

Sint-Pieters-Leeuw – Herziening Mobiliteitsplan

Beleidsnota

Gemeente Sint-Pieters-Leeuw

Contactpersoon

DAAN STORMS
Mobiliteitsdeskundige

M +32 (0)472 36 92 26
E daan.storms@arcadis.com

Arcadis Belgium nv
Post X
Borsbeeksebrug 22
2600 Antwerpen
België

Inhoudsopgave

1	Inleiding	8
1.1	Procesverloop	8
1.2	Participatietraject	10
1.3	Leeswijzer	10
2	Knelpunten, kansen en doelstellingen	12
2.1	Knelpunten	12
2.2	Kansen	14
3	Besluiten uitwerkingsfase	16
3.1	Duurzaam scenario	16
3.2	Conclusies uitwerkingsnota	17
3.2.1	Verbeteren verkeersleefbaarheid	17
3.2.2	Zwaar vervoer	17
3.2.2.1	Vrachtrouthering	17
3.2.2.2	Ontsluiting Drie Fonteinenbrug	17
3.2.3	Fietsvoorzieningen	18
3.2.3.1	Drie Fonteinenbrug	18
3.2.4	Openbaar vervoer	18
3.2.4.1	Basisbereikbaarheid	18
3.2.4.2	Uitbouw netwerk Hoppinpunten	18
3.2.5	Parkeerbeleid	19
3.2.5.1	Afbakening parkeerzones Negenmanneke	19
3.2.5.2	Afbakening parkeerzones Zuun	19
3.2.5.3	Algemene maatregelen	19
3.2.6	Schoolomgevingen	19
3.2.7	Minder borden	20
3.2.8	Wegencategorisering	20
4	Het beleidsscenario en relatie met de beleidsplannen van de hogere overheden	21
4.1	Toelichting beleidsscenario	21
4.1.1	Ruimtelijke ontwikkelingen	21
4.1.2	Verkeersnetwerken	21
4.1.2.1	Gewenste wegenstructuur – wegcategorisering	22
4.1.2.2	Openbaar vervoer	21

4.1.2.3	Fietsroutenetwerk	21
4.1.3	Flankerende maatregelen	22
4.2	Relatie met de beleidsplannen van de hogere overheden	23
5	(Operationele) doelstellingen	25
5.1	Decreet Basisbereikbaarheid	25
5.2	Doelstellingen Vlaams Gewest	25
5.3	Doelstellingen van de Vervoerregio Vlaamse Rand	25
5.4	Uitgangspunten en doelstellingen Provincie Vlaams-Brabant	26
5.5	Algemene doelstellingen gemeente Sint-Pieters-Leeuw	26
6	Uitwerking van de werkdomeinen	28
6.1	Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen	28
6.1.1	Doelstellingen ten aanzien van Sint-Pieters-Leeuw	28
6.1.2	Gewenste ruimtelijke structuur	28
6.1.2.1	Een gedifferentieerd beleid voor stedelijk gebied en buitengebied	28
6.1.2.2	Wonen in de kernen	29
6.1.2.3	Gedifferentieerde kernen met decentralisatie van de voorzieningen	29
6.1.2.4	De economische structuur	29
6.1.2.5	Vrijwaren van de open ruimte	30
6.1.2.6	Verkeers- en vervoersstructuur	30
6.1.2.7	Toeristisch-recreatieve structuur	31
6.1.3	Strategische en ruimtelijke projecten	32
6.1.3.1	Masterplannen stationsomgeving Ruisbroek	32
6.1.3.2	Reconversie rond de ACV-site in Ruisbroek	32
6.1.3.3	De recreatievoorziening Vlaams Trefpunt Laekelinde te Sint-Pieters-Leeuw	32
6.1.3.4	Reconversie tussen Bergensesteenweg en kanaalzone	33
6.1.3.5	N6-Bergensesteenweg als multifunctionele drager	33
6.1.3.6	Bovenlokaal planningsproces 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden'	34
6.1.4	Bepaling actieprogramma	35
6.2	Werkdomein B – Netwerken per modus	35
6.2.1	Het voetgangersverkeer	35
6.2.1.1	Doelstellingen	35
6.2.1.2	Uitwerking beleidsplan voetgangersnetwerk	36
6.2.1.3	Bepaling actieprogramma	38
6.2.2	Het fietsverkeer	38
6.2.2.1	Doelstellingen	38
6.2.2.2	Uitwerking beleidsplan fietsverkeer	39
6.2.2.3	Bepaling actieprogramma	47

6.2.3	Het openbaar vervoer	47
6.2.3.1	Doelstellingen	47
6.2.3.2	Uitwerking beleidsplan openbaar vervoer	47
6.2.3.3	Bepaling actieprogramma	51
6.2.4	Het autoverkeer	51
6.2.4.1	Doelstellingen	52
6.2.4.2	Uitwerking beleidsplan autoverkeer	52
6.2.4.3	Bepaling actieprogramma	64
6.2.5	Het vrachtverkeer	65
6.2.5.1	Doelstellingen	65
6.2.5.2	Uitwerking beleidsplan vrachtverkeer	65
6.2.5.3	Bepaling actieprogramma	68
6.2.6	Het verkeersveiligheidsplan	68
6.2.6.1	Doelstellingen	68
6.2.6.2	Uitwerking verkeersveiligheidsplan	68
6.2.6.3	Bepaling actieprogramma	71
6.2.7	Het parkeerbeleid	71
6.2.7.1	Doelstellingen	71
6.2.7.2	Uitwerking parkeerbeleidsplan	72
6.2.7.3	Bepaling actieprogramma	81
6.3	Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen	82
6.3.1	Vervoersmanagement	82
6.3.2	Financiële maatregelen	82
6.3.3	Communicatie, informeren en sensibiliseren	83
6.3.4	Handhaving	85
7	Actieplan	87
8	Voorstel tot wijziging van verordeningen beleidsplannen	89
9	Voorstel organisatie en evaluatie	90
10	Bijlagen	92
10.1	Samenstelling PSG	92
10.2	Verslag PSG Verkenningsfase	93
10.3	Verslag PSG Onderzoeksfase	93
Colofon		94

Overzicht kaarten

Kaart 1: Knelpunten	12
Kaart 2: Gewenste ruimtelijke structuur	28
Kaart 3: Overzicht strategische projecten	32
Kaart 4: Afbakening van de verblijfsgebieden	36
Kaart 5: Lokaal recreatief voetgangersnetwerk	37
Kaart 6: Functioneel fietsroutenetwerk	39
Kaart 7: Stand van zaken fietsinfrastructuur november 2011	43
Kaart 8: Recreatief fietsroutenetwerk	43
Kaart 9: Fietsknooppuntennetwerk	45
Kaart 10: Openbaar vervoer	47
Kaart 11: Wegencategorisering	51
Kaart 12: Afbakening van de verblijfsgebieden, tewerkstellingszones en landelijke gebieden en snelheidsregimes	63
Kaart 13: Gewenste ontsluiting vrachtverkeer	65
Kaart 14: Ontsluiting bedrijvzone buiten N6	66
Kaart 15: Maatregelen Negenmanneke	66
Kaart 16: Parkeerbeleidsplan	72

1 Inleiding

1.1 Procesverloop

Het vorige mobiliteitsplan van Sint-Pieters-Leeuw¹ werd conform verklaard door de Provinciale Auditcommissie (PAC) van 13/12/2011. Dit mobiliteitsplan werd middels een sneltoets geëvalueerd (GBC 05/02/2018). Vanuit deze sneltoets werd besloten dat het nodig was om het mobiliteitsplan te verbreden/verdiepen (spoor 2).

Het verbreden/verdiepen van het mobiliteitsplan omvat drie fases. De verkenningsfase (fase 1) omvat het actualiseren van de planningscontext en het formuleren van het onderzoek voor de geselecteerde thema's. In deze fase werden de volgende thema's naar voor geschoven:

- **Vrachtroutes;**
- **Verkeersafwikkeling tussen N6 Brussel-Bergen (Bergensesteenweg) en N266 Humaniteitslaan;**
- **Parkeren in verstedelijkt gebied;**
- **Schoolomgevingen;**
- **Minderbordenpolitiek;**
- **Basisbereikbaarheid openbaar vervoer**

In augustus 2019 werd het verbreden/verdiepen (fase 2) van het mobiliteitsplan 2012 in opdracht van de gemeente Sint-Pieters-Leeuw aangevangen door Arcadis.

In de uitwerkingsfase (fase 2) werd het onderzoek uitgevoerd en werden reeds aanbevelingen geformuleerd naar het beleid toe.

In de beleidsfase (fase 3) wordt een beleid geformuleerd voor elk van de zes te verbreden/verdiepen thema's. Tijdens het onderzoek werd ook een zevende thema gedefiniëerd:

- **wegencategorisering.**

Het voorliggend mobiliteitsplan heeft het mobiliteitsplan 2012 (opgemaakt door Mint & D+A Consult) als basis en werd:

- waar nodig geactualiseerd;
- en aangevuld met het beleid voor de te verbreden/verdiepen thema's.

De passages die werden geactualiseerd en/of aangevuld, werden in bold aangeduid.

Overzicht procesverloop

Sneltoets

Datum	Overleg
05/02/2018	Goedkeuring GBC Sneltoets

Verkenningsfase

Datum	Overleg

¹ Het mobiliteitsplan Sint-Pieters-Leeuw (2012) werd opgemaakt door het studie bureau Mint & D+A Consult in opdracht van de gemeente Sint-Pieters-Leeuw.

17/06/2019	Startoverleg
5/11/2019	Werkoverleg Projectstuurgroep Verkenningsfase
19/12/2019	Goedkeuring participatie
20/12/2019	Projectstuurgroep Verkenningsfase

Uitwerkingsfase

Datum	Overleg
10/02/2020	Werkoverleg Vlaamse Waterweg
20/10/2021	Werkoverleg 1 Projectstuurgroep Onderzoeksnota
30/03/2022	Werkoverleg 2 Projectstuurgroep Onderzoeksnota
20/06/2022	Projectstuurgroep Onderzoeksnota
08/08/2022	Goedkeuring Onderzoeksnota

Beleidsfase

Datum	Overleg
27/04/2023	Projectstuurgroep Beleidsnota

1.2 Participatietraject

De gemeente heeft gekozen voor een interactieve en proactieve samenwerking met haar bevolking. Op deze manier kan er gewerkt worden aan een gedragen mobiliteitsplan. Het vooropgestelde participatietraject werd door de gemeenteraad goedgekeurd op 19 december 2019.

1. Geen bijeenkomst bij de afronding van de verkenningnota. De nota wordt wel publiek gedeeld.
2. Uitwerkingsfase
 - a. Werkgroepen: enkele thema's worden nader besproken in werkgroepen
 - i. 1 groep rond thema 2: afwikkeling N6 – N266 (omwille van de Corona-pandemie hebben deze werkgroepen niet kunnen plaatsvinden)
 - b. Daarnaast kunnen burgers ook via een digitaal platform participeren. Dit platform werd georganiseerd door de gemeente en werd voor voor volgende thema's gebruikt:
 - i. Thema 4: Schoolomgevingen
 - ii. Thema 1: Vrachtroutring
 - c. 4 thema's worden niet als dusdanig in het participatietraject opgenomen:
 - i. Thema 1: Vrachtparkeren
 - ii. Thema 5: Minder borden
 - iii. Thema 6: Openbaar vervoer
 - iv. Thema 7: Wegencategorisering
3. Eén bijeenkomst bij het beleidsplan, als uitwerking van actietabel in de beleidsnota

Omwille van de geldende Corona-maatregelen hebben er geen fysieke bijeenkomsten kunnen plaatsvinden, maar werden wel online bevestigingen uitgevoerd. De input hiervan werd verwerkt in het onderzoek.

1.3 Leeswijzer

Het beleidsplan is opgebouwd uit een informatief deel, een richtinggevend deel en een actieplan.

In het **informatief deel** wordt eerst een overzicht gegeven van de knelpunten, kansen en doelstellingen die geformuleerd werden in het mobiliteitsplan 2012, aangevuld met de knelpunten uit het verbreden/verdiepen. Tot slot van het informatief deel wordt het beleidsscenario voorgesteld dat de basis vormt voor de werkdomeinen in het richtinggevend deel.

In het **richtinggevend deel** worden de doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid geformuleerd en wordt het gewenste mobiliteitsbeleid uitgewerkt in drie werkdomeinen. In werkdomein A worden de ruimtelijke ontwikkelingen besproken die van belang zijn voor het mobiliteitsbeleid. In werkdomein B wordt dan het beleid voor de verschillende verkeersnetwerken uitgewerkt. Het beleid voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, autoverkeer, vrachtverkeer, parkeren... In werkdomein C wordt vervolgens aangegeven welke maatregelen vooropgesteld worden om het vooropgestelde mobiliteitsbeleid te ondersteunen.

In het **actieplan** worden alle acties opgenomen die nodig zijn om het gewenste mobiliteitsbeleid uit te voeren. In het actieplan wordt aangegeven op welke termijn de gemeente de uitvoering van een actie ziet. Het actieplan omvat een actualisatie van het actieplan uit het mobiliteitsplan 2012 en werd aangevuld met nieuwe acties om het gewenste mobiliteitsbeleid te realiseren.

De passages die werden geactualiseerd en/of aangevuld, werden in bold aangeduid.

INFORMATIEF DEEL

2 Knelpunten, kansen en doelstellingen

Kaart 1: Knelpunten

In de onderzoeksfase werden de knelpunten, kansen en doelstellingen opgelijst. Onderstaande tabellen geven deze per thema weer.

2.1 Knelpunten

Tabel 2-1. Knelpunten

Knelpunt	Doelstelling	Context
• Ruimtelijke ontwikkelingen		
• Toenemende expansie van het Brussels Gewest	→ Bereikbaarheid en leefbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Druk op nederzettings-, verkeers-, economische – en natuurlijke structuur • Inperking impact via GRUP: Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB) • Bescherming via o.m. structuur- en uitvoeringsplanning
• Aantasting landelijk karakter van deelgemeenten	→ Milieu	<ul style="list-style-type: none"> • Lintbebouwing langsheen verscheidene wegen • Bescherming karakter via o.m. structuur- en uitvoeringsplannen
• Barrièrewerking spoorweg en N6	Kanaal, → Bereikbaarheid en Leefbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Verbetering mogelijk via (her)aanleg Drie Fonteinbrug/ Sasbrug/ Bananenbrug • Aantal oversteekvoorzieningen blijft beperkt
• Conflicterende bestemmingsfuncties langsheen N6	→ Bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> • Impact op: leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid en toegankelijkheid • Inperking via GRUP: VSGB
• Onveilige schoolomgevingen	→ veiligheid, leefbaarheid, toegankelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> • Mogelijks onveilig • Resultaten worden besproken in de uitwerkingsnota
• Gemotoriseerd verkeer		
<ul style="list-style-type: none"> • Afwikkeling verkeer naar/ komende van hoofdwegennet <ul style="list-style-type: none"> ○ Licht/ medium vervoer ○ Zwaar vervoer 	→ bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en toegankelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> • Verhoogde verkeersintensiteiten mogelijk door (her)aanleg Drie Fonteinbrug/ Sasbrug/ Bananenbrug • RUP Bergpoort voorziet extra verkeersgeneratie > Voldoende draagkracht omgeving?
• Vrachtverkeer	→ leefbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> • N6 + Mogelijks ook andere wegen • Resultaten worden besproken in de uitwerkingsnota
• Parkeerproblemen in de stedelijke kernen	→ leefbaarheid en toegankelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> • Resultaten worden besproken in de uitwerkingsnota

<ul style="list-style-type: none"> • Bereikbaarheid SPL met het OV <ul style="list-style-type: none"> ○ Missing-links ○ Multimodaliteit/intermodaliteit 	<p>→ bereikbaarheid, toegankelijkheid</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dekkingsgraad/ Level Of Service/ Afstemming vervoersdiensten afhankelijk van te kiezen OV-model • Huidig OV-model: beperkte bereikbaarheid van kernen
<ul style="list-style-type: none"> • Gevaarlijke punten 	<p>→ veiligheid</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Schoolomgevingen > resultaten worden besproken in de uitwerkingsnota • Aanwezigheid gevaarlijke punten binnen SPL > herinrichting kruispunten N6 reeds gepland/ uitgevoerd
<p>• Langzaam verkeer</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • Niet-conforme fietsinfrastructuur 	<p>→ veiligheid</p>	<p>Niet-conforme infrastructuur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pepingensesteenweg • Galgstraat (m.u.v. tracé tussen Kerkhofstraat - Jan Baptist Troucheastraat; geen infrastructuur) • Georges Wittouckstraat • Europalaan • N6 (ten Zuiden van kruising N6 x Europalaan) • Laaklinde • F20 Halle-Brussel
<ul style="list-style-type: none"> • Missing-links fietsrouten netwerk 	<p>→ Bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Missing-link Ruisbroek – BFF • Resultaten worden besproken in de uitwerkingsnota
<ul style="list-style-type: none"> • Trage wegen 	<p>→ Leefbaarheid</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nood aan integratie trage wegennet in netwerk langzaam verkeer
<p>• Verkeersleefbaarheid</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • Hoge verkeersintensiteiten op <ul style="list-style-type: none"> ○ bepaalde verbindende/ontsluitende verkeersassen ○ Stedelijke kernen 	<p>→ Leefbaarheid</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Herinrichting N6 > scheiding doorgaand/ lokaal verkeer • Extra verkeersaanzuiging als gevolg van (her)aanleg bruggen • Hinder (o.m. geluid en trillingen) als gevolg van de E19 in Ruisbroek • Verkeerstellingen worden besproken in uitwerkingsnota

2.2 Kansen

Tabel 2-2. Kansen

Kansen	Doelstelling	Context
Ruimtelijke ontwikkelingen		
• Nabijheid Brussel	→ Bereikbaarheid	• Nabijheid als beste vorm van bereikbaarheid
• Strategisch project Kanaalzone/ Streefbeeld 'Kanaal naar Charleroi'		
○ Kernversterking	→ Leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid	• Open ruimte vrijwaren, kwaliteitsvol
○ Ruimtelijke inpassing van bepaalde bestemmingsfuncties in de Kanaalzone	→ Leefbaarheid, veiligheid, toegankelijkheid en bereikbaarheid,	• Strategisch project stationsomgeving Ruisbroek • Ruimtelijke ontwikkelingen 'Kanaaltuinen', 'Buitenplas', 'Klein-Bijgaarden Brocap' 'Krekendries'
○ Oversteekbaarheid Kanaal/ spoorwegen/ N6	→ Leefbaarheid, veiligheid, toegankelijkheid en bereikbaarheid,	• (Her)aanleg bruggen > aanpak van de bottlenecks • Nieuw ontwerp N6 integreert comfortabele, veilige voorzieningen voor voetgangers- en fietsers
○ Netwerk voor gemotoriseerd verkeer in de Kanaalzone	→ bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid, toegankelijkheid	• Nieuw geoptimaliseerd ontwerp N6 ingericht/ werkzaamheden gepland • (Her)aanleg Bruggen > Verschuiving verkeersstromen
○ Regionaal Centrum	Overslag → Bereikbaarheid, milieu	• Modale verschuiving naar het kanaal mogelijk
Gemotoriseerd verkeer		
• Afwikkeling verkeer naar/ komende van hoofdwegennet	→ bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en toegankelijkheid	• Aanleg ventwegen, herinrichting kruispunten langs N6 uitgevoerd/ op de agenda
○ Licht/ medium vervoer		
○ Zwaar vervoer		
• Aansluiting op het OV	→ toegankelijkheid, bereikbaarheid	• Combimobiliteit/ Situering Mobipunten • Vraaggestuurde OV-model

→ Mag geen afbouw worden van het bestaand OV-model

-
- | | | |
|---|-------------------|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Sturend parkeerbeleid | →
leefbaarheid | <p>Toegankelijkheid,</p> <ul style="list-style-type: none">• Parkeeraanbod gebruiken als middel om in te grijpen op de parkeervraag.• Beleid i.f.v. modale transitie |
|---|-------------------|---|

• **Langzaam verkeer**

- | | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Afstemming Netwerk voor langzaam verkeer | →
Veiligheid, toegankelijkheid, bereikbaarheid | <ul style="list-style-type: none">• Conforme fietsinfrastructuur noodzakelijk |
|--|---|---|
-

3 Besluiten uitwerkingsfase

Na de uitvoering van het onderzoek (fase 2 – uitwerkingsfase) werd in de uitwerkingsnota geconcludeerd dat het duurzame beleidsscenario uit het vorige mobiliteitsplan behouden kan blijven. In de uitwerkingsnota werden verschillende thema's onderzocht. Op het einde van elk thema werden oplossingsrichtingen voor het verbreden/verdiepen van het huidige mobiliteitsplan aangegeven.

Hieronder wordt het vertrekpunt van het beleidsscenario – duurzaam scenario 2 uit het vorige mobiliteitsplan – hernomen en worden de besluiten van de verschillende thema's uit de uitwerkingsnota opgenomen.

3.1 Duurzaam scenario

Het duurzaam scenario steunt voor de ruimtelijke ingrepen op de principes van het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen. De overheid voert een sturend beleid, waarbij het beleid binnen de verschillende sectoren van overheidszorg op elkaar worden afgestemd. Kwaliteit is meer dan minder automobiliteit. Kwaliteit vertaalt zich in ruimte, milieu, economie en samenleving. Het mobiliteitsbeleid is een exponent van een globaal beleid gericht op duurzaamheid. Mobiliteit wordt niet als oorzaak, maar als gevolg van maatschappelijke processen gezien. De geleiding van de mobiliteit wordt hier bij de bron aangepakt: de locatie en de schaal van de activiteiten. Er gaat eveneens aandacht uit naar het versterken van het openbaar vervoer in de gemeente.

Algemene kenmerken van het scenario zijn:

- Inbreiding en verdichting van de verschillende kernen in het buitengebied van de gemeente Sint-Pieters-Leeuw;
- Versterking van het stedelijk weefsel in het stedelijk gebied van Sint-Pieters-Leeuw;
- Concentreren van industrie, KMO en ambachtelijke nijverheid in gedifferentieerde entiteiten;
- Behoud en versterking van de open ruimte: grote open ruimte aan de westzijde van de gemeente, open ruimtecorsidors tussen de kernen en de woonwijken;
- Behoud en versterking van de groen- en natuurgebieden tot volwaardige structuren;
- Geen nieuwe wegeninfrastructuur;
- Doortochtherinrichtingen van een aantal interlokale en lokale verbindingswegen;
- Introductie van een ringbus rond Brussel en een tangentiële lijn op gemeentelijk niveau;
- Optimalisering van het bestaande (inter)lokale openbaar vervoer;
- Voorzien van een aantal specifieke routes voor openbaar vervoer en fietsverkeer;
- Optimalisering van het fietsroutenetwerk;
- Verschillende herinrichtingsvoorstellen;
- Uitwerken van een verkeerscirculatie- en parkeerplan.

Voor de wegencategorisering wordt het principe van de boomstructuur toegepast op de gemeente door elke kern van Sint-Pieters-Leeuw via de meest aangewezen route te ontsluiten naar het dragend wegennet. **Daarnaast wordt dankzij het netwerk van rasters een duidelijk onderscheid gemaakt tussen verbindingswegen en ontsluitingswegen. Hierdoor wordt het lokaal netwerk beter afgeschermd van doorgaand verkeer.** De autoverbindingen tussen de verschillende (deel)kernen worden onmogelijk gemaakt, waardoor de mogelijkheden van de alternatieve vervoerswijzen (openbaar vervoer, fiets, te voet) worden vergroot. **De lokale wegencategorisering wordt opgebouwd op basis van de nieuwe categorisering van het wegennet die uitgaat van een multimodale benadering en robuust is, vlot in alle omstandigheden en meer samenhangend.**

De realisatie van de boomstructuur leidt tot volgende hoofdontsluitingen:

- Sint-Pieters-Leeuw is aangewezen op de route Lotstraat, Laaklinde, Huysmanslaan, Stationsstraat, Zennestraat, Beerselstraat om in Beersel op het hoofdwegennet aan te sluiten.

- **Negenmanneke en Zoon takken op het hoofdwegennet aan langs de Brusselbaan/Leon Kreperlaan en sluiten daar aan op de route N6-Bergensesteenweg, Eugène Ghijsstraat, Drie Fonteinbrug om aan te takken op het hoofdwegennet.**
- Vlezenbeek, Sint-Laureins-Berchem en Oudenaken zijn via de Postweg en de Brabantsebaan verbonden met het hoofdwegennet in Anderlecht.
- Het bedrijventerrein langs het kanaal houdt zijn multimodale ontsluiting langs water, spoor en kan gebruik maken van het op- en afrittencomplex nr.18 (Drogenbos – Ruisbroek) om het hoofdwegennet te bereiken.
- De deelgemeente Ruisbroek bedient zich van hetzelfde op- en afrittencomplex.

De voorgestelde wegcategorisering garandeert de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de verschillende verblijfsgebieden, met dien verstande dat de verbindingen via de gemeentelijke hoofdwegenstructuur dienen te gebeuren. Daartoe is het echter noodzakelijk dat aan de verschillende categorieën van wegen inrichtingseisen worden gekoppeld.

3.2 Conclusies uitwerkingsnota

3.2.1 Verbeteren verkeersleefbaarheid

Congestieproblemen op de wegen van en naar Brussel leiden tot een toename van sluipverkeer op de lokale wegen in en rond Sint-Pieters-Leeuw. Dit sluipverkeer komt door woonstraten en zorgt daar voor een sterke verhoging van de hoeveelheid verkeer. Dit knelpunt kan opgelost worden door grote investeringen op het hogere wegniveau om congestie te doen afnemen en neiging tot het zoeken van sluiproutes te verminderen. Maar dit knelpunt kan ook worden aangepakt door een aantal sluiproutes onmogelijk te maken.

Indien niet wordt overgegaan tot het onmogelijk maken van sluipverbindingen is de verkeersleefbaarheid in de woonstraten vaak een probleem.

3.2.2 Zwaar vervoer

3.2.2.1 Vrachtrouwing

Uit het onderzoek is gebleken dat het vrachtverkeer zich concentreert in het noordelijk deel van de N6-Bergensesteenweg. De doorstroming wordt verbeterd voor het andere verkeer door het vrachtverkeer telkens de kortste weg te laten nemen naar de gewenste vrachtroute. Bedrijven gelegen ten zuiden van de Ruisbroeksesteenweg volgen de Bergensesteenweg richting Halle om zo aan te sluiten op de gewenste vrachtroutes. Bedrijven gelegen ten noorden van de Ruisbroeksesteenweg dienen de nieuwe Drie Fonteinbrug te volgen om zo aan te sluiten op het hoofdwegennet.

Er wordt tevens voorgesteld dat de bedrijven gelegen tussen de E. Ghijsstraat en de gemeentegrens met Anderlecht richting E. Ghijsstraat rijden om daar het aansluitingspunt te nemen richting de gerealiseerde Drie Fonteinbrug. Het stuk van de Bergensesteenweg tussen de E. Ghijsstraat en oprit van de ring in Anderlecht kan zo in sterke mate ontlast worden van het vrachtverkeer.

Bijkomend worden maatregelen voorgesteld om het vrachtverkeer in de woonstraten in wijk Negenmanneke te beperken, zoals knips en enkelrichtingsverkeer.

Tot slot wordt ook de piste van een wachtparking voor vrachtverkeer verder onderzocht, om tegemoet te komen aan de problematiek van geparkeerde vrachtwagens in woonwijken.

3.2.2.2 Ontsluiting Drie Fonteinbrug

In het mobiliteitsplan 2012 werd het belang van de Drie Fonteinbrug voor Sint-Pieters-Leeuw benadrukt. De brug kan het noordelijk deel van de Bergensesteenweg (het deel tussen de E. Ghijsstraat en de oprit nr. 16 van de ring in Anderlecht) in sterke mate ontlasten van vrachtverkeer. De file-opbouw op dit stuk van de Bergensesteenweg zal hierdoor minder sterk worden. In het nieuwe mobiliteitsplan wordt deze lijn doorgetrokken, waarbij de verkeersafwikkeling meer in detail wordt onderzocht.

De Drie Fonteinenbrug en Eugene Ghijssstraat worden duidelijk ingezet als ontsluitingsroutes voor zowel wagens als vrachtwagens. Op die manier kunnen omliggende straten en de N6 ontlast worden. In Negenmanneke wordt na afronding van de N6 en de bouw van de brug een aangepaste circulatie ingevoerd, zodat vrachtverkeer de woonstraten niet meer kan belasten.

Hetzelfde geldt voor de wijk tussen N6 en Drogenbos, waar verschillende straten geknipt worden en vrachtverkeer een gerichtere ontsluitingsstructuur krijgt. Op langere termijn wordt rekening gehouden met een extra ontsluiting voor vrachtverkeer. Beide scenario's worden door de gemeente ondersteund en voorlopig weerhouden. Een studie naar de wenselijkheid en haalbaarheid zal nodig zijn om uit te klaren of zo'n extra ontsluiting er al dan niet best komt.

