

# Beleidsplan

Gemeentelijk mobiliteitsplan Londerzeel

mei 2024

# TRIDÉE – Drievoudig Duurzaam

TRIDÉE draagt duurzaamheid hoog in het vaandel, het is zelfs in onze naam verwerkt: we streven samen met onze opdrachtgever naar drievoudig duurzaam mobiliteitsbeleid.



## GROEN

Toekomstgericht mobiliteitsbeleid plaatst duurzame vervoerwijzen centraal. We werken voor een belangrijk deel aan beleidsprojecten die expliciet een toename van groene vervoerwijzen nastreven of faciliteren: stappen, fietsen, openbaar vervoer, deel-auto, elektrisch vervoer. Meestal zijn we met álle vormen van mobiliteit samen bezig, inclusief autoverkeer.



## GEDRAGEN

We hebben geleerd hoe belangrijk het is om voor een breed draagvlak te zorgen bij de bevolking en andere betrokken partijen. De behoefte tot participatie groeit en de mogelijkheden nemen evenzeer toe – op de traditionele manier of met slimme online tools. We raden participatie dan ook sterk aan en helpen onze opdrachtgever: we analyseren niet alleen wie invloed heeft, maar stellen een aanpak voor om optimale betrokkenheid en tevredenheid te bereiken.



## INTEGRAAL

Mobiliteit is geen doel maar een middel: het dient om ergens te komen. Naar school, het werk, de winkel of naar een vrijetijdsbesteding. Keuzes in mobiliteit kunnen moeilijk zijn en veel geld kosten. Het wordt alleen acceptabel, of zelfs een goede deal, als achterliggende doelen dichterbij gebracht worden. We zoeken naar verbindingen met verschillende beleidsdomeinen en naar gedeelde visies – door brede kennis, analytisch vermogen en een druppel creativiteit.

# Documentbeschrijving

Titel	Beleidsplan
Ondertitel	Gemeentelijk mobiliteitsplan Londerzeel
Aantal pagina's	79
Pulicatie nummer	2180
Datum	april 2024
Auteurs	Stijn Derkinderen
Opdrachtgever	Gemeente Londerzeel
Contactpersoon	Hanne Verdoodt

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Uitgangspunten van een mobiliteitsplan	3
1.2	Opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan	3
1.3	Participatie	4
1.4	Leeswijzer	5
<b>I.</b>	<b>INFORMATIEF DEEL</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Knelpunten, kansen en bedreigingen</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Resultaten van de Synthesefase</b>	<b>8</b>
3.1	Onderzoeken	8
3.1.1	Toegankelijke wandelroutes per kern	8
3.1.2	Screening fietsparkeervoorzieningen	9
3.1.3	Afbakening verblijfsgebieden / wegencategorisering / circulatieconcepten voor de kernen	9
3.2	Scenario's	10
<b>4</b>	<b>Scenario duurzame mobiliteit</b>	<b>14</b>
<b>5</b>	<b>Relatie met andere beleidsplannen</b>	<b>16</b>
5.1	Bovenlokaal niveau	16
5.1.1	Regionaal Mobiliteitsplan Vlaamse Rand	16
5.1.2	Nieuw openbaarvervoernetwerk	17
5.1.3	Streefbeeld overwegen Infrabel	18
5.1.4	Sneltramlijn A12	18
5.1.5	Fietssnelweg F28	20
5.1.6	Knooppunt Londerzeel zuid	20
5.1.7	Doortrekken parallelweg A12 tussen Kerkhofstraat en Mechelsestraat	21
5.2	Lokaal niveau	21
5.2.1	Dienst aangepast Vervoer – gesponsorde mobiliteit	21
5.2.2	Klimaatactieplan	21
5.2.3	Trage Wegen	21
5.2.4	Gemeentelijk RUP Hoppinpunt Londerzeel	22
5.2.5	Tuinen van Verbinding / Mastervisie	24
5.2.6	ParkPAD	25
<b>II.</b>	<b>Richtinggevend deel</b>	<b>27</b>
<b>6</b>	<b>Operationele doelstellingen</b>	<b>28</b>
<b>7</b>	<b>Beleidsscenario</b>	<b>30</b>
7.1	Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen	30
7.1.1	Ruimtelijke planning	30
7.1.2	Strategisch ruimtelijke projecten en invloed op bereikbaarheid	31
7.1.3	Wegencategorisering	34

7.2	Werkdomein B: netwerken per modus.....	45
7.2.1	Afbakening verblijfsgebieden.....	45
7.2.2	Voetgangersvoorzieningen.....	49
7.2.3	Fietsroutenetwerk.....	50
7.2.4	Fietsparkeren.....	55
7.2.5	Openbaar vervoer.....	58
7.2.6	Snelheid.....	64
7.2.7	Autoparkeren.....	66
7.3	Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen.....	67
7.3.1	Vervoersmanagement.....	67
7.3.2	Communicatie en sensibilisering.....	68
7.3.3	Handhaving.....	68
7.3.4	Monitoring.....	69
<b>8</b>	<b>Actieprogramma.....</b>	<b>70</b>

## Kaartenlijst

Kaart 1:	wegencategorisering.....	38
Kaart 2:	locatie verder te onderzoeken modale filters.....	41
Kaart 3:	afbakening verblijfsgebieden.....	46
Kaart 4:	fietsroutenetwerk.....	52
Kaart 5:	fietsroutenetwerk: prioriteiten.....	53
Kaart 6:	fietsparkeervoorzieningen bij functies.....	57
Kaart 7:	openbaarvervoernetwerk.....	60

# 1 Inleiding

---

## 1.1 Uitgangspunten van een mobiliteitsplan

### Mobiliteitsplan als basis voor het mobiliteitsbeleid

Het 'Mobiliteitsplan' vormt de basis voor het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. Enerzijds geeft het de krachtlijnen voor het toekomstig beleid weer, anderzijds worden concrete acties opgenomen voor de komende jaren. Het is belangrijk dat een mobiliteitsplan robuust genoeg is om gedurende een lange tijd als beleidsmatige onderbouw voor het mobiliteitsbeleid te kunnen fungeren.

Het mobiliteitsplan vormt een kader voor samenwerking met andere actoren, bijvoorbeeld diensten binnen de gemeente of externe partijen zoals het Vlaams Gewest en De Lijn. Veel acties die in het mobiliteitsplan staan, hebben direct te maken met andere beleidsterreinen zoals ruimtelijke ordening, duurzaamheid, sport, ouderenzorg of onderwijs. Samenwerken aan mobiliteit staat daarom centraal.

### Pijlers van een mobiliteitsplan

Het gemeentelijk mobiliteitsbeleid is een doorvertaling van het Vlaamse en regionaal mobiliteitsbeleid.

Een belangrijk uitgangspunt van een mobiliteitsplan is het STOP-principe. Hierbij wordt uitgegaan van een hiërarchie van vervoerswijzen: Stappen eerst, dan Trappen, dan Openbaar vervoer en als laatste Privévervoer. Met privévervoer wordt hier privaat gemotoriseerd vervoer bedoeld. Deze gedachte komt doorheen het mobiliteitsplan steeds terug.

Het Vlaamse openbaar vervoerbeleid legt momenteel de nadruk op Basisbereikbaarheid waarbij het openbaar vervoeraanbod meer vraaggericht is. Uitgangspunt bij Basisbereikbaarheid is de combinatie van openbaar vervoer met andere vormen van mobiliteit zoals de fiets. Ook lokale vervoersinitiatieven spelen een belangrijke rol.

Participatie is een belangrijke pijler in het mobiliteitsbeleid. Op verschillende momenten tijdens het voorbereiden, vaststellen, uitvoeren en evalueren van het mobiliteitsbeleid worden burgers betrokken. Gemeenten kunnen dit zelf op maat bepalen.

### Een gemeentelijk mobiliteitsplan in een veranderend bovenlokaal mobiliteitsbeleid

Het decreet Basisbereikbaarheid brengt het mobiliteitsbeleid in beweging. Enerzijds verschuift het Vlaams mobiliteitsbeleid meer richting Vervoerregio's. Anderzijds brengt dit een grondige hertekening van het openbaarvervoernetwerk met zich mee. Het regionaal mobiliteitsplan werd goedgekeurd in de vervoerregio Vlaamse Rand van 5 december 2023 en werd op 15 december goedgekeurd door Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters.

## 1.2 Opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan

De opmaak van een mobiliteitsplan gebeurt in verschillende stappen waarbij verschillende actoren betrokken zijn. Tijdens de verschillende stappen wordt teruggekeken naar het beleid van de afgelopen jaren en wordt een toekomstvisie voor de gemeente bepaald. Concreet zijn de volgende stappen gevolgd:



### Fase 1: Oriëntatie

De Oriëntatiefase vormt een eerste stap richting een nieuw mobiliteitsbeleid en omvat een overzicht van bestaande plannen en studies, de visie van diverse actoren en een analyse van de huidige mobiliteitsproblematiek. Op basis hiervan is bepaald welke onderzoeken nog nodig zijn om een gedegen mobiliteitsplan op te kunnen stellen. De resultaten van deze fase zijn vastgelegd in de 'Oriëntatienota'.

### Fase 2: Synthese

Tijdens de Synthesefase worden de krijtlijnen voor het nieuwe mobiliteitsbeleid bepaald. Hiertoe wordt aanvullend onderzoek uitgevoerd en geanalyseerd. Tevens wordt door middel van scenario's verkend welke toekomstbeelden voor de gemeente mogelijk zijn. De resultaten van deze fase worden weergegeven in de 'Uitwerkingsnota'.

### Fase 3: Beleidsplan

Tijdens de laatste fase wordt het uiteindelijke mobiliteitsplan opgesteld. Vanuit de verkenning van de scenario's (uit de vorige fase) wordt een beleidsscenario opgesteld. Dit geeft dus weer waar de gemeente met haar mobiliteitsbeleid naar toe wil gaan. Dit beleidsscenario wordt verder verfijnd volgens de werkdomeinen die door de Vlaamse overheid zijn bepaald. Het mobiliteitsplan geeft op hoofdlijnen aan op welke wijze de gemeente haar mobiliteitsbeleid wil vormgeven. Daarnaast worden acties gedefinieerd die worden gerangschikt naar werkdomein, prioriteit en initiatiefnemer.

## 1.3 Participatie

Tijdens iedere fase werd beroep gedaan op enerzijds de bevolking, via het platform van De Adviseurs en anderzijds de Klankbordgroep.

### Oriëntatiefase

Er werd een oproep gedaan om een vragenlijst in te vullen. In totaal werden 435 bewoners aangeschreven per mail. Van 435 personen die werden aangeschreven, hadden 309 het formulier (deels) ingevuld, oftewel 71%.

De vragen hadden betrekking op:

- het verplaatsingsgedrag
- de appreciatie over de verschillende netwerken (voetgangers-, fiets-, openbaar vervoer-, autonetwerken)
- de belangrijkste knelpunten per modi
- de appreciatie over de buurt
- specifieke knelpunten in de buurt.

De resultaten van de bevraging zijn opgenomen in de analyse van de bestaande toestand in de Oriëntatienota.

### Synthesefase

Tijdens de synthesefase werd er bij de Adviseurs een oproep gelanceerd om deel te nemen aan een fysieke vergadering waarbij de twee scenario's uit de Synthesefase werden toegelicht en becommentarieerd.



## Beleidsplanfase

Voor het beleidsplan werd er een brede oproep gedaan bij de bevolking om een enquête in te vullen. Hierin werd bevraagd of inwoners al dan niet akkoord zijn met de algemene principes waaruit het beleidsplan zal bestaan. De brede oproep diende om het draagvlak na te gaan bij een grote groep en verschillende doelgroepen. Mensen konden zowel digitaal al op papier hun mening kwijt. Het aantal respondenten bedroeg 514. Op enkele uitzondering na werd de vragenlijst volledig ingevuld.

De resultaten van deze participatiestap zijn opgenomen in de nota in een grijs kader.

## 1.4 Leeswijzer

Deel I is het Informatief gedeelte. De knelpunten, kansen en bedreigingen uit de vorige fase worden hernomen en de resultaten van de onderzoeken uit de vorige fase (Synthesefase) worden beknopt weergegeven. Vervolgens wordt het scenario duurzame mobiliteit voorgesteld. Dit deel eindigt met een oplistijng van relevante plannen en projecten zowel op bovenlokaal als lokaal niveau.

In deel II. Richtinggevend gedeelte wordt het Beleidsscenario per werkdomein verder uitgewerkt. De werkdomeinen zijn:

- A. Ruimtelijke ontwikkelingen
- B. Netwerken per modus
- C. Ondersteunende maatregelen

Hierbij wordt zo veel als mogelijk een vast stramien gehanteerd:

- Eerst wordt beschreven *waar de gemeente naar toe wil* per onderdeel. We noemen dit *beleid*.
- Vervolgens wordt de vraag *hoe wil de gemeente dit bereiken* toegelicht onder de titel *strategie*.
- In sommige gevallen kan het wensbeeld worden weergegeven op kaart. Het gaat hier dan over *netwerken of locaties*.
- Tot slot worden de acties die nodig zijn beknopt omschreven. Deze komen terug in de actietabel.

De actietabel wordt afzonderlijk opgenomen bij dit Beleidsplan. Per actie zijn volgende elementen beschreven:

- Een beknopte toelichting
- De dienst die de actie moet trekken
- De te betrekken actoren
- De bepaling van de prioriteit (o.a. vanuit noodzaak of effectiviteit)
- Een ruwe raming van de kostprijs (indien dit mogelijk is)
- De timing: het jaartal waarop de actie gepland staat.

Prioriteit en timing kunnen verschillen. Een actie met een lage prioriteit kan op korte termijn gepland staan omwille van o.a. budgettaire redenen of omdat deze best gekoppeld kan worden aan een andere actie.

# I. INFORMATIEF DEEL

---

## 2 Knelpunten, kansen en bedreigingen

---

Tijdens de Synthesefase werden de initiële knelpunten, kansen en bedreigingen gescreend in functie van de onderzoeken die werden uitgevoerd.

Het onderzoek naar wandelcomfort in de kernen bracht aan het licht dat toegankelijkheid niet zo dramatisch is als eerst gedacht (wel aan de haltes en tactiele geleiding ontbreekt nagenoeg overal).

Uit de screening van de fietsparkeervoorzieningen blijkt dat er hier en daar nog aan gesleuteld dient te worden.

### Knelpunten

- wandelcomfort in de kernen (type, onderhoud, breedte)
- toegankelijkheid (zowel in de kern als bij haltes)
- fietsveiligheid en fietscomfort, zowel in de kernen als daartussen (zowel fietspaden als gemengd verkeer)
- lage kwaliteit stations- en halte-omgevingen (uitrusting, kwaliteit)
- doorgaand regionaal verkeer door de gemeente
- doorgaand (regionaal) verkeer door de kernen
- hoge snelheden
- fietsparkeervoorzieningen.

### Kansen

- komst van de sneltram kan een impuls zijn voor het gebruik van het openbaar vervoer en misschien voor het verplaatsen van het treinstation
- door de parallelweg knooppunt Londerzeel Zuid door te trekken tot aan Mechelsestraat kan een deel van het doorgaand verkeer uit het centrum worden gehouden
- de realisatie van fietssnelwegen maakt lange afstandsverplaatsingen aantrekkelijker met de fiets
- een uitgebreid trage wegennetwerk.

### Bedreigingen

- de heraanleg van het knooppunt Londerzeel Zuid kan zorgen voor een aanzuigeffect voor sluipverkeer dat oost-west door de kern rijdt
- uitvoering van parallelweg kan juist zorgen voor vertragingen als het niet goed wordt vormgegeven (rond punt of lichten noodzakelijk aan Kerkhofstraat, T-kruispunt Mechelsestraat)
- toename aan autoverplaatsingen
- toename van doorgaand verkeer op regionaal niveau (wegencategorisering regionaal mobiliteitsplan).

## 3 Resultaten van de Synthesefase

---

Tijdens de Synthesefase werden verschillende onderzoeken uitgevoerd. De resultaten van deze onderzoeken werden uitgebreid gerapporteerd in de Synthesenota. Dit hoofdstuk geeft de belangrijkste conclusies van de onderzoeken weer.

### 3.1 Onderzoeken

#### 3.1.1 Toegankelijke wandelroutes per kern

Per kern werd eerst één belangrijke wandelroute geselecteerd op basis van de belangrijkste functies. Deze routes werden vervolgens gescreend volgens het DOD-principe.

*DOD is een acroniem voor:*

***D**oorgangen die voldoende breed, hoog en obstakelvrij zijn;*

*Het **O**ppervlak dat voldoende effen, vlak aaneengesloten, slipvrij en rolstoelvast is voorzien van duidelijke natuurlijke of kunstmatige geleiding;*

***D**rempels die in het voetgangersgebied vermeden worden, zowel op de looprouten als aan oversteekplaatsen.*

*Meer informatie: <https://www.toegankelijkeomgeving.be/dod>*

*Meer gedetailleerde informatie over toegankelijkheid kan je vinden in het Vademecum Toegankelijke Publieke ruimte van het Agentschap Wegen en Verkeer*

De belangrijkste conclusies per kern zijn:

- In **Londerzeel-centrum** zijn de meeste routesegmenten voldoende breed en obstakelvrij. Paaltjes schermen het voetpad af maar vormen soms ook hinder voor voetgangers. In het centrum zijn er wel wat oneffenheden en moeilijkere begaanbaarheid voor rolstoelgebruikers vanwege de brede voegbreedte. Er is nergens geleiding aanwezig. In het centrum is er wel natuurlijke geleiding maar niet voldoende voor slechtziende of blinde. De drempels zijn voornamelijk verlaagd of afgeschuind.
- In **Sint-Jozef** zijn de meeste routesegmenten voldoende breed en obstakelvrij. Ook het oppervlak is goed begaanbaar. Er is nergens geleiding aanwezig. De drempels zijn voornamelijk verlaagd of afgeschuind.
- In **Malderen** zijn de meeste routesegmenten voldoende breed en obstakelvrij. Het oppervlak is iets minder goed begaanbaar. Hier en der ligt het niet goed vlak of beschadigd. Een renovatie is hier nodig. Er is nergens geleiding aanwezig. De drempels aan de oversteeken zijn voornamelijk afgeschuind of verlaagd. Op enkele plaatsen zijn de oversteeken drempelloos maar een te diepe goot veroorzaakt dan een nieuwe hindernis.
- In **Steenhuffel** zijn de meeste routesegmenten voldoende breed en obstakelvrij. Ook het oppervlak is goed begaanbaar. Op de recent heraangelegde delen is er kunstmatige geleiding aangebracht. Er zijn heel wat drempelloze oversteeken.

### 3.1.2 Screening fietsparkeervoorzieningen

Per kern brachten we de belangrijkste functies in kaart en bepaalden we waar fietsparkeervoorzieningen moeten komen. Door een terreinbezoek kijken we na of er reeds stallingen staan en beoordelen of deze voldoende kwalitatief zijn. Dit deden we op basis van volgende criteria

- Systeem: type van aanbindmogelijkheden voor sloten
- Maatvoering: afstand tussen de fietsen
- Overdekt: indien nodig
- Oriëntatie: locatie ten opzichte van de toegang van de functie
- Sociale controle: is er passage in functie van diefstalpreventie
- Capaciteit: zijn er voldoende stallingsmogelijkheden.

De belangrijkste conclusies per kern zijn:

- In **Londerzeel** scoort een groot deel van de fietsparkeerplaatsen goed. Dit wil zeggen dat er een goede fietsparkeersystemen zijn, goed georiënteerd en eventueel voorzien van een overkapping. Het overige deel dat niet goed scoort heeft meestal geen goed fietsparkeersysteem en dus ook geen goede maatvoering. Er zijn nog een 2-tal locaties die nog geen parkeerplaatsen voor fietsen hebben.
- In **Sint-Jozef** hebben de meeste locaties geen goede fietsparkeersystemen en 3 locaties hebben nog geen parkeerplaatsen voor fietsen.
- **Malderen** heeft evenveel goede als slechte fietsparkeerplaatsen en 2 locaties hebben nog geen parkeerplaatsen voor fietsen.
- **Steenhuffel** heeft evenveel goede als slechte fietsparkeerplaatsen en 2 locaties hebben nog geen parkeerplaatsen voor fietsen

### 3.1.3 Afbakening verblijfsgebieden / wegcategorisering / circulatieconcepten voor de kernen

Uit de participatie tijdens de oriëntatiefase en uit de analyse van het Regionaal Mobiliteitsplan blijkt dat er doorgaand gemotoriseerd verkeer door de gemeente rijdt. Dit verkeer heeft dus geen herkomst of bestemming in de gemeente. Dit verkeer, gecombineerd met het bestemmingsverkeer zorgt ervoor dat voornamelijk in de kernen sprake is van hinder. Behalve congestie zorgt de hoge verkeersintensiteit voor een aantasting van de verblijfskwaliteit (luchtpollutie, geluids- en trillingsemmissies) en beperkt de fietsbaarheid (zowel op wegen met gemengd verkeer maar ook op wegen met gescheiden fietsinfrastructuur).

De oorzaak van dit ongewenst doorgaand verkeer ligt aan de ligging van Londerzeel ten opzichte van het wegennetwerk. Aan de noordzijde is de N17 een belangrijke verkeersweg, aan de oostzijde is dat de A12 en te zuiden de N211. Het niet optimaal functioneren van deze wegen en de grofmazigheid van dit netwerk, maken dat routes door de gemeente erg aantrekkelijk zijn voor doorgaand verkeer.

De gemeente heeft in het verleden al verschillende maatregelen genomen om het verkeer rond de kernen te geleiden door oa.:

- bewegwijzering
- aanpassing voorrangregeling
- inrichting als verblijfsgebied.

Maar dit blijkt weinig effectief. Zo rijden er in Dorpsstraat dagelijks nog een 8.000-tal voertuigen.

De afbakening van verblijfsgebieden is onlosmakelijk verbonden aan de wegcategorisering. Deze bepaalt immers op welke wegen, welk soort verkeer wenselijk is. Omdat er nog variatie mogelijk is in de wegcategorisering (en dus ook de verblijfsgebieden), stelden we scenario's op (zie verder).

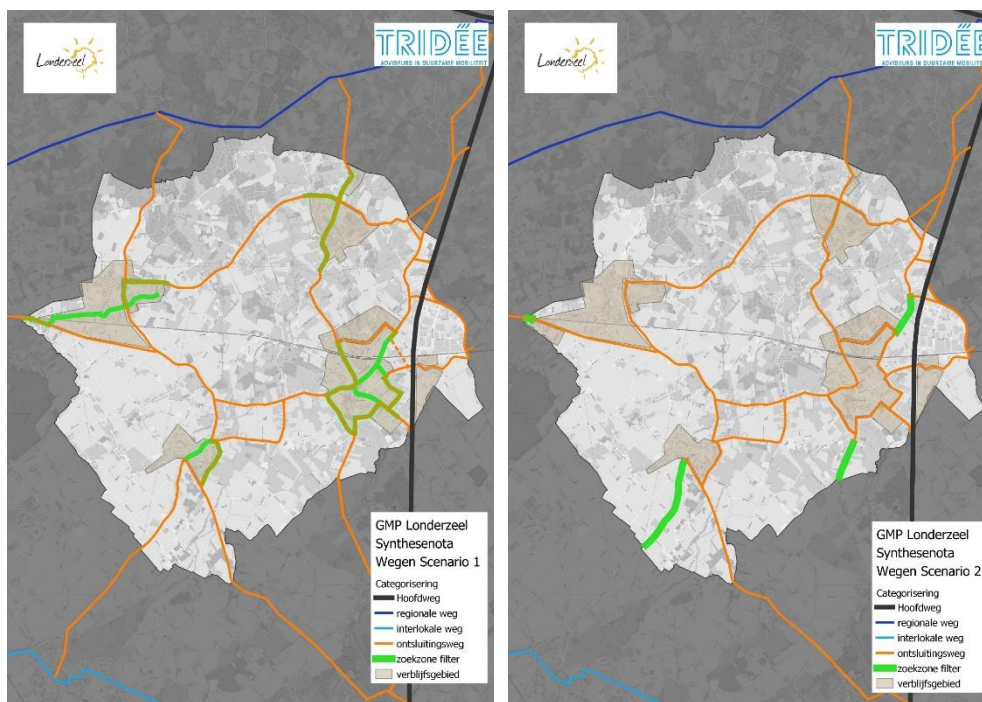
De scenario's werden opgesteld in nauwe samenspraak met AWV/MOW om de afstemmingen met regionaal mobiliteitsplan te waarborgen.

## 3.2 Scenario's

De kapstok voor de scenario's is dus de wegenstructuur. De scenario's onderscheiden zich door de locaties van de modale filters (of circulatiemaatregelen). Per scenario werd de wegcategorisering weergegeven, alsook de verblijfsgebieden. Daarnaast werd er per kern en per scenario verkend waar filters of gewijzigde rijrichting zouden kunnen komen om het regionaal doorgaand verkeer te verminderen (stroom in één richting aanpakken) of verhinderen (stromen in beide rijrichtingen aanpakken). Dit verkennend onderzoek is bedoeld om de haalbaarheid, impact en eventuele ondersteunende maatregelen in te schatten van de scenario's.

