

SINT-PIETERS-LEEUEW - HERZIENING MOBILITEITSPLAN

Verkenningnota

Gemeente Sint-Pieters-Leeuw

14 FEBRUARI 2020

Contactpersoon

STORMSDAAN
Projectingenieur Mobiliteit

M 0472/36.92.26
E daan.storms@arcadis.com

Arcadis Belgium nv
Post X
Borsbeeksebrug 22
2600 Antwerpen
België

INHOUDSOPGAVE

0	INLEIDING	9
0.1	Stand van zaken mobiliteitsplan	9
0.2	Stappen verkenningfase	10
0.3	Betrokken actoren	11
0.3.1	Samenstelling Gemeentelijke Projectstuurgroep (PSG)	11
0.3.2	Participatie	12
0.3.3	Overlegmomenten	13
0.4	Beschrijving van de bestaande toestand	14
0.4.1	Ruimtelijke structuur	14
0.4.2	Ligging	14
0.4.2.1	Bebouwde structuur (kaart 1)	15
0.4.2.2	Schoolomgevingen (kaart 6)	15
0.4.2.3	Open ruimte structuur (kaart 2)	16
0.4.2.4	Verkeersstructuur	17
0.4.2.4.1	FIETSNETWERKEN (KAART 3)	17
0.4.2.4.2	TRAGE WEGEN	18
0.4.2.4.3	OPENBAARVERVOERSTRUCTUREN (KAART 4)	19

0.4.2.4.4 LIJNINFRASTRUCTUREN – CATEGORISERING (KAART 5)	20
0.4.3 Beleidsvisie gemeente	24
1 STAP 1: WIJZIGINGEN TOV VOORGAAND BELEIDSPLAN	26
1.1 Wijzigingen in planningscontext	26
1.1.1 Bestuursakkoord Sint-Pieters-Leeuw 2019-2024	26
1.1.2 Decreet Basisbereikbaarheid	27
1.1.3 Groenboek Focusnota Ruimte	30
1.1.4 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS)	31
1.1.5 Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan: Afbakening van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel en aansluitende open ruimtegebieden: cluster A3 Bergensesteenweg en cluster A4 Biest- Hoeve Bretonne	32
1.1.6 Provinciale Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (PRUP)	33
1.1.7 Gemeentelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplannen	33
1.1.7.1 Gemeentelijk RUP Centrum Sint-Pieters-Leeuw	33
1.1.7.2 Gemeentelijk RUP Bergpoort	35
1.1.7.3 Gemeentelijk RUP Klein- Nederlo	36
1.1.7.4 Gemeentelijk RUP Landelijke kernen Oudenaken & Sint-Laureins-Berchem	37
1.1.7.5 Gemeentelijk RUP Open ruimte	38
1.1.7.6 Gemeentelijk RUP Rodebeek	39
1.1.7.7 Gemeentelijk RUP Vangaever	40
1.1.7.8 Gemeentelijk RUP Vlezenbeek	41
1.1.7.9 Gemeentelijk RUP Voormalige kaasmakerij Vander Gucht	43
1.1.7.10 Gemeentelijk RUP Wautersstraat	44
1.1.7.11 Gemeentelijk RUP Zonevreemde woningen	46
1.1.7.12 Gemeentelijk RUP Wilderplein	47
1.1.7.13 Gemeentelijk RUP Kanaaltuinen (in opmaak)	49
1.1.7.14 Gemeentelijk RUP Projectgebied Wittouck	50

1.1.7.15	Gemeentelijk RUP projectgebied Klein-Bijgaarden	51
1.1.8	Gemeentelijk klimaatactieplan	52
1.1.9	Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (BFF)	53
1.1.10	Infrastructuur projecten	55
1.1.11	Strategische projecten	56
1.1.11.1	Strategisch project Kanaalzone 2013-2014 (Technum)	56
1.1.11.2	Streefbeeldstudie Kanaal naar Charleroi 2014-2016 (Arcadis)	58
1.1.11.3	Doorrekeningen Drie Fonteynenbrug 2019	59
1.1.11.4	Regionaal Overslag Centrum	62
1.1.11.5	Strategisch project Zennevallei	63
1.1.11.6	Strategisch project N6 Brussel-Bergen	65
1.1.11.7	Strategisch project 'Zuunpad'	66
1.1.12	Concrete ruimtelijke ontwikkelingen	67
1.1.12.1	Industriezone Krekelendries	68
1.1.12.2	ACV-site of Strategisch project stationsomgeving Ruisbroek	68
1.1.12.3	Kanaaltuinen	70
1.1.12.4	Buitenplas	71
1.1.12.5	Gemeentelijk stedenbouwkundige verordening inzake het aanleggen van parkeerplaatsen en fietsenstallingen	72
1.1.12.6	Ondersteunende maatregelen	73
1.1.13	Mobiliteitsplannen buurgemeenten	74
1.2	Te verbreden en/of te verdiepen thema's	76
2	STAP 2: SAMENHANG TUSSEN THEMA'S	78
2.1	Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 1: Vrachtroutes + vrachtparkeren	78
2.2	Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 2: Verkeersafwikkeling tussen N6 en N266	79
2.3	Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 3: Parkeren	80
2.4	Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 4: Veilige schoolomgevingen	81

2.5	Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 5: Minder borden	82
2.6	Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 6: Basisbereikbaarheid	83
3	STAP 3: AANDACHTPUNTEN PER THEMA	84
4	STAP 4: UITWERKING VAN DE THEMA'S	89
4.1	Onderzoeksopzet thema 1: Vrachtroutes + vrachtparkeren	89
4.1.1	Probleemstelling	89
4.1.2	Doelstelling	89
4.1.3	Onderzoeksvragen	89
4.1.4	Benodigde gegevens/onderzoek	90
4.1.5	Wijze van uitwerking	90
4.2	Onderzoeksopzet thema 2: Verkeersafwikkeling tussen N6 en N266	92
4.2.1	Probleemstelling	92
4.2.2	Doelstelling	92
4.2.3	Onderzoeksvragen	92
4.2.4	Benodigde gegevens/onderzoek	93
4.2.5	Wijze van uitwerking	93
4.3	Onderzoeksopzet thema 3: Parkeren	97
4.3.1	Probleemstelling	97
4.3.2	Doelstelling	97
4.3.3	Onderzoeksvragen	97
4.3.4	Benodigde gegevens/onderzoek	98
4.3.5	Wijze van uitwerking	98
4.4	Onderzoeksopzet thema 4: Veilige schoolomgevingen	100
4.4.1	Probleemstelling	100
4.4.2	Doelstelling	100

4.4.3	Onderzoeksvragen	100
4.4.4	Benodigde gegevens/onderzoek	100
4.4.5	Wijze van uitwerking	101
4.5	Onderzoeksopzet thema 5: Minder borden	102
4.5.1	Probleemstelling	102
4.5.2	Doelstelling	102
4.5.3	Onderzoeksvragen	102
4.5.4	Benodigde gegevens/onderzoek	102
4.5.5	Wijze van uitwerking	102
4.6	Onderzoeksopzet thema 6: Basisbereikbaarheid	103
4.6.1	Probleemstelling	103
4.6.2	Doelstelling	103
4.6.3	Onderzoeksvragen	103
4.6.4	Benodigde gegevens/onderzoek	104
4.6.5	Wijze van uitwerking	104
5	STAP 5: ACTUALISEREN VAN DE KNELPUNTEN, KANSEN EN OPERATIONELE DOELSTELLINGEN	105
6	BIJLAGEN	111
6.1	Kaartenbundel	111
6.2	Verslagen	111
6.2.1	Sneltoets	111
6.2.2	Verslag GBC sneltoets dd. 5/02/2018	111
6.2.3	Verslag RMC sneltoets dd. 17/04/2018	111
6.2.4	Verslag startoverleg Verkenningsnota dd. 19/08/2019	111
6.2.5	Verslag werkvergadering PSG verkenningsnota dd. 05/11/2019	111
6.2.6	Goedkeuring participatietraject dd. 19/12/2019	111

6.2.7	Verslag PSG verkenningnota dd. 20/12/2019	111
6.2.8	Verslag overleg De Vlaamse Waterweg dd. 09/02/2020	111

COLOFON	113
----------------	------------

0 INLEIDING

0.1 Stand van zaken mobiliteitsplan

Het oorspronkelijke beleidsplan van het Mobiliteitsplan Sint-Pieters-Leeuw werd conform verklaard door de PAC van Vlaams-Brabant op 13 december 2011 en definitief vastgesteld door de gemeenteraad op 2 februari 2012.

Een mobiliteitsplan is echter geen vaststaand gegeven. Visies wijzigen, prioriteiten veranderen en nieuwe mobiliteitsthema's worden aangehaald. Met behulp van het instrument "de sneltoets" bestaat er een methode om het mobiliteitsplan grondig te evalueren.

Alle gemeenten met een mobiliteitsplan ouder dan 5 jaar worden door de Vlaamse Overheid verplicht om de actualiteitswaarde van het mobiliteitsplan te toetsen. Ook wanneer de planningscontext grondig verandert, kan een toetsing van het gemeentelijk mobiliteitsplan aan deze gewijzigde context aangewezen zijn. Dat kan bijvoorbeeld door:

- De inwerkintreding van een gemeentelijk planningsdocument in een ander beleidsdomein dat interfereert met mobiliteit zoals een GRS
- Een nieuw bovenlokaal planningsinstrument zoals het RSV of het mobiliteitsplan Vlaanderen
- De komst van een grootschalig strategisch project
- ...

In 2003 werd het mobiliteitsplan van Sint-Pieters-Leeuw voor een eerste keer geactualiseerd. Het geactualiseerde mobiliteitsplan van Sint-Pieters-Leeuw werd conform verklaard door de PAC op 29 april 2003.

In 2017 besliste de gemeente om opnieuw een sneltoets op te maken. De sneltoets werd besproken op de GBC van 5 februari 2018 en er was consensus met betrekking tot het te verkiezen spoor. Er werd gekozen voor spoor 2: verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan.

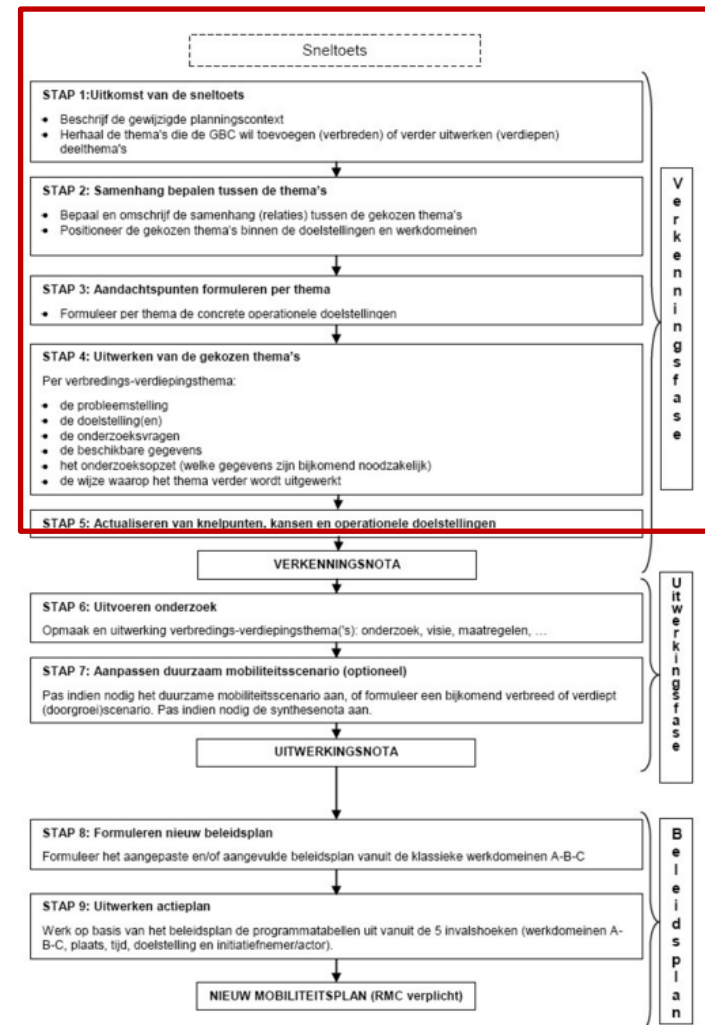
Op 17/04/2018 werd de sneltoets gunstig geadviseerd op de RMC.

0.2 Stappen verkenningfase

De verkenningnota is opgebouwd aan de hand van enkele stappen:

- Stap 1: uitkomst sneltoets
- Stap 2: samenhang bepalen tussen de thema's
- Stap 3: aandachtspunten formuleren per thema
- Stap 4: uitwerken van gekozen thema's
- Stap 5: actualiseren van knelpunten, kansen en operationele doelstellingen

De verkenningnota maakt deel uit van het informatief gedeelte van het mobiliteitsplan.



0.3 Betrokken actoren

Het mobiliteitsplan wordt opgemaakt in nauw overleg met de gemeentelijke projectstuurgroep (PSG). Daarnaast wenst de gemeente ook de burger op een actieve wijze te betrekken bij de opmaak van het mobiliteitsplan. Hiervoor wordt een participatietraject uitgestippeld (zie 0.3.2).

In hoofdstuk 0 wordt een overzicht gegeven van de overlegmomenten.

0.3.1 Samenstelling Gemeentelijke Projectstuurgroep (PSG)

Naam	Functie
Luc Dconinck Jan Desmeth Johan Persoons Annelien Baes	Gemeente Sint-Pieters-Leeuw
Anita Jaspers Rafael Vandebroeck Jaak Boon	MOW – dienst beleid
Luc Daniels Bart Seghers	De Lijn
Alexander Leysen	Provincie Vlaams-Brabant

0.3.2 Participatie

Het decreet van 20-03-2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, gewijzigd bij decreet van 10-02-2012 voert als algemeen geldend principe binnen het mobiliteitsbeleid (naast het STOP-principe) ook het participatiebeginsel in. Op grond hiervan wordt "aan burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid." Concreet betekent dit dat het college van burgemeester en schepenen een besluit neemt over een voorstel van participatietraject en dit voor goedkeuring voorlegt aan de gemeenteraad. Het spreekt voor zich dat een dergelijk participatietraject zo vroeg mogelijk in de procedure wordt opgemaakt en vastgesteld. Dat gebeurt dan ook het best op het moment dat de beslissing tot de opmaak/bijsturing van het mobiliteitsplan wordt genomen. Het decreet geeft gemeenten de volledige autonomie om zelf een participatietraject op maat op te zetten. Indien de gemeente geen regels vastlegt voor de participatie, zal het voorlopige ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek moeten worden onderworpen.

De gemeente wenst 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. De notulen hiervan worden toegevoegd in bijlage

Bewonersinspraak

Doelstelling?

Het bestuur geeft burgers vanuit verschillende geledingen en met diverse perspectieven de gelegenheid om problemen aan te dragen en oplossingen te formuleren, waarbij deze ideeën een volwaardige rol spelen in de ontwikkeling van het beleid. Het bestuur erkent de volwaardige rol van de ontwikkelde ideeën maar kan hier bij de uiteindelijke besluitvorming gemotiveerd van afwijken.

Wie?

Alle burgers zijn welkom om te participeren in dit traject.

Frequentie?

1. Geen bijeenkomst bij de afronding van de verkenningsnota. 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
 - ii. 1 groep rond thema 3: parkeren, specifiek voor Zuun
 - iii. 1 groep rond thema 3: parkeren, specifiek voor Negenmanneke
 - b. Daarnaast kunnen burgers ook via een digitaal platform participeren, specifiek voor volgende thema's:
 - i. Thema 4: Schoolomgevingen
 - ii. Thema 6: Openbaar vervoer
 - iii. Thema 1: Vrachtroutering en vrachtparkeren
 - c. 1 thema wordt niet als dusdanig in het participatietraject opgenomen:
 - i. Thema 5: Minder borden
3. Eén bijeenkomst bij het beleidsplan, als uitwerking van actietabel in de beleidsnota

Website

Doelstelling

Informereren en consulteren.

Informereren: het bestuur houdt de burgers op de hoogte van de genomen beslissingen. Burgers kunnen geen rechtstreekse input leveren bij de beleidsontwikkeling. Consulteren (raadplegen): het bestuur bepaalt de mogelijke beleidsrichting maar beschouwt de burger als gesprekspartner. De resultaten van de consultatie vormen mogelijke bouwstenen voor beleid maar men verbindt zich er niet aan. Website als online tool voor het ter beschikking stellen van documentatie met mogelijkheid om te reageren. Geschreven informatiekanalen (bv. Gemeentelijk Infoblad...) als aanvulling hierop. Sociale mediakanalen worden ook ingezet waar mogelijk. Daarnaast zal ook een digitaal platform worden ingezet om informatie te delen.

0.3.3 Overlegmomenten

In onderstaand overzicht kan u de relevante overlegmomenten terugvinden. De verslagen horende bij de overlegmomenten zijn terug te vinden in bijlage van dit document.

Datum	Overleg
17/06/2019	Startoverleg
5/11/2019	Werkoverleg Projectstuurgroep Verkenningfase
20/12/2019	Projectstuurgroep Verkenningfase
10/02/2020	Vlaamse Waterweg

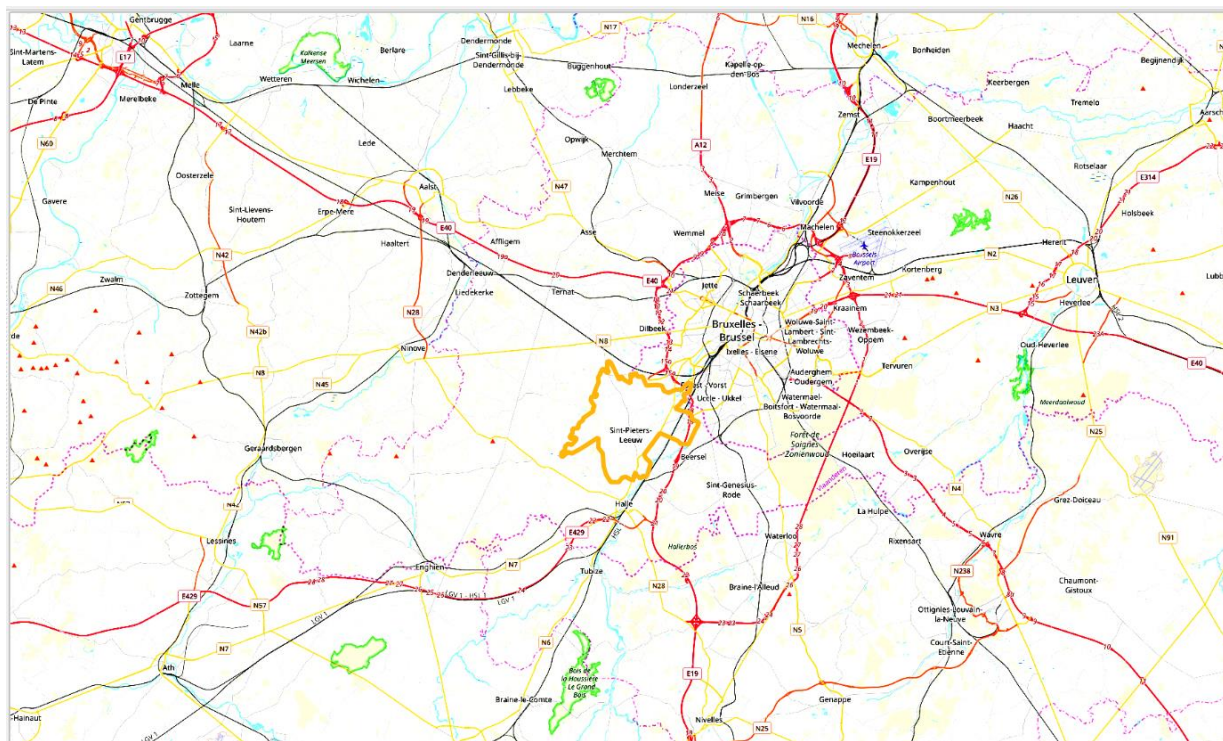
0.4 Beschrijving van de bestaande toestand

0.4.1 Ruimtelijke structuur

0.4.2 Ligging

Sint-Pieters-Leeuw situeert zich op macroniveau in de provincie Vlaams-Brabant, binnen de morfologische Brusselse agglomeratie. Op mesoniveau kan men SPL dan weer situeren binnen het arrondissement Halle-Vilvoorde (gerechtigd arrondissement van Brussel). Op microniveau is zichtbaar dat SPL uit vier deelgemeenten bestaat, namelijk: Oudenaken, Ruisbroek, Sint-Laureins-Berchem en Vlezenbeek. Verder dient opgemerkt te worden dat SPL ook de verstedelijkte kernen van Negenmanneke en Zuun omvat. De gemeenten Halle, Lennik, Pepingen, Dilbeek, Anderlecht, Beersel en Drogenbos omsluiten SPL. In totaal beslaat de gemeente een oppervlakte van 40,38 km² en telt de gemeente 34.588 inwoners (*Bron: gemeentemonitor, 1 januari 2019*).

De E19/R0 doorkruist SPL in het oosten van de gemeente. Verder zijn geen andere hoofd- of primaire wegen binnen de gemeentegrenzen terug te vinden. Het kanaal Brussel - Charleroi maakt transport per schip mogelijk. Enkele bruggen zorgen voor uitwisseling tussen de oostelijke en westelijke oever.



Figuur 0-1: Situering Sint-Pieters-Leeuw

0.4.2.1 Bebouwde structuur (kaart 1)

De bebouwde structuur wordt gekenmerkt door verscheidene functies. Deze zijn in de onderstaande paragrafen besproken. Kaart 1 geeft dit grafisch weer.

- **Bebouwing**

Het RSV bepaalt dat SPL behoort tot enerzijds het Vlaams Stedelijk gebied rond Brussel en anderzijds tot buitengebied (het Pajottenland). Het stedelijk gebied omvat meer concreet de kernen van Ruisbroek, Negenmanneke, Zuun en Klein-Bijgaarden. Deelgemeente SPL en de kernen Vlezenbeek, Sint-Laureins-Berchem en Oudenaken maken deel uit van het buitengebied (zie GRS Sint-Pieters-Leeuw). Overgangsvormen tussen beide nederzettingsstructuren kunnen ook gesitueerd worden binnen SPL.

- **Bedrijvigheid**

De regionaal georiënteerde bedrijven situeren zich langsheen de N6, het kanaal Brussel-Charleroi en/ of de spoorweg binnen de afgebakende stedelijke gebieden. Zo is in het Noordoosten van de gemeente, nabij de E19/ R0, een bedrijventerrein ingericht en kan langsheen de N6 een verscheidenheid aan activiteiten terug gevonden worden, zoals: rijwoningen, handelsuitbatingen, horeca en Kmo's. Wat betreft de lokale bedrijvigheid: Deze heeft zich over de jaren heen verspreid over het gehele grondgebied van de gemeente.

- **Handel**

De kleinhandel in SPL situeert zich in de centra van de deelgemeenten SPL en Vlezenbeek. Buiten deze kerncentra kan ook kleinhandel teruggevonden worden in Ruisbroek en in de wijken van Zuun en Negenmanneke. Voorgenoemde kleinhandelszones voorzien enkel in lokale noden. Voor de bovenlokale noden zijn de burgers eerder aangewezen op het handelslint langs de N6.

- **Openbare diensten**

Scholen en welzijnsvoorzieningen situeren zich veelal binnen of nabij de kernen van SPL, Vlezenbeek, Zuun, Ruisbroek, Negenmanneken en Oudenaken. Bibliotheken situeren zich enkel in de kernen van SPL, Ruisbroek, Vlezenbeek en Oudenaken. Het gemeentehuis situeert zich in het centrum van SPL. Weinig openbare diensten situeren zich in het buitengebied. De locatie van de scholen, het gemeentehuis, de bibliotheken en begraafplaatsen zijn gesitueerd op kaart 1.

0.4.2.2 Schoolomgevingen (kaart 6)

De verkeersstructuur in de nabije omgeving van verscheidene schoolomgevingen zal in de uitwerkingsnota onderzocht worden. Kaart 6 situeert de scholen van Sint-Pieters-Leeuw. Het betreft:

- De Groene Parel school;
- Sint-Stevens school;
- De Wegwijzer school;
- Puur Natuur school;
- Den Top school;
- Don Bosco school;
- Ave Maria school;
- Sint-Lutgardis school;

- Het Populiertje school;
- Jan Ruusbroec school

0.4.2.3 Open ruimte structuur (kaart 2)

De open ruimte van SPL wordt voornamelijk bepaald door de gefragmenteerde bosstructuren, de open ruimten en de valleien van de Zenne, de Zuunbeek en verscheidene andere beken. Het buitengebied (het Pajottenland) wordt ook wel omschreven als een 'sterk versneden golvend Heuvelland' (Antrop, 1989). De open ruimten hebben meer specifiek een agrarische functie. De landschappelijke waarde van de valleistrukturen langs de beken en rivieren (met name de Zennevallei) is doorheen de jaren sterk gedaald, met uitzondering van enkele specifieke locaties.

- Landbouw
 - Het buitengebied van SPL wordt voornamelijk ingenomen door landbouw. Het GRS (2008) geeft aan dat dit agrarisch buitengebied voornamelijk gebruikt wordt als weide en grasland. Verder worden ook verscheidene percelen gebruikt voor de teelt van granen, groene voedergewassen, nijverheidsgewassen, aardappelen en groenteteelt (open lucht).
- Recreatie en Toerisme
 - De aanwezige groenstructuren in SPL en het kanaal Brussel-Charleroi zijn een interessant gegeven vanuit een toeristisch en recreatief oogpunt.
 - Sportinfrastructuur is er op verscheidene locaties (zowel in het buitengebied als in de verstedelijkte kernen).
- Bosgebied
 - De open ruimte te SPL is op enkele plaatsen ingericht als bosgebied. Kaart 2 geeft de locatie van deze gebieden weer. Met name de groene corridor (de Zuunbeekvallei) door het centrum van SPL valt hier op. Deze groenstructuur geeft het centrum van deelgemeente SPL een groen karakter.

0.4.2.4 Verkeersstructuur

0.4.2.4.1 Fietsnetwerken (kaart 3)

Het fietsnetwerk bestaat uit Bovenlokale Functionele Fietsroutenetwerken (BFF), lokale fietsroutes en recreatieve routes.

Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

Naast de hoofdroutes zijn er nog een aantal andere bovenlokale functionele fietsroutes.

- Fietssnelweg
 - F20 Halle-Brussel (langs Kanaal Charleroi)
- Bovenlokale Functionele Fietsroutes:
 - Victor Nonnemanstraat
 - Vlezenbeeklaan
 - Pastorijsstraat
 - Joseph Depauwstraat
 - Galgstraat
 - Pepingensesteenweg
 - Georges Wittouckstraat
 - Petrus Basteleusstraat
 - Frederik Coevoetstraat
 - Bergensesteenweg/ Brusselsesteenweg
 - Ruisbroeksesteenweg
 - Edouard Rooselaersstraat
 - Lotstraat
 - Europalaan
 - Alsebergsesteenweg
 - Postweg
 - Pedestraat
- Alternatieve Functionele Fietsroute:
 - Topstraat (segment tussen Joseph Depauwstraat en René Balléstraat)
 - Jules Sermonstraat
 - Hendrik Vanhouchestraat
 - Frans Pickéstraat (segment tussen Pepingensesteenweg en Victor Millairstraat)
 - Victor Millairstraat (segment tussen Frans Pickéstraat en Pijnbroekstraat)
 - Pijnbroekstraat (segment tussen Victor Millairstraat en Halleweg)
 - Halleweg

Recreatief Fietsroutenetwerk Sint-Pieters-Leeuw

Naast het functioneel fietsroutenetwerk kent Sint-Pieters-Leeuw een aantal recreatieve fietsroutes die de verschillende bezienswaardigheden en recreatieve punten met elkaar verbinden. Dit netwerk staat ook gekend als het knooppuntennetwerk. Kaart 3 geeft zowel het functionele als het recreatieve fietsroutenetwerk weer.

Lokaal fietsroutenetwerk

Het lokaal fietsroutenetwerk vervolledigt het bovenlokaal netwerk. Volgende straten werden opgenomen tot dit netwerk:

• Konijnestraat • Parijsstraat • Rattendaal • Bezemstraat • Dauw-Defossezlaan • Meibloemstraat • Stokerijstraat • Klein-Bijgaardenstraat • Wilderkasteellaan • Frans Baesstraat • Edward de Baerdenmaekerstraat • Puttenberg • Domstraat • Zeypestraat • Appelboomstraat (Tussen Kamstraat en Obbeekstraat) • Hogebossenstraat • Naamloze straat tussen Brabantsebaan en Hogebossenstraat) • Brabantsebaan (tussen Baasbergstraat en Postweg) • Postweg (tussen Appelboomstraat en Brabantsebaan)	• Molenborrestraat • Sint-Laureinsstraat • Molenstraat • naamloze weg (tussen Molenstraat en Baasbergstraat) • Baasbergstraat (tussen naamloze straat en Schamelbeekstraat) • Frans Weyenbergstraat • Pelikaanberg • Brabantsebaan (tussen Wedemstraat en Lubbeek) • Rink (West) • Jules Sermonstraat • Hendrik Vanhouchestraat • Pepingensesteenweg (tussen Hendrik Vanhouchestraat en Frans Pickéstraat) • Frans pickéstraat (tussen Pepingensesteenweg en Victor Millairstraat) • Naamloze weg (tussen Victor Millairstraat en Pijnbroekstraat) • Halleweg • Vosholenweg • Mechelsegatstraat
---	---

0.4.2.4.2 Trage wegen

Er is geen afgeronde Trage Wegenkaart voor Sint-Pieters-Leeuw. Onder andere in het kader van het project Zuunpad werden enkele zaken geïnventariseerd en werden acties aangeduid.

