

Samen met de inwoners van Grimbergen zijn we op zoek gegaan naar een evenwichtig mobiliteitsplan voor alle Grimbergenaren. Voorliggend plan moet de gemeente begeleiden naar een duurzame toekomst waarin bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en een evenwichtig parkeerbeleid centraal staan.

## MOBILITEITSPLAN

### GRIMBERGEN



TRAJECT



# INHOUD

INLEIDING.....	0
PROCES.....	2
AMBITIES .....	7
<b>NETWERKEN .....</b>	<b>12</b>
<b>LEEFBARE WIJKEN EN KERNEN .....</b>	<b>29</b>
<b>VERSNELD NAAR HET GRIMBERGEN VAN MORGEN.....</b>	<b>42</b>
<b>ACTIEGERICHT GRIMBERGEN .....</b>	<b>49</b>



**TRAJECT**  
MOBILITY MANAGEMENT

## COLOFON

Titel: Mobiliteitsplan  
Opdrachtgever: Grimbergen  
Contactpersonen opdrachtgever: Philip Roosen  
Datum: 15 mei 2023  
Projectleider deelnota: Bram Bruggeman  
Contactgegevens: info@traject.be  
Auteurs: Bram Bruggeman; Lars Acke; Lisa Mabilde



## INLEIDING



## 1. DOELSTELLINGEN MEERJARENPLAN

Mobiliteit is een onderwerp dat steeds in beweging is, zowel letterlijk als figuurlijk. Het is eveneens een thema dat heel sterk leeft bij inwoners van steden en gemeenten. Ook in Grimbergen zijn er veel betrokken en/of bezorgde inwoners met vragen of suggesties over mobiliteitsproblematieken binnen de deelgemeenten. Het huidige beleidsplan dat dateert uit 2015 biedt op veel van deze vragen onvoldoende antwoord.

Een nieuw mobiliteitsplan dat rekening houdt met de evoluties en trends binnen de mobiliteit drong zich op. Voor het bestuur was het eveneens een aangrijpingspunt om versneld de overstap te maken naar de mobiliteit van morgen.

Het nieuwe mobiliteitsplan omvat zowel de visie op korte als lange termijn (ca. 15 jaar). Deze visie houdt rekening met de evoluties binnen de gemeente maar ook bovenlokale evoluties zoals “De werken aan de ring” spelen een cruciale rol.

## 2. AANPAK

Met het decreet basisbereikbaarheid en de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen in de vervoerregio's valt ook de verplichting van de lokale mobiliteitsplannen weg. Een aantal mobiliteitsplanningstopics verschuiven daardoor naar het (vervoers)regionale niveau. Om die reden kiezen we voor een mobiliteitsplanningstraject gericht op de lokale uitdagingen, die in en door Grimbergen zelf aangepakt kunnen worden. De gemeente staat uiteraard niet los van zijn regionale context en veel knelpunten hebben gedeeltelijk een herkomst die gelinkt is aan de ligging binnen de regio of wegen van regionaal en zelfs nationaal belang.

Gelet op deze nieuwe context kiezen we ook voor een opbouw van het mobiliteitsplan op maat van de gemeente, die enigszins afwijkt van de klassieke opbouw. Inhoudelijk zullen echter alle aspecten ergens een plaats hebben in dit mobiliteitsplan.

Dit plan is opgebouwd aan de hand van drie luiken:

- Netwerken: De gewenste netwerken voor alle vervoersmodi op het grondgebied van Grimbergen;
- Wijken: Concrete oplossingen voor leefbare wijken en centra;
- Handvaten: Tools voor de implementatie en evaluatie van het mobiliteitsplan.



# PROCES



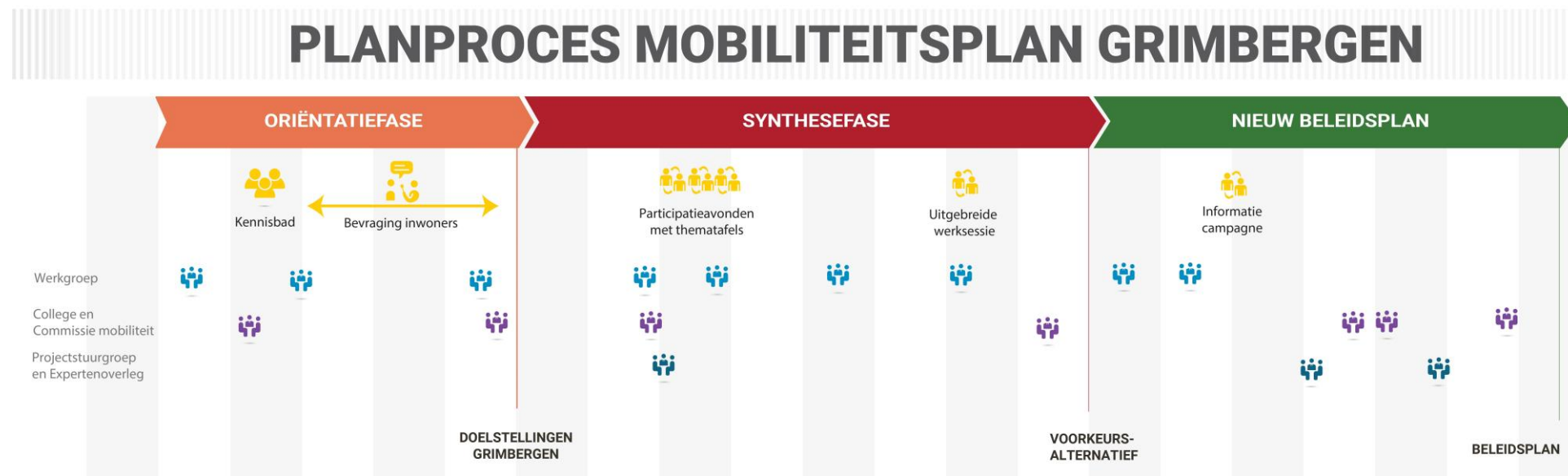
Bij de opmaak van het mobiliteitsplan worden drie fases doorlopen, de oriëntatiefase, synthesefase en beleidsfase. De oriëntatiefase dient om kennis te maken met het mobiliteitsverhaal van de gemeente en de lopende planprocessen. Tijdens de synthesefase worden verschillende toekomstscenario's onderzocht. Het gekozen toekomstscenario met bijhorende concrete acties is het resultaat van de beleidsfase.

Het doorlopen van bovenstaande fases gebeurde steeds in nauw overleg met de gemeentelijk administratie en politiek. De belangrijkste input voor het mobiliteitsplan kwam evenwel van de Grimbergenaren zelf. Op verschillende momenten tijdens het proces werden de inwoners geconsulteerd om ideeën te verzamelen of voorstellen af te toetsen en bij te sturen. Hieronder wordt een overzicht gegeven van het participatieve traject van het mobiliteitsplan.

## 1. PARTICIPATIEF NAAR EEN NIEUW BELEIDSPLAN

Participatie is één van de hoofdpijlers binnen dit mobiliteitsplan. Daarom is er vanaf de start van het proces (eind 2021) sterk ingezet op inspraak van stakeholders en bewoners en dit gedurende het volledige traject van het mobiliteitsplan. Tijdens iedere fase werden verschillende participatieve elementen voorzien.

- **de oriëntatiefase:** kennisbad en burgerbevraging
- **de synthesefase:** participatieavonden per deelgemeente en sleutelkwesties
- **de beleidsfase:** infomarkt



**Figuur 1**  
Planproces mobiliteitsplan Grimbergen

### 1.1. KENNISBAD

Tijdens de opstartfase wordt de huidige situatie in beeld gebracht door gesprekken te voeren met de gemeentelijke administratie, politiek, schooldirecteuren, handelaars en de Vlaamse stakeholders die actief zijn in Grimbergen zoals het Agentschap Wegen en Verkeer en De Lijn. In het kennisbad werd er kennis verzameld per netwerk (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer (OV) en gemotoriseerd verkeer). Voor deze netwerken werden eveneens de belangrijkste knelpunten en kansen meegegeven.

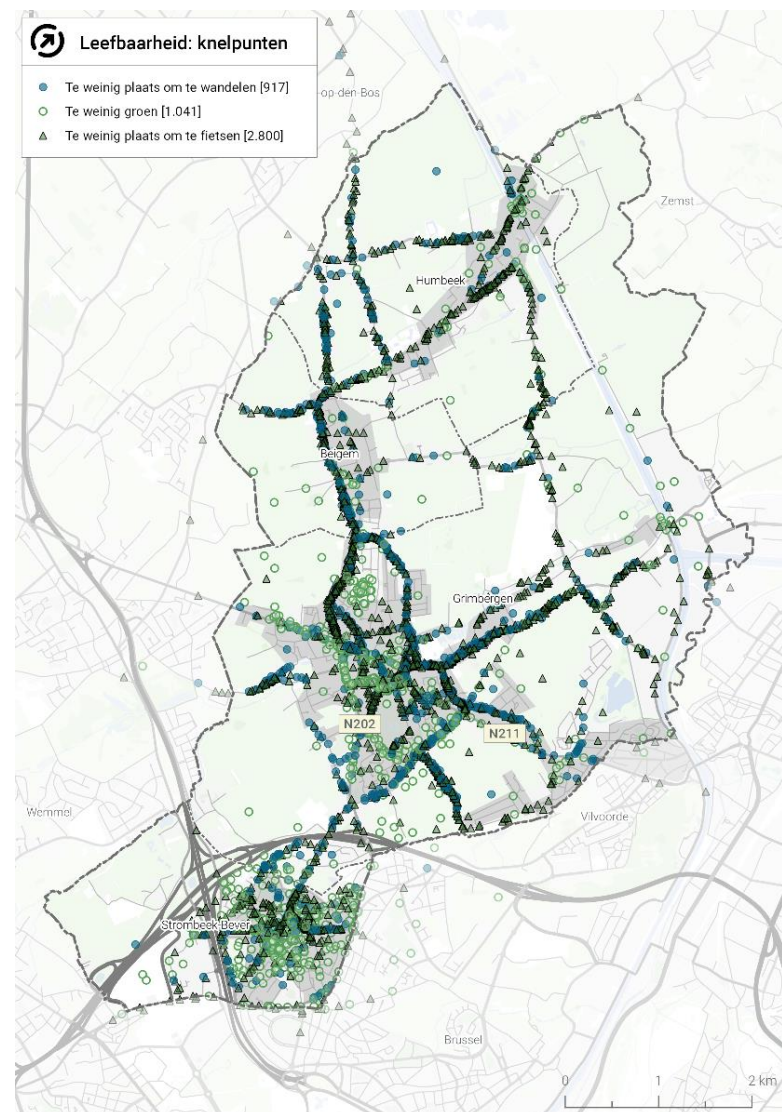
### 1.2. BURGERBEVRAGING

Met onze bewonersenquête via Maplix hebben we in totaal maar liefst 2684 mensen bereikt waarvan 469 die de jeugdenquête hebben ingevuld. Dit leverde ons een schat aan informatie op. Met de bevraging hebben we inzicht gekregen in de belangrijkste knelpunten, maar ook de positieve punten op het grondgebied van Grimbergen. Deze resultaten vormen de basis van het mobiliteitsplan en zitten rechtstreeks of onrechtstreeks verweven in het beleidsplan.

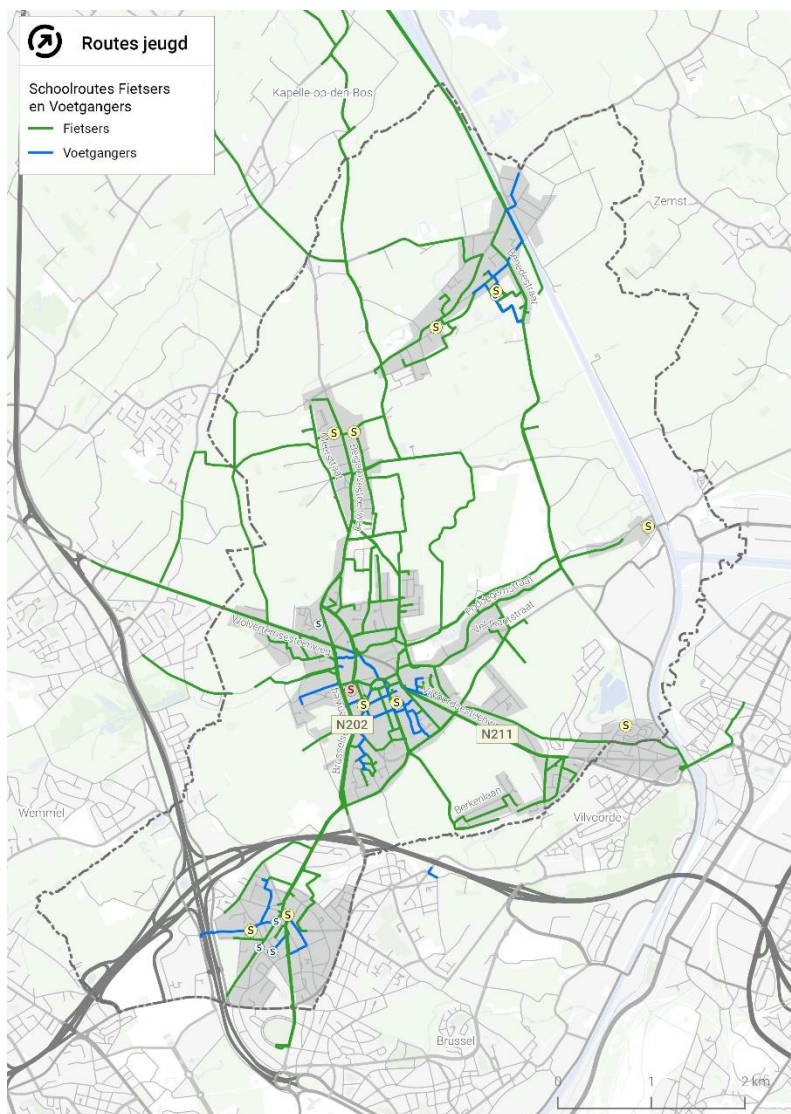
In de bewonersenquête was het ook mogelijk om het belang van verschillende thema's mee te geven. Deze input werd gebruikt om de ambities van het mobiliteitsplan mee vorm te geven. Hieronder de ambities van het mobiliteitsplan:

- een bereikbaar Grimbergen geconnecteerd in de Vlaamse Rand;
- een leefbaar Grimbergen;
- een veilig Grimbergen;
- een evenwichtig parkeerbeleid.

Figuur 2 en Figuur 3 zijn voorbeelden van de verzamelde input uit de burgerbevraging. Voor de uitgebreide resultaten van de burgerbevraging verwijzen we naar de oriëntatienota.



**Figuur 2**  
Overzichtsfiguur knelpunten leefbaarheid (bron: burgerbevraging)



**Figuur 3**  
Gebruikte fiets- en wandelroutes door de schoolgaande jeugd in Grimbergen

### 1.3. PARTICIPATIEAVONDEN

In juni 2022 zijn we dieper in dialoog gegaan over mogelijke scenario's voor de mobiliteit van Grimbergen tijdens de participatieavonden. Hierbij waren maar liefst 156 Grimbergenaren aanwezig uit Humbeek, Beigem, Grimbergen en Strombeek-Bever. Tijdens deze avonden werden verschillende scenario's tegen het licht gehouden. Op basis van de positieve en negatieve punten per scenario werd het voorkeursscenario vormgegeven.



**Figuur 4**  
Discussie over verschillende scenario's tijdens de participatieavonden.

### 1.4. SLEUTELKWESTIES

Vanuit het eerste participatiemoment werden de sterke elementen gebundeld in een voorkeursscenario. Rond een aantal heikele thema's waren de eerste scenario's evenwel te uiteenlopend. Via een overleg met het schepencollege en een bijkomend participatiemoment in oktober 2022 met



actiegroepen en burgers die de gemeente aanschreven met voorstellen, werden 6 sleutelkwesties afgetoetst. Figuur 5 geeft de sleutelkwesties weer die op deze avond aan bod zijn gekomen.

### 1.5. INFOMARKT

Op basis van de voor- en nadelen van de verschillende scenario's en de insteken die de Grimbergenaren meegeven op de participatiemomenten worden knopen doorgehakt. In een college worden de standpunten van de Grimbergenaren herhaald en naast de voor- en nadelen gelegd. Op basis van het politieke draagvlak worden keuzes gemaakt om tot een eerste ontwerp van het mobiliteitsplan te komen.

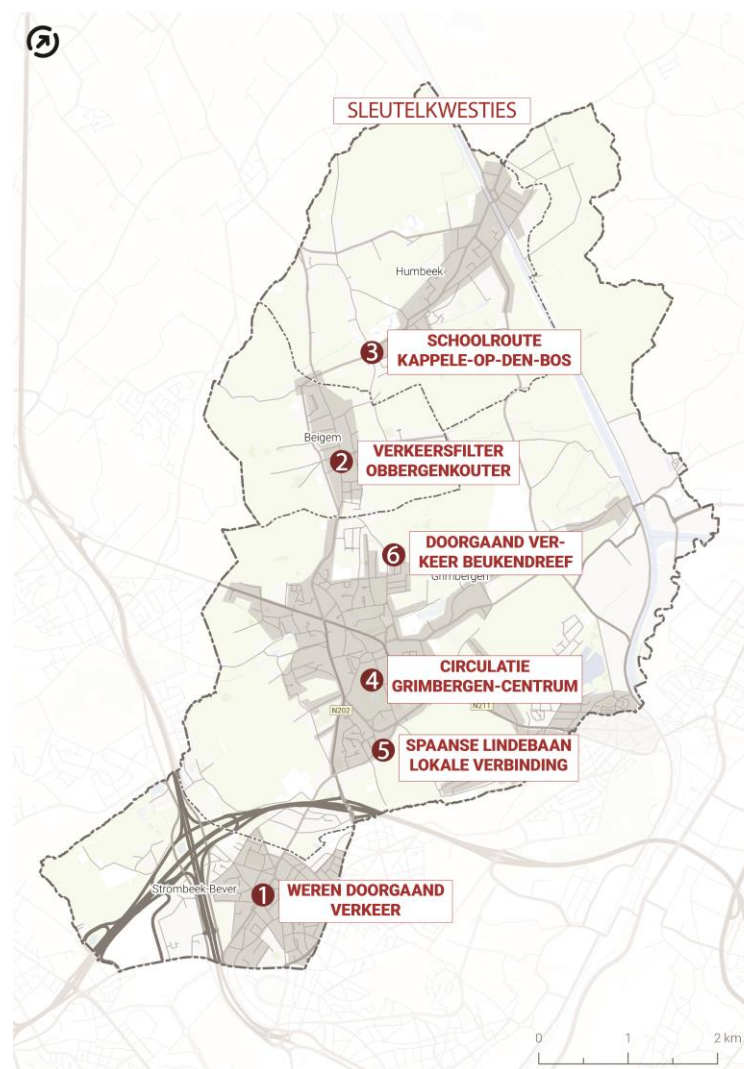
Dit ontwerp beleidsplan werd voorgesteld op de infomarkt in januari 2023 in het gemeentehuis van Grimbergen en het Cultuurcentrum van Strombeek-Bever. Nadien was de infomarkt ook nog digitaal raadpleegbaar op de website van de gemeente. Hierbij konden de inwoners van Grimbergen nog een laatste keer hun opmerkingen en suggesties meegeven voor het ontwerp beleidsplan.

### 1.6. DEFINITIEF BELEIDSPLAN

Deze input van de bewoners werd samen met de input van de stakeholders een laatste keer voorgelegd aan het college van 20 maart 2023. Met deze kennis werden de hoofdlijnen van het definitieve beleidsplan vastgelegd. In de gemeenteraad van 25 mei werd het volledige beleidsplan met bijhorende actietabel vastgesteld.

## 2. IN NAUWE SAMENWERKING MET DE STAKEHOLDERS VAN DE GEMEENTE

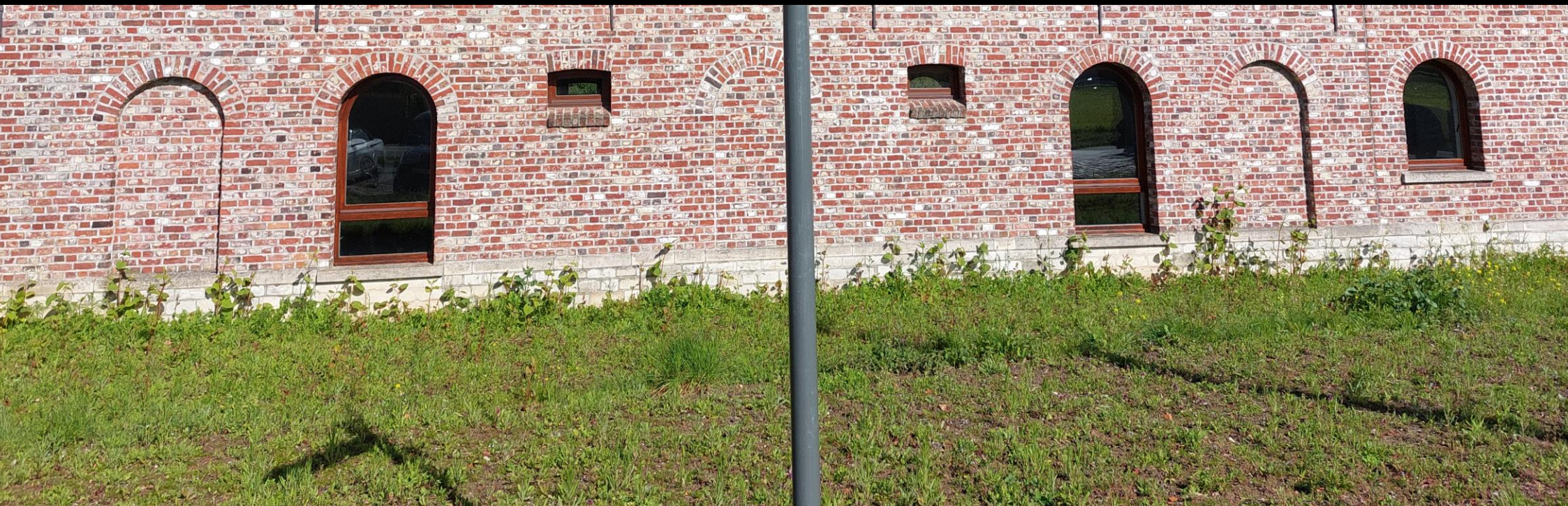
Naast de participatie met de bewoners werden ook andere belanghebbenden zoals scholen, De Lijn, AWW, ambtenaren van de gemeente, politie, adviesorganen, enz ... actief betrokken bij het proces. Deze expertengroepen en projectstuurgroepen kwamen meerdere keren samen tijdens de verschillende fasen van het mobiliteitsplan. Hierbij konden ze telkens gerichte input geven vanuit hun eigen expertise. Bijkomend werden ook verschillende overlegmomenten voorzien met de commissie mobiliteit als politiek klankbord.



**Figuur 5**  
Overzicht sleutelkwesties



## AMBITIES

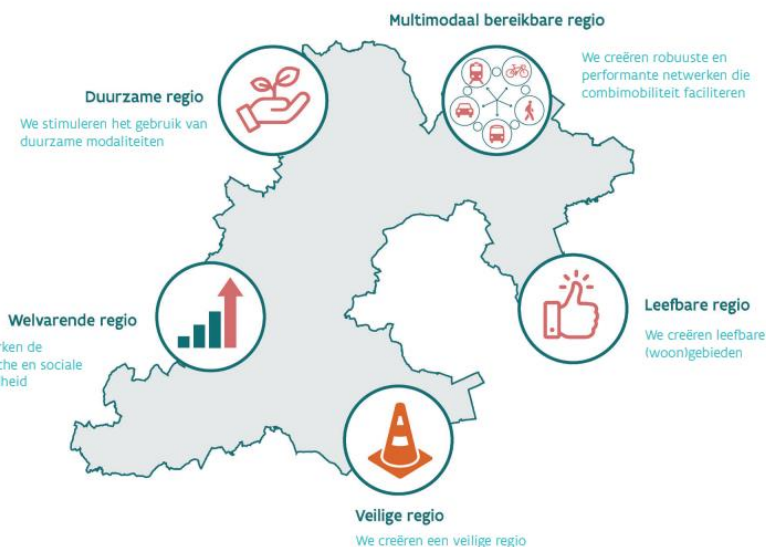


De gemeente wil samen met de inwoners de lat hoog leggen en streeft naar een duurzaam en toekomstgericht mobiliteitsbeleid. Als onderdeel van de vervoerregio “Vlaamse Rand” heeft Grimbergen zowel bovenlokale als lokale ambities die op elkaar inspelen.

## 1. BOVENLOKAAL

De vervoerregio kiest resoluut voor een mobiliteitsbeleid dat de mens en niet de (vracht)auto centraal stelt. In de conceptnota van het regionale vervoersplan worden hierbij vijf doelstellingen naar voor geschoven (Figuur 6)

Als lid van de vervoerregio “Vlaamse Rand” onderschrijft Grimbergen deze regionale doelstellingen. In het lokale mobiliteitsplan zullen verschillende van deze doelstellingen verder geconcretiseerd worden zodat er vanuit het lokale beleid zal bijgedragen worden aan deze regionale doelstellingen.