3.2.3 Fietsvoorzieningen

De resultaten van het onderzoek geven een beeld van de missing links in de aanwezige fietsinfrastructuur. De gewenste fietsinfrastructuur wordt gekoppeld aan het type weg. Ontsluitingswegen behoeven buiten de bebouwde kom enkelrichtingsfietspaden. Binnen de bebouwde kom zijn aanliggende fietspaden of gemengd verkeer wenselijk. De gewenste fietsinfrastructuur voor de erftoegangswegen varieert. Als de erftoegangswegen deel uitmaken van het bovenlokale functionele fietsrouten netwerk of het fietsknooppuntennetwerk dienen fietspaden te worden aangelegd als de verkeerssituatie dit vereist. Voor alle andere lokale erftoegangswegen wordt gestreefd naar gemengd verkeer. Als gevolg van de nieuwe wegencategorisering wordt tevens gewerkt aan inrichtingsprincipes voor lokale wegen. Deze zijn anno 2023 nog niet gepubliceerd, maar zullen na publicatie gehanteerd worden door de gemeente.

Voor de maatvoering van de fietsinfrastructuur wordt het Vademecum Fietsvoorzieningen (2022) gehanteerd. Dit vademecum houdt rekening met het snelheidsregime en het verwacht aantal fietsers. T.h.v. kruispunten wordt rekening gehouden met wegencategorisering van de kruisende wegen.

3.2.3.1 Drie Fonteinenbrug

De Drie Fonteinenbrug (en Eugene Ghijssstraat) zal een interessante fietsverbinding worden en onderdeel uitmaken van het BFF. De fietsintensiteiten zullen sterk toenemen, aangezien dit naast de Sasbrug in Sint-Pieters-Leeuw de enige kruising met het kanaal zal zijn. Daarenboven zal de brug een vlotte aansluiting op de fietssnelweg langs het kanaal mogelijk maken. Dit betekent dat de route Eugene Ghijssstraat – Drie Fonteinenstraat meer fietsers en vrachtverkeer zal dragen; twee stromen die best zoveel mogelijk gescheiden worden. Die scheiding is op de Eugene Ghijssstraat nog niet volledig gerealiseerd en wordt in de toekomst dus best geoptimaliseerd.

3.2.4 Openbaar vervoer

3.2.4.1 Basisbereikbaarheid

Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Sint-Pieters-Leeuw sluit zich aan bij de plannen van de vervoerregio. In Sint-Pieters-Leeuw zijn een aantal lijnen van het treinnet, kernnet A en B en aanvullend net voorzien, alsook enkele Vervoer op Maat-projecten.

Een busverbinding over de Drie Fonteinenbrug behoort ook tot de ambities van het toekomstige beleid. Deze verbinding werd nog niet opgenomen in de VVR, maar werd wel als actie om te onderzoeken opgenomen in het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio en zal verder onderzocht worden door De Lijn.

3.2.4.2 Uitbouw netwerk Hoppinpunten

In lijn met het decreet basisbereikbaarheid worden 4 hoppinpunten geselecteerd op grondgebied van Sint-Pieters-Leeuw. Het gaat over het station van Ruisbroek, het gemeentehuis in Sint-Pieters-Leeuw, Vijfhoek te Vlezenbeek en het gemeenteplein Vlezenbeek. Het zijn telkens lokale hoppinpunten. Deze hoppinpunten vormen een belangrijke schakel in het toekomstige openbaar vervoersnetwerk, waar onder andere kernnet en fietsnetwerken samenkomen.

3.2.5 Parkeerbeleid

Om het parkeren in de wijken Zuun en Negenmanneke te organiseren, wordt voorgesteld om enkele blauwe zones af te bakenen, analoog aan het parkeerregime in Ruisbroek.

3.2.5.1 Afbakening parkeerzones Negenmanneke

Voor Negenmanneke wordt er met een korte en een lange termijn gewerkt. Op korte termijn wordt de volledige bestudeerde zone als 1 geheel beschouwd, waarbij bewoners overal kunnen parkeren met parkeerkaart. Op lange termijn worden enkele opdelingen gemaakt, zodat bewoners enkel in hun zone kunnen parkeren. Voor bezoekers verandert dit niets.

De omgeving rond het winkelcentrum (Weerstandsplein, G. Gibbonstraat) wordt hoe dan ook best uitgesloten van het bewonersparkeren. Daar kan enkel geparkeerd worden met parkeerschijf en beperkt in de tijd, zoals anno 2021 reeds het geval is.

De N6 wordt voorlopig buiten beschouwing gelaten. Dit zal later bekeken moeten worden na de herinrichting van de N6.

Het gebied tussen de L.A. Schockaertstraat en Albert van Cotthemstraat wordt eveneens aangeduid. Deze zone zou op termijn ook ingericht kunnen worden als een zone C. In die zone werd echter geen parkeeronderzoek uitgevoerd en wordt anno 2021 ook geen parkeerproblematiek gesignaleerd. Het is raadzaam om na invoering van de andere parkeerzones de impact op deze wijk te evalueren en indien nodig ze mee op te nemen in het parkeerregime.

Op termijn is het mogelijk om de blauwe zones verder te verfijnen.

3.2.5.2 Afbakening parkeerzones Zuun

In Zuun worden twee zones aangeduid, fysiek gescheiden door de Bergensesteenweg. Ten westen van de Bergensesteenweg (N6) wordt een gemiddelde parkeerbezetting vastgesteld, met vooral bewoners. Het gebied ten oosten van de N6 heeft een hogere parkeerdruk. De N6 wordt hierin voorlopig buiten beschouwing gelaten. Dit zal later bekeken moeten worden na de herinrichting van de N6.

3.2.5.3 Algemene maatregelen

Voorts kunnen enkele infrastructurele maatregelen getroffen worden om het parkeren verder te sturen. Parkeervakken kunnen helpen om de efficiëntie bij langsparkeren te verhogen.

3.2.6 Schoolomgevingen

In kader van de schoolomgevingen komt het erop neer om zowel de veiligheid in de directe omgeving en op routes van/naar school te verbeteren, alsook de modal split rond de school, van leerkrachten, ouders en kinderen te verduurzamen. Schoolroutes veilig en kindgericht inrichten vormt daarbij het uitgangspunt.

Er kan gewerkt worden aan de dominantie van de wagen door ter hoogte van schoolpoorten een parkeerverbod in te richten. Op die manier kan er ruimte gecreëerd worden voor voetgangers en fietsers, ten minste tijdens de aanvang en einde van de schooldag.

Daarnaast ontbreekt het rond verschillende scholen en op routes ernaartoe aan gepaste oversteekinfrastructuur. Fietsers en voetgangers beter en nadrukkelijker in beeld brengen, verhoogt de veiligheid en ook het comfort, wat een stimulans kan zijn voor meer duurzaam woon-schoolverkeer.

Tot slot is (te hoge) snelheid een belangrijk aspect in kader van objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. Verlaging van de snelheid in schoolomgevingen kan een positief effect hebben op de veiligheid, alsook een stimulans voor duurzame verplaatsingen zijn. Belangrijk is wel dat de snelheid ook op een gepaste manier wordt afgedwongen en de toegelaten snelheid automatisch voortkomt uit het wegbeeld.

Verschillende schoolomgevingen werden en worden reeds aangepakt. Desalniettemin is continue waakzaamheid en evaluatie noodzakelijk, ook van schoolomgevingen en routes die wel reeds verbeterd werden.

3.2.7 Minder borden

De minderborden problematiek werd in het huidige mobiliteitsplan beperkt tot de borden voor tonnagebeperking. Daarbij werd aangegeven dat deze verkeersborden enkel moeten worden geplaatst waar het zinvol is.

In het nieuwe mobiliteitsplan wordt deze problematiek uitgebreid naar borden met dubbele boodschappen en borden die moeilijk afdwingbaar zijn. Om de leesbaarheid van de verkeerssituatie te verhogen dienen overbodige borden te worden verwijderd. Daarnaast kunnen sommige borden ook vervangen worden door andere maatregelen zoals een vrachtwagensluis, installatie van verkeerspalen, ANPR-camera's, wegmarkering, etc.

3.2.8 Wegencategorisering

Een nieuwe wegcategorisering wordt op Vlaams niveau opgemaakt en uitgerold via de Vervoerregio. Lokale besturen hebben via die Vervoerregio inspraak in de selectie van Regionale en Interlokale wegen. Binnen het lokale mobiliteitsplan moeten uitspraken gebeuren over de lokale ontsluitingswegen en lokale erftoegangswegen.

In Sint-Pieters-Leeuw worden geen regionale wegen geselecteerd. De E19 en R0 zijn Europese Hoofdwegen.

Verschillende wegen worden als interlokale wegen geselecteerd:

- N6-Bergensesteenweg
- De route via E. Ghijssstraat – Drie Fonteinbrug – Drie Fonteinstraat
- De route N266-Humaniteitslaan – N261-Nieuwe Stallestraat
- Alsebergsesteenweg

De overige wegen zijn lokale wegen. In de onderzoeksfase werden 2 scenario's geformuleerd:

- Een basisscenario, met de minimale ontsluitingswegen
- Een scenario 1 met een uitgebreidere set ontsluitingswegen, waarbij ook alle routes van het BFF, kernnet A en/of kernnet B worden geselecteerd.

De gemeente besluit om met scenario 1 verder te gaan, met de uitgebreidere set ontsluitingswegen, om op die manier meer vrijheden te hebben bij het adequaat inrichten van o.a. belangrijke fietsroutes.

De overige wegen worden lokale erftoegangswegen.

Voor enkele gemeentegrensoverschrijdende wegen kijkt Sint-Pieters-Leeuw naar de buurgemeente. Zo wordt in overleg met gemeente Halle de categorie van Pelikaanberg bepaald en met gemeentes Pepingen, Lennik en Dilbeek de categorie van de Lenniksebaan.

4 Het beleidsscenario en relatie met de beleidsplannen van de hogere overheden

4.1 Toelichting beleidsscenario

Bij de uitvoering van de sneltoets in september 2018 werd ervoor gekozen om het gemeentelijk mobiliteitsplan van 2012 te verbreden en te verdiepen. Dit betekent dat het oorspronkelijke beleidsscenario zoals geformuleerd in 2012 behouden blijft.

Het beleidsscenario is een scenario waarbij het accent ligt op het sturen van de mobiliteit door middel van ruimtelijke ontwikkelingen, maatregelen die de vrijheidsgraden van het gemotoriseerde verkeer beperken en die van de alternatieve vervoerswijzen juist vergroten.

4.1.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

Voor de ruimtelijke ontwikkelingen wordt vertrokken van de gewenste ruimtelijke structuur zoals omschreven in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Sint-Pieters-Leeuw². **Er werden geen specifieke thema's rond ruimtelijke ontwikkelingen bestudeerd.**

4.1.2 Verkeersnetwerken

4.1.2.1 Fietsroutenetwerk

Om het gebruik van de auto te ontmoedigen, vooral over korte afstanden en om het gebruik van de fiets daarvoor in de plaats te stellen, is de uitbouw van een efficiënt, functioneel en uitnodigend fietsroutenetwerk noodzakelijk. Het gemeentelijk fietsroutenetwerk vormt een verfijning van het goedgekeurd provinciaal bovenlokaal functioneel en recreatief fietsroutenetwerk en is daardoor volgens de volgende principes opgebouwd:

- uitbouw van een bovenlokaal fietsroutenetwerk. Dit netwerk heeft de grootste functionaliteit en loopt veelal langs de kortste weg;
- een verdichting van dit grofmazig netwerk door een aanvullend lokaal netwerk zodat een verfijning van de mazen ontstaat.

Concreet zal de route via de nieuwe Drie Fonteinbrug opgenomen worden in het BFF en zullen schoolomgevingen verder beveiligd worden door middel van betere fietsinfrastructuur en beveiligde oversteekplaatsen.

Naast goed uitgebouwde fietsroutes dienen ook de stallingsvoorzieningen op de daartoe aangewezen plaatsen te worden voorzien. Indien er stallingsmogelijkheden voorzien worden nabij bushaltes en stations, bevordert dit het gebruik van de fiets als voor- en natransport en wordt de complementariteit met het openbaar vervoer duidelijk gemaakt.

4.1.2.2 Openbaar vervoer

Het gewenste openbaar vervoersnetwerk voor Sint-Pieters-Leeuw is gebaseerd op het bestaande openbaar vervoersaanbod en de toekomstvisie van De Lijn, de NMBS en de MIVB en **de Vervoerregio**. Het openbaar vervoer moet versterkt en uitgebouwd worden om op termijn als alternatief te fungeren voor het autoverkeer.

Hierbij wordt aandacht besteed aan:

- het optimaal verknopen van de verschillende buslijnen;
- een optimale afstemming tussen de buslijnen en belangrijke openbaarvervoersknooppunten (metro- en treinstations);

² Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan werd op 5 februari 2009 goedgekeurd door de deputatie.

- het versterken van de noord-zuid verbindingen;
- het bevorderen van de doorstroming.

Binnen de VVR werd het treinnet, kernnet A, kernnet B, aanvullend net en Vervoer op Maat bepaald, wat door de gemeente wordt onderschreven. Bijkomend wordt nog onderzocht welke busroute best gebruik maakt van de Drie Fonteinbrug. Dit onderzoek wordt als actie uitgevoerd binnen het Regionaal Mobiliteitsplan. Daarenboven zal de De Lijn ook onderzoek uitvoeren naar een eventuele HOV-verbinding tussen Sint-Pieters-Leeuw en Halle.

4.1.2.3 Gewenste wegenstructuur – wegencategorisering

Betreffende de regionale ontsluiting van Sint-Pieters-Leeuw en daarmee samenhangend de wegencategorisering worden de visie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (RSVB) en de Vervoerregio Vlaamse Rand gevolgd. De R0 en de E19/A7 worden in het RSV als hoofdwegen geselecteerd.

De Vervoerregio selecteert geen regionale wegen op grondgebied Sint-Pieters-Leeuw. Volgende wegen worden als interlokale wegen geselecteerd:

- N231-Alsebergsesteenweg;
- N266-Humaniteitslaan en de N261-Nieuwe Stallestraat;
- N6-Bergensesteenweg;
- Eugène Ghysstraat – Drie Fonteinstraat

De categorisering van de lokale wegenstructuur vormt een verdere verfijning van de bovenlokale wegenstructuur.

- Sint-Pieters-Leeuw is aangewezen op de route Lotstraat, Laaklinde, Huysmanslaan, Stationsstraat, Zennestraat, Beerselstraat om in Beersel op het hoofdwegennet aan te sluiten.
- Negenmanneke en Zuun takken op het hoofdwegennet aan langs de Brusselbaan/Leon Kreperlaan en sluiten daar aan op de route N6 – Bergensesteenweg, Eugène Ghysstraat, Drie Fonteinbrug om aan te takken op het hoofdwegennet.
- Vlezenbeek, Sint-Laureins-Berchem en Oudenaken zijn via de Postweg en de Brabantsebaan verbonden met het hoofdwegennet in Anderlecht.
- Het bedrijventerrein langs het kanaal houdt zijn multimodale ontsluiting langs water, spoor en kan gebruik maken van het op- en afrittencomplex nr.17 (Brussel Centrum) om het hoofdwegennet te bereiken.
- De deelgemeente Ruisbroek bedient zich van het op- en afrittencomplex nr.18 (Drogenbos – Ruisbroek).

4.1.2.4 Gewenste vrachtontsluiting

Qua vrachtontsluiting is de visie van de gemeente Sint-Pieters-Leeuw als volgt samen te vatten:

- Bovenregionaal vrachtverkeer via de kortste route naar het hoofdwegennet
- Regionaal en lokaal vrachtverkeer toegelaten via ontsluitingswegen.

4.1.3 Flankerende maatregelen

Tevens moet werk worden gemaakt van ondersteunende en flankerende maatregelen in de sfeer van voorlichting en educatie, handhaving en beïnvloeding van het verkeersgedrag als ook doelgroepenbeleid inzake het openbaar vervoer.

4.2 Relatie met de beleidsplannen van de hogere overheden

Het voorgestelde gemeentelijk mobiliteitsbeleid houdt rekening met:

- de doelstellingen van het mobiliteitsplan Vlaanderen;
- de wegcategorisering en selecties **volgens de VVR**;
- het gewestelijk RUP voor de afbakening van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel inzake ruimtelijke ontwikkelingen en ontsluiting van het vrachtverkeer.
- De ambities gesteld binnen het Regionaal Mobiliteitsplan van de VVR Vlaamse Rand, waar onder andere de doelstelling van 50/50 modal split vooropgesteld wordt.

Voor het openbaar vervoernetwerk werden de nieuwe openbaar vervoerlijnen en toekomstige ontwikkelingen opgenomen. Het bovenlokaal fietsroutenetwerk werd in het beleidsplan aangepast zodat het in overeenstemming is met de meest recente plannen van de provincie.

RICHTINGGEVEND DEEL

5 (Operationele) doelstellingen

5.1 Decreet Basisbereikbaarheid

Het decreet werd op 12 juni 2019 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad en trad in werking op 22 juni 2019. Dit decreet vervangt dus (gedeeltelijk) het 'Decreet (tot wijziging van het decreet van 20 april 2001) betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg'.

Het decreet stelt dat het mobiliteitsbeleid gericht moet zijn op het garanderen van de bereikbaarheid van de samenleving. Het mobiliteitssysteem moet echter duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal worden georganiseerd met aandacht voor het toegankelijkheids- en leefbaarheidsaspect. Gemeenten (en andere instanties/ rechtspersonen) dienen dus volgende doelstellingen te stellen in hun mobiliteitsbeleid:

- Vraaggericht investeren in bereikbaarheid;
- Vervoersnetwerken klaarmaken voor de toekomst;
- Een multimodaal vervoerssysteem uitbouwen waarbij zoveel als mogelijk uitgegaan wordt van het STOP-principe;
- Het realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem;
- Verleiden, motiveren, prikkelen van gedragsveranderingen;
- Vlaanderen gangmaker maken in innovatie;
- Basisbereikbaarheid regionaal en integraal aanpakken;
- Zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoersmodus.

5.2 Doelstellingen Vlaams Gewest

Bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid beogen het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies, de gemeenten en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut, de verwezenlijking van de volgende doelstellingen:

- de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen;
- iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven;
- de verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;
- de verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit;
- de schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.

5.3 Doelstellingen van de Vervoerregio Vlaamse Rand

De vervoerregio werkt vanuit vijf strategische doelstellingen waaraan het RMP enkele concrete operationele doelstellingen koppelt. Het is belangrijk om te benadrukken dat betere mobiliteit geen doel op zich is. Goede mobiliteit is een van de middelen om brede maatschappelijke doelen te verwezenlijken.

- Duurzame regio: We stimuleren het gebruik van duurzame modaliteiten
- Multimodale bereikbaarheid: We creëren robuuste en performante netwerken die combimobiliteit faciliteren
- Leefbare regio: We creëren leefbare (woon)gebieden
- Veilige regio: We creëren een veilige regio
- Welvarende regio: We versterken de economische en sociale welvarendheid

De vijf doelstellingen zijn een samenvatting van wat nu en in de toekomst belangrijk is in de vervoerregio. De vervoerregio kiest resoluut voor een mobiliteitsbeleid dat de mens en niet de (vracht)auto centraal stelt. Dit wil zeggen dat actieve modaliteiten alsook de menselijke beleving van mobiliteit door deze doelen gereflecteerd wordt. Ze vormen het 'vizier' dat de regio voor ogen moet

hebben bij de opmaak én het uitrollen van de mobiliteitsvisie. Elke maatregel die ze neemt, moet immers bijdragen aan deze doelstellingen.

In de werksessie over doelen in het voorjaar van 2020 werd de doelstellingen leefbaar en multimodaal bereikbaar als belangrijkste naar voor geschoven.

5.4 Uitgangspunten en doelstellingen Provincie Vlaams-Brabant

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (RSVB) hanteert de provincie volgende principes voor mobiliteit:

- multimodaliteit: het versterken van alternatieven voor het auto- en vrachtverkeer;
- intermodaliteit: er voor zorgen dat er tussen de verschillende vervoerswijzen op een vlotte wijze kan worden overgestapt;
- gelaagde netwerken: er wordt een samenhang gecreëerd tussen de verschillende vervoersnetwerken (auto, openbaar vervoer, fiets ...) zodat een systeem ontstaat dat als één geheel functioneert;
- compartimentering van wegvakken met gelijke kenmerken waarbinnen inrichting en gebruik op elkaar afgestemd worden
- landschappelijke inpassing van lijninfrastructuren.
- De provincie opteert verder ook voor het uitbouwen van een rastervormig hiërarchisch OV-netwerk met vlakvullende bediening.

5.5 Algemene doelstellingen gemeente Sint-Pieters-Leeuw

De gemeente blijft achter de fundamentele doelstellingen van het mobiliteitsplan anno 2012 staan:

- De centrumfunctie van Sint-Pieters-Leeuw moet verder uitgebouwd worden met respect voor de draagkracht van de gemeente;
- Bijkomende woongelegenheden moeten geconcentreerd worden in de kernen van het stedelijk gebied (verdichting) en in de woonkern in buitengebied Sint-Pieters-Leeuw;
- De landelijke delen moeten behouden blijven;
- De kwaliteit van het openbaar domein in de verblijfs- en centrumgebieden moet opgewaarderd worden; hierbij is de kwaliteit van het centrum prioritair.
- De verkeersdruk verminderen in de verstedelijkte woonkernen;
- De doorstroming van het openbaar vervoer langs de belangrijkste structuurwegen en de verschillende kernen moet gegarandeerd worden en blijven;
- Aanbieden van een kwalitatief openbaar vervoer in de verschillende richtingen;
- De veiligheid aan de schoolpoorten en de fietsroutes moet gegarandeerd worden;
- Door middel van een aantal flankerende maatregelen zoals vervoermanagement, tarifiering parkeren, sensibilisering, informatie en handhaving moet het gevoerde duurzame mobiliteitsbeleid ondersteund worden;
- Een verhoging van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid wordt nagestreefd.

Daarnaast werd in het bestuursakkoord van Sint-Pieters-Leeuw 2019 - 2024 “samen werken aan de toekomst” nog volgende kerntaken inzake mobiliteit opgenomen:

- **zorg voor het openbaar domein: we blijven investeren in een efficiënt en goed onderhouden wegennet, waterbeheersing, openbare infrastructuur en gebouwenpatrimonium voor de gemeentelijke dienstverlening;**
- **mobiliteit en verkeersveiligheid: we kiezen voor de fietsers en voetgangers in de dorpskernen en landelijke wegen, en gaan voor vlot verkeer op de grote verkeersassen;**

- ruimtelijke ordening: wonen, werken, levendige dorpskernen en open ruimte bepalen de levenskwaliteit. We kiezen ervoor om het aantal woningen per hectare te beperken en behouden de verplichting om parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen. Zo blijft het geheel leefbaar en beheersbaar. Op bouwgronden blijft het recht op wonen behouden, maar woonuitbreidingsgebieden worden geschrapt om het groene karakter te bewaren.

Naast de kerntaken vermeldt de gemeente ook specifieke thema's waarop ze wenst in te zetten met desbetreffende actiepunten. Daarin is hoofdzakelijk "Sint-Pieters-Leeuw beweegt" van belang en wordt dit thema als volgt omschreven: *"Openbare werken en mobiliteit zijn daarom een prioriteit. Op de grote verkeersassen moet het verkeer doorstromen. In de wijken en kernen streven we ernaar het doorgaand verkeer te beperken. Stappen en fietsen moedigen we zoveel mogelijk aan door het voorzien van de juiste – en waar mogelijk – gescheiden infrastructuur. Veilig verkeer, o.m. door verhoogde controle op snelheid zal nog meer een prioritair punt worden."*

Tot slot zal de gemeente zich inzetten om de geambieerde modal split 50/50, zoals afgesproken binnen het RMP van de VVR Vlaamse Rand, te bereiken. Mobiliteitsmaatregelen zullen getoetst worden aan deze ambitie.

6 Uitwerking van de werkdomeinen

6.1 Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan werd op 5 februari 2009 definitief goedgekeurd door de deputatie.

6.1.1 Doelstellingen ten aanzien van Sint-Pieters-Leeuw

Het uitgangspunt voor de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Sint-Pieters-Leeuw vertaalt zich in de volgende basisdoelstellingen:

1. het versterken van de kernen voor wonen, werken en voorzieningen op hun eigen niveau. Daarbij zal een gedifferentieerd beleid worden gevoerd voor het stedelijk gebied en het buitengebied;
2. het beheersen van de verstedelijkingsdruk en de inwijking vanuit de grootstad;
3. het uitbouwen en versterken van het natuurlijk netwerk op basis van de bestaande en potentiële natuurgebieden en dit zowel in stedelijk gebied als in buitengebied;
4. het behoud van de grootschalige open ruimte en het versterken van de relatie met de open ruimtes van de omliggende gemeenten;
5. het optimaliseren van de mobiliteit in functie van de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid met in acht name van de bereikbaarheid;
6. het multifunctioneel functioneren van de kanaalzone (samengaan van bedrijvigheid, recreatie ...) optimaliseren door herstructurering.

6.1.2 Gewenste ruimtelijke structuur

Kaart 2: Gewenste ruimtelijke structuur

In dit deel worden enkel de belangrijkste elementen van de gewenste ruimtelijke structuur aangegeven. Voor een meer gedetailleerde bespreking verwijzen we naar het ruimtelijk structuurplan van de gemeente.

6.1.2.1 Een gedifferentieerd beleid voor stedelijk gebied en buitengebied

Sint-Pieters-Leeuw behoort gedeeltelijk tot het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel en gedeeltelijk tot het buitengebied. De voorgestelde afbakening van het stedelijk gebied omvat enerzijds de kernen Ruisbroek, Zuun en Negenmanneke en anderzijds de Bergensesteenweg (N6) als grens van de verstedelijkte Zennevallei met de noord-zuid gerichte industriële ontwikkelingen en dus ook de bedrijvenszone Zenneveld langs het kanaal Brussel-Charleroi. In dit stedelijk gebied wordt ruimte voorzien voor wonen, recreatie en werken op bovenlokaal niveau. Weliswaar blijven deze kernen in de eerste plaats fungeren op gemeentelijk niveau en moeten zij geen grootstedelijke uitstraling krijgen. De gemeente wenst hier geen ontwikkeling toe te laten die deze kernen laat verworden tot uitlopers van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De overige delen van de gemeente Sint-Pieters-Leeuw behoren tot het buitengebied. In deze gebieden is het behoud en het versterken van de open ruimte prioritair.

De kerngedachte doorheen het structuurplan Sint-Pieters-Leeuw is dan ook kansen bieden om zowel de landelijke kernen als het stedelijk gebied leefbaar te houden samen met de nodige garanties om de open ruimte te vrijwaren. 'Levende open ruimte – ruimte om te leven' biedt het kader waarbinnen Sint-Pieters-Leeuw zich wil ontwikkelen.

6.1.2.2 Wonen in de kernen

Om een verdere aantasting van de open ruimte tegen te gaan wordt het woonbeleid gericht op kernversterking (inbreiding op maat van de kernen). Concreet betekent dit enerzijds dat het woonbeleid gericht wordt op het versterken van de bestaande nederzettingsstructuur in het stedelijk gebied (Ruisbroek, Zuun en Negenmanneke) op bovenlokaal en lokaal niveau en in de hoofdkern van de deelgemeente Sint-Pieters-Leeuw op lokaal niveau. Anderzijds dienen de kernen Vlezenbeek, Oudenaken en Sint-Laureins-Berchem hun landelijk karakter te bewaren en in eerste instantie enkel hun natuurlijke groei op te nemen. Het verder bebouwen en/of uitbreiden van de linten, de landelijke gehuchten en afgelegen woonwijken wordt afgeremd. De bestaande toestand wordt dus geconsolideerd of zeer beperkt afgewerkt voor een betere ruimtelijke integratie.

Om de wildgroei te beheersen wordt geopteerd om een beleid te voeren dat gericht is op het weren van inwijking (stadsvlucht). Dit houdt in dat het gefaseerd vrijmaken van bouwmogelijkheden en het realiseren van kleinschalige inbreidingsprojecten in eerste instantie moet gezien worden in functie van de groei van de eigen bevolking.

De problematiek van de zonevreemde woningen wordt verder aangepakt. Het RUP Zonevreemde woningen wordt opgemaakt, als afwerking van het reeds opgestarte BPA Zonevreemde woningen.

De uitbouw van groene ruimten, speelpleintjes en buurtvoorzieningen in de bebouwde omgeving is noodzakelijk voor de leefbaarheid en attractiviteit van de woongebieden. Ze kunnen in elke kern en gekoppeld aan het netwerk van fiets- en voetgangersverbindingen worden uitgebouwd. De beekvalleien vormen hiervoor een belangrijke basis.

6.1.2.3 Gedifferentieerde kernen met decentralisatie van de voorzieningen

- Sint-Pieters-Leeuw als hoofdkern in het buitengebied

Het centrum van Sint-Pieters-Leeuw (Rink) fungeert als hoofdkern en administratief centrum van de fusiegemeente. De ruimtelijke draagkracht van deze kern laat een versterking van de verzorgende functies slechts in beperkte mate toe. Bijgevolg zullen bijkomende voorzieningen voor de fusiegemeente elders moeten worden ingeplant.

6.1.2.4 De economische structuur

Sint-Pieters-Leeuw kan economisch gezien profiteren van zijn tweeledige structuur: stedelijk gebied en buitengebied.

Bovenlokale en grootschalige economische activiteiten worden gebundeld in de stedelijke gebieden en gekoppeld aan de daar aanwezige infrastructuurbundel, die voor de ontsluiting van deze activiteiten zorgt. Er wordt gestreefd naar het herinvullen, het verdichten, het inbreiden en het beperkt uitbreiden van bestaande zones.

In de kernen van het buitengebied wordt met respect voor de draagkracht gestreefd naar een verweving van de economische activiteiten met de woonomgeving. Hier streeft de gemeente naar een bundeling van activiteiten en voorzieningen afgestemd op het niveau van de kernen.