0.4.2.4.3 Openbaarvervoerstructuren (kaart 4)

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
 - 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
 - Lijn 571: Schoolbus Halle – Sint-Pieters-Leeuw – Dilbeek (Brengt 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.)
 - Lijn 573: Schoolbus Schepdaal – Vlezenbeek – Halle (Brengt scholieren uit Vlezenbeek vlot en veilig naar school in Halle.)
 - Lijn 575: Schoolbus Vlezenbeek – Sint-Pieters-Leeuw – Drogenbos – Ukkel (Brengt scholieren uit Vlezenbeek en Sint-Pieters-Leeuw centrum vlot naar school in Ukkel.)
 - Lijn 572: Schoolbus Zellik – Dilbeek – Halle

MIVB

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

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).

0.4.2.4.4 Lijninfrastructuren – categorisering (kaart 5)

Zowel het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (2008) als het gemeentelijk mobiliteitsplan (2012) hebben het wegennet gecategoriseerd. Volgende tabel maakt een vergelijking tussen beide en geeft aan waar er discrepanties bestaan. In het mobiliteitsplan wordt naast de klassieke categorisering ook een uitspraak gedaan over de inschakeling van bepaalde straten in een lokaal vrachtroutenetwerk.

Tabel 0-1: De categorisering van de lijninfrastructuren volgens het mobiliteitsplan en het GRS:

Straatnaam	Wegencategorisering Mobiliteitsplan (2012)	Wegencategorisering GRS Sint-Pieter-Leeuw (2008)
E19	Hoofdweg	Hoofdweg:
N266	Secundaire weg Type II	Secundaire weg Type II
Alsebergsesteenweg	Secundaire weg Type II	Secundaire weg Type II
N6/ Bergensteenweg	Secundaire weg Type III	Secundaire weg Type III
N261/ Nieuwe Stallestraat	Secundaire weg Type III	Secundaire weg Type II
N282	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I
Ruisbroeksesteenweg	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I
Sasplein	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I
Spoorwegstraat	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I
Stationsstraat	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I
kerkplein	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I
P. Gilsonlaan	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I
Humaniteitslaan tussen P. Gilsonlaan en N261	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I
Lotstraat	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I

E. Rooselaersstraat	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I
Victor Nonnemanstraat	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I
Vlezenbeeklaan	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I
Pedestraat	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I
Pepingensesteenweg	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I
Pelikaanberg	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I
Galgstraat tussen gemeentegrens- Lotstraat	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I
Fabriekstraat	Lokale weg Type II <i>lokale ontsluitingsweg</i>	Lokale weg Type II
K. Gilsonstraat	Lokale weg Type II <i>lokale ontsluitingsweg</i>	Lokale weg Type II
V. van Paepegghemstraat	Lokale weg Type II <i>lokale vrachtontsluitingsweg</i>	Lokale weg Type III
E. Ghijsstraat	Lokale weg Type II <i>lokale vrachtontsluitingsweg</i>	Lokale weg Type III
A. van Cotthemstraat (tussen Korenbloemstraat en N6)	Lokale weg Type II <i>lokale vrachtontsluitingsweg</i>	Lokale weg Type III
L.A. Schockaertstraat	Lokale weg Type II <i>lokale vrachtontsluitingsweg</i>	Lokale weg Type III
T. Swalusstraat	Lokale weg Type II <i>lokale vrachtontsluitingsweg</i>	Lokale weg Type III

Brusselbaan	Lokale weg Type II <i>lokale vrachtontsluitingsweg</i>	Lokale weg Type II
Leon Kreperlaan	Lokale weg Type II <i>lokale vrachtontsluitingsweg</i>	Lokale weg Type II
Vagevuurstraat	Lokale weg Type II <i>lokale vrachtontsluitingsweg</i>	Lokale weg Type III
P. Huysegomsstraat	Lokale weg Type II <i>lokale vrachtontsluitingsweg</i>	Lokale weg Type II
Camille Leunensstraat	Lokale weg Type II <i>lokale vrachtontsluitingsweg</i>	Lokale weg Type II
Galgstraat tussen Lotstraat en G. Wittouckstraat	Lokale weg Type II <i>lokale vrachtontsluitingsweg</i>	Lokale weg Type II
Molenborrestraat	Lokale weg Type II <i>lokale vrachtontsluitingsweg</i>	Lokale weg Type II
Georges Wittouckstraat	Lokale weg Type II <i>lokale vrachtontsluitingsweg</i>	Lokale weg Type II
Hoogstraat	Lokale weg Type II <i>lokale vrachtontsluitingsweg</i>	Lokale weg Type II
Baasbergstraat	Lokale weg Type II <i>lokale vrachtontsluitingsweg</i>	Lokale weg Type II
Gaasbeekstraat	Lokale weg Type II <i>lokale vrachtontsluitingsweg</i>	Lokale weg Type II
Postweg	Lokale weg Type II <i>lokale vrachtontsluitingsweg</i>	Lokale weg Type II

Brabantsebaan	Lokale weg Type II <i>lokale vrachtontsluitingsweg</i>	Lokale weg Type II
Europalaan	Lokale weg Type II <i>lokale vrachtontsluitingsweg</i>	Lokale weg Type II
F. Weyenbergstraat	Lokale weg Type II <i>lokale vrachtontsluitingsweg</i>	lokale weg Type II
F. Uylenbroeckstraat(tussen N6 en de Jan Baptist Bosmansstraat)	Lokale weg Type II lokale vrachtontsluitingsweg	Lokale weg Type III
Schamelbeekstraat	Lokale weg type III	Lokale weg Type II
P. Basteleusstraat	Lokale weg type III	Lokale weg Type II

0.4.3 Beleidsvisie gemeente

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 opgewaardeerd 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.

Het vorige mobiliteitsplan spitste zich toe op 4 thema's. Voor elk thema werden – in relatie tot de andere thema's – enkele operationele doelstellingen geformuleerd.

- Verbeteren verkeersleefbaarheid
 - *Inleiding: Congestieproblemen op de wegen van en naar Brussel leiden tot een toename van het sluipverkeer op de lokale wegen in en rond Sint-Pieters-Leeuw.*
 - Doelstelling:
 - Investeren in het hoger gecategoriseerde wegennet om de doorstroming op de gewenste verbindende/ ontsluitende routes te verbeteren.
 - Investeren in lokale ingrepen die sluiproutering onmogelijk maken. De nota geeft aan dat de verkeersleefbaarheidsindex gebruikt kan worden als instrumentarium om te beslissen of er wel/niet in dient te worden gegrepen.
- Zwaar vervoer
 - *Inleiding: Onderzoek toont aan dat op het Noordelijk deel van de N6 er hoge concentraties aan vrachtverkeer waarneembaar zijn. Dit heeft gevolgen voor de verkeersdoorstroming.*
 - Doelstelling: Instellen van gewenste rijrichtingen binnen de deelruimte Zuidelijke Kanaalzone:
 - Bedrijven ten Noorden van de Ruisbroeksesteenweg dienen de N6 te volgen richting Anderlecht om daar aan te sluiten op de gewenste vrachtroutes.
 - Bedrijven ten Zuiden van de Ruisbroeksesteenweg dienen de N6 te volgen richting Halle om daar aan te sluiten op de gewenste vrachtroutes.
 - De uitwerkingsnota stelt voor om bedrijven gelegen tussen de E. Ghijssstraat en de gemeentegrens met Anderlecht (richting E. Ghijssstraat) naar de nog te realiseren Drie Fonteinbrug te sturen.
 - De uitwerkingsnota stelt voor om verscheidene keerpunten te voorzien bij de herinrichtingsplannen van de N6.
 - Doelstelling: Het tonnagebeperkingsplan dient afgestemd te worden op de huidige ontwikkelingen.
 - De uitwerkingsnota stelt voor om:
 - Een bewegwijzeringsplan voor het zwaar vervoer op te maken en te realiseren welke als input gebruikt kan worden door routeplanners en navigatiesystemen.

- Afspraken te maken met de bedrijven over de te volgen trajecten voor het zwaar vervoer.
 - Begeleidende maatregelen over de te volgen trajecten voor het zwaar vervoer te implementeren.
- Fietsvoorzieningen
 - *Inleiding: De uitwerkingsnota geeft aan dat afhankelijk van de wegencategorisering en het feit of de wegenis zich al dan niet binnen de bebouwde kom bevindt, bepaalde richtlijnen gehanteerd dienen te worden bij de uitbouw van de fietsinfrastructuur.*
 - Doelstelling: Een matrix geeft aan waar voor elk type weg, welke fietsinfrastructuur minimaal nagestreefd dient te worden.
- Openbaar vervoer
 - *Inleiding: De uitwerkingsnota geeft aan dat het OV aantrekkelijker dient te worden gemaakt. De doortrekking van tramlijn 4 tot Ruisbroek Centrum is voorgesteld als (deel van de) oplossing.*
 - Doelstelling:
 - De uitwerkingsnota ontraadt het niet integreren van ruimte voor het toekomstige tramtracé in het ontwerp voor de herinrichting van de N6.
 - De introductie van de tramlijn dient gepaard te gaan met wijzigingen in het parkeerbeleid. Bewoner parkeren dient de overlast in de omliggende straten van de haltes te voorkomen.
 - Het station van Ruisbroek dient een belangrijke schakel binnen het multimodale netwerk te worden. Een P&R moet uitgebouwd worden nabij dit station.
 - De infrastructuur van een aantal haltes dient te worden opgewaardeerd en hoogwaardig uit te worden gerust, m.a.w.: voldoende fietsparkeerplaatsen, grote overdekte wachtruimte en een verhoogd perron om de instap te verkleinen.
 - Maatregelen dienen te worden ondernomen teneinde het gebruik van de fiets/ OV naar metrohalte Erasmus te stimuleren.
 - Uitbreiding parking Erasmus ziekenhuis + aantakking op Henri Simonetlaan zodanig dat hier een alternatief blijft bestaan voor COOVI (De gemeente SPL heeft hier niet rechtstreeks zeggenschap maar kan wel pleiten bij het BHG voor een andere aanpak van de problematiek rond Erasmus).
- Strategisch project: N6 als multifunctionele drager:
 - Doelstelling:
 - Bijsturing wegencategorisering.
 - Goede communicatie naar stakeholders over o.m. signalisatie en bewegwijzering teneinde het goed functioneren van de ventwegen langsheen de N6 te verzekeren.
 - Een opdeling van de ventwegen in zones maakt selectieve bereikbaarheid van de specifieke bedrijven en handelszaken mogelijk.
- Strategisch ruimtelijk project - Ruisbroek centrum en stationsomgeving:
 - *Inleiding: Enkele woonstraten in Ruisbroek centrum kennen een hoge parkeerdruk, terwijl de parkeerdruk op de stationsparking relatief laag ligt.*
 - Doelstelling: Deze stationsparking kan ingezet worden om de parkeerdruk op de omliggende straten te verminderen.

1 STAP 1: WIJZIGINGEN TOV VOORGAAND BELEIDSPLAN

1.1 Wijzigingen in planningscontext

1.1.1 Bestuursakkoord Sint-Pieters-Leeuw 2019-2024

Het bestuursakkoord legt de hoofdlijnen van het gemeentelijk beleid vast voor de periode 2019-2024. Het beleidsplan 2020-2025 is tevens afgeleid uit dit bestuursakkoord. Het akkoord gaat uit van volgende beleidsbenadering:

- Een transparant en betrokken beleid;
Constructieve dialoog tussen de gemeenteraad en andere organen en belanghebbenden. Inspraak van geëigende organen (commissies van de gemeenteraad en de adviesraden) en van burgers zal in een vroeg stadium georganiseerd worden bij de uitstippeling van het beleid.
- Een beleid gericht op de gemeentelijke kerntaken; Dit omvat o.m.:
 - de zorg voor het openbaar domein:
“We blijven investeren in een efficiënt wegennet, waterbeheersing, openbare infrastructuur en gebouwenpatrimonium”
 - 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
“We kiezen ervoor om het aantal woningen per hectare te beperken en behouden de verplichting om parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen”
 - SPL wil een voorbeeld zijn op het vlak van milieu en duurzaamheid. Het klimaatactieplan zal daarom geëvalueerd en geactualiseerd worden teneinde een hoger ambitieniveau te halen.
- Een beleid gericht op actief burgerschap vanuit vrijheid en verantwoordelijkheid.

1.1.2 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 in integraal aanpakken;
- Zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoersmodus.

In de volgende paragrafen zijn de meest relevante artikelen uit het decreet besproken. Het volledig decreet kan teruggevonden worden in het Belgisch Staatsblad.

Art. 5 § 1 stelt dat basisbereikbaarheid hand in hand moet gaan met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, op het gebied van planvorming, financiering, investeringen, onderhoud en exploitatie. Ten eind de doelstellingen en de geïntegreerde aanpak te verwezenlijken is een overkoepelende mobiliteitsregie uitgebouwd (Departement MOW).

Art. 5 §2 stelt dat combimobiliteit en synchromodaliteit moet worden gefaciliteerd. Hiervoor is een performant aanbod van verscheidene vervoersmodi noodzakelijk. Dit scala aan vervoersmodi dient op elkaar afgestemd te worden t.h.v. vervoersknooppunten. Flankerende maatregelen dienen de overstap tussen de verscheidene soorten modi te vereenvoudigen. Informatievoorziening en de voorziening van tarieven/ tickets voor ketenverplaatsingen dienen te worden gerealiseerd in de mate van het mogelijke

Art. 6 stelt dat het Vlaams Gewest onderverdeeld wordt in vijftien vervoerregio's. SPL behoort toe aan de vervoerregio 'Vlaamse Rand'.

Art. 7 stelt dat per vervoerregio een vervoerregioraad dient te worden opgericht. Deze raad kan gezien worden als een multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegorgaan.

Art. 8 stelt dat de vervoerregioraad verantwoordelijk is voor het voorbereiden, opmaken, opvolgen evalueren en indien noodzakelijk: het herzien van het regionaal mobiliteitsplan. Binnen de krijtlijnen bepaald in het regionaal mobiliteitsplan heeft de vervoerregioraad volgende taken:

- Regionale mobiliteitsprogramma's en -projecten die van strategisch belang zijn op het niveau van de vervoerregio prioriteren, opvolgen en evalueren;
- Aan de gewestelijke overheden advies geven bij de opmaak van het geïntegreerd investeringsprogramma;
- Het aanvullend net en het vervoer op maat bepalen en advies geven over het treinnet en het kernnet;

- Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk bepalen, met uitzondering van fietssnelwegen, waarover de raad alleen advies uitbrengt;
- Het verknopen van de vervoers- en infrastructuurnetten bewaken en de combimobiliteit en de synchromodaliteit faciliteren;
- Maatregelen inzake verkeersveiligheid prioriteren, opvolgen en evalueren. Aandacht kan daarbij onder meer gaan naar het netwerk van trage wegen, schoolomgevingen en de verkeersveilige bereikbaarheid van scholen en tewerkstellingspolen voor voetgangers en fietsers;
- Maatregelen inzake doorstroming prioriteren, opvolgen en evalueren.

Art. 9 stelt dat indien nodig overleg tussen vervoerregioraden voor de afstemming van mobiliteitsprogramma's en -projecten die impact hebben op de betrokken vervoerregio's.

Art. 14 stelt dat het vervoers- en infrastructuurnet hiërarchisch gestructureerd dient te worden. Via de mobiliteitsplannen wordt de coherentie tussen de vervoerslagen en de afstemming van de vervoerslagen met de ruimtelijke organisatie bewaakt.

Art. 21 §2. Het lokaal mobiliteitsplan is afgestemd op het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het regionaal mobiliteitsplan waartoe de gemeente behoort.

Art. 32

§1 Het vervoersnet voor het Vlaamse openbaar personenvervoer bestaat uit complementaire vervoerslagen:

1. Het treinnet
2. het kernnet;
3. het aanvullend net;
4. het vervoer op maat.

§2. Het kernnet is de vervoerslaag die inspeelt op de huidige en potentiële hoge vervoersvraag op grote assen. Het is een netwerk van vast, lijngebonden openbaar vervoer. Het kernnet verbindt op gewestelijk schaalniveau de grote kernen met elkaar en is complementair aan het treinnet. Het voorziet een performant aanbod voor de voorstedelijke en interstedelijke structurele verplaatsingsnaden. Op regionale schaal bedient het kernnet de belangrijke regionale kernen en attractiepolen. Op stadsregionale schaal is het kernnet een voorstedelijk netwerk en een structurerend, interstedelijk netwerk.

De Vlaamse Regering bepaalt het netwerk, de minimaal te bedienen attractiepolen en legt minimale normering op voor de kwaliteitseisen voor het kernnet. De exploitant stelt een voorstel voor inzake de reisweg, de plaats van de halte en een invulling van de kwaliteitscriteria en legt dat voor aan de vervoerregioraad. De exploitant neemt een gemotiveerde beslissing na het advies van de vervoerregioraad. De Vlaamse Regering bepaalt de wijze van evaluatie en bijsturing van het kernnet. 1805 (2018-2019) – Nr. 9 15.

§3. Het aanvullend net is de vervoerslaag die een aanvoerfunctie heeft naar de lijnen van het kernnet en het treinnet. Het aanvullend net vult tevens het kernnet aan, gericht op specifieke, potentieel houdende verplaatsingsstromen. Het bestaat uit vast, lijngebonden openbaar vervoer. Op regionaal niveau wordt het aanvullend net gericht op een combinatie van alle verplaatsingsmotieven. Het is complementair aan het kernnet. Op stadsregionaal niveau bestaat het aanvullend net uit de voorstedelijke en intrastedelijke stadslijnen die niet structurerend werken. De Vlaamse Regering kan minimale normering opleggen voor de kwaliteitseisen voor het aanvullend net. De vervoerregioraad bepaalt het netwerk, de minimaal te bedienen attractiepolen en legt minimale normering op voor de kwaliteitseisen voor het aanvullend net.

Het aanvullend net is gebaseerd op potentieel en vraaggestuurde elementen. De exploitant stelt een voorstel op inzake de reisweg, de plaats van de haltes en de kwaliteitscriteria en legt dat voor aan de vervoerregioraad. De vervoerregioraad neemt een gemotiveerde beslissing. De Vlaamse Regering kan de wijze van evaluatie en bijsturing van het aanvullend net bepalen.

§4. Het vervoer op maat is de vervoerslaag die bestaat uit collectief aangeboden vervoer en die inspeelt op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip. Op regionaal niveau is het vervoer op maat complementair aan het kern- en aanvullend net.

§5. De Vlaamse Regering kan de minimale principes vastleggen op basis waarvan het vervoer op maat wordt ontworpen.

De Vlaamse Regering kan de wijze van evaluatie en bijsturing van het vervoer op maat bepalen.

De vervoerregioraad bepaalt de bedieningsgebieden, en kan aanvullende normering opleggen voor de kwaliteitseisen voor het vervoer op maat. Het vervoer op maat is volledig vraagvolgend.

Art. 33 De Vlaamse Regering richt een mobiliteitscentrale op.

Art. 35. Het vervoer op maat wordt geoperationaliseerd en gecoördineerd door de Mobiliteitscentrale.

Art. 36 §2. De vervoerregioraad coördineert het tariefbeleid voor het vervoer op maat en bepaalt de tarieven. De exploitanten kunnen onderbouwde voorstellen voorleggen voor de tariefbepalingen de tarievenstructuur vermeld in paragraaf 1 en 2.

Art. 41. In het regionaal mobiliteitsplan worden de maatregelen opgenomen voor de uitbouw van kwaliteitsvolle infrastructuur aan de vervoersknooppunten ter realisatie van de basisbereikbaarheid.

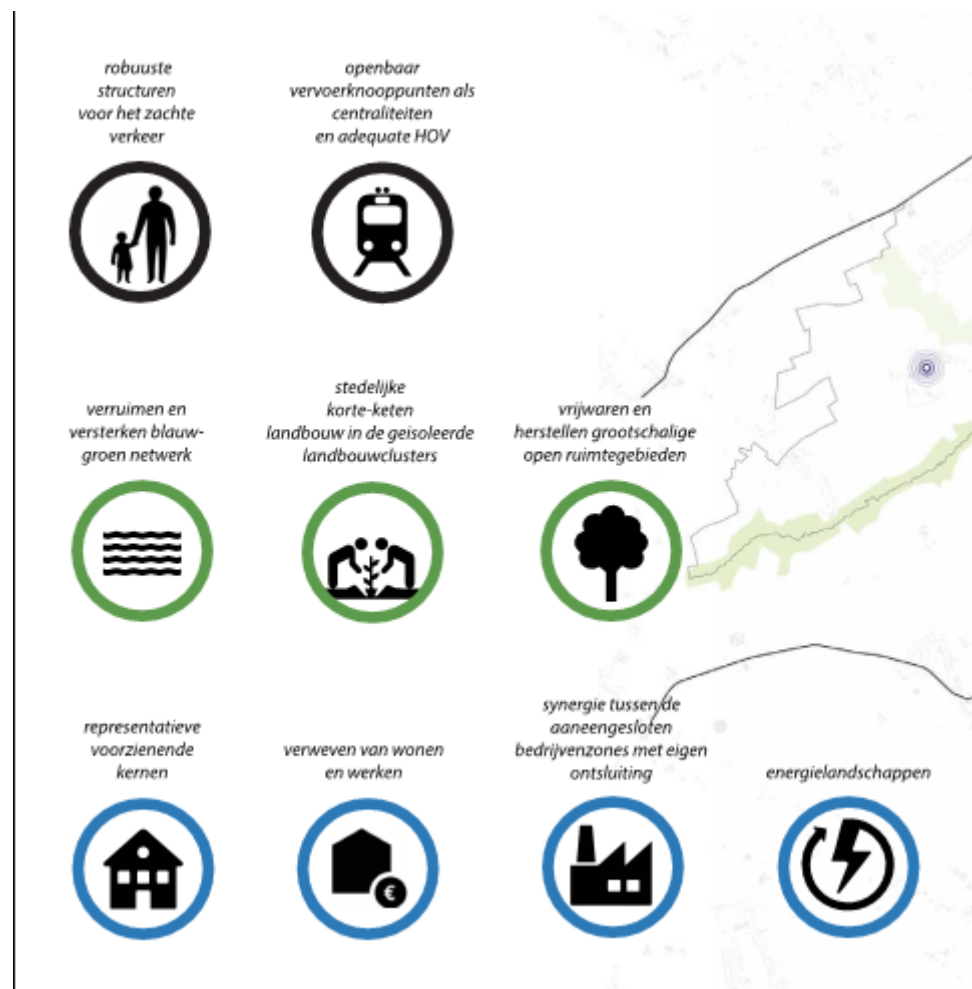
Art. 42. De wegbeheerder staat in voor de aanleg en het onderhoud van mobipunten en carpoolparkings.

Art. 44. De gemeente voorziet de haltes van de nodige infrastructuur.

1.1.3 Groenboek Focusnota Ruimte

Dit Groenboek (2018) bouwt verder op het Ruimtelijke Structuurplan van Sint-Pieters-Leeuw. Dat plan bleek een goed kader te scheppen voor het buitengebied en de agrarische gebieden. Voor wat betreft het stedelijke gebied bleek dit Structuurplan echter minder antwoorden te bieden op de problematieken. De focusnota probeert die antwoorden wel te formuleren. Onderstaande figuur vormt een synthese van alle gestelde strategieën. Vervolgens worden deze strategieën verdere uitgewerkt aan de hand van 9 concrete voorbeelden.

1. omgeving Slesbroekstraat
2. omgeving Gladiolenstraat
3. omgeving Meerweg - N6
4. open ruimte Bergensesteenweg
5. omgeving Schockaertstraat - Albert van Co hemstraat
6. omgeving Groot-Bijgaardenstraat - Bergensesteenweg
7. omgeving Pajot-shopping - Michelinsite
8. omgeving Victor van Paepeghemstraat - Golden Hopestraat
9. omgeving Wouterstraat - Makro



Figuur 1-1: Samenvatting gestelde strategieën – Focusnota Ruimte - Buur

1.1.4 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS)

Het oorspronkelijke ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant dateert van 2004. In 2012 werden enkele wijzigingen en aanvullingen gebundeld in een addendum. Dit addendum werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering in 2012. Het PRS kadert de huidige ruimtelijke structuur in Vlaams-Brabant en kadert mogelijke toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

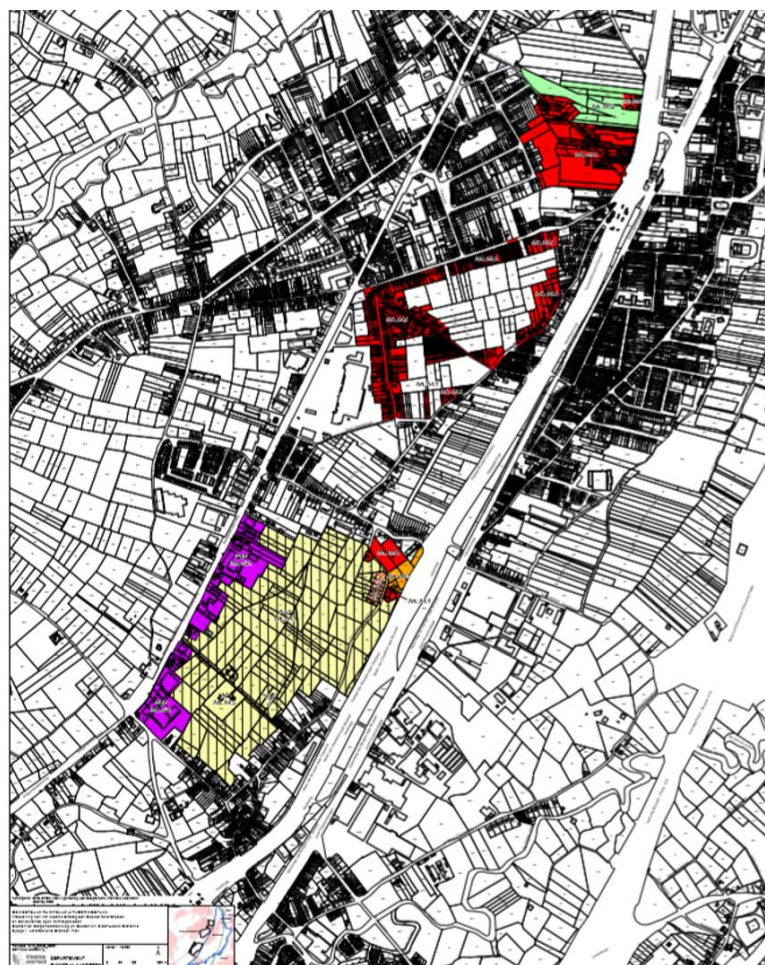
Met betrekking tot de bebouwde ruimtestructuur geeft het PRS (richtinggevend gedeelte) aan dat het Vlaams-Stedelijk gebied rond Brussel gekenmerkt wordt door gedifferentieerde ontwikkeling: Sommige regio's worden gekenmerkt door hoge (economische) dynamiek, andere delen vertonen eerder een residentieel karakter. Het PRS wenst deze duale structuur te behouden. In de gebieden met een landelijk en/of open karakter dient het woonaanbod dus te worden beperkt. Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen dienen te worden gestuurd i.f.v. de mogelijkheden op vlak van mobiliteit. Tevens geeft het PRS aan dat de Zuidelijke Zennevallei een belangrijke tewerkstellingspool is. Het PRS poogt om de economische slagkracht van dit gebied te vrijwaren en versterken. Met betrekking tot de openruimtestructuur geeft het PRS aan dat de open ruimten (o.m. rond Waterlopen zoals de Zenne) en structuurbepalende bosgebieden beschermd moeten worden. Bij de vormgeving van de verkeersstructuur dienen volgende ruimtelijke principes te worden gehandhaafd:

- Multimodaliteit: Het versterken van alternatieven voor het auto- en vrachtwagenverkeer
- Intermodaliteit: Een vlotte overstap tussen de verschillende modi moet geoptimaliseerd worden
- Gelaagde netwerken voor het gemotoriseerd OV en zacht verkeer.
- Compartimentering van wekvakken 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.

Met betrekking tot de toerisme en recreatieve structuur geeft het PRS aan dat regio's in de onmiddellijke omgeving van BHG mogelijks ingericht kunnen worden met toeristische attracties. Deze attracties mogen echter niet ten koste gaan van de lokale recreatieve voorzieningen. De waterlopen en de landschapsstructuren zoals waarneembaar in het Pajottenland bieden volgens de provincie ook heel wat recreatief potentieel.

1.1.5 Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan: Afbakening van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel en aansluitende open ruimtegebieden: cluster A3 Bergensesteenweg en cluster A4 Biest- Hoeve Bretonne

Het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen bepaalt dat delen van verscheidene gemeenten (o.m. delen van SPL) tot het Vlaams strategisch gebied rond Brussel behoren. Dit GRUP is gepubliceerd en van kracht sinds 2015 en bepaalt de verordende stedenbouwkundige voorschriften langsheen de Bergensesteenweg (de N6); een secundaire weg Type III). Het grafisch plan geeft de gewenste inrichting weer. Er werd beslist het gebied Drie Fonteynen/Krekeldries (Sint-Pieters-Leeuw en Drogenbos) niet op te nemen in het GRUP.



FIGUUR 1-2: Grafisch plan GRUP VSGB – cluster A3



Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'bedrijvigheid'.
Artikel A3.1. Gemengd regionaal bedrijventerrein



Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'wonen'.
Artikel A4.1 Woongebied



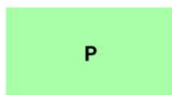
Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'wonen'.
Artikel A4.3. Gebied voor wonen en voor landbouw



Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'landbouw'.
Artikel A4.4. Bouwvrij agrarisch gebied



Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'landbouw'.
Artikel A4.5. Agrarisch gebied



Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'overig groen'.
Artikel A4.6. Parkgebied



Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'recreatie'.
Artikel A4.7. Gebied voor recreatie

1.1.6 Provinciale Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (PRUP)

Er gelden geen nieuwe Provinciale Ruimtelijke Uitvoeringsplannen op het grondgebied van SPL.