**Figuur 6**

Ambities vervoerregio Vlaamse Rand

## 2. LOKAAL

Met het nieuwe lokale mobiliteitsplan wil de gemeente de ambities van de vervoerregio Vlaamse Rand verder kracht bijzetten en verfijnen om in te spelen op de lokale verwachtingen. Uit de enquête en de stakeholdersessies zijn vier duidelijke lokale ambities naar voor gekomen.

- 
**EEN BEREIKBAAR GRIMBERGEN**  
**Op maat van iedere deelgemeente & voor alle weggebruikers**
- 
**EEN (VERKEERS)LEEFBAAR GRIMBERGEN**  
**Met centra op maat van voetgangers en fietsers**
- 
**EEN VEILIG GRIMBERGEN**  
**Met aandacht voor schoolomgevingen en actieve weggebruikers**
- 
**EEN DUURZAAM PARKEERBELEID**  
**Een gerichte en multimodale aanpak**

### 2.1 EEN BEREIKBAAR GRIMBERGEN

#### 2.1.1 WAT?

Grimbergen is een aantrekkelijke gemeente met een mix van scholen, handelszaken, recreatievoorzieningen en natuurgebieden. Binnen het mobiliteitsplan wordt ingezet op robuuste netwerken zodat **alle vervoersmodi** op een veilige en comfortabele (= **toegankelijk** voor iedereen) manier deze attractiepolen kunnen bereiken.

Deze lokale ambitie zal de bovenlokale ambitie “Multimodaal bereikbare regio” verder verfijnen en versterken.

## 2.1.2 HOE?

De netwerken worden gemeentebreed opgebouwd volgens het STOP-principe waarbij eerst de netwerken van de voetgangers en fietsers bepaald worden, vervolgens het openbaar-vervoer netwerk (op basis van de input uit de vervoerregio) en als laatste de personenwagens.

**Circulatieplannen** op wijkniveau dragen bij tot een logisch netwerk. Ze werken ondersteunend op plaatsen waar meer ruimte nodig is voor de actieve weggebruikers en zorgen ervoor dat de verschillende vervoersmodi op een logische manier hun bestemming kunnen bereiken.

De bereikbaarheid van Grimbergen wordt ook sterk bepaald door het functioneren van de R0 en de A12. Een **geïntegreerde aanpak van het sluipverkeer** bij de werken aan de Ring in samenspraak met de gemeente Grimbergen is een belangrijk aandachtspunt voor het functioneren van het verkeerssysteem van Grimbergen in de toekomst.



**Figuur 7**

Scheiden van doorgaand gemotoriseerd verkeer en actieve weggebruikers

<sup>1</sup> Score 0 = helemaal niet belangrijk; score 10 = heel belangrijk

## 2.2 EEN LEEFBAAR GRIMBERGEN

### 2.2.1 WAT?

Een leefbare gemeente is in de eerste plaats een gemeente waar het aangenaam is om zich te verplaatsen en te verblijven. In de enquête gaven de bewoners ook aan heel veel belang te hechten aan het thema "Leefbaarheid" (score 8,7/10<sup>1</sup>). De term "leefbaarheid" kent echter veel verschillende interpretaties en voor de ene inwoner kan leefbaarheid iets anders betekenen dan voor de andere inwoner. Deze lokale ambitie zal de bovenlokale ambitie "Duurzame regio" waarbij ingezet wordt op lucht- en verblijfskwaliteit in woonwijken verder concretiseren.

Binnen het lokale mobiliteitsplan zullen we focussen op twee hoofdelementen binnen verkeersleefbaarheid, namelijk "Verkeersdruk" en "Aangename Leefomgevingen". Andere aspecten die een impact hebben op de leefbaarheid van een gemeente als verkeersveiligheid en parkeren worden verder nog als aparte ambitie omschreven.

### Verkeersdruk

Plaatsen met een hoge verkeersdruk door gemotoriseerd verkeer worden niet vaak geassocieerd met ontmoetingsplaatsen of plaatsen waar het aangenaam is om te wandelen of te fietsen. Dit bleek eveneens uit de bewonersenquête. Dit heeft enerzijds te maken met de geur- en geluidshinder afkomstig van het gemotoriseerd verkeer. Anderzijds zorgt een hoge druk van gemotoriseerd verkeer voor een slechte oversteekbaarheid en barrièrewerking waardoor er weinig interactie mogelijk is tussen de bewoners aan weerszijden van de straat. Geurhinder, geluidshinder en oversteekbaarheid zijn dus allemaal afgeleide parameters van verkeersdruk.

### Aangename leefomgevingen

Een kwaliteitsvolle inrichting van de publieke ruimte zal eveneens bijdragen tot de leefbaarheid. Beter verbindingen zullen deze groene ruimtes beter toegankelijk en aantrekkelijker maken. Daarnaast kan er ingezet worden op



lokale onthardingsprojecten (bv. heraanleg van kruispunten) om de leefbaarheid lokaal sterk te verbeteren.

### 2.2.2 HOE?

**De verkeersdruk verlagen en aangename plaatsen creëren** werkt het best als ze met elkaar interageren. Een weg of kruispunt kan zodanig sturend ingericht worden dat de verkeersdruk in de omgeving automatisch zal verminderen. Of andersom kunnen maatregelen om de verkeersdruk te verlagen ervoor zorgen dat de vrijgekomen ruimte op een andere manier ingericht kan worden.

**Meer groen** zal bijdragen tot de leefbaarheid in sterk stedelijke gebieden. In de huidige situatie gaat op sommige plaatsen veel ruimte naar wegenis. Het doordacht inrichten van de wegenis met aandacht voor ontharding kan leiden tot meer groene ruimtes in de sterk verharde bebouwde omgevingen.

**Circulatieplannen** op wijkniveau dragen bij tot een scheiding van het doorgaand (bovenlokaal) gemotoriseerd verkeer en het lokaal bestemmingsverkeer. Het doorgaand verkeer wenen uit woonstraten zal de barrièrevorming van het gemotoriseerd verkeer sterk verminderen.

Plaatsen waar het aangenaam is om te wandelen en te fietsen worden over het algemeen ook gepercipieerd als leefbare verblijfsomgevingen. Het creëren van **centra op maat van de voetgangers en fietsers** zal bijdragen tot een leefbaar Grimbergen.



**Figuur 8**

De Prinsendreef werd door veel bewoners aangeduid als een aangename plaats om te wandelen en fietsen.

## 2.3 EEN VEILIG GRIMBERGEN

### 2.3.1 WAT?

Grimbergen onderschrijft de "Vision Zero" (= 0 verkeersdoden tegen 2050) en heeft de ambitie met dit mobiliteitsplan om dit zo snel mogelijk te bereiken. Binnen de regio is er momenteel een stijgende trend van het aantal verkeersdoden en zwaargewonde kwetsbare weggebruikers. De verkeersveiligheid van de kwetsbare weggebruikers zal dan ook absolute prioriteit krijgen binnen dit mobiliteitsplan.

### 2.3.2 HOE?

Het grootste aandeel van de dodelijke ongevallen met kwetsbare weggebruikers gebeurt in combinatie met (zwaar) gemotoriseerd verkeer hoofdzakelijk t.h.v. kruispunten. Het mobiliteitsplan zal inzetten op een veilige inrichting van kruispunten waarbij het aantal gevaarlijke conflictpunten maximaal beperkt wordt. Dit kan zowel door infrastructurele aanpassingen als circulatiemaatregelen waarbij het aantal conflicterende stromen t.h.v. een kruispunt beperkt wordt.

Daarnaast is er ook een stijgende trend waarneembaar van het aantal enkelzijdige fietsongevallen. De groei van het aantal elektrische fietsen en speedpedelecs in combinatie met slechte of niet aangepaste fietsinfrastructuur zijn hier een mogelijke verklaring voor. Zowel in de Stadsmonitor<sup>2</sup>, het fietsrapport<sup>3</sup> als in de bewonersbevraging geven de Grimbergenaren aan dat er veel verbetering mogelijk is op het vlak van fietsinfrastructuur. In het mobiliteitsplan zal er ingezet worden op acties die de infrastructuur op belangrijke fietsverbindingen aanzienlijk verbeteren.

Snelheid veroorzaakt nog steeds de meeste dodelijke slachtoffers in het verkeer. Om de snelheid te verlagen wordt enerzijds gezocht naar locaties waar een verlaging van de snelheidslimiet wenselijk is (de overlevingskans voor fietsers en voetgangers bij een aanrijding is meer dan dubbel zo groot bij een snelheidslimiet van 30 t.o.v. 50 km/u). Anderzijds wordt er ook gekeken naar de locaties waar de handhaving van de bestaande of nieuwe snelheidslimiet noodzakelijk is.

<sup>2</sup> Georganiseerd door Vlaanderen in 2020



## 2.4 EEN EVENWICHTING PARKEERBELEID

### 2.4.1 WAT?

Een duurzaam parkeerbeleid zal enerzijds de beschikbare parkeerplaatsen ter beschikking stellen van het gewenste gebruik (kortparkeren, langparkeren, Kiss & Ride) en anderzijds sturend werken richting het gebruik van duurzame vervoersmodi. De vrijgekomen ruimte kan bijdragen aan de ambitie voor een leefbaar Grimbergen. Bij deze ambitie zal de focus liggen op de locaties met een hoge parkeerdruk.

### 2.4.2 HOE?

Met de input van de bewonersenquête worden de plaatsen met een hoge parkeerdruk in kaart gebracht. Op basis van deze inzichten kan de gemeente aan de slag om een gedifferentieerd parkeerbeleid uit te werken. In de centra kunnen er beperkingen opgelegd worden in tijd of het aantal plaatsen. Om mogelijke parkeertekorten op te vangen worden er randparkings voorzien die vlot te voet bereikbaar zijn vanuit het centrum.



**Figuur 9**

Wegmarkeringen om de bestuurders duidelijk te maken dat ze een schoolomgeving binnenrijden

<sup>3</sup> Georganiseerd door VSV in 2022



## NETWERKEN



Een logisch opgebouwd netwerk is de basis om de ambities van het mobiliteitsplan te realiseren. Binnen de netwerken wordt bepaald welke vervoersmodi passen binnen de context van een straat of omgeving. In woongebieden zal de focus liggen op verplaatsingen te voet of met de fiets en worden doorgaande gemotoriseerde bewegingen zoveel mogelijk geweerd in functie van de leefbaarheid van deze gebieden. Verbindingsassen faciliteren dan weer de doorgaande bewegingen van fietsers, het openbaar vervoer of gemotoriseerd verkeer afhankelijk van het type netwerk. Goed functionerende verbindingsassen zijn eveneens mee bepalend voor het functioneren van leefbare autoluwe kernen.

## 1. VOETGANGERS

Op het grondgebied Grimbergen zijn verschillende kleine en grotere kernen aanwezig waarin alles is gelegen op wandelafstand. Ook voor de grootste kern, Strombeek-Bever, is de afstand van de rand tot het centrum nooit groter dan 1 km. Om al deze potentiële verplaatsingen te voet te verzilveren en centra op maat van voetgangers te creëren, zijn comfortabele en veilige voetgangersvoorzieningen essentieel.

### 1.1. GEVAARLIJKE OVERSTEKEN

Tijdens de bewonersenquête werd gepolst naar gevaarlijke oversteken voor voetgangers en fietsers. Op de netwerkfiguur staan de oversteken aangeduid die vaak als gevaarlijk werden aangeduid in de enquête. Deze input hebben we samengelegd met locaties waarbij een veilige overstek prioritair is (bv. Haltes OV, veel gebruikte voetgangersverbindingen, schoolomgevingen,...). Om deze oversteken veiliger te maken kunnen verschillende maatregelen genomen worden zoals de herinrichting van een kruispunt, verhogen van de zichtbaarheid (door verlichting of verwijderen obstakels), verlagen van de snelheidslimiet, ...

### 1.2. VOETGANGERSVERBINDINGEN

#### 1.2.1. CONNECTIE MET OV

Het nieuwe openbaar vervoerplan op korte termijn (zie hoofdstuk 3) gaat uit van hoog frequente lijnen die gevoed worden door het aanvullend of functioneel net of andere vervoersmodi. Het is essentieel dat voetgangers op een vlotte en comfortabele manier dit netwerk kunnen bereiken. De

verbinding tussen de OV-haltes van het openbaar vervoer netwerk en de attractiepolen binnen Grimbergen vormen dan ook belangrijk onderdeel van het wandelnetwerk. De Hoppinpunten (zie hoofdstuk 3.4) zijn de schakelpunten binnen het openbaar vervoernetwerk en verdienen dan ook bijkomende aandacht op vlak van toegankelijkheid te voet.

In Grimbergen centrum liggen de haltes van het openbaar vervoernetwerk langs de Wolvertemsesteenweg (N211) en de Brusselsesteenweg (N202) aan de rand van het centrum. Voor het centrum van Grimbergen zijn er verschillende wandelverbindingen aangeduid die de OV-haltes langs de Brusselsesteenweg (N202) en de Wolvertemsesteenweg (N211) connecteren met de attractiepolen in het centrum.

In het centrum van Strombeek-Bever zijn er verschillende OV-haltes aanwezig met een frequente bediening. In het centrum en aan de rand zijn verschillende Hoppinpunten voorzien. Binnen het mobiliteitsplan worden voetgangersverbindingen voorzien tussen deze Hoppinpunten en het centrum van Strombeek-Bever.

#### 1.2.2. RANDPARKINGS

Grimbergen gaat voor een duurzaam parkeerbeleid. Hierbij wordt ingezet op randparkings waar mogelijk. Om deze randparkings goed te laten functioneren is een goede bereikbaarheid te voet essentieel. Zo kan een directe en veilige voetgangersoversteek over de Brusselsesteenweg richting Speelbroek de parking Ter Wilgen aantrekkelijker maken om het centrum van Grimbergen te bereiken. Ook het verbeteren van de voetgangersinfrastructuur langs de Speelbroek kan hiertoe bijdragen.

#### 1.2.3. AANVULLINGEN SCHOOLROUTES

In de jeugdenquête was het mogelijk om de gebruikte schoolroutes te voet in te geven. De belangrijkste worden eveneens aangeduid als aanvulling op het wandelnetwerk.





# VOETGANGERS



CONNECTIE OPENBAAR VERVOER



SCHOOLROUTES



NAAR RANDPARKINGS



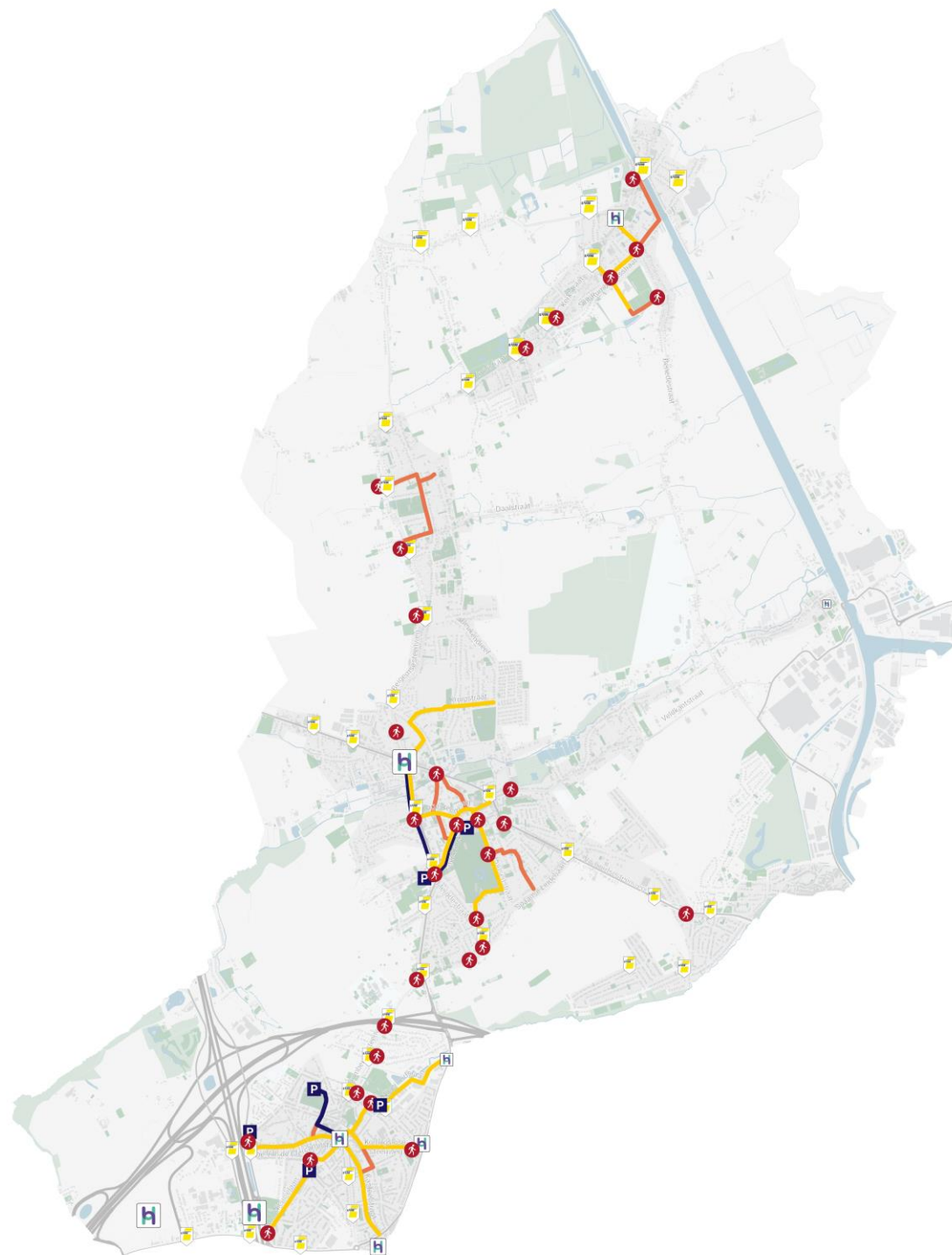
VEILIGE OVERSTEEKPLAATSEN



HOPPINPUNTEN



HALTES OPENBAAR VERVOER



Netwerken

MOBILITEITSPAN GRIMBERGEN

### 1.3. TRAGE WEGEN

Een trage weg is een openbare weg die hoofdzakelijk gebruikt wordt door niet-gemotoriseerd verkeer. Deze trage wegen vormen een aanvulling op het wandelnetwerk en kunnen zowel recreatief als functioneel gebruikt worden.

Met de opmaak van een trage wegenplan kan de gemeente een coherente visie uitwerken over het gebruik en onderhoud van deze trage wegen. Vanuit de bewoners zijn er al enkele interessante suggesties gekomen voor de opwaardering van enkele van deze trage wegen. Het opwaarderen van deze en andere interessante verbindingen zal het wandelnetwerk verder versterken.



**Figuur 10**

Voetweg Grimbergen

## 2. FIETSERS

De fietssnelwegen en het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk vormen de ruggengraat van het fietsnetwerk. Deze wordt aangevuld door de lokale fietsverbindingen. Hierin zitten de functionele verbindingen tussen woonwijken en lokale attractiepolen vervat. Deze worden verder aangevuld met de door fietsers veelgebruikte (school)routes die gedetecteerd werden op basis van de enquête.

### 2.1. BOVENLOKALE RUGGENGRAAT

Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) is een netwerk van gemeentegrensoverschrijdende fietsinfrastructuur dat woonkernen en attractiepolen verbindt. Het BFF bestaat uit fietssnelwegen, hoofdroutes, functionele routes en alternatieve routes. Aan weerszijden van het grondgebied bevinden zich de fietssnelwegen F23 (langs het Zeekanaal) en F28 (langs de A12) als ruggengraat van het BFF. Bij de aanleg van de FR0 (in kader van de werken aan de Ring) zal er gezocht worden naar een connectie tussen de hiervoor beschreven fietssnelwegen. Deze fietssnelweg zal parallel aan de R0 lopen met ongelijkgrondse kruisingen over de Grimbergsesteenweg en Sint-Annalaan. Ten zuiden van het grondgebied Grimbergen loopt de F214 via de Romeinsesteenweg richting Vilvoorde.

Van zuid naar noord vormt de verbinding Strombeeklinde, Grimbergsesteenweg, N202, Beigemsesteenweg en Kerkstraat een belangrijke functionele fietsroute centraal over het grondgebied. De functionele fietsroutes langs de Maalbeek en de N211 vormen belangrijke oost-west verbindingen. De N202 Sint-Annalaan werd binnen het regionaal mobiliteitsplan aangeduid als te onderzoeken bovenlokale functionele fietsroute.

# FIETSERS



FIETSSNELWEGEN



BOVENLOKALE FUNCTIONELE ROUTES



LOKALE FIETSRoutes



FIETSSTRATEN  
FIETSZONES



VEILIGE KRUISPUNTEN



FIETSPARKING



r

## 2.2. LOKAAL WEEFSEL

De lokale verbindingen zorgen voor een connectie tussen het bovenlokale netwerk en de lokale bestemmingen (woonwijken, scholen, recreatie, cultuur...) en verbinden deze bestemmingen ook onderling. De bewonersenquête en de enquête voor de schoolgaande jeugd geven een duidelijk zicht op de fietsbewegingen binnen het huidige netwerk. Zowel de gewenste verbindingen als de huidige fietsbewegingen vormen samen het lokale weefsel.

### 2.2.1. SCHOOLROUTES

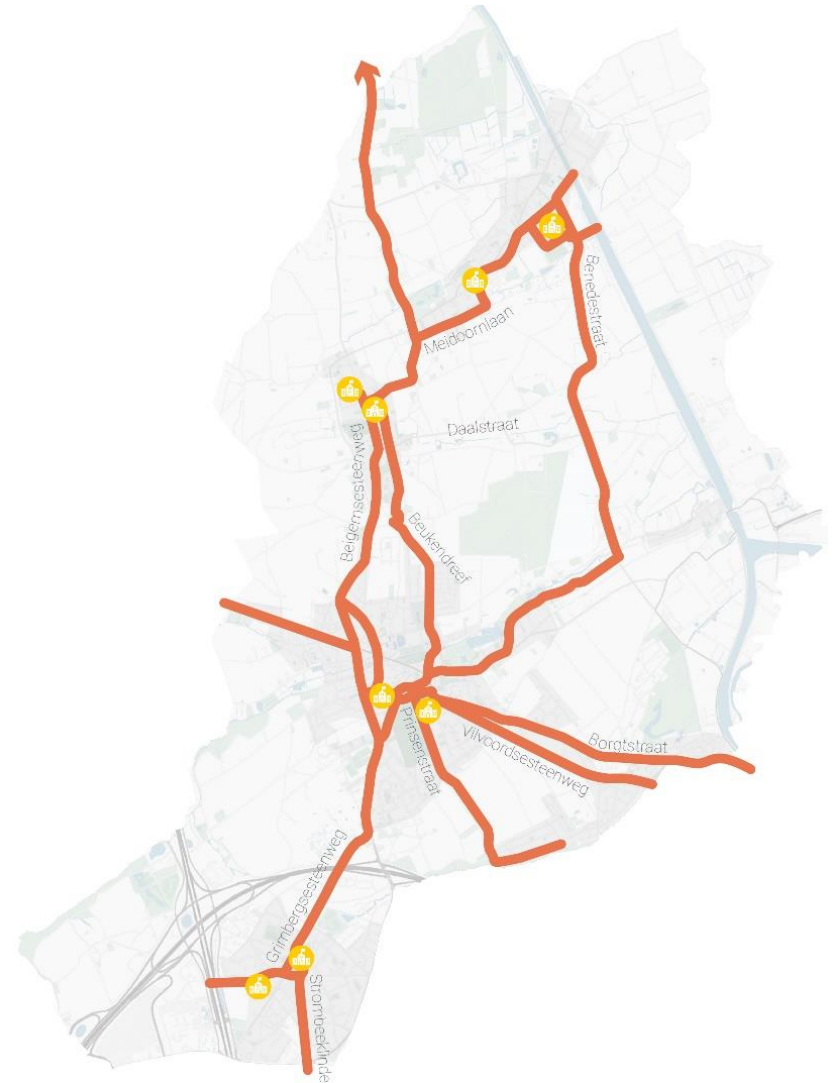
In de jeugdenquête zijn er verschillende fietsroutes aangeduid richting de scholen op het grondgebied van Grimbergen. Deze worden weergegeven op Figuur 11. De schoolroutes vormen de basis van het lokaal fietsnetwerk.

## 2.3. FIETSZONES

Het mobiliteitsplan heeft de duidelijke ambitie om in te zetten op verkeersleefbare kernen op maat van voetgangers en fietsers. Daarnaast zien we dat er veel lokale (en bovenlokale) fietsverbindingen samenkomen in kernen. Kernen waar de beschikbare ruimte vaak beperkt is. Met fietszones willen we ervoor zorgen dat iedereen zich op een zorgeloze manier kan verplaatsen naar de bestemmingen binnen de centra van Grimbergen en Strombeek-Bever. De fietszones worden zodanig afgebakend dat de lokale verbindingen richting de centra erin vervat zitten.

Voor de kleinere kernen zoals Humbeek, Beigem en Borcht wordt er eveneens gezocht naar locaties waarbij een fietsstraat meer comfort kan bieden aan de fietsers.

