023 houdende goedkeuring intergemeentelijk energie- en klimaatactieplan (SECAP)

Motivering

Rekening houdend met de suggesties/opmerkingen werd een nieuw voorontwerp uitgewerkt. Dit ontwerp is slechts een idee van hoe het zou kunnen worden. Na goedkeuring zal dit verder intern besproken worden met alle betrokken diensten in functie van een definitief ontwerp.

Financieel aspect

AR 6150001 BI 035000 1.4- 1.4.1 Uitvoeren van een klimaatactieplan (MJP 2025)

Geraamde kost: 10.000 euro

Bespreking

Lut Verhas opent het agendapunt en schetst het ontwerp.

Marc Verbruggen uit meteen de vraag of een volledige ontharding met grasklinkers geen betere optie zou zijn. Het regenwater dat effectief de grond insijpelt met grasdallen is zeer beperkt. Grasdallen zijn een half verharding en niet de beste keuze om iets te ontharden. Een volledige ontharding zoals een geveltuin is veel beter. Uiteraard om een parking volledig heraan te leggen zijn grasdallen wel een goede tussenmoot. De huidige aanpak, waarbij enkel de geveltuinen worden onthard en de rest van de parking wordt afgelijnd, blijft volgens de deskundige Duurzaamheid het meest haalbare scenario.

Het gesprek verschuift naar de muur aan de linkerzijde van de parking, die in slechte staat verkeert. Marc Verbruggen vraagt zich af of het gebruik van hangplanten voldoende bescherming biedt. Lut verduidelijkt dat het absoluut niet de bedoeling is om de muur zelf te belasten. De mogelijkheden hoe dit aangepakt gaat worden moeten nog bekeken worden in samenspraak met de eigenaars en de dienst Openbaar Domein. Guido Robberechts wijst op mogelijke risico's van boomwortels of klimplanten. Lut benadrukt dat er altijd gewerkt wordt met wortelgeleiding. Dit zorgt dat de wortels dieper wortelen en zich pas horizontaal kunnen verplaatsen onder de aangelegde verharding. Daarnaast zijn er boomsoorten die verticaal wortelen, of beperkt wortelen...

Daarna komt de parkeerorganisatie aan bod. Kim Fertinel wil weten hoeveel parkeerplaatsen effectief behouden blijven. Lut licht toe dat de voorzijde in totaal zeventien vakken bevat, waarvan twee met laadpalen en twee wettelijk verplichte mindervalidenplaatsen. De achterzijde blijft ongewijzigd. Meerdere leden, waaronder Veerle Pas en Jozef De Borger, wijzen op structurele problemen met foutparkerende lichte vrachtwagens en ambulancediensten. Zij vragen om maatregelen zoals kortparkeren of het beperken van zware voertuigen. De voorzitter polst naar het draagvlak, en de groep lijkt deze richting positief te onthalen.

Het dossier van de jaarmarkt wordt vervolgens uitvoerig besproken. Hilde De Bondt hecht groot belang aan het sociale karakter van de tent tijdens de jaarmarkt in Sint-Jozef. Er leeft bezorgdheid dat de tent niet meer op de voorzijde van de parking zou passen. Men is nog aan het uitmeten en onderzoeken hoe beide partijen tevreden kunnen worden gehouden. Dit wordt verder uitgezocht.

Ook het thema 'hangjongeren' duikt op. Sommige leden vrezen dat bijkomende zitbanken dit probleem kunnen versterken. Tom nuanceert: rustplekken zijn waardevol voor ouderen, en overlast moet in de eerste plaats via handhaving worden aangepakt. Guido Robberechts stelt voor om zitbanken eerder zichtbaar, tussen het groen, te plaatsen zodat natuurlijke sociale controle mogelijk is.

Tot slot komen praktische elementen aan bod: meer fietsbeugels, mogelijk met laadpalen voor elektrische fietsen, het al dan niet behouden van het aanplakbord en het vervangen van de oude muurtjes door een groene afsluiting. Lut Verhas bevestigt dat het ontwerp nog verder wordt verfijnd en dat de opmerkingen van de GRC daarin zullen worden meegenomen.

Besluit

- Het ontwerp wordt verder uitgewerkt, met bijkomende aandacht voor kortparkeren, mogelijk verbod op lichte vracht, optimale plaatsing van fietsbeugels.
- Mogelijkheden voor de tent van de jaarmarkt worden verder onderzocht.
- Een detailplan met afmetingen en draaicirkels wordt bezorgd aan de leden van de vergadering.
- De locatie en vormgeving van het aanplakbord worden herbekeken met het oog op zichtbaarheid én netheid.

