
GEMEENTE WEMMEL

VERNIEUWEN MOBILITEITSPLAN FASE 2 / SYNTHESNOTA



APRIL 2021

OPDRACHT

Opdrachtgever

Opdrachtnemer

Projectleider

Vernieuwen mobiliteitsplan

Gemeente Wemmel

VECTRIS cbva

Evelien Van Bockstal

LEDEN

Walter Vansteenkiste

Vincent Jonckheere

Wim Verdoodt

Eritia Van der Perre

Anita Jaspers

Rafael Vandenbroeck

Bart Segers

Nele Tierens

Fred Scrayen

VECTRIS

x

Project Stuurgroep (PSG)

Burgemeester

Schepen Wemmel

Gemeente Wemmel

Gemeente Wemmel

MOW

AWV

De Lijn

Provincie Vlaams-Brabant

Politie

Studiebureau

Werkvennootschap

PROJECTVERLOOP

03/12/2018	GBC Sneltoets → Spoor 1
19/02/2019	RMC Sneltoets → Bevestiging spoor 1
29/04/2019	PSG Oriëntatienota
05/09/2019	College Oriëntatienota
11/2019	Onderzoek
06/2020	Participatie 1
03/2021	Participatie 2
11/01/2021	PSG Synthesenota (1)
xx	PSG Synthesenota (2)

INHOUD

1 / INLEIDING	9
1.1 / VERLOOP	9
1.2 / PARTICIPATIETRAJECT	10
2 / ONDERZOEK	11
2.1 / RESULTATEN BIJKOMEND ONDERZOEK	11
3 / KNELPUNTEN & KANSEN	46
3.1 / ANDERE / ALGEMEEN	46
3.2 / ACTIEVE WEGGEBRUIKERS	51
3.3 / OPENBAAR VERVOER	51
3.4 / GEMOTORISEERD VERKEER	52
4 / DOELSTELLINGEN	53
5 / SCENARIO'S	56
5.1 / ALGEMEEN	56
5.2 / ONTSLUITING AUTOVERKEER	62
5.3 / ONTSLUITING FIETSVERKEER	73
5.4 / OPENBAAR VERVOER	81
5.5 / PARKEREN	82
6 / AFWEGING SCENARIO'S AUTO	83
6.1 / LIMBURG STIRUMLAAN (KNOOP 8)	83

6.2 / BRUSSELSESTEENWEG (KNOOP 9)	86
7 / AFWEGING SCENARIO'S FIETS	89
7.1 / SCENARIO KAASMARKT - FOLLETLAAN - STEENWEG OP BRUSSEL	89
7.2 / SCENARIO KAASMARKT - FOLLETLAAN- DIEPESTRAAT -KONINGIN ASTRIDLAAN	89
7.3 / STEENWEG OP MERCHTEM- DE LIMBURG STIRUMLAAN	90
8 / BESLUIT	91

VECTRIS cvba
Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven
T 016/31 91 00- F 016/29 02 10
www.vectris.be - info@vectris.be

FIGUREN

Figuur 1: Stappenplan mobiliteitsplan (spoor 1)	9
Figuur 2: situering segmenten parkeeronderzoek.....	12
Figuur 3: Bezettingsgraad parkeeronderzoek.....	13
Figuur 4: Parkeerduur parkeeronderzoek.....	14
Figuur 5: Parkeermotief parkeeronderzoek.....	15
Figuur 6: Overzicht parkeeronderzoek	16
Figuur 7: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Wemmel - Richtinggevend gedeelte	18
Figuur 8: Parking aan rotonde ifv handel op Steenweg op Merchtem	19
Figuur 9: Eburonenlaan huidige inrichting met drie parkeerstroken	21
Figuur 10: ontwerpend onderzoek. Eburonenlaan	22
Figuur 11: huidige inrichting Lt Graffplein	23
Figuur 12: inrichting Lt. Graffplein met groen en wadi. Garages blijven bereikbaar, parkeerstrook rechts.....	24
Figuur 13: andere organisatie van rotonde kan zorgen voor meer publieke ruimte.....	26
Figuur 14: Diepestraat bestaande toestand	27
Figuur 15: Ontwerpend onderzoek Diepestraat: fietspaden, geen parkeerstrook (13.81 m beschikbaar)	28
Figuur 16: Isidoor Meyskenslaan - bestaande toestand	28
Figuur 17: Ontwerpend onderzoek Isidoor Meyskensstraat (met fietspaden en parkeerstrook aan één zijde)(15.66 m beschikbaar).....	29
Figuur 18: Locaties tellingen	32
Figuur 19: Capaciteit in functie van verkeersleefbaarheid.....	34
Figuur 20: Kruispunttelling Rassel x Kaasmarkt (ochtendspitsuur en avondspitsuur)	35
Figuur 21: Kruispunttelling Schoolstraat x Markt (ochtendspitsuur en avondspitsuur).....	36

Figuur 22: Kruispunttelling Vanden Broeckstraat x Markt (ochtendspitsuur en avondspitsuur).....	37
Figuur 23: Kruispunttelling De Ridderlaan x De Limburg Stirumlaan (ochtendspitsuur en avondspitsuur)	38
Figuur 24: Kruispunttelling Steenweg op Brussel x Diepestraat (ochtendspitsuur en avondspitsuur)	39
Figuur 25: Kruispunttelling Steenweg op Brussel x 1. Meyskensstraat (ochtendspitsuur en avondspitsuur)	40
Figuur 26: Kruispunttelling Diepestraat x 1. Meyskensstraat (ochtendspitsuur en avondspitsuur)	41
Figuur 27: scenario's met 3 aansluitingen.....	43
Figuur 28: scenario's met twee aansluitingen	44
Figuur 29: kernnet en aanvullend net volgens oriëntatienota vervoerregio	45
Figuur 30: impressie van mobipunt	47
Figuur 31: Kam - Folletlaan (links) en Lt. Graffplein (rechts).....	48
Figuur 32: cdt. J. De Blockplein als kruispunt ipv rotonde - pleintje als knip op Kon. Astridlaan	48
Figuur 33: dubbelstrooks rotonde aan Maalbeeklaan wordt mobipunt- pleintje als knip aan Verrieststraat.....	49
Figuur 34: overgedimensioneerde kruispunten aan Ruiterweg en Amelgemweg	49
Figuur 35: overgedimensioneerd kruispunt aan Zijp	50
Figuur 36: circulatiemaatregelen in het centrum - variant 1 en 2.....	57
Figuur 37: verbetering doorstroming Kaasmarkt - Folletlaan	58
Figuur 38: schoolomgevingen	59
Figuur 39: overzichtskaart locaties mogelijke opwaardering	61
Figuur 40: voorstel ANPR-cordon	63
Figuur 41: variant A-B-C	64
Figuur 42: scenario 1	66
Figuur 43: scenario 2	67
Figuur 44: bestaande toestand & ontwerpend onderzoek Diepestraat.	68

Figuur 45: bestaande toestand 1. Meyskensstraat & ontwerpend onderzoek	68
Figuur 46: bestaande toestand Steenweg op Brussel (tussen Diepestraat en 1. Meyskensstraat)	69
Figuur 47: ontwerpend onderzoek Steenweg op Brussel (tussen Diepestraat en 1. Meyskensstraat) enkelrichting verkeer met erfaanleg"	70
Figuur 48: scenario 3	71
Figuur 49: scenario 4 en kaart onroerend erfgoed	72
Figuur 50: fiets-GEN in Brussel langs Tentoonstellingslaan, Heymboschlaan en Houba De Strooperlaan	73
Figuur 51: mogelijke bovenlokale fietsroutes	74
Figuur 52: Diepestraat met rijweg 6,11m en fietssnelweg van 4m	75
Figuur 53: Koningin Astridlaan, bestaande toestand	76
Figuur 54: Koningin Astridlaan, bestaande toestand	76
Figuur 55: Koningin Astridlaan - ontwerpend onderzoek.....	77
Figuur 56: Koningin Astridlaan - ontwerpend onderzoek.....	77
Figuur 57: lokaal fietsnetwerk.....	80
Figuur 58: scenario's openbaar vervoer (huidig, 1 en 2)	81
Figuur 59: Afwegingskader De Limburg Stirumlaan	85
Figuur 60: Afwegingskader Brusselsesteenweg	88

1 / INLEIDING

1.1 / VERLOOP

Het vernieuwen van een mobiliteitsplan gebeurt in **8 stappen**, die verder gestructureerd worden in **3 à 4 fases** of rapportages: de oriëntatiefase, de synthesefase en het eigenlijke beleidsplan. Deze nota is de oriëntatienota en bestaat uit 2 stappen, terug te vinden in onderstaande figuur.

SNELTOETS

ORIËNTATIENOTA

STAP 1	INVENTARISATIE BESTAANDE TOESTAND
STAP 2	DOELSTELLINGEN DEFINIËREN



SYNTHESENOTA

STAP 3	ONDERZOEK	
STAP 4	KNELPUNTEN	KANSEN & DOELSTELLINGEN
STAP 5	SCENARIO'S UITWERKEN	



NIEUW MOBILITEITSPLAN

STAP 6	FORMULEREN	NIEUW BELEIDSPLAN	
STAP 7	EVALUATIE	RELATIE TABm & TAAKSTELLING	
STAP 8	UITVOERING	PROGRAMMATABE	

Figuur 1: Stappenplan mobiliteitsplan (spoor 1)

1.2 / PARTICIPATIETRAJECT

Omwille van covid-19 werd de participatie online georganiseerd. Door middel van een online bevraging konden inwoners eerst aangeven waar ze de prioriteit wilden leggen voor de verschillende modi. In een tweede onderdeel konden ze reageren op een aantal stellingen met betrekking tot de verschillende modi. Ook konden de deelnemers op kaart een aantal knelpunten aanduiden.

