## **MOBILITEITSPLAN**

# samenvatting beleidsplan gemeente Kraainem

datum: PAC 17 november 2009

dossier: P0048-178006

opdrachtgever: gemeente Kraainem

**contract manager**: Vital Langenaeker **projectleider**: Carolien Haijen

auteur: Carolien Haijen





Soresma n.v. vestiging Genk Jaarbeurslaan 25 3600 Genk

## INHOUDSTAFEL

1	INLEIDING4					
	1.1	Opdracht	4			
	1.2	Planproces	4			
	1.3	Partners en actoren	5			
	1.3.1	Werkgroep	5			
	1.3.2	Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC)	5			
2	BELE	EIDSSCENARIO – WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	6			
	2.1	Ruimtelijke planning	6			
	2.1.1	administratieve grens tussen Kraainem en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	6			
	2.1.2	Kernversterking, verdichting en wooninbreiding	6			
	2.1.3	Terwerkstellingszones-handelsactiviteiten				
	2.1.4	Sportinfrastructuur	7			
	2.1.5	Natuur- en groengebieden – open ruimte				
	2.2	Strategische project 'N226 Wezembeeklaan'				
	2.3	Wegencategorisering				
3	BELE	IDSSCENARIO –WERKDOMEIN B: NETWERK PER MODUS				
	3.1	Uitgangspunten				
	3.2	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen				
	3.2.1	Afbakening verblijfsgebieden				
	3.2.2	Zone 30				
	3.2.3	Netwerk trage wegen				
	3.2.4	Voetpaden				
	3.3	Fietsroutenetwerk				
	3.3.1	Bestaande fietsroutenetwerken				
	3.3.2	Wensnet fietsinfrastructuur				
	3.3.3	Verknoping fiets met openbaar vervoer				
	3.3.4	Fietsenstallingen				
	3.4	Openbaarvervoernetwerk				
	3.5	Herinrichting van wegen				
	3.5.1	Inrichting i.f.v. wegencategorisering				
	3.5.2	Afbakening snelheidsregimes				
	3.6	Verkeersveiligheidsmaatregelen				
	3.6.1	Veiligheidsmaatregelen				
	3.6.2	Toetsing inrichting schoolomgevingen				
	3.7	Parkeerbeleid				
	3.7.1	Parkeeraanbod in Kraainem				
	3.7.2	Zones met parkeerduurbeperking en bewonersparkeren				
	3.7.3	Parkeerconcept schoolomgevingen				
	3.8	Milieuaspecten				
4	BELE	IDSSCENARIO –WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN				
	4.1	Vervoersmanagement				
	4.2	Tarifering openbaar vervoer				
	4.3	Marketing, informatie, promotie naar doelgroepen				
	4.3.1	Carpooling				
	4.3.2	Promotie openbaar vervoer, fiets, voetgangers				
	4.4	Bewegwijzering				
	4.4.1	Autobewegwijzering				
	4.4.2	Fiets-voetgangersbewegwijzering				
	4.5	Handhavingsbeleid				
	4.5.1	Parkeren				
	4.5.2	Snelheid				
			-			

	4.5.3	Verkeersgedrag	19
5		SIDIERING HOGERE OVERHEID	
5	5.1	Koepelmodule	20
5	5.2	Modules	20
5	5.3	Fietsfonds	20
5	5.4	Pendelfonds	20

## 1 INLEIDING

## 1.1 OPDRACHT

Het gemeentebestuur van Kraainem heeft in het kader van het mobiliteitsconvenant aan Iris Consulting / Soresma n.v. de opdracht verleend een mobiliteitsplan op te maken.

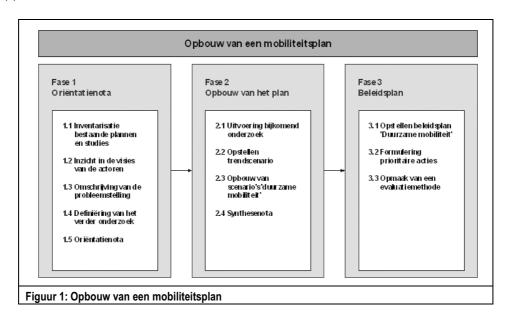
Het doel van het mobiliteitsplan is een bijdrage te leveren tot de verhoging van de verkeersveiligheid, de verbetering van de verkeersleefbaarheid en de beheersing van de vervoersvraag.

Vertrekkend vanuit de totale visie op de gewenste ontwikkelingen van de mobiliteit in Vlaanderen en de provincie Vlaams-Brabant wordt een totaal concept ontwikkeld met concrete krachtlijnen die op inhoudelijk vlak duiding geven over het te volgen mobiliteitsbeleid in Kraainem. Deze krachtlijnen worden vervolgens vertaald naar algemene taakstellingen en een hiermee samenhangend maatregelenpakket.

Dit document bevat een beknopte samenvatting van het mobiliteitsplan.

## 1.2 PLANPROCES

Het mobiliteitsplan vormt de beleidsmatige basis voor het realiseren van een duurzame mobiliteit. Het opstellen van een mobiliteitsplan verloopt volgens de richtlijnen van het mobiliteitsplandboek. In het proces van de mobiliteitsplanning worden de klassieke stappen tot opmaak van een beleidsplan, het opmaken van beleidskeuzen, uitvoering van acties, evaluatie en terugkoppeling doorlopen. Deze stappen zijn onder te verdelen in drie fasen: oriëntatienota<sup>1</sup> (1), opbouw van het plan (2) en beleidsplan (3).



Soresma n.v. 4/20

\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Opmerking! Aangezien het planproces reeds in 2003 van start gegaan is kunnen bepaalde data verouderd zijn.

## 1.3 PARTNERS EN ACTOREN

De opmaak van het mobiliteitsplan werd begeleid door een **werkgroep** en **gemeentelijke begeleidingscommisie (GBC)**. Volgende partners en actoren maakten hiervan deel uit:

#### 1.3.1 WERKGROEP

- gemeente Kraainem
- advies en ingenieursbureau Soresma n.v / Iris Consulting

## 1.3.2 GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE (GBC)

- gemeente Kraainem
- gemeente Sint-Lambrecht-Woluwe
- advies en ingenieursbureau Soresma n.v / Iris Consulting
- afdeling beleid, mobiliteit en verkeersveiligheid Vlaams-Brabant (aBMV)
- De Lijn Vlaams-Brabant
- provincie Vlaams-Brabant
- maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel (MIVB)
- Mobiel Brussel bestuur, uitrusting en vervoer (BUV)
- agentschap ruimtelijke ordening, woonbeleid en onroerend erfgoed Vlaams-Brabant (RWO)
- administratie wegen en verkeer Vlaams Brabant (AWV)
- katholieke universiteit Leuven (UCL) Cliniques Saint-Luc

Soresma n.v. 5/20

## 2 BELEIDSSCENARIO – WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN<sup>2</sup>

## 2.1 RUIMTELIJKE PLANNING

#### 2.1.1 ADMINISTRATIEVE GRENS TUSSEN KRAAINEM EN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

De nabijheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan niet ontzien worden. Toch moet getracht worden om ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen in het Brussels Hoofdstedelijk gewest, de welke veelal een stedelijk karakter hebben, zo weinig mogelijk te laten uitwaaieren naar Kraainem.