Het openbaarvervoernetwerk en het fietsroutenetwerk zijn voor de scenario's dezelfde.

### Voorstelling scenario's



scenario 1

scenario 2

Het scenario 1 vertrekt vanuit het principe dat de modale filters en circulatiemaatregelen in de kernen worden geplaatst waardoor de kernen onderling goed bereikbaar zijn met de auto.

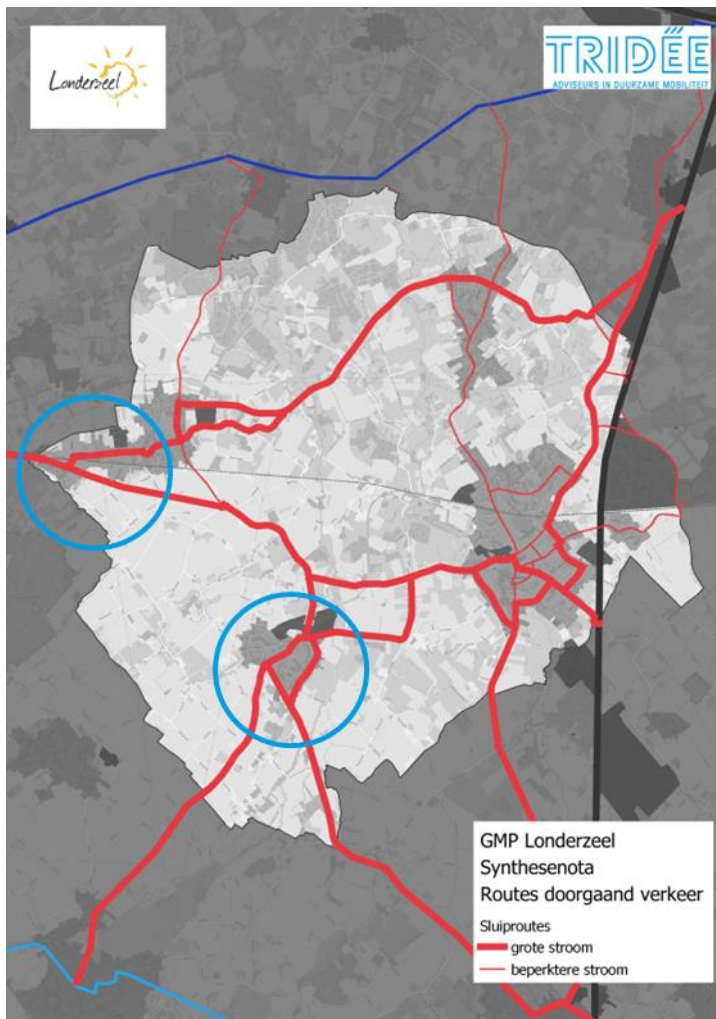
Het scenario 2 vertrekt vanuit het principe dat de modale filters en circulatiemaatregelen buiten de kernen worden geplaatst waardoor het in de kernen nog gemakkelijk blijft voor het gemotoriseerd (bestemmings)verkeer.

### Conclusies van de scenario's

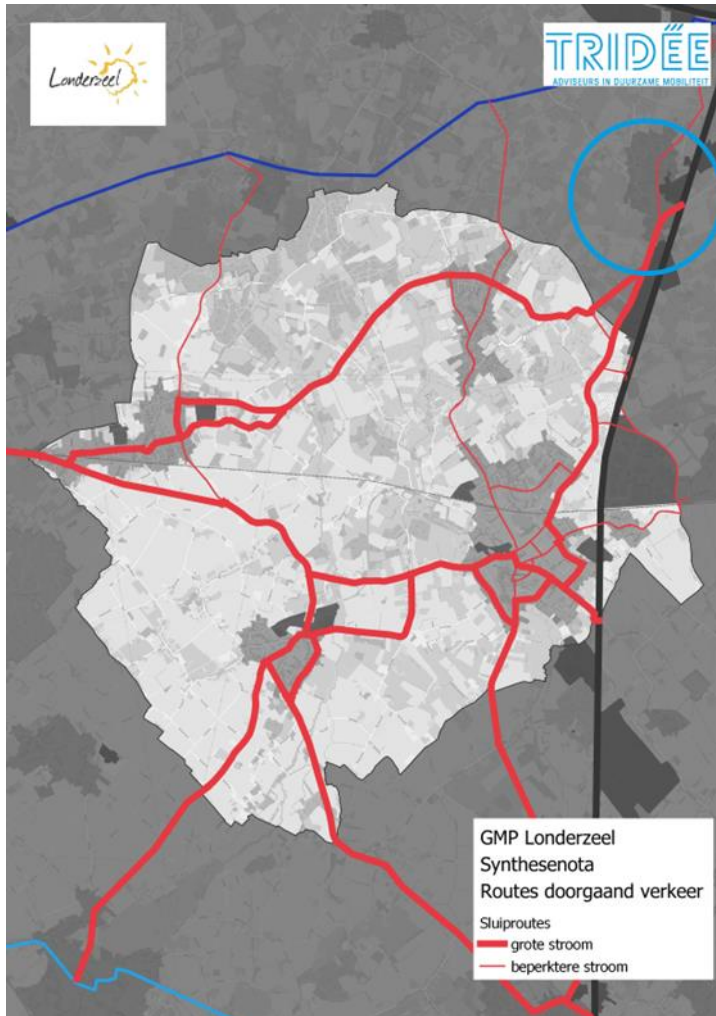
Uit de verkenning van de scenario's en hun uitwerkingen blijkt dat niet iedere kern even geschikt is voor beide scenario's. In Malderen en Steenhuffel is het minder moeilijk om ingrepen buiten de kernen te plaatsen om het doorgaand verkeer te verhinderen (scenario 2), Londerzeel-centrum leent zich iets makkelijker om in de kern in te grijpen (scenario 1). In Sint-Jozef blijven beide scenario's erg moeilijk implementeerbaar.

Alleszins hebben ingrepen in één kern een gunstig effect op andere kernen waardoor het niet nodig is om in alle kernen maatregelen te nemen om het doorgaand verkeer te verminderen/verhinderen.

Zo zorgen de maatregelen in Malderen en Steenhuffel ervoor dat het doorgaand verkeer in Londerzeel en Sint-Jozef vermindert.



Het supprimeren van de aansluiting Breendonk op A12 (opgenomen in het project A12) kan ervoor zorgen dat het doorgaand verkeer zich verplaatst naar Londerzeel-centrum. De maatregelen in Malderen en Steenhuffel blijven ook dan nodig en kunnen best worden ondersteund door bijkomende maatregelen in Londerzeel-centrum.



Er zal voor bepaalde verplaatsingen immers moeten worden omgereden als men de auto neemt. Men moet dit omrijden wel juist kaderen. Zo zal tussen Malderen en Merchtem moeten worden omgereden maar dus niet tussen Malderen en Londerzeel-centrum, Steenhuffel of Sint-Jozef. En fietsers hoeven al helemaal niet om te rijden. Bovendien moet men zich afvragen of dit omrijden onoverkomelijk is en niet in verhouding staat tot de voordelen (minder doorgaand verkeer in meerdere kernen en dus een hogere verblijfskwaliteit en een verbetering van de fietsbaarheid). De modale filter net buiten Steenhuffel zorgt evenwel voor grotere omrijfactoren. Wellicht te groot. In die kern zal best worden ingezet op 'verminderen'.

In Londerzeel-centrum lijkt de modale filter op Meerstraat ter hoogte van de overweg een interessante piste. Deze is dan weer afhankelijk van de realisatie van de doorgetrokken parallelweg naar de andere zijde van de sporen. Het realisme hiervan moet verder worden onderzocht.

Verschillende elementen van het streefbeeld van Infrabel lijken op schaal van de gemeente (op netwerk-niveau dus) integreerbaar met de scenario's. Er moet hierbij wel een duidelijk kanttekening worden gemaakt over de ruimtelijke impact van nieuwe bruggen of tunnels. Die impact is immers groot. Daarnaast kan het afschaffen

van een overweg ook op een meer lokale schaal een grote impact hebben. Kernen worden (ruimtelijk) doorsneden.

## 4 Scenario duurzame mobiliteit

Het scenario duurzame mobiliteit synthetiseert de visie van de gemeente op de mobiliteit voor de komende jaren. In het Richtinggevend Gedeelte van dit rapport worden de elementen van dit scenario uitgediept en vertaald naar concrete acties.



Het scenario duurzame mobiliteit bestaat uit:

- Een weldoordachte wegcategorisering met een beperkt aantal ingrepen om het doorgaand verkeer te weren

- Uitgebouwde verblijfsgebieden waarbinnen de snelheid verlaagd wordt en het ongewenst doorgaand verkeer wordt verminderd
- Een hiërarchisch fietsroutenetwerk met fietssnelwegen, bovenlokale- en lokale fietsroutes
- Een robuust openbaarvervoernetwerk op maat van de behoefte
- Een uitgebreid netwerk van Hoppinpunten

## 5 Relatie met andere beleidsplannen

---

### 5.1 Bovenlokaal niveau

#### 5.1.1 Regionaal Mobiliteitsplan Vlaamse Rand

**Status: goedgekeurd door de Vervoerregioraad**

De gemeente Londerzeel maakt deel uit van de Vervoerregio Vlaamse Rand. Voor iedere vervoerregio wordt een regionaal mobiliteitsplan (RMP) uitgewerkt met een geïntegreerde mobiliteitsvisie op middellange termijn voor alle vervoersmodi. De planhorizon is 2030, met een doorkijk naar 2050.

Het Regionaal Mobiliteitsplan Vlaamse Rand stelt volgende doelen en subdoelen voorop:

- Een duurzame regio:
  - Verduurzamen van de verplaatsingen
- Een leefbare regio:
  - Verlagen van de geluidshinder in woonwijken
  - Verbeteren van de luchtkwaliteit
  - Verhogen van kwaliteit verblijfsruimte vs verkeersruimte
  - Verminderen van doorgaand verkeer doorheen woonwijken
- Een multimodaal bereikbare regio:
  - Creëren van robuuste, performante netwerken (betrouwbaar, frequent, afgestemd)
  - Stimuleren van combimobiliteit
  - Selectieve bereikbaarheid ten voordele van het OV en fiets (in tijd en route)
- Een veilige regio:
  - Geen verkeersdoden of zwaargewonden
- Een welvarende regio
  - Multimodale bereikbaarheid economische kernlocaties
  - Multimodale bereikbaarheid regionale voorzieningen

Geen vervoersarmoede

Op basis van deze doelstellingen werden thematische visies en strategieën uitgewerkt. Elke modus, aangevuld met de pijlers gedrag en ruimte, vertrekt vanuit een visie voor de regio. Deze visie is concreet doorvertaald naar een gewenst netwerk door het toepassen van enkele strategieën of 'bouwstenen'. Tezamen hebben ze als doel de uitgangspunten en principes schematisch weer te geven en de hoofdlijnen bondig toe te lichten. We sommen ze hier kort op en duiden de relevantie voor het Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Londerzeel:

- Openbaar vervoer:
  - Behouden van sterke intercitytreinverbindingen
  - *Versterken van het regionale voorstadsnetwerk, het GEN-netwerk (S) en Sneltram A12: sneltram A12 met halte in Londerzeel*
  - Uitbouw van hoogwaardige openbaarvervoersassen
  - Versterking van kernnetlijnen waar nodig
  - *Aanvullend netwerk, een fijnmazige ontsluiting en feeding van het hogere OV-netwerk: verschillende aanvullende lijnen*
  - Vervoer op maat ontsluit niet-stedelijke gebieden naar het hogere netwerk
- Fietsers

- *Fiets snelwegen begeleiden fietsers naar de grootste steden, kernen en economische poorten binnen en buiten de regio: de fiets snelwegen krijgen de nodige aandacht in het Gemeentelijk Mobiliteitsplan*
- *Bovenlokale functionele fietsroutes verbinden kernen met elkaar en brengen fietsers naar grote en kleine attractiepolen en voorzieningen: de bovenlokale functionele fietsroutes krijgen de nodige aandacht in het Gemeentelijk Mobiliteitsplan*
- *Lokale functionele fietsroutes verfijnen het bovenlokale netwerk: dit wordt verder uitgewerkt in het Gemeentelijk mobiliteitsplan*
- **Auto**
  - Het hoofdwegennet vormt de drager voor doorgaand verkeer van en naar Brussel en Antwerpen
  - Een dragend wegennet van regionale verbindingswegen ondersteunt het hoofdwegennet
  - Interlokale wegen verbinden niet-aangrenzende gemeenten met elkaar en verkleinen regionale mazen voor regionaal verkeer
  - Elk niveau ontsluit de belangrijkste economische attractiepolen en voorzieningen
  - *Interlokale mazen weren doorgaand regionaal sluipverkeer op lokale wegen: hierop wordt vooral ingezet in het Gemeentelijk Mobiliteitsplan*
- **Hoppinpunten**
  - Sterke interregionale Hoppinpunten
  - *Regionale Hoppinpunten gelinkt aan regionaal OV-aanbod: Regionaal Hoppinpunt nieuwe sneltramhalte*
  - *Elke kern of regionale aantrekkingspunt kent minstens één lokaal Hoppinpunt: selectie van meerdere Hoppinpunten in de gemeente*
  - *Integratie van combiparkings als first mile oplossingen: aan nieuwe sneltramhalte*
  - Afstemming tussen Vlaamse Hoppinpunten en Brusselse knooppunten ter versterking van het overstapmodel
  - *Aanbod in een hoppinpunt verder verbreden: selectie van meerdere Hoppinpunten in de gemeente*
- **Logistiek**
  - *Doordachte ruimtelijke ordening als basis voor vermijden transport en modal shift: bedrijventerreinen goed ontsluiten*
  - Bundeling van vracht
  - Sterke netwerken en multimodale knopen
  - Vrachtwagens daar waar het gepast is.

## 5.1.2 Nieuw openbaarvervoernetwerk

### **Status: Kernnet en Aanvullend net goedgekeurd door de Vervoerregioraad**

Op 16 maart 2021 heeft de Vervoerregio Vlaamse Rand het Kernnet positief geadviseerd, en het Aanvullend Net goedgekeurd. Deze stemming was 'voorwaardelijk' waarbij gevraagd werd naar de nodige middelen voor het VOM (vervoer op maat). Het netwerk wordt uitgebreid beschreven in hoofdstuk 7.2.5 Openbaar vervoer.

### 5.1.3 Streefbeeld overwegen Infrabel

#### **Status: voorstel van Infrabel**

De gemeente gaat principieel akkoord met de visie van Infrabel voor de overwegen Meerstraat, Moorhoek, Ursene en Steenhuffelstraat (beslissing college 13 maart 2023). Het project om de overweg in Moorhoek te sluiten is reeds lopende. De straat Moorhoek wordt verbreed om het verkeer te kunnen ontsluiten via de overweg in Ursene, alsook om deze in te richten volgens de huidige kwaliteitsnormen van een fietssnelweg. Fietssnelweg F44 Gent-Mechelen loopt langs Moorhoek. De overweg in Ursene zal hierbij het knooppunt zijn tussen fietssnelweg F44 en F27. Daarnaast zal deze kruising ook gebruikt moeten kunnen worden door landbouwverkeer en plaatselijk verkeer. De mogelijkheden voor de overweg in de Stationsstraat en de overweg in Boeksheide dienen verder te worden onderzocht.

Het sluiten van overwegen heeft een impact op het netwerk. Bijvoorbeeld bij de sluiting van de overweg in Boeksheide dient de verdere ontsluiting van het verkeer te worden bepaald, alsook dienen er maatregelen te worden onderzocht om het verkeer, welke een nieuwe weg zoekt, niet langs ongewenste routes te sturen. Het inplanten van een tunnel of brug heeft ook een grote ruimtelijk impact, naast de impact op het mobiliteitsnetwerk. Ook dit dient nog verder te worden onderzocht.

*Tijdens de synthesefase werden voor beide scenario's gekeken welke elementen van het Streefbeeld op welke wijze geïntegreerd konden worden. Uiteindelijk besliste het bestuur om verder te gaan met een beleidsscenario dat voldoende realistisch is om uitgevoerd te worden op korte termijn.*

*Naar aanleiding van de beslissing college 13 maart 2023 zullen de overwegen verder onderzocht worden, waarbij de gemeente momenteel de prioriteit stelt in het sluiten van de overweg aan Moorhoek (omdat dit samengaat met de aanleg van de fietssnelweg) en in het vervangen van de overweg aan Meerstraat. De overweg kan worden gesloten indien de ventweg kan worden doorgetrokken tussen Mechelsestraat en Meerstraat.*

*Voor de overweg in Boeksheide werd de visie nog niet goedgekeurd. Infrabel onderzoekt verder de aanleg van een fietstunnel, de overweg vormt namelijk een knooppunt in het fietsnetwerk. In de sfeerbeeldvisie stelt Infrabel voor om de overweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, wat een impact heeft op de verkeerstromen. Dit dient verder onderzocht te worden, samen met het weren van ongewenst doorgaand verkeer. Ook dient er eerst een ongelijkvloers alternatief te komen op de route Malderen-Steenhuffel/Buggenhout, alvorens deze overweg af te sluiten. Het verlagen van de wegcategorie van de Handelsstraat (hoofdstuk 7.1.3.) past ook binnen de langetermijnvisie van deze sfeerbeeldstudie.*

### 5.1.4 Sneltramlijn A12

#### **Status: Omgevingsvergunning in opmaak**

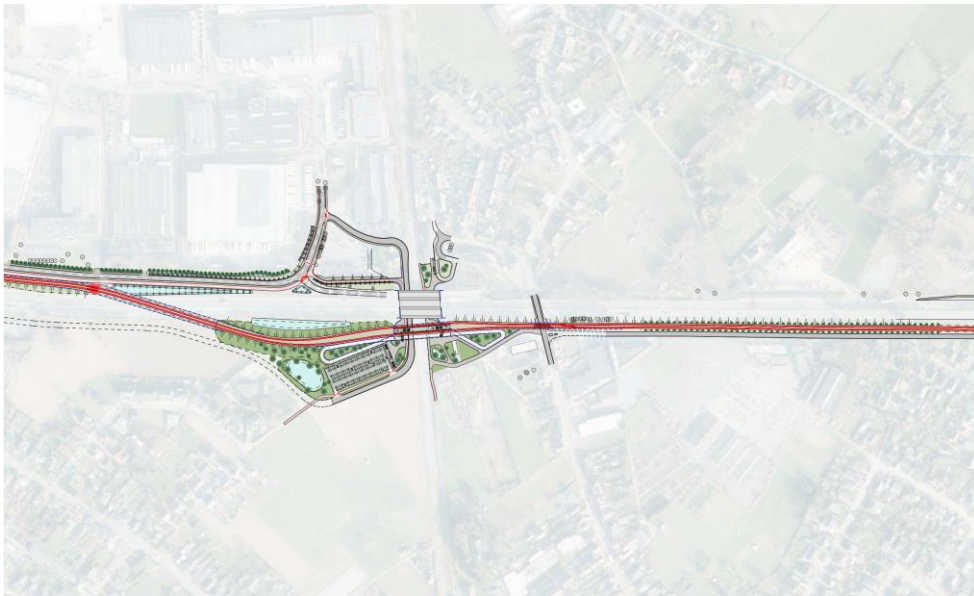
De sneltramlijn kadert in het Brabantnet. De nieuwe sneltramlijnen van Brabantnet spelen in op huidige en toekomstige verkeersvragen. Ze vullen bestaande tekorten in het spoor- en busnetwerk in en zullen per dag tot 30.000 nieuwe gebruikers van het openbaar vervoer aantrekken. Ze zetten in op slimme mobiliteit: reizigers kunnen aan de belangrijkste haltes overstappen op trein, bus en de Brusselse metro.

De realisatie van de sneltram is ondergebracht in 'Werken aan de Ring' Dit is het programma dat de globale multimodale bereikbaarheid en de leefbaarheid in de

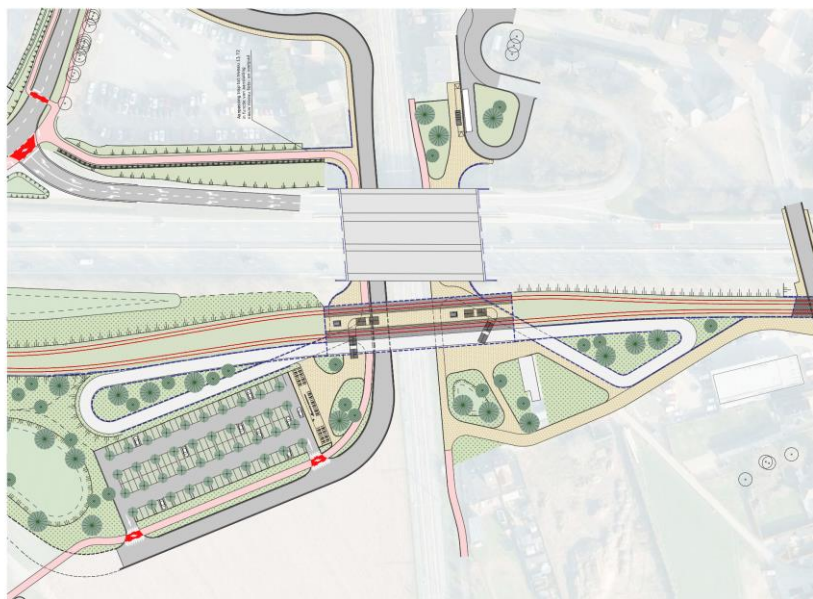
regio rond Brussel en de Vlaamse Rand wil verbeteren en tegelijkertijd de verkeersveiligheid en de doorstroming op de R0 wil verhogen.

Deze sneltramlijn wordt parallel langs de A12 aangelegd van het Fort van Breendonk tot in Brussel Noord met haltes in Willebroek, Londerzeel, Wolvertem, Meise en site huidige parking C. Deze haltes worden knooppunten van mobiliteit, waar reizigers van het ene op het andere vervoersmiddel kunnen overstappen. Van Willebroek tot aan Londerzeel loopt de lijn aan oostelijke zijde van de A12 en vanaf Londerzeel aan westelijke zijde. Zo worden de kernen het best bediend.

Tegelijkertijd met de aanleg van de sneltramlijn wordt een parallelle fietssnelweg gerealiseerd.



*Figuur 1: tracé sneltram in Londerzeel verspringt van zijde over A12 via een brug*



*Figuur 2: detail halteomgeving Londerzeel*

De gemeente is gestart met de opmaak van een Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) Hoppinpunt Londerzeel om de nodige ruimte te reserveren voor de realisatie van het knooppunt (zie ook verder).

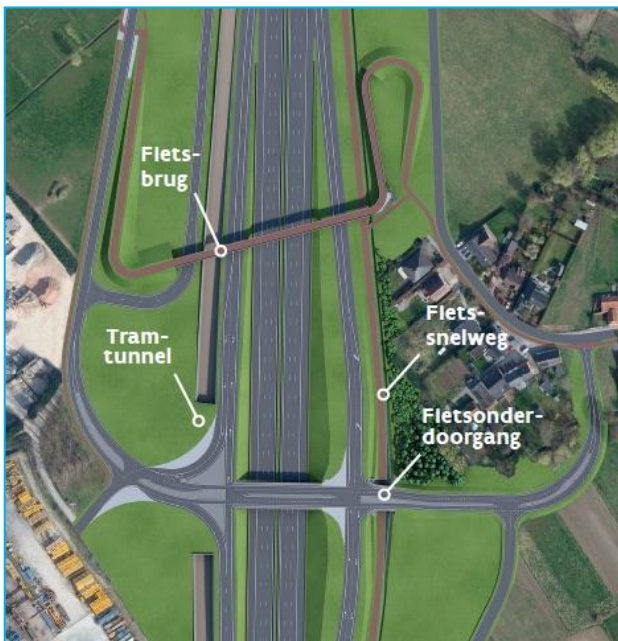
### 5.1.5 Fietssnelweg F28

#### Status: Projectnota

Binnen het project Werken aan de Ring wordt de verdere aanleg van de fietssnelweg tussen Willebroek en Londerzeel samen met de aanleg van Sneltram A12 Willebroek-Brussel bestudeerd.

### 5.1.6 Knooppunt Londerzeel zuid

#### Status: beslist en verwachte uitvoering in 2025



Het verkeerslichtengeregelde kruispunt van de A12 met de Kerkhofstraat en de Londerzeelsesteenweg is niet veilig. Bovendien raakt het verkeer er regelmatig in de knoop. Die problemen pakt AWV aan door een volledige herinrichting van het knooppunt zodat het in de toekomst een veilig knooppunt wordt voor fietsers, voetgangers en automobilisten.

Het ontwerp bevat volgende elementen

- De A12 zakt een niveau en er komen volwaardige op- en afritten. Hierdoor kruist het lokale verkeer tussen Londerzeel en Meise niet meer met het doorgaande verkeer tussen Brussel en Antwerpen.
- De aanleg van tramtunnel voor de toekomstige sneltram tussen Willebroek en Brussel.
- Fietsers en voetgangers trappen en stappen over een aparte oversteekbrug die aangesloten wordt op de fietssnelweg.
- Een fietstunnel onder de Kerkhofstraat sluit aan op de fietssnelweg.