In totaal namen 905 mensen deel aan de enquête. Als voornaamste conclusies

- De dagelijkse verplaatsingen gebeuren vooral met de wagen en te voet
- Er zijn veel meer verplaatsingen naar metrohalte Koning Boudewijn dan naar de treinstations Jette of Zellik
- Boodschappen doen in Wemmel gebeurt vooral met de wagen
- Wat alternatieve vervoermiddelen betreft zijn de deelnemers vooral geïnteresseerd in een shuttle naar de OV-halten
- Voor verplaatsingen te voet is er een duidelijke vraag naar betere voetpaden en veiligere oversteekplaatsen
- Ook is er een grote vraag naar meer/betere fietspaden
- Voor het openbaar vervoer is er een vraag naar een betere stiptheid en hogere frequentie
- Er is vraag naar maatregelen om sluipverkeer tegen te gaan
- Een meerderheid van de respondenten wil graag meer fietsstraten, schoolstraten, woonerven.
- Voor het parkeervrij maken van bepaalde straten of pleinen is er geen meerderheid

Het verslag van de inspraak is in bijlage.

2 / ONDERZOEK

2.1 / RESULTATEN BIJKOMEND ONDERZOEK

2.1.1 / Parkeerduuronderzoek

Dit parkeerduuronderzoek werd uitgevoerd op dinsdag 12 november 2019. De eerste ronde vond plaats om 7 uur en de laatste ronde om 19 uur. Er werd om de twee uur geregistreerd. Bij een parkeerduuronderzoek wordt niet enkel het aantal geparkeerde auto's geregistreerd, maar ook **een deel van** de nummerplaat (cf. privacy). Door telkens dezelfde route te lopen, kan worden gecontroleerd hoelang een voertuig geparkeerd blijft staan.

Zo kan niet enkel de **bezettingsgraad** per telperiode en gemiddeld per dag worden berekend (zelfde resultaat als bij parkeerdrukonderzoek), maar ook de **parkeerduur** per dag en zo ook per telperiode en het **motief** van de geparkeerde auto's. Meer uitleg en meer details zijn te vinden in de bijlage 'parkeerduuronderzoek'.

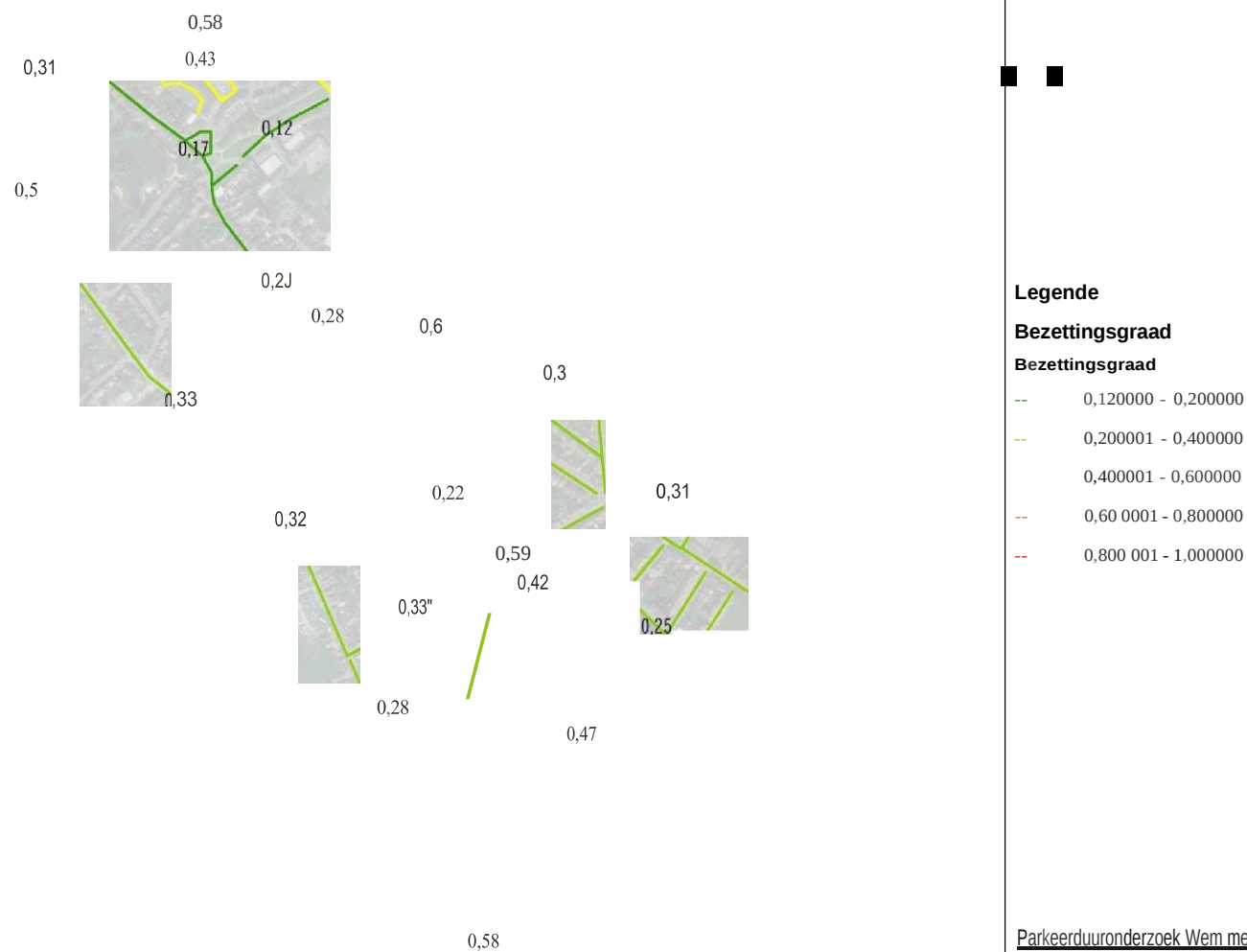
Er werden op 12 november in totaal 3115 parkeerplekken bestudeerd (inclusief fout geparkeerde voertuigen, opritten, speciale parkeerplaatsen, ...). Hiervan werden 2287 'gewone' parkeerplaatsen geanalyseerd. Zo werden parkeerplaatsen voor garages (555) en opritten (117) bijvoorbeeld niet meegenomen. Volgende kaarten geven de bezettingsgraad, de parkeerduur en het parkeermotief weer.

Opvallend is dat er een gemiddelde bezettingsgraad is van 63%. Van de plaatsperioden wordt 11% gebruikt door auto's die er hele dag staan, 30% door auto's van bewoners, 12% door langparkeerders (2-5 keer genoteerd) en 10% door kortparkeerders (1x genoteerd).

Op de parkeerduurkaart is duidelijk dat in de meeste zones wordt lang geparkeerd (rode deel taartdiagram), meer naar het centrum wordt er meer kort geparkeerd.

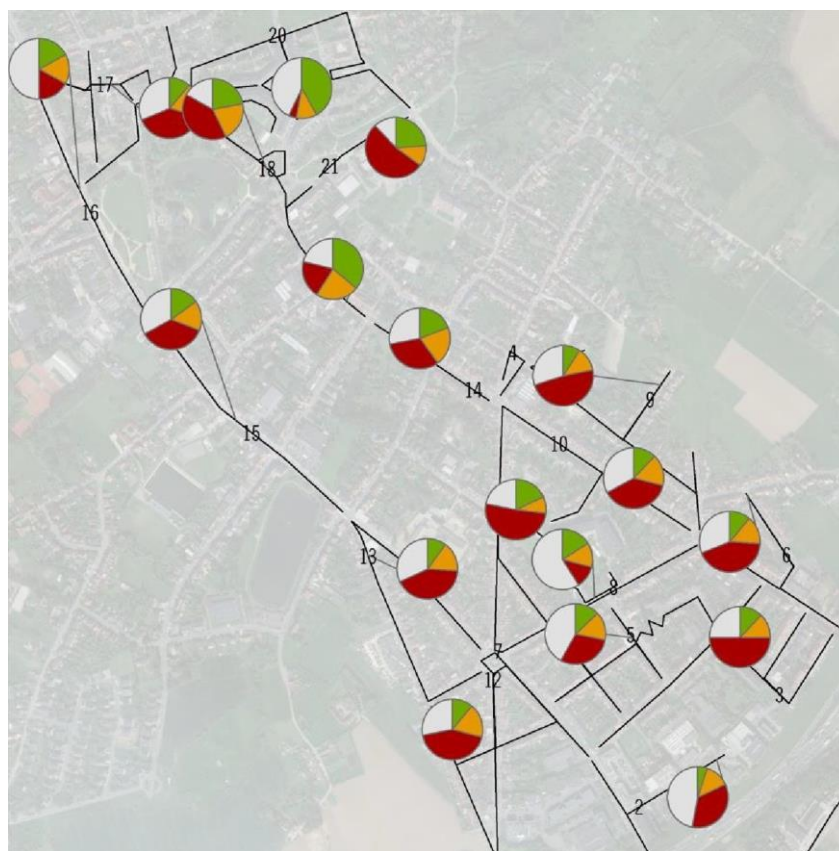
Op de parkeermotiefkaart is duidelijk dat de hoge parkeerdruk aan J. Vanden Broeckstraat voor een groot deel door bewoners komt. Het aandeel groen (hele dag geparkeerd en bewoners) is groot in de meeste delen, behalve op Markt, Kaasmarkt en in Boudewijnlaan West.

Het effect van het parkeerbeleid in segmenten 1 (Romeinsesteenweg), 4 (Lt. Graffplein), 8, (parkings aan Bib), 11 (Boudewijnlaan West), 19 (Markt), 21 (J. Vanden Broeckstraat) en 22 (Limburg Stirumlaan) is beperkt doordat er respectievelijk van de geparkeerde plaatsperioden (excl. lege plaatsen) 19%, 26%, 23%, 16%, 69% (Markt), 20% en 36% door auto's die er slechts 1 keer stonden (dus minder dan 2 uur) werd gebruikt.



