

Startnota

PARKEREN EN BEREIKBAARHEID GROOT-BIJGAARDEN



Opdrachtgever: Provincie Vlaams Brabant

Uitvoering: Anyways BVBA/PlusOffice Architects

FINAAL

7 augustus 2019

1	Inleiding.....	4
	Probleemstelling en Doelstellingen.....	6
1.1.1	Lokalisatie van het knelpunt of probleemgebied	6
1.1.2	Aanleiding	6
1.1.3	Probleemstelling	7
1.1.4	Doelstellingen	9
1.2	Planningscontext en randvoorwaarden	10
1.2.1	Ruimtelijk-planologisch.....	10
1.2.2	Verkeersplanologisch.....	12
1.2.3	Overige Randvoorwaarden en aandachtspunten/visies.....	16
2	Analyse	17
2.1	Ruimtelijke analyse	17
2.1.1	Snedes.....	19
2.1.2	SWOT-Analyse Ruimtelijk	23
2.2	Verkeerskundige analyse	24
2.2.2	SWOT-Analyse Verkeerskundig	40
2.2.3	Synthese probleemstelling	43
3	Voorgestelde oplossingsrichtingen/concepten.....	44
3.1.1	Scenario 1	45
3.1.2	Scenario 2	46
3.1.3	Scenario 3	47
3.1.4	Bushaltes.....	50
3.1.5	Zone 30km/u.....	51
3.1.6	Parkeerbeleid.....	53
3.1.7	Mobipunt	53
4	Afweging van de oplossingsrichtingen	55
4.1	Uitwerking Voorkeursscenario.....	59
4.1.1	Verkeerskundige Impact	59
4.1.2	Conclusie verkeerssimulaties.....	67
4.1.3	Verplaatsen van het verkeer.....	68
5	Voorkeursscenario en Fasering.....	72
		B
		75

6	ijlagen	75
6.1	7.1 Bijlage 1: Bus Routes Centrum Groot-Bijgaarden	75
6.2	Bijlage 2 – learnings van de studie	77

1 Inleiding

De toekomst van het centrum van een typisch Vlaamse gemeente: de mobiliteitsopgave in Groot-Bijgaarden gaat hand in hand met een kans om ook de betekenis en het beeld van de publieke ruimte mee te nemen. Groot-Bijgaarden is en blijft een straatdorp waarbij de doorgaande verkeersbeweging ook leven met zich meebrengt. Daar heeft de lokale handel en horeca ook baat bij.

Hoe kunnen we het parkeren deel uit laten maken van een beter straatprofiel? Hoe kunnen we de manier waarop die verkeerspassage door het dorp trekt optimaal aanpakken? Dit zijn de centrale vragen en de eerste stap naar visievorming op de centrum ruimte en de publieke parking. Zonder te verliezen in grootstedelijke strategieën kunnen beelden en scenario's helpen om een ambitieniveau af te lijnen op korte en lange termijn. Het is een techniek die toegepast wordt voor beeldkwaliteitsplanning voor kleine dorpen en waarbij we op detailniveau kijken hoe straatbeeld een sterke identiteit kan neerzetten voor het dorp.

Multimodaliteit nu en in de toekomst

Meer dan ooit is multi- en intermodaliteit noodzakelijk om het maximum te halen uit onze infrastructuur. Het nieuwe plan van De Lijn is om over te gaan van basismobiliteit met een halte vlakbij elke deur tot basisbereikbaarheid met minder haltes maar meer gebundelde sterke lijnen.

De opkomst van nieuwe vervoersdiensten zoals autodelen en fietsdelen maar ook shuttles en Uber-achtige oplossingen maken het nu mogelijk om de overstap van het ene vervoermiddel op het andere te realiseren op een kleinere schaal en 'op maat'. Dus het station en de tramterminus die nu op enkele



Figuur 1: Historische gebouwen en parkeergelegenheid op het Gemeenteplein van Groot-Bijgaarden.

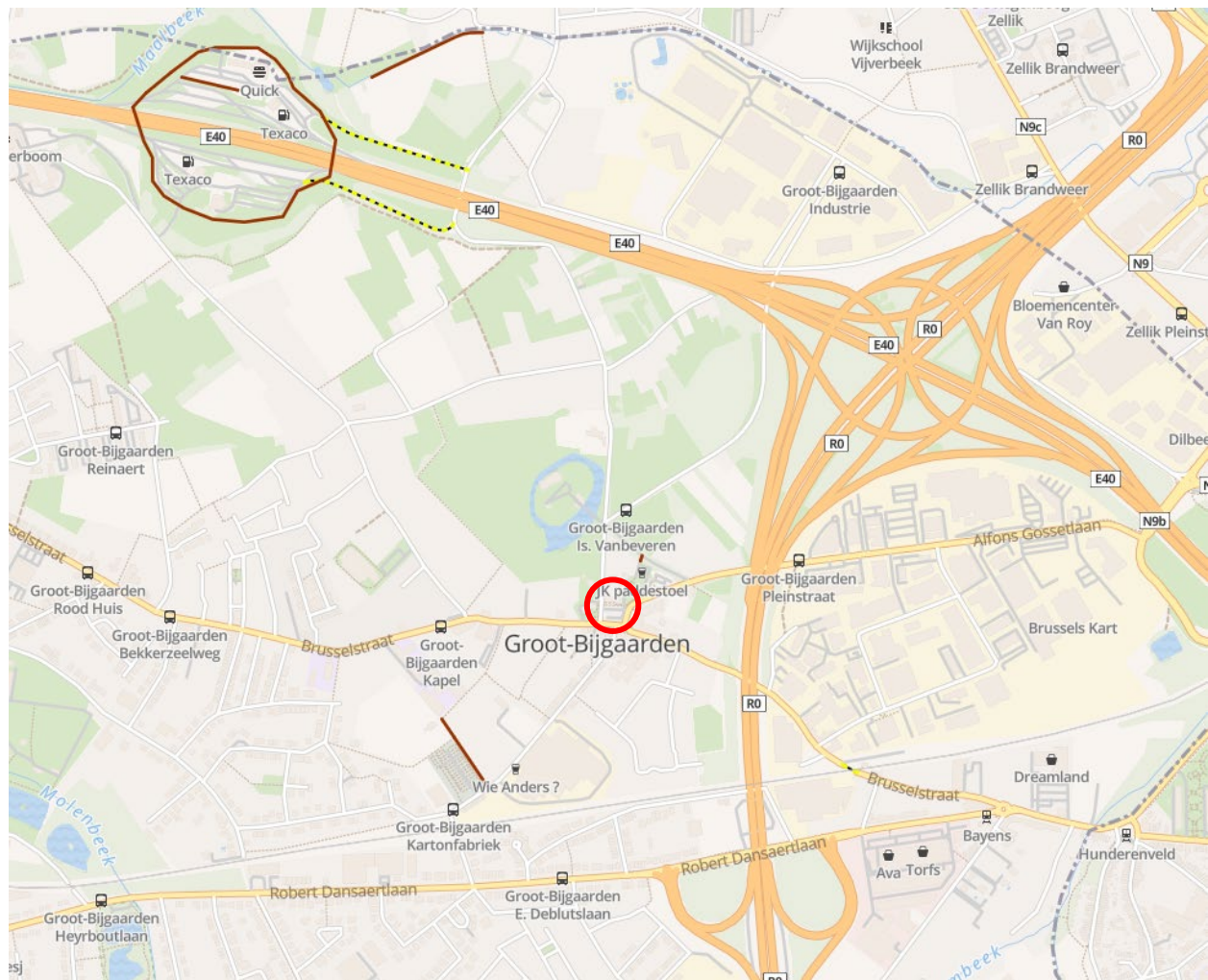
honderden meter van het centrum liggen, kunnen worden aangevuld met een reeks van flexibel te gebruiken vervoersmiddelen om die “first en last mile” te overbruggen.

Om deze diensten te organiseren en toegankelijk te maken zijn er nog twee ontbrekende schakels: Mobipunten en MoDi: met Mobipunten wordt er ingezet op plaatsen waar je deze vervoersmodi bundelt op verschillende schaalgroottes. Het station is een Mobipunt, maar ook het dorpsplein kan die rol vervullen. Met MoDi, Mobiliteit als een Dienst (afgeleid van het Engelse “MaaS” – Mobility as a Service) wordt er dan weer gezorgd dat mensen een app of een kaart hebben waarmee ze toegang krijgen tot al die diensten. Hoe kunnen deze elementen samenwerken om de bereikbaarheid van Groot-Bijgaarden te vergroten en het karakter te versterken?

1.1 Probleemstelling en Doelstellingen

1.1.1 Lokalisatie van het knelpunt of probleemgebied

Het probleemgebied dat het onderwerp vormt voor deze Startnota (Figuur 3, overzichtskaart Figuur 2) overlapt grotendeels met het gebied binnen het Masterplan Groot-Bijgaarden, maar neemt daarnaast ook gebieden met (potentiële) toegangsroutes in beschouwing. Hoewel de problematiek zich in eerste instantie concentreert rond het Gemeenteplein van Groot-Bijgaarden, betekent dit dat ook de verbindingen tussen het centrum en Station Groot-Bijgaarden; tussen het centrum en de Texaco/parking langs de E40; en tussen de vestigingen van Cartomills impact ondervinden en worden meegenomen in de analyse. Dit wordt gedaan om ook op een hoger niveau en langere termijn aan oplossingen voor bereikbaarheid en parkeren te kunnen denken.



Figuur 2: Overzichtskaart Groot-Bijgaarden en omgeving (gebied Gemeenteplein Groot-Bijgaarden omcirkeld)

1.1.2 Aanleiding

In september 2017 stelde de gemeenteraad het mobiliteitsplan voor de gemeente Dilbeek vast. Fase 3 van dit proces leidde tot publicatie van het beleidsplan. Dit beleidsplan bevat een informatief en een richtinggevend deel, evenals relevante bijlagen. Er wordt aangegeven dat uitwerking van het geselecteerde scenario binnen dit beleidsplan voor het centrum van Groot-Bijgaarden zal worden gedaan

op basis van een (mini-)Masterplan voor herinrichting van het Gemeenteplein. Naar aanleiding van de volgende punten werd de onderzoeksoopdracht bereikbaarheidsplan Groot-Bijgaarden uitgevoerd, met deze Startnota als een van de resultaten:

1. Het is niet duidelijk in welke mate er parkeergelegenheid moet worden gebouwd in een nieuwe ontwikkeling in de Bosstraat (voormalig Makady-terrein) in het centrum van Groot-Bijgaarden; en
2. Er is overlast van zware voertuigen die door het centrum rijden;

1.1.3 Probleemstelling

Figuur 3 toont de direct relevant locaties in en nabij het centrum van Groot-Bijgaarden. De problematiek wat betreft parkeren en de samenhangende bereikbaarheid in het centrum van Groot-Bijgaarden delen wij op in enkele componenten:

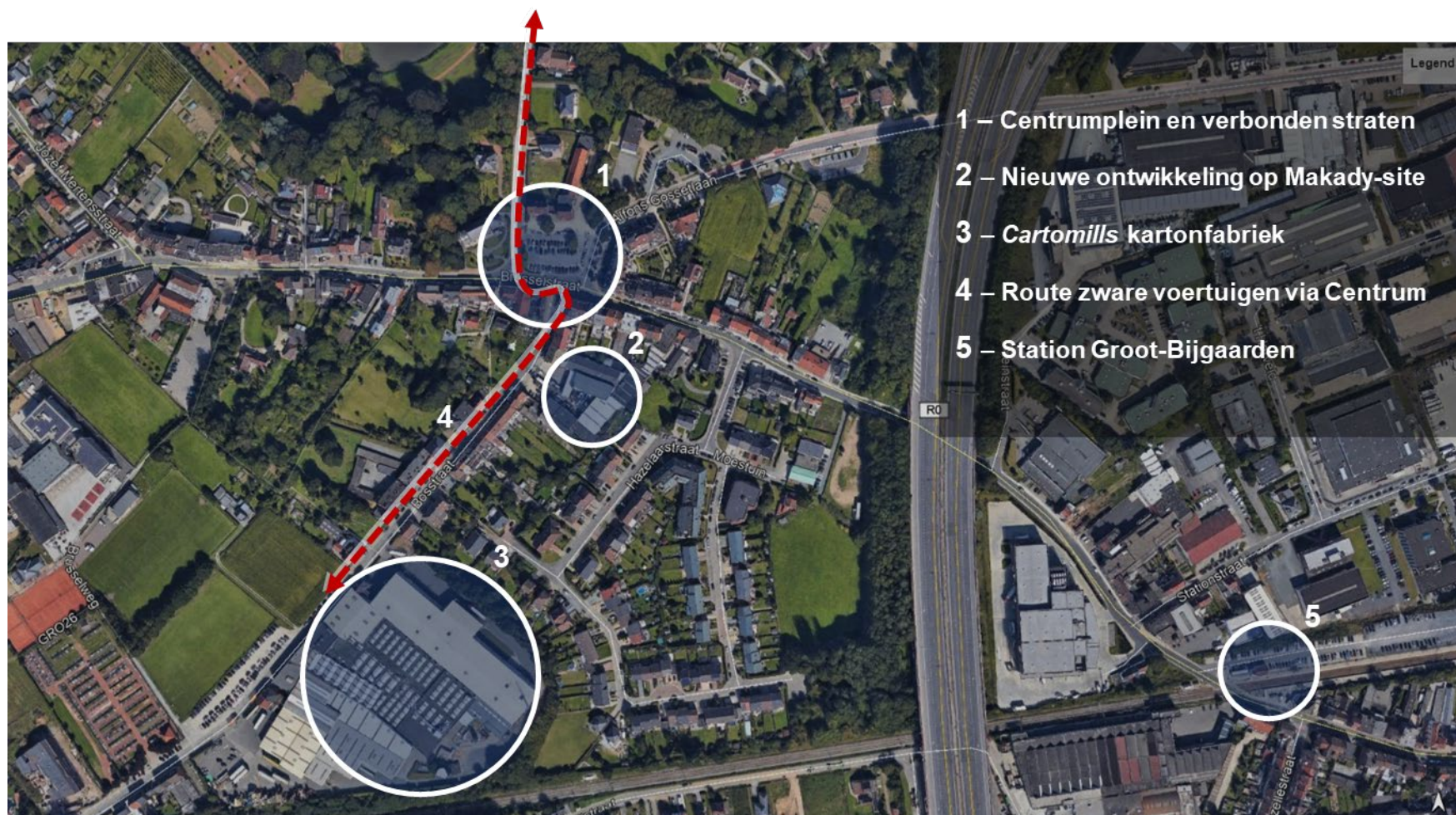
Probleem A Korte Termijn → Het is onduidelijk of ondergrondse parkeergelegenheid moet worden aangelegd in de nieuwe ontwikkeling op de voormalige Makady-site

Achterliggend Probleem → Het huidige parkeerbeleid in het Centrum leidt ertoe dat er niet optimaal gebruik wordt gemaakt van het Gemeenteplein en de aanliggende straten.

Probleem B Korte Termijn → Zware voertuigen gebruiken de straten in het centrum, wat leidt tot overlast.

Achterliggend Probleem → Het bestaande routenetwerk in Groot-Bijgaarden wordt niet optimaal gebruikt, wat ten koste gaat van de algehele bereikbaarheid.

Het is momenteel onduidelijk of vrijgemaakte ruimte (na het verminderen van parkeeraanbod) en/of ingrijpen in het routenetwerk waarde kan toevoegen in het centrum – en wat die waarde precies zou inhouden voor belanghebbenden. Dit bemoeilijkt het vinden van een holistische, strategische oplossing. Belangrijke locaties en routes in dezen worden weergegeven in Figuur 3.



Figuur 3: Sleutellocaties in de parkeer- en bereikbaarheidsproblematiek in Groot-Bijgaarden. Bron: Google Earth/eigen bewerking

1.1.4 Doelstellingen

Om te werken naar een eenduidige oplossing voor de genoemde strategische probleemstellingen, zal deze startnota ingaan op onderliggende kwesties. Gerelateerd aan probleem A zijn dit:

PSA1 Vaststellen van de baten van het verplaatsen, centraliseren, en/of wegnemen van parkeerplaatsen;

PSA2 Zoeken naar nieuwe functie voor mobiliteit van een parkeervrij Gemeenteplein;

PSA3 Draagvlak bepalen om het maaiveldparkeren af te bouwen en te vervangen door ondergronds parkeren;

PSA4 Voorkomen van nieuwe parkeerproblemen;

PSA5 Inpassing vinden van mobiliteitsconcepten als het Mobipunt met goeie halte infrastructuur voor busreizigers, postvakjes, een deelwagen en deelfietsen op of nabij het Gemeenteplein;

PSA6 Inpassing vinden van ruimtelijke concepten voor kinderen en jongeren op of nabij het Gemeenteplein;

Probleem B is tekenend voor een mobiliteitsuitdaging die een grotere reikwijdte heeft dan alleen het centrum van Groot-Bijgaarden. Het centrum van Groot-Bijgaarden ligt aan drie zijden ingesloten door zware verkeersinfrastructuur: het spoor, de ring en de E40. De paradox is echter dat die infrastructuur vanuit het centrum niet onmiddellijk bereikbaar is: er is geen oprit tot de snelweg of de ring, en het station ligt “aan de andere kant” van de ring. Als gevolg moet de centrale weg door het centrum vandaag vele rollen vervullen. De autobereikbaarheid voor bewoners en handelaars verzekeren, bussen moeten er liefst zonder vertraging langs en ook fietsers en voetgangers moeten doorgang kunnen vinden. Gerelateerd aan deze probleemstelling stelt dit onderzoek de volgende doelen:

PSB1 Prioriteren van de rollen van de centrale wegen en hun gebruikers in Groot-Bijgaarden

PSB2 Vinden van alternatieve of nieuwe routes voor fietsers

PSB3 Evalueren van de optie voor een klassieke ring rond het centrum op lange termijn

PSB4 Bepalen van de gevolgen van het sluiten van spoorwegovergangen

PSB5 Vinden van “missing links” in de bereikbaarheid

1.2 Planningscontext en randvoorwaarden

1.2.1 Ruimtelijk-planologisch

Er zijn verschillende beleidsdocumenten beschikbaar of gepland die mede de context bepalen voor het studiegebied. Van belang zijn de volgende documenten:

Tabel 1: Overzichtstabel voor de ruimtelijk-Planologische context van het plangebied.

Bron	Relevantie
<i>Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen</i> ¹	Het strategisch plangebied is gelegen binnen de afbakening van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel . Voor dit gebied werden gebiedsgerichte ontwikkelingsperspectieven ontwikkeld die uitgaan van een beperking van het stedelijk gebied tot de huidige aaneengesloten agglomeratie waarbinnen <u>verdichting</u> wordt nagestreefd
<i>Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant</i> ²	De provincie selecteert de kern Groot-Bijgaarden als potentieel stedelijke kern. Het ontwikkelingsperspectief voor deze kernen komt overeen met het ontwikkelingsperspectief van de stedelijke gebieden zoals beschreven in het RSV. De Brusselstraat is geselecteerd als bovenlokale functionele fietsroute (BFF) en maakt evenals de Bosstraat en de I. van Beverenstraat deel uit van het bovenlokaal recreatief fietsroutenetwerk (BRF).
<i>Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Dilbeek</i> ³	Binnen de gewenste nederzettingsstructuur wordt de kern Groot-Bijgaarden aangeduid als gebied in de stedelijk sfeer, waarbij Groot-Bijgaarden benaderd wordt als stedelijk fragment. Op mobiliteitsvlak selecteert de gemeente de Brusselstraat als lokale verbindingsweg (type I) met als functie het verbinden en/of verzamelen op gemeentelijk en intergemeentelijk niveau en met als aanvullende functie 'toegang geven'. De Bosstraat is geselecteerd als lokale ontsluitingsweg (type II) met als functie het verzamelen op woonkern/wijkniveau en met als aanvullende functie 'toegang geven'.
<i>Screeningnota Ruimtelijk Uitvoeringsplan Bijgaardenhof</i> [link]	RUP opgemaakt met het oog op de herontwikkeling van de voormalige bedrijfssite van Makady. Dit is de potentiële locatie voor de aanleg van ondergrondse parkeergelegenheid.