Aan de westzijde wordt bijkomend onderzocht of er parking kan gerealiseerd worden voor enkele vrachtwagens. Dit dient nog verder met AWV afgestemd te worden. Ook dit is niet in het huidig project voorzien.

### 5.1.7 Doortrekken parallelweg A12 tussen Kerkhofstraat en Mechelsestraat

#### **Status: uitvoering in 2024**

Voor de ontsluiting van het bedrijvenpark Stone wordt de ventweg (Steenstraat) doorgetrokken tot en met de Mechelsestraat. Hierdoor ontstaat er een verbinding tussen Kerkhofstraat en Mechelsestraat.

## 5.2 Lokaal niveau

### 5.2.1 Dienst aangepast Vervoer – gesponsorde mobiliteit

#### **Status: project in wording**

Het project bestaat uit het ter beschikking stellen van een wagen door de gemeente. Door sponsoring kunnen de kosten gedrukt worden. De Sociale Dienst zorgt samen met de Dienst Aangepast vervoer voor de organisatie.

### 5.2.2 Klimaatactieplan

#### **Status: goedgekeurd in januari 2023.**

In 2014 ondertekende Londerzeel het Burgemeestersconvenant voor de eerste keer en werkten Meise en Londerzeel aan een lokaal klimaatbeleid. In 2020 zetten we een stap verder en traden we toe tot het Burgemeestersconvenant 2030. In januari 2023 werd het klimaatactieplan goedgekeurd

Hiervoor moet binnen de twee jaar na ondertekening van het convenant een Actieplan voor Duurzame Energie en Klimaat (SECAP) opgesteld worden. Meise en Londerzeel besloten om samen aan de kar te trekken en een gezamenlijk klimaatactieplan op te maken.

Meise en Londerzeel streven naar een drastische vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en willen maatregelen nemen om de gevolgen van de klimaatverandering op hun grondgebied te temperen

- 40%-CO<sub>2</sub>-reductie tegen 2030
- klimaatneutraal tegen 2040/2050
- klimaatbestendig tegen 2050

Op het vlak van mobiliteit werd volgende doelstelling vooropgesteld:

“In 2050 is de CO<sub>2</sub>-uitstoot van transport gedaald tot nul door een transitie naar slimme en duurzame mobiliteit. Verplaatsingen met de (elektrische) fiets, het openbaar vervoer of gedeelde emissievrije voertuigen (elektrisch, waterstof) zijn de norm.”

Om deze doelstellingen binnen de sector particulier en commercieel transport te bereiken, zullen Meise en Londerzeel binnen het mobiliteits- en klimaatbeleid de focus leggen op fietsbeleid en fietsinfrastructuur en het autoluw maken van de dorpskernen en schoolomgevingen. Ook de brandstofshift naar emissievrije wagens wordt een belangrijke focus.

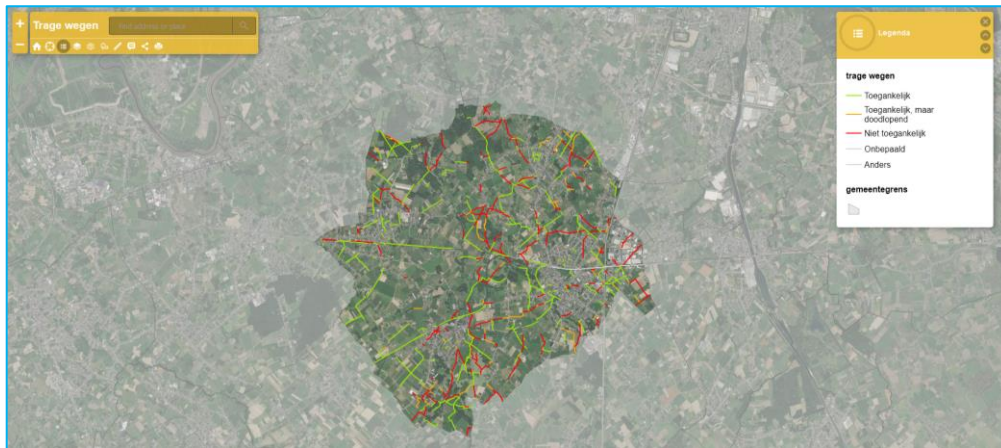
### 5.2.3 Trage Wegen

Reeds in 2011 is er een project gestart in samenwerking met de werkgroep Trage wegen en met ondersteuning van de provincie Vlaams-Brabant met als doel de herwaardering van trage wegen. Na een inventarisatie door vrijwilligers werd een door middel van een ruim participatieproces een duidelijke beleidsvisie opgesteld met daaraan gekoppeld een onderhoudsplan en uitvoeringsplan.

Bepaalde trage wegen werden als functioneel geclassificeerd (vb. verbindingen naar scholen, het station, het centrum,...), andere dan weer als recreatief (wandelen- en fietswegen, ruiterroute, mountainbikeroute,...).

Dit plan is grotendeels in voege wat de functionele routes betreft. Voor de recreatieve routes moet het actieprogramma nog worden uitgevoerd.

Sinds 2019 is er een gewijzigde wetgeving en is er ruimte voor andere inzichten dan tijdens inventarisatie in 2011.

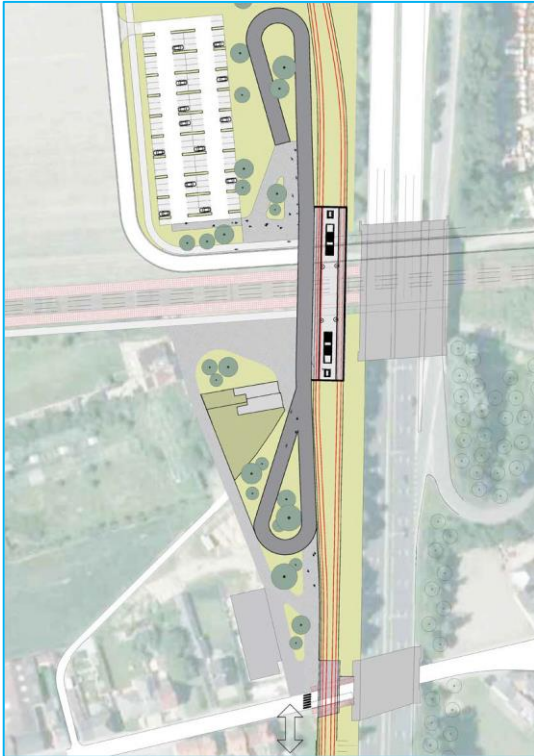


#### 5.2.4 Gemeentelijk RUP Hoppinpunt Londerzeel

##### **Status: scopingnota**

Om ruimte te voorzien voor de verknoping aan de halte van de sneltramlijn, maakt de gemeente een Ruimtelijk Uitvoeringsplan op.

De scopingnota geeft aan over welk gebied het gaat en wat de doelstellingen zijn. Er worden verschillende locatie- en/of inrichtingsalternatieven voorgesteld en er wordt omschreven welke milieueffecten er onderzocht gaan worden. De scopingnota bouwt voort op de eerder opgestelde startnota.



Een eerste indicatief voorstel voor de inrichting van de directe omgeving rondom de halte inclusief een P&R en fietsbrug werd opgemaakt. Het betreft dus geen definitief ontwerp, maar de bijhorende figuur illustreert wel de conceptuele krachtlijnen van het ontwerp.

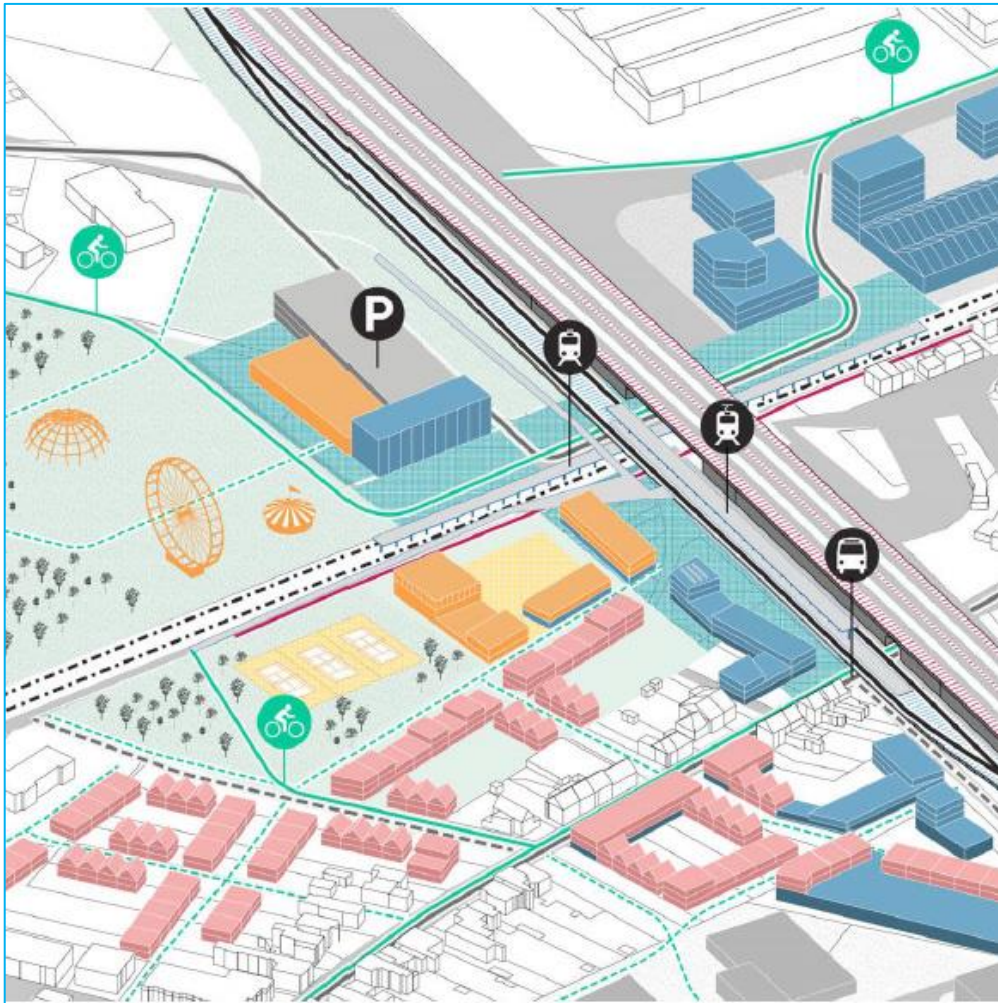
Het RUP gaat ruimer dan ruimte voor het knooppunt alleen. Daartoe werden een aantal plandoelstellingen opgesteld:

- Lokale functies ter ondersteuning van de kern van Londerzeel.
- Implementatie van bovenlokale recreatieve functies.
- Uitbreiding van bedrijvigheid.
- Leesbare verplaatsingsroutes met zachte en harde verbindingen.

Naast de concreet vastgestelde plandoelstellingen wordt ook gekeken naar de toekomst om een aantal nieuwe ontwikkelingen:

- De trein en de sneltram verknopen door het treinstation op termijn op te schuiven richting de sneltramlijn. Dit gaat gepaard met een mogelijke verplaatsing van de busstelplaats.
- Aan de oostzijde van de A12 (zone tussen Technologielaan - Bergboslaan - Mechelsestraat) wordt een zoekzone in het RUP aangeduid voor een mogelijke busstelplaats.
- Ontwikkeling ter hoogte van de Citroëngarage in de Mechelsestraat.

Na afwegingen van een aantal alternatieven werd een voorkeursscenario opgemaakt.



Het voorkeurscenario focust zich op het verbeteren van het woonweefsel richting de sneltramhalte, op lokale voorzieningen ter ondersteuning van de kern, op bovenlokale recreatie en beperkte bedrijvigheid (ruimte voor KMO).

Langs de A12 wordt woonontwikkeling bij voorkeur getemperd en wordt er plaats gemaakt voor kleine zelfstandigen. Londerzeel heeft daarnaast ook nood aan ontmoetingsruimte; zo kunnen bijvoorbeeld recreatieve, sport- en/of culturele voorzieningen geïmplementeerd worden.

Het park met zijn bovenlokale functie wordt afgebakend met randbebouwing (2- 3, max 4 bouwlagen). Het gehele masterplan zorgt voor een nieuwe toegang met zachte verbindingen naar het centrum van Londerzeel.

### 5.2.5 Tuinen van Verbinding / Mastervisie

#### **Status: in uitvoering**

Het concept "tuinen van verbinding" werd mee opgenomen binnen de projectontwikkeling in Londerzeel.

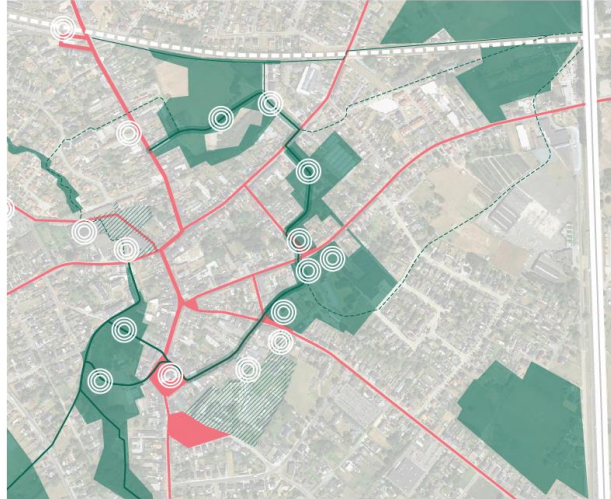
De omgeving en het aanleggen van beleving- en betekenisvolle trage verbindingswegen tussen diverse groene ruimten werd hierbij meegenomen.

## Een netwerk van dorpsuinen als tegenhanger van de oude straten en pleinen

We zien de kans om de binnengebieden uit te bouwen tot groene dorpsuinen, als tegenhanger van de oude straten en pleinen.

Een netwerk van nieuwe en bestaande trage wegen verbindt de dorpsuinen en biedt een veilig alternatief voor de drukke straten.

Zo ontstaat in de dorpskern een netwerk van groene ontmoetingsplaatsen, met ruimte voor ontspanning, spel en rust!



19

Mastervisie Vrijtjdsite | Einddocument juni 2021 | BRUT + IDEA

Betreft dus eerder een conceptueel model. Het bestuur besliste reeds principieel hierachter te staan en deze visie te willen uitdragen met betrekking tot het invullen van het openbaar domein. De Mastervisie werd afgerond.

### 5.2.6 ParkPAD

ParkPAD staat voor 'Parking Policy Audits'. In de audit werd het huidige parkeerbeleid geanalyseerd. Deze werd uitgevoerd in het kader van een Mobiliteitsproject van MOW Vlaanderen. De focus van het MOW-project is om ook kleinere steden en gemeenten aan te moedigen werk te maken van een (meer) duurzaam parkeerbeleid.

Om een duurzamer en meer sturend parkeerbeleid te bekomen werden er enkele doelstelling geformuleerd en een actietabel opgemaakt.

#### Doelstellingen

- Efficiënt gebruik van de ruimte (ruimte, mobiliteit, klimaat)
- Gezelliger maken van de kernen met minder dominantie van de auto in het straatbeeld, weren van doorgaand verkeer, vergroening, multimodale bereikbaarheid (samenleving, mobiliteit, economie, ruimte)
- Ontharding (klimaat)

#### Prioritaire acties

- Geen uitbreiding van de totale parkeer capaciteit in het centrum, maar **(verdere) regulering**.
- Verdere regulering betekent voor Londerzeel:
  1. Verkorten van de maximale parkeerduur in blauwe zones tot 20 of 30 minuten (voorbehouden voor kortparkeren)
  2. Supprimeren van 50 % van het straatparkeren in het kern handelsgebied Londerzeel centrum, inclusief (deels) vervanging door fietsparkeerplaatsen.

3. Duidelijker voorbestemmen van het langparkeren en selectie parkings/zones, inclusief duaal parkeren (supermarkten, winkelparkings, stationsparking...)
  - Verdere regulering moet gepaard gaan met de **vereiste aangepaste handhaving en informatie en communicatie naar doelgroepen en de bevolking** algemeen, i.s.m. het communicatiebureau (Shtick).
  - **Signalisatie van langparkeerplaatsen** (afstemming met uitvoering subsidiedossier) inclusief optimalisatie van looproutes via het trage wegennetwerk.
  - **Centrum** blijft prioritair, maar op termijn ook **aandacht andere deelenkernen**: Malderen (straatparkeren verminderen, Verma bewegwijzering optimaliseren) en Steenhuffel (werknemers en bezoekers parkeren heroriënteren, ontharding Marktplaats)
  - **Buurtparkeren via** (kleinschalige) **parkeerpockets** moet verder onderzocht en gestimuleerd om (nieuwe) bewonersparkeren maximaal van straat weg te halen.
  - Londerzeel gereed maken voor toenemende vraag naar **elektrische mobiliteit maar ook fietsen**: vergunningenbeleid, inclusief elektrische deelauto's, fietsparkeren
  - Er moet verder onderzocht worden of de installatie van een 'Shop and Go' regime zijn nut heeft (in relatie tot kortere parkeerduur in blauwe zone en supprimeren van parkeerplaatsen in de handelskern van het centrum)
  - **Data: 'monitoring en evaluatie'** moet beter ingebed worden in de duurzame mobiliteitscyclus, inclusief de acties van het vernieuwde parkeren.
  - **Noot**: Onderzoek naar de (noodzaak van) een werkbare **Los- en laad regeling** voor de handelszaken (eventueel in combinatie met fietsparkeren buiten de venstertijden) heeft geen verdere prioriteit gekregen (zie ook prioriteiten oefening hieronder)

ParkPAD werd ontwikkeld als integraal kwaliteitsinstrument binnen het Europese Project 'Park4SUMP' (2018-2022). Mobiel 21 coördineerde dit Europese project dat een betere integratie van 'parkeermanagement en -beleid' in de mobiliteitsplanning (SUMP/Lokale Mobiliteitsplannen) nastreeft.

## II. Richtinggevend deel

---

## 6 Operationele doelstellingen

Het Gemeentelijk mobiliteitsplan moet zich richten op het Regionaal Mobiliteitsplan. Daarom bouwen de operationele doelstellingen (targets Gemeentelijk Mobiliteitsplan) verder op de targets van het Regionaal Mobiliteitsplan (Synthesenota). Waar mogelijk, maken we de doelstellingen meetbaar.

Strategische doelstellingen	Operationele doelstellingen	Targets Regionaal Mobiliteitsplan	Targets Gemeentelijk Mobiliteitsplan	Huidige situatie gemeente
<b>Een duurzame regio</b>	Aandeel verplaatsingen dat met duurzame modi te voet, step, fiets, openbaar, collectief vervoer, of als passagier wordt afgelegd (alle motieven)  Weergave cijfer: % niet-duurzaam / % duurzaam	50 / 50	50 / 50	64 / 36 (Gemeentemonitor)
<b>Een leefbare regio</b>	Verminderen van doorgaand verkeer doorheen woonwijken	Aanzienlijke daling (niet becijferd)	Aanzienlijke daling	/
<b>Een multimodaal bereikbare regio</b>	Betrouwbaarheid openbaar vervoer	≥ 95% van de ritten moet op tijd zijn,  < 1% rituitval	≥ 95% van de ritten moet op tijd zijn,  < 1% rituitval	/
	Efficiëntie openbaar vervoer: de verhouding tussen de gemiddelde reistijd in de snelste dalperiode en de gemiddelde reistijd in de spits is ≥ 80%	≥ 95% van de ritten	≥ 95% van de ritten	/
	Behalen van voldoende (commerciële) snelheid op het openbaar vervoer	stijging (niet becijferd)	stijging	/
	Realisatiegraad van het fietsnetwerk (zowel fietssnelwegen, BFF als lokale fietsroutes)	aanzienlijke stijging (niet becijferd)	aanzienlijke stijging	/
	Uitbouwen van regionale, lokale en Buurthoppinpunten	aanzienlijke stijging (niet becijferd)	aanzienlijke stijging	/

Strategische doelstellingen	Operationele doelstellingen	Targets Regionaal Mobiliteitsplan	Targets Gemeentelijk Mobiliteitsplan	Huidige situatie gemeente
	Uitbouw van toegankelijke haltes van het kernnet en aanvullend net met reguliere bediening	50 %	50 %	
<b>Een veilige regio</b>	Verkeersdoden en zwaargewonden	0	0	4 (2021)
	Veilige schoolomgevingen	aanzienlijke stijging (niet becijferd)	aanzienlijke stijging	/
<b>Een welvarende regio</b>	Bereikbaarheid van alle regionale voorzieningen binnen de regio	stijging (niet becijferd)	stijging	/
	Aantal mensen dat economische kernlocaties in de regio binnen een redelijke reistijd kan bereiken per auto, per OV of per fiets	stijging (niet becijferd)	stijging	/

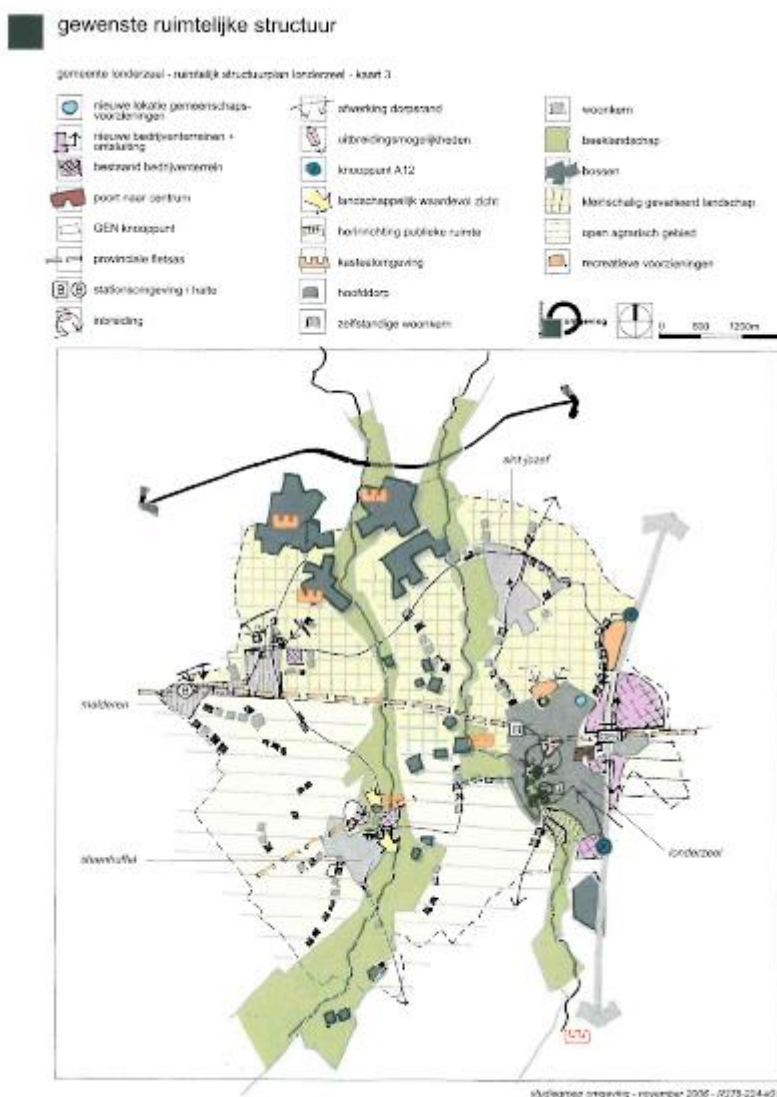
# 7 Beleidsscenario

## 7.1 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

### 7.1.1 Ruimtelijke planning

#### Ruimtelijk Structuurplan Londerzeel

Op 28 november 2006 stelde de gemeenteraad van Londerzeel het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan definitief vast. De bestendige deputatie van de provincie Vlaams-Brabant keurde op 15 februari 2007 het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan goed.



