

## **Georges Henrilaan – Bewonersvergadering van 03/06/2025 (handelaars) – Verslag**

**Thema:** Heraanleg van de Georges Henrilaan

**Sprekers:**

Dhr. Olivier MAINGAIN, burgemeester

Dhr. Philippe JAQUEMYNS, schepen van het Beheer van de openbare ruimte

Dhr. Gregory MATGEN, schepen van Mobiliteit

Mw. Delphine DE VALKENEER, schepen van Stedenbouw

Dhr. Dirk UYTTERHOEVEN, hoofd van de dienst Beheer van de openbare ruimte

Mw. Inès BAILLY van de dienst Economische expansie

Mw. Mathilde ROUCOU van de afdeling Strategische planning

Mw. Mounia BENYAHIA, verantwoordelijke van de afdeling Wegenstudies & GIS

Dhr. Alexandre LAECKMANN van de afdeling Wegenstudies & GIS

Mw. Nadège SOCQUET van de afdeling Wegenstudies & GIS

**Aanwezig:** 23 deelnemers

---

Begin van de vergadering om 19.00 uur.

**Inleiding**

De heer Maingain neemt het woord en introduceert het voorontwerp voor de heraanleg van de Georges Henrilaan, het belangrijkste herinrichtingsproject dat voor deze legislatuur op het programma staat.

De Georges Henrilaan is een historische en commerciële verkeersader van de gemeente. Het voorontwerp dat vanavond wordt voorgesteld, is het resultaat van interne beraadslagingen met de dienst met het oog op de herinrichting van de openbare ruimte. De heer Maingain benadrukt dat het om een voorontwerp gaat en nog niet om een definitief project. Dit voorontwerp moet in perfecte overeenstemming en overleg met alle betrokken partijen worden uitgewerkt.

De heer Maingain legt uit waarom hij aarzelt om het project nu al te presenteren of liever nog even te wachten. De gemeente wilde niet het risico nemen om te wachten zonder vooruitgang te boeken, omdat dit een ambitieus project is met een geraamd budget van 10 miljoen euro en waarvoor een stedenbouwkundige vergunning moet worden aangevraagd bij het gewest. Het is belangrijk om te blijven werken aan de verfraaiing van de Georges Henrilaan.

De heer Maingain wil de handelaars geruststellen dat er uitsluitend tijdens de zomervakantie (verspreid over twee of drie zomers) en wegstuk per wegstuk zal worden gewerkt, d.w.z. één kruispunt per keer. Het is de bedoeling om met teams te werken die van 6.00 uur 's ochtends tot 8.00 uur 's avonds aanwezig zijn, met twee verschillende teams voor de ochtend en de namiddag en een planning van 15 werkdagen per wegstuk (ongeveer drie weken). Het doel is om de impact van de werken op de commerciële activiteit zoveel mogelijk te beperken en een volledige afsluiting van de laan te vermijden.

Aangezien er toestemming van het gewest moet worden verkregen, moet ook rekening worden gehouden met bepaalde verplichtingen door het gewest uitleg te geven over de verschillende in aanmerking te nemen technische beperkingen.

De heer Jacquemyns geeft een PowerPoint-presentatie. Hij legt uit dat de Georges Henrilaan een drukke doorgaande weg is, met 200 tot 300 voertuigen per uur tijdens de spits. De laan is een winkelstraat met meer dan 200 handelszaken van verschillende aard, voornamelijk horeca- en entertainmentzaken, dienstenbedrijven en winkels voor dagelijkse boodschappen. De aantrekkelijkheid van de laan wordt gekenmerkt door het feit dat de meeste bezoekers er te voet of met de fiets naartoe komen. Er zijn ook twee scholen aanwezig. Enkele festiviteiten versterken de aantrekkelijkheid en het is essentieel om de huidige identiteit van de laan te behouden.

Het is belangrijk te weten dat de Georges Henrilaan onder grote druk staat door een wegbreedte van 12 m tussen de gevels, het verkeer van drie MIVB-buslijnen, een smalle rijbaan en smalle voetpaden, talrijke leveringen, een hoge verkeersdichtheid met de noodzaak om parkeerplaatsen in de buurt van de handelszaken te behouden en een hitte-eilandeffect als gevolg van een sterke verharding.

Samen met de dienst Mobiliteit werd rekening gehouden met de verkeersveiligheid. De wens was om de Georges Henrilaan te nemen door deze uit te zoomen en het wegstuk tussen de Brand Whitlocklaan en de Meudonsquare in drie delen op te splitsen: het eerste wegstuk van de Brand Whitlocklaan tot aan de Erfprinslaan, het tweede wegstuk van het kruispunt met de Erfprinslaan tot aan Ophaalbrugstraat en het derde wegstuk van de Ophaalbrugstraat tot aan de Meudonsquare.

De heer Jacquemyns geeft het woord aan de heer Laeckmann voor een meer gedetailleerde presentatie van het project zelf.

### **Presentatie van het project**

De heer Laeckmann bedankt de burgemeester en de schepen van het Beheer van de openbare ruimte voor de achtergrondinformatie over het dossier en legt uit dat hij de meer technische aspecten van dit voorontwerp zal presenteren, eerst in algemene zin en vervolgens meer gedetailleerd per wegstuk, uitgaande van de bestaande situatie en met de vermelding dat het denkproces stap voor stap is verlopen.

De huidige situatie omvat parkeerplaatsen en leveringszones met in totaal 84 legale parkeerplaatsen, waarvan 42 bij de meierij en 54 m leveringszone. De Georges Henrilaan is een smalle weg met een berijdbaar wegdek van 5 tot 6 m en voetpaden van 1,5 tot 2 m. Daarnaast zijn er 19 fietsbeugels en slechts 6 bomen op het J.B. Degrooffplein, waardoor er een zeer groot hitte-eiland ontstaat.

In het algemeen stelt het voorontwerp voor om de dynamiek van het alternerend parkeren te behouden. Het aantal parkeerplaatsen zal op redelijke wijze worden verminderd om de situatie te verbeteren met bredere voetpaden voor het comfort van de voetgangers. De aanleg van dwarsende voetpaden (verhoogde plateaus) zal ook de veiligheid van voetgangers verbeteren en de snelheid van voertuigen verminderen. De aantrekkelijkheid en esthetiek van de laan zullen verder worden verbeterd door de toename van de begroeiing met de aanplant van talrijke bomen.

Wegstuk tussen de Brand Whitlocklaan en de Erfprinslaan: de bestaande situatie wordt niet gewijzigd, maar wordt verbeterd door de voetpaden te verbreden, bloembakken te installeren, de draairuimte van voertuigen te verbeteren en fietsbeugels te plaatsen. De gemeente wil indien mogelijk doorlatende bestrating aanbrengen.

Wegstuk tussen de Erfprinslaan en de Ophaalbrugstraat: het J.B. Degrooffplein wordt in de ruimte geïntegreerd en biedt veel potentieel. Het voorontwerp stelt deze ruimte voor als een

ontmoetingsplaats die een echt pleintje wordt: een kleine agora met bankjes om uit te rusten en horeca, een centrale ruimte waar verschillende evenementen kunnen worden georganiseerd. Bovendien wordt voorzien in een aanzienlijke begroeiing die een groene barrière zou vormen en het plein van de laan zou afscheiden. Zo zouden ook het lawaai en het gevoel van nabijheid tot de weg worden verminderd.

De heer Jacquemyns reageert op de vraag van een handelaar over de draairichting van het J.B. Degrooffplein en verduidelijkt dat het de bedoeling is om het niet langer mogelijk te maken op het plein te keren. Een idee zou zijn om eventueel de dropzone voor steps op het plein te verdubbelen, zodat er naast de vier andere parkeerplaatsen nog een extra parkeerplaats kan worden behouden. Er is ook de mogelijkheid om kortparkeerzuilen van 20 minuten te plaatsen: twee op deze locatie en misschien nog twee verderop. Mevrouw De Valkeneer zal in samenwerking met de dienst Economische expansie een nieuwe analyse maken van de verschillende leveringszones om deze te rationaliseren en eventueel parkeerplaatsen terug te winnen. Meerdere mensen vragen zich af hoe de voertuigen zullen passeren. Mevrouw Benyahia legt duidelijk de rijrichting uit en de heer Jacquemyns herinnert eraan dat de rijrichting dezelfde blijft als nu, maar dat het niet meer mogelijk zal zijn om te keren. De heer Laeckmann legt uit dat het de bedoeling is om op deze plek een ontmoetingszone te creëren.

De burgemeester geeft aan dat er een intrekbaar paaltje bij de ingang van het plein komt en dat het verplicht is om de brandweer door te laten, dus het wordt geen puur voetgangersgebied.

De heer Laeckmann vervolgt zijn presentatie.

Wegstuk tussen de Ophaalbrugstraat en de Meudonsquare: van het J.B. Degrooffplein tot de Ophaalbrugstraat is het de bedoeling om de morfologie van het alternerend parkeren te behouden. Er is een verbreding van de weg gepland tot 6,5 m. Die beslissing is in samenwerking met de MIVB genomen om het verkeer vlotter te laten verlopen. De rijbaan moet namelijk worden verbreed voor bussen die soms moeite hebben om elkaar in de laan te passeren. Op het kruispunt met de Ophaalbrugstraat zullen dwarsende voetpaden worden aangelegd om de eenrichtingsstraten met elkaar te verbinden via dwarsende voetpaden die ook toegankelijk zijn voor auto's. Deze voetpaden zorgen voor een esthetische continuïteit van het voetpad en bieden hulp aan personen met beperkte mobiliteit. Door de breedte van het kruispunt is er trouwens plaats voor meerdere personen.

Het voorontwerp voorziet in de plaatsing van chicanes en de verwijdering van enkele parkeerplaatsen ten behoeve van de beplanting.

Hierbij moet rekening worden gehouden met het parkeerterrein van de meierij. Het idee is om een groen plateau op gelijk niveau te verwezenlijken dat ruimte biedt aan voetgangers en kinderen, met de Van Meyelschool recht tegenover (waar vaak wordt overgestoken). Het idee is ook om zoveel mogelijk fietsbeugels en bloembakken te plaatsen. De heer Maingain geeft het voorbeeld van die aan Tomberg en benadrukt het belang van de bloembakken voor de veiligheid van de kinderen die uit school komen.

Van het kruispunt van de Schrijnwerkerstraat en de J.B. Timmermansstraat tot aan de Meudonsquare is er een leveringszone van 20 m aanwezig. Deze zal indien nodig worden verplaatst volgens de studie van de diensten Economische expansie en Stedenbouw. Er zal kunnen worden geparkeerd in groepen van vijf auto's, gescheiden door bankjes en beplanting.

De heer Jacquemyns neemt het woord en legt uit dat het voorontwerp voorziet in het omkeren van het oneven parkeren aan de even kant. Het idee is om het parkeren om te draaien teneinde leveringen te vergemakkelijken en het verkeer vlotter te laten verlopen. Ter hoogte van de meierij zijn de glasbollen

tijdelijk. In de toekomst zouden ze ondergronds worden geplaatst. Aan de straatkant is dit niet mogelijk omdat dit tot blokkades voor bussen zou leiden. Een oplossing is om ze links van de meierij te begraven en mensen aan beide kanten toegang te geven tot de meierij.

### **Reacties van de handelaars**

Vraag 1: Als er plannen zijn om de voetpaden te verbreden, is er een groot probleem voor het busverkeer. Hoe pakken we dat aan? Door de voetpaden iets smaller te maken om het verkeer vlotter te laten verlopen?

- Antwoord van de heer Jaquemyns: Er rijden inderdaad drie buslijnen in de laan. Helaas zijn er bepaalde plaatsen waar we de door het gewest opgelegde minimale breedte van de voetpaden niet kunnen verminderen.
- Antwoord van de heer Maingain: In het bovenste deel van de laan is dat niet mogelijk, maar in het onderste deel wel.
- Antwoord van de heer Laeckmann: Tussen de Meudonsquare en de Erfprinslaan is de inrichting ontworpen met een weg die voldoet aan de eisen van de MIVB. In het lagere deel zullen we erin slagen om 12 m inrichting te verwezenlijken. Als er geen parkeerplaatsen zijn, is er ruimte voor een breed voetpad, maar als er wel parkeerplaatsen zijn, is het voetpad te smal. Er moet een evenwicht worden gevonden en rekening worden gehouden met de aanpassing van de voetpaden.

Vraag 2: Zijn er plannen om iets te doen aan winkeluithangborden die anderen hinderen?

- Antwoord van mevrouw De Valkeneer: We gaan de handelszaken eraan herinneren dat er premies bestaan voor de verfraaiing van gevels. Er komt een communicatiecampagne met de dienst Economische expansie om de procedure voor het indienen van een premieaanvraag uit te leggen. De schepen bevestigt dat er veel leegstaande handelspanden zijn die een slecht imago geven. Er is in een belasting voorzien om deze te vermijden. Eerst wordt een vaststelling opgesteld en vervolgens wordt de belasting een jaar later geheven. Bovendien is er een impulspremie van 10.000 tot 15.000 euro om nieuwe handelszaken aan te trekken.

Vraag 3: Op de leveringszone tegenover de winkel Peppino staat regelmatig een auto met open kofferbak die de zone van 10.00 tot 18.00 uur blokkeert. Wat kan hieraan worden gedaan?

- Antwoord van mevrouw De Valkeneer: Dit soort gedrag doet afbreuk aan het nut van leveringszones. Het is echter moeilijk om op de leveringstijd te anticiperen. We zullen de lijst met leveringszones opnieuw bekijken en analyseren.
- Antwoord van de heer Jaquemyns: We moeten ons baseren op de wegcode. Het is heel goed mogelijk om een verkeerd geparkeerd voertuig te laten wegslepen. We moeten de werkelijke leveringsbehoeften controleren om eventueel op zaterdag parkeerplaatsen vrij te maken.

Vraag 4: Op het J.B. Degrooffplein wordt het aantal parkeerplaatsen teruggebracht van 20 naar 4. Nochtans is er een grote toestroom van klanten met de auto?

- Antwoord van mevrouw De Valkeneer: Eventueel zou er ook in parkeerplaatsen aan de overkant kunnen worden voorzien. Door een intrekbaar paaltje te plaatsen, zouden vrachtwagens gemakkelijk in de zone kunnen leveren.
- Antwoord van de heer Maingain: Doeltreffend systeem van intrekbare paaltjes met gegarandeerde toegang via een vooraf geregistreerd telefoonnummer.
- Antwoord van de heer Laeckmann: Nog geen advies van de DBDMH hierover, maar de software is compatibel.

De burgemeester neemt het woord en legt uit dat er met het gewest een dialoog moet worden aangegaan over dit voorontwerp, omdat er maatregelen moeten worden genomen op het niveau van

de gewestwegen. Er moet ook rekening worden gehouden met de zijstraten. Vivaqua voert grootschalige werken uit in de Kruisdagenlaan. Deze werf moet worden aangegrepen om de verkeersstromen opnieuw te evalueren.

De burgemeester herinnert eraan dat men het tweerichtingsverkeer in de Georges Henrilaan wil handhaven. In het wegstuk van de Georges Henrilaan dat uitkomt op de Tongerenstraat is het bijvoorbeeld erg moeilijk om eenrichtingsverkeer in te voeren. De voetpaden zijn in dit wegstuk echter nog smaller, dus er moet worden overwogen om de voetpaden te verbreden.

De burgemeester informeert de vergadering over de verschillende perspectieven van dit voorontwerp. Voor het einde van dit jaar moet een vergunningsaanvraag worden ingediend in overleg met het gewest, waarbij wordt geprobeerd hen te overtuigen. Als we de vergunning krijgen (procedure van anderhalf jaar), kunnen we voorzien om in de zomer van 2027 met de werken te beginnen. Deze werken zullen zich over drie opeenvolgende zomers uitstrekken als het weer gunstig is (2027 + 2028 + 2029). Het planten van bomen en het uitvoeren van incidentele werken is mogelijk in de winter of op andere momenten, maar het asfalteren van de wegen zal in de zomer moeten gebeuren. De termijn zal worden gerespecteerd als er geen juridische stappen worden ondernomen.

De burgemeester feliciteert de dienst met het feit dat hij in het ontwerp van dit voorontwerp een evenwicht heeft gevonden door de esthetiek en de doorstroming op een delicate weg te verbeteren.

Vraag 5: Met overal bomen, bestaat dan niet het risico dat de wortels de te leggen bestrating omhoog duwen?

- Antwoord van de heer Maingain: Te zijner tijd zal er uiteraard een presentatie worden gegeven over de keuze van de bestrating. De dienst Groene ruimtes zal opties voorstellen in functie van de toenemende hitte: boomsoorten met diepe wortels en bredere beplantingen dan voorheen. Al deze opties worden bestudeerd door de dienst Groene ruimtes. We komen bij de bewoners terug met meer uitleg en voorstellen voor de keuze van de soorten.
- Antwoord van de heer Laeckmann: De bomen zullen op minimaal 2 m afstand van de gevels worden geplant om problemen met de leidingen in de grond te voorkomen. We zullen lange, maar minder brede kuilen graven. De bomen zullen worden geplant, dus we zullen ervoor zorgen dat de risico's zo veel mogelijk worden beperkt.

Vraag 6: Waarom worden niet overal dwarsende voetpaden aangelegd?

- Antwoord van de heer Laeckmann: Het is gemakkelijk om dwarsende voetpaden aan te leggen, maar er zijn veel voorrangsregels op de Georges Henrilaan. Deze regels zorgen ervoor dat het verkeer wordt vertraagd, dus het is belangrijk om ze te behouden. Voetpaden moedigen automobilisten niet aan om voorrang te nemen. Bij de uitgang is vastgesteld dat mensen geen aandacht meer hebben voor voorrang, dus het is ook een kwestie van verkeersveiligheid.

Vraag 7: Wat de overgang van 6 naar 40 bomen betreft, worden de nieuwe bomen geplant in de minder drukke winkelgebieden?

- Antwoord van mevrouw Benyahia: Er moet een zekere harmonie worden gevonden. Hierbij moet rekening worden gehouden met de openbare verlichting, de richtlijnen en de verschillende studies en analyses.
- Antwoord van de heer Laeckmann: We zullen proberen om vrij hoge bomen te plaatsen in de beperkte en bredere ruimtes, zodat ze een mooi schaduwoppervlak bieden.

Vraag 8: Gezien het aantal bomen dat zal worden aangeplant, zullen de foorkramers die zich tijdens de feestperiode op de meierij en op het J.B. Degrooffplein vestigen dan elders moeten worden ondergebracht?

- Antwoord van de heer Maingain: Er is voldoende ruimte bij de meierij en er vestigen zich niet veel foorkramers op het J.B. Degrooffplein. We merken dat veel mensen op de Meudonsquare blijven

omdat het daar aangenaam is, maar dat er geen stimulans is om naar het bovenste deel van de laan te gaan. De aanleg van een even aangename ruimte op deze locatie zal een verrijking zijn voor het leven in de wijk.

#### **Conclusie van de heer Maingain**

De burgemeester sluit de vergadering door de aanwezigen te bedanken en te vermelden dat de gemeente terugkomt met projecten voordat een vergunningsaanvraag wordt ingediend. De burgemeester geeft aan dat een kopie van de plannen vanaf volgende week beschikbaar zal zijn op de website van de gemeente. Mevrouw De Valkeneer stelt voor om de plannen ter plaatse bij de verschillende handelszaken te gaan bezorgen. De vergadering wordt gesloten met een laatste woord van dank aan iedereen voor hun deelname.