- ruimtelijke vertaling van de administratieve grens BHG Kraainem
- aan elkaar groeien van bestaande woongebieden tegengaan
- het fungeren van de gemeente als 'doorgeefluik' van/naar het BHG voorkomen

#### 2.1.2 Kernversterking, verdichting en wooninbreiding

Met betrekking tot deze elementen verwijzen wij naar het structuurplan.

De visie over het gemeentelijk woonbeleid is gericht op de uitbouw van het stedelijk gebied en de versterking van de kernen. Volgende pijlers zullen de woningbehoefte voor het komende decennium opvangen:

- verdichting door woonvernieuwing te stimuleren (omvormen van kleinere, oudere woningen naar moderne één- en vooral meergezins-woningen)
- het realiseren van enkele strategische inbreidingsprojecten
- het afwerken van het bestaande woongebied

Naast het realiseren van woonvernieuwing moet de uitbouw van een aantrekkelijk openbaar domein een kwalitatieve woonomgeving bieden.

De locatie van de zones die in aanmerking komen voor verdere verdichting houdt o.a. rekening met de typologie van de aanwezige bebouwing in de onmiddellijke omgeving.

Het bouwen van nieuwe woningen op ruimtelijk verantwoorde uitbreidingsgebieden kadert in de bovengemeentelijke taakstelling. Dit kan zowel in aansluiting met het woongebied (bv. woningbouwprojecten Annecylaan) als op een gunstig gelegen locatie in aansluiting met de stedelijke kernen (bv. Pikdorenveld) op voorwaarde dat gekozen wordt voor een ruimtelijk kwalitatief concept. Ontwikkelingen sluiten aan bij de structuur van de bebouwde omgeving en hebben oog voor de kwaliteit van de ruimte en de plek. Grote projecten worden best gefaseerd.

Inbreidingsprojecten kunnen gerealiseerd worden op vrijstaande terreinen binnen de woonkernen en moeten de woonkwaliteit en de aantrekkingskracht van de kernen verhogen. Hierbij wordt bijzondere aandacht besteed aan de inrichting openbaar domein. Zowel gemeente als particulieren kunnen hierbij het initiatief nemen. De ruimte voor inbreiding te Kraainem is echter beperkt (bv. project in de omgeving van de Jozef Van Hovestraat).

## 2.1.3 TERWERKSTELLINGSZONES-HANDELSACTIVITEITEN

De economische activiteiten te Kraainem hebben een kleinschalig karakter en zijn sterk verweven met de woonomgeving. Uitzondering vormen het kleinhandelsgebied langs de Wezembeeklaan en het kantorencomplex op het Vier Armen kruispunt. Net buiten de gemeentegrenzen bevindt zich een zone voor kantoren van bovenlokaal belang aan de Woluwelaan.

Kraainem is inzake economische activiteiten vooral gericht op het hoofdstedelijk gebied en het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel. In de nabijheid van de gemeente bevinden zich belangrijke economische zones (Brussel, Diegem, Zaventem, Machelen, Vilvoorde, ...). Een goede verbinding met deze werkgebieden is dan ook aangewezen.

## 2.1.3.1 Bovenlokale handel en bedrijvigheid

 geen verdere uitbreiding van de bedrijfsgebieden Vier Armen (kantoortoren) en Woluwelaan (kantoor- en dienstenzone op grondgebied van de gemeente Zaventem)

Soresma n.v. **6**/20

-

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Soresma n.v., GRS Kraainem, definitief ontwerp conform gemeenteraadsbesluit d.d. 21/12/06

- betrokkenheid bij de ontwikkelingen van het universitair ziekenhuis Saint-Luc en de campus UCL, evenals bij de ontwikkeling van de kantoren langs de Woluwelaan in Sint-Lambrechts-Woluwe
- effecten op de leefbaarheid van de aangrenzende woonkernen beperken:
  - parkeerdruk op het wonen beperken
  - parkeerlast maximaal opvangen op eigen terreinen
  - een goede verkeersafwikkeling en inrichting van het openbaar domein
  - tegengaan van sluikverkeer

## Bovenlokale handel kleinhandelszone Wezembeeklaan

- de aanwezige winkelconcentratie op de N226 Wezembeeklaan (ten zuiden van Kraainem-Groenveld) duiden als handelszone voor grootschalige kleinhandel en als dusdanig verder uitbouwen. De ontsluiting van het terrein wordt geoptimaliseerd door een gecentraliseerde toegang te realiseren en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en fietsverkeer te verbeteren.
- herlocaliseren van de Colruytwinkel en het D'leteren Center in de zone Pikdorenveld, gelegen ten zuiden van de N266 –
  Wezembeeklaan en aan de overzijde van de reeds bestaande handelsactiviteiten (Carrefour, Brico en Delhaize)

## 2.1.3.2 Lokale bedrijvigheid

- behoud van een maximale verweving van lokale bedrijvigheid in het woonweefsel
- de handelsfunctie op lokaal vlak beperken tot de stedelijke kernen Kraainem Noord, Kraainem Midden en Stokkel
- versterken van de handelsfuncties op de Dezangrélaan, Astridlaan en Langestraat, de belangrijkste handelsstraten
- het behoud van de bestaande handelsvestigingen omwille van zeer beperkte . herlocatiemogelijkheden

## 2.1.4 SPORTINFRASTRUCTUUR

## 2.1.4.1 Uitbouwen sport- en jeugdinfrastructuur

- onderzoek herbestemming van de sporthal en sportterreinen aan de Dezangrélaan, ten oosten van de R0, in functie van een beperkte en ruimtelijk goed onderbouwde uitbouw van accommodatie. Hierbij dient de ontwikkeling afgestemd te worden met deze op grondgebied van de gemeente Zaventem (terreinen liggen op het grondgebied van beide gemeenten). Voor wat het grondgebied van Kraainem betreft, ligt het accent op het behoud van de openlucht sportinfrastructuur en beperkte uitbouw van de accommodatie in aansluiting met het bestaande gebouw. Dit i.f.v. de uitbouw van het valleigebied van de Kleine Maalbeek en de vrijwaring van het kasteelpark de Burbure.
- geen verdere uitbreiding van het recreatiegebied (gewestplan) i.f.v. de uitbouw van het valleigebied van de Kleine Maalbeek voor wat betreft de sportterreinen en accommodatie in de Patronaatstraat.
- de ligging van de terreinen FC Kraainem aan de Hebronlaan / Bosstraat deels in recreatiegebied, deels in woongebied wordt niet als een probleem beschouwd. Het behoud en eventuele uitbreiding van terreinen voor openluchtsportaccommodatie is hier aangewezen naast een mogelijke uitbouw van accommoatie op basis van de lokale behoefte.
- behoud van het gebied Prinsenput als een rust- en groengebied, met ruimte voor spel en niet georganiseerde sporten. Het aanleggen van voorzieningen dient hier tot een minimum beperkt te blijven.
- de jeugdvoorzieningen aan de Hoogvorstweg zijn zonevreemd gelegen. Herbestemming in functie van recreatie is niet wenselijk. De recreatie krijgt een uitdovend karakter en blijft de oorspronkelijke functie gerespecteerd.
- een heraanleg van de recreatieve voorzieningen in bestaande parkgebieden en openbare ruimten is in uitvoering.
  Volgende terreinen worden of zijn recent heraangelegd: Prinsenput, Oppemlaan/Kinnenstraat, Meiklokjeslaan,
  Charlotteplein, Nachtegalenlaan/Kraaienweg, Park Jourdain, Kruisveld, Astridlaan / Glycienenlaan/Anemonenlaan.