Figuur 3: Gewenste ruimtelijke structuur (Ruimtelijk Structuurplan Londerzeel)

De gewenste ruimtelijke structuur wordt opgebouwd aan de hand van een aantal concepten:

- beeklandschappen van de Grote en Kleine Molenbeek als landschappelijk waardevolle en kwetsbare gebieden waar verweving en versterking van open

- ruimte functies landbouw, natuur, landschap, water en passieve vormen van recreatie voorop staan
- het boscomplex in het noorden als een geheel van verbonden bosfragmenten afgewisseld met waardevolle open graslanden
  - Londerzeel-centrum als te verdichten en te versterken hoofddorp in de gemeente met respect voor de draagkracht en leefbaarheid van dit centrum
  - Malderen als een zelfstandige woonkern met een eigen identiteit
  - Steenhuffel en Sint-Jozef als zelfstandige kernen in het buitengebied met een herkenbare, eigen identiteit
  - de zuidelijke open ruimte als open agrarisch gebied met kouters en verspreide kleine landschapselementen
  - de noordelijke open ruimte als kleinschalig gevarieerd landschap met open ruimten, kleine landschapselementen, bosfragmenten, woonlinten, trage wegen enz.
  - de strip tussen centrum en de A12 als contactzone van de gemeente naar de ruimere regio met plaats voor hoogdynamische functies
  - Maldersesteenweg - Stuikberg, Plas, Lakeman - Linde - Polderstraat - Berkenlaan - Kerkhofstraat als een lus van interlokale wegen verbonden met twee volwaardige knooppunten op A12
  - twee bovenlokale fietsroutes, een eerste parallel met de spoorlijn Mechelen – Dendermonde als een oost-west verbinding Malderen - Londerzeel en een tweede op Leireken als recreatieve hoofdroute
  - de kastelen (kasteel Diepensteyn, kasteel 't Groenhof en kasteel Drietoren) en hun bijbehorende parken als groene, landschappelijke bakens bij de ontwikkeling van de beeklandschappen van de Grote en de Kleine Molenbeek

## 7.1.2 Strategisch ruimtelijke projecten en invloed op bereikbaarheid

### RUP Vuilbeek Leireken – projectontwikkeling site Saerens

#### **Status: in opmaak**

Het bedrijventerrein aan de Brouwerijstraat en de J. Van Doorslaerstraat in Steenhuffel, dat grotendeels leegstaat, werd geselecteerd voor een zogenaamd brownfieldproject. Dat is het startpunt om te onderzoeken hoe dit groot, onderbenut en vervuild bedrijventerrein (het brownfield) een nieuwe bestemming kan krijgen.

In zijn huidige staat heeft het bedrijventerrein geen meerwaarde voor de dorpskern van Steenhuffel. De ontwikkeling ervan kan zorgen voor extra jobs en woongelegenheid. In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan werd opgenomen dat de ontwikkeling van een kwalitatief ontwerp voor de vallei van de Vuilbeek dient opgenomen te worden. De loop van deze beek zou terug herkenbaar gemaakt kunnen worden in de dorpskern van Steenhuffel.

De eerste stap om het bedrijventerrein een nieuwe bestemming te kunnen geven, is de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP). De gemeente stelde hiervoor een studie bureau aan. De randvoorwaarden voor de toekomstige ontwikkeling worden erin vastgelegd. Als het RUP goedgekeurd is, zal een projectontwikkelaar instaan voor de herontwikkeling van de site.

### Masterplan Argo-site

### Status: goedgekeurd

Volgende principes zitten er achter het Masterplan:

- afwerking van de bestaande randen (vooral achtertuinen van de woningen Meerstraat en Stationsstraat) met woningen tuin aan tuin
- behoud van groene ruimte centraal op de site. Daarbinnen staan een viertal hogere woongebouwen zo ingeplant dat bepaalde zichtlijnen worden versterkt. De resterende open ruimte zal gebruikt worden in functie van het wonen als buurtgroen.
- doortrekken van het bovenlokaal fietspad naast de spoorlijn (van Malderen via het Londerzeels station naar Kapelle-op-den-Bos)
- voldoende diversiteit van woonvormen en doelgroepen
- voldoen aan een hoge duurzaamheidsgraad door o.a.:
- doordacht aanleggen van de waterhuishouding met grachtensysteem en bufferbekken
- nodige aandacht te besteden aan lage energiewoningen (bouwen van een gedeelte van de wijk als passieve woningen).



Concreet bestaat het project uit:

- de uitbreiding en heraanleg van de openbare **parking** langs de Stationsstraat. Er komen een 90-tal parkeerplaatsen.
- de bouw van 45 kwalitatieve, betaalbare en energiezuinige **woningen** door Providentia samen met Vlabinvest (36 huurwoningen en 9 koopwoningen). Wie een maatschappelijke, socio-culturele en/of economische band kan aantonen met de streek, kan voorrang krijgen om een woning te huren of te kopen.
- een openbaar **park**
- een openbare **groene zone** met een mooi wandelpad dat de tuinen van de Meerstraat en de nieuwe woningen verbindt
- een doordacht **waterhuishoudingssysteem** met grachten en bufferbekkens zodat het grond- en oppervlaktewater goed wordt beheerd en overlast bij hevige regenval vermeden

De woningen in de Argo-Site worden ontsloten via Eikenveld.

## RUP Woonlagen en site Egmont

### **Status: goedgekeurd**

Het Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) legt de bouwmogelijkheden vast voor een deel van de kern in centrum Londerzeel. Het RUP Woonlagen werd goedgekeurd.

Dit Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) legt de bouwmogelijkheden vast voor de Egmontsite (gelegen in de driehoek Gildenstraat, Kerkhofstraat, Kerkstraat).

De ontsluiting van deze site zou gebeuren via Gildestraat en het kruispunt Gildenstraat/ Kerkhofstraat/ Verbindingsstraat dient hierdoor opnieuw ontworpen te worden. De huidige publieke parking verdwijnt hiervoor en er wordt gezocht naar een alternatieve locatie.

## RUP Eeckhout en project Stone

### **Status: goedgekeurd en project in uitvoering**

De provincie ondernam - in samenspraak met de gemeente Londerzeel - een planningsproces om het Specifiek Economisch Knooppunt Londerzeel te voorzien van de nodige bijkomende economische ruimte.

De site 'Stone' is strategisch gelegen naast de A12 binnen het Specifiek Economisch Knooppunt Londerzeel.

Een herbestemming van het hele binnen gebied rond de Stone-site was onderwerp van een provinciaal planningsproces. Samen met de gemeente Londerzeel heeft de provincie Vlaams-Brabant een Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan opgesteld om dit gebied tot bedrijvenszone te herbestemmen. In dit project wordt de doortrekking van de parallelweg tot aan Mechelsestraat voorzien.

## PRUP Terlocht

### **Status: goedgekeurd**

In dit provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan werd opgemaakt voor de ontwikkeling van een economisch knooppunt aan de afrit Londerzeel-Noord. Het plangebied is gelegen tussen de Meerstraat (historische verbinding tussen Londerzeel en Breendonk) en de A12, aan het op-en afrittencomplex te Molenhoek.

In de inrichtingsvisie worden er ook bepalingen opgenomen voor de ontsluiting van de site. Voor het gemotoriseerd verkeer komt er enkel een ontsluiting aan de oostzijde. De bestaande parallelweg aan de westzijde van de A12 (in het verlengde van de Koning Leopoldlaan, gemeente Puurs) wordt hiervoor gebruikt. Voor vrachtwagens en auto's komt er geen verbinding met de Meerstraat. Op de parallelweg geldt eenrichtingsverkeer. Al het gemotoriseerd verkeer moet de site dus bereiken vanuit noordelijke richting en verlaten naar het zuiden. Dit is nu ook het geval voor de bedrijven in Breendonk.

Voorlopig moet het verkeer worden afgewikkeld via het bestaande wegennet. Dit betekent dat het verkeer vanuit Brussel een keerbeweging moet maken op het gelijkvloerse kruispunt met de Veurtstraat en het verkeer richting Antwerpen een keerbeweging moet maken op het gelijkvloerse kruispunt met de Kerkhofstraat.

Alternatieve routes lopen via de afrit Londerzeel-Industrie en de Oudemanstraat en de Meerstraat.

Bij de uitvoering van de streefbeeldstudie voor de A12 kan het verkeer via nieuwe op- en afrittencomplex (Londerzeel-Noord). Om de aanleg ervan nu niet te hypothekeren, worden gebouwen in het zuidelijke deel van het plangebied uitgesloten.

### 7.1.3 Wegencategorisering

#### Inleiding

Wegencategorisering is in wezen het toekennen van functies aan verkeersruimtes. Deze functies zijn taken die aan een weg als onderdeel van het wegennet worden toebedeeld. Vanuit de doelstelling een slim, robuust, veilig, toegankelijk en milieuvriendelijk netwerk voor alle verkeer te realiseren wordt in Vlaanderen een nieuwe categorisering der wegen ingevoerd. Het decreet van 9 oktober 2020 legt het kader vast.

Het hoofdwegennet is het hoogste wegennet en bestaat uit Europese en Vlaamse hoofdwegen. Het dragende netwerk ondersteunt het hoofdwegennet. Het dragende netwerk bestaat uit Regionale Wegen en Interlokale Wegen. Beide lagen vormen de verbindingswegen. De verbindingswegen dienen in het kader van de verbindingfunctie en ter bevordering van de doorstroming en de verkeersveiligheid, in de mate van het mogelijke, gevrijwaard te worden van bijkomende rechtstreekse erftoegangen en aantakkingen van zijwegen.

De derde laag, namelijk het lokaal wegennet, kent geen verbindingfunctie meer. Lokale wegen kunnen bestaan uit ontsluitingswegen: dit betekent dat ze een gebied ontsluiten. Dat gebied kan groot of klein zijn, van stadsdeel tot buurt of wijk. Lokale wegen kunnen ook enkel een erftoegangsfunctie hebben, dit betekent dat ze enkel dienen om toegang te geven tot de percelen langs de weg.

Het Hoofdwegennet en Dragend wegennet worden bepaald door Vlaanderen en de vervoerregio. Het lokaal netwerk wordt geselecteerd door de gemeenten.

	Netwerkniveaus	Wegcategorieën	Afkorting
Verbindingsfunctie	Hoofdwegennet	Europese hoofdwegen	EHW
		Vlaamse hoofdwegen	VHW
	Dragend netwerk	Regionale wegen	RW
		Interlokale wegen	IW
Geen verbindingfunctie	Lokaal netwerk	Ontsluitingswegen	OW
		Erftoegangswegen	EW

Voor het lokaal wegennet werd gekozen om een categorie toe te voegen, namelijk kernontsluitingsweg. In Londerzeel zijn er immers wegen die een belangrijke verkeersfunctie hebben maar niet op niveau van een ontsluitingsweg. Deze kernontsluitingswegen ontsluiten de kernen naar de ontsluitingswegen.

#### Beleid

Op de wegen met een **verbindingsfunctie** wordt gewerkt aan de **doorstroming en verkeersveiligheid**.

Het Vlaamse gewest heeft basisprincipes en ambities opgesteld voor de inrichting van het robuust wegennet <sup>1</sup>.

Voor de regionale en interlokale wegen zijn dit de principes en ambitie:

Basisprincipes:

- Regionale wegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers
- De ontwerpsnelheid voor het gemotoriseerd verkeer op Regionale wegen bedraagt 70 km/h (BUBEKO) en 50 km/h (BIBEKO)
- Kruispunten op Regionale wegen zijn verkeerslichtengeregeld, ontworpen als een rotonde of voorrangsgeregeld
- Langs Regionale wegen wordt buiten de bebouwde kom een bouwvrije strook voorzien
- Regionale wegen worden ingericht als een 1x2 weg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen.

Ambities:

- Er wordt selectief omgegaan met het aantal rechtstreekse toegangen tot Regionale wegen
- Regionale wegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving
- Een vlotte doorstroming op Regionale wegen wordt nagestreefd en het aantal aansluitingen blijft beperkt
- De filekans voor auto- en vrachtverkeer op Regionale wegen is beperkt

*In brochures van het Agentschap Wegen en Verkeer worden de basisprincipes verduidelijkt voor de inrichting van Europese en Vlaamse Hoofdwegen, Regionale en Interlokale wegen en Lokale wegen.*

Op **wegen zonder verbindingfunctie** wordt voornamelijk ingezet op **verkeersveiligheid**.

In de **verkeersluwe verblijfsgebieden** is gemengd verkeer het uitgangspunt. Voor het goed functioneren van gemengd verkeer is het belangrijk dat de wegen vooral worden gebruikt door lokaal verkeer en dat doorgaand verkeer gebruik maakt van de wegen met een verkeersfunctie. Bovendien is het belangrijk dat het verkeer in verblijfsgebieden rustig rijdt zodat er veilig gemengd kan worden. Daarom zet de gemeente in op de volgende principes:

- De wegencategorisering is de **basis om het gewenst snelheidsbeleid** vorm te geven. Zo zijn hogere maximaal toegelaten snelheden te verantwoorden op wegen met een verkeersfunctie (bv. regionale wegen en interlokale wegen) als dit veilig kan (en buiten de verblijfsgebieden). Op erftoegangswegen moet men streven naar lage snelheden.
- Het aanleggen van **gescheiden fietsinfrastructuur** kan ook worden gekoppeld aan de wegencategorisering. Op erftoegangswegen is het uitgangspunt dat fietsers en gemotoriseerd verkeer de rijbaan delen. Op ontsluitingswegen en kernontsluitingswegen is dit afhankelijk van de intensiteiten en snelheden. En op interlokale en regionale wegen moet men streven naar gescheiden fietsinfrastructuur.
- Wat de **voorrangsregeling** betreft is het logisch dat buiten de zones 30 de wegen met een hogere wegcategorie (regionale wegen, interlokale wegen

---

<sup>1</sup> <https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/robuust-wegennet>

ontsluitingswegen en kernontsluitingswegen) voorrang krijgen op de erftoegangswegen. De voorrang van rechts blijft gelden op erftoegangswegen en in de zones 30.

- Op erftoegangswegen (zowel in verblijfsgebied als daarbuiten) is het belangrijk om het ongewenst doorgaand verkeer te weren. Op lokale ontsluitingswegen is het eveneens belangrijk om ongewenst doorgaand verkeer te verminderen.

In haar **streefbeeld overwegen** verkent Infrabel de mogelijkheden om de gelijkgrondse overwegen weg te werken en te vervangen door een fiets/auto tunnel of brug of af te sluiten. De gemeente acht het momenteel enkel mogelijk om de overweg aan Moorhoek te sluiten mits een andere ontsluiting en de overweg aan Meerstraat kan worden gesloten indien de ventweg kan worden doorgetrokken tussen Mechelsestraat en Meerstraat. Hiervoor dienen nog bijkomende onderzoeken te gebeuren. In het RUP Hoppinpunten dient er rekening te worden gehouden met de wegtunnel t.v.v. de overweg Meerstraat en hoe deze nieuwe verbinding verknoopt.

Gekoppeld aan de wegcategorisering wordt een beleid uitgewerkt voor het zwaar verkeer. Deze moeten zo lang mogelijk via wegen met een verkeersfunctie (het dragend wegennet) rijden om vervolgens via de meest geschikte ontsluitingswegen te rijden. Zo zal de tonnagebeperking in de dorpskern van Londerzeel worden uitgebreid en het vrachtverkeer wordt via de parallelweg van A12 gestuurd. De tonnagebeperking op Watermolenstraat blijft gehandhaafd.

### Strategie

Het **goed functioneren van de wegen met een verbindingsfunctie** voorkomt problemen in de verblijfsgebieden. Als de doorstroming op deze wegen immers groot is, zal het ongewenst doorgaand verkeer op de overige wegen verminderen. Dit is dus het eerste spoor dat moet worden gevolgd: namelijk maatregelen die de functie van de verkeerswegen ondersteunen, zoals voorrangsregeling, doorstroming en snelheidsbeleid. Ook de organisatie van het parkeren kan een bijdrage leveren aan een vlotte doorstroming. Op de ontsluitingswegen kan bijvoorbeeld het parkeren zo worden georganiseerd zodat wagens elkaar kunnen kruisen (en niet achter een geparkeerde wagen moeten wachten).

**Parallel en tegelijkertijd dienen de verblijfsgebieden** vormgegeven te worden. Dit komt verder in dit beleidsplan aan bod in hoofdstuk 7.2.1 Afbakening verblijfsgebieden.

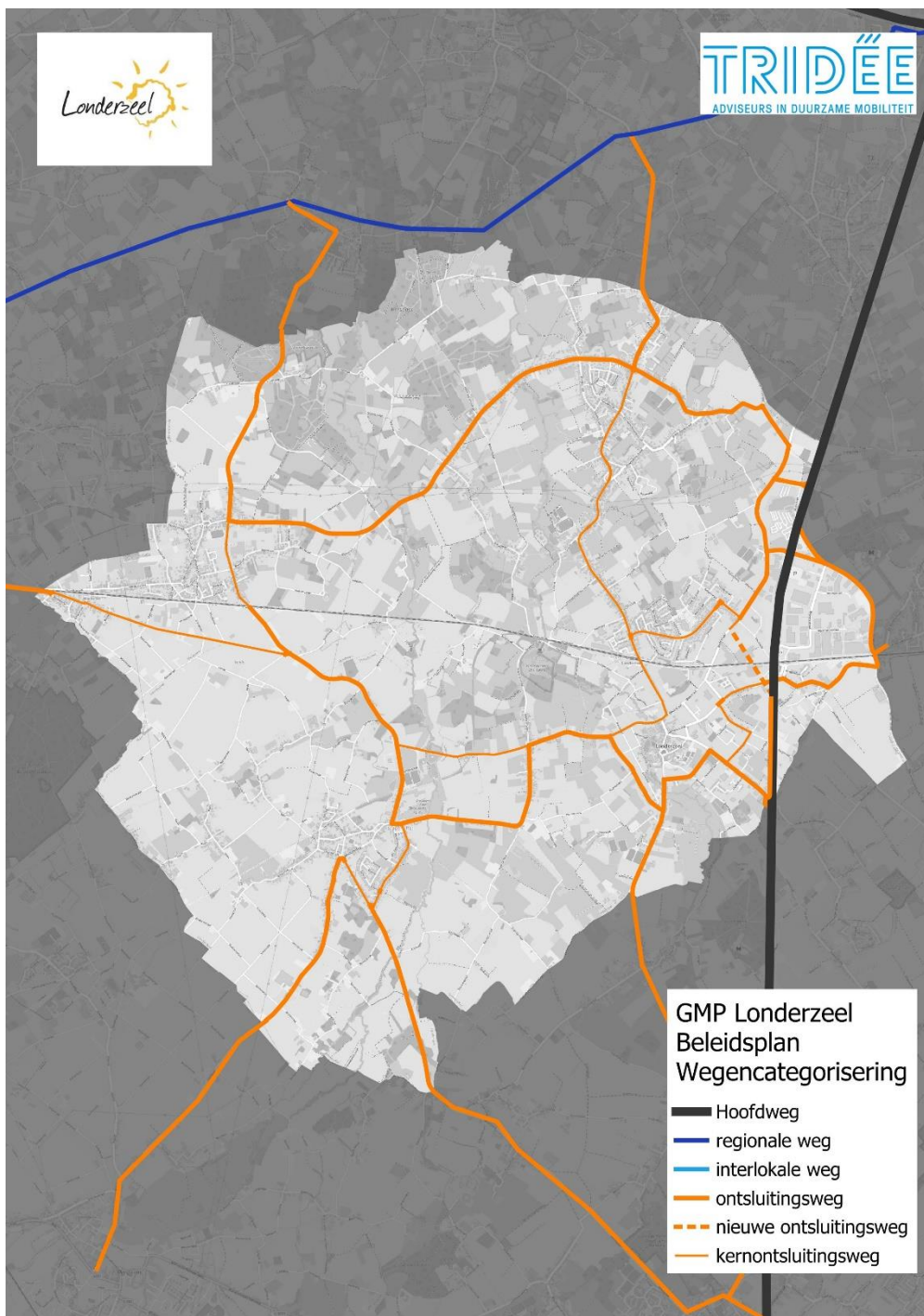
Een belangrijke rol - op lokaal niveau - is weggelegd voor de ontsluitingswegen. Zij moeten dus de kernen ontsluiten naar wegen van een hoger niveau (de verbindingswegen). Tegelijkertijd moet oneigenlijk gebruik worden voorkomen. Het is niet de bedoeling dat gemotoriseerd verkeer deze wegen gebruikt als kortere verbinding. Daarom worden op welgekozen plekken filters geplaatst.

### Wegcategorisering: selectie van de wegen

Het **regionaal mobiliteitsplan** van de vervoerregio Vlaamse Rand is goedgekeurd op de vervoerregio van 5 december 2023 en op 15 december door de minister. De wegcategorisering voor het hoofdwegennet en dragend netwerk werd hierin vastgelegd:

- Vlaamse Hoofdweg: A12
- Regionale weg: N17
- Interlokale weg: N211

	<b>Netwerkniveaus</b>	<b>Wegcategorieën</b>	<b>Afkorting</b>
Verbindingsfunctie	Hoofdwegennet	Europese hoofdwegen	EHW
		Vlaamse hoofdwegen	VHW
	Dragend netwerk	Regionale wegen	RW
		Interlokale wegen	IW
Geen verbindingsfunctie	Lokaal netwerk	Ontsluitingswegen	OW
		Erftoegangswegen	EW



*Kaart 1: wegcategorisering*

De gemeente stelt voor om volgende wegen te selecteren als ontsluitingswegen:

- Lippelostraat
- Maldersesteenweg – Kouterbaan
- Achterheide
- Stuikberg
- Meerstraat
- Molenhoek
- Polderstraat – Brusselsestraat – Berkenlaan – Kerkhofstraat
- Linde – Lakeman
- Robbroekstraat

- Heerbaan
- Steenhuffelstraat – Plas - Brouwerijstraat
- Acacialaan – Pilatusveld – gedeelte Mechelsestraat
- Parallelweg tussen Kerkhofstraat en Mechelsestraat
- Nieuwe ontsluitingsweg tussen Meerstraat en parallelweg A12.

Volgende straten worden geselecteerd als kernontsluitingswegen;

- Sint-Niklaasstraat
- Watermolenstraat
- ZwaluwstraatSteenhuffelstraat (gedeeltelijk)
- Sint-Jozefstraat – Topmolen – Blauwenhoek – Klein Holland – Stationsstraat
- Molenstraat
- Stationsstraat
- De Spoelberchstraat – Berreweide – Reigerstraat

Een aantal van de voorgestelde van ontsluitingswegen behoeven enige toelichting:

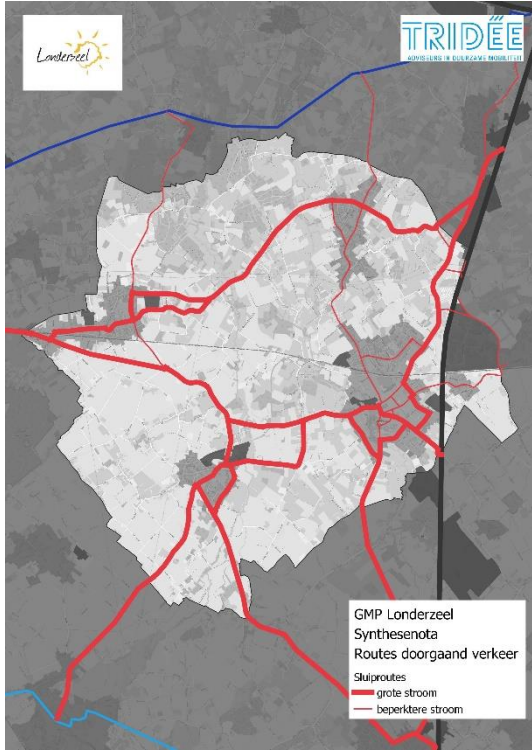
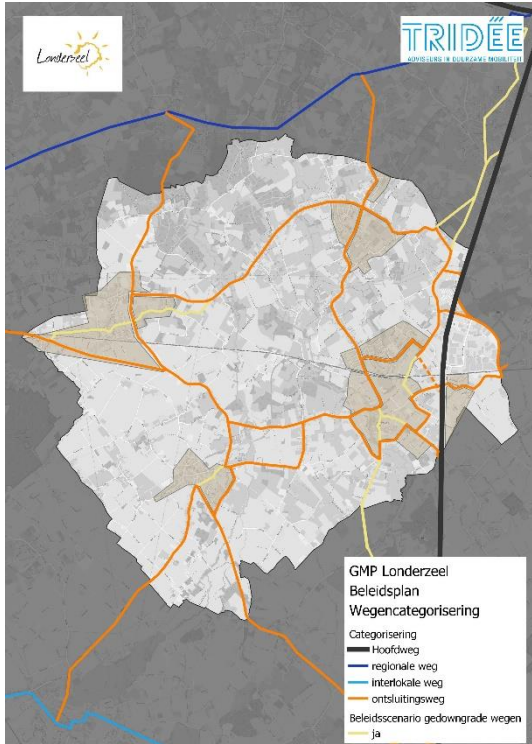
- Zwaluwstraat.  
Hoewel dit een onderdeel is van een belangrijke sluiproute, is Zwaluwstraat noodzakelijk om het zuidelijk deel van Malderen te ontsluiten. Het ongewenst doorgaand verkeer wordt wel geweerd (zie verder).
- Watermolenstraat  
Watermolenstraat werd ook weerhouden als kernontsluitingsweg om Malderen te ontsluiten naar Londerzeel-centrum. Indien het verkeer enkel via Brouwerijstraat zou kunnen rijden wordt het kruispunt met Steenhuffeldorp erg problematisch.
- En nader te onderzoeken piste is een nieuwe ontsluitingsweg tussen Meerstraat en parallelweg A12. Deze zou de functie van een gedeelte van Meerstraat kunnen overnemen indien men kiest voor sluiten van de overweg. Het is de bedoeling dat het verkeer dat geen bestemming heeft in de dorpskern van Londerzeel, via de parallelweg naar het noorden rijdt. Acacialaan, Pilatusveld en een deel van Mechelsestraat blijven evenwel een ontsluitende functie vervullen voor de dorpskern van Londerzeel. Een studie moet hier uitsluitsel over geven.