De bedrijventerreinen voor regionale bedrijvigheid moeten aansluiten bij en afgestemd worden op de aanwezige infrastructuurbundel (N6 – kanaal – spoorweg) binnen de afgebakende stedelijke gebieden.

Bij het (verder) invullen van deze bedrijventerreinen dient rekening te worden gehouden met de gewenste ontsluiting voor het vrachtverkeer (zie **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**).

Momenteel ligt de lokale bedrijvigheid verspreid over het grondgebied van de gemeente. In de toekomst zal deze bedrijvigheid worden gebundeld binnen het stedelijk gebied, in of aansluitend bij de bestaande bedrijventerreinen.

- Verweving van functies langs de Bergensesteenweg

De Bergensesteenweg wordt nu reeds gekenmerkt door een grote diversiteit aan functies. De gemeente wil de verdere ontwikkeling van deze as halt toe roepen. Zo moeten kleinhandelsactiviteiten gebundeld worden in de kernen. De gemeente zal, rekening houdend met de huidige situatie, nagaan waar, behalve in de kernen, kleinhandel kan worden toegelaten langs de Bergensesteenweg. Aan deze kleinhandelszones kunnen een aantal stedenbouwkundige voorwaarden worden gekoppeld die de verweving met de omgeving kunnen bevorderen. Voor de inplanting van eventuele nieuwe economische activiteiten zal steeds een afweging worden gemaakt naar de verweefbaarheid met de woonomgeving en de impact op de mobiliteit.

Bij de bebouwde delen langs de steenweg die in het stedelijk gebied liggen en waar de woonfunctie nu duidelijk aanwezig is, wordt gestreefd naar een verder verweving van functies.

- *Uitbreiding zone voor lokale en gemengde bedrijvigheid*

Voor de herlocalisatie van zonevreemde bedrijven en de vestiging van nieuwe bedrijven moeten in de eerste plaats de nog beschikbare bedrijfsgronden en leegstaande bedrijfspanden worden aangewend. Uit prognoses blijkt dat de gemeente in de toekomst zal te kampen hebben met een tekort aan zones voor lokale bedrijvigheid. Om hierop te kunnen inspelen legt de gemeente nu een uitbreiding van de zone Wautersstraat vast. Deze zone is nu reeds in belangrijke mate ingevuld met bedrijvigheid doch kan geoptimaliseerd worden en verder uitbreiden binnen het 'reservegebied voor woonwijken' zoals aangeduid op het gewestplan. Hierdoor ontstaan er nieuwe ruimten voor lokale bedrijvigheid.

Het RUP Wautersstraat werd ondertussen opgemaakt, maar zal in herziening gaan :

- De ontsluiting van het terrein is niet geschikt en met de heraanleg van de N6-Bergensesteenweg zijn er verbeteringen mogelijk;
- de interne organisatie van het terrein dient verbeterd te worden.

6.1.2.5 Vrijwaren van de open ruimte

Sint-Pieters-Leeuw kent een aantal grotere open ruimtegebieden die zeker gevrijwaard moeten blijven. De open ruimtes moeten voorbehouden worden voor hun essentiële functies waarbij de land- en tuinbouw de belangrijkste 'gebruiker' is van de open ruimte. Verdere aantasting van de open ruimte door infrastructuur en bebouwing moet zoveel mogelijk tegengegaan worden. De resterende openruimtecorridors moeten behouden blijven en versterkt worden. Er moet vermeden worden dat de resterende open ruimte langs de Brusselbaan, Galgstraat en de resterende open delen van de Bergensesteenweg volledig dichtslibben.

Het vrijwaren van de open ruimte gebeurt verder door het behouden en versterken van de valleistrukturen en de groenstructuren van bossen, boomgaarden en parken.

De nauwkeurige afbakening van de verscheidene open ruimtegebieden en de gedetailleerde inrichtings- en beheersvoorschriften werden vastgelegd in het ruimtelijk uitvoeringsplan open ruimte.

Net als de kernen kunnen ook de open ruimtegebieden opgenomen worden in een recreatief en/of functioneel netwerk voor fietsers en voetgangers. Bij de uitbouw van dit netwerk moet de relatie gelegd worden met de fietsinfrastructuur voor functionele verplaatsingen. Om het landschap te vrijwaren kunnen in bepaalde delen enkel passieve recreativeroutes geduld worden. Andere tracés dienen uitgebouwd te worden als intensief bruikbare routes, bijvoorbeeld het kanaal.

6.1.2.6 Verkeers- en vervoersstructuur

Momenteel bestaat er in de gemeente een grote autogerichtheid. De gemeente wenst deze gerichtheid sterk om te buigen naar het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en het te voet gaan (zie ook 6.2 Werkdomein B –).

Verblijfsgebieden

Binnen de afgebakende verblijfsgebieden moeten de leefbaarheid en de verkeersveiligheid verhogen. Hier moet immers het verblijfskarakter primeren: wonen, winkelen, naar school gaan ... De inrichting moet ook het autoluwe karakter van deze gebieden benadrukken.

Binnen de verblijfsgebieden krijgen diverse schoolomgevingen in de gemeente bijzondere aandacht. Om de verkeersveiligheid te verhogen worden deze ingericht als zone 30. Om de snelheid van 30km/u ook effectief af te dwingen zijn begeleidende maatregelen nodig.

Fietsroutenetwerk

De gemeente beschikt reeds over een uitgebreid functioneel en recreatief fietsroutenetwerk en wenst dit verder uit te breiden en kwalitatief te verbeteren door de reeds getroffen maatregelen en acties verder te zetten.

Openbaar vervoer

Om een concurrent te kunnen zijn voor het autogebruik, moet het gemeentelijk openbaar vervoersnetwerk kaderen binnen het provinciale en Vlaams openbaar vervoersnet. Bovendien moet het gemeentelijk openbaar vervoersnetwerk ook die bevolkingsgroepen die niet over een gemotoriseerd en een volwaardig alternatief beschikken, bereiken.

Doortochten en poorten

De doortochten van de verbindende wegen doorheen verblijfsgebieden worden opnieuw ingericht met het oog op de verkeersveiligheid en -leefbaarheid. Het autoverkeer wordt afgeremd en voetgangers, fietsers en openbaar vervoer krijgen prioriteit. Om de doortochten en de daarmee samenhangende overgangen tussen de verschillende snelheidsregimes ruimtelijk aan te geven worden poorten opgericht. Deze poorten (wegversmalling, asverschuiving, rotonde ...) hebben enerzijds een toegangsfunctie en anderzijds een snelheidsremmende functie.

Herinrichting van de N6-Bergensesteenweg

In samenspraak met de hogere overheden wordt het streefbeeld voor de N6-Bergensesteenweg uitgevoerd. Dit proces is momenteel lopende. Er wordt bijzondere aandacht besteed aan de doorstroming van het openbaar vervoer, de doortocht door Negenmanneke en Zuun, de (gewenste) oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers en de ontsluiting.

Ontsluiting vrachtverkeer

De gemeente Sint-Pieters-Leeuw wil de ontsluitingsproblematiek van het vrachtverkeer vooreerst bovenlokaal aanpakken. Tussen en langsheen de N6-Bergensesteenweg en het kanaal bevinden zich meerdere bedrijvzones en grootwinkelbedrijven die vrachtverkeer genereren. Dit vrachtverkeer dient zo optimaal mogelijk ontsloten te worden naar de hoofdwegenstructuur.

6.1.2.7 Toeristisch-recreatieve structuur

Bovenlokale recreatie in Sint-Pieters-Leeuw

Op bovenlokaal niveau spelen een aantal structuurbepalende elementen zoals parkdomein Coloma, Gaasbeek en Groenenberg een belangrijke rol. De initiatieven die door de overheid hieromtrent genomen worden, zullen door de gemeente worden ondersteund, voor zover deze geen afbreuk doen aan het landelijk karakter en de leefbaarheid van Sint-Pieters-Leeuw.

Recreatief medegebruik van de open ruimte

Passieve vormen van recreatie (fietsen, wandelen, natuureducatie ...) moeten mogelijkheden krijgen, met respect voor natuur, landschap en landbouw die de belangrijkste functies blijven in de open ruimte.

De westelijke open ruimte maakt samen met de landelijke kernen, de kasteelparken en het kanaal deel uit van het provinciaal recreatief netwerk voor fietsers en wandelaars. De gemeente sluit haar recreatief fietsrouten netwerk dan ook aan bij het provinciaal fietsrouten netwerk.

6.1.3 Strategische en ruimtelijke projecten

Kaart 3: Overzicht strategische projecten

6.1.3.1 Masterplannen stationsomgeving Ruisbroek

In de stationsomgeving van Ruisbroek wordt een zekere leegstand en een waardevermindering van het patrimonium vastgesteld. Om Ruisbroek een nieuwe stimulans te geven, komt de ruime stationsomgeving in aanmerking om een strategisch project uit te werken.

Er worden nu twee masterplannen opgemaakt voor deze omgeving. Het verschil tussen beide masterplannen zit in de al dan niet realisatie van de Bananenbrug, waardoor de route via de tunnel al dan niet louter voor fietsers en voetgangers zou kunnen worden. Anno 2023 is het nog onduidelijk welk van de 2 scenario's het wordt, daarom wordt met beide masterplannen verder gewerkt. Een beslissing wordt ten vroegste verwacht tegen 2026-2027. Volgende doelstellingen worden geformuleerd:

- een vernieuwd programma in de stationsomgeving
- een stationsomgeving als groene schakel tussen de vallei van de Zenne en de Zoonbeek
- het kanaal en het stationsplein als aangename publieke verblijfsruimte
- het milderen van de barrièrewerking van het kanaal en de spoorwegbundel
- het uitbouwen van station Ruisbroek en alle voorzieningen op comfortniveau van een GEN-station
- de omschrijving van de financiële lasten en baten voor publieke en private partijen.

Na een eerder reeds uitgevoerde parkeerstudie werden maatregelen getroffen om het parkeren in Ruisbroek te organiseren. Indien er woonontwikkelingen worden gepland in Ruisbroek moeten er maatregelen genomen worden om het parkeeraanbod voldoende hoog te houden. **Sinds 2014 is er een parkeerverordening van kracht die dit garandeert. Deze verordening werd geactualiseerd in 2017 en wordt vernieuwd in 2023.** Bij nieuwe ontwikkelingen zal dan ook worden opgelegd om het parkeren op eigen terrein te organiseren.

6.1.3.2 Reconversie rond de ACV-site in Ruisbroek

Er wordt een nieuwe bestemming gegeven aan de gebouwen op de voormalige ACV-site in het centrum van Ruisbroek. Dit gebied biedt potenties voor wooninbreiding en versterking van het centrumgebied. In een kwalitatief stedelijk ontwerp voor de hele site kunnen de aangrenzende bebouwing en nieuwe verbindingen met het kerkplein, de stationsomgeving en het kanaal gecombineerd worden. Het gebied kan ook een functie vervullen als as voor langzaam verkeer met goede aansluiting op het openbaar vervoer via het stationsplein.

6.1.3.3 De recreatievoorziening Vlaams Trefpunt Laekelinde te Sint-Pieters-Leeuw

Het Vlaams trefpunt Laekelinde zorgt voor een bundeling van sport, recreatie, cultuur en jeugdvoorzieningen. De gemeente wenst deze bundeling van activiteiten op deze plaats te behouden en uit te breiden. Een behoeftestudie rond buitensportvoorzieningen wordt opgemaakt voor de gehele gemeente Sint-Pieters-Leeuw. Hieruit zullen concrete aanbevelingen volgen die als input dienen voor een nieuw RUP voor deze zone. en heeft hiervoor het 'BPA Laekelinde' opgemaakt (MB 24.08.2007).

6.1.3.4 Reconversie tussen Bergensesteenweg en kanaalzone

De zone tussen de Bergensesteenweg, het kanaal, de Zuunbeek en de Ghijssstraat omvat de voormalige Michelin-site en de Siporex-site in een ongestructureerd en onderbenut geheel. In het reconversieproject van dit gebied dient aandacht besteed te worden aan:

- Herstructurering van de zone
- Herwaarderen van de woonzones
- Scheiden en verweven van werken en wonen
- Groenvoorzieningen en herinrichting van het openbaar domein
- Voorzien van een nieuwe ontsluiting
- Inplanting van het waterzuiveringsstation
- Aanwenden van een deel van de Siporex-site voor watergebonden bedrijvigheid
- Doortochtherinrichting van de Bergensesteenweg
- Inplanten van een poort voor het verkeer komende van Anderlecht en Halle

De zone tussen de Bergensesteenweg, het kanaal, de wijk Brukom en de Alsebergsesteenweg omvat een aantal gronden voor watergebonden bedrijvigheid in een te herstructureren geheel. In de verdere uitbouw van dit gebied dient aandacht besteed te worden aan:

- Herstructurering van de zone
- Scheiden van werken en wonen
- Voorzien van een nieuwe ontsluiting
- Aanwenden van de gronden langs het kanaal voor watergebonden bedrijvigheid

Sinds de opmaak van het mobiliteitsplan (2003) heeft de gemeente haar structuurplan gefinaliseerd en werden er verschillende RUP's tussen de Bergensesteenweg en het kanaal opgestart, o.a. RUP Negenmanneke / Bergensesteenweg en RUP Wilderveld.

Een gewestelijk RUP voor deze zone is in opmaak. Hierin wordt aandacht besteed aan de invulling alsook de multimodale ontsluiting van het gebied en het regionale overslagcentrum (ROC).

6.1.3.5 N6-Bergensesteenweg als multifunctionele drager

De N6 is van belang op regionaal en lokaal niveau. De N6 is structuurbepalend voor de gemeente en vormt de noord-zuid ruggengraat van de gemeente.

Door het dichtslippen van de R0/E19/A7 wordt de N6 als alternatieve sluiproute gebruikt. Bijkomend zwaar vervoer in de wijken Zuun en Negenmanneke zorgt voor problemen.

Met de uitvoering van de streefbeeldstudie voor de N6 wordt de steenweg heringericht. In het ontwerp wordt het aantal kruispunten beperkt en worden er op verschillende plaatsen ventwegen voorzien.

De wijken Zuun en Negenmanneke beschikken over verschillende handelszaken, die na de herinrichting nog vlot bereikbaar moeten zijn. Naast een duidelijke inrichting van de weg is ook een goede communicatie nodig naar zowel de handelaars als de bezoekers.

Om de bereikbaarheid van de handelszaken op de N6 te garanderen, kan gewerkt worden met een systeem van genummerde ventwegen. De ventwegen worden genummerd en kunnen een specifieke naam krijgen, waar de bevolking van Sint-Pieters-Leeuw zich mee kan associëren.

Elke handelaar is gelegen aan één van de genummerde ventwegen. Voor de duidelijkheid en herkenbaarheid kunnen de ventwegen best genummerd worden zoals huisnummers (de lage nummers liggen het kortst bij het centrum, de oneven nummers liggen links en de even nummers rechts).

De weggebruikers kunnen zich langs de N6 verplaatsen tot ze aan de gewenste ventweg komen en vervolgens de ventweg nemen tot aan de gewenste handelszaak. Voor voetgangers en fietsers dienen er op korte afstanden oversteekplaatsen te komen.

Aangezien de winkelbezoekers in dit verhaal het belangrijkste zijn, dienen zij een duidelijke boodschap te ontvangen. De boodschap moet de bezoekers gerust stellen. Er moet aangegeven worden dat de handelszaken bereikbaar blijven en dat de verkeersveiligheid verhoogd wordt. Voor openbaar vervoergebruikers dienen de bushaltes vermeld te worden in de communicatie.

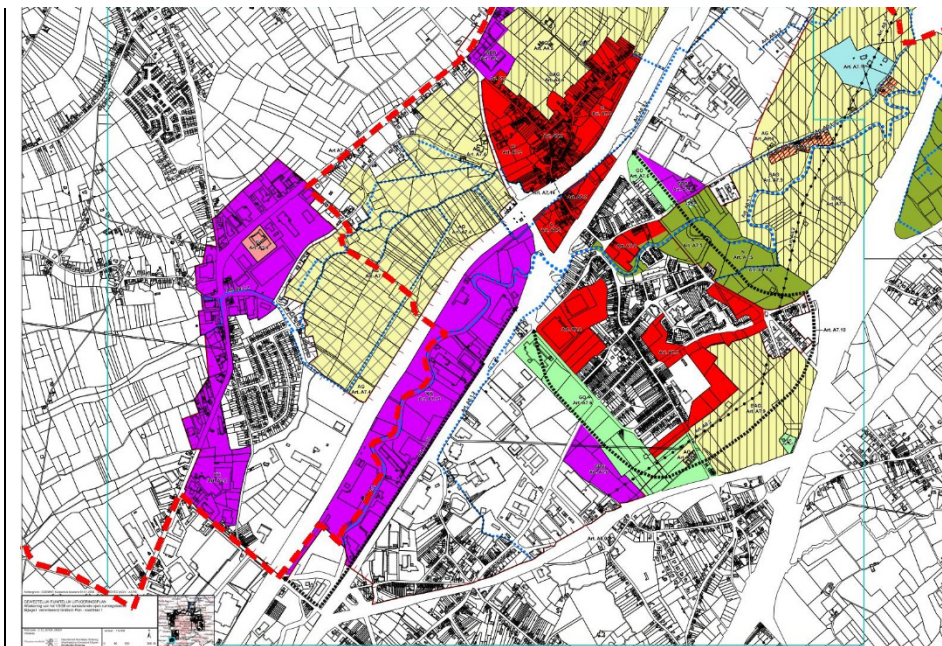
Om dit systeem te laten slagen, zal een pakket aan ondersteunende maatregelen, zoals communicatie nodig zijn (zie **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden. Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**).

Dit herinrichtingstraject is in uitvoering en de geplande afronding is voorzien in 2027.

6.1.3.6 **Bovenlokaal planningsproces 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden'**

In opdracht van het Vlaams Gewest werd de afbakening van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel uitgewerkt. Op 17 december 2010 heeft de Vlaamse Regering het ontwerp van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden" voorlopig vastgesteld. Op 16 december 2011 werd dit GRUP definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering. Onderstaande kaarten geven weer welke gebieden binnen de gemeente Sint-Pieters-Leeuw opgenomen werden in het GRUP VSGB.





Verordenend Grafisch Plan GRUP 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden – Kaartblad 2 (boven) en Kaartblad 1 (onder). De gemeentegrens wordt aangeduid met een rode onderbroken lijn.

Als doelstelling geldt het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel niet 'volbouwen'. Er zou in de eerste plaats aandacht gaan naar een kwalitatieve ruimtelijke ontwikkeling van het gebied veeleer dan naar kwantitatieve doelstellingen. Een kwalitatieve insteek betekent ook dat wordt nagedacht over selectieve verdichting, zorgvuldige verweving in de bestaande ruimtelijke structuur met respect voor de eigenheid van het gebied. Daarnaast zou een kwalitatieve ontwikkeling van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel rekening houden met het belang en de waarde van de open ruimte met behoud van de groene gordel.

6.1.4 Bepaling actieprogramma

Zie overzicht maatregelen werkdomein A.

6.2 Werkdomein B – Netwerken per modus

In dit domein komen de ontwikkelingen van de verschillende verkeersmodi aan bod. Hierbij worden de gewenste ontwikkelingen per vervoerswijze geformuleerd. De volgende modi worden hierbij nader belicht:

- het voetgangersverkeer;
- het fietsverkeer;
- het openbaar vervoer;
- het autoverkeer;
- het parkeerbeleid;

6.2.1 Het voetgangersverkeer

6.2.1.1 Doelstellingen

Samen met het openbaar vervoer en het fietsroutenetwerk speelt ook het voetgangersnetwerk een belangrijke rol binnen het scenario duurzame mobiliteit. Het voetgangersnetwerk is van belang bij verplaatsingen binnen een straal van 1 km (verplaatsing binnen de kern, woon-school en woon-winkel) en als voor- en natransport van het openbaar vervoer.

De eisen die gesteld worden aan het voetgangersnetwerk zijn niet zozeer functioneel gericht. Iedere woonstraat maakt immers deel uit van het netwerk. In tegenstelling tot items als directheid en samenhang zijn aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort wel van belang.

- Aantrekkelijkheid: de voetpaden moeten aantrekkelijk zijn om te gebruiken. Ruimtelijke kwaliteit speelt hierbij een grote rol.
- Veiligheid: de voetganger moet voldoende veiligheid gewaarborgd worden.
- Comfort: de voetgangersinfrastructuur moet comfortabel zijn. Dit heeft bijvoorbeeld betrekking op de aanwezigheid van degelijke verhardingen.

De aanwezigheid van kwalitatieve voetgangersvoorzieningen is vooral van belang in de verschillende verblijfsgebieden. Daarom zal in eerste instantie een afbakening gebeuren van deze gebieden, waarna deze als dusdanig (her)ingericht kunnen worden. Met deze ingrepen worden de volgende doelstellingen beoogd:

- beïnvloeding van het verplaatsingsgedrag ten voordele van de langzame vervoerwijzen;
- een verhoging van de (verkeers)leefbaarheid en –veiligheid in deze gebieden;
- een verbetering van de kwaliteit van het openbaar domein.

6.2.1.2 Uitwerking beleidsplan voetgangersnetwerk

De zone 50- (tewerkstellingszones) en 30-gebieden (centrumgebieden, woonkernen en woonwijken) worden beschouwd als verblijfsgebieden voor voetgangers. Het voetgangersnetwerk kent geen hiërarchie: het volledige wegennet kan immers deel uitmaken van het voetgangersnetwerk, waarin elke link even belangrijk is. Alleen de wijze waarop de voetgangersinfrastructuur is ingepast in het netwerk verschilt. Dit is afhankelijk van de functie die het betreffende netwerkdeel vervult voor het fiets- en autoverkeer.

A. Afbakening van de verblijfsgebieden

Kaart 4: Afbakening van de verblijfsgebieden

De afbakening van de verblijfsgebieden is meteen ook de afbakening van die gebieden of zones waar meer aandacht moet geschonken worden aan het langzaam verkeer, of waar de voetgangers zelf prioriteit moeten krijgen op het autoverkeer.

In de centrumgebieden wordt de snelheid van de auto laag gehouden om de veiligheid van de voetganger te verzekeren en de verkeersleefbaarheid te vergroten. Schoolomgevingen krijgen in deze context speciale aandacht.

Omschrijving verblijfsgebieden:

- Centrumgebieden: dit zijn over het algemeen dichtbebouwde kernen, waar – naast de woonbebouwing – tevens diensten en winkels aanwezig zijn, zodat de centrumfunctie sterker tot uiting komt;
- Woonkern: in deze kernen overweegt de woonfunctie, alhoewel hier ook een winkelapparaat aanwezig kan zijn, weliswaar op het niveau van de betrokken kern;
- Woonwijken: gebieden met hoofdzakelijk (half)open bebouwing, waarbij de nadruk ligt op het wonen;
- Tewerkstellingszones: in deze gebieden overheersen de bedrijven. De nadruk ligt bijgevolg op de tewerkstellingsfunctie.

Afgebakende verblijfsgebieden:

- Centrumgebieden:
 - o kern van Sint-Pieters-Leeuw;
 - o kern van Vlezenbeek;
 - o kern van Ruisbroek;
 - o kern van Zuun;
 - o kern van Negenmanneke.

- Woonzones/woonkernen:
 - o kern van Oudenaken;
 - o kern van Sint-Laureins-Berchem;
 - o woonzone rondom centrum Sint-Pieters-Leeuw;
 - o woonzone rondom centrum Vlezenbeek;
 - o woonzone rondom centrum Ruisbroek;
 - o woonzone rondom centrum Zuun;
 - o woonzone rondom centrum Negenmanneke
 - o Volsem;
 - o Klein-Bijgaarden;
 - o Wilderveld.

- Woonwijken:
 - o Rattendaal;
 - o Brukom;
 - o Seizoenswijk;
 - o Kapelleveld;
 - o Impeleer;
 - o Hoge Paal;
 - o Dikke Linde.

Om de leefbaarheid in al deze woongebieden te waarborgen worden zij op termijn tot zone-30 gebieden ingericht. Hiermee wordt niet uitsluitend bekomen dat woonstraten rustig worden bereden, maar ook dat het sluijverkeer wordt ontmoedigd. Hierbij ligt de prioriteit in die straten die reeds als sluijproutes worden gebruikt.

Naast de woongebieden, maken ook de tewerkstellingszones deel uit van de verblijfsgebieden. De tewerkstellingszones in de gemeente concentreren zich duidelijk in de infrastructuurbundel N6 – Kanaal - spoorweg. Binnen deze zones wordt de snelheid beperkt tot 50 km/uur, terwijl tevens de nodige voorzieningen voor voetgangers- en fietsers worden voorzien.

B. Trage wegen

De trage wegen in de gemeente Sint-Pieters-Leeuw werden in 2010 geïnventariseerd.

Een beleidsplan zal worden opgemaakt met als doel:

- de geïnventariseerde trage wegen te karteren;
- het analyseren van de knelpunten;
- de doelstellingen bepalen m.b.t.
 - o het behoud / herstel / onderhoud / inrichting / handhaving / missing links trage wegen
 - o communicatie rond trage wegen
 - o samenwerken en overleg rond trage wegen
- opstellen van een actieprogramma / prioriteitenlijst.

C. Recreatieve wandelroutes

Kaart 5: Lokaal recreatief voetgangersnetwerk

Sint-Pieters-Leeuw beschikt reeds over een goed uitgebouwd recreatief voetgangersnetwerk. Om dit recreatief netwerk te optimaliseren dient voldoende aandacht besteed te worden aan de belevingswaarde en dus ook aan de veiligheid van de verschillende wandelroutes. Vooral waar het recreatief voetgangersnetwerk

belangrijke wegen voor het autoverkeer (zoals bijv. de lokale verbindings- en ontsluitingswegen) en het fietsverkeer kruist, dienen de nodige veiligheidsmaatregelen getroffen te worden.

D. Aandachtspunten

Belangrijke aandachtspunten binnen deze hele structuur zijn:

- het op elkaar aansluiten van de verschillende wandelroutes;
- de aansluitingen van de verblijfsgebieden voor voetgangers op het openbaar vervoer;
- de continuïteit van de wandelroutes;
- voetgangers- en fietsverbindingen tussen de wijken onderling; naast de fietsroutes die deel uitmaken van het fietsroutenetwerk vormen deze verbindingen een kortsluiting tussen de verschillende wijken. Deze straatjes of veldwegen zijn exclusief voor fietsers en voetgangers voorbehouden.

Naar aanleiding van de reeds eerder geformuleerde doelstellingen, worden tevens maatregelen genomen inzake:

- Een verhoging van de objectieve verkeersveiligheid voor de voetgangers: het voorzien van veilige oversteekplaatsen en het wegwerken van bestaande en voorkomen van mogelijk toekomstige knelpunten;
- Een verhoging van de subjectieve verkeersveiligheid voor de voetgangers: het elimineren van het snelheidsverschil tussen voetgangers en gemotoriseerd verkeer in de afgebakende verblijfsgebieden, o.a. door deze in te richten als zone 30;

Een specifiek aandachtspunt binnen het netwerk is de N6 – Bergensesteenweg, als niet-natuurlijke barrière, en dan voornamelijk wat de dwarsbewegingen door voetgangers over deze weg betreft. Bij de te nemen maatregelen inzake de N6, zal dan ook de nodige aandacht moeten worden besteed aan de oversteekbaarheid van de rijweg.

6.2.1.3 Bepaling actieprogramma

Zie overzicht maatregelen werkdomein B1.

6.2.2 Het fietsverkeer

6.2.2.1 Doelstellingen

Naast het openbaar vervoer kan de fiets, weliswaar binnen kortere afstanden (5 à 7 km), als geldig alternatief dienen voor het autoverkeer. Het belang van het uitbouwen van een geoptimaliseerd en functioneel fietsroutenetwerk wordt nog onderstreept door het feit dat een cirkel met straal 5 km en middelpunt in het centrum van Sint-Pieters-Leeuw nagenoeg de ganse gemeente dekt. **Met een elektrische fiets valt zelfs het centrum van Brussel vlot binnen het bereik.** Hierdoor kan de fiets, al of niet in combinatie met het openbaar vervoer, als alternatief naar voor worden geschoven voor woon-school- en woon-werkverplaatsingen.

Het beleid inzake een goed bereikbare gemeente per fiets beperkt zich niet enkel tot de hoofdassen, maar speelt ook in op de relaties buiten die hoofdassen.

Daarenboven kenmerkt dat fietsbeleid zich tevens door een ‘harde’ opstelling inzake de ruimte en comfort voor het fietsverkeer.

Het uitwerken van een fietsroutenetwerk beoogt de volgende doelstellingen:

- een beïnvloeding van het verplaatsingsgedrag ten voordele van de fiets;
- een verhoging van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid voor de fietsers;

- een vermindering van het aantal woon-schoolverplaatsingen per auto om daarmee tevens de schoolomgevingen te beveiligen;
- een toename van het aantal woon-werkverplaatsingen per fiets;
- een bijdrage leveren tot een afname van de gemotoriseerde verkeers- en parkeerdruk en aldus een opwaardering van de centrumfunctie en de leefbaarheid in de woonzones;
- betere ontsluiting van de tewerkstellingszones per fiets.