Einde van de vergadering om 20.40 uur.

## **Georges Henrilaan – Bewonersvergadering van 04/06/2025 – Verslag**

**Thema:** Heraanleg van de Georges Henrilaan tussen de Brand Whitlocklaan en de Meudonsquare – Presentatie van een voorontwerp dat nog kan evolueren

### **Sprekers:**

Dhr. Olivier MAINGAIN, burgemeester

Dhr. Philippe JAQUEMYNS, schepen van het Beheer van de openbare ruimte

Dhr. Gregory MATGEN, schepen van Mobiliteit

Mw. Delphine DE VALKENEER, schepen van Stedenbouw

Mw. Mounia BENYAHIA, verantwoordelijke van de afdeling Wegenstudies & GIS (BOR)

Dhr. Alexandre LAECKMANN van de afdeling Wegstudies & GIS (BOR)

Dhr. Thomas DUMONT van de afdeling Wegenstudies & GIS (BOR)

Mw. Claire SCHEPENS van de afdeling Wegstudies & GIS (BOR)

Dhr. Frédéric DENYS, verantwoordelijke van de afdeling Strategische planning (DOPP)

Mw. Inès BAILLY, verantwoordelijke van de dienst Economische expansie en handel

**Aanwezig:** 90 deelnemers

---

Begin van de vergadering om 20.00 uur.

### **Inleiding**

De heer Maingain neemt het woord en introduceert het voorontwerp voor de heraanleg van de Georges Henrilaan, het belangrijkste herinrichtingsproject dat de gemeente zich voor deze legislatuur heeft gesteld op het gebied van de renovatie van de openbare ruimte. Een toelichtingsnota is beschikbaar op de website van de gemeente en geeft een overzicht van de verschillende doelstellingen van het algemeen beleid van het College van burgemeester en schepenen voor 2025-2030.

Het project dat momenteel wordt bestudeerd, omvat de renovatie van een deel van de Georges Henrilaan en concentreert zich op het wegstuk tussen de Brand Whitlocklaan en de Meudonsquare. In het algemeen zorgt deze heraanleg voor een nieuwe dynamiek in dit deel van de laan. Er bestaan al verschillende premies voor nieuwe handelszaken en renovatieprojecten van gebouwen.

De Georges Henrilaan is een historische en commerciële verkeersader van de gemeente. Het gaat dus om een ambitieus project met een ingrijpende heraanleg van het wegstuk tussen de Brand Whitlocklaan en de Meudonsquare. Het wegstuk tussen de Meudonsquare en het Verheyleweghenplein vereist een minder ingrijpende herziening van de voetpaden. De burgemeester benadrukt dat uiteindelijk de hele Georges Henrilaan, van de Linthoutstraat tot het Verheyleweghenplein, zal worden herzien en heraangelegd.

Het voorontwerp is het resultaat van interne beraadslagingen. Met een presentatie aan de handelaars gisteravond en aan de bewoners vanavond wil het College dit project in perfect overleg met de bewoners en alle betrokken partijen verder ontwikkelen.

Het totale budget voor dit project bedraagt enkele miljoenen euro's (8 tot 10 miljoen euro). De financiering zou worden gedragen door de gemeente, afhankelijk van haar budgettaire mogelijkheden. Op dit moment wacht het gemeentebestuur nog steeds op de aanwijzing van een gesprekspartner op gewestelijk niveau voor het verkrijgen van eventuele subsidies.

De burgemeester wil de bewoners geruststellen dat er uitsluitend tijdens de zomervakantie (gedurende twee, drie of vier zomers) zal worden gewerkt. De werken zullen in opeenvolgende fasen, wegstuk per wegstuk, plaatsvinden. De werken zullen worden uitgevoerd door twee teams van 6.00 uur 's ochtends tot 20.00 uur 's avonds. Zo kan de impact van de werf op de commerciële activiteit worden beperkt en een volledige afsluiting van de laan worden voorkomen. Aangezien er drie buslijnen door de laan rijden, zal er bovendien een gecoördineerd beheer met de MIVB nodig zijn om deze lijnen om te leiden.

De burgemeester wijst op het evenwicht dat moet worden gevonden tussen de wensen van de verschillende partijen op het gebied van wegeninrichting: ruimte voor voetgangers, verkeer en parkeren.

Dankzij onze interne expertise kon deze heraanleg worden bestudeerd binnen de afdeling Wegenstudies, zonder dat daarvoor geld uit de gemeentebegroting nodig was.

De heer Jacquemyns verduidelijkt dat dit voorontwerp voor de heraanleg het resultaat is van een gezamenlijke reflectie van verschillende diensten, namelijk de diensten Mobiliteit (de heer Matgen) en Handel (mevrouw De Valkeneer), onder leiding van de heer Maingain.

De heer Jacquemyns geeft vervolgens een PowerPoint-presentatie.

Hieronder volgen enkele aandachtspunten:

- Identiteit van de laan: winkelstraat, meer dan 200 handelszaken, waarvan 25 % entertainment- en horecazaken, 25 % dienstenbedrijven en 20 % winkels voor dagelijkse boodschappen.
- Objectivering van de huidige situatie: drukke doorgaande weg die verschillende wijken met elkaar verbindt, met 200 tot 300 voertuigen per uur in beide richtingen tijdens de spits.
- Aantrekkelijkheid: de meerderheid (40 %) van de bezoekers komt uit de wijk, waarvan 50 % te voet; er zijn ook twee scholen en er worden enkele festiviteiten georganiseerd, zoals "Georges Henri viert feest" en de kerstmarkt op het J.B. Degrooffplein.

De wens is om de huidige identiteit van de laan te behouden, rekening houdend met de behoeften van voetgangers en het behoud van parkeerplaatsen op bepaalde locaties.

De belangrijkste beperking is de rooilijn tussen de gevels, die beperkt is tot 12 m breedte. De beperkte breedte van de weg heeft een impact op de breedte van de rijbaan en de voetpaden. Deze inrichtingen moeten worden herzien, rekening houdend met het verkeer van de drie buslijnen, het potentiële gevaar van druk en snel verkeer voor de veiligheid van voetgangers, het noodzakelijk behoud van leveringszones en het aanbod van parkeerplaatsen in de buurt van handelszaken.

De dienst Duurzame expansie heeft de laan aangemerkt als een hitte-eiland vanwege de sterke verharding en stelt voor om dit tegen te gaan door bomen te planten.

Uiteindelijk komt de beperking neer op het optimaliseren van de ruimtes die bestemd zijn voor de verschillende vervoerswijzen door het wegstuk tussen de Brand Whitlocklaan en de Meudonsquare in drie delen op te splitsen: het eerste wegstuk tussen de Brand Whitlocklaan en de Erfprinslaan, het tweede wegstuk tussen de Erfprinslaan en de Ophaalbrugstraat/Linthoutbosstraat, en het laatste wegstuk tussen de Ophaalbrugstraat/Linthoutbosstraat en de Meudonsquare (niet inbegrepen).



De heer Jaquemyns geeft het woord aan de heer Laeckmann, die het resultaat van het maandenlange overleg tussen de verschillende diensten presenteert.

### **Presentatie van het project**

De heer Laeckmann bedankt de burgemeester en de schepen van het Beheer van de openbare ruimte voor de achtergrondinformatie over het dossier en stelt voor om de meer technische aspecten van dit voorontwerp te presenteren, eerst in het algemeen en vervolgens per wegstuk, uitgaande van de bestaande situatie, die bekend is bij de bewoners, als vergelijkingspunt.

Over het algemeen is de Georges Henrilaan een smalle weg. In de huidige configuratie zijn de voetpaden 1,5 tot 2 m breed, varieert de rijbaan van 5 tot 6 m en zijn er 84 legale parkeerplaatsen, waarvan 42 op het plein van de meierij en 54 m aan leveringszone. Ook zijn er 19 fietsbeugels en slechts 6 bomen, die allemaal op het J.B. Degrooffplein staan.

Het voorontwerp stelt voor om de dynamiek van het alternerend parkeren te behouden. In de huidige stand van het project blijft 70 tot 75 % van de parkeerplaatsen behouden, terwijl een mooi evenwicht met het comfort van de andere weggebruikers wordt bewaard. De breedte van de rijbaan zal worden vergroot – een breedte van 6,5 m is nodig – zodat bussen elkaar kunnen passeren.

Het aantal parkeerplaatsen voor auto's zal op redelijke wijze worden verminderd om de breedte van de voetpaden te vergroten. De verkeersveiligheid zal worden verbeterd door de aanleg van dwarsende voetpaden – verhoogde plateaus – bij de uitgangswegen van de laan, wat ook de veiligheid van voetgangers zal verbeteren door de snelheid van auto's te verminderen. Deze inrichtingen zijn wel mogelijk in het onderste deel van de laan, maar niet in het bovenste deel.

De toevoeging van fietsbeugels en de toevoeging van speciale fietsplaatsen voor bewoners zal het comfort voor fietsers vergroten.

De algemene aantrekkelijkheid en esthetiek zullen worden verbeterd door meer groen aan te brengen. Er zullen dan ook een groot aantal bomen worden geplant.

### **Wegstuk tussen de Ophaalbrugstraat en de Meudonsquare**

Tussen de Meudonsquare en het J.B. Degrooffplein wordt het voetpad verbreed van 1,5 tot 3 m, in beige op het voorgestelde situatieschema, met een verhoogd plateau tussen de J.B. Timmermansstraat/Schrijnwerkerstraat tot aan de meierij, waardoor een verkeersluwe ruimte ontstaat door de omleiding (alternerend parkeren en chicanes) en de aanwezigheid van twee pleintjes voor de Van Meyelschool en het J.B. Degrooffplein.

### **Wegstuk tussen de Erfprinslaan en de Ophaalbrugstraat/Linhoutbosstraat**

In het midden van het wegstuk ligt het J.B. Degrooffplein, dat moet worden beschouwd als een unieke, multimodale en polyvalente ruimte. Er komt een centrale agora met bankjes waar evenementen kunnen worden georganiseerd en er komen rustzones voor horeca. Nieuw aangeplante bomen zullen een groene barrière creëren die het plein afschermt van het verkeer op de weg. Deze verkeersluwe ruimte zal desalniettemin parkeerplaatsen behouden: er zijn momenteel 17 plaatsen, maar het voorontwerp voorziet in het behoud van 4 plaatsen. De voorgestelde situatie toont het andere uiterste van de huidige situatie om de mogelijkheden voor het gebruik van de ruimte te illustreren. De weg naast het plein zal op gelijk niveau, op hetzelfde niveau als het plein, zijn terwijl bussen er kunnen blijven rijden en de bushaltes behouden blijven.

### **Wegstuk tussen de Brand Whitlocklaan en de Erfprinslaan**

De bestaande configuratie wordt behouden, maar er worden enkele verbeteringen aangebracht: bredere voetpaden, grotere draairuimte voor voertuigen, vlotter verkeer, doorlatende parkeerzones – wat bijdraagt aan de verkoeling van de hitte-eilanden – en bloembakken die zowel het gevoel van veiligheid als de harmonie en esthetiek van de hele laan versterken.

De parkeerzones, in blauw aangegeven op de plattegrond van de voorgestelde situatie, zullen in samenwerking met de dienst Economische expansie worden bestudeerd wat betreft het soort bestrating en het aantal plaatsen. Ook het aantal en de grootte van de leveringszones zullen worden herzien. Alles is nog mogelijk: meer of minder, groter of kleiner.

Opgemerkt moet worden dat dit project voor de heraanleg van de Georges Henrilaan moet voldoen aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV) en waar mogelijk rekening zal houden met de feedback van bewoners en handelaars.

De heer Laeckmann deelt mee dat er contact is opgenomen met Brussel Mobiliteit om de huidige situatie met betrekking tot het parkeren op het plein van de meierij te verbeteren. Het plan is om de hoofdingang te verwijderen en twee toegangen aan te leggen, met aan de ene kant een bypass en aan de andere kant een in- en uitgang. Het plan voorziet ook in de begraving van de glasbollen in de toekomst.

De heer Laeckmann sluit zijn presentatie af met de mededeling dat hij nog meer cijfers heeft voor als de bewoners meer technische details willen.

De heer Jacquemyns neemt opnieuw het woord om te reageren op een bezwaar van een toehoorder over eenzelfde in- en uitgang aan één kant van het plein van de meierij. De heer Jacquemyns legt uit dat het doel is om het verkeer op de weg te scheiden van het verkeer van voertuigen die een parkeerplaats zoeken. Hij verduidelijkt dat de parkeerplaatsen tussen de Meudonsquare en de Schrijnwerkerstraat naar de andere kant van de weg worden verplaatst om te voorkomen dat automobilisten die de Georges Henrilaan inrijden en geen parkeerplaats vinden, omkeren in de Schrijnwerkerstraat of voor de meierij. Het plan is om de parkeerplaatsen van de ene locatie naar de andere te verplaatsen, waardoor er een chicane-effect ontstaat langs de hele laan.

De burgemeester stelt vervolgens voor om het debat te openen over het algemene ontwerp van het project en vervolgens per zone. Vandaag gaat het om een debat over de richtlijnen van het project. Bovendien spreekt hij de wens uit dat de bestrating en het straatmeubilair anders zijn dan in de rest van de gemeente, teneinde de Georges Henrilaan te accentueren door de keuze van edelere materialen, rekening houdend met de technische beperkingen.

Er volgt een vraag- en antwoordsessie.

### **Reacties van de bewoners**

Vraag 1: Kan het gemeentebestuur richtlijnen opstellen om ervoor te zorgen dat er kwaliteitsvolle handelszaken komen en dat de uithangborden visueel homogeen zijn (zwarte kleur)? Ondanks het verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunningen gebeurt er niets aan de twee aangrenzende stadskankers. De spreker geeft twee voorkeuren aan: Berlijnse kussens als er verkeersdrempels worden aangelegd en een volledige voetgangerszone, met een bushalte en voorzieningen voor personen met beperkte mobiliteit.

- De burgemeester bevestigt dat de betreffende werf, waarvoor een sloop- en bouwvergunning is verkregen, stil lag vanwege stabiliteitsproblemen. De werken worden deze zomer hervat. Het gaat om luxeappartementen met een handelsruimte op de begane grond. Bovendien heeft het gemeentebestuur een belasting op leegstaande handelspanden ingevoerd om eigenaars aan te moedigen opnieuw in hun handelspanden te investeren. De effecten hiervan beginnen merkbaar

te worden. Verder bestaat er een verfraaiingspremie bij een verandering van uithangbord, zonder verplichtingen voor bestaande uithangborden. Als voorbeeld van een verhoogd plateau (zonder verkeersdrempels, omdat er normen moeten worden nageleefd voor het passeren van bussen) noemt de burgemeester Tomberg bij het gemeentehuis. Wat de Berlijnse kussens betreft, kunnen deze een gevaar vormen voor fietsers en maken deze het voor voetgangers moeilijker om over te steken.

Vraag 2: Hoe breed zijn de voetpaden in een typisch wegstuk met twee voetpaden, een parkeerplaats aan één kant en de nodige breedte voor bussen? Is een bajonetsysteem met eenrichtingsverkeer denkbaar? Is het mogelijk om het doorgaand verkeer om te leiden?

- De heer Laeckmann geeft aan dat er links en rechts 1,5 m voetpad moet worden gerespecteerd. Ter hoogte van het 100 m lange plateau zonder parkeerplaatsen kan de breedte 2 tot 3 m bedragen. Ter hoogte van het plein is er ook meer ruimte. Wat het eenrichtingsverkeer betreft, kan de MIVB de drie buslijnen niet omleiden en moet ze een bepaalde frequentie en commerciële snelheid aanhouden.
- Mevrouw Benyahia wijst erop dat een hoge busfrequentie zorgt voor een goede bediening van de wijk.
- De burgemeester merkt op dat het moeilijk is om het soort verkeer, doorgaand of lokaal, te analyseren, tenzij er ANPR-camera's worden geplaatst. Bovendien zou bij verkeer dat beperkt is tot wijkbewoners bezoekers van de handelszaken niet kunnen passeren. De Georges Henrilaan is bedoeld als een weg die wijken met elkaar verbindt. Het verkeer naar de Kerselarenlaan verplaatsen zou voor veel omleidingen zorgen, en het is niet eenvoudig om het verkeer te verplaatsen naar andere, smallere wegen (bv. de Kroninglaan) die meer residentieel zijn en niet voor dit doel bedoeld zijn.

Vraag 3: Waarom nemen we geen voorbeeld aan wat elders gebeurt en stappen we niet af van het dictaat van de auto, zoals bij de heraanleg van de Elsensesteenweg met tramverkeer? Waarom zouden we niet de kwestie van het autoverkeer en het daarmee samenhangende parkeren met de aanwezigheid van scholen herzien? Het BBP vermeldt een trottoirbreedte (1,5 m) die naar boven zou kunnen worden bijgesteld, aangezien 50 % van de gebruikers voetgangers zijn, een aanzienlijk percentage potentiële ontevreden. Wat voor bestrating wordt gepland voor het plateau? Beton is duurzaam en bestand tegen het busverkeer. De bestrating die voor plateaus wordt gekozen, is vaak kwetsbaarder voor slijtage.

- Mevrouw Benyahia legt uit dat de Georges Henrilaan een invalsweg is die verschillende wijken met elkaar verbindt, d.w.z. een weg met een transitstatus, en dat het niet mogelijk is om het gebruik van de weg te beperken: de wettelijke status ervan is een gewestelijke aangelegenheid. Bovendien is de Georges Henrilaan een winkelstraat, met de meeste handelszaken in de gemeente. Het beperken van het autoverkeer zou neerkomen op het veroordelen van de handelszaken. Met een wegbreedte van maximaal 12 m zou een andere mogelijkheid zijn om het parkeren te beperken. Wat de aanleg van een betonnen bestrating betreft, brengen betonplaten andere problemen met zich mee: beton barst, veroorzaakt trillingen en bemoeilijkt reparaties en de installatie van nutsvoorzieningen. De technische beperkingen, afhankelijk van het aantal passages en het soort verkeer, leggen bepaalde materiaalkeuzes op.

Vraag 4: Kunt u het parkeerbeleid van het voorontwerp nog eens toelichten? Hoe zit het met het stallen van fietsen en het fietspad?

- De heer Laeckmann verduidelijkt dat er momenteel 126 parkeerplaatsen zijn, waarvan 84 legale plaatsen op de openbare weg en 42 plaatsen bij de meierij. Het voorontwerp behoudt 75 % van de bestaande plaatsen, ofwel 96 plaatsen, inclusief die bij de meierij, en voegt groen toe. Er zijn al fietsbeugels geplaatst op verzoek van handelaars en/of wijkbewoners. Het voorontwerp

verhoogt hun aantal door de beschikbare ruimte aan de stoepuitstulpingen en op het plein van de meierij te maximaliseren.

- De heer Jaquemyns en de burgemeester merken op dat het hier om een voorontwerp gaat dat nog kan worden aangepast. De gebruikte gegevens zijn afkomstig uit een studie over parkeerverschuivingen die is uitgevoerd door Agora in 2022.

De spreker stelt voor om deze studie te herhalen teneinde over actuele gegevens te beschikken.

- De heer Laeckmann merkt op dat de parkeerbezetting, die tussen 50 en 85 % ligt, geen probleem vormt. Boven 85 % rijden automobilisten rond om een plaats te vinden en is verplaatsing van voertuigen die een parkeerplaats zoeken naar andere wegen mogelijk.