1.1.7 Gemeentelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplannen

Verscheidene gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen zijn de afgelopen jaren opgesteld. De hieronder besproken ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUPs) geven een indicatie van de doorgevoerde wijzigingen in het gemeentelijk uitvoeringsbeleid.

1.1.7.1 Gemeentelijk RUP Centrum Sint-Pieters-Leeuw

Dit RUP werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad op 22 mei 2018. Het Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Centrum Sint-Pieters-Leeuw' werd opgemaakt omwille van de nood aan vernieuwde stedenbouwkundige voorschriften. Naast de wijziging van deze voorschriften tracht het RUP een algemene dorpskernversterking teweeg te brengen teneinde het landelijk karakter van het dorp te beschermen. Intensief ruimtegebruik, een herwaardering/ uitbreiding van de publieke ruimte en verscheidene andere kleinschalige projecten zijn hiervoor noodzakelijk.

Het studiegebied in dit RUP omvat het gehele verstedelijkte gebied in wijk/deelgemeente Sint-Pieters-Leeuw. Dit gebied wordt voornamelijk ontsloten via lokale wegen type III. De Victor Nonnemanstraat is de enige lokale weg type I die het projectgebied doorkruist. De Brusselbaan ontsluit op lokaal niveau de noordoostelijke zijde van het studiegebied (lokale weg type II).

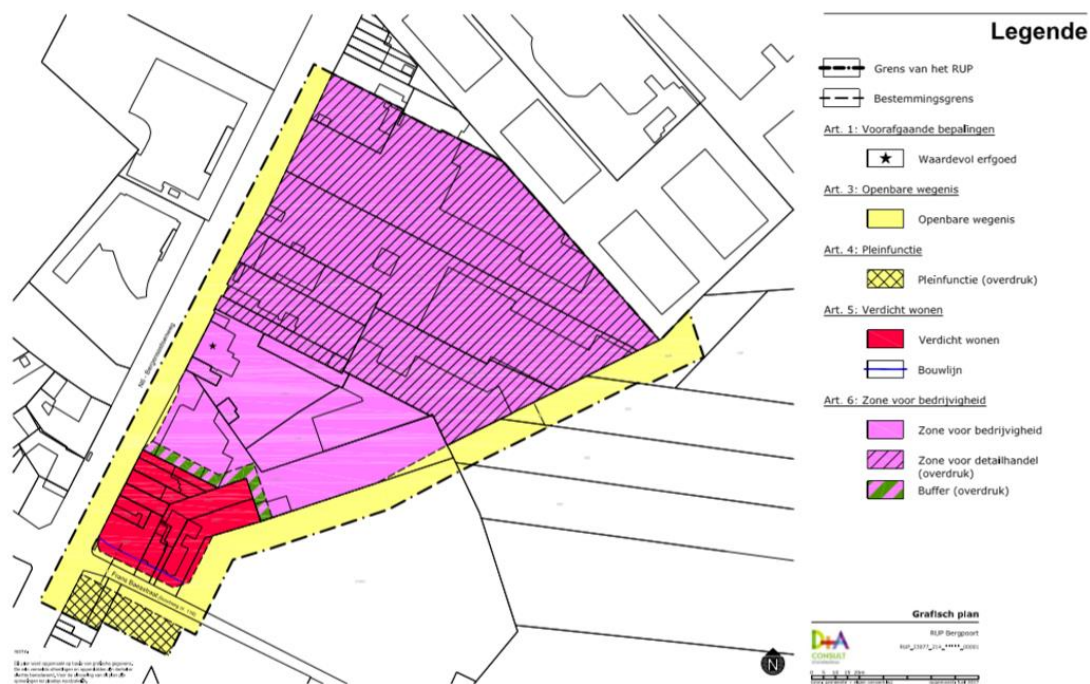
In/ rond het kerngebied verplicht het RUP dat de wegenis ten eerste een pleinfunctie dient te krijgen. De verblijfsfunctie dient te primeren boven de verkeersfunctie in de zones met een pleinfunctie. Het RUP verplicht ten tweede om de openbare wegenis in te richten als visueel samenhangend en verkeersveilig geheel. Ten derde moeten ontsluitingsroutes voor het zacht verkeer worden voorzien. Ten vierde dient ook opgemerkt te worden dat het grafisch plan ruime openbare parkeervoorzieningen voorziet. Parkeervoorzieningen voor niet-bezoekers worden bij voorkeur ondergronds ingericht. Ten behoeve van de handelaars in het kerngebied dienen ook parkeervoorzieningen subtiel ingepast te worden in de publieke ruimte. Het RUP vermeldt hier geen specifiek doelpubliek, noch normering wat betreft het aantal parkeerplaatsen.



Datum: 14 februari 2020

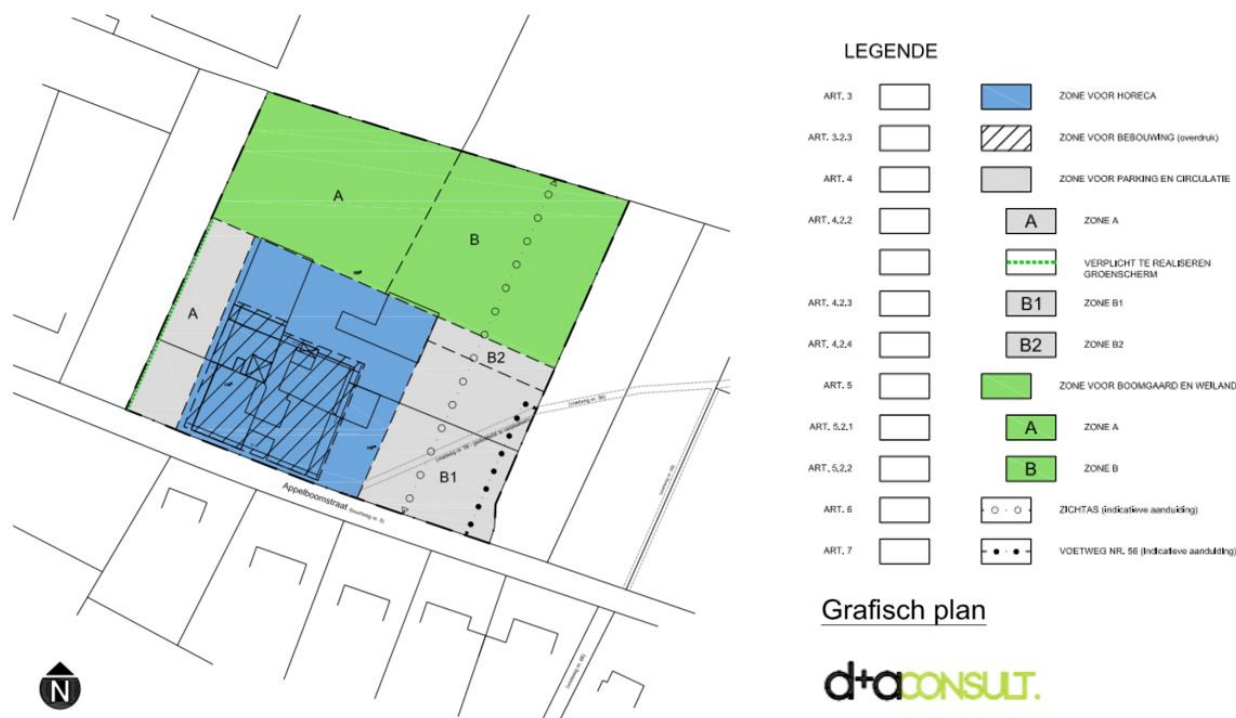
1.1.7.2 Gemeentelijk RUP Bergpoort

Dit RUP is opgemaakt in juni 2017 en beschrijft de gewenste inrichting van het nieuwe bedrijventerrein Bergpoort aan de N6 (secundaire weg type III) / Frans Baesstraat (Lokale weg type III). Het grafisch plan voorziet ruimte voor verscheidene functies. Zo wordt ruimte voorzien voor (nieuwe) openbare wegenis, pleinen, verdicht wonen en bedrijvigheid. De zones met een pleinfunctie dienen als een verkeersvriendelijk verblijfsgebied ingericht te worden. De zones voor bedrijvigheid mogen het rustige karakter van de aanpalende woonwijken niet verstoren. De toegang naar de laad-en loskades voor leveringen dient te worden ingericht aan de zijde van de nieuwe ontsluitingsweg (lokale weg type III). Voor het cliënteel wordt slechts één toegang tot de gehele handelszone voorzien. De exacte locatie van deze in-/uitrit is niet gespecificeerd in het RUP. De vereiste parkeervoorzieningen en ruimte voor parkeercirculatie dient voorzien te worden op het terrein zelf.



Figuur 1-4: RUP Bergpoort

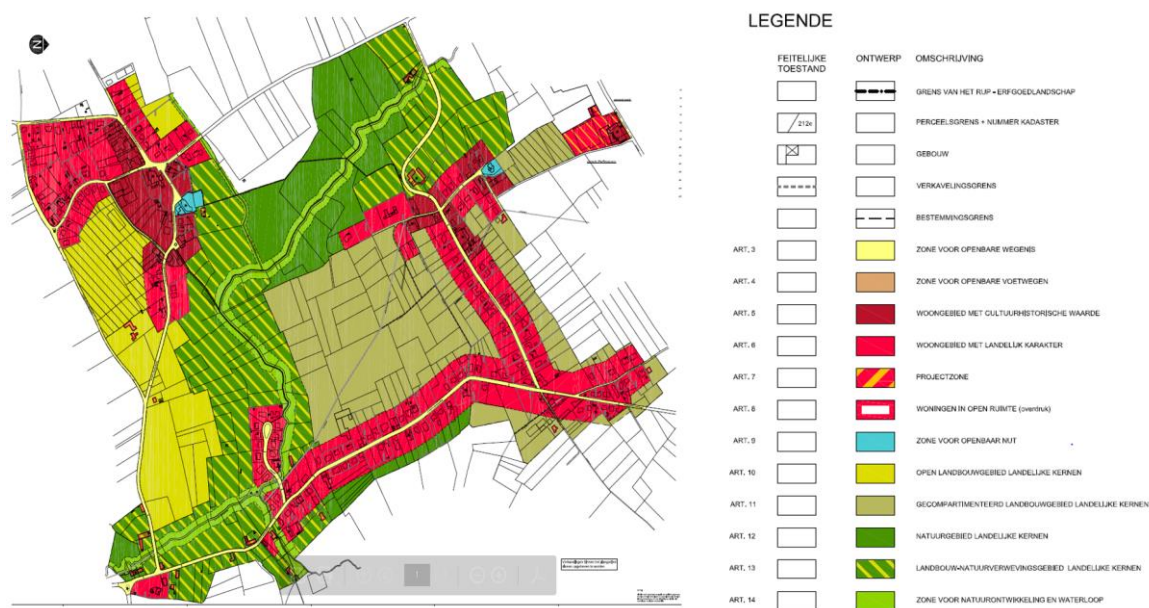
Dit RUP is opgemaakt op 9 mei 2012 en voorziet ruimte voor horeca (taverne + hotel), boomgaard en parking binnen het projectgebied. Dit projectgebied situeert zich aan de Appelboomstraat (lokale weg type III) op ongeveer 300 m van de Postweg (lokale weg type II). Een tonnagebepanking (max 7,5 ton) is van kracht in het studiegebied. Het hotel mag maximaal 16 kamers verhuren. Op parkeerzones A (parking hotel), B1 (parking taverne) en B2 (tijdelijke parking voor tijdens piekmomenten) gelden maxima van resp. 12, 29 en 10 parkeerplaatsen. De exacte locatie waar de in- en uitritten aansluiten op de Appelboomstraat is niet gespecificeerd in het grafisch plan.



Figuur 1-5: RUP Klein Nederlo

1.1.7.4 Gemeentelijk RUP Landelijke kernen Oudenaken & Sint-Laureins-Berchem

Dit RUP (Juli 2012) tracht de onroerende erfgoedwaarde en de landschappelijke waarde in de landelijke kernen van Oudenaken en Sint-Laureins-Berchem te vrijwaren. Het centrum van Oudenaken wordt doorkruist door verscheidene lokale wegen type II: de Frans Weyenbergstraat, Gaasbeekstraat en de Baasbergstraat. De Molenborrestraat en de Brabantsebaan zijn de lokale wegen type II die radiaal het centrum van Sint-Laureins-Berchem ingaan. Structurerende elementen horen in stand te worden gehouden en de ruimtelijke samenhang dient versterkt te worden. De wegenis moet correct afgestemd worden op de omgeving. Een correct snelheidsregime is noodzakelijk hiervoor. Verder dient potentiële geluids- en/of stofhinder ingeperkt te worden en dient de breedte van het verharde rijvlak ingeperkt te worden tot het strikt noodzakelijke (landbouw)verkeer. Het RUP verplicht daarnaast een opwaardering van de publieke ruimte in de dorpskernen. In het nieuwe ontwerp moet er meer aandacht besteed te worden aan de infrastructuur voorzien voor zwakke weggebruikers. Zo dienen kwalitatieve voetwegen en fietsvoorzieningen aangelegd te worden tussen beide kernen. Deze voetwegen kunnen deel uitmaken van een ruimer recreatief routenetwerk. Alternatieve onverharde wandeltracés zijn ook voorzien in het ontwerp.

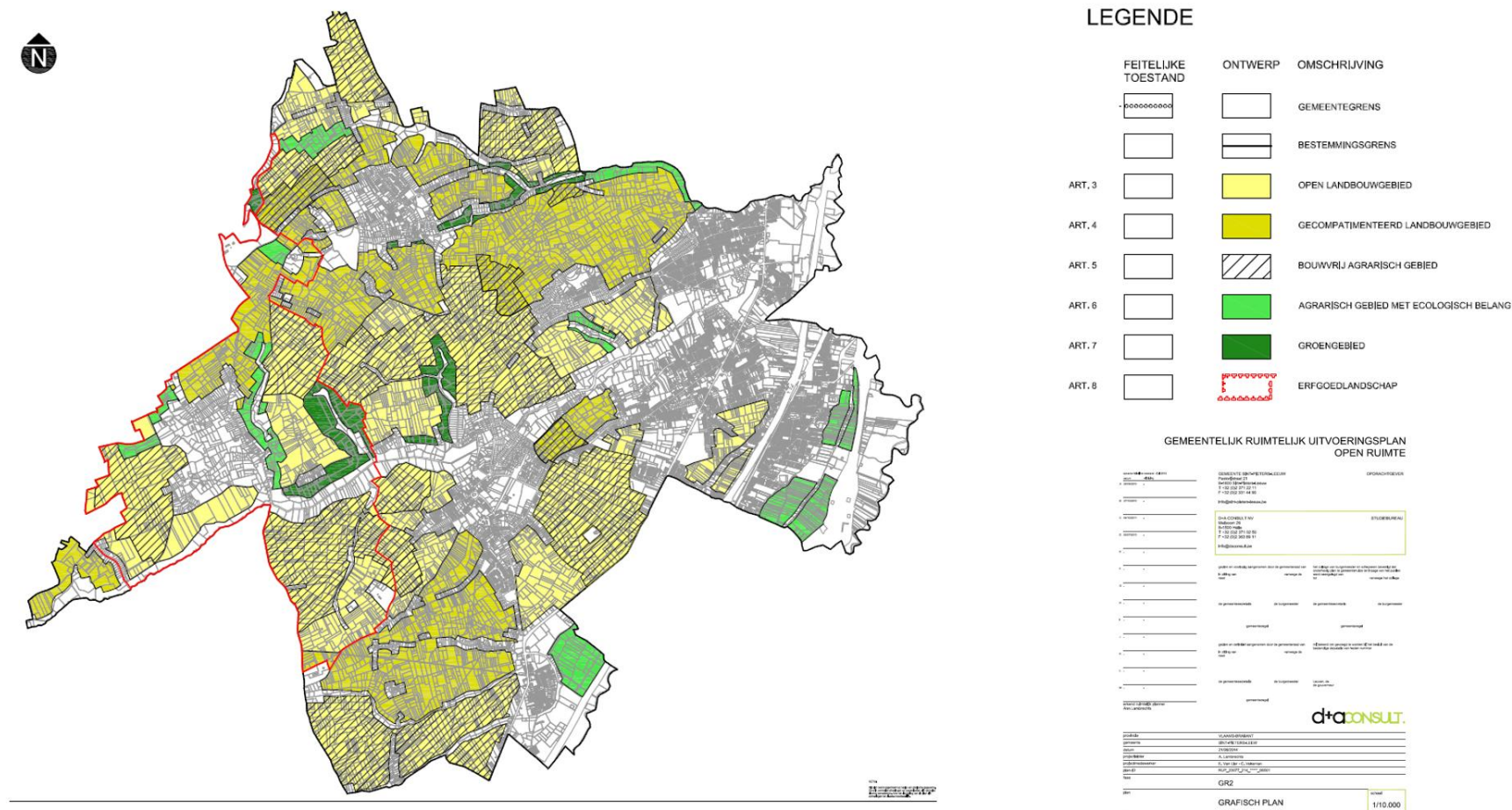


Figuur 1-6: RUP Landelijke kernen Oudenaken en Sint-Laureins-Berchem

1.1.7.5 Gemeentelijk RUP Open ruimte

Dit RUP dateert van augustus 2014 en behandelt het gebruik van de open ruimte op het grondgebied van Sint-Pieters-Leeuw. Het plan is schematisch weergegeven in Figuur 1-7. Wat betreft de vervoersstructuur zijn volgende maatregelen opgenomen in het RUP:

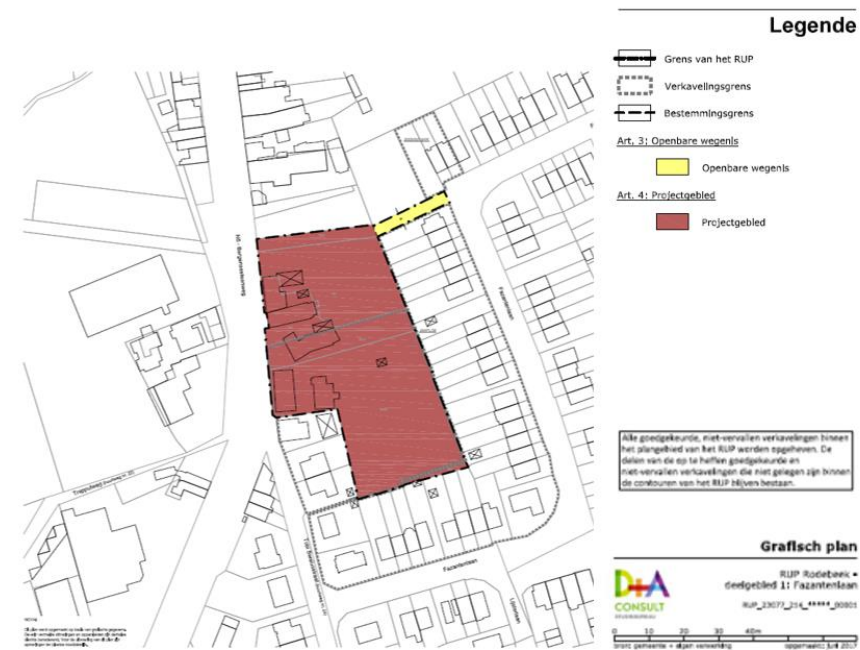
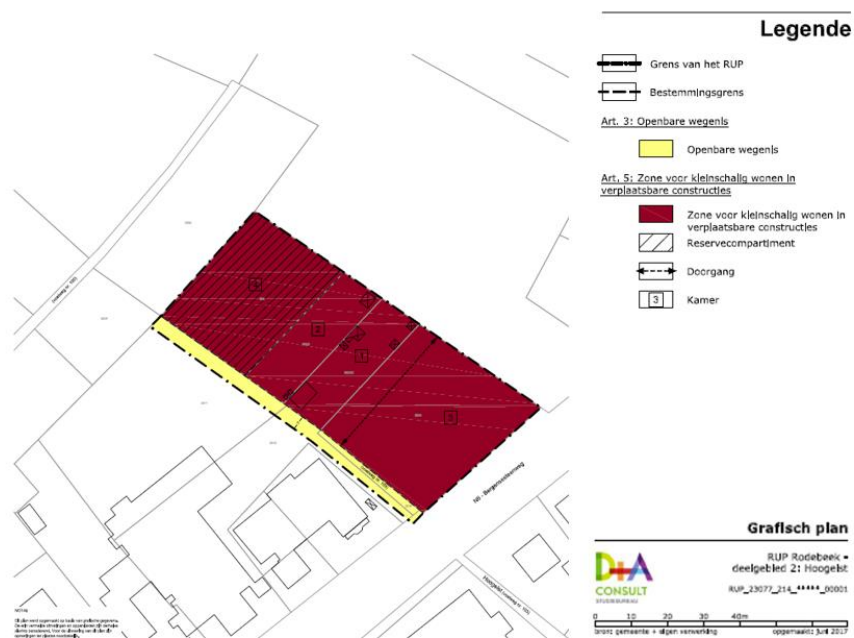
- Het RUP verbiedt het verharden van onverharde wegen
- Holle wegen dienen in stand gehouden worden



Figuur 1-7: RUP Open Ruimte

1.1.7.6 Gemeentelijk RUP Rodebeek

Deze zone is tijdelijk bestemd voor wonen in verplaatsbare constructies (woonwagens). Maximaal 45 wooneenheden kunnen ondergebracht worden op het terrein. De toegang tot het terrein situeert zich aan de Fazantenlaan (lokale weg type III), nabij de N6 (secundaire weg type III). Aan elke wooneenheid moet ten minste één parkeerplaats ter beschikking gesteld worden. Per vijf wooneenheden dient een extra gemeenschappelijke parkeerplaats te worden voorzien. Wegenis mag aangelegd worden om de interne ontsluiting in het projectgebied te verzekeren. Indien er geen verplaatsbare constructies aanwezig zijn krijgt de zone de functie 'agrarisch gebied'.



Figuur 1-8: RUP Rodebeek

1.1.7.7 Gemeentelijk RUP Vangaever

Het projectgebied besproken in dit RUP (13/06/2017) situeert zich aan de N6 (secundaire weg type III) en geeft het projectgebied als hoofdbestemming 'Ambachtelijke bedrijvigheid'. Opslag van materialen en een toonzaal is toegelaten op het terrein. Het terrein kan verder ook gebruikt worden voor volgende functies: kantoren, verkoopactiviteiten (exclusief toonzaal) en wonen (beperkt voor bedrijfsleiding of bewakend personeel). De niet bebouwde zones op het terrein mogen ingericht worden met parkeervoorzieningen. De bufferzone moet het projectgebied visueel afschermen, landschappelijk inpassen, voldoen aan de landschappelijke inpassingsnormen en afstandsnormen.

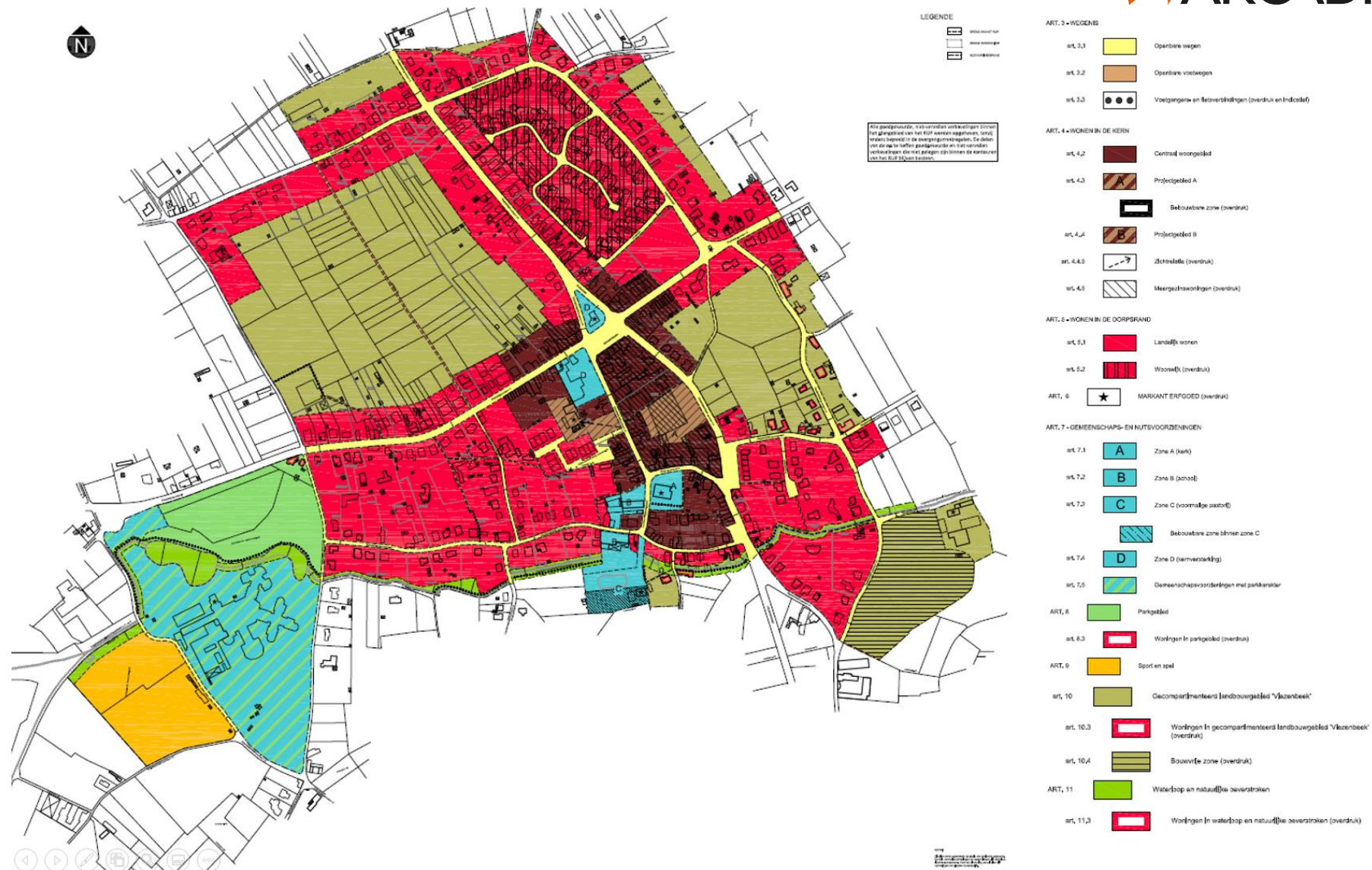


Figuur 1-9: RUP Vangaever

1.1.7.8 Gemeentelijk RUP Vlezenbeek

Het RUP Vlezenbeek (23/12/2010) geeft aanduiding over de inrichting van het centrum van Vlezenbeek (deelgemeente van SPL). Vlezenbeek centrum wordt o.m. bediend door de Vlezebeeklaan en de Pedestraat, beide lokale wegen type I. Ook de Postweg doorkruist het centraal woongebied van Vlezenbeek. Op deze lokale wegen met een verbindend/ ontsluitend karakter geldt een maximale tonnagebeperking van 7,5 ton. Verscheidene lokale wegen type III takken aan op voorgenoemde wegen. De verblijfsfunctie moet dominant blijven/ worden op de lokale wegenis en de publieke ruimten. De verkeersinfrastructuur dient deze functie te ondersteunen. Aandacht dient besteed te worden aan de verkeersveiligheid op het wegennet en het gebruik van kwalitatief, duurzaam materiaal. Openbare voetwegen, met als doel laag dynamische recreatie, dienen ook ontwikkeld te worden in het centrum van Vlezenbeek. Voetgangers- en fietsverbindingen vullen het netwerk van openbare voetwegen verder aan. Parkeervoorzieningen mogen zowel boven- als ondergronds voorzien worden (conform de parkeerverordening van Sint-Pieters-Leeuw). De bestaande parkeervoorzieningen bij de gemeenschapsvoorzieningen met parkkarakter (het ziekenhuis, zorgcentrum en revalidatiecomplex) mogen behouden blijven. Bijkomende parkeervoorzieningen aan deze voorzieningen dienen verplicht ingericht te worden in een parkeergebouw of ondergrondse parkeergarage. In de zone voor sport en spel dienen in totaal 40-85 parkeerplaatsen ingericht te worden.

In zone A (Figuur 1-10) is de kerk van Vlezenbeek gesitueerd. Het RUP geeft aan dat deze kerk een socioculturele bestemming krijgt. In zone B wordt schoolinfrastructuur (en bijhorende opslag- en buitenruimte) gebouwd. Zone C en D krijgen socioculturele eindbestemmingen (speelpleinen, sportvelden, jeugdwerking, ...). In zone D is daarnaast ook ruimte voorzien voor kleinschalige, kernversterkende kleinhandel en/ of horeca. Deze ruimte wordt verder ook ingericht voor circulatie, parkeren en collectieve ruimte.



Figuur 1-10: RUP Vlezenbeek

1.1.7.9 Gemeentelijk RUP Voormalige kaasmakerij Vander Gucht

Het RUP (4/11/2016) behandelt het projectgebied weergegeven in Figuur 1-11. Deze situeert zich ten noordoosten van SPL. De verblijfsfunctie dient te primeren in dit gebied. Maximaal 12 wooneenheden mogen hier worden voorzien. De onbebouwde ruimte zal ingericht worden als toegang, parking en privaat/ collectief groen. Het projectgebied kan voor voetgangers en fietsers zowel ontsloten worden via de Galgstraat (lokale weg type II) als via de Jan Baptist Troucheaustraart (lokale weg type III). De ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer is enkel toelaatbaar via de Jan Baptist Troucheaustraart.