Als algemene eisen aan een fietsroutenetwerk kunnen worden gesteld:

- een samenhangend en logisch netwerk van fietsvoorzieningen realiseren tussen bestemmingen en woongebieden;
- veiligheid van de fietsers verhogen door de knelpunten qua veiligheid weg te werken;
- aandacht schenken aan sociale veiligheid;
- aantrekkelijke en comfortabele fietsvoorzieningen aanbieden;
- zo direct mogelijke verbindingen nastreven;
- goede routes van en naar OV-haltes uitbouwen, zodat de fiets als schakel in het voor- en natransport optimaal kan functioneren;

6.2.2.2 Uitwerking beleidsplan fietsverkeer

Het functionele en recreatieve fietsroutenetwerk voor de gemeente Sint-Pieters-Leeuw is gebaseerd op en vormt een verfijning van het provinciaal bovenlokaal functioneel en recreatief fietsroutenetwerk. Functioneel fietsroutenetwerk

Kaart 6: Functioneel fietsroutenetwerk

Het functioneel fietsroutenetwerk bestaat uit hoofdroutes, bovenlokale en lokale fietsroutes. De bovenlokale en lokale routes vormen elk een fietsroutenetwerk.

De hoofdroutes zijn intensief gebruikte doorgaande fietsroutes van een kwalitatief hoogwaardig niveau. Ze vormen de ruggengraat van het bovenlokaal fietsroutenetwerk, zonder daarom een gesloten netwerk te vormen. De hoofdroutes kunnen twee vormen aannemen: fietscorridors en non-stop hoofdroutes.

- Fietscorridors zijn trajecten met een sterke concentratie van bestaande en potentiële functionele fietsstromen (voor dagelijks woon-school- en woon-werkverkeer).
- Non-stop hoofdroutes zijn hoogwaardige snelle routes voor lange afstanden, een soort van fietssnelwegen, gericht op dagelijkse functionele verplaatsingen (5 à 15 km) of doelgerichte langeafstandsverplaatsingen in de vrije tijd (10 à 50 km of meer). Non-stop hoofdroutes zullen dus meestal een complementaire functie hebben (zowel functioneel als recreatief gebruik). Ze dienen te voldoen aan zeer hoge kwaliteits- en comforteisen.

Belangrijk binnen het *bovenlokaal netwerk* zijn de intergemeentelijke verbindingen en de relaties tussen de kernen van Sint-Pieters-Leeuw zelf. Dit netwerk is gericht op dagelijkse bovenlokale functionele verplaatsingen naar school, werk en winkel. De intergemeentelijke verbindingen verlopen over het algemeen langs de (hoofd)structuurwegen en worden grensoverschrijdend uitgebouwd, terwijl de kortste verbindingen tussen de verschillende kernen binnen Sint-Pieters-Leeuw eveneens gevormd worden door de lokale verbindings- en ontsluitingswegen. De gemeente vraagt aan de provincie om de **Drie Fonteynenbrug**, Vagevuurstraat en Brusselbaan op te nemen binnen het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (zie **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**). Deze straten maken immers deel uit van belangrijke schoolroutes zowel binnen de gemeenten als naar scholen in de rand van Brussel.

Aansluitend op het bovenlokaal net wordt een *lokaal netwerk* uitgebouwd, dat binnen de grotere woonentiteiten zorgt voor veilige fietsverbindingen tussen de verschillende bovenlokale fietsassen en tevens instaat voor alternatieve routes. Een aantal wegen zullen bovendien enkel toegankelijk worden gemaakt voor het

fietsverkeer (in combinatie met het openbaar vervoer), zodat goede interne fietsverbindingen worden gerealiseerd.

Hoofdroutes binnen het functioneel fietsroutenetwerk

In Sint-Pieters-Leeuw komen twee **fietscorridors** en een **non-stop hoofdroute** voor. Beide fietscorridors volgen de N6 – Bergensesteenweg, die tevens geselecteerd wordt als interlokale weg.

- Een eerste corridor vertrekt vanaf de Europalaan richting Halle.
- Een tweede corridor vanaf de Ruisbroeksesteenweg richting Anderlecht (Brussels Hoofdstedelijk Gewest).
- De non-stop hoofdroute loopt langsheen de rechteroever van het kanaal.

Bovenlokale functionele fietsroutes

- **Drie Fonteinbrug**
Deze route verbindt de N6 en de fietssnelweg F20 Halle -Brussel
 - o **extern: Sint-Pieters-Leeuw – Drogenbos**
 - o **intern: Eugène Ghijssstraat – Drie Fonteinbrug**
- N6 – Bergensesteenweg
 - o Deze fietsroute verbindt de beide corridors op grondgebied van Sint-Pieters-Leeuw.
 - o De voornaamste attractiepool langs deze route is de manege 'Brukom'.
- Halle – Sint-Genesius-Rode
 - o Deze fietsroute verbindt Sint-Pieters-Leeuw met Sint-Genesius-Rode.
 - o Specifieke locaties die worden aangedaan: kanaal.
 - o Deze route wordt gevormd door de Alsebergsesteenweg.
- Drogenbos – Pepingen via Ruisbroek en Sint-Pieters-Leeuw
 - o Deze fietsroute verbindt:
 - extern: Pepingen met Drogenbos en Ukkel;
 - intern: Ruisbroek, Zuun en Sint-Pieters-Leeuw;
 - o Specifieke locaties die worden aangedaan: station en kern Ruisbroek en kern Zuun.
 - o Attractiepool op deze route is het voetbalterrein Zuun.
 - o Deze route wordt gevormd door: Humaniteitslaan, Nieuwe Stallestraat, Stationsstraat, Sasplein, Ruisbroeksesteenweg, P. Basteleusstraat en F. Coevoetstraat – Wittouckstraat, Galgstraat en Pepingsesteenweg.
- Pepingen – Anderlecht
 - o Deze fietsroute verbindt:
 - extern: Pepingen met Anderlecht;
 - intern: Sint-Laureins-Berchem met Vlezenbeek.
 - o Specifieke locaties die worden aangedaan: Kasteel Nederloo, kern Vlezenbeek en de manege.
 - o Deze route wordt gevormd door de Postweg.
- Gooik – Anderlecht via Lennik
 - o Deze fietsroute verbindt Gooik via Lennik met Dilbeek en Anderlecht over het grondgebied van Sint-Pieters-Leeuw.
 - o Deze route volgt de Lenniksebaan.
- Halle – Sint-Kwintens-Lennik – Roosdaal
 - o Deze fietsroute verbindt Halle, Pepingen en Roosdaal over het grondgebied van Sint-Pieters-Leeuw.
 - o Deze route wordt gevormd door de Pelikaanberg.
- Sint-Pieters-Leeuw – Dilbeek
 - o Deze fietsroute verbindt:
 - extern: Sint-Pieters-Leeuw met Dilbeek;
 - intern: Brukom, Sint-Pieters-Leeuw en Vlezenbeek.
 - o Specifieke locaties die worden aangedaan: bedrijventoneel Brukom, kern Sint-Pieters-Leeuw met kasteel Coloma en rozentuin, kern Vlezenbeek.
 - o Deze route wordt gevormd door: Europalaan, J. Depauwstraat, Pastoorijstraat, V. Nonnemansstraat, Vlezenbeeklaan en Pedestraat.
- Sint-Pieters-Leeuw – Lot
 - o Deze fietsroute verbindt Sint-Pieters-Leeuw met Lot.

- Specifieke locaties die worden aangedaan: kern Sint-Pieters-Leeuw met kasteel en park Coloma, jeugdhuis Sint-Pieters-Leeuw.
- Deze route wordt gevormd door de E. Rooselaersstraat en de Lotstraat.
- Ternat – Lennik – Gaasbeek – Postweg
 - Deze fietsroute verbindt Sint-Pieters-Leeuw en Lennik met Ternat.
 - Deze route wordt gevormd door de Appelboomstraat.

Alternatieve bovenlokale functionele routes

- Halle – Sint-Pieters-Leeuw
 - Deze route wordt voorzien als alternatief voor de verbinding langs de Bergensesteenweg en de Europalaan tussen Halle en Sint-Pieters-Leeuw.
 - Deze route wordt gevormd door: Halleweg, doorsteek van Halleweg naar V. Millairstraat, V. Millairstraat, F. Pickéstraat, Pepingsesteenweg, H. Vanhouchestraat en Sermonstraat.

Lokale functionele fietsroutes

- Lot – Ruisbroek
 - Deze fietsroute verbindt Lot met Ruisbroek en loopt parallel met het spoor.
 - De voetbalterreinen te Ruisbroek zijn de belangrijkste attractiepool op deze route.
 - Deze route wordt gevormd door de Fabrieksstraat.
- Lot – Beersel via A. Denystraat en Zennebeemden
 - Deze fietsroute vormt een alternatief voor de route langs de Fabrikstraat en verbindt Lot met Beersel.
 - Deze route wordt gevormd door de Broekweg over de autosnelweg, de doorsteek van de Broekweg ter hoogte van J. Van Ruusbroeckbrug en de J. Van Ruusbroeckbrug.
- Ruisbroek - Lot
 - Deze fietsroute vormt een alternatief voor de route langs de Fabrikstraat en verbindt Lot met Ruisbroek.
 - De belangrijkste attractiepool op deze route is de sporthal te Ruisbroek.
 - Deze route wordt gevormd door: Hemelstraat, Broekweg en Beemdstraat.
- Wandelingstraat
 - Deze fietsroute verbindt de Broekweg met de Fabrikstraat en loopt langs de sporthal van Ruisbroek.
 - Deze route wordt gevormd door de Wandelingstraat.
- Kleine Brugstraat – Boomkwekerijstraat
 - Deze fietsroute vormt een alternatief voor de Fabrikstraat langs de spoorweg tot het station van Ruisbroek.
 - Deze route wordt gevormd door de Kleine Brugstraat en de Boomkwekerijstraat.
- T. Swalusstraat – Beverbeemd
 - Deze fietsroute vormt een structurele omleiding van de non-stop hoofdroute rondom Interbeton.
 - Deze route wordt gevormd door: T. Swalusstraat, doorsteek naar F. Uylenbroekstraat, F. Uylenbroekstraat en Beverbeemd.
- Halle – Sint-Laureins-Berchem en Gaasbeek
 - Deze fietsroute verbindt Halle met Sint-Laureins-Berchem en Gaasbeek.
 - Deze route wordt gevormd door de Brabantsebaan.
- Halle – Sint-Pieters-Leeuw
 - Deze fietsroute vormt een alternatief voor de verbinding langs de Bergensesteenweg en verbindt Halle met Sint-Pieters-Leeuw.
 - Deze route wordt gevormd door: J. Ameysstraat, J.B. Cardijnstraat, V. Maloustraat en Topstraat.
- Mekinging – Sint-Pieters-Leeuw – Zuun – Negenmanneke
 - Deze fietsroute verbindt Mekinging, Sint-Pieters-Leeuw, Zuun en Negenmanneke.
 - De belangrijkste attractiepolen langs deze route zijn het domein Coloma en de rozentuin en het sportcomplex te Sint-Pieters-Leeuw.
 - Deze route wordt gevormd door: Mekingingweg, Kasteeldreef, doorsteek door wijk Hoge Paal, A. Callebautstraat, Vogelstraat, pad langs Zuunbeek, C. Leunenstraat, J.

Vanderstraetenstraat, Wilderkasteellaan, fietsweg langs sportcomplex, Sportlaan en Van Cotthemstraat.

- Een deel van deze route loopt langsheen de Zuunbeek. Omwille van de aanwezige natuurwaarde is het niet altijd mogelijk of aangewezen om hier verhardingen en/of verlichting aan te brengen. Afhankelijk van de weersomstandigheden kan op deze fietsroute niet altijd het nodige comfort worden geboden dat van een functionele fietsroute mag worden verwacht. Deze delen van de route worden opgenomen in het recreatieve fietsroutenetwerk. Om functionele verplaatsingen in alle weersomstandigheden mogelijk te maken, wordt het traject tussen de knooppunten 68 en 69 van het fietsknooppuntenetwerk gevolgd. Het pad langs de Zuunbeek wordt vervangen door de route Vogelstraat – C. Leunensstraat – Slesbroekstraat – A. Van Cotthemstraat. Het pad langs de Zuunbeek kan wel nog worden gebruikt voor functionele verplaatsingen, maar zal niet als dusdanig worden ingericht.
- Oudenaken – Sint-Pieters-Leeuw – Negenmanneke
 - Deze fietsroute loopt van west naar oost en verbindt Oudenaken, Sint-Pieters-Leeuw en Negenmanneke.
 - Deze route wordt gevormd door: F. Weyenbergstraat, Elingenstraat, Baasbergstraat, Hoogstraat, doorsteek van Nonnemansstraat naar Brusselbaan, Brusselbaan en Oudstrijdersstraat.
- Ruisbroek – Zuun – Negenmanneke – Vlezenbeek
 - Deze fietsroute loopt van oost naar west en verbindt Ruisbroek, Zuun, Negenmanneke en Vlezenbeek.
 - Deze route wordt gevormd door: E. Baerdemakersstraat, F. Baesstraat, Wilderkasteelstraat, Klein-Bijgaardenstraat, Stokerijstraat, Meibloemstraat, Dauw-Defossezaan, Bezemstraat, Kort Vondelweg, Herdeweg, Domstraat en Zeypestraat.
- Zuun – Vlezenbeek
 - Deze fietsroute verbindt Zuun en Vlezenbeek.
 - Hotel Klein Nederlo ligt langs deze route.
 - Deze route wordt gevormd door: Kerkhofstraat, Karenberg, Bellestraat, weg nr. 18, Vagevuurstraat en Appelboomstraat.
- Lot – Zuun – Rattendaal – Dilbeek
 - Deze fietsroute verbindt:
 - extern: Lot met Dilbeek;
 - intern: Zuun met Rattendaal.
 - Deze route wordt gevormd door: weg nr. 8, J.B. Wautersstraat, E. Vandersteenenstraat, C. Leunenstraat, P. Huysegomstraat, doorsteek naar Jagersdal, Kasteelstraat, Rattendaal, Puttenberg, Parijsstraat, Steenbergstraat en Veldekensstraat.
- Dilbeek – Gaasbeek
 - Deze fietsroute verbindt Dilbeek met Gaasbeek en wordt gevormd door: Beersbrugstraat, Kapellestraat en Konijnenstraat.
- Vlezenbeek – Sint-Laureins-Berchem
 - Deze fietsroute verbindt Vlezenbeek met Sint-Laureins-Berchem en wordt gevormd door: Kamstraat, Obbeeklos, Appelboomstraat, Hogebossenstraat, doorsteek tussen Hogebossenstraat en Brabantsebaan-Molenborrestraat en Molenborrestraat.
- Oudenaken – Gaasbeek
 - Deze fietsroute verbindt Oudenaken met Gaasbeek en wordt gevormd door de Gaasbeekstraat.
- Parallel non-stop hoofdroute (Vaartkant)
 - Deze fietsroute vormt een structurele omleiding voor de non-stop hoofdroute ter hoogte van de bedrijventone Sint-Pieters-Leeuw-“Kanaal”.
 - Deze route wordt gevormd door: Oudstrijdersstraat, doorsteek naar E. Ghijssstraat, V. Van Paepghemstraat, Golden Hopestraat (Drogenbos) en Groot-Bijgaardenstraat.
- Verbinding Halleweg – Bergensesteenweg
 - Deze fietsroute vormt een verbinding tussen de bovenlokale functionele fietsroute tussen Halle en Beersel enerzijds en de alternatieve bovenlokale functionele fietsroute tussen Halle en Sint-Pieters-Leeuw anderzijds.
 - Deze route wordt gevormd door: Pijnbroekstraat, F.Uylenbroeckstraat, Fazantenlaan en Patrijzenlaan.
- Aftakking Brusselbaan – Kanaalzone
 - Vanaf de E. Ghijssstraat dient een doorsteek te worden gerealiseerd naar de Vaartkant. Aan het kanaal dient een nieuwe fietsersbrug te worden aangelegd zodat kan aangesloten worden op de Debruyckerweg (Drogenbos).

- Deze route wordt gevormd door: Watertorenstraat, A. Schockaertstraat, E. Ghijsstraat, doorsteek naar de Vaartkant en de nieuw aan te leggen brug.
- Zuun – Ruisbroek
 - Deze route maakt de verbinding tussen Zuun, de kanaalzone en Ruisbroek en wordt gevormd door: J. Dambrestraat, Vaartstraat en de brug over het kanaal.
- **Pajottenland – Brussel**
 - **De Volle Gaasfietsroute wordt een vlotte fietsverbinding tussen het Pajottenland en Brussel, via de gemeentes Galmaarden, Gooik, Lennik en Sint-Pieters-Leeuw.**

A. Realisatie functioneel fietsroutenetwerk

Kaart 7: Stand van zaken fietsinfrastructuur november 2011

De gemeente maakte een update van de aanwezige fietsinfrastructuur langs bovenlokale en lokale fietsroutes.

Kaart 7 vormt een belangrijk opvolgings- en werkinstrument voor de gemeente. De inventaris dient in de loop der tijd bijgehouden te worden en gerealiseerde projecten kunnen aangevuld worden. Op deze manier behoudt de gemeente een overzicht over de bestaande fietsinfrastructuur.

In volgende straten is geen fietsinfrastructuur aanwezig. Kaart 7 geeft de ligging van de missing links met een volgnummer aan:

Binnen het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk:

1. **Coevoetstraat;**
2. **Postweg (vanaf centrum tot Brussel).**
3. **Pepingensteenweg tot aan Brabantsebaan**
4. **Galgstraat buiten centrum, vanaf rotonde Lotstraat richting kruispunt Dikke Linde**

Binnen het alternatieve bovenlokale functionele fietsroutenetwerk:

5. **De fietsroute 'Halle – Sint-Pieters-Leeuw'.**

Binnen het lokale functionele fietsroutenetwerk:

6. **Verbinding tussen Drie Fonteinbrug en nieuwe verbindingsweg aan Shopping Pajot, tussen Shopping Pajot en bedrijf Blaton toevoegen in actietabel.**
7. **Pad langs de Zuunbeek (zie beschrijving bij de lokale functionele fietsroute 'Mekingen – Sint-Pieters-Leeuw – Zuun – Negenmanneke);**
8. **Stukje Brusselbaan tussen Meibloemstraat en Bergensesteenweg (In functie van de bereikbaarheid van het openbaar vervoer is dit een zeer interessante verbinding (zie 5.2.3 Het openbaar vervoer).**
9. **Van Cotthemstraat**
10. **Vagevuurstraat**

Al deze straten zullen ingericht worden conform met het fietsvademecum (zie **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** Aandachtspunten).

In eerste instantie zal de gemeente zich focussen op het bovenlokaal netwerk. Het is niet de bedoeling alle lokale routes onmiddellijk uit te bouwen. Fietsroutes die een verbinding vormen met belangrijke openbaar vervoerassen worden prioritair aangepakt (bijv. Brusselbaan en Petrus Basteleusstraat).

Vele lokale routes bestaan ook al op dit moment en zijn samengesteld uit kleinere rustige (landelijke)wegen waar misschien alleen nog iets aan het sluisverkeer moet gedaan worden.

B. Recreatief fietsroutenetwerk

Kaart 8: Recreatief fietsroutenetwerk

Ook bij recreatieve netwerken is sprake van een zekere hiërarchie, die deels maar niet noodzakelijk volledig overeenkomt met die van het functioneel netwerk. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen non-stop hoofdroutes, bovenlokale recreatieve routes en lokale recreatieve routes.

De non-stop hoofdroutes in het recreatief netwerk zijn lange afstandsfietsroutes van provinciaal recreatief-toeristisch belang, en komen volledig overeen met de non-stop hoofdroutes uit het functioneel netwerk.

Een bovenlokaal recreatief fietsroutenetwerk is een gemeentegrensoverschrijdend fietsroutenetwerk langs aantrekkelijke wegen en recreatiepolen.

De huidige omrijlussen zijn eerder van lokaal belang en zullen eerder geïntegreerd worden in het lokaal recreatief fietsroutenetwerk.

Hoofdroutes binnen het recreatief fietsroutenetwerk

- In Sint-Pieters-Leeuw wordt één hoofdroute aangeduid, namelijk het traject langs het kanaal Brussel-Charleroi. Deze route komt overeen met de non-stop hoofdroute, zoals vermeld bij de functionele fietsroutes.

Bovenlokale recreatieve fietsroutes

- Sint-Anna-Pede – Negenmanneke – Kanaal – Drogenbos
 - o Deze fietsroute verbindt Dilbeek via Negenmanneke en Drogenbos met Linkebeek en Sint-Genesius-Rode.
 - o Deze route wordt gevormd door: Beersbrugstraat, Groenstraat, Domstraat, Herdeweg, Dauw-Defossezaan, Bezemstraat, Koning Albertplein, Camille Vandeloockstraat, Weerstandplein, Pastoor Vendelmansstraat, L.A. Schockaertstraat, Albert Van Cotthemstraat, E. Ghijssstraat, Goldenhopestraat (Drogenbos), Groot-Bijgaardenstraat, Sasplein, Stationstraat, Humaniteitslaan en Nieuwe Stallestraat.
- Negenmanneke – Sint-Pieters-Leeuw – Halle (Breedhout)
 - o Deze fietsroute verbindt Sint-Pieters-Leeuw met Halle.
 - o Deze route wordt gevormd door Albert Van Cotthemstraat, Slesbroekstraat, Camille Leunenstraat, Vogelstraat, A. Callebautstraat, Van Der Diltflaan, voetweg, Edouard Rooselaersstraat, Kastanjedreef, Rink, Alfons Fleurusstraat. Verder wordt de route opgesplitst:
 - richting Breedhout via de Oudenakenstraat en Brabantsebaan;
 - richting Halle via de Oudenakenstraat, Victor Maloustraat, Pijnbroekstraat, Ferdinand Uylenbroekstraat, Fazantenlaan, Patrijzenlaan, Tobie Swalusstraat, Alsebergsesteenweg en met aansluiting op de non-stop hoofdroute langs het kanaal.
- Sint-Martens-Lennik – Vlezenbeek Oudenaken – Schamelbeek – Pelikaan – Pepingen
 - o Deze fietsroute verbindt Sint-Martens-Lennik via Sint-Pieters-Leeuw met Pepingen.
 - o Deze route wordt gevormd door de N282-Lenniksebaan, Kwadewegenstraat, Kamstraat, Obeekstraat, Appelboomstraat, Hemelrijkstraat, Hoogstraat, Brabantsebaan, Baasbergstraat, Schamelbeekstraat, F. Weyenbergstraat, Schamelbeekstraat, Felix Wijsstraat.
- Gaasbeek – Zuunbeekvallei
 - o Deze fietsroute verbindt Gaasbeek met de Zuunbeekvallei in Sint-Pieters-Leeuw.
 - o De route wordt gevormd door de Appelboomstraat, Obeekstraat, Kamstraat, Appelboomstraat, Vagevuurstraat, Bellestraat, Karenberg en de Kerkhofstraat die aansluit op de route langs de Zuunbeekvallei.

Lokale recreatieve fietsroutes

- Halle – Hondzocht – Breedhout – Elingen
 - o Deze lokale recreatieve fietsroute loopt grotendeels gelijk een functionele fietsroute en vormt een halve ringverbinding rond Halle.
 - o Deze route wordt ondermeer gevormd door de Pelikaanberg.
- Dworp – Buizingen – Halle – Sint-Laureins-Berchem – Vlezenbeek – Dilbeek
 - o Deze recreatieve route bestaat uit delen van meerdere functionele en bovenlokale recreatieve fietsroutes en verbindt:
 - extern: Dworp, Halle en Dilbeek;

- intern: Sint-Laureins-Berchem en Vlezenbeek.
 - Deze route wordt gevormd door: Brabantsebaan, Postweg, Appelboomstraat, Konijnenstraat en Beersbrugstraat.
- Oudenaken – Sint-Laureins-Berchem – Gaasbeek – Sint-Kwintens-Lennik – Wambeek
 - Deze recreatieve fietsroute bestaat uit delen van meerdere functionele en bovenlokale recreatieve fietsroutes en verbindt:
 - extern: Gaasbeek en Wambeek;
 - intern: Oudenaken en Sint-Laureins-Berchem.
 - Deze route wordt gevormd door: F. Weyenbergstraat, Elingenstraat, doorsteek Baasbergstraat-Molenborrestraat en Sint-Laureinsstraat.
- Sint-Laureins-Berchem – Vlezenbeek
 - In deze recreatieve fietsroute tussen Sint-Laureins-Berchem en Vlezenbeek zijn delen van enkele functionele en bovenlokale recreatieve routes vervat.
 - Deze route wordt gevormd door: Molenborrestraat, doorsteek Molenborrestraat-Hogebossenstraat, Hogebossenstraat, Appelboomstraat, Obbeekstraat, Kamstraat, Borrestraat, Laudinnestraat, Dorp, Zeypestraat en Domstraat.
- Appelboomstraat – Negenmanneke
 - Deze route loopt gedeeltelijk samen met enkele functionele en bovenlokale recreatieve routes en verbindt Negenmanneke, Rattendaal en Vlezenbeek.
 - Deze route wordt gevormd door: Appelboomstraat, Puttenberg, Rattendaal, Kasteelstraat, Bezemstraat en de verbinding naar Domstraat via Parijsstraat.
- Breedhout – Brukom
 - Deze fietsroute loopt gedeeltelijk samen met bovenlokale recreatieve routes.
 - Deze fietsroute verbindt Breedhout met Brukom en wordt gevormd door: Mechelsgatstraat, Vosholenweg, Pijnbroekstraat, F. Uylenbroeckstraat en J.B. Bosmansstraat.
- Halle – Sint-Pieters-Leeuw
 - Deze route bevat delen van enkele functionele en bovenlokale recreatieve fietsroutes en verbindt Halle met Sint-Pieters-Leeuw.
 - Deze route wordt gevormd door: Halleweg, doorsteek van Halleweg naar V. Millairstraat, F. Pickéstraat, Pepingensesteenweg, H. Vanhouchestraat en Sermonstraat.
- Lot – Ruisbroek – Negenmanneke
 - Deze recreatieve route loopt samen met delen van enkele functionele en bovenlokale recreatieve routes en verbindt Lot met Ruisbroek en Negenmanneke.
 - Attractiepolen op deze route: sportcomplex A.J. Brailard te Ruisbroek.
 - Deze route wordt gevormd door: Broekweg, Beemdstraat, Stationstraat, Sasplein, E. Baerdemakerstraat, F. Baesstraat, Wilderkasteelstraat, Klein-Bijgaardenstraat, Stokerijstraat, Meibloemstraat en Dauw-Defossezlaan.
- Kanaal – Ruisbroek – Zennebeemden
 - Deze recreatieve route valt grotendeels samen met de functionele fietsroute Ruisbroek-Zennebeemden.
 - Deze route wordt gevormd door: Kanaalbrug Zuun, Kleine Brugstraat, Hengstraat, doorsteek Hengstraat-Hemelstraat, Hemelstraat, Broekweg en Beemdstraat.

In eerste instantie zal de gemeente zich focussen op het bovenlokaal netwerk. Het is niet de bedoeling alle lokale routes onmiddellijk uit te bouwen. Vele lokale routes bestaan ook al op dit moment en zijn samengesteld uit kleinere rustige (landelijke)wegen waar misschien alleen nog iets aan het sluisverkeer moet gedaan worden.

C. Fietsknooppuntennetwerk

Kaart 9: Fietsknooppuntennetwerk

Toerisme Vlaams-Brabant is verantwoordelijk voor de publicatie van het fietsknooppuntennetwerk in Vlaams-Brabant. Het fietsknooppuntennetwerk bestaat uit een netwerk van knooppunten en fietslussen.

D. Aandachtspunten

- Het op elkaar aansluiten van de verschillende fietsroutes: niet alleen de aansluitingen van de bovenlokale routes onderling, maar ook de aansluitingen van lokale routes op bovenlokale routes moet op een duidelijke, éézijdige en verkeersveilige manier gebeuren.
- De aansluitingen van de fietsroutes op het openbaar vervoer: stations en bushaltes voorzien van veilige, comfortabele en overdekte fietsstallingen.
- De continuïteit van de fietsroutes: de verschillende fietsroutes (zowel de bovenlokale als de lokale) dienen gemeentegrensoverschrijdend uitgebouwd te worden, teneinde de beoogde intergemeentelijke verbindingen te garanderen. Dit vereist bijgevolg bovengemeentelijk overleg.
- Fiets- en voetgangersverbindingen tussen de wijken onderling: naast de fietsroutes die deel uitmaken van het fietsroutenetwerk vormen deze verbindingen een kortsluiting tussen de verschillende wijken. Deze straatjes of veldwegen zijn exclusief voor fietsers en voetgangers voorbehouden.
- Trage wegen: een beleidsplan en actieprogramma dient opgemaakt te worden.

Naar aanleiding van de geformuleerde doelstellingen, worden tevens maatregelen genomen inzake:

- een verhoging van de objectieve verkeersveiligheid voor de fietsers: het voorzien van veilige (verhoogde en afgescheiden) fietspaden buiten de bebouwde kom bij een toegelaten snelheid hoger dan 50 km/uur, oversteek voorzieningen en aansluitingen, en het wegwerken van bestaande en voorkomen van mogelijk toekomstige knelpunten;
- een verhoging van de subjectieve verkeersveiligheid voor de fietsers: het elimineren van het snelheidsverschil tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer, o.a. door het inrichten van de woonkernen als zone 30.

Een specifiek aandachtspunt binnen het netwerk is de N6 – Bergensesteenweg, als niet-natuurlijke barrière, en dan voornamelijk wat de dwarsbewegingen door fietsers over deze weg betreft.