Bij de keuze voor fietsstraten wordt er maximaal rekening gehouden met de richtlijnen van het vademecum fietsvoorzieningen. Op plaatsen waar deze richtlijnen (gedeeltelijk) niet gevolgd kunnen worden (bijvoorbeeld combinatie kernnet met fietszone in Strombeek-Bever), zullen er flankerende maatregelen onderzocht worden om het functioneren van de fietsstraat/fietszone verder te waarborgen.



**Figuur 11**

Belangrijkste schoolroutes Grimbergen

## 2.4. FIETSFRASTRUCTUUR

Op fietsverbindingen waarbij het invoeren van fietszones of fietsstraten niet aangewezen is, dient maximaal ingezet te worden op een comfortabele (gescheiden) fietsinfrastructuur. Het ontwerp van deze fietsinfrastructuur is ook afhankelijk van de functie van de verbinding. Bij bovenlokale verbindingen is het belangrijk om rekening te houden met doorgaande fietsverbindingen van o.a. elektrische fietsen en speedpedelecs. Bij het ontwerp van de nieuwe fietsinfrastructuur dient maximaal rekening gehouden te worden met de inrichtingsprincipes van het “Vademecum fietsvoorzieningen”.

## 2.5. VEILIGE KRUISPUNTEN

De meerderheid van de ongevallen met fietsers gebeurt ter hoogte van kruispunten. Om de “Vision Zero” te halen is het dan ook essentieel om in te zetten op veiligere kruispunten. Op basis van de enquête en ongevalgegevens van de politie zijn verschillende gevaarlijke kruispunten gedetecteerd die prioritair aangepakt moeten worden met het oog op fietsveiligheid.

Ook het comfort ter hoogte van de kruispunten verdient de nodige aandacht. Hierbij is het belangrijk om vlotte overgangen te voorzien tussen fietspaden en de rijbaan om een vlotte en veilige oversteekbeweging te kunnen maken.

## 2.6. FIETSENSTALLINGEN

De lokale fietsverbindingen connecteren de lokale attractiepolen met het hoger gelegen fietsnetwerk of de lokale attractiepolen onderling. Naast een vlotte verbinding is het ook belangrijk dat er voldoende stallingsinfrastructuur aanwezig is nabij deze lokale bestemmingen. Op basis van de enquête zijn de meeste prioritare locaties aangeduid op de netwerkfiguur. Vooral in het centrum van Grimbergen en Strombeek-Bever werd er duidelijk aangegeven dat er een tekort is aan publieke fietsenstallingen. Deze fietsenstallingen worden best overdekt en zo dicht mogelijk bij de ingang van de bestemming voorzien. Naast de fietsenstallingen nabij publieke voorzieningen was er ook een duidelijke vraag om bijkomende buurtfietsenstallingen te voorzien in de meer stedelijke omgeving van Strombeek-Bever. Vooral bij straten met huizen zonder

garages zullen deze buurtfietsenstallingen een grote meerwaarde betekenen.



**Figuur 12**

Voorbeeld van vlotte overgang naar fietspad

# OPENBAAR VERVOER



**KERNNET**



**SNELTRAM**



**RINGTRAMBUS**



**AANVULLEND NET - CADANS**



**FUNCTIONELE RITTEN**



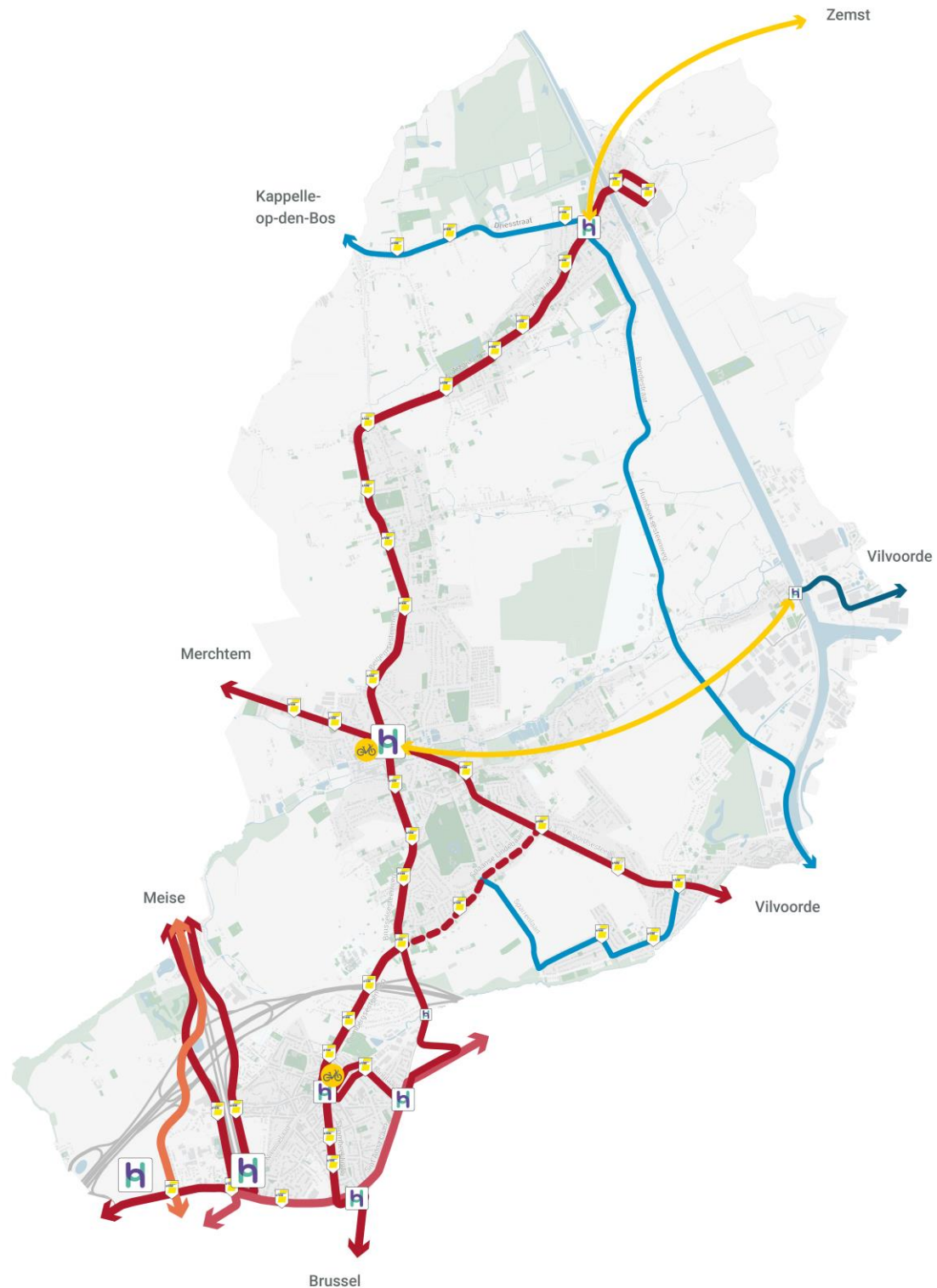
**HOPPINPUNTEN**



**VERVOER OP MAAT**



**DEELFIETSEN**



### 3. OV-NETWERK

Het openbaar vervoer wordt regionaal vormgegeven in de vervoerregio's volgens de principes van basisbereikbaarheid. Grimbergen is gelegen binnen de vervoerregio Vlaamse Rand. Met de nieuwe regionale OV-plannen op korte termijn wil Vlaanderen inzetten op een mobiliteitsswitch.

*Met de mobiliteitsswitch zet Vlaanderen in op efficiënter, duurzamer en flexibeler openbaar vervoer. Dat doen we door de vraag en het aanbod van openbaar vervoer beter op elkaar af te stemmen. De trein, tram en bus blijven vaste waarden. Op plaatsen waar er meer reizigers vertrekken of aankomen zetten we snellere en frequentere bus- en tramverbindingen in. Op minder drukke plaatsen komt er flexvervoer. Je reserveert dan vooraf een rit of gebruikt een deelfiets of deelwagen om een deel van je route af te leggen.*

Op de netwerkfiguur wordt het openbaar vervoerplan op korte termijn weergegeven, goedgekeurd door de vervoerregio. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende lagen, namelijk het kernnet, aanvullend net, functioneel net en vervoer op maat.

#### 3.1. KERNNET

De functie van het kernnet is om de hoge vervoersvraag op de grote assen te dienen. Het kernnet is een netwerk van lijngebonden, vast openbaar vervoer.

De sneltram zal Willebroek met Brussel verbinden en passeert ten westen van de wijk Treft over het grondgebied van Grimbergen met een halte t.h.v. parking C.

De ringtrambus (lijn 820) is een parallelle lijn aan de R0 die de Noordrand van Brussel tussen Jette en de luchthaven verbindt. Het tracé van de ringtrambus loopt aan de rand van Strombeek-Bever en heeft verschillende haltes langs de Sint-Annalaan.

Lijnen 230 en 231 behoren tot het kernnet dat de verschillende deelgemeenten van Grimbergen van noord naar zuid verbindt met onder meer een passage door het centrum van Strombeek-Bever. Lijn 231 verbindt Strombeek-Bever en Grimbergen Stelplaats via de Spaanse Lindebaan. Dit

deel van het traject wordt, omwille van het nieuwe mobiliteitsplan, in vraag gesteld door de gemeente. De gemeente geeft de voorkeur aan een rechtstreekse verbinding via de Brusselsesteenweg gelijklopend met lijn 230. Deze vraag tot wijziging van het traject van lijn 231 dient verder besproken te worden op de vervoersregioraad en met de Lijn.

Lijn 821 is een oost-west verbinding door Grimbergen langs de N211 die Zaventem met Merchtem verbindt.

#### 3.2. AANVULLEND NET - CADANS

De functie van het aanvullend net is om de vervoersvraag vanuit en in de kleinere kernen naar de lijnen van het kernnet van het stads- en streekvervoer en treinnet te dienen.

De stadslijn Verbrande Brug – Vilvoorde – Houtem (lijn 280 – 287) is onderdeel van het aanvullend net.

#### 3.3. AANVULLEND NET - FUNCTIONEEL

Een aparte categorie binnen het aanvullend net vormt het functioneel net met de functionele ritten. Deze ritten spelen in op verplaatsingsstromen op welbepaalde momenten op een dag voor welbepaalde doelgroepen (vooral scholieren en werknemers dus voor woon-school- en woon-werkverkeer).

Op het grondgebied zijn verschillende functionele lijnen voorzien. Deze lijnen zijn allemaal in functie van scholen in Grimbergen en omliggende gemeenten zoals Kapelle-op-den-Bos en Vilvoorde. Lijnen 261, 518, 533, 534 en 536 behoren tot het functioneel net.

#### 3.4. VERVOER OP MAAT

De huidige lijn 232 (verbinding Grimbergen – Verbrande Brug) wordt vervangen door vervoer op maat met een bediening doorheen de hele dag. Ook tussen Humbeek en Laar (Zemst) wordt er vervoer op maat voorzien, echter enkel tijdens de spitsuren.

Op verschillende locaties worden deelfietssystemen voorzien zoals Grimbergen Stelplaats en Strombeek-Bever centrum.

Gezien het OV-netwerk regionaal behandeld wordt zal binnen dit lokale mobiliteitsplan vooral ingezet worden op de aansluiting van de andere vervoersmodi op het OV-netwerk.

## 4. GEMOTORISEERD VERKEER

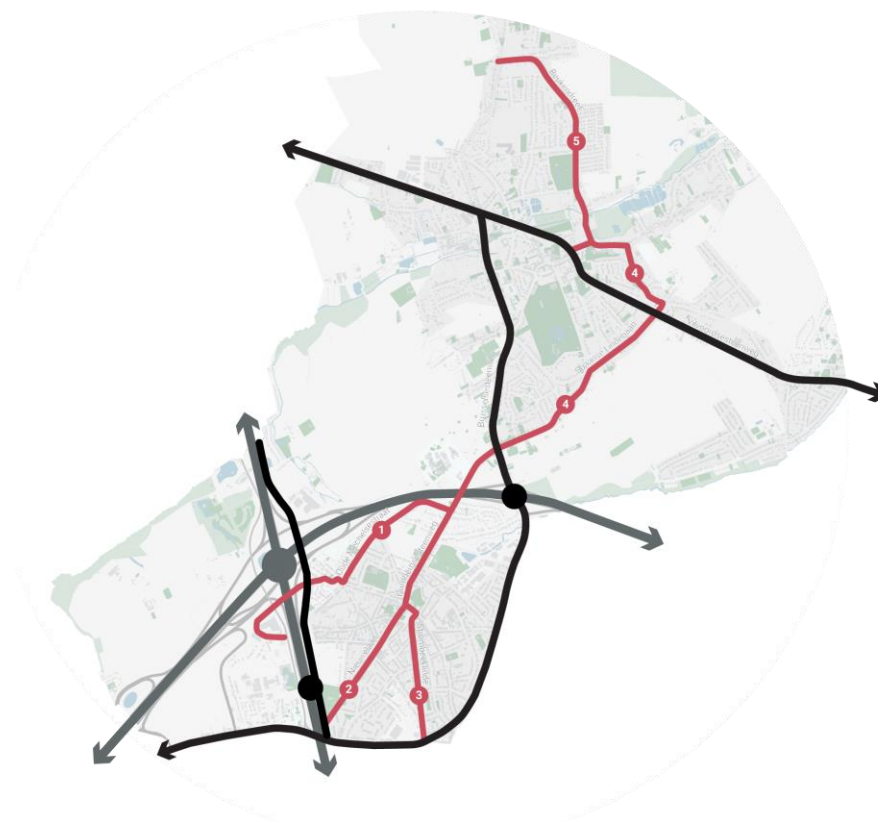
Een sturend beleid voor het gemotoriseerd verkeer heeft een grote impact op de leefbaarheid binnen een gemeente. In de bewonersenquête werd veel aangegeven dat de verkeersdruk groot was. Dit werd ook vaak aangegeven op straten waar de woonfunctie primeert of op belangrijke schoolfietsroutes. Voor deze assen is, op basis van Floating Car Data, het aantal doorgaande bewegingen in kaart gebracht die eigenlijk geen bestemming of oorsprong hebben binnen deze woongebieden.

### 4.1. FLOATING CAR DATA

Floating Car Data geeft inzicht in de oorsprong en bestemming van gemotoriseerde voertuigen. Deze worden bepaald op basis van GPS-data waarmee ca. 15% van alle gemotoriseerd verkeer wordt gecapteerd. Deze tool laat dus niet toe om de totale verkeersdruk van een straat te bepalen maar toont wel de gebruikte routes. Op basis van deze routes kan gekeken worden of een straat gebruikt wordt als bestemming of oorsprong of eerder als doorgaande verbinding. **Concreet hebben we in Grimbergen vijf routes/straten gedetecteerd** (Figuur 13) in woongebieden of belangrijke fietsroutes waarbij een significant aandeel van het verkeer geen oorsprong en bestemming had in de omgeving van deze straat en de oorsprong of bestemming zelfs buiten het grondgebied van Grimbergen lag.

In de wijkfiguren wordt er dieper ingegaan op de maatregelen die genomen worden om de verkeersdruk op deze routes verder te doen dalen.

### FLOATING CAR DATA 5 routes met doorgaand verkeer



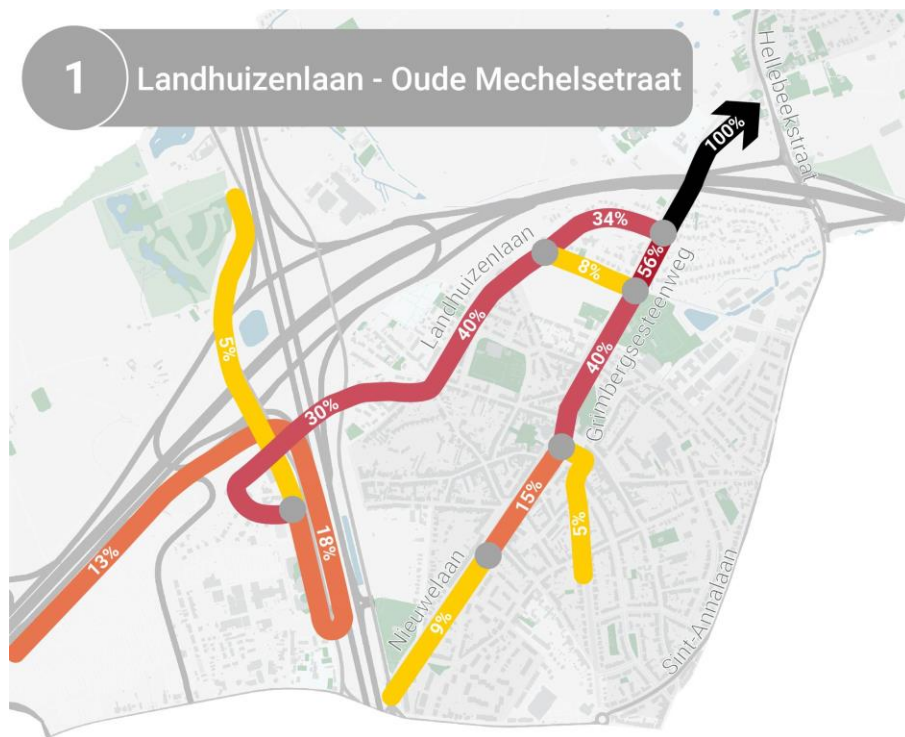
**Figuur 13**

Overzichtsfiguur sluiproutes Grimbergen



### 1. Oude Mechelsestraat – Landhuizenlaan

Een groot aandeel van het verkeer dat tijdens de avondspits toekomt op het kruispunt Grimbergsesteenweg – Hellebeekstraat is afkomstig van de Meisestraat en maakt gebruik van de route Oude Mechelsestraat – Landhuizenlaan. Een significant aandeel is afkomstig van de R0/A12. Deze sluisroute is bijgevolg sterk afhankelijk van de verzadiging van de R0.

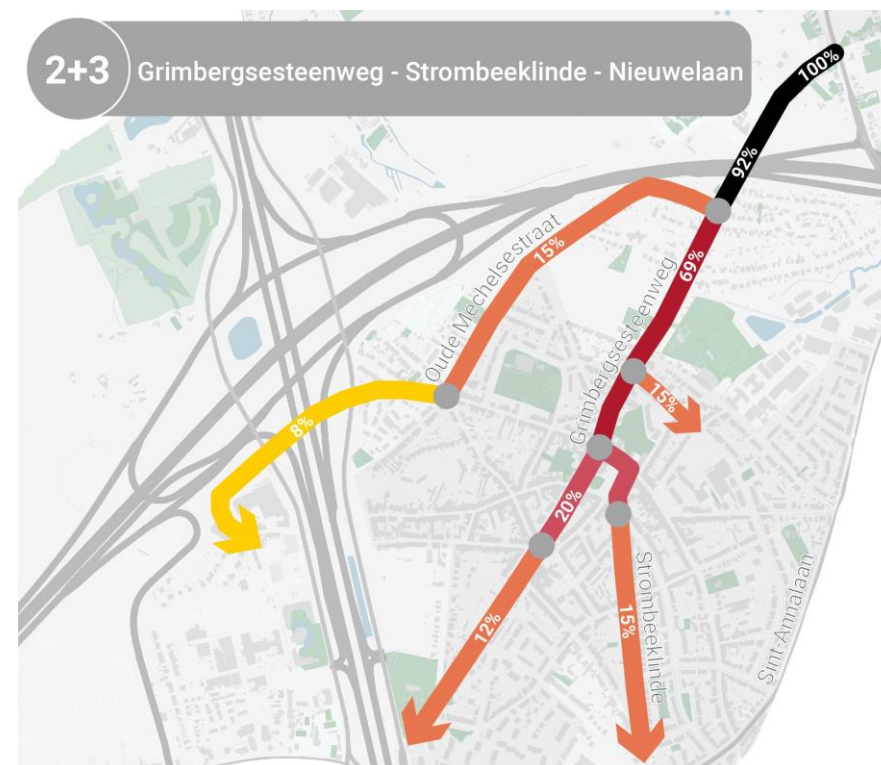


**Figuur 14**

Herkomst verkeer dat richting het kruispunt Hellebeekstraat – Grimbergsesteenweg rijdt tijdens de avondspits

### 2. Grimbergsesteenweg – Nieuwelaan

De tweede route loopt van het noorden tot het zuiden van Strombeek-Bever (en omgekeerd). Op Figuur 15 is te zien dat tijdens de ochtendspits ca. 12% van het gemotoriseerd verkeer dat komt van het kruispunt Grimbergsesteenweg – Hellebeekstraat richting het kruispunt Nieuwelaan – Antwerpselaan gaat en door het centrum van Strombeek-Bever rijdt i.p.v. gebruik te maken de Sint-Annalaan. Deze route wordt ook in de omgekeerde richting en op andere tijdstippen gebruikt, hetzij in mindere mate.

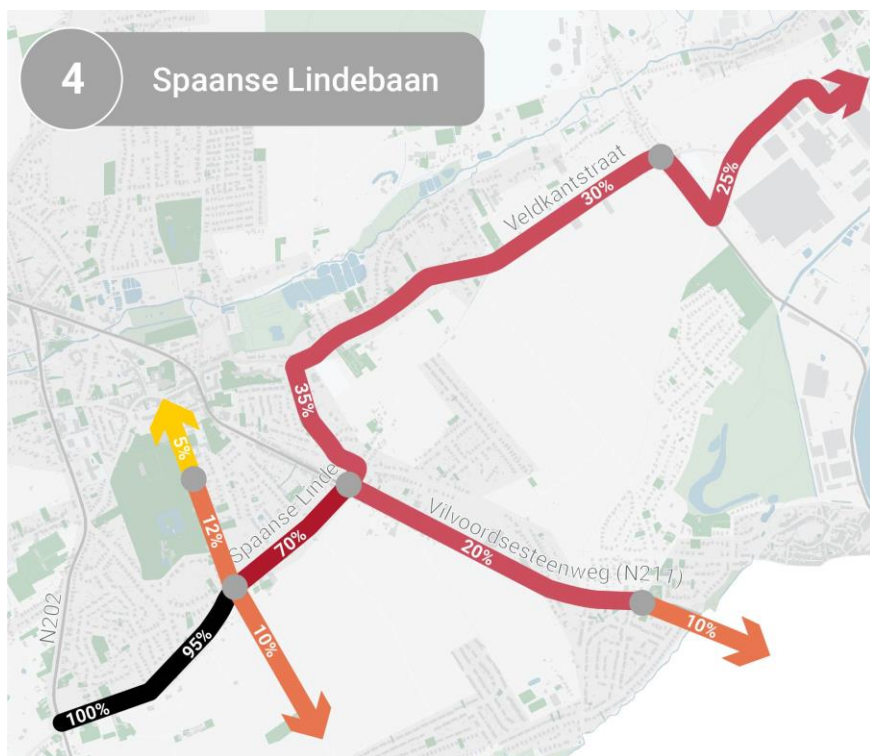


**Figuur 15**

Bestemming van het verkeer dat van het kruispunt Hellebeekstraat – Grimbergsesteenweg komt tijdens de ochtendspits

### 3. Grimbergsesteenweg – Strombeeklinde

Deze route is een alternatief op route 2 door Strombeek-Bever maar via de Strombeeklinde i.p.v. de Nieuwelaan. Deze route wordt vooral gebruikt tijdens de ochtendspits in zuidelijke richting (Figuur 15). Ca. 10% van het gemotoriseerd verkeer dat toekomt op het kruispunt Strombeeklinde – Sint-Annalaan heeft zijn oorsprong in het noorden van de Grimbergsesteenweg of verder en maakt gebruik van het centrum van Strombeek-Bever i.p.v. de Sint-Annalaan.



**Figuur 16**

Bestemming van het verkeer dat van het kruispunt Hellebeekstraat – Grimbergsesteenweg komt tijdens de avondspits

### 4. Spaanse Lindebaan – Driekastanjelaarsstraat

De Spaanse Lindebaan wordt gebruikt als verbinding tussen de twee gewestwegen N202 en N211. In de ochtendspits is de westelijke richting dominant. 15% van het verkeer op deze route heeft zelfs een oorsprong buiten Grimbergen (Figuur 16). Hierbij wordt eveneens gebruik gemaakt van de Driekastanjelaarsstraat als doorgaande verbinding. Tijdens de avondspits nemen we hetzelfde waar, maar in omgekeerde richting.

### 5. Beukendreef

De Beukendreef is een wijkontsluitingsas, maar wordt eveneens gebruikt door verkeer dat geen oorsprong of bestemming kent binnen deze wijk. Meer dan 50% van de gemotoriseerde bewegingen in deze straat is doorgaand verkeer (Figuur 17).