2. Ontwerpprincipes voor nieuwe fietspaden in de Lippelostraat n.a.v. het rioleringsproject

Aanleiding en context

In het kader van een rioleringsproject maakte Sweco een eerste ontwerp van de fietspaden in de Lippelostraat op.

Op 13 november 2025 ging een eerste projectstuurgroep door. Dit is een overleg met vertegenwoordiging uit departement Mobiliteit en Openbare Werken, provincie Vlaams-Brabant, gemeente Puurs-Sint-Amands, politiezone K-L-M en de gemeente Londerzeel. Op basis van een goedgekeurde projectnota kunnen er subsidies worden aangevraagd.

Om het ontwerp verder te kunnen uitwerken en te kunnen voorleggen op een projectstuurgroep, vragen zij dat de gemeente een standpunt inneemt over volgende zaken:

- keuze voor enkelrichtingsfietspaden of dubbelrichtingsfietspaden
- eventueel snelheidsregime in de straat te wijzigen

Juridische grond

- decreet lokaal bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen
- eerste ontwerp van de fietspaden in de Lippelostraat door Sweco

Motivering

Enkelrichtingsfietspaden of dubbelrichtingsfietspaden

Voor een enkelrichtingsfietspad stelt het studiebureau in de zone 50 een rooilijnbreedte van 12,60 m voor.

Voor een dubbelrichtingsfietspad stelt het studiebureau in de zone 50 een rooilijnbreedte van 12,35 m voor.

Voor een enkelrichtingsfietspad stelt het studiebureau in de zone 70 een rooilijnbreedte van 16,85 m voor.

Voor een dubbelrichtingsfietspad stelt het studiebureau in de zone 70 een rooilijnbreedte van 14,60 m voor.

Momenteel is de rooilijn 12,00 m. Dit betekent dat we in de zone 70 zware onteigeningen moeten uitvoeren.

Deze onteigeningen hebben tot gevolg dat voortuinen en opritten 1,50 m korter worden waardoor aangelanden niet meer op hun oprit kunnen parkeren omdat die korter wordt dan 5,00 m. Ook aan het tankstation van Maes geeft dit een probleem omdat het fietspad op ongeveer 1,50 m van de tankinstallatie komt te liggen.

Snelheidsregimes

- Vraag om zone 30 uit te breiden over de volledige bebouwde kom of de huidige zone 30 er te behouden.
- Vraag om zone 50 uit te breiden over de volledige Lippelostraat (uitgezonderd zone 30) tot de grens met Lippelo waar nu ook een snelheidsregime van 50 km/u is.
- Vraag om de huidige snelheidsregimes 30 – 50 – 70 te behouden.

In het geval van het behoud van zone 70 dienen we veel te onteigenen zoals hoger vermeld.

Alternatieve voorstellen

- Behoud van de huidige zone 30.
- Binnen de zone 30 zouden we parkeerplaatsen kunnen aanleggen buiten de rijbaan. Vanaf de Kouterbaan richting Spar kunnen we deze voorzien aan de zijde van de winkel. Verder richting Lippelo kunnen we ze aanleggen langs de overzijde. Door het geschrinkt parkeren en de asverschuiving is de 30 km/u beter afdwingbaar. De rijbaan is voor gemengd verkeer. Toeleveringen met vrachtwagens voor de supermarkt blijven mogelijk zonder bijkomende hinder.
- Behoud van 50 km/u binnen de agglomeratie en de zone 70 omvormen tot een zone 50.

Om de fietsers onnodig te laten oversteken aan de zone 30 en aan de grens met Lippelo, opteren we voor enkelrichtingsfietspaden met een breedte van 2,00 m en een schrikstrook van 75 cm.

In de bochten waar momenteel parkeerzones zijn voorzien en de rooilijn verbreed naar 14,00 m kunnen we een groenzone voorzien van 2,75 m breed.

Bij deze alternatieve voorstellen zijn er geen onteigeningen nodig: rijbaan + fietspaden + schrikstroken met reglementaire breedtes zijn haalbaar binnen de beschikbare 12m. Grondinnemingen zijn niet enkel financieel maar ook procedureel extra belastend. Ook voor de verkeersveiligheid bieden de alternatieve voorstellen een aanzienlijke meerwaarde.

Mits het akkoord van deze voorstellen kunnen wij het studiebureau opdracht geven om een voorontwerp op te maken dat voorgelegd wordt aan de projectstuurgroep.

Financieel aspect

Dit kadert in de actie 02.01.20 "We vernieuwen de weg en de riolering in Lippelostraat en maken een rooilijnplan op voor Kruisheide en Zwaantje" in het ontwerp-meerjarenplan. Er is voor 2026 en 2027 telkens 100.000 euro aan uitgaven voorzien.