Bij de te nemen maatregelen inzake de N6, wordt dan ook de nodige aandacht besteed aan de oversteekbaarheid van de rijweg.

De uitvoeringsvorm van de fietsvoorzieningen dient gerelateerd aan de wenselijke wegcategorisering, het snelheidsregime en de taak van de weg in het fietsnetwerk. Het Vademecum Fietsvoorziening (2022) en het Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten gelden als de norm voor de bepaling van de inrichtingsprincipes. Ook fietsstraten en schoolstraten kunnen als instrument gebruikt worden ter realisatie van een veilig, comfortabel en dekkend fietsnetwerk. –

Onderhoud van de fietspaden

Het op peil houden van kwalitatieve fietsvoorzieningen is een must om het fietsgebruik te bevorderen. Het organiseren van een efficiënt onderhoud vereist heel wat middelen. Buiten de inschakeling van voldoende personeel en het snel uitvoeren van herstellingswerken, moet er ook specifiek materieel worden ingezet. Maatregelen zoals de systematische controle van de fietsvoorzieningen, het voorzien van een meldingspunt om problemen door te geven en het opstellen van een onderhoudsprogramma moeten ervoor zorgen dat het aangeboden comfortniveau hoogstaand blijven. De gemeente beschikt nu over een veegmachine.

E. Fietsenstallingen

Comfortabele stallingsvoorzieningen voor de fiets op de juiste plaatsen kaderen eveneens in het beleid om het fietsverkeer te bevorderen. **Daarbij wordt rekening gehouden met de evoluties in het fietsaanbod, waarbij grotere en langere fietsen niet langer de uitzondering zijn. Fietsenstallingen voor “buitenmaatse” fietsen en elektrische fietsen worden daarom ook voorzien.**

Dergelijke voorzieningen worden (afgezien van scholen en overige gemeenschapsvoorzieningen), noodzakelijk geacht:

- aan het station van Ruisbroek, als belangrijk openbaar vervoerknooppunt **en lokaal hoppinpunt**;
- in de centra van de verschillende kernen, en dan voornamelijk aan de concentraties van winkelvoorzieningen;
- nabij bushaltes, waar fietsen worden afgezet, om de reis met het openbaar vervoer te vervolgen. Uit onderzoek is gebleken dat er weinig locaties zijn waar de fiets veilig gestald kan worden aan de bushaltes. In de dichtbevolkte gebieden van Zuun en Negenmanneke zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig bij bushaltes. De Bergensesteenweg vormt een belangrijke noord-zuid verbinding binnen de gemeente. Tevens is de Bergensesteenweg een openbaar vervoersas met een frequente bediening. Het is dus belangrijk dat deze as goed bereikbaar is met de fiets. Daarom moeten er langsheen de Bergensesteenweg de nodige voorzieningen komen opdat fietsers hun fiets in alle veiligheid kunnen achterlaten om vervolgens hun traject verder te zetten met het openbaar vervoer.
- **Aan hoppinpunten**

6.2.2.3 Bepaling actieprogramma

Zie overzicht actieprogramma B2.

6.2.3 Het openbaar vervoer

Kaart 10: Openbaar vervoer

6.2.3.1 Doelstellingen

Wil het openbaar vervoer in het kader van de mobiliteitsbeheersing een goed alternatief vormen voor het autogebruik dan moet het in een concurrentiepositie kunnen treden. Dit is het geval op langere afstanden (vanaf 10 km). In die context moet het gemeentelijk openbaar vervoersnet kaderen binnen het provinciale en Vlaams openbaar vervoersnet. Aansluitend hierop moet het gemeentelijk openbaar vervoersnetwerk een mogelijkheid bieden voor die bevolkingsgroepen die niet over een gemotoriseerd en een volwaardig alternatief beschikken.

De volgende doelstellingen worden naar voor geschoven:

- een beïnvloeding van het verplaatsingsgedrag ten gunste van het openbaar vervoer;
- een kwalitatief en kwantitatief hoger aanbod aan openbaar vervoersdiensten, niet alleen in de verschillende motieven, maar ook inzake de te bedienen gebieden;
- een hoger niveau van comfort;
- een verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer;
- een verdere uitbouw van de halteaccommodaties ter bevordering van de verbindingen tussen het openbaar vervoer en de fiets.

6.2.3.2 Uitwerking beleidsplan openbaar vervoer

A. Bestaande openbaar vervoersstructuur

Sint-Pieters-Leeuw wordt bediend door bussen en treinen. De buslijnen zijn voornamelijk transversaal van aard. Verder zijn er ook enkele tangenten waarneembaar. Volgende bussen rijden over en halteren op het grondgebied van Sint-Pieters-Leeuw en/ of deelgemeenten:

De Lijn

- **Lijn 144: Brussel – Sint-Pieters-Leeuw (incl. centrum) - Leerbeek**
- **Lijn 145: Brussel – Sint-Pieters-Leeuw (incl. centrum) – Pepingen**
- **Lijn 170: Brussel – Sint-Pieters-Leeuw (incl. centrum) – Halle**

- Lijn 171: Brussel – Brukom – Halle (passeert niet door centrum Sint-Pieters-Leeuw)
- Lijn 810: Dilbeek – Ruisbroek - Halle
- Lijn 163: Roosdaal – Halle (stopt in Oudenaken)
- Lijn 142: Brussel – Vlezenbeek – Leerbeek
- Lijn 141: Brussel – Vlezenbeek – Leerbeek
- Marktbus
 - o Lijn 101: Marktbus Vlezenbeek – Halle (Deze marktbus rijdt wekelijks op donderdagvoormiddag van en naar de markt in Halle. Vertrek vanuit Vlezenbeek en Sint-Pieters-Leeuw centrum.)
- Schoolbussen
 - o Lijn 571: Schoolbus Halle – Sint-Pieters-Leeuw – Dilbeek (Brenge scholieren uit Sint-Pieters-Leeuw centrum en de wijken Negenmanneke en Zuun naar het Regina Caeli Lyceum in Dilbeek of het Don Bosco Instituut in Groot-Bijgaarden.)
 - o Lijn 573: Schoolbus Schepdaal – Vlezenbeek – Halle (Brenge scholieren uit Vlezenbeek vlot en veilig naar school in Halle.)
 - o Lijn 52: Schoolbus Vlezenbeek – Sint-Pieters-Leeuw – Beersel – Alsemberg – Sint-Genesius-Rode (Brenge scholieren uit Vlezenbeek en Sint-Pieters-Leeuw centrum vlot naar school in Beersel en Sint-Genesius-Rode.)
 - o Lijn 572: Schoolbus Zellik – Dilbeek – Halle (halteert niet op grondgebied Sint-Pieters-Leeuw)

MIVB

- Lijn 50 (MIVB): Brussel - Ruisbroek – Lot

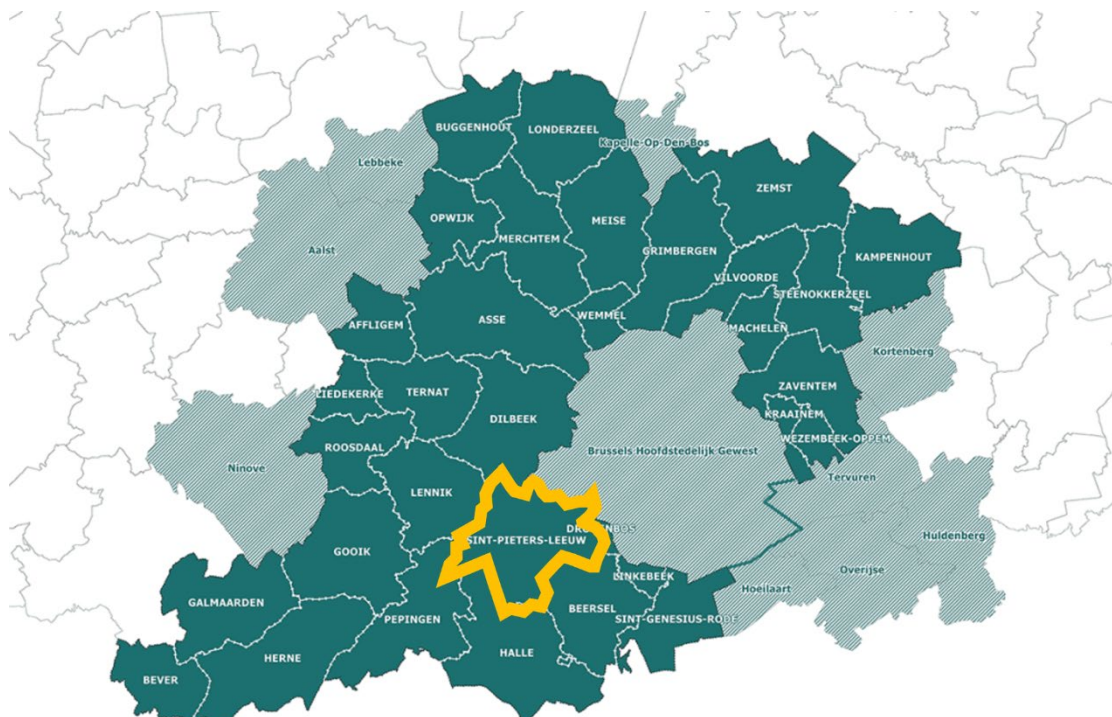
NMBS

- Sint-Pieters-Leeuw heeft een treinstation in de deelgemeente Ruisbroek. Vanuit dit station kan men rechtstreeks naar Brussel en 's Gravenbrakel reizen (2 treinen/ uur in beide richtingen buiten de spits). De stations van Halle, Buizingen en Lot liggen daarnaast ook op relatief korte afstand (zelfde spoorlijn).

B. Vervoerregio Vlaamse Rand

In 2019 werden de driehonderd Vlaamse steden en gemeenten opgedeeld in vijftien vervoerregio's. Binnen deze vervoerregio's zitten de lokale besturen mee aan het stuur om de mobiliteitsuitdagingen in de omgeving aan te pakken.

Sint-Pieters behoort tot de vervoersregio Vlaamse Rand, samen met 32 andere gemeenten. De Vervoersregio bundelt 16 van de 19 Vlaamse gemeentes die aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) grenzen.



Figuur 6-1. VVR Vlaamse Rand (MOW, 2022)

Op 16 maart 2021 heeft de Vervoerregio Vlaamse Rand het Kernnet positief geadviseerd, en het Aanvullend Net goedgekeurd. Deze stemming was 'voorwaardelijk' waarbij gevraagd werd naar de nodige middelen voor het VOM. Tevens werd een VOM "minimumprogramma" goedgekeurd. Behoudens dit 'minimumprogramma' had de VVR reeds een ruimer en gefaseerd integraal VOM-plan uitgewerkt.

Kernnet A en B

Door Sint-Pieters-Leeuw zal het kernnet A en B rijden alsook het aanvullend en functioneel net.

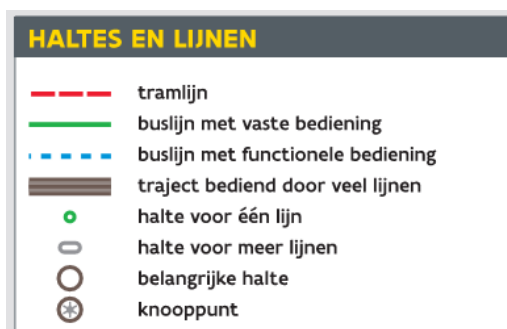
- Voor kernnet A zal er een buslijn (HOV) rijden van BHG (Zuid- Anderlecht Het Rad) via Sint-Pieters-Leeuw naar Halle, dit komt overeen met de huidige lijn 170. Het intrinsieke potentieel van dit kernnet is > 15.000 reizigers. De belangrijkste overstappunten in Sint-Pieters-Leeuw zijn Europalaan en Zuun waarbij de reizigers kunnen overstappen van en naar lijn 171.
- Voor kernnet B zal er een buslijn rijden van Brussel-Zuid naar Leerbeek via Anderlecht, Vlezenbeek, Gaasbeek etc., dit komt overeen met huidige lijnen 141 en 142. Het intrinsieke potentieel van dit kernnet is > 4.500 reizigers. Deze lijn zal voor een verviervoudiging zorgen van de frequentie tussen Gaasbeek, Vlezenbeek en Anderlecht Erasmus. Een belangrijke attractiepool op deze lijn in Sint-Pieters-Leeuw is het ziekenhuis Inkendaal.
- Er is ook een kernnetlijn B van Halle via Ruisbroek en Anderlecht naar Dilbeek en Jette UZ. Dit komt overeen met lijn 810. Het intrinsieke potentieel van dit kernnet is > 4.500 reizigers. Deze lijn is grotendeels hetzelfde en krijgt dan ook bediening op zondag met een bus om de twee uur.

De Lijn onderzoekt de bediening van Drie Fonteinbrug en welke lijnen hiervoor zullen ingezet worden. De modeldoorrekening dient nog te gebeuren. Lijn 810 zou hiervoor in aanmerking kunnen komen, maar werd voorlopig niet opgenomen op het goedgekeurde openbaar vervoersplan van de VVR. De lijn wordt wel gedragen door de gemeente en De Lijn en wordt verder onderzocht. Daarenboven zal de Vervoerregio een HOV-verbinding tussen Sint-Pieters-Leeuw en Halle verder onderzoeken.

Het aanvullend net met vaste urcadans in de gemeente omvat 3 buslijnen:

- Lijn 144/145 Brussel-Zuid – Sint-Pieters-Leeuw. Deze wordt beperkt tot het centrum op een enkele rit na van/naar de school van Sint-Godelieve in Lennik. Deze behoudt een halffrequentie op de Brusselbaan.
- Lijn 171 Brussel-Zuid – Brukom op de N6. Deze blijft volledig behouden en rijdt tijdens de spitsuren nog steeds door van/naar Halle.

Tot slot wordt een nieuwe tangentiële lijn langs Sint-Pieters-Leeuw en Sint-Genesius-Rode ingevoerd. Deze vormt de schakel tussen Vlezenbeek – Sint-Pieters-Leeuw – Lot – Beersel – Alseberg en Sint-Genesius-Rode met vele overstapmogelijkheden op de radiale lijnen.



Figuur 6-2: overzichtskartaal kernnet en aanvullend net – Vervoerregio Vlaamse Rand

Samentvattend geeft deze tabel weer welke transformatie wordt voorzien qua lijnvoering:

Huidig lijnnummer	Nieuw lijnnummer	Lijnomschrijving
141/142	R42	Brussel Zuid – Vlezenbeek – Lennik – Leerbeek
144/145	R72	Brussel Zuid – Sint-Pieters-Leeuw (-Lennik SGI)
163	163	Roosdaal – Lennik – Halle
170	R70	Brussel Zuid- Sint-Pieters-Leeuw – Halle
171	R71	Brussel Zuid – Brukom (- Halle)
571	571	Halle – Sint-Pieters-Leeuw – Dilbeek
573	573	Schepdaal – Gaasbeek – Vlezenbeek – Halle
810	R10	Jette UZ- Dilbeek- Anderlecht- Ruisbroek- Halle
575	52	Vlezenbeek – Beersel (- Sint-Genesius-Rode)

Vervoer op maat

Het vervoer op maat (VOM) vormt de vierde en laatste laag in het nieuwe gelaagde openbaarvoersysteem. Deze laag voedt de hogere lagen van het aanvullend, kern- en treinet en werkt bijgevolg complementair hieraan. Het VOM kan bestaan uit verschillende vervoerssystemen. In functie van de lokale noden kan het aanbod bestaan uit VOM-vast, VOM-flex, VOM-semiflex, deelmobiliteit en flex plus-vervoer.

Sint-Pieters-Leeuw kan profiteren van een aantal VOM-projecten in de Zennevallei. Het gaat over:

- **VOM-Flexbus: Pajottenland Oost**
 - o Met deze bus op afroep zal een deel van de huidige lijnen 144 en 145 opgevangen worden.
 - o Deze Flexbus krijgt een bediening van maandag tot vrijdag tussen 7u en 19u en op zaterdag tussen 8u en 20u. Op zondag zal deze bus niet rijden.
- **Deelfietssysteem (Back to one)**

Ook de marktbus maakt onderdeel uit van het Vervoer Op Maat. Dit is lijn 101: Marktbus Vlezenbeek – Halle (Deze marktbus rijdt wekelijks op donderdagvoormiddag van en naar de markt in Halle. Vertrek vanuit Vlezenbeek en Sint-Pieters-Leeuw centrum.)

6.2.3.3 Bepaling actieprogramma

Zie overzicht maatregelen werkdomein B3.

6.2.4 Het autoverkeer

Kaart 11: Wegencategorisering

6.2.4.1 Doelstellingen

Eén van de belangrijkste doelstellingen van het mobiliteitsplan is de beheersing van de groei van de automobilititeit, middels ruimtelijke herstructurering en het stimuleren van de alternatieve vervoerwijzen.

De bereikbaarheid van bepaalde bestemmingen en functies moeten gegarandeerd blijven, al is het op een selectieve wijze. Zodat de leefbaarheid in de centra en verblijfsgebieden wordt verhoogd.

6.2.4.2 Uitwerking beleidsplan autoverkeer

A. Opzet van de wegencategorisering

In het concept van een duurzaam veilig wegverkeer moet de vormgeving van de wegen worden aangepast aan de toegekende functie. Combinaties van stroom-, ontsluitings- en erffuncties moeten (zoveel als mogelijk) worden uitgesloten. Ter wille van de voorspelbaarheid van het gebruik en het gedrag, mag er bij voorkeur slechts één unieke en duidelijk herkenbare vormgeving van een type weg per functie zijn. Dit vergt een consequente categorisering van wegen in een drastisch beperkt aantal functionele en a priori veilige categorieën. Ook de vormgeving van de aansluitingen moeten per paar van categorieën en binnen een categorie uniek en duidelijk herkenbaar zijn. Bebakening, markering en verkeerstechnische voorzieningen moeten op een unieke manier gekoppeld zijn aan een categorie of aansluitingstype. Ook moet per categorie een strikt snelheidsregime gelden.

“De Vlaamse Regering heeft in het Regeerakkoord 2019-2024 beslist om over te gaan naar een nieuwe wegencategorisering. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden en meer samenhangend. De selectiemethodiek volgt een duidelijke logica en zorgt voor een betere leesbaarheid van elke wegencategorie.

De nieuwe wegencategorisering heeft als doel om een robuust wegennet te realiseren. Robuustheid wordt gedefinieerd als “het vermogen om de geplande functie waarvoor het verkeers- en vervoersnetwerk ontworpen is te blijven vervullen, ondanks verstoringen.” Daarmee wordt bedoeld dat het netwerk de functie waarvoor het ontworpen is altijd moet kunnen blijven vervullen, ook in ongewone situaties. Dat moet leiden tot betrouwbaarheid op het gebied van verbinding, capaciteit en reistijd. Ten slotte heeft het robuust wegennet 3 hoofddoelstellingen: de verschillende vervoersstromen beter afwikkelen, de doorstroming verbeteren en de verkeersveiligheid verhogen.” (MOW, 2021)

Alle huidige categorieën verdwijnen en worden vervangen door zes nieuwe die je kan onderverdelen in drie hiërarchische lagen. Er is ten eerste het hoofdwegennet met Europese hoofdwegen en Vlaamse hoofdwegen, ten tweede het dragende netwerk met regionale en interlokale wegen en tot slot het lokale wegennet met lokale ontsluitingswegen en lokale erfdoegangswegen. De nieuwe categorisering heeft als doel meer transparantie en duidelijkheid op het vlak van benaming.

Daarnaast werd ook de netwerkstructuur gewijzigd. De oude wegencategorisering werd gekenmerkt door een boomstructuur voor alle wegencategoriën. In de nieuwe wegencategorisering behoudt alleen het lokaal wegennet deze structuur, omdat dit helpt bij het terugdringen van sluipverkeer. Het hoofdwegennetwerk en het dragend netwerk krijgen een rasterstructuur, waardoor een duidelijker onderscheid gemaakt kan worden tussen verbindingswegen (hoofdwegen en dragende wegen) en ontsluitingswegen (lokale wegen).

Oude wegcategorisering		Nieuwe wegcategorisering			
Wegcategorie	Netwerkstructuur	Netwerkniveau	Wegcategorie	Netwerkstructuur	Mazen
Hoofdwegen	Boomstructuur	Hoofdwegennet	Europese hoofdwegen (EHW)	Rasterstructuur EHW	Europese mazen
Primaire wegen type I			Vlaamse hoofdwegen (VHW)	Rasterstructuur VHW	Vlaamse mazen
Primaire wegen type II		Dragend netwerk	Regionale wegen (RW)	Rasterstructuur RW	Regionale mazen
Secundaire wegen type I			Interlokale wegen (IW)	Rasterstructuur IW	Interlokale mazen
Secundaire wegen type II		Lokaal wegennet	Ontsluitingswegen (OW)	Boomstructuren OW + EW	
Secundaire wegen type III			Erftoegangswegen (EW)		
Lokale wegen type I					
Lokale wegen type II					
Lokale wegen type III					

B. Vaststelling van de wegcategorisering

“Op 7 oktober 2020 zijn de 6 nieuwe wegcategorieën en de algemene principes van de nieuwe wegcategorisering goedgekeurd door het Vlaams Parlement. Voor elke wegcategorie heeft één overheidsniveau de formele taak om een selectie te bepalen. Een andere overheid heeft altijd een adviserende rol (MOW, 2021).

- *De Vlaamse Regering maakt een voorstel voor het hoofdwegennet. De vervoerregio's moeten hierop advies geven.*
- *De vervoerregio's formuleren een voorstel voor de selectie van het dragende netwerk bestaande uit de regionale en interlokale wegen. Ze doen dat binnen de krijtlijnen van hun regionale mobiliteitsplannen.*
- *De categorisering en de selectie van de wegen die behoren tot het hoofdwegennet en het dragende netwerk worden uiteindelijk verankerd in een Besluit van de Vlaamse Regering.*
- *De wegen die niet in het hoofdwegennet of het dragende netwerk ingeschaald worden, worden automatisch deel van het lokale wegennet.*

Via de selectie van een weg wordt een categorie toegekend aan een wegsegment. De categorie verwijst naar het functioneren van de weg in het (theoretische) model van de wegcategorisering. De categorie van een weg staat los van het eigenaarschap of met andere woorden het wegbeheer.” (MOW, 2021)

Wegcategorie	Voorstel	Advies	Beslissing
Europese hoofdwegen	Vlaamse Regering	Vervoerregio	Vlaamse Regering
Vlaamse hoofdwegen	Vlaamse Regering	Vervoerregio	Vlaamse Regering
Regionale wegen	Vervoerregio	Gemeente	Vlaamse Regering
Interlokale wegen	Vervoerregio	Gemeente	Vlaamse Regering
Ontsluitingswegen	Gemeente	Vervoerregio	Gemeente
Erftoegangswegen	Gemeente	Vervoerregio	Gemeente

C. Inrichtingsprincipes voor de verschillende categorieën

“Voor de vormgeving van de wegen in de verschillende wegcategorieën worden inrichtingsprincipes voorgesteld. Het Agentschap Wegen en Verkeer trekt die oefening voor het hoofdwegennet en het dragende netwerk. De basisprincipes en ambities moeten bijdragen tot de herkenbaarheid van de weg categorie voor de weggebruiker.

Hoofdwegennet

- **De inrichtingsprincipes voor het hoofdwegennet, bestaande uit de Europese en Vlaamse hoofdwegen, zijn opgesteld door een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van het Agentschap Wegen en Verkeer, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, De Lijn, De Werkvennootschap en het Departement Omgeving.**

Dragend wegennet

- **De inrichtingsprincipes voor het dragende netwerk, bestaande uit de regionale en interlokale wegen, worden momenteel ontworpen door een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van het Agentschap Wegen en Verkeer, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, De Lijn, De Werkvennootschap, het Departement Omgeving en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.” (MOW, 2021)**

Regionale wegen (wegenverkeer.be, 2021

- **“Het dragende netwerk kan bij capaciteitsproblemen van het hoofdwegennet ingeschakeld worden om het hoofdwegennet te ondersteunen, waarbij de lokale wegen vrij van doorgaand verkeer blijven. De regionale wegen vormen verbindingen tussen gemeenten onderling en het hoofdwegennet enerzijds en tussen het hoofdwegennet en de regionale logistieke knopen anderzijds. De interlokale wegen verbinden niet-aanpalende gemeenten. Ze ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen.**
- **“Basisprincipes:**
 - o **Regionale wegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers**
 - o **De ontwerpsnelheid voor het gemotoriseerd verkeer op Regionale wegen bedraagt 70 km/h (BUBEKO) en 50 km/h (BIBEKO)**
 - o **Kruispunten op Regionale wegen zijn verkeerslichtengeregeld, ontworpen als een rotonde of voorrangsgeregeld**
 - o **Langs Regionale wegen wordt buiten de bebouwde kom een bouwvrije strook voorzien**
 - o **Regionale wegen worden ingericht als een 1x2 weg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen**
- **Ambities:**

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

Interlokale wegen (wegenverkeer.be, 2021)

- **“Basisprincipes:**
 - **Interlokale wegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers**
 - **De ontwerpsnelheid voor het gemotoriseerd verkeer op Interlokale wegen bedraagt 70 km/h (BUBEKO) en 50 km/h (BIBEKO)**
 - **Kruispunten op Interlokale wegen zijn verkeerslichtengeregeld, ontworpen als een rotonde of voorrangsgeregeld**
 - **Langs Interlokale wegen wordt buiten de bebouwde kom een bouwvrije strook voorzien**
 - **Interlokale wegen worden ingericht als een 1x2 weg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen**
- **Ambities:**
 - **Er wordt selectief omgegaan met het aantal rechtstreekse toegangen tot Interlokale wegen**
 - **Interlokale wegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving**
 - **Een vlotte doorstroming op Interlokale wegen wordt nagestreefd en het aantal aansluitingen blijft beperkt**
 - **De filekans voor auto- en vrachtverkeer op Interlokale wegen is beperkt**

Lokale wegen (wegenverkeer.be, 2021)

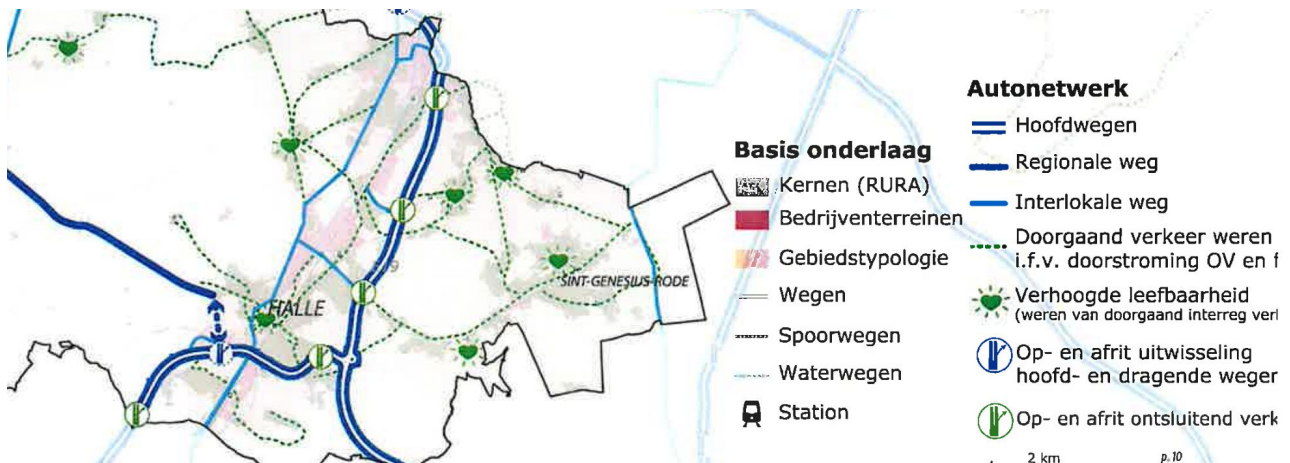
- **“De lokale wegen hebben geen verbindingfunctie. Ze ontsluiten aanpalende gemeenten voor elkaar. Ze ontsluiten het gebied tussen de wegen die de Vlaamse Regering selecteert binnen de hoofdwegen of het dragend net, of functioneren als ertoeegangswegen. De lokale wegen vormen boomstructuren.**
- **Het proces voor de opmaak van de inrichtingsprincipes en de ambities voor het lokaal wegennet is in de zomer van 2021 opgestart en nog lopende.”**

D. Wegencategorisering toegepast op de gemeente Sint-Pieters-Leeuw

Hieronder wordt voor de wegen van 1^{ste} en 2^{de} hiërarchie aangegeven wat de nieuwe categorie zal worden. Dit voorstel werd goedgekeurd tijdens de Vervoerregiodag op 07/06/2022.