Source: Esri DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus OS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

Figuur 3: Bezettingsgraad parkeeronderzoek



Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus OS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

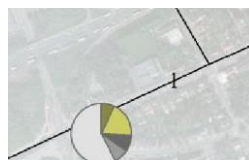


Legende Parkeerduur

- 1111** DUUR_1
- 1111** DUUR_23x
- 1111** DUUR_47x
- 1111** DUUR_8x
- DUUR_Ox

ParkeerduuronderzoekWemmel i.k.v. mobiliteitsplan
Parkeerduur

Figuur 4: Parkeerduur parkeeronderzoek



Sources: Esri, DeLorme, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus, USDA, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community



Legende

Parkeermotief



1111 THUIS

1111 BEWONERS

1111 LANG

1111 KORT

LEEG

Parkeerdrunderzoek Wemmel i.k.v. mobiliteitsplan

Parkeermotief

Figuur 5: Parkeermotief parkeeronderzoek

Segment	Capaciteit	Bezettingsgraad	DUUR_1	DUUR_23x	DUUR_47x	DUUR_8x	DUUR_0x	THUIS	BEWONERS	LANG	KORT	LEEG
1	105	58%	10%	8%	24%	0%	58%	7%	19%	9%	8%	58%
2	84	47%	5%	13%	35%	0%	47%	12%	29%	8%	5%	47%
3	216	25%	12%	13%	49%	1%	25%	18%	39%	10%	8%	25%
4	29	60%	15%	12%	13%	0%	60%	0%	22%	8%	10%	60%
5	101	42%	13%	15%	30%	0%	42%	8%	34%	8%	8%	42%
6	88	31%	11%	15%	43%	0%	31%	15%	39%	8%	7%	31%
7	134	33%	12%	19%	35%	1%	33%	17%	31%	10%	9%	33%
8	63	59%	16%	13%	12%	0%	59%	2%	22%	8%	10%	59%
9	162	30%	9%	13%	48%	0%	30%	16%	40%	7%	7%	30%
10	180	33%	12%	17%	38%	0%	33%	7%	30%	19%	11%	33%
11	31	22%	18%	9%	51%	0%	22%	23%	24%	19%	13%	22%
12	122	28%	11%	18%	43%	0%	28%	15%	38%	12%	8%	28%
13	83	32%	10%	16%	42%	0%	32%	25%	27%	9%	7%	32%
14	54	28%	19%	21%	32%	0%	28%	6%	38%	14%	14%	28%
15	65	33%	15%	16%	36%	0%	33%	14%	33%	9%	11%	33%
16	68	50%	17%	16%	17%	0%	50%	9%	20%	8%	13%	50%
17	128	31%	11%	18%	39%	1%	31%	12%	34%	16%	7%	31%
18	128	17%	22%	21%	40%	0%	17%	16%	38%	16%	16%	16%
19	74	43%	42%	11%	4%	0%	43%	0%	6%	11%	39%	44%
20	323	58%	7%	8%	27%	0%	58%	6%	16%	15%	5%	58%
21	37	12%	24%	11%	53%	0%	12%	8%	47%	15%	18%	12%
22	12	21%	36%	23%	20%	0%	21%	0%	33%	17%	29%	21%

Figuur 6: Overzicht parkeeronderzoek

DETAILBESPREKING

Segment 19 - 20

Het is duidelijk dat de bezettingsgraad hoog is in het centrum van Wemmel (Markt en omgeving). Op de Markt zelf loopt de parkeerdruk op tot maximum 85%. Ondanks de blauwe zone (max. 2 uur) werden hier toch nog meer dan 10% voertuigen geteld die 2 of 3 maal werden geteld en een aantal voertuigen die zelfs 4 tot 7 maal werden geteld. Voor de Markt betekent dit dat:

1. De blauwe zone mist hier duidelijk haar effect;
2. veel publieke ruimte wordt gebruikt voor het (langdurig stallen) van voertuigen, wat een meer kwaliteitsvolle inrichting hypothekeert;
3. in de huidige situatie te veel parkeerplaatsen zijn op de Markt. Ondanks de langparkeerders is er op slechts 2 momenten 85% parkeerdruk, wat betekent dat er dus nog een aantal parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Wanneer de langparkeerders worden geweerd is er dus een overaanbod aan parkeerplaatsen. Dit toont dat er duidelijk kansen zijn voor een andere inrichting van de Markt met bv. meer groen.

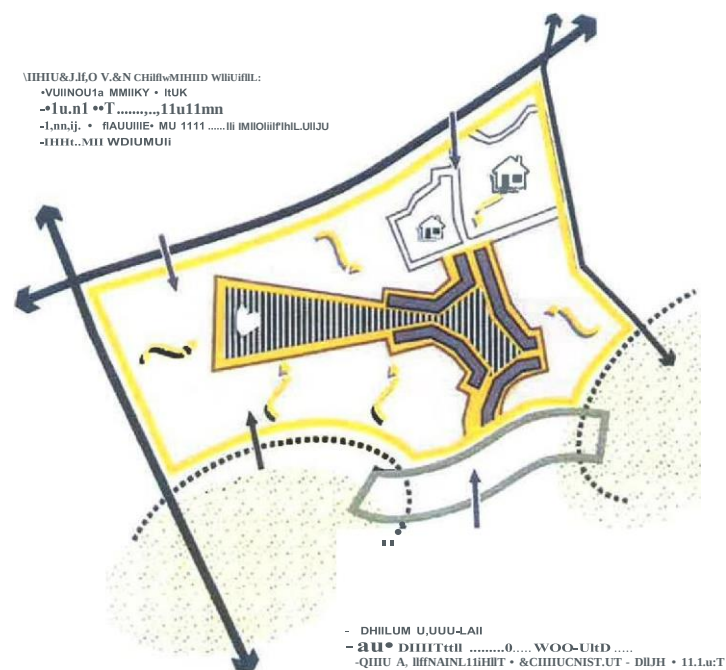
In de directe omgeving is bovendien nog veel parkeercapaciteit vrij (de parkeerdruk aan Verhasseltstraat, parking aan politie, Reigerstraat (segment 20) haalt slechts 50%). Vanuit het onderzoek wordt voorgesteld om:

de handhaving op de Markt te verbeteren. Hierdoor wordt per parkeerplaats een hoger rendement gehaald, en kunnen eventueel enkele parkeerplaatsen worden geschrapt op Markt,

op de verbinding tussen Markt en de rotonde aan Schoolstraat meer in te zetten op het opwaarderen van de publieke ruimte,

Kiezen voor andere, minder verkeerstechnische inrichting rotonde en parkeerpleintje aan rotonde Schoolstraat.

Op die manier kan ruimtelijk de link gelegd worden tussen de kerkomgeving en de Markt; het concept zoals beschreven in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is dus haalbaar.



Figuur 7: Gemeente/ijk Ruimtelijk Structuurplan Wemmel - Richtinggevend gedeelte

Segment 21

Aan J. Vande Broeckstraat werd de hoogste parkeerdruk in de gemeente gemeten (tot 100%) en is er een groot aandeel langparkeren, ondanks de blauwe zone van maximum 30 minuten. Gaat het hier om personeel van de gemeente en de school? Ook hier kan gekozen worden voor een strengere handhaving, gecombineerd met een beleid om werknemers aan te zetten met de bus of de fiets naar het werk te komen. Wie toch met de wagen naar het werk komt, kan ook parkeren aan het politiekantoor; de wandelafstand is slechts 200 m.

Segment 17

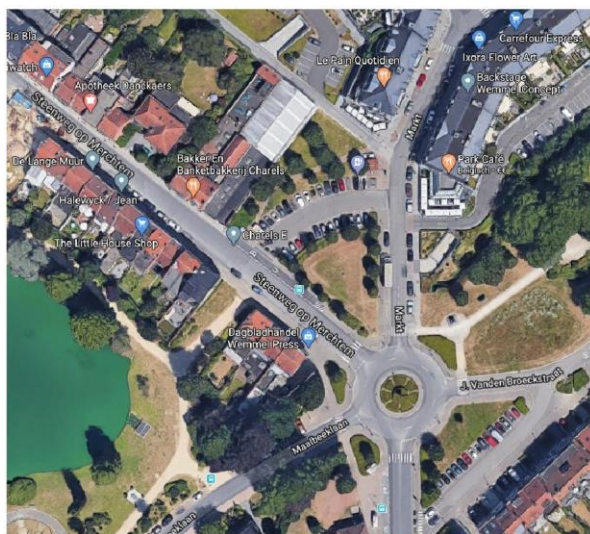
Ook vlakbij het centrum ligt segment 17 (omgeving kerk, Pastorijsstraat); hier is er altijd nog reserve beschikbaar; de parkeerdruk haalt op geen enkel moment de grens van 80%. Eén derde van de voertuigen werd 4-7 maal geteld en zijn dus langparkeerders. Voor Sint- Rochusplein en ook het binnengebied aan K & H De Raedemaekerlaan kan dus ook worden nagedacht om de publieke ruimte een andere inrichting te geven.

Segment 18

Steenweg op Merchtem-Steenweg op Brussel (segment 18) is drukker met een parkeerbezetting die de ganse dag schommelt rond 80%. Ook hier bestaat de parkeervraag vooral uit bewonersparkeren. Kortparkeren maakt ongeveer 20% uit. Langs Steenweg op Merchtem en Steenweg op Brussel hebben een aantal woningen/appartementen eigen garagepoorten en dus eigen parkeerplaatsen. Daarnaast zijn er een aantal winkels aanwezig die nood hebben aan een zeker aantal parkeerplaatsen.

Voorstel:

Om blauwe zone in te voeren om ervoor te zorgen dat de parkeerplaatsen voor de aanwezige handel een hoger rendement halen; enkele handelszaken aan het begin van Steenweg op Merchtem kunnen gebruik maken van de kleine parking aan de rotonde aan Markt.