**Figuur 17**

Herkomst van het verkeer dat richting het kruispunt Heirbaan – Beigemsesteenweg rijdt tijdens de avondspits

# SNELHEID



BESTAANDE ZONE 30



NIEUWE ZONE 30



INRICHTING POORT NAAR ZONE 30



TRAJECT SNELHEIDSCONTROLE



TE ONDERZOEKEN



## WEGENCATEGORISERING

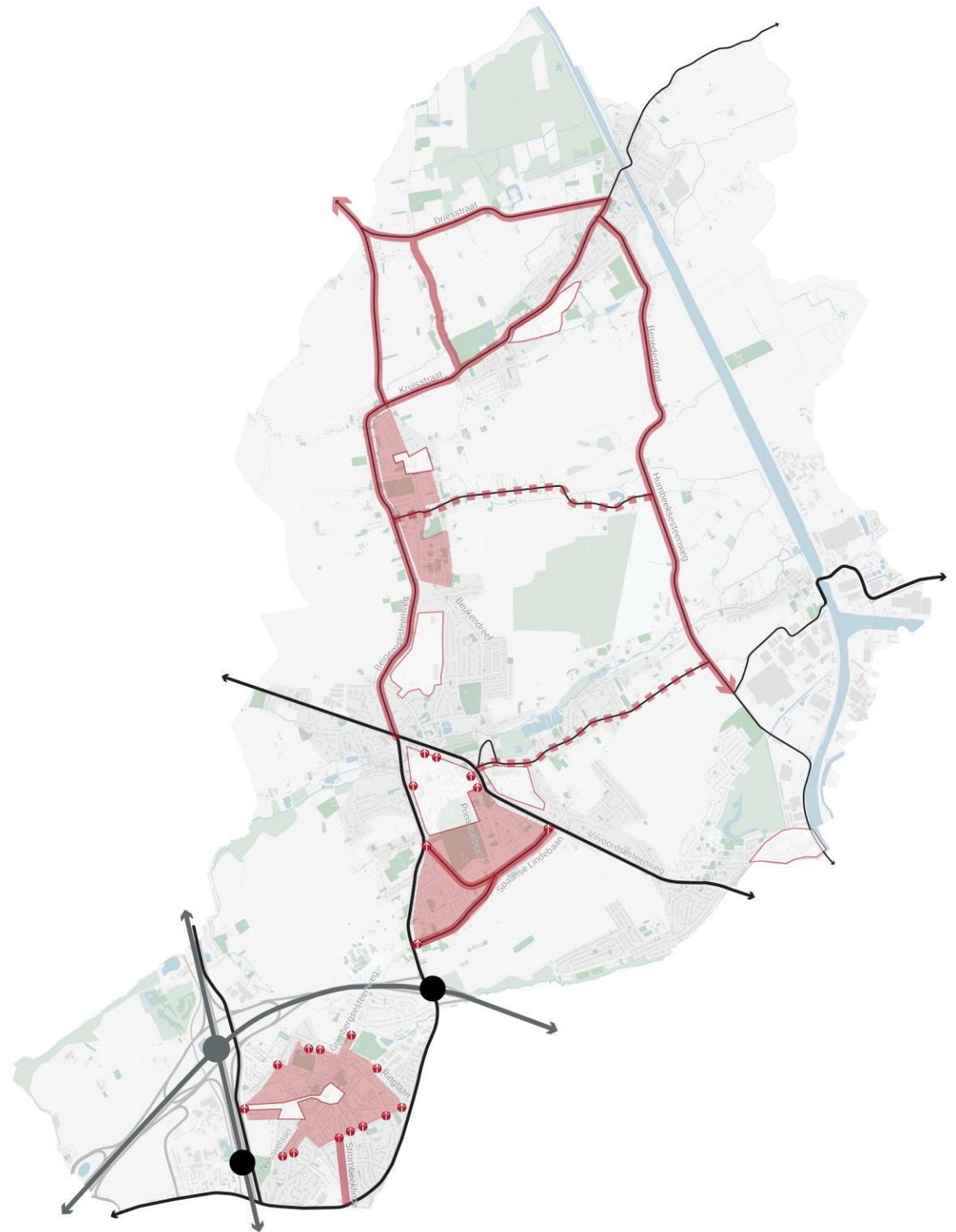
HOOFDWEGENNET



DRAGEND WEGENNET



LOKALE ONTSLUITINGSWEGEN



## 4.2. SNELHEID

Over alle vervoersmodi heen veroorzaakt een te hoge snelheid de meeste dodelijke slachtoffers in het verkeer. De overlevingskans voor fietsers en voetgangers bij een aanrijding is meer dan dubbel zo groot bij een snelheidslimiet van 30 t.o.v. 50 km/u.

Daarom wordt er binnen dit mobiliteitsplan sterk ingezet op de uitbreiding van de bestaande zones 30. De uitbreidingen van deze zones is weergegeven op de netwerkfiguur. In volgende deelgemeenten wordt er een significante uitbreiding van de zone 30 voorzien:

1. Beigem;
2. Grimbergen-centrum;
3. Strombeek-Bever.

Voor deze zones 30 wordt er op korte termijn ook werk gemaakt van de zogenaamde "poorten". Hiermee worden de zones 30 visueel versterkt voor de bestuurders.

### 4.2.1. HANDHAVING

Naast de uitbreiding van de zones 30 zal er ook ingezet worden op de handhaving van de snelheid. Hiervoor zal er gebruik gemaakt worden van ANPR-camera's die met de automatische herkenning van nummerplaten, de doorrijtijd van een voertuig op een bepaald traject kunnen meten. De focus van de handhaving ligt in eerste instantie op lokale ontsluitingswegen (zie hierna) waar de snelheidslimiet op de meeste plaatsen 50 km/u bedraagt. Er worden trajectcontroles voorzien voor onderstaande assen:

- Spaanse Lindebaan en Merodestraat;
- Beigemsesteenweg – Meerstraat – Zijpstraat;
- Humbeeksesteenweg – Benedestraat – Kerkstraat – Achterstraat – Kruisstraat;
- Molenstraat;
- Strombeeklinde.

Na een succesvolle uitrol van bovenstaande segmenten kunnen ook voor andere lokale ontsluitingswegen als de Daalstraat en Veldkantstraat (reeds in onderzoek) trajectcontroles voorzien worden.

De handhaving via ANPR-camera's kan ook ingezet worden om de uitgebreide zones 30 te controleren. Hiervoor is het echter aangeraden om eerst voldoende te communiceren over de snelheidswijziging en de bestuurder voldoende tijd te geven om zich aan te passen aan de nieuwe situatie.

## 4.3. CATEGORISERING GEMOTORISEERD VERKEER

### 4.3.1. HOOFDWEGENNET

Het hoofdwegennet zorgt voor een vlotte afwikkeling van doorgaand verkeer op interregionale schaal en is de drager van het doorgaand vrachtverkeer.

### 4.3.2. DRAGEND WEGENNET

Het dragend wegennet is het structurele netwerk voor verplaatsingen tussen regio's. Voor het grondgebied Grimbergen zijn alle wegen van het dragend wegennet Interlokale wegen. Deze wegen verbinden in onze regio niet aanpalende gemeenten.

### 4.3.3. LOKAAL WEGENNET

De lokale ontsluitingswegen voor het gemotoriseerd verkeer zijn de straten waar het gemotoriseerd verkeer van verschillende kernen (bijvoorbeeld Grimbergen en Humbeek) op verzameld wordt. Doorgaande bovenlokale verbindingen (bijvoorbeeld tussen Vilvoorde en Kapelle-op-den-Bos) worden maximaal vermeden op deze straten.

Alle overige straten zijn erftoegangswegen voor bestemmingsverkeer. Op deze wegen worden alle doorgaande bewegingen maximaal vermeden.

# VRACHTVERVOER



## HANDHAVING ZWAAR VERKEER

CORRIDOR



TRAJECT



## TONNAGEBEPERKING

ONBEPERKT



5 TON



7,5 TON

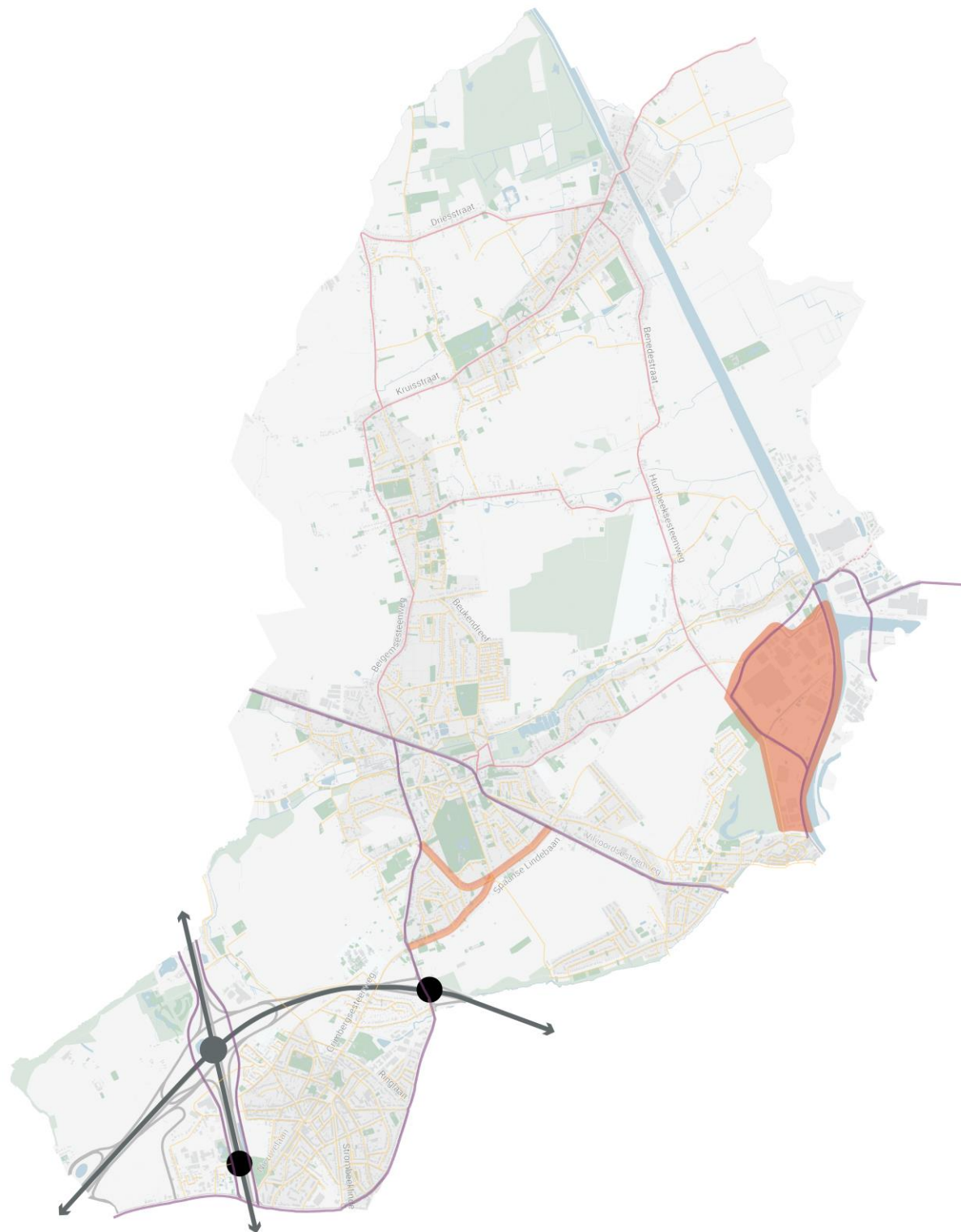


3,5 TON



## WEGENCATEGORISERING

HOOFDWEGENNET



#### 4.4. ZWAAR VERKEER

##### 4.4.1. TONNAGEBEPERKING

Op enkele lokale ontsluitingswegen waar momenteel een onbeperkte tonnage geldt wordt een tonnagebeperking ingevoerd van 7,5 ton. Het gaat om onderstaande straten:

- Beigemsesteenweg – Meerstraat – Zijpstraat;
- Kruisstraat – Achterstraat – Kerkstraat;
- Kanaalstraat – Mechelstraat;
- Humbeeksesteenweg – Benedestraat.

##### 4.4.2. HANDHAVING

Op het grondgebied van Grimbergen zijn er verschillende bedrijventerreinen aanwezig. Een groot deel van deze bedrijvigheid situeert zich nabij het zeekanaal Brussel – Schelde t.h.v. de Verbrande Brug. Momenteel is er al een overeenkomst tussen de gemeente Grimbergen, Vilvoorde en de Vlaamse Overheid (AWV) om een corridor met ANPR-camera's te voorzien rond het bedrijventerrein aan de Westvaardijk. Deze corridor zal ervoor zorgen dat alle bedrijven ten oosten van het kanaal zullen ontsluiten via de R22. Hierdoor zal het aantal doorgaande vrachtbewegingen over het grondgebied van Grimbergen beperkt worden.

Daarnaast wordt er op wijkniveau bekeken voor welke segmenten er bijkomende handhaving van de huidige tonnagebeperking via ANPR-camera's wenselijk is. Op onderstaand segment zal er prioritair ingezet worden op de handhaving van de huidige tonnagebeperking:

- Spaanse Lindebaan en Merodestraat.

#### 4.5. PARKEREN

##### 4.5.1. PARKEERPLAN

In de huidige situatie gelden er voor het grondgebied van Grimbergen en Strombeek-Bever geen beperkingen op parkeren (met uitzondering van enkele beperkte blauwe zones). Naast het straatparkeren zijn er in de kernen ook enkele grotere parkings aanwezig. Het parkeeraanbod wordt eerder als ruim ervaren op het grondgebied Grimbergen. Toch heerst er op sommige locaties en/of specifieke tijdstippen (bijvoorbeeld begin- en einduren school, voorstellingen in het Cultuurcentrum, enz...) een hoge verkeers- en parkeerdruk.

De gemeente ontwikkelde een parkeerplan voor het bovengronds parkeren in het centrum van Strombeek-Bever en van Grimbergen (zie bijlage). Dit wordt een combinatie van blauwe zone, plaatsen voor kortparkeren, plaatsen voor personen met een beperking en bewonerskaarten. Voor Strombeek-Bever zal in het centrum tevens een betalende zone worden ingericht, met inbegrip van de bouw van een betalende ondergrondse parking.

Door dergelijke maatregelen te nemen zal het bestaande parkeeraanbod beter benut worden, zal de parkeerdruk dalen en kunnen er parkeerplaatsen ingewisseld worden ten voordele van meer groen en/of betere voetgangers- en fietsinfrastructuur.

##### Borcht

In het centrum van Borcht is er een hoge densiteit aan woningen waardoor er zich soms een parkeerdruk voordoet door de bewoners. Door op gerichte momenten de bezetting in kaart te brengen kan er gezocht worden naar gerichte maatregelen zoals het creëren van buurtparkings aan de rand van het centrum. Hiermee kunnen de smalle straten zelf ontlast worden en een meer kwaliteitsvolle inrichting krijgen.



**Figuur 18**

Voorstel parkeeronderzoek Borcht

#### 4.5.2. RANDPARKINGS

Meer aan de rand van de centra kunnen randparkings voorzien worden waar onbeperkt parkeren mogelijk blijft. Op deze manier zullen (in combinatie met parkeerregimes in het centrum) deze parkings beter benut worden met een daling van het aantal autobewegingen in de centra tot gevolg.

Op de netwerkfiguur van de voetgangers worden de zoeklocaties voor deze randparkings weergegeven. Zoals aangegeven bij het voetgangersnetwerk is het essentieel om voor deze locaties een goede verbinding richting het centrum te voorzien.



## LEEFBARE WIJKEN EN KERNEN





# HUMBEEK

## 1. HUMBEEK

Tijdens de participatieavond in Humbeek was er veel aandacht voor veilige schoolomgevingen en schoolroutes. Daarnaast was er ook veel vraag naar een beperking van het doorgaande zwaar verkeer. De maatregelen om het doorgaand zwaar verkeer tegen te gaan werden reeds besproken onder de netwerken (hoofdstuk 4.4). De maatregelen voor veilige schoolomgevingen en routes worden hieronder in detail uitgelicht.

### 1.1 SCHOOLROUTE KAPELLE-OP-DEN-BOS

Om de schoolroute richting Kapelle-op-den-Bos (wijkfiguur) veiliger te maken wordt er een verkeersfilter in de Meidoornlaan voorzien. De verkeersfilter in de Meidoornlaan t.h.v. het kruispunt met de Molenstraat zorgt ervoor dat er geen gemotoriseerd verkeer de Molenstraat kan inrijden komende van de achterliggende wijk. Op deze manier kunnen de fietsers komende van Beigem vrij doorrijden tot aan de Kruisstraat. Het gemotoriseerd verkeer uit de wijk kan nog steeds de Kruisstraat bereiken via de Ter Eikenlaan, Abelenlaan en Steeneikstraat.

De handhaving op snelheid aan de hand van een trajectcontrole in de Molenstraat (zie hoofdstuk 4.2.1) zal eveneens bijdragen tot de verkeersveiligheid van de schoolroute richting Kapelle-op-den-Bos.

### 1.2 SCHOOLOMGEVINGEN

De Sint-Rumoldusstraat en de Dorpstraat worden ingericht als fietsstraat in functie van het lokaal fietsnetwerk en ter ondersteuning van de fietsende jeugd richting de basisschool Mozaïek en de sportterreinen.

### 1.3 ZONE 30

Een verdere uitbreiding van de zone 30 blijft op termijn mogelijk. Deze uitbreiding is pas voorzien na de evaluatie van de uitbreiding zone 30 op korte termijn en wanneer er voldoende draagvlak voor gevonden is (tijdshorizon 2030) De uitgebreide zone in Humbeek zal alle straten aan weerszijden van de as Kruisstraat – Achterstraat – Kerkstraat omvatten (m.u.v. Benedestraat en Warandestraat).

Schoolroute



Schoolomgeving



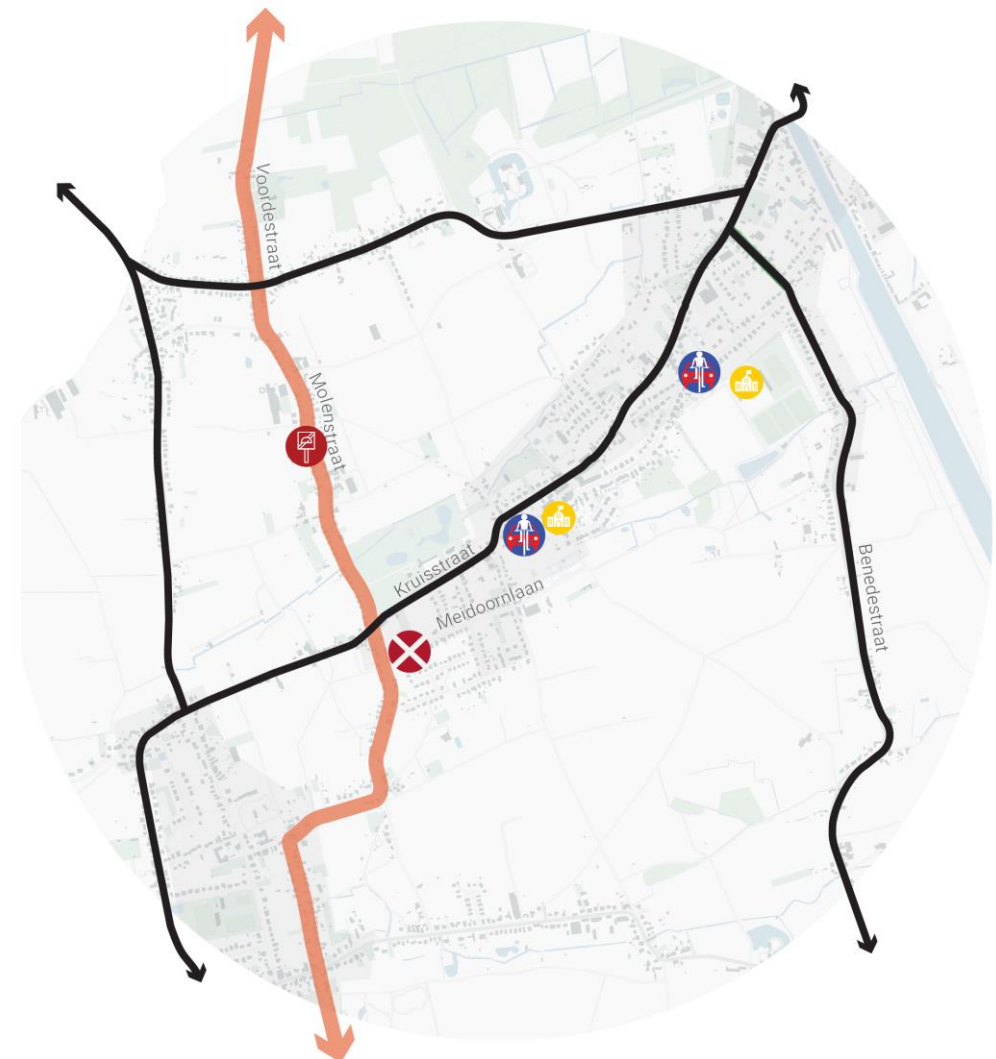
Fietsstraat



Handhaving snelheid



Verkeersfilter



Leefbare wijken en kernen

MOBILITEITSPAN GRIMBERGEN GRIMBERGEN

## ONTDUBBELING BEIGEMSESTEENWEG

Eénrichtingsverkeer →



Schoolomgeving 🏫



Geen doorgang voor gemotoriseerd verkeer 🚫



Fietszone 🚲



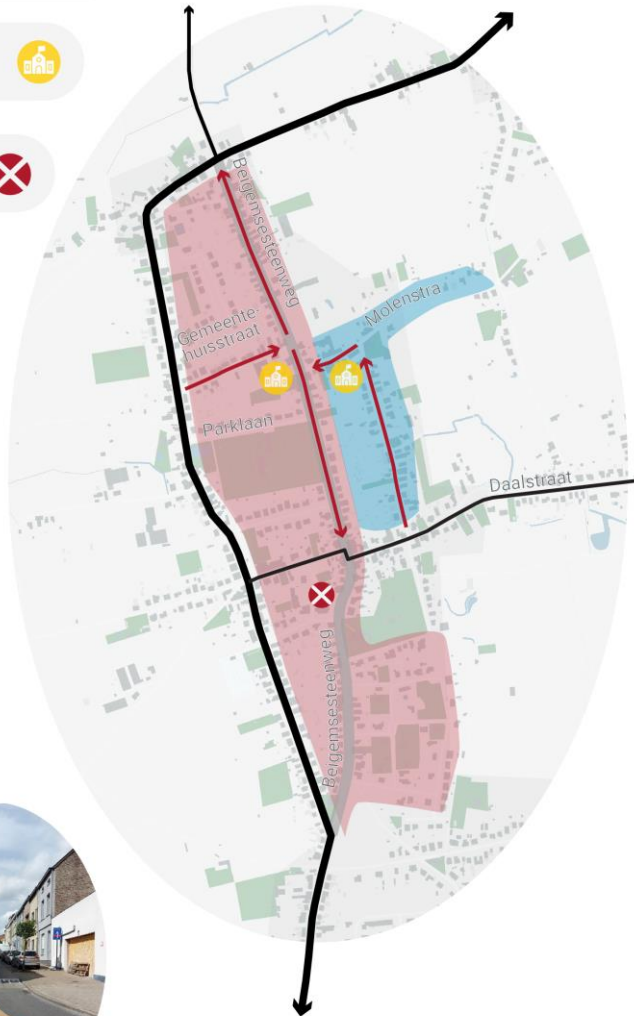
Zone 30 🏠



Inspiratiebeeld



Inspiratiebeeld



## 2. BEIGEM

Net als in Humbeek was er in Beigem veel aandacht voor veilige schoolomgevingen en schoolroutes. De ontdubbeling van de Beigemsesteenweg met als doel het weren van doorgaand verkeer, speelt hierin een belangrijke rol.

### 2.1 ONTDUBBELING BEIGEMSESTEENWEG

Ten noorden van de Daalstraat wordt de Beigemsesteenweg ingericht als éénrichtingsstraat. Ter hoogte van de Gemeentehuisstraat wordt de richting gewisseld om twee afzonderlijke lussen te creëren en de schoolcirculatie van de twee afdelingen van de basisschool 't Mierken uit elkaar te houden.

Ten noorden van de Gemeentehuisstraat is de Beigemsesteenweg enkelrichting in noordelijke richting en ten zuiden van de Gemeentehuisstraat in zuidelijke richting.

De schoolcirculatie wordt verder ondersteund door éénrichtingstraten ingericht als fietsstraten in de Gemeentehuisstraat, Molenstraat en Gustaaf De Dondersstraat.

### 2.2 ZEVENSTERRE

In het zuidelijke deel van de Beigemsesteenweg (tussen de Daalstraat en Meerstraat) worden beide richtingen behouden, maar wordt er wel een knip voorzien in het smal gedeelte van de straat Zevensterre om de ruimtelijke kwaliteit in de omgeving van de kerk verder te versterken.

### 2.3 ZONE 30

Op korte termijn wordt er een uitbreiding van de zone voorzien voor de Beigemsesteenweg tussen Kruisstraat en Meerstraat. Alle straten tussen de Beigemsesteenweg en Meerstraat (incl. Gemeentehuisstraat en Obbergenkouter) worden eveneens opgenomen binnen de zone 30.

