

PV van de vergadering van de ALKL van 13/05/2025

Aanwezig:

- Mevr. Katia Van den Broucke – Schepen van Participatie
- Dhr Ali Bel-housseine – Schepen van Mobiliteit
- Dhr. Antonio Limanni Macaione - Eerstaanwendend Diensthoofd – Openbare Ruimte
- Mevr. Jade Roland – Sociale zaken
- Mevr. Véronique Troger – Wijk Zavelenberg
- Dhr Jaume Tardy – Wijk Gisseleire Versé
- Dhr Frédéric Jadinon – Wijk Gisseleire Versé
- Dhr David Freixas – Wijk Gisseleire Versé
- Dhr Gérard Chevalier – Wijk Dormont
- Dhr Michel Dubois – Wijk Albert en Schweitzer
- Dhr Yvan Derval – Uitgenodigd Wijk Albert en Schweitzer
- Mevr. Catherine Hanak – Wijk Bec Moderne
- Mevr. Chantal Van Iseghem – plaatsvervangster Wijk Bec Moderne
- Dhr Pierre Lebeau – Wijk Comhaire
- Dhr Marc-Philippe Schittecatte - Wijk Ruelens
- Dhr Mathieu De Maeyer – plaatsvervanger Wijk Oude Kerk
- Mevr. Carin Vandekeere – plaatsvervangster wijk Groenteboer-Kweepereboom

Verontschuldigd:

- Dhr Christian Lamouline – Burgemeester
- Mevr. Mireille Walschaert – Sociale zaken
- Dhr Jean-Pierre Latour – plaatsvervanger wijk Zavelenberg

Afwezig:

- Mevr. Françoise Boigeleot – plaatsvervangster wijk Gisseleire Versé
- Mevr. Nadine Bourlard – plaatsvervangster wijk Jacques Dormont
- Mevr. Mariam Arahou – plaatsvervangster wijk Bec Moderne
- Mevr. Evelyne Hasselmans, Dhr Gery Hubin, Dhr Edwig Polaster – Vervangers wijk Comhaire
- Mevr. Anne Garsoux, Dhr Damien Vossen en Mevr. Pascale Maréchal – Vervangers wijk Ruelens
- Dhr Luc Deschamps, Mevr. Annick Beun, Dhr Thibault Callebaut, Dhr Godefroid Bottechia – Vervangers wijk Oude Kerk
- Dhr Philippe Helson et Mevr. Carine Cackebeke en Mevr. Marie-José Van Loo – Vervangers wijk Groenteboer-Kweepereboom

1. Goedkeuring van het proces-verbaal van 6 februari 2025

Het proces-verbaal word unaniem goedgekeurd.

2. Ontmoeting met Mijnheer Ali Bel-Housseine, 6de Schepen, o.a. bevoegd voor mobiliteit

Mijnheer Ali Bel-Housseine is op 1 december 2024 in functie getreden.

Hij is verantwoordelijk voor mobiliteit en parkeren maar ook voor werkgelegenheid, huisvesting, erfgoed, nieuwe energieën, informatica en nieuwe technologieën.

3. Antwoorden op vragen van leden over mobiliteit

Wijk Dormont – Vraag van de heer Chevalier

1) Wanneer worden de wegmarkeringen opnieuw geschilderd? Ik denk in het bijzonder aan het tegenrichting fietspad in de Heylensstraat, de tegenrichting busbaan in J. Dormontstraat en het kruispunt Maricollendreef/Kasterlinden?

Een nieuwe fase van markeringen is gepland in de gemeente, we hebben een inventarisatie gemaakt van de markeringen die in afwachting zijn en die gepland moeten worden.

Wat betreft de markering in de Jacques Dormontstraat, hebben we de MIVB hierover opnieuw benaderd en deze is ondertussen uitgevoerd.

Wijk Oude Kerk – Vraag van de heer De Maeyer

1) Wanneer en hoe zullen de eerste feedback en resultaten van de eerste fase van analyse en telling in het kader van het nieuwe mobiliteitsplan worden gecommuniceerd? Wat zijn de volgende belangrijke stappen en hoe kunnen wij, het wijkcomité, hier actief aan deelnemen?

De Fase 1 van de studie is nog steeds aan de gang (de diagnose), een enquête werd in maart/april in dit kader uitgevoerd. De informatie werd onder andere doorgestuurd naar de leden van de ALKL met de vraag om de informatie verder te verspreiden. Er zijn bijna 300 antwoorden ontvangen.