Soresma n.v. 7/20

#### 2.1.4.2 Uitbouwen van recreatieve netwerken

- uitbouwen van recreatieve netwerken voor voetgangers en fietsers, waarbij de verbindingen complementair kunnen zijn aan de utilitaire verbindingen.
- de recreatieve netwerken worden het beste uitgebouwd op een eigen parcours, mits rekening te houden met de randvoorwaarden vanuit natuur en landschap. Ze kunnen de aanleiding geven tot natuurbouw of het beschermen van bestaande groenelementen.
- prioriteit krijgt de verbinding noord zuid met aanleg van een gescheiden fietsvoorziening op de D'Huartlaan en een beveiliging van de oversteek aan de kruispunten Astridlaan / D'Huartlaan en D'Huartlaan / Mechelsesteenweg / Jagerslaan.
- bij de uitbouw van de oost westassen wordt maximaal ingespeeld op de initiatieven die genomen worden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- prioriteit krijgt tevens de uitbouw van een recreatief netwerk op de open plateau's in samenhang met natuurontwikkeling en de bescherming van de resterende holle wegen.

## 2.1.5 NATUUR- EN GROENGEBIEDEN – OPEN RUIMTE

Natuurontwikkeling dient speciale aandacht te krijgen. Het aansnijden van natuurgebieden ten koste van wonen, werken, toerisme en recreatie moet dan ook vermeden worden. De ecologische infrastructuur wordt gekoppeld aan andere ontwikkelingen (aanleg openbaar domein, parken...).

## 2.1.5.1 Elementen van de bovenlokale openruimte structuur

Zoniënwoud - zone met hoge natuurwaarden

Het Zoniënwoud is een natuurgebied (cf. gewestplan) dat tevens biologisch zeer waardevolle elementen bevat en wordt aangeduid met een hoofdfunctie natuur. Het beleid is er op gericht om de biologische waarden te behouden en te versterken.

De bereikbaarheid en toegankelijkheid vanuit Kraainem dient verbetert te worden. Hiertoe worden bijkomende maatregelen voorgesteld om het kruispunt "Vier Armen" gebruiksvriendelijk en veiliger in te richten voor voetgangers en vooral fietsers.

Het betreft de volgende gebieden:

 Zoniënwoud : het deel van het Zoniënwoud dat vandaag bestaat uit bosgebied en gelegen is binnen het grondgebied van de gemeente Kraainem, ter hoogte van Brusselsesteenweg;

## 2.1.5.2 Elementen van de lokale openruimte structuur

## Plateaus Groenveld & Cappelleveld/Hennekenberg – open ruimte in stedelijke omgeving

De open plateau's vormen belangrijke openruimte gebieden en zijn waardevol omwille van landschappelijke redenen. Voor het behoud van de open ruimtegebieden naar de toekomst toe wordt vooral gefocusd op de landschapsontwikkeling.

Het beschermen van de open plateau's Capelleveld en Groenveld kan best in overeenstemming zijn met de initiatieven in de aangrenzende gebieden en gemeenten gebeuren, zodat een samenhangend geheel ontstaat.

De gemeente Kraainem bepleit dan ook het vrijwaren van deze gebieden en het uitwerken van een landschapsontwikkeling van Cappelleveld/Hennekenberg en Groenveld op het grondgebied van de gemeenten Zaventem en Wezembeek – Oppem. Daarbij worden initiatieven inzake uitbouw van ecologische infrastructuur en het realiseren van het recreatief medegebruik gezamenlijk bekeken en afgestemd op de aanwezige functies en mogelijkheden. Het netwerkidee kan op deze wijze worden gerealiseerd.

Het betreft de volgende gebieden:

de openruimtegebieden Cappelleveld/Hennekenberg en Groenveld.

Soresma n.v. **8**/20

## Kasteelparken en parkgebieden – behoud en te versterken groenzones

Vrijwaring en versterking van van de kasteelparken Jourdain, de Burbure, Dennehuis en Les Bouleaux en het gebied Prinsenput, een kleinere parkzone centraal gelegen te Kraainem Zuid. Deze gebieden zijn waardevolle landschapselementen, gekenmerkt door een eigen voorkomen en ruimtelijke kenmerken.

Voor de kasteelparken wordt getracht om de aanwezige functies (groen, recreatief gebruik en natuur) ruimtelijk en/of functioneel te verweven.

Het vrijwaren van deze landschappelijke gehelen wordt afgestemd met de initiatieven in de aangrenzende gebieden (gemeenten Zaventem, Wezembeek – Oppem), zodat een samenhangend geheel ontstaat.

De parkgebieden Jourdain en Prinsenput zullen een gedeeltelijke heraanleg krijgen als openbare groene ruimten met recreatief karakter.

Het betreft de volgende gebieden:

- de kasteelparken Jourdain, de Burbure, Dennehuis en Les Bouleaux voor wat betreft hun ligging op het grondgebied van Kraainem.
- het park Prinsenput

## Beekvalleien en wegbermen - gebieden met natuurontwikkelingsfunctie

Het beleid in deze gebieden is gericht op het herstel van de biologische waarde en de ontwikkeling van een hogere biologische waarde. Er worden ruimtelijke randvoorwaarden gesteld voor het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de aanwezige natuurlijke biotopen.

In de bufferzones R0 kunnen maatregelen genomen worden om de milieuhinder en geluidsoverlast naar de woonomgeving te voorkomen, mits respect van de aanwezige natuurwaarden. De uitbouw van een efficiënte groene buffer langs de RO aan de zijde van de gemeente Kraainem wordt voorop gesteld. De strook kan overeenstemmen met de op het gewestplan voorziene bufferstrook. Bij voldoende breedte kan de strook functioneren als groengebied met mogelijkheden voor recreatief medegebruik (wandelen, fietsen, ...).

In de gebieden met een belangrijke natuurwaarde beperken de recreatieve activiteiten zich omwille van de draagkracht van het gebied tot, mogelijk seizoensgebonden, zuiver recreatief medegebruik.

Het betreft de volgende gebieden:

- gebieden in de beekvallei van Woluwe binnen het grondgebied van de gemeente Kraainem (ter hoogte van Woluwelaan en Denayerstraat), Kapelaanbeek, Vuilbeek, Kleine Maalbeek : de beekloop en de begeleidende oevervegetaties ;
- De uitbouw van het Molenbos als natuurgebied in aansluiting met het valleigebied van de Kleine Maalbeek op grondgebied van de gemeenten Kraainem en Zaventem
- Groenbuffers langs de R0, E40 en belangrijke verbindingswegen gelegen op het grondgebied van de gemeente Kraainem, met voorstel tot uitbouw van een groenbuffer langs de R0 zijde Kraainem in combinatie met geluidswerende infrastructuur;
- de bermen van de tramlijn en de baron D'Huartlaan als uit te bouwen groenassen

## Stedelijke groengebieden en bosrestanten – stedelijke natuur- en groengebieden

Stedelijke groengebieden en bosrestanten zijn stedelijke open ruimten met een vaak multifunctioneel karakter, waar natuur verweven kan voorkomen met andere openruimte functies. Groengebieden vormen eigen levensgemeen-schappen. In deze gebieden wordt getracht om de aanwezige functies (groen, recreatief gebruik en natuur) ruimtelijk en/of functioneel te verweven.