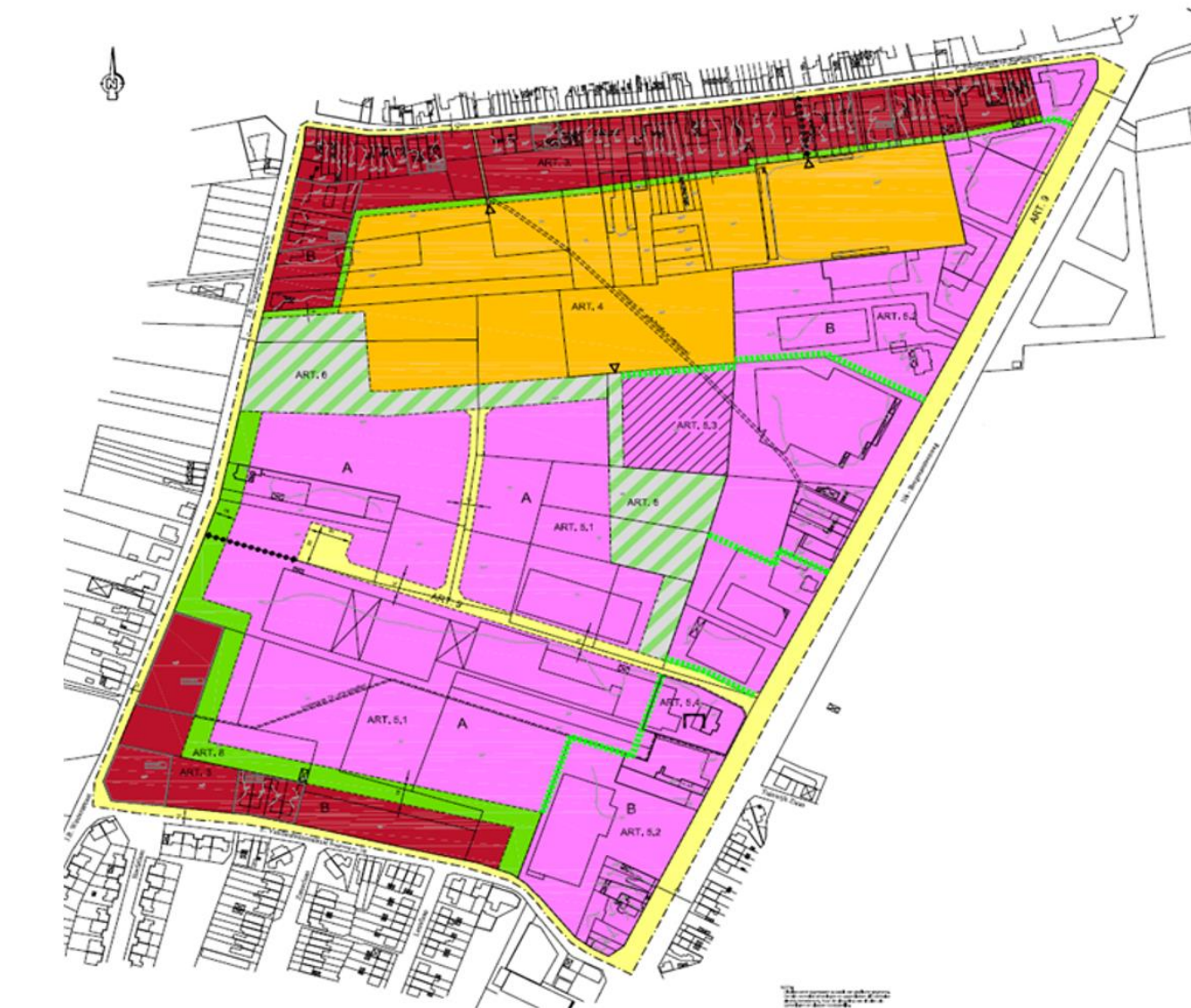
Figuur 1-11: RUP Kaasmakerij Vander Gucht

1.1.7.10 Gemeentelijk RUP Wautersstraat

Het grafisch plan (Figuur 1-12) van het RUP Wautersstraat (15/11/2012) geeft de gewenste bestemmingen in het projectgebied weer. Dit projectgebied wordt begrensd door volgende straten:

- Petrus Basteleusstraat – lokale weg type III – tonnage beperking van max 5 ton
- Jan baptist Wautersstraat – lokale weg type III – tonnage beperking van max 5 ton
- Emile Vandersteenstraat – lokale weg type III – tonnage beperking van max 5 ton
- N6 – Secundaire weg type III.

In zone A primeert de woonfunctie, voornamelijk gesloten bebouwing kan hier teruggevonden worden. Andere nevenbestemmingen zijn handel, horeca, kleinschalige kantoren/ vrije beroepen en logies (max 8 kamers). Zone B heeft ook de woonfunctie als hoofdbestemming. Verder mag hier ook horeca, kleinschalige kantoren/ vrije beroepen en/ of logies (max 8 kamers) ingericht worden als nevenbestemming. Het Bosmansstadion heeft als hoofdfunctie 'recreatiegebied'. Het RUP verbiedt parkeren op het terrein. Parkeervoorzieningen dienen aangelegd te worden binnen de zone 'Groene parking'. Trage wegen dienen hier tevens ook aangelegd te worden. De groene parking wordt ontsloten via de N6 en in beperkte mate via de J.B. Wautersstraat en de P. Basteleustraart. Binnen de zones A en B voor gemengde bedrijvigheid kunnen lokale bedrijven zich vestigen. Deze bedrijven zijn zelf verplicht de vereiste parkeervoorzieningen aan te leggen. De bedrijven die grenzen aan de zone voor groene parking, kunnen gebruik maken van deze parkeervoorziening voor werknemers en bezoekers. Richtlijnen betreffende de parkeervoorzieningen zijn gedefinieerd in het RUP.



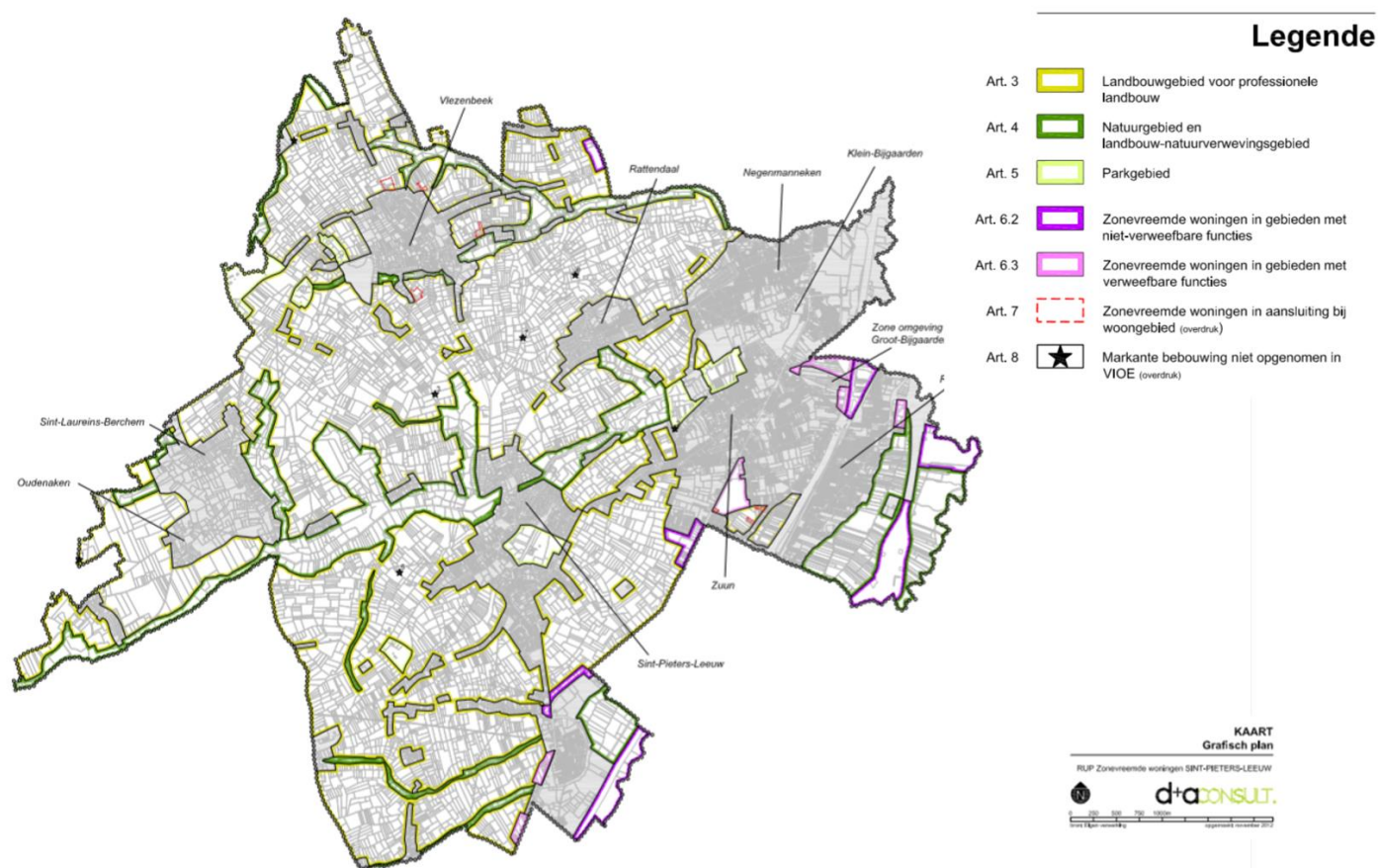
BESTAANDE TOESTAND	ONTWERP	OMSCHRIJVING
		GRENS VAN HET RUP
		VERKAVELINGSGRENS
		PERCEELSGRENS + NUMMER KADASTER
		GEBOUW
		BESTEMMINGSGRENS
ART. 3		WOONGEBIED
		ZONE A VOOR GESLOTEN BEBOUWING
		ZONE B VOOR HALFOPEN BEBOUWING
ART. 4		RECREATEGEBIED BOSMANSSTADION
ART. 5.1		ZONE VOOR GEMENGDE BEDRIJFSGHEID A
ART. 5.2		ZONE VOOR GEMENGDE BEDRIJFSGHEID B
ART. 5.3		ZONE VOOR TUJNCENTRUM (overdruk)
ART. 5.4		ZONE VOOR POORTFUNCTIE (overdruk)
ART. 6		GROENE PARKING
ART. 7		GROENE VERBINDING (invulcode)
ART. 8		BUFFER
ART. 9		ZONE VOOR OPENBARE WEGEN
ART. 10		ZONE VOOR OPENBARE VOETWEGEN
ART. 11		TRAGE WEGEN (invulcode)
ART. 12		VERBINDING TRAGE WEGEN (invulcode)



Figuur 1-12: RUP Wautersstraat

1.1.7.11 Gemeentelijk RUP Zonevrije woningen

Dit RUP (3/12/12) werd opgemaakt teneinde specifieke voorschriften vast te leggen betreffende de reconversiemogelijkheden van zonevrije residentiële woningen. Dit RUP heeft niet als doel om bestemmingswijzigingen door te voeren. Binnen landbouwgebieden, natuurgebieden, parkgebieden, woongebieden, gebieden met niet-verweefbare functies dienen de zonevrije woningen als algemene hoofdbestemming een residentiële functie (voornamelijk eengezinswoningen) te krijgen. Bedrijvigheid en gemeenschapsvoorzieningen kunnen doorgaans behouden blijven indien de activiteiten verweefbaar zijn met de woonfunctie. Binnen de markante bebouwing kunnen (maximaal acht) tijdelijke verblijfseenheden ingericht worden. Voor dergelijke functiewijziging is een motiveringsnota noodzakelijk welke dient aan te tonen dat het verkeer genererend karakter de draagkracht van de omgeving niet overschrijdt.



Figuur 1-13: RUP Zonevrije woningen

1.1.7.12 Gemeentelijk RUP Wilderplein

Het projectgebied bepaald in dit RUP situeert zich aan het Wildersplein en omliggende straten (lokale wegen type III). Deze wegen takken (doorgaans indirect) aan op de N6 (secundaire weg type III) en de Ruisbroeksesteenweg (lokale weg type I). Dit RUP (7/12/2017) bepaalt dat de ruimte in het projectgebied enkel bestemd is voor de ontwikkeling van gemeenschapsvoorzieningen, publieke ruimte en woningen (enkel toegestaan rond de Esdoornlaan en aan het begin van de nieuwe ontsluitingsweg). Nevenactiviteiten zoals horeca, vrije beroepen en kleinschalige wijkverzorgende diensten/ functies staat het RUP toe op de gelijkvloerse verdieping. De wegenis dient afgestemd te worden op de omgeving. Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid dienen centraal te staan in het ontwerp. Meer specifiek voorziet het RUP ten eerste in een fiets- en voetgangersverbinding. De locatie van een dergelijke verbinding is aangegeven op het onderstaand grafisch plan (Figuur 1-14). Ten tweede bepaalt het RUP dat tussen de Esdoornlaan en het Centraal plein (Generaal Lemanstraat + sectie Olmenlaan zuidoost) de wegenis ingericht dient te worden als woonerfontsluiting.

Binnen de zone voor stedelijke functies en binnen de zone voor woon/ gemeenschapsvoorzieningen kunnen een-/ meer gezinswoningen ingericht worden. Binnen de zone voor stedelijke functies kan daarnaast ook detailhandel worden voorzien. In beide zones zijn horeca/ vrije beroepen en kleinschalige wijkverzorgende functies als nevenbestemming mogelijk (uitsluitend op de gelijkvloerse verdieping). De vereiste parkeervoorzieningen dienen maximaal ondergronds onder te worden gebracht in de zone voor stedelijke functies. Bij een aanvraag tot vergunning dient gemotiveerd te worden waarom bovengrondse parkeervoorzieningen noodzakelijk zijn.

De Politie-site is bestemd voor schoolgebouwen, sportvoorzieningen, socioculturele functies en socio-maatschappelijke functies zoals groene ruimtes, pleinen, parkings en toegangen. Kleinschalige lokale handelszaken kunnen tevens ook ingericht worden in de Politie-site.

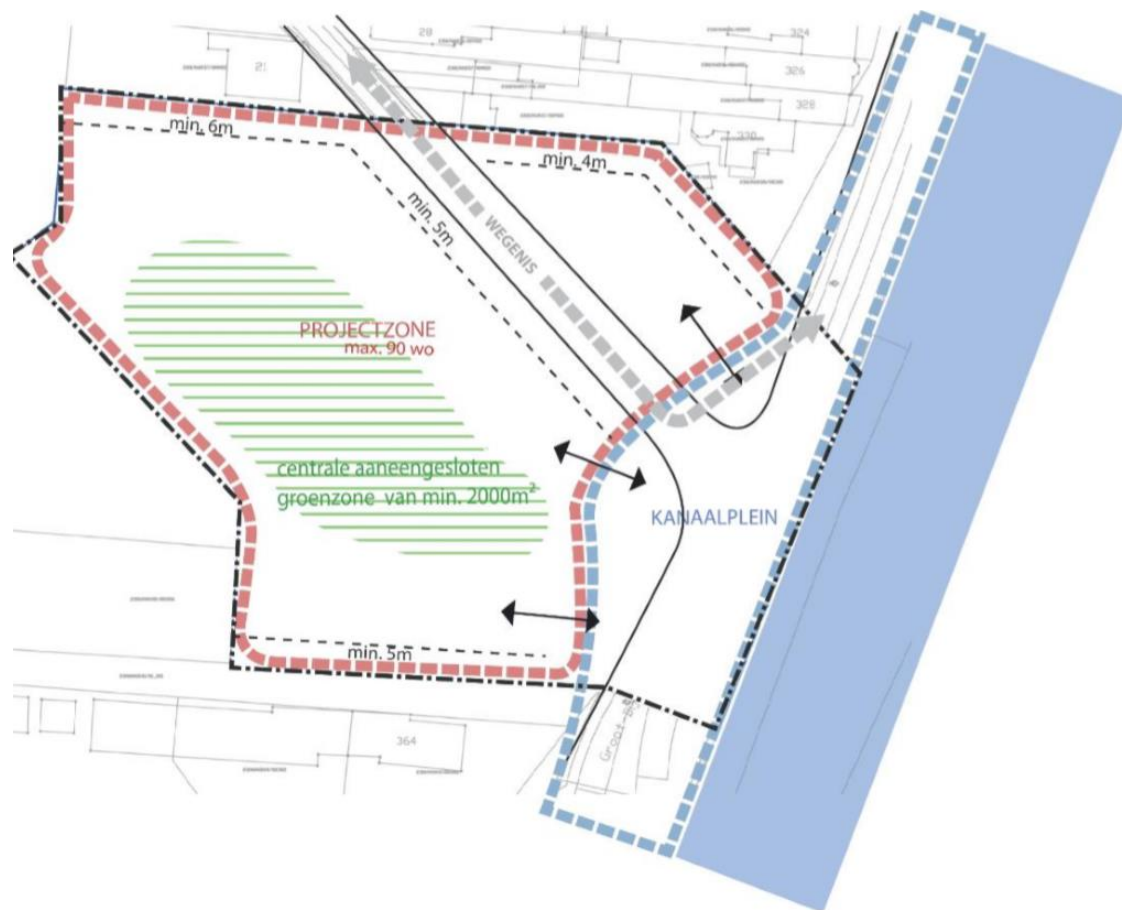
De groen- en parkeerruimte dient als een samenhangend en aangename ruimte ingericht te worden. Binnen het bouwblok voorziet het RUP ruimte voor groen en/ of parkeervoorzieningen.



Figuur 1-14: RUP Wildersplein

1.1.7.13 Gemeentelijk RUP Kanaaltuinen (in opmaak)

Het RUP Kanaaltuinen behandelt de bestemmingsvoorwaarden voor het plangebied nabij het kanaal Brussel-Charleroi. Het wordt begrensd door de Ruisbroeksesteenweg (lokale weg type I) en de E. de Baerdemaekerstraat (lokale weg type III). De ontsluiting van de wijk dient te gebeuren langs laatstgenoemde weg. De site situeert zich ook nabij het station van Ruisbroek. In totaal beslaat de site 6,3 ha. Binnen deze oppervlakte zullen 95 woongelegenheden gerealiseerd worden. Ondergrondse parkeerplaatsen zullen worden voorzien binnen het plangebied. Naast woonpanden zal ook een school en een kiss & ride ingepast worden nabij de Groot-Bijgaardenstraat (Lokale weg type II). Het dient gesteld te worden dat het RUP wel nog maar in de opmaakfase zit. Mogelijke aanpassingen zijn nog mogelijk.



Figuur 1-15: RUP Kanaal

Het RUP 'Projectgebied Wittouck' is opgesteld in oktober 2010 en behandelt het projectgebied zoals weergegeven in het grafisch plan (zie Figuur 1-16). Dit RUP wijzigt de eerder vastgelegde bestemmingen. Binnen het projectgebied wil SPL dat maximaal 75 wooneenheden worden ingericht, waarvan minimaal 9% sociale wooneenheden. Als nevenbestemmingen zijn vrije beroepen, horeca, diensten, culturele functies en kleinschalige buurtondersteunende functies zoals detailhandel inrichtbaar in het projectgebied. De Klein-Bijgaardenstraat is gecategoriseerd als lokale weg type III. In de nabijheid van het projectgebied situeert zich de A. van Cotthemstraat, een lokale weg type II (een vrachtootsluitingsroute).



1.1.7.15 Gemeentelijk RUP projectgebied Klein-Bijgaarden

Het RUP is opgemaakt in oktober 2010 en behandelt de herinrichting van het woongebied Klein-Bijgaarden t.h.v. de Bergensesteenweg. De eerste zone genaamd Ter Leeuwen situeert zich in de hoek van de Albert Van Cotthemstraat en de Bergensesteenweg. Binnen dit gebied zal Brocap 25 meergezinswoningen, 37 assistentiewoningen, 62 wooneenheden/ kantoren en een woonzorgcentrum voorzien (reeds deels gerealiseerd). In totaal zal het complex over 4 verdiepen beschikken (incl. gelijkvloers). Het RUP 'Projectgebied Klein-Bijgaarden' verplicht de vereiste ontsluiting zoals weergegeven op het grafisch plan.



Figuur 1-17: Grafisch plan RUP "Projectgebied Klein- Bijgaarden"

1.1.8 Gemeentelijk klimaatactieplan

SPL en andere gemeenten engageren zich via het Burgemeestersconvenant om concrete maatregelen te nemen om de CO₂-uitstoot tegen 2020 met minstens 20% terug te dringen. Dit convenant vertaalde zich in SPL in een klimaatactieplan bestaande uit zowel acties op korte termijn (quick-wins), middellange termijn en langere termijn (vereist bv. grotere investeringen). De provincie Vlaams-Brabant treedt op als coördinator van het convenant. Externe partnerschappen (o.m. VITO, distributienetbeheerders, experts en lokale verenigingen) voorzien de verdere ondersteuning van het project. Empirisch gefundeerde onderzoeksbevindingen liggen aan de basis van het klimaatactieplan. Op basis van deze resultaten worden concrete maatregelen geformuleerd. Bijkomstig voorziet het convenant de benodigde budgetten, de verantwoordelijke uitvoerders en timing.

Via een participatietraject poogt de gemeente ook stakeholders mee te laten denken over gemeentelijk klimaatbeleid. Via dergelijke communicatie wordt ook ten eerste input verkregen dat in het klimaatactieplan verwerkt kan worden en ten tweede worden de haalbaarheid van de voorgestelde maatregelen getoetst.

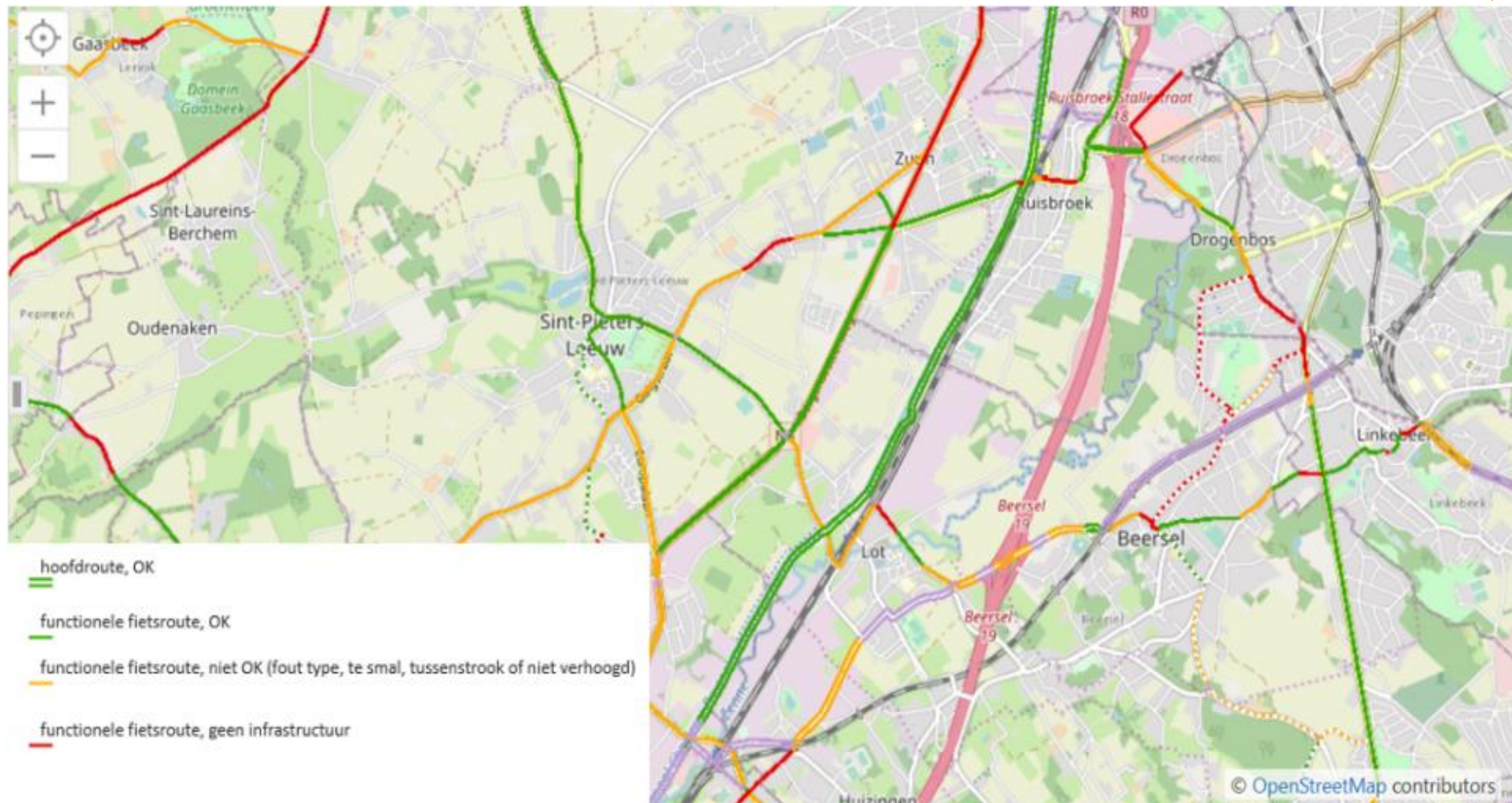
Wat betreft mobiliteit stelt het klimaatactieplan dat er gestreefd moet worden naar een duurzamere mobiliteit waarbij een compromis moet worden gezocht tussen bereikbaarheid, economie, leefmilieu en klimaat. Het plan erkent eveneens het belang van ruimtelijke planning om een transitie naar duurzame mobiliteit te realiseren. Verkeer genererende functies dienen aan het OV- en fietsnetwerk te worden gekoppeld. Een verbetering van het OV-aanbod en de realisatie van een kwaliteitsvol fietsnetwerk zijn hiervoor noodzakelijk. Zwakke weggebruikers en OV dienen hiervoor elk hun plaats te krijgen binnen het straatbeeld. Een verduurzaming van het wagenpark kan versneld worden door de uitvoering van sensibiliserende/ infrastructurele maatregelen.

1.1.9 Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF)

Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk wordt regelmatig geüpdatet. Onderstaande figuur geeft het fietsnetwerk weer. In het Geoloket van de Provincie Vlaams-Brabant wordt weergegeven welke routes al dan niet conform de voorschriften in het Vademecum Fietsvoorzieningen ingericht werden.

Bovenlokale functionele fietsroutes

- Conforme fietsinfrastructuur:
 - Victor Nonnemanstraat
 - Vlezenbeeklaan
 - Pedestraat
 - Edouard Rooselaersstraat
 - Lotstraat
 - Pastorijstraat
 - N6 (ten Zuiden van kruising N6 x Petrus Basteleusstraat; ten Noorden van kruising N6 x Europalaan)
 - Vaartweg (fietsnelweg)
 - Petrus Basteleusstraat
 - Frederik Coevoetstraat
 - Galgstraat/Pepingensesteenweg
 - Stationsstraat
- Niet conforme fietsinfrastructuur:
 - Joseph Depauwstraat
 - Galgstraat
 - Georges Wittouckstraat
 - Europalaan
 - N6 (ten Zuiden van kruising N6 x Europalaan)
 - Laaklinde
 - F20 Halle-Brussel
- Afwezige fietsinfrastructuur:
 - Galgstraat (tracé tussen Kerkhofstraat - Jan Baptist Troucheauststraat)
 - N6 (tracé tussen kruising N6/ Petrus Basteleusstraat en R20)



Figuur 1-18: Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (Geoloket Vlaams-Brabant)

1.1.10 Infrastructuur projecten

Hieronder wordt een summiere opsomming gegeven van infrastructurele projecten die recent werden uitgevoerd of die op (korte) termijn op de planning staan.

Uitgevoerd

- Bergensesteenweg (N6) Sint-Pieters-Leeuw - herinrichting "doortocht" Ruisbroeksesteenweg tot Brusselbaan;
 - Drie kruispunten (N6 x Alsebergsesteenweg, Lotstraat/ Macro site SPL) werden reeds heringericht (2009- 2013);
- Ruimtelijk project Buitenplas (bedrijventerrein omvat logistiek bedrijf, verhuisbedrijf, bedrijfsverzamelgebouw en satellietbrouwerij);
- Klein-Bijgaarden Brocap (woonproject met 25 meergezinswoningen, 37 assistentiewoningen, 62 wooneenheden, kantoren + woonzorgcentrum) deels gerealiseerd; De rest is in uitvoering;
- Bedrijventerrein Krekelendries
- Het voorstel om de functie van de N282 (Lenniksebaan) aan te passen van secundaire weg type III naar lokale weg type I is goedgekeurd door de provincie.

Gepland

- Bergensesteenweg (N6) Sint-Pieters-Leeuw - herinrichting "doortocht Zuun-Negenmanneke" (eind 2021 – voorjaar 2022);
 - Herinrichting kruispunten;
 - Herinrichting dwarsprofiel (o.m. ventwegen);
- Reconversie ACV site:
 - Omgevingsvergunning is op 14/10/2019 vergund; zie strategisch project 'Stationsomgeving Ruisbroek';
 - Subsidie voor ondergrondse parking ACV site is voorzien door Vlaanderen (MOW);
 - Timing project onduidelijk;
- Fietsroute Postweg (startnota besproken op 17/10/2019);
- Realisatie Drie Fonteinroute
- Opwaardering F20 langs kanaal. Uitvoering gepland simultaan met bouw Drie Fonteinbrug.