## 2.4 EVALUATIE

De hierboven voorgestelde maatregelen zullen een positief effect hebben op de veiligheid van de schoolomgevingen en de leefbaarheid van de Beigemsesteenweg. Mogelijk zal er wel een toename van het verkeer plaatsvinden in de Hof van Obbergenstraat en Meerstraat. Daarom zal het belangrijk zijn om voor- en na het invoeren van de maatregelen metingen uit te voeren die de snelheid en de intensiteit langs deze straat in kaart brengen. Bij een significante toename kan er ingezet worden op milderende maatregelen zoals snelheidsremmers. De combinatie van geparkeerde voertuigen en een eventuele toename van het verkeer zal eveneens een belangrijk aandachtspunt zijn bij het evalueren van de maatregelen.

Vanuit de bewoners kwam eveneens de vraag om het zuidelijke deel van de Beigemsesteenweg te knippen t.h.v. de Zevensterre en op deze manier de ruimtelijke kwaliteit van deze zone verder te verhogen. Deze maatregel kan verder onderzocht worden indien de toename van de verkeersdruk in de Hof van Obbergenstraat beperkt is na het nemen van de maatregelen beschreven in hoofdstuk 2.1 en 2.2.

## 3. ZONNEVELD

De wijk Zonneveld bestaat hoofdzakelijk uit woningen waarbij de verblijfsfunctie primeert. Straten als de Beukendreef en de Keienberglaan verzamelen het verkeer uit deze wijk richting het hoger gelegen wegennet. Deze straten worden echter ook gebruikt voor doorgaande gemotoriseerde bewegingen die geen bestemming hebben binnen de wijk. De Beukendreef en de Keienberglaan zijn tevens ook belangrijke verbindingen als onderdeel van lokale én bovenlokale fietsroutes. Om het comfort en de veiligheid van deze fietsroutes te verbeteren worden verschillende maatregelen voorgesteld. Deze maatregelen zullen eveneens bijdragen tot het woonkarakter van deze straten en de leefbaarheid verhogen.

Geen doorgang voor  
gemotoriseerd verkeer



### 3.1 BEUKENDREEF

In de Beukendreef wordt een verkeersfilter voorzien ter hoogte van het kruispunt met De Vlasschaardstraat. Hierbij blijft doorgaand fietsverkeer mogelijk maar wordt het doorgaand gemotoriseerd verkeer geweerd. Het verkeer ten noorden van deze knip zal ontsluiten via de Grote Heirbaan richting de Beigemsesteenweg. Het verkeer ten zuiden van de knip zal ontsluiten via de Rijkenhoekstraat richting de N211. Bijkomend wordt er een verkeersfilter voorzien in de Wezelstraat om alternatieve sluiproutes tegen te gaan.

### 3.2 RUP BEIGEMVELD

Het bestuur heeft uitdrukkelijk gevraagd om het 4-kwadrantenprincipe van het RUP Beigemveld te respecteren. De voorgestelde circulatie uit het RUP wordt dan ook integraal opgenomen in het mobiliteitsplan. De hiervoor voorgestelde maatregelen zijn ook compatibel met de principes uit het RUP.

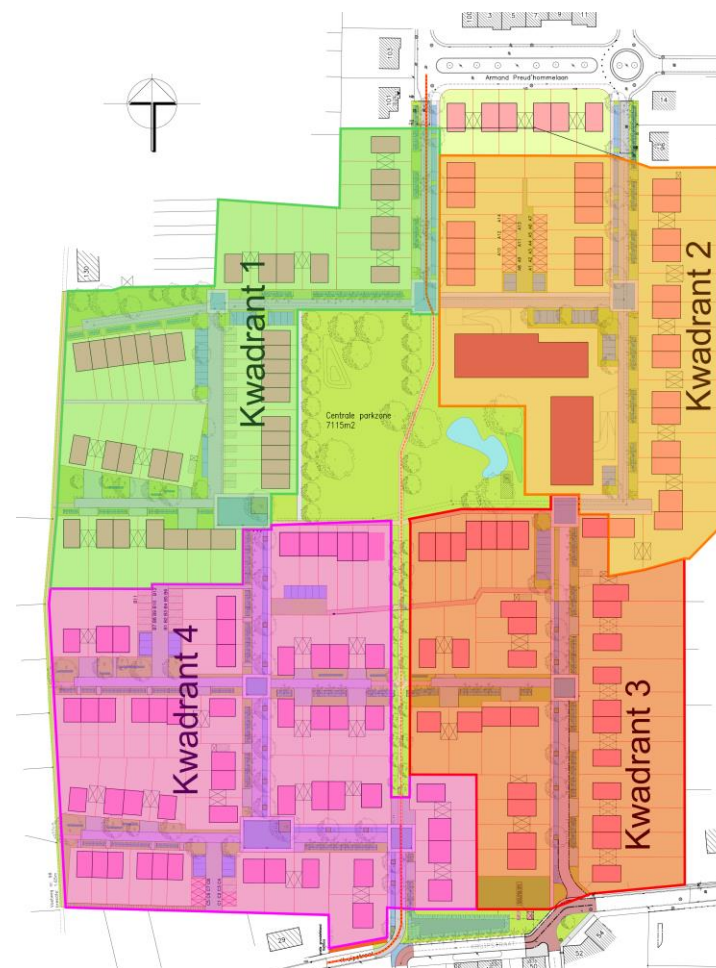
### 3.3 EVALUATIE

De hierboven voorgestelde maatregelen zullen een positief effect hebben op de leefbaarheid van van het Wezenhageveld. Daarnaast zal ook de veiligheid op enkele belangrijke fietsschoolroutes doorheen de wijk verbeteren.

De knip in de Beukendreef (en onderstaande knippen) zal mogelijk de verkeersdruk in de Keienberglaan en Steenpoeldreef doen toenemen. Gezien de Keienberglaan een belangrijke schoolroute is, zal het belangrijk zijn om de intensiteit en snelheid te monitoren voor- en na de ingrepen in de wijk Zonneveld.

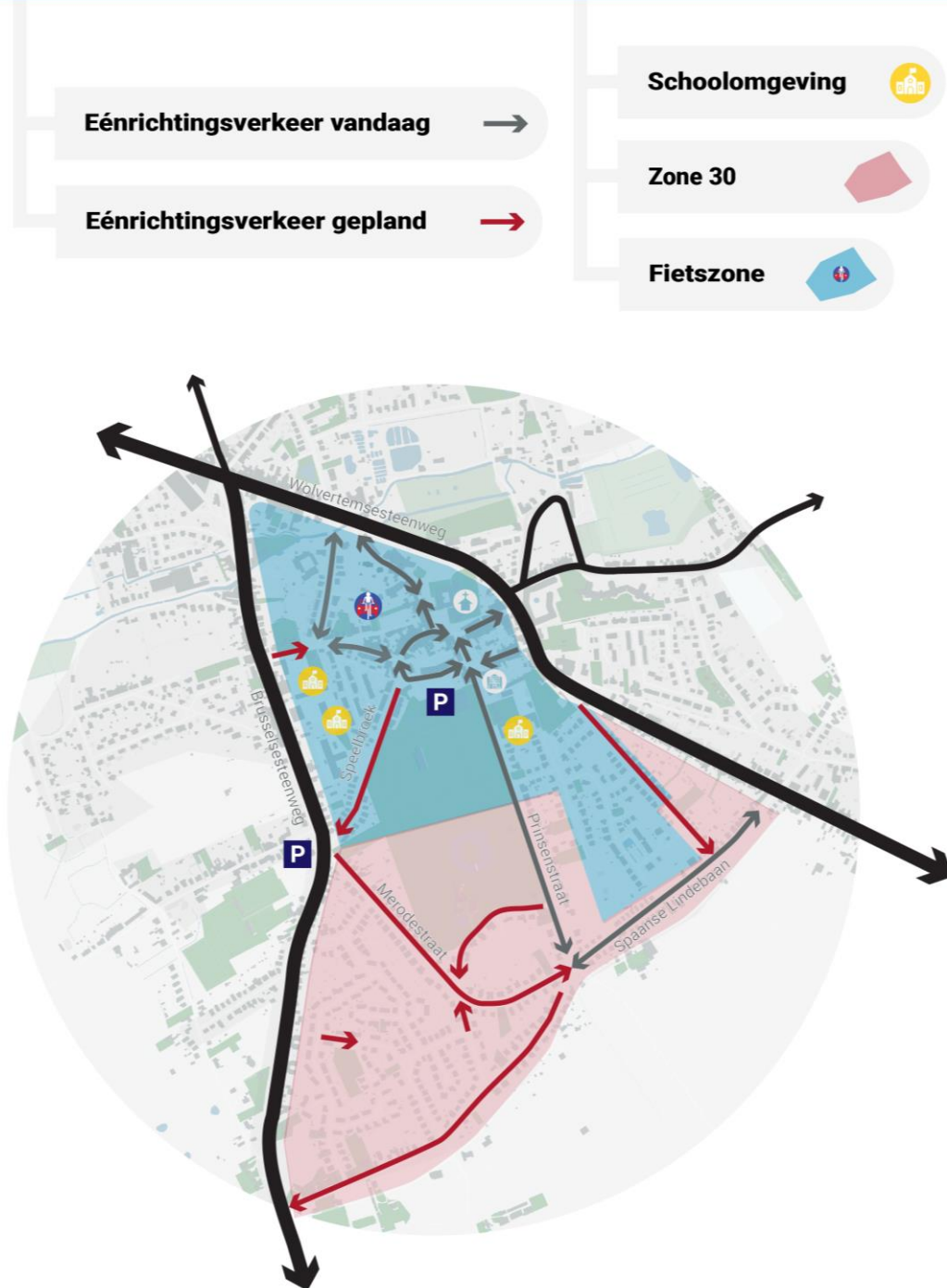
Indien er na evaluatie in de Keienberglaan meer gemotoriseerde bewegingen waargenomen worden, zullen bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn. De Keienberglaan éénrichting maken (richting zuid) of een knip voorzien tussen de Kruipstraat en Gaston Geleynstraat zijn mogelijke maatregelen om opnieuw meer comfort te geven aan de fietsers. Deze maatregelen kunnen gecombineerd worden met de inrichting van de Keienberglaan als fietsstraat. Dit wordt bijgevolg een zone 30.

Bovenstaande ingrepen zullen eveneens een positief effect hebben bij een eventuele toename aan verkeer in de Steenpoeldreef.



**Figuur 19**

Masterplan Beigemveld met kwadrantenoplossing



## 4. GRIMBERGEN CENTRUM

De inwoners van Grimbergen gaven in de bewonersenquête duidelijk aan dat in de huidige situatie de verkeersdruk in het centrum hoog is en de fietsruimte beperkt.

De ambitie is om een leefbaar centrum te creëren op maat van de voetgangers en fietsers.

Door verschillende circulatiemaatregelen en flankerende maatregelen zoals de invoering van een fietszone wordt er bijkomende ruimte gegeven aan de fietsers en de bewoners.

### 4.1 SCHOOLCIRCULATIE

Tijdens de start- en einduren van de scholen is het vaak chaos troef in de schoolomgevingen. Om deze situaties veiliger te maken wordt er aan de verschillende scholen reeds gewerkt met schoolstraten. Ook voor de overige scholen wordt onderzocht of schoolstraten er een meerwaarde zijn en hoe die best ingevoerd worden. Daarnaast wordt in het centrum van Grimbergen gewerkt met verschillende éénrichtingsstraten. De gewijzigde circulatie wordt met rode pijlen aangegeven.

#### 4.1.1 SINT-SERVAASSTRAAT

De Sint-Servaasstraat wordt enkelrichting (richting zuid). Met deze ingreep is een leesbare K+R (Kiss-and-Ride) mogelijk voor de leerlingen van het Prinsenhof. Conflicten met schoolgaande jeugd te voet of met de fiets zullen eveneens overzichtelijker verlopen.

#### 4.1.2 LAGESTEENWEG EN SPEELBROEK

De lus Lagesteenweg (tot Beiaardlaan) en Speelbroek wordt enkelrichting. Deze lus moet zowel voor Campus Fenix als de Regenboog voor een leesbare schoolcirculatie zorgen. Met deze maatregel worden zoveel mogelijk keerbewegingen en onoverzichtelijke linksafbewegingen vermeden.

### 4.2 ZONE 30

Het invoeren van een zone 30 komt zowel de verkeersveiligheid (overlevingskans van fietsers en voetgangers verdubbelt bij een snelheid van 30 km/u t.o.v. 50 km/u) als de verkeersleefbaarheid ten goede.

Alle straten binnen de twee gewestwegen N202 en N211 tot en met de Spaanse Lindebaan zitten vervat in de zone 30. Op deze manier is het duidelijk voor de bestuurders dat bij het verlaten van de gewestwegen de snelheid beperkt is tot 30 km/u voor het centrum van Grimbergen.

Bij het binnenrijden van het centrum zal gewerkt worden met visuele elementen of zogenaamde poorten die de zichtbaarheid van de zone 30 voor de bestuurders vergroten.

#### 4.3 FIETSZONE

Een deel van de hiervoor besproken zone 30 zal eveneens ingericht worden als fietszone. Binnen deze zone blijft de snelheidsbeperking van 30 km/u gelden én mag het gemotoriseerd verkeer de fietsers niet inhalen. Dit zal de zichtbaarheid van de fietsers in het centrum verder verhogen om meer mensen aan te zetten om voor korte verplaatsingen de fiets te nemen.

Bij het binnenrijden van deze zone zal eveneens gewerkt worden met duidelijke visuele elementen die de fietszone aangeven.

#### 4.4 DOORSTROMING VILVOORDSE- EN BRUSSESESTEENWEG

Tijdens de overlegmomenten met de stakeholders en participatie met de bewoners kwam de doorstroming van de Vilvoordsesteenweg en Brusselsesteenweg vaak naar voor als belangrijke randvoorwaarde om het doorgaand verkeer in het centrum van Grimbergen te beperken. Vooral tijdens de spitsmomenten is die doorstroming ter hoogte van de lichtengeregelde kruispunten vaak beperkt. Indien nodig dienen er oplossingen onderzocht te worden langs deze assen (bv herinrichting kruispunten, aanpassingen lichtenregelingen,...). Bij deze oplossingen blijft het STOP-principe steeds gelden waarbij de doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer niet ten koste mag gaan van de verkeersveiligheid en het comfort van de actieve weggebruikers.

#### 4.5 EVALUATIE

##### 4.5.1 SCHOOLCIRCULATIE

De gewijzigde circulatie heeft als hoofddoel de verkeersveiligheid voor de schoolgaande jeugd te verbeteren. Na het invoeren van de maatregelen zal het belangrijk zijn om opnieuw in dialoog te gaan met de scholen om na te

gaan of er na de wijziging van de circulatie daadwerkelijk meer kinderen op een veilige en comfortabele manier de school kunnen bereiken te voet of met de fiets.

##### 4.5.2 FIETSZONE

Een groot deel van het centrum van Grimbergen zal ingericht worden als fietszone. Binnen een fietszone is het belangrijk dat het (doorgaand) gemotoriseerd verkeer beperkt is en de fietsers dominant aanwezig zijn in het straatbeeld. Het is dan ook wenselijk om de intensiteit (van gemotoriseerd verkeer en fietsers) en snelheid te monitoren voor en na de ingrepen op verschillende straten in het centrum. Speelbroek, Lagesteenweg, Pastoor Woutersstraat, Beiaardlaan en Sint-Servaasstraat kunnen hiervoor interessante straten zijn.

Indien de snelheid en/of intensiteit te hoog ligt om te functioneren als fietsstraat zullen bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn zoals het verder weren van doorgaand verkeer in het centrum van Grimbergen.

##### 4.5.3 WERKEN AAN DE RING

In het kader van de “werken aan de ring” worden momenteel verschillende scenario’s onderzocht voor het nieuwe ontwerp van het noordelijke deel van de Ring. Daarnaast zullen de herstellingswerken aan het viaduct van Vilvoorde van start gaan in de zomer van 2023. Er zal dus op korte en lange termijn mogelijk een bijkomende verkeersdruk plaatsvinden op het lagergelegen wegennet ten gevolge van deze werken. Het is dan ook essentieel om de mogelijke hinder hiervan verder op te volgen.

Voor en na belangrijke ingrepen of tijdens werken waarbij grote hinder verwacht wordt, is het aangeraden om metingen uit te voeren in het centrum (bv. Pastoor Woutersstraat en/of Lagesteenweg). Deze metingen kunnen aangevuld worden met bevindingen uit floating car data. Hiermee kan nagegaan worden of de hinder ook een impact heeft op de leefbaarheid van het centrum. Bij een toename van het aantal (doorgaande) gemotoriseerde bewegingen zullen bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn, zoals het verder weren van doorgaand verkeer in het centrum van Grimbergen. Zoals eerder aangehaald zal ook de doorstroming van de Vilvoordsesteenweg en Brusselsesteenweg een belangrijke randvoorwaarde blijven om de leefbaarheid in het centrum van Grimbergen verder te waarborgen.



## SPAANSE LINDEBAAN

Bovenstaande ingrepen dienen altijd samen met de maatregelen van de Spaanse Lindebaan bekeken te worden.

### 5. SPAANSE LINDEBAAN

In de bewonersenquête werd duidelijk aangegeven dat omwille van de verkeersdruk de leefbaarheid in de Spaanse Lindebaan in het gedrang komt. Deze verkeersdruk ten gevolge van doorgaande bewegingen werd eveneens vastgesteld met de floating car data. In de zoektocht naar een gedragen oplossing voor de Spaanse Lindebaan zijn verschillende voorstellen en bijstellingen aan bod gekomen die telkens zijn voorgelegd aan de politiek en de inwoners.

#### 5.1 CIRCULATIE

Op korte termijn wordt er gekozen om op het oostelijke deel van de Spaanse Lindebaan de dubbele richting te behouden. Het westelijke deel van de Spaanse Lindebaan én De Merodestraat wordt telkens enkelrichting. Op deze manier blijft de lokale doorgaande verbinding behouden voor gemotoriseerd verkeer en is het mogelijk om vanaf beide zijden (N211 en N202) het centrum te bereiken via de Prinsenstraat. Ter hoogte van de éénrichtingsstraten komt er ruimte vrij voor actieve weggebruikers. Met deze ingreep wordt een beperkte afname van de verkeersdruk verwacht in het oostelijke deel van de Spaanse Lindebaan. In het westelijke deel wordt de verkeersdruk verdeeld over de Spaanse Lindebaan en De Merodestraat.

Om bovenstaande circulatie mogelijk te maken zal een heraanleg van het kruispunt Merodestraat – Brusselsesteenweg noodzakelijk zijn. Deze heraanleg moet het mogelijk maken om de Merodestraat in te rijden van zowel uit noordelijke als zuidelijke richting. Hiervoor wordt een dossier voor de Provinciale Commissie Verkeer (PCV) opgestart. Op termijn zal ook de heraanleg van de Merodestraat wenselijk zijn om het straatbeeld te laten overeenstemmen met de nieuwe circulatie. Hierbij zal het essentieel zijn voldoende veilige oversteken te voorzien voor een vlotte en veilige verbinding te voet richting het centrum.

Eénrichtingsverkeer vandaag →

Eénrichtingsverkeer gepland →

Handhaving snelheid en zwaar verkeer

Zone 30



## 5.2 FLANKERENDE MAATREGELEN

Om de leefbaarheid en de veiligheid in de Spaanse Lindebaan en De Merodestraat te waarborgen worden verschillende flankerende maatregelen genomen. De voorgestelde maatregelen zullen een impact hebben op zowel het aantal, de snelheid als het type verkeer.

### 5.2.1 SNELHEID

In hoofdstuk 4.2 werd reeds aangegeven dat alle straten binnen de gewestwegen N202 en N211 tot en met de Spaanse Lindebaan vervat zitten binnen de zone 30 voor het centrum van Grimbergen. De Merodestraat, het Abtsdal én de Spaanse Lindebaan maken hier dus ook deel van uit. Dit zal reeds een positieve impact hebben op de leefbaarheid van deze straten.

Er wordt eveneens een trajectcontrole voorzien voor de Spaanse Lindebaan én de Merodestraat om de nieuwe snelheidslimiet van 30 km/u te handhaven.

### 5.2.2 ZWAAR VERKEER

Net zoals de snelheid zal ook het huidige verbod op zwaar verkeer (+3,5 ton) gehandhaafd worden met ANPR camera's in de Merodestraat en de Spaanse Lindebaan.

De handhaving op zwaar verkeer en snelheid worden op korte termijn voorzien en kunnen al voor het invoeren van de circulatiemaatregelen uitgerold worden.

### 5.2.3 AANVOER BEPERKEN

De oorsprong van het doorgaande verkeer ligt buiten de Spaanse Lindebaan. Ingrepen op de wegen die verkeer aanvoeren richting de Spaanse Lindebaan zullen een grote impact hebben op het volume van de Spaanse Lindebaan zelf. Na een evaluatie van de nieuwe situatie (gewijzigde circulatie Spaanse Lindebaan en De Merodestraat) kunnen extra maatregelen genomen worden om de aanvoer te beperken.

### 5.2.4 ABTSDAL

In de wijk Abtsdal worden bijkomende circulatiemaatregelen genomen om te vermijden dat er door de gewijzigde circulatie alternatieve routes zullen ontstaan. Zo worden de Diamantstraat en Koraalstraat voor een stuk als éénrichting ingericht. Daarnaast wordt ook het Guldendal als éénrichting voorzien om te vermijden dat deze straat als invalsas richting het centrum wordt gebruikt.

## 5.3 EVALUATIE

De hiervoor beschreven circulatie mét flankerende maatregelen zal geëvalueerd worden op basis van de gegevens van de ANPR-camera's met een nulmeting én evaluatie na het invoeren van de handhaving en circulatiemaatregelen. Ook de mogelijke impact van de "werken aan de ring" kan met deze camera's gemonitord worden.

Deze evaluatie kan verder aangevuld worden met Floating Car Data om een eventuele verschuiving van de oorsprong van het doorgaand verkeer waar te nemen.

Indien de maatregelen slechts een beperkt effect hebben of de "werken aan de ring" voor een toename van de verkeersdruk zorgen, zullen bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn.

Het oostelijke deel van de Spaanse Lindebaan éénrichting maken (richting oost) zal er voor zorgen dat het doorgaand verkeer in westelijke richting tijdens de ochtendspits geen gebruik meer kan maken van de Spaanse Lindebaan. Dergelijke maatregelen dienen steeds samen te gaan met bijkomende maatregelen in het centrum van Grimbergen (zie hoofdstuk 4.5) om een verschuiving van het verkeer te voorkomen.



# STROMBEEK-BEVER basisprincipes

## 6. STROMBEEK-BEVER

De inwoners van Strombeek-Bever gaven in de bewonersenquête duidelijk aan dat de verkeersdruk in het centrum hoog is en de wandel- en fietsruimte beperkt is. De verkeersdruk wordt onder meer veroorzaakt door het aandeel doorgaande bewegingen gelinkt aan de R0 door Strombeek-Bever die geen bestemming hebben binnen het centrum.

Op basis van Floating Car Data werden drie belangrijke sluiproutes gedetecteerd:

1. **Sluiproute 1** via de Oude Mechelsestraat en Landhuizenlaan
2. **Sluiproute 2** via de Grimbergsesteenweg en Nieuwelaan
3. **Sluiproute 3** via de Grimbergsesteenweg en Strombeeklinde

### 6.1 VISIE

Om het centrum van Strombeek-Bever verkeersveiliger en stelselmatig autolouwer te kunnen maken is een goed functionerende Sint-Annalaan en Romeinsesteenweg noodzakelijk. Dit is een belangrijke randvoorwaarde waar steeds over gewaakt moet worden, om geen oneigenlijk verkeer in het centrum aan te moedigen.

### 6.2 SLUIPROUTES

Hieronder worden per sluiproute de maatregelen besproken om het doorgaand verkeer tegen te gaan. Naast deze “basismaatregelen” worden er verder ook aanvullende maatregelen voorgesteld die de mogelijke alternatieve sluiproutes moeten tegengaan.

De combinatie van de “basismaatregelen” en de aanvullende maatregelen moeten ervoor zorgen dat dat doorgaand verkeer door het centrum van Strombeek-Bever maximaal geweerd wordt. Voor de noord-zuid verplaatsingen dient de Sint-Annalaan maximaal benut worden. Voor oost-west bewegingen dient er gebruik gemaakt te worden van de R0 of de combinatie van de Antwerpselaan – Sint-Annalaan.