De uitbouw van een groenzone met recreatief karakter op niveau van het deelgebied Kraainem Midden wordt voorop gesteld. De ontwikkeling van een bijkomend groengebied zal een meerwaarde betekenen voor het kwalitatief wonen in dit deelgebied van de gemeente. Voorgesteld wordt een ontwikkeling te koppelen aan de uitbouw van een groenbuffer langs de R0 en deze door middel van voetwegen en fietspaden te verbinden met de omliggende woonwijken. De groenzone kan daarbij in combinatie met geluidswerende middelen, de hinder van de R0 gedeeltelijk opvangen.

Soresma n.v. 9/20

Op het laagste schaalniveau kunnen de gemeentelijke speelpleintjes een groenfunctie vervullen die de natuurontwikkeling in de woonomgeving ondersteunt. Volgende terreinen worden op korte termijn heraangelegd : Oppemlaan/Kinnenstraat, Meiklokjeslaan, Charlotteplein, Nachtegalenlaan/ Kraaienweg, Kruisveld, Astridlaan/Glycienenlaan/Anemonenlaan

Het betreft de volgende gebieden:

- nieuw te realiseren groenzone voor Midden kraainem.
- gemeentelijke groengebieden en speelterreinen op wijkniveau
- de begraafplaatsen

## 2.1.5.3 Verbindingszones voor natuur en landschap

De open ruimtegebieden en natuurgebieden vormen elementen in een groter netwerk. Door het verbinden van deze elementen kan een samenhangend en groter geheel worden gerealiseerd en is er uitwisseling tussen de verschillende deelgebieden mogeliik:

- verspreiden van planten en dieren van het ene gebied naar het andere
- uitbouwen van recreatieve netwerken.

Doel is de verbindingselementen in te passen in de openruimtestructuur of binnen de nederzettingsstructuur.

Het betreft de volgende natuurverbindingen:

- een verbinding kan uitgewerkt worden tussen het Zoniënwoud en de kasteeldomeinen Les Bouleaux en Dennenhuis.
- een tweede verbindingszone situeert zich tussen de parkgebieden de Burbure, Jourdain en het Molenbos.
- de bermen van de RO vormen op zich een verbindingselement die de verschillende systemen in het noorden en zuiden van de gemeente met elkaar verbinden. De groenbuffer wordt vervolledigd aan de zijde van Kraainem.
- tenslotte vormen de beekvalleien van Kapelaanbeek, Vuilbeek, Kleine Maalbeek en Woluwe belangrijke verbindingselementen voor natuur en landschap.

Het betreft de volgende openruimteverbinding:

• een openruimteverbinding kan uitgewerkt worden tussen het Cappelleveld/Hennekenberg, het Groenveld en de meer oostelijk gelegen open plateaus op het grondgebied van de gemeenten Zaventem, Wezembeek – Oppem en Tervuren.

## 2.2 STRATEGISCHE PROJECT 'N226 WEZEMBEEKLAAN'

De ontwikkeling van de N226 Wezembeeklaan wordt beschouwd als een strategische ontwikkeling in het stedelijk gebied. In dit beleidsplan wordt geopteerd om de N226 Wezembeeklaan te weerhouden als **secundaire weg III**, omwille van:

- de aansluiting met het op- en afrittencomplex van de R0
- de aansluiting op het vervolgtraject in het BHG, waar de weg een selectie als 'hoofdweg' (terminologie categorisering BHG!)
  heeft
- de noodzaak aan goede verbinding met een gegarandeerde doorstroming naar en bereikbaarheid van het ziekenhuis en de campus UCL – Cliniques St.-Luc
- het garanderen van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de ontwikkelingen aan de Wezembeeklaan op een duurzame manier

Het kernversterkend project Pikdoornveld vormt een scharnierpunt binnen de gemeente. Nieuwe ontwikkelingen op deze plaats vergroten het draagvlak voor de stedelijkheid maar kunnen niet los gezien worden van de ruimtelijke context binnen het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel en de aanpak van de Wezembeeklaan. De gemeente brengt deze actie in, als **suggestie** naar het Vlaamse gewest in het kader van het afbakeningsproces van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel.

Soresma n.v. 10/20

In het GRS stelt het gemeentebestuur volgende doelstellingen voorop inzake de bovenlokale ontwikkeling van het Pikdorenveld:

- het realiseren van kwalitatief stedelijke woonprojecten met aandacht voor diverse woonvormen naar vormgeving en typologie zoals villa appartementen, één- en meergezinswoningen, serviceflats, sociale huisvesting; prioriteit voor woningbouw gaat naar het deelgebied in aansluiting met de Astridlaan en Jules Adantlaan ten zuiden van de Wezembeeklaan.
- het realiseren van bijkomende ruimte voor handels- en dienstverlenende activiteiten, in aansluiting met de Wezembeeklaan;
  deze ontwikkeling biedt ruimte voor zowel een bestaand garage carrosseriebedrijf om zich binnen de gemeente te herlocaliseren als voor de herlocatie van een bestaande supermarkt die vandaag in het woongebied geprangd zit.

In het GRS stelt het gemeentebestuur volgende <u>randvoorwaarden</u> voorop inzake de bovenlokale ontwikkeling van het Pikdorenveld:

- de ontwikkeling van het Pikdorenveld kan niet los gezien worden van de mobiliteitsproblematiek. Alvorens enige ontwikkeling op te starten in het noordelijk deelgebied moeten de plannen voor de herinrichting van de Wezembeeklaan evenwel uitgewerkt zijn, door de betrokken overheid.
- de herinrichting van de Wezembeeklaan en aanpalende straten in functie van doorstroming, veiligheid, verkeersleefbaarheid en openbaar vervoer is noodzakelijk.
- de publieke ruimte wordt heringericht met nadruk op de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het gebied.
- alle bestaande zonevreemde woningen worden behouden. Indien om bepaalde redenen woningen zouden moeten verdwijnen dient dit gepaard te gaan met een billijke schadevergoeding voor de eigenaars.
- het realiseren van volwaardige groenbuffers op plaatsen die dit vereisen, om de hinder voor de omwonenden te beperken.

De N226 Wezembeeklaan moet worden heraangelegd, in functie van de rol die hij krijgt. Het is aangewezen om in te zetten op alternatieven voor de auto. Fietsers en het openbaar vervoer dienen een plaats te krijgen. Hierbij komt nog eens de problematiek met betrekking tot het gemengde verkeer (doelverkeer: bestemming Kraainem, handelszaken; doorgaand verkeer).

De uitwerking van de N226 Wezembeeklaan dient te kaderen in een ruimtelijke totaalvisie van de N227-N226-N3.