¹ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, BS 21 april 2004

² Provincie Vlaams-Brabant, Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant, BS 16 november 2004

³ Gemeente Dilbeek, Ruimtelijk Structuurplan Dilbeek, BS 23 November 2010

<i>Ruimtelijk Uitvoeringsplan Bosstraat toelichtingsnota</i>	Gemeenteplein valt buiten plangebied.⁴ Relevant kan zijn het bezwaar tegen de locatie in-/uitrit van het plangebied o.a. vanwege de nabijheid tot het Gemeenteplein. Voorstel behandeling van dit bezwaarschrift is als volgt gegeven:⁵ “Nieuwe wegenis worden aangeduid in functie van het gehele plangebied en maken abstractie van de eigendomsstructuur. Op deze wijze kan een optimale invulling worden verkregen die het plangebied duurzaam inricht. De afstand tot het gemeenteplein is niet te beperkt volgens verkeerskundige richtlijnen. Het huidige concept staat toe om bvb. met een richtingstraten te werken wat een minimum aan aantakking en overlast zal geven. Bovendien blijft het gebied maximaal doorwaadbaar en is het overzichtelijk en vlot toegankelijk voor hulpdiensten.”
<i>Masterplan Dilbeekse Kern⁶</i>	Parkeerroute voor de Dilbeekse kern, autovrije straten.
<i>(Mini-)Masterplan Groot-Bijgaarden</i>	Herinrichting van het centrale plein dankzij het aanwenden van de uitgebreide parkeervoorzieningen in de nabijheid. Autoverkeer met bestemming station kan terecht op de stationsparking en de P&R. Autodelen moet mede een antwoord bieden op de hoge parkeerdruk door bewoners.
<i>‘Quick Wins’ voor de gemeente Dilbeek</i>	Strategisch straatmeubilair om foutparkeren tegen te gaan en zodoende de voetganger- en fietsvriendelijkheid te verhogen. ⁷
<i>Kinderen en Jongeren in de Nevelstad Groot-Bijgaarden⁸</i>	Dit rapport doet verschillende concrete voorstellen over mobiele autonomie en versterking van centrale plekken in Groot-Bijgaarden die zeer relevant zijn: Sterk inzetten op fiets en te voet: infrastructuur (bijv. fietspaden, stallingen, deelfietsen), toegankelijkheid en leesbaarheid, sensibilisering, aanpak en preventie fietsdiefstallen. Sterke prioriteit: wegwerken van de historische achterstand, gaat breder dan jeugd (bijv. site Welzijnscampus: beleid over bereikbaarheid en parkeren). Mobiliteitsplan: herbekijken statuut Brusselstraat (als lokale weg): doorgaand verkeer afleiden naar Dansaertlaan

⁴ RUP Bosstraat toelichtingsnota p.8 ([URL](#))

⁵ RUP Bosstraat toelichtingsnota p. 170

⁶ P. 27

⁷ p. 35 & p. 42

⁸ Kind en Samenleving (2015) *Kinderen en Jongeren in de Nevelstad Groot-Bijgaarden: een Belevingsonderzoek bij Kinderen en Jongeren*

	Aandacht voor intermodaliteit fiets/Blue Bike & openbaar vervoer): Bij creëren van welzijns-campus sterke keuzes durven maken voor zachte mobiliteit. Opwaarderen van trage wegen: integratie in fietsnetwerk: formaliseren, fietscomfort (ondergrond), speelse bewegwijzering (verflijnen, symbolen), verlichting Bijvoorbeeld zachte verbinding Reynaertwijk—sporthal—centrum Meer veilige oversteekplaatsen en zebrapaden Meer doordachte visie op zone 30 dorpskern, de inrichting ervan (pleingevoel) en de relatie met oversteekplaatsen voor voetgangers Gemeenteplein parkeervrij maken: zeer zichtbare ingreep die doet nadenken over statuut van het dorpscentrum; mogelijkheid tot zomerterrassen en ander gebruik van de ruimte stimuleren. Stationsomgeving: aandacht richten op veilige (befietsbare) verbinding centrum-station As Brusselstraat versterken met passageplekken: informele zitplekjes voorzien. Goede, leefbare verbindingen centrum-buurtpark-welzijns-campus.
--	--

1.2.2 Verkeersplanologisch

Tabel 2: Overzichtstabel voor de Verkeersplanologische context van het plangebied.

Bron	Relevantie
<i>Mobiliteitsplan Dilbeek Fase 3: Beleidsplan (September 2017) [link]</i>	Beleidsplan met de uitwerking van het gekozen scenario voor de ontwikkeling van mobiliteit in brede zin in de gemeente Dilbeek.
<i>Parkeerbeleid Vlaamse Rand</i>	Op bovenlokaal niveau werd een initiatief opgestart voor een uitwerking van een gezamenlijk parkeerbeleid Vlaamse Rand en Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Er moet hiervoor nog een initiatief opgestart worden, maar de gemeente is alvast voorstander voor een bovenlokale aanpak.

<i>RUP⁹ stationsomgeving Dilbeek</i>	De ruimte voor parkeren mag geen beslag leggen op de potentie voor TOD-ontwikkelingen. Bovendien wordt er rekening gehouden met de visie omtrent de omvorming van de spooroverweg naar een ongelijkvloerse kruising.
<i>Mobiliteitsplan Dilbeek Deelstudie Parkeeronderzoek (MINT, juli 2015) [link] Sluipverkeeraanlyse Dilbeek (November 2017) [link]</i>	Relevante nummers en data m.b.t. parkeervraag en -aanbod in Groot-Bijgaarden
<i>Toekomstvisie Infrabel</i>	Infrabel wil de gelijkvloerse overwegen vervangen door alternatieven bij Station Dilbeek en Station Bodegem (door een tunnel voor wegverkeer) en Station Groot-Bijgaarden (door een fietstunnel). Dit is in Oktober 2016 voorgesteld aan de gemeenteraadcommissie. Omdat voor Infrabel gesprekken altijd gaan over alle overwegen op het gemeentelijk grondgebied is de scope van de bereikbaarheid groter dan alleen de kern van Groot Bijgaarden. ¹⁰
<i>Verbreiding Brusselse Ring (R0)</i>	Ten Noorden van het knooppunt Bijgaarden is de verbreding van de Brusselse Ring in de structuurfase, en zijn extra rijstroken voorzien om het lokale van het doorgaande verkeer te scheiden. Er zijn geen werkzaamheden in dit plan voorzien voor het traject ten richting de op- en afrit naar de Robert Dansaertlaan.
<i>Heraanleg Robert Dansaertlaan/Elzenstraat/deel Bosstraat</i>	Startend in 2019, zal deze heraanleg voetpaden, fietspaden, wegdek, en parkeerstroken aanpakken. ¹¹ Belangrijke punten zijn de verhoogde, gescheiden fietspaden en voetpaden, en de versmalling van de rijbanen. Hier speelt ook de aankomende aanleg van de fietssnelweg.

Een aanzienlijk gedeelte van het plangebied – onder andere het Gemeenteplein en het gebied omgevende de Isidoor van Beverenstraat – is beschermd cultuurhistorisch landschap (Figuur 4).

⁹ Ruimtelijk Uitvoeringsplan

¹⁰ Methodologie van plan en aanpak Proflow (proposal)

¹¹ <https://stijnq.com/2018/06/27/heraanleg-dansaertlaan-start-in-najaar/>



Figuur 4: Ligging en globale begrenzing plangebied (pijl: Gemeenteplein aan de Brusselstraat). Inzet: ligging van Groot-Bijgaarden (pijl) ten Westen van Brussel. Bron: Google Earth/eigen bewerking.

Voor eventuele veranderingen ten gevolge van deze startnota heeft dat de volgende concreet geldende rechtsgevolgen:¹²

- Niemand mag een beschermd cultuurhistorisch landschap ontsieren of beschadigen. Dat heet het passief behoudsbeginsel: men moet zelf geen maatregelen nemen, maar wel nadelige handelingen vermijden.
- Voor zakelijkrechthouders en gebruikers geldt ook een actieve plicht: zij moeten wel de nodige instandhoudings-, herstellings-, beveiligings-, beheers- en onderhoudswerken uitvoeren om het behoud en onderhoud van het beschermt cultuurhistorisch landschap te verzekeren. Uiteraard geldt deze actieve plicht enkel voor het gedeelte van het beschermd cultuurhistorisch landschap dat zij in eigendom of beheer hebben.
- Wil je als zakelijkrechthouder of gebruiker bepaalde handelingen ondernemen aan een beschermd cultuurhistorisch landschap, dan heb je een toelating van het Agentschap Onroerend Erfgoed nodig, ook als er geen stedenbouwkundige vergunning vereist is. Als het beschermd goed gelegen is in een erkende onroerenderfgoedgemeente dan geeft deze gemeente de toelating. In het beschermingsbesluit of hoofdstuk 6 van het Onroerenderfgoedbesluit vind je terug over welke handelingen het gaat. Die werken zijn toelatingsplichtig omdat ze de erfgoedwaarden en de erfgoedelementen en -kenmerken kunnen aantasten. De toelating moet ervoor zorgen dat dit

¹² Agentschap Onroerend Erfgoed (Augustus 2016) *Beschermde Cultuurhistorische Landschappen in Vlaanderen*.

niet gebeurt of – in tegendeel – dat de erfgoedwaarden, -elementen en -kenmerken in stand gehouden of versterkt worden.

- Als voor die handelingen ook een stedenbouwkundige of natuurvergunning nodig is, dan wordt de toelating van het agentschap geïntegreerd in deze vergunning. Je hoeft dan zelf geen toelating te vragen aan het agentschap: de vergunningverlenende overheid, veelal de gemeente, vraagt een advies aan het Agentschap Onroerend Erfgoed.
- Verkoop je (voor eigen rekening of als tussenpersoon) een perceel van een beschermd cultuurhistorisch landschap, dan vermeld je in alle publiciteit dat dit beschermd is en welke rechtsgevolgen daaraan verbonden zijn. Die vermelding geldt evenzeer voor immobiliënwebsites. Ook in alle onderhandse en authentieke akten moet deze informatie opgenomen worden. Niet alleen notarissen en vastgoedmakelaars zijn daartoe verplicht, maar iedereen die het initiatief neemt tot een eigendomsoverdracht. De overdracht kan een verkoop zijn, maar ook een verhuurovereenkomst voor meer dan negen jaar, de inbreng in een vennootschap, de overdracht van een erfpacht of opstalrecht of een andere vorm van eigendomsoverdracht. Maak je zelf een overeenkomst op, dan vind je meer informatie over deze informatieplicht en enkele voorbeeldformuleringen via <https://www.onroenderfgoed.be/mijn-eigendombeschermd>.
- Zodra het goed definitief beschermd is, mag het officiële herkenningsteken voor beschermd cultuurhistorisch landschap opgehangen worden. Dat herkenningsteken kan je als zakelijkrechthouder of gebruiker gratis opvragen bij het agentschap via bestellingen@onroenderfgoed.be.

1.2.3 Overige Randvoorwaarden en aandachtspunten/visies

Bron	Relevantie
Bekendmaking – Aanvullend verkeersreglement: Wijziging van de voorrangsregeling op het kruispunt Alfons Gossetlaan - Brusselstraat	Op 14 mei 2018 heeft de Gemeenteraad Dilbeek de wijziging van de voorrang van de Brusselstraat naar de Alfons Gossetlaan goedgekeurd. Sindsdien moet verkeer op de Brusselstraat, het Gemeenteplein naderend, voorrang verlenen aan verkeer op de Alfons Gossetlaan dat het Gemeenteplein nadert.

2 Analyse

2.1 Ruimtelijke analyse

Dit deel van de startnota gaat dieper in op de bestaande ruimtelijke situatie in het plangebied (Figuur 5). Dit houdt in een beschrijvende analyse van het plangebied met woord en beeld aan de hand van de doelstellingen zoals die zijn geformuleerd in hoofdstuk 1.1 Probleemstelling en Doelstellingen.



Figuur 5: Schets van de huidige ruimtelijke situatie rond het Gemeenteplein.

Na de beschrijvende analyse passen wij een SWOT-analyse toe op de belangrijkste kenmerken. De focus is gericht op elementen die het aanzicht en functie van het plangebied betreffen en die – wat betreft het centrum - eerder adequaat zijn beschreven in het RUP Bijgaardenhof:¹³

¹³ Gemeente Dilbeek (9 maart 2017) Screeningnota Ruimtelijk Uitvoeringsplan Bijgaardenhof [\[link\]](#)



Figuur 7 - het Gemeenteplein is parking



Figuur 6 – een foorgang voor fietsers en voetgangers naar de Hazelaarstraat

Rond het Gemeenteplein is een overgroot deel van de woningen momenteel opgedeeld in meerdere appartementen.

De Bosstraat tussen Cartomills en de kruising met de Brusselstraat (links) is recenter ontwikkeld en kent een wat meer egaal patroon van bebouwing, met over het algemeen rechte kavels voor aaneengesloten bebouwing. De tuinen zijn vrij diep (gemiddeld 60m vanaf de achtergevel).

Er is een doorgang voor fietsers en voetgangers naar de Hazelaarstraat



Figuur 8 – verkaveling in het gebied tussen de Ring en de Bosstraat

Het gebied tussen de Bosstraat en de Ring rond Brussel is vanaf de jaren '90 verkaveld, hoofdzakelijk voor gesloten en halfopen bebouwing.

Dit gebied wordt gekenmerkt door bredere percelen en minder diepe tuinen. Elk perceel heeft bovendien een voortuin waardoor de afstand tussen de gevels van de woningen zeer ruim is (20 à 25m). Het hele gebied takt via één straat (de Hazelaarstraat) aan op de Brusselstraat.

2.1.1 Snedes

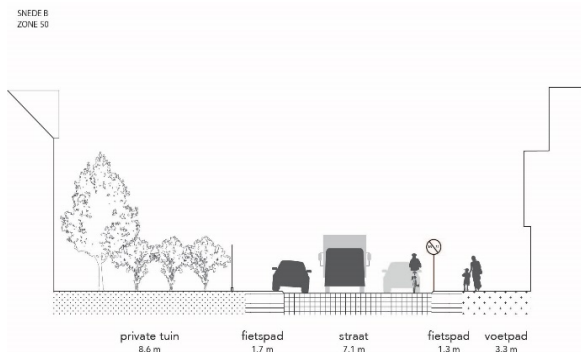
Naast de morfologie van de bebouwde ruimte worden ook de straatprofielen geanalyseerd. De straatprofielen geven een beter inzicht in de allocatie van de beschikbare ruimte voor de verschillende gebruikers. Bovendien laten ze zien waar mogelijkheden en knelpunten liggen, waar op kan worden gereageerd bij het opstellen van scenario's.

Hiervoor werden zes snedes gemaakt: snede A, B en E door de Brusselstraat, snede C door het marktplaatsplein, snede D door de Bosstraat en snede F door de Gossetlaan (Figuur 9). Ze worden hierna toegelicht.



Figuur 9: Locatieoverzicht straatprofielen (snedes).

2.1.1.1 Snede A



Figuur 11 - snede A - Brusselstraat

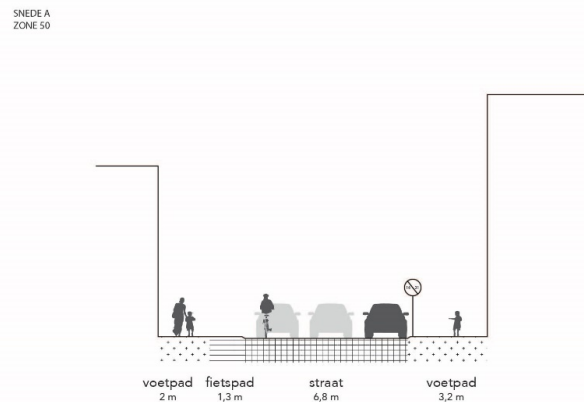


Figuur 10 - foto Brusselstraat (Google Streetview)

Snede A snijdt de Brusselstraat tussen de ingang van de school en de dorpskern en ligt in zone 50. De Brusselstraat is nauw (13,3m). Er geldt beurtelings langsparkeren. Langs één kant is er een fietspad dat niet wordt gebruikt, fietsers rijden op de rijbaan.

2.1.1.2 Snede B

Snede B snijdt de Brusselstraat ten weste van het gemeenteplein. Hoewel we ons dichterbij de dorpskern bevinden, is het straatprofiel niet gewijzigd en bevinden we ons nog steeds in zone 50.



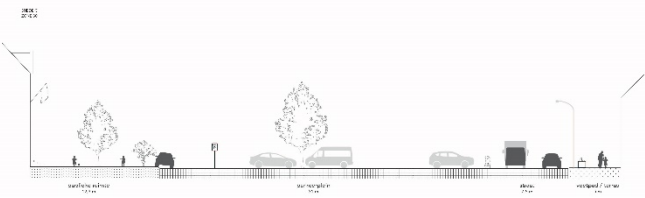
Figuur 13 - snede B – Brusselstraat ten westen van het Gemeenteplein



Figuur 12 - foto Brusselstraat (Google Streetview)

2.1.1.3 Snede C

Snede C bevindt zich op het Gemeenteplein. Op deze snede is te zien hoe bijna 80% van het plein verhard is. Er zijn geen duidelijke markeringen voor fietsers.



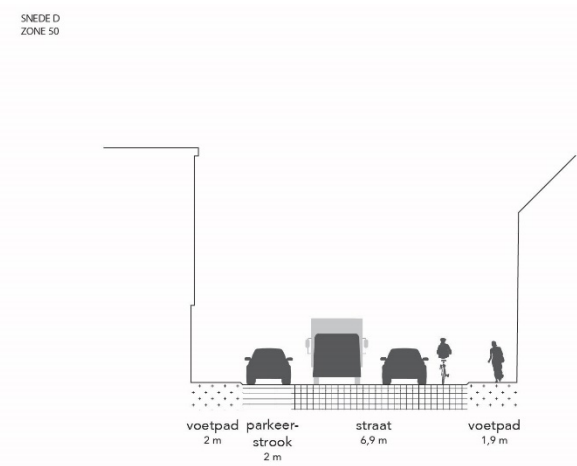
Figuur 15 - doorsnede C - Gemeenteplein



Figuur 14 - foto Gemeenteplein

2.1.1.4 Snede D

Snede D gaat door de Bosstraat. Deze straat is vergelijkbaar met de Brusselstraat qua breedte. Ook al is de ingang van de school nabij, zijn er geen fietspaden voorzien in het straatprofiel. Omdat de Bosstraat voor het grootste deel in zone 50 ligt, kan dit leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties.



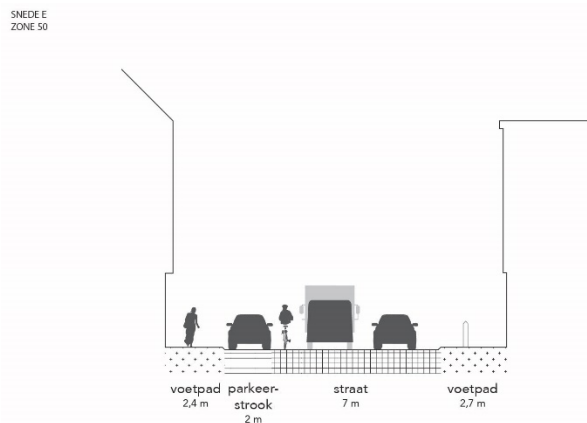
Figuur 17 - doorsnede D - Bosstraat



Figuur 16 - foto Bosstraat (Google Streetview)

2.1.1.5 Snede E

Snede E snijdt de Brusselstraat langs de oostkant van het dorpsplein. Auto's kunnen langsparkeren langs één kant. De inrichting van het straatprofiel maakt het onduidelijk voor fietsers of ze op het trottoir moeten fietsen of op de rijbaan.



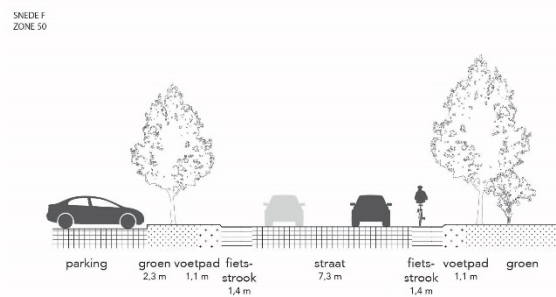
Figuur 19 – doorsnede E - Brusselstraat



Figuur 18 - foto Brusselstraat (Google Streetview)

2.1.1.6 Snede F

Snede F snijdt de Gossetlaan ten noordoosten van het dorpsplein. Hoewel deze straat even ver verwijderd is van de kern als snedes B, D en E, is het straatprofiel hier ruimer en fietsvriendelijker. De fietspaden zijn niet gescheiden van de weg, maar krijgen wel een duidelijke markering. Vanaf 200 meter van het Gemeenteplein zijn de fietspaden wel verhoogd aangelegd richting het station.