Voor de aanleg van fietspaden op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk is de mogelijkheid tot aanvragen van subsidies.

90% van de aanleg van de fietspaden wordt gesubsidieerd (excl. btw, grondverwerving en studiekosten).

Bespreking

Guido De Maeseneer, Projectwerker Openbaar Domein, schetst de plannen.

Peter Spiliers licht toe dat het dossier in belangrijke mate aansluit bij subsidieregels, waardoor bepaalde profielen en breedtes automatisch richtinggevend worden. In de huidige situatie, waar een deel van de straat zone 70 is, zouden onteigeningen onvermijdelijk zijn om de normen te halen. Dat maakt het dossier complex en vertraagt het aanzienlijk. Een snelheidsverlaging naar zone 50 vormt daarentegen een realistisch alternatief, omdat het profiel daar wél zonder grondinname kan worden uitgevoerd.

De aanwezigen wisselen vervolgens gedachten uit over de ruimtelijke impact. Het behoud van zone 70 zou onder meer privéparkeerplaatsen doen verdwijnen en elders opnieuw parkeervoorzieningen noodzakelijk maken. De groep erkent dat dit onwenselijk is.

Er wordt stilgestaan bij de keuze tussen enkelrichtings- en dubbelrichtingsfietspaden. Hoewel dubbelrichting op het eerste gezicht overzichtelijk lijkt, leidt het onvermijdelijk tot extra oversteekbewegingen. Vooral omdat de aangrenzende gemeente wel enkelrichtingsfietspaden hanteert, zou dat voor fietsers eerder onveilig aanvoelen. De administratie geeft daarom de voorkeur aan enkelrichtingsfietspaden aan beide zijden, zodat fietsers consistent kunnen doorstromen.

De vraag naar snelheidsremmende ingrepen leidt tot een genuanceerd debat. Sommige leden waarschuwen dat te veel eilandjes of versmallingen frustratie oproepen, terwijl anderen vrezen dat een lange rechte zone 50 alsnog uitnodigt tot te snel rijden. Sanne Eeckelers wijst daarbij op het belang om het wegbeeld van de Lippelostraat te vergelijken met dat van de Heerbaan, en stelt voor om te onderzoeken welke vorm van afremmende middeneilanden hierin passend kan zijn. De conclusie is dat selectieve, doordachte ingrepen aangewezen zijn, aangevuld met gerichte snelheidscontroles.

Ook de veiligheid aan het kruispunt Kruisheide komt aan bod. Sanne Eeckelers benadrukt hierbij specifiek de problematiek aan de fietsoversteek Kruisheide/Lippelostraat. De groep vindt het een prioritair aandachtspunt, gezien fietsers daar vandaag moeilijk veilig kunnen oversteken.

Besluit

- Het uitgangspunt voor verdere uitwerking wordt zone 50 met enkelrichtingsfietspaden aan beide zijden.
- Er wordt onderzocht hoe snelheid remmende elementen beperkt maar effectief geïntegreerd kunnen worden.
- Het kruispunt Kruisheide krijgt een voorstel voor een duidelijke en veilige oversteek.
- De administratie bezorgt overzicht van de subsidiestromen die in dit project samenkomen.
- Uitvoering wordt niet vóór 2030 verwacht, aangezien het project zich nog in een vroege studiefase bevindt.

3. Verblijfsgebieden en verkeersmaatregelen

Aanleiding en context

De gemeenteraad keurde het mobiliteitsplan goed op 28 mei 2024.

Hierin werden de verblijfsgebieden van elk van de 4 kernen in Londerzeel afgebakend. Hierbij hoort een lage toegelaten snelheid en wordt een ander verkeersgedrag verwacht van de weggebruikers. Vooraleer de afbakening vast te leggen, vindt er een gedachtewisseling plaats binnen de GRC.

Motivering

In verblijfsgebieden is er een zekere dichtheid van functies waardoor er meer voetgangers en fietsers worden verwacht. Bovendien is er vaak onvoldoende plaats om de verschillende weggebruikers te scheiden. Fietsers moeten de ruimte delen met het gemotoriseerd verkeer en voetgangers moeten veilig en comfortabel kunnen oversteken. Hierbij hoort een lage toegelaten én gereden snelheid. In de verblijfsgebieden moet het gemotoriseerd verkeer vlot hun bestemming kunnen bereiken maar het verkeer dat er niet moet zijn (ongewenst doorgaand verkeer) moet worden verminderd.