De overige wegen zijn erftoegangswegen en hebben dus als belangrijkste functie de toegang te verschaffen aan de aanpalende gebouwen/percelen.

### Filters en circulatiemaatregelen

Zoals eerder gesteld zijn filters belangrijk om het ongewenst doorgaand verkeer te verminderen. Filters zijn plaatsen waar een bepaald soort verkeer (voetgangers, fietsers en soms ook openbaar vervoer en plaatselijk verkeer) nog door mag rijden maar geen andere wagens of vrachtwagens. Daarnaast kunnen circulatiemaatregelen worden ingeschakeld.

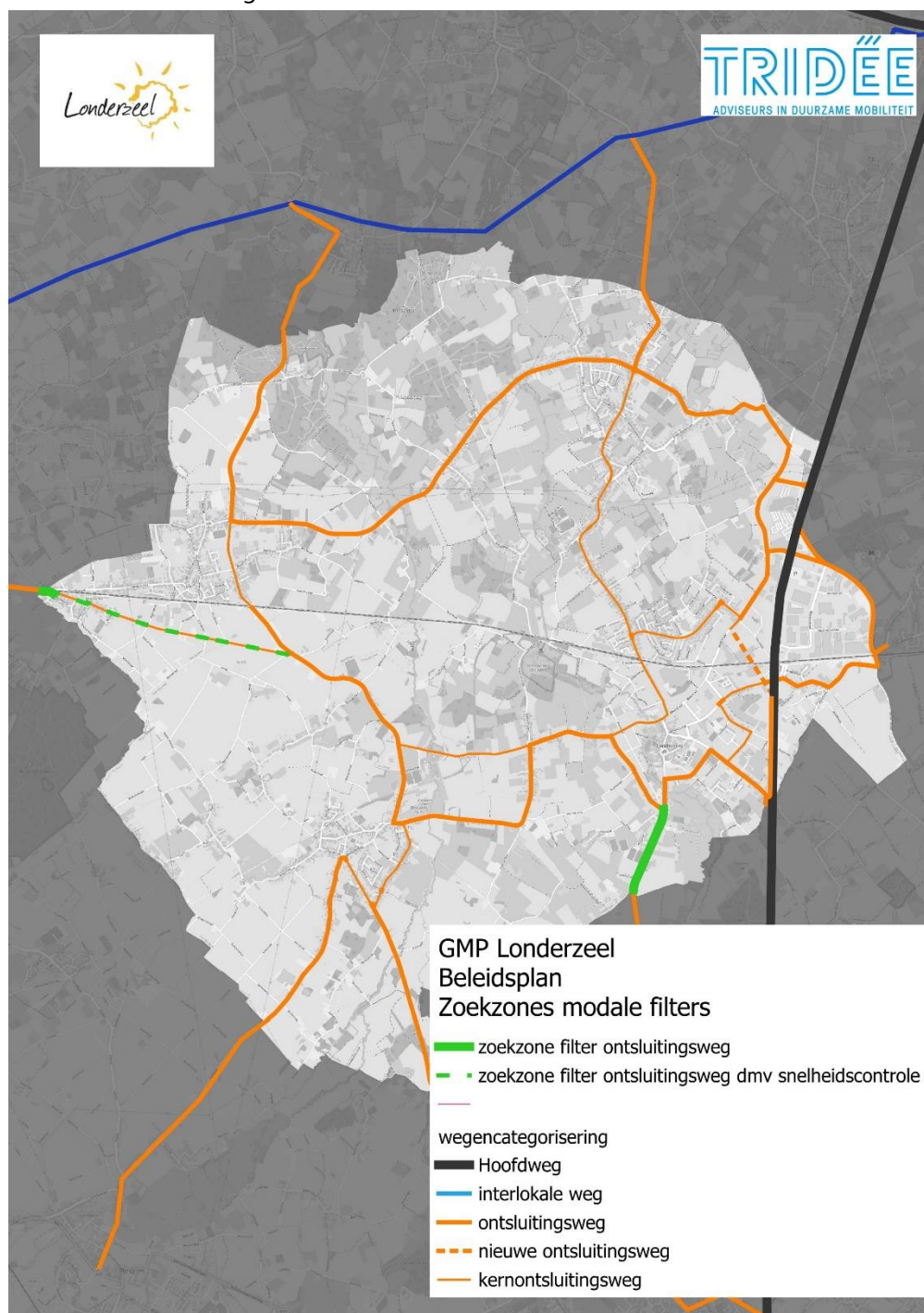
Qua locaties kijken we naar de routes waar vermoedelijk het meeste doorgaand verkeer op zit en naar wegen die een lagere functie krijgen dan in de huidige feitelijke toestand.

 <p>GMP Londerzeel Synthesenota Routes doorgaand verkeer</p> <p>Slijprooutes — grote stroom — beperkttere stroom</p>	<p>Wegen waar vermoedelijk veel ongewenst doorgaand verkeer op zitten zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Boeksheide - Handelsstraat – Hoefsmidstraat</li> <li>▫ Blokstraat</li> <li>▫ Zwaluwstraat - Plas</li> <li>▫ Watermolenstraat</li> <li>▫ Kouterbaan – Maldersesteenweg – Koeisteert – Stuikberg</li> <li>▫ Brouwerijstraat</li> <li>▫ Heerbaan</li> <li>▫ Robbroekstraat</li> <li>▫ Steenhuffeldorp</li> <li>▫ Sint-Niklaasstraat- Lakeman – Linde</li> <li>▫ Polderstraat – Brusselsestraat – Berkenlaan</li> <li>▫ Acacialaan – Pilatusveld – Sint-Kristoffelstraat</li> <li>▫ Meerstraat</li> <li>▫ Brusselsestraat</li> </ul>
 <p>GMP Londerzeel Beleidsplan Wegencategorisering</p> <p>Categorisering — Hoofdweg — regionale weg — interlokale weg — ontsluitingsweg Beleidsscenario gedowngrade wegen — ja</p>	<p>Wegen die een lagere functie krijgen dan in de huidige feitelijke toestand zijn:</p> <p>In de verblijfsgebieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Boeksheide - Handelsstraat – Hoefsmidstraat</li> <li>▫ Blokstraat</li> <li>▫ Sint-Jozefstraat</li> <li>▫ Meerstraat (gedeeltelijk) – Sint-Kristoffelstraat</li> <li>▫ Brusselsestraat (gedeeltelijk) – Kerkstraat (gedeeltelijk) – Markt - Dorpsstraat</li> <li>▫ Kerkhofstraat (gedeeltelijk)</li> <li>▫ Steenhuffeldorp</li> </ul> <p>Buiten de verblijfsgebieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Meerstraat (gedeeltelijk)</li> <li>▫ Brusselsestraat (gedeeltelijk)</li> </ul>

Voor de verblijfsgebieden worden afzonderlijke circulatieplannen opgesteld (zie verder). Hierin moeten die routes van ongewenst doorgaand verkeer worden aangepakt.

Het Agentschap Wegen en Verkeer onderzoekt momenteel of de aansluiting ter hoogte van Veurtstraat kan verdwijnen (op het grondgebied van Puurs Sint-Amands) mits een verbinding met het knooppunt Londerzeel-Noord. Indien dit het geval is, hoeven hier geen maatregelen te worden genomen om het doorgaand verkeer mits er in Malderen wel een filter wordt geplaatst. Het risico bestaat immers dat het doorgaand verkeer dat voorheen richting Breendonk reed zich verplaatst naar het knooppunt Londerzeel-Noord.

Om grote stromen doorgaand verkeer te verminderen, zijn er 2 potentiële locaties waar modale filters zouden kunnen komen: in het westen van Malderen ten zuiden van Brusselsesteenweg.



Kaart 2: locatie verder te onderzoeken modale filters

## Filter Malderen

Door Malderen zijn er twee routes van ongewenst doorgaand verkeer. Het is dus efficiënt om een modale filter te plaatsen op Zwaluwstraat, voor het kruispunt met Boeksheide. Er loopt geen buslijn via Zwaluwstraat.

Doordat er ook handelszaken zijn in Malderen die gedeeltelijk afhankelijk zijn van cliënteel uit Buggenhout (en omgekeerd) lijkt een dynamische filter aangewezen. Concreet zou dit een bord C3 kunnen zijn dat oplicht tijdens bepaalde uren met een uitzonderingsbord voor vergunninghouders. Wanneer het bord actief is, mogen dus enkel vergunninghouders doorrijden. Buiten deze uren mag iedereen doorrijden. Dit geldt dus enkel voor wagens en vrachtwagens, fietsers en voetgangers kunnen altijd door.



*Figuur 4: voorbeeld dynamische filter (Edegem)*

Dit systeem biedt grote flexibiliteit:

- De gemeenten Buggenhout en Londerzeel kunnen bepalen wie er een vergunning krijgt (natuurlijk is het niet de bedoeling dat alle inwoners een vergunning zouden krijgen).
- Het ongewenst doorgaand verkeer is vooral tijdens de spitsen, men zou dus enkel dan het doorgangsverbod kunnen laten gelden, zodat tijdens de daluren en weekends een maximale flexibiliteit aan de bewoners kan worden geboden.
- Men kan relatief eenvoudig (mits goede communicatie) bijsturen: bv. het aantal vergunninghouders of de uren waarop het doorgangsverbod geldt.

Een andere vorm van filteren is de snelheid op Zwaluwstraat te beperken over een lange lengte en deze te handhaven door middel van trajectcontrole. Op deze wijze vergroot de reistijd voor het gemotoriseerd verkeer en wordt de route minder aantrekkelijk. Men moet er wel voor waken dat het verkeer zich dan niet verplaatst naar andere routes door de kern van Malderen.

### **Filter Brusselsestraat**

De aanleg van het knooppunt Londerzeel-Zuid staat in de loop van 2025 op de agenda van Agenschap Wegen en Verkeer. Dit kan voor een extra aanzuigeffect zorgen. Als maatregel tegen dit aanzuigeffect kan er een verkeersfilter worden geplaatst. Ook zorgt deze ervoor dat de Brusselsestraat dan niet kan gebruikt worden als sluiproute om files op A12 en R0 te vermijden. Er loopt een buslijn via Brusselsestraat en ook in de toekomst blijft deze behouden.

Het zou dus om een filter kunnen gaan door middel van:

- een fysieke bussluis
- een verzinkbaar paaltje
- door ANPR-camera

### **Acties**

#### **Verbeteren van de doorstroming op wegen met een verkeersfunctie**

- ombouw van de A12 tot Vlaamse hoofdweg.
  - Heraanleg knooppunt Londerzeel – Zuid
  - Studie knooppunt Londerzeel – Noord

#### **Opstellen van circulatieplannen per verblijfsgebied**

- zie hoofdstuk 7.2.1 Afbakening verblijfsgebieden.

#### **Studies implementatie filters**

De Vervoerregio heeft een proces gestart om te onderzoeken hoe het doorgaand verkeer in de maas tussen de verkeerswegen kan worden verminderd. Dit gebeurt samen met alle gemeenten die in de maas liggen: Merchtem, Wemmel, Asse, Opwijk, Meise, Londerzeel, Buggenhout en Londerzeel. Op het grondgebied van Londerzeel zijn volgende locaties interessant om verder te onderzoeken:

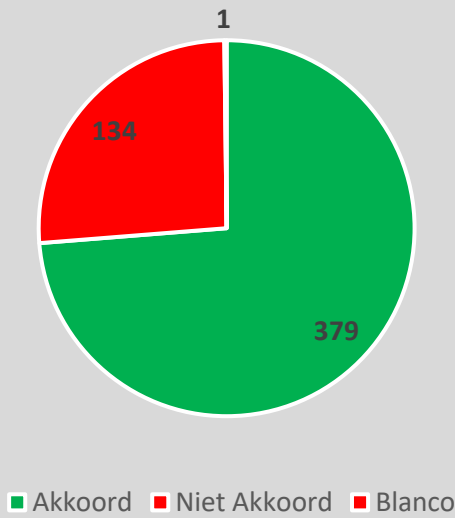
- Malderen
- Brusselsestraat

#### **Haalbaarheidsstudie en effectenstudie overweg Meerstraat**

Deze studie moet enerzijds de haalbaarheid van een tunnel of brug onder de spoorlijn onderzoeken (tussen Meerstraat en Mechelsestraat) en anderzijds de effecten van het sluiten van de overweg in combinatie met de nieuwe verbinding met de parallelweg van A12 (die aansluit ter hoogte van het knooppunt Londerzeel-zuid).

Participatie

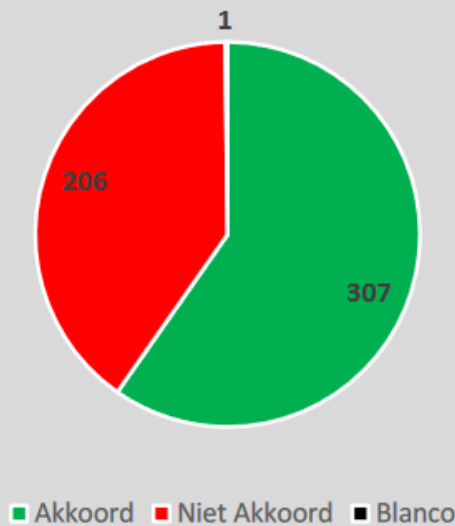
Stelling: "Ongewenst doorgaand verkeer moet geweerd worden.."



Hoewel niet iedereen overtuigd is dat het ongewenst doorgaand verkeer moet worden geweerd, is er wel een groot draagvlak ongewenst doorgaand verkeer te weren.

Participatie:

Stelling: "Er moet ingezet worden op 'modale filters': enkel lokaal verkeer krijgt toegang, doorgaand verkeer wordt tegengehouden.."



Hoewel niet iedereen overtuigd is van deze stelling, is er wel een draagvlak om op zijn minst de onderzoeken naar modale filters wel uit te voeren.

## 7.2 Werkdomein B: netwerken per modus

### 7.2.1 Afbakening verblijfsgebieden

#### Beleid

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

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



Figuur 5: voorbeelden van poorteffecten

#### Strategie

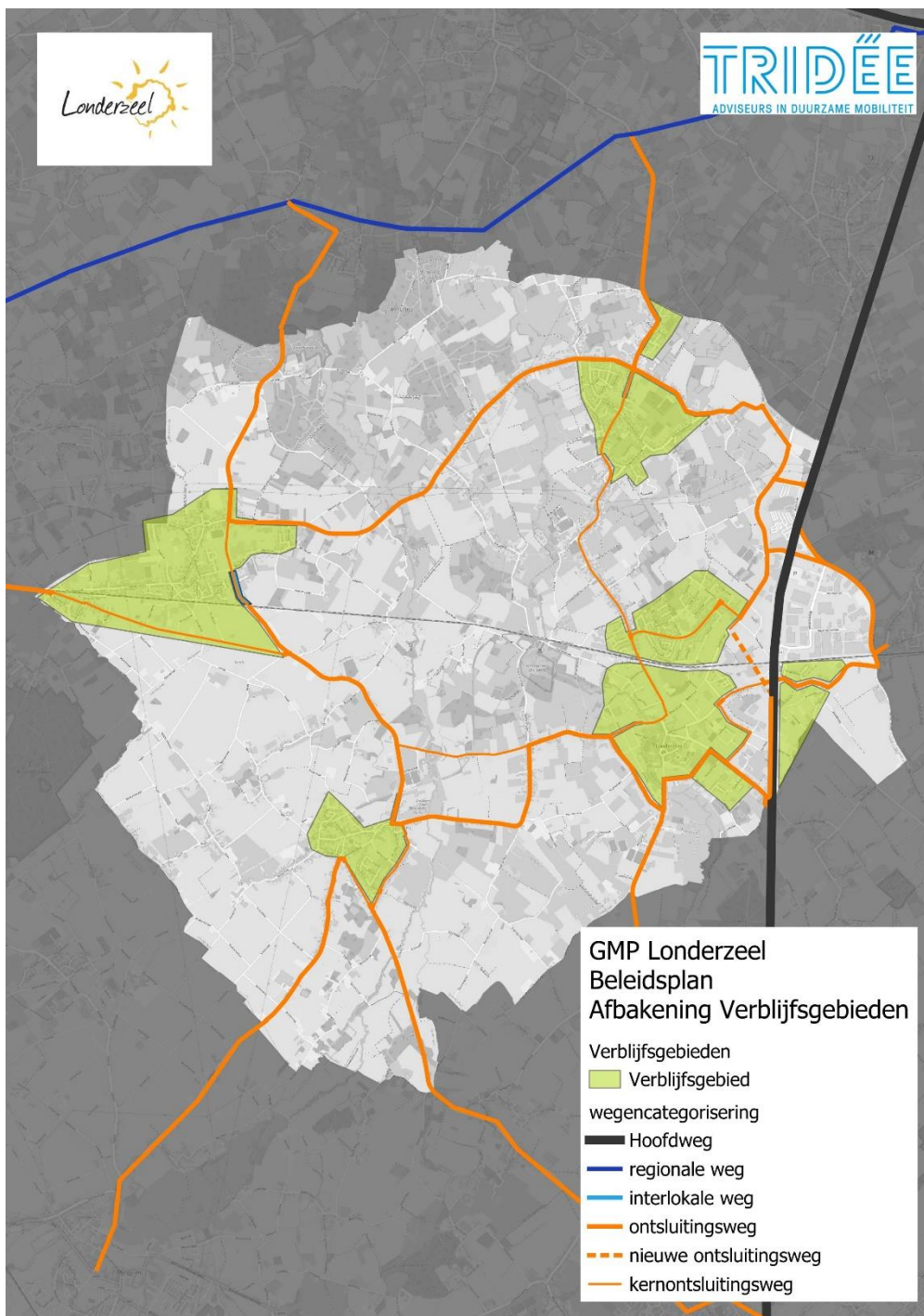
Er zijn verschillende verblijfsgebieden in de gemeente. De gemeente kiest ervoor om **verblijfsgebied per verblijfsgebied** aan te pakken. Omdat het budgettair haalbaar te houden wordt in eerste instantie gewerkt met **kleinschalige ingrepen** en wordt **vooral** ingezet op de zogenaamde **poorten**.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

*We kiezen dus niet om in alle verblijfsgebieden telkens een beetje te doen. Er zijn ook onvoldoende budgetten om alle straten in de verblijfsgebieden als dusdanig in te richten.*

#### Afbakening verblijfsgebieden

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

*Het is geenszins een ruimtelijk planologisch kader met uitspraken over al dan niet verdichting / bebouwing.*



*Kaart 3: afbakening verblijfsgebieden*

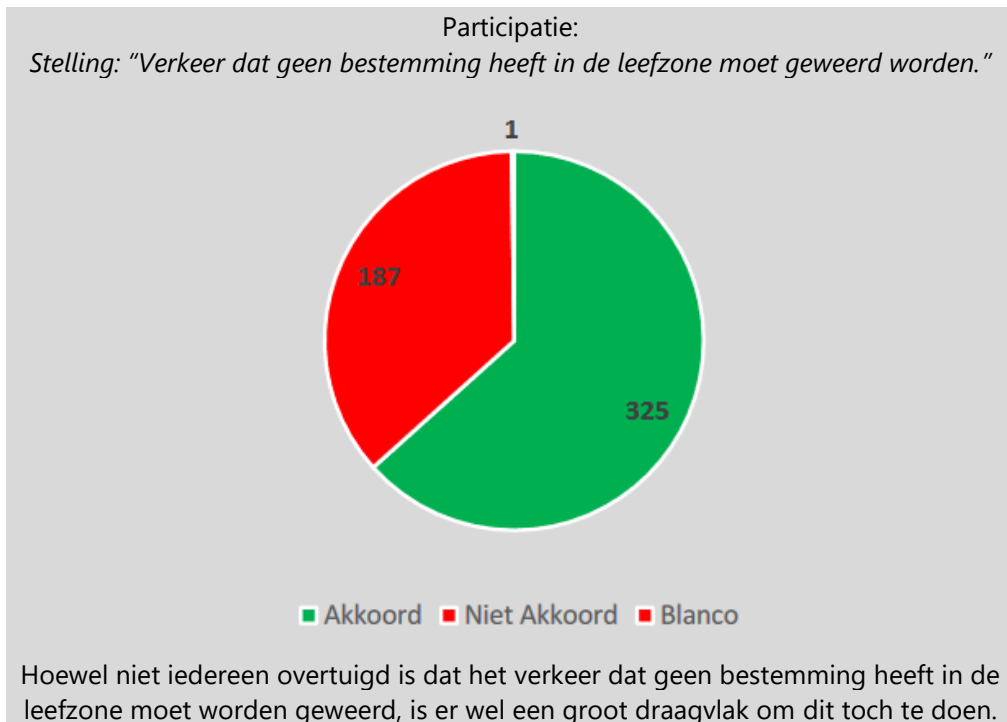
Voor de afbakening van de verblijfsgebieden wordt enerzijds gekeken naar de dichtheid van functies (en bebouwing) maar ook naar de aanwezigheid van fietsinfrastructuur. Aan de randen van de gebieden zijn er ontsluitingswegen waar momenteel fietspaden zijn, maar waar -na heraanleg- het logischer is om te kiezen voor gemengd verkeer (omwille van de leesbaarheid). Dus op korte termijn behoren deze niet tot het verblijfsgebied, na heraanleg wel. Voor deze plekken kan dan ook best worden gewacht met het realiseren van poorten. Het gaat concreet over:

- Steenhuffelstraat tussen spoorweg en Blokstraat
- de Spoelberchstraat tussen Klein Holland en Lunderstraat.

Door sommige verblijfsgebieden lopen dus ontsluitingswegen. Voor deze wegen moet op termijn de snelheid ook gereduceerd worden tot 30 km/u omwille van de menging met de fietsers (net zoals voor de erftoegangswegen in verblijfsgebied).

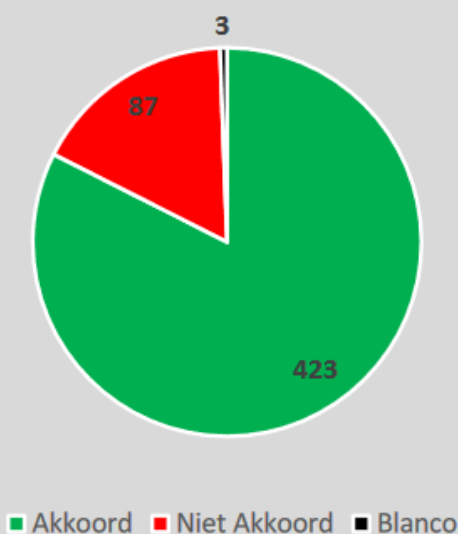
#### Acties

- Opstellen circulatieplannen per verblijfsgebied, verspreid over meerdere jaren met een basisbudget voor de kleinschalige ingrepen (poorten en circulatiemaatregelen in de verblijfsgebieden)
- Heraanleg straten, continue, in functie van noodzaak heraanleg en budgettaire middelen
- Bij heraanleg fietspaden wegnemen en verblijfsgebied uitbreiden.



Participatie:

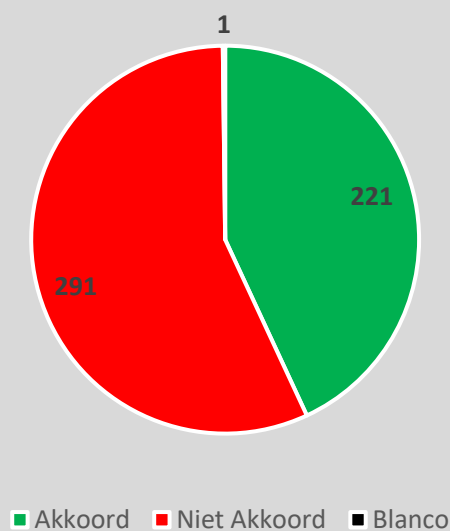
Stelling: "Bij de (her)aanleg van straten of pleinen moet er aandacht voor vergroening zijn."



Bij de heraanleg van straten of pleinen vinden de respondenten dat er aandacht moet zijn voor vergroening.

Participatie:

Stelling: "Aan de rand van een leefzone moet een vernauwing (een zogenaamd 'poorteffect') in de weg gemaakt worden."



Een meerderheid van de respondenten ziet niet meteen een noodzaak voor de invoering van een poorteffect aan de randen van de leefzones.

## 7.2.2 Voetgangersvoorzieningen

### Voetgangersbeleid

De gemeente streeft naar een meer **toegankelijke publieke ruimte**. Dit uit zich bij de heraanleg van straten en pleinen. Om straten en ontwerpplannen te beoordelen zal worden gebruik gemaakt van het DOD-principe.

Om het wandelen aantrekkelijker te maken wordt extra aandacht besteed aan **vergroening** en **kwalitatief materiaalgebruik** van **de publieke ruimte**. Prioriteit ligt hierbij bij de afgebakende verblijfsgebieden. Daar zijn immers de meeste voetgangersbewegingen.

De gemeente telt een groot aantal **toegankelijke trage wegen**. Door deze goed te **onderhouden**, blijven ze aantrekkelijk in gebruik.

*De gemeente gaat dus niet veel energie steken in het openstellen van in onbruik geraakte trage wegen.*

### Strategie

Zowel bij de beleidsmakers als bij de administratie dient de kennis te worden bijgeschaafd op het vlak van toegankelijkheid. Het DOD-principe moet een leidraad vormen om straten en ontwerpplannen te screenen. Het doel is om een **toegankelijkheidsreflex** te bekomen.