De resultaten zullen worden opgenomen in de diagnose die wordt uitgevoerd in het kader van de studie. Deze zou in principe voor de zomer goedgekeurd moeten worden, waardoor de 2e fase van de studie na de zomer kan beginnen, namelijk de creatieve fase, waarin oplossingen zullen worden voorgesteld en waarin participatieve workshops zullen worden georganiseerd.

De ALKL zal ook geïnformeerd worden en uitgenodigd om deel te nemen.

2) A) Gebrek aan respect voor de filosofie van de schoolstraat (Kerkstraat): het concept van de schoolstraat is relevant en zinvol, maar het gebrek aan respect van sommige ouders of het misbruik van het concept vormt een probleem. Veel ouders met auto's rijden de schoolstraat in net voordat de straat gesloten is en parkeren (of laten de motor meestal draaien) terwijl ze wachten tot de lessen beginnen en eindigen. Meestal parkeren ze slecht, in een dubbele of driedubbele file. Aan de ene kant is dit gewoon een probleem voor voetgangers die tussen de voertuigen moeten stappen, en aan de andere kant, wanneer de kinderen worden opgehaald, is er een vloedgolf van auto's die het gebied verlaten met zeer weinig respect voor voetgangers. Dit egoïstische gedrag is echt triestig, evenals het gebrek aan aandacht voor een initiatief dat op papier heel interessant is. Een periode van politieaanwezigheid zou welkom zijn om mensen te herinneren aan een paar beleefdheidsregels en vooral aan de verkeersregels.

De school communiceert momenteel met ouders om hen te herinneren aan de straatfilosofie van de school. Dit kan uiteindelijk worden uitgebreid naar de buurtbewoners. We zijn blij te horen dat de buurtbewoners voorstander zijn van dit initiatief om het gebied rond de school veiliger te maken. Er zou een verzoek kunnen worden ingediend bij de politiezone om de politie op verschillende tijdstippen van het jaar aanwezig te laten zijn om het bewustzijn te vergroten.

B) Mijn kinderen gaan naar de school 'Sept Etoiles'. Helaas zijn auto's die op de stoep geparkeerd staan schering en inslag, ook al zijn er meestal vrije plaatsen op enkele tientallen meters afstand.

Er is een tijd geweest dat de politie aanwezig was om de automobilisten het gevaar en het gebrek aan burgerzin uit te leggen, maar zodra er niemand in de buurt was, werd het ongepaste gedrag hervat.

Ik heb verschillende keren geprobeerd om mensen aan te spreken, maar in het beste geval krijg ik op een aardige manier te horen dat het maar voor 2 minuten is en in het slechtste geval word ik bedreigd en beledigd.

Zie foto. Er staan maar liefst 6 auto's illegaal en vooral gevaarlijk geparkeerd op de stoep. Ik heb het alleen over auto's op de stoep, niet over auto's die voor garages geparkeerd staan.



Een verzoek voor politieaanwezigheid op verschillende tijdstippen van het jaar kan worden ingediend bij de politiezone. Er zijn ook plannen om het aantal sanctionerende ambtenaren te verdubbelen en parkeerbonnen uit te schrijven.

3) Bestelwagens: er staan enorm veel bestelwagens geparkeerd in onze straten, en niet alleen 's avonds. Het probleem zit hem in de manier waarop ze parkeren: ze parkeren tot buiten de grondmarkeeringen, waardoor de toegang tot de garages bijna onmogelijk wordt, of ze parkeren aan het einde van de straat, vlak tegen het zebrapad. Deze laatste situatie is extreem gevaarlijk voor voetgangers: er is geen zicht op tegemoetkomend verkeer. Het kan ook gevaarlijk zijn voor automobilisten, omdat andere auto's geen zicht hebben op de voorrang. Naast de bestelwagens zien we regelmatig aanhangers met bouw materiaal, soms wekenlang geparkeerd voor garages of dwars over parkeerplaatsen. We vragen niet om een verbod op bestelwagens, maar op zijn minst om de verkeersregels te respecteren en vooral om geen voertuigen te tolereren die op minder dan 5 m van zebrapaden geparkeerd staan.