Figuur 21 - doorsnede F - Gossetlaan



Figuur 20 - foto Gossetlaan (Google Streetview)

2.1.1.7 Bevindingen Snedes

De belangrijkste conclusies die we kunnen trekken uit de snedes is het gebrek aan ruimte voor verschillende gebruikers in de straten rond het plein. Er is fysiek geen ruimte voor een apart fietspad en voetpad. Het wegnemen van de ruimte voor parkerende auto's is een voor de hand liggende stap, maar ook dit levert niet voldoende ruimte op voor een doorlopend, volwaardige fiets- en voetpad langs de rijbanen. Het logische gevolg van deze situatie is dat fietsers gebruik zullen (blijven) maken van de rijbanen.

2.1.2 SWOT-Analyse Ruimtelijk

STERKTES

Historisch Erfgoed panden die aantrekkelijk zijn voor bezoekers

Oriëntatie op centrale as (Brusselstraat)

Gesitueerd in een groeiende gemeente

Ruim bemeten doorgangen voor gemotoriseerd verkeer

ZWAKTES

Centrum en Stationsbuurt gescheiden door Brusselse ring

Nabijheid van Industriële activiteiten en gebieden leidt tot extra vrachtwagenbewegingen

KANSEN

Ontwikkeling Bijgaardenhof met meerdere mogelijke functies

Inzet Historisch Erfgoed om aantrekkelijkheid voor bezoekers te vergroten

Fietspaden in aanleg op Dansaertlaan, Elzenstraat en deel Bosstraat

Fietssnelweg in aantocht tussen Bodegem en Brussel

BEDREIGINGEN

Groei van de gemeente en omliggende streken kan het karakter van het dorp beïnvloeden

De focus op de centrale as (Brusselstraat) maakt dit een kritiek punt, waarbij toekomstige groei hier mobiliteit in geheel Groot-Bijgaarden ernstig kan verstoren

Status historisch erfgoed limiteert veranderingen in de ruimtelijke inrichting

2.2 Verkeerskundige analyse

De focus is op elementen die de bereikbaarheid van het plangebied betreffen: infrastructuur, verkeersreglementen, en parkeervraag en -aanbod. Ook hier wordt geanalyseerd door middel van een SWOT-analyse.

2.2.1.1 PSA1 Vaststellen van de baten van het verplaatsen, centraliseren, en/of wegnemen van parkeerplaatsen;

De ruimtelijke analyse liet zien dat het Gemeenteplein een historisch karakter heeft met horecagelegenheden rond het plein. In de huidige situatie wordt dit plein gebruikt als parkeerruimte. De eerste stap in de verkeerskundige analyse is het vaststellen van de huidige parkeervraag en aanbod op dit plein. Als basis dient de deelstudie parkeeronderzoek van MINT NV uit juli 2015, dat de volgende zaken betreffende de parkeerdruk, -duur, en -motivatie opmerkte:

Als wij focussen op het Gemeenteplein worden daar effectief **62 parkeerplaatsen** bezet tijdens de piekperiode (Tabel 3, segment #12), 127% van het aanbod van 49 parkeerplaatsen. Hiervan behoren 15 auto's aan bewoners toe: dit is het aantal auto's dat om 5 uur 's ochtends tijdens de parkeerstudie op het plein werd geïnventariseerd.¹⁴ Tezamen met foutief geparkeerde voertuigen en overbezetting in de aangrenzende straatparkeersegmenten (een extra 4 parkerende voertuigen - Tabel 3, segmenten #13/14/21) zou de totale vraag **72 parkeerplaatsen** zijn.

Tabel 3: Overzicht capaciteiten en piekbezetting voor parkeerlocaties. Segmentnummers verwijzen naar locaties in Figuur 22.

Segment #	Naam	Type	Capaciteit nu	Piekbezetting	Bezetting %	Parkeerregime
1		Straatparkeren	22	20	91%	Vrij parkeren
2		Straatparkeren	0	0	0%	Vrij parkeren
3	Pocket Brussel-/Mertensstraat	Plein	12	10	83%	Vrij parkeren
4		Straatparkeren	9	6	67%	Vrij parkeren
5		Straatparkeren	5	0	0%	Vrij parkeren
6	Collegiumplein	Plein	68	12	18%	Vrij parkeren
7		Straatparkeren	7	5	71%	Vrij parkeren
8		Straatparkeren	0	0	0%	Vrij parkeren
9		Straatparkeren	19	14	74%	Vrij parkeren
10						Vrij parkeren
11	Is. Van Beverenstraat	Straatparkeren	24	19	79%	Vrij parkeren
12	Centrumplein	Plein	49	62	127%	Blauwe Zone
13		Straatparkeren	0	1	100%	Illegaal
14		Straatparkeren	0	1	100%	Illegaal
15		Straatparkeren	78	29	37%	Vrij parkeren
16		Straatparkeren	24	11	46%	Vrij parkeren
17	Parking Bosstraat	Plein	81	72	89%	Vrij parkeren
18		Straatparkeren	0	1	100%	Illegaal
19	Gossetlaan	Straatparkeren	11	0	0%	Vrij parkeren
20	Parking Gossetlaan	Plein	47	38	81%	Vrij parkeren
21		Straatparkeren	17	19	112%	Vrij parkeren
22		Straatparkeren	16	7	44%	Vrij parkeren
23		Straatparkeren	23	17	74%	Vrij parkeren
24	Voormalige Makady-site	Ondergronds parkeren	0	0	0%	N.v.t.
Totaal			512	344		

¹⁴ MINT Parkeerstudie Mobiliteitsplan Dilbeek (2015) p. 15, Figuur 10: "In deze meetmethode wordt ervanuit gegaan dat alle voertuigen om 5u00 in de ochtend toebehoren aan bewoners, vanzelfsprekend moet dit dan niet in kaart gebracht worden, maar hieruit kunnen wel het aantal bewoners worden geïnventariseerd die op het openbare domein parkeren."



Figuur 22: Overzicht van parkeerlocaties in het plangebied. Segmentnummers komen overeen met de MINT verkeerstudie (2015).

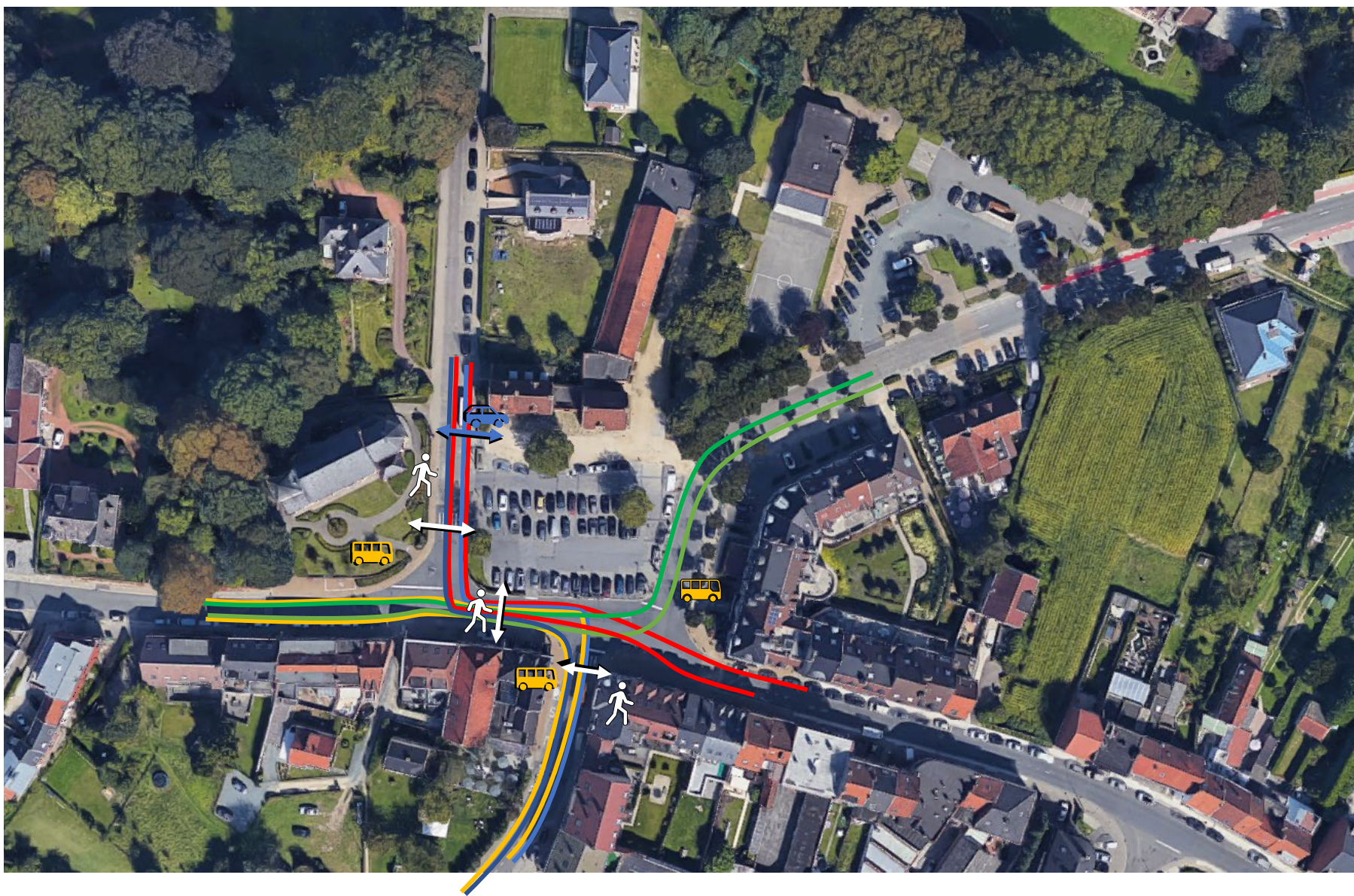
Met deze cijfers en de eigenschappen van het langsparkeren in gedachten, zijn de baten van het wegnemen, centraliseren, of verplaatsen van de parkeerplaatsen op Gemeenteplein als volgt:

1. Het vrijmaken van het Gemeenteplein voor een betere invulling dan een parking met meerwaarde voor het dorp en zijn bewoners
2. Het wordt aantrekkelijker om te fietsen of te wandelen in het centrum
3. Verbeterd aanzicht van het plein vanuit omliggende (horeca)gelegenheden, wat de aantrekkelijkheid van de terrassen zal verbeteren – betere beleving
4. Terugkeer naar historisch dorpsgezicht, wat de identiteit van Groot-Bijgaarden en betrokkenheid van de bewoners kan vergroten (zie postkaarten van vroeger)

De gevolgen van hoe het parkeeraanbod wordt opgevangen zullen zich meer uiten in de kosten. Deze zullen worden besproken onder **PSA4**.

2.2.1.2 PSA2 Zoeken naar nieuwe functie voor mobiliteit van een parkeervrij Gemeenteplein

De parkeerfunctie van het plein, en de omsluiting door wegen, noodzaakt verbindingen voor voetgangers naar omliggende gebieden. Figuur 23 geeft aan waar deze verbindingen, in de vorm van zebrapaden, zijn gelegen. Opvallend is de afwezigheid van een oversteekplaats van het plein over de Alfons Gossetlaan. Bovendien zijn er meerdere bushaltes in de omgeving van het plein, maar door hun ligging zal de looplijn van en naar de haltes veelal niet via het plein verlopen. Wij gaan verder in op de rol van het busverkeer en de halteligger in **PSB1**



Figuur 23: Voetgangersoversteekplaatsen, bushaltes, en Gemeenteplein parkeertoegang in de huidige situatie.

2.2.1.3 PSA3 Draagvlak bepalen om (drastisch) het maaiveldparkeren af te bouwen en te vervangen door ondergronds parkeren

Tijdens de eerste klankbordgroep is stakeholders gevraagd om mee na te denken over de parkeerkwestie op en rond het Gemeenteplein. De volgende opmerkingen werden naar voren geschoven door stakeholders:

De grootste behoefte is kort parkeren, ook in functie van de handelszaken (banken, winkels, etc.). Op termijn kan de handel evolueren naar het type dat op voetgangers mikt, maar op korte termijn lijkt het onmogelijk om het parkeren volledig van het plein te verbannen. Voor iets langer parkeren (bijvoorbeeld voor bezoekers van de horeca) zou de 'driehoek' aan de Paddenstoel nuttig kunnen zijn als hier meer sociale controle is. Een regime met een maximale parkeerduur die langer wordt naarmate men verder van het plein staat lijkt voor enkele aanwezigen ideaal. Aantal parkeerplaatsen, maximale duur en prijzen per 'groep' moeten dan onderzocht worden. Enkel voor lang parkeren (voorbeeld dat wordt gegeven is een hele dag) is ondergronds of verderaf interessant -ook hier op voorwaarde van veiligheid. Betalen per dag of zelfs een parkeerplaats aankopen is dan zeker interessant, alleen is de inschatting dat het publiek hiervoor beperkt is.

“Als je even zoekt, vind je bovengronds meestal toch wel een parkeerplaats”: vraag is dus of het aanbod van een ondergrondse parkeergarage mensen kan overtuigen. Men twijfelt of het ondergronds parkeren voor de huidige parkeerders een gewenst alternatief is. Parkeren in het centrum moet mogelijk blijven, maar optimaliseren van de parkeerzone aan het voormalige zwembad langs de Alfons Gossetlaan is aangewezen.

De bezorgdheid over de handelaars die afhankelijk zijn van de auto is groter dan de bezorgdheid rond veiligheid in het dorpscentrum. De groep erkent wel dat de situatie gevaarlijk is met de fiets. De staat van de fietspaden is ook gevaarlijk en het parkeergedrag (“voor de deur”) is iets wat erin gebakken zit. Dus auto reduceren is volgens deze groep niet aan de orde, buiten dan het sluipverkeer aanpakken die vertraging op de ring vermijden door het dorp van Groot-Bijgaarden te rijden.

De overheersende tendens is dat het langsparkeren (voornamelijk langs de Brusselstraat) zeer belangrijk is voor handelaren en er is weinig draagvlak voor het verminderen of afschaffen hiervan. Tegelijkertijd wordt aangegeven dat er vaak wel parkeerplaatsen aanwezig zijn op korte afstand van het plein, en er wordt meegedacht aan nieuwe invullingen voor het plein: dit geeft aan dat er wel draagvlak is voor het afbouwen van parkeercapaciteit op het plein. Het doelpubliek van een ondergrondse garage wordt echter anders ingeschat dan het publiek dat nu op het plein parkeert.

2.2.1.4 PSA4 Voorkomen van nieuwe parkeerproblemen;

Zoals gesteld tijdens de analyse van de huidige situatie onder PSA1, zal vervangende capaciteit moeten worden beschikbaar gesteld als het uitgangspunt is om hetzelfde capaciteit te blijven bieden. Maar capaciteit is niet de enige factor in het voorkomen van parkeerproblemen.

Andere aspecten en hun relevantie voor de huidige situatie in Groot-Bijgaarden centrum worden gepresenteerd in Tabel 4.

.

Tabel 4: Overzicht van aspecten voor parkeerproblematiek en de relevantie in het huidige centrum van Groot-Bijgaarden.

Aspecten parkeerproblematiek	Relevantie voor huidige situatie in plangebied
Slechte bereikbaarheid door gebrekkige informatievoorziening	De parkeerstudie wijst uit dat slechte markering op de Isidoor van Beverenstraat leidt tot lage bezettingsgraad (Figuur 24).  <i>Figuur 24: Ongemarkeerd maar legaal parkeren op de Is. v. Beverenstraat.</i> Dit werd meerdere malen aangegeven tijdens de klankbordgroep. Bij afronding van deze studie is de situatie veranderd: inmiddels is hier belijning voor geschrinkt parkeren ingevoerd.
Inefficiënt gebruik van de bestaande capaciteit	De parkeerstudie wijst uit dat pas bij overbezetting van het Gemeenteplein wordt uitgeweken naar nabijgelegen parkeergelegenheid, zoals de Alfons Gossetlaan. Hierdoor zijn 37 parkeerplaatsen daar onbezet tijdens piekvraag.
Overmatig gebruik van de auto	Er zijn buslijnen maar de bushaltes zijn niet gecentraliseerd. Er zijn geen goede voorzieningen voor fietsers en beperkte voetgangersfaciliteiten naast de twee oversteekplaatsen. De parkeerfaciliteiten zijn gericht op auto's, waardoor het uitnodigt deze ook voor korte ritten te gebruiken en tot op het Gemeenteplein door te rijden.
Economische, milieu-, en esthetische impact van parkeergelegenheid	De parkings langs de straten en op het plein belemmeren het uitzicht vanuit de horeca en voor wandelaars en doen afbreuk aan het historisch aangezicht van het centrum. Bovendien trekt de huidige parkeergelegenheid en strategie meer voertuigbewegingen aan. Tenslotte worden de onderhouds- en eventuele reparatiekosten van het parkeren op het historisch plein - door voornamelijk bezoekers - gedragen door de gemeenschap via belastingen in plaats van voor de rekening van de gebruiker of exploitanten te zijn.

Onhandig gesitueerde parkeergelegenheid voor bewoners en bedrijven	De parkeergelegenheid is niet gelegen in woonwijken, over het algemeen zeer dichtbij de bedrijven zonder toegangen te blokkeren. Merk op dat op de Bosstraat 103-113, net na de bocht met de Elzenstraat, een parkeerverbod is ingesteld vanwege de stremmende werking van de parkerende voertuigen hier op het wegverkeer. Dit reglement is in oktober 2018 goedgekeurd.¹⁵
Onvoldoende of onhandig gesitueerde parkeergelegenheid voor mindervaliden	Op het Gemeenteplein en de parking op de Gossetlaan is praktisch gesitueerde mindervalide parking aanwezig. De mindervalide parking op de wachtruimte voor de bushalte Pelgrims is echter slecht gesitueerd op de voetganger-/wachtruimte:  <i>Figuur 25 – parkeerplaats voor personen met een handicap op de bushalte is slecht gesitueerd</i> Deze parking zal worden geblokkeerd wanneer een bus de halte aandoet en op de rijbaan stopt.
Gebruik van de parkeergelegenheid door de verkeerde doelgroep	Het overgrote deel van de parkeergelegenheid in het centrum wordt gebruikt door bezoekers, met een beperkt aantal bewoners. Dit is zoals te verwachten gezien de winkel- en horecagelegenheden daar. In de parking Bosstraat wordt veel door werknemers aan de straat geparkeerd. Dit zijn werknemers voor Cartomills, evenals leerkrachten van nabijgelegen scholen. De parkeerstudie wijst uit dat deze werknemers nauwelijks beslag leggen op de overige parkeergelegenheid richting Brusselstraat.

¹⁵ Gemeenteraad Dilbeek (15 oktober 2018) Bekendmaking -Aanvullend Verkeersreglement: Parkeerverbod Bosstraat te Groot-Bijgaarden, ter hoogte van huisnummers 103-113 [\[link\]](#)

Foutief en/of illegaal parkeren	De parkeerstudie wijst uit dat tijdens piekuren geregeld, hoewel beperkt in absolute aantallen, foutief wordt geparkeerd. Dit zal de doorstroming van voertuigen niet belemmeren, maar vermindert de veiligheid en aantrekkelijkheid voor fietsers en voetgangers. Bewoners geven aan dat er frustratie voorkomt omdat er wel wordt gecontroleerd op de tijdslimiet op het Gemeenteplein, maar niet op fout-parkeerders.
Parkeergelegenheid is niet binnen loopafstand van de gezochte bestemmingen	Bijna alle gelegenheid is binnen 350m van het Gemeenteplein. Op het moment is het merendeel van de capaciteit (Gemeenteplein en parking aan de Alfons Gossetlaan) binnen 100m van het Gemeenteplein (Figuur 26).
Geen adequate prijsstrategie	Er is momenteel geen betalend parkeren in Groot-Bijgaarden.
Onduidelijke parkeerregels en prijsstrategie	Er is momenteel geen betalend parkeren in Groot-Bijgaarden.
Onvoldoende rekening gehouden met evenementverkeer	Er is momenteel geen draaiboek voor parkeren tijdens evenementen
Lage parkeeromloop door te lange parkeerduur (>4 uur)	De parkeerstudie wijst uit dat op en rond het Gemeenteplein niet of nauwelijks langer dan 2 uur wordt geparkeerd, mede als gevolg van het blauwe-zone principe. Sinds eind 2016 heeft de gemeente Dilbeek de private partij Optimal Parking Control aangesteld om de blauwe zone te handhaven. Tijdens de klankbordgroep werd aangegeven dat deze controle inderdaad plaatsvindt 1x-3x per week. In het mobiliteitbeleidsplan wordt een GAS-ambtenaar voor dezelfde taken voorgesteld in het beleidsplan. De retributie voor parkeren in strijd met de reglementen voor de Blauwe Zone is 20 euro; de jaarlijkse retributie van 50 euro voor een bewonerskaart is na een amendement op 6 September 2016 door de Gemeenteraad Dilbeek geschrapt. ¹⁶

¹⁶ Uittreksel uit het Notulenboek van de Gemeenteraad Dilbeek (6 september 2019) *Retributie Parkeren in Blauwe Zone Dilbeek* [\[link\]](#)

2.2.1.5 *PSA5 Inpassing vinden van mobiliteitsconcepten als het Mobipunt, deelwagens, autonome shuttles op of nabij het Gemeenteplein;*

Zoals eerder beschreven en weergegeven in Figuur 23, zijn er op dit moment geen mobiliteitsconcepten toegepast op en rond het Gemeenteplein. De dichtstbijzijnde concrete plannen zijn voor de stationsbuurt, waar een P+R verschillende modi rond trein en tramstation zal verbinden.