Een andere spreker vraagt zich af of het verminderen van het aantal parkeerplaatsen wel haalbaar is, aangezien de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen niet maximaal is en de huidige situatie in de aangrenzende straten al problematisch is. Er rijden al auto's rond in de Schrijnwerkerstraat.

- De heer Laeckmann bevestigt dat de studie een perimeter van 300 m rond de Van Meyelmeierij bestrijkt. Hoewel het interessant zou kunnen zijn om representatieve gegevens te hebben, is de vermindering van het aantal parkeerplaatsen in de Georges Henrilaan beperkt tot 25 %.
- De heer Dumont legt uit dat voor de heraanleg van de weg een stedenbouwkundige vergunning moet worden aangevraagd bij de hogere overheid, namelijk het gewest. Het door haar vastgestelde beleid voor de afgifte van stedenbouwkundige vergunningen vereist een vermindering van het aantal parkeerplaatsen en een verbreding van de voetpaden. Met die gegevens moet rekening worden gehouden.
- De heer Laeckmann sluit zijn antwoord af met de uitleg dat er minder parkeerplaatsen moeten komen om ruimte te maken voor voetgangers en om bomen te planten.

Vraag 5: Hoe kan het verzoek van het gewest om het aantal parkeerplaatsen te verminderen worden verzoend met de compensatie voor dit verlies, waardoor het verkeer naar de aangrenzende straten wordt verplaatst?

- De burgemeester komt tussenbeide en bevestigt dat de gegevens van 2022, die betrekking hadden op een oud project voor een ondergronds parkeerterrein op het plein van de meierij, de enige beschikbare gegevens waren waarop het voorontwerp voor de heraanleg kon worden gebaseerd. De burgemeester bevestigt dat de gegevens zullen worden gecontroleerd en bijgewerkt in het kader van het verdere project voor de heraanleg van de Georges Henrilaan. Compensatie is een verplichting van het gewest – wanneer er een gesprekspartner is – en niet van de gemeente. Er is simpelweg geen ruimte voor een investeerder in een ondergronds parkeerterrein. De rentabiliteit van een dergelijk parkeerterrein is illusoir. De burgemeester geeft door dat de handelaars parkeerplaatsen op de hele weg vragen en dat het gebrek aan parkeerplaatsen de configuratie en het soort handelszaken verandert en zelfs leidt tot het vertrek van bepaalde handelszaken. De burgemeester wil niche-handelszaken voor een lokale klantenkring behouden en ervoor zorgen dat ze toegankelijk zijn voor personen met beperkte mobiliteit. Het is dus belangrijk om een evenwicht te vinden tussen de parkeergelegenheid en de breedte van de voetpaden.
- De heer Jaquemyns vermeldt dat het parkeren in de aangrenzende straten, als gevolg van de werken, zou worden uitgesteld tot de schoolvakanties, wanneer er minder verkeer is.
- De burgemeester vervolgt en geeft aan dat deze presentatie van een voorontwerp zal worden gevolgd door een nieuwe vergadering na de zomer, waarin meer details kunnen worden gegeven, zoals de boomsoorten en het soort bestrating. Opgemerkt moet worden dat de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning naar verwachting tegen het einde van het jaar zal worden ingediend. Volgens de schepen van Stedenbouw zal de start van de werken, zonder

beroepsprocedure, naar verwachting 15 tot 16 maanden later plaatsvinden. De organisatie van de werf zal ook afhangen van het soort materiaal dat wordt gekozen. Sommige materialen kunnen sneller of minder snel worden aangebracht. Asphalt is het snelst aan te brengen materiaal, maar enerzijds vraagt het gewest om infiltratiegebieden en anderzijds wil de gemeente de Georges Henrilaan onderscheiden van de andere gemeentewegen.

Vraag 6: Welk voorlopig budget wordt voor dit heraanlegproject uitgetrokken? Wordt de financiering voorzien door een lening, door financiering van het gewest? Welke belasting zou zonder gewestelijke financiering kunnen worden overwogen?

- De burgemeester is verheugd dat de gemeentebelasting dit jaar kon worden verlaagd. De overdracht van lasten is het echte probleem. De gemeente heeft nog steeds een groot overschot, heeft haar financiën onder controle en beschikt over reserves voor 22 tot 23 maanden. Er zijn afdrachten gedaan voor buitengewone uitgaven, zoals investeringsprojecten. De gemeente legt stedenbouwkundige lasten op aan nieuwe projecten, waardoor investeerders bijdragen aan de gemeentebegroting. Door de aankoop van panden in de Georges Henrilaan konden bij de verkoop ervan nieuwe stedenbouwkundige lasten worden aangerekend. Over het algemeen lopen de leningen na 30 jaar af. De gemeentelijke prognoses laten niet toe om het project in één boekjaar te budgetteren, omdat dit andere investeringen in de weg zou staan.

Vraag 7: Waarom worden de parkeerplaatsen niet verplaatst naar andere wegen, zoals in Sint-Pieters-Woluwe, op het Dumonplein? De aanvankelijke afwijzing heeft niet verhinderd dat het project werd verwezenlijkt, met een positief effect voor iedereen.

- De burgemeester reageert door te vermelden dat er parkeerplaatsen op het Dumonplein gehandhaafd zijn gebleven. Als de voetpaden in de Georges Henrilaan worden verbreed, zullen er parkeerplaatsen moeten worden geschrapt. Die keuze hoeft niet door de vergadering van vanavond te worden gemaakt.

Vraag 8: Houdt het project rekening met de hele bevolking? Ouderen die niet meer met de bus kunnen reizen of niet meer goed ter been zijn, komen met de auto.

- De burgemeester antwoordt dat hij openstaat voor de verschillende verzoeken.

Vraag 9: Houdt het project rekening met kinderen? De Georges Henrilaan is onvoldoende beveiligd, is sterk vervuild, en er wordt hard gereden. Dit project zou heel visionair zijn geweest als het tien jaar geleden was voorgesteld. In 2025 moet een dergelijk project worden uitgevoerd met het oog op de komende dertig jaar. Hebben we de boot gemist?

- Antwoord??

Vraag 10: Kan het project worden uitgebreid om ook rekening te houden met de impact op de Brand Whitlocklaan? Wordt in de studie rekening gehouden met de leveringszones en de overlast in de Albertynlaan?

- De burgemeester verduidelijkt dat de Brand Whitlocklaan een gewestweg is. De gemeente heeft daar andere herinrichtingen voorgesteld, zoals meer afstand tot de woningen. Hoewel het gewest deze interessant vond, heeft het niet de financiële middelen om ze uit te voeren.
- De burgemeester voegt eraan toe dat in het bovenste deel van de Georges Henrilaan leveringen alleen via de achterkant van de Aldi, aan de Albertynlaan, kunnen plaatsvinden. Of er nu wel of geen parkeerplaatsen zijn, de leveringszones moeten behouden blijven. Elders vinden leveringen plaats tussen 5.00 en 8.00 uur 's ochtends. De kleine handelszaken in de laan kunnen hun leveranciers niet dwingen zich aan een dergelijk tijdschema te houden. Apotheken maken bijvoorbeeld deel uit van rondes die door de leveranciers worden bepaald.

Vraag 11: Zijn de plateaus in dezelfde kleur als de voetpaden niet gevaarlijk voor kinderen? Waar moeten ze dan oversteken als er barrières worden geplaatst? Hoe kan de esthetiek van de gevels worden verbeterd?

- De heer Jaquemyns antwoordt dat de keuze voor een andreaskruis zonder parkeerplaatsen ervoor zorgt dat kinderen die de Van Meyelschool verlaten een veilige route moeten volgen langs barrières, fietsbeugels en boomkuilen naar de zebrapaden.
- De burgemeester voegt eraan toe dat er renovatiepremies zijn toegekend voor 70 gebouwen in de wijk, zowel in de Georges Henrilaan als in de zijstraten. De toekenning van premies gaat gepaard met de verplichting om te voldoen aan de gemeentelijke voorschriften. De eigenaars-uitbaters zijn geïnteresseerd in de premies, de niet-eigenaars-uitbaters aanzienlijk minder. Een gemeentemedewerkster is belast met de communicatie met de eigenaars en heeft de bevoegdheid gekregen om na een verandering of vertrek van uitbater de uithangborden te laten verwijderen. Er zijn hefbomen, maar de gemeente kan geen dwang uitoefenen.

Vraag 12: Zonder terug te komen op wat al gezegd is, hoe zit het met de veiligheid van de kinderen bovenaan de laan, aangezien het plaatsen van barrières het autoverkeer niet vermindert? Moeten onderaan de laan de parkeerzones voor bezoekers van handelszaken en ouders van schoolkinderen niet worden geoptimaliseerd?

- De burgemeester vraagt zich af hoe het zit met het voetgangersverkeer tussen de Meudonsquare en het J.B. Degrooffplein. Misschien zou het nuttig zijn om een studie te laten uitvoeren. Intuïtief denkt de burgemeester dat het verkeer in het bovenste en onderste deel van de laan verschilt, met weinig mensen bovenaan de laan. Het zou mogelijk zijn om een Spaans verkeerslicht te plaatsen, dat werkt heel goed in Tomberg. Het driekleurige verkeerslicht werkt echter heel goed bij de uitgang van het Georges Henripark. Het gaat hier om een gemeentelijke investering zonder financieel rendement, aangezien de boetes aan de federale overheid worden betaald. Het wegstuk tussen de Linthoutbosstraat/Ophaalbrugstraat en de J.B. Timmermansstraat/Schrijnwerkerstraat omvat slechts één parkeerzone voor maximaal vijf auto's. Een uitbreiding hiervan zou kunnen worden overwogen.

De spreekster legt uit dat er in dit wegstuk twee garages zijn die voor problemen zorgen.

- De burgemeester geeft aan dat WoluPneu in dit wegstuk is gevestigd en een stimulans ontvangt. De andere garage ligt verderop.

Vraag 13: Waarom is het parkeerterrein bij de Delhaize (op het J.B. Degrooffplein) beperkt in tijd? Zijn er fietsbeugels of fietsboxen gepland?

- De burgemeester antwoordt dat er kortparkeerzuilen worden overwogen en dat er een grondig onderzoek zal worden uitgevoerd naar de behoeften van de handelszaken op het J.B. Degrooffplein, de boekhandel, de bloemist, enz. De reeds overwogen fietsenstallingen zijn niet allemaal op de plattegrond aangegeven.

Vraag 14: Hoe zit het met de veiligheid van andere weggebruikers, naast de veiligheid van kinderen? Hoe kunnen we de problemen oplossen die worden veroorzaakt door steps die zich niet aan de snelheidsbeperkingen voor auto's houden? Hoe kunnen we restaurants en kwaliteitsvolle handelszaken behouden?

- De burgemeester beaamt dat steps een uitgebreid onderwerp zijn. Steps in vrijloop mogen niet harder rijden dan 25 km/u. De naleving van de dropzones verbetert wat, maar de situatie kan nog beter. Het aantal uitbaters en steps moet worden herzien. Het is het gewest dat de vergunningen verleent. Het probleem is dat sommige bestuurders zich minder aan de regels houden. Wat het soort handelszaken en restaurants betreft, beperken investeerders hun keuze tot fastfood of luxe. Het traditionele middensegment verdwijnt door de verandering in ons consumptiegedrag. Deze

trend kan worden omgekeerd. Sommige handelszaken doen het goed, namelijk kleine winkels en ambachtelijke bedrijven. Als bewijs noemt de burgemeester de handelspanden die eigendom zijn van de gemeente: deze zijn bezet dankzij de kwaliteit van de ruimte en de gekozen niches die een meerwaarde bieden in het commerciële aanbod, zoals aan de andere kant van de Brand Whitlocklaan (Fiston, Levain). Onlangs heeft een jong ondernemerspaar een restaurantproject opgezet in de buurt van de Sint-Hendrikskerk, met drie jaar steun, een gematigde huurprijs en een klantenkring met een zekere koopkracht.

Vraag 15: Waarom kiezen we niet voor een moedigere optie in plaats van de Georges Henrilaan als tweerichtingsweg te behouden?

- De burgemeester reageert op dit voorstel voor een eenrichtingsweg en vraagt zich af welke andere weg voertuigen in staat zou stellen om de Brand Whitlocklaan te bereiken. Het zou een grote omweg zijn om via de Montgomeryrotonde te rijden. Minder verkeer zou een negatieve impact hebben op de handelszaken in de laan, omdat er aan het eind van de dag minder gekocht zou worden. De MIVB, die het gebruik van het openbaar vervoer wil stimuleren, zal hier evenmin mee instemmen. Uiteindelijk hebben de bewoners gekozen voor het behoud van het tweerichtingsverkeer. De burgemeester is het ermee eens dat het mogelijk is om parkeerplaatsen (bovenaan de laan) te schrappen, maar dat er een evenwicht moet worden gevonden tussen de verschillende weggebruikers. Het project zal nog verder evolueren en in een nieuwe presentatie zullen verschillende voorstellen worden opgenomen.

Vraag 16: Kunt u meer informatie geven over het verkeer en de parkeergelegenheid in het wegstuk van de laan met het J.B. Degrooffplein?

- De burgemeester bevestigt dat het niet langer mogelijk zal zijn om de halve cirkel te nemen en terug te keren naar de Georges Henrilaan. Het plein zal alleen via de Priester de l'Épéestraat kunnen worden verlaten. Er zal een intrekbaar paaltje worden geplaatst om leveringen en verhuizingen mogelijk te maken en om doorgang te verzekeren voor de brandweer. Er zullen ook vier parkeerplaatsen met een tijdslimiet van 20 minuten worden gecreëerd.

De spreker vraagt waarom men de parkeerplaatsen op deze locatie niet schrapt en er een volledig groengebied van maakt. Hoe zit het met de bestaande leveringszone en de bushaltes?

- De burgemeester verzekert dat dit overeenkomt met het verzoek van een handelszaak (bloemist) die een laadzone in de buurt van zijn winkel wil behouden. Op dit moment weet de gemeente nog niet wat er met de Louis Delhaize gaat gebeuren, waarvoor een franchisenemer wordt gezocht. Aan de andere kant van het plein kan de ruimte in de zomer worden ingericht met tafels en een gezellig terras voor horeca zonder doorgaand verkeer.
- De burgemeester gaat ermee akkoord dat de bestaande leveringszone zal verdwijnen en zal worden vervangen door groen of fietsbeugels. Wat de bushaltes betreft, verzekert de burgemeester dat deze zullen blijven bestaan, maar misschien iets worden verplaatst. Het verkeerslicht zal niet worden verplaatst om de veiligheid in de omgeving van het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden te blijven garanderen.

Vraag 17: Hoe zal het verkeer ter hoogte van de Van Meyelschool verlopen? Zou de keuze van de bestrating het mogelijk maken om een motief te creëren op het J.B. Degrooffplein?

- De burgemeester antwoordt dat de voetgangersroute tussen de school en de meierij is herzien om de oversteek van de leerlingen veiliger te maken wanneer ze naar de meierij gaan om te eten of les te volgen. Hoewel het verkeer momenteel via de centrale as van het plein van de meierij op en af rijdt, is het de bedoeling om een draairichting te creëren met een oprit aan de ene kant en een afrit aan de andere kant. Vanaf de Schrijnwerkerstraat komt er een dubbele in- en uitgang voor het parkeerterrein aan de rechterkant en een chicane om het hoofdparkeerterrein te

verlaten. Wat een motief op de grond betreft, zegt de burgemeester wantrouwig te staan tegenover de ontwikkeling in de tijd van verschillende materialen voor de bestrating.

Iemand merkt op dat de geplande parkeerplaatsen op het J.B. Degrooffplein alleen aan de linkerkant zijn voorzien en vraagt om een evenwicht te vinden.

➤ De burgemeester antwoordt dat hij openstaat voor de verschillende verzoeken.

### **Conclusie van de burgemeester**

De burgemeester sluit de vergadering en bedankt de aanwezigen voor hun interesse in dit heraanlegproject. De burgemeester geeft aan dat er in september een nieuwe vergadering zal worden georganiseerd en nodigt de bewoners uit om deze bij te wonen. De vergadering wordt gesloten met een laatste woord van dank aan iedereen voor hun deelname.

Einde van de vergadering om 22.20 uur.



## **Georges Henrilaan – Bewonersvergadering van 02/09/2025 – Verslag**

**Thema:** Heraanleg van de Georges Henrilaan tussen de Brand Whitlocklaan en de Meudonsquare – Presentatie van het project, informatie aan en overleg met de inwoners van de gemeente.

### **Sprekers:**

Dhr. Olivier MAINGAIN, burgemeester

Dhr. Philippe JAQUEMYNS, schepen van het Beheer van de openbare ruimte

Dhr. Gregory MATGEN, schepen van Mobiliteit

Mw. Delphine DE VALKENEER, schepen van Stedenbouw

Mw. Mounia BENYAHIA, verantwoordelijke van de afdeling Wegenstudies & GIS (BOR)

Dhr. Alexandre LAECKMANN van de afdeling Wegstudies & GIS (BOR)

Mw. Claire SCHEPENS van de afdeling Wegstudies & GIS (BOR)

**Aanwezig:** 100 deelnemers

---

Begin van de vergadering om 19.00 uur.

### **Inleiding**

De heer Maingain neemt het woord en introduceert het project voor de heraanleg van de Georges Henrilaan, het belangrijkste herinrichtingsproject dat de gemeente zich voor deze legislatuur heeft gesteld op het gebied van de renovatie van de openbare ruimte.

De algemene beleidsnota van het College van burgemeester en schepenen bevat de verschillende doelstellingen die als leidraad dienen voor het beleid van het College voor de periode 2025-2030. Deze nota is via het gemeenteblad aan alle inwoners bezorgd en is nog steeds beschikbaar op de website van de gemeente. Verschillende maatregelen zijn genomen in de perimeter die ons bezighoudt. Nieuwe handelszaken hebben er zich gevestigd. De gemeente heeft premies toegekend aan gevestigde of nieuwe uitbaters.

Het College voorziet tijdens deze legislatuur in een totale heraanleg van de Georges Henrilaan. Voor deze heraanleg is een stedenbouwkundige vergunning nodig, die tegen het einde van het jaar bij de gewestelijke diensten zal worden aangevraagd. Ondanks het uitblijven van een gewestregering hebben de ambtenaren van de gewestelijke stedenbouwkundige dienst gedeeltelijk meegedeeld aan welke voorwaarden moet worden voldaan om een dergelijke vergunning te verkrijgen. De uitwerking van dit heraanlegproject stuit op veel beperkingen.

Het project is geëvolueerd sinds de twee vergaderingen die voor de zomer werden gehouden, één met de handelaars en één met de bewoners. De Georges Henrilaan is een belangrijke gemeenteweg die verschillende wijken met elkaar verbindt. Daarom wilde het College het herziene project aan alle inwoners van de gemeente voorstellen.

De heer Maingain geeft het woord aan de eerste schepen, mevrouw De Valkeneer.

## **Woord over de economische activiteit**

Mevrouw De Valkeneer bevestigt dat er sinds een jaar maatregelen zijn genomen. De effecten daarvan beginnen voelbaar te worden.

Mevrouw De Valkeneer legt uit dat het College grote ambities heeft voor deze wijk, die zowel commercieel als residentieel is en volop in verandering is. Vervolgens geeft ze een overzicht van de verschillende maatregelen die al zijn genomen voor deze hoofdweg van de gemeente.