Tabel 6-1: Voorstel nieuwe wegencategorisering hoofdwegen en dragend wegennet

	Oude Categorisering	Nieuwe categorisering
E19	Hoofdweg	Europese Hoofdweg
N266/ Humaniteitslaan – Nieuwe Stallestraat	Secundaire weg Type II	Interlokale weg
Alsebergsesteenweg	Secundaire weg Type II	Interlokale weg
N6/ Bergensteenweg	Secundaire weg Type III	Interlokale weg
N261/ Nieuwe Stallestraat	Secundaire weg Type III	Interlokale weg
Eugène Ghysstraat	Lokale weg type I	Interlokale weg
Drie Fonteinestraat		Interlokale weg



Figuur 6-3: Overzicht dragend wegennetwerk (Vervoerregio Vlaamse Rand)

Voorstel aanpassingen wegcategorisering ten gevolge van nieuwe definities wegcategorisering

De lokale wegen type 2 en type 3 blijven in de nieuwe wegcategorisering ook lokale wegen. Er dient in eerste instantie nagedacht te worden over de huidige lokale wegen type I. Deze kunnen ofwel

- interlokale wegen worden, als onderdeel van het dragende netwerk om niet-aanpalende gemeentes te verbinden en recreatieve en economische attractiepolen te ontsluiten;
- ofwel lokale ontsluitingswegen, als onderdeel van het lokale netwerk met boomstructuur, om aanpalende gemeentes te ontsluiten, om gebieden tussen wegen van hogere categorie te ontsluiten en om toegang te geven tot erven.

Op heden is nog niet duidelijk welke inrichtingsprincipes gekoppeld zullen worden aan de wegcategorisering van lokale wegen. Zo is niet duidelijk of fietspaden wenselijk en subsidiabel zijn langs erftoegangswegen, en is niet geweten of erftoegangswegen een kernnet A of B mogen dragen en voorrang hebben op andere wegen. Daarom werden er in de onderzoeksfase twee scenario's voorgesteld voor de categorisering van de lokale wegen.

- Scenario 0: enkel de noodzakelijke ontsluitingswegen worden geselecteerd, zonder rekening te houden met de al dan niet selectie ervan in het BFF en/of kernnet. Dit zijn dus de straten die minimaal als ontsluitingsweg worden gecategoriseerd.
- Scenario 1: alle wegen die onderdeel zijn van het BFF en/of het kernnet A of B zijn ontsluitingswegen. Dit scenario is van toepassing indien de inrichtingsprincipes uitwijzen dat fietspaden langs erftoegangswegen niet aan de orde zijn, en/of erftoegangswegen geen voorrang kunnen krijgen t.o.v. andere wegen i.f.v. doorstroming van het openbaar vervoer.

De gemeente besluit om met scenario 1 verder te gaan, met de uitgebreidere set ontsluitingswegen, om op die manier meer vrijheden te hebben bij het adequaat inrichten van o.a. belangrijke fietsroutes.

Specifiek voor de Ruisbroeksesteenweg wordt rekening gehouden met een korte en een lange termijn visie.

- Op korte termijn blijft deze straat een ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer.
- Op lange termijn wordt de ontsluitingsfunctie van de Ruisbroeksesteenweg verlegd naar een nieuwe ontsluitingsweg, voorzien in het RUP Bergpoort, vanaf de Frans Baesstraat in de industriezone Ruysbroeckveld naar de Groot-Bijgaardenstraat. De relatie met de brug over het kanaal dient later uitgewerkt te worden.

Tabel 6-2: Voorstel nieuwe wegencategorisering lokale wegen

Straat	Huidige categorisering	Functie	Voorgestelde categorisering – Scenario 1
Ruisbroeksesteenweg	Lokale weg Type I	Verbindt de N6 met het hoofdwegennet	Ontsluitingsweg
Sasplein	Lokale weg Type I	Verbindt Zuun met Ruisbroek	Ontsluitingsweg
Spoorwegstraat	Lokale weg Type I	Verbindt Zuun met Ruisbroek	Ontsluitingsweg
Stationsstraat	Lokale weg Type I	Verbindt Zuun met Ruisbroek	Ontsluitingsweg
Kerkplein	Lokale weg Type I	Verbindt Zuun met Ruisbroek	Ontsluitingsweg
P. Gilsonlaan	Lokale weg Type I	Verbinding met Humaniteitslaan	Erftoegangsweg
Humaniteitslaan tussen P. Gilsonlaan en N261	Lokale weg Type I	Geeft toegang tot N261	Ontsluitingsweg
Lotstraat	Lokale weg Type I	Geeft toegang tot Bergensesteenweg	Ontsluitingsweg
E. Rooselaersstraat	Lokale weg Type I	Verbindt centrum met Lotstraat	Ontsluitingsweg
Victor Nonnemanstraat	Lokale weg Type I	Verbindt centrum met Vlezenbeeklaan	Ontsluitingsweg
Vlezenbeeklaan	Lokale weg Type I	Verbindt centrum SPL met Vlezenbeek	Ontsluitingsweg
Pedestraat	Lokale weg Type I	Verbindt centrum Vlezenbeek met N282	Ontsluitingsweg
Pepingensesteenweg	Lokale weg Type I	Verbindt Europalaan Vlezenbeek met Sint-Pieters-Leeuwsesteenweg	Ontsluitingsweg
Galgstraat (ten zuiden van Lotstraat)	Lokale weg Type I		Ontsluitingsweg
Fabriekstraat	Lokale weg Type II lokale ontsluitingsweg	Verbindt Jozef Huysmanslaan met Karel Gilsonstraat	Erftoegangsweg

K. Gilsonstraat	Lokale weg Type II lokale ontsluitingsweg	Verbindt Fabriekstraat met Kerkplein	Erftoegangsweg
V. van Paepegemstraat	Lokale weg Type II lokale vrachtontsluitingsweg	Verbindt Golden Hopestraat met E. Ghijssstraat	Erftoegangsweg
E. Ghijssstraat (tussen N6 en Drie Fonteynenbrug)	Lokale weg Type II lokale vrachtontsluitingsweg	Verbindt Drie Fonteynenbrug met N6	Interlokale weg
A. van Cotthemstraat (tussen Korenbloemstraat en N6)	Lokale weg Type II lokale vrachtontsluitingsweg	Verbindt Klein Bijgaardenstraat met N6	Ontsluitingsweg
L.A. Schockaertstraat	Lokale weg Type II lokale vrachtontsluitingsweg	Verbindt Watertorenstraat met A. van Cotthemstraat	Erftoegangsweg
T. Swalusstraat	Lokale weg Type II lokale vrachtontsluitingsweg	Verbindt Alsebergsesteenweg met N6	Erftoegangsweg
Brusselbaan (tussen N6 en Leon Kreperlaan)	Lokale weg Type II lokale vrachtontsluitingsweg	Verbindt Centrum SPL met N6	Ontsluitingsweg
Brusselbaan (ten westen van Leon Kreperlaan)	Lokale weg Type II lokale vrachtontsluitingsweg	Verbindt Centrum SPL met N6	Ontsluitingsweg
Leon Kreperlaan	Lokale weg Type II lokale vrachtontsluitingsweg	Verbindt Brusselbaan met N6	Ontsluitingsweg
Vagevuurstraat	Lokale weg Type II	Verbindt Brusselbaan met Vlezenbeeklaan	Ontsluitingsweg

	lokale vrachtontsluitingsweg		
P. Huysegomsstraat	Lokale weg Type II lokale vrachtontsluitingsweg	Verbindt Brusselbaan met Camille Leunensstraat	Erftoegangsweg
Camille Leunensstraat	Lokale weg Type II lokale vrachtontsluitingsweg	Verbindt P. Huysegomsstraat met Galgstraat	Erftoegangsweg
Galgstraat (tussen Lotstraat en G. Wittouckstraat)	Lokale weg Type II lokale vrachtontsluitingsweg	Verbindt Zuun met centrum SPL	Ontsluitingsweg
Molenborrestraat	Lokale weg Type II lokale vrachtontsluitingsweg	Verbindt Gaasbeekstraat met Brabantsebaan	Erftoegangsweg
Georges Wittouckstraat	Lokale weg Type II lokale vrachtontsluitingsweg	Verbindt N6 met Galgstraat	Ontsluitingsweg
Hoogstraat	Lokale weg Type II lokale vrachtontsluitingsweg	Verbindt V. Nonnemanstraat met Brabantsebaan	Ontsluitingsweg
Baasbergstraat	Lokale weg Type II lokale vrachtontsluitingsweg	Verbindt Gaasbeekstraat met Brabantsebaan	Erftoegangsweg
Gaasbeekstraat	Lokale weg Type II lokale vrachtontsluitingsweg	Verbindt J. Vandersteenstraat met Postweg	Erftoegangsweg
Postweg	Lokale weg Type II lokale vrachtontsluitingsweg	Verbindt Sint-Laureins-Berchem met Vlezenbeek	Ontsluitingsweg
Brabantsebaan	Lokale weg Type II	Verbindt Pepingsesteenweg met Postweg	Erftoegangsweg

	lokale vrachtontsluitingsweg		
Europalaan	Lokale weg Type II lokale vrachtontsluitingsweg		Erftoegangsgweg
F. Weyenbergstraat	Lokale weg Type II lokale vrachtontsluitingsweg	Verbindt Lenniksesteenweg met Elingenstraat	Erftoegangsgweg
F. Uylenbroeckstraat (tussen N6 en de Jan Baptist Bosmansstraat)	Lokale weg Type II lokale vrachtontsluitingsweg	Verbindt N6 met Jan Baptist Bosmansstraat	Erftoegangsgweg
Schamelbeekstraat	Lokale weg type III	Verbindt Lenniksesteenweg met Baasbergstraat	Erftoegangsgweg
P. Basteleusstraat	Lokale weg type III	Verbindt G. Wittouckstraat met N6	Erftoegangsgweg

Voorstel afstemming wegencategorisering buurgemeenten

Over het algemeen zijn de wegencategorieën afgestemd met de buurgemeenten. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de wegen waar afstemming nodig is.

- Pelikaanberg (dat onderdeel uitmaakt van de Lenniksebaan op grondgebied Halle) moet in Sint-Pieters-Leeuw dezelfde wegencategorisering krijgen als in Halle. Op dit moment is nog niet duidelijk hoe Halle deze straat zal categoriseren en wordt het dus nog opengehouden in Sint-Pieters-Leeuw. Sint-Pieters-Leeuw heeft geen uitgesproken voorkeur.
- Lenniksebaan (dat onderdeel uitmaakt van de N282 op grondgebied Pepingen, Lennik en Dilbeek) moet in Sint-Pieters-Leeuw dezelfde wegencategorisering krijgen als in Pepingen, Dilbeek en Lennik. Pepingen en Lennik beschouwen deze as alvast als een lokale ontsluitingsweg.

Tabel 6-3: Voorstel nieuwe wegencategorisering gemeentegrensoverschrijdende wegen

Buurgemeente	Mobiliteitsplan	Gemeentegrensoverschrijdende wegen	Categorisering Sint-Pieters-Leeuw	Categorisering buurgemeente	Voorgestelde categorisering
--------------	-----------------	------------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------	-----------------------------

Dilbeek	Sep 2017 Vernieuwen)	Lenniksebaan (N282)	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I	Ontsluitingsweg
Lennik	Maart 2018 Vernieuwen	Appelboomstraat	Lokale weg Type III	Lokale weg type II	Erftoegansweg
		Postweg	Lokale weg Type II	Lokale weg Type III	Erftoegansweg
		Gaasbeekstraat	Lokale weg Type II	Lokale weg Type III	Erftoegansweg
		Lenniksebaan (N282)	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I	Ontsluitingsweg
Drogenbos	Okt 2008	Humaniteitslaan	Secundaire weg Type II	Secundaire weg Type II	Interlokale weg
		Groot-Bijgaardenstraat	Lokale weg Type II - ontsluiting vrachtverkeer	Lokale weg type IIb (ontsluitingsweg bedrijven- handelszones)	Erftoegansweg
		Victor Paepghemstraat van	Lokale weg Type II - ontsluiting vrachtverkeer	Lokale weg type IIb (ontsluitingsweg bedrijven- handelszones)	Erftoegansweg
		Drie Fonteinestraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III	Interlokale weg
Beersel	Feb 2012	Lotstraat	Lokale weg Type I	Lokale weg Type II a - lokale hoofdroute	Ontsluitingsweg
		Jan Baptiste Rempelbergstraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type II b - gebiedsontsluiting	Erftoegansweg
		Fabriekstraat	Lokale weg Type II	Lokale weg Type III	Erftoegansweg
		Albert Denystraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III	Erftoegansweg
Halle	Okt 2012	Brabantsebaan	Lokale weg Type II	Lokale weg Type III	Erftoegansweg
		Vaartdijk	Lokale weg type III	Lokale weg Type II	Erftoegansweg

		Pelikaanberg (deel van Lenniksesteenweg)	Lokale weg type I	Lokale weg type I	Ontsluitingsweg
Pepingen		Lenniksesteenweg			Ontsluitingsweg

E. Snelheidsregimes

Kaart 12: Afbakening van de verblijfsgebieden, tewerkstellingszones en landelijke gebieden en snelheidsregimes

De gemeente wenst via een globale aanpak een duidelijk zicht te creëren op de snelheidsregimes binnen de gemeente. Daarom wordt er geopteerd om te werken met snelheidszones. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- verblijfsgebieden: 50-30 km/uur;
- tewerkstellingszones: 50 km/uur;
- landelijke gebieden: 50 km/uur.

Alle wegen die zich binnen deze gebieden bevinden, vallen onder dat specifieke snelheidsregime.

Voor de wegen die aangeduid werden op de kaart met de wegcategorisering worden de volgende snelheidsregimes gehanteerd:

- Hoofdwegen: 120 km/uur;
- Interlokale wegen: 70 km/uur buiten de bebouwde kom en 50 km/uur binnen de bebouwde kom;
- Lokale ontsluitingswegen: 70 of 50 km/uur, naargelang de concentratie van bebouwing langs de weg; Binnen de bebouwde kom mag er maximaal 50 km/uur gereden worden.
- Lokale erftoegangswegen: 50 km/uur; Afwijkingen hierop zijn mogelijk. 70 km/u kan toegelaten worden wanneer er lange stukken met zeer weinig of geen bebouwing voorkomen. Omdat een snelheidsregime van 50 km/u op deze stukken moeilijk afdwingbaar is, opteert de gemeente om op deze stukken een snelheidsregime van 70 km/u toe te laten.

De overgangen van de respectievelijke snelheidsregimes dienen te worden ondersteund door poortconstructies. Op kaart 12 worden de snelheidsregimes aangeduid. De overgangen van 70 km/u naar 50 km/u dienen ingericht te worden met snelheidsremmende maatregelen (cf. poorteffecten).

30 km/uur

In de verschillende dorpskernen moet een snelheidsregime van 30km/ uur gelden om de leefbaarheid in deze centra te waarborgen. Op termijn zullen alle woongebieden worden heringericht tot zone-30 gebieden. Hiermee wordt niet uitsluitend bekomen dat de woonstraten rustig worden bereden, maar ook dat het sluiikverkeer wordt afgeschrikt. Hierbij ligt de prioriteit duidelijk in die straten die thans als sluiiproutes worden gebruikt.

Om de leefbaarheid te verhogen worden een aantal doortochten uitgerust met een snelheidsregime van 30 km/uur. Het gaat hier om de volgende wegen:

- J. Depauwstraat;
- Pastorijstraat;
- de route Stationsstraat – Kerkplein;
- P Basteleusstraat;
- C. Leunensstraat tussen J. Vanderstraetensrtaat en G. Wittouckstraat;
- Jan Baptist Wautersstraat tussen P Basteleusstraat en G. Wittouckstraat;
- de route Elingenstraat (vanaf F. Weyenbergstraat) – Baasbergstraat (tot Rispenstraat);
- Molenborrestraat ter hoogte van de kern van Sint-Laureins-Berchem.

Woonerven: max. 20 km/uur

Een nog lager snelheidsregime dan de 30 km/uur kan worden bekomen met woonerven.

Alhoewel met de vigerende zone-30 regeling op relatief korte termijn, maatregelen kunnen worden genomen om een laag snelheidsregime af te dwingen, dient de kans tot een herinrichting van de zone-30 straat tot woonef te baat worden genomen, indien het project kan meeliften met bijvoorbeeld de vernieuwing van de riolering.

6.2.4.3 Bepaling actieprogramma

Zie overzicht maatregelen werkdomein B4.

6.2.5 Het vrachtverkeer

Kaart 13: Gewenste ontsluiting vrachtverkeer

6.2.5.1 Doelstellingen

Een fundamentele onderwerp om de verkeersleefbaarheid en – veiligheid binnen de gemeente Sint-Pieters-Leeuw te realiseren is de ontsluiting van het vrachtverkeer. Vrachtstromen zijn in Sint-Pieters-Leeuw niet weg te denken, maar kunnen wel geconcentreerd worden op de daartoe voorziene wegen. Een duidelijke routing en bijhorende adequate circulatiemaatregelen zijn hierin cruciaal.

6.2.5.2 Uitwerking beleidsplan vrachtverkeer

In fase 2 werd onderzoek uitgevoerd naar de meest gevolgde routes door het vrachtverkeer in de gemeente Sint-Pieters-Leeuw. De Bergensesteenweg en de Alsebergsesteenweg worden het meest gebruikt door de bedrijven. Vooral het meest noordelijke deel van de Bergensesteenweg kent hoge vrachtwagenintensiteiten.

Binnen het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ter realisatie van het VSGB wordt een omleiding rond Lot voorzien en wordt er een brug over het kanaal voorzien voor vrachtverkeer (de zogenaamde Drie Fonteinbrug). De Drie Fonteinbrug is zeer belangrijk voor Sint-Pieters-Leeuw omdat deze het noordelijk deel van de Bergensesteenweg (het deel tussen de E. Ghijsstraat en de oprit nr. 16 van de ring in Anderlecht) in sterke mate zal ontlasten van vrachtverkeer. De file-opbouw op dit stuk van de Bergensesteenweg zal hierdoor minder sterk worden.

De omleiding rond Lot kan een deel van het vrachtverkeer van de zuidelijke bedrijvenzones opvangen. Deels als ontlasting van de Alsebergsesteenweg op de grens met Halle.

Zonering van bedrijvenzones

Uitgaande van deze toekomstige ontwikkelingen werd een voorstel uitgewerkt om een vlotte ontsluiting van het vrachtverkeer in de gemeente te bewerkstelligen. De Bergensesteenweg wordt opgedeeld in verschillende zones op basis van de bestaande en toekomstige bedrijvenstructuur (zie **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**):

- **Zone A** omvat de noordelijke sectie van de Bergensesteenweg (tussen Ruisbroeksesteenweg en de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) en wordt ontsloten via de Drie Fonteinbrug. Zolang de Drie Fonteinbrug geen feit is, zal de ontsluiting van het vrachtverkeer binnen deze zone noodgedwongen gebeuren via afrit 16 van de R0.
- **Zone B** omvat de middensectie van de Bergensesteenweg (tussen Ruisbroeksesteenweg en Lotstraat) en wordt ontsloten via de nieuw aangelegde rotonde naar de omleiding rond Lot naar oprit nr. 19 in Beersel. Zolang de omleiding rond Lot niet gerealiseerd is, zal het vrachtverkeer binnen deze sectie worden ontsloten via de Alsebergsesteenweg (**interlokale weg**) naar oprit nr. 20 in Huizingen.
- **Zone C** omvat de zuidelijke sectie van de Bergensesteenweg (tussen Lotstraat en Alsebergsesteenweg). Deze zone wordt zowel ontsloten langs de omleiding rond Lot als via de Alsebergsesteenweg. Omwille van de middenberm op de Bergensesteenweg en de rotonde ter hoogte van de Lotstraat is het immers niet mogelijk om voor deze zone een route via de Alsebergsesteenweg af te dwingen. Zolang de omleiding rond Lot niet gerealiseerd is, zal het vrachtverkeer binnen deze sectie worden ontsloten via de Alsebergsesteenweg naar oprit nr. 20 in Huizingen.
- **Zone D** omvat het bedrijf Catala. Dit bedrijf ligt grotendeels op grondgebied Sint-Pieters-Leeuw, maar kan enkel worden ontsloten via Drogenbos. Het bedrijf ontsluit via de Grote Baan en de Verlengde Stallestraat naar oprit nr. 18 in Drogenbos. Handelszaken langs de Humaniteitslaan/Nieuwe Stallestraat behoren ook tot deze zone.

Kaart 14: Ontsluiting bedrijvzone buiten N6

De opdeling in zones is een belangrijk instrument en communicatiemiddel om het vrachtverkeer te sturen. De te volgen routes worden voor elke zone vanaf de snelweg bewegwijzerd en vanaf elke zone wordt de te volgen route naar de snelweg bewegwijzerd. De nummering en naamgeving van de zones is ook een belangrijk communicatiemiddel voor de bedrijven zelf. Door de zone op te nemen in het adres van het bedrijf, weten de vrachtwagenchauffeurs ook duidelijk welke route ze moeten volgen.

Deze opdeling in zones en de (verplicht) te volgen routes zullen ook worden doorgegeven aan de producenten van GPS-toestellen en GPS-kaarten zodat vrachtwagenchauffeurs ook door hun GPS langs de 'juiste' route worden geleid.

Zone A

Kaart 15: Maatregelen Negenmanneke

- **Het grootste deel van het gebied in de wijk Negenmanneke tussen het kanaal en de N6 bestaat uit industrieterreinen (zie Fout! Verwijzingsbron niet gevonden., paarse aanduiding). Deze terreinen situeren zich voornamelijk rond de kanaalzone. Daarnaast zijn er ook enkele woonwijken gelegen in het westen van het gebied (geel omkaderd). Om de leefbaarheid en veiligheid voor de bewoners in deze wijken te garanderen, dient het vrachtverkeer beperkt of vermeden te worden. Daarom zal er worden getracht het vrachtverkeer voornamelijk in het oosten van de wijk te houden door middel van circulatieplannen. Er worden verschillende scenario's uitgewerkt, waarbij de keerpunten, rijrichtingen en flankerende maatregelen zullen worden onderzocht.**
 - **Alternatieve scenario's zone A op korte termijn**
 - **De meest noordelijke bedrijven in dit gebied zullen worden ontsloten via de Oudstrijdersstraat richting Drie Fonteynenbrug. Daarbij wordt ook een knip voorzien op de Oudstrijdersstraat richting Pierre Walkiersstraat. Deze knip zal gerealiseerd worden na verwezenlijking van een (tijdelijke) paralellweg met de Paul Walkierstraat voor vrachtverkeer. In overleg met de bedrijven heeft de gemeente reeds de mogelijkheid bekeken om een knip te voorzien m.b.v. een schuifpoort waarbij het beheer bij de gemeente komt te liggen.**
 - **De E. Ghijssstraat vormt samen met de Drie Fonteynenbrug en de Drie Fonteynenstraat de verbinding tussen de N6 en N266, waarbij verkeer in beide rijrichtingen mogelijk is.**
 - **De erftoegangswegen Koning Albertstraat en Drogenbosstraat te worden gevrijwaard van vrachtverkeer. De aansluiting van de Koning Albertstraat wordt met de heraanleg van de N6 geknipt. Hierdoor wordt deze route alleen voor bestemmingsverkeer aantrekkelijk. Het weren van het vrachtverkeer in de Drogenbosstraat kan d.m.v. tonnagebeperking of een knip t.h.v. van de Groot Bijgaardenstraat.**
 - **Groot Bijgaardenstraat:**
 - **Beide scenario's: op het grondgebied Drogenbos wordt de verkeerssituatie behouden**
 - **Scenario 1: middensegment wordt enkelrichtingsverkeer. Hierdoor kan het vrachtverkeer niet afwikkelen via de N6, maar wordt deze richting Drie Fonteynenbrug geleid**
 - **Scenario 2: enkelrichting vanaf N6 t/m grondgebied Drogenbos. Hierdoor wordt ook het vrachtverkeer nabij de N6 omgeleid via de Drie Fonteynenbrug.**
 - **Een evaluatie van scenario 1 kan uitwijzen of het noodzakelijk is om over te schakelen naar scenario 2, waarbij in de Groot Bijgaardenstraat (vanaf de N6) enkelrichtingsverkeer wordt voorzien t/m het grondgebied Drogenbos. De weergegeven scenario's moeten verder besproken worden met gemeente Drogenbos.**
 - **Alternatieve scenario's zone A op lange termijn**

- **Op langere termijn is een alternatieve aansluiting naar de de N6 mogelijk (van Frans Baesstraat naar Groot-Bijgaardenstraat)**
- **Een andere mogelijke route is een extra vrachtroute langs de vaarkant-oost (van Groot-Bijgaardenstraat naar E. Ghijssstraat).**
- **Deze alternatieven bieden de mogelijkheid om nog meer vrachtverkeer uit de woonwijken, gelegen naast de bedrijventerreinen, te weren. Deze denkplaatjes werden weerhouden door de gemeente.**

Zone B

- **Voor zone B wordt de huidige vrachtroutering (rekening houdend met de heraanleg van N6) van het Mobiliteitsplan 2012 behouden. In deze zone worden het vrachtverkeer in de woonwijken door middel van tonnagebeperking geweerd (o.a. Petrus Basteleusstraat en Emile Vandersteenstraat). Het gebied wordt ontsloten via de N6 - Alsebergsesteenweg. Daarnaast kan het vrachtverkeer ook aansluiting maken met het hogere wegennet via de combinatie N6 – E. Ghijssstraat – Drie Fonteinbrug.**

Zone C

- **Voor zone C wordt de huidige vrachtroutering (rekening houdend met de heraanleg van N6) behouden.**

Zone D

- **Voor zone D wordt de huidige vrachtroutering behouden.**

Inrichting N6-Bergensesteenweg

Vanuit de plannen van het herinrichtingsproject N6 (tussen Ruisbroeksesteenweg en grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) blijkt dat er slechts weinig keerpunten voorzien zijn waar vrachtwagens zich veilig kunnen keren. Er is enkel één keerpunt voorzien ten zuiden van de Ruisbroeksesteenweg. Het kan echter niet de bedoeling zijn dat vrachtwagens steeds tot dit keerpunt moeten rijden om de 'juiste' route te kunnen volgen. Op de inrichtingsplannen voor de N6 zijn er nog locaties te vinden waar keerbewegingen mogelijk zijn, maar uit de plannen is het echter niet duidelijk of het de bedoeling is dat vrachtwagens hier keren (cf. ter hoogte van de Olmenlaan, Palmenlaan ...). Het probleem van onvoldoende veilige keermogelijkheden op de Bergensesteenweg werd tijdens het onderzoek ook aangegeven door de bevroegde bedrijven.

Om het bovenstaande concept te doen slagen is het belangrijk dat er voldoende keerpunten worden voorzien.

Op het deel van de N6 tussen Ruisbroeksesteenweg en de grens met Halle werden in kader van het zwartepuntenproject twee rotondes aangelegd. Met deze rotondes zijn meteen ook de nodige keerpunten op dit deel van de N6 gerealiseerd. Verder zijn hier geen aanpassingen van de weg vereist.

Op het deel van de N6, gelegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, worden door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maatregelen genomen om de verkeersafwikkeling te verbeteren.

Tonnagebeperking

Doorgaand vrachtverkeer moet de aangeduide routes volgen en de kernen en het woonweefsel van de gemeente moeten zoveel mogelijk gevrijwaard worden van vrachtverkeer. In de zones buiten deze routes zullen er maatregelen (zoals bijvoorbeeld tonnagebeperkingen of vrachtsluizen) getroffen worden om doorgaand vrachtverkeer te weren. Bestemmingsverkeer (laden en lossen) moet de bestemming bereiken door in eerste instantie de lokale wegen te volgen.

Om deze visie te garanderen, zal een pakket aan ondersteunende maatregelen, zoals het opmaken van bewegwijzeringsplan, nodig zijn (zie **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden. Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**).

In het kader van eventuele vrachtbeperkende maatregelen, worden er door de gemeente 3 voorwaarden opgesteld waaraan voldaan moet worden alvorens een maatregel ingevoerd kan worden:

- **Probleem niet verschuiven naar lokale erftoegangswegen, ook niet bij buurgemeentes. Eventueel naar andere lokale ontsluitingswegen voor zover de verkeersleefbaarheid dit toelaat.**
- **Werkbaar alternatief voor regionaal vrachtverkeer**
- **Gekoppeld aan een efficiënt handhavingssysteem met aanvaardbare werklast**

6.2.5.3 Bepaling actieprogramma

Zie overzicht maatregelen werkdomein B4.

6.2.6 Het verkeersveiligheidsplan

6.2.6.1 Doelstellingen

Het belangrijkste doel van het verkeersveiligheidsplan is uiteraard het verminderen van zowel de objectieve als de subjectieve verkeersonveiligheid. Een andere doelstelling betreft een algemene verhoging van de verkeersveiligheid en een verbetering van de leefbaarheid in de centra, schoolomgevingen en verblijfsgebieden.

6.2.6.2 Uitwerking verkeersveiligheidsplan

Naast de situaties welke als verkeersonveilig werden beschouwd op basis van de ongevalanalyse, zoals vermeld in de oriëntatienota, gaat onderhavig plan verder dan enkel en alleen het bestrijden van verkeersonveilig gebleken situaties.

Integrerende onderdelen van dit veiligheidsplan zijn:

- de wegcategorisering en de voorgestelde snelheidsregimes;
- de afbakening van de woongebieden en zone-30;
- maatregelen aangaande het autoverkeer in functie van verkeersveiligheid en -leefbaarheid;
- incidentele maatregelen;
- het politietoezicht.

A. Poorteffecten

Een belangrijk basisconcept in het verkeersveiligheidsplan is het voorzien van poorteffecten om de overgang tussen de verschillende snelheidsregimes op verkeersveilige wijze te leiden. Ruimtelijk is het vooral van belang om ter versterking van de zone 30- en zone 50-gebieden poorteffecten te voorzien op de toegangswegen naar de verschillende verblijfsgebieden.