In onderzoek

- Strategisch project Kanaalzone;
 - Inplanting Regionaal Overslag Centrum (ROC);
 - Oplossing ontsluitingsproblematiek: Keuze tussen Sasbrug/ Bananenbrug en/ of Drie Fonteinbrug (voor lokaal/ al het verkeer) moet nog gemaakt worden;
 - De keuze m.b.t. de wegcategorisering in het nieuwe ontsluitingsnetwerk dienen nog gemaakt te worden;
- Strategisch project Zuunbeek;
- Strategisch project Zennevallei;

Geschrapt

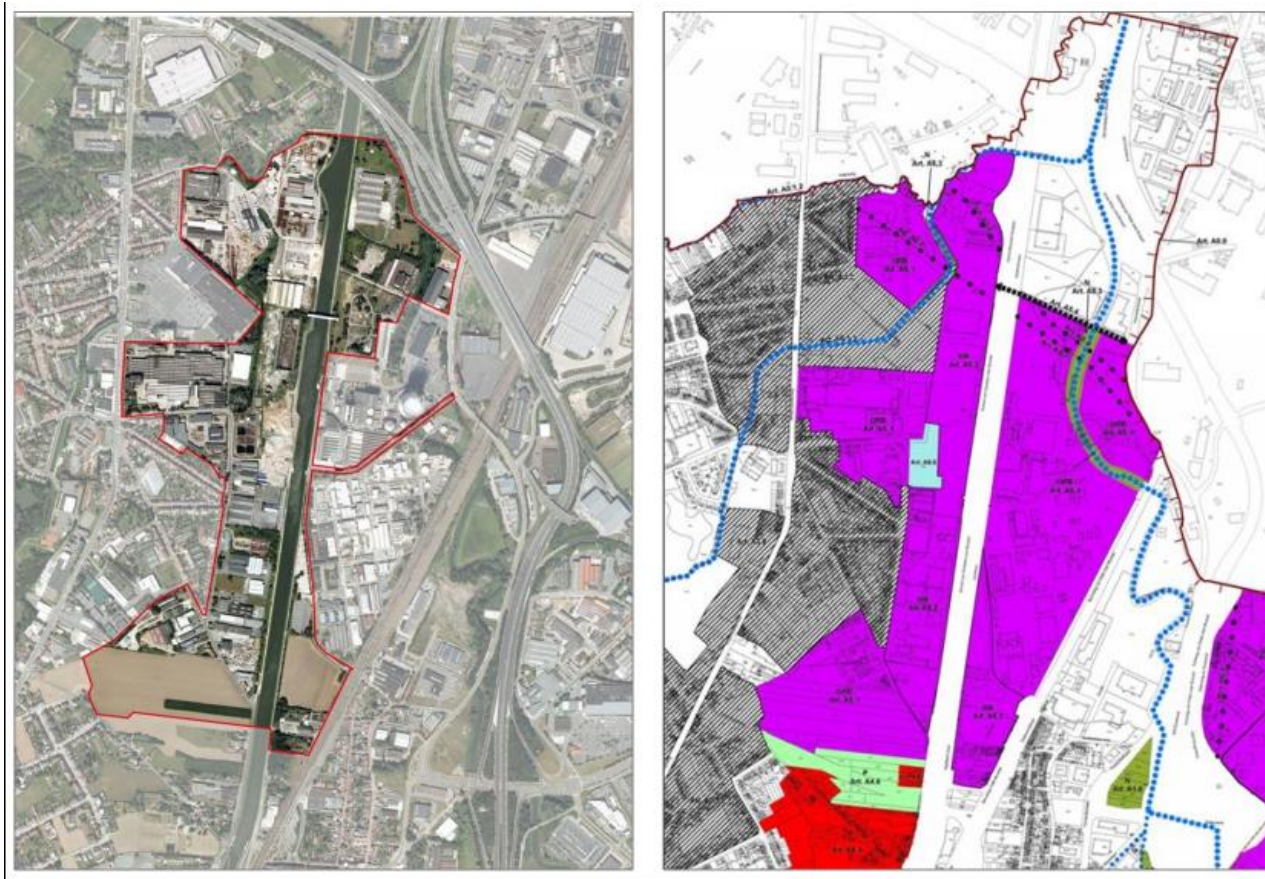
- Doortrekken tram 4 Ukkel tot station Ruisbroek;
- Nieuw cultuur- en congrescentrum te Ruisbroek; Operatie Zone Zuid maakt andere projecten die de toeristisch-recreatieve structuur ondersteunen in de Zuidelijke Kanaalzone van Halle tot Drogenbos mogelijk. Dit betekent dat er extra middelen voor de zuidwestrand en dus ook voor de stationsomgeving van Ruisbroek moeten voorzien worden. Deze extra middelen zijn immers niet uitsluitend bestemd voor cultuur gerelateerde projecten.

1.1.11 Strategische projecten

1.1.11.1 Strategisch project Kanaalzone 2013-2014 (Technum)

Het strategisch project Kanaalzone is een studie opgesteld in 2013-2014 in opdracht van Waterwegen en Zeekanaal NV. Het tracht een concretere invulling te geven van een eerder Strategisch Beleidsplan: "Magneet voor vernieuwing" (2003), waarin een visie voor 2020 wordt geschetst om het kanaal Charleroi optimaler te benutten.

Het projectgebied bevindt zich tussen de Brusselse Ring, de N6, de Humaniteitslaan, de spoorweg Halle-Brussel te Drogenbos en de Edward De Baerdemaekerstraat te Sint-Pieters-Leeuw. Het omvat de bedrijvenczones te Sint-Pieters-Leeuw en te Drogenbos. De bestaande bedrijven zijn verouderd, een hoop terreinen liggen braak en het gebied is slecht ontsloten.



Figuur 1-19: Projectgebied Project Kanaalzone

Drie beleidslijnen worden in acht genomen:

- Het kanaal naar Charleroi dient te worden uitgebouwd als een interregionale vervoersas binnen een veelzijdig economisch concentratiegebied;
- Het kanaal naar Charleroi moet zodanig worden ontwikkeld dat het een pleisterplaats van innovatie wordt;
- Het kanaal naar Charleroi moet worden opgewaardeerd als landschappelijke en natuurlijke schakel.

De studie spreekt volgende doelstellingen uit:

“De uiteindelijke doelstelling van de opdracht is om tot een voorstel van zorgvuldig en meer kwalitatief ruimtegebruik, gekoppeld aan een multimodale ontsluiting met maximaal gebruik van de waterweg, te komen. Zoals in het bestek werd aangegeven, dient concreet een oplossing gezocht te worden voor:

- *De inplanting van een ROC binnen het projectgebied;*
- *Een complexe ontsluitingsproblematiek;*
- *Een gebrekkige inpassing in de omgeving;*
- *Hinder van bedrijfsactiviteiten voor de aanliggende woongebieden;*
- *Een versnipperde kavelbenutting;*
- *Een sterke menging van activiteiten.”*

De studie omvat in feite vijf studies:

- Studie naar economische positionering van het projectgebied
- MOBER
- Inrichtingsstudie
- Kosten-batenanalyse
- Actie- en financieringsprogramma

Binnen de MOBER wordt de verkeersimpact van de verschillende scenario's bestudeerd.

- Scenario 0: bestaande situatie, met in totaal ongeveer 25% van de goederen van de watergebonden bedrijven getransporteerd over water
- Scenario 1: Geen ontwikkeling van Regionaal Overslag Centrum (ROC), wel meer watergebonden bedrijven langs kanaal.
- Scenario 2: Ontwikkeling van een beperkt ROC en 10% meer transport over water voor de watergebonden bedrijven
- Scenario 3: gelijkaardig aan scenario 2, maar verdere uitbouw van ROC, met 20% meer transport over water voor de watergebonden bedrijven

Volgende effecten worden verwacht:

- Effect op kruispunt Drie Fonteinestraat x N266: verzadigingsgraad neemt toe, maar blijft onder kritische grens
- Effect van openen nieuwe brug over Kanaal wordt in beeld gebracht met VISSIM-model. Bijkomende impact van openen brug is beperkt.
- Effect op kruispunten N6: effecten zijn beperkt (zowel in positieve als negatieve zin), aangezien de bijkomende verkeersstromen op de kleinere takken zitten
- Impact op de woonstraten: de geplande ingrepen zouden de Ruisbroeksesteenweg en de woonstraten ontlasten

Tot slot geeft de MOBER een visie voor de ontsluiting voor fietsers, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer.

1.1.11.2 Streefbeeldstudie Kanaal naar Charleroi 2014-2016 (Arcadis)

De huidige inrichting van de het Kanaal Brussel – Charleroi volstaat niet langer voor de scheepvaart. Bijgevolg kan het kanaal zijn functie binnen het Europees waterwegennet onvoldoende vervullen. Beperkende factoren zijn ten eerste de dimensionering van de sluizen en ten tweede de doorvaarthoogte van de bruggen over het kanaal. Een opwaardering is dus noodzakelijk. Het streefbeeld geeft een indicatie van hoe deze opwaardering in het landschap ingepast kan worden en welke kansen hierbij aangegrepen kunnen worden. Het streefbeeld werd opgemaakt in overleg met de verschillende gemeentes, maar heeft op zichzelf geen juridische verankering. Het streefbeeld geeft aan dat:

- de bruggen dienen verhoogd te worden;
- de vaargeul dient verbreed te worden;
- de kanaalbodem moet verdiept worden;
- de watertoevoer en -afvoersystemen verder geoptimaliseerd moeten worden;
- de duikers moeten verlaagd worden;
- het kanaallandschap gemoderniseerd moet worden: groenzones, wandelboulevards, rustpunten, autoluwe pleintjes, e.d. kunnen ingericht worden langs het kanaal;
- de bedrijventerreinen langs het kanaal maximaal uitgebouwd dienen te worden als watergebonden bedrijvenzones. De oevers langs deze zones dienen ingericht te worden als kades;
- de oevers van het kanaal op een ecologische wijze (als plasberm of als paaiplaats) ingerichte dienen te worden, zodanig dat zij geïntegreerd kunnen worden binnen de groene corridor;
- de jaagpaden langs het kanaal vernieuwd dienen te worden; Het jaagpad op de Oostelijke oever zal als fietssnelweg ingericht worden;
- de mogelijke ontsluiting over de Drie Fonteinbrug onderzocht dient te worden;

Volgend projectgebied wordt afgebakend:

“Het gebied voor de opmaak van het streefbeeld omvat het deel van het kanaal naar Charleroi op grondgebied van gemeentes Drogenbos, Sint-Pieters-Leeuw (Ruisbroek) en Beersel (Lot). In het noorden start het projectgebied ter hoogte van de gewestgrens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in het zuiden begrenst de Waterloobrug aan de Alsebergsesteenweg het projectgebied.”

Er worden voor verschillende onderdelen scenario's uitgewerkt:

- Scenario's voor kanaalverbreding
 - Scenario 1: een normaal profiel voor klasse Va schepen. Dit scenario is het ruimste profiel;
 - Scenario 2: een krap profiel voor klasse Va schepen;
 - Scenario 3: een krap profiel voor klasse IV schepen. Dit scenario is het krapste profiel.
- Sluisscenario's
 - Sluis van Lot: 3 liggingvarianten
 - Sluis van Ruisbroek: uit een eerdere studie (IMDC, 2015) bleek dat slechts 1 liggingvariant realistisch is. *“Dit is een locatie stroomopwaarts de huidige sluis, tussen de aanmeerplaats aan de Molens van Ruisbroek en de bestaande sluis in.”*
- Fiets- en voetgangersbrug Ruisbroek
 - Op huidige locatie (Vaarstraat – Gulden-Bodemplein) → werkt eerder op lokaal niveau

- Nieuwe locatie (J. B. Rampelbergstraat – Hemelstraat) → werkt eerder op bovenlokaal en recreatief niveau
- Wegbrug Ruisbroek
 - Variant 1: brug supprimeren (geen nieuwe verbinding);
 - Variant 2a: vaste brug op dezelfde locatie;
 - Variant 2b: beweegbare brug op dezelfde locatie;
 - Variant 3a: tunnel ten noorden (stroomafwaarts) van de bestaande sluis en afzonderlijke fiets- en voetgangersbrug op de locatie van de bestaande Sasbrug;
 - Variant 3b: vaste brug ten zuiden (stroomopwaarts), tussen bestaande en geplande sluis;
 - Variant 3c: vaste brug ten noorden (stroomafwaarts) van de bestaande sluis en een afzonderlijke fiets- en voetgangersbrug op de locatie van de bestaande Sasbrug. Op andere locatie → voorkeursvariant volgens studie

Variant 3c werd verder geoptimaliseerd met een extra wegbrug (naast de Drie Fonteinbrug) t.h.v. Ruisbroek, de zogenaamde Bananenbrug, tussen N6 en Spoorwegstraat. Exacte locatiebepaling en inrichting van die Bananenbrug dient nog verder bekeken te worden. Er wordt ook reeds gekeken hoe sluipverkeer door Ruisbroek naar de Drie Fonteinbrug vermeden kan worden.

De studie geeft echter nog geen sluitend antwoord op de noodzaak/wenselijkheid van het vervangen van de Sasbrug, noch op definitieve maatregelen om sluipverkeer tussen Sasbrug en Drie Fonteinbrug te vermijden. Voorlopig ziet het er niet naar uit dat de Sasbrug voor 2030 onder handen genomen wordt.

1.1.11.3 Doorrekeningen Drie Fonteinbrug 2019

Het strategisch project Kanaalzone gaat doorgaans gepaard met een weerslag op het verkeersnetwerk. Daarom liet Agentschap Wegen en Verkeer een doorrekening van enkele scenario's uitvoeren. Deze doorrekening gebeurde niet rechtstreeks in het kader van de streefbeeldstudie, noch in het kader van het strategisch project Kanaalzone. Concreet worden 3 bruggen bestudeerd:

- Sasbrug = bestaande brug t.h.v. sluizencomplex;
- Drie Fonteinbrug = mogelijks nieuwe brug in verlengde van Drie Fonteinstraat;
- Bananenbrug = mogelijks nieuwe brug net ten noorden van sluizencomplex.

Deze paragraaf behandelt de impact van de aanleg van de Drie Fonteinbrug, welke de Eugène Ghysstraat met de Drie Fonteinstraat verbindt. Om dergelijke ingreep ex ante te evalueren is gebruik gemaakt van het provinciaal verkeersmodel van Vlaams-Brabant. Verscheidene scenario's zijn in deze doorrekening geëvalueerd. Hierbij is uitgegaan van de basistoestand in 2017 en een referentietoestand in 2025. De referentietoestand is identiek aan de basistoestand m.u.v. het feit dat de herinrichting van de N6, enkele ruimtelijke ontwikkelingen en de inrichting van het industrieterrein 'Krekeldries' mee in rekening zijn gebracht.

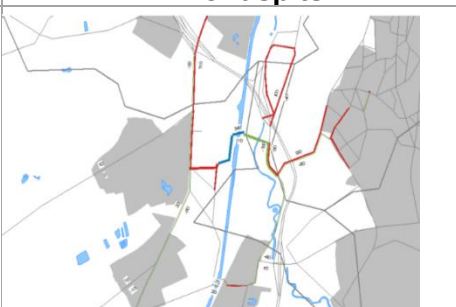
Scenario's 2, 3A en 3B tonen aan dat het afsluiten van de Sasbrug en de aanleg van de Drie Fonteinbrug/ Bananenbrug enkel leidt tot verschuivingen van de verkeersstromen (rode kleur wijst op een toename van de verkeersintensiteiten t.o.v. het referentiescenario; groene kleur op een afname). De aanleg van deze bruggen leidt dus niet tot substantiële wijzigingen in de verkeerssituatie. Wel kan gesteld worden dat wegen met een andere functie dan lokale weg type I de verschoven verkeersstromen zullen dragen, namelijk: secundaire wegen type III en lokale wegen type III (doorheen een industrieterrein) i.p.v. een route langs lokale wegen type I.

Indien de Drie Fonteinbrug wordt ingericht voor lokaal verkeer (lokale weg type I) en de Sasbrug behouden blijft, zal dit leiden tot verhoogde verkeersintensiteiten op de N6 (noordelijk segment in de avondspits) en op de N266 (beide secundaire wegen type III).

Indien de Drie Fonteynenbrug ook ingericht wordt voor doorgaand en lokaal verkeer, neemt de marginale verkeersintensiteit enkel toe op het zuidelijk segment van de N6, op de Drie Fonteynenbrug/-straat en op de N266 (van/ naar op- en afrittencomplex 18 te Ruisbroek). Het noordelijk segment van de N6 wordt ontlast.

De bouw van een extra brug (de Bananenbrug) en de afschaffing van de Sasbrug zal leiden tot een verminderde verkeersintensiteit op de Ruisbroeksesteenweg. Dit verkeer zal echter omrijden via de N6/E19 naar de Bananenbrug. De verkeersintensiteit op het wegennet naar de Drie Fonteynenbrug zal ook stijgen.

Indien enkel de Drie Fonteynenbrug uitwisseling mogelijk maakt zal de verkeersintensiteit op de Ruisbroeksesteenweg afnemen. Deze verkeersstroom verschuift echter naar het op- en afrittencomplex 15a te Lennik (scenario 3A) of naar de Drie Fonteynenbrug (scenario 3B).

Scenario 1A: Sasbrug + lokaal verkeer Drie Fonteynenbrug		Scenario 1B: Sasbrug + Drie Fonteynenbrug	
Ochtendspits	Avondspits	Ochtendspits	Avondspits
			
Scenario 2: lokaal verkeer Drie Fonteynenbrug + Bananenbrug			
Ochtendspits	Avondspits		
			
Scenario 3A: Lokaal verkeer Drie Fonteynenbrug		Scenario 3B: Drie Fonteynenbrug	
Ochtendspits	Ochtendspits	Ochtendspits	Avondspits



Tabel 1-1: Overzicht verschillenplots Drie Fonteynenbrug

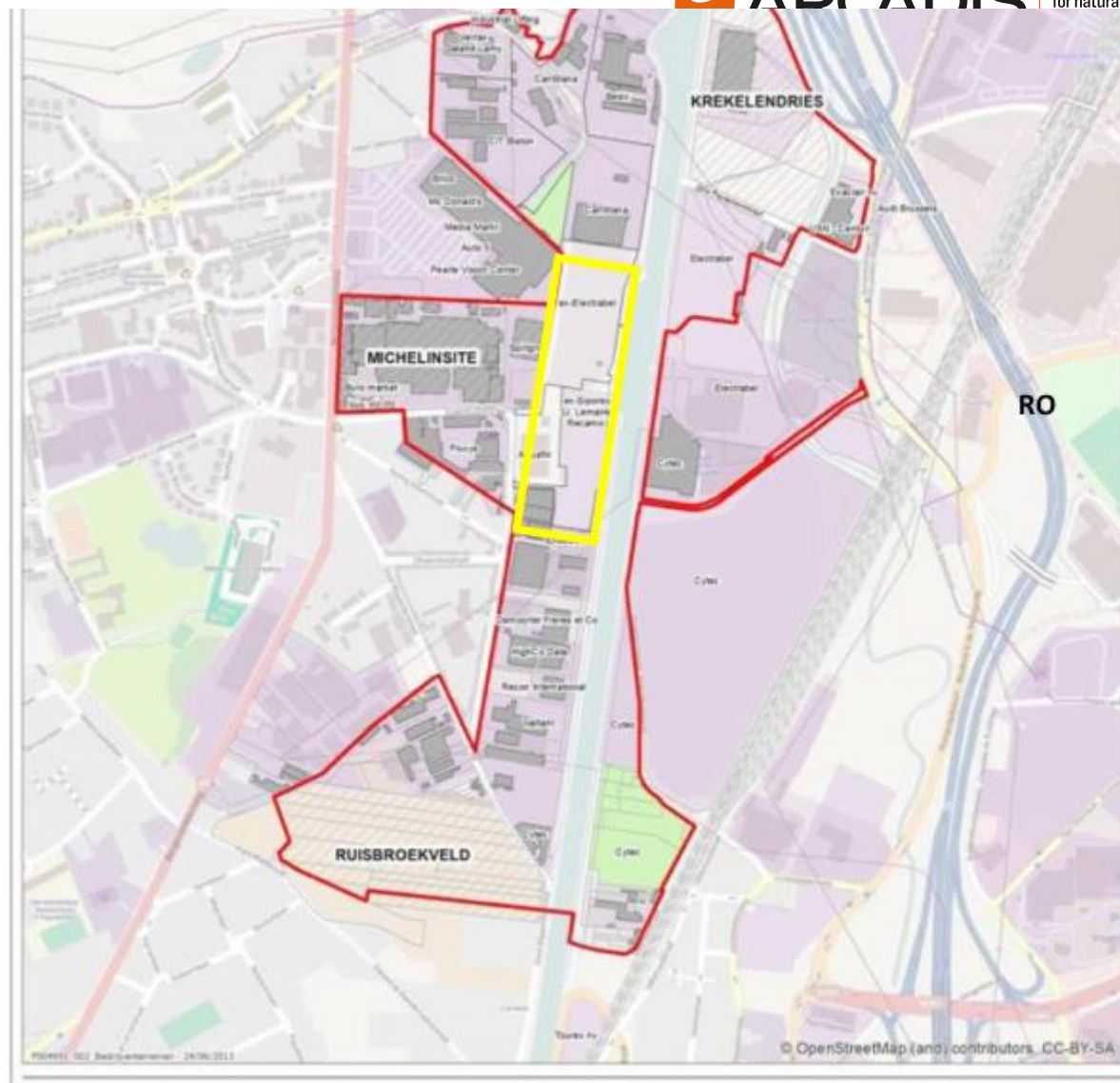
1.1.11.4 Regionaal Overslag Centrum

Anno 2019 is er reeds veel bedrijvigheid langs het kanaal Brussel-Charleroi. Helaas maken deze bedrijven weinig gebruik van het kanaal en gebeurt het gros van het transport via vrachtwagens over de weg. Daarom wordt een Regionaal Overslag Centrum (ROC) gepland op het bestaande bedrijventerrein Drie Fonteinen (67ha groot). Dit terrein situeert zich tussen de R0, de N6 en het kanaal en biedt ruimte aan velerlei bedrijven. In de studie van Technum wordt een uitgebreid overzicht gegeven van het type bedrijfsactiviteiten. Het ROC kadert binnen het strategisch project Kanaalzone (2013-2014).

De Vlaamse Waterweg heeft er reeds een terrein van 4,5ha (geel omlijnd op bijgaande figuur), dat deels gebruikt zal worden voor de bouw van de nieuwe Drie Fonteinenbrug. Die brug moet er voor zorgen dat de ontsluiting niet meer door de aanpalende woonwijken gaat, maar eerder via Drie Fonteinenbrug – Humaniteitslaan – R0.

Door de Vlaamse Waterweg werd de potentie van zulk een overslagcentrum in kaart gebracht. Daaruit blijkt dat vooral bedrijven met containergebonden of bulktransport interesse hebben. Er wordt echter aangegeven dat er nog een heleboel aandachtspunten zijn vooraleer zo'n overslagcentrum rendabel kan zijn; Hier wordt door de Vlaamse Waterweg actief aan gewerkt, via innovaties en samenwerkingen op verschillende niveaus. De uiteindelijke invulling en capaciteit zal dus afhankelijk zijn van het aantal en het type deelnemende bedrijven.

De bouw van het overslagcentrum zou pas starten na de voltooiing van de Drie Fonteinenbrug (voorlopig januari 2022) en het saneren van de vervuilde gronden (nog te bepalen).

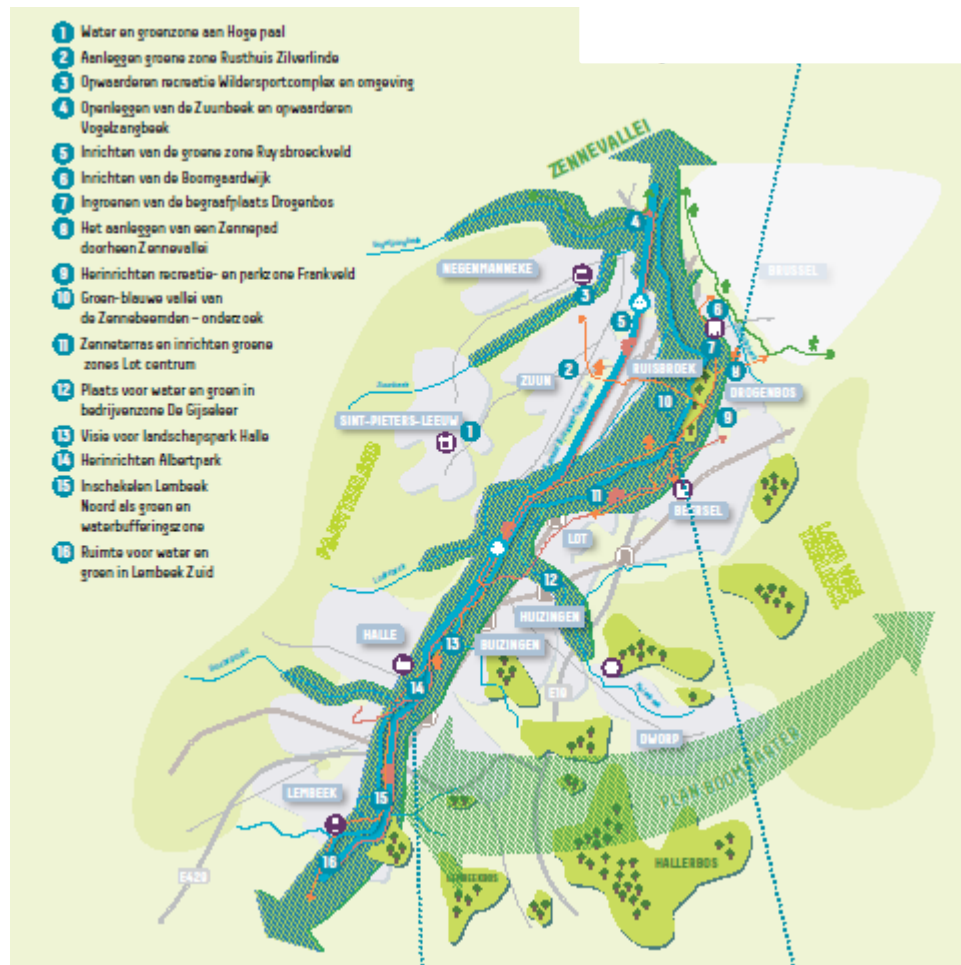


Figuur 1-20: Huidige invulling bedrijventerrein Drie Fonteinen

1.1.11.5 Strategisch project Zennevallei

Het strategisch project 'Zennevallei (2019)' is een lopend project gedragen door de provincie Vlaams-Brabant, de gemeentes Drogenbos, SPL, Beersel, Halle en het 'Regionaal Landschap Pajottenland & Zennevallei'. Het project maakt onderscheid tussen een harde en een zachte ruggengraat. Voor SPL zijn volgende aspecten van deze ruggengraten van belang.

- Harde ruggengraat: vernieuwing en de opwaardering van de economische structuur en het woonweefsel
 - Opwaarderen bedrijvenzone 'Drie Fonteinen';
 - Behandeling van knelpunten zoals vrachtootsluiting;
 - Inzet op multimodaliteit (watertransport/ fietssnelweg)
 - Bedrijventerreinbeheermanagement
 - Warmtenet onderzoeken
 - Moderniseren juridisch kader
 - Groen-blauwe structuur (vernetwerken tussen groene ruimten; ruimte voor water; cultureel-toeristisch-recreatief potentieel)
 - Inrichting fietssnelweg en aantakkingen
 - Bouw nieuwe Drie Fonteinenbrug
 - Collectieve woonblokrenovatie en groenprojecten in Ruisbroek;
- Zachte ruggengraat: versterking van de waardevolle en openruimtestructuren
 - Openleggen van de Zuunbeek;
 - Opwaarderen Vogelzangbeek;
 - Inrichten van de groene zone Ruysbroeckveld;
 - Het aanleggen van een Zennepad doorheen de Zennevallei;
 - Groen-blauwe vallei van de Zennebeemden (onderzoek);



Figuur 1-21: Voorstelling project Zennevallei

1.1.11.6 Strategisch project N6 Brussel-Bergen

De N6 is een secundaire weg type III, welke de stedelijke kernen van Zuun en Negenmanneke doorkruist. Verscheidene lokale wegen type II (al dan niet belast met het verzamelen van zwaar verkeer naar de N6), lokale wegen type III en een lokale weg type I (de Ruisbroeksesteenweg) kruisen met de N6 binnen het plangebied. Langsheen de N6 zijn verscheidene functies terug te vinden, o.m.: handelszaken, Kmo's en woonpanden. Deze functies/ activiteiten trekken verkeer van zowel lokale als bovenlokale aard. Deze steenweg wordt verder ook regelmatig gebruikt door doorgaand (vracht)verkeer komende van/ richting Brussel.

In de huidige situatie verloopt de doorstroming echter suboptimaal, zijn enkele kruispunten onveilig ingericht en zijn er onvoldoende voorzieningen voor voetgangers en/ of fietsers. Enkele kruispunten werden zelfs als zwarte, verkeersonveilige punten gecatalogeerd. Deze kruispunten worden stelselmatig aangepakt. De kruispunten met resp. de Alsebergsesteenweg, de Lotstraat en de toe-/uitrit van de Macro zijn reeds heringericht. De herinrichting van de overige twee zwarte punten, meer specifiek de kruispunten met de Albert van Cotthemstraat en de Georges Wittouckstraat, staan gepland voor 2019-2020.