Eerste stimulans = impulspremie

Premie ter ondersteuning van de vestiging van nieuwe (innovatieve) handelszaken. Een externe jury controleert de financiële haalbaarheid van de projecten en hun impact op het milieu, alsook hun geschiktheid voor het gebied om een diversiteit en mix van handelszaken te garanderen. Momenteel worden verschillende aanvragen behandeld.

Tweede stimulans = voorkeurecht

De gemeente kan zich als koper aanbieden wanneer een pand op de markt komt. Door een gebouw te kopen, kan enerzijds worden gekozen welk soort handelszaak zich op de begane grond vestigt en kunnen anderzijds op de bodenverdiepingen woningen worden ingericht. Dit recht is een strategisch instrument om een gediversifieerd aanbod te verwezenlijken.

Derde stimulans = commercieel incubatorproject

Deze stimulans stelt jonge ondernemers in staat om hun concept te testen dankzij een progressieve huurprijs over drie jaar, om contacten te leggen met andere handelaars en om een adresboekje samen te stellen.

Zo'n incubator is opgericht aan de Georges Henrilaan 342: het project wordt in oktober voorgelegd aan de Gemeenteraad. Het gaat om een zeer mooie, volledig gerenoveerde ruimte.

Wat leegstaande handelspanden betreft, is het mogelijk dat de gevraagde huurprijzen te hoog zijn. Om deze situatie te verhelpen, stuurt de gemeente een waarschuwing naar de eigenaars van leegstaande handelspanden en wordt na 12 maanden leegstand een progressieve belasting ingevoerd, met als doel de verkoop van het onroerend goed of de verlaging van de huurprijs in de handelshuurovereenkomst. Dit instrument werpt zijn vruchten af.

We kunnen verschillende voorbeelden noemen: een Carrefour heeft besloten zich tegen december 2025 in het voormalige pand van de Sarma te vestigen en verschillende handelszaken, waaronder een makelaarskantoor en horecagelegenheden, hebben zich op de hoek met de Prekelindenlaan gevestigd.

Wat de renovatie en verfraaiing van het vastgoedpatrimonium betreft, heeft de gemeente een proactief reglement opgesteld om te voldoen aan de stedenbouwkundige voorschriften. De premies voor dergelijke werken aan gevels en etalages van handelszaken bedragen 50.000 euro. De eigenaars van handelszaken beginnen zich te melden. Een medewerker van de dienst Stedenbouw houdt zich specifiek bezig met het begeleiden van potentiële aanvragers bij het indienen van de aanvraag voor deze premies.

Ook hier kunnen we verschillende voorbeelden noemen: een groenteboer, een furniturewinkel, een spelbar, een speelgoedwinkel, een kamerplantwinkel en eetgelegenheden zoals een bakkerij, een niche-banketbakkerij, een hamburgerrestaurant en een cultureel café. Er zijn dus al veel nieuwkomers en er zullen er nog meer volgen.

Een projectontwikkelaar heeft geïnvesteerd in het oude gebouw, vroeger een bioscoop, waar de Tom & co gevestigd was. Het project omvat een handelsruimte, namelijk een Brico City op de begane grond,

en negen luxeappartementen. De renovatiewerken zullen leiden tot een tijdelijke gedeeltelijke afsluiting van de weg.

### **Presentatie van het project**

De heer Jacquemyns presenteert daarna het project zoals het zich sinds de twee vorige vergaderingen heeft ontwikkeld.

Als uitgangspunt voor dit project werd een transversale analyse uitgevoerd door de afdeling Wegenstudies, met medewerking van verschillende diensten. Onder andere de diensten Mobiliteit, Duurzame ontwikkeling, Groene ruimtes, Patrimonium en Economische expansie brachten hun expertise in. Bijzondere aandacht werd besteed aan de Van Meyelpool.

De heer Jacquemyns vat het project vervolgens samen aan de hand van enkele uitgangscijfers. De Georges Henrilaan is een doorgaande weg die de Brand Whitlocklaan (richting de ring) met de Meudonsquare evenals verschillende omliggende wijken met elkaar verbindt. Elke dag rijden er 200 tot 300 voertuigen in beide richtingen over de laan. De Georges Henrilaan is bovendien een aantrekkelijke winkelstraat, waarvan 40 % van de bezoekers in de wijk woont.

Twee andere elementen waarmee bij de uitwerking van het project rekening moet worden gehouden, zijn de schoolpool (Van Meyelschool, Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden) en de festiviteiten die worden georganiseerd (Georges Henri viert feest, Kerstmis in Georges Henri, enz.). Ook de braderij die over twee weken plaatsvindt, zorgt voor een grote aantrekkingskracht.

Tal van beperkingen moeten in acht worden genomen. De belangrijkste daarvan is de breedte van de weg, aangezien de afstand tussen de gevels 12 m bedraagt. Verder is de doortocht van drie buslijnen een belangrijke factor voor het aantal bezoekers aan de handelszaken. Uit cijfers blijkt dat het MIVB-plan en de gewestelijke overheid geen wijziging van de routes of een vermindering van het aantal of de frequentie toestaan. De wegen zijn momenteel echter te smal, waardoor bussen elkaar moeilijk kunnen passeren.

Daarnaast zijn er nog andere problemen die moeten worden aangepakt: de smalle voetpaden moeten worden verbreed om meer ruimte te creëren voor voetgangers, de leveringsdrukke maakt het noodzakelijk om leveringszones te behouden en de verkeersdrukke vereist dat het voetgangersverkeer veiliger worden gemaakt. De gewenste toename van het aantal bezoekers zou, afhankelijk van het soort boodschappen, kunnen leiden tot meer voertuigen die er willen parkeren. Maar er moet een evenwicht worden gevonden. Daarenboven is de laan een oude wijk: er is een hitte-eiland vastgesteld. Het zou kunnen worden bestreden door schaduw te creëren met aan te planten vegetatie.

Het project wil zoveel mogelijk van deze beperkingen wegnemen.

Zoals de burgemeester heeft aangegeven, is het project dat vanavond wordt gepresenteerd het resultaat van een globale reflectie over de Georges Henrilaan, waarbij rekening is gehouden met de specifieke kenmerken van de verschillende wegstukken en de verschillende aanwezige handelszaken. Daartoe is de laan in drie delen opgesplitst.

De heer Jacquemyns geeft een korte toelichting op de huidige situatie (zie PowerPoint-bestand of vorige vergaderingen voor meer informatie):

- Op het wegstuk tussen de Brand Whitlocklaan en de Erfprinslaan bevinden de parkeerplaatsen zich aan de even kant van de weg.

- Op het wegstuk tussen de Erfprinslaan en de Ophaalbrugstraat/Linthoutbosstraat is het centrale element het J.B. Degrooffplein, waar weinig bomen staan.
- Op het wegstuk tussen de Ophaalbrugstraat/Linthoutbosstraat en de Meudonsquare moeten er vanwege het grote aantal handelszaken leveringszones blijven.

De heer Jaquemyns vervolgt zijn uiteenzetting met een meer gedetailleerde presentatie van de voorgestelde situatie (zie het PowerPoint-bestand of de vorige vergaderingen voor de cijfers over de verdeling van de ruimte voor de verschillende vervoerswijzen).

#### Wegstuk tussen de Brand Whitlocklaan en de Erfprinslaan

Het wegstuk omvat een grote parkeerzone. Het project zal zorgen voor een betere structurering ervan en de aanplanting van bomen langs de weg. De leveringszone wordt ter indicatie aangegeven. Er loopt een studie om de behoeften op het vlak van omvang en tijdsperiode te verfijnen. Een optie zou zijn om de leveringszone 's avonds om te vormen tot parkeerzone.

#### Wegstuk tussen de Erfprinslaan en de Ophaalbrugstraat/Linthoutbosstraat

Het centrale punt, het J.B. Degrooffplein, wordt aangelegd in de vorm van een halve maan, waardoor de impact van het verkeer en het heen-en-weer rijden in de Georges Henrilaan naar de parkeerzones van het wegstuk richting de Meudonsquare wordt beperkt.

Door de herinrichting van het J.B. Degrooffplein zal er slechts één rijrichting zijn, van de Georges Henrilaan naar de Priester de l'Épéestraat. Het project heeft namelijk tot doel het midden van het plein te ontharden, het te specificeren en zo ruimte terug te winnen. Het midden van het plein krijgt de vorm van een agora, waar een markt of andere activiteiten kunnen worden gehouden. Enkele parkeerplaatsen blijven behouden. Uit de vergadering met de handelaars kwam de wens naar voren om parkeerplaatsen te behouden met een rotatie van 20 minuten. Maar dat soort parkeerplaatsen bestaat elders al. Deze parkeerplaatsen zullen zich aan de buitenkant van het plein bevinden. Als nieuwe handelszaken dit nodig hebben, is het mogelijk om een deel van de leveringszone van de Georges Henrilaan naar het J.B. Degrooffplein aan te passen.

Door de heraanleg zal de weg een andere hoogte krijgen dan het voetpad voor het instituut, zodat slechtzienden de locatie gemakkelijker kunnen vinden. Bovendien wordt een verhoogd plateau aangelegd over het hele J.B. Degrooffplein tot aan de grenzen van de andere wegen. Voertuigen die vanuit de Georges Henrilaan komen, zullen dit verhoogde plateau gebruiken tot aan de ingang van de Priester de l'Épéestraat. Daarnaast zijn er talrijke fietsbeugels gepland, waarvan sommige speciaal voor bakfietsen. Het aantal bomen wordt uitgebreid tot 18.

#### Wegstuk tussen de Ophaalbrugstraat en de Meudonsquare

De grootste verandering is de inrichting van de ruimte rond de Van Meyelmeierij en voor de Van Meyelschool, evenals de herinrichting van de parkeerplaatsen in deze zone. De inrichting van de meierij voorziet in een eenrichtingsweg op gelijk niveau voor het gemak van voetgangers. Omwille van de toegankelijkheid zal het voetpad ook worden verlengd van het J.B. Degrooffplein tot aan de Meudonsquare. Er zullen bomen worden geplant op de stoepuitstulpingen.

De toegankelijkheid van de Van Meyelschool en de parkeerproblematiek rond de meierij werden ons gemeld door verschillende gebruikers (omwonenden, ouders en andere bezoekers), meer bepaald de problematiek van het gebrek aan veiligheid tijdens het traject van de leerlingen naar de meierij en het speelplein.

Het knelpunt bevindt zich bij de in- en uitgang van de parkeerzone. Het project beoogt beide te scheiden, met één enkele ingang aan de kant van de Ophaalbrugstraat. Er is een aanvraag ingediend bij Net Brussel om de glasbol ondergronds te plaatsen. Na deze raadpleging konden gegevens over de draairuimte voor vrachtwagens die glas ophalen in het project worden opgenomen. Schuine parkeerplaatsen voor de meierij zorgen voor meer parkeergelegenheid. De uitrit (waar momenteel voertuigen op de Georges Henrilaan kunnen keren) wordt verboden, behalve in uitzonderlijke gevallen (voor de gemeentediensten, de brandweer). Hiervoor zal een intrekbaar paaltje worden geïnstalleerd. Ook zal er een gesloten fietsbox met een capaciteit van 20 plaatsen worden geplaatst.

Ter hoogte van de Van Meyelschool zullen de ruimte op gelijk niveau en een ontharde zone de veiligheid van de kinderen garanderen: ze zullen niet in de verleiding komen om de rijbaan op te gaan, aangezien de voertuigen op afstand worden gehouden.

De voetpaden zullen altijd op gelijk niveau zijn bij het oversteken van het kruispunt van de J.B. Timmermansstraat en de Schrijnwerkerstraat, een ontharde ruimte met een terras in de openbare ruimte onder de kruin van de boom. In het laatste deel van dit wegstuk is in parkeerplaatsen voorzien op het bovenste deel van de laan.

Ter afsluiting van zijn presentatie somt de heer Jacquemyns de verschillende beperkingen op waaraan het project voor de heraanleg van de Georges Henrilaan tegemoet wil komen:

- Beperkingen inzake de breedte van de voetpaden: keuze tussen een voetpad van maximaal 3,5 m breed zonder parkeerplaatsen of voetpaden met een wettelijke minimumbreedte met behoud van parkeerplaatsen.
- Beperkingen inzake de breedte van de rijbaan: een breedte van 6,5 m werd goedgekeurd door de MIVB om het passeren en kruisen te verzekeren.
- Beperkingen van het aantal parkeerplaatsen: het project streeft naar een evenwicht tussen het behoud van een bepaald aantal parkeerplaatsen en een ontwikkeling die voetgangers bevoordeelt. Het huidige aantal van 126 plaatsen zou worden teruggebracht tot 90, waardoor een project dat uitsluitend gebaseerd is op het schrappen van parkeerplaatsen wordt vermeden. Momenteel wordt een studie uitgevoerd door de dienst Economische expansie om de behoeften beter in kaart te brengen.
- Beperkingen op het gebied van fietsbeveiliging: het huidige aantal fietsbeugels zal worden uitgebreid door de plaatsing van een gesloten fietsbox en de mogelijkheid van toekomstige uitbreiding wordt overwogen.
- Beperkingen op het gebied van vergroening om het hitte-eilandeffect tegen te gaan: uitbreiding van 8 naar 31 bomen over de hele laan.

Het College wil dat dit heraanlegproject de Georges Henrilaan een sterke identiteit geeft. Het College kiest voor een specifieke bestrating en straatmeubilair, waarbij de inrichting van het Sint-Lambertusplein als inspiratiebron dient. Als andere inspiratiebronnen noemt de heer Jacquemyns een specifiek patroonvoorbeeld voor de voetpaden (grotere voegbreedte bij de ontharde zones), de nieuwe banken voor het gemeentehuis, en de lage en middelhoge beplanting langs het Woluwedal die de biodiversiteit en een zekere esthetiek bevordert.

De burgemeester neemt het woord om de volgende stappen in dit dossier te bespreken:

- aanpassing van het project om een consensus te bereiken over de belangen van alle partijen

- indiening van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning bij de gewestelijke diensten tegen het einde van het jaar
- behandeling van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning gedurende naar schatting ongeveer één jaar

Het gewest legt beperkingen op, zoals het verminderen van het aantal parkeerplaatsen en het planten van bomen langs de weg.

De heer Maingain bevestigt de bereidheid om drie zomers op rij te werken, uitsluitend tijdens de schoolvakanties. Deze planning van de werken brengt extra kosten met zich mee, maar beperkt de impact van de werf op de handelszaken. Het idee is om in (kleine) wegstukken te werken, waarbij de laan in drie of zelfs vier delen wordt opgesplitst. De berekening moet worden gemaakt met de aannemer die zal worden aangewezen.

Wat het onderste deel van de laan betreft, tussen de Meudonsquare en het Verheyleweghenplein, zullen de voetpaden dit jaar opnieuw identiek worden aangelegd. Wat het bovenste deel van de laan betreft, voorbij de Brand Whitlocklaan, zal Vivaqua werken uitvoeren op dit wegstuk.

Een laatste onbekende factor die van invloed kan zijn op de uitvoeringstermijn en de keuze van het begin van de gemeentelijke werken, zijn andere gewestelijke werken die het verkeer naar de Georges Henrilaan verplaatsen. De heer Maingain verwijst in dit verband naar de heraanleg van de Tervurenlaan tussen het Jubelpark en het Montgomeryplein (of verder), alsook de heraanleg van de Reyerslaan tussen de Diamantlaan en de Vergotesquare. Voor deze laatste werf, die al verder gevorderd is, is geen stedenbouwkundige vergunning nodig.

De heer Maingain stelt voor om het debat over het project zoals het is voorgesteld te openen. Er volgt een vraag- en antwoordsessie.

### **Reacties van de bewoners**

Vraag 1: Hartelijk dank voor de raadpleging. Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen kan een probleem vormen voor mensen van buiten de wijk, vooral in de buurt van de Meudonsquare. Is het mogelijk om tegenover de bestaande parkeerplaatsen extra schuine parkeerplaatsen aan te leggen? Als het gewest toestemming geeft, waarom dan werken uitvoeren waarvoor een vergunning nodig is?

- Antwoord van de heer Maingain: Bij een heraanleg van de openbare weg is een herziening van de breedte van de rijbaan en de voetpaden verplicht. Zelfs bij een identieke herinrichting eist het gewest een vermindering van het aantal parkeerplaatsen en een beperking van het aantal schuine parkeerplaatsen, omdat deze anders mobiliteitsproblemen kan veroorzaken.

Vraag 2: Zal het project voor de vergroening van het J.B. Degrooffplein het behoud van een leveringszone mogelijk maken? Zonder gemakkelijke toegang zouden bepaalde handelszaken benadeeld kunnen worden, wat het geval is op het Sint-Lambertusplein. Een parkeertijd van maximaal 20 minuten is te kort om boodschappen te doen. In Sint-Pieters-Woluwe is de parkeertijd op sommige parkeerplaatsen beperkt tot 45 minuten.

- Antwoord van de heer Maingain: Na contact met de uitbater van de interieurwinkel is bevestigd dat de handelszaak bereikbaar is via de Priester de l'Epéestraat. Indien nodig blijft het onderste deel van het J.B. Degrooffplein een berijdbare weg. Wat het Sint-Lambertusplein betreft, wil een vereniging van mede-eigenaars de oprichting van nieuwe horecazaken beperken. Wat de parkeertijd op het J.B. Degrooffplein betreft, wil de gemeente een rotatiesysteem invoeren. Bovendien legt de gewestelijke regelgeving een maximum van 15 minuten op. Sint-Pieters-Woluwe loopt het risico te worden ingehaald door de gewestelijke wetgeving. Sint-Lambrechts-

Woluwe heeft ervoor gekozen om het parkeren te beperken tot 15 + 5 minuten, rekening houdend met de heen- en terugweg naar de parkeerautomaat. Een verhoging van deze bovengrens zou leiden tot de ongeldigheid van de gemeenteretributies.

Vraag 3: Kan de breedte van de voetpaden worden vergroot, aangezien 50 % van de bezoekers te voet komt? De bloembakken en de kortparkeerzuilen van 20 minuten worden systematisch op de voetpaden geplaatst, waardoor deze smaller worden. Wat is de geplande hoogte van de voetpaden tussen de Brand Whitlocklaan en de Erfprinslaan?

- Antwoord van de heer Jacquemyns: Op dit wegstuk wordt in een verschil van 10 cm tussen de hoogte van het voetpad en de rijbaan voorzien. Op andere plaatsen zal er geen hoogteverschil zijn tussen het voetpad en de rijbaan, maar zal er een markering worden aangebracht om de ruimtes van elkaar te onderscheiden.
- Antwoord van de heer Maingain: Het gewest wil geen andreaskruisen plaatsen omdat deze 30 cm voetpad in beslag nemen door de overvolle bloembakken. De vergroening zal gebeuren door hangende bloembakken te plaatsen. Meer groen zal worden aangebracht door bomen in de stoepuitstulpingen, aan de ingang van wegen en in parkeerzones te planten.

Vraag 4: Zou een gele – lichtere en dus minder warmteabsorberende – bestrating kunnen worden overwogen om de hitte-eilanden in de Georges Henrilaan tegen te gaan? Ter hoogte van de Meudonsquare liggen de twee bushaltes tegenover elkaar. Zou men kunnen overwegen om de breedte van de voetpaden op deze plaats te verminderen, zodat het autoverkeer kan passeren wanneer twee bussen stilstaan?