2.2.1.6 *PSB1 Prioriteren van de rollen van de centrale wegen en hun gebruikers in Groot-Bijgaarden*

De classificatie van de Brusselstraat als categorie I weg, de prioritering van parkeergelegenheid langs de doorgaande weg over andere functies op locaties als het Gemeenteplein, en het gebrek aan tarifiering geeft aan dat infrastructuur in het Centrum van Groot-Bijgaarden momenteel de private en commerciële auto-/vrachtwagengebruiker prioriteert. De op korte termijn geplande herinrichting van de Dansaertlaan om meer ruimte te bieden voor fietsers en wandelaars geeft aan dat dit zal gaan veranderen, maar dit is in het huidige straatbeeld niet of nauwelijks te merken.

2.2.1.6.1 *Vrachtverkeer*

We observeren eenzelfde prioritering bij de routekeuze voor vrachtverkeer. Vrachtwagens maken gebruik van de straten in het centrum die onder andere een de 'knik' over de Brusselstraat maken (Figuur 29). Tijdens de klankbordgroep merkte de vervoerder op dat Cartomills vrachtverkeer slechts incidenteel is over deze route, en dat het overgrote deel van het vrachtverkeer niet plaatselijk is. Observatie ter plaatse wijst hier ook op: op momenten navigeren 3 vrachtwagens de routes tegelijk (bijvoorbeeld Figuur 27), wat leidt tot stremmingen. De vrachtwagens zijn dikwijls voorzien van een buitenlandse kentekenplaat.



Figuur 26: Vrachtverkeer bij het Gemeenteplein van Groot-Bijgaarden.

Naast verkeersstremmingen leidt de doorgang van zware voertuigen over de smalle wegen ertoe dat camions naast de rijbaan komen, wat de stoepen en bestrating beschadigt (bijvoorbeeld Figuur 28).



Figuur 27: Beschadigde bestrating door passerend zwaar verkeer buiten de rijbaan (Is. van Beverenstraat).



Figuur 28: Route voor zwaar verkeer tussen Cartomills locaties, via Raymond Pelgrims de Bijgaarden.

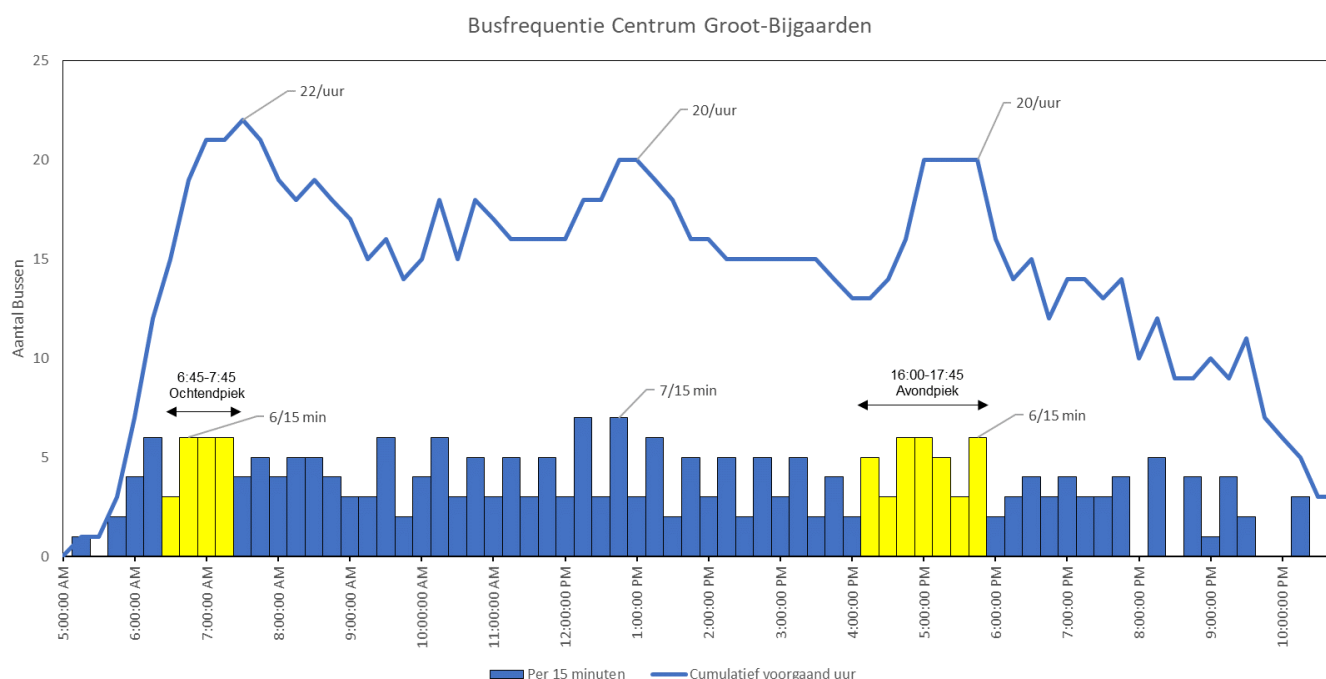
Volgens analyse gebruiken tijdens de ochtendspits 56 zware voertuigen de wegen aanliggend aan het Gemeenteplein (bron: eigen onderzoek, 14 voertuigen >3,5 ton tijdens periode 8:30-8:45). De typische reistijden in beide richtingen tijdens en buiten de spits zijn weergegeven in Tabel 5. Deze route wordt gebruikt omdat deze de kortste en de snelste is, wat waarschijnlijk ook aangegeven wordt op de navigatieapparatuur van vrachtwagens van buiten de regio (zeker in het geval van vertraging op de Brusselse Ring). Een plaatselijk verbod op voertuigen zwaarder dan 3,5 ton is slecht aangegeven en van weinig nut als dit niet in digitale kaarten voor navigatiediensten is verwerkt.

Tabel 5: Typische reistijden tussen de Cartomill locaties. Bron: Google Maps Traffic.

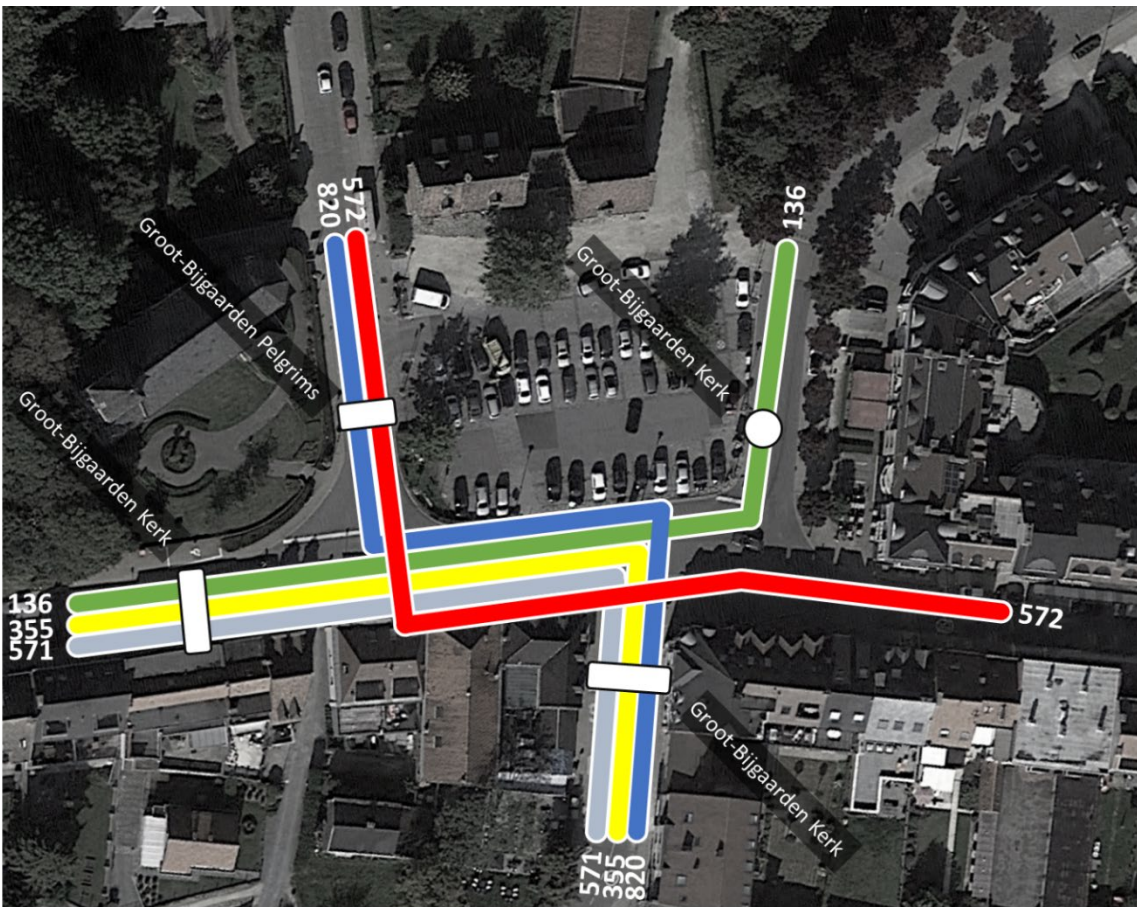
Periode	Typische reistijd	
	Bosstraat-Industrialaan (1.600m)	Industrialaan-Bosstraat (1.600m)
Ochtendspits (7:30)	4 min	4 min
Avondspits (18:00)	3 min	4 min
Buiten de spits	3 min	3 min

2.2.1.6.2 Bus

Naast vrachtverkeer maken ook bussen deel uit van de grote voertuigen in het centrum van Groot-Bijgaarden. Zoals eerder aangegeven op Figuur 23, zijn er verschillende haltes rond het Gemeenteplein die in totaal door 5 lijnen bediend worden (Figuur 31). De routes worden weergegeven in Figuur 31. De figuur laat duidelijk de sleutelrol voor het verdelen van verkeer van de Brusselstraat voor het Gemeenteplein zien, waar alle busroutes parallel lopen. Voor analyse en planningsdoeleinden is het daarnaast van belang de volumes over deze routes in kaart te brengen. Figuur 30 laat zien dat tijdens de piekuren tot 22 bussen per uur voor het Gemeenteplein passeren voor de gezamenlijke 5 buslijnen. De piekuren zijn niet extreem: in de tussengelegen daluren passeren eveneens 12-15 bussen per uur (Figuur 30). Dit loopt pas flink af na de avondpiek. Overzicht van de complete routes is beschikbaar in 7.1 *Bijlage 1: Bus Routes Centrum Groot-Bijgaarden*.



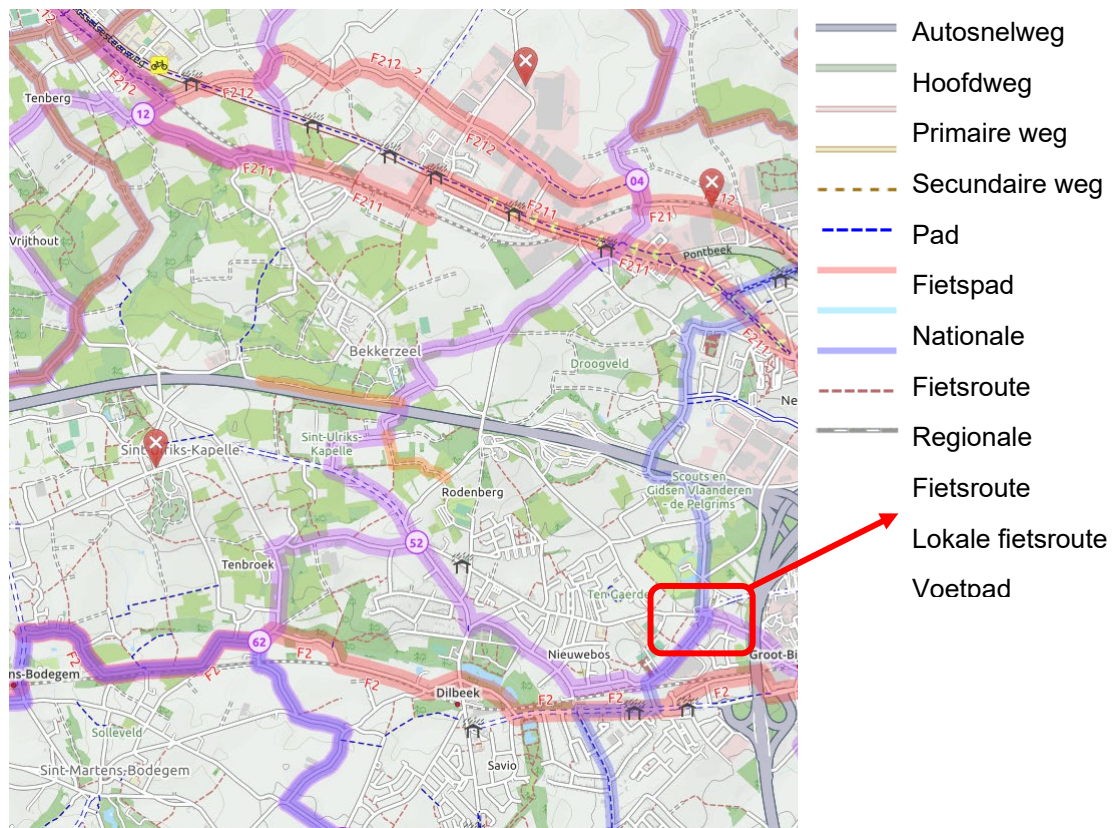
Figuur 29: Passerende bussen voor Gemeenteplein langs haltes Pelgrim, Kerk, en Kartonfabriek (via Brusselstraat, Lijn 820)



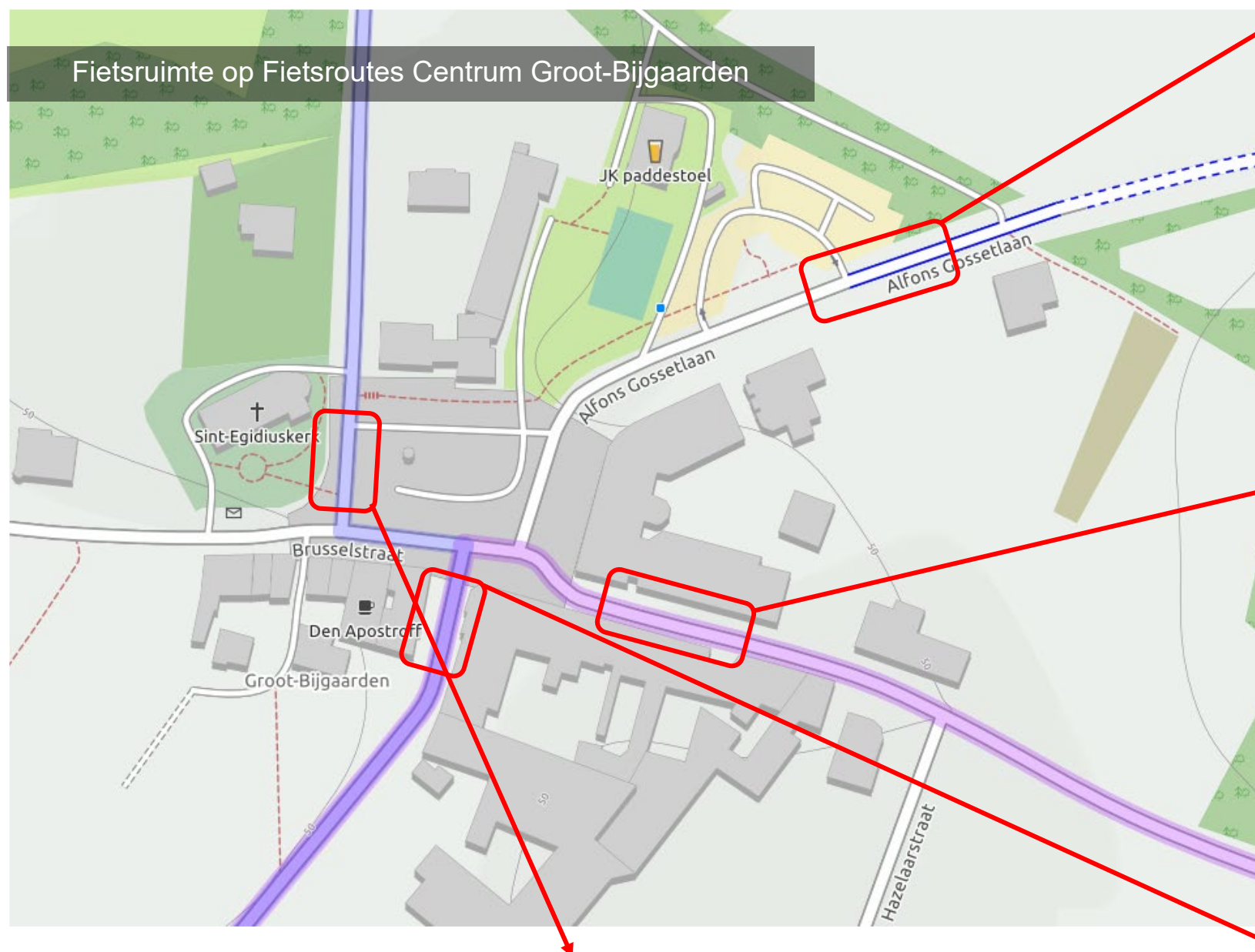
Figuur 30: Busroutes, lijnnummers, en haltes in het centrum van Groot-Bijgaarden. Data: Moovit, Google Maps

2.2.1.7 PSB2 Vinden van alternatieve of nieuwe routes voor fietsers

Figuur 32 laat de bestaande fietsroutes en fietsknooppunten zien in en om Groot-Bijgaarden. Het Gemeenteplein zou bereikbaar zijn via fietsroutes over de Bosstraat; Isidoor van Beverenstraat; en Brusselstraat (stationszijde). Ten westen van de Bosstraat/Isidoor van Beverenstraat is geen fietsroute gemarkeerd. Op de drie genoemde wegen waarover de drie fietsroutes samenkomen voor het Gemeenteplein (zie ook overzicht volgende pagina) is geen enkel segment voorzien van een fietspad of fietsstrook. De Alfons Gossetlaan – die geen deel uitmaakt van een aangewezen fietsroute – heeft wel fietsstroken. Ook hier echter worden fietsen op de rijbaan geleid als zij het plein naderen.



Figuur 32: Officiële fietsroutes in en rond Groot-Bijgaarden. Bron: Openstreetmap.org



Boven: aangewezen lokale en regionale fietsroutes via het centrum van Groot-Bijgaarden (gemarkeerd in blauw/paars).

Van rechtsboven, met de klok mee: overgang fietsstroken op de Alfons Gossetlaan richting het centrum; ruimte voor straatparkeren en voetgangers, maar geen fietsstroken op de Brusselstraat; straatparkeren, smal trottoir en bushalte Kerk (links) op de Bosstraat; breed trottoir en straatparkeren op de ongemarkeerde Isidoor van Beverenstraat.