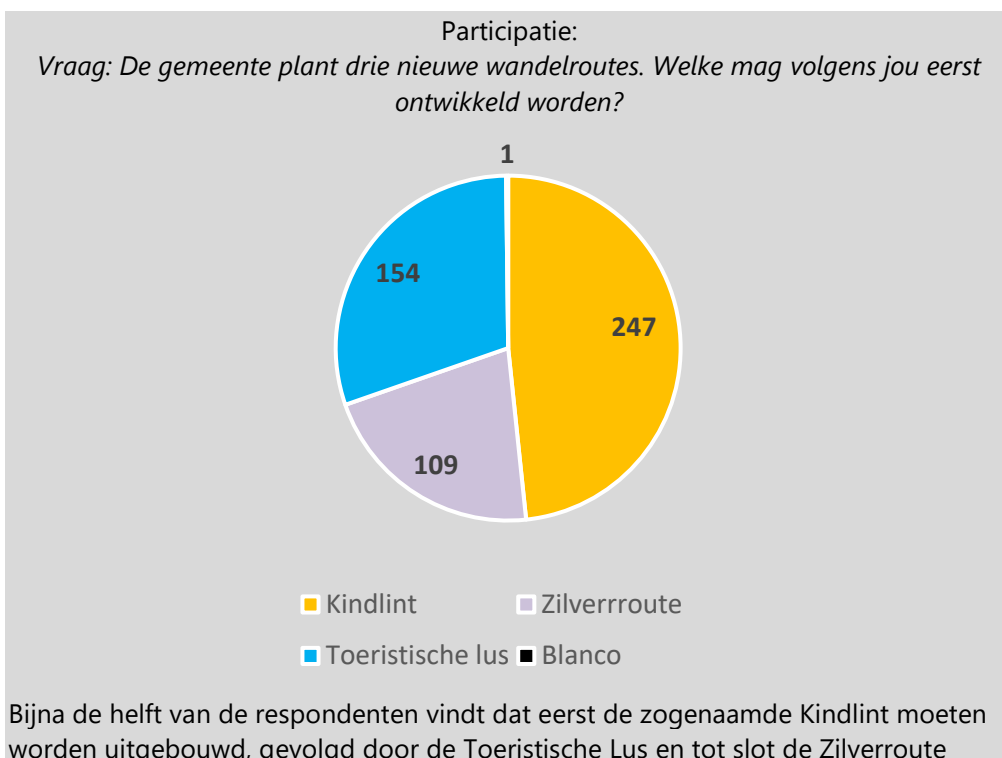
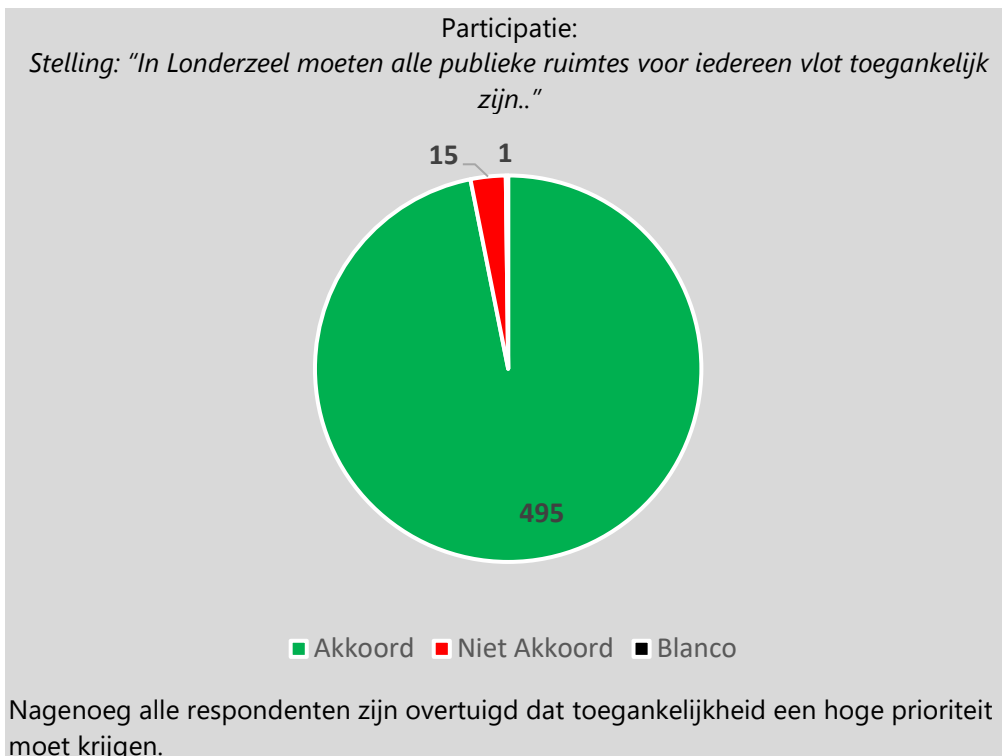
Bij het ontwerpen van straten en pleinen dient dus extra aandacht te gaan voor **vergroening en materiaalgebruik**. De lat moet hoog liggen bij herinrichtingsprojecten in de verblijfsgebieden.

Een **aantal wandelroutes** worden specifiek uitgestippeld voor een aantal **doelgroepen**:

- Een zogenaamde Kindlint is een kindvriendelijke wandelroute met speelelementen die dient om kinderen tussen 5 en 12 de mogelijkheid te geven om zelfstandig en toch veilig van huis naar school of speeltuin te komen.
- Een Zilverroute is gericht op ouderen en bestaat uit lusvormige trajecten die perfect toegankelijk zijn en met zitgelegenheden om de +- 250 meter.
- Een toeristische lus verbindt dan weer de verborgen pareltjes uit de geschiedenis van Londerzeel.

### Acties

- DOD-cursus technische diensten en gemeenteraadsleden
- Onderhoudsprogramma Trage Wegen
- Uitwerken Kindlint
- Uitwerken Zilverroute
- Uitwerken Toeristische lus.



### 7.2.3 Fietsroutenetwerk

#### Beleid

In (bijna) alle straten en wegen van de gemeente wordt er gefietst. Het basisprincipe is het mengen van fietsers met het gemotoriseerd verkeer. Enkel waar dit niet veilig



kan (omwille van snelheid, aard van het verkeer of hoeveelheid verkeer), is gescheiden fietsinfrastructuur op zijn plaats.

### **Veilige en comfortabele fietsinfrastructuur**

Waar fietsinfrastructuur nodig is, moet uiteindelijk worden gestreefd om de normen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen toe te passen.

Voor herinrichting van de wegvakken gelden minimaal de uitgangspunten van het Vademecum Fietsvoorzieningen met onder andere volgende richtlijnen:

- Breedte fietspaden (afhankelijk van het aantal te verwachten fietsers):
  - éénrichtingsfietspad: standaardbreedte  $\geq 2$  m
  - tweerichtingsfietspad: standaardbreedte  $\geq 3$  m (en fietssnelwegen  $\geq 4$  m)
- Breedte fietssuggestiestrook: tussen 1,7 m en 2 m, afhankelijk van de rijbaanbreedte)
- Materiaalgebruik en kleur fietspaden: bij voorkeur asfalt, rode kleur aangewezen indien er vele conflictpunten zijn
- Materiaalgebruik en kleur fietssuggestiestroken: oker, comfortstroken indien nodig.

### **Lage snelheden en intensiteiten bij gemengd verkeer**

Waar er **gemengd verkeer** is zijn **verkeersintensiteiten en de gereden snelheid** van het gemotoriseerd verkeer cruciaal. De intensiteiten kunnen worden verlaagd door het doorgaand verkeer uit te halen. Snelheid kan worden verlaagd door het snelheidsregime aan te passen en snelheidsremmende maatregelen in te voeren.

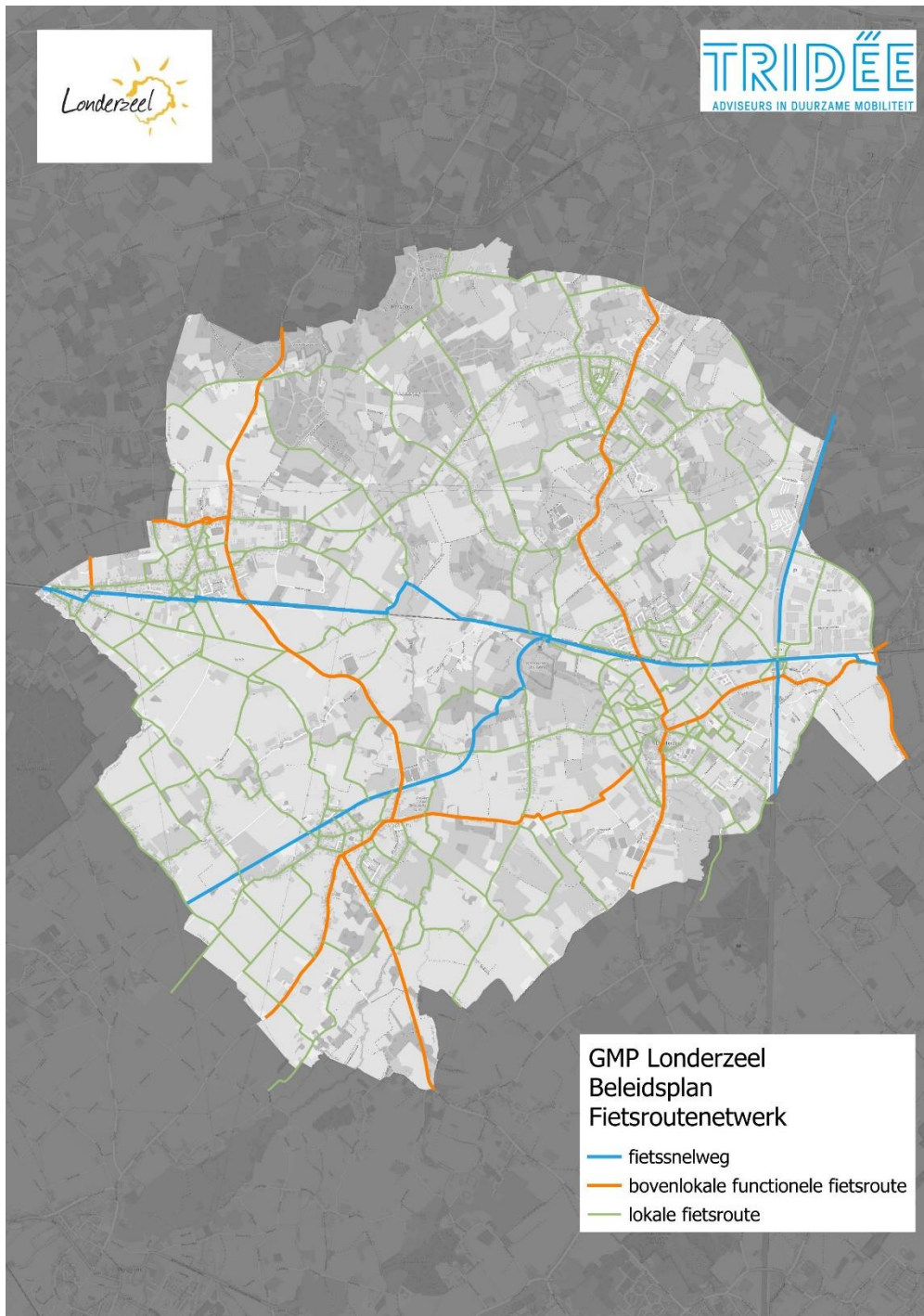
### **Strategie**

Om de huidige fietspaden aan de laatste normen te laten voldoen, zijn in vele gevallen onteigeningen of een volledige heraanleg van de wegen nodig. In afwachting van zulke heraanleg kan reeds een **kwaliteitsimpuls** worden gegeven door bijvoorbeeld het oppervlak van fietspaden in slechte staat te vernieuwen.

Op de meeste fietsroutes is er gemengd verkeer. In de **verblijfsgebieden** zullen de **circulatieplannen** aandacht moeten besteden aan het beheersen van de snelheid en de verkeersintensiteiten.

Buiten de **verblijfsgebieden** worden op de fietsroutes punctueel **snelheidsremmers** geplaatst op die delen waar de kans op een hoge snelheid het grootst is (bijvoorbeeld straten met een grote rechtstand).

Bij de uitwerking van de ruimtelijke projecten in **Londerzeel-centrum** zal het concept **'Tuinen van verbinding'** leidend zijn. Dit wil concreet zeggen dat er voldoende kwalitatieve ruimte wordt voorzien voor fietsers en voetgangers om de verschillende functies met elkaar te verbinden.



Kaart 4: fietsrouten netwerk

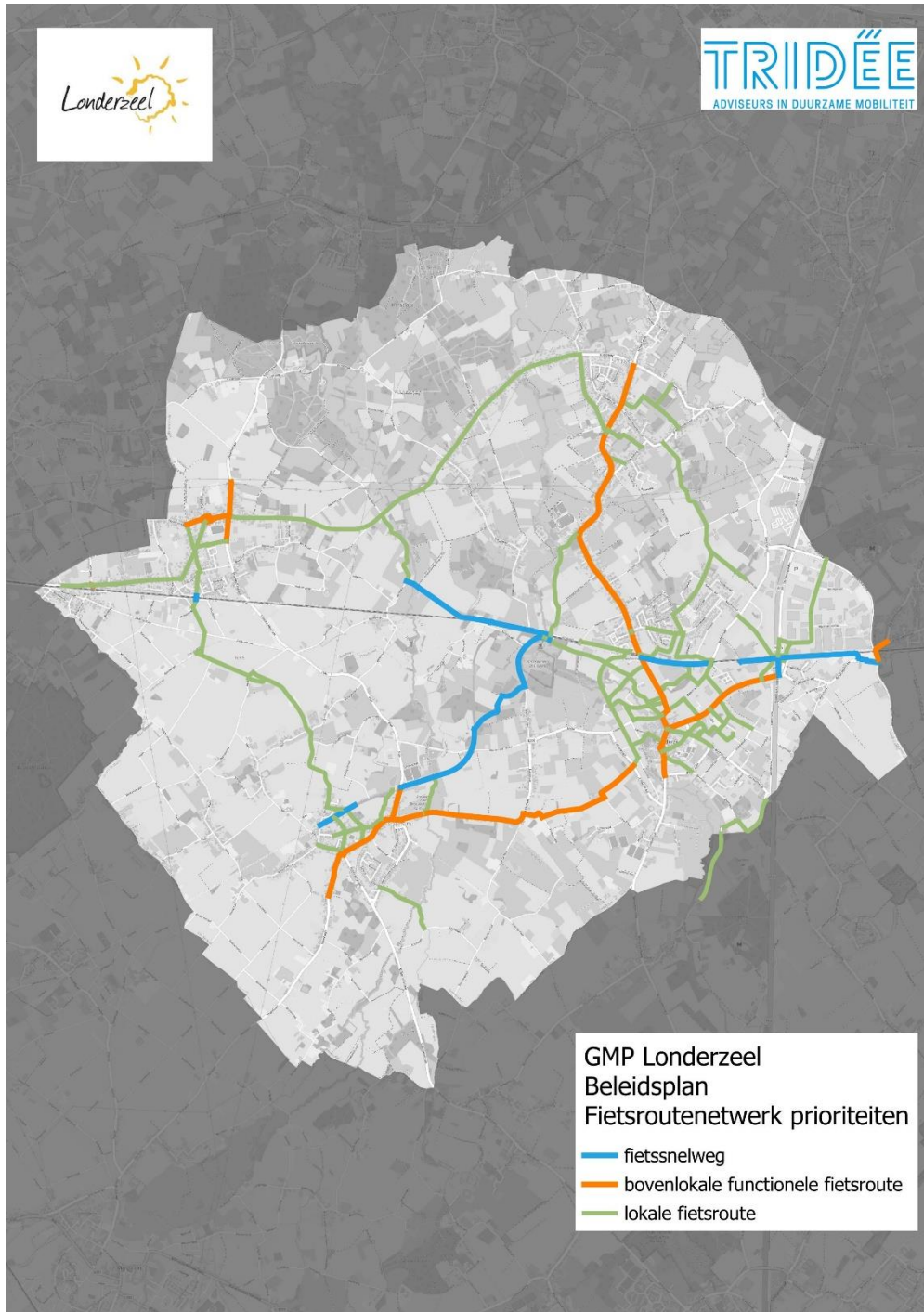
Het functioneel fietsnetwerk in de gemeente Londerzeel bestaat uit **fiets snelwegen**, **het bovenlokaal fietsrouten netwerk**, aangevuld met een **lokaal fietsrouten netwerk**. In het mobiliteitsplan wordt dus de focus gelegd op de routes die dagelijks gebruikt worden. Daarnaast is er het recreatief fietsrouten netwerk met een eigen logica.

De lokale functionele fietsroutes vervolledigen het bovenlokaal fietsrouten netwerk op gemeentelijk niveau. De routes richten zich op doelgerichte verplaatsingen van

minder dan 5 km naar het werk, de school, haltes openbaar vervoer, de winkel, het sportcentrum en vrije tijd in het algemeen.

De gemeente kiest voor een heel fijnmazig lokaal fietsrouten netwerk.

### Prioriteiten



*Kaart 5: fietsrouten netwerk: prioriteiten*

Om prioriteiten te kunnen vastleggen werden de **belangrijkste fietsroutes** (of potentiële fietsroutes) bepaald **vanuit verschillende invalshoeken**. De weerhouden routes spelen -in vergelijking met andere routes- een belangrijke rol voor:

- het functioneren van de kern

- de bereikbaarheid van de scholen
- de bereikbaarheid van handelszaken
- de bereikbaarheid van bedrijven
- de bereikbaarheid van openbaar vervoer
- de bereikbaarheid van recreatieve voorzieningen
- het functioneren van het fietsroutenetwerk in zijn geheel.

Hierbij speelt de potentie van een bepaalde route een belangrijke rol en minder de categorie van fietsroute.

## Acties

### Kwaliteitsimpuls fietspaden

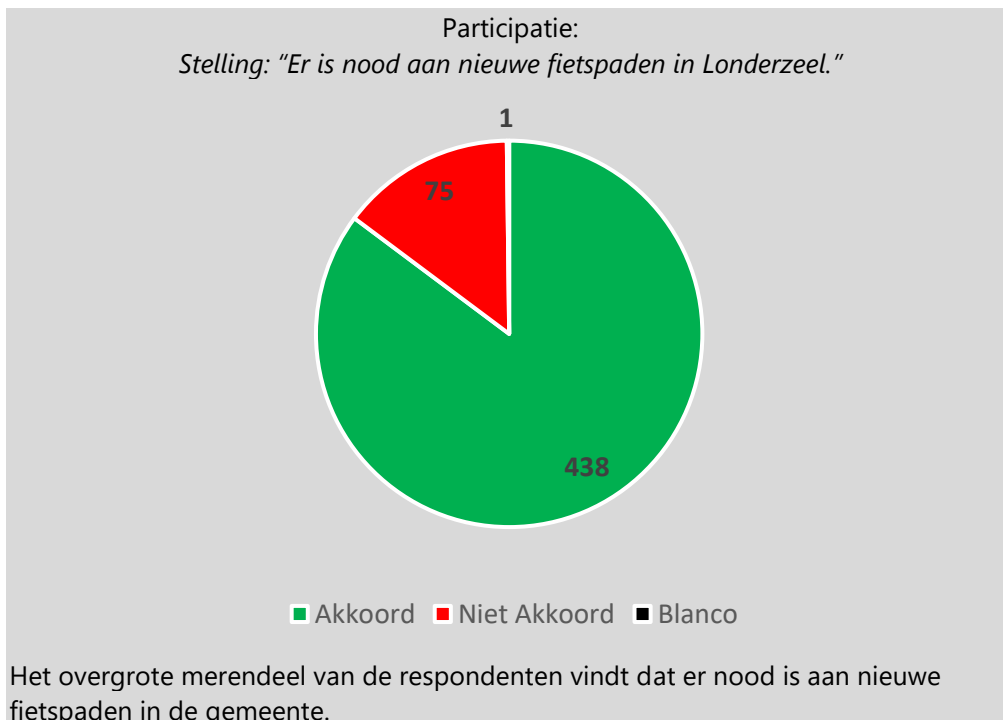
- Meerstraat

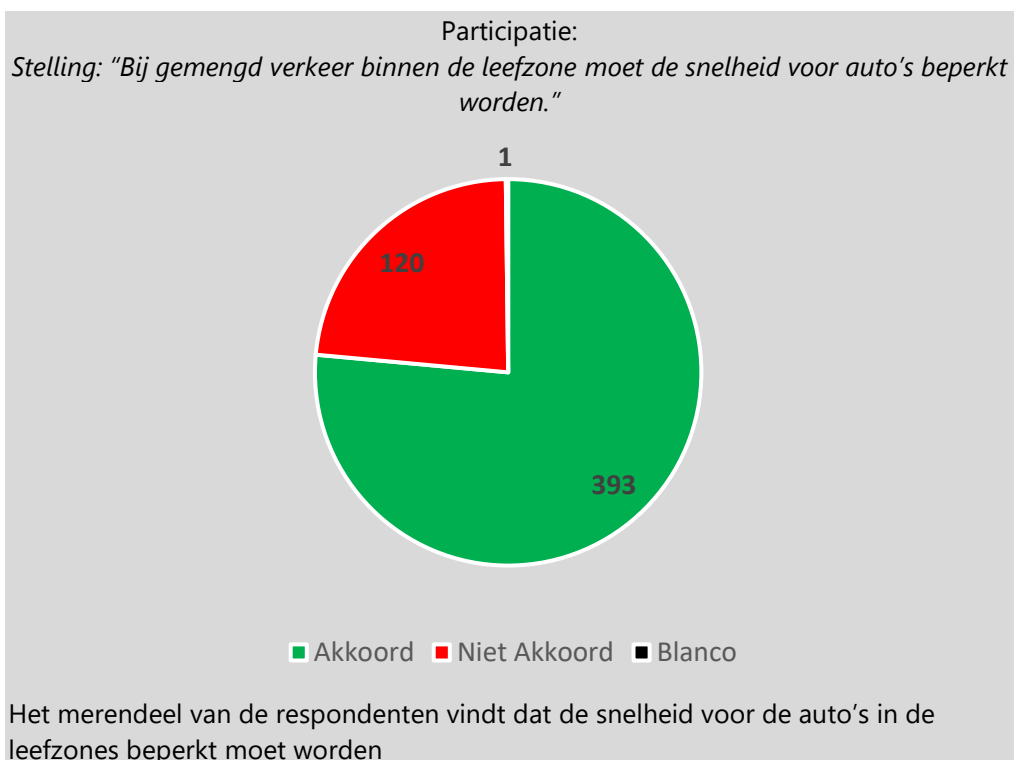
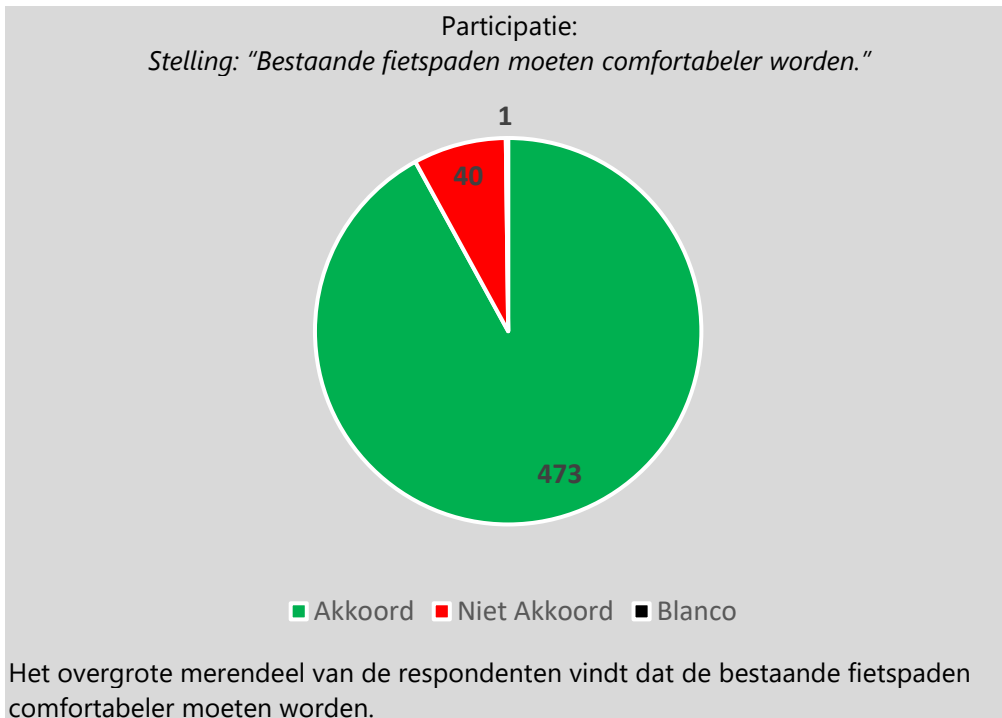
### Fietsuggestiestroken

- Handelsstraat L. Van Hoeymissenstraat: daar nog suggestiestroken omwille van het groot aantal fietsers.