Figuur 8: Parking aan rotonde ifv handel op Steenweg op Merchtem

Segment 15

Langs Steenweg op Brussel - Folletiaan (segment 15) zijn overdag ongeveer 60% van de parkeerplaatsen benut. Het drukste moment is om 17u wanneer 80% van de parkeerplaatsen bezet zijn. Opvallend is dat ook hier het bewonersparkeren een hoog aandeel heeft: 14% van de voertuigen blijft de ganse dag door stil staan (wordt geen enkele keer verplaatst) met daarnaast nog eens tussen 20% en 30% bewoners parkeren.

Segment 16

In het verlengde hiervan (Kaasmarkt, segment 16) is de parkeerdruk lager. Het drukste moment is om 9u en 18u, wanneer 60% bezet is; gemiddeld wordt 50% van de parkeerplaatsen niet gebruikt. Hier worden 9% van de voertuigen van de ganse dag niet verplaatst; daarboven is er tussen 10% en 15% bewonersparkeren. Langparkeren staat voor ongeveer 15% en kortparkeren ongeveer evenveel.

Wat opvalt is dat, hoewel er aan beide zijden een parkeerstrook is afgebakend, op grote delen van deze wegvakken niet mag worden geparkeerd omwille van toegangen naar garages, opritten, aan zijstraten ... Het rendement van beide parkeerstroken is dus erg beperkt. Ook hier wordt slechts een beperkt deel van de parkeercapaciteit benut. Ook de parking aan de Pastorijstraat kan overigens gebruikt worden in functie van de handel langs Kaasmarkt; deze parking wordt enkel druk gebruikt bij het begin en einde van de school. De rest van de dag is er heel wat parkeercapaciteit beschikbaar.

Samengevat een niet erg efficiënt gebruik van de openbare ruimte.

Voorstel:

- Afwisselend nog één parkeerstrook links en rechts van de weg
- Vrijkomende ruimte gebruiken om te vergroenen of fietspaden te verbreden

Segment 3

In de woonwijk aan de Nerviërsaan (segment 3) is het drukker met de ganse dag een bezetting van ongeveer 80%, een groot deel vanwege de bewoners. Ook hier zien we het fenomeen van een parkeerstrook die is aangelegd langs een wegvak met woningen met oprit of garage. De parkeerstrook kan de facto dus niet gebruikt worden (tenzij door bewoners die voor hun eigen oprit parkeren). Voorbeeld is de oostkant van de Nerviërsaan tussen Guyotstraat en Kon. Leopold 111-laan. Deze parkeerstrook opheffen heeft dus eigenlijk geen impact op het beschikbaar aantal parkeerplaatsen. In de Eburonenlaan zijn er vooral appartementsgebouwen; er wordt geparkeerd op 3 parkeerstroken (twee aan de zijanten bij de opritten en een centrale strook).

Hier bestaat de mogelijkheid om de centrale parkeerstrook minstens gedeeltelijk te vergroenen om zo ook meer kwaliteit in de publieke ruimte te brengen (voorstel wordt uitgewerkt).



Figuur 9: Eburonen/aan huidige inrichting met drie parkeerstroken



Figuur 10: ontwerpend onderzoek. Eburonen!aan

Geknipt van de Limburg Stirum!aan, parkeerpocket op kop en groene middenberm met doorsteken en zitruimte

Segment 5

In de aansluitende wijk aan Molstraat-Guyotstraat (segment 5) en langs de Romeinsesteenweg is de parkeerdruk duidelijk lager. Overdag zijn ongeveer de helft van de parkeerplaatsen bezet. Ook hier komt de parkeervraag vooral van de bewoners. 's Avonds wordt het drukker met bijna 80% van de parkeerplaatsen die zijn ingenomen. Dit kan zorgen voor parkeerzoekverkeer, waardoor inwoners in een aantal gevallen waarschijnlijk niet in de directe omgeving van hun woning kunnen parkeren.

Segment 4

De omgeving van het Lt. Graffplein (segment 4), incl. de parking aan Bogemansstraat heeft geen hoge parkeerdruk: overdag is maar 40% van de parkeerplaatsen bezet, 's avonds wordt het iets drukker en wordt 50% gehaald. Hier kan gekozen worden voor een andere inrichting van het plein, minder verkeerstechnisch, met een ruimere groenstructuur die meer kan aansluiten bij de bebouwing aan de westkant van het plein.



Figuur 11: huidige inrichting Lt Graffp/ein



Figuur 12: ontwerp onderzoek Lt. Graffp/ein met groen en wadi. Garages blijven bereikbaar, parkeerstrook rechts

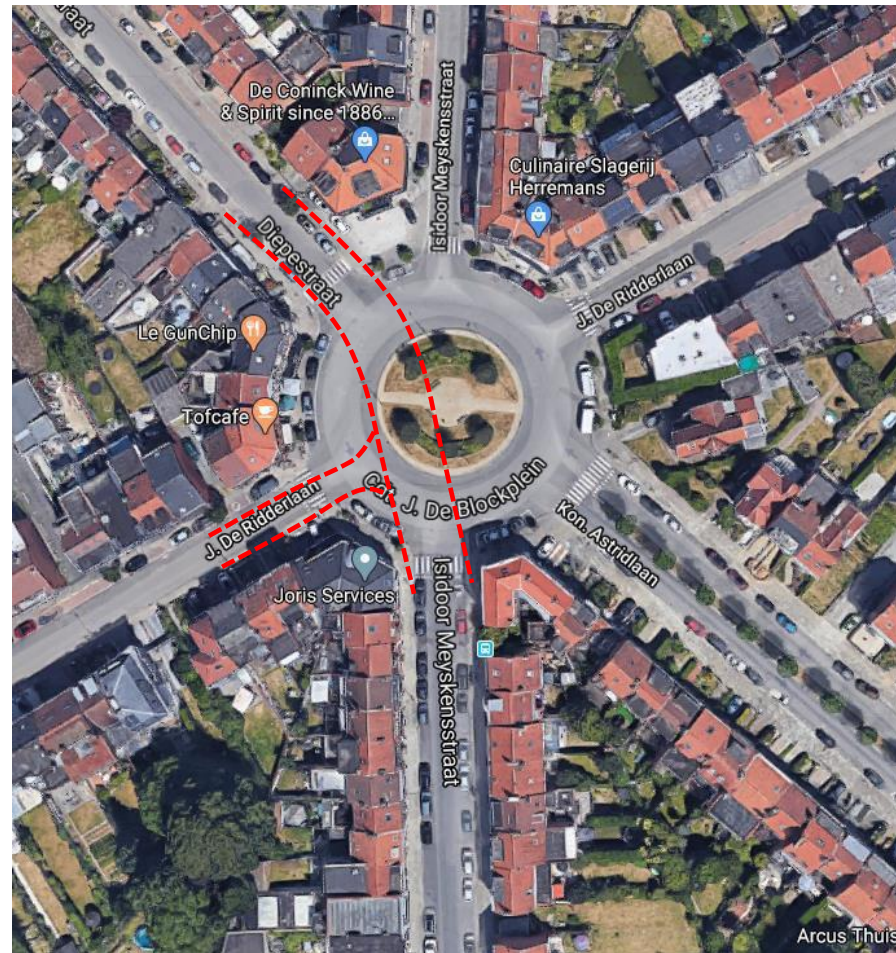
Segment 6

De Ambiorixlaan (segment 6) is drukker met de ganse dag door ongeveer 75% van de parkeerplaatsen die bezet zijn. Hierdoor kan ook hier parkeerzoekverkeer ontstaan. Ook hier zijn de geparkeerde voertuigen hoofdzakelijk van de bewoners.

Segment 7

Segment 7 (Cdt. De Blockplein 1. Meyskensstraat en Alboom) is overdag niet erg druk. Dan is er nog reserve: ongeveer 60% van de parkeerplaatsen wordt benut, hoofdzakelijk door bewoners. 'S avonds en 's morgens wordt wel de grens van 80% gehaald en kan er parkeerzoekverkeer ontstaan. Het De Blockplein is eigenlijk een rotonde met in het midden kijkgroen, met enkele zitbanken. De weg rond de rotonde is erg ruim (11m breed); aan de buitenkant van de rotonde liggen nog parkeerplaatsen.

Hier is duidelijk potentieel voor een andere, minder verkeerstechnische inrichting. De inrichting hangt echter samen met de keuzes die zullen worden gemaakt voor de ontsluiting van de gemeente, met name de rol van Diepestraat - 1. Meyskensstraat en van de Koningin Astridlaan. Indien de verkeersstromen langs Diepestraat - 1. Meyskensstraat zullen worden geleid, kan de omgeving van het De Blockplein in functie daarvan worden heringericht. Hierbij dient ook rekening te worden gehouden met de aanwezige handelszaken/horeca; bij de herinrichting kan voor hen extra terrasruimte gecreëerd worden.