Hieronder vind je enkele foto's als voorbeeld:



Het Parkeeragentschap Parking Brussels ziet toe op de naleving van de geldende parkeerreglementen in de zone (blauwe zone, zones met tijdsbeperking, elektrische oplaadzones, enz.) Voor parkeerovertredingen (naleving van de minimumafstanden voor zebrapaden, ingangen van garages, enz.) is de wegcode de wet en wordt de handhaving uitgevoerd door de politiezone.

Een verzoek voor meer regelmatige controles in de betrokken wijken kan worden gericht aan de politiezone. We willen u er ook aan herinneren dat er een regeling op basis van vergoedingen bestaat

voor het aanbrengen van wegmarkeringen op de openbare weg om de toegankelijkheid van garages te garanderen.

Wat betreft de 5 meter vrije ruimte stroomopwaarts van voetgangersoversteekplaatsen: dit is een echt verkeersveiligheidsprobleem en daarom zal dit aspect als prioritaire actie worden opgenomen in het gemeentelijke actieplan voor verkeersveiligheid.

Aarzel niet om de dienst mobiliteit op de hoogte te brengen van plaatsen waar dit soort problemen zich opnieuw voordoen, zodat we onze prioriteiten nog verder kunnen verfijnen.

Wijk Dormont – Vragen van de heer Chevalier

1) Parkeerreglement. Het was via de pers en sociale netwerken (met alle onnauwkeurigheden en zelfs fouten van dien) dat de inwoners van onze gemeente op de hoogte werden gebracht van de nakende verdwijning van de blauwe zone ten voordele van het betaald parkeren. Ondertussen hebben een bericht van de Burgemeester en een persbericht van de gemeente op internet bepaalde misverstanden uit de weg geruimd, maar moet de officiële tekst van de beslissing niet gepubliceerd worden (via Berchem News) om definitief een einde te maken aan de geruchten die nog steeds de ronde doen? Is de ALKL niet de plaats waar dit soort veranderingen (met hun impact op de leefbaarheid) besproken moeten worden vooraleer een beslissing wordt genomen?

Het nieuwe reglement van het gemeentelijk parkeerbeleid werd goedgekeurd door de Gemeenteraad tijdens zijn vergadering van 27 maart 2025. De officiële tekst is beschikbaar op Editoria, waar alle openbare besluiten worden gepubliceerd, en is ook op aanvraag verkrijgbaar bij het secretariaat op het gemeentehuis.

De ordonnantie neemt alle bestaande parkeerreglementen over, zoals de gereguleerde parkeerzones, de tarieven en de ontheffingskaarten, op basis van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 20 oktober 2022 betreffende de gereguleerde parkeerzones en de ontheffingskaarten.

De wijzigingen hebben voornamelijk betrekking op:

- een verhoging van de prijs van de vrijstellingskaarten op 1 mei 2025

- de indexering van het tarief overeenkomstig de gewestelijke reglementering

Het project om de blauwe zone om te vormen tot een zone met betaald parkeren zal naar verwachting in januari 2026 voltooid zijn. Het plan om de zone te veranderen is een evolutie van ons parkeerbeleid als antwoord op de moeilijkheid om een parkeerplaats dicht bij huis te vinden, wat een echt parkeerprobleem is voor buurtbewoners.

De omschakeling naar betaalzones in naburige gemeenten zet ons er ook toe aan om ons parkersysteem aan te passen om te voorkomen dat het parkeren zich verplaatst naar onze straten.

2) Mobiliteitsenquête: welke criteria werden gebruikt om de te onderzoeken wijken te selecteren? Hoe zit het met andere wijken die te veel onder druk staan van doorgaand verkeer dat daar niets te zoeken heeft?

De geselecteerde zones liggen binnen de grenzen van het Lokaal Mobiliteitscontract Berchem West en werden vóór de uitvoering van het LMP voorgesteld door het studiebureau dat verantwoordelijk was voor de studie, op basis van de tellingen die bij de start van de opdracht werden uitgevoerd en op basis van reeds gekende problemen.

De enquête bood mensen ook de mogelijkheid om hun mening te geven over een andere locatie die als problematisch werd beschouwd, zodat ze niet beperkt bleven tot de 5 voorgestelde gebieden. Het is belangrijk op te merken dat de enquête werd uitgevoerd op het niveau van de zone en dat eventuele wijzigingen een impact kunnen hebben op andere zones.

3) Afsluiting van afrit 12 + werken aan de Ring /Ninovesteenweg. Welke maatregelen zijn er gepland om de kleine straten in onze wijken te beschermen tegen de overvloed aan doorgaand verkeer, dat tijdens de werken op de Ring en de Ninovesteenweg vertraagd (volledig geblokkeerd?) zal worden?