Huidige sluiproutes



Inrichting poort naar fietszone



Eénrichtingsverkeer gepland



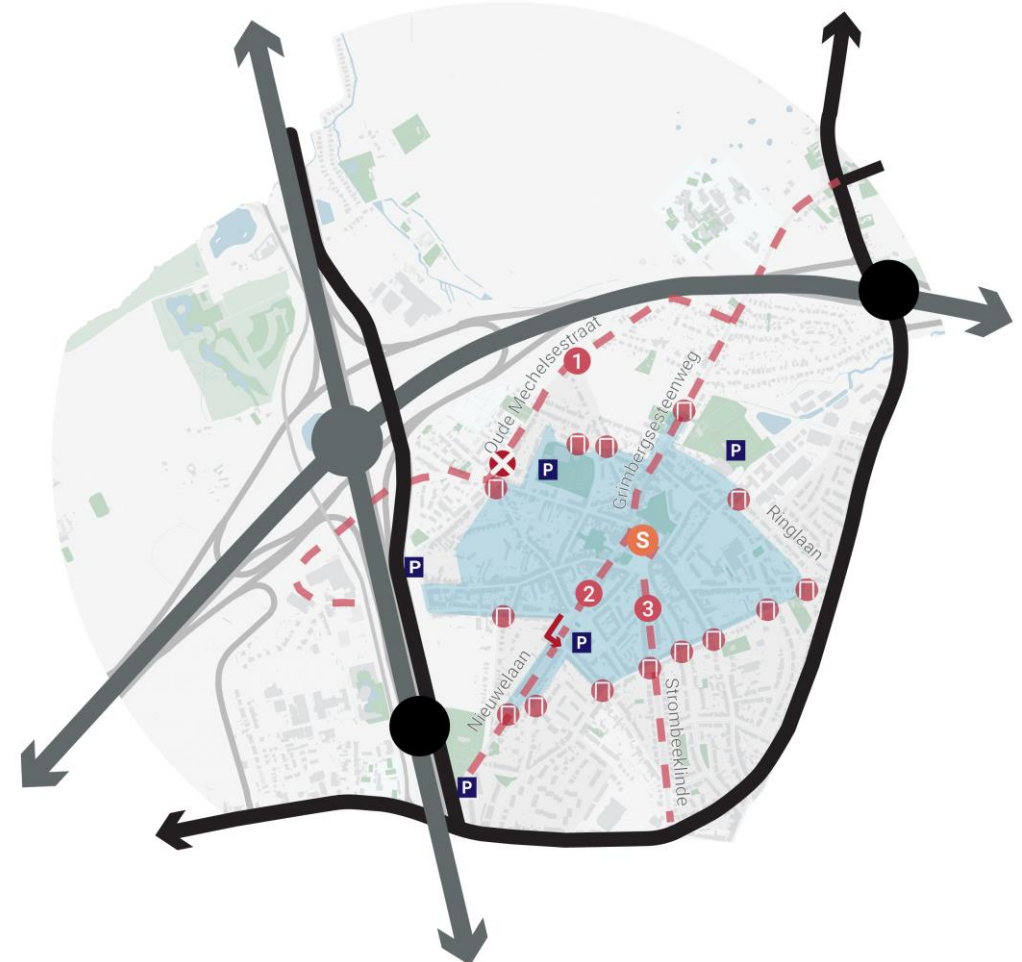
Fietszone



Schoolstraat



Verkeersfilter



## STROMBEEK-BEVER aanvullende maatregelen

### 6.2.1 SLUIPROUTE 1 OUDE MECHELSESTRAAT – LANDHUIZENLAAN

De sluiproute via de Oude Mechelsestraat en Landhuizenlaan heeft een sterke link met afrit 7 van de R0 en afrit 2 van de A12. Met de Floating Car Data is te zien dat tijdens de spitsuren soms tot 50% van het verkeer langs deze as, doorgaand verkeer is.

Om het doorgaand verkeer op deze route te weren wordt er een verkeersfilter voorzien ter hoogte van de Oude Mechelsestraat t.h.v. het kruispunt met de Meisestraat. Met deze maatregel zal een groot deel van het doorgaande verkeer dat gebruik maakt van de Landhuizenlaan en Oude Mechelsestraat als sluiproute geweerd worden. Hiermee zal de kruising van deze as via Potaarde (lokale fietsroute) ook veiliger verlopen. De verkeersfilters langs de Antwerpselaan (zie hoofdstuk 6.3.1) zullen deze maatregel verder ondersteunen.

De verkeersfilter biedt ook kansen als autoluwe route die deel kan uitmaken van het geplande "Ringfietspad".

### 6.2.2 SLUIPROUTE 2 GRIMBERGSESTEENWEG – NIEUWELAAN

Om het doorgaand verkeer te weren op sluiproute 2 zal de heraanleg van het Gemeenteplein aangegrepen worden. Het ontwerp van het Gemeenteplein werd vastgelegd in overeenkomst met de aanwezige betrokken partijen en aan de hand van een participatietraject. In het ontwerp wordt ingezet op een kwalitatieve verblijfsruimte.

In het voorstel dat momenteel voorligt, blijft doorgaand verkeer mogelijk in zuidelijke richting (met asverschuiving). In noordelijke richting zal er geen doorgaand gemotoriseerd verkeer meer mogelijk zijn via de Nieuwelaan en de Grimbergsesteenweg. Deze circulatie zal al op korte termijn gerealiseerd worden om het doorgaand verkeer in noordelijke richting aan te pakken.

### 6.2.3 SLUIPROUTE 3 SCHOOLSTRAAT – SINT-AMANDSTRAAT

Sluiproute 3 is een alternatief op sluiproute 2 waarbij het doorgaand gemotoriseerd verkeer gebruik maakt van de Strombeekklinde en via de Sint-Amandsstraat richting de Grimbergsesteenweg rijdt. Dit zorgt hoofdzakelijk voor conflicten en verkeersdruk tijdens de begin- en einduren van de school Sint-Jozef.

Eénrichtingsverkeer vandaag →



Eénrichtingsverkeer gepland →



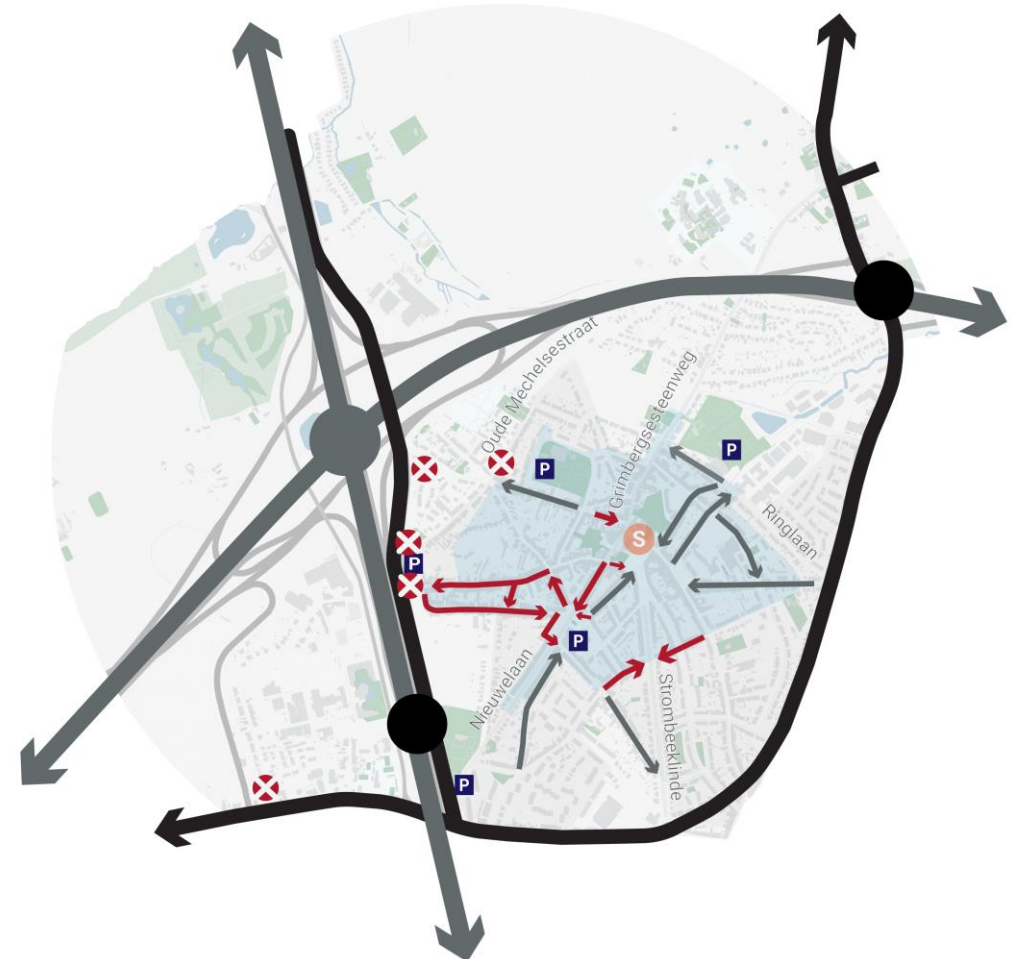
Verkeersfilters



Fietszone



Schoolstraat



## 6.3 AANVULLENDE MAATREGELEN

De “basismaatregelen” op de hiervoor beschreven sluiproutes zullen reeds een grote impact hebben op het doorgaand verkeer door het centrum van Strombeek-Bever. Deze maatregelen zullen mogelijk tot verschuiving van het doorgaand verkeer leiden binnen het centrum waardoor aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Deze aanvullende maatregelen bestaan enerzijds uit verkeersfilters waarbij er geen doorgaand gemotoriseerd verkeer mogelijk is en anderzijds circulatiemaatregelen in de vorm van éénrichtingsstraten.

### 6.3.1 VERKEERSFILTERS ANTWERPSELAAN

Langs de N276 Antwerpselaan worden twee verkeersfilters voorzien. Eén in de Beverstraat en één in De Villegas de Clercampstraat (zie wijkfiguur). Op deze locaties zal er geen doorgang meer mogelijk zijn voor het gemotoriseerd verkeer dat vanuit de N276 Antwerpselaan richting of door het centrum van Strombeek-Bever rijdt of omgekeerd. Doorgaand fiets- en voetgangersverkeer zal steeds mogelijk blijven op deze locaties.

De huidige verkeersfilter in de Oude Mechelsestraat (langs de Antwerpselaan) blijft in de toekomst eveneens behouden.

De verkeersfilters langs de Antwerpselaan vormen een belangrijk maatregel om het doorgaand verkeer verder te doen dalen in het centrum. Het zal er eveneens voor zorgen dat er enkel nog bestemmingsverkeer zal passeren aan de school 't Villegastje. Dit zal de verkeersveiligheid voor de schoolgaande jeugd sterk verbeteren.

Deze maatregel zal er op lange termijn voor zorgen dat bij een toename van de verkeersdruk ten gevolge van de werken aan de Ring langs deze poorten geen alternatieve doorgang door het centrum van Strombeek-Bever gevonden wordt.

Bijkomend wordt ook een verkeersfilter voorzien in Treft t.h.v. de Romeinsesteenweg om het doorgaand verkeer komende van Brussel of als alternatief voor de Ring te weren.

### 6.3.2 CIRCULATIE

Aanvullend worden ook circulatiemaatregelen genomen om alternatieve sluiproutes tegen te gaan. Er wordt een stuk éénrichting van de Meisestraat omgedraaid om tegen te gaan dat deze straat gebruikt wordt als alternatief voor de Landhuizenlaan.

Daarnaast wordt ook de circulatie in de Jan Mulsstraat en De Villegas De Clercampstraat omgedraaid om de schoolcirculatie verder te optimaliseren.

Ook de Hendrik Drapsstraat wordt éénrichting (richting noord). Dit zal de leesbaarheid van het kruispunt met de Nieuwelaan verhogen.

## 6.4 FIETSZONE

Binnen het thema snelheid kwam de uitbreiding van de zone 30 aan bod voor het centrum Strombeek-Bever. Deze contour omvat een groot deel van het dichtbevolkte centrum. Om de fietsers verder prioriteit te geven in het centrum van Strombeek-Bever zal deze contour meteen ingericht worden als fietszone. Binnen deze zone blijft de snelheidsbeperking van 30 km/u gelden én mag het gemotoriseerd verkeer de fietsers niet inhalen. Dit zal de zichtbaarheid van de fietsers in het centrum verder verhogen en meer mensen aanzetten om voor korte verplaatsingen de fiets te nemen.

Op de segmenten met kernnetlijnen wordt in functie van het behoud van de huidige doorstroming verder nagegaan hoe dit gecombineerd kan worden met de fietszone.

Bij het binnenrijden van deze zone zal eveneens gewerkt worden met duidelijke visuele elementen die de fietszone aangeven.

## 6.5 SNELHEID

Een verdere uitbreiding van de zone 30 blijft op termijn mogelijk. Deze uitbreiding is pas voorzien na de evaluatie van de fietszone op korte termijn en wanneer er voldoende draagvlak voor gevonden is (tijdshorizon 2030). De uitgebreide zone in Strombeek kan alle straten binnen de Sint-Annalaan omvatten (m.u.v. de invalssassen).

## 6.6 EVALUATIE

### 6.6.1 SLUIPROUTES

De “basismaatregelen” en aanvullende maatregelen hebben als doel het doorgaand verkeer over de hoofdsluiproutes en eventuele alternatieve routes tegen te gaan. Het is dan ook essentieel om voldoende metingen (intensiteiten) uit te voeren voor en na het nemen van deze maatregelen. Deze metingen kunnen aangevuld worden met Floating Car Data waarbij gekeken wordt in welke mate er nog steeds doorgaand verkeer op deze assen zit en vergelijken met de metingen uitgevoerd in kader van dit mobiliteitsplan.

Bij de evaluatie verdient de sluiproute via de Grimbergsesteenweg en Nieuwelaan (richting zuid) bijzondere aandacht gezien deze beweging nog mogelijk blijft en door het nemen van de andere maatregelen mogelijk meer verkeer naar deze as wordt gezogen. Indien de verkeersdruk stijgt op deze as zullen aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

De alternatieve route Beverstraat – De Burtinstraat – De Villegas de Clercampstraat – Grimbergsesteenweg die mogelijk ontstaat door de verkeersfilter in de Oude Mechelsestraat verdient eveneens extra aandacht bij de evaluatie. Indien de verkeersdruk stijgt op deze route zullen ook hier bijkomende maatregelen nodig zijn.

Door de zuid-noord beweging niet meer mogelijk te maken in de Nieuwelaan en de verkeersfilter in de Oude Mechelsestraat zal de aanvoer van de huidige (alternatieve) sluiproute via Piereman en de Nijverheidslaan beperkt worden. Na het invoeren van de maatregelen zal het ook relevant zijn om na te gaan of het (doorgaand) verkeer op deze (alternatieve) sluiproute eveneens gedaald is, dan wel de aanvoer verschoven is naar bijvoorbeeld de Strombeeklinde.

### 6.6.2 FIETSZONE

Een groot deel van het centrum van Strombeek-Bever zal ingericht worden als fietszone. Binnen een fietszone is het belangrijk dat het (doorgaand) gemotoriseerd verkeer beperkt is en de fietsers dominant aanwezig zijn in het straatbeeld. Het is dan ook wenselijk om de intensiteit (van gemotoriseerd verkeer en fietsers) en snelheid te monitoren voor en na de ingrepen op verschillende straten in het centrum. De assen, besproken in het voorgaande hoofdstuk, zullen ook hier belangrijk zijn in de evaluatie. Voorafgaand aan de implementatie dient de combinatie met de kernnetlijnen verder onderzocht te worden.

### 6.6.3 WERKEN AAN DE RING

De heraanleg van het knooppunt R0 x A12 zal een grote impact hebben op het wegennet in de omgeving van Strombeek-Bever. Hierbij wordt de vervanging van de verbinding met Treft via de Meisestraat door een ondergrondse connectie tussen de Boechoutlaan en de Antwerpselaan voorzien. De gemeente Grimbergen onderschrijft het belang om een connectie te behouden tussen Treft en Strombeek-Bever. Deze verbinding heeft dan uitsluitend een lokale functie. Doorgaande bewegingen afkomstig van de R0 zullen vermeden worden door de verkeersfilters langs de Antwerpselaan beschreven in 6.3.1.

De gemeente wenst ook het belang van de doorstroming van de Romeinsesteenweg te benadrukken om de leefbaarheid in het centrum van Strombeek-Bever te waarborgen. Ook in functie van de “Ringtrambus” is de doorstroomfunctie van deze as essentieel.

De werken aan de ring biedt naast infrastructurele aanpassingen aan de R0 zelf ook verschillende projecten die het gebruik van alternatieve vervoersmodi in de omgeving van de R0 verder moeten stimuleren. Het voorzien van kwalitatieve fietsinfrastructuur is hier een belangrijk onderdeel van. In de omgeving van Strombeek-Bever zijn de realisatie van de FR0, kwalitatieve fietsinfrastructuur langs de Romeinsesteenweg en voldoende verbindingen tussen deze assen en de geplande ontwikkelingen op het Heizelplateau essentieel om een kwaliteitssprong te maken wat betreft fietsinfrastructuur. De gemeente zal erover waken dat deze elementen prioritair verwezenlijkt worden.



**VERSNELD NAAR HET GRIMBERGEN VAN MORGEN**



Het mobiliteitsplan biedt het strategisch kader voor de komende 15 jaar. Het is echter niet de bedoeling dat het beleidsplan voor deze periode in de kast verdwijnt. Met dit mobiliteitsplan wensen we effectief werk te maken van de mobiliteit van morgen voor Grimbergen.

In de actietabel staan de maatregelen uitgeschreven die de basis moeten leggen voor een bereikbaar, leefbaar en veilig Grimbergen met een evenwichtig parkeerbeleid.

In het proces van de opmaak van het beleidsplan zijn de bewoners en stakeholders binnen Grimbergen zeer sterk betrokken geweest. Het is een mobiliteitsplan opgemaakt dóór de bewoners maar vooral ook vóór de bewoners. Ook voor hen stopt het proces niet bij het afronden van dit mobiliteitsplan. Het is belangrijk om deze groep verder te informeren en te betrekken bij de implementatie van het mobiliteitsplan. Een versnelling naar de mobiliteit van morgen is enkel mogelijk als die mee gedragen wordt door de bewoners.

## 1. PARTICIPATIE BIJ DE IMPLEMENTATIE

Tijdens de opmaak van het mobiliteitsplan hebben de bewoners op verschillende manieren hun input kunnen geven. Het is dan ook niet de bedoeling dat bij het plaatsen van elk bord de discussie opnieuw wordt geopend. Doch blijft het belangrijk om de bewoners te informeren over de maatregelen die zullen genomen worden. Bij maatregelen met een grote (lokale) impact kunnen de betrokken personen geraadpleegd worden of gevraagd worden om te adviseren.

### 1.1 INFOMEREN

Bij maatregelen waarbij de vrijheidsgraden voor de uitvoering beperkt zijn volstaat het om de bewoners te informeren. Hierbij is het belangrijk om duidelijk aan te geven waarom een maatregel genomen wordt en wat de mogelijke impact zal zijn voor de bewoner en/of weggebruiker. Hieronder enkele maatregelen waarvoor het duidelijk informeren van de bewoners volstaat:

- implementatie handhaving snelheid en zwaar verkeer;
- invoeren zone 30;

- invoeren fietszone;
- beperkte infrastructurele of circulatiemaatregelen.

Dergelijke maatregelen hebben een gemeentebrede communicatie nodig via o.a. het infoblad, website, sociale media, enz.... of een gerichte communicatie via bewonersbrieven indien de maatregel slechts een impact heeft op een klein gebied. Daarnaast vereisen sommige maatregelen ook een fysieke communicatie om de weggebruiker te attenderen op de nieuwe verkeerssituatie en de implicaties ervan. Onderstaande figuren zijn hiervan een voorbeeld.



**Figuur 20**  
Informatiebord fietsstraat – bron: Fietsersbond





**Figuur 21**

Informatiebord zone 30 – bron: PhotoNews

Na de implementatie van de maatregel is het ook belangrijk om goed onderbouwd te communiceren over het effect van de maatregel. Hierbij is het noodzakelijk om de reden die vooraf meegegeven werd bij de communicatie achteraf te staven met objectieve data.

*Voorbeeld*

**Maatregel:** Invoeren fietszone in het centrum.

**Reden:** Fietszone in het centrum wordt ingevoerd om de zichtbaarheid van de fietsers te vergroten en korte verplaatsingen met de fiets aan te moedigen.

**Communicatie:** Aandeel fietsers in het centrum is gestegen met x-aantal procent.

## 1.2 RAADPLEGEN

Sommige maatregelen, voorgesteld in het mobiliteitsplan, zullen een grote (lokale) impact hebben waarbij de uitvoering deze impact zal beïnvloeden. Hieronder enkele voorbeelden van dergelijke maatregelen:

- implementatie verkeersfilter(s);
- invoeren wijkcirculatie;
- heraanleg kruispunt (in functie van de verkeersveiligheid).

Het gekozen ontwerp kan voorgelegd worden aan de bewoners met de vraag of er aanpassingen/verbeterpunten mogelijk zijn. Hierbij is het belangrijk om duidelijk af te lijnen wat de vrijheidsgraden zijn en welke input er meegenomen wordt.

Bijvoorbeeld: Bij de uitvoering van een verkeersfilter om het doorgaand verkeer te weren staat de komst van een verkeersfilter niet ter discussie maar wel de uitvoering ervan en de exacte locatie.

Bij dergelijke maatregelen is het ook belangrijk om zoveel mogelijk een tastbare meerwaarde te voorzien voor de bewoners zoals Figuur 23 i.p.v. Figuur 22:



**Figuur 22**

Invoeren van verkeersfilter met beperkte meerwaarde voor de ruimtelijke kwaliteit



**Figuur 23**

Invoeren van een verkeersfilter waarbij de ruimtelijke kwaliteit een sterke opwaardering krijgt.

Bij deze maatregelen is het eveneens interessant om de bewoners nadien te raadplegen. Op basis van een lokale enquête kan bevestigd worden of de maatregel volgens de bewoners effectief zijn nut bewijst en/of er verbeteringen mogelijk zijn die de maatregel sterker maken.

### 1.3 ADVISEREN

Strategische maatregelen met veel vrijheidsgraden of maatregelen waarbij de betrokkenheid een grote rol speelt in het succes van de maatregel zullen terug een meer intensieve participatie vereisen zoals in het proces van het mobiliteitsplan. Hieronder enkele voorbeelden:

- invoeren schoolstraten;
- opmaak fietsparkeerplan;
- opmaak Trage Wegen plan.

Bij het invoeren van schoolstraten zijn één of meerdere overlegmomenten met de scholen steeds noodzakelijk. De schoolstraat moet vooral een meerwaarde zijn voor de veiligheid en het comfort van de voetgangers en fietsers richting de scholen. Indien dit niet het geval is, heeft de invoering van de schoolstraat weinig zin. Om ook de betrokkenheid van de leerlingen bij de schoolstraat te verhogen kan er beroep gedaan worden op hen om de infrastructuur van de schoolstraat mee te ontwerpen en/of versieren.

Bij meer strategische maatregelen zoals de opmaak van een fietsparkeerplan of Trage Wegen plan kan het interessant zijn om samen met de inwoners op zoek te gaan naar de meest relevante locaties om te investeren in een betere infrastructuur. Hierbij kunnen in eerste plaats de personen betrokken worden die reeds in het proces van het mobiliteitsplan input gaven omtrent deze onderwerpen.



**Figuur 24**

Workshop met bewoners



Het ontwerp van het plan kan vervolgens opnieuw ter raadpleging voorgelegd worden aan een breder deel van de bevolking.



**Figuur 25**  
Schoolstraat – bron: Stad Brussel

## 2. FLANKERENDE MAATREGELEN EN EVALUATIE

De maatregelen vermeld in het actieplan vormen een basispakket om samen met de bewoners (versneld) naar een bereikbaar, leefbaar en veilig Grimbergen te gaan. Communicatie als flankerende maatregel kwam hiervoor al uitvoerig aan bod maar er zijn nog andere flankerende maatregelen mogelijk om vlot de overstap naar het Grimbergen van morgen te maken. De evaluatie van de maatregelen, om deze vervolgens bij te stellen waar mogelijk, zal ervoor zorgen dat de evolutie gericht en efficiënt verloopt.

### 2.1 FLANKERENDE MAATREGELEN

#### 2.1.1 SNELHEID

Op verschillende locaties worden de zones 30 uitgebreid in woonomgevingen. Louter de invoering van deze zones 30 zal reeds een positief effect hebben op de gereden snelheid en bijgevolg op de veiligheid en leefbaarheid. Zonder flankerende maatregelen is de impact van het invoeren van een zone 30 eerder beperkt. De ontwikkeling van de poorten aangeduid in het mobiliteitsplan zal de leesbaarheid van de zone 30 verder verhogen.

Daarnaast zal ook het wegontwerp binnen de zone 30 zelf bepalen of de zone 30 gerespecteerd wordt. Als laatste speelt de handhaving ook een belangrijke rol of de zone 30 al dan niet nageleefd wordt.

Voor verschillende lokale ontsluitingswegen worden reeds trajectcontroles voorzien of onderzocht. Na het invoeren van de zone 30 en na voldoende gewenning en communicatie kunnen ook met dergelijke trajectcontroles delen van de zones 30 gehandhaafd worden.

#### 2.1.2 CIRCULATIE

Binnen het mobiliteitsplan worden circulatiemaatregelen voorgesteld om de kernen en schoolomgevingen leefbaar en veilig te maken. Dit betekent voor veel straten een omschakeling van dubbele richting naar enkele richting waardoor er veel straten ontstaan met een breed wegprofiel. Bij de heraanleg van deze straten wordt er best gekozen voor een smaller wegprofiel. Dit zal een positief effect hebben op de gereden snelheid maar er komt vooral ook meer ruimte voor voetgangers, fietsers en/of groenelementen. Een smal

wegprofiel zorgt eveneens voor een betere oversteekbaarheid van de straat, hetgeen een positieve invloed heeft op de interactie tussen de bewoners van de straat zelf. De Merodestraat is een goed voorbeeld waarbij een heraanleg na het invoeren van de circulatie het beeld, de veiligheid en het comfort voor de actieve weggebruikers sterk kan verbeteren bij de keuze voor een smaller wegprofiel.