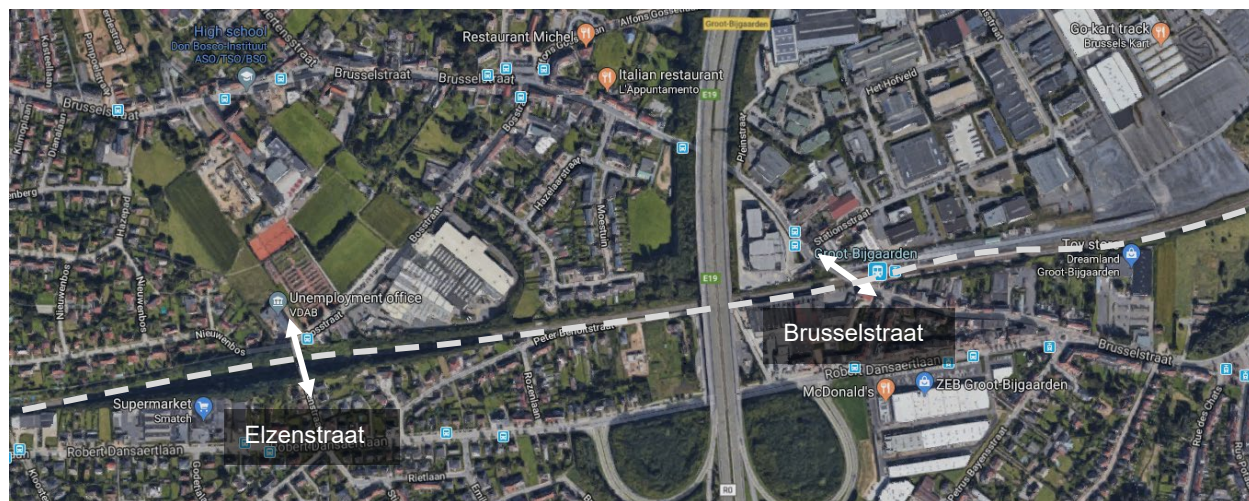
Figuur 32 – overzicht van ruimte voor fietsers in het centrum en foto's van de straten (Google Streetview)

2.2.1.8 PSB3 Evalueren van de optie voor een route rond het centrum op lange termijn

Momenteel wordt de Brusselstraat – inclusief de sectie door Groot-Bijgaarden - als verbindingssader gebruikt voor de verbinding tussen Brussel en Ternat. Via de Dansaertlaan en de Stationstraat zou doorgaand verkeer het centrum kunnen mijden. De afstand zou hierdoor met 700m toenemen (3.0km tegenover 3.7km via de Dansaertlaan).

2.2.1.9 PSB4 Bepalen van de gevolgen van het sluiten van spoorwegovergangen

Momenteel kunnen alle weggebruikers beide richtingen het spoor oversteken via de Brusselstraat nabij het station, en verder westelijk via de Elzenstraat (Figuur 34). De overgang van de Elzenstraat is ongelijkvloers (weg over spoor); de overgang van de Brusselstraat is bewaakt gelijkvloers.



Figuur 33: Huidige spoorwegovergangen (alle weggebruikers) in Groot-Bijgaarden.



Figuur 34: Spoorwegovergangen in Groot-Bijgaarden. Links: ongelijkvloers (over spoor) bij de Elzenstraat. Rechts: bewaakt gelijkvloers op de Brusselstraat

2.2.1.10 *PSB5 Vinden van “missing links” in de bereikbaarheid*

De R0 (Brusselse Ring), E40, en het spoor kunnen als barrières worden gezien. Het beleidsplan ziet in de huidige situatie een onvoldoende aansluiting voor het fietsverkeer met het fietsnetwerk binnen het Brussels Hoofdstedelijk gewest.

2.2.2 SWOT-Analyse Verkeerskundig

De elementen in onderstaande SWOT-analyse zijn een verfijning van de knelpunten, kansen en doelstellingen gepresenteerd in Sectie 3.1 (p.8-12) van het mobiliteitsplan Gemeente Dilbeek – Beleidsplan waar relevant voor het plangebied. Voor deze startnota zijn deze concreet gemaakt en verder uitgewerkt.

STERKTES

Meerdere centraal gelegen parkings

Over het geheel genomen acceptabele parkeerdruk

Gratis parkeren houdt drempel voor bezoekers laag

Nabijheid van de Brusselse Ring, E40, en treinstation

Doorgaande weg (Brusselstraat) biedt snelle toegang tot het Centrum

KANSEN

Vrijmaken van het Gemeenteplein voor een invulling met meerwaarde

Meer aanleiding voor verandering van vervoersmode zeker voor korte ritten, wat de verkeersdruk op de Brusselstraat zal verlagen

Verbeterd aanzicht van het plein vanuit omliggende (horeca)gelegenheden, wat de aantrekkelijkheid van deze gelegenheden zal verbeteren

Mogelijkheden om de bereikbaarheid te voet, fiets, en OV te verbeteren.

Fietspaden in aanleg en fietssnelweg in ontwerp

ZWAKTES

Parking op Gemeenteplein belemmert een andere functie voor deze locatie

Foutief parkeren belemmert fietsers en voetgangers

Overbezetting op Gemeenteplein parking

Doorgaande weg door het centrum verlaagt de aantrekkelijkheid van het aanzicht voor bezoekers

Zwaar verkeer (Cartomills en anderen, ondanks vrachtverbod) door centrum

BEDREIGINGEN

Niet voorbereid op trendveranderingen in mobiliteit op groter schaal die wegstappen van privaat vervoer

Groei van Cartomills leidt direct tot meer zwaar verkeer in het centrum

Verkeersgroei over de Brusselstraat leidt tot opstoppen in het centrum wat ten koste gaat van bereikbaarheid voor bewoners

Concurrentiepositie van Groot-Bijgaarden onder druk t.o.v. naastgelegen kernen door gebrek aan centraal plein

Enkele van de meest relevante elementen uit dit overzicht worden hier geïllustreerd:



Figuur 35 – het Gemeenteplein



Figuur 36 – de Brusselstraat met beperkte ruimte voor parkeren, voetgangers en gemend verkeer



Figuur 38 – zwaar vrachtverkeer rijdt door het centrum



Figuur 37 – het voetpad op de Isidoor Van Beverenstraat wordt stuk gereden



Figuur 39 – de bushalte wordt niet correct gebruikt omdat de inrichting niet goed is gebeurd

2.2.3 Synthese probleemstelling

De ruimtelijke en verkeerskundige analyse wijzen uit dat de hoge prioriteit voor gemotoriseerde voertuigen in Groot-Bijgaarden ten koste gaat van mogelijke andere functies van het dorpscentrum. Dit uit zich in de huidige inrichting, die parkeren op het Gemeenteplein mogelijk en aantrekkelijk maakt, waarin de Brusselstraat als verbindingsweg dient en vrachtverkeer routes door het centrum gebruikt.

3 Voorgestelde oplossingsrichtingen/concepten

Gebaseerd op de SWOT-analyses van de huidige situatie, in combinatie met de richtlijnen die zijn uitgezet in het mobiliteitsbeleidsplan, kunnen we een aantal scenario's voorstellen. Elk scenario moet daarnaast in ieder geval invulling geven aan elk van de Doelstellingen voor beide Probleemstellingen, die eerder ook voor de huidige situatie zijn geanalyseerd. Voor makkelijker referentie worden zij hier herhaald:

PSA1 Vaststellen van de baten van het verplaatsen, centraliseren, en/of wegnemen van parkeerplaatsen;

PSA2 Zoeken naar nieuwe functie voor mobiliteit van een parkeervrij Gemeenteplein;

PSA3 Draagvlak bepalen om (drastisch) het maaiveldparkeren af te bouwen en te vervangen door ondergronds parkeren;

PSA4 Voorkomen van nieuwe parkeerproblemen;

PSA5 Inpassing vinden van mobiliteitsconcepten als het Mobipunt met deelwagens en deelfietsen en mogelijkheid van organiseren van shuttles op of nabij het Gemeenteplein;

PSB1 Prioriteren van de rollen van de centrale wegen en hun gebruikers in Groot-Bijgaarden

PSB2 Vinden van alternatieve of nieuwe routes voor fietsers

PSB3 Evalueren van de optie voor een klassieke ring rond het centrum op lange termijn

PSB4 Bepalen van de gevolgen van het sluiten van spoorwegovergangen

PSB5 Vinden van "missing links" in de bereikbaarheid

Om richting te geven aan scenario's hebben wij deze gebundeld in 3 brede concepten, die weliswaar niet direct ingaan op de praktische uitwerking maar eerder aangeven waar we heen willen en kunnen met bereikbaarheid in Groot-Bijgaarden. Op de komende pagina's lichten wij 3 conceptscenario's toe die werden verkend op basis van feedback tijdens de eerste klankbordgroep.

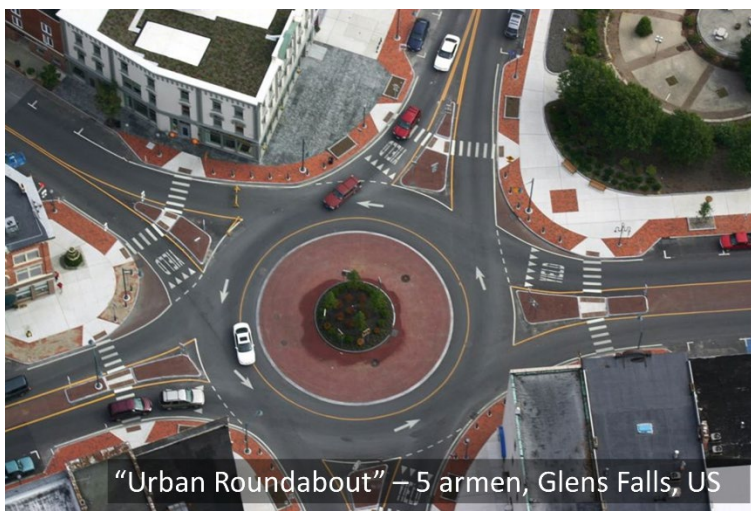
3.1.1 Scenario 1



Figuur 40: Ruimtelijk overzicht van Scenario 1.

Dit scenario zet in op doorstroming van gemotoriseerde voertuigen via een rotonde met 5 armen op het Gemeenteplein. Verkeer zal niet langer meerdere afslagen hoeven te maken en er wordt evenveel nadruk gegeven aan elke verbindende weg. De rotonde heeft voetgangersoversteekplaatsen op elke arm, scheidingseilanden en een enkele circulerende rijbaan. Er is geen ruimte voor aanliggende of gescheiden fietspaden, dus fietsers zullen de rijbaan moeten delen met gemotoriseerd verkeer.

Vanwege de 5 richtingen neemt de rotonde een groot deel van de ruimte op het Gemeenteplein in. De (beperkte) overgebleven ruimte tussen de armen zal naargelang de ligging worden gebruikt voor verfraaiing van de openbare ruimte of voor uitbreiding van de terrasruimte voor horeca.



Figuur 41: voorbeeld van een stedelijke 5-arms rotonde in Glens Falls, VS.

3.1.2 Scenario 2



Figuur 42: Ruimtelijk overzicht van Scenario 2..

Dit scenario zet in op het verbeteren van de doorstroming voor gemotoriseerd verkeer door het verwijderen van de “knik” tussen de Bosstraat en de A. Gossetlaan, waardoor een gelijkwaardig kruispunt ontstaat. De voorrang zal hetzelfde blijven als in de huidige situatie. Wel wordt de I. van Beverenstraat waar deze grenst aan het Gemeenteplein ingericht voor voetgangers en fietsers, maar blijft de toegang voor gemotoriseerd verkeer hier (uit de voorrang) wel toegestaan.

Een groot deel van het plein komt beschikbaar voor een andere invulling. Nieuwe mobiliteitsfuncties in de vorm van een Mobipunt zullen worden gerealiseerd op de parking van de A. Gossetlaan, wat hier dan wel ten koste gaat van parkeercapaciteit.

3.1.3 Scenario 3



Figuur 43: Ruimtelijk overzicht van Scenario 3.

Dit scenario zet meer in op niet-gemotoriseerd verkeer en nieuwe mobiliteit. Naast het weghalen van de “knik” en het opnemen van de I. van Beverenstraat in het pleinbeeld, zal ook de inrit naar Brusselstraat aan de Stationskant ingericht worden met prioriteit voor fietsers en voetgangers, om doorgaand gemotoriseerd verkeer te ontmoedigen zonder bestemmingsverkeer en openbaar vervoer overmatig te hinderen.

Het Gemeenteplein zal via een passend ingerichte, groene, open corridor verbonden worden met de parking op de Gossetlaan. Dit zal nodig zijn omdat deze twee gebieden als een geheel gaan functioneren. Hierbij wordt ook de mobiliteitsfunctie in de vorm van een Mobipunt gedeeld: zachte mobiliteit en openbaar vervoer geconcentreerd op het Gemeenteplein, met de meer traditionele vervoersfuncties (parking privéauto’s, laadpunten, deelauto’s) op de huidige parking van de Alfons Gossetlaan.

Naast de scenario’s voor de invulling van het Gemeenteplein en interactie met de direct omliggende ruimte zijn er ook enkele voorstellen die breder zijn dan een enkel scenario maar wel een positieve impact zullen hebben op de mobiliteit en ruimte. Deze voorstellen focussen zich op de bushaltes en 30km/u zones.

De volgende pagina’s (Figuur 45 en Figuur 46) geven enkele beelden van hoe dit scenario ruimtelijk ingevuld kan worden.



Figuur 44: Concept sfeerbeeld van het Gemeenteplein en directe omgeving in Scenario 3.



Figuur 45: Detail van het concept sfeerbeeld van het Gemeenteplein en directe omgeving in Scenario 3.

3.1.4 Bushaltes

De problematiek rond de bushaltes is besproken in de verkeerskundige analyse (PSB1). Samengevat leidt het ontwerp en ligging van de haltes Groot-Bijgaarden Kerk (Figuur 47: 1&2) tot een weinig



Figuur 46: overzicht voorstel voor herinrichting bushaltes rond het Gemeenteplein.

georganiseerde verzameling van haltes. Bovendien is de halte in de Bosstraat niet afdoende ontworpen en stoppen bussen half op de rijbaan, wat potentieel tot gevaarlijke situaties leidt.

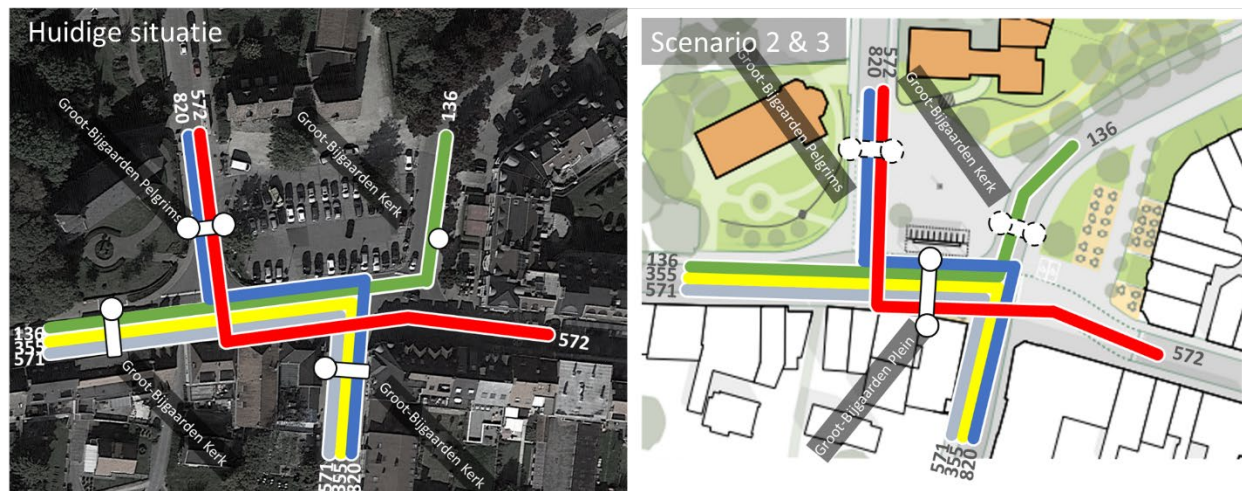
Voorgestelde oplossing (figuur 26):

- Opheffen van haltes Groot-Bijgaarden Kerk Bosstraat en Brusselstraat.
- Behoud van haltepaar Groot-Bijgaarden Pelgrims (figuur 26 nummers 1 en 2)
- Het creëren van een halte aan de pleinzijde van de Gossetlaan, direct tegenover de bestaande halte (figuur 26 nummers 3 en 4)
- Het creëren van een haltepaar aan de Brusselstraat direct aan de voorzijde van het Gemeenteplein. (figuur 26 nummers 5 en 6)

Het is van groot belang dat de verplaatsing van lijnen in overleg met De Lijn gebeurt. De drie halteparen rond het plein bieden mogelijkheden om, afhankelijk van de acceptabele intensiteit tijdens piekuren, lijnen aan verschillende haltes toe te wijzen. Een uitgangspunt zou zijn:

- Lijn 355 en Lijn 571 naar nieuwe haltes “Plein”. Intensiteit: 6-8 bussen tussen 6:00-8:00
- Lijn 136 naar nieuwe halte Gossetlaan. Intensiteit: 4 bussen tussen 6:00-8:00
- Lijn 820 is momenteel toegewezen aan twee haltes en zal kunnen blijven stoppen op de l. van Beverenstraat

De voordelen zijn een overzichtelijker ligging van de haltes (Figuur 48), versterking van de mobiliteitsfunctie van het Gemeenteplein, en flexibeler toewijzing van lijnen aan haltes (alle lijnen zullen immers op de Plein-haltes kunnen stoppen).



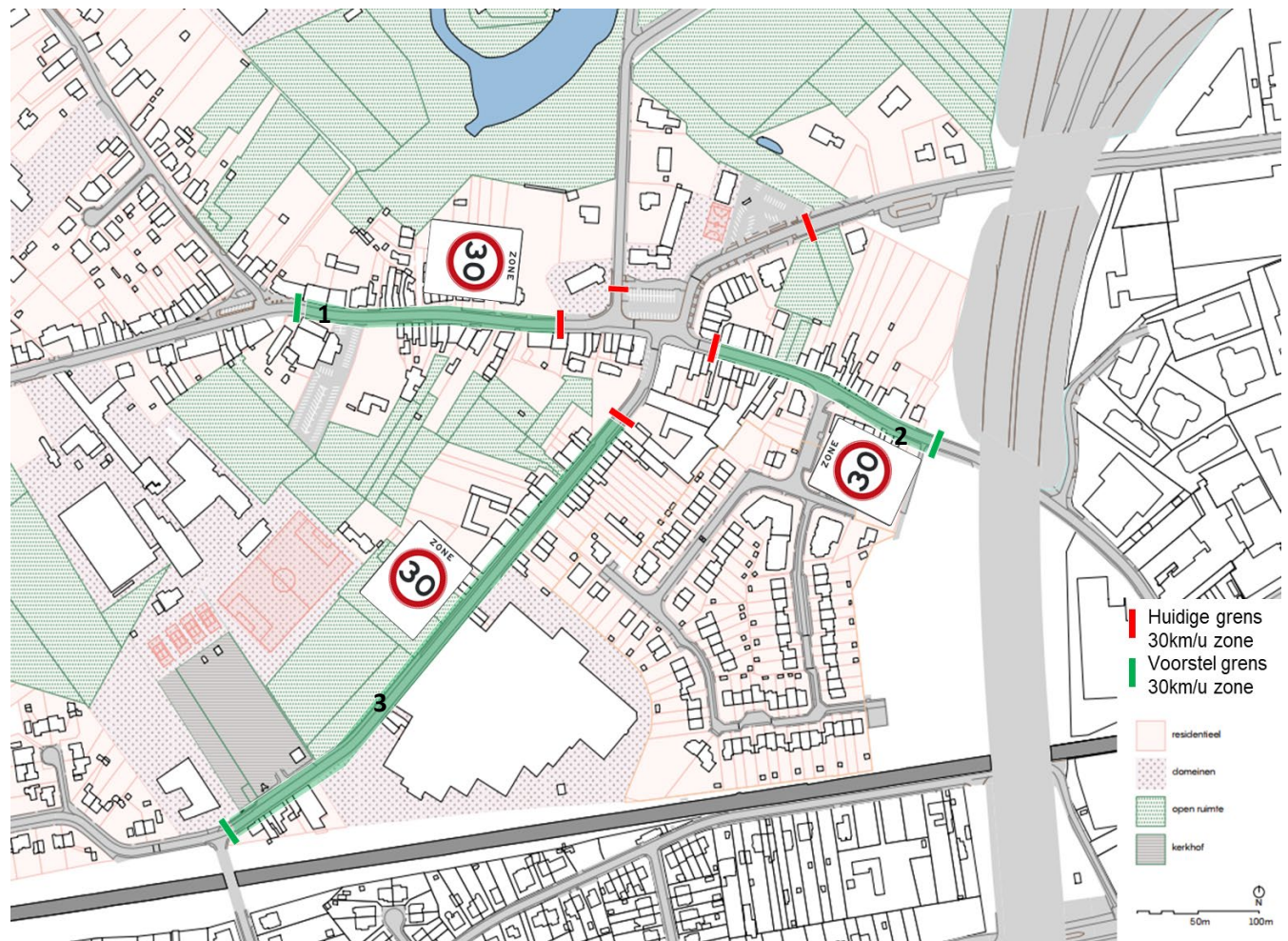
Figuur 47: Voorgestelde veranderingen in buslijnen en haltes in scenario 2 & 3 ten opzicht van de huidige situatie.