B. Maatregelen aangaande het autoverkeer in functie van verkeersveiligheid en -leefbaarheid

Om de verkeersveiligheid en -leefbaarheid te bevorderen, zullen ten aanzien van het autoverkeer enkele maatregelen genomen moeten worden. In de verschillende kernen worden de doortochten zodanig ingericht dat het autoverkeer afgeremd wordt en prioriteit wordt verleend aan voetgangers en langzaam verkeer.

Volgende doortochten komen prioritair in aanmerking:

- N6 ter hoogte van Zuun en Negenmanneke;
Doel van de doortochtherinrichting:
 - de huidige barrièrewerking wegwerken;
 - aandacht voor oversteekbewegingen op verschillende plaatsen;

- terugkeerpunten voorzien voor het zwaar verkeer;
- goede doorstromingsfaciliteiten voor het openbaar vervoer;
- veilige en comfortabele voet- en fietsvoorzieningen;
- Fabriekstraat en K. Gilsonstraat in Ruisbroek;
- Stationsstraat en Kerkplein in Ruisbroek;
- Brusselbaan ter hoogte van Negenmanneke en Volsem;
- Postweg in de kern van Vlezenbeek;
- Pelikaanberg;

Om de uitgestippelde wegencategorisering te doen slagen en de bestaande verkeershinder door sluipverkeer in woonstraten en op landelijke wegen teniet te doen, zullen bijkomende maatregelen worden genomen. Deze maatregelen moeten deel uitmaken van diverse wijkcirculatieplannen voor het ganse grondgebied van de gemeente.

Concreet kunnen een aantal wegen deels of met afwisselende segmenten worden ingericht met éénrichtingsverkeer voor autoverkeer. Er wordt een uitzondering gemaakt voor het openbaar busvervoer. Het instellen van segmenten met éénrichtingsverkeer zorgt er voor dat hoewel de wijken in se nog goed ontsloten blijven, het doorgaand verkeer verhinderd of minstens sterk ontmoedigd wordt. Bijgevolg worden deze wegen verkeersluwer en de mogelijkheden en veiligheid voor het langzame verkeer vergroten. De exacte ingrepen zullen worden uitgewerkt binnen de wijkcirculatieplannen, aansluitend op het mobiliteitsplan.

Ook het herinrichten van kruispunten behoort tot de te nemen maatregelen. Vooral de kruispunten waar belangrijke assen voor openbaar vervoer, auto- en fietsverkeer elkaar kruisen, dienen aangepast op gepaste wijze ingericht te worden.

C. Schoolomgevingen

Uit een knelpuntanalyse van de verschillende scholen zijn er enkele knelpunten die meermaals terugkomen:

- Dominantie van de wagen;
- Afwezigheid veilige oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers;
- Te hoge snelheid.

Aanpakken van deze knelpunten zal helpen bij het realiseren van de gewenste duurzamere modal split (50/50), zowel in de schoolomgeving als bij leerkrachten, ouders en leerlingen.

Als eerste zijn de schoolomgevingen van de verstedelijkte wijken (Negenmanneke, Zuun en Ruisbroek) vooral gericht op het gemotoriseerd verkeer. Er is weinig infrastructuur voor fietsers aanwezig. Woningen in deze wijken beschikken niet altijd over een eigen inrit of garage, waardoor de bewoners zich op de openbare weg parkeren. Dit versterkt de dominantie van de wagen in het straatbeeld. In een mogelijk toekomstbeeld maken bewoners meer gebruik van private parkeerplaatsen op eigen terrein, zodat er ruimte vrijkomt op de openbare weg.

Dit is in lijn met het mobiliteitsplan van 2012, waarin er werd gesteld dat *“de veiligheid van schoolomgevingen kan worden verhoogd door een parkeerverbod in te stellen ter hoogte van de schoolpoorten en de verplaatsingen per fiets en te voet veiliger te maken.”* Dit laatste sluit aan op het tweede en derde knelpunt dat in het onderzoek naar bovenkomt.

Een tweede knelpunt is de beperkte aanwezigheid van veilige oversteekplaatsen. Met behulp van een oversteekplaats die visueel geaccentueerd wordt voor alle verkeersdeelnemers, kan men oversteekbewegingen bundelen en de weg naar school veilig maken.

Als laatste komt het knelpunt snelheid naar boven. Rondom de toegang van de meeste scholen ligt er een zone 30, maar deze beperkt zich vaak tot een wegsegment van 100 meter. Veel scholen liggen in een verblijfsgebied, waardoor een maximale toegelaten snelheid van 30 km/u in de ruimere omgeving gewenst is. In het gewenste scenario zijn alle verblijfsgebieden ingericht als

zone 30 en wordt er enkel op de belangrijke doorstromingswegen een hogere snelheid toegestaan. Dit is in overeenstemming met het mobiliteitsplan van 2012: *“Om de snelheid van 30 km/u ook effectief af te dwingen zijn begeleidende maatregelen nodig: afschaffing van lange rechte lijnen, invoeren van eenrichtingsverkeer, verkeersplateaus aan de schoolpoort en aan kruispunten ...”*

D. Minder borden

Voor men overgaat tot het plaatsen van verkeerssignalisatie moet er eerst nagedacht worden over wat men precies wil bereiken met de verkeersborden en op welke manier dit best kan gebeuren. Dit gaat via drie stappen:

1. Het concretiseren van een doelstelling. Vaak wordt deze stap vergeten. Een bewoner vraagt om een zebrapad/voetgangersoversteekplaats en de gemeente legt het zebrapad aan. De doelstelling is om voetgangers op een veilige manier te laten oversteken, een zebrapad is één van vele mogelijke oplossingen.
2. De situatie op het terrein grondig analyseren. Op basis van de probleemanalyse kunnen mogelijke oplossingen (de 3 E's: Education, Enforcement en Engineering) worden voorgesteld. Voor de wegbeheerder ligt een infrastructurele oplossing natuurlijk het meest voor de hand. Als we terugdenken aan het zebrapad, blijken er ook andere oplossingen mogelijk (bijvoorbeeld: aanleggen van een woonerf of verkeerslichten met een drukknop) of zijn er bijkomende maatregelen noodzakelijk (zoals het beperken van de snelheid, het aanleggen van een middenberm of het verbeteren van de verlichting).
3. Wanneer een bepaalde oplossing gekozen is, kan blijken dat er een bepaalde signalisatie mee gepaard gaat. Afhankelijk van de reglementering kan een verkeersbord verplicht, facultatief of verboden zijn.

De effectiviteit van de aangebrachte signalisatie hangt af van drie factoren:

- De voorzienbaarheid van de situatie waarop het verkeersbord wijst: een zone 30-schoolomgeving zal beter worden gerespecteerd wanneer de school duidelijk zichtbaar is.
- De zichtbaarheid van het verkeersbord: het bord staat op een zichtbare plaats, heeft nog steeds de juiste kleur en is voldoende groot.
- De geloofwaardigheid van het verkeersbord: het bord beantwoordt aan een nood en dwingt respect af bij de weggebruikers.

Globale strategieën en stappenplan

Tabel 6-4 toont een algemeen kader dat hulp biedt bij het verminderen van het aantal verkeersborden. Er wordt eerst gekozen welke globale strategie men wil bereiken om vervolgens over te gaan tot een stappenplan.

Op (zeer) korte termijn kan er voor strategie 1 en 2 worden gekozen. Strategie 3 vraagt een grondigere heroverweging van bebording en de vervanging door andere signaalgevers, bijvoorbeeld door markeringen. Strategie 4 vraagt een meer lange-termijnbenadering en het bewust en meer expliciet hanteren van dit principe door de rechterlijke macht. Maar ook op korte termijn en op kleine schaal kan men dereguleren en verkeersborden wegnemen zonder dat de feitelijke situatie werkelijk verandert. Een voorbeeld is het verwijderen van snelheidsborden die zeer kort op elkaar volgen als gevolg van een korte opeenvolging van zijstraten. Strikt genomen ontstaat er een klein hiaat, maar zonder nadelen voor de verkeersveiligheid. Deze strategie plaatst verbetering van de verkeersveiligheid en leesbaarheid bovenaan. Juridisch stelt dit meestal geen probleem.

Tabel 6-4: algemeen kader voor het verminderen van het aantal verkeersborden (bron: snoeien in het bordenbos)

Globale strategie	Concrete maatregel: stappenplan	Voorwaarde
1: Verwijdering foute borden	1. Verwijderen juridisch foute borden en dubbele verboden	Geen
2: Verwijdering van niet strikt noodzakelijke borden	2. Verwijdering dubbele boodschappen en geboden	
	3. Verwijdering overbodige borden <ul style="list-style-type: none"> • borden die algemene regels aanduiden; • gevaars- en aanduidingsborden indien omgeving duidelijk is; • sommige vooraankondigingen. 	Analyse situatie
	4. Uitbreiding zone-borden	
	5. Borden variabel maken	
3: Vervanging door andere elementen	6. Vervanging door markeringen	<ul style="list-style-type: none"> • Analyse situatie • Uitvoering maatregel
	7. Vervanging door omgevingselementen en verkeerstechnische maatregelen	
4: Lange termijn: bewust dereguleren	Ultieme stap: <ul style="list-style-type: none"> • Expliciet hanteren van algemene regels en 'aangepast rijgedrag' ('goed zeemanschap'); • Op korte termijn: verwijdering zeer kort op elkaar volgende borden met dezelfde betekenis zonder dat feitelijke situatie verandert. 	<ul style="list-style-type: none"> • Explicieeter hanteren van 'aangepast rijgedrag' in sommige situaties. • Afspraken met politie en rechterlijke macht over het gehele grondgebied.

Zoals aangegeven in de sneltoets gaat de bordenproblematiek op het grondgebied over dubbele boodschappen (vb. C31a-b) en nauwelijks af te dwingen situaties (vb. C3+ UPV). Voor dubbele boodschappen kan worden verwezen naar strategie 1. Het oplossen van deze dubbele boodschappen kan gebeuren door het overbodige bord te verwijderen of de borden te vervangen door een ander bord met eenduidige boodschap.

Daarnaast is het afdwingen van bepaalde borden (zoals C3 + UPV) vaak niet realiseerbaar. Daarom kan hiervoor verwezen worden naar strategie 3. Deze strategie gaat uit van het vervangen van het bord door een ander element. Er worden twee mogelijke pistes aangereikt: het vervangen door markeringen of het vervangen door omgevingselementen en verkeerstechnische maatregelen. Alvorens over te gaan tot een concrete maatregel dient er een analyse van de situatie te worden gemaakt.

6.2.6.3 Bepaling actieprogramma

Zie overzicht maatregelen werkdomein B5.

6.2.7 Het parkeerbeleid

6.2.7.1 Doelstellingen

Parkeerbeleid is een efficiënt middel om te sturen aan met name het gebruik van de auto en op die manier de leefbaarheid van centra en verblijfsgebieden te versterken en de bereikbaarheid te garanderen. Het heeft immers geen zin ergens heen te rijden met de auto als er niet in de nabijheid van de bestemming geparkeerd kan worden. Het verhogen van de drempel bij parkeren kan net voldoende zijn om het gebruik van de auto verder te ontmoedigen. Dit kan in eerste instantie gebeuren op locaties waar alternatieven voorhanden zijn.

6.2.7.2 Uitwerking parkeerbeleidsplan

Kaart 16: Parkeerbeleidsplan

A. Autoparkings

Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake het aanleggen van parkeerplaatsen en fietsenstallingen

Sinds 2014 heeft de gemeente Sint-Pieters-Leeuw een gemeentelijke stedenbouwkundige parkeerverordening. Deze werd in oktober 2017 aangepast en werd in 2023 opnieuw geëvalueerd. Het uitgangspunt luidt als volgt:

“Parkeren op de openbare ruimte is geen vanzelfsprekend recht maar een voorziening die moet concurreren met ander ruimtegebruik en die een maatschappelijke kost met zich meebrengt”

Deze verordening bepaalt in welke gevallen parkeerplaatsen en fietsenstallingen voorzien moeten worden, hoeveel het er moeten zijn, aan welke vormvereisten en afmetingen ze moeten voldoen en dergelijke meer.

- **Art. 3.1.7 ‘Woonzorgcentra voor bejaarden’ normering:**
 - o 1 parkeerplaats per vier kamers
 - o 1 fietsenstalling per kamer
 - o 1 bezoekersparking per vijf kamers (nieuw)
- **Art. 3.2. ‘Locatie en inrichting van de parkeerplaatsen en fietsenstallingen’:**
 - o De te voorziene parkeerplaatsen moeten (nieuw) worden aangelegd op het bouwperceel waarop het betreffende gebouw gelegen is of op een perceel gelegen op maximum 250m wandelafstand van het bouwperceel via de openbare weg, gemeten vanaf de grenzen van de percelen.
 - o De te voorziene fietsenstallingen moeten (nieuw) worden aangelegd op het bouwperceel waarop het gebouw zal komen, ofwel op een perceel gelegen op maximum 100m wandelafstand van het perceel via de openbare weg gemeten vanaf de grenzen van de percelen. De fietsstallingen moeten eenvoudig en veilig bereikbaar zijn vanaf de openbare weg en moeten ingeplant worden op het gelijkvloerse niveau.
 - o Indien de parkeerplaatsen of fietsstallingen niet aangelegd worden op het bouwperceel zelf, moet de aanvragen een schriftelijke overeenkomst met de eigenaar van de grond waar de parkeerplaatsen worden voorzien toevoegen met vermelding dat de parkeerplaatsen of fietsstallingen inderdaad dienen voor betreffend project en niet in rekening worden gebracht van andere gebouwen.
 - o Deze parkeerplaatsen of fietsenstallingen dienen nieuw te worden aangelegd, bijkomend bij het aantal parkeerplaatsen of fietsenstallingen die reeds aanwezig zijn en stedenbouwkundig vergund zijn op dit bouwperceel. Het aanleggen van deze bijkomende parkeerplaats(en) moet(en) deel uitmaken van de aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning voor het hoofdgebouw (nieuw).
 - o Een bepaalde parkeerplaats of fietsstalling kan slechts eenmaal bestemd worden voor een hoofdgebouw.
 - o De aldus bestemde parkeerplaatsen kunnen geen andere bestemming krijgen zolang het hoofdgebouw niet op een andere wijze voldoet aan de opgelegde normen.
 - o De parkeerplaatsen of fietsstallingen moeten worden aangelegd op dat gedeelte van het bouwperceel dat, ingevolge stedenbouwkundige of verkavelingsvoorschriften of de goede ruimtelijke ordening, voor bebouwing of verharding in aanmerking komt. De goede plaatselijke ordening mag geenszins in het gedrang worden gebracht; het project moet aangepast worden met het oog op de vermindering van de parkeerbehoefte wanneer men niet voldoende parkeerplaatsen kan inrichten zonder de goede plaatselijke ordening te schaden:
 - De voortuinstrook mag maximaal voor 50% verhard worden i.f.v. toegangspaden, parkeerplaatsen, opritten enz.;

- Er dient voldoende tuinruimte gevrijwaard te blijven bij de geplande woongelegenheden;
 - Aanwezige ruimtelijke kwaliteiten en potenties (b.v. een waardevolle boom op het openbaar domein die behouden moet kunnen blijven, ...) moet worden gevrijwaard.
 - Parkeerplaatsen voor personen met een handicap moeten zich zo dicht mogelijk bij de toegankelijke ingang van de constructie of bij de voetgangersuitgang van de parkeervoorziening bevinden. Het oppervlak van de parkeerplaats voor personen met een handicap mag niet meer dan twee procent hellen. Bij dwarsparkeren bedraagt de breedte van de aangepaste parkeerplaats minstens 350 cm, bij langsparkeren bedraagt de lengte van de aangepaste parkeerplaats minstens 600 cm en bij schuinparkeren wordt binnen de aangepaste parkeerplaats een rechthoek van minstens 350 cm op minstens 600 cm gegarandeerd. De gewestelijke verordening toegankelijkheid is hier van toepassing.
- **Art. 5.1. Motivering**
- Het schepencollege kan een afwijking op bovenstaande bepalingen toestaan op basis van een gemotiveerde en onderbouwde aanvraag. Van de afwijkingsmogelijkheid kan slechts gebruik gemaakt worden als er duidelijk gemotiveerd kan worden dat de afwijking leidt tot een verhoogde ruimtelijke kwaliteit, waarbij zowel de kwaliteit van het project bekeken wordt, als de impact op de omgeving. Financiële redenen worden buiten beschouwing gelaten. Ruimtelijke redenen kunnen zijn:
 - Specifieke perceelsconfiguratie die de inplanting van parkeerplaatsen (al dan niet ondergronds) niet toelaat of aanvaardbare hinder veroorzaakt voor een aanpalend perceel.
 - Niet wenselijk of mogelijk om een toegang tot het openbaar domein te creëren.
 - Bestaande bebouwingsstructuur die niet toelaat om parkeerplaatsen of fietsstallingen te creëren zonder een onaanvaardbare aantasting van de noodzakelijke buitenruimte.
 - De verkeersveiligheid komt in het gedrang.
 - Verlies van vergunde bestaande parkeerplaatsen als gevolg van een onteigening voor openbaar nut indien zonder onteigening het aantal parkeerplaatsen toereikend zou geweest zijn
 - Gebouwen met erfgoedwaarde (beschermd onroerend erfgoed of op vastgestelde inventaris onroerend erfgoed; nieuw)
 - De aanvrager dient in een nota bij het aanvraagdossier een uitdrukkelijke omschrijving van de afwijking en haar te verwachten impact toe te lichten.
 - Er kunnen echter geen afwijkingen toegestaan worden voor meergezinswoningen behalve in geval van onteigening voor openbaar nut van de parkeerplaatsen en bij gebouwen met erfgoedwaarde (nieuw).

Park & Ride-parkings

De gemeente wenst het station van Ruisbroek niet uit te bouwen als B-locatie. Bijgevolg zullen hier geen P+R-faciliteiten voorzien worden. De gemeente streeft naar fiets en openbaar vervoer als voortransport.

Parkeren in de kernen

Structurele knelpunten met betrekking tot parkeren zijn in de gemeente Sint-Pieters-Leeuw enkel terug te vinden in de deelcentra van het verstedelijkt gebied. We denken hier aan het centrum van Ruisbroek, Negenmanneke en Zuun.

Andere parkeerproblemen zijn vaak te wijten aan culturele en/of sportactiviteiten:

- De uitbouw van de rozentuin (kasteelpark Coloma) tot recreatieve attractiepool heeft consequenties voor de leefbaarheid voor de directe en indirecte omgeving van Sint-Pieters-Leeuw. In het vorige mobiliteitsplan (dd. 2003) werd een hoge parkeerdruk verwacht in de directe omgeving indien de verwachte 200.000 à 250.000 bezoekers de rozentuin aandoen. Er werden verscheidene maatregelen voorzien om de verwachte parkeerdruk op te vangen. Nu blijkt dat de bestaande voorzieningen aan het kasteelpark van Coloma de parkeervraag kunnen opvangen.

Groepen kunnen worden afgezet aan de ingang van het park in de E. Rooselaersstraat en de Galgstraat en later op ditzelfde punt weer worden opgehaald. In 2003 werd een K+R busparking gerealiseerd in de E. Rooselaersstraat. Langs de N6 kunnen parkeervoorzieningen voor bussen worden voorzien.

Groepsbezoek moet aangemoedigd worden door bijv. een gecombineerd bezoek aan Gaasbeek en Groenenberg. Als ondersteunende maatregel kan ook gedacht worden aan het invoeren van een B-dagtrip met als bestemming Rozentuin Coloma (eventueel gecombineerd met Gaasbeek en Groenenberg). In de dagtrip kunnen bijvoorbeeld ook vanuit het Zuidstation of station Halle combinaties aangeboden worden zoals trein + bus of trein + (huur)fiets.

Aan de verschillende voetbalvelden werd de parkeercapaciteit geoptimaliseerd. De bestaande parkings worden zo ingericht dat de maximale capaciteit benut kan worden.

Aan de schoolpoorten: in die straten kan binnen een bepaalde afstand voor en na de schoolpoort een parkeerverbod worden ingesteld, zodat aan de schoolpoort zelf geen hinder ontstaat van geparkeerde voertuigen, wat betreft de veiligheid, het (over)zicht en doorstroming.

Voor de centrumgebieden wordt het invoeren van een parkeerduurbepanking voorgesteld, met prioriteit voor Ruisbroek, Zuun en Negenmanneke. In het kader van de parkeerproblematiek in de kernen kan in samenspraak met de bevolking een parkeerplan uitgewerkt worden om deze problematiek op te lossen.

Parkeren langs de N6

Parkeren langs de N6 is vooral problematisch op het deeltracé Brusselbaan – A. van Cotthemstraat door de aanwezigheid van verschillende functies (wonen, winkels en bedrijven). Conflicten kunnen ontstaan tussen rijdend en stilstaand verkeer en auto's die haaks parkeren. Deze parkeerproblematiek wordt aangepakt in de plannen van het herinrichtingsproject N6. Er worden ventwegen voorzien op het deeltracé Brusselbaan – A. van Cotthemstraat. Via de ventwegen kunnen de winkels ontsloten worden op een veilige manier en wordt de doorstroming op de N6 verzekerd.

Aanbod aan openbare parkings in Sint-Pieters-Leeuw

Sint-Pieters-Leeuw beschikt per deelgemeente over het nodige aantal openbare parkings. Onderstaande tabel geeft per deelgebied een overzicht van de openbare parkings met het aantal parkeerplaatsen.

1. Sint-Pieters-Leeuw – Rink		
1.	Parking gemeentehuis – Pastorijsstraat 21:	89 voertuigen
2.	Parking Bibliotheek SPL – Rink:	26 voertuigen
3.	Parking Kunstacademie – Pastorijsstraat:	16 voertuigen

4.	Parking Coloma – J. Depauwstraat:	58 voertuigen
5.	Parking kleuterschool – H. Vanhouchestraat 2:	16 voertuigen
6.	Parking OCMW – H. Vanhouchestraat:	15 voertuigen
7.	Parking Wilgenhof – H. Vanhouchestraat:	89 voertuigen
8.	Parking Laekelinde – Lotstraat:	20 voertuigen
9.	Parking voetbal Brucom – Pijnbroekstraat:	80 voertuigen
2. Zuun		
1.	Parking kerkhof – Galgstraat:	46 voertuigen
2.	Parking Galgstraat – J.B. Troucheaustaat:	34 voertuigen
3.	Parking kerk – A. Quintusstraat:	18 voertuigen
4.	Parking Populiertje – J. Vanderstraetenstraat:	16 voertuigen
5.	Parking Zonnig Leven – J. Vanderstraetenstraat:	20 voertuigen
6.	Parking voetbal Zuun – P. Basteleusstraat:	102 voertuigen
7.	Parking Laurierplein:	16 voertuigen
3. Negenmanneke		
1.	Parking Kerk – Weerstandsplein:	14 voertuigen
2.	Parking Wildersportcomplex – Sportlaan:	44 voertuigen
3.	Parking huisvesting – Bezemstraat:	60 voertuigen
4.	Parking Irisstraat:	14 voertuigen
5.	Parking Kortjakje – Slesbroekstraat	12 voertuigen
4. Ruisbroek		
1.	Parking Kerk – Kerkplein:	41 voertuigen
2.	Parking station (kant Stationsstraat):	119 voertuigen
3.	Parking station (kant kanaal) – Spoorwegstraat:	19 voertuigen
4.	Parking kerkhof – Groot-Bijgaardenstraat:	16 voertuigen
5.	Parking Kerkstraat – K. Gilsonstraat:	23 voertuigen
6.	Parking OCMW – Fabriekstraat:	74 voertuigen
7.	Parking A.J. Brillard sporthal – Wandelingstraat:	120 voertuigen
8.	Parking Gulden Bodemplein:	9 voertuigen

9.	Parking voetbal Ruisbroek – Fabriekstraat:	34 voertuigen
10.	Parking voetbal (groot) – Meerweg:	29 voertuigen
11.	Parking voetbal (klein) – Meerweg:	10 voertuigen
5. Vlezenbeek		
1.	Parking Gemeenteplein:	30 voertuigen
2.	Parking Oud gemeentehuis	17 voertuigen
3.	Parking Merselborre – Schaliestraat:	33 voertuigen
4.	Parking Elysée – Vlezenbeeklaan:	21 voertuigen
5.	Parking Congo – Vlezenbeeklaan:	13 voertuigen
6.	Parking Rekersstraat – Vlezenbeeklaan:	10 voertuigen
7.	Parking kerkhof – Vlezenbeeklaan:	35 voertuigen
8.	Parking voetbal Vlezenbeek – Obbeekstraat:	25 voertuigen
6. Oudenaken		
1.	Parking kerk – Baasbergstraat:	9 voertuigen
7. Sint-Laureins-Berchem		
1.	Parking Molenborre – Molenborrestraat:	4 voertuigen

Afbakening blauwe zone

De gemeente kan het parkeren in Negenmanneke en Zuun sturen door de invoering van een blauwe zone, gelijkaardig aan de parkeerregeling in Ruisbroek. Ruisbroek is opgedeeld in verschillende parkeersectoren:



Figuur 6-4: Parkeerzones Ruisbroek

Bewoners van Ruisbroek kunnen maximaal 2 bewonerskaarten aanvragen per adres, waarbij de eerste kaart 10 euro per jaar kost en de tweede kaart 190. Op deze manier stimuleert de gemeente het aantal bewonerskaarten te beperken tot één per adres. De bewonerskaarten zijn enkel geldig in sector A. Personen die werken in Ruisbroek kunnen voor een week, een maand of een jaar een individueel parkeerabonnement krijgen. Bezoekers kunnen kiezen voor een week- of maandabonnement om langdurig te parkeren. Zo streeft de gemeente naar de optimale benutting van de schaarse en kostbare open ruimte, met voorrang voor bewoners en bezoekers van Negenmanneke en Zoon.

Op een gelijkaardige manier kunnen parkeerzones voor Zoon en Negenmanneke uitgewerkt worden. Er worden daarbij rekening gehouden met twee zones:

- Blauwe zone: enkel parkeren met parkeerschijf, geen bewonerskaarten
- Sector C: maximaal 4 uur parkeren met een parkeerschijf, van maandag tot en met zaterdag, van 8 tot 18 uur.

Afbakening parkeerzones Negenmanneke

o De herinrichting van de doortocht van de N6 te Negenmanneke houdt in dat er onteigend wordt van gevel tot gevel. Private plaatsen gaan zo over naar publieke parkeerplaatsen op de ventwegen. Het instellen van een parkeerregime op de ventwegen langs de N6 dringt zich daardoor op, om langparkeerders te weren, de lokale economie langsheen de N6 te faciliteren en buurtbewoners parkeergelegenheid te geven. Om te verhinderen dat langparkeerders/pendelaars zich verplaatsen naar het centrum van Negenmanneke, is de mogelijkheid onderzocht om een blauwe zone in te voeren in Negenmanneke. Indien de zone

aangeduid in rood niet voldoende blijkt, kan onderzocht worden of een uitbreiding nodig is naar de zone in groen aangeduid.

In Negenmanneke komen 2 zones in aanmerking voor een blauwe zone. Daarenboven is er een fasering van de invoering mogelijk.

Fase 1: één grote parkeerzone

- Van zodra de werken aan de N6-Bergensesteenweg afgerond zijn, zullen de nieuw aangelegde ventwegen aangeduid worden als zones voor kort parkeren, oftewel blauwe zone. Op dat moment worden ook de achterliggende wijken mee opgenomen in een blauwe zone. Bewoners kunnen overal in deze zone parkeren met een parkeerkaart. Bezoekers kunnen er betalend en beperkt in de tijd parkeren.
- De omgeving rond het winkelcentrum (Weerstandsplein, G. Gibbonstraat) wordt hoe dan ook best uitgesloten van het bewonersparkeren. Daar kan enkel geparkeerd worden met parkeerschijf en beperkt in de tijd, zoals anno 2021 reeds het geval is.

Fase 2: verschillende parkeerzones

- Na evaluatie van het parkeren in Negenmanneke kan eventueel overgegaan worden op een verdere opdeling van de parkeerzones:
 - o Winkelcentrum Negenmanneke: enkel parkeren met parkeerschijf
 - o Zone tussen de N6, Brusselbaan en L.A. Schockaertstraat: zone C
 - o Zone Grensbeekweg en Tolhuisweg: zone C
 - o Zone ten noorden van de Brusselbaan: zone C
- Bewoners parkeren dan mits bewonerskaart enkel in hun zone. Voor bezoekers verandert dit niets.
- Het gebied tussen de L.A. Schockaertstraat en Albert van Cotthemstraat wordt eveneens aangeduid. Deze zone zou op termijn ook ingericht kunnen worden als een zone C.
- De Brusselbaan zelf is een overlap tussen beide zones, aangezien bewoners van de ene kant van de straat ook aan de overzijde moeten kunnen parkeren.

Afbakening parkeerzones Zuun

In Zuun worden twee zones aangeduid, fysiek gescheiden door de Bergensesteenweg. Ten westen van de Bergensesteenweg (N6) wordt een gemiddelde parkeerbezetting vastgesteld, met vooral bewoners. Het gebied ten oosten van de N6 heeft een hogere parkeerdruk. De N6 wordt hierin voorlopig buiten beschouwing gelaten. Dit zal later bekeken moeten worden na de herinrichting van de N6.

Intekenen parkeervakken

Een volgende maatregel die door de gemeente genomen kan worden is het intekenen van parkeervakken om het langsparkeren te organiseren. Zo vermijdt men dat wagens ver uit elkaar parkeren en de beschikbare capaciteit te weinig benut kan worden. In enkele straten in Zuun ten oosten van de N6 zijn er parkeervakken aangegeven via belijning. Dit kan de gemeente ook toepassen in andere straten van Zuun en Negenmanneke.