- Antwoord van de heer Maingain: Het vergroenen van parkeerplaatsen zou kunnen helpen om het hitte-eilandeffect te verminderen en zou op zijn minst de regenwaterinfiltratie bevorderen. Wat de keuze van de kleur van de bestrating betreft, moet rekening worden gehouden met bandensporen en vroegtijdige veroudering. Wat de bushaltes betreft, is het beleid van de MIVB om haltes op de openbare weg en niet in een kom te installeren.

Vraag 5: De plateaus zijn door de jaren heen kapotgereden en gevaarlijk om met de fiets overheen te rijden. Kan het verkeer dat de Kroninglaan inrijdt de Priester de l'Épéestraat nemen of wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd in deze straat?

- Antwoord van de heer Jacquemyns: Het gewest verplicht de aanleg van plateaus rond scholen. Het soort bestrating van de plateaus moet nog worden bepaald. De dienst Beheer van de openbare ruimte zal de mogelijke alternatieven analyseren: helling/asfalt/helling of helling/kasseien/helling.
- Antwoord van de heer Maingain: De regelgeving is in de loop der tijd veranderd. De hellingen zijn nu minder steil om de doorgang van bussen mogelijk te maken. Er zal rekening worden gehouden met het risico dat de kasseien losraken door het rijden en draaien van bussen.

Vraag 6: Hoe staat het met de heraanleg van de laan voorbij de Brand Whitlocklaan? Kunnen in het heraanlegproject de hangende bloembakken worden vervangen door planten in volle grond? Kan het College een enquête houden om de mening van de bewoners te peilen?

- Antwoord van de heer Maingain: Voor het gedeelte voorbij de Brand Whitlocklaan houdt de geplande heraanleg van de Georges Henrilaan in dat het tweerichtingsverkeer wordt gehandhaafd, het aantal parkeerplaatsen wordt verminderd en de voetpaden worden verbreed. In het kader van de heraanleg van dit wegstuk zal een studie worden uitgevoerd om te bepalen hoe het verkeer dat de wijk verlaat (verkeer dat het Montgomeryplein wil vermijden door parallel aan de Brand Whitlocklaan tot aan de Vergotesquare te rijden) kan worden geregeld. Dit wegstuk is een doorgaande weg: het beperken van het verkeer zal een grotere perimeter vereisen om het verkeer dat vanuit de snelweg het gewest binnenkomt te beperken.

- Antwoord van de heer Matgen: De laatste vergadering over dit onderwerp dateert van 2024. De gemeente zal de tijd nemen om naar de bewoners te luisteren en de beste keuzes te maken. Het verslag van een adviesbureau zal het mogelijk maken om een aantal pistes uit te stippelen.
- Antwoord van de heer Maingain: Wat de hangende bloembakken betreft, moet er nog een beslissing worden genomen, aangezien de bloemen op de wegen door de inwoners van de gemeente worden gewaardeerd.

Vraag 7: Is het zonder een langetermijnvisie niet beter om geen inrichtingswerken uit te voeren? Aangezien minder dan 20 % van de bezoekers een auto gebruikt, zou een ambitieuzer project voorkomen dat de geplande inrichtingen in de toekomst moeten worden aangepast. Is een semi-voetgangerszone met leveringszones denkbaar? Kan het aantal aangeplante bomen worden verhoogd om te voorkomen dat achteraf een gebrek aan groen moet worden gecompenseerd, zoals het geval is op het Sint-Lambertusplein?

- Antwoord van de heer Maingain: Een ondergronds parkeerterrein onder het Sint-Lambertusplein maakt het niet mogelijk om diep te planten. Vergroening met plantenbakken is dan de enige optie en daarvoor zijn investeringen toegekend. De gemeente staat open voor het plaatsen van meer bomen in de Georges Henrilaan, maar het gevolg daarvan is een vermindering van het aantal parkeerplaatsen. Het behoud van parkeerplaatsen is een antwoord op de wensen van handelaars met een oudere klantenkring. Afhankelijk van ieders behoeften wordt het project, dat het aantal parkeerplaatsen met 26 % vermindert, verschillend geïnterpreteerd. Voor de meierij is een grote gesloten fietsbox gepland. Het gewest weigert echter om deze in een groene zone te plaatsen. Een onroerend goed – een voormalige handelszaak of werkplaats – dat te koop wordt aangeboden, zou kunnen worden ingericht als fietsparkeerzone. Een semi-voetgangerszone geeft echter een vals gevoel van veiligheid aan de leerlingen die hun school verlaten, gezien de commerciële snelheid die de buschauffeurs van de MIVB moeten aanhouden. Een semi-voetgangerszone definieert namelijk een voetgangerszone met voorrang en een maximumsnelheid van 20 km/u over de hele breedte van de weg.

Vraag 8: Wat zijn de financiële elementen, het geraamde budget en de alternatieven die worden overwogen om dit project te financieren?

- Antwoord van de heer Maingain: De kosten van dit heraanlegproject zijn opgenomen in de begrotingsramingen voor een bedrag van 6 miljoen euro. Bij de gunning van de opdrachten zal een herwaardering plaatsvinden. Er kunnen subsidies van het gewest worden aangevraagd, hoewel deze beperkt zijn tot bepaalde verkeersveiligheidsvoorzieningen. Een (zeer) gedeeltelijke financiering zou kunnen worden overwogen.
- Antwoord van Matgen: Het project wordt nog bestudeerd door de gemeentediensten. Leefmilieu Brussel biedt geen financiering of subsidies aan de gemeenten.

Vraag 9: Wat de parkeertijd betreft, beperkt een kortparkeerzuil van 20 minuten de aankoopmogelijkheden. Zou de parkeertijd kunnen worden verlengd tot 30 minuten? Het gewest kan niet ongevoelig zijn voor rationele argumenten, zoals de tijd die nodig is om in een handelszaak in de rij te staan. Wat de breedte van de voetpaden betreft, hoe kan het trechtereffect op veel plaatsen worden voorkomen? Ondanks de verbeteringen, zoals de aanwezigheid van het PIETO-mannetje voor de meierij, blijven er negatieve effecten bestaan.

- Antwoord van de heer Maingain: Deze elementen maken deel uit van de lopende reflectie. Het voetpad is verbreed ter hoogte van de meierij. Hoewel sommige verkeersborden kunnen worden verwijderd, is de aanduiding van een zebropad voor kleine kinderen noodzakelijk. Op verzoek van handelaars worden er op het J.B. Degrooffplein parkeerplaatsen met een tijdslimiet gepland. Als het gewest zijn reglement wijzigt, zal de gemeente de duur van deze parkeerplaatsen aanpassen.



- Antwoord van de heer Matgen: Er moeten noodzakelijkerwijs voorzieningen op de voetpaden worden aangebracht, namelijk kortparkeerzuilen en parkeerautomaten. In de zijstraten is er een blauwe zone voor parkeren.

Vraag 10: Hoe kan het probleem worden opgelost van ouders die dubbel parkeren voor de Van Meyelschool of -meierij? Zouden er nieuwe parkeerplaatsen met een tijdslimiet kunnen worden gecreëerd die tussen 7.45 en 8.15 uur beperkt toegankelijk zijn, om het tijdelijk parkeren door ouders te reguleren? Het knipperlicht voor het zebrapad zorgt voor meer files dan voor een vlottere doorstroming. Blijft het staan? Hoe zit het met de frituur?

- Antwoord van de heer Maingain: De frituur zal een andere locatie in de gemeente krijgen. Er zou kunnen worden onderzocht of het haalbaar is om de ruimte die is gereserveerd voor de schoolbus – voor het eerste en tweede leerjaar die naar het zwembad gaan – 's ochtends om te vormen tot een parkeerplaats, in de vorm van drie kiss & ride-parkeerplaatsen. Er zou nog kunnen worden gewerkt aan de veiligheid van kinderen die uit school of van het speelplein komen.

Vraag 11: Welke bestrating voor de voetpaden is gekozen? Wordt er gekozen voor blauwe hardsteen, die glad en vuil is? Hoe kunnen de voetpaden en rijbanen worden verbreed terwijl de breedte van de weg beperkt is?

- Antwoord van mevrouw Benyahia: Met een rooilijn van 12 m zal de weg bestaan uit een voetpad van 3,5 m, een rijbaan van 6 m en een ander voetpad van 2 m of 1,5 m in geval van parkeerplaatsen op de openbare weg.
- Antwoord van de heer Jaquemyns: De keuze van de bestrating, met een specifiek patroon op bepaalde plaatsen, valt op gereconstrueerde straatstenen met eigenschappen die het comfort van voetgangers op de Georges Henrilaan garanderen (antislipoppervlak) en andere meer technische en even belangrijke eigenschappen, waardoor de oppervlakken bijvoorbeeld met hoge druk kunnen worden gereinigd.

Vraag 12: Voor de 2.800 leden van de 'Europese fietsers' in Brussel is een dergelijk heraanlegproject niet ambitieus genoeg. Bovendien zou er meer ruimte moeten worden gereserveerd voor voetgangers, aangezien iedereen de laatste meters van zijn traject te voet aflegt.

- Antwoord van de heer Matgen: Het gewest geeft de voorkeur aan de route parallel aan de Georges Henrilaan, via de Kroninglaan. Deze alternatieve route wordt al bevorderd. De aanwezigheid van fietsers in de Georges Henrilaan wordt gesuggereerd door chevrons voor bezoekers van de handelszaken.

Vraag 13: Waarom is gekozen voor begroeiing tussen de straatstenen, waardoor het resultaat er verwaarloosd uitziet? Kunt u aangeven wat de rijrichting is in de Priester de l'Épéestraat?

- Antwoord van de heer Jaquemyns: De boomvoeten zullen worden vergroend. De overgang naar een groene zone wordt gesuggereerd door een patroon, zoals geïllustreerd in het voorbeeld voor het station van Béthune. De Priester de l'Épéestraat handhaaft tweerichtingsverkeer tot aan de Comarkt. Het risico bestaat dat er parkeerplaatsen moeten worden verwijderd om een keerpunt in de Priester de l'Épéestraat mogelijk te maken.
- Antwoord van de heer Maingain: Voertuigen die de Priester de l'Épéestraat verlaten, kunnen niet langer de Georges Henrilaan inrijden. Er zijn andere wegen die toegang geven tot de Georges Henrilaan. Er zijn evenveel voorbeelden van nadelen van eenrichtingsverkeer als tegenvoorbeelden van het behoud van tweerichtingsverkeer.

Vraag 14: Hoe zit het met de twee groene zones voor het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden? Kan er voor het J.B. Degrooffplein meubilair worden gekozen dat kraken tegengaat?

- Antwoord van de heer Jacquemyns: De twee zones in kwestie zijn privé-eigendom en worden beschouwd als beschermd erfgoed.
- Antwoord van de heer Maingain: Het plein wordt beschouwd als een ruimte voor evenementen en terrassen in de zomer, met inachtneming van de openingstijden op weekdays en in het weekend. De exploitatievergunningen kunnen worden ingetrokken bij niet-naleving van de regels.

Vraag 15: Op het wegstuk naar de Meudonsquare moet voorrang worden gegeven aan voetgangers. Hoeveel procent van de voetpaden zal na de heraanleg een breedte van 3,5 m hebben? Bestaat het risico dat een 6 m brede rijbaan automobilisten ertoe aanzet om harder te rijden?

- Antwoord van de heer Maingain: De MIVB en het gewest schrijven een bepaalde breedte voor om het busverkeer te vergemakkelijken en zo het openbaar vervoer te bevoordelen. De verschillende betrokkenen hebben uiteenlopende standpunten. Als er meer ruimte zou worden gegeven aan voetpaden, zou er minder parkeergelegenheid zijn. Gezien de gevolgen die deze vermindering met zich mee zou brengen, staat de keuze ter discussie.

Vraag 16: Kunnen de zijstraten in aanmerking komen voor het planten van bomen om het hitte-eilandeffect te verminderen?

- Antwoord van de heer Maingain: Het is mogelijk om meer bomen te planten en dus het inrichtingsplan aan te passen. Vanuit budgettair oogpunt verdient het echter de voorkeur om de nadruk te leggen op de verkeersader, en om het wegstuk van de Georges Henrilaan tussen de Brand Whitlocklaan en de Erfprinslaan tot aan de Kroninglaan in aanmerking te nemen.

Vraag 17: Wat de aanleg van dwarsende voetpaden betreft, zouden er in deze zone bankjes kunnen worden geplaatst voor het comfort van ouderen? Zal er in voldoende fietsenstallingen worden voorzien om te voorkomen dat fietsen op een ongeordende manier worden gestald?

- Antwoord van de heer Jacquemyns: Er zijn al veel fietsbeugels aanwezig. Hun aantal zal licht worden verhoogd en het is mogelijk dat hun aantal nog verder wordt uitgebreid. Wat de dwarsende voetpaden betreft, zijn deze niet haalbaar over de hele lengte van de laan, met name voorbij de hoogte van het J.B. Degrooffplein in de richting van de Brand Whitlocklaan. Deze oplossing werd om technische en veiligheidsredenen niet gekozen, aangezien voertuigen die vanaf de Prekelindenlaan en de Erfprinslaan de Georges Henrilaan inrijden voorrang hebben.

### **Conclusie van de burgemeester**

De burgemeester sluit de vergadering en bedankt de aanwezigen voor hun interesse in dit heraanlegproject. De burgemeester prijst ook de deskundigheid van de gemeentediensten die bij dit project betrokken zijn. De burgemeester oppert de mogelijkheid om, teneinde verschillende opties te evalueren, de inwoners via een nog te bepalen kanaal feedback te laten geven en hoopt nog steeds dat de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor het einde van het jaar kan worden ingediend. Einde van de vergadering om 21.30 uur.

**Heraanleg van het Jean-Baptiste Degrooffplein –  
Bewonersvergadering van 27/11/2025 (handelaars & wijkbewoners) – Verslag**

**Thema:** Heraanleg van de Georges Henrilaan

**Sprekers:**

Dhr. Philippe JAQUEMYNS, schepen van het Beheer van de openbare ruimte

Dhr. Gregory MATGEN, schepen van Mobiliteit

Mw. Delphine DE VALKENEER, schepen van Stedenbouw

Mw. Mounia BENYAHIA, verantwoordelijke van de afdeling Wegenstudies & GIS

Dhr. Alexandre LAECKMANN van de afdeling Wegenstudies & GIS

Mw. Claire SCHEPENS van de afdeling Wegenstudies & GIS

**Aanwezig:** 24 deelnemers

---

Begin van de vergadering om 20.00 uur.

**Inleiding**

De heer Jaquemyns neemt het woord en deelt mee dat de burgemeester verhinderd is door een andere vergadering die vandaag plaatsvindt. Aangezien een derde van de deelnemers geen van de vorige vergaderingen heeft bijgewoond, geeft de heer Jaquemyns een korte samenvatting van de achtergrond van dit project.

Het College, onder leiding van mevrouw De Valkeneer, wil de Georges Henrilaan nieuw leven inblazen. Het project bestaat uit drie fasen.

In een eerste fase kon de gemeente dankzij het stedelijk voorkeepsrecht te koop aangeboden gebouwen verwerven, handelspanden renoveren en bepaalde locaties opwaarderen, waardoor ze controle kreeg over het soort handelszaken dat zich daar vestigt. Deze fase draagt bij tot het vormgeven van de identiteit van de laan.

In de tweede fase konden dankzij de toegekende premies en de incubatoren voor nieuwe handelszaken handelaars worden ondersteund die hun concept wilden uittesten alvorens zich te vestigen. Deze fase draagt bij tot de ontwikkeling van een divers commercieel aanbod.

In de derde fase zal de Georges Henrilaan, in het wegstuk tussen de Meudonsquare en de Brand Whitlocklaan, volledig worden heraangelegd.

De heer Jaquemyns bevestigt dat de vergadering van vanavond beperkt blijft tot het J.B. Degrooffplein en kondigt de volgende bewonersvergadering op 17 december aan, waarop het hele project zal worden behandeld, na een projectvergadering met de gewestelijke diensten van Urban.

De Georges Henrilaan is een doorgaande weg die de gemeente Etterbeek met Sint-Lambrechts-Woluwe verbindt. Tijdens de spits rijden er 200 tot 300 voertuigen per uur over deze weg. De Georges Henrilaan is bovendien een winkelstraat waar volgens een studie van Hub.brussels, het Brussels Agentschap voor Ondernemerschap, 40 % van de klanten van de handelszaken in de wijk woont. Dit percentage stijgt tot 70 % als we kijken naar de inwoners van de gemeente.

Het project wil de lokale aantrekkelijkheid behouden door de voetpaden te verbreden en tegelijkertijd een goede doorstroming van het verkeer en parkeergelegenheid op de openbare weg te behouden. De perimeter van het project omvat een schoolpool met de Van Meyelschool en het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden en een evenementenpool met het J.B. Degrooffplein, waar verschillende activiteiten worden georganiseerd (feesten, braderij, kerstmarkt). Mevrouw De Valkeneer wil zo het J.B. Degrooffplein en de activiteiten die er worden georganiseerd, ontwikkelen.

Om tegemoet te komen aan de verschillende beperkingen die verband houden met de realiteit ter plaatse, werd intern, met de medewerking van verschillende diensten een studie uitgevoerd teneinde een evenwicht te vinden: met de dienst Mobiliteit voor een vlotte doorstroming van drie buslijnen en met de dienst Economische expansie voor de leveringszones en parkeerplaatsen.

Over het algemeen varieert het soort handelszaken langs het wegstuk van de Georges Henrilaan tussen de Meudonsquare en het J.B. Degrooffplein. Voor de aankoop van grotere artikelen in de handelszaken in het bovenste wegstuk dat naar de Brand Whitlocklaan leidt, is vaak een voertuig nodig om ze te vervoeren.

Bovendien is er een hitte-eilandeffect – als gevolg van de geringe aanwezigheid van bomen – dat zal worden verminderd door de verdichting van de vegetatie en door de toevoeging van meer groen in het algemeen.

Een voorontwerp werd op 3 juni aan de handelaars en op 4 juni aan de bewoners voorgesteld. Het voorontwerp werd verder uitgewerkt en op 2 september opnieuw aan iedereen voorgesteld in Wolubilis, voorafgaand aan een vergadering met de gewestelijke instanties. Het project voor de heraanleg van de Georges Henrilaan is namelijk een grootschalig project waarvoor een stedenbouwkundige vergunning van de gewestelijke administratie nodig is.

Het voorontwerp dat aan de gewestelijke diensten van Urban werd voorgelegd, betrof het J.B. Degrooffplein als ontmoetingszone in het verlengde van de Georges Henrilaan, met een gekleurde asfaltbekleding. Het schrapt de keerplaats rond het J.B. Degrooffplein en voerde eenrichtingsverkeer in vanaf de Georges Henrilaan naar de Priester de l'Épéestraat. Het behield enkele parkeerplaatsen en voorzag in fietsbeugels op het plein. Het midden van het plein werd gedefinieerd als een agora, een ontmoetingsplaats, met meer groen rondom en een landschappelijke wadi die de mogelijkheid bood om regenwater op te vangen.