De werken aan knooppunt 13 zouden relatief weinig impact moeten hebben op het verkeer op de Ring zelf, aangezien het vooral de opritten zijn die beïnvloed worden.

In september 2025 wordt een informatieavond georganiseerd in het gemeentehuis in aanwezigheid van de projectleiders (De Werkvennootschap) zodat iedereen de details van het project kan kennen (inclusief de fasering en de specifieke hinder per fase) en vragen kan stellen. Het evenement wordt aangekondigd in Berchem News.

Ondertussen kan alle informatie geraadpleegd worden op de website “Werken aan de ring” [Heraanleg verkeerscomplex Ninoofsesteenweg \(N8\) x Ring en aanleg deel Ringfietspad FR0 | DWV](#)

Er dient opgemerkt te worden dat, gezien de timing van het project, het gemeentebestuur reeds zal hebben kunnen anticiperen op eventuele negatieve effecten en concrete maatregelen zal hebben kunnen voorstellen, met name in het kader van het Lokaal Mobiliteitscontract.

4) Wegmarkeringen: de busbaan J. Dormont is eindelijk opnieuw geschilderd, maar hoe zit het met de andere plaatsen waar de markeringen zijn verwijderd (het fietspad in de Heylensstraat en de Kasterlindenstraat bijvoorbeeld), met het gevaar dat dit al veel te lang veroorzaakt?

Er is een nieuwe fase van wegmarkeringen gepland in de gemeente. De afdelingen hebben de soorten markeringen geprioriteerd volgens het STOP-principe en op basis van verkeersveiligheid. Het uitvoeringsschema wordt momenteel opgesteld met het externe bedrijf en zal naar verwachting voor de zomer worden afgerond.

Wijk Ruelens – Vragen van de heer Schittecatte

1) Geplande ontwikkeling van het Ruelensplein als onderdeel van het Duurzaam Wijkcontract, en de nieuwe verkeersstroom die daaruit zou moeten voortvloeien

Het plan van het ontwerpbureau voor de herinrichting van de openbare ruimtes op het Oscar Ruelensplein is goedgekeurd door het College. De aanvraag voor de bouwvergunning is ingediend bij Urban. Hierna zal een openbaar onderzoek worden georganiseerd volgens de wettelijke procedures. Ter informatie: alle informatie met betrekking tot de Moderne-wijk DWC, inclusief het programma en de doelstellingen van het project, is beschikbaar op de speciale website: [Page d'accueil : Contrat de Quartier Durable Cité Moderne](#)

2) Installatie van verkeersdrempels in bepaalde straten, na overleg met de verschillende wijken van de gemeente, om de gevaarlijke overdreven snelheid van bepaalde automobilisten te beperken. Wat is het tijdschema en de precieze locatie van deze installaties?

De installatie van de verkeersdrempels begon op maandag 5 mei 2025 voor de volgende straten:

- Maricollendreef
- Koekelberglaan
- Bloemistenstraat

Andere straten, zoals de Onderlinge Hulplaan, Zevensterrenstraat, Ganshorenstraat, Openveldstraat en Strijdersstraat, zijn opgenomen in de planning van de externe aannemer.

Gezien de impact op het verkeer tijdens de werken, werd een faseringsplan opgesteld om rekening te houden met andere werken in uitvoering in de gemeente.

3) Mobiliteit en veiligheid in het kader van het nieuwe verkeersplan voor de Moderne Wijk. Kunnen we, gezien het risico op ongelukken op bepaalde plaatsen die nu drukker zijn, wegmarkeringen, de installatie van spiegels en/of voorrangsborden overwegen, met name op de kruispunten van de Stichtingsstraat en de Ontwikkelingsstraat, en op het kruispunt van de Onderlinge Hulplaan en de Moderne-Wijkstraat?

Het plaatsen van spiegels op de openbare weg is niet langer toegestaan, omdat ze soms misleidend kunnen zijn over de werkelijke afstand tussen voertuigen.

Aan de andere kant zal het gemeentelijke actieplan voor verkeersveiligheid dat momenteel wordt opgesteld, bijzondere aandacht besteden aan de onderlinge zichtbaarheid van gebruikers op kruispunten. Er worden verschillende ontwikkelingsoplossingen overwogen om deze situatie te verbeteren, zoals de afschaffing van zichtmaskers rond kruispunten.