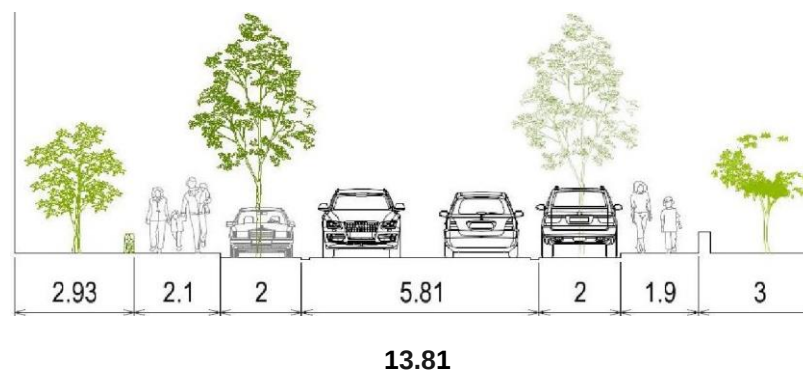


Figuur 13: andere organisatie van rotonde kan zorgen voor meer publieke ruimte

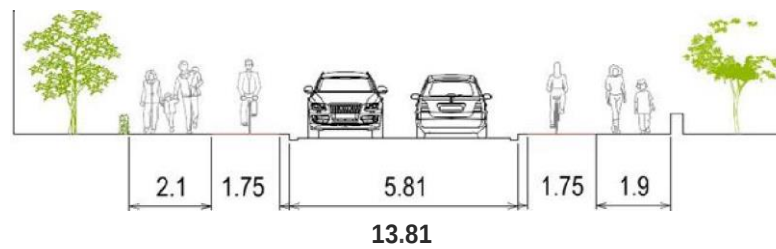
Segment 12 - 13

Segment 12 (P. Lauwersstraat, Steenweg op Brussel en I. Meyskensstr.) is iets drukker: hier schommelt de parkeerdruk tussen 65% en 80% met het grootste deel van de parkeervraag dat van de bewoners komt, aangevuld met langparkeerders. Kortparkeren maakt slechts 10% uit van de parkeervraag. Bijna net dezelfde cijfers gelden voor segment 13, net ten noorden van 12: een parkeerdruk tussen 60% en 75%, vooral vanwege bewoners en een aantal langparkeerders.

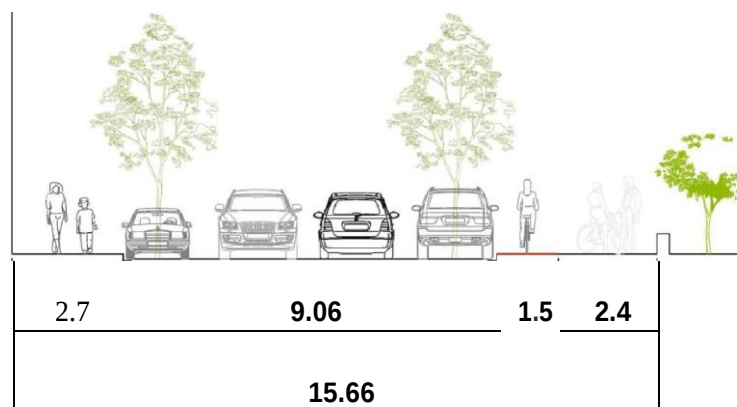
Afhankelijk van het gewenste netwerk voor gemotoriseerd verkeer, dienen ook keuzes voor het fietsnetwerk te worden gemaakt. Langs Diepestraat - 1. Meyskensstraat kunnen dan mogelijkheden voor fietsinfrastructuur worden onderzocht. Diepestraat heeft momenteel geen fietspaden; 1. Meyskensstraat heeft een fietspad aan één zijde van de weg. In Diepestraat zouden beide parkeerstroken moeten verdwijnen voor fietspaden, in 1. Meyskensstraat zou waarschijnlijk een parkeerstrook aan één zijde van de weg kunnen behouden blijven. Uitgaand van een dwarsprofiel van 15,5 beschikbare ruimte tussen de rooilijnen, lijkt het haalbaar om voetpaden en fietspaden van elk 1,75m breed te voorzien aan elke zijde van de weg, een rijweg van 6,10m en één parkeerstrook/groenstrook van 2,4m.



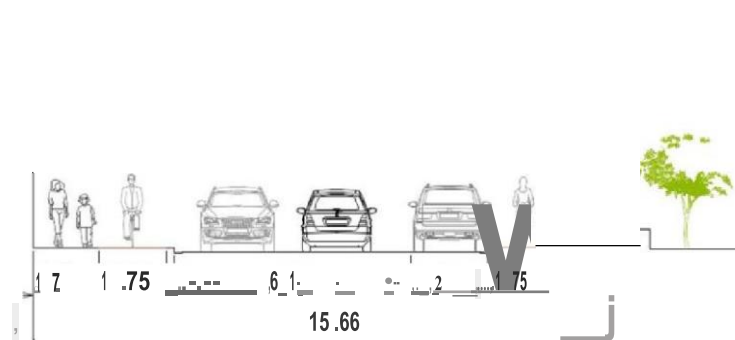
Figuur 14: Diepestraat bestaande toestand



Figuur 15: Ontwerpend onderzoek Diepestraat: fietspaden, geen parkeerstrook (13.81 m beschikbaar)



Figuur 16: /sidoor Meyskens/aan - bestaande toestand



Figuur 17: Ontwerpend onderzoek /sidoor Meyskensstraat (met fietspaden en parkeerstrook aan één zijde)(15.66 m beschikbaar)

De Kon. Astridlaan heeft ook potentieel voor een andere inrichting, met bv. nog slechts één parkeerstrook met daarin plantvakken, en fietspaden.

Segment 8

In segment 8 (J. De Ridderlaan) ligt de parkeerdruk lager en zijn overdag slechts 40% van de parkeerplaatsen bezet. 's Avonds wordt het iets "drukker" en stijgt de parkeerdruk naar 59%. De parkeerdruk bestaat voor een groot deel uit bewoners en langparkeerders; kortparkeren maakt maar een klein deel uit van de parkeervraag. Ook hier kan gekozen worden voor schrappen van parkeerplaatsen en voorzien van extra ontharding en vergroening.

Segment 9

Segment 9 is o.a. Bogemansstraat, een weg die waarschijnlijk geen grote rol speelt in de ontsluiting van de gemeente, maar waar er wel sluipverkeer is, want de weg loopt parallel met de Limburg de Stirumlaan. Ook hier schommelt de parkeerdruk de ganse dag rond 60 à 70%, en stijgt de parkeerdruk naar 80% 's avonds. Het overgrote deel van de woningen hebben eigen garages/opritten, dus in principe kunnen wagens op eigen terrein geparkeerd worden. Ook hier kan de groenstructuur worden versterkt. De weg zou ook een erfaanleg kunnen krijgen om het verblijfskarakter te versterken en het doorgaand verkeer te ontmoedigen.

Segment 10-14

Op segment 10 (Limburg Stirumlaan, 1. Meyskensstr. en Prins Boudewijnstraat) is het drukker maar blijft de parkeerdruk toch gans de dag onder de grens van 80%. Het grootste deel van de parkeervraag komt van de bewoners en langparkeerders die in de lo op van de dag toekomen en tot 17u genoteerd werden. Ook hier zien we het fenomeen van parkeerstroken die langs beide zijden zijn aangelegd, maar die over grotere delen niet kunnen worden gebruikt omdat er toegangen zijn naar garages of opritten. De parkeerstroken halen dus een eerder beperkt rendement. Tegelijk betekenen de garages/opritten dat voertuigen op eigen terrein kunnen worden geparkeerd.

De Limburg Stirumlaan geeft momenteel toegang tot de RO; de weg heeft geen fietspaden terwijl het dwarsprofiel wel erg breed is (veel ruimte tussen de rooilijnen). Bij voorkeur worden fietspaden langs de stoepen voorzien, daarnaast de parkeerstrook, en dan de rijweg. De boomstructuur kan in de parkeerstrook worden voorzien, in ruimere plantvakken. Dubbelrichting fietspaden zijn hier af te raden wegens te veel erftoegangen en zijstraten.

Ook het noordelijk deel van Limburg Stirumlaan (segment 14) heeft een bezettingsgraad die schommelt rond 75%; 's morgens en 's avonds veel bewoners, overdag aangevuld met langparkeerders.

Segment 11

Het deel van de Prins Boudewijnstraat aan de school (segment 11) is druk met bezettingsgraden die de ganse dag tussen 80% en 95% liggen. Vanaf 17u valt de parkeerdruk weg en zakt die tot 60% en minder. Ook hier weer veel bewoners en langparkeerders.

BESLUIT

Het algemene besluit is dat het beeld wat betreft parkeren in Wemmel nogal varieert. Op sommige segmenten die werden onderzocht is het druk, met als duidelijkste voorbeelden segment 18 (omgeving Steenweg op Merchtem) en 21 (J. Vanden Broeckstraat). Ook in sommige wijken zoals segment 3 (Nervierslaan), 5 (De Molstraat) en 6 (Ambiorixlaan en zuidelijk deel van De Limburg Stirumlaan) is het drukker, vooral dan 's avonds, wanneer bewoners weer thuis komen. Dan wordt in deze wijken de grenswaarde van 80% bezetting gehaald waardoor parkeerzoekverkeer ontstaat. Voor bewoners is het dan minder gemakkelijk om een parkeerplaats te vinden vlakbij de woning en dient er mogelijk op enige afstand, of in de volgende straat geparkeerd te worden.

Ook in deze wijken blijft echter de vaststelling dat **op wijkniveau** nergens grote parkeerproblemen werden vastgesteld in die zin dat alle parkeerplaatsen bezet werden. Enkel op segment 21 (J. Vanden Broeckstraat) werd 100% bezetting gemeten.

Deze vaststelling geldt ook voor segmenten 7 (Cdt J. De Blockplein), 12 (P. Lauwersstraat) en 13 (smal deel Steenweg op Brussel). Overdag zijn er meer parkeerplaatsen beschikbaar, 's avonds wordt het drukker en is de kans groter dat men even moet zoeken om een parkeerplaats te vinden. Ook hier geldt de conclusie dat er **op wijkniveau** nog steeds parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Segmenten 15 en 16 (Kaasmarkt- Steenweg op Brussel) en 17 (omgeving kerk) zijn minder druk

Het centrum van Wemmel (segmenten 19 en 20) halen ook wel een hogere parkeerdruk maar hier werden ook langparkeerders genoteerd. In een blauwe zone, waar het rendement van een parkeervak hoog dient te zijn, is dit niet acceptabel. Door een betere handhaving zal dat rendement stijgen, waardoor de parkeerdruk meteen ook daalt.

Ook opvallend is dat enkele straten zijn voorzien van parkeerstroken die voor een (groot) deel niet vrij beschikbaar zijn, omdat er opritten en/ of garages zijn. Voorbeelden hiervan zijn Diepestraat en ook Nerviërsaan tussen Guyotstraat en Kon. Leopold ¹¹¹ laan.