3.1.5 Zone 30km/u

In scenario 2 en 3 wordt meer prioriteit gegeven aan fietsers en voetgangers. De beperkte ruimte in het straatprofiel en het behoud van het langsparkeren betekent dat fietsers de rijbaan zullen delen met gemotoriseerd verkeer. Om dit te benadrukken en de veiligheid te vergroten, stellen wij voor de 30km/u zones rond het centrum uit te breiden (Figuur 49, volgende pagina). Deze uitbreiding geldt voor straten van en naar het Gemeenteplein die omgeven zijn door bebouwing:

- De Brusselstraat ten Westen van het Gemeenteplein tot de kruising Jozef Mertensstraat/Collegium parking [1]
- De Brusselstraat ten Oosten van het Gemeenteplein tot einde bebouwing/bushalte Groot-Bijgaarden Hazelaar [2]
- De Bosstraat tot de reeds bestaande 30km/u zone bij de kruising Elzenstraat [3]

Tijdens de uitwerkingsfase zal verder worden ingegaan op hoe deze zones effectief kunnen worden aangelegd. Een aspect daarvan zullen de poorteffecten zijn (Figuur 50).



Figuur 48: Overzicht bestaande grenzen 30km/u zone en voorstel tot uitbreiding.



Figuur 50: Voorbeelden poorteffecten voor 30km/u zones.

3.1.6 Parkeerbeleid

Zoals eerder beschreven is het draagvlak voor het elimineren of afbouwen van langsparkeren in de Brusselstraat en de Isidoor Van Beverenstraat beperkt, maar is er wel animo voor een andere invulling van het Gemeenteplein. In de beschreven scenario's wordt een aantal veranderingen voorgesteld aan de capaciteit van de parkings op het Gemeenteplein en de Alfons Gossetlaan, die tot een netto daling van capaciteit zullen leiden. Overige parkings zullen onveranderd blijven.

De afweging dient te worden gemaakt in welke mate de afname van capaciteit op het plein (voorzien in alle scenario's) gaat worden opgevangen met capaciteit op de geoptimaliseerde parking aan de Alfons Gossetlaan. In scenario 1 zijn er 36 extra parkings voorzien. Deze capaciteit gaat echter dan wel ten koste van een (gedeelte) andere invulling van die ruimte, zoals voorzien in Scenario 3.

Tabel 6: Voorgestelde veranderingen in het aantal parkeerplaatsen per scenario.

Parkeercapaciteit ->	Huidige Situatie	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
<i>Gemeenteplein</i>	49	0 (-49)	10 (-39)	5 (-45)
<i>Alfons Gossetlaan</i>	47	83 (+36)	43 (-4)	43 (-4)
<i>Netto verandering # parkeerplaatsen</i>	-	-13	-43	-49

De netto afname op deze twee locaties kan worden opgevangen door capaciteitsoverschot of -creatie op andere locaties. De winst zit hem in de toegevoegde waarde van de kwaliteit van de openbare ruimte en de diensten die het Mobipunt oplevert – in de eerste plaats kwalitatieve accommodatie voor de busreiziger die nu niets heeft. Zoals aangegeven in de analyse van de huidige situatie (PSA1), is er op het Gemeenteplein een ondercapaciteit voor 19 parkeerplaatsen; en een overcapaciteit van 9 parkeerplaatsen op de parking Alfons Gossetlaan.

In het geval van scenario 3 ontstaat zo een **parkeertekort voor 59 parkeerplaatsen** op deze locaties. In principe kan in dat scenario de parking in de Alfons Gossetlaan groter worden voorzien. Er zijn echter alternatieven voorhanden: op het Collegiumplein (privaat, 240m van het Gemeenteplein), langs de Isidoor van Beverenstraat (20m-200m), aan rand van de Hazelaarstraat (150m) en op de kleine parking aan de Alfons Gossetlaan ('parking keerpunt', 220m) zijn in **totaal 96 parkeerplaatsen vrij zijn tijdens de piekperiode** (Tabel 3, p.24) In totaal is het aanbod in het centrum dus ruim voldoende. Een kwalitatieve heraanleg van de voetpaden en eenvoudige signalisatie die de zeer beperkte wandelafstand en wandeltijd weergeeft kan mensen helpen in te zien dat dit geen straf is om wat verder af te parkeren.

3.1.7 Mobipunt

Het uitgangspunt van de scenario's is dat de netto afname van de parkeercapaciteit op deze locaties niet ten koste gaat van de mobiliteit en bereikbaarheid. Het Mobipunt concept zal hier een rol in spelen (Figuur 51).

Een Mobipunt is een fysieke plaats waar verschillende (voornamelijk mobiliteits-) functies elkaar ontmoeten. Een Mobipunt bevat een divers mobiliteitsaanbod waarvan auto- en fietsdelen, nabijheid openbaar vervoer (of collectief vervoer) en fietsparkeren essentieel zijn. Daarnaast is toegankelijkheid per fiets en te voet een noodzakelijk kenmerk van elk Mobipunt. Een Mobipunt is ingericht om op kleinschalig niveau 'multimodaliteit' mogelijk te maken en te promoten. Dit met als uitgangspunt duurzame verplaatsingen te stimuleren en te faciliteren.

Het Gemeenteplein biedt een hoogwaardige locatie waar reeds meerdere vervoersmodi samenkomen en waar binnen 10 minuten loopafstand veel diensten bereikbaar zijn.

Met het complementaire aanbod van vervoersdiensten op dit Mobipunt mikt men in Vlaanderen op het vervangen van 15 privéauto's (vaak de tweede of zelfs derde auto in een gezin) door één deelauto.¹⁷ Vergelijkbare resultaten worden gerapporteerd na de invoering van deelauto-locaties in Bremen, Duitsland, en door deelauto-dienstverlener Drivy.^{18,19} Dit betekent dat de beschikbaarheid van 4 deelauto's in de buurt van het Gemeenteplein hier tot 60 private auto's kan vervangen. Nu zal het niet nodig zijn enkel op het Mobipunt te leunen om de parkeer capaciteit op te vangen vanwege de beschreven beschikbaarheid van parkeerplaatsen elders, maar het geeft wel de belangrijke steun hierin aan die het Mobipunt gaat bieden.



Figuur 49: Conceptschets voor Mobipunt-elementen. Bron: Mobipunt.be

¹⁷ Mobipunten: De Handleiding voor Gemeenten, p. 12. Online beschikbaar ([URL](#))

¹⁸ Interreg EU (2017) Analyse Der Auswirkungen Des Car-Sharing in Bremen ([URL](#))

¹⁹ Drivy (2017) Shared mobility, car use and demotorisation: what is the impact of car sharing on European cities and how to foster its development? ([URL](#))

4 Afweging van de oplossingsrichtingen

In fases is toegewerkt van een eerste versie van scenario's naar een definitief scenario. Hierbij zijn belanghebbenden zoveel mogelijk betrokken, maar is tegelijkertijd wel de visie van het consortium richtinggevend geweest.

Tijdens twee klankbordgroepen is constructief overleg geweest tussen overheden, ondernemers, bewoners en andere belanghebbenden. De eerste klankbordgroep was een open gesprek waarin het doel was om ideeën te vergaren over een andere invulling van het dorsplein en de eventuele problemen die daarmee gepaard zouden kunnen gaan. Aan de hand van enkele typerende opmerkingen illustreren we hoe het consortium een voorkeursscenario heeft gekozen, en waar dat strookt of juist ingaat tegen veelgenoemde sentimenten van belanghebbenden:

Over het doortrekken van de tramlijn:

“Daardoor haal je Brussel naar Groot-Bijgaarden”

Het behoud van de Groot-Bijgaardse identiteit – specifiek die in tegenstelling tot de Brusselse identiteit – was een terugkomend thema.

Het consortium is van mening dat nieuwe mobiliteit juist het karakter van Groot-Bijgaarden kan versterken, doordat het ruimte laat voor meer aandacht aan ruimtelijke kwaliteit. Groot-Bijgaarden heeft daar immers zeer veel van in huis.

De optie voor een rotonde in scenario 1 rotonde valt hiermee af, gezien de grote ruimtelijke voetafdruk. Bovendien biedt het geen nieuwe mobiliteit.

De parkeersituatie ligt zeer gevoelig. Op korte termijn zijn wij ervan overtuigd dat het behoud van het langsparkeren in de Brusselstraat en het beschikbaar maken van extra parking aan de Gossetlaan essentieel is om belanghebbenden te overtuigen van een voorkeursscenario.

Het voorkeursscenario mag zodoende geen vermindering van de kortparkeergelegenheid bieden zonder dat deze wordt opgevangen door een gelijkwaardig alternatief.

Over nieuwe activiteiten op het Gemeenteplein:

“Eventplek stimuleren mooi, maar waar gaat iedereen dan parkeren?”

Over een deelauto-locatie in Groot-Bijgaarden:

“Auto-delen kent geen toekomst: wij zijn de stad niet”

De twijfel over innovatief vervoer in de context van Groot-Bijgaarden is een terugkerend thema. Het voorkeursscenario dient nieuwe mobiliteit zodoende te integreren dat traditionele en nieuwe vormen naadloos en duidelijk verbonden zijn.

De keuze voor een Mobipunt moet dus centraal in het voorkeursscenario verwerkt worden.

Met bovenstaande punten en eerder in dit rapport besproken probleemstellingen in gedachten, is **Scenario 3 als voorkeursscenario gekozen.**

Scenario 1 biedt niet de door gemeente en bewoners gewenste ontwikkeling van Groot-Bijgaarden van traditioneel verkeersknooppunt naar dorpscentrum. Scenario 2 en 3 bieden hier daarentegen wel ruimte voor. Het verschilpunt is hoe deze scenario's de vrijgekomen ruimte willen benutten.

Scenario 2 biedt weliswaar volledig ruimte voor beleving op het Gemeenteplein, maar mist de door bewoners zeer sterk benodigde mogelijkheden om het Gemeenteplein ook in de toekomst te kunnen blijven gebruiken. Het risico is daar dat een fraai ingerichte maar verder doodse recreatieve ruimte ontstaat.

Scenario 3 daarentegen zet vol in op het gebruik van niet alleen het Gemeenteplein maar ook de te verbinden parking aan de Gossetlaan om bewoners en bezoekers naar hun bestemming te krijgen terwijl het ruimte laat voor een evenement-georiënteerde ruimtelijke invulling. De diverse nieuwe (en meer traditionele) vervoersvormen zullen zorgen dat het plein een direct nut heeft in de ogen van gebruikers. Dit zal uitnodigen meer gebruik te maken van de ruimte voor evenementen en recreatie van het plein.

Deze combinatie van mobiliteit en evenementruimte biedt uiteindelijk de beste combinatie van factoren om te huidige problematiek rond het Gemeenteplein op te lossen.

Relevante doelstelling(en)	Doelstelling	Nulscenario	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3 (Voorkeursscenario)
PSA1 PSA3 PSA4	Verplaatsen/centraliseren/wegnemen parking	- Gemeenteplein en blauwe zone behouden - Geen tarifiering	- Parkeren niet mogelijk op Gemeenteplein - Uitbreiding parkeercapaciteit parking Gossetlaan	- Parkeren niet mogelijk op Gemeenteplein - Uitbreiding parkeercapaciteit parking Gossetlaan	- Parkeren niet mogelijk op Gemeenteplein - Uitbreiding parkeercapaciteit parking Gossetlaan
PSA2 PSA5	Invulling mobiliteitsfunctie Gemeenteplein	Parking	Grotendeels invulling door infrastructuur - Traditionele verfraaiing centrale ruimte rotonde - Beperkte uitbreiding terrasruimte voor horeca tussen armen	- Mobiliteitsfunctie door Mobipunt (gedeeltelijk ingevuld op huidige parking A. Gossetlaan, verbonden door corridor) Grotendeels invulling voor beleving	- Mobiliteitsfunctie door Mobipunt (gedeeltelijk ingevuld op huidige parking A. Gossetlaan, verbonden door corridor) Gedeeltelijke invulling voor beleving, belangrijke rol invulling mobiliteit
PSB1	Prioriteren van rollen van wegen en weggebruikers	- Gemotoriseerd verkeer, inclusief doorgaand - Behoud vrachtroute Cartomills	5-arm rotonde geeft prioriteit aan gemotoriseerd verkeer, inclusief doorgaand verkeer naar alle richting - Oversteekplaatsen op elke arm - Behoud vrachtroutes en routes voor doorgaand verkeer	- Prioriteit voetgangers en fietser voor Brusselstraat, l. van Beverenstraat aanliggend aan het Gemeenteplein - Hierdoor stremming doorgaand verkeer (wel bereikbaar) l. van Beverenstraat en Brusselstraat richting station - Bosstraat als fietsstraat ter ontmoediging Gecentraliseerde oversteekplaatsen naar het plein over de Alfons Gossetlaan - Concentratie van bushaltes in twee paren rond Gemeenteplein om overzicht en bereikbaarheid te vergroten.	- Prioriteit voetgangers en fietser voor Brusselstraat, l. van Beverenstraat aanliggend aan het Gemeenteplein - Hierdoor stremming doorgaand verkeer (wel bereikbaar) l. van Beverenstraat en Brusselstraat richting station - Aandacht voor fietsers in de Bosstraat - Gecentraliseerde oversteekplaatsen naar het plein over de Alfons Gossetlaan - Concentratie van bushaltes in twee paren rond Gemeenteplein om overzicht en bereikbaarheid te vergroten.
SPB2	Alternatieve of bijkomende routes voor fietsers	Onderhoud bestaande en onder constructie zijnde fietsinfrastructuur	Fietsers delen de rijbaan met gemotoriseerd verkeer, geen ruimte voor fietsstroken	Upgrading en uitbreiding fiets- en wandelpaden langs Brusselstraat	Upgrading en uitbreiding fiets- en wandelpaden langs Brusselstraat
SPB3	Implementatie Ring Groot-Bijgaarden	Geen ring, Brusselstraat als hoofdader	Bestaande verkeersstromen behouden met verhoogde capaciteit door rotonde	- Enkel bestemmingsverkeer tussen Gemeenteplein en Station via Brusselstraat voor auto's - Natuurlijke verplaatsing doorgaand/sluipverkeer naar andere aders (e.g. Dansaertlaan, Brusselsesteenweg)	- Enkel bestemmingsverkeer tussen Gemeenteplein en Station via Brusselstraat voor auto's - Natuurlijke verplaatsing doorgaand/sluipverkeer naar andere aders (e.g. Dansaertlaan, Brusselsesteenweg)

SPB4	Mitigatie sluiting spoorwegovergang	• Geen aanvullende mitigatie, omleiding motorvoertuigen naar Elzenstraat	• Geen aanvullende mitigatie, omleiding motorvoertuigen naar Elzenstraat	• Bosstraat als fietsstraat ter ontmoediging doorgaand/sluipverkeer via Elzenstraat door centrum	• Rol aanvullende fietssnelwegen (ontwerpfase) om alternatief te bieden voor gemotoriseerd verkeer.
SPBP5	"Missing links" in bereikbaarheid	• Geen aanvullende maatregelen	• Vereenvoudigde koppeling van Brusselstraat, I. van Beverenstraat, en A. Gossetlaan door centralisering op de rotonde	• Doorsteek laan tussen A. Gossetlaan en I. Van Beverenstraat toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer	• Doorsteek laan tussen A. Gossetlaan en I. Van Beverenstraat toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer • Aanleg corridor tussen parking Gossetlaan en Mobipunt op Gemeenteplein

4.1 Uitwerking voorkeursscenario

Na de selectie van Scenario 3 als het voorkeursscenario, is dit verder ruimtelijk en verkeerskundig uitgewerkt.

4.1.1 Verkeerskundige impact

Om de impact van de voorgestelde veranderingen aan de verkeersstromen zo goed mogelijk in beeld te krijgen, is het voorkeursscenario doorerekend met behulp van verkeerssimulatie software PTV Vissim.

Met behulp van deze software kunnen verschillende verkeerstechnische oplossingen worden beoordeeld op hun effect op weggebruikers. Voor deze studie is gekeken naar de bus- en autostromen rond het Gemeenteplein, waarbij ook voetgangersoversteekplaatsen worden meegenomen. Het doel was om de optimale rijstrookindeling, voorrangsregelingen, en verkeersroutes vast te stellen binnen de ruimtelijke indeling van het voorkeursscenario.

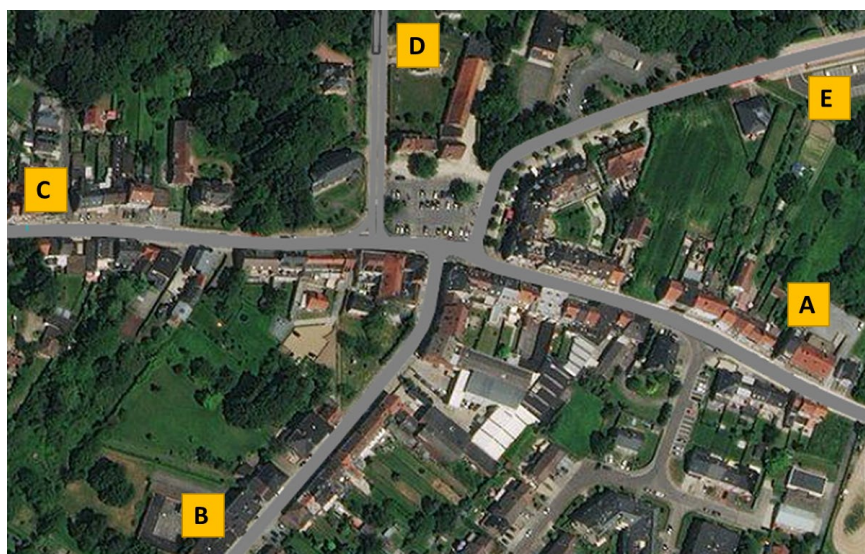
Een belangrijke input is ook de hoeveelheid verkeer: de herkomst-bestemmingsmatrix. Er zijn 3 scenario's van verkeersvraag onderzocht:

1. Bestaande situatie – op basis van verkeerstellingen
2. Knip station
3. Knip station + Knip verdoken op-en afrit naar E40 via tankstation

De verkeersintensiteiten van het basisscenario in aantal voertuigen is hieronder weergegeven in tabel 7. De letters A tot en met E verwijzen naar de straat zoals weergegeven in de onderstaande figuur 31.

Tabel 7 – gesimuleerde verkeersintensiteiten op basis van verkeerstellingen

AS	A	B	C	D	E	Totaal
A	0	44	336	72	20	472
B	36	0	144	12	8	200
C	244	92	0	184	112	632
D	56	16	104	0	32	208
E	20	96	240	36	0	392
totaal	356	248	824	304	172	1904



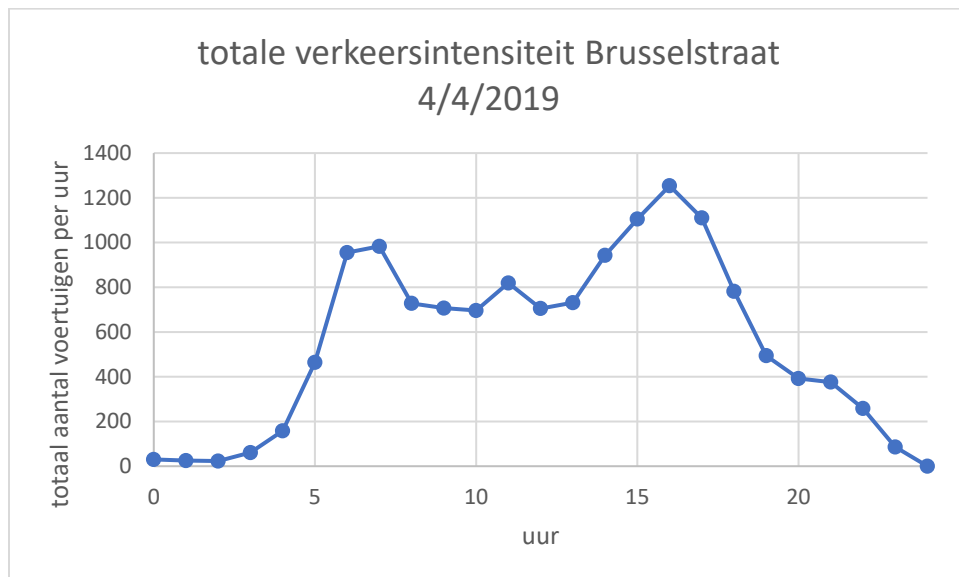
Figuur 50 – letters van de Herkomst-Bestemmingsmatrix in het studiegebied

Uit de HB matrix kunnen we leren dat zowel voor de herkomst van het verkeer als voor de bestemming in de ochtendspits de richting C – Brusselstraat komende van/richting Ternat/Sint-Ulriks-Kapelle de grootste hoeveelheid verkeer draagt. Op het kruispunt in het centrum is de doorgaande beweging rechtdoor over de Brusselstraat goed voor zowat 40% van het verkeer.