Deze projectvergadering vond plaats op 3 oktober in de kantoren van Urban ter voorbereiding van de indiening van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning. Er werd intensief gediscussieerd met vertegenwoordigers van verschillende instanties: de Directie Stedenbouw, de Directie Cultureel Erfgoed, de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen en Brussel Mobiliteit. Wat het wegstuk van de Georges Henrilaan ter hoogte van het J.B. Degrooffplein en het J.B. Degrooffplein zelf betreft, hebben de verschillende instanties krachtig ondersteunde suggesties geformuleerd:

- de schrapping van de parkeerplaatsen op het plein
- het behoud van de historische symmetrie van de inrichting in vogelperspectief
- het specifieke karakter van het plein dat moet worden aangepakt
- de omgeving van de school (Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden) die moet worden aangegeven met gekleurde vierkanten op het asfalt
- de versterking van de vegetatie en het beheer van het regenwater

De heer Jacquemyns legt uit dat de dienst Wegenstudies & GIS naar aanleiding van deze vergadering twee opties heeft uitgewerkt die vanavond zullen worden voorgesteld.

De eerste optie voorziet in een plein zonder keerpunt – eenrichtingsverkeer vanaf de Georges Henrilaan naar de Priester de l'Épéestraat – met meer fietsenstallingen en zonder parkeerplaatsen. De symmetrie van het plein is bijna perfect.

De tweede optie voorziet in de heropening van de keerplaats rond het plein – verkeer van de Priester de l'Épéestraat naar de Georges Henrilaan – en de handhaving van het tweerichtingsverkeer in de Priester de l'Épéestraat. Deze optie houdt rekening met de discussies over het nut van het eenrichtingsverkeer in de Priester de l'Épéestraat en met de impact van de te volgen route (rond het huizenblok) voor de bewoners van de straat. De symmetrie van het plein is bijna perfect. De belangrijkste wijziging in deze tweede optie is het terugplaatsen van de bushalte.

De heer Jacquemyns vermeldt ook het soort geplande bestrating en de integratie van het regenwaterbeheer. Voor het J.B. Degrooffplein werd een specifieke bestrating gekozen: tegels van verschillende afmetingen zorgen voor een perspectiefspel en bredere voegen tussen de tegels zorgen voor een overgang naar de ontharde delen. Gezien de helling van de Georges Henrilaan in de richting van het J.B. Degrooffplein – steile helling vanaf de Brand Whitlocklaan en minder steile helling vanaf de Ophaalbrugstraat – en van de Georges Henrilaan (aan de kant van het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden) naar het midden van het plein, leent de locatie zich voor de aanleg van een regenwateropvangmechanisme. Het mechanisme bestaat uit twee bekkens, waarbij het eerste bekken uitmondt in het tweede bekken, dat op zijn beurt is aangesloten op de riolering.

De heer Laeckmann voegt hieraan toe dat het regenwaterbeheer een deel van de Georges Henrilaan omvat, namelijk een oppervlakte van 700 m<sup>2</sup>, en dat het een tijdelijke opvang van een volume van 40 m<sup>3</sup> water mogelijk maakt.

De heer Jacquemyns vervolgt zijn uitleg en bevestigt dat er schaduwrijke bomen zullen worden geplant, een wadi met regenwaterinfiltratie zal worden aangelegd, de drainagegrond van het plein zal worden vervangen en specifiek straatmeubilair zal worden geplaatst om het publiek aan te moedigen langer op het plein te blijven.

Wat de vrees van sommige mensen betreft dat de zo gecreëerde agora een plek voor drugshandel zou worden, heeft de gemeente het project besproken met de politie. Het plein zal onder politiebewaking en sociale controle staan, met een camera en een visueel open ruimte dankzij gelaagde beplanting.

De heer Jacquemyns sluit hiermee zijn presentatie af en wil nu graag de opmerkingen horen die de deelnemers willen maken over (een van) de twee opties die vanavond zijn gepresenteerd, namelijk:

- eerste optie: eenrichtingsverkeer op het plein en in de Priester de l'Épéestraat
- tweede optie: openstelling van de keerplaats op het plein en tweerichtingsverkeer in de Priester de l'Épéestraat

Vraag: Sommige sprekers zijn moeilijk te verstaan. Kan het geluid worden aangepast zodat we ze beter kunnen horen?

- Antwoord van mevrouw De Valkeneer: Verbetering van het gehoor in de zaal.

### **Reacties van de deelnemers**

Vraag 1: Wat is het nut van een dergelijk project? Hoe kunnen de belangen van de bewoners en die van de handelaars op één lijn worden gebracht?

- Antwoord van de heer Jacquemyns: Het project is zowel gericht op de heropleving van de Georges Henrilaan als op het creëren van een kwalitatief hoogstaande omgeving voor de wijkbewoners. Het heeft tot doel de commerciële aantrekkelijkheid van de laan te verbeteren, ongeacht de

vervoerswijze – te voet, met de fiets of met de auto (ook al wordt deze laatste minder vaak gebruikt).

- Antwoord van mevrouw De Valkeneer: De Georges Henrilaan heeft een potentieel dat moet worden ontwikkeld, en het J.B. Degrooffplein draagt daaraan bij via de evenementen die door de gemeente worden georganiseerd. De heraanleg van het plein biedt de mogelijkheid om het om te vormen tot een autoluwe plek voor kinderen.
- Antwoord van de heer Matgen: Werken moeten worden uitgevoerd in de Georges Henrilaan en daarvoor is een stedenbouwkundige vergunning vereist. Ook de heraanleg van het J.B. Degrooffplein moet daarin worden opgenomen.

Vraag 2: Waarom worden de eeuwenoude kerselaren verwijderd en vervangen door jonge bomen? Waarom worden er parkeerplaatsen geschrapt, vooral in de Priester de l'Épéestraat, wat dagelijks problemen zal veroorzaken, om plaats te maken voor fietsenstallingen?

- Antwoord van de heer Jacquemyns: Een fytosanitaire onderzoek moet de noodzaak van het verwijderen van bepaalde bomen bevestigen. Het onderzoek zal worden verfijnd door de dienst Groene ruimtes. Er zullen geen parkeerplaatsen worden geschrapt in de Priester de l'Épéestraat, maar Urban legt wel op dat de 17 bestaande parkeerplaatsen op het J.B. Degrooffplein worden geschrapt.
- Antwoord van mevrouw De Valkeneer: Het gewest vraagt inderdaad om een vermindering van 30 % van het aantal parkeerplaatsen bij de heraanleg van de Georges Henrilaan, dus ook op het J.B. Degrooffplein. Een tijdelijke oplossing voor de geschrapte parkeerplaatsen zou kunnen zijn om een akkoord te sluiten met de Comarkt, die buiten de openingsuren parkeerplaatsen ter beschikking stelt. Opgemerkt moet worden dat het hier gaat om een privéterrein waarover de gemeente geen zeggenschap heeft. De gemeente kan zich uiteraard geen privéterrein toe-eigenen.

Suggestie van een deelnemer: Onderhandel met de Comarkt in ruil voor een verlaging van de parkeerbelasting om parkeerplaatsen te verkrijgen voor een maandelijks bedrag van € 30.

Vraag 3: Bij de compensatie voor het verlies van parkeerplaatsen moet ook rekening worden gehouden met de aanleg van de kortparkeerzuilen op het J.B. Degrooffplein en de verplaatsing van parkerende voertuigen op de Georges Henrilaan naar andere wegen.

- Antwoord van de heer Jacquemyns: Urban vraagt inderdaad om begroeiing in de as van de Georges Henrilaan, waardoor het aantal parkeerplaatsen op de laan ter hoogte van het J.B. Degrooffplein zal worden teruggebracht tot 14. De dienst Economische expansie voert momenteel een studie uit naar de leveringszones in de Georges Henrilaan. Een oplossing zou kunnen zijn om deze zones te delen door te werken aan hun omvang of de leveringstijden. De heer Jacquemyns noemt als voorbeeld het parkeerbeheer aan Tomberg, waar de zone buiten de leveringstijden wordt vrijgegeven voor gewoon parkeren.

Vraag 4: Zal in de eerste optie, waarbij een intrekbaar paaltje op het J.B. Degrooffplein wordt geplaatst, de doorgang behalve voor leveringen of brandweer verboden zijn? Hoe zit het met verhuizingen?

- Antwoord van de heer Jacquemyns: Als de verhuizing niet anders kan worden georganiseerd, kan op basis van een specifiek verzoek worden overwogen om de zuil te laten zakken (een soortgelijk systeem is geïnstalleerd op het Sint-Lambertusplein). In de tweede optie zou het berijdbare gedeelte incidentele leveringen of verhuizingen mogelijk maken.

Vraag 5: Kunt u nog eens zeggen waar de fietsen, steps en fietsboxen komen te staan?

- Antwoord van de heer Jacquemyns: Bij de Van Meyelmeierij komt er een grote fietsbox bij, naast de bestaande box (voor vijf fietsen). Voor het plaatsen van fietsboxen is geen stedenbouwkundige

vergunning vereist. Als er veel aanvragen in de wijk worden geregistreerd, zal de financiering van een dergelijke voorziening worden aangevraagd bij het gewest.

Vraag 6: Zal de grootte van de aangeplante bomen worden beperkt?

- Antwoord van de heer Jacquemyns: De boomsoorten moeten nog worden bepaald. In ontmoetingszones, waar de voetpaden niet expliciet zijn afgebakend, kunnen de beplantingszones licht worden verplaatst. Het project omvat een begroeiing om schaduw te bieden op het J.B. Degrooffplein. Er zal worden gekozen uit verschillende soorten: de vorm van de bomen – breed of smal (zuilvormig) – zal afhangen van de beplantingszones. Kerselaren, eiken en beuken hebben last van droogte, dus de gekozen soorten moeten beter bestand zijn tegen waterstress en ziekten, terwijl ze tegelijkertijd de esthetiek van de bomenrijen moeten waarborgen.

Vraag 7: Bestaat het risico dat de geleidelijke verwijdering van de tegels leidt tot moddervlekken op de voetpaden?

- Antwoord van de heer Jacquemyns: De verwijdering van de tegels is gepland buiten de zones waar regelmatig verkeer is. De Georges Désirsteeg wordt als voorbeeld genoemd. De gemeente verbetert elke nieuwe inrichting door te leren van eerdere inrichtingen.

Vraag 8: De parkeergelegenheid staat al onder druk. Het schrappen van parkeerplaatsen zal onvermijdelijk leiden tot meer verkeer doordat voertuigen langer moeten zoeken naar een parkeerplaats. Is Urban zich bewust van de gevolgen voor de bewoners en de bezoekers van de handelszaken? Als de heropleving van de economische activiteit in de Georges Henrilaan als positief wordt ervaren, hoe zal dan worden omgegaan met de geluidsoverlast die onvermijdelijk zal optreden?

- Antwoord van de heer Jacquemyns: Als een economische activiteit, zoals horeca, mogelijk gevolgen heeft voor de omgeving, wordt deze gereguleerd door wetgeving. De burgemeester verleent de handelaars jaarlijks het recht om onder strikte voorwaarden terrassen uit te baten. De politiezone is belast met het toezicht op de naleving van de sluitingstijden en kan worden ingeschakeld. Op basis van objectieve elementen, zoals het aantal politie-interventies, kan de burgemeester besluiten om de verleende vergunning te beperken of zelfs in te trekken. Om na te gaan of de geluidsnormen worden nageleefd, kan Leefmilieu Brussel een geluidsniveaumeter plaatsen. Aangezien de boetes bij overschrijding hoog zijn, is het in het belang van de handelaars om de geldende normen na te leven.

Vraag 9: Zou de gemeente een parkeerbeheer kunnen overwegen dat vergelijkbaar is met dat van de stad Brussel, waar een bewonerskaart voor twee of drie zones wordt toegekend? Zou er een zone van het J.B. Degrooffplein tot de Ophaalbrugstraat kunnen worden ingesteld? Zou het bezit van een dergelijke bewonerskaart gratis parkeren in de zone mogelijk maken? Hoe zit het met de parkeergelegenheid in de Priester de l'Épéestraat?

- Antwoord van de heer Jacquemyns: Het is momenteel moeilijk om elkaar te passeren in de Priester de l'Épéestraat, wat alleen zou kunnen worden opgelost door eenrichtingsverkeer in te voeren. De heer Jacquemyns geeft toe dat automobilisten dan een blok om zouden moeten rijden.

Vraag 10: Zou een andere inrichting mogelijk zijn? Bijvoorbeeld door het plein te verdelen en een zijstraat aan te leggen in de Georges Henrilaan, in het verlengde van de Priester de l'Épéestraat, en twee ruimtes aan weerszijden van deze weg in te richten?

- Antwoord van de heer Laeckmann: Dit voorstel zou verschillende problemen opleveren. Een centrale verkeersader zou de architectonische symmetrie en het perspectief namelijk niet in stand houden. Twee ruimtes in plaats van één agora zouden het bovendien niet mogelijk maken om

evenementen te organiseren in het midden van de ruimte met zitplaatsen aan de rand. Bijgevolg zou de filosofie van het project veranderen.

Vraag 11: Sommige handelszaken hebben klanten die van (ver) weg komen. Parkeergelegenheid is dan van essentieel belang. Hoe kan parkeergelegenheid voor deze bezoekers worden gegarandeerd? Kan de achteruitbouwstrook voor het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden worden gebruikt om nieuwe parkeerplaatsen aan te leggen? Welke alternatieven zijn er? De Comarkt of andere privélocaties, buiten de openbare weg?

- Antwoord van mevrouw De Valkeneer: De achteruitbouwstrook voor het instituut draagt bij aan de esthetische uitstraling van het geheel en kan niet worden omgevormd tot parkeerzone. Om de impact van het schrappen van parkeerplaatsen te verzachten, wordt er gezocht naar nieuwe locaties. Om de geplande fietsbox naar een privéterrein te verplaatsen, stuit de gemeente op de moeilijkheid om de eigenaars te overtuigen.

Vraag 12: Wat voor straatmeubilair wordt overwogen? Betonnen banken zijn niet erg comfortabel. Rustieke banken nodigen uit om langer te blijven zitten.

- Antwoord van de heer Jaquemyns: De gemeente staat open voor voorstellen.

Vraag 13: Gezien de belangrijke gevolgen van de door Urban gevraagde schrapping van parkeerplaatsen, zal de gewestelijke administratie vertegenwoordigd zijn op de vergadering van 17 december?

- Antwoord van mevrouw De Valkeneer: We zullen een uitnodiging sturen naar de gewestelijke administratie. Zo'n uitnodiging garandeert echter niet dat er vertegenwoordigers van Urban aanwezig zullen zijn, aangezien zij, in tegenstelling tot lokale verkozenen, zelden de moeite nemen om de inwoners te ontmoeten.

Vraag 14: Het is belangrijk om parkeerplaatsen op het plein te behouden. Als de tweede optie wordt gekozen, is het dan mogelijk om parkeerplaatsen met een tijdslimiet in te richten en de fietsbeugels naar de Comarkt te verplaatsen? De Comarkt lijkt er om veiligheidsredenen niet voor te zijn om hun parkeerterrein ter beschikking te stellen aan wijkbewoners.

- Antwoord van de heer Jaquemyns: We hebben een inrichtingsproject met behoud van de parkeerplaatsen op het J.B. Degrooffplein voorgelegd aan Urban. Het project werd tijdens een projectvergadering echter afgewezen. We zouden kunnen nadenken over de kansen om een stedenbouwkundige vergunning te verkrijgen voor een dergelijk inrichtingsproject. We zouden de plaatsing van een kortparkeerzuil van 20 minuten in de as van de laan kunnen bestuderen.
- Antwoord van mevrouw De Valkeneer: Wat de terughoudendheid van de Comarkt betreft, zou een voorstel voor gecontroleerd parkeren met een badge een zeer interessante mogelijkheid zijn om verder te onderzoeken.

Vraag 15: Het plaatsen van een kortparkeerzuil lijkt meer aangewezen om een goede doorstroming voor de apotheken te verzekeren. Een dergelijke inrichting zou contraproductief kunnen zijn voor de handelszaken op het plein, aangezien bezoekers de tijd die ze aan hun aankopen besteden beperken tot de parkeertijd, waardoor ze mogelijk minder aankopen doen.

- Antwoord van mevrouw De Valkeneer: Aanvankelijk werden de kortparkeerzuilen geplaatst op verzoek van apotheken, maar later hebben ook andere handelszaken hierom gevraagd. Gratis parkeren voor een langere duur (30-40 minuten) zou worden afgewezen door het gewest. Het gewest heeft namelijk al vastgesteld dat de kortparkeerzuilen van 20 minuten op het gemeentelijk grondgebied afwijken van de door het gewest opgelegde reglementaire duur van 15 minuten. Mevrouw De Valkeneer roept op tot de grootste voorzichtigheid alvorens een wijziging van de gemeentereglement ter zake te overwegen.



Vraag 16: Het is belangrijk om parkeerplaatsen op het plein te behouden. Als de tweede optie wordt gekozen, is het dan mogelijk om parkeerplaatsen te behouden en de fietsbeugels te verplaatsen naar het groene gedeelte in het midden van het plein? Dat zou de kosten van de heraanleg verminderen.

- Antwoord van de heer Jaquemyns: De fietsbeugels kunnen niet in de wadi worden geplaatst, omdat die bedoeld is om het hemelwater op te vangen en bij hevige regenval onder water komt te staan. Bovendien zouden de beugels daar niet stevig kunnen worden verankerd. Wat de kosten betreft, is het waar dat kasseien duurder zijn dan asfalt.

Vraag 17: Kunt u met een inrichting op gelijk niveau van het J.B. Degrooffplein de toegang tot alle gebouwen garanderen?

- Antwoord van de heer Jaquemyns: Tijdens de uitvoering van de werken zal er aan de hoogte van de weg worden gewerkt om de toegankelijkheid van de verschillende gebouwen rond het J.B. Degrooffplein te garanderen. Aan de kant van het instituut wordt daarentegen een stoeprand aangelegd, die net als de bushalte en de barrières aan weerszijden van de Georges Henrilaan als oriëntatiepunt moet dienen voor blinden en slechtzienden. De inrichting van het plein is op gelijk niveau met een verhoogd plateau dat overeenkomt met een zone waar de snelheid beperkt is tot 20 km/u, met als doel straatraces tegen te gaan.

Vraag 18: Kunt u, vanuit juridisch oogpunt, als de gewestelijke overheid een beslissing neemt over wat de gemeente in haar aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning vermeldt, het J.B. Degrooffplein uitsluiten om de bestaande inrichting te behouden?

- Antwoord van mevrouw De Valkeneer: Het beginsel van continuïteit van de openbare ruimte maakt het niet mogelijk om alleen aan de Georges Henrilaan te werken en het J.B. Degrooffplein uit te sluiten. Het gaat om hetzelfde beginsel dat geldt voor de behandeling van een vergunningsaanvraag met betrekking tot een onroerend goed: de vergunning heeft betrekking op het gehele onroerend goed.

Vraag 19: Algemene reflectie over de omvang van een dergelijk inrichtingsproject, het parkeerprobleem, de inrichting van een agora: wat is het nut, wat zijn de kosten voor de bewoners, wat is het rendement voor de handelaars? Hoe zal de agora worden onderhouden? Wat is de toekomst van de Georges Henrilaan?