Conclusie is dan ook dat

- Op sommige plekken (verbinding Markt - kerkomgeving, Lt. Graffplein, Eburonenlaan, Cdt. De Blockplein) er kansen zijn om de openbare ruimte een ander uitzicht te geven met meer verblijfsruimte
- Handhaving nodig is op plekken waar het rendement van de parkeervakken hoog dient te zijn, bv. in functie van handel
- Langs Kaasmarkt, Steenweg op Brussel kan gezocht worden naar een nieuw evenwicht met behoud van een parkeerstrook, meer groenvoorzieningen en met ruimere fietspaden.
- In de meeste van de wijken in het zuiden de parkeerdruk hoger ligt dan in het noorden, maar dat er op wijkniveau geen problematische situaties zijn gevonden.

2.1.2 / Verkeerstellingen

Er werden ook kruispunttellingen uitgevoerd in Wemmel. De kruispunttellingen werden uitgevoerd op donderdag 3/10/2019. Door de vele wegenwerken, is de kruispunttelling van Kaasmarkt x Rassel echter pas uitgevoerd op dinsdag 22/10/2019. Er werd twee uur in de ochtendspits en twee uur in de avondspits geteld. Wanneer er geen fietspaden zijn, worden fietsers mee in de pae¹ op de rijweg geteld. Er wordt per kruispunt gekeken naar het drukste ochtend- en avondspitsuur.

Figuur 18: Locaties tellingen

¹ Pae: personenauto-equivalent. Dit is een berekening waarbij een gewicht wordt toegekend naar gelang van de impact van het vervoermiddel op de omgeving. Een personenwagen wordt geteld voor 1 pae, een eendelige vrachtwagen voor 1,5 pae en een tweedelige vrachtwagen voor 2 pae.

Uit volgende resultaten van de kruispunttellingen blijkt dat ter hoogte van het kruispunt Rassel x Kaasmarkt de hoofdstroom op de noord- zuidas zit. In de ochtendspits is er 310 pae die van Windberg richting zuiden gaat. Vanuit Rassel oost zijn er maar 85 pae die richting zuiden (Kaasmarkt) gaan. De avondspits is duidelijk drukker dan de ochtend. In de avondspits zijn er iets meer pae richting zuiden en 406 pae richting noorden. Zowel op Windberg als Kaasmarkt zijn er in beide richtingen samen meer dan 1000 pae geteld. Ook Rassel, zowel oost als west, is drukker dan in de ochtendspits. Er zijn tijdens de telling wel reeds minimale werken op Rassel (en verder naar het oosten).

Ter hoogte van de rotonde aan Schoolstraat x Kerkstraat x Markt zijn er beperkte verkeersstromen oost-west, maar een duidelijke stroom van Schoolstraat naar Steenweg op Merchtem in de ochtendspits (267 pae). Dit is waarschijnlijk sluipverkeer dat het kruispunt Rassel x Kaasmarkt ontwijkt, en een doorsteek maakt door Wemmel centrum. Wanneer in het centrum circulatiemaatregelen worden genomen, dienen deze intensiteiten dus mee verwerkt te worden door het kruispunt aan Windberg. In de avondspits vinden we geen omgekeerde verkeersstroom terug. Het aantal voetgangers is beperkt.

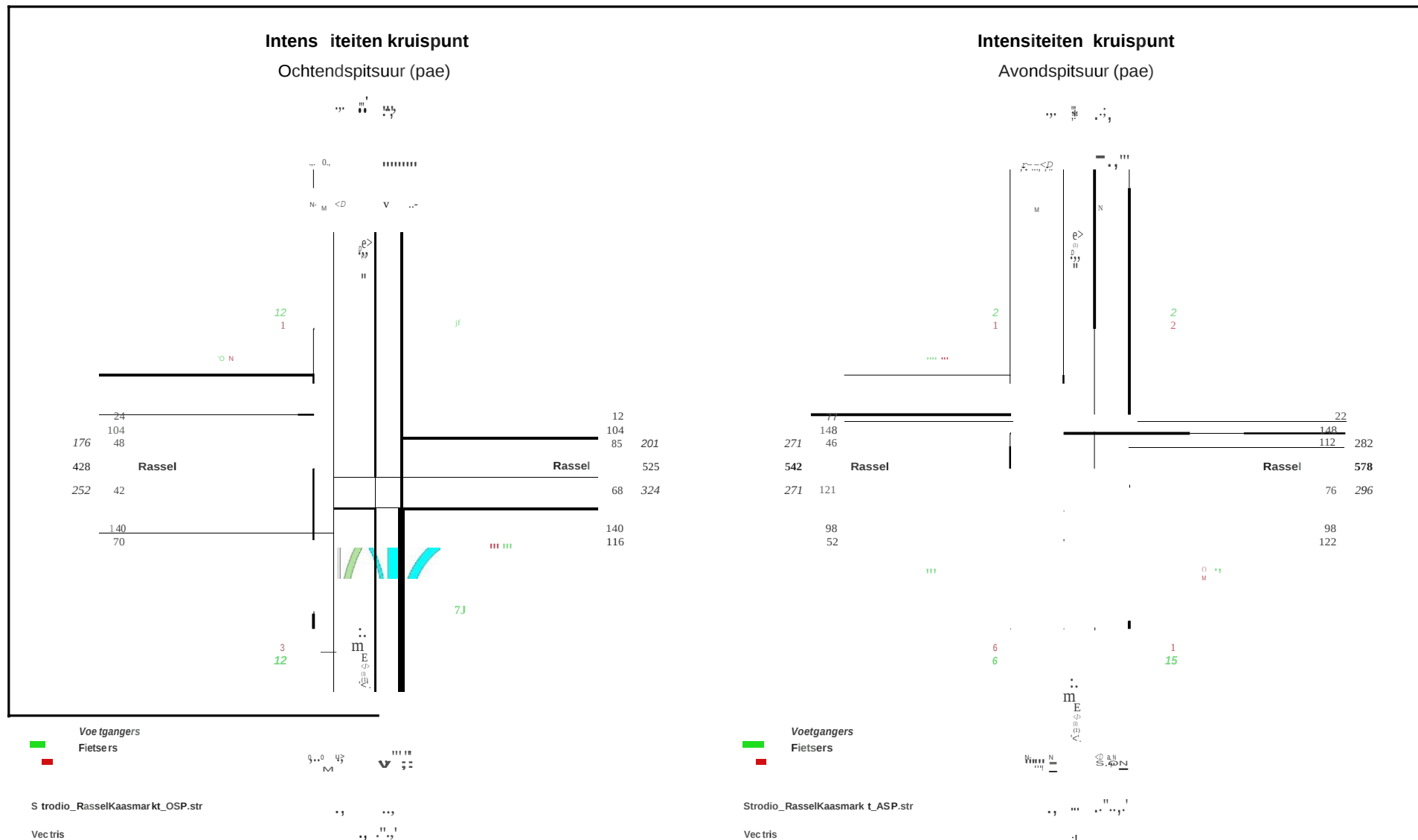
Aan de rotonde aan Markt x J. Vanden Broeckstraat zijn in de ochtendspits de hoofdstromen duidelijk van Markt en Steenweg op Merchtem naar Steenweg op Brussel. Ook dit wijst op verkeer dat een doorsteek maakt door Wemmel centrum om de route langs Rassel en Kaasmarkt te ontwijken. De gebundelde aanvoer vanuit Markt, Steenweg op Merchtem en in mindere mate Maalbeek, zorgt voor een grote verkeersstroom op Steenweg op Brussel (642 pae). In de avondspits vinden we stromen in de omgekeerde richting (naar het noorden) maar de aantallen voertuigen zijn nu kleiner. Er zijn vrij grote voetgangersstromen gemeten aan Maalbeeklaan.

Ter hoogte van de rotonde Limburg De Stirumlaan x J. De Ridderlaan wordt vooral tijdens de ochtendspits een grote verkeersstroom op de De Limburg Stirumlaan richting het zuiden gemeten. Ook vanuit Hene is er een grote verkeersstroom richting het zuiden (325 pae). Ook deze telling wijst op verkeer dat een doorsteek maakt langs de Vanderzijpenstraat en Bogemansstraat. Samen zorgt dit voor een zware zuidgerichte stroom van 1023 pae. In de avondspits zien we vreemd genoeg opnieuw een hoofdstroom richting zuiden, met nu ook verkeer vanuit de De Ridderlaan dat naar het zuiden gaat (235 pae). De stroom vanuit De Hene is in de avondspits kleiner. Ook valt het groot aantal voetgangers op ter hoogte van deze rotonde.