Het totaal volume van zowat 1.900 voertuigen per uur is voor een kruispunt met deze omvang fundamenteel te veel. Uiteraard is dat op een piekmoment, en wordt dit volume niet de hele dag door gehaald. Een verkeerstelling gedurende enkele dagen met een automatisch meettoestel levert daarvoor het bewijs.

Tussen 17 en 18u werden op donderdag 4/4/2019 in totaal in de Brusselstraat in beide richtingen samen 1254 voertuigen per uur geteld tussen 16u en 17u, 1110 wagens per uur tussen 17 en 18u en tussen 18 en 19u zakt dit al naar 782. Wij telden manueel 1456 wagens per uur op deze locatie tussen 16u en 17u en zitten daarmee dus – op die dag – 16% hoger dan de meetwaarde door het toestel. In totaal werden door het meettoestel op 4/4 13.885 voertuigen geteld. Dus het drukste avondspitsuur is goed voor 9% van het totale dagvolume. Dat is een perfect normale waarde, ietsje hoger dan de piekwaarde in het

richtlijnenboek MOBER van de Vlaamse Overheid: “Het aantal auto-verplaatsingen is het grootst tussen 17:00 en 18:00 (8,4% van alle auto-verplaatsingen).” (Richtlijnenboek MOBER – MOW - p. 117).



Als we dus zouden ontwerpen op de grootste piek van een weekdag dan is deze avondspits waarvoor wij hier de simulaties hebben gemaakt, maatgevend.

Wat betreft **het netwerk** zijn 4 simulaties doorgerekend met de bovenstaande matrix. De bestaande toestand werd gesimuleerd, de rotonde en 2 varianten van het voorkeursscenario 3.

De rotonde is het meest gericht op doorstroming en uit de Klankbordgroep bleek steeds weer die bekommernis. Het ‘oplossen van de file’ door de vorm van het kruispunt aan te passen is een verleidelijke opdrachtformulering. Daardoor ontstaat echter een voortdurende cyclus van het trachten méér capaciteit te bouwen voor dat autoverkeer. Zo komen we terecht in een situatie waarbij we onbewust steeds méér autoverkeer aantrekken.

Uiteraard is het geen oplossing om files dan maar te laten bestaan of er zelfs bewust voor te kiezen. Het is ook voor openbaar vervoer niet goed als het vast staat in de file en ook fietsers zijn niet gebaat met files als ze gemengd moeten rijden met het autoverkeer in een zone 30.

We zoeken dus naar alternatieven die voldoende ruimte laten voor alternatieve modi, de doorstroming van de bus verbeteren en ook ruimtelijk inpasbaar zijn.

Een naar ons aanvoelen belangrijke variant van scenario 3 is er één met een linksafstrook op de Brusselstraat richting de Gossetlaan. Die zorgt voor een betere doorstroming op het kruispunt voor de hoofdrichting rechtdoor.

In onderstaande tabel 8 staan de resultaten van de simulaties. De waarde voor de beoordeling is de gemiddelde verliestijd van alle voertuigen die op het netwerk rijden. We kunnen het volgende concluderen:

1. Alle scenario's doen het beter dan de bestaande toestand
2. De rotonde haalt de laagste verliestijd
3. Het toevoegen van een linksaf strook op de Brusselstraat heeft een gunstige invloed op de doorstroming, de verliestijd benadert deze van de rotonde.

Tabel 8: Verkeerskundige data voor varianten van het voorkeursscenario en voor scenario 1 (rotonde).

Variant	Gemiddelde verliestijd (alle voertuigen) [s]
Bestaande toestand	176
Rotonde	103
Scenario 3	115
Scenario 3 met linksaf op Brusselstraat richting Gossetlaan	109

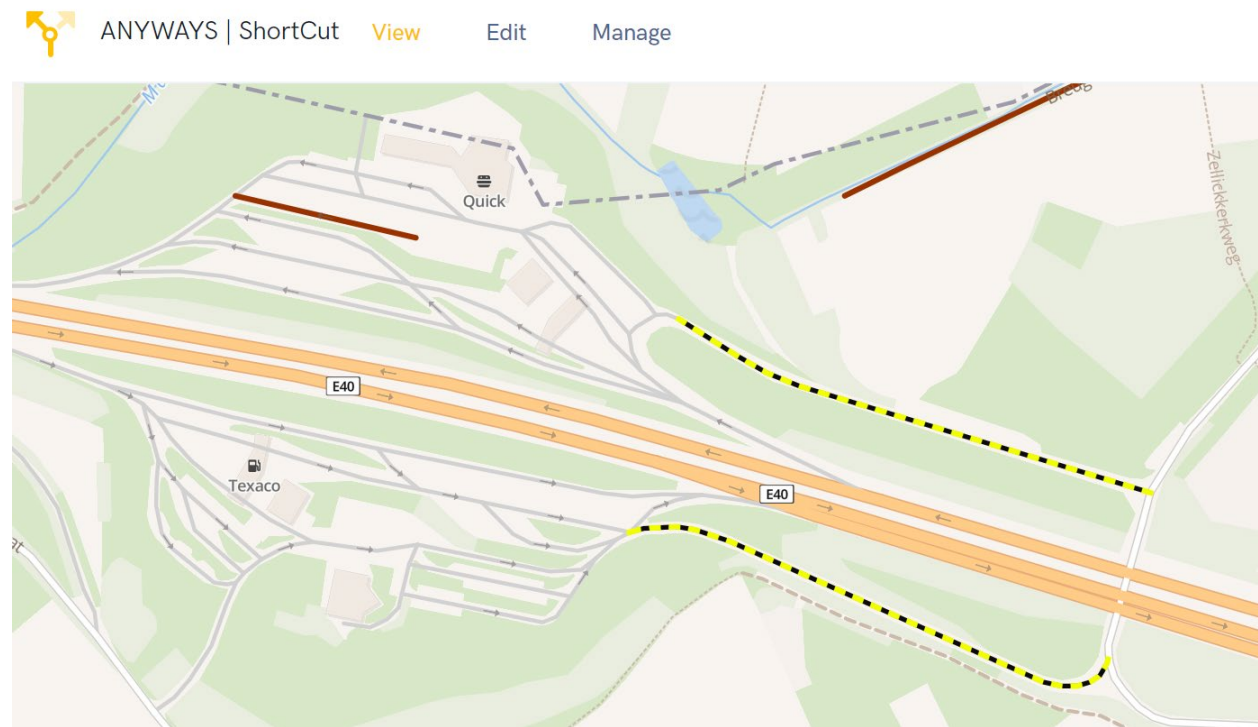
De grootste oorzaak van de vertragingen in het scenario 3 met de extra linksafstrook zit in de file die ontstaat op de Brusselstraat komende vanuit de richting Brussel. We kozen er immers voor om de voorrang te geven aan het verkeer op de as Alfons Gossetlaan – Bosstraat. Dat deden we vanuit het perspectief dat op termijn het ideale scenario voorziet in een knip voor gemotoriseerd verkeer aan het station. Figuur 32 hieronder toont het beeld van de file tijdens die simulatie.



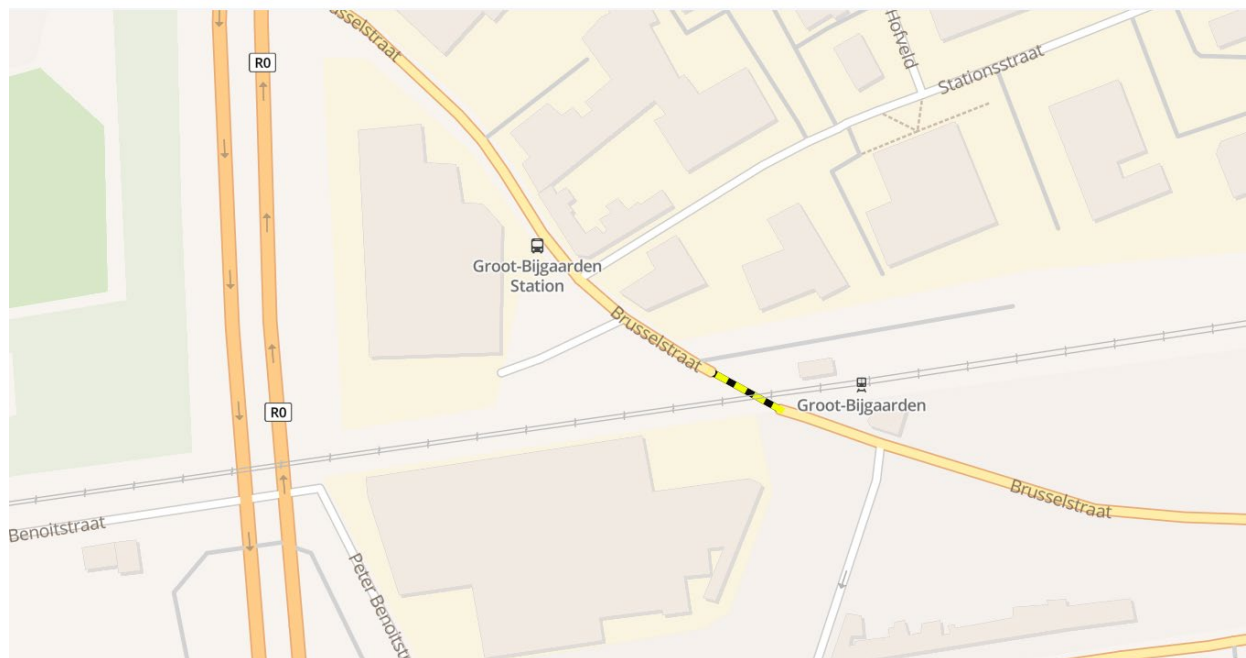
Figuur 51 – beeld van het resultaat van de VISSIM simulatie van scenario 3 met een extra linksafstrook richting Alfons Gossetlaan

Het kruispunt kan dus tijdens de drukste spits van de dag het verkeer niet verwerken zonder wachtrij. De voorrangregeling bepaalt waar die wachtrij uiteindelijk zal staan.

De beste garantie op minder files is minder gemotoriseerd verkeer in het centrum van Groot Bijgaarden. Er zijn twee plaatsen waar een knip een optie is: (i) aan het tankstation langs de E40 [figuur 33] en (ii) aan het station van Groot Bijgaarden [figuur 34].



Figuur 52 - voorstel knip tankstation Groot Bijgaarden



Figuur 53 – voorstel knip aan het station van Groot Bijgaarden

De uitvoering van de knip aan het tankstation is zeer waarschijnlijk en deze zal ervoor zorgen dat er ca. 300 wagens per uur minder door het centrum komen. Dat blijkt uit een telling uitgevoerd door AWW. Dat is aanzienlijk en heeft dan ook al een groot effect op de doorstroming. We simuleerden de 3 scenario's (niet de bestaande toestand) met dit verminderde verkeer en kwamen tot onderstaand resultaat in tabel 9.

Het resultaat is een spectaculaire verbetering van de doorstroming. De rotonde scoort nog steeds het best, het verschil met scenario 3 met de linksafstrook is groter hier dan bij de bestaande verkeersvraag.

Tabel 9 – resultaat van de simulatie met minder verkeer omwille van de knip aan het tankstation

Knip tankstation	Gemiddelde verliestijd (alle voertuigen) [s]
Rotonde	39
Scenario 3	96
Scenario 3 met linksaf op Brusselstraat richting Gossetlaan	78

Ook nu weer is de belangrijkste oorzaak de wachtrij op de Brusselstraat die weliswaar minder omvangrijk is maar nog wel blijft bestaan. Figuur 35 geeft een typisch beeld van de simulatie. Uiteraard is er nu geen wachtrij meer aan de Isidoor van Beverenstraat omdat er vanaf en naar het tankstation/E40 geen verkeer meer komt. Het resterende verkeer komende van en naar de overkant van de E40 is zeer beperkt.



Figuur 54 - beeld van het resultaat van de VISSIM simulatie van scenario 3 met een extra linksafstrook richting Alfons Gossetlaan en de knip aan het tankstation

Als we finaal ook de knip aan het station ook maken, dan bereiken we de situatie met de beste doorstroming. In totaal gaat het maar om 250 voertuigbewegingen minder die op het kruispunt terechtkomen in de spits in vergelijking met de matrix met de knip aan het tankstation alleen. Dat komt omdat er toch nog een deel van het verkeer terug in het centrum zal verschijnen langs de Alfons Gossetlaan en de Bosstraat.

Het effect op de vertragingen in de simulaties is zeer groot. De oplossing met de linksaf op de Brusselstraat scoort nu zelfs beter dan de rotonde. Dat komt omdat we met deze verkeersintensiteit nét aan de capaciteit van het kruispunt zitten, de verschillen tussen de verschillende scenario's zijn dan verwaarloosbaar. Merk nu ook op dat het verschil met en zonder voorsorteerstrook ook miniem is, en de vraag zich dus stelt of het in dit scenario nog wenselijk/nodig is.

Tabel 10 - resultaat van de simulatie met minder verkeer omwille van de knip aan het tankstation én aan het station van Groot Bijgaarden

Knip tankstation + Knip station	Gemiddelde verliestijd (alle voertuigen) [s]
Rotonde	28
Scenario 3	30
Scenario 3 met linksaf op Brusselstraat richting Gossetlaan	27



Figuur 55 – er staat geen wachtrij meer aan het kruispunt in de situatie waarbij er een knip wordt gemaakt aan het tankstation én aan het station van Groot Bijgaarden. In totaal zijn er in die situatie naar schatting ca. 550 voertuigen per uur minder die door het centrum rijden.

4.1.2 Conclusie verkeerssimulaties

Het centrum van Groot Bijgaarden blijft een belangrijke verkeersader waar de goede doorstroming belangrijk is voor alle modi. Als alleen de doorstroming belangrijk zou zijn, en we willen de grote volumes van gemotoriseerd verkeer doorheen het centrum houden, dan scoort een rotonde als oplossing het best. Er is dan echter geen sprake meer van een plein in het centrum. Het centrum wordt dan een kruispunt in plaats van een parking zoals vandaag. Het scenario 3 met de creatie van meer ruimte voor de horeca en voor beleving op het plein blijft de voorkeur hebben. De voorwaarde is wel dat de doorstroming zo goed mogelijk wordt gemaakt.

Initieel werd de simulatie van het scenario 3 uitgevoerd met een eenvoudige kruispuntlayout met één rijstrook in elke richting, zonder voorsorteerstroken. We stelden vast dat met het huidige verkeer de doorstroming in de spits problemen opleverde waar ook de bussen onder zouden lijden.

Op basis daarvan wordt de suggestie gedaan om een voorsorteerstrook voor linksafslaand verkeer van de Brusselstraat (west) naar de Alfons Gossetlaan te voorzien. Dat heeft een bijzonder positief effect op de doorstroming]

We onderzochten ook nog varianten met de Isidoor van Beverenstraat verlegd over het plein. Dat komt voort uit het verlangen om de verbinding tussen de kerk en het plein ook volledig verkeersvrij te maken. Door het knippen van de aansluiting van het tankstation met de E40 merken we nu dat er heel wat minder verkeer gaat zijn op de Isidoor Van Beverenstraat.

Deze variant is niet uit te sluiten als mogelijke piste, maar is afhankelijk van de frequentie van de bussen waarvoor dan toch een oplossing moet worden gezocht en van het resterende verkeer na de knip aan het tankstation.

Als men het gemotoriseerde verkeer niet meer langs het Station laat rijden, dan ontstaat er een toestand met een kwart minder verkeer in het centrum van Groot Bijgaarden. In de avondspits zal het dan zijn zoals nu op het middaguur.

We mogen immers niet vergeten dat we in de simulaties de situatie bekijken van één uur per dag op het drukste moment.

4.1.3 Verplaatsen van het verkeer

Het knippen van de aansluiting met de E40 via het tankstation en ter hoogte van het station resulteert in respectievelijk 300 en 250 voertuigen per uur minder in het centrum op de spits. Dat verkeer gaat niet zomaar verdwijnen, het zal zich grotendeels gaan verplaatsen. Uiteraard zorgen we ervoor met deze ingreep dat het aangenamer wordt om te fietsen en dat de bus vlotter door kan, maar die effecten op de modale keuze kan je niet onmiddellijk verwachten. De vraag is dus welke assen er in eerste instantie méér belast gaan worden door dat verkeer.

De ShortCut-tool stelt ons in staat om op een interactieve en geïndividualiseerde manier de impact van het afsluiten van wegen te communiceren. ShortCut is een routeplanner die de gebruiker toont welke de impact is van de gewijzigde verkeerssituatie op zijn of haar route van A naar B. Het toont de bereikbaarheid op een interactieve en gepersonaliseerde manier.

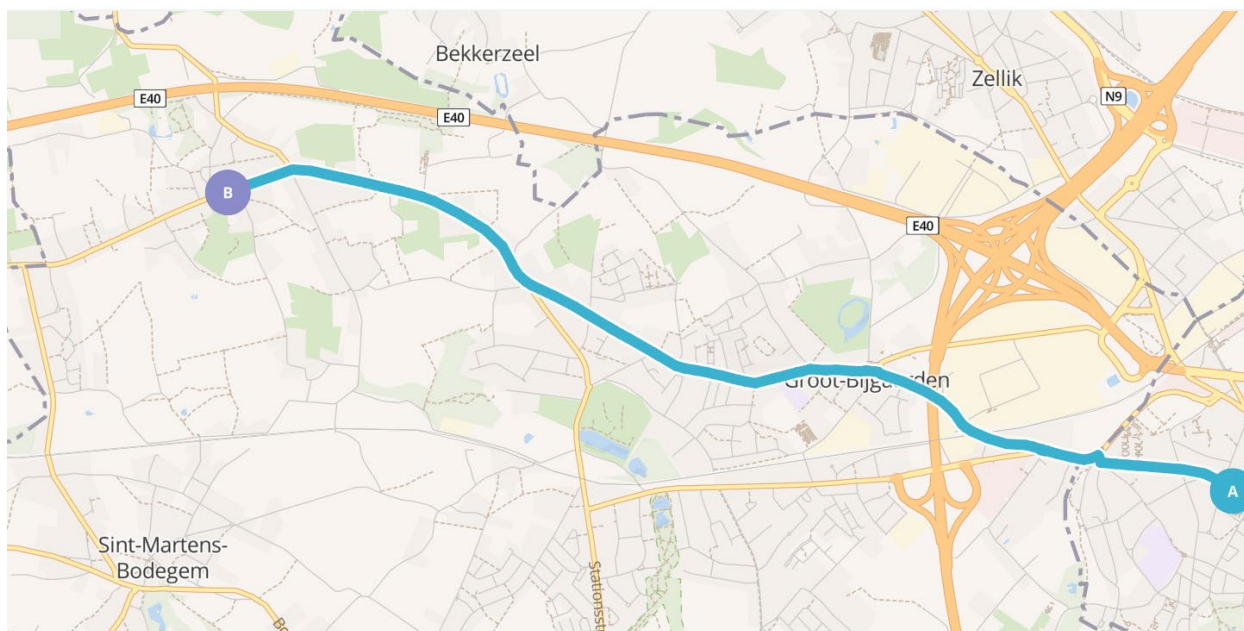
Als voorbeeld zien we hieronder de gewijzigde route voor verkeer komende van Brussel naar Sint-Ulriks-Kapelle tengevolge de knip aan het station. Figuur 37 toont de route in de bestaande toestand, en figuur 38 toont de route met de knip aan het station.

We zien duidelijk een verschuiving van het verkeer voor die route naar de Robert Dansaertlaan. We weten uit eerdere testen dat er een risico bestaat dat er verkeer zou gaan ‘sluipen’ doorheen de Elzenstraat – Nieuwenbos zoals in figuur 39.