- Antwoord van mevrouw De Valkeneer: Het project heeft in dit stadium al geleid tot de vestiging van kwaliteitsvolle handelszaken. De gemeente streeft naar een divers commercieel aanbod zonder daarbij de vrijheid van handel te beperken (vrije vestiging van soortgelijke handelszaken). Een gemeentereglement in die zin zou kunnen worden overwogen. Voorlopig geeft de door de gemeente aangeboden premie haar een zekere zeggenschap over het soort handelszaken dat ze ondersteunt.
- Antwoord van de heer Jaquemyns: Het zou slecht bestuur zijn om niets te doen, terwijl er al tien jaar geleden een ontwikkelingsplan voor de Georges Henrilaan is gestart (de eerste twee fasen zijn al ver gevorderd: voorkoop-/terugkooprecht van gebouwen en vervolgens premies en incubatoren voor nieuwe handelszaken). Nu is het moment gekomen om dit plan te voltooien door de laan heraan te leggen. Dit derde onderdeel brengt uiteraard kosten met zich mee en vereist een afweging van de gekozen opties. Zodra de Brusselse regering is gevormd, kan de gemeente premies aanvragen voor het veiliger maken van de openbare ruimte (schoolomgevingen, maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid, enz.). Als voorbeeld noemt de heer Jaquemyns de financiële steun die is ontvangen voor de inrichtingen die voor het Angelusinstituut moeten worden uitgevoerd.
- Antwoord van de heer Matgen: Een gemeentedienst houdt zich bezig met het inventariseren en aanvragen van premies, waardoor de kosten van het project worden gedrukt. Bovendien brengt het uitvoeren van incidentele reparaties om de bestaande voetpaden in goede staat te houden

kosten met zich mee voor de gemeente. De heraanleg van de Georges Henrilaan zou worden opgenomen in de buitengewone begroting. Hoewel de heer Matgen begrijpt dat de parkeergelegenheid een struikelblok is voor de aanwezigen vanavond, bevestigt hij dat hij een haalbaar project wil verwezenlijken.

Vraag 20: Hoeveel maanden of jaren geeft de gemeente zichzelf om dit project te verwezenlijken? Aangezien de ruimte voor het parkeren van voertuigen wordt ingenomen door de plaatsing van elektrische laadpalen, zou het probleem dan kunnen worden opgelost door een ondergronds parkeerterrein?

- Antwoord van de heer Jacquemyns: De gemeente zet het overleg voort door op 17 december een nieuwe bewonersvergadering te organiseren. De gemeente wil begin 2026 een stedenbouwkundige vergunning aanvragen in de hoop deze in 2027 te verkrijgen. De start en de duur van de werken zullen met de aannemer worden bevestigd. De werken zullen per wegstuk worden uitgevoerd en een comité zal het verloop van de werken opvolgen. Wat het ondergronds parkeerterrein betreft, heeft een studie aangetoond dat de kosten ervan buitensporig hoog zijn en dat de rendabiliteit voor een particuliere uitbater slecht is. Het College kan niet besluiten om een dergelijke investering op zich te nemen. Wat de laadpalen betreft, is de plaatsing ervan opgeschort om het gebruik van de bestaande plaatsen te evalueren.
- Antwoord van de heer Matgen: Extra kosten zullen worden berekend voor automobilisten die hun voertuig op de voor elektrisch opladen bestemde parkeerplaats laten staan.

Vraag 21: Kunt u aangeven of er symmetrie zal zijn in de parkeergelegenheid aan beide zijden van het plein?

- Antwoord van mevrouw Benyahia: Het gewest vraagt om een symmetrische weg te behouden aan beide zijden van de halve maan die het J.B. Degrooffplein vormt.

Vraag 22: Hoe kan de aanpassing van de weg in de tijd worden gespreid om zo de transitie – stap voor stap en niet plotseling – van gemotoriseerde mobiliteit naar zachte mobiliteit zo goed mogelijk te ondersteunen? Hoe kan een democratisch proces worden gewaarborgd bij de goedkeuring van dit ambitieuze project voor de heraanleg van de Georges Henrilaan?

- Antwoord van de heer Matgen: Daarom worden de gesloten fietsboxen buiten de openbare weg geplaatst, zodat er geen parkeerplaatsen hoeven te worden geschraapt. Het evenwicht tussen de twee soorten mobiliteit is soms delicaat. Urban vraagt ons om op deze transitie te anticiperen en de veranderingen in de openbare weg op te nemen in de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning die zal worden ingediend. In de toekomst kunnen fietsvriendelijke inrichtingen aan de openbare weg gemakkelijk worden gepland, aangezien hiervoor geen stedenbouwkundige vergunning nodig is.
- Antwoord van de heer Jacquemyns: De transitie is in volle gang. Nieuwe inwoners kiezen ervoor om het openbaar vervoer of deelauto's te gebruiken en lokale handelszaken te bezoeken. Ze doen een financiële inspanning om een woning in Sint-Lambrechts-Woluwe te kopen en zien af van het gebruik van een auto. Er zal echter altijd worden overwogen om parkeerplaatsen op de openbare weg te behouden teneinde minder mobiele inwoners de mogelijkheid te bieden te parkeren wanneer ze grote aankopen doen. Die mogelijkheid kan worden verwezenlijkt door de parkeerplaatsen overdag en 's nachts op verschillende manieren te gebruiken. De financiële investering die de heraanleg van de Georges Henrilaan met zich meebrengt, is een kans die zich gedurende lange tijd niet meer zal voordoen.

Alvorens de vergadering te sluiten, wil de heer Jacquemyns dat de deelnemers zich door middel van een stemming bij handopsteken uitspreken over de volgende opties:

- Eerste optie: invoering van eenrichtingsverkeer op het plein en in de Priester de l'Epéestraat.  
Deze optie kreeg geen enkele stem.
- Tweede optie: openstelling van de keerplaats op het plein en invoering van tweerichtingsverkeer in de Priester de l'Epéestraat.  
Deze optie kreeg 12 stemmen.
- Derde optie: weigering van elke heraanleg van het plein.  
Deze optie kreeg 6 stemmen.

### **Conclusie van de heer Jaquemyns**

De heer Jaquemyns sluit de vergadering door de aanwezigen te bedanken en te vermelden dat het project nog zal worden aangepast om een evenwicht te vinden tussen de behoeften van de bewoners en handelaars die vanavond aan bod zijn gekomen enerzijds en de beperkingen die door het gewest worden opgelegd anderzijds.

Het heraanlegproject en de gemaakte keuzes zullen nog worden onderworpen aan een openbaar onderzoek en een overlegcomité in het kader van de procedure voor het verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning. De deelnemers worden uitgenodigd om in het overlegcomité het woord te nemen en zo hun stem te laten horen bij de gewestelijke instanties over het project voor de heraanleg van de Georges Henrilaan.

De heer Jaquemyns nodigt de deelnemers uit om ook naar de laatste bewonersvergadering te komen, die op 17 december om 19.30 uur in Wolubilis zal plaatsvinden. De vergadering wordt gesloten met een laatste woord van dank aan iedereen voor hun deelname.

Einde van de vergadering om 22.15 uur.

## **Georges Henrilaan – Bewonersvergadering van 17/12/2025 – Presentatie van het project**

**Thema:** Heraanleg van de Georges Henrilaan

**Sprekers:**

Dhr. Olivier MAINGAIN, burgemeester

Dhr. Philippe JAQUEMYNS, schepen van het Beheer van de openbare ruimte

Dhr. Gregory MATGEN, schepen van Mobiliteit

Mw. Delphine DE VALKENEER, schepen van Stedenbouw

Mw. Inès BAILLY, verantwoordelijke voor de dienst Economische expansie

Dhr. Frédéric DENYS, verantwoordelijke van de afdeling Strategische planning (DOPP)

Mw. Mounia BENYAHIA, verantwoordelijke van de afdeling Wegenstudies & GIS (BOR)

Dhr. Alexandre LAECKMANN van de afdeling Wegstudies & GIS (BOR)

Dhr. Thomas DUMONT van de afdeling Wegenstudies & GIS (BOR)

Mw. Nadège SOCQUET van de afdeling Wegenstudies & GIS (BOR)

**Aanwezig:** 59 deelnemers

---

Begin van de vergadering om 19.35 uur.

**Inleiding**

Burgemeester Maingain opent de vergadering en wijst erop dat er al verschillende vergaderingen hebben plaatsgevonden over dit belangrijke renovatieproject, het belangrijkste project van deze legislatuur.

De heer Maingain benadrukt de kwaliteit van het werk van de gemeentebambtenaren bij de uitvoering van een project van deze omvang.

Tijdens de laatste vergadering moest er een ontmoeting plaatsvinden met het Brussels Gewest, Leefmilieu Brussel en Urban, die de noodzakelijke gesprekspartners zijn voor dit project. De gemeente is in gesprek met het gewest om de situatie te herbekijken naar aanleiding van de opmerkingen die het gewest over het project heeft gemaakt.

De burgemeester stelt de aanwezige leden voor en geeft het woord aan de heer Jaquemyns.

De heer Jaquemyns geeft aan dat hij niet alle details die tijdens de vorige vergaderingen zijn besproken nogmaals zal toelichten, maar dat hij toch enkele belangrijke punten in herinnering wil brengen.

Omwille van de samenhang wilden we een zo breed mogelijk beeld krijgen. Het is namelijk belangrijk om een globaal beeld en samenhang te hebben op het niveau van deze weg.

De Georges Henrilaan is een doorgaande weg met in totaal 200 handelszaken (horecazaken, dienstenbedrijven, winkels voor dagelijkse boodschappen, enz.). De laan is vrij aantrekkelijk, aangezien 40 % van de bezoekers in de wijk woont. Ze heeft twee schoolpolen (het Koninklijk Instituut voor Doven

en Blinden en de Van Meyelschool) en bepaalde evenementen worden er georganiseerd door de handelaarsvereniging.

De heer Jacquemyns wijst erop dat er echter rekening moet worden gehouden met verschillende beperkingen.

De rooilijn van de weg is smal, met een breedte van 12 m, en er rijden drie MIVB-buslijnen in beide richtingen, waardoor de weg druk wordt gebruikt door MIVB-reizigers en de bushaltes erg populair zijn. Ook de voetpaden zijn erg smal.

De laan is een winkelstraat met een hoge leveringsdichtheid. Ze kampt overigens met een parkeerprobleem. Gezien de grote verkeersdruk is het noodzakelijk om hier iets aan te doen. Verder is er een hitte-eilandeffect. Het gewest vraagt om te werken aan structurele maatregelen om de hitte te verminderen. Tot slot is de rijbaan tussen 5,5 en 6 m breed, wat erg smal is. Vaak moeten bussen wachten om elkaar te kunnen passeren.

De heer Jacquemyns deelt mee dat alle dia's van de presentatie beschikbaar zullen zijn op de website van de gemeente (PowerPoint).

### **Presentatie van de plannen per wegstuk**

#### **Wegstuk tussen de Brand Whitlocklaan en de Erfprinslaan**

Dit wegstuk blijft vrijwel ongewijzigd.

#### **Wegstuk tussen de Erfprinslaan en de Ophaalbrugstraat**

De nadruk ligt op het J.B. Degrooffplein, omdat dit plein een grondige opknappbeurt verdient en gezelliger moet worden voor de bewoners.

#### **Wegstuk tussen de Ophaalbrugstraat en de Meudonsquare**

Dit is de centrale pool met de Van Meyelschool en -meierij.

Het project voorziet in de herstructurering van het parkeerterrein van de meierij met een reorganisatie van de in- en uitgang van het parkeerterrein. De doorgang achter het speelplein van de Van Meyelmeierij wordt om veiligheidsredenen onmogelijk gemaakt, omdat het een plek is waar veel kinderen komen.

Voetpaden zullen worden aangelegd om aan te geven dat automobilisten niet langer als enige voorrang hebben.

Dit wegstuk is het drukste van de laan.

De heer Jacquemyns presenteert de verschillende opmerkingen die Urban heeft ontvangen:

Wat het J.B. Degrooffplein betreft, vraagt het gewest om de inrichting van de parkeerplaatsen te herzien en terug te keren naar de bestaande symmetrie die verwijst naar de historische inrichting. De gemeente zal proberen het gewest te overtuigen om de parkeerplaatsen te behouden. De dienst Beheer van de openbare ruimte heeft gewerkt aan een betere symmetrie om tegemoet te komen aan de opmerking van het gewest.

Wat het architectonische aspect van de weginrichting betreft, werd aan het gewest voorgesteld om gekleurd asfalt te leggen. Het gewest vraagt echter om dit soort asfalt niet aan te brengen, hoewel de kleuren wel worden aanvaard.

Verder vraagt het gewest om het aantal bomen te verhogen, met als doelstelling één boom per vier parkeerplaatsen.

Ook de optimalisatie van de parkeerruimte voor de Van Meyelschool moet worden herzien. De bushalte zou kunnen worden aangepast met een kiss & ride-zone voor kinderen. De dienst is nog op zoek naar een oplossing.

Daarnaast is de fietsmobiliteit een belangrijk aandachtspunt. Het gewest vraagt om over de hele laan chevrons voor fietsers aan te brengen. De gemeente pleit bij het gewest dat fietsen er toegang toe hebben, zonder dat er een fietspad hoeft te worden aangelegd.

Het gewest vraagt tevens om het aantal fietsbeugels voor fietsen en bakfietsen te maximaliseren. Het project omvat 50 extra fietsplaatsen en voorziet in de aanleg van een grote cycloparking met 20 plaatsen aan de kant van de Van Meyelmeierij.

Het gewest geeft de voorkeur aan bredere voetpaden, maar de MIVB heeft 6,50 m nodig om te kunnen passeren. Het gewest vraagt om de situatie te onderzoeken en te kiezen voor een versmalling van de rijbaan tot 6,30 m voor de MIVB. De MIVB zal hierover uiteraard worden geraadpleegd. Hierdoor worden de voetpaden daadwerkelijk breder, met een winst van 20 cm, wat het verkeer van voetgangers en personen met beperkte mobiliteit vergemakkelijkt.

Het gewest vraagt tegelijk om na te denken over het toevoegen van parkeerplaatsen voor personen met beperkte mobiliteit met een aangepaste bestrating. Plaatsen met een grotere doorlaatbaarheid zullen niet bruikbaar zijn (moeilijkheid voor personen met beperkte mobiliteit om in het voertuig te stappen).

Regenwaterbeheer kwam eveneens aan bod. Het gewest dringt aan op een beter regen- en hemelwaterbeheer.

De heer Jacquemyns stelt voor om terug te komen op de plannen.

#### Eerste wegstuk

In het noorden blijft het systeem van het alternerend parkeren met een parkeerzone aan de rechterkant bestaan.

Na de Prekelindenlaan verschuift het parkeren naar de andere kant.

Om de vier parkeerplaatsen staan bomen met fietsbeugels.

#### Tweede wegstuk

Vervolgens komt men bij een zone op gelijk niveau tot aan de Meudonsquare.

Het project voorziet in de heraanleg van deze zone in de vorm van een agora.

Er is gevraagd om een kleine parkeercapaciteit op het J.B. Degrooffplein te behouden en tweerichtingsverkeer in de Priester de l'Épéestraat te handhaven. Het oorspronkelijke plan voor eenrichtingsverkeer in de Priester de l'Épéestraat wordt dus opgegeven.

Het gaat om een volledige zone op gelijk niveau.

Het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden heeft verzocht om de huidige as van de Georges Henrilaan voor hun instelling te behouden (geen plateau). Ook de bushaltes worden heringericht.

Tot aan de Ophaalbrugstraat zijn er weinig gevolgen, behalve het planten van bomen.

### Derde wegstuk

Vanaf de Ophaalbrugstraat is in de aanleg van dwarsende voetpaden voorzien.

Voor Van Meyel is aan de andere kant in parkeergelegenheid voorzien.

Bij de school komt geen andreaskruis, maar wel een groene barrière.

Bij de meierij komen geen grote veranderingen, behalve een hertekening van de draairuimte voor voertuigen.

Belangrijk om te vermelden is dat het project voorziet in de plaatsing van een verhoogd plateau voor de Van Meyelschool om de omgeving van de school veiliger te maken en automobilisten aan te zetten tot langzamer rijden.

Verder voorziet het project in de aanleg van voetpaden tussen de Schrijnwerkerstraat en de J.B. Timmermansstraat.

We draaien de leveringszone om, omdat dit voor bepaalde handelszaken noodzakelijk is. Na onderzoek stellen we voor om de leveringszone aan de andere kant te plaatsen teneinde leveringen te vergemakkelijken. We zijn van plan om de leveringszone zo dicht mogelijk bij de Meudonsquare te plaatsen, maar er moet een gemeenschappelijke zone voor een aantal handelszaken worden gevonden, dus deze zal misschien worden verplaatst.

Hier zijn enkele cijfers ter vergelijking met wat we hadden voorgesteld en na ons bezoek aan Urban:

- 126 parkeerplaatsen op de openbare weg. We behouden er 83, dus 66 % van de huidige capaciteit. De gemeente wil een minimum aan parkeerplaatsen behouden en zal er bij het gewest op aandringen om een bepaald aantal plaatsen te behouden.
- 60 m aan leveringsruimte in plaats van 54 m.
- 47 fietsbeugels en een grote fietsbox met 20 extra plaatsen in plaats van 33 fietsbeugels en een fietsbox met 5 plaatsen.
- 39 bomen in plaats van 8 bomen, rekening houdend met het feit dat er werken zullen worden uitgevoerd om het J.B. Degrooffplein te ontharden.
- De voetpaden worden verbreed, op sommige plaatsen tot 3,70 m.
- De breedte van de rijbaan tussen 5,5 m en 6 m wordt vergroot tot 6,30 m.

Dan rijst de grote vraag over de keuze van de bestrating voor de Georges Henrilaan:

Het College wilde een specifieke identiteit en liet zich inspireren door een bestrating die al bestaat in de omgeving van het station van Béthune.

Via tegels van verschillende afmetingen wordt de bestrating esthetisch, maar kan er ook met voegen worden gewerkt. De bestrating is ontworpen om drainerend te zijn.

Verwijzing naar het plan voor hemelwaterbeheer: het principe is om een depressie te creëren die een regenwateropvangmechanisme mogelijk maakt.

Wat de beplanting betreft, heeft de dienst Groene ruimtes gewerkt aan een groot aantal soorten die zullen worden voorgesteld in functie van de plaats waar de boom zal worden geplant. Bomen met een grotere omtrek indien mogelijk, anders ontwikkeling in termen van spindelvorm. Het doel is om een verscheidenheid aan bomen te hebben op de Georges Henrilaan.

Enkele illustraties worden getoond. Het doel is om op het J.B. Degrooffplein een agora te creëren waar men kan genieten van een aangenaam moment van rust in een groene omgeving.

De heer Jaquemyns heeft de dienst gevraagd om een 3D-model te maken, omdat het College de bewoners wilde tonen hoe het plein eruit zou kunnen zien.

Het project voorziet in de plaatsing van een gemeentelijk bushokje zonder reclame, met behoud van het zebrapad en ontharde gebieden. Het idee is om een evolutieve openbare ruimte te creëren.

De 3D-simulatie toont hoe de ingang aan de Priester de l'Épéestraat eruit zou zien. We zien dat er bankjes zullen worden geplaatst, gebieden zullen worden onthard, en mogelijk nog een boom kan worden geplant.

Op de schets zijn ook de parkeerplaatsen en fietsbeugels te zien.

Er wordt een grapje gemaakt over de keuze van de voertuigen op de plattegronden. De burgemeester geeft aan dat de volgende keer voor minder snelle voertuigen zal worden gekozen.

Vervolgens wordt een video van het plein vertoond, waarbij wordt aangegeven dat het de bedoeling is om meerdere oversteekplaatsen te creëren, zodat het plein gemakkelijk bereikbaar is.