4) Parkeren in de buurt van de Moderne-wijk. De laatste tijd zien we 's avonds steeds meer auto's geparkeerd staan in en rond de Moderne-wijk, waarvoor geen verklaring is (minder parkeerplaatsen in Ganshoren...?). Veel woningen in de Moderne-wijk worden gerenoveerd en staan daardoor helemaal leeg. Wat gebeurt er als de bewoners terugkeren? Houdt Comensia de gemeente op de hoogte van de fasering van deze werken en de data waarop deze woningen opnieuw bewoond zullen worden? Wat is het beleid om ongeregeld parkeren 's avonds te voorkomen?

Comensia is verantwoordelijk voor het op de hoogte houden van de omwonenden van de heropening van de woningen naarmate ze worden opgeknapt.

De lokale overheid houdt toezicht op de fasering van de werkzaamheden, met name via verzoeken om parkeerverboden in het Osiris-platform. Een van de redenen voor het gebrek aan parkeerplaatsen is dat de bouwplaats ruimte op de weg inneemt.

Wijk Gisseleire-Versé – Vragen van de heer Tardy

1) Voetgangersoversteekplaatsen veiliger maken. We begrijpen dat het idee is om in zones met 30 km/u oversteekplaatsen voor voetgangers niet te markeren om “natuurlijk oversteken” aan te moedigen op basis van het principe van gelijkheid van gebruikers in een zone met 30 km/u. De behoefte aan subsidies om onze wijken (westelijk netwerk) rustiger te maken, laat echter zien dat deze ideale situatie nog lang geen realiteit is en dat de zwakste gebruikers nog steeds bescherming nodig hebben omdat de stroom voertuigen te groot is, de snelheid te hoog en het respect voor voetgangers en fietsers nog steeds verbeterd moet worden, omdat deze routes in onze zone gebruikt worden als sluiproutes door pendelaars en deze pendelaars dus haast hebben en deze obstakels niet echt waarderen. Er is dus een conflict tussen voetgangersroutes en pendelaarsroutes. Zouden we “prioritaire” voetgangersroutes/-paden kunnen identificeren en opnemen in de mobiliteitsstudie en kijken waar deze paden kruisen met pendelaarsroutes waar de voertuigstromen te groot zijn (en dus ook de snelheid, het niet geven van voorrang aan voetgangers, enz.) De voertuigroute is al goed gekend (ingang via Gisseleire-Versé / Comhaire, Groot-Bijgaardenstraat / Soldaten, richting

Dansaertlaan of Dilbeek om de Ring te bereiken). Maar het wordt niet altijd vergeleken met dat van voetgangers, om te zien waar de twee in 'conflict' zijn en waar actie prioriteit moet krijgen. Vindt u dat voor voetgangersroutes aandachtspunten zoals openbaar vervoer (tramhaltes), onderwijscentra (kribbe, scholen) of culturele centrum (bibliotheken, muziekscholen), enz. voorrang moeten krijgen in dit onderzoek?

Op regionaal niveau bestaat er al een hiërarchie van verschillende mobiliteitsnetwerken (voetgangers, auto's, fietsen, enz.). Deze classificatie is een leidraad voor de openbare dienst bij herinrichtingsprojecten, zowel eenmalig als globaal, om te bepalen welk type gebruiker prioriteit moet krijgen afhankelijk van de context.

Daarnaast heeft het Gemeentelijk Actieplan Verkeersveiligheid (GemAPVV), dat momenteel wordt opgesteld, verschillende prioritaire verkeersveiligheidszones geïdentificeerd. Deze prioritering is gebaseerd op verschillende criteria, zoals:

- de nabijheid van centra die veel verkeer genereren (winkels, culturele centra, enz.);
- de aanwezigheid van scholen, kinderdagverblijven of ziekenhuizen;

Aangezien voetgangers zonder enige fysieke bescherming lopen, zijn zij kwetsbare weggebruikers op het gebied van verkeersveiligheid. Daarom zal er bijzondere aandacht worden besteed aan het veiliger maken van voetgangersroutes in gebieden die in het GemAPVV als prioritair zijn aangemerkt.

2) Resultaten van de veiligheidsenquête: we hebben zeer algemene feedback ontvangen over de veiligheidsenquête en we vragen ons af wat er nu gaat gebeuren. Wat was het doel van deze enquête? Waar wordt het voor gebruikt? Is er een praktische toepassing? Moet het vergeleken worden met de resultaten van de mobiliteitsstudie/enquête?