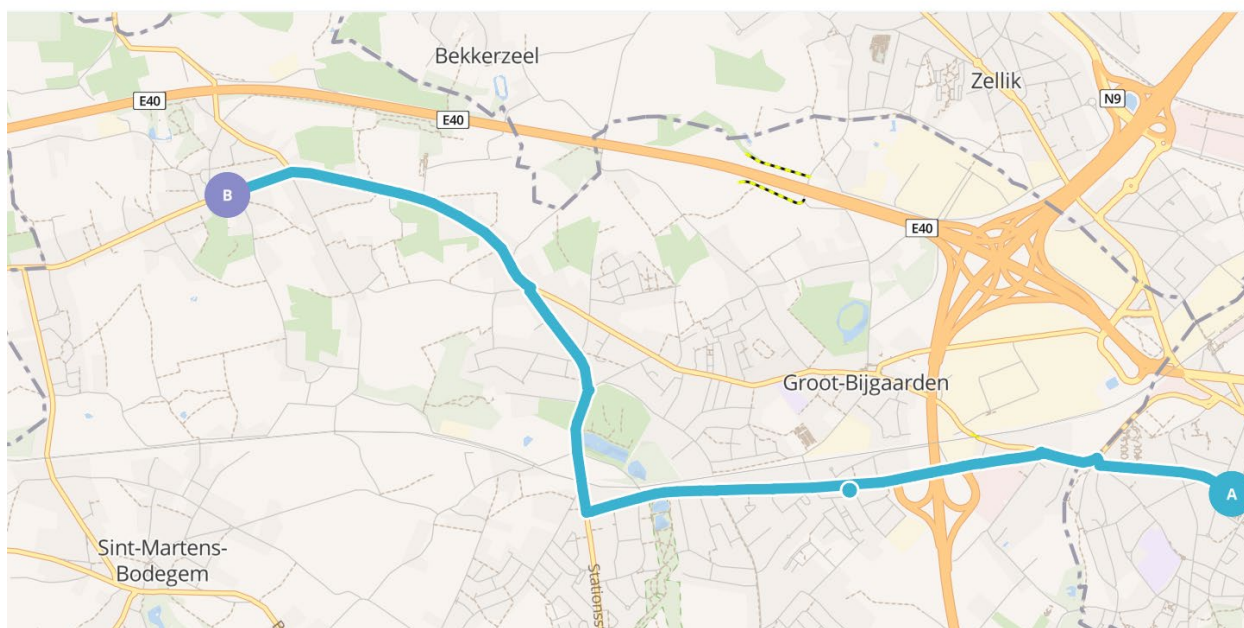
Het verkeer richting Ternat zal deels worden opgevangen in de toekomst door een nieuwe bypass in de stationsomgeving van Dilbeek, die voorzien is langs de Wolsemstraat.

Figuur 40 tenslotte toont het effect van eventuele verschuivingen van verkeer van alle routes tussen de zwart ingekleurde punten samen in één overzicht. De gele routes zijn deze van de bestaande toestand, de rode van het scenario met beide knips. We zien in deze figuur in feite alleen het wegvallen van de route langs het station, de overige routes zullen wat meer gebruikt worden maar er ontstaan op deze schaal klaarblijkelijk geen nieuwe routes.

Als we meer lokale verbindingen bekijken zien we wel verschuivingen.



Figuur 56 - route van Brussel naar Sint Ulriks Kapelle in de bestaande toestand



Figuur 57 - route van Brussel naar Sint Ulriks Kapelle in de toestand met de knip aan het station



Figuur 58 – Voor lokaal verkeer is er een route langs de Elzenstraat – Nieuwenbos. Als de doorstroming op de Dansaertlaan voldoende blijft hoeven maatregelen om deze sluiproute te sluiten niet worden genomen.



Figuur 59 - routes op langere afstand: er komen geen nieuwe routes bij door de knip, bestaande routes worden alleen meer gebruikt

5 Voorkeurscenario en Fasering

De voorkeur van het studieteam gaat uit naar het scenario 3 met een knip van het gemotoriseerd verkeer (i) aan het tankstation om de sluiproute naar de snelweg te sluiten en (ii) aan het station van Groot-Bijgaarden met een tunnel te voorzien voor fietsers en voetgangers. De verwachte verkeersintensiteit valt dan terug op ca. 75% van wat het nu is, een situatie vergelijkbaar met de drukte op de middag.

De parking in het centrum kan verdwijnen met een compensatie op de terreinen langs de Alfons Gossetlaan. Ook de parking aan het Collegiumplein is een tweede optie, daarvoor moet dan wel een overeenkomst worden afgesloten met de eigenaar.

Op de vrijgekomen ruimte in het centrum wordt een plein ingericht met verblijfskwaliteit én met een comfortabele wachtruimte voor busreizigers. Een bij voorkeur overdekte fietsenparking op het plein vult het nieuwe Mobipunt mee in. De parking aan de Alfons Gossetlaan kan ook deel gaan uitmaken van het Mobipunt, met mogelijk een deelwagenvaak als zou blijken dat daarvoor voldoende vraag is. Alleen een goed marktonderzoek kan dat uitwijzen.

Een extra laag parkeren onder de nieuwe woonontwikkeling in de Bosstraat kan voor bewoners van het centrum een oplossing zijn, ook voor wie vandaag werkt in het centrum en zijn wagen graag dichtbij wil zetten kan mogelijks gebaat zijn bij een dergelijke parking. We geloven echter niet dat deze parking ook als rotatieparking voor het winkelen of zelfs de horeca van nut zal zijn. Dat zou alleen kunnen als er een zeer drastische wijziging zou komen in het parkeerregime (betalend en kortparkeren + significant gaan schrappen in het langsparkeren) maar daarvoor bestaat geen draagvlak naar ons aanvoelen. Bovendien is de rentabiliteit van een dergelijke ondergrondse rotatieparking in deze locatie zeer onwaarschijnlijk.

Het compenseren van alle parking in het centrum op de verbeterde parking langs de Alfons Gossetlaan is strikt genomen niet nodig om toch nog voldoende parking te hebben. Als evenwel zou blijken dat dit het draagvlak vergroot, dan is een aanleg van een wat grotere parking – liefst zo groen mogelijk – wel een te overwegen optie.

De belangrijkste eerste verbetering die een investering vraagt is beslist de vernieuwing van de voetpaden in het centrum. Stappen is voor alle bewoners en ook de bezoekers van Groot-Bijgaarden de belangrijkste modus.

Per fiets door het centrum zal gemengd verlopen met autoverkeer – uitgezonderd in de Bosstraat waar deels een uitbreiding van de fietspaden is voorzien. De uitbreiding van de zone 30 is dan ook iets wat bij de vernieuwing van het centrum moet worden ingevoerd. De overgang van 50 naar 30 moet duidelijk en visueel worden weergegeven, een poorteffect is daarvoor wenselijk.

Een ontwerpteam moet zich buigen over het detailontwerp van het plein en zijn exacte invulling. De aansluiting met het Pampoelhuis, de kerk en de parking aan de Alfons Gossetlaan zijn daarbij ruimtelijk de belangrijke elementen. Het verschuiven van de as van de Alfons Gossetlaan in het verlengde van de Bosstraat is ook zeer belangrijk in dat ontwerp.

De voorrang op dit nieuwe kruispunt is een keuze die wat ons betreft gemaakt moet worden op het ultieme scenario met de knip voor gemotoriseerd verkeer aan het station. We voelen daar de grootste aarzeling en weerstand. De impact op routes van gemotoriseerd verkeer is wellicht groot in de hoofden van mensen. Er is een idee dat Groot-Bijgaarden dan niet meer bereikbaar zou zijn. Dat is niet zo. Het

centrum blijft een kruispunt, zeer goed bereikbaar met alle modi. Maar wel beter gebalanceerd en met meer respect en plaats voor fietsers en openbaar vervoer, de modi die in de toekomst cruciaal zijn voor de leefbaarheid van niet alleen het dorp maar de ganse planeet.

Wat betreft het Bijgaardenhof lijkt het ons best van vooral n te zetten op parkeren voor de nieuwe bewoners, en eventueel een extra laag parkeren te voorzien indien uit een marktstudie zou blijken dat er interesse is – gegeven het Masterplan voor het centrum – om extra parking te voorzien voor langparkeren voor andere bewoners en werknemers. Dat kan in een huur- of koopformule.

De rol van de gemeente lijkt ons daarbij niet actief – participierend te zijn, maar ondersteunend. In de zin dat als de ontwikkelaar voldoende mensen kan vinden die bereid zijn van een parkeerplaats te kopen of huren de stad het parkeren op openbaar domein nog iets meer beperkt.

Niet alle maatregelen die worden voorgesteld hoeven in één keer te worden gerealiseerd, het project kan gefaseerd worden uitgevoerd. Na elke fase kan een evaluatie van de situatie worden gemaakt en het plan bijgestuurd indien wenselijk of nodig.

We geven in deze startnota een aanzet van een mogelijke fasering. Een definitieve fasering kan pas worden opgemaakt bij de opmaak van de projectnota met daarin ook de plannen op een gedetailleerdere schaal.

1. Initiële fase

- a. Het knippen van gemotoriseerd verkeer naar en van de E40 via het tankstation zal een onmiddellijk en positief effect hebben op de belasting van het centrum
- b. De voetpaden langsheen de wegen waar er geen asverschuiving komt kunnen al worden aangepakt
- c. De parking aan de Alfons Gossetlaan kan in deze fase worden aangepakt – hetzij met een minimale dan wel een maximale capaciteit, dat is een beleidskeuze

2. Eerste fase van de werken aan het Gemeenteplein

- a. Afbouwen parkeerplaatsen aan de westzijde van het Gemeenteplein, inclusief deze nabij de kerk en het Pampoelhuis.
- b. Invoering zone 30 en daarbij horend fietsstraten
- c. Evaluatie van het verkeersvolume in het centrum
- d. Beslissing over de knip aan het Station van Groot Bijgaarden
- e. Beslissing over de keuze van de inrichting van het kruispunt: zonder afslagstrook als de knip wordt beslist, met afslagstrook als er géén knip komt
- f. Beslissing over knip (half of volledig) van Van Beverenstraat over het plein, inclusief eventuele verplaatsing van busroutes en haltes
- g. Heraanleg van het Gemeenteplein tussen de kerk en het toekomstig tracé van de Gossetlaan

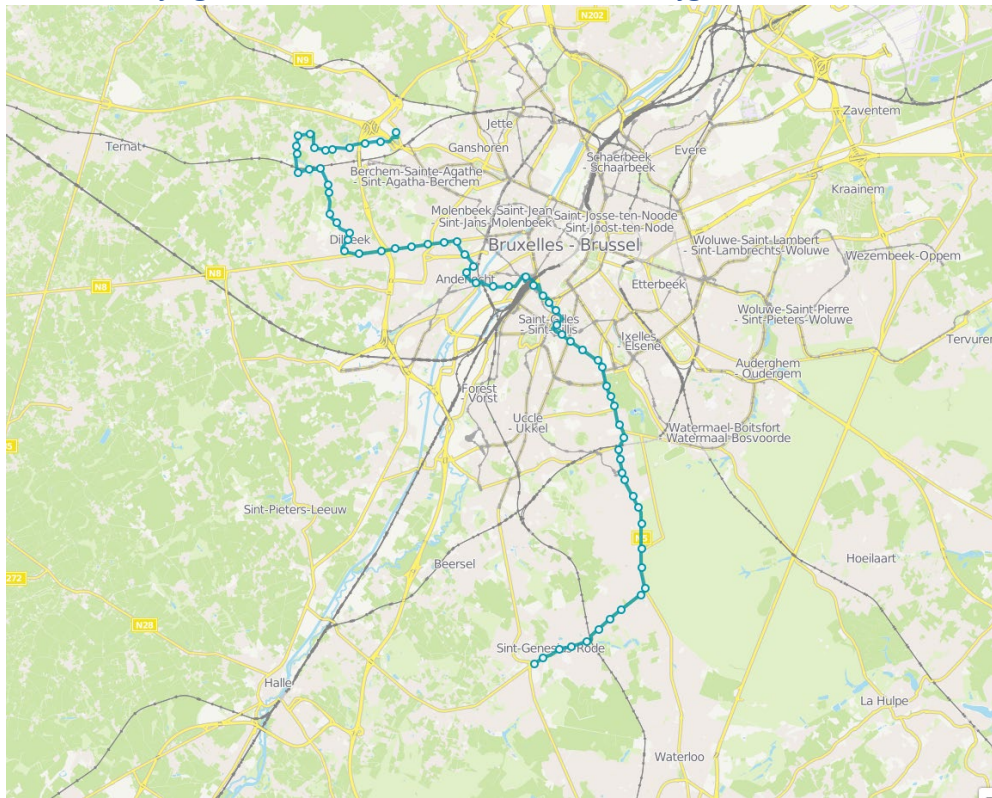
3. Tweede fase van de werken aan het Gemeenteplein – valt samen met de knip aan het station

- a. Verleggen van de as Alfons Gossetlaan
- b. Inrichting van het plein
- c. Inrichting van het Mobipunt

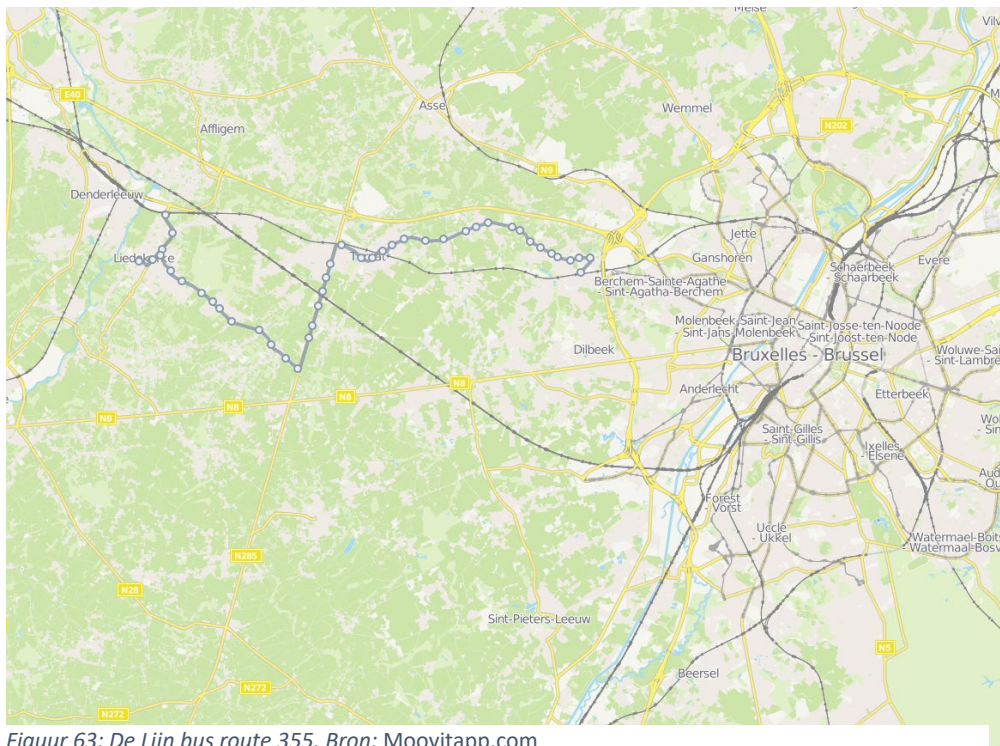
- d. Herinrichting van de Brusselstraat tussen het centrum en het station, met knip voor gemotoriseerd verkeer en aandacht voor een goeie fietsverbinding

6 Bijlagen

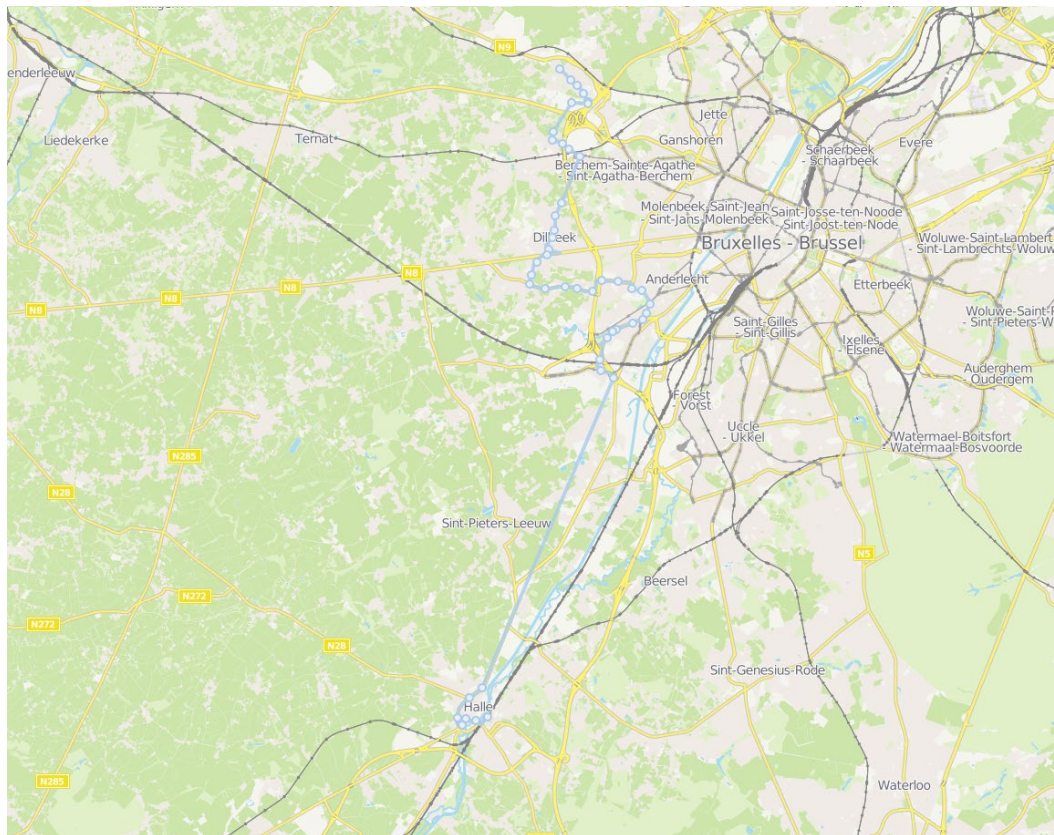
6.1 7.1 Bijlage 1: Bus Routes Centrum Groot-Bijgaarden



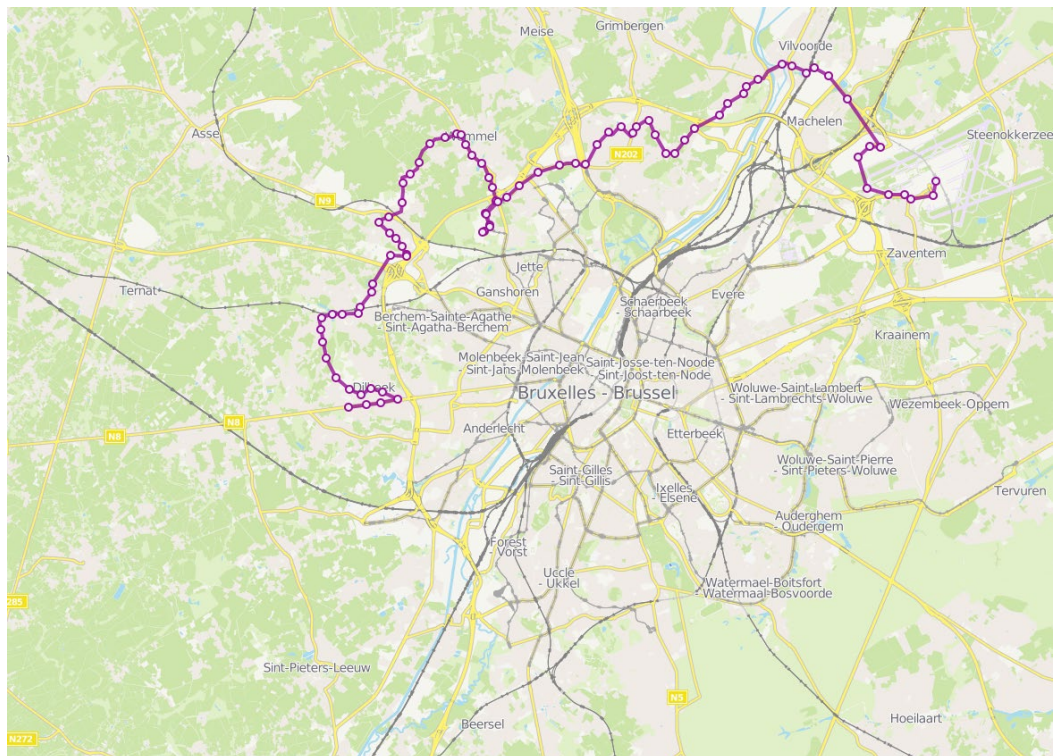
Figuur62: De Lijn bus route 136. Bron: Moovitapp.com



Figuur 63: De Lijn bus route 355. Bron: Moovitapp.com



Figuur 60: Schoolbus route 572. Bron: Moovitapp.com



Figuur 61: De Lijn bus route 820. Bron: Moovitapp.com

6.2 Bijlage 2 – learnings van de studie