### Aanleg fietspaden

- Ontbrekend deel fietssnelweg tussen Watermolenstraat en Drietorenstraat
- Fietssnelweg tussen Boeksheide en Lemmeken
- Robbroekstraat (lange termijn)
- Brusselsestraat (niet nodig indien filter wordt geplaatst)
- Lippelostraat
- Stuikberg.





## 7.2.4 Fietsparkeren

### Fietsparkeerbeleid

In de publieke ruimte voorziet de gemeente de nodige ruimte voor de stilstaande fiets. Dit doet zij in de kernen en bij bezoekersintensieve functies. Er wordt hierbij

aandacht besteed aan het type van aanbindmogelijkheid, het aantal fietsparkeerplaatsen en de inplanting.

*In het Vademecum Fietsvoorzieningen van het Agentschap Wegen en Verkeer, Fiches G2, G3 en G4 is meer gedetailleerde informatie over dit onderwerp beschikbaar.*

Ook op privaat domein vraagt de gemeente voldoende aandacht voor kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen. Voldoende fietsparkeervoorzieningen die goed gedimensioneerd zijn én vlot bereikbaar stimuleren immers het fietsgebruik.

### Strategie

De bestaande fietsparkeervoorzieningen bij bezoekersintensieve functies worden geoptimaliseerd door het vervangen van verouderde types van fietsstallingen door beugels.

*De gemeente gaat dus niet eerst de bestaande stallingen overkappen.*

Tegelijkertijd zet de gemeente in op sensibilisering waarbij de bevolking wordt aangemoedigd om goede types van sloten te gebruiken en liefst nog 2 sloten van verschillende types. Daarnaast is het belangrijk dat -in geval van een diefstal- steeds een aangifte wordt gedaan bij de politie. Op deze wijze kunnen gevonden fietsen sneller bij de rechtmatige eigenaar terugkomen en kan de politie beter monitoren.

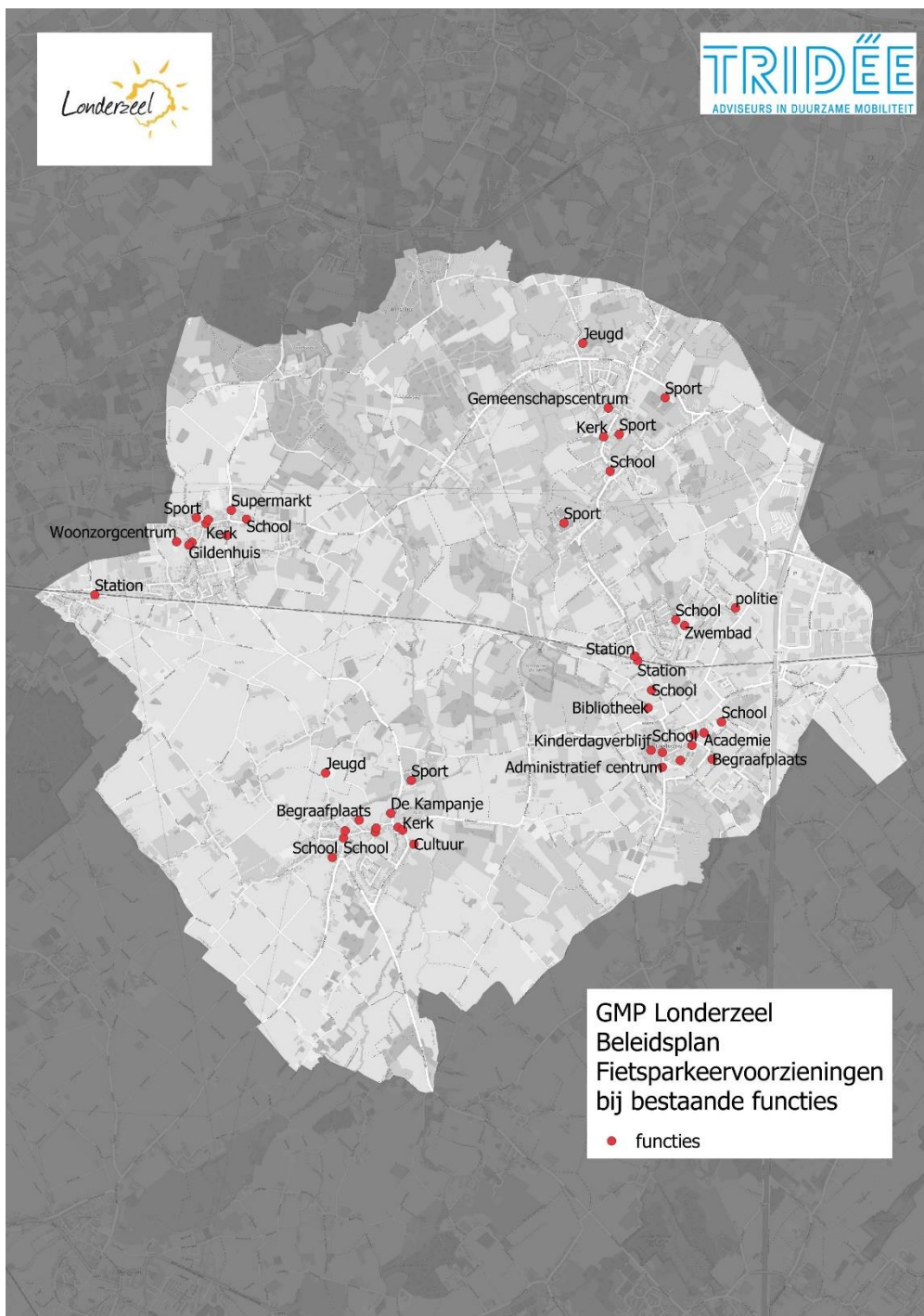
De gemeente gaat in een stedenbouwkundige verordening normen opleggen op het vlak van aantal, de maatvoering, de ligging en toegangen tot fietsparkeervoorzieningen.

*Er zijn reeds verschillende gemeenten die fietsparkeernormen hebben opgenomen in een stedenbouwkundige vergunning. We denken oa. aan Destelbergen, Kaprijke, Opwijk.*

### Inplanting

Volgende kaart geeft de basis weer waar er fietsparkeervoorzieningen nodig zijn bij functies. In de Synthesenota staat de huidige kwaliteit beschreven van de respectievelijke fietsparkeervoorzieningen. Dit is een leidraad voor het verbeteren van de kwaliteit hiervan.

De locaties zijn niet limitatief. Vanuit een periodiek terreinbezoek kan worden vastgesteld waar er (veel) fietsen los staan gestald (buiten fietsparkeervoorzieningen dus).



Kaart 6: fietsparkeervoorzieningen bij functies

### Acties

- Vervangen van foutief type fietsparkeervoorzieningen door het juiste type
- Sensibiliseringscampagne gebruik slot en aangifte bij diefstal
- Opstellen stedenbouwkundige verordening qua fietsparkeervoorzieningen.

## 7.2.5 Openbaar vervoer

### Beleid

Het openbaar vervoerbeleid wordt in grote mate bepaald door de **Vervoerregioraad** waarin alle gemeentes van de Vervoerregio zijn vertegenwoordigd. Zij bepaalt het vervoernetwerk en de selectie van Hoppinpunten.

De gemeente als wegbeheerder dient enerzijds te zorgen voor een vlotte doorstroming en anderzijds voor de uitbouw van de Hoppinpunten.

De modale filters en circulatiemaatregelen moeten ervoor zorgen dat het ongewenst doorgaand verkeer wordt verminderd. Daar baat het openbaar vervoer ook bij want minder verkeer **betekent een vlottere doorstroming**.

Het mobiliteitsmerk **Hoppin** is een initiatief van de Vlaamse overheid dat verschillende mobiliteitsoplossingen bundelt. Dat doet ze door alle mobiliteitsinitiatieven herkenbaar te maken en overstappen eenvoudiger te maken.

Daarnaast blijven haltes die niet werden weerhouden als Hoppinpunten belangrijk en verdienen zij de nodige aandacht qua halte-uitrusting.

Het **verplaatsen van het station** naar waar de nieuwe sneltramhalte is ingepland lijkt heel logisch. Op die manier is er een vlotte uitwisseling tussen trein en sneltram mogelijk. Het is dan vooral een kwestie van ruimte te voorzien voor alle modi en functies. Om dit ruimtebeslag in te schatten alsook de kostprijs dient een ontwerpend onderzoek te komen.

### Strategie

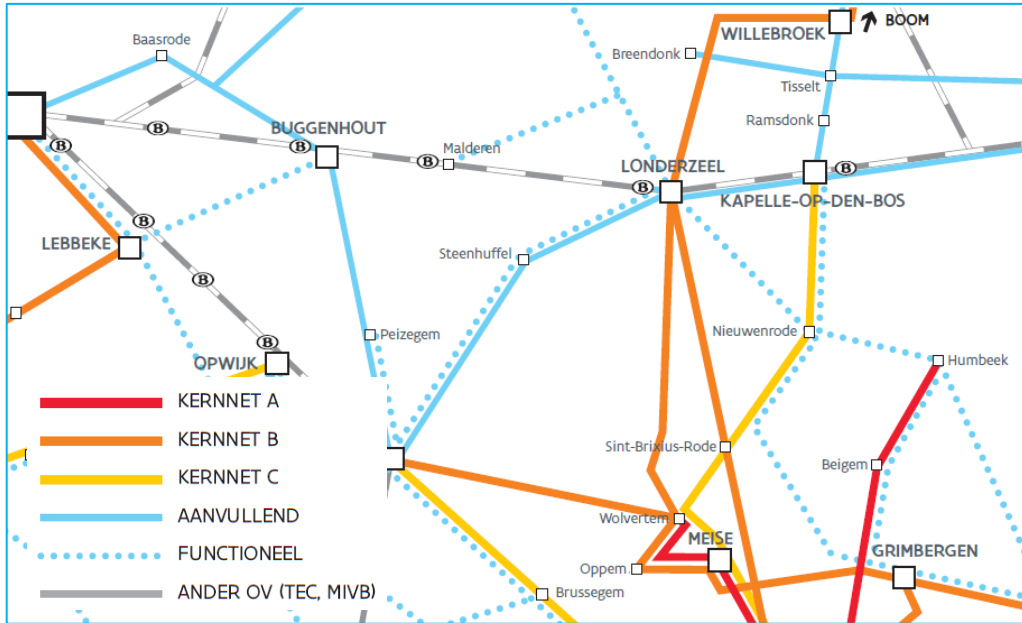
Stelselmatig **verbeteren van de doorstroming** van het openbaar vervoer door het doorgaand verkeer te verminderen: zie 7.1.3 Wegencategorisering.

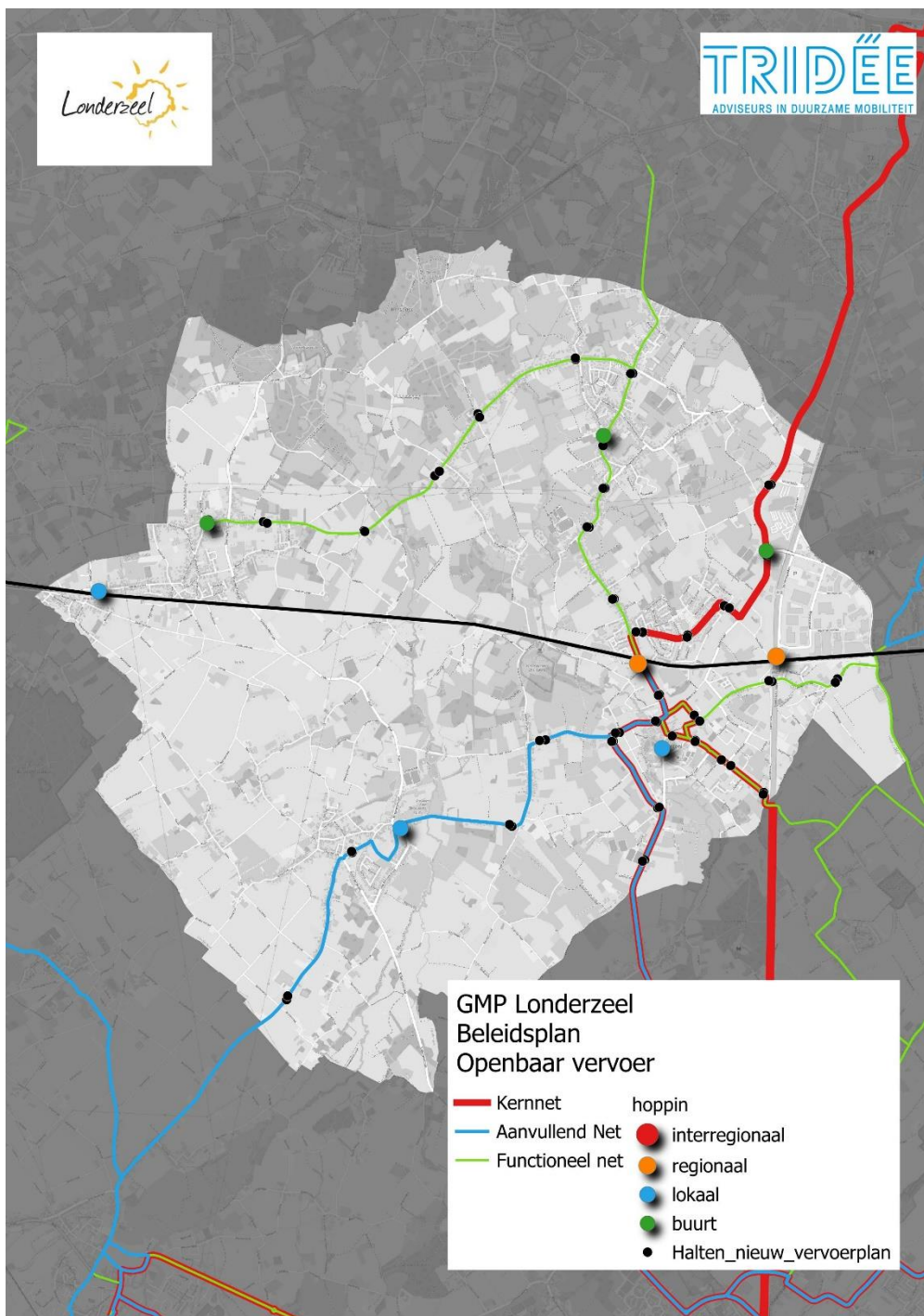
**Uitrol van de Hoppinpunten** met de gepaste uitrusting volgens de Ontwerpwijzer Hoppinpunten.

**Toegankelijk maken van de belangrijkste haltes.**

### Netwerk

Het openbaarvervoernetwerk bestaat uit 4 lagen die niet onderling concurreren, maar elkaar aanvullen door goede onderlinge verknoping.





Kaart 7: openbaarvervoernetwerk

### Kernnet

Het kernnet faciliteert de vervoerstromen met hoog vervoerspotentieel, die nog niet opgevangen zijn door het treinnet.

In meer landelijke gebieden zijn dit de buslijnen die kernen met hoog vervoerspotentieel met elkaar verbinden over vaak grotere afstanden. Deze regionale kernnetlijnen vervangen als het ware de ontbrekende treinverbindingen in het gebied.

Voor Londerzeel bestaat het kernnet uit:

- Brussel-Noord – Meise – Londerzeel (kernnet B) / R50
- Brussel-Noord – Londerzeel – Boom (kernnet B) / X60

#### Aanvullend net (AN)

Het aanvullend net komt hiërarchisch onder het kernnet. AN-lijnen vangen dus de vervoersvragen op die niet door trein of kernnet bediend worden. Het potentieel van deze lijnen is standaard lager dan dat van kernnetlijnen.

Voor Londerzeel bestaat het aanvullend net uit:

Cadanslijnen

- Mechelen – Hombeek – Kapelle-op-den-Bos – Londerzeel / 88
- Londerzeel – Steenhuffel – Merchtem / 46
- Puurs – Londerzeel / 280

Functionele lijnen:

Het basisaanbod dat gevormd wordt door het treinnet, kernnet en aanvullend net, rijdt de hele dag door en vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer. Om in te spelen op de specifieke vervoersvragen tijdens de spits en om voldoende capaciteit te voorzien, wordt dit netwerk aangevuld met enerzijds functioneel buslijnen en anderzijds functionele ritten op lijnen van het kernnet en aanvullend net.

Naast functionele buslijnen zijn er ook nog functionele ritten. Deze volgen hetzelfde traject als een buslijn van het kernnet of aanvullend net, maar voorzien een hogere frequentie tijdens de spits om benodigde capaciteit te voorzien. De dienstregeling van een aantal functionele lijnen en ritten is afgestemd op de schooluren om zo een optimaal aanbod voor scholieren te voorzien.

Voor Londerzeel zijn volgende functionele lijnen voorzien:

- Aalst – Opwijk – Merchtem – Londerzeel / 40
- Vilvoorde – Humbeek – Londerzeel – Malderen / 61
- Grimbergen – Humbeek – Londerzeel / 518

#### Vervoer op maat

Het Vervoer-op-Maat (VoM) is de onderste laag van het vervoersnetwerk en complementair aan de hogere hiërarchische netten.

Doelen van het VoM zijn veelzijdig:

1. Opvangen van vervoerstromen die niet bediend zijn door trein, kernnet of aanvullend net.
2. Aanbieden van 'last-Mile' oplossingen voor attractiepolen die zich buiten wandelafstand van de OV-haltes bevinden.
3. Aanbieden van doelgroepenvervoer (mindervaliden, senioren, ..)



Voor Londerzeel zijn volgende projecten in het minimaal voorstel voorzien:

- deelfietsen aan het station van Londerzeel om de relatie te leggen met Londerzeel-centrum en het bedrijventerrein en Sint-Jozef
- een semi-flex bediening van Sint-Jozef richting diverse locaties in Londerzeel. Dit gebeurt tussen vaste Hoppinpunten en is op afroep beschikbaar.

#### Hoppinpunten

Volgende tabel geeft de selectie van Hoppinpunten weer.

Naam	Type
Malderen Dorp	buurt
Londerzeel Industrie	buurt
Sint-Jozef Kerk	buurt
Londerzeel Centrum	lokaal
Malderen Station	lokaal
Steenhuffel Kerk	lokaal
Londerzeel sneltram	regionaal
Londerzeel Station	regionaal

*Indien station zou worden verplaatst wordt sneltramhalte interregionaal hoppinpunt.*

#### Acties

**Onderzoek modale filters:** zie ook 7.1.3 Wegencategorisering

#### **Uitbouw Hoppinpunten**

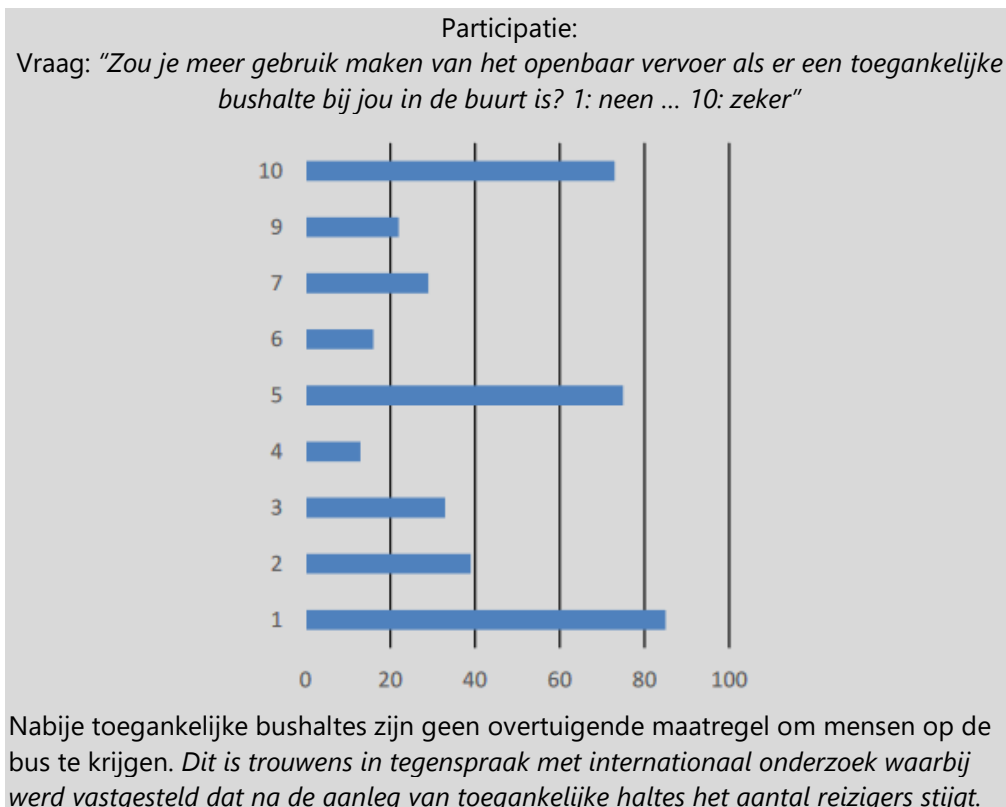
Voor het regionaal Hoppinpunt sneltramhalte is een RUP in opmaak. Hierin wordt de nodige ruimte voorzien voor de realisatie van de sneltramlijn en halte, alsook parkeerplaatsen, fietsenstallingen enz. Voor de uitbouw van de overige

Hoppinpunten vormt de Ontwerpwijzer Hoppinpunten de leidraad voor de verdere uitbouw.

### Ontwerpend onderzoek verplaatsen treinstation

Behalve de perrons en de toegangen hiertoe, moet een treinstation ook uitgerust worden met voorzieningen die een vlotte overstap van de verschillende modi hebben. Op de potentieel nieuwe locatie is een halte van de nieuwe sneltramlijn gepland. Hiervoor wordt ruimte voorzien voor fietsenstallingen en autoparkeerplaatsen (en de halte en sneltramzate ook natuurlijk). Het verplaatsen van het station betekent wellicht dat de geplande capaciteit zal moeten worden uitgebreid. Daarnaast is het huidige busstation tevens een bufferzone voor bussen. Het verplaatsen van het station betekent wellicht dat er elders ruimte moet worden gereserveerd voor deze bufferende bussen. Ook dit behoort tot de finaliteit van het onderzoek.





## 7.2.6 Snelheid

### Beleid

De basis van een goed snelheidsbeleid is leesbaarheid en dit zowel op netwerkniveau (de zones) als op infrastructuurniveau. Weggebruikers moeten aan de infrastructuur kunnen zien in welke zone ze zich bevinden.

Op netwerkniveau betekent dit dat de maximaal toegelaten snelheid in een aantal straten moet worden verlaagd. Sommige van deze straten zijn misschien geschikt om hogere snelheden toe te laten maar omwille van de helderheid van het systeem is het aangewezen de snelheid toch te verlagen.

Binnen de verblijfsgebieden is het omwille van verkeersveiligheid aangewezen om - op termijn- grotere gebieden tot zone 30 te maken op erftoegangswegen in de verblijfsgebieden. Erftoegangswegen buiten het verblijfsgebied blijven op een regime van maximaal 50 km/u.

Voor de wegen met een verkeersfunctie (regionale wegen, interlokale wegen, ontsluitingswegen en kernontsluitingswegen) stellen we voor om 70 km/u als regel te nemen buiten de verblijfsgebieden en 50 km/u in de verblijfsgebieden met zone 30 aan schoolomgevingen of wanneer de veiligheid dit vereist (bijvoorbeeld in de nabijheid van kruisingen van de fietssnelwegen) of om logische gehelen te vormen.

### Strategie

Snelheidsbeperkingen zijn er in functie van verkeersveiligheid. Dit moet dan ook leidend zijn voor de inrichting van de wegen en de handhaving. Omdat in de kernen de meeste fietsers en voetgangers zijn te verwachten, ligt de focus op de circulatieplannen. Daarin wordt immers ook maatregelen vastgelegd om de snelheid ook effectief te verlagen en de poorten moeten zorgen voor een leesbare overgang.

Buiten de verblijfsgebieden wordt ingezet op handhaving: zie hoofdstuk 7.3.3 Handhaving.

Voor de schoolomgevingen worden afzonderlijke processen opgestart. Samen met de scholen bekijken we welke maatregelen de verkeersveiligheid kunnen verbeteren.

We denken o.a. aan:

- zichtbaarheid alle schoolomgevingen (markering 'school' op wegdek)
- vervangen versleten digitale zone 30-borden aan Centrumschool en Virgo Heide invoeren
- Invoering permanente zone 30 in schoolomgeving Kouterschool en GTIL/Academie (Mechelsestraat)
- aanpakken kruispunt Processiebaan/ Getrudeveld/ J. Van Doorslaerstraat aan school Ter Elst – schoolomgeving Ter Elst en De Huffeltjes.