Volgende **suggesties** voor de N226 kunnen meegenomen worden bij de uitwerking van de studie. De problematiek van de Wezembeeklaan is een studie op zich en dient niet uitgeklaard te worden binnen het mobiliteitsplan. Volgende randvoorwaarden moeten als uitgangspunt dienen bij de opmaak van deze studie:

- 1. er moet over gewaakt worden dat Kraainem als 'doorgeefluik' voor doorgaand verkeer gaat fungeren. De verkeersleefbaarheid en verblijfsfunctie primeren op de verkeersfunctie.
- 2. de regionale toegankelijkheid van en bereikbaarheid van de N226 Wezembeeklaan moet op een duurzame manier gegarandeerd blijven i.f.v. de regionale attractiepool, nl. het ziekenhuis en de campus UCL Cliniques St.-Luc
- **3.** bevoordelen openbaar vervoer, bv. d.m.v.:
  - inrichten aparte busstrook
  - voorrang voor openbaar busvervoer op kruispunten
  - verkeerslichten beïnvloeding
- **4.** scheiden van doorgaand en lokaal verkeer (bv. ventwergen)
- **5.** aanleggen van volwaardig fiets- en voetpad bv. fiets/wandelweg, eventueel centraal gelegen (conflicten t.h.v. van in-uitritten reduceren) of via alternatieve, direkte veilige routes.
- **6.** structureren parkeergebeuren langs en in omgeving van N226 Wezembeeklaan, o.a. bewonersparkeren behouden tussen de Astridlaan en de Grensstraat
- 7. optimaliseren beveiliging en doorstroming kruispunt Astridlaan x Wezembeeklaan (kruispunt van de N-Z en O-W-assen van Kraainem) als centraal kruispunt voor de gemeente
- **8.** beveiligde fiets- en voetoversteekplaatsen voorzien t.h.v. kruispunten
- 9. de Wezembeeklaan = groene as

Soresma n.v. 11/20

## 2.3 WEGENCATEGORISERING

De categorisering van de hoofdwegen en de primaire wegen wordt overgenomen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen; de categorisering van de secundaire wegen wordt overgenomen van het Provinciaal Ruimtelijke Structuurplan Vlaams-Brabant: In de gemeentelijke mobiliteitsplannen worden de wegen die niet in een hoger plankader geselecteerd werden als hoofdwegen, primaire of secundaire wegen, ingedeeld worden in de 3 types van lokale wegen. De types zijn gebaseerd op de drie functies die wegen kunnen vervullen, namelijk verbinden, ontsluiten en toegang geven:

- Lokale wegen I: lokale verbindingswegen
- Lokale wegen II: lokale ontsluitingswegen
- Lokale wegen III: lokale erftoegangswegen

**De stuurgroep wenst** de **N226 Wezembeeklaan** (zie punt 3.2) te selecteren als **secundaire weg III** op grondgebied Kraainem Dit voorstel zal behandeld worden door de provincie bij wijziging van het PRS. Indien deze categorisering niet overgenomen wordt in het PRS zal er een sneltoets gemaakt moeten worden.

Soresma n.v. 12/20

## 3 BELEIDSSCENARIO – WERKDOMEIN B: NETWERK PER MODUS

#### 3.1 UITGANGSPUNTEN

In de vorige fasen werden volgende hoofddoelstellingen uitgewerkt:

## Verkeersleefbaarheid is prioritair

- ⇒ er wordt geen bijkomende wegeninfrastructuur voorzien die automobiliteit genereert
- ⇒ verkeerswerende en verkeersremmende maatregelen worden ingevoerd in woonstraten en de woongebieden worden ingericht als zone 30
- ⇒ de bufferzones met de grote wegenstructuren worden verder uitgebouwd

## Doorgaand verkeer weren

⇒ doorgaand verkeer, van en naar het BHG, door Kraainem wordt ontmoedigd

## Inrichting in functie van het openbaar vervoer en de zwakke weggebruikers

⇒ de prioriteit in Kraainem gaat naar het langzaam verkeer en het openbaar vervoer

## 3.2 VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN

## 3.2.1 AFBAKENING VERBLIJFSGEBIEDEN

De schoolzones en de woonzone - sportdomein 'Park Jourdain' (4.5.2 Afbakening snelheidsregimes) werden reeds afgebakend als verblijfsgebieden. Omwille van de hoge concentratie aan verblijfsactiviteiten in deze gebieden dient het rijgedrag van de automobilist te worden aangepast aan de activiteiten in de omgeving.

In het kader van het tegengaan van het sluipverkeer kunnen grote delen van het woongebied eveneens ingericht worden als zone 30. Het doorgaand verkeer wordt geremd en/of beperkt terwijl de doorstroming behouden wordt voor zwakke weggebruikers, dienstvoertuigen en urgentiediensten.

## 3.2.2 ZONE 30

Ter hoogte van scholen en woonzone - sportdomein 'Park Jourdain' wordt een vaste zone 30 ingericht. Het statuut van zone 30 is bij uitstek geschikt voor het optimaliseren van de leefkwaliteit en het garanderen van de nodige subjectieve veiligheid voor de zwakke weggebruiker.

## 3.2.3 NETWERK TRAGE WEGEN

Het netwerk trage wegen is een netwerk dat zowel ter beschikking staat van het voetgangers- als fietsverkeer, beide zijn evenwaardige gebruikers. Er werd een selectie van trage wegen gemaakt, die (her)aangelegd en opgewaardeerd zullen worden, aangeduid op kaart.

De selectie van trage wegen vervolledigt het netwerk voor zwakke weggebruikers. Op die manier worden de relaties met o.a. de scholen, metrostations en andere (vooral lokale) knooppunten van openbaar vervoer, administratief centrum, en de sport- en recreatievoorzieningen geoptimaliseerd en gerealiseerd.

Naar aanleiding van het landinrichtingsproject 'Plateau van Mortsel' zijn er beperkte wijzigingen en uitbreiding mogelijk aan het trage wegen netwerk.

Soresma n.v. 13/20

#### 3.2.4 VOETPADEN

In de kernen gaat er speciale aandacht uit naar de voetgangers. Voetpaden moeten voldoende breed en comfortabel zijn en de inrichting ervan moet bijdragen tot een kwalitatief hoogstaande openbare ruimte.

Aangezien nogal wat voetpaden in de gemeente Kraainem in slechte staat verkeren, en er bovendien niet in alle woonwijken voetpaden aanwezig zijn, moet het netwerk van voetpaden systematisch verbeterd en uitgebreid worden, middels een gepaste verkeersinrichting.

Het is aangewezen de meerjarenplanning voor het fiets- en voetgangersverkeer in de vorm van een fiets- als voetpadenplan te gieten. Deze plannen zijn opgebouwd uit 2 delen. Enerzijds wordt een overzicht gegeven van de bestaande situatie, m.a.w. de gerealiseerde fietspaden, voetpaden, bewegwijzering, beveiligde oversteken, .... Anderzijds wordt een plan opgemaakt dat de toekomstvisie weergeeft m.b.t. het fiets-/voetgangersbeleid. Deze plannen moeten jaarlijks worden geüpdate.

#### 3.3 FIETSROUTENETWERK

#### 3.3.1 BESTAANDE FIETSROUTENETWERKEN

Het fietsroutenetwerk in Kraainem baseert zich op keuzes die gemaakt zijn in het **Provinciaal Fietsroutenetwerk Vlaams-Brabant**. Daarnaast sluit het aan op het **fietsroutenetwerk van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**.