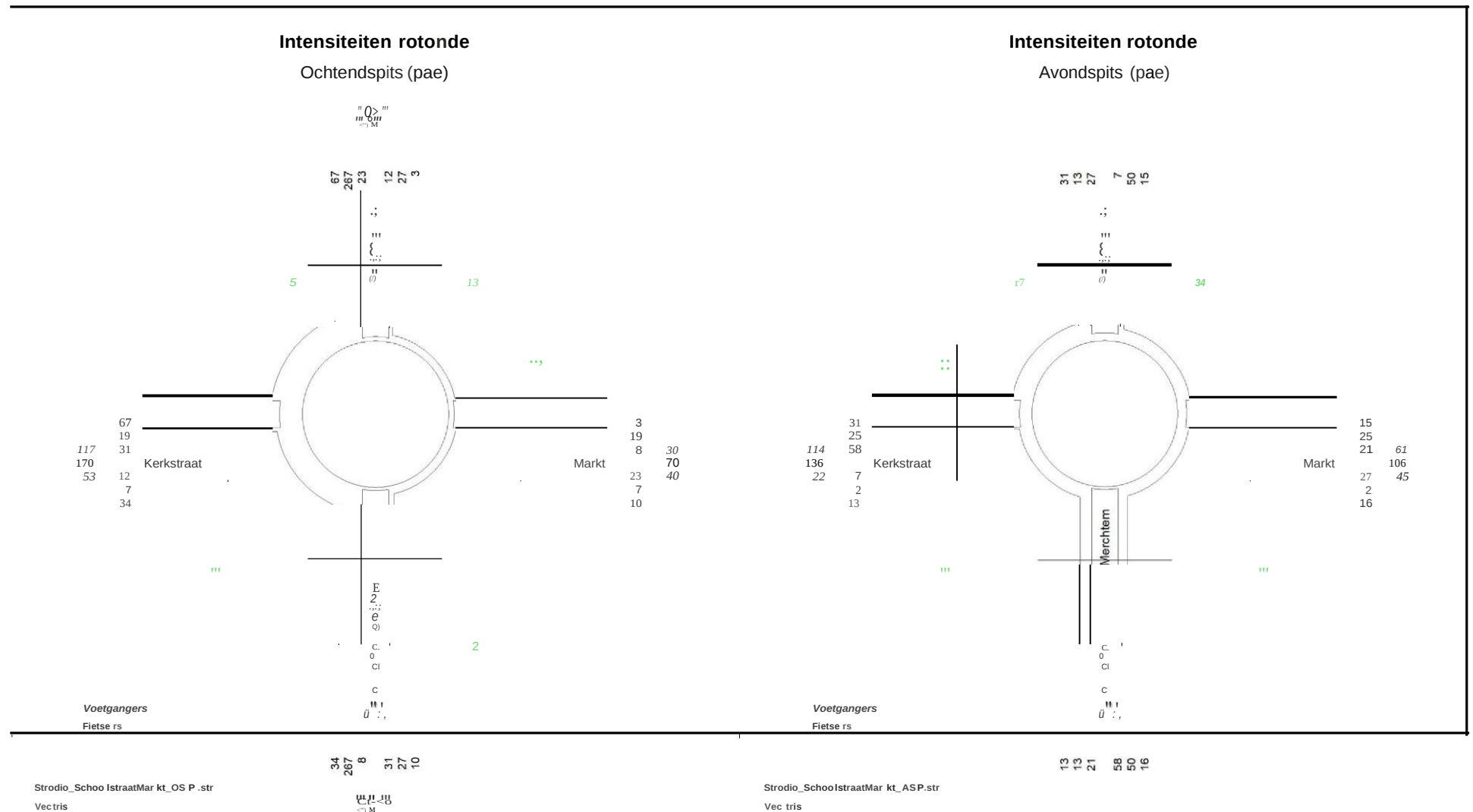
Ter hoogte van de kruispunten van de splitsing aan Steenweg op Brussel, is duidelijk verkeer richting zuiden in de ochtendspits en richting noorden in de avondspits merkbaar. Het gaat over zeer hoge verkeersstromen (tot 1046 pae in één richting). In beide richtingen samen komen we tot 1500 pae. De verkeersleefbaarheid in deze straten (Steenweg op Brussel, Diepestraat, 1. Meyskenslaan) is dus slecht.

Wegencategorie	Omschrijving	Theoretische capaciteit (pae/u/richting)	Capaciteit i.f.v. leefbaarheid (pae/u/richting)
primair	omlegging 2x2, beperkt aantal kruispunten	3600	3600
secundair (hoofdinvalsweg)	2x2, in bebouwde kom groot aantal kruispunten	2400	2000
	2xl, met weinig tot geen kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1800	1800
stedelijke hoofdstraat	2xl, groot aantal kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1200	1200
lokale verbindingsweg	2xl groot aantal kruispunten	1000	650
interne ontsluitingsweg	2xl groot aantal kruispunten	1000	650
wijkverzamelweg	2xl, groot aantal kruispunten	1000	400
woonstraat	2xl geen scheiding verkeersdeelnemers	1000	250

Figuur 19: Capaciteit in functie van verkeers/leefbaarheid



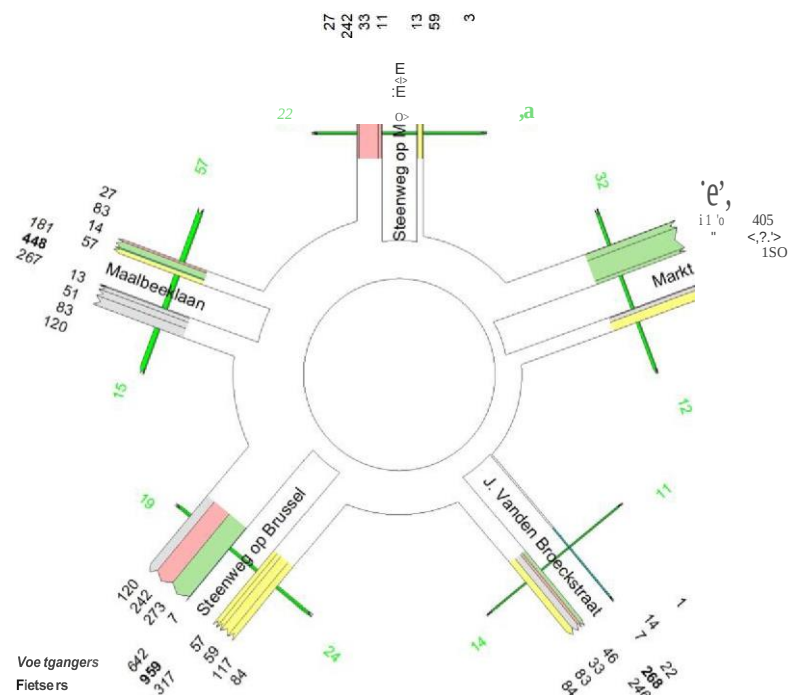
Figuur 20: Kruispunttelling Rassel/ x Kaasmarkt (ochtendspitsuur en avondspitsuur)



Figuur 21: Kruispuntelling Schoolstraat x Markt (ochtendspitsuur en avondspitsuur)

Intensiteiten rotonde

Ochtendspits (pae)

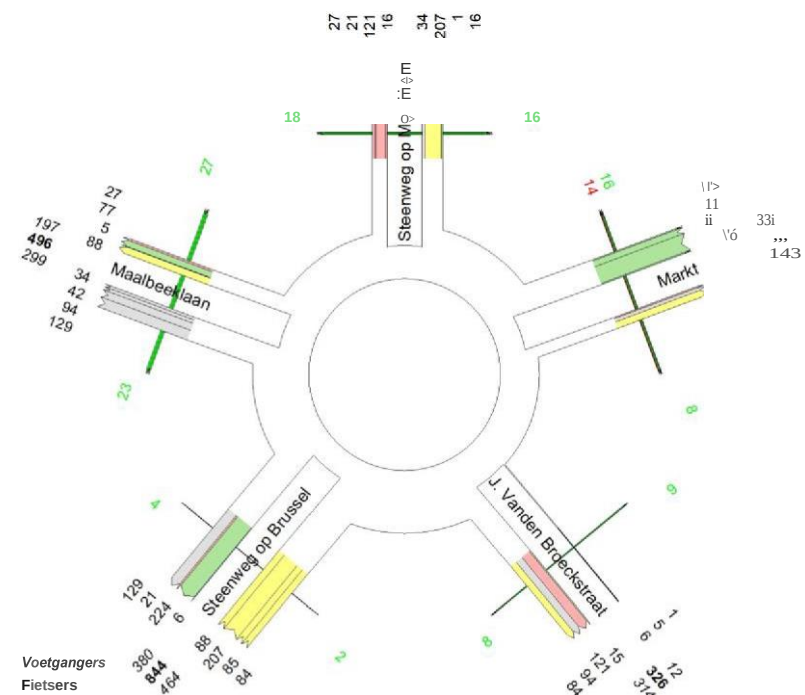


Strodio_MarktBroeck_OSP.str

Vectris

Intensiteiten rotonde

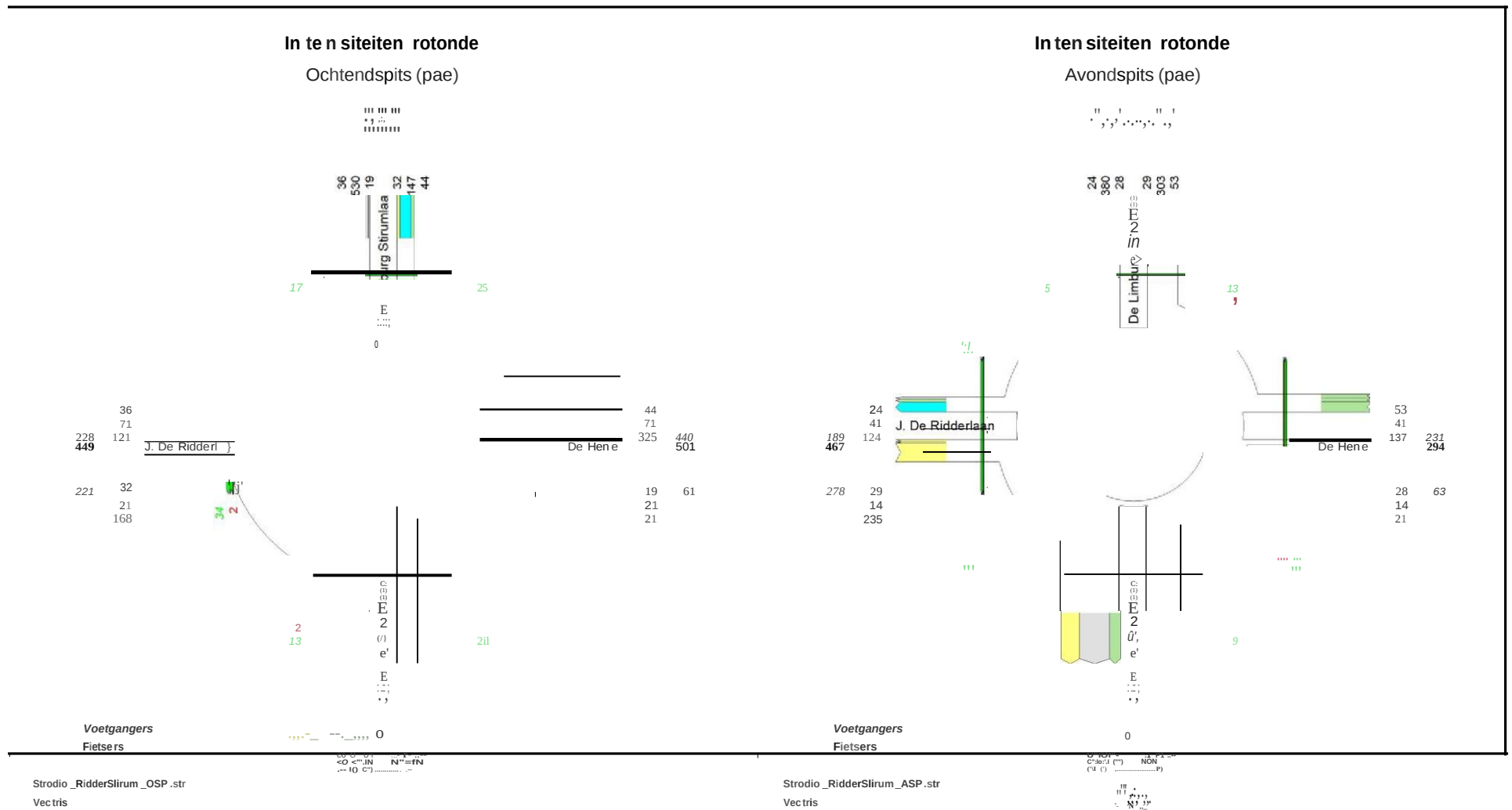
Avondspits (pae)