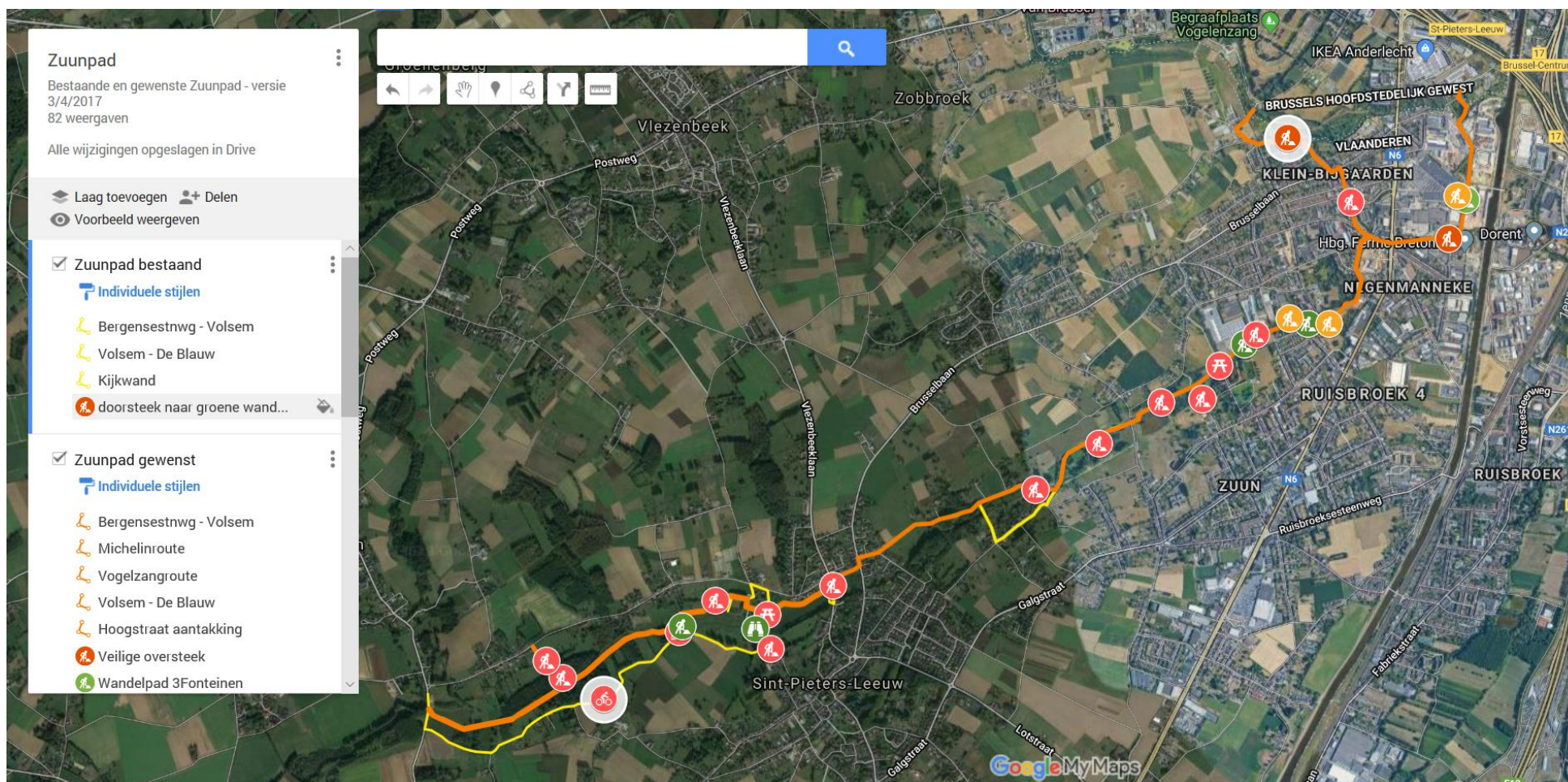
Nadat deze kruispunten heringericht zijn, zal het volledige N6-tracé tussen de Ruisbroeksesteenweg en de Brusselbaan heringericht worden. Het nieuwe ontwerp voorziet kwaliteitsvolle infrastructuur voor fietsers en voetgangers. Ventwegen moeten daarnaast het lokaal verkeer scheiden van het doorgaand verkeer teneinde de doorstroming te bevorderen. De herinrichting zal starten eind 2021 – voorjaar 2022.



Figuur 1-22: Strategisch project N6 Brussel - Bergen

1.1.11.7 Strategisch project 'Zuunpad'

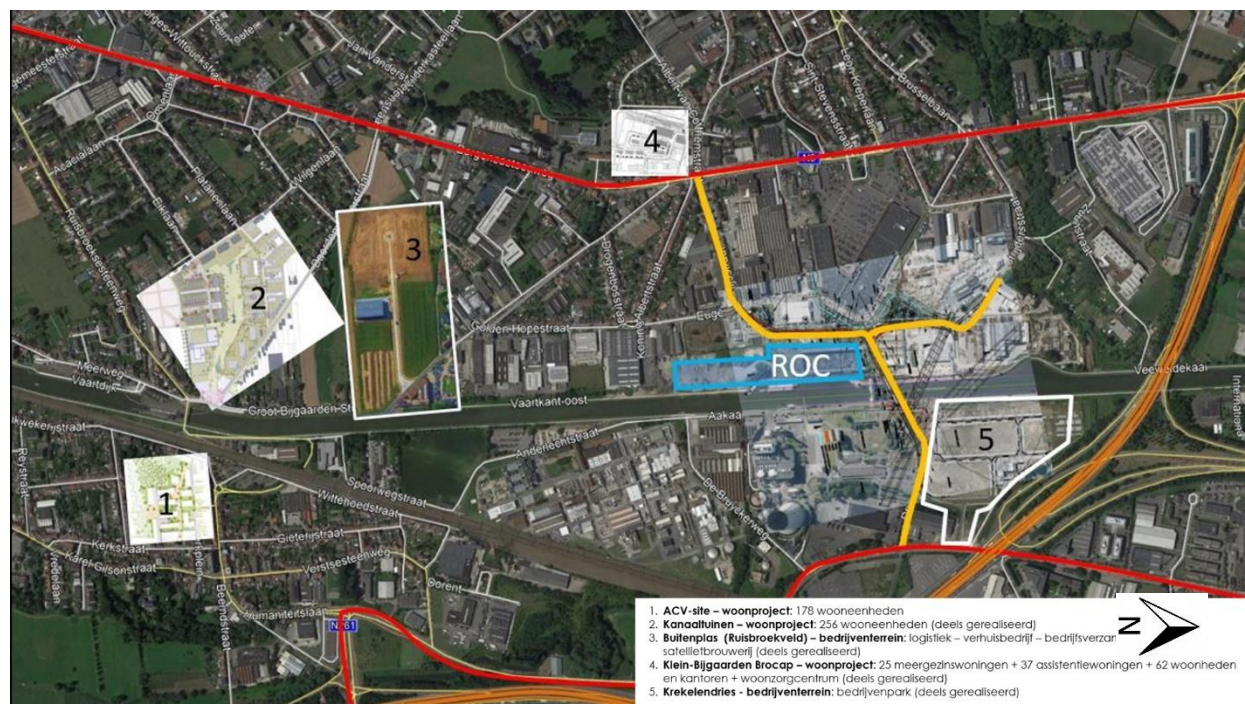
Dit project kadert binnen het netwerk van Trage Wegen. Er werd reeds een kaart opgesteld met daaraan enkele acties gekoppeld. Terreinacties werden er verder nog niet uitgevoerd. De gele markering geeft de reeds gerealiseerde segmenten van het Zuunpad aan, de nog te realiseren gewenste trage wegenverbinding is in het oranje gemarkeerd. Dit project is nog lopende. Begin 2020 zal dit project opnieuw opgestart worden.



Figuur 1-23: Situering Zuunpad

1.1.12 Concrete ruimtelijke ontwikkelingen

In Sint-Pieters-Leeuw vinden verscheidene ontwikkelingen plaats. De volgende paragrafen bespreken meer specifiek de ruimtelijke projecten die reeds gedeeltelijk geïmplementeerd zijn/ worden geïmplementeerd. Figuur 1-24 geeft alvast een indicatie van de situering van de projecten.



Figuur 1-24: Situering overige projecten

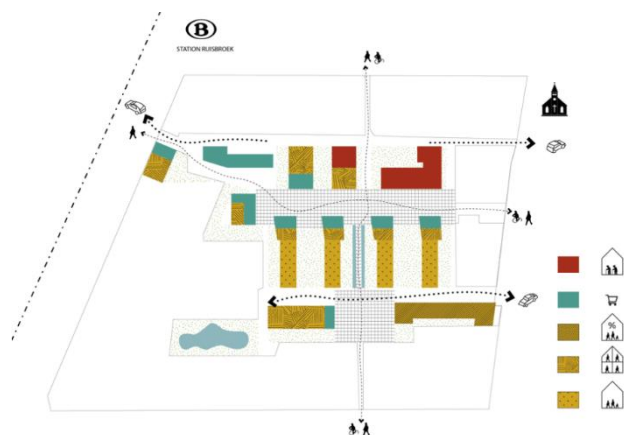
1.1.12.1 Industriezone Krekelendries

Een nieuw industrieterrein zal worden voorzien op het terrein begrensd door de Drie Fonteinestraat, Humaniteitslaan, het kanaal en de E19. Dit terrein is 7,75 ha groot en situeert zich zowel in Sint-Pieters-Leeuw als in Drogenbos. De bedrijven nemen in totaal 3500 m² BVO in beslag. Ondergronds worden in totaal 1136 parkeerplaatsen ingericht en bovengronds 362 parkeerplaatsen.

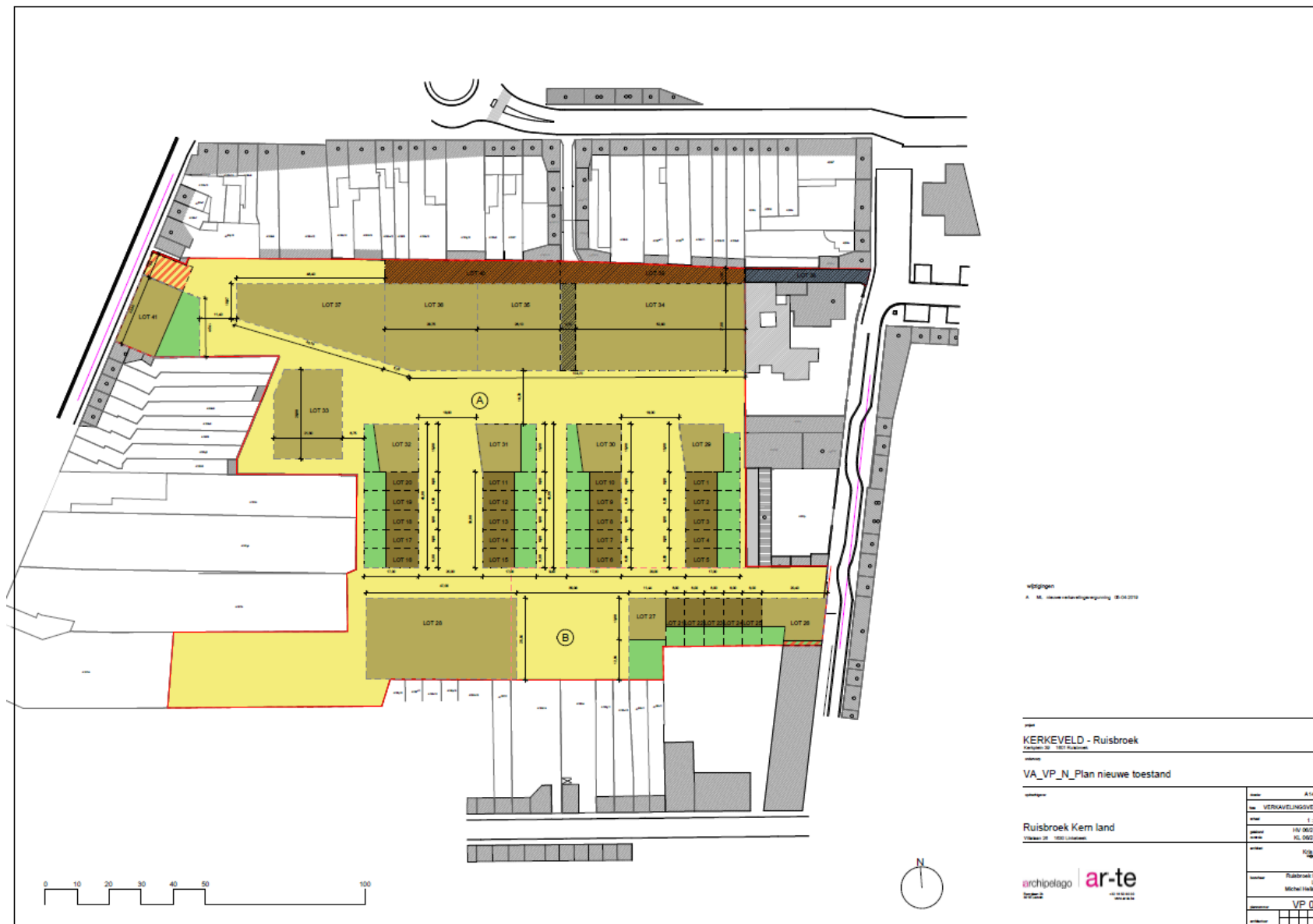
Om een vlotte ontsluiting te voorzien wordt een nieuwe brug over de Zenne gepland. Ook zou er een nieuwe halte van de MIVB komen.

1.1.12.2 ACV-site of Strategisch project stationsomgeving Ruisbroek

In 2016 ontwikkelde BUUR een masterplan voor de reconversie van de publieke ruimte op de ACV-site. De omgevingsvergunning werd op 14 oktober 2019 vergund. Deze site situeert zich nabij het kanaal Brussel-Charleroi en is bereikbaar via de Ruisbroeksesteenweg, Sasplein, Stationsstraat, Kerkplein, Paul Gilsonlaan (nu lokale wegenis Type I, maar herziening is mogelijk cfr. ontsluitingsproblematiek). De Paul Gilsonlaan geeft direct toegang tot het hoofdwegennet (E19), een secundaire weg type III (de N261 richting Ukkel) en een secundaire weg type II (de N266 richting Anderlecht). De site is verder ook vlot bereikbaar via het spoorwegennetwerk, daar het station zich vlak bij de site situeert. Het project staat ook bekend onder de naam woonwijk 'Kerkeveld'. In totaal zullen er 178 woonsites worden ingericht. Parkeervoorzieningen zullen ondergronds worden voorzien.



Figuur 1-25: Ontsluiting van de woonwijk Kerkenveld

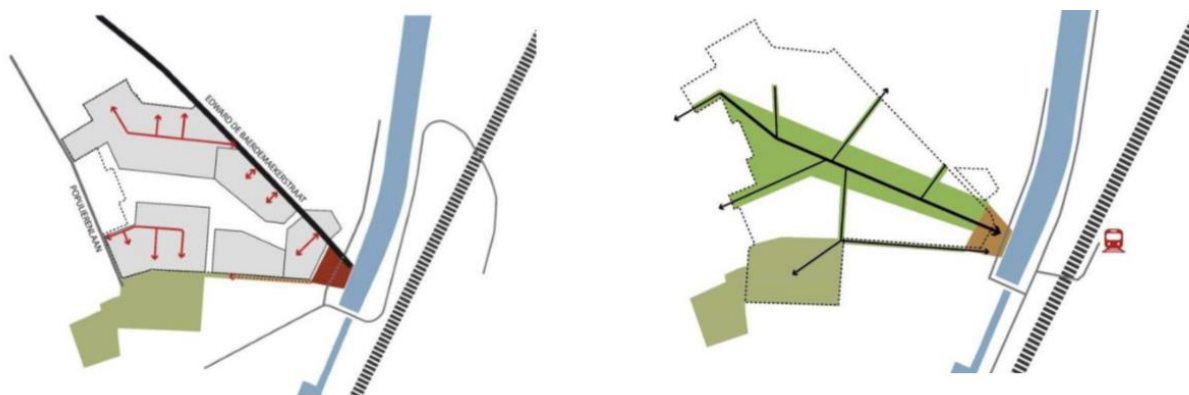


Figuur 1-26: Masterplan ACV-site

1.1.12.3 Kanaaltuinen

Het project 'Kanaaltuinen' situeert zich op de terreinen van een voormalig boomkwekerij en wordt grofweg gesteld omgrenseld door de Populierenlaan, Edward de Baerdemaekerstraat en de Groot-Bijgaardenstraat. In totaal is het projectgebied ongeveer 1,5 ha groot. De gemeente Sint-Pieters-Leeuw wil hier 256 wooneenheden realiseren. Parkeervoorzieningen zullen ondergronds ingericht worden. Een gedeelte van het project is ondertussen reeds ingericht.

Het gemotoriseerd verkeer kan gebruik maken van de wegen weergegeven in het zwart op de linker kaart. De bedoeling is om het verkeer vooral te laten enten op de Edward de Baerdemaekerstraat. De trage verbindingen weergegeven op de rechter kaart (zwart) vervullen het netwerk tussen de verschillende woonwijken, het kanaal en de treinhalte van Ruisbroek.



Figuur 1-27: Ontsluiting van het projectgebied (links: gemotoriseerd verkeer; rechts: zacht verkeer)

1.1.12.4 Buitenplas

De buitenplas (Ruisbroekveld) zal als een bedrijventerrein ingericht worden. Een logistiek bedrijf, een verhuisbedrijf, een bedrijfsverzamelgebouw en een satellietbrouwerij zullen ontwikkeld worden op de site (reeds deels gerealiseerd). Het gebouw is onderverdeeld in 24 units tussen de 124- 457 m² groot. Ontsluiting zal gebeuren zoals weergegeven in onderstaande figuur. Het aankomend/ weggaand verkeer zal gebruik moeten maken van één hoofdingang om het terrein te bereiken.



Figuur 1-28: Presentatieplan industrieterrein Ruisbroekveld

1.1.12.5 Gemeentelijk stedenbouwkundige verordening inzake het aanleggen van parkeerplaatsen en fietsenstallingen

De stedenbouwkundige verordening inzake het aanleggen van parkeerplaatsen en fietsenstallingen werd goedgekeurd in de gemeenteraad op 27 april 2017. Volgende artikelen verschillen van de voorgaande verordening:

- 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.
 - o 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).

1.1.12.6 Ondersteunende maatregelen

Uitgevoerd

- Integratie parkeertarieven en openbaar vervoertarieven MIVB (P&R parking-metro) – P&R COOVI;
- Introductie dienst 'Maatschappelijke veiligheid' - preventieve en repressieve acties uitgevoerd door gemeenschapswachten;
- Cameraplan – ANPR vrachtwagensluis met hoogtebeperking van 3m in Ruisbroek centrum.

In onderzoek:

- Herziening wegencategorisering;
- E.Ghijsstraat – Drie Fonteinbrug – Drie Fonteinstraat;
- Ruisbroeksesteenweg – (nieuwe) Sasbrug – spoorwegtunnel – Stationsstraat – Kerkplein – Paul Gilsonlaan.

1.1.13 Mobiliteitsplannen buurgemeenten

Onderstaande tabel geeft de wegencategorisering van de grensoverschrijdende wegen voor zowel SPL als de buurgemeentes.

Grens gemeente	Datum	Grensoverschrijdende wegen		Categorisering Sint-Pieters-Leeuw	Categorisering grensgemeente
		Sint-Pieters-Leeuw	Grensgemeente		
Halle	Okt 2012 Verbreden en verdiepen	Brabantsebaan	Gaasbeeksesteenweg	Lokale weg Type II	Lokale weg Type III
		Jerôme Ameysstraat	Hollestraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III
		Halleweg	Albert Jambonstraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III
		N6	N6	Secundaire weg type III	Secundaire weg type III
		Vaartdijk	Felix Roggemanskaai	Lokale weg type III	Lokale weg Type II
		Pepingensesteenweg	Sint-Pieters-Leeuwsesteenweg	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I
Beersel	Feb 2012 Eerste generatie	Lotstraat	Laaklinde	Lokale weg Type I	Lokale weg Type II a - lokale hoofdroute
		Jan Baptiste Rampelbergstraat	Grensstraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type II b - gebiedsontsluiting
		Fabriekstraat	Jozef Huysmanslaan	Lokale weg Type II	Lokale weg Type III
		Albert Denystraat	Albert Denystraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III
Drogenbos	Okt 2008 Eerste generatie	Beemdstraat	Beemdstraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III
		Nieuwe Stallestraat	Verlengde Stallestraat	Secundaire weg Type III	Secundaire weg Type III
		Ruisbroek	Ruisbroek	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III
		E19	E19	Hoofdweg	Hoofdweg
		Humaniteitslaan	Humaniteitslaan	Secundaire weg Type II	Secundaire weg Type II
		Dorent	Dorent	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III
		Spoorwegstraat	Anderlechtstraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III
		Vaartkant	Vaartkant	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III
		Groot-Bijgaardenstraat	Golden Hopestraat	Lokale weg Type II - ontsluiting vrachtverkeer	Lokale weg type IIb (ontsluitingsweg bedrijven-handelszones)
		Victor van Paepghemstraat	Golden Hopestraat	Lokale weg Type II - ontsluiting vrachtverkeer	Lokale weg type IIb (ontsluitingsweg bedrijven-handelszones)

		Drie Fonteinestraat	Drie Fonteinestraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III
Anderlecht (IRIS 2)	Nov 2011	Bergensesteenweg	Bergensesteenweg	Secundaire weg Type III	
		Kortvondelweg	Kortvondelweg	Lokale weg Type III	
		Domstraat	Domstraat	Lokale weg Type III	
		Postweg	Postweg/ Jozeph Wybranlaan	Lokale weg Type II	Inter-districtweg
		Lenniksebaan	Lenniksebaan	Lokale weg Type I	Inter-districtweg
Dilbeek	Sep 2017 Vernieuwen	Groenstraat	Beersbrugstraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III
		Zobbroekweg	Gaasbeekstraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III
		Lenniksebaan	Lenniksebaan	Lokale type I	Lokale weg Type I
		Pedestraat	Doylijkstraat	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I
		Herewykweg	Herewykweg	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III
Lennik	Maart 2018 Vernieuwen	Lenniksebaan	Brusselsestraat	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I met belangrijke OV functie
		Konijnestraat	Konijnestraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III
		Appelboomstraat	Kasteelstraat	Lokale weg Type III	Lokale weg type II
		Postweg	Postweg	Lokale weg Type II	Lokale weg Type III
		Gaasbeekstraat	Oudenaaksestraat	Lokale weg Type II	Lokale weg Type III
Pepingen	Mei 2012 Verbreden en verdiepen	Elingenstraat	Elingenstraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III
		Pelikaanberg	Lenniksesteenweg	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I
		Donkerstraat	Felix Wijnsstraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III

Tabel 1-2: Wegencategorisering volgens mobiliteitsplan SPL en buurgemeenten

1.2 Te verbreden en/of te verdiepen thema's

De sneltoets van het mobiliteitsplan van de gemeente Sint-Pieters-Leeuw werd gunstig geadviseerd op de RMC van 17/04/2018.

Volgende thema's werden gedefinieerd als te verbreden en/of te verdiepen. Telkens wordt aangegeven welke specifieke onderwerpen bij de opmaak van de sneltoets naar voor werden geschoven:

1. Vrachtroutes

Sinds 1 april 2016 werd in België een kilometerheffing voor vrachtwagens ingevoerd. Ondertussen zijn de voor- en nametingen van de kilometerheffing uitgevoerd en effecten ervan gekend. Ondanks de beperkte impact van de kilometerheffing voor SPL, kent het meest noordelijk deel van de N6 Brussel-Bergen en de Kanaalzone hoge vrachtwagenintensiteiten. Het vrachtverkeer moet zoveel mogelijk uit de kernen en het woonweefsel worden geweerd en zo snel mogelijk naar het hoofdwegennet worden geleid. Bijkomende maatregelen zijn nodig en een grensoverschrijdende aanpak is wenselijk om een optimale afwikkeling van het vrachtverkeer te bewerkstelligen (incl. aanpassing tonnageplan en opmaak bewegwijzeringsplan)

2. Verkeersafwikkeling tussen N6 en N266

In de streefbeeldstudie 'Kanaal naar Charleroi' (2016) is de oversteekbaarheid van het kanaal een belangrijk aandachtspunt. In het voorkeursscenario van de streefbeeldstudie worden naast een nieuwe voetgangers- en fietsbrug, twee nieuwe bruggen voorzien, één ter hoogte van de Drie Fonteinestraat (dewelke anno 2020 wordt gebouwd) en één ten noorden van de huidige Sasbrug te Ruisbroek (dewelke nog niet definitief is). Verder onderzoek moet duidelijk maken hoe het fiets- en gemotoriseerd verkeer tussen de N6 Brussel-Bergen (Bergensesteenweg) en de N266 Humaniteitslaan moet afgewikkeld worden en welke functies (zie wegencategorisering) deze bruggen dienen te vervullen. Bijkomend dient nagegaan te worden welke functionele- en recreatieve fietsverbindingen op de fietssnelweg 'Kanaalroute Zuid' dienen aangesloten te worden.

Uit overleg met de Vlaamse Waterweg blijkt dat de tijdshorizon voor een eventuele Bananenbrug voorbij de scope van een nieuw mobiliteitsplan ligt.

3. Parkeren in verstedelijkt gebied

Door de stijging van het aantal personenauto's en bestelwagens is de parkeerproblematiek in de verstedelijkte gebieden van Ruisbroek, Zuun en Negenmanneke complex en acuut geworden. Zowel het privé parkeeraanbod als het aantal beschikbare parkeerplaatsen op de openbare weg volstaan niet langer om aan de parkeervraag te beantwoorden. Bijkomend parkeeronderzoek moet duidelijkheid brengen over welke doelgroepsgerichte parkeermaatregelen (bewoners, pendelaars, bezoekers, vrachtwagens, e.d.) dienen genomen te worden inzake het parkeren op en buiten de openbare weg.

4. Schoolomgevingen

Om de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen te verhogen werden deze systematisch ingericht als zone 30. Desondanks deze invoering en verscheidene andere begeleidende maatregelen (snelheid remmende maatregelen, toezicht gemeenschapswachten en lokale politie, ...) werd een toename van de verkeerschaos vastgesteld tijdens de piekuren, overwegend veroorzaakt door (groot)ouders die hun kind willen afzetten of ophalen. Bijkomende screening van de schoolomgevingen is nodig om de omvang ervan in kaart te brengen en te onderzoeken welke maatregelen nodig zijn om meer veiligheid voor kinderen en ouders van en naar de schoolpoort te garanderen.

5. Minderbordenpolitiek

Door het overaanbod aan geplaatste verkeersborden gaat de belangrijkste info/boodschap mogelijk verloren en werken deze hierdoor vaak averechts en komt zelfs de verkeersveiligheid in het gedrang. Voorbeelden van knelpunten zijn: dubbele boodschappen (vb. C31a-b), nauwelijks af te dwingen (vb. C3+ UPV), kans op tegenstrijdigheden, minder waarde van individueel bord, ... Een grondige studie-screening over het ganse grondgebied moet uitmaken waar we welke verkeerstekens nog nodig hebben. Borden moeten infrastructuur, waar nodig, ondersteunen en niet omgekeerd.

6. Basisbereikbaarheid Openbaar Vervoer

Naar aanleiding van de invoering van de basisbereikbaarheid wordt Vlaanderen ingedeeld in vervoerregio's. De gemeente SPL zal tot de vervoerregio rond Brussel behoren. Belangrijk voor de gemeente SPL en andere randgemeenten is dat het hertekenen van het vervoerslandschap en de invoering van een gelaagd vervoersnetwerk (spoorwegen, kernnet, aanvullend net en vervoer op maat) geen afbouw mag worden van het huidig net. De gemeenten hebben voor het aanvullend net en vervoer op maat een belangrijke mate van inspraak. Het mobiliteitsplan is voor de gemeente het perfecte document om een visie inzake het openbaar vervoer op haar grondgebied te ontwikkelen.