Dit netwerk wordt dan verder uitgebreid met **lokale fietsroutes**. Uitgangspunten daarbij zijn vlotte en veilige verbindingen tussen de verschillende woonentiteiten en een optimale verknoping met het openbaar vervoer netwerk. Daarnaast wordt de nodige aandacht besteed aan het uitbouwen van veilige fietsverbindingen tussen publieke functies (scholen, sportterreinen, ...) en de kernen en woonwijken zodat fietsers op een aantrekkelijke wijze de gebieden kunnen bereiken

#### 3.3.2 Wensnet fietsinfrastructuur

Bij de (her)inrichting van fietsroutes zijn een aantal richtlijnen van toepassing. Deze richtlijnen voor inrichting en dimensionering zijn uitgebreid beschreven in het Fietsvademecum.

Inrichtingscriteria van fietsvoorzieningen worden sterk bepaald door hun plaats in het hiërarchisch netwerk van verkeerswegen en fietsroutes, de ligging (binnen / buiten bebouwde kom), de ontwerpsnelheid, beschikbare ruimte, ....

Het mobiliteitsplan bepaalt voor elke geselecteerde fietsroute in de fietsroutenetwerken de gewenste fietsvoorzieningen met status.

## 3.3.3 VERKNOPING FIETS MET OPENBAAR VERVOER

Gelet op de potenties van het fietsgebruik als voor- en natransport van het openbaar vervoer, worden een aantal knopen geselecteerd. Bij deze knooppunten wordt extra aandacht besteed aan zaken als visibiliteit van de fietsers, informatie van het openbaar vervoer en dergelijke.

De gemeente Kraainem wenst het overleg op te starten rond het inrichten van een fietspunt aan het metrostation Kraainem. Het metrostation is een heel belangrijke schakel voor de gemeente met het openbaar vervoer. Het uitbouwen van een goede fietsvoorzieningen van en naar maar ook aan het metrostation is dan ook een must in functie van het stimuleren van de fiets als alternatieve vervoersmodus.

metrostation Kraainem

#### 3.3.4 FIETSENSTALLINGEN

- kwalitatieve en veilige fietsenstallingen moeten voorzien worden aan de belangrijke knooppunten van openbaar vervoer en aan de verknopingen van de fietsroutes met het openbaar vervoer (zie onder verknoping met het openbaar vervoer)
- fietsparkeervoorzieningen worden voorzien in het centrum van Kraainem-Midden, Kraainem-Noord en Stokkel
- fietsenstallingen worden voorzien aan de openbare gebouwen, de parken en de sportvoorzieningen
- ook ter hoogte van de handelszone langs de N266 Wezembeeklaan (aan beide zijden van de weg) worden fietsenstallingen voorzien

Soresma n.v. 14/20

## 3.4 OPENBAARVERVOERNETWERK

De prioriteit in Kraainem gaat uit naar de alternatieve vervoersmodi. Een goed uitgebouwd kwalitatief openbaar vervoersnet moet worden ontwikkeld, met speciale aandacht voor de verplaatsingen van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Uitgangspunt daarbij is dat de overstap van de auto naar het openbaar vervoer niet aan de grens met het BHG gebeurd, maar al vroeger.

Daarnaast moeten ook de verbindingen binnen de gemeente zelf verbeterd en uitgebreid worden. Er wordt gefocust op de fiets als voor- en natransport en de doorstroming van het openbaar vervoer wordt verbeterd.

## 3.5 HERINRICHTING VAN WEGEN

#### 3.5.1 INRICHTING I.F.V. WEGENCATEGORISERING

Naast het categoriseren van het wegennet, worden alle betrokken wegen op een adequate manier (her)ingericht. Richtinggevend daarbij zijn de inrichtingsprincipes die voor elk van de categorieën worden beschreven in het RSV (hoofd- en primaire wegen), het PRSVB (secundaire wegen) en het mobiliteitshandboek (lokale wegen).

Voor de inrichting van kruispunten wordt uitgegaan van aanbevelingen voor de inrichting van kruispunten per3.

De specifieke inrichting voor de verschillende straten zal op basis van deze aanbevelingen situatie per situatie kritisch bekeken en bijgesteld worden. Zo ontstaat er een ontwerp op maat van de ruimte.

#### 3.5.2 AFBAKENING SNELHEIDSREGIMES

De snelheidsregimes worden ingesteld in functie van de wegencategorisering en de ruimtelijke situatie (kerngebied, woongebied, buitengebied). Dit betekent dat de toegelaten snelheid zal toenemen naar mate de categorisering van de weg hoger is en de centrumfunctie minder sterk aanwezig is.

Over het **algemeen** wordt er een snelheid van **50km/u gehanteerd in de gemeente**. Hieronder zitten alle **lokale wegen 1, 2 en 3** vervat. Aanvullend wordt op de **N226 Wezembeeklaan**, geselecteerd als **gewenste secundaire weg 3**, ook een snelheid van 50 km/u gehanteerd.

#### 3.6 VERKEERSVEILIGHEIDSMAATREGELEN

#### 3.6.1 VEILIGHEIDSMAATREGELEN

#### 3.6.1.1 Oversteekbaarheid

Op een aantal assen dient de oversteekbaarheid verbeterd te worden. In dit kader worden zowel ingrepen op kruispunten als wegvakken vooropgesteld. Gevaarlijke kruispunten worden geëvalueerd en indien nodig de beveiliging geoptimaliseerd of gerealiseerd. De overdreven snelheid op meerdere wegen wordt aangepakt door middel van handhaving en/of verkeersremmende maatregelen. Indien noodzakelijk kunnen bepaalde straten of wegdelen heraangelegd worden.

## 3.6.1.2 Beperken circulatie gemotoriseerd verkeer

Het beperken van de circulatie op de betrokken punten is enkel van toepassing voor gemotoriseerd verkeer. Er wordt op alle punten een vlotte doorstroming voorzien voor fietsers en voetgangers, dienstvoertuigen en urgentiediensten.

Bij het nemen van sluipverkeerwerende maatregelen moet er steeds nauw op worden toegezien dat het sluipverkeer zich niet gaat verplaatsen naar het BHG of de buurgemeenten. Met andere woorden de positieve en negatieve maatregelen moeten steeds ten opzichte van elkaar worden afgewogen.

Soresma n.v. 15/20

-

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Begeleiding van de Administratie Wegen en Verkeer bij de implementatie van de wegencategorisering en het opstellen van ontwerprichtlijnen, december 1999, Tritel & Iris Consulting

Volgende principes voor het weren van sluipverkeer kunnen gehanteerd worden:

## Directe maatregelen:

- knippen van wegen voor gemotoriseerd verkeer, m.u.v. openbaar vervoer, dienstvoertuigen en urgentiediensten
- beperken circulatie gemotoriseerd verkeer, bv. invoeren van éénrichtingsverkeer
- afremmen snelheid gemotoriseerd verkeer, bv. Inpassen verkeersremmers
- instellen blauwe zone

- ..

## Indirecte maatregelen:

- alternatieve vervoerswijzen versterken, bv. fiets-voetgangersverkeer, openbaar vervoer, carpool, ...
- inrichting van N226 Wezembeeklaan en de lokale wegen I volgens de functie die hun werd toebedeeld

- ...

## 3.6.2 TOETSING INRICHTING SCHOOLOMGEVINGEN

De verschillende schoolomgevingen worden momenteel enkel gemarkeerd door zone 30 borden.

Het inrichten van snelheidsremmers ter hoogte van de schooltoegangen eventueel i.c.m. een sterke poort aan beide zijden van de zone 30 wordt vooropgesteld.