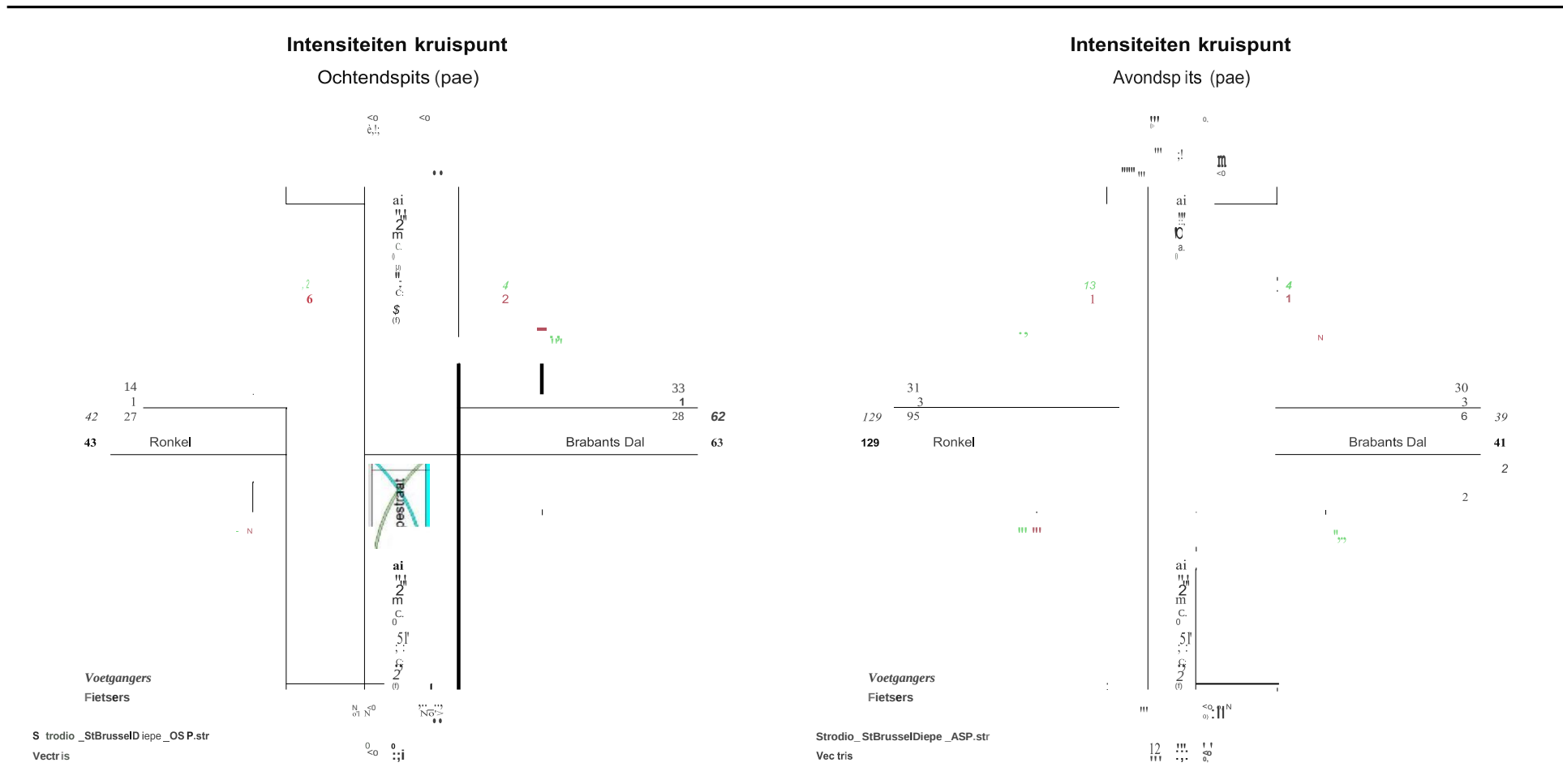
Strodio_MarktBroeck_ASP.str

Vectris

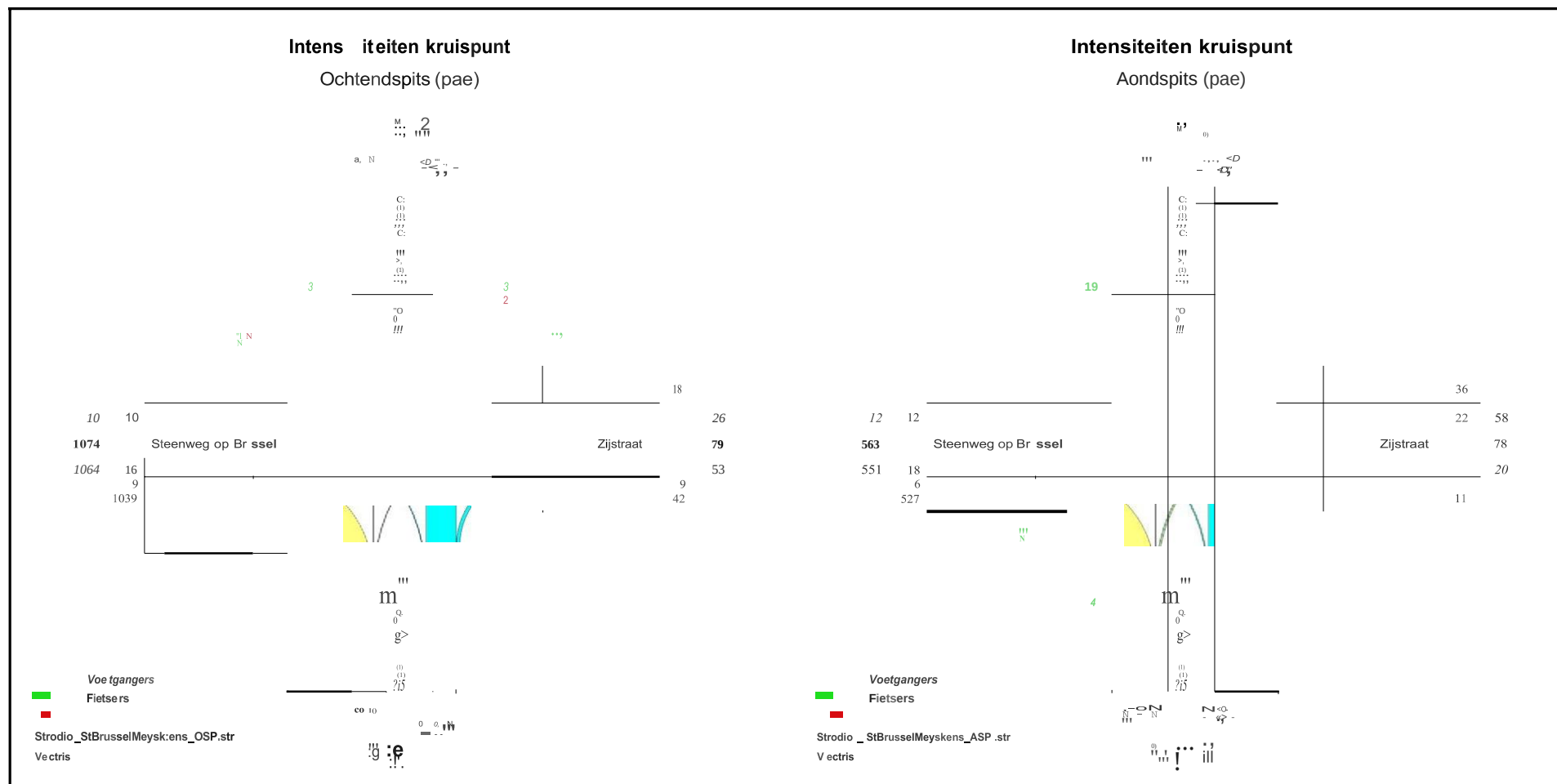
Figuur 22: Kruispunttelling Vanden Broeckstraat x Markt (ochtendspitsuur en avondspitsuur)



Figuur 23: Kruispunttelling De Ridder/aan x De Limburg Stirum/aan (ochtendspitsuur en avondspitsuur)