Er wordt aan herinnerd dat de 3D-simulatie is bedacht om de bewoners zich een beeld te laten vormen.

De heer Maingain vindt dat dit een goede gelegenheid is om een dialoog met de bewoners aan te gaan en stelt hen voor het woord te nemen als ze vragen hebben.

### **Reacties van de bewoners**

Vraag 1: Zijn de kasten van de verkeerslichten en andere technische cabines nergens te zien?

- Antwoord van de heer Jaquemyns: De cabines staan niet op de plattegrond vermeld. Ze zijn noodzakelijk, maar vrij imposant. Als we de stedenbouwkundige vergunning krijgen, zal de gemeente de bedrijven vragen om hun infrastructuur te rationaliseren, te moderniseren en te verkleinen. Het is de bedoeling om het aantal elektriciteitskasten zoveel mogelijk te beperken, maar het is niet mogelijk om ze allemaal te verwijderen. Daarom werkt de gemeente aan de breedte van de voetpaden, want daar staat altijd wel een obstakel op.

Vraag 2: Blijven de huidige bomen op het J.B. Degrooffplein staan?

- Antwoord van de heer Jaquemyns: Ze zullen niet allemaal behouden blijven, want als we de voorgestelde agora willen aanleggen, zullen we misschien afscheid moeten nemen van sommige bomen, maar dat moet nog worden gecontroleerd met de dienst Groene ruimtes.
- Antwoord van de heer Laeckmann: Het doel van het project is om regenwater op te vangen. Kerselaren zijn niet erg verenigbaar met de wadi.

Vraag 3: De bestaande fietsboxen zijn te kort voor longtails. Zal de fietsbox die gepland is bij de meierij wel breed genoeg zijn?

- Antwoord van de heer Jaquemyns: We zouden longtails moeten kunnen plaatsen in de fietsbox met 20 plaatsen.

Vraag 4: De MIVB vraagt 6,50 m, dus als de rijbaan wordt teruggebracht tot 6,30 m, zullen de bussen dan niet nog steeds moeten wachten? Tijdens eerdere vergaderingen was er sprake van aan de ene kant verbreden en aan de andere kant versmallen. Als de bussen blijven wachten, kunnen we net zo goed het verschil in centimeters in de voetpaden aanbrengen en de rijbaan op 6 m laten.

- Antwoord van de heer Jaquemyns: Het grote knelpunt is de breedte van de rijbaan. We zijn in gesprek met Urban en Brussel Mobiliteit, omdat we voetgangers meer ruimte willen geven zonder



dat dit ten koste gaat van auto's. Het gewest vindt 6,30 m voldoende. We wachten nog op het advies van de MIVB. We moeten samen met alle betrokken partijen op zoek gaan naar de beste oplossing.

- Antwoord van de heer Maingain: Met 6,30 m kunnen in principe twee bussen tegelijkertijd rijden. Twee bussen kunnen elkaar inderdaad met beperkte snelheid passeren, maar ze moeten wel de afstand goed kunnen inschatten, dus het is aan hen om te leren hoe ze op een gecontroleerde manier kunnen passeren.
- Antwoord van de heer Denys: We zijn van plan om de stoepuitstulpingen te verhogen, zodat er eigenlijk geen plek meer is waar bussen elkaar kunnen afwachten.
- Antwoord van de heer Maingain: Ze zullen hun rijgedrag moeten aanpassen.
- Antwoord van de heer Laeckmann: Het project voorziet in een verhoging van de voetpaden met minimaal 20 cm (voetpaden tussen 1,50 m en 2,50 m worden voetpaden tussen 1,70 m en 3,70 m).

Vraag 5: Proficiat met het ambitieuze project rond regenwater. Ik wil het even hebben over de doorlatende bestrating bij de leveringszones en parkeerplaatsen voor bussen. In wat voor bestrating hebt u voorzien? U hebt ook nagedacht over het opvangen van regenwater dat op de parkeerzones terecht komt. Bestaat er geen gevaar voor verzwakking van de fundering van gebouwen met een gevel van 1,70 m?

- Antwoord van de heer Laeckmann: Het idee is om geen geïntegreerd regenwaterbeheer te hebben voor de hele laan, maar om op bepaalde locaties straatkolken te plaatsen. De helft van de laan zal worden losgekoppeld ter hoogte van het J.B. Degrooffplein. We wachten nog op de resultaten van de percolatietests om de aard van de bodem te kennen, maar deze lijkt erg zanderig te zijn en laat het water dus optimaal door. Het idee is om wel een doorlatende bestrating aan te brengen op de parkeerplaatsen, zodat het water met kleine korrels kan infiltreren, maar niet in de leveringszones, omdat deze niet stevig en comfortabel genoeg zijn. We hebben advies gevraagd aan de waterfacilitator van Leefmilieu Brussel, die heeft bevestigd dat er minimaal 1,50 m ruimte moet zijn tussen de gevel en de parkeerplaats om infiltratie in de kelders te voorkomen.
- Antwoord van de heer Jacquemyns: Het is nuttig om te vermelden dat de voetpaden van de openbare weg niet identiek zijn, behalve aan de kant van Van Meyel.
- Antwoord van mevrouw Benyahia: De parkeerzone waarvoor in een doorlatende fundering is voorzien, bevindt zich op minimaal 1,70 m van de gevels en tussen deze zone is een klassieke fundering aangebracht, zodat er geen risico op waterinfiltratie is.

Vraag 6: Dit is een heel mooi project. Bedankt om de wijk toegankelijk te maken voor de bewoners. De vier parkeerplaatsen bij het J.B. Degrooffplein zijn een doorn in het oog. Kunnen die niet worden geschrapt?

- Antwoord van een handelaar: Absoluut niet! Er worden al 43 plaatsen geschrapt.
- Antwoord van mevrouw De Valkeneer: We hebben geprobeerd een evenwicht te vinden tussen dit mooie plein en de handelszaken, waarvoor we parkeergelegenheid moeten behouden. We hebben echt getracht rekening te houden met alle beperkingen en behoeften van alle gebruikers. We zullen deze standpunten verdedigen bij het gewest bij het indienen van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning.

Vraag 7: Zijn er speciale voorzieningen gepland voor slechtzienden en personen met beperkte mobiliteit?

- Antwoord van de heer Jacquemyns: De oude voetpaden voldoen niet meer aan de normen, dus we zullen ervoor zorgen dat slechtzienden zich gemakkelijker kunnen verplaatsen. Daartoe gaan we blindegeleidetegels plaatsen en werken we aan een voetpad op straatniveau. Bovendien worden de voorrangregels omgedraaid met de aanleg van dwarsende voetpaden: voetgangers

hebben er voorrang op alle andere vervoerswijzen. We hebben de mogelijkheid onderzocht om de voetpaden te verlengen, maar gezien de helling is dit niet haalbaar. De stoepranden worden ook behouden voor het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden. Het perron van de MIVB voldoet niet aan de normen, maar we gaan eraan werken om het op hetzelfde niveau te brengen als de bussen.

- Antwoord van de heer Matgen: Aanwezigheid van stoepranden, geen plateau. We behouden de voetgangersoversteekplaats met een specifiek systeem voor de verkeerslichten.

Vraag 8: U vermeldt dat 40 % van de bezoekers in de wijk woont. Aangezien 60 % van de bezoekers niet uit de wijk komt, is er behoefte aan parkeerplaatsen op het J.B. Degrooffplein. Het gewest legt een vermindering van 30 % van het aantal parkeerplaatsen op. We zitten nu op 35 % verlies. Is het dan niet mogelijk om het aantal plaatsen iets te verhogen om tot 30 % te komen?

- Antwoord van de heer Jaquemyns: We kunnen proberen om de situatie te optimaliseren, maar dat zal niet veel opleveren. De verplichting van het gewest om te vergroenen, namelijk om een boom om de 20 m te plaatsen (één boom om de vier parkeerplaatsen), vermindert wiskundig gezien het aantal parkeerplaatsen in het project. Op sommige plaatsen hebben we fietsbeugels geplaatst omdat het geen echte parkeerplaatsen zijn, maar ik ben het met u eens dat er op de laan voldoende parkeergelegenheid moet blijven, afhankelijk van het soort handelszaken dat er is.
- Antwoord van de heer Maingain: Het gewest is radicaal geweest wat het J.B. Degrooffplein betreft: geen parkeerplaatsen meer! Er moet echter een evenwicht worden gevonden. We weten niet wat het gewest uiteindelijk zal aanvaarden, maar we zullen proberen te onderhandelen. We hebben elk geval afzonderlijk, wegstuk per wegstuk, bestudeerd. We kunnen niet alles schrappen, want parkeergelegenheid is noodzakelijk. Het College pleit voor kortparkeerzuilen. We zullen ook proberen om op basis van deze overwegingen te onderhandelen en eventueel een akkoord te bereiken met de uitbaters van privéparkeerplaatsen (met name in de Priester de l'Épéestraat). Bovendien zijn er enkele bijgebouwen die niet kunnen worden omgebouwd tot woningen, dus waarom zouden we die ruimtes niet gebruiken voor beveiligde fietsenstallingen op bepaalde uren van de dag? Zo'n inrichting zou het aanbod voor grotere fietsen kunnen aanvullen. We hebben aan bepaalde gebouwen gedacht, maar het is niet zeker of de eigenaars onze voorstellen zullen aanvaarden. TWI (maatwerkbedrijf) verhuist naar de stadsrand, maar de bestemming van hun gebouw moet nog worden bepaald.

Vraag 9: Momenteel worden verschillende parkeerplaatsen bezet door bromfietsen van pizzabezorgers. Als u het aantal parkeerplaatsen vermindert, mogen deze bromfietsen zich niet verspreiden over de schaarse parkeerplaatsen. Er zijn ook verschillende parkeerplaatsen bij het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden. Zullen die plaatsen met dit project worden behouden?

- Antwoord van de heer Jaquemyns: Het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden kan al dan niet haar parkeerplaatsen behouden, omdat we ons op privéterrein bevinden en we ons dus niet met dit aspect bezighouden.
- Antwoord van de heer Maingain: Voor de parkeerplaatsen bij het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden hangt alles af van de ontwikkeling van het TWI-gebouw, dat na de verhuizing buiten de gemeente een nieuwe bestemming krijgt. Als het aantal parkeerplaatsen afneemt, bestaat het risico dat er meer voertuigen op straat komen te staan. Wat de bromfietsen van pizzabezorgers betreft, is het de bedoeling om hen meer discipline bij te brengen, maar dat is 's avonds niet altijd mogelijk. Momenteel worden contacten gelegd om hen aan te moedigen hun werkelijke behoeften te rationaliseren (aangezien er te veel voertuigen zijn in verhouding tot het aantal daadwerkelijke bezorgingen).

Vraag 10: Hoe zit het met reclameborden, etalages, terrassen, vuilnisbakken en ander straatmeubilair dat de voetpaden overspoelt?

- Antwoord van de heer Maingain: Een bloemist heeft toestemming gekregen om een beperkte ruimte in te nemen en deze handelaar houdt zich aan de opgelegde afmetingen, maar het is waar dat we soms te maken hebben met handelaars die zich niet aan de regels houden. De gemeenschapswachten komen regelmatig langs om dit werk van lange adem uit te voeren. Zodra de laan is gerenoveerd, zal er nultolerantie zijn.

Vraag 11: Hoe zit het met het grote leegstaande gebouw aan het J.B. Degrooffplein?

- Antwoord van mevrouw De Valkeneer: Er is een stedenbouwkundige vergunning afgegeven voor de oprichting van een handelszaak. Deze zal vóór juni 2026 zijn intrek nemen in het gebouw.

Vraag 12: Ik ben Nederlandstalig. Het is een heel mooie presentatie met een verbetering voor de wijkbewoners en voetgangers. De laan zal ook mooier worden, maar ik zie veel meer fietsers voorbijrijden. In het project zie ik echter alleen plaats voor bussen en auto's. Kan er geen ruimte worden gereserveerd voor fietsers door in een aparte zone in de laan te voorzien?

- Antwoord van de heer Maingain: Helaas hebben we niet de nodige breedte. Zelfs als we alle parkeerplaatsen zouden schrappen, hebben we geen plaats om een fietspad aan te leggen. Fietsers moeten hun plaats innemen in het verkeer. Het is beter om gebruik te maken van veilige fietsroutes, zoals in de Kroninglaan, een parallelle straat. Het gedrag evolueert en verandert. Beetje bij beetje respecteren meer automobilisten de fietsers. Het is in ieder geval stedenbouwkundig niet mogelijk om over de hele laan een fietsroute aan te leggen.
- Antwoord van de heer Laeckmann: Voor de inrichting baseren we ons op de MWS die is vastgesteld door Brussel Mobiliteit en die een hiërarchie van het weggebruik aangeeft. De laagste MWS is voor fietsen, dus fietsen worden gemengd met het verkeer. In dit project zijn echter duidelijke verbeteringen voor fietsers: fietspictogrammen om auto's te laten zien dat fietsen er ook thuishoren, een sterke toename van het aantal fietsenstallingen, fietsbeugels, fietsplatforms, enz.
- Antwoord van de heer Matgen: Het is belangrijk om onderscheid te maken tussen verschillende soorten fietsers. Er zijn fietsers die op doorreis zijn en fietsers die er naartoe gaan om boodschappen te doen. Deze laatste kunnen de alternatieve route nemen, maar moeten wel een plek vinden om hun fiets te stallen.

Vraag 13: Is de bestrating niet glad en dus gevaarlijk voor ouderen?

- Antwoord van de heer Jacquemyns: Het project voorziet in een hoogwaardige bestrating die zowel esthetisch is als voldoet aan een aantal normen om elk risico op uitglijden bij sneeuw of regen te voorkomen. We moeten rekening houden met specifieke criteria om valpartijen te voorkomen. We leggen daarom bepaalde technische criteria op. Het gaat om bestrating die in openbare ruimtes kan worden geplaatst en bijzondere aandacht wordt besteed aan de veiligheid van voetgangers.

Vraag 14: Mijn vraag gaat over tweewielers. Blijft de huidige dropzone voor steps op het J.B. Degrooffplein behouden? Zal er bijzondere aandacht worden besteed aan dit soort dropzones, die vaak overvol zijn?

- Antwoord van de heer Jacquemyns: De dropzone op het J.B. Degrooffplein blijft behouden. Die bedrijven hebben toestemming om het Brusselse grondgebied te exploiteren.
- Antwoord van de heer Matgen: Het gewest probeert het aantal exploitanten te beperken. Sommigen hebben hun vergunning verloren na een rechtszaak. Een gerechtelijke procedure heeft net geleid tot een beperking tot twee exploitanten. De dynamiek zal dus beter zijn.
- Antwoord van de heer Maingain: Het gaat hier om de openbare veiligheid. De procureur des Konings oefent druk uit op de wetgever om de identificatie van gebruikers verplicht te stellen. De Conferentie van burgemeesters dringt aan op een betrouwbare identificatie van gebruikers. De

teller zou blijven lopen voor gebruikers die zich niet aan de regels houden. Dat zou een goede manier zijn om duidelijk te maken dat het belangrijk is om de zonebeperkingen te respecteren.

Vraag 15: Ik dank u voor het uitstekende werk, maar ook ik betreur het dat 43 plaatsen verdwijnen: nog eens 7 minder. Zullen de resterende plaatsen echte plaatsen zijn of zullen ze later worden vervangen door plaatsen voor personen met beperkte mobiliteit of parkeerautomaten? Kunt u ons meer details geven over de fasering van de werken?

- Antwoord van de heer Maingain: Misschien moeten er nog een of twee plaatsen voor personen met beperkte mobiliteit worden gevonden. Zij hebben die zeker nodig. Wat de werken betreft, zijn we van plan om tijdens de zomervakantie zo veel mogelijk vooruitgang te boeken teneinde de commerciële activiteit zo min mogelijk te verstoren. Eerst moeten we weten wanneer we de stedenbouwkundige vergunning krijgen. De aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning is gepland voor begin 2026. We hopen na de zomer een akkoord te bereiken. Er komt een openbaar onderzoek, een overlegcomité en een openbare overheidsopdracht die enkele maanden in beslag zal nemen. We hopen in de zomer van 2027 met de werken te kunnen beginnen. We starten bovenaan de laan. Voor het J.B. Degrooffplein zullen de werken langer duren, dus we moeten met de onderneming bekijken hoe we dat kunnen aanpakken. Een andere grote werf dreigt echter de planning te verstoren. De werken voor de verbouwing van de oude bioscoop in de buurt van de J.B. Timmermansstraat beginnen namelijk rond maart-april en het is beter om geen wegenwerken te organiseren terwijl er ook bouwwerken plaatsvinden. We beginnen dus aan de bovenkant van de laan en doen verder met de onderkant zodra de werken aan de bioscoop zijn voltooid. Veel verschillende projecten moeten worden gecoördineerd.
- Antwoord van mevrouw De Valkeneer: Ik kom even terug op uw vraag over het verlies van parkeerplaatsen. We onderzoeken de mogelijkheid om de leveringszones na bepaalde uren om te vormen tot parkeerzones. Tijdens de uitvoering van de werken zal moeten worden gekeken naar de handelszaken die zich daar hebben gevestigd.

Vraag 16: Blijft het verkeerslicht voor de Van Meyelschool staan?

- Antwoord: Ja.

Vraag 17: We bedanken het College voor het project om de aantrekkelijkheid te vergroten, maar hoe zit het met de kwaliteit van de handelszaken en de leegstaande handelspanden?

- Antwoord van mevrouw De Valkeneer: De commerciële heropleving is een van onze doelstellingen. De gemeente werkt al enkele jaren aan het terugbrengen van kwaliteitsvolle handelszaken. We hebben een belasting voor leegstaande handelspanden ingevoerd, waardoor een reeks leegstaande handelspanden weer huurders krijgt. We voeren ook vestigingspremies in, maar dan wel voor kwaliteitsvolle handelszaken. Die beweging is in gang gezet. Binnenkort komen er grote winkelketens.

Vraag 18: De banken op het J.B. Degrooffplein zijn niet voorzien van armleuningen. Met het oog op een gezellig plein voel ik een soort sociale minachting. Kunnen we niet iets anders gebruiken dan meubilair dat ongeschikt is voor daklozen?

- Antwoord van de heer Maingain: De ene dakloze is de andere niet. Elke situatie is anders. In de Georges Henrilaan zijn er georganiseerde netwerken uit Oost-Europa die goed bekend zijn bij de politie. Die gaan onze beheerscapaciteit te boven. En dan zijn er nog mensen die met de grillen van het leven worden geconfronteerd, maar die vinden we niet in de Georges Henrilaan. Die mensen zijn bij ons bekend en worden bijgestaan door de dienst Preventie. Straathoekwerkers begeleiden deze mensen, voor zover ze dat aanvaarden, om een vertrouwensband op te bouwen en stappen te ondernemen om een adres te vinden. Maar ze zijn soms terughoudend als we geen huisvesting in Sint-Lambrechts-Woluwe aanbieden. Het is een kwestie van geduld. Het gewest

heeft te maken met een groeiend aantal mensen. Er is veel druk op verenigingen, geen ondersteuning meer voor artsen, enz.

Het is niet de plaatsing van een bankje die bepaalt waar deze mensen zich ophouden. Ze willen trouwens vaak onopvallend blijven. Wij zijn dus helemaal niet bezig met uitsluiting!

**Conclusie van de heer Maingain**

Dankwoord van de burgemeester.

Applaus van het publiek.

Einde van de vergadering om 21.20 uur.