2 STAP 2: SAMENHANG TUSSEN THEMA'S

2.1 Verbredings- en verdiepmatrix thema 1: Vrachtroutes + vrachtparkeren

Werkdomein/doelstelling	A: ruimtelijke ontwikkelingen	B: netwerken per modus	C: ondersteunende maatregelen
Verkeersveiligheid	- Scheiding vrachtroutes - gevoelige gebieden (scholen, woonomgevingen...)	- Inrichting wegen i.f.v. wegcategorisering en maatvoerend voertuig - Conform richtlijnen Vademecum 'Vergevingsgezinde wegen' - Correcte inpassing vrachtparkeerplaatsen	- Handhaving snelheidsregime - Handhaving tonnagebeperking
Bereikbaarheid	- Nieuwe planningscontext - Locatiebeleid i.f.v. bestaand wegennet & -categorisering	- <u>Vrachtroutes</u> - Herziening circulatieplan - Parkeerbeleid als sturingsmechanisme voor de verkeerscirculatie	- Bewegwijzering i.f.v. routing en parkeervoorzieningen (fiets, OV, licht & zwaar vervoer)
Leefbaarheid	- Gevoelige gebieden vrijwaren van vrachtverkeer genererende functies	- Aanpak sluipverkeer - Aanpak vracht parkeren in woonomgevingen	- Handhaving parkeerbeleid - Handhaving snelheidsregime - Handhaving tonnagebeperking
Toegankelijkheid	- Parkeervoorzieningen voor lokaal vrachtverkeer - Weren van irrelevant (lang parkerend/ stallend) vrachtverkeer	- <u>Vrachtparkeren</u> - Toegankelijk openbaar domein garanderen	
Milieu	- Bescherming natuurlijke structuur	- Inzet op multimodaliteit	- Aftoetsen hogere plannen/toekomstplannen

Tabel 2-1: Verbredings- en verdiepmatrix thema 1

2.2 Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 2: Verkeersafwikkeling tussen N6 en N266

Werkdomein/doelstelling	A. Ruimtelijke ontwikkelingen	B: netwerken per modus	C: ondersteunende maatregelen
Verkeersveiligheid		- Inrichting van wegen en kruispunten, rekening houdend met zwaar vervoer, fiets- en voetgangersrelaties	- Correcte bewegwijzering - Handhaving snelheidsregime
Bereikbaarheid	- Nieuwe planningscontext en ruimtelijke/ infrastructurele ontwikkelingen afstemmen op bestaande infrastructuur/ wegcategorisering - Scheiding doorgaand & lokaal verkeer - Weren van ongewenst bovenlokaal verkeer - ROC	- <u>Verkeersafwikkeling tussen N6 en N266</u> - Herziening circulatieplan - o oversteekbaarheid Kanaal (cfr nieuwe bruggen) - Optimalisatie doorstroming N6 (o.m. doorheen het verstedelijkte gebied van Zuun en Negenmanneke) - Aansluiten fietsroutes op kanaalroute Zuid	- Logische bewegwijzering voor de verschillende modi
Leefbaarheid	- Inpassing van de verscheidenheid aan functies in de Kanaalzone binnen de omgevingscontext	- Impact herinrichting N6 - Aanpak hinder van handelslint & bedrijfsgebieden op nabijgelegen verblijfsgebieden	- Handhaving parkeerbeleid
Toegankelijkheid		- Barrière werking N6, Kanaalzone verminderen - Logische aanlooproutes ov-haltes	
Milieu	- Versterking natuurlijke structuur	- Multimodaliteit: overstapplaats op bus,	

Tabel 2-2: Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 2

2.3 Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 3: Parkeren

Werkdomein/doelstelling	A: ruimtelijke ontwikkelingen	B: netwerken per modus	C: ondersteunende maatregelen
Verkeersveiligheid		- Inpassing parkeervoorziening in wegprofiel	
Bereikbaarheid	- Opname parking nieuwe ontwikkelingen in parkeerroutes - Organiseren van mobipunten op logische locaties	- Afstemmen parkeerroutes op circulatieplan - Parkeerproblematiek aan scholen - Afstemmen parkeervoorzieningen op logische parkeerroutes - Afstemmen fietsparkeervoorzieningen op logische fietsroutes - Zone voor vrachtwagenparkeren	- Bewegwijzering naar parkings
Leefbaarheid	- Parkeeraanbod bij nieuwe private ontwikkelingen - Parkeerovertaanbod vermijden - Afstemming benodigde fietsparkeervoorziening	- Verminderen parkeerdruk in dicht bebouwde zones - Vermijden vrachtwagenparkeren in verblijfsgebieden	Parkeerbeleid Handhaving parkeren in woongebieden
Toegankelijkheid	- Parkeeraanbod bij nieuwe ontwikkelingen	- Looproutes van en naar parkeerplaatsen	
Milieu	- Maatregelen i.f.v. klimaatadaptie/mitigatie	- Multimodaliteit	- Stimuleren duurzame verplaatsingen (cambio, elektrische oplaadpunten...)

Tabel 2-3: Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 3

2.4 Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 4: Veilige schoolomgevingen

Werkdomein/doelstelling	A: ruimtelijke ontwikkelingen	B: netwerken per modus	C: ondersteunende maatregelen
Verkeersveiligheid	- <u>Veilige schoolomgevingen</u>	- Inrichting van wegen en kruispunten, rekening houdend met omvang multimodale verkeersstromen	- Logische bewegwijzering - Handhaving verkeersreglement - Sensibilisatie verkeersveiligheid
Bereikbaarheid	- STOP principe	- Herziening circulatieplan - o Schoolstraten - o Inpassing veilige multimodale schoolroutes binnen circulatieplan	- Logische bewegwijzering voor actieve modi en het gemotoriseerd verkeer
Leefbaarheid	- Gebiedsgerichte aanpak inpassing scholen in woonomgevingen -	- Promoten van alternatieve modi	
Toegankelijkheid	- Integrale toegankelijkheid ontwerp	- Afstemming OV op maat netwerk i.f.v. latente vraag	- Inpassing fietsparkeervoorzieningen - Inpassing parkeervoorzieningen binnen omgeving
Milieu			

Tabel 2-4: Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 4

2.5 Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 5: Minder borden

Werkdomein/doelstelling	A: ruimtelijke ontwikkelingen	B: netwerken per modus	C: ondersteunende maatregelen
Verkeersveiligheid	Inpassing strategische ruimtelijke/ infrastructurele projecten in de omgeving	Wegontwerp + snelheidsregime conform inrichting	Minder bordenpolitiek - Leesbaarheid omgeving verhogen door het: - Weghalen van conflicterende verkeersborden - Weghalen van niet afdwingbare verkeersborden - Weghalen van borden met dubbele irrelevante betekenis
Bereikbaarheid			Logische bewegwijzering voor alle modi
Leefbaarheid			
Toegankelijkheid			Dynamische bebording parkeerroutes, bushaltes
Milieu			

Tabel 2-5: Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 5

2.6 Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 6: Basisbereikbaarheid

Werkdomein/doelstelling	A: ruimtelijke ontwikkelingen	B: netwerken per modus	C: ondersteunende maatregelen
Verkeersveiligheid		- Aanpak verkeersonveilige punten: inrichting rekening houdend met fiets- en voetgangersrelaties - Inrichting van wegen en kruispunten, rekening houdend met OV-routing - Aanpak doorstromingsproblematiek	
Bereikbaarheid	- Duurzaam locatiebeleid	- Basisbereikbaarheid vraag gestuurd i.p.v. aanbod gestuurd hiërarchisch OV netwerk (vervoer op maat + aanvullend net) - Combimobiliteit	- Inrichting mobipunten i.f.v. combimobiliteit (Deel)fietsen, (deel)auto's, taxi's, buurtbussen, etc.
Leefbaarheid	- Aanpak leefbaarheidsissues		
Toegankelijkheid	- Basisbereikbaarheid Vervoerregioraad	- Toegankelijke halte infrastructuur	- Communicatie nieuw openbaar vervoer model SPL naar stakeholders
Milieu			

Tabel 2-6: Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 6

3 STAP 3: AANDACHTPUNTEN PER THEMA

Naast het verdiepen van de thema's wordt er ook gekeken naar de relatie tussen de thema's onderling, waarbij er operationele doelstellingen worden geformuleerd die vervolgens een verdere uitwerking krijgen onder de vorm van taakstellingen. Deze taakstellingen omvatten aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden.

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Operationele doelstelling	Taakstelling (aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarde)
Vrachtroutes	Verkeersafwikkeling tussen de N6 en de N266	Bereikbaarheid en toegankelijkheid garanderen voor zowel lokaal als bovenlokaal verkeer	• Het doorgaand vrachtverkeer moet zo snel mogelijk naar het hoofdwegennet worden geleid. • De scheiding van het plaatselijk en doorgaand verkeer via ventwegen langsheen de N6. • Systematische aanpak zwarte punten • Modale verschuiving realiseren: van wegverkeer naar watertransport
	Parkeren	Toegankelijkheid Sint-Pieters-Leeuwse bedrijventerreinen garanderen	• Aanpak vrachtparkeerproblematiek bij bedrijventerreinen • Optimalisatie parkeerzones- en beleid (lang parkeren buiten het centrum) • Optimalisatie bewegwijzering •
	Veilige schoolomgevingen	Vrachtroutes niet doorheen gevoelige gebieden plannen	• Optimalisatie bewegwijzering • Tonnagebeperking in gevoelige gebieden • Handhaving tonnagebeperking
	Minder borden	Omgeving leesbaar inrichten	• Cfr. Opmaak toetsingskader 'Minder Borden'
	Basisbereikbaarheid	Opstellen en uitdragen van duurzaam mobiliteitsbeleid	• Bovenlokale aanpak vrachtverkeerroutering • Inzet op combimobiliteit

Tabel 3-1: Taakstellingen bij thema 'Vrachtroutes'

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Operationele doelstelling	Taakstelling (aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarde)
Verkeersafwikkeling tussen N6 en N266	Vrachtroutes	Bundelen van vrachtroutes op het hoger gecategoriseerde wegennet	• Aanpak zwarte punten • Verkeersafwikkeling N6 optimaliseren door aanleg ventwegen voor plaatselijk verkeer • Scheiding van vrachtroutes en fietsroutes/ trage wegen • Logische, leesbare bewegwijzering
	Parkeren	Toegankelijkheid van handelsactiviteiten, verblijfsgebieden en bedrijventerreinen in de Kanaalzone en in de kerngebieden garanderen	• Voorzien van directe en kwalitatieve voetgangersroutes naar de attractiepolen • Voorzien van voldoende en kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen • Logische bewegwijzering voor alle modi zowel hard als zacht • Optimalisatie parkeerzones- en beleid in functie van wandelafstanden • Sturend parkeerbeleid > mobiliteitsmanagement
	Veilige schoolomgevingen	Sluipverkeer uit de gevoelige regio's weren	• Impact infrastructurele maatregelen ex ante & ex post evalueren en waar nodig bijkomend interveniëren via bijkomstige maatregelen
	Minder borden	Leesbaarheid gewenste routing verbeteren	• Inventarisatieplan irrelevante signalisatie met aandacht voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid • Aanpassing bewegwijzering aan veranderende verkeerskundige/ planologische context
	Basisbereikbaarheid	Vlotte doorstroming voor elke vervoersmodus realiseren	• Ruimtelijke ontwikkelingen dienen de duurzame ontwikkeling van SPL te ondersteunen. • Open ruimte/ natuurlijke structuur dient te worden gevrijwaard • Bovenlokale aanpak vereist

Tabel 3-2: Taakstellingen bij thema 'Verkeersafwikkeling tussen N6-N266'

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Operationele doelstelling	Taakstelling (aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarde)
Parkeren	Vrachtroutes	Toegankelijkheid van economische activiteiten garanderen	- Parkeerbeleid afstemmen op nieuwe projecten +evaluatie huidig parkeerbeleid) - Optimaliseren weg- & parkeerinrichtingen in functie van het maatgevend voertuig - Parkeercirculatieplan afstemmen op tonnagebeperring plan - Optimaliseren van bewegwijzeringsplan
	Verkeersafwikkeling tussen N6 en N266	Verkeersdoorstroming verbeteren	- Voorzien van voldoende en kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen - Uniform bewegwijzeren van loop- en fietsroutes - Optimalisatie parkeerzones- en beleid in functie van wandelafstanden
	Veilige schoolomgevingen	Toegankelijke en verkeersveilige schoolomgevingen realiseren	- Objectieve en/of subjectieve verkeersveiligheidsanalyse nabij parkeervoorzieningen
	Minder borden	Leesbaarheid omgeving	- Signalisatie parkeerroutes (eventueel dynamisch teneinde zoekverkeer in de kernen te vermijden)
	Basisbereikbaarheid	Duurzaam parkeerbeleid opstellen	- Sturend beleid i.f.v. verkeersstroombeheersing

Tabel 3-3: Taakstellingen bij thema 'Parkeren'

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Operationele doelstelling	Taakstelling (aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarde)
Veilige schoolomgevingen	Vrachtroutes	Ontvlechting zwaar vervoer routes – gevoelige gebieden	- Aandacht voor relatie mobiliteit- ruimtelijke planning bij nieuwe infrastructurele ontwikkelingen - Optimaliseren weginrichting in functie van het maatgevend voertuig - Optimaliseren van bewegwijzeringsplan
	Verkeersafwikkeling tussen N6 en N266	Verkeersdoorstroming verbeteren	- 30 km/uur snelheidsregime in de nabijheid van scholen - Voorzien van voldoende en kwalitatieve voorzieningen voor de zwakke weggebruikers - Preventie sluipverkeer - Optimaliseren van bewegwijzeringsplan
	Parkeren	Toegankelijke en verkeersveilige schoolomgevingen realiseren	- Objectieve en/of subjectieve verkeersveiligheidsanalyse nabij parkeervoorzieningen - Voorzien van parkeer. duurzame modale verschuiving
	Minder borden	Leesbaarheid omgeving	- Straatbeeld moet leesbaarder worden - Er mag geen relevante informatie verloren gaan - Cfr. opmaak toetsingskader 'Minder borden'
	Basisbereikbaarheid	Toegankelijkheid en bereikbaarheid scholen garanderen	- STOP principe - Gelaagd vervoernet inpassen in de omgeving - Realisatie van Mobipunten - Sturend beleid i.f.v. verkeersstroombeheersing

Tabel 3-4: Taakstelling bij thema 'Veilige Schoolomgevingen'

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Operationele doelstelling	Taakstelling (aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarde)
Minder borden	Vrachtroutes	Toegankelijkheid van economische activiteiten garanderen	- Optimaliseren van bewegwijzeringsplan
	Verkeersafwikkeling tussen N6 en N266	Verkeersdoorstroming verbeteren	- Optimaliseren van bewegwijzeringsplan
	Veilige schoolomgevingen	Toegankelijke en verkeersveilige schoolomgevingen realiseren	- Optimaliseren van bewegwijzeringsplan
	Parkeren	Helder parkeercirculatieplan	- Optimaliseren van bewegwijzeringsplan
	Basisbereikbaarheid	Duurzaam parkeerbeleid opstellen	- Optimaliseren van bewegwijzeringsplan

Tabel 3-5: Taakstelling bij thema 'Minder borden'

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Operationele doelstelling	Taakstelling (aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarde)
Basisbereikbaarheid	Vrachtroutes	Toegankelijkheid van economische activiteiten garanderen	- Link ruimtelijke planning – mobiliteit
	Verkeersafwikkeling tussen N6 en N266	Verkeersdoorstroming verbeteren	- Link ruimtelijke planning – mobiliteit - Multimodale bereikbaarheid - Combimobiliteit – Inrichting mobipunten
	Veilige schoolomgevingen	Toegankelijke en verkeersveilige schoolomgevingen realiseren	- Afstemming gelaagd vervoermodel – noden schoolomgeving - Veilige maar OV-toegankelijke inrichting schoolomgeving
	Parkeren	Helder parkeercirculatieplan	- Combimobiliteit- Inrichting van mobipunten
	Minder borden	Leesbaarheid omgeving verbeteren	- Optimaliseren van bewegwijzeringsplan

Tabel 3-6: Taakstelling bij thema 'basisbereikbaarheid'

4 STAP 4: UITWERKING VAN DE THEMA'S

4.1 Onderzoekopzet thema 1: Vrachtroutes + vrachtparkeren

4.1.1 Probleemstelling

In de huidige verkeersstructuur functioneert voornamelijk de N6 (Kanaalzone) als drager van het vrachtverkeernetwerk. Die as is quasi verzadigd en leidt tot druk op de omliggende kernen/ woonweefsels in SPL. Dit vertaalt zich in een verminderde bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid. Bijkomende infrastructuurle maatregelen zijn noodzakelijk om het vrachtverkeer optimaal af te wikkelen. Bijkomstig is er het probleem van ongewenst vrachtwagenparkeren binnen SPL.

4.1.2 Doelstelling

Vrachtroutes

- Uitwerken van vrachtrouteplan (met aanduiding van waar vracht mag/moet rijden), teneinde vrachtverkeer door gevoelige gebieden te vermijden. Missing links duiden en wegwerken.
- Zoveel mogelijk scheiden van vrachtroutes en langzaam verkeer.
- In beeld brengen van verouderde infrastructuur in omgeving van gewenste vrachtroutes (ook fietsinfrastructuur en oversteekplaatsen).
- Vrachtroutering wordt intergemeentelijk afgestemd met gemeentes tussen A8 en E40. Dit plan kan nadien dienen als input voor de vervoerregio.

Vrachtparkeren

- Vrachtwagenparkings voorzien op plekken die daar geschikt voor zijn.
- Onderzoeken of een sterkere inzet van multimodaliteit realistisch en wenselijk is voor SPL.

4.1.3 Onderzoeksvragen

Vrachtroutes

- Waar situeren de bedrijventerreinen zich?
- Welke verkeersassen verzamelen, ontsluiten en verbinden het vrachtverkeer met de bedrijventerreinen?
- Welke verkeersintensiteiten komen voor op het onderzochte wegennet?
- Welke impact zal de ontwikkeling van het ROC hebben?
- Op welke assen is er sprake van een verminderde doorstroming?
- Op welke assen is er sprake van ongewenst vrachtverkeer?
- Welke missing-links kunnen worden geïdentificeerd binnen het zwaar verkeernetwerk?
- Hoe kan het vrachtverkeer optimaal afgewikkeld worden op het omliggend wegennet?
- Hoe kunnen gevoelige gebieden gevrijwaard worden van vrachtverkeer?
- Wat is de impact van specifieke infrastructuurle maatregelen op het omliggend wegennet?

Vrachtparkeren

- In welke zones is er sprake van ongewenst vrachtwagenparkeren?
- In welke mate worden de industrieterreinen gebruikt voor het stallen van ongewenst vrachtverkeer?
- Hoe kan het (boven)gemeentelijk parkeerbeleid tegemoetkomen aan dit ongewenst stallend vrachtverkeer?
- Waar zijn er knelpunten & opportuniteiten inzake het zwaar verkeernetwerk?
- Waar zijn er knelpunten en opportuniteiten inzake het parkeerbeleid in bedrijventerreinen?

4.1.4 Benodigde gegevens/onderzoek

Aanwezige gegevens	Op te vragen gegevens	Te onderzoeken
- Mobiliteitsplan SPL - Mobiliteitsplannen buurgemeenten - Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan - GRUP VSGB - Strategisch project Kanaalzone - Streefbeeldstudie Kanaal naar Charleroi - verkeersveiligheidsplan - Parkeerbeleidsplan - Overzicht tonnagebeperking - Overzicht kilometerheffing vrachtwagens	- Beschrijving onderzoek + verkeerstellingen + onderzoeksresultaten Quares - Parkeerstudies (Quares) - Inzichten vrachtparkeerproblematiek stakeholders - MOBER Krekelendries - Studie Zennevallei	- Verkeerstellingen - Parkeerduurmetingen (Onderzoek Quares) - Gebruik data OBUs.

4.1.5 Wijze van uitwerking

De onderzoeken moeten toelaten om het thema op de volgende manier verder uit te werken:

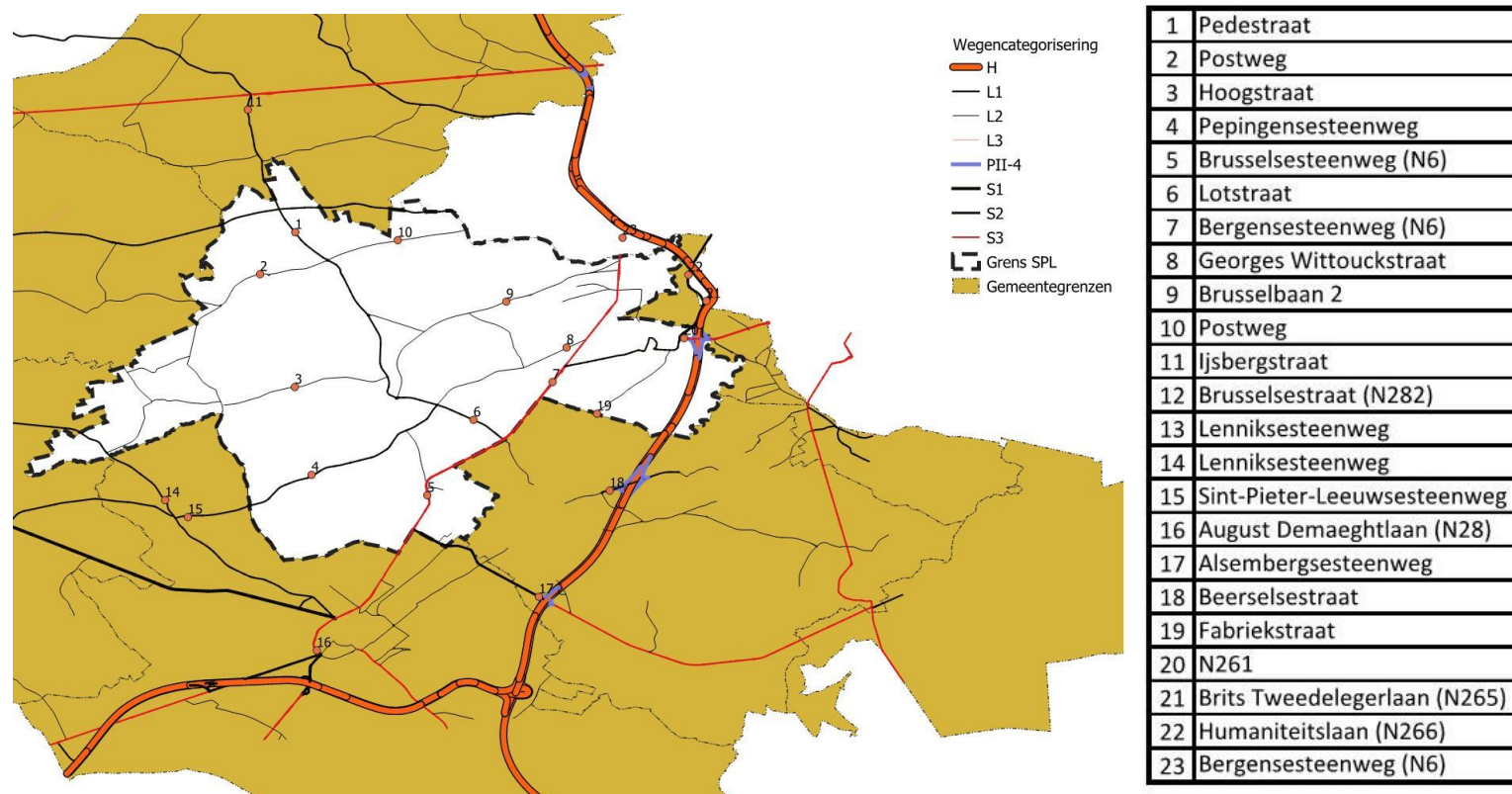
Vrachtroutes

- Opmaak van gewenst vrachtroutenetwerk:
 - o In kaart brengen van voornaamste vrachtverkeer genererende bedrijventerreinen:
 - In kaart brengen van zones (ook ROC meenemen indien meer informatie beschikbaar is);
 - Ruwe inschatting van verkeersgeneratieprofiel per zone.
 - o Beschrijving van ontsluitingsroutes per zone; In kaart brengen van huidige gewenste vrachtroutes:
 - Samenhang tussen tonnagebeperkingen, kilometerheffing en bedrijvenzones.
 - o In beeld brengen van effectieve vrachtstromen:
 - Op basis van On Board Units en slangtellingen op strategisch gekozen locaties;
 - Op basis van participatie met gemeente en bewoners.
- Evalueren van bestaande infrastructuur en uitwerken van actieplan:
 - o In kaart brengen van hiaten in bewegwijzering;

- In kaart brengen van straten die niet aangepast zijn op het verwerken van vrachtstromen;
- Bijsturen van circulatieverhaal;
- Evalueren wegcategorisering;
- Doorvertalen maatregelen Streefbeeldstudie Kanaalzone.

Vrachtparkeren

- Opmaak van parkeerbeleidsplan voor vrachtwagens:
 - Evaluatie parkeerbeleid in bedrijvenzones;
 - Gebruik van onderzoeksresultaten Quares.
- Evalueren van bestaande infrastructuur en uitwerken van nieuw parkeerbeleidsplan.



Figuur 4-1: Locaties metingen On Board Units

4.2 Onderzoekopzet thema 2: Verkeersafwikkeling tussen N6 en N266

4.2.1 Probleemstelling

De oversteekbaarheid van het kanaal naar Charleroi vormt al vele jaren een knelpunt. De aanwezige brugstructuren zijn namelijk bottlenecks waar een grote verkeersdruk op zit. De bouw van de Drie Fonteinenbrug kan hier een gedeeltelijke oplossing voor zijn. Echter zal de bestaande Sasbrug op termijn moeten verdwijnen of vervangen worden. Het verkeersgebeuren in deze omgeving is dus toe aan een grondige herzieningen. Met name de aansluiting van de Drie Fonteinenbrug op de N6 en de ontsluiting van Ruisbroek verdienen daarbij bijzonder aandacht. Tot slot lijkt ook de aansluiting met de E19 niet ten volle benut.

4.2.2 Doelstelling

- Verminderen van barrièrewerking van kanaal Brussel-Charleroi voor actieve vervoersmodi en openbaar vervoer.
- Optimaliseren van verkeersafwikkeling tussen N6 en N266, en van de aansluiting van de Drie Fonteinenbrug op het lagere wegennetwerk (met inbegrip van het vrachtrouteplan):
 - o 1 aansluiting via Ghijsstraat ligt reeds vast;
 - o Bijkomende aansluiting via Frans Baasstraat? Reservatiestrook is er, maar verbinding moet bestudeerd worden.
- Juiste voertuig op de juiste plaats; tegengaan sluipverkeer (o.a. door Ruisbroek).
- Ontwikkelen van een visie m.b.t. de bestaande Sasbrug en haar functie in het verkeersgebeuren:
 - o Hoe verhoudt de nieuwe Drie Fonteinenbrug zich t.o.v. de Sasbrug?
- Aanduiden van verkeersonveilige punten in het netwerk en opstellen van actieplan.
- Het opstellen van een participatietraject voor de stakeholders.

4.2.3 Onderzoeksvragen

- Waar situeren zich de voornaamste knelpunten en opportuniteiten bij de connectie tussen N6 en N266?
 - o Waar situeren de hoofdfietsverkeersstromen zich?
 - o Waar situeren de licht gemotoriseerde verkeersstromen zich?
 - o Waar situeren de vrachtverkeersstromen zich?
 - o Wat vertellen de cijfers met verkeersongevallen?
- Welk scenario beantwoordt het best aan de noden?
 - o Welke taakstelling krijgt de Drie Fonteinenbrug?
 - o Hoe sluit de Drie Fonteinenbrug best aan op de N6?
 - Enkel via Ghijsstraat?
 - Of is bijkomende aansluiting via Frans Baasstraat wenselijk?
 - o Hoe verhouden Sasbrug en Drie Fonteinenbrug zich ten opzichte van elkaar? Hoe ontsluit Ruisbroek best in de toekomst?
- Op welke manier zal de situatie evolueren de komende 5-10-20 jaar, wanneer de bestaande Sasbrug moet verdwijnen?
 - o Is een vervangende brug voor gemotoriseerd verkeer wenselijk? Of enkel voor zachte vervoersmodi (en ov?) behouden?
- Welke infrastructurele maatregelen kunnen verder nog genomen worden om de bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en/ of toegankelijkheid te optimaliseren?