#### 3.7 PARKEERBELEID

#### 3.7.1 PARKEERAANBOD IN KRAAINEM

- het aantal parkeerplaatsen in het hoofddorp en de woonkern blijft grosso modo behouden en neemt niet toe (stand-still principe). Het parkeeraanbod voor bezoekers dient kwalitatief te worden verbeterd, maar niet kwantitatief te worden verhoogd. Het centrumparkeren wordt in het hoofddorp en de woonkernen gereorganiseerd om de parkeerdruk te beperken.
- de parkeermogelijkheden op de parking aan het gemeentehuis en op de parking aan de post worden niet uitgebreid.
- de parkeergelegenheid aan de sportinfrastructuur ter hoogte van de Hebronlaan Bosstraat, aan de sportinfrastructuur t.h.v. de Molenstraat (nabij kasteel Jourdain) en aan het sportgebied t.h.v. de Dezangrélaan (nabij Withuis) wordt niet uitgebreid. De ontsluiting van deze gebieden wordt niet langer toegespitst op autoverkeer.
- met de N226 Wezembeeklaan als belangrijkste vervoersas voor de gemeente is het organiseren en herstructureren van het parkeren langs deze as prioritair.
- de parkings aan de metrostations van Stokkel en Kraainem mogen niet als randparkings bestempeld worden. Deze parkings zijn gelinkt aan het metronet en functioneren bijgevolg als transitparking.
- ook het inrichten van een randparking aan de ring R0 kan o.w.v. zijn ligging op het grondgebied Wezembeek-Oppem niet functioneren als effectieve randparking voor Kraainem. Overleg en duidelijke afspraken met de gemeente Wezembeek-Oppem zijn noodzakelijk.

## 3.7.2 ZONES MET PARKEERDUURBEPERKING EN BEWONERSPARKEREN

De bestaande blauwe zone wordt sterk uitgebreid, nl. meer dan verdubbeld. Op deze manier wordt tegemoet gekomen aan het uitdeinende wildparkeren in de woonzones.

Het betreft één grote zone die noordelijk begrensd wordt door de Hebronlaan en de Kapellelaan en aan de zuidzijde door de Baron d'Huartlaan. Het oostelijk deel van deze zone wordt begrensd door de N226 Wezembeeklaan, tramlijn 39 en de gemeentegrens, terwijl de gemeentegrens met Sint-Lambrechts Woluwe en Sint-Piters-Woluwe de westelijke grens vormt (nabijheid metrostation Stokkel en Kraainem).

In de omgeving van de metrostations Stokkel en Kraainem worden de parkeervoorzieningen op het openbare domein, met uitzondering van de transitparkings:

- ingericht als een blauwe zone met parkeerduurbeperking van 2uur
- in de geselecteerde straten is bewonersparkeren van toepassing
- tegen vergoeding worden een beperkt aantal parkeerkaarten voor de blauwe zone uitgereikt bewoners van Kraainem die niet in de blauwe zone wonen.

Soresma n.v. 16/20

- vanaf 1 januari 2009 ging de uitgebreide blauwe zone in voege
- langparkeerders moeten buiten de blauwe zone parkeren of kunnen gebruik maken van de geplande parking aan het viaduct E40

Het afbakenen van de blauwe zone is een grensoverschrijdend gegeven, bijgevolg is nauw overleg met de buurgemeenten noodzakelijk.

## 3.7.3 PARKEERCONCEPT SCHOOLOMGEVINGEN

Het parkeerconcept voor de schoolomgevingen gaat uit van volgende aanpak:

- parkeerverbod invoeren in de directe omgeving van de scholen aan het begin en einde van de schooldag i.c.m. het inrichten van een kiss&ride zone
- prioritaire parkeerplaats voor de schoolbus aan de schooltoegang
- voldoende autoparkeermogelijkheden in de ruimere schoolomgeving voorzien worden, bij voorkeur in de vorm van een blauwe zone, met toegelaten bewonersparkeren

Een schoolvervoerplan primeert echter boven deze ingrepen, omdat in een dergelijk plan getracht wordt het aandeel ouders dat hun kinderen met de wagen naar school brengt te doen dalen. De maatregelen m.b.t. parkeren moeten dan ook gekaderd worden binnen het schoolvervoersplan.

## 3.8 MILIEUASPECTEN

De keuzes die de gemeente naar voor schuift m.b.t. de wegencategorisering binnen de gemeente, het enten van de inrichting van de wegen op de gekozen categorisering, het beperken van het verkeer in bepaalde straten, ... . Het geheel van de ingrepen draagt, elk op zijn manier bij tot het creëren van een milieuvriendelijke gemeente:

- beperken geluidshinder in woongebieden
- beperken uitstoot
- afscherming naar woongebieden
- beperken druk op woongebieden en openbare ruimte
- ٠...

Specifiek wordt voor het residentieel woongebied gelegen aan de ring R0 de geluidshinder aangepakt. De geluidshinder zorgt voor een afname van de woonkwaliteit. Bij ingrepen op de ring en belangrijke kruispunten o.a. het Vier Armen kruispunt moeten er maatregelen genomen in functie van een afname van de geluidshinder.

De gemeente heeft geen samenwerkingsovereenkomst afgesloten met de Vlaamse Overheid op vlak van milieu. Gezien de geringe personeelsbezetting is het momenteel niet haalbaar om het basisniveau te ondertekenen.

Soresma n.v. 17/20

## 4 BELEIDSSCENARIO –WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN

Een aantal ondersteunende en organisatorische maatregelen worden ingezet om een meer duurzame mobiliteit te bevorderen. Zo wordt onnodig autogebruik tegengegaan, openbaar vervoer en fietsgebruik gestimuleerd daar waar mogelijk is. Deze maatregelen werken aanvullend aan de ruimtelijke en verkeersmaatregelen, maar zijn ook van groot belang. Zij zorgen voor een versterkte samenhang tussen de maatregelen en voor een verhoging van de effecten van de overige maatregelen.

#### 4.1 VERVOERSMANAGEMENT

- opmaken schoolvervoerplannen voor de 2 gemeentescholen in Kraainem en de campus UCL Cliniques St.-Luc in Sint-Lambrechts-Woluwe
- afstemmen van vertrek- en aankomstijden van de private schoolbussen enerzijds tussen de scholen en anderzijds met het openbaar busvervoer.
- opmaken van een bedrijfsvervoerplan voor het ziekenhuis UCL Cliniques St.-Luc (grondgebied van Brussel)
- opmaken bedrijfsvervoerplan voor de handelszone aan weerszijden van de N226 Wezembeeklaan

#### 4.2 TARIFERING OPENBAAR VERVOER

- invoeren goedkoop openbaar vervoer voor bepaalde doelgroepen, bv. doelgroep scholieren en/of jongeren, personeel van het ziekenhuis UCL Cliniques St.-Luc en studenten en personeelsleden van de campus UCL Cliniques St.-Luc
- opstap op andere vervoermiddelen en netten worden vergemakkelijken door het integreren van één gecombineerd vervoerbewijzen in het openbaar vervoer (1 ticket = tram+bus+metro). In het bijzonder wordt gedacht aan een integratie van de vervoerbewijzen van de MIVB en De Lijn.