### 2.1.3 HERAANLEG KRUISPUNTEN

Om de knelpunten binnen het voetgangers- en fietsnetwerk aan te pakken, is de heraanleg van een kruispunt vaak aangewezen. Bij het creëren van een poorteffect kan de herinrichting van een kruispunt eveneens een wenselijke optie zijn.

Momenteel zijn er veel van deze kruispunten sterk verhard. De heraanleg van de kruispunten is meteen ook een ideaal aangrijpingspunt om woonomgevingen verder te ontharden en de leefbaarheid te vergroten. Op deze locaties kunnen ook nog andere elementen toegevoegd worden om het gebruik van actieve vervoersmodi verder te promoten (bijvoorbeeld buurtfietsenstallingen in een meer stedelijke omgevingen zoals Strombeek-Bever).

## 2.2 EVALUATIE

De beschrijving van de maatregelen per wijk omvatten reeds een gedetailleerde beschrijving van hoe de maatregelen best geëvalueerd worden. Hieronder worden nog enkele generieke aanbevelingen meegegeven.

### 1. Modal shift

Het mobiliteitsplan omvat verschillende maatregelen die ervoor moeten zorgen dat het aangenamer en veiliger is om je te verplaatsen over het grondgebied van Grimbergen. Met deze maatregelen wenst het mobiliteitsplan bij te dragen aan een modal shift richting meer verplaatsing te voet en met de fiets. Op deze manier worden er leefbare kernen gecreëerd die bereikbaar zijn voor alle vervoersmodi.

De modal shift richting duurzame vervoersmodi is bijgevolg een belangrijke maatstaf om de effectiviteit van de maatregelen te beoordelen.

Om de gemeentebrede modal split op te volgen kan de gemeente monitor geraadpleegd worden om onder andere meer inzicht te krijgen in het gebruik van duurzame vervoersmodi voor korte verplaatsingen. Hierin kan onder meer ook de tevredenheid over voetgangers- en fietsinfrastructuur opgevolgd worden.

De burgerbevraging die uitgevoerd werd in functie van dit mobiliteitsplan is eveneens een mogelijk aanknopingspunt om de modal shift in kaart te brengen door deze na x-aantal jaar te herhalen (al dan niet in een beknopte vorm). Uit deze enquête bleek dat er vooral bij de schoolverplaatsingen nog veel marge is richting duurzame vervoersmodi ten opzichte van het Vlaamse gemiddelde.

Daarnaast kunnen er ook metingen uitgevoerd worden per straat om lokaal de modal split op te volgen. Dit kan via bestaande initiatieven zoals Straatvinken en Telraam of door eigen metingen die herhaald worden om de x-aantal maanden/jaren.

## 2. Monitoring werken (aan de ring)

De werken aan de ring kwamen reeds uitvoerig aan bod tijdens de beschrijving van de maatregelen voor Grimbergen-centrum en Strombeek-Bever. Als gemeente waarbij de R0 door het grondgebied heen gaat, blijft het relevant om de evolutie van deze werken nauwgezet te volgen. De geplande werken aan het viaduct in Vilvoorde die binnenkort van start gaan, zullen mogelijk al een impact hebben op het (doorgaand) verkeer in Grimbergen. Bij de heraanleg van de R0 zelf zal die impact nog groter zijn.

Niet enkel werken aan de R0 maar ook werken aan gewestwegen of gemeentewegen zijn interessant om te monitoren. Sluiproutes door woongebieden ten gevolge van werken dienen te allen tijde vermeden te worden. Werken op bestaande sluiproutes kunnen aan de andere kant dan weer relevante info verschaffen over de impact van het gedeeltelijk autoluw maken van deze routes.



### 3. Doorgaand verkeer en alternatieve sluiproutes

Net zoals bij de werken zullen maatregelen om doorgaand verkeer te weren mogelijk alternatieve sluiproutes creëren. Het is belangrijk om zich vooraf bewust te zijn van de mogelijke verschuivingen van het verkeer zodat er op deze locaties al een nulmeting kan uitgevoerd worden. Op deze manier wordt niet enkel de impact op de route die aangepakt wordt in kaart gebracht (die positief zou moeten zijn) maar ook mogelijke negatieve neveneffecten op andere locaties.





**ACTIEGERICHT GRIMBERGEN**



## LEESWIJZER

De actietabel geeft een overzicht van alle acties die aan bod gekomen zijn tijdens de bespreking van zowel de netwerk als wijkfiguren. Hieronder worden de verschillende elementen van de actietabel verder geduid.

### Nummering

Iedere actie krijgt een letter-cijfer combinatie waarbij de letters het thema duidelijk maken (bijvoorbeeld VO = Voetgangers). Het cijfer maakt een onderscheid tussen de acties binnen een thema.

### Omschrijving

Hier volgt een korte beschrijving van de inhoud van de actie.

### Doelstelling

Per actie wordt aangegeven aan welke doelstelling(en) van het mobiliteitsplan ze bijdragen. Hieronder nog eens de vier doelstellingen van het mobiliteitsplan:

- een bereikbaar Grimbergen geconnecteerd in de Vlaamse rand;
- een leefbaar Grimbergen;
- een veilig Grimbergen;
- een evenwichtig parkeerbeleid.



### Initiatiefnemer

Hieronder wordt de initiatiefnemer van de actie vermeld. In veel gevallen zal dit de gemeente zelf zijn, maar bijvoorbeeld voor ingrepen op de gewestweg zal ook AWV initiatiefnemer zijn.

### Prioriteit

Het mobiliteitsplan is een strategisch document voor de komende 15 jaar. Niet alle acties kunnen dan ook meteen uitgevoerd worden. Met de prioriteit wordt aangegeven welke acties best eerst uitgevoerd worden en welke acties

eventueel langer kunnen wachten of eerder een continue opvolging nodig hebben.



- ★★★★ Deze acties hebben een continue opvolging nodig
- ★★★☆☆ Deze acties worden op middellange of lange termijn uitgevoerd (tijdshorizon 15 jaar)
- ★★★☆☆ Deze acties worden prioritair binnen de volgende legislatuur opgenomen en indien nodig mee in de begroting opgenomen van het meerjarenplan
- ★★★★☆ Deze acties worden binnen deze legislatuur uitgewerkt en op korte termijn uitgevoerd (tijdshorizon 2 jaar)
- ★★★★☆ Deze acties worden binnen deze legislatuur uitgevoerd

### Budget

Hiermee wordt er een inschatting gemaakt van het benodigde budget van een bepaalde actie. Onderstaande categorieën kunnen aan bod komen.

- €€€€ Studie of aanpassing van een plan/visie, campagnes of zeer kleine infrastructuurwerken
- €€€€ Kleine infrastructuurwerken, quick wins, opmaken grote of uitgebreide studies/plannen
- €€€€ Grote of uitgebreide infrastructuurwerken
- €€€€ Zeer grote infrastructuurwerken (bijvoorbeeld volledig BFF realiseren)

## 1. VOETGANGERS

Nummering	Omschrijving actie	Doelstelling	Initiatiefnemer	Prioriteit	Budget
V.1	Verder uitwerken van het trage wegenplan dat de toegankelijkheid van trage wegen in kaart brengt en voorstellen voorziet om interessante doorsteken te optimaliseren.		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
V.2	Uitwerken acties trage wegenplan.		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
V.3	Ontwerp, (her)aanleg en optimalisatie van een veilige en comfortabele voetgangersinfrastructuur in schoolomgevingen.		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
V.4	Ontwerp, (her)aanleg en optimalisatie van een veilige en comfortabele voetgangersinfrastructuur in functie van OV routes.		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
V.5	Ontwerp en (her)aanleg van veilige en comfortabele voetgangersinfrastructuur in functie van routes naar randparkings.		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
V.6	Optimaliseren van knelpunten in het voetgangersnetwerk. Knelpunten dienen punt per punt bekeken te worden om de juiste oplossingsrichtingen te bepalen en eventuele quick wins, zonder grote infrastructurele aanpassingen, in kaart te brengen.		Gemeente Grimbergen; AWV	★★★★	€€€€

## 2. FIETSERS

Nummering	Omschrijving actie	Doelstelling	Initiatiefnemer	Prioriteit	Budget
F.1	Ontwerp, (her)aanleg en optimalisatie van veilige en comfortabele <b>fietsroutes langs het schoolroutenetwerk</b> .	 	Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
F.2	Realisatie van het <b>bovenlokaal functioneel fietsnetwerk</b> conform de inrichtingsprincipes.	 	Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
F.3	Implementatie van de <b>fietszone in Grimbergen-centrum</b> . - Sluitende zone voorzien met F111 en F113 borden. - Visuele elementen toevoegen bij het in- en uitrijden van de fietszone als testfase (zogenaamde poorten). - Waar mogelijk/nodig kruispunt herinrichten met aandacht voor ontharding, verticale elementen, fietsinfrastructuur...	  	Gemeente Grimbergen	★★★★★	€€€€
F.4	Implementatie van de <b>fietszone in Strombeek-Bever</b> . - Sluitende zone voorzien met F111 en F113 borden. - Visuele elementen toevoegen bij het in- en uitrijden van de fietszone als testfase (zogenaamde poorten). - Waar mogelijk/nodig kruispunt herinrichten met aandacht voor ontharding, verticale elementen, fietsinfrastructuur...	  	Gemeente Grimbergen	★★★★★	€€€€
F.5	Implementatie van de <b>overige fietsstraten</b> . - Sluitende zone voorzien met F111 en F13 borden. - Visuele elementen toevoegen bij het in- en uitrijden van de fietsstraat als testfase (zogenaamde poorten). - Waar mogelijk/nodig kruispunt herinrichten met aandacht voor ontharding, verticale elementen, fietsinfrastructuur...	  	Gemeente Grimbergen	★★★★★	€€€€
F.6	Onderzoeken van de realiseerbaarheid van de <b>Keienberglaan als fietsstraat</b> .	 	Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€









Nummering	Omschrijving actie	Doelstelling	Initiatiefnemer	Prioriteit	Budget
F.7	<b>Opmaak van een fietsparkeerplan.</b> Door overleg met stakeholders en door inventarisatie van de huidige stallingen en attractiepolen wordt een wensbeeld bepaald van de fietsenstallingen op het openbaar domein binnen de gemeente. Met het fietsparkeerplan kan op een gerichte manier het aantal kwalitatieve fietsenstallingen uitgebreid worden dat aansluit bij de noden van de inwoners en bezoekers van de gemeente. Hiermee wordt het fietsgebruik verder gestimuleerd.	 	Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
F.8	Uitvoeren van de <b>acties</b> met betrekking tot het <b>fietsparkeerplan</b> .	  	Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
F.9	Uitvoeren van de <b>acties</b> met betrekking tot het <b>fietsparkeerplan</b> .	  	Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
F.10	<b>Optimaliseren van knelpunten in het fietsnetwerk.</b> Knelpunten dienen punt per punt bekeken te worden om de juiste oplossingsrichtingen te bepalen en eventuele quick wins, zonder grote infrastructurele aanpassingen, in kaart te brengen.	 	Gemeente Grimbergen; AWV	★★★★	€€€€
F.11	<b>Fietsconnecties verder onderzoeken</b> tussen de Romeinse Steenweg (F214) - Ontwikkelingen Heizelplateau - FR0.	 	Gemeente Grimbergen; Gemeente Wemmel; De Werkvennootschap	★★★★	€€€€
F.12	<b>Aanleg van fietspaden</b> op de Sparrenlaan.	 	Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
F.13	<b>Aanleg van veilige en comfortabele fietspaden</b> in het kader van de aanleg van een gescheiden stelsel en de heraanleg van de wegenis in de <b>Warandestraat en Driesstraat</b> .	 	Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€



### 3. OPENBAAR VERVOER

Nummering	Omschrijving actie	Doelstelling	Initiatiefnemer	Prioriteit	Budget
OV.1	Realisatie Regionaal Hoppinpunt: Stelplaats Grimbergen.		Gemeente Grimbergen; AWV; De Lijn	★★★★	€€€€
OV.2	Realisatie Regionale Hoppinpunten: Carpoolparking Strombeek-Bever en Parking C.		Gemeente Grimbergen; AWV; De Lijn	★★★★	€€€€
OV.3	Realisatie Lokale Hoppinpunten: Sint Amandsplein Strombeek-Bever, Kerkstraat Humbeek/Benedenstraat Humbeek.		Gemeente Grimbergen; AWV; De Lijn	★★★★	€€€€
OV.4	Realisatie Lokale Hoppinpunten: Mutsaard Strombeek-Bever, Ringlaan Strombeek-Bever, Hellebeekberg Grimbergen.		Gemeente Grimbergen; AWV; De Lijn	★★★★	€€€€
OV.5	Realisatie Buurt Hoppinpunt: Verbrande Brug.		Gemeente Grimbergen; AWV; De Lijn	★★★★	€€€€
OV.6	Vraag van de gemeente om het <b>traject van lijn 231 via de Brusselsesteenweg</b> te laten verlopen in plaats van via de Spaanse Lindebaan. Op te nemen in de vervoerregioraad en met de Lijn.		Gemeente Grimbergen; AWV; De Lijn	★★★★	€€€€
OV.7	Onderzoeken om de <b>doorstroming van De Lijn</b> te waarborgen op plaatsen waar de <b>fietszone</b> samenvalt met het kernnet van het openbaar vervoerplan op korte termijn.		Gemeente Grimbergen; De Lijn	★★★★	€€€€
OV.8	Haltetoegankelijkheid implementeren.		Gemeente Grimbergen; De Lijn	★★★★	€€€€

## 4. SNELHEID



Nummering	Omschrijving actie	Doelstelling	Initiatiefnemer	Prioriteit	Budget
S.1	<p><b>Implementatie van een uitgebreide zone 30 in Grimbergen-Centrum.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sluitende zone voorzien met F4a en F4b borden.</li> <li>- Visuele elementen toevoegen bij het in- en uitrijden van de fietszone als testfase (zogenaamde poorten).</li> <li>- Waar mogelijk/nodig kruispunt herinrichten met aandacht voor ontharding, verticale elementen, fietsinfrastructuur...</li> </ul>	 	Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
S.2	<p><b>Implementatie van een uitgebreide zone 30 in Strombeek-Bever.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sluitende zone voorzien met F4a en F4b borden.</li> <li>- Visuele elementen toevoegen bij het in- en uitrijden van de fietszone als testfase (zogenaamde poorten).</li> <li>- Waar mogelijk/nodig kruispunt herinrichten met aandacht voor ontharding, verticale elementen, fietsinfrastructuur...</li> </ul>	 	Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
S.3	<p><b>Implementatie van een uitgebreide zone 30 in Beigem.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sluitende zone voorzien met F4a en F4b borden.</li> <li>- Visuele elementen toevoegen bij het in- en uitrijden van de fietszone als testfase (zogenaamde poorten).</li> <li>- Waar mogelijk/nodig kruispunt herinrichten met aandacht voor ontharding, verticale elementen, fietsinfrastructuur...</li> </ul>	 	Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
S.4	<p><b>Handhaving van de snelheid met ANPR Trajectcontrole.</b></p> <p>Op de volgende assen wordt de implementatie voorbereid.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Strombeeklinde</li> <li>- Spaanse Lindebaan</li> <li>- Merodestraat</li> <li>- as Humbeeksesteenweg - Benedestraat</li> <li>- as Kerkstraat, Achterstraat en Kruisstraat</li> <li>- as Beigemsesteenweg - Meerstraat</li> <li>- Zijpstraat</li> <li>- Molenstraat</li> </ul>	 	Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€

Nummering	Omschrijving actie	Doelstelling	Initiatiefnemer	Prioriteit	Budget
S.5	Implementatie <b>handhaving snelheid</b> met ANPR Trajectcontrole.	 	Gemeente Grimbergen	★★★★★	€€€€€
S.6	Onderzoeken van <b>bijkomende tracés</b> voor de handhaving van de snelheid met ANPR Trajectcontrole. - Daalstraat en Veldkantstraat - Warandestraat en Driesstraat	 	Gemeente Grimbergen	★★★★★	€€€€€
S.7	<b>Continue monitoring van snelheid</b> , verkeersdebiet en typologie in straten/segmenten.	 	Gemeente Grimbergen	★★★★★	€€€€€

## 5. ZWAAR VERKEER

Nummering	Omschrijving actie	Doelstelling	Initiatiefnemer	Prioriteit	Budget
ZV.1	Implementatie <b>tonnagebeperking</b> (+7,5 ton) zwaar verkeer.	 	Gemeente Grimbergen	★★★★★	€€€€€
ZV.2	Implementatie van een <b>cordon met ANPR-camera's</b> rond de <b>industriezone Westvaardijk</b> om doorgaand zwaar verkeer richting Humbeek en Beigem te vermijden.	 	Gemeente Grimbergen	★★★★★	€€€€€
ZV.3	Implementatie van de <b>handhaving</b> op het verbod op doorgaand <b>zwaar verkeer</b> met ANPR-camera's in de <b>Spaanse Lindebaan</b> en <b>Merodestraat</b> .	 	Gemeente Grimbergen	★★★★★	€€€€€

## 6. HUMBEEK

Nummering	Omschrijving actie	Doelstelling	Initiatiefnemer	Prioriteit	Budget
H.1	<p>Implementatie van een verkeersfilter in de Meidoornlaan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tijdelijke verkeersfilter (harde knip) om vervolgens de nieuwe maatregel te evalueren.</li> <li>- Na positieve evaluatie de verkeersfilter op een definitieve en kwalitatieve manier inrichten.</li> </ul>	 	Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€

## 7. BEIGEM

Nummering	Omschrijving actie	Doelstelling	Initiatiefnemer	Prioriteit	Budget
B.1	<p>Invoeren van circulatormaatregelen in Beigem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plaatsen van een sluitende signalisatie die de nieuwe maatregel duidelijk en juridisch correct aangeeft.</li> <li>- Na positieve evaluatie het straatbeeld verder aanpassen aan de nieuwe circulatie en om de meerwaarde verder te benutten (voetgangers- en fietsinfrastructuur, groen, etc...).</li> </ul>	  	Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
B.2	<p>Invoeren van een verkeersfilter ter hoogte van de zijarm straat Zevensterre.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tijdelijke verkeersfilter (harde knip) inrichten om vervolgens de nieuwe maatregel te evalueren.</li> <li>- Na positieve evaluatie de verkeersfilter op een definitieve en kwalitatieve manier inrichten.</li> </ul>	  	Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€





## 8. ZONNEVELD

Nummering	Omschrijving actie	Doelstelling	Initiatiefnemer	Prioriteit	Budget
Z.1	<p>Invoeren van een verkeersfilter in de Beukendreef.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tijdelijke verkeersfilter (harde knip) om vervolgens de nieuwe maatregel te evalueren.</li> <li>- Na positieve evaluatie verkeersfilter op een definitieve en kwalitatieve manier inrichten.</li> </ul>		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
Z.2	<p>Invoeren van een verkeersfilter in de Wezelstraat.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tijdelijke verkeersfilter (harde knip) om vervolgens de nieuwe maatregel te evalueren</li> <li>- Na positieve evaluatie verkeersfilter op een definitieve en kwalitatieve manier inrichten</li> </ul>		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
Z.3	RUP Beigemveld afstemmen op de circulatie Zonneveld.		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€

## 9. GRIMBERGEN-CENTRUM

Nummering	Omschrijving actie	Doelstelling	Initiatiefnemer	Prioriteit	Budget
G.1	Invoeren van circulatiemaatregelen in Grimbergen-Centrum. - Plaatsen van een sluitende signalisatie die de nieuwe maatregel duidelijk en juridisch correct aangeeft. - Na positieve evaluatie het straatbeeld verder aanpassen aan de nieuwe circulatie om de meerwaarde verder te benutten (bijvoorbeeld betere voetgangersinfrastructuur en meer groen in Speelbroek en Sint-Servaasstraat).		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
G.2	Een dialoog opstarten met scholen om de gewijzigde circulatie te evalueren en mogelijke aanvullende maatregelen te voorzien.		Gemeente Grimbergen; Scholen Grimbergen	★★★★	€€€€
G.3	Evaluatie van doorgaand verkeer in functie van werken aan de Ring. - Aan de hand van telslangen, dynamische borden, telramen en/of floating car data verkeersstromen binnen het centrum monitoren. - Indien uit de monitoring blijkt dat de doorgaande bewegingen verder toenemen kunnen bijkomende maatregelen genomen worden.		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
G.4	De doorstroming langs de gewestwegen N211 en N202 is een belangrijke randvoorwaarde om de verkeersdruk en leefbaarheid te waarborgen in het centrum van Grimbergen. Hiervoor is een continue monitoring van deze assen nodig. Indien noodzakelijk dienen er oplossingen onderzocht te worden langs deze assen (bv herinrichting kruispunten, aanpassingen lichtenregelingen,...). Bij deze oplossingen blijft het STOP-principe steeds gelden waarbij de doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer niet ten koste mag gaan van de verkeersveiligheid en het comfort van de actieve weggebruikers.		Gemeente Grimbergen ; AWV	★★★★	€€€€
G.4	Implementatie van het nieuwe parkeerplan.		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€







## 10. SPAANSE LINDEBAAN

Nummering	Omschrijving actie	Doelstelling	Initiatiefnemer	Prioriteit	Budget
SL.1	Implementatie van de circulatielus Spaanse Lindebaan - Merodestraat. Plaatsen van sluitende signalisatie die de nieuwe maatregel duidelijk en juridisch correct aangeeft.		Gemeente Grimbergen; AWV	★★★★	€€€€
SL.2	Na evaluatie van de circulatielus het <b>straatbeeld van de Merodestraat en Spaanse Lindebaan verder aanpassen</b> aan de nieuwe circulatie om de meerwaarde verder te benutten (Betere voetgangers- en fietsinfrastructuur en meer groen in de Merodestraat en Spaanse Lindebaan).		Gemeente Grimbergen;	★★★★	€€€€
SL.3	Implementatie van <b>aanvullende circulatiemaatregelen</b> in Guldendal, Diamantstraat en Koraalstraat.		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
SL.4	<b>Aanpassen van kruispunten</b> aan de Spaanse Lindebaan - Brusselsesteenweg en Merodestraat - Brusselsesteenweg aan de nieuwe circulatie.		Gemeente Grimbergen; AWV	★★★★	€€€€

## 11. STROMBEEK-BEVER

Nummering	Omschrijving actie	Doelstelling	Initiatiefnemer	Prioriteit	Budget
SB.1	Invoeren van een verkeersfilter in de Oude Mechelsestraat. - Tijdelijke verkeersfilter (harde knip) om vervolgens de nieuwe maatregel te evalueren. - Na positieve evaluatie de verkeersfilter op een definitieve en kwalitatieve manier inrichten.		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
SB.2	Onderzoek naar de <b>haalbaarheid</b> van een schoolstraat of <b>autoluw centrum</b> in de omgeving van het <b>Sint-Amandsplein</b> in samenspraak met de Sint-Jozefschool en De Lijn.		Gemeente Grimbergen; Scholen; De Lijn	★★★☆☆	€€€€
SB.3	Invoeren van <b>circulatiemaatregelen aan het Gemeenteplein</b> . - Plaatsen van sluitende signalisatie die de nieuwe maatregel duidelijk en juridisch correct aangeeft. - Bij de heraanleg van het Gemeenteplein de nieuwe circulatie implementeren in het nieuwe ontwerp.		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
SB.4	Invoeren van <b>aanvullende circulatiemaatregelen</b> met o.a verkeersfilters in de Antwerpselaan en Treft. - Tijdelijke verkeersfilters (harde knippen) om vervolgens de nieuwe maatregel te evalueren. - Na positieve evaluatie de verkeersfilters op een definitieve en kwalitatieve manier inrichten.		Gemeente Grimbergen; AWV	★★★★	€€€€
SB.5	Behouden van een <b>vlotte doorstroom op de Romeinsesteenweg en Sint-Annalaan</b> . De doorstroming langs de gewestwegen Romeinsesteenweg en Sint-Annalaan is een belangrijke randvoorwaarde om de verkeersdruk en leefbaarheid te waarborgen in het centrum van Strombeek-Bever. Ook bij de herinrichting van de R0 met aanvullende maatregelen is het belangrijk dat deze assen hun doorstroomfunctie kunnen behouden.		Gemeente Grimbergen; AWV	★★★☆☆	€€€€



Nummering	Omschrijving actie	Doelstelling	Initiatiefnemer	Prioriteit	Budget
SB.6	Voorzien van Randparking ter hoogte van Antwerpselaan en de Oude Mechelsestraat.	 	Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
SB.7	Realisatie van ondergrondse parking Gemeenteplein.	 	Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
SB.8	Implementatie van het nieuwe parkeerplan.	 	Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€