De resultaten van het verkeersveiligheidsonderzoek waren een van de criteria die werden gebruikt om prioriteitsgebieden te bepalen op het gebied van verkeersveiligheid. Deze prioritering zal worden gebruikt voor de planning van de tenuitvoerlegging van het GemAPVV, dat momenteel wordt opgesteld.

De mobiliteitsenquête heeft betrekking op het Lokaal mobiliteitscontract Berchem West.

De twee projecten worden uiteraard in synergie uitgevoerd, zodat de verkeersveiligheidsfeedback van de mobiliteitsenquête ook wordt meegenomen in de besprekingen van het GemAPVV.

Bovendien wil de gemeente opnieuw een regelmatige enquête over de verkeersveiligheid organiseren om de veranderingen in de perceptie van de mensen op te volgen en ook om eventuele nieuwe problemen op het vlak van verkeersveiligheid te identificeren.

3) Vrachtwagens en bereikbaarheid – westelijke netwerk: uit de inhoud van de mobiliteitsenquête begrijpen we dat vrachtverkeer als een probleem wordt gezien, en we zijn blij dat dit wordt erkend. Kunt u bevestigen dat de analyse van het westelijke netwerk rekening houdt met de fysieke realiteit van de straten om verder te gaan met deze analyse? Bijvoorbeeld, de Comhairelaan, met een breedte van slechts 7 meter en aan beide zijden geparkeerde auto's, maakt het moeilijk voor vrachtwagens om vlot door geparkeerde auto's te rijden, met het risico op schade aan voertuigen. Deze situatie is nog complexer in straten zoals Gisseleire-Versé of Armand De Neuter, die even breed zijn als de Comhairelaan, maar waar de toegangswegen (kruispunten) ook erg smal zijn en geen gestandaardiseerde/gemakkelijke/veilige doorgang mogelijk maken (veel vrachtwagens komen daar vast te zitten). Kunt u bevestigen of deze situatie deel uitmaakt van de huidige plannen van de gemeente en de regio voor het netwerk? Vindt u dat er specifieke maatregelen moeten worden gepland om vrachtwagens in het gebied aan banden te leggen? Moeten ze ook rekening houden met de fysieke realiteit van de straten voor de diagnose?

De aanpassing van de routes voor vrachtwagens aan straten die aangepast zijn aan hun afmetingen is een van de punten die door de dienst mobiliteit worden onderzocht, met name in het kader van het lokale mobiliteitscontract van Berchem West.

Bewoners die op de hoogte zijn van regelmatig vrachtverkeer in een smalle straat kunnen dit melden aan de dienst Mobiliteit via mobiliteit@berchem.brussels.

4) Status van fietsstraat: we verwelkomen de toename van het aantal fietsstraten. Maar wil een fietsstraat geloofwaardig zijn, is er dan geen maximale doorstroming van voertuigen nodig? Bestaat deze maximale verkeersstroom om een fietsstraat geloofwaardig te maken? Bevat het Mobiliteitsplan van de gemeentemaatregelen om de autodruk te verminderen op de fietsstraten van Berchem, die de hoogste doorstroming van het netwerk hebben? In het bijzonder: Gisseleire-Versé, Comhaire, Groot-Bijgaarden en Soldaten?

Volgens het regionale fietsvademeccum mag het autoverkeer op een fietsstraat niet meer dan 2.000 voertuigen per dag bedragen.

Om een fietsstraat geloofwaardig te maken, is het vooral belangrijk om de 30 km/u limiet geloofwaardig te maken. Dit kan bijvoorbeeld door het gebruik van verkeersdrempels, zoals het geval is in de Comhaire en Versé-laan. Bewegwijzering is ook belangrijk en daarom zijn er borden en wegmarkeringen nodig. Het is ook belangrijk dat alle gebruikers goed op de hoogte zijn van de betekenis van een fietsstraat en de bijbehorende regels (fietsen mogen de volledige breedte van de rijbaan gebruiken, inhalen van fietsers is verboden).

Aangezien de genoemde straten allemaal in de zone Berchem West liggen, kunnen er aanvullende maatregelen worden genomen, afhankelijk van de oplossingen die worden overwogen om de doelstellingen van het LMC te bereiken.

Volgende vergadering - vaststelling van de datum:

Donderdag 11 september om 18.15 uur

Thema nog te bepalen