Die afbakening van parkeervakken kan op verschillende manier gematerialiseerd worden:

- Volle lijnen rondom vak
- Enkel markering in de hoeken van parkeervakken

- Ander materiaalgebruik voor parkeervak, eventueel bij herinrichting van een straat
- ...

Parkeervakken in Negenmanneke

In enkele straten van Negenmanneke, vooral verder gelegen van het centrum, zijn geen parkeervakken aangeduid op straat. Parkeervakken zorgen ervoor dat auto's een duidelijke afbakening hebben, wat het parkeren beter kan structureren en de parkeercapaciteit kan verhogen. In straten met garages en opritten is het belangrijk om t.h.v. die garages voldoende plaats te laten, zodat ook daar geparkeerd kan worden door bewoners, bijvoorbeeld 1 meter aan weerszijden van de garage. Volgende straten in Negenmanneke hebben geen afgebakende parkeervakken en lenen zich er mogelijk toe:

- Bezemstraat
- Kloosterbergstraat
- Dauw-Defossezlaan
- Begoniastraat
- Steenbakkerijstraat
- Brusselbaan ten westen van het Koning Albertplein
- René de Renessestraat
- L.A. Schockaertstraat
- Gaston Deruyverstraat ten westen van de Meibloemstraat
- Meibloemstraat
- Seringenstraat

Parkeervakken in Zuun

In Zuun zijn er in een beperkt aantal straten parkeervakken ingetekend. Onderstaande figuur is een voorbeeld van een parkeersituatie in de Georges Wittouckstraat. De rode wagen staat geparkeerd voor een oprit en voor de wagen is te weinig plaats om te parkeren. Bij het intekenen van een parkeerplaats voor het straatmeubilair zal de rode auto zich meer naar achter moeten parkeren of in het ideale scenario op de eigen inrit. Zo wint Zuun aan parkeercapaciteit.

B. Vrachtverkeer

Momenteel wordt Sint-Pieters-Leeuw binnen de verblijfsgebieden geconfronteerd met (tijdelijk) gestalde vrachtwagens. Om dit tegen te gaan, dient er gezocht te worden naar geschikte vrachtwagenparkings. Om de geschiktheid van een locatie te bepalen, kunnen volgende criteria als leidraad vooropgesteld worden:

Hoofdcriteria

- *Criterion 1:* vrachtwagenparkings in verblijfsgebieden indien mogelijk vermijden.
- *Criterion 2:* afstemmen op wegenstructuur en wegencategorisering:
vrachtwagenparkings, die fungeren als een overstappunt en waar de lokale truckers terecht kunnen om hun vrachtwagen voor de nacht of het weekend te stallen, liggen bij voorkeur langs een interlokale weg die aansluiting geeft op het hoofdwegennet of een lokale verbindingsweg die niet door verblijfsgebied gaat.
- *Criterion 3:* bi- of multifunctionele zones:
Een derde criterium streeft naar zones die voor dubbel gebruik kunnen worden aangewend (vb. parkings grootwinkelbedrijven (Makro, Carrefour, ...), bundeling in bedrijvzones waar security bedrijven patrouilleren e.d.). Uiteraard kunnen deze parkings alleen 's avonds en 's nachts gebruikt

worden. Voordeel van dergelijke zones zijn de sociale controle en de opties van reeds voorziene bewaking in deze zones.

Secundaire criteria

- *Aanwezigheid van openbaar vervoer*
De aanwezigheid van openbaar vervoer ter hoogte of in de onmiddellijke omgeving van dergelijke parking is aangewezen. Het vergemakkelijkt het voor- en natransport van de chauffeurs. De chauffeurs thuis krijgen is duidelijk een pluspunt;
- *Spreiding van lokale P+R in functie van loop- en fietsafstand.*
Een doordacht gespreide inplanting van lokale vrachtwagenparkings kan worden uitgewerkt in relatie tot de loop- en fietsafstanden voor de chauffeurs naar hun thuisbasis. Op deze wijze kan voor- en natransport te voet of per fiets gebeuren.
- *Een beperkt aantal alternatieve parkeerplaatsen die niet te groot mogen zijn*
Een te grote oppervlakte van de aangeboden alternatieve parkeerplaatsen voor zwaar verkeer zou er toe kunnen leiden dat deze gebruikt worden als stalplaats voor vrachtwagens. Dit is geenszins de bedoeling van de hier bedoelde vrachtwagenparkings.

Voorstel infrastructurele maatregelen Quares

Om de parkeerproblematiek aan te pakken wordt voorgesteld om een parkeerterrein voor vrachtwagens in te richten nabij de op- en afrit Beersel zoals te zien op Figuur 6-5. Deze parkings genoten de voorkeur na de afweging doordat zij voldoende capaciteit hebben om het parkeren op te vangen. Deze parking is ook gekoppeld aan de op- en afritten met de R0.



Figuur 6-5: Mogelijke vrachtparkeerzones

Het straatparkeren van vrachtwagens langs gewestwegen en drukke verbindingswegen wordt vanuit een veiligheidsoogpunt best vermeden. De parkeerplaatsen langs deze wegen zijn te smal voor vrachtwagens, waardoor men vaak te dichtbij of op fietspaden parkeert. Ook de slechte zichtbaarheid zorgt voor problemen. Dit zou een algemene regel moeten zijn, niet alleen op gewestwegen maar ook gemeentewegen.

Voor werknemers die hun eigen vrachtwagen naar huis meenemen wordt best gezocht naar een lokale buurtparking in de nabijheid van het dorp waar men de vrachtwagen kan parkeren.

Aanvankelijk was voorzien om het hele grondgebied van Sint-Pieters-Leeuw af te bakenen als één zone met vrachtwagenverbod 3,5 T. De gemeente heeft na intern overleg met onder meer de politie vastgesteld dat dit moeilijk wordt om te handhaven. Er is daarom gekozen voor een kleine verbodszone in de dorpskern van Vlezenbeek, waarbij de borden ook kunnen worden geplaatst op plaatsen waar er een terugkeerbeweging mogelijk is.

Er wordt na de afronding van de werken aan de N6 wel een zone aangeduid waar vrachtwagens tot 3.5ton mogen parkeren voor maximaal 72 uur. Het gaat over een zone tussen de Stationsstraat (Beersel) en Hoogelst, van zo'n 900 meter en er wordt verwacht dat er 25 à 30 vrachtwagens kunnen parkeren.

C. Fietsverkeer

In het parkeerbeleidsplan dient naast het autoparkeerbeleid de nodige aandacht worden geschonken aan het parkeer- en stallingenbeleid voor fietsers. Indien men het gebruik van de fiets (als alternatief voor de auto op korte afstanden) effectief wil afdwingen is het immers noodzakelijk naast goede fietsinfrastructuur langs de wegen, ook te zorgen voor veilige en geordende overdekte fietsenstallingen op een aantal strategische punten, en dan meer bepaald aan/in:

- de halteplaatsen van het openbaar vervoer, waar kwaliteitsvolle overdekte fietsenstallingen voorzien moeten worden, en waarbij het aantal afhankelijk is van het belang van de halte;
- de centra van de verschillende kernen, waar in de meeste gevallen de voornaamste openbare en winkelfuncties zijn gesitueerd;
- de sportcomplexen, jeugdlokalen en de recreatieve parken en bossen;
- de belangrijkste tewerkstellingszones, teneinde de fiets als vervoermiddel in de woon-werkrelatie te stimuleren;
- **Aan hoppinpunten.**

6.2.7.3 Bepaling actieprogramma

Zie overzicht maatregelen werkdomein B6.

6.3 Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen

Werkdomeinen A en B betreffen een aantal planologische en verkeerstechnische maatregelen. Deze zijn op zich onvoldoende om het scenario voor duurzame mobiliteit te realiseren. Daarvoor zijn een aantal ondersteunende en/of flankerende maatregelen nodig.

6.3.1 Vervoersmanagement

De term vervoersmanagement dekt een brede lading, maar gaat in de praktijk vooral over woon-schoolrelaties en woon-werkrelaties. Een vervoersmanagement moet het dominerende aandeel van privéwagens in deze vervoerstream aanpakken. Het opstellen van schoolvervoerplannen, bijvoorbeeld in samenwerking met de Lijn, biedt kansen voor het stimuleren van het gebruik van bepaalde vervoersalternatieven. Hierin kunnen overgangspunten voor schoolgaanden worden voorzien, vanaf deze punten kan men dan te voet of per fiets onder begeleiding naar school verder gaan. Het hinderlijk verkeer voor de schoolpoort wordt zo gereduceerd.

Bedrijven kunnen door het opstellen van bedrijfsvervoerplannen de modal split wijzigen in het voordeel van meer duurzame vervoerswijzen dan de auto.

Openbaarvervoermaatschappijen kunnen eventueel extra voertuigen inleggen bij evenementen, zoals de markt, de kermis ...

Aangezien Sint-Pieters-Leeuw geconfronteerd wordt met doorgaand woon-werkverkeer met herkomst en bestemming buiten de gemeente dient dit probleem op een hoger niveau te worden aangepakt. Toch mag dit de gemeente er niet van weerhouden reeds maatregelen te nemen die binnen haar bereik liggen.

Bewegwijzeringsplan

Een duidelijke en samenhangende signalisatie zal de categorisering en het bedoelde gebruik van de wegeninfrastructuur ondersteunen, door het auto- en vrachtverkeer te stimuleren via de meest aangewezen routes bepaalde bestemmingen te bereiken.

Maatregelen: zie overzicht maatregelen werkdomein C1

6.3.2 Financiële maatregelen

Tarifering openbaar vervoer

In samenspraak met De Lijn kunnen de meest optimale tarieven uitgewerkt worden, waarbij rekening wordt gehouden met de doelgroepen en het tijdstip van de rit (dal- of piekuren, weekends, vakanties).

Bij evenementen: de tarieven aanpassen of speciale evenemententickets uitgeven.

Om de bus als voortransport aan te moedigen, kan in samenspraak met De Lijn, de NMBS en de MIVB) een geïntegreerd openbaar vervoertarief ingesteld worden.

Fietsvergoeding

De gemeente geeft reeds een fietsvergoeding voor werknemers van de gemeente. De gemeente stelt op deze wijze een voorbeeld naar zijn inwoners en zijn bedrijven. Hierbij kan nog eens nadruk gelegd worden op de ruimtelijke nabijheid van alle activiteiten (wonen, werken, winkelen).

Verder stelt de gemeente voor dienstverplaatsingen van het gemeentepersoneel bedrijfsfietsen ter beschikking.

Maatregelen: zie overzicht maatregelen werkdomein C2

6.3.3 Communicatie, informeren en sensibiliseren

Om de acceptatie van het gekozen beleid en de daaruit voortvloeiende maatregelen naar het publiek over te brengen en daarmee ook het draagvlak te vergroten, is het onontbeerlijk om de bevolking op de hoogte te brengen van het verkeersbeleid dat de gemeente de komende jaren wenst te voeren.

Hierbij mag de aandacht niet alleen gaan naar het aanreiken van volwaardige alternatieven ter ontmoediging van het autogebruik (bus, fiets ...), maar moet eveneens een mentaliteitswijziging gecreëerd worden bij de bevolking. Hiervoor zijn andere middelen nodig, zoals informatieverschaffing over de mogelijke alternatieven en de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven. In eerste instantie vindt die informatieverschaffing plaats via het gemeentelijke informatieblad InfoLeeuw.

Naast algemene informatie omtrent dat beleid (als ook de fundering daarvan) wordt de bevolking verder op de hoogte gehouden van de 'vruchten' die dat beleid moet afwerpen. Er moeten concrete en gemakkelijk begrijpbare criteria worden opgenomen, waaraan het publiek direct kan zien of het gevoerde beleid de doelstellingen bereikt, of althans in de richting van die doelstellingen werkt.

In een eerste thema wordt het algemene mobiliteitsbeleid van de gemeente toegelicht, de doelstellingen daarvan en op welke wijze die doelstellingen bereikt (kunnen) worden. Tevens worden de praktisch meetbare criteria aangegeven om de voortgang van het beleid, de (grotere en kleinere successen) te beoordelen.

Als praktisch meetbare criteria worden beschouwd:

- de hoeveelheid verkeer die binnen een bepaalde corridor toegang tot het centrum heeft
- de hoeveelheden voetgangers en fietsers op bepaalde assen
- de verkeersonveiligheid (waarbij die van het langzaam verkeer apart wordt belicht)
- de hoeveelheid vervoerde passagiers met het openbaar vervoer (zowel de bus als de trein)
- enz.

Vervolgens worden aan de hand van verschillende themanummers dieper ingegaan op de verschillende deelonderwerpen van het mobiliteitsplan.

In een informatiecampagne/brochure zal voorts worden aangegeven op welke wijze welbepaalde bestemmingen het best bereikt kunnen worden, m.a.w. voor de belangrijkste (verkeersgenererende) bestemmingen zal een bereikbaarheidsprofiel worden opgesteld.

Niet alleen wordt de 'gebruiker' de mogelijkheid geboden om op (passieve) wijze te vernemen welke de stand van zaken is. Er moet een uitdaging ontstaan om op actieve wijze te participeren in het beleid. De gemeente doet zulks reeds aan de hand van maandelijks hoorzittingen over een bepaald thema en versterkt deze uitdaging met een online participatieplatform.

De resultaten daarvan moeten eveneens in het gemeentelijk infokanaal worden opgenomen, als ook de wijze waarop het beleid inspeelt (of niet) op de bemerkingen/bedenkingen/voorstellen van het publiek.

Naar verschillende doelgroepen toe zal een communicatie worden gevoerd welke moete aanzetten tot een efficiënter gebruik van met name de gemotoriseerde vervoermiddelen:

- scholen:
 - **deelname aan georganiseerde campagnes zoals de Week van de Mobiliteit, Strapdag,...**
 - informatie over de meest geschikte wegen om de school te bereiken (specifiek met het oog op de verkeersveiligheid).

- bedrijven: het gebruik van de alternatieve vervoerswijzen in het woon-werkmotief promoten.

Fiets: In samenwerking met de scholen worden reeds fietscampagnes gevoerd (bijv. autoluwe schooldag tijdens de Week van de Mobiliteit) teneinde de leerlingen te sensibiliseren om meer met de fiets of te voet naar school te komen.

De gemeente wenst de fiets te promoten als voortransport om het autogebruik als voortransport af te bouwen.

Er kan bovendien gesteld worden dat een goede communicatie met de burger, omtrent het mobiliteitsplan in het algemeen en met betrekking tot herinrichtingsprojecten in het bijzonder, noodzakelijk is. Het gemeentelijk informatieblad en eventuele hoorzittingen zijn hiervoor de belangrijkste instrumenten. Eventueel kunnen specifieke informatiefolders opgemaakt worden. **Zo kan bijvoorbeeld het project De Fietstest van de provincie Vlaams-Brabant verder gepromoot worden bij bedrijven.**

Systeem van genummerde ventwegen op N6

Om dit systeem (zie **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden. Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**) te laten slagen, is een pakket aan ondersteunende maatregelen. Een informatiecampagne kan het systeem bekend maken bij de weggebruikers. Er moet ook een duidelijke communicatie gevoerd worden naar alle handelszaken.

De informatiecampagne kan worden gevoerd via verschillende kanalen.

- Een folder kan verspreid worden via de handelszaken en via de openbare gebouwen (gemeentehuis, bibliotheek, ...).
- Er kan een advertentie geplaatst worden in de lokale media (dagbladen, weekbladen, gemeentebladen, ...).
- Een website kan ook dienen om meer informatie te verstrekken dan in een folder of advertentie. Er kan een aparte website opgemaakt worden of de informatie kan op de website van de gemeente geplaatst worden. Op de website staat een overzicht van de het hele gebied met de verschillende zones en welke handelszaken zich in welke zone bevinden. Op deze manier kunnen winkelbezoekers zich beter voorbereiden.

Ook voor de handelaars is dit systeem handig om duidelijk te maken hoe ze bereikbaar zijn. Via reclamefolders kunnen ze de klanten informeren over de bereikbaarheid van de handelszaak.

Naast een informatiecampagne dienen ook de nodige verkeerssignalisatie en infoborden geplaatst te worden in het gebied. Aan het begin van het gebied wordt een bord geplaatst met een schematisch overzicht van het gebied en de genummerde ventwegen. Aan het begin van elke ventweg wordt een bord geplaatst met de naam/nummer van de ventweg. Aan de rotondes kunnen pijlen aangeven welke afslag men moet nemen om de specifieke ventwegen te bereiken.

Op diverse parkings aan de handelszaken, op het openbaar domein en aan de bushaltes kunnen infoborden geplaatst worden. De infoborden geven een overzicht van het hele gebied en tonen welke handelszaken zich in welke zone bevinden. De borden helpen de winkelgebruikers om zich binnen het gebied te verplaatsen.

Ontsluiting vrachtverkeer - tonnagebeperking

Om de visie ontsluiting vrachtverkeer te garanderen (zie **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**), is een pakket aan ondersteunende maatregelen noodzakelijk:

- opmaken van een bewegwijzeringsplan:
 - o Plaatsing van borden geplaatst op de ring (bv. zone X bereikbaar via afrit nr. x);
 - o Plaatsing van borden op de Bergensesteenweg (bv. borden met aanduiding van de zones en hun indeling in zone A1-x);
- de zoneringen en te volgen routes communiceren naar de GPS-producenten;
- duidelijke communicatie naar de bedrijven;
- aanpassing tonnageplan in relatie tot de desbetreffende zoneringen en hun te volgen route.
- handhaving tonnenmaatbeperking (controle vrachtbrieven)

Maatregelen: zie overzicht van de maatregelen werkdomein C3

6.3.4 Handhaving

Bij de politiehervorming werd er een verkeersdienst opgericht. Deze dienst telt momenteel drie voltijdse werkrachten.

Het handhavingsbeleid te Sint-Pieters-Leeuw zal zich prioritair toespitsen op:

- intensieve **snelheidscontroles**;
- alcoholcontroles;
- toezicht op het respecteren van verkeerslichten;
- toezicht op het fout parkeren, met de meeste aandacht voor parkeren op fietspaden en –stroken, gevaarlijk of hinderlijk parkeren, parkeren op oversteekplaatsen voor voetgangers, parkeren ter hoogte van bushaltes in de centrumgebieden en in schoolomgevingen;
- controle op de naleving van de in de convenanten opgelegde (ontsluitings)routes voor zwaar verkeer;
- andere controles zoals GSM-gebruik in de wagen, boorddocumenten, technische controles ... , met andere woorden controle op de naleving van de ganse verkeerswetgeving.

Dit handhavingsbeleid zal in belangrijke mate gerealiseerd worden door het uitvoeren van het zonaal veiligheidsplan (ZVP) van de lokale politie.

Zonaal Veiligheidsplan (ZVP)

Lokale verkeersproblemen en verkeersonveiligheid zijn prioritare veiligheidsfenomenen voor de lokale politie. Met behulp van een projectmatige aanpak wordt hierop ingespeeld. Enerzijds is er de nauwe samenwerking tussen de mobiliteitsambtenaar en de lokale politie. Anderzijds door de opmaak van een ZVP waarin de prioriteiten worden vastgelegd. Een ZVP wordt driejaarlijks opgemaakt.

Door de nauwe samenwerking tussen de lokale politie en de gemeente worden het ZVP en het mobiliteitsplan op elkaar afgestemd.

De lokale politie en de mobiliteitsambtenaar zitten maandelijks samen in de mobiliteitscel. Tijdens dit overleg worden de huidige knelpunten besproken. De wegenwerken en eventuele variapunten worden tevens besproken. Er wordt telkenmaal een verslag opgemaakt van de vergadering.

Maatregelen: zie overzicht van de maatregelen werkdomein C4

7 Actieplan

Het actieplan vormt de synthese van het mobiliteitsbeleid voor de komende tien jaren. Het actieplan bevat de concrete acties die de gemeente wenst te ondernemen om haar mobiliteitsbeleid te realiseren. De tijdshorizon van het actieplan is 10 jaar, maar het actieplan is geen statisch gegeven en kan waar nodig worden bijgestuurd.

In het hiernavolgende actieplan worden de acties vanuit vijf verschillende invalshoeken gerangschikt zodat vijf programmatabellen worden bekomen. Inhoudelijk zijn deze vijf programmatabellen hetzelfde, maar elke tabel heeft zijn eigen functie en doel.

Verplicht

- **Actieprogramma A-B-C**

Het actieprogramma omvat de volledige opsomming en structurering van de maatregelen via de werkdomeinen A-B-C, zoals opgebouwd in dit mobiliteitsplan.

Aanbevolen

- **Werkprogramma per locatie.**

Het werkprogramma omvat een concreet programma van alle acties die op een bepaalde plaats dienen te gebeuren en biedt een overzicht van de uit te voeren acties die op een plaats dienen te gebeuren. Met dit overzicht kunnen acties, werken en maatregelen eenvoudiger worden gecoördineerd en op elkaar worden afgestemd.

Dit werkprogramma is bijv. een nuttig instrument voor de technische diensten en als communicatie-instrument naar de betrokkenen.

- **Investeringsprogramma korte termijn (KT), middellange termijn (MLT) en lange termijn (LT)**

Het investeringsprogramma geeft aan op welke termijn acties gepland zijn. Deze tabel biedt aan de gemeente duidelijkheid over de budgetten/middelen die nodig zijn om deze acties te realiseren en maakt ook duidelijk of deze acties kunnen worden uitgevoerd met de beschikbare middelen/budgettaire ruimte.

Dit investeringsprogramma is bijv. te gebruiken voor de gemeentebegroting en als controle voor de haalbaarheid en het realiteitsgehalte van de voorgestelde acties.

- **Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen.**

Het beleidsprogramma groepeerde acties per hoofddoelstelling (verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, toegankelijkheid, bereikbaarheid en milieu). Op die manier ontstaat voor het beleid per doelstelling een overzicht van de acties die moeten genomen worden om die doelstelling te bereiken.

- **Takenprogramma per initiatiefnemer.**

Het takenprogramma groepeerde de uit te voeren acties per initiatiefnemer. Zo weet elke initiatiefnemer wat zijn takenpakket is voor de komende jaren.

Met behulp van deze vijf programma's wordt het mobiliteitsplan, waar het actieplan deel van uitmaakt, daadwerkelijk een integraal document waar de verschillende instanties en betrokkenen concreet mee aan de slag kunnen.

Het actieplan (zie verder) maakt integraal deel uit van het mobiliteitsplan.

8 Voorstel tot wijziging van verordeningen beleidsplannen

Er wordt voorgesteld om het BFF uit te breiden met volgende straten:

- vagevuurstraat
- Brusselbaan
- Drie Fonteinbrug

9 Voorstel organisatie en evaluatie

De evaluatie van het mobiliteitsplan heeft inzonderheid betrekking op het duurzame karakter van het opgestelde mobiliteitsplan, en op het behalen van de in het mobiliteitsplan vooropgestelde doelen en acties.

Het Decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid bepaalt dat het lokaal mobiliteitsplan op elk moment, maar ten minste in de eerste helft van elke gemeentelijke legislatuur, kan worden geëvalueerd en zo nodig geheel of gedeeltelijk herzien.

De gemeente kan twee evaluatie-instrumenten³ hanteren, elk met een eigen finaliteit: het voortgangsverslag en de sneltoets.

Sneltoets

Wanneer en door wie?

De evaluatie van de sneltoets gebeurt door/in de Projectstuurgroep (PSG). De gemeentelijke mobiliteitsambtenaar bereidt voor.

Het decreet bepaalt dat de gemeentelijke mobiliteitsplannen ten minste in de eerste helft van de gemeentelijke legislatuur dienen te worden geëvalueerd. De strategische visie kan niet eeuwig ongewijzigd blijven ook al ging men uit van een planhorizon van 10 jaar. Nieuwe ontwikkelingen of beleidskeuzes in andere beleidsdomeinen dienen te worden getoetst aan het gekozen scenario. Ook het mobiliteitsbeleid van de vervoerregio en het Vlaamse Gewest moet van tijd tot tijd bijgestuurd worden, onder impuls van nieuwe uitdagingen, doelstellingen en verwachtingen.

Een lokaal bestuur voert het best zo spoedig mogelijk bij de aanvang van een nieuwe legislatuur de sneltoets uit. Zo weet het bestuur of het lokaal mobiliteitsplan moet worden bijgestuurd of kan worden bevestigd.

Maar lokale mobiliteitsplannen kunnen ook op andere momenten vatbaar zijn voor een gehele of gedeeltelijke herziening, bijvoorbeeld wanneer de planningscontext grondig wijzigt, door:

- de inwerkingtreding van een gemeentelijk planningsdocument in een ander beleidsdomein dat interfereert met mobiliteit, zoals een Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS), een Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP), enz ...
- een nieuw bovenlokaal planningsinstrument, zoals het regionaal mobiliteitsplan of het Mobiliteitsplan Vlaanderen;
- de komst van een grootschalig, strategisch project;
- ...

Doel?

De sneltoets heeft als doel het lokaal mobiliteitsplan te toetsen op zijn actualiteitswaarde en richting te geven aan het toekomstige lokaal mobiliteitsbeleid.

De sneltoets gebeurt door de projectstuurgroep, meer concreet aan de hand van twee vragen:

- Kunnen de actoren zich nog vinden in de doelstellingen van het beleidsplan? Staan ze nog nadrukkelijk en onverdeeld achter de realisatie van dat plan?
- Zo ja, zijn er dan thema's, deelaspecten die in het bestaande mobiliteitsplan onbehandeld gebleven zijn en/of onvoldoende zijn uitgewerkt? Welke?

³ meer informatie: <https://mobielylaanderen.be/overheden/lokaal-mobiliteitsbeleid/mobiliteitsplan#a5>

Voortgangsverslag

Wanneer en door wie?

Het voortgangsverslag kan een keer per jaar door de PSG worden opgesteld en goedgekeurd. Het wordt het best door de bevoegde gemeentelijke ambtenaar voorbereid. Het eerste verslag wordt ten vroegste een jaar na de bekendmaking van het gemeentelijk mobiliteitsplan opgemaakt.

De gemeente maakt vrijwillig de keuze om met het voortgangsverslag te werken. Vanuit deze keuze zal dit verslag binnen de eigen interne werkprocessen worden opgenomen. Met de invoering van de sneltoets en de aangepaste methodiek voor de opmaak of herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan in 2009 werd de verplichting geschrapt om jaarlijks aan de Vlaamse overheid te rapporteren over de uitvoering van het actieplan. Het blijft wel aangewezen dat de lokale overheid tussendoor een balans opmaakt van de acties/projecten uit het actieplan.

Doel?

Het doel van het voortgangsverslag is om een overzicht te krijgen van de stand van zaken in de uitvoering van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Er wordt nagegaan of de afspraken worden opgevolgd die tussen de partners werden gemaakt bij de samenstelling van het actieprogramma in het mobiliteitsplan. Het is dus niet de bedoeling met dit voortgangsverslag de acties/maatregelen zélf te evalueren.

10 Bijlagen

10.1 Samenstelling PSG

Het mobiliteitsplan ligt onder de verantwoordelijkheid van de *projectstuurgroep (PSG)*. De projectstuurgroep (PSG) begeleidt projecten in uitvoering van het mobiliteitsbeleid en de basisbereikbaarheid volgens een projectmethodologie. De PSG wordt voorgezeten door de initiatiefnemer van het project of plan en bestaat minimaal uit:

- De initiatiefnemer
- Een vertegenwoordiger van de betrokken gemeente(n)
- Een vertegenwoordiger van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken
- Een vertegenwoordiger van de betrokken weg- of waterwegbeheerder

Gemeente	<ul style="list-style-type: none">• Jan Desmeth• Olivier Huygens• Annelien Baes• Johan Persoons
MOW	<ul style="list-style-type: none">• Stien Verlinden
AWV	<ul style="list-style-type: none">• Rafaël Van Den Broeck
Provincie Vlaams-Brabant	<ul style="list-style-type: none">• Hans Floré
De Lijn	<ul style="list-style-type: none">• Luc Daniëls• Bart Segers
studiebureau	<ul style="list-style-type: none">• Daan Demandt• Daan Storms

10.2 Verslag PSG Verkenningsfase

10.3 Verslag PSG Onderzoeksfase

Kaarten

Colofon

BELEIDSPAN SINT-PIETERS-LEEUEW

AUTEUR

Daan Storms

ONZE REFERENTIE

DATUM

16 mei 2023

Over Arcadis

Arcadis is een toonaangevend wereldwijd ontwerp- en consultancybureau voor de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij maken het verschil voor onze klanten en de maatschappij met doeltreffende, duurzame en digitale oplossingen. Met 27.000 mensen in meer dan 70 landen genereerden we in 2020 een omzet van €3,3 miljard. Wij ondersteunen UN-Habitat met kennis en expertise om leefomstandigheden te verbeteren in gebieden getroffen door de gevolgen van de klimaatverandering.

www.arcadis.com

Arcadis Belgium nv

Post X
Borsbeeksebrug 22
2600 Antwerpen
België

T 02 505 75 00

Arcadis. Improving quality of life

Volg ons op



[arcadis](https://www.linkedin.com/company/arcadis)



[ArcadisBelgie](https://twitter.com/ArcadisBelgie)



[arcadisbelgium](https://www.facebook.com/arcadisbelgium)



[arcadisbelgium](https://www.instagram.com/arcadisbelgium)