4.2.4 Benodigde gegevens/onderzoek

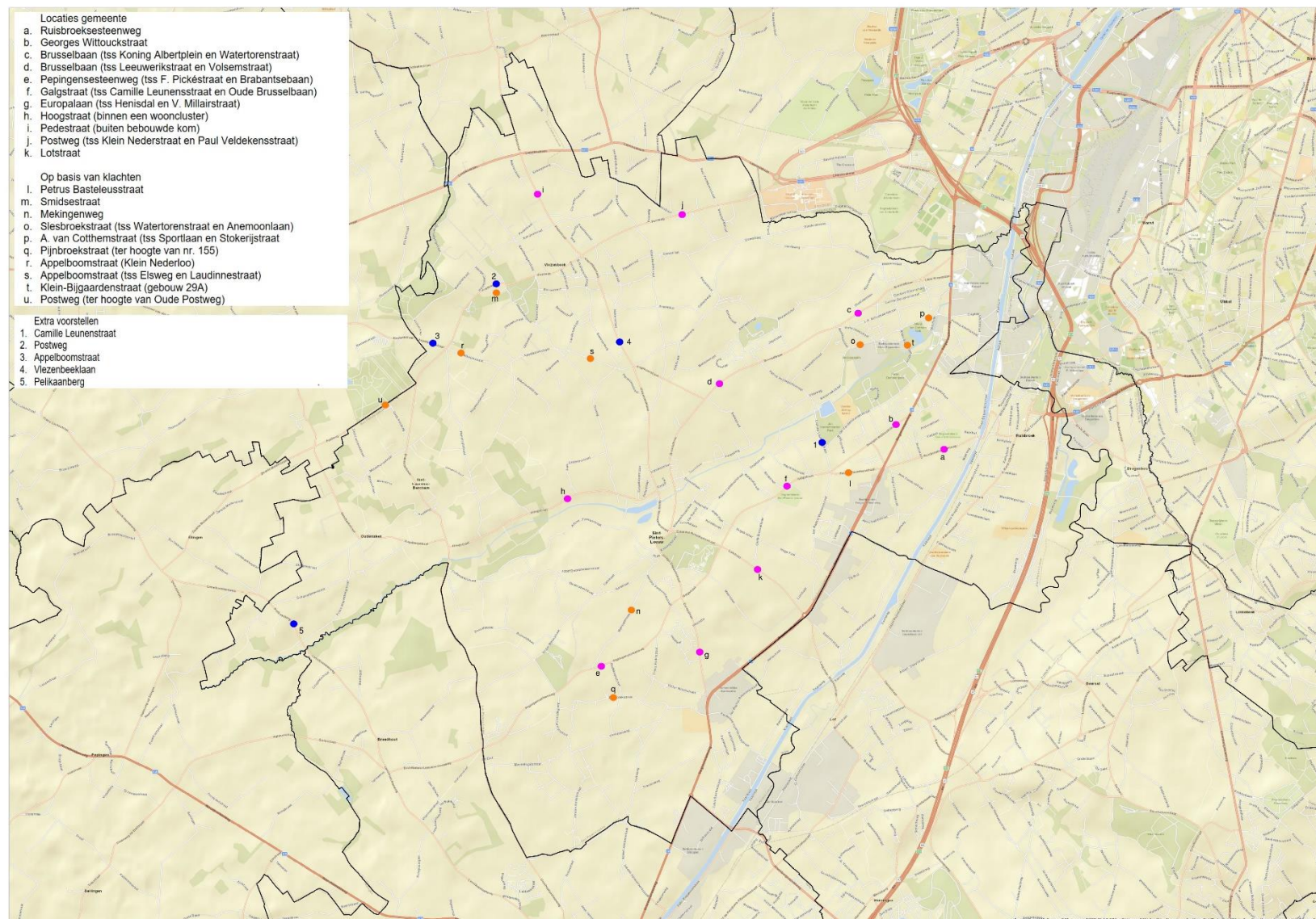
Aanwezige gegevens	Op te vragen gegevens	Te onderzoeken
- Mobiliteitsplan SPL - Mobiliteitsplannen buurgemeenten - RSV, PRS, GRS SPL - Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk - Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan - Strategisch project Kanaalzone - Streefbeeldstudie Kanaal naar Charleroi - Relevante RUPs - Netplan De Lijn	- Ongevallengegevens (Politie) - Beschrijving onderzoek + verkeerstellingen + onderzoeksresultaten Quares - Input studie Zennevallei	- Groeiprognoze verkeersintensiteit - Multimodale verkeerstellingen - Verkeerstellingen - Inventarisatie van potentiële wijzigingen vrachtroutes - Actualisatiewaarde circulatieplan & parkeerbeleid in bedrijventerrein

4.2.5 Wijze van uitwerking

De onderzoeken moeten toelaten om het thema op de volgende manier verder uit te werken:

- In kaart brengen van gebruikte en logische routes voor zowel actieve als gemotoriseerde modi:
 - o Hierbij wordt er afstemming gezocht met de wegencategorisering. Mogelijk conflicten tussen daadwerkelijk gebruik en de toegekende functie van de wegenis zullen worden opgelijst;
 - o De doorstroming op strategische locaties in de wegenis zal worden geanalyseerd o.b.v. verkeerstellingen; Deze tellingen zullen op verscheidene locaties worden uitgevoerd met behulp van telsingangen. Verder zullen bijkomstig verkeerstellingen worden opgevraagd bij AWV;
 - o Daarnaast zal er een HB-onderzoek uitgevoerd worden of gebruik worden gemaakt van OBUs om een beeld te krijgen van de bestaande vrachstromen;
 - o Groeiprognozes o.b.v. provinciaal verkeersmodel (houdt rekening met o.m. socio-demografische ontwikkelingen en geplande infrastructurele ingrepen) kunnen gebruikt worden;
 - o Opmaken van scenario's voor aansluiting van Drie Fonteynenbrug op N6;
 - o Opmaken van scenario's voor de ontsluiting van Ruisbroek.
- Opmaak scenario's m.b.t. toekomst van de Sasbrug:
 - o Onderzoeken of een proefproject kan dienen om de noodzaak van de Bananenbrug te bevestigen/ontkrachten.
- In kaart brengen van de knelpunten in de eerste plaats binnen het netwerk langzaam verkeer en in de tweede plaats binnen het netwerk voor het gemotoriseerd verkeer:
 - o Identificatie verkeersonveilige schakels:
 - O.b.v. empirische verkeersveiligheidsanalyse;
 - Vanuit input participatietraject (bv. identificatie subjectief onveilige locaties).
 - o Identificatie van de (verblijfs)gebieden met een verminderde leefbaarheid of toegankelijkheid;

- Input vanuit participatietraject;
 - Impact van de snelweg op de luchtkwaliteit en geluid inschatten.
- Gebruik makend van input van Strategisch Project Zennevallei, Strategisch Project Kanaalzone, Streefbeeldstudie Kanaal;
- Op basis van de verkregen inzichten worden mogelijke actieplannen opgesteld.
- Actieplannen in functie van verkeerskundige en planologische context.
- Uitwerken aandachtspunten voor sensibilisering en communicatie.
- Aangeven inrichtingsprincipes volgens categorisering en snelheid.



Figuur 4-2: Voorstel meetlocaties Sint-Pieters-Leeuw

4.3 Onderzoekopzet thema 3: Parkeren

4.3.1 Probleemstelling

Er zijn tot op heden geen objectieve cijfers wat betreft de parkeersituatie in de stedelijke kernen van Zuun en Negenmanneke. Empirisch gefundeerde bevindingen kunnen gebruikt worden om toekomstige ontwikkelingen en/ of het parkeerbeleid in de plangebieden af te stemmen.

Een hoge parkeerdruk kan leiden tot o.m. een verminderde toegankelijkheid van het gebied en/ of ongewenst 'zoekverkeer'. Dergelijke ongewenste verkeersstromen verhogen het risico op verkeersongevallen en verminderen de leefbaarheid binnen de kernen. Daarenboven zullen de werken aan de N6 leiden tot een daling van het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

4.3.2 Doelstelling

- Leefbaarheid verhogen in gebieden met hoge parkeerdruk.
- Uitwerken van een coherent parkeerplan vertrekkende van een duidelijke visie met specifieke aandacht voor deelwagens en elektrische wagens.
- Het inventariseren van de openbare parkeervoorzieningen binnen de stedelijke kernen van Zuun en Negenmanneke.
- Het verkrijgen van inzicht in de parkeervraag in de kernen van Zuun en Negenmanneke.
- Opportuniteiten/ knelpunten in het huidig parkeerbeleid identificeren (herinrichting N6).

4.3.3 Onderzoeksvragen

- Welk parkeerbeleid is nu van kracht in/ rond de plangebieden?
- Wat waren de bevindingen van de uitgevoerde parkeerstudies?
 - o Studie Quares vrachtparkeren
 - o Parkeerdurmeting Zuun en Negenmanneke (met opdeling naar type voertuigen)
 - o Hoeveel licht/ medium/ zwaar vervoer parkeert gemiddeld in de plangebieden?
 - o Hoeveel plaatsen voor mindervaliden zijn er? Zijn deze conform de richtlijnen (zie studie On Wheels)?
 - o Hoeveel plaatsen met toegang tot elektrische oplaadvoorzieningen zijn er?
 - o Hoeveel bedraagt de parkeerbezettingsgraad in de plangebieden?
 - o In welke straten situeert zich de grootste parkeerdruk?
 - o Hoe lang wordt er gemiddeld geparkeerd in de plangebieden?
 - o In welke mate worden de parkeervoorzieningen benut doorheen de dag(en)?
 - o Wie parkeert in de plangebieden?
 - o Hoe frequent wordt er foutief/ wild geparkeerd?
- Welke ruimtelijke ontwikkelingen hebben impact op de parkeerbalans (Werken N6)?
- Wat is de visie van de gemeente m.b.t. de verschillende parkeerdoelgroepen?
- Hoe kan deze visie het best vertaald worden naar een parkeerplan. Welke aanpassingen aan parkeersysteem wenselijk om de vooropgestelde doelstellingen te behalen rekening houdend met de nieuwe ontwikkelingen (invoeren bewonerskaart, aanpassingen zonering/tarieven, toegelaten parkeerduur, enz.).
- Welke lessen werden geleerd uit het parkeertraject dat werd gevolgd in Ruisbroek?

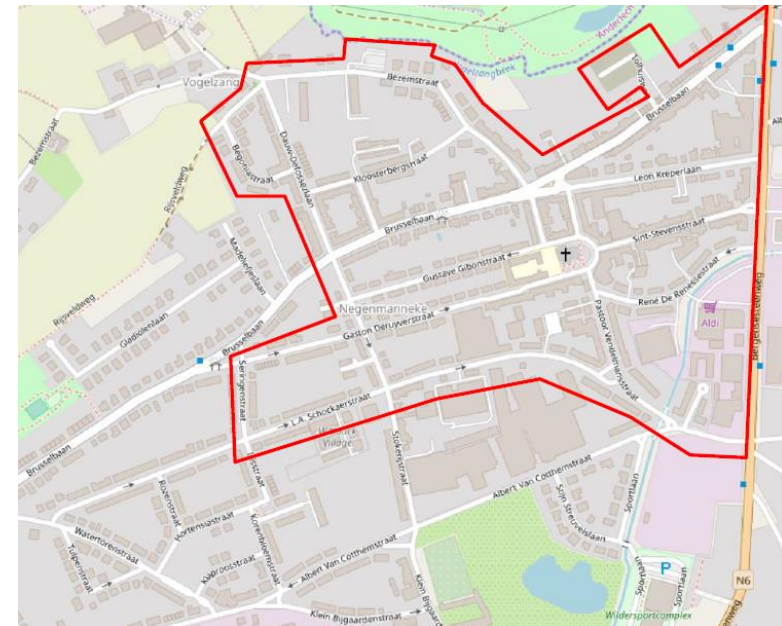
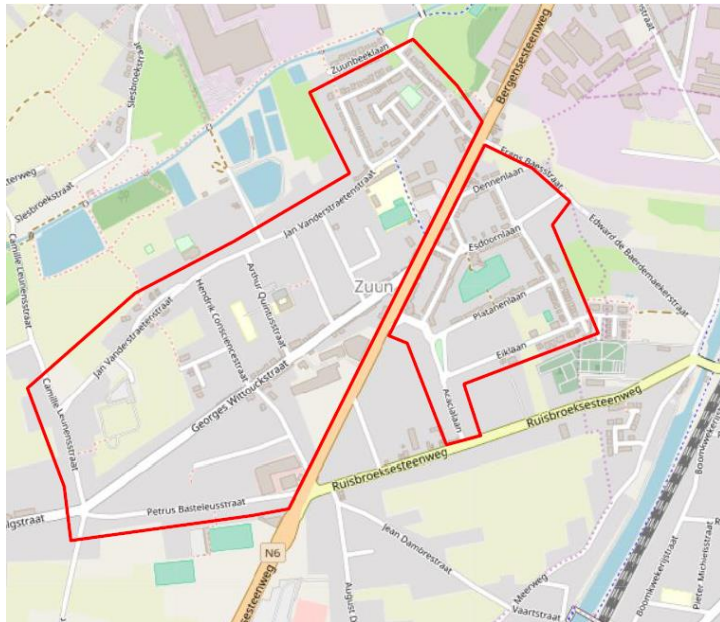
4.3.4 Benodigde gegevens/onderzoek

Aanwezige gegevens	Op te vragen gegevens	Te onderzoeken
- Mobiliteitsplan SPL - Mobiliteitsplannen buurgemeenten - Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan - GRUP VSGB - Strategisch project Kanaalzone - Streefbeeldstudie Kanaal naar Charleroi - verkeersveiligheidsplan - Parkeerbeleidsplan	- Parkeerstudie Quares - Inzichten parkeerproblematiek stakeholders	- Parkeerduurmetingen - Actualisatiewaarde parkeerbeleid in kernen

4.3.5 Wijze van uitwerking

De onderzoeken moeten toelaten om het thema op de volgende manier verder uit te werken:

- Huidig parkeeraanbod op openbaar domein (langsparkeren en parkeerterreinen) in kaart brengen door middel van desk research.
- Parkeerduurmetingen zullen worden uitgevoerd binnen twee plangebieden in resp. Zuun en Negenmanneke, zoals weergegeven in Figuur 4-3;
 - o Op een weekdag (10u en 22u) en een zaterdag (omstreeks 10u) waarbij het aantal parkeerders in kaart wordt gebracht.
 - o Om het motief van deze parkeerders te objectiveren wordt er op een zaterdag tussen 10u en 16u een parkeerduurmeting uitgevoerd. Hierbij wordt er, op basis van de nummerplaten, de bezettingsduur van elke parkeerplaats geïnventariseerd, waarbij kortparkeerders voornamelijk bezoekers aan winkels of huizen zijn. Voertuigen die gedurende de gehele termijn werden geregistreerd zijn dan weer bewoners. Per zone kan er zo een doelgroep toegewezen worden waardoor differentiatie in het parkeerbeleid mogelijk is.
- In beeld brengen van het huidige aanbod (aantal plaatsen, parkeerregimes, bereikbaarheid).
- In beeld brengen van de problemen (op basis van de bestaande studies en op basis van bewonersoverleg).
- Formuleren van een visie op parkeerbeleid (bijvoorbeeld: bewoner moeten op een korte afstand van de woningen kunnen parkeren, bezoekers voor een korte verblijfstijd worden naar een parking geleid op beperkte afstand van het centrum, lang parkeren wordt georganiseerd op goed bereikbare randparkings op grotere afstand van het centrum.).
- Op basis van de visie wordt een parkeerstructuur uitgewerkt (met aanduiding van randparkings, aanduiding van gebieden met gratis parkeren, parkeren met parkeerduurbeperking...).
- Afstemming zoeken met het traject dat gevolgd werd in Ruisbroek.



Figuur 4-3: Studiegebieden parkeerduurmeting Zuun (Links) en Negenmanneke (Rechts)

4.4 Onderzoekopzet thema 4: Veilige schoolomgevingen

4.4.1 Probleemstelling

De gemeente stelde tijdens de piekuren een toename van de verkeerschaos aan de schoolpoorten vast. Een bijkomende screening van de schoolomgevingen is gewenst om de omvang van deze verkeerschaos en de mogelijke gevolgen ervan in kaart te brengen. Dergelijke inzichten zijn noodzakelijk om passende maatregelen te kunnen formuleren en bijgevolg de verkeersveiligheid te verhogen.

4.4.2 Doelstelling

- Opmaken van een algemeen beleidsplan omtrent mobiliteit rond schoolomgevingen met onder meer:
 - o Opmaken van een visie m.b.t. het realiseren van een duurzame modal shift bij schoolgaande jeugd;
 - o Opstellen van actieplan met KT en LT acties, gerelateerd aan infrastructuur;
 - o Bewustwording bij kinderen, ouders, schoolpersoneel en omwonenden initiëren;

4.4.3 Onderzoeksvragen

- Met betrekking tot een duurzamere modal split:
 - o Welke maatregelen worden anno 2019 reeds genomen in kader van modal shift?
 - o Hoe situeren de scholen zich in het netwerk langzaam verkeer?
 - o Hoe situeren de scholen zich in het netwerk van openbaar vervoer?
 - o Hoe situeren de scholen zich in het netwerk gemotoriseerd verkeer en vrachtverkeer?
 - o Welke maatregelen kunnen genomen worden om een duurzamere modal split te verkrijgen?
- Welke knelpunten stellen zich in de schoolomgevingen en welke prioriteit kan hieraan gekoppeld worden?

4.4.4 Benodigde gegevens/onderzoek

Aanwezige gegevens	Op te vragen gegevens	Te onderzoeken
- Mobiliteitsplan SPL - Mobiliteitsplannen buurgemeenten - Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk - Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan - Relevante RUPs - Netplan De Lijn - verkeersveiligheidsplan - Parkeerbeleidsplan - Vademecums Mobiel Vlaanderen - Overzicht schoollocaties	- Indicatie aantal leerlingen/ school - Ongevallengegevens (Politie) - Inzichten stakeholders	- Locatiebezoek (o.m. voor opmetingen van de dwarsprofielen) - Verkeersveiligheidsanalyse - Gebruik infrastructuur (o.b.v. camerabeelden/ terreinbezoek/ participatie met burgers)

4.4.5 Wijze van uitwerking

Voor dit thema worden twee sporen opgezet. Een eerste focust zich op een algemeen beleidsplan teneinde een duurzame modal split te realiseren bij leerlingen, schoolpersoneel en ouders. Het tweede spoor focust zich op de schoolomgevingen zelf.

Spoor 1:

Dit spoor focust zich op een langere termijnvisie, waarbij geambieerd wordt om een duurzame modal shift te realiseren:

- Vervoersnetwerken voor actieve modi worden in kaart gebracht en er wordt nagegaan in hoeverre de scholen in dit netwerk passen;
- Hetzelfde gebeurt voor het openbaar vervoernetwerk;
- Op basis van eerder uitgevoerde enquêtes wordt een inschatting gemaakt van de huidige modal split;
- vanuit die kennis worden ambities omtrent een toekomstige modal split opgesteld en worden actiepunten geformuleerd.

Spoor 2:

Het tweede spoor kijkt meer concreet naar de schoolomgevingen en werkt volgens de *Leidraad schoolvervoersplannen*. Opnieuw wordt een globaal kader uitgewerkt, waarmee de gemeente nadien aan de slag kan voor de specifieke schoolomgevingen.

Input wordt verzameld op 2 manieren

- Objectieve input wordt verzameld o.b.v. desk research, ongevalgegevens,...
- Subjectieve input wordt verzameld via het participatietraject;
 - o Het analyseren van bijna-ongeval meldingen geeft bv. verder ook een indicatie van de mogelijke verkeersveiligheidsissues aanwezig aan de schoolpoorten;
 - o Via het participatietraject kan ook nagegaan worden waar de burgers de situatie als onveilig ervaren.

Tot slot zal gekomen worden tot een prioritering van de aan te pakken scholen, rekening houdend met de omvang van de school en de hoeveelheid en aard van de knelpunten.

Finaal kan per school een soort fiche opgemaakt worden, waarin een aantal aandachtspunten en een visie opgenomen kunnen worden.

- Bereikbaarheid op netwerkniveau (soort bereikbaarheidsprofiel)
- Concrete knelpunten in de directe omgeving van de schoolpoort
- visie over ontsluiting en inzet van verschillende vervoermodi, alsook rond een duurzame modal shift

4.5 Onderzoeksopzet thema 5: Minder borden

4.5.1 Probleemstelling

Een overdaad aan informatie kan een minder performant netwerk veroorzaken waarbij problemen met de verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, verkeersbereikbaarheid of toegankelijkheid ontstaan. Verder is het mogelijk dat binnen de gemeente SPL verscheidene verkeersborden een dubbele boodschap overbrengen, nauwelijks afdwingbaar zijn of zelfs tegenstrijdig zijn. Een screening is dus noodzakelijk om het netwerk leesbaarder te maken.

4.5.2 Doelstelling

- Algemeen kader scheppen dat als toetsing kan dienen bij het opschonen van de aanwezige borden.
- Methodiek opmaken die gehanteerd kan worden bij het ontwerp van nieuwe projecten, teneinde de hoeveelheid borden te beperken.

4.5.3 Onderzoeksvragen

- Welke verkeersborden zijn wenselijk in welke omstandigheden?

4.5.4 Benodigde gegevens/onderzoek

Aanwezige gegevens	Op te vragen gegevens	Te onderzoeken
- Vademecums Mobiel Vlaanderen - Vademecum en richtlijnen omtrent bebording en bewegwijzering		- Deskresearch: bepaling toetsingskader

4.5.5 Wijze van uitwerking

- Via deskresearch wordt bepaald welke borden wenselijk zijn, zodat de gemeente dit als toetsingskader kan gebruiken bij analyse van haar grondgebied.

4.6 Onderzoekopzet thema 6: Basisbereikbaarheid

4.6.1 Probleemstelling

Naar aanleiding van de invoering van het decreet basisbereikbaarheid wordt Vlaanderen ingedeeld in 15 vervoerregio's. De gemeente Sint-Pieters-Leeuw behoort tot de vervoerregio Vlaamse Rand. Belangrijk voor de gemeente Sint-Pieters-Leeuw (en andere randgemeenten) is dat het hertekenen van het vervoerslandschap en de invoering van een gelaagd vervoersnetwerk (spoorwegen, kernnet, aanvullend net en vervoer op maat) geen afbouw mag worden van het huidig net. De gemeenten hebben voor het aanvullend net en vervoer op maat een belangrijke mate van inspraak. Het mobiliteitsplan is voor de gemeente het perfecte document om een visie inzake het openbaar vervoer op haar grondgebied te ontwikkelen. Naast de uitrol van de vervoerregio stelt zich nog een ander vraagstuk; namelijk hoe de Drie Fonteinbrug eventueel ingeschakeld wordt in het netwerk van openbaar vervoer.

4.6.2 Doelstelling

- Hoger aandeel gebruik openbaar vervoer binnen de modal split door het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken.
- Hogere treinfrequentie van de belangrijke verbindingen en betere bus bereikbaarheid voor locaties die momenteel onvoldoende bereikbaar zijn.
- Uitzetten van de krijtlijnen voor de uitbouw van een aanvullend net en voor vervoer op maat.
- Aanduiden van een aantal mobipunten/openbaarvervoersknooppunten (bijvoorbeeld ter hoogte van het station).
- Betere doorstroming indien nodig voor openbaar vervoer op de openbaar vervoersassen.

4.6.3 Onderzoeksvragen

- Welke timing hanteert NMBS voor de verhoging van de frequentie op spoorlijn x?
- Welke problemen stellen zich m.b.t. de bereikbaarheid met de bus? Momenteel wordt gedacht aan een betere verbindingen met onder meer:
 - o bedrijvzones
 - o markt
 - o openbare dienstverlening
 - scholen
 - culturele centra
 - zorgvoorzieningen
- Worden de toekomstige ontwikkelingen voldoende gedekt door het ov-netwerk?
- Waar zijn er doorstromingsproblemen. (Hoe) kunnen deze verholpen worden?
- Hoe kan het "aanvullend net" aansluiten op het "kernnet"? Welke locaties zijn cruciaal?
- Welke locaties kunnen aangeduid worden als mobipunten? Zijn er, naast het station, andere locaties die in aanmerking komen voor mobipunten? Hoe kan het station optimaal functioneren als mobipunt/openbaar vervoersknooppunt?
- Hoe wordt het "vervoer op maat" verder ingevuld?
- Hoe moet het ov-net er over 10 of 15 jaar uitzien?
- Hoe wordt de Drie Fonteinbrug eventueel ingeschakeld in het netwerk van openbaar vervoer?

4.6.4 Benodigde gegevens/onderzoek

Aanwezige gegevens	Op te vragen gegevens	Te onderzoeken
- Huidige ov-bediening (Netplan en halteoverzicht De Lijn, NMBS dienstregeling) - Locaties met te beperkte bereikbaarheid met het openbaar vervoer - Evaluatie De Lijn m.b.t. gebruik halten	- Bijkomende locaties met onvoldoende ov-ontsluiting - Locaties met doorstromingsproblemen - Visie treinnet en kernnet	- Bijkomende OV-ontsluitingen noodzakelijk - afstemming kernnet/aanvullend net - Maatregelen ter verbetering van doorstroming - mogelijkheden vervoer op maat - Locaties met potenties voor Mobipunten

4.6.5 Wijze van uitwerking

Binnen de vervoerregio werd reeds een plan voorgesteld voor het openbaar vervoer (kernnet en aanvullend net) voor 2022 (plan moet nog goedgekeurd worden). Vanuit dit plan kan verder gewerkt worden in het mobiliteitsplan, dat finaal als input kan dienen voor verdere plannen binnen de vervoerregio. Daarom wordt dit thema op twee sporen uitgewerkt.

Enerzijds een spoor voor de korte termijn:

- Aanzet geven voor vervoer op maat, kaderen binnen het openbaarvervoerplan dat goedgekeurd wordt door de vervoerregioraad.
- Hiervoor wordt via het participatietraject informatie verkregen van bewoners en relevante stakeholders.
- Er wordt afstemming gezocht met de buurgemeentes.
- Er wordt reeds nagedacht over de inpassing van de Drie Fonteinbrug binnen het openbaarvervoernetwerk.

Anderzijds een spoor voor de lange termijn:

- Het vervoerplan 2030 wordt door de vervoerregioraad nog opgemaakt. Hiervoor kan het mobiliteitsplan input leveren.
- Opnieuw wordt hiervoor beroep gedaan op input van bewoners en andere relevante stakeholders (via participatie).
- Vanuit deze input worden een aantal concrete probleemstellingen en vragen geformuleerd naar de Lijn en naar de NMBS om na te goed hoe hier een antwoord kan op geformuleerd worden.

5 STAP 5: ACTUALISEREN VAN DE KNELPUNTEN, KANSEN EN OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

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

1. De centrumfunctie van SPL moet verder uitgebouwd worden met respect voor de draagkracht van de gemeente;
2. Bijkomende woongelegenheden moeten geconcentreerd worden in de kernen van het stedelijk gebied (verdichting) en in de woonkern in buitengebied SPL;
3. De landelijke delen moeten behouden blijven;
4. De kwaliteit van het openbaar domein in de verblijfs- en centrumgebieden moet opgewaardeerd worden; hierbij is de kwaliteit van het centrum prioritair;
5. De verkeersdruk dient verminderd te worden in de stedelijke woonkernen;
6. De doorstroming van het OV langs de belangrijkste structuurwegen en de verschillende kernen moet gegarandeerd worden en blijven;
7. Aanbieden van een kwalitatief openbaar vervoer in de verschillende richtingen;
8. De veiligheid aan de schoolpoorten en de fietsroutes moet gegarandeerd worden;
9. Door middel van een aantal flankerende maatregelen zoals vervoermanagement, tarifiering, parkeren, sensibilisering, informatie en handhaving moet het gevoerde duurzame mobiliteitsbeleid ondersteund worden;
10. Een verhoging van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid wordt nagestreefd.

Hieronder wordt nog een overzicht gegeven van gedetecteerde kansen en knelpunten. Daarbij horen ook 2 kaarten:

- Kansen: kaart 7
- Knelpunten: kaart 8

Kansen	Doelstelling	Context
A. 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' 'Krekelendries'

○	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 Overslag Centrum	→ Bereikbaarheid, milieu	• Modale verschuiving naar het kanaal mogelijk
B. 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
•	Sturend parkeerbeleid	→ Toegankelijkheid, leefbaarheid	• Parkeeraanbod = parkeervraag • Beleid i.f.v. modale transitie
C. Langzaam verkeer			
•	Afstemming Netwerk voor langzaam verkeer	→ Veiligheid, toegankelijkheid, bereikbaarheid	• Conforme fietsinfrastructuur noodzakelijk

Tabel 5-1: Actualisering kansen

Knelpunt	Doelstelling	Context
D. Ruimtelijke ontwikkelingen		
Toenemende expansie van het Brussels Gewest → Bereikbaarheid en leefbaarheid		- 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		- Lintbebouwing langsheen verscheidene wegen - Bescherming karakter via o.m. structuur- en uitvoeringsplannen
Barrièrewerking Kanaal, spoorweg en N6 → Bereikbaarheid en Leefbaarheid		- Verbetering mogelijk via (her)aanleg Drie Fonteynenbrug/ Sasbrug/ Bananenbrug - Aantal oversteekvoorzieningen blijft beperkt
Conflicterende bestemmingsfuncties langsheen N6 → Bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid		- Impact op: leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid en toegankelijkheid - Inperking via GRUP: VSGB
Onveilige schoolomgevingen → veiligheid, leefbaarheid, toegankelijkheid		- Mogelijks onveilig - Resultaten worden besproken in de uitwerkingsnota
E. Gemotoriseerd verkeer		
Afwikkeling verkeer naar/ komende van hoofdwegennet - Licht/ medium vervoer - Zwaar vervoer	→ bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en toegankelijkheid	- Verhoogde verkeersintensiteiten mogelijk door (her)aanleg Drie Fonteynenbrug/ Sasbrug/ Bananenbrug - RUP Bergpoort voorziet extra verkeersgeneratie > Voldoende draagkracht omgeving?
Vrachtverkeer	→ leefbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid	- N6 + Mogelijks ook andere wegen - Resultaten worden besproken in de uitwerkingsnota
Parkeerproblemen in de stedelijke kernen	→ leefbaarheid en toegankelijkheid	Resultaten worden besproken in de uitwerkingsnota

• Bereikbaarheid SPL met het OV ◦ Missing-links ◦ Multimodaliteit/ intermodaliteit	→ bereikbaarheid, toegankelijkheid	• Dekkingsgraad/ Level Of Service/ Afstemming vervoersdiensten afhankelijk van te kiezen OV-model • Huidig OV-model: beperkte bereikbaarheid van kernen
• Gevaarlijke punten	→ veiligheid	• Schoolomgevingen > resultaten worden besproken in de uitwerkingsnota • Aanwezigheid gevaarlijke punten binnen SPL > herinrichting kruispunten N6 reeds gepland/ uitgevoerd
F. Langzaam verkeer		
• Niet-conforme fietsinfrastructuur	→ veiligheid	Niet-conforme infrastructuur: • Pepingensesteenweg • Galgstraat (m.u.v. tracé tussen Kerkhofstraat - Jan Baptist Troucheauststraat; geen infrastructuur) • Georges Wittouckstraat • Europalaan • N6 (ten Zuiden van kruising N6 x Europalaan) • Laaklinde • F20 Halle-Brussel
• Missing-links fietsroutenetwerk	→ Bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid	• Missing-link Ruisbroek – BFF • Resultaten worden besproken in de uitwerkingsnota
• Trage wegen	→ Leefbaarheid	• Nood aan integratie trage wegennet in netwerk langzaam verkeer
G. Verkeersleefbaarheid		
• Hoge verkeersintensiteiten op bepaalde verbindende/ ontsluitende verkeersassen ◦ Stedelijke kernen	→ Leefbaarheid	• 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

Tabel 5-2: Actualisering knelpunten

6 BIJLAGEN

6.1 Kaartenbundel

6.2 Verslagen

- 6.2.1 Sneltoets**
- 6.2.2 Verslag GBC sneltoets dd. 5/02/2018**
- 6.2.3 Verslag RMC sneltoets dd. 17/04/2018**
- 6.2.4 Verslag startoverleg Verkenningsnota dd. 19/08/2019**
- 6.2.5 Verslag werkvergadering PSG verkenningsnota dd. 05/11/2019**
- 6.2.6 Goedkeuring participatietraject dd. 19/12/2019**
- 6.2.7 Verslag PSG verkenningsnota dd. 20/12/2019**
- 6.2.8 Verslag overleg De Vlaamse Waterweg dd. 09/02/2020**

COLOFON

COLOFON

SINT-PIETERS-LEEUEW - HERZIENING MOBILITEITSPLAN VERKENNINGSNOTA

KLANT

Gemeente Sint-Pieters-Leeuw

AUTEUR

Storms Daan

PROJECTNUMMER

BE0119000346

DATUM

12 FEBRUARI 2020

STATUS

Definitief

Arcadis Belgium nv

Post X
Borsbeeksebrug 22
2600 Antwerpen
België
02 505 75 00

www.arcadis.com