## 12. VERSNELD

Nummering	Omschrijving actie	Doelstelling	Initiatiefnemer	Prioriteit	Budget
V.1	<p><b>Bewoners informeren</b> over de implementatie van het mobiliteitsplan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Algemene communicatie van het globale plan én communicatie op straat-/wijkniveau voor bijvoorbeeld het invoeren van een knip, fietszone, zone 30, beperkte infrastructurele maatregelen, enz...</li> <li>- Brede communicatie via gemeentelijke kanalen.</li> </ul>		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
V.2	<p><b>Bewoners consulteren</b> bij de implementatie van het mobiliteitsplan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bijvoorbeeld bij het invoeren van een verkeersfilter, circulatie, heraanleg kruispunten...</li> <li>- Bewoners consulteren bij ontwerp en/of evaluatie van een genomen maatregel.</li> </ul>		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
V.3	<p><b>Bewoners laten adviseren</b> bij de implementatie en evaluatie van het mobiliteitsplan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bijvoorbeeld bij de opmaak van het fietsparkeerplan, trage wegenplan...</li> <li>- Advies inwinnen van de bewoners bij de opmaak, uitvoering en evaluatie van het mobiliteitsplan.</li> </ul>		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
V.4	<p><b>Handhaving van de snelheid.</b> Blijven inzetten op handhaving van snelheid met focus op belangrijke voetgangers- en fietsassen en leef- en schoolomgevingen.</p>		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
V.5	<p><b>Heraanleg van wegen en kruispunten na wijziging van de circulatie.</b> Definitief (her)aanleggen van tijdelijke maatregelen en proefopstellingen. De meerwaarde van nieuwe circulatiemaatregelen maximaal benutten door een aangepast wegontwerp met de nodige aandacht voor ontharding.</p>		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€

Nummering	Omschrijving actie	Doelstelling	Initiatiefnemer	Prioriteit	Budget
V.6	<p><b>Ontharding (van kruispunten)</b> met voldoende groenelementen die de aandacht vestigen op de verblijfsfunctie in plaats van de verkeersfunctie en met speciale aandacht voor de zwakke weggebruiker.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lierbaan - Veldkantstraat</li> <li>• Nieuwelaan - Lindelaan</li> <li>• Gentsestraat - Meisestraat - Beverlindestraat - Temsesteenweg</li> <li>• Boechoutlaan - Beverlindestraat</li> </ul>		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
V.7	<p><b>Bijkomende ontharding (van kruispunten)</b> met voldoende groenelementen die de aandacht vestigen op de verblijfsfunctie in plaats van de verkeersfunctie en met speciale aandacht voor de zwakke weggebruiker.</p>		Gemeente Grimbergen	★★★☆☆	€€€€
V.8	<p>Uitvoeren van <b>acties</b> binnen het subsidiekader van het <b>Kopenhagenplan</b> om versneld de shift te maken naar de actieve weggebruikers.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prinsenstraat</li> <li>• Kruisstraat</li> <li>• Nieuwenroodsesteenweg</li> <li>• Beigemsesteenweg</li> </ul>		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
V.9	<p>Uitvoeren van <b>acties</b> binnen het subsidiekader van het <b>Kopenhagenplan</b> om versneld de shift te maken naar de actieve weggebruikers.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Humbeeksesteenweg</li> <li>• Verbrande Brugsesteenweg</li> <li>• Kareelstraat</li> </ul>		Gemeente Grimbergen	★★★☆☆	€€€€
V.10	Aandacht voor maatregelen betreffende <b>werf charter</b> .		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
V.11	Ondertekenen <b>safe charter</b> .		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€

Nummering	Omschrijving actie	Doelstelling	Initiatiefnemer	Prioriteit	Budget
V.12	<p><b>Evaluatie van het mobiliteitsplan</b> (modal shift). Voorgaande elementen in de actietabel hebben als doel Grimbergen bereikbaar, leefbaar en veilig te maken. Meer verplaatsingen te voet en met de fiets die op een veilige en comfortabele manier kunnen gebeuren zullen hieraan bijdragen. De evolutie van de modal split richting actieve weggebruikers en de tevredenheid van de voetgangers en fietsinfrastructuur zijn goede parameters om het succes van de maatregelen in het beleidsplan te monitoren.</p>		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€
V.13	<p><b>Monitoring werken aan de ring.</b> Werken aan de ring biedt, naast infrastructurele aanpassingen aan de R0, ook verschillende projecten die het gebruik van alternatieve vervoersmodi in de omgeving van de R0 verder moeten stimuleren. Bij de uitvoering van de infrastructuurwerken is het belangrijk om te monitoren of deze alternatieve maatregelen voldoende zijn om een eventuele verkeersdruk te voorkomen op het grondgebied van Grimbergen en/of er lokaal nog bijkomende maatregelen nodig zijn.</p>		Gemeente Grimbergen; De Werkvenootschap	★★★★	€€€€
V.14	<p><b>Monitoring van (alternatieve) sluiproutes.</b> Bij de implementatie van de verkeersfilters en nieuwe circulatie is het belangrijk om een eventuele toename aan verkeer op alternatieve sluiproutes (waar doorgaand verkeer niet gewenst is) verder te monitoren en bijkomende maatregelen te nemen waar nodig.</p>		Gemeente Grimbergen	★★★★	€€€€

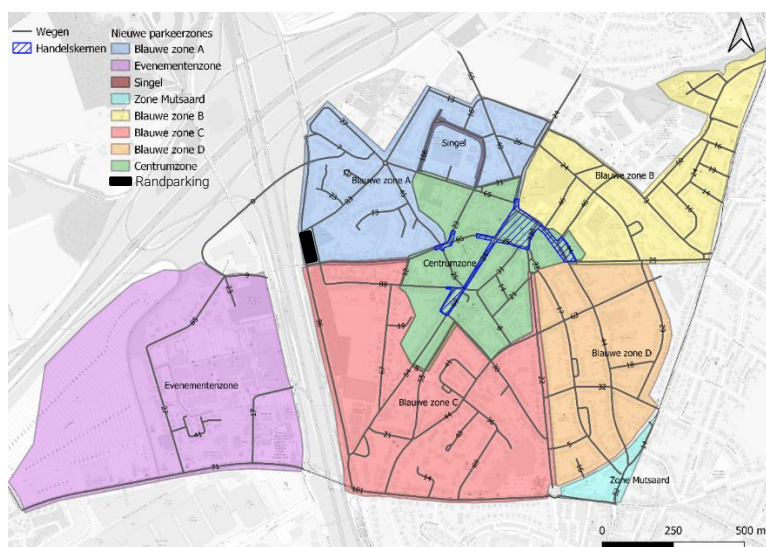
# BIJLAGE



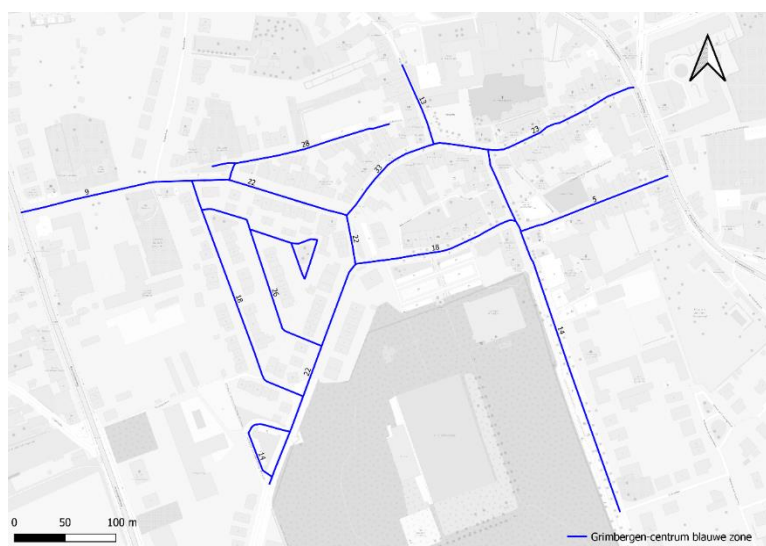
## Nota ON-STREET PARKEREN Strombeek-Bever en Grimbergen centrum

### 1. Toepassingsgebied

Parkeerplaatsen "on-street" zijn de openbare parkeerplaatsen op straten en pleinen, gelegen in een zone met Betalend Parkeren of in een zone met beperkte parkeertijd (blauwe zone). De huidige Concessie omvat enkel de betalende parkeerplaatsen, de parkeerplaatsen in blauwe zone en de kortparkeerplaatsen (max 30 min. mogelijks via parkeersensor) volgens onderstaande zoneringskaarten.



*Afbakening Betalend Parkeren (handelskernen, evenementenzone en zone Mutsaard), blauwe zone Strombeek-Bever en mogelijks toekomstige randparking – zie ook appendix 1*



*Afbakening blauwe zone centrum Grimbergen – zie ook appendix 1*

Indien tijdens de looptijd van de Concessieovereenkomst andere vormen of modaliteiten van parkeerregulering worden ingevoerd, vallen ook deze parkeerplaatsen binnen het voorwerp van de Concessie.

De afbakening van de parkeerzones en de lijst met het aantal parkeerplaatsen per straat voor huidige Concessie zijn opgenomen in **Appendix 1**.

Concreet gaat het over **1130** parkeerplaatsen in de betalende zone van Strombeek-Bever, **1993** parkeerplaatsen in blauwe zone in Strombeek-Bever en **319** parkeerplaatsen in blauwe zone in Grimbergen.

Het aantal opgegeven parkeerplaatsen per straat is louter indicatief. De Concessiehouder kan in geen geval aanspraak maken op enige bijkomende vergoeding mocht het werkelijk aantal parkeerplaatsen afwijken in min of meer van het opgegeven aantal.

Het *aantal* parkeergelegenheden "on street" en de parkeerregulering kan veranderen omwille van de herinrichting van het openbaar domein, ruimtelijke ontwikkelingen, een gewijzigd parkeerbeleid en maatschappelijke en/of technologische evoluties.

In 2014 werd voor Strombeek-Bever een parkeeronderzoek gedaan waarbij de bezetting werd geregistreerd.

Momenteel geldt er reeds een parkeerregulering dmv een blauwe zone in de volgende straten van de Gemeente Grimbergen :

- Hogesteenweg
- Pastoor Woutersstraat
- Noordelijk deel Prinsenstraat (inclusief parking thv OLVstraat)
- Lagesteenweg tussen Speelbroek en Kerkplein

Op 11/10/2022 besliste het college van burgemeester en schepenen om onderstaande blauwe zone toe te voegen in functie van het gunningsbestek voor de bouw van een ondergrondse parking in Strombeek-Bever en de exploitatie van het parkeerplan in het centrum van Strombeek-Bever en Grimbergen.

De zone met beperkte parkeertijd (blauwe zone) omvat de volgende straten:

- Lagesteenweg
- Hogesteenweg
- Bakkerstraat
- Abdijstraat van huisnummer 9 tot aan de Lagesteenweg
- Onze-Lieve-Vrouwstraat
- Prinsenstraat van de Nassaulaan tot aan het Kerkplein
- Pastoor Woutersstraat zonder de parking Prinsenbos
- Speelbroek van huisnummer 42 tot aan de Lagesteenweg
- Albrecht Rodenbachlaan
- Vruntestraat

De Concessiehouder zal ook instaan voor het uitreiken van bewonerskaarten en van parkeerabonnementen. Parkeerkaarten voor zorgverstrekkers, voor marktkramers en voor autodelen kunnen ook aan de Concessiehouder worden toevertrouwd, indien de gemeente voor dergelijke kaarten kiest. De Concessiegever behoudt zich het recht voor om de modaliteiten op te stellen of te wijzigen of te beslissen om nieuwe modaliteiten voor andere doelgroepen in te voeren.

Het vaststellen van niet gedepenaliseerde overtredingen en van GAS-overtredingen maakt geen onderdeel uit van de Concessie.

De opdracht van de Concessiehouder omvat ook de volgende elementen :

- het leveren en plaatsen, de exploitatie en het beheer van nieuwe parkeerautomaten en andere infrastructuur waarmee burgers kunnen geïnformeerd worden over betalingsmodaliteiten;
- het inrichten en uitbaten van een parkeerwinkel en het online aanbieden van parkeerproducten.

## 2. Parkeergeld en kostprijs van bewonerskaarten en abonnementen

Bij de aanvang van de Concessie zullen volgende tarieven voor het "on-street" parkeren van toepassing zijn :

### Centrumzone Strombeek-Bever

- Eerste uur : 1,5 euro per uur
- Tweede uur : 2 euro per uur

### Evenementenzone

- Eerste uur : 1,5 euro per uur
- Tweede uur : 2 euro per uur

### Zone Mutsaard

- Eerste uur : 1,5 euro per uur
- Tweede uur : 2 euro per uur

De retributie bedraagt zowel voor de betalende zone als voor de blauwe zones (Strombeek-Bever en Grimbergen) 25 euro per halve dag.

De parkeerduur voor Betalend Parkeren wordt in de drie voormelde zones **beperkt tot twee (2) uur** en dit van **maandag tot zaterdag tussen 09.00 uur en 18.00 uur**. Voor de zones grenzend aan Brussel en/of Vilvoorde is afstemming op het daar ingestelde parkeertarief noodzakelijk. Voor de zone rond het **cultuurcentrum** is eveneens een aangepaste regeling noodzakelijk die het gebruik van de ondergrondse Parking of van randparkings stimuleert, rekening houdend met een normaal begin- en einduur van voorstellingen. Betalend Parkeren zou dus bijvoorbeeld **tot 21.30 uur verplicht** kunnen zijn. Gedurende een eerste half uur kan gratis parkeren toegestaan worden.



In de handelszone van Strombeek-Bever dienen veertig (40) Shop and Go parkeerplaatsen voorzien te worden waar dertig (30) minuten gratis kan worden geparkeerd. Hiervan zijn er minimaal twintig (20) te voorzien op het Gemeenteplein.

In een blauwe zone moet een parkeerschijf worden gebruikt van **9.00 u tot 18.00 u op werkdagen en op zaterdagen** en dit voor een **maximumduur van twee (2) uren**, behalve wanneer bijzondere voorwaarden zijn aangebracht op de signalisatie. Voorgesteld wordt om deze algemene regeling overwegend te volgen. Enkel voor de **Singel** is een **langere parkeertijd (mogelijks vier (4) uren)** te hanteren omdat de Singel gepromoot wordt als parking buiten het centrum en rond een sportcomplex gelegen is. Ook voor de parking aan het Lago zwembad wordt een **langere parkeertijd (mogelijks van drie (3) uren)** voorzien.

Er zullen in Strombeek-Bever vier (4) types van bewonerskaarten worden uitgereikt: evenementenzone, zone Mutsaart, centrumzone en de blauwe zones. Elke kaart geeft toegang tot de eigen zone.

Voor het centrum van de deelgemeente Grimbergen zal één (1) type van bewonerskaart worden uitgereikt.

Per domicilieadres kunnen maar **twee (2) bewonerskaarten** worden toegekend. De bewonerskaarten worden op nummerplaat uitgeschreven

De prijs voor een **eerste (1<sup>e</sup>) bewonerskaart wordt vastgesteld op 25 euro** per jaar en voor een **tweede (2<sup>e</sup>) bewonerskaart op 125 euro** per jaar. Gezinnen die beschikken over een garage kunnen slechts aanspraak maken op één (1) bewonerskaart voor de prijs van 25 euro.

Aan werknemers in de parkeerzone van Strombeek-Bever worden parkeermogelijkheid aangeboden aan de Singel aan een tarief van **50 euro/jaar**.

Aan werknemers in de parkeerzone in het centrum van Grimbergen worden parkeermogelijkheden aangeboden aan een tarief van **50 euro/jaar**.

Er wordt bijkomend gewerkt met de uitreiking van **parkeerabonnementen**, die het recht geven om onbepaald in de betalende of blauwe zones te parkeren. De prijs voor een dergelijk abonnement is bepaald op **300 euro per jaar en 90 euro per kwartaal**. Deze parkeerabonnementen kunnen ook uitgereikt worden aan personen die niet in de gemeente gedomicilieerd zijn.

Aan zelfstandigen en bedrijven worden werkabonnementen aangeboden waarvan de jaarlijkse prijs bepaald wordt op **75 euro per dag van de week** waarop de kaart normaliter zal worden gebruikt. Concreet kost een werkabonnement voor een jaar dan bv. **150 euro** voor iemand die prestaties levert op woensdag en vrijdag en enkel op die dagen zijn voertuig te Strombeek-Bever parkeert.

### 3. Parkings

Volgende parkings kunnen als dusdanig in Strombeek-Bever worden gedefinieerd:

- Ondergrondse Parking Gemeenteplein;

- Parking Sint-Amandsplein (enkel het voorziene deel aan de kant van de Wemmelsestraat);
- Parking Lt. Emmerechtsplein;
- Parking Pierebad (mogelijks worden in de nabije toekomst alle plaatsen voorbehouden voor het zwembad);
- Parking Jetsestraat (tijdens de kantooruren voorbehouden voor werknemers van het OCMW, het Cultuurcentrum Strombeek, de bibliotheek, de academie en onderwijzend personeel voor 50 euro/jaar);
- Parking Verbeytstraat;
- Carpoolparking A12;
- Parking op de hoek Victor Soensstraat en Wemmelsestraat als tijdelijke parking behoudens andersluidende beslissing van de gemeente.
- Parking Rodepoort als tijdelijke parking behoudens andersluidende beslissing van de gemeente.

Volgende parkings kunnen als dusdanig in de deelgemeente Grimbergen worden gedefinieerd:

- Parking Ter Wilgen
- Parking Prinsenbos

De Concessiehouder zorgt ervoor dat, in elk van deze parkings, voldoende plaatsen voorzien zijn voor personen met een handicap.

In principe nemen de parkings het regime aan van de zone waarin zij zich bevinden (bv maximaal 2 uur parkeren voor een bepaalde zone).

Voor de volgende parkings wordt echter een specifieke regeling voorgesteld:

- Parking Pierebad (46 plaatsen)

Deze parking is gelegen in een blauwe zone. Op 4/04/2022 besliste het college van burgemeester en schepenen om op de parking aan het zwembad (Lago Pierebad) in de Ringlaan de parkeertijd te beperken door het instellen van blauwe zone met een maximum parkeerduur van 3 uur van maandag tot vrijdag van 09.00u tot 21.00 u en op zaterdag en zondag van 10.00u tot 18u. Mogelijks worden deze parkeerplaatsen in de toekomst door de gemeente voorbehouden voor de bezoekers van het Lago Pierebad.

- Parking Verbeytstraat (65 plaatsen + 1 plaats voor persoon met beperking)

Deze parking ligt in de betalende zone. Er wordt voorgesteld om het gebruik van deze parking te faciliteren voor bezoekers van het OCMW, het Cultuurcentrum Strombeek, de bibliotheek en de academie. Dit kan door een half uur gratis parkeren mogelijk te maken.

- Parking Jetsestraat (45 plaatsen)

Deze parking ligt in de blauwe zone. Bedoeling blijft om het gebruik van deze parking voor te behouden voor werknemers van het OCMW, het Cultuurcentrum Strombeek, de bibliotheek, de academie en onderwijzend personeel tijdens de kantooruren.

- Parking Antwerpselaan - Carpoolparking A12 (28 plaatsen)

Deze parking is bedoeld als carpool parking en zal in de nabije toekomst tevens worden ingericht als Hoppin-punt. De Lijn voorziet er extra parkeerplaatsen voor bewoners van de Romeinsesteenweg ter compensatie van de parkeerplaatsen die daar verloren gaan door de aanleg van de afzonderlijke

bedding voor de Ringtrambus. Gelet op de visie over combiparkings binnen het regionale mobiliteitsplan bekijkt de vervoersregioraad momenteel het gebruik en het beheer van dergelijke randparkings.

- Parking Antwerpselaan (tussen de Antwerpselaan en de Oude Mechelsestraat: zie zwarte inkleuring op de kaart op pagina 19)

De gemeente kan deze parking in de ( nabije) toekomst mogelijks aankopen. Of deze parking wel of niet betalend, gereguleerd of vrij zal zijn, is dus nog niet beslist. Tevens is het aantal parkeerplaatsen ook nog niet gekend. Deze parking valt zodoende buiten de outputspecificaties van dit bestek.

## Appendix 1: Strombeek-Bever

Straat	Zone	Totaal parkeerplaatsen	Aantal pp in handelszone
Verbeystraat	Centrumzone	8	
Schoolstraat	Centrumzone	12	
Van Wayenberghstraat	Centrumzone	14	
Poststraat	Centrumzone	21	
Vijverstraat	Centrumzone	21	
Van Der Nootstraat	Centrumzone	23	7
Victor Soenstraat	Centrumzone	24	24
Hendrik Dragsstraat	Centrumzone	25	
Pastorijstraat	Centrumzone	25	25
Wemmelstraat	Centrumzone	31	
Otto de Mentockplein	Centrumzone	32	
L.T. L. Emmerechtsplein	Centrumzone	44	44
Gemeenteplein	Centrumzone	69	69
Sint-Amandsplein	Centrumzone	120	120
Lakensstraat	Centrumzone	30	
Nieuwelaan	Centrumzone	54	
De Villegas de Clercampstraat	Centrumzone	85	13
Jan Mulstraat	Centrumzone	88	
Tref	Evenementenzone	27	
Gentsstraat	Evenementenzone	85	
Kolvenierstraat	Evenementenzone	41	
Temsesteenweg	Evenementenzone	23	
Beverlindestraat	Evenementenzone	9	
Temslaan	Evenementenzone	17	
Romeinsesteenweg (West)	Evenementenzone	71	
Singel	Singel	166	
Kleuverbos	Zone A	16	
Grimbergsesteenweg (tot Haneveld)	Zone A	24	
Tramstraat	Zone A	26	
Hoveniersstraat	Zone A	40	
De Burtinstraat	Zone A	45	
Polaarde	Zone A	55	
Dorekesveld	Zone A	15	
Oude Mechelsestraat	Zone A	83	
Borrekensveld	Zone A	73	
Warmoeshof	Zone A	23	
Meezenhof	Zone A	17	
Beverstraat	Zone A	7	
Jozeef De Vleminckstraat	Zone A	27	
Meisestraat (Oost)	Zone A	69	
Meisestraat (West)	Zone A	0	
Antwerpsesteenweg	Zone A	96	
Ringlaan	Zone B	3	
Brouwerijstraat	Zone B	24	
Kloosterstraat	Zone B	46	
Rodepoortstraat	Zone B	46	
Piereman	Zone B	16	
Horvialsialaan	Zone B	19	
Begonialaan	Zone B	24	
Rozenlaan	Zone B	14	
Tulpenlaan	Zone B	16	
Kleinewinkellaan	Zone B	50	
Koning Jossesteenweg	Zone B	25	
Grotewinkellaan	Zone B	29	
Strombeeklinde	Zone C	22	
Baalhoek	Zone C	41	
Jozeef Van Elewijckstraat	Zone C	44	
Acaciaan	Zone C	67	
Luitberg	Zone C	36	
Klauwaartsiaan	Zone C	48	
Bergdal	Zone C	69	
Romeinsesteenweg (Oost)	Zone C	101	
Hazelaarlaan	Zone C	19	
Verbeerveld	Zone C	8	
Jetsestraat	Zone C	55	
Lindelaan	Zone C	21	
Heuveldal	Zone C	14	
Kasteelstraat	Zone D	17	
Sint-Annadal	Zone D	16	
Valkendal	Zone D	5	
Kareetbakkerijstraat	Zone D	18	
Bloemendallaan	Zone D	32	
Sint-Amandsstraat	Zone D	44	
Rijndalsstraat	Zone D	63	
Mutsaertplein	Zone Mutsaert	52	
Mutsaertplaats	Zone Mutsaert	0	
Sint-Annastraat	Zone Mutsaert	14	
Grotewinkellaan parkeerplein	Parking Blauwe zone	14	
Grimbergsesteenweg parkeerplein	Parking Blauwe zone	26	
Parking Priebebad	Parking Blauwe zone	46	
Parking Jetsestraat	Parking Blauwe zone	45	
Parking Verbeystraat	Betalende parking	65	
Parking Antwerpsesteenweg	Parking Blauwe zone	28	
	<b>Totaal handelszone</b>	<b>302</b>	
	<b>Totaal centrumzone exclusief handelszone</b>	<b>424</b>	
	<b>Totaal betalend parkeren evenementenzone en zone Mutsaerts</b>	<b>404</b>	
	<b>Totaal Blauwe zone</b>	<b>1993</b>	
	<b>Totaal</b>	<b>3123</b>	

## Appendix 1: Grimbergen centrum

<b>Straat</b>	<b>Zone</b>	<b>Totaal parkeerplaatsen</b>
Voorkant gemeentehuis Prinsenstraat	Blauwe zone	20
Parking monument	Blauwe zone	18
Prinsenstraat	Blauwe zone	14
Pastoor Woutersstrat	Blauwe zone	18
Parking Speelbroek	Blauwe zone	14
Speelbroek van P. Wouters tot school	Blauwe zone	22
Speelbroek van school tot Lagesteenweg	Blauwe zone	22
Parking school Speelbroek	Blauwe zone	14
Lage steenweg van Brusselsesteenweg tot Beiaardlaan	Blauwe zone	9
Lage steenweg van Beiaardlaan tot Speelbroek	Blauwe zone	22
Lage steenweg van Speelbroek tot Abdijstraat	Blauwe zone	33
Abdijstraat	Blauwe zone	13
Hogesteenweg	Blauwe zone	23
A. Rodenbachlaan	Blauwe zone	18
Bakkerstraat	Blauwe zone	28
Vruntestraat	Blauwe zone	26
OLV straat	Blauwe zone	5
	<b>Totaal blauwe zone</b>	<b>319</b>