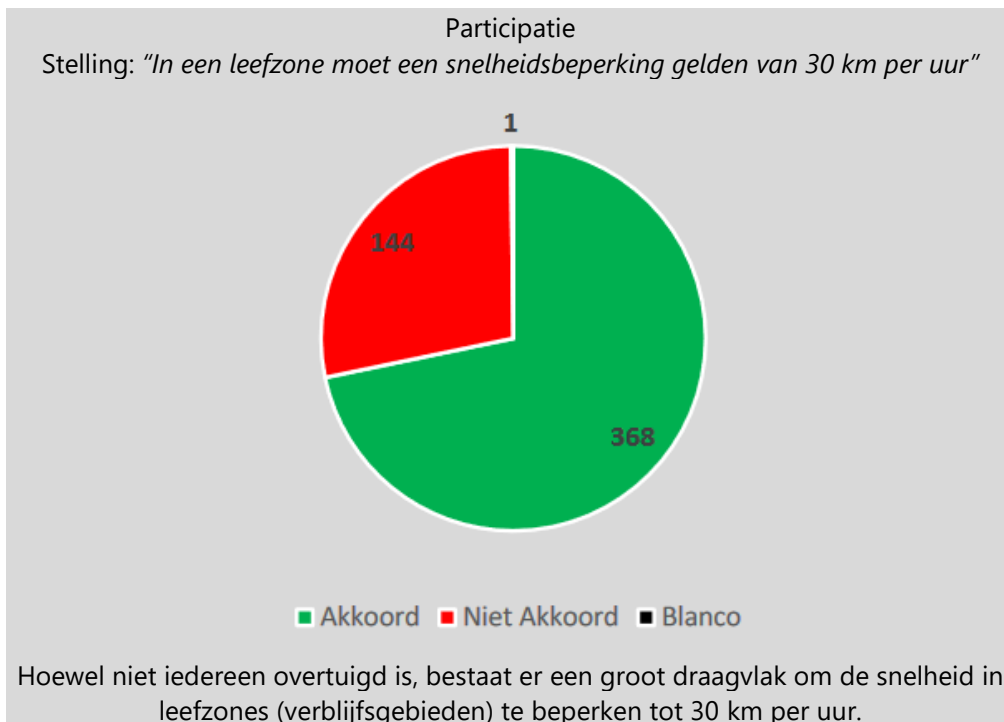
### Acties

#### Circulatieplannen verblijfsgebieden

- zie hoofdstuk 7.2.1 Afbakening verblijfsgebieden.

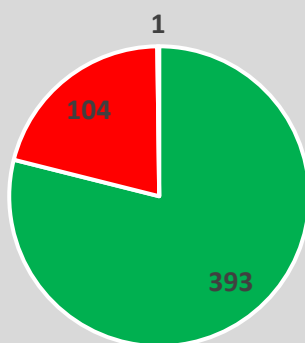
#### Schoolomgevingen

- Opmaak actieplan Veilige schoolomgevingen per school.



#### Participatie:

Stelling: "Bij gemengd verkeer buiten de leefzone moet enkel de snelheid van auto's beperkt worden op locaties waar de kans op hoge snelheid groot is."



- Ja, enkel daar
- Nee, overall beperken
- Blanco

Het merendeel van de respondenten vindt dat de snelheid voor de auto's buiten de leefzones enkel moet worden beperkt waar de kans op hoge snelheid groot is.

## 7.2.7 Autoparkeren

### Beleid

De gemeente wil gaan naar een duurzamer en meer sturend parkeerbeleid. Men streeft naar een lagere dominantie van de auto in het straatbeeld en meer gezellige kernen, waar ongewenst autoverkeer wordt geweerd. De ruimte is schaars en dient efficiënter gebruikt te worden met meer aandacht voor ontharding en vergroening.

### Strategie

Om het ongewenst autoverkeer te verminderen, specifiek het **parkeerzoekverkeer**, kan er ingezet worden op een beperkte parkeerduur waarop gehandhaafd wordt. De parkeerrotatie wordt dan hoger, waardoor klanten van handelszaken sneller een parkeerplaats kortbij vinden en niet meerdere keren rondrijden om een parkeerplaats kortbij de winkel te vinden. Langparkeerders worden dan gestimuleerd om gebruik te maken van een randparking op wandelafstand.

De schaarse ruimte kan efficiënter worden gebruikt:

- **Autodelen** kan worden gestimuleerd. Een deelauto kan meerdere (tweede) wagens vervangen. Deze wagens worden dan niet meer op het openbaar domein geparkeerd
- Samen met het inzetten op gedeelde mobiliteit, moet de opmaak van **parkeernormen** het (tweede) wagenbezit en gebruik van de auto doen dalen en duurzame alternatieven stimuleren.
- In de gemeente zijn er ook meerdere semi-publieke en private parkings, welke ook buiten de openingsuren zouden kunnen opengesteld worden voor het publiek. Ingeval nieuwe ontwikkelingen kan dat worden opgelegd in de omgevingsvergunning. Op deze manier worden de parkings extra benut en is er minder nood aan straatparkeren.

Om een beter evenwicht te hebben in de ruimte voor de verschillende modi en de omgeving aangenamer te maken, kunnen parkeerplaatsen in de straat ruimte maken voor **fietsparkeerplaatsen, vergroening/ ontharding** en ontmoetingsplaatsen.

Vanuit de hogere overheden wordt de elektrificatie van het wagenpark aangemoedigd. Voor het opladen van deze wagens dienen strategische locaties te worden aangeduid. Als mogelijke locaties worden er openbare parkings aangeduid waar langparkeren mogelijk is. Het voorzien van laadpalen op locaties voor kortparkeren dient te worden vermeden, gezien de oplaadtijd.

## Acties

### Parkeerzoekverkeer

- Verkorten parkeerduur in handelskern Londerzeel
- Signaleren langsparkings en looproutes van/naar langsparkings
- Handhaving beperkte parkeerduur
- Onderzoek naar implementatie parkeerplaatsen 'shop&go'
- Communicatie nieuwe parkeerregulering

### Lagere dominantie auto in het straatbeeld en efficiënter ruimtegebruik

- Uitbouw fietsparkeren op openbaar domein en inzetten op comfortabele fietsinfrastructuur (zie 7.2.3 en 7.2.4)
- Bij herinrichtingsprojecten aandacht hebben voor vergroening en ontharding i.p.v. alle resterende ruimte in te richten voor straatparkeren
- Stimuleren autodelen
- Bij omgevingsvergunning opleggen dat private parkings van winkels worden opengesteld voor publiek buiten de openingsuren

### Elektrisch laden

- Openbare laadpalen voorzien op randparking (langparkeren is er gewenst)

## 7.3 Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen

### 7.3.1 Vervoersmanagement

#### Fietsbereikbaarheidskaart

Een fietsbaarheidskaart geeft de meest aangewezen routes voor kinderen en jongeren om zich te verplaatsen naar school, jeugdbeweging, sportclub en speelpleinen. Hierop staan de veiligste routes aangeduid alsook kruispunten waar ze extra aandachtig moeten zijn. Het geeft dus de reële situatie weer.

De gemeente stelt deze kaart samen op met de scholen, jeugd- en sportverenigingen, alsook de politie.

#### Permanente verkeerseducatieve route

Een verkeerseducatieve route, kortweg VERO, biedt scholen en (groot)ouders een praktische leidraad om ook buiten de school-muren verkeersvaardigheid te oefenen. Zo'n bewegwijzerde route voor fietsers loopt langs diverse punten in de gemeente waar kinderen vaak moeten zijn. Langs het parcours worden zowel vaardigheden als links en rechts afslaan maar ook de verkeerskennis bv. rond voorrang geven in de praktijk geoefend. Op straat leren ze ook omgaan met reële gevaren en oefenen ze om gepast te anticiperen op het gedrag van andere weggebruikers.

De gemeente stelt deze kaart samen op met de scholen en de politie en de route situeert zich best in Londerzeel-centrum.

### 7.3.2 Communicatie en sensibilisering

Communicatie over belangrijke realisaties in het kader van het mobiliteitsplan (bv. heraanleg van een fietspad, schuilhuisjes, realisatie van een poort) verbetert het beeld dat mensen hebben van de modus en vooral dat de gemeente de gebruikers ernstig nemen. Communicatie naar aanleiding van 1 infrastructuurproject kan op verschillende momenten:

- aankondiging van een beslissing over een werk,
- aankondiging van de start van de werken,
- update van de werken,
- feestelijke opening,
- communicatie over de nameting.

Daarnaast gaat de gemeente ook systematisch het grote verhaal blijven communiceren dat aan de basis ligt van het mobiliteitsplan: de modal shift naar stappen, fietsen en openbaar vervoer, autoluw verblijfsgebied dat met de wagen bereikbaar blijft. Ook de link leggen met het mobiliteitsplan zodat het belang van het mobiliteitsplan onder de aandacht blijft.

### 7.3.3 Handhaving

De gemeente werkt samen met de politie een handhavingsstrategie uit voor snelheid in het Zonaal Veiligheidsplan Uitgangspunt daarbij is dat handhaving efficiënt wordt ingezet en gekoppeld wordt aan monitoring van de problematiek. Het moet hoger op de prioriteitenlijst komen in de politiezone.

Voorstel handhavingsstrategie:

- Ontsluitingswegen:
  - structurele controles met een prioriteit op de gedeelten waar max. 50 mag worden gereden en op onveilige locaties
  - trajectcontroles: Zwaluwstraat, Stuikerg en Heerbaan.
- Erftoegangswegen (zowel in 30 gebieden als 50 gebieden): controles in verschillende stappen:
  1. met anonieme snelheidsmeter (radar)meter gedurende minstens een week
  2. indien blijkt dat hier te snel wordt gereden: snelheidsmeter met smiley (meter met snelheidsinformatie) plaatsen, gedurende 2 weken
  3. 2 x 1 uur bemande controle door politie op die tijdstippen
  4. Indien probleem aanhouden gerichte controles door politie in afwachting van infrastructurele ingrepen.

Ook ongevalsgegevens kunnen richting geven aan het handhavingsbeleid. Een periodieke analyse van de ongevallenstatistieken kan locaties voor controles opleveren of de prioriteiten sturen. Tegelijkertijd kunnen de controles ook bevestigen of infrastructurele wijzigingen noodzakelijk zijn.

#### Acties

- Integreren handhavingsstrategie in het Zonaal Veiligheidsplan
- Aankoop anonieme snelheidsmeters.

### 7.3.4 Monitoring

De monitoring staat in functie van evaluatie en bijsturing van het mobiliteitsplan.

Monitoring gebeurt op 2 manieren:

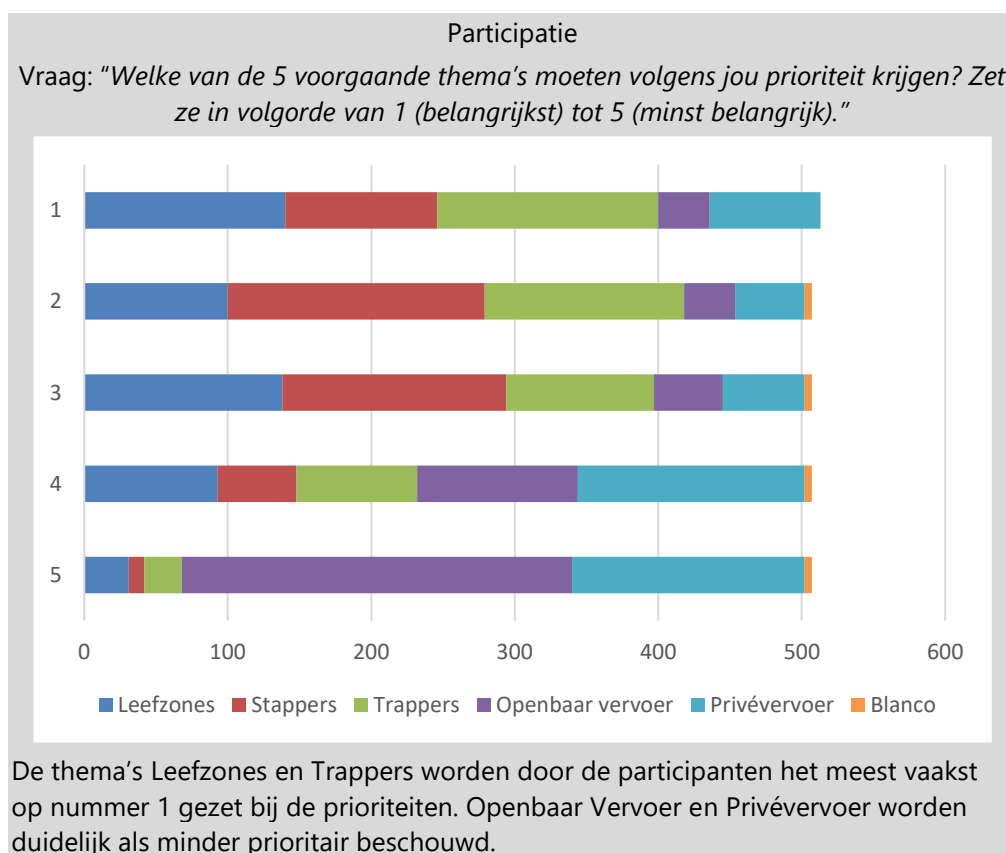
- monitoring van de acties: op basis van de actietabel wordt bekeken welke maatregelen zijn uitgevoerd en welke niet. Voor de acties die niet zijn uitgevoerd wordt nagegaan wat de reden hiervan is (budget, personele capaciteit, moeilijke processen enz.)
- monitoring van de doelstellingen: in dit beleidsplan staan een aantal meetbare doelstellingen geformuleerd. Deze zijn vooral bedoeld om de effecten van de verschillende acties te monitoren. Voor de doelstellingen die niet werden behaald wordt gezocht naar de reden (acties niet uitgevoerd, effecten overschat enz.).

Op basis van de monitoring gebeurt een evaluatie. Wat loopt er goed en wat loopt er minder goed? Een vooral waarom loopt het goed/minder goed. Heeft het te maken met middelen (budgettair en/of personele)? Werden de processen onderschat (complex, tijdrovend, lange procedures)?

Het doel van de evaluatie is om te kunnen bijsturen. Waar moet een tandje worden bijgestoken? Waar moeten we onze strategie herzien? Zijn onze doelstellingen misschien te ambitieus?

De evaluatie gebeurt driejaarlijks door de gemeente.

## 8 Actieprogramma



### Toelichting bij de actietabel

Korte Termijn (KT) : 0-3 jaar / Middellange Termijn (MLT): -4-6 jaar / Lange Termijn (LT): >6 jaar of Continue acties

Er werden bewust geen budgetten opgenomen in de actietabel van het beleidsplan: het budget staat in het meerjarenplan en is op die manier transparant. Het mobiliteitsplan is een plan met een visie voor langere termijn tot 2030. Het is aan de gemeenteraad om jaarlijks bij de goedkeuring van het meerjarenplan de nodige budgetten te voorzien teneinde de uitvoering van het mobiliteitsplan en haar acties waar te maken.

Prioriteit: het kan voorkomen dat iets vanuit de problematiek een hoge prioriteit krijgt maar in de termijn niet op korte termijn is opgenomen omwille van budget of koppeling met een ander dossier.

Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
<b>A.1 Ruimtelijke planning</b>					
Ruimtelijk structuurplan opvolgen	Continue	Dienst Omgeving		-	<b>Is grotendeels uitgevoerd, eerder nadenken over toekomstig nieuw beleidsplan</b>
<b>A.2 Strategische ruimtelijke ontwikkelingen</b>					
<b>Benamingen aanpassing</b>					
RUP Vuilbeek Leireken	MLT	Dienst Omgeving		-	<i>Ontwikkeling in functie van sanering</i>
Uitvoering Masterplan en RUP Argo Site	MLT	Dienst Omgeving		-	
RUP Woonlagen	KT	Dienst Omgeving	Dienst Mobiliteit	-	
Uitvoering RUP Eeckhout	MLT	Dienst Omgeving		-	<i>Uitvoering reeds gestart</i>
Ontwikkeling PRUP Ter Locht	MLT	Dienst Omgeving			
<b>A.3 Wegencategorisering</b>					
Wegencategorisering	Continue	Dienst Mobiliteit	Dienst Openbaar domein	Hoog	<i>Verblijfsfunctie versus verkeersfunctie</i>
Verbeteren van de doorstroming op wegen met een verkeersfunctie					
Ombouw van de A12 tot Vlaamse hoofdweg	Continue	AWV	Dienst Mobiliteit, Openbaar domein	Hoog	
Heraanleg knooppunt Londerzeel zuid	KT	AWV	Dienst Openbaar domein, Openbaar domein	Hoog	
Studie Knooppunt Londerzeel noord	MLT	AWV	Dienst Mobiliteit, Openbaar domein		<i>Studie MLT, uitvoering LT Afkoppelen bedrijven rechtsreeks aan A12 via parallelweg</i>
Interlokale Maaswerking Onderzoek filters Malderen, Brusselsestraat	Continue	Vervoerregio Vlaamse Rand	Dienst Mobiliteit, De Lijn	Hoog	<i>Onderzoek maatregelen doorgaand verkeer te werken</i>
Haalbaarheidsstudie en effectenstudie overweg Meerstraat	KT	Dienst Mobiliteit	Infrabel, Provincie, De Lijn, Openbaar Domein	Matig	

Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
Zwaar verkeer					
Aanpassen tonnagezone in centrum Londerzeel	KT	Dienst Mobiliteit		Hoog	<i>Na realisatie ventweg</i>
Aanpassen tonnagezone in centrum Malderen	KT	Dienst Mobiliteit		Hoog	
<b>B.1 Verblifgebieden</b>					
Opstellen <b>bereikbaarheidsplan</b> per verblijfsgebied, verspreid over meerdere jaren met een basisbudget voor de kleinschalige ingrepen (poorten en circulatiemaatregelen in de verblijfsgebieden)					
Bereikbaarheidsplan Wijk Pilatusveld - Acacialaan	KT	Dienst Mobiliteit		Hoog	<i>Gekoppeld aan realisatie parallelweg A12</i>
Bereikbaarheidsplan: om de 2 jaar	Continue	Dienst Mobiliteit		Hoog	<i>Om de 2 jaar aanpak nieuwe kern of wijk</i>
Heraanleg straten	Continue	Dienst Openbaar domein		Matig	
Kerkhofstraat	KT	Riopact	Dienst Openbaar Domein, De Lijn	Hoog	<i>Gekoppeld aan riolering, gekoppeld aan herinrichting knooppunt Londerzeel-Zuid</i>
Steenhuffelstraat – Plas (inclusief kpt Zwaluwstraat)	MLT	Riopact	Dienst Openbaar Domein	Hoog	<i>Gekoppeld aan riolering</i>
Lippelostraat	LT	Dienst Mobiliteit	Provincie	Matig	<i>In kader van rioleringswerken</i>
Stuikberg	LT	Dienst Mobiliteit	Provincie	Matig	<i>In kader van rioleringswerken</i>
Heraanleg dorpspleinen en -kernen	LT	Dienst Openbaar domein	Dienst Mobiliteit, Dienst omgeving (duurzaamheid, wonen en werken), De Lijn	Matig	
<b>B.2 Voetgangersvoorzieningen</b>					
DOD-cursus					
Onderhoudsprogramma Trage Wegen	Continue	Dienst Openbaar Domein		Matig	
Uitwerken doelgroepenroutes					
Kindlint	MT	Dienst Vrije Tijd	Dienst Mobiliteit	Hoog	

Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
Uitwerken Zilverroute	KT	Dienst Vrije Tijd	Dienst Mobiliteit	Laag	
Uitwerken Toeristische wandelroute	KT	Dienst Vrije Tijd	Dienst Mobiliteit	Matig	
<b>B.3 Fietsrouten netwerk en fietsparkeren</b>					
Kwaliteitsimpuls fietspaden					
Meerstraat	MLT/LT	Dienst Openbaar domein	Dienst Mobiliteit	Matig	
Fietssuggestiestrook Handelsstraat	KT	Dienst Openbaar domein	Dienst Mobiliteit	Matig	
Stuikberg	LT	Dienst Mobiliteit	Provincie	Matig	
Aanleg fietspaden					
Optimalisatie en vervolledigen F27 Ontbrekend deel fietssnelweg tussen Watermolenstraat en Drietorenstraat + verbreding	MLT/ LT	Provincie	Dienst Mobiliteit	Hoog	
Fietssnelweg F44 tussen Boeksheide en Lemmeken	KT	Provincie	Dienst Mobiliteit, Infrabel	Hoog	
Robbroekstraat	LT	Dienst Mobiliteit	Provincie	Laag	
Brusselsestraat	LT	Dienst Mobiliteit	Provincie, De Lijn	Matig	<i>Niet nodig indien filter wordt geplaatst</i>
Lippelostraat	LT	Dienst Mobiliteit	Provincie	Matig	<i>In kader van rioleringswerken</i>
F44 Moorhoek (tussen Herbodin en Ursene)	KT	Infrabel	Dienst Mobiliteit, Provincie	Hoog	<i>Gekoppeld aan afsluiten overweg</i>
F28 (fietssnelweg langs A12)	LT	AWV	Gemeente	Hoog	
Fietsparkeren					
Vervangen van foutief type fietsparkeervoorzieningen door het juiste type	Continue	Dienst Openbaar Domein		Matig	
Sensibilisering gebruik slot + aangifte diefstal	Continue	Dienst Mobiliteit		Matig	
Visie openbaar domein	KT	Dienst Openbaar domein	Dienst Omgeving	Hoog	<i>Visie opstellen over inrichting openbaar domein</i>
<b>B.3 Openbaar vervoer</b>					

Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
Actieve participatie in de Vervoersregioraad	continue	Vervoerregioraad	Dienst Mobiliteit, De Lijn	Hoog	
Uitbouw Hoppinpunt					
RUP Hoppin sneltramhalte	KT	Werkvennootschap	Dienst Omgeving, De Lijn	Hoog	
Hoppinpunt station Londerzeel – deelfietsen	KT	Infrabel	Dienst Openbaar Domein, Dienst Mobiliteit, NMBS, Vervoerregio	Hoog	
Uitbouw Hoppinpunten	MLT	Dienst Openbaar Domein	Dienst mobiliteit, Vervoerregio, De Lijn	Matig	<i>Gekoppeld aan toegankelijkheid, eerst, subsidie</i>
Toegankelijkheid openbaarvervoerhaltes					
Tegen 2030 50% van alle haltes toegankelijk	MT/LT	Dienst Openbaar Domein	De Lijn, Dienst Mobiliteit	Hoog	<i>Starten waar er ruimte is voor toegankelijke perrons, gekoppeld aan Charter toegankelijkheid</i>
Ontwerpend onderzoek verplaatsen Station	KT	NMBS	Infrabel, De Lijn, MOW, FOD Mobiliteit, AWV, Departement Omgeving, Dienst Mobiliteit, Dienst Omgeving, Dienst Openbaar Domein	Hoog	<i>Opgenomen in het Regionaal Mobiliteitsplan (actie nr.7 in actietabel RMP)</i>
<b>B.4 Snelheid</b>					
Opmaak actieplan Veilige schoolomgevingen	KT	Dienst Mobiliteit	Scholen	Hoog	
<b>B.5 Autoparkeren</b>					
Verkorten/limiteren van de maximum parkeerduur in de blauwe zones: 20 of 30 minuten (na evaluatie blauwe zone)	KT	Dienst Mobiliteit		Hoog	<i>Aangepaste handhaving voorzien.</i>
Langparkeren op randparkings op loopafstand	KT	Dienst Mobiliteit	Dienst Omgeving	Hoog	
Parkings en looproutes signaleren + integreren in Trage Wegen netwerk	KT	Dienst Mobiliteit		Hoog	

Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
Duaal parkeren benutten (winkels, station, WZC...)	KT	Dienst Mobiliteit	Dienst Economie	Hoog	
Toekomst elektrische mobiliteit	MLT	Dienst Mobiliteit		Matig	<i>Anticiperen op toegenomen vraag laadpalen</i>
Shop and Go opportuniteit	MLT	Dienst Mobiliteit	Dienst Economie	Matig	<i>Onderzoek naar efficiëntie in combinatie met verkorten parkeertijd</i>
Bewonersparkeren op buurtparkeerpockets	MLT	Dienst Mobiliteit	Dienst Omgeving	Matig	<i>In staten met hogere parkeerdruk of bij nieuwe kleinschalige woningbouw</i>
<b>C.1 Vervoersmanagement</b>					
Fietsbereikbaarheidskaart	KT	Dienst Mobiliteit	Politie		
Verkeerseducatieve route	KT	Dienst Mobiliteit	Politie		
<b>C.2 Communicatie en sensibilisering</b>					
Communicatie naar aanleiding van werken	Continue	Dienst Communicatie	Dienst Mobiliteit	Hoog	
Continue communicatie mobiliteitsbeleid	Continue	Dienst Communicatie	Dienst Mobiliteit	Hoog	
<b>C.3 Handhaving</b>					
Trajectcontrole Steenhuffeldorp (Zone)	KT	Dienst mobiliteit	Politie	Hoog	
Implementatie handhavingsstrategie snelheid	Continue	Politie	Dienst Mobiliteit	Hoog	<i>Anonieme radartellingen, trajectcontroles, data-analyse</i>
Aankoop bijkomende anonieme verkeersteller/snelheidsinformatiebord	KT	Dienst mobiliteit		Matig	