In deze gebieden wordt een ander gedrag verwacht van de weggebruikers. Automobilisten moeten daar extra oplettend zijn voor fietsers en voetgangers, en fietsers moeten extra aandacht hebben voor voetgangers. Om duidelijk te maken dat ze in zo'n gebied zijn, wordt de vormgeving van de straten aangepast. Aan de randen van de verblijfsgebieden worden zogenaamde poorteffecten gerealiseerd om de overgang te benadrukken.

Er zijn verschillende verblijfsgebieden in de gemeente. De gemeente kiest ervoor om verblijfsgebied per verblijfsgebied aan te pakken. Omdat het budgettair haalbaar te houden wordt in eerste instantie gewerkt met kleinschalige ingrepen en wordt vooral ingezet op de zogenaamde poorten. De effectieve herinrichting van de straten loopt samen met de noodzaak om deze heraan te leggen (bijvoorbeeld erbarmelijke staat of verouderde riolering).

De afbakening van de zogenaamde 'verblijfsgebieden' is gericht op bebouwde gebieden met een zekere dichtheid aan bewoning en een verscheidenheid aan functies.

De gedachtewisseling in de GRC van 13 januari 2026 zal in eerste instantie gericht zijn op Steenhuffel, Malderen en Sint-Jozef. Het centrum van Londerzeel zal behandeld worden in een latere zitting van de GRC.

Bespreking

Omdat schepen Bart Van Doren ziek is, stelt Tom voor om de bespreking vandaag te beperken tot een toelichting en het inhoudelijke debat later te voeren. Conny Moons merkt op dat niet alle raadsleden exact weten waar die zones beginnen en eindigen. De aanwezigen krijgen een grotere projectie van het plan te zien, waarbij de afbakening van de verblijfsgebieden nauwkeuriger wordt toegelicht.

Er wordt beknopt vooruitgeblikt op een mogelijke uitbreiding van zone 30, bijvoorbeeld richting schoolomgeving of de Leirekensroute in Steenhuffel. De groep erkent dat dit een aanzienlijke bijdrage kan leveren aan lokale verkeersveiligheid. Jozef De Borger stelt kritische vragen over de keuze voor een permanente in plaats van flexibele zone 30. Dit wekt het de indruk dat het vooral om het spekken van de gemeentekas gaat.

4. Plaatsing van toeristische informatieborden

Aanleiding en context

Begin 2024 werd de visienota inzake toerismebeleid goedgekeurd. Hierdoor werd het verder ontwikkelen van een wandel- en fietsaanbod goedgekeurd. Dit uit zich in het investeren in informatiepanelen rond enkele bezienswaardigheden op ons grondgebied. Er werden toen 16 locaties geselecteerd voor de plaatsing van een toeristisch informatiebord.

Juridische grond

- decreet lokaal bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen
- goedkeuring visienota toerisme door de gemeenteraad

Motivering

De 16 voorgestelde locaties worden voorgesteld aan de nieuwe gemeenteraadsleden.

Bespreking

Gerda Verhulst licht de werking van de borden toe en benadrukt dat ze meer willen bieden dan louter uitleg: ze moeten nieuwsgierigheid prikkelen en de omgeving toegankelijker maken. Er komen foto's, QR-codes en weetjes op. Sanne Eeckelers vraagt welke invulling de QR-codes zullen krijgen en stelt voor, in uitvoering van de visienota, om ook de dichtstbijzijnde horecagelegenheden te vermelden. De vraag rijst of hout wel het meest duurzame materiaal is. Hoewel hout een warme uitstraling heeft, stelt Mark Verbruggen dat onderhoud op termijn nodig blijft. Gerda neemt de suggestie mee om ook kunststofvarianten te bekijken.

De raadsleden overlopen de voorgestelde locaties. Enkele plaatsen roepen vragen op, zoals het Oud Gemeentehuis – waarvan onduidelijk is wat de toekomst brengt – of de molen aan het Merelaantje, waarvan de staat voor discussie vatbaar is. Daar tegenover staat de wens om locaties zoals de Sint-Kristoffelkerk of de Burcht zeker op te nemen. Omdat maximaal 16 borden geplaatst kunnen worden, moeten keuzes worden gemaakt. De groep besluit dat elk raadslid vóór maandag zijn voorkeuren doorgeeft.

Beslissingen

- De lijst van 16 locaties wordt herbekeken, met nadruk op erfgoedwaarde en beleving.
- De Sint-Kristoffelkerk wordt zeker toegevoegd, andere locaties worden hierdoor mogelijk vervangen.
- De materiaalkeuze wordt nog onderzocht, met oog voor duurzaamheid en landschappelijke inpassing.

Namens de gemeenteraadscommissie Thema

secretaris
Heidi VERCAMMEN

voorzitter
Tom TROCH