## 4.3 MARKETING, INFORMATIE, PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN

## 4.3.1 CARPOOLING

- opzetten sensibiliseringsactie voor carpooling en voor de promotie van autodelen om tot een meer verantwoordt gebruik van de wagen te komen
- in geval van een metroverlenging tot aan het op- en afrittencomplex aan de R0 en aanleg van een P&R ter plaatse, worden de campagnes m.b.t. carpooling en autodelen hierop afgestemd

## 4.3.2 PROMOTIE OPENBAAR VERVOER, FIETS, VOETGANGERS

- opstarten promotiecampagne voor meer gebruik van het openbaar vervoer. Voor korte afstanden dient de fiets zeker gepromoot te worden. Dit kan onder meer door fiscale voordelen voor woon-werkverkeer.
- te voet gaan stimuleren door meer aandacht te besteden aan de veiligheid van fiets- en voetgangersroutes, naar de netheid ervan, voldoende fietsenstallingen bij diensten en winkels,... . Ook de oversteekplaatsen dienen voortdurend te worden onderhouden en gecontroleerd op veiligheid.
- specifiek wordt in samenspraak met de scholen het concept van voetgangers- en fietspolen en de begeleide rijen uitgewerkt en opgestart.

Soresma n.v. 18/20

## 4.4 BEWEGWIJZERING

#### 4.4.1 AUTOBEWEGWIJZERING

- opstellen van een coherent signalisatieplan voor het grondgebied van Kraainem op basis van het mobiliteitsplan en de vooropgestelde categorisering van de wegen. De opmaak van een signalisatieplan omvat enkel de bewegwijzering voor automobilisten en geenszins de signalisatie in het algemeen zoals markeringen, verkeerslichten en verkeersborden.
- opmaken kaart met de locaties waarop de stratenplannen zijn aangeduid. Deze stratenplannen met informatie over Kraainem zijn in principe gewenst op elke invalsweg van Kraainem.
- opmaken bewegwijzeringsplan over de gemeentegrenzen van Kraainem. Een correcte bewegwijzering op dit niveau draagt bij tot een juist gebruik van de daartoe bestemde wegen en is bijgevolg een werkinstrument bij het uitschakelen van sluipverkeer.

## 4.4.2 FIETS-VOETGANGERSBEWEGWIJZERING

- bewegwijzering van het functionele fietsnetwerk, afgestemd met de aanliggende gemeenten en met het BHG
- bewegwijzering naar de verschillende attractiepolen binnen de gemeente voorzien voor fietsers en voetgangers. Op die manier kan telkens een veilig, comfortabel traject aangeboden worden aan de zwakke weggebruikers.

#### 4.5 HANDHAVINGSBELEID

## 4.5.1 PARKEREN

- parkeerhandhaving uitbreiden met als doel het foutparkeren zoveel mogelijk te reduceren, dit d.m.v. repressieve (bv. vergroten parkeercapaciteit voor kortparkeerders) en preventieve infrastructurele maatregelen (bv. plaatsen van paaltjes)
- invoeren algemeen parkeerverbod voor vrachtwagens in woonwijken, waardoor de leefbaarheid verder toeneemt
- invoeren parkeerverbod in de directe omgeving van de scholen aan het begin en einde van de schooldag. Daarbuiten wordt voldoende parkeergelegenheid voorzien, dan wel als blauwe zone en bewonersparkeren.

## 4.5.2 SNELHEID

Er worden intensiever snelheidscontroles uitgevoerd, in het bijzonder op wegen die het meest gevoelig zijn voor ongevallen en op locaties waar de confrontatie tussen zwakke weggebruikers en autoverkeer zich voordoet.

De controles vinden zowel op aangekondigde als niet aangekondigde tijdstippen plaats. Van de aangekondigde controles zal een preventieve werking uitgaan. De onaangekondigde controles werken in eerste instantie repressief, maar zullen op den duur een preventieve werking hebben.

Aanvullend worden op de lokale verbindingswegen borden aangebracht die de gemeten snelheid aanduiden, met bv. de vermelding 'u rijdt te snel'. Van deze borden gaat effectief een preventieve werking uit.

## 4.5.3 VERKEERSGEDRAG

- het verkeersgedrag t.h.v. schoolpoorten wordt gecontroleerd. Dit kan gepaard gaan met een informatiecampagne (naar de ouders toe) en aandacht in de klassen (naar de kinderen toe), zodat het educatieve aspect benadrukt wordt.
- alcoholcontroles worden minstens op dezelfde frequentie gehouden als in de huidige situatie. Indien dit consequent plaatsvindt, zal de verkeersveiligheid ook op cruciale momenten (avond, weekend) kunnen verbeteren.

Soresma n.v. 19/20

## 5 SUBSIDIERING HOGERE OVERHEID

Het mobiliteitsplan genereert een aantal maatregelen of acties die moeten worden uitgevoerd. Het mobiliteitsconvenant biedt een aantal instrumenten om hieraan gevolg te geven. Er wordt gewerkt met een koepelmodule en modules.

#### 5.1 KOEPELMODULE

Een gemeente die een moederconvenant getekend heeft, kan (afhankelijk van de noden) projecten ter uitvoering van het mobiliteitsbeleidsplan realiseren. Uiteraard moeten die concrete projecten passen in de duurzame-mobiliteitsvisie die achter het mobiliteitsplan zit.

Specifieke afspraken tussen de partners (lokale overheid, het gewest en eventueel de provincie, De Lijn en derden) over de realisatie van projecten worden in een koepelmodule vastgelegd. Ieder project bestaat uit een koepelmodule met enkele algemene bepalingen en één of meerdere modules.

## 5.2 MODULES

Door het bestaan van de modules is maatwerk mogelijk en kunnen projecten integraal worden bekeken. Het heeft immers geen zin om alleenstaande projecten te realiseren zonder dat die passen binnen de algemene mobiliteitsvisie van de gemeente. De afzonderlijke projecten moeten elkaar versterken binnen het kader van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

## 5.3 FIETSFONDS

Voor de aanleg of verbetering van fietspaden op het bovenlokaal fietsroutenetwerk kan de gemeente beroep doen op subsidies van het Fietsfonds. De opmaak van een start- en projectnota, de bespreking in GBC en de voorlegging aan PAC is verplicht om 80% subsidies te kunnen krijgen.

## 5.4 PENDELFONDS

Het Pendelplan, dat door de Vlaamse minister van Mobiliteit is uitgewerkt, bundelt een heleboel maatregelen die het pendelverkeer verbeteren.

Het Pendelfonds subsidieert projecten die een duurzaam woon-werkverkeer bevorderen. Projecten die tot doel hebben om het aantal autoverplaatsingen op het vlak van woon-werkverkeer te verminderen kunnen in aanmerking komen voor subsidiëring uit het fonds. Bedrijven of bedrijvengroepen of andere private instellingen, maar ook lokale of provinciale overheden of andere publieke instellingen (in samenwerking met een private partner) kunnen de subsidie aanvragen.

De volgende projecten kunnen voor de subsidie in aanmerking komen:

- de realisatie van een nieuw aanbod in vervoer dat niet binnen het domein van het geregeld vervoer valt. Dat nieuwe vervoer moet complementair zijn aan het bestaande vervoer voor woon-werkverkeer, georganiseerd door private of publieke diensten
- de realisatie van nieuwe infrastructuur voor het woon-werkverkeer op een bedrijventerrein
- de realisatie van specifieke bedrijfsorganisatorische acties en maatregelen

Soresma n.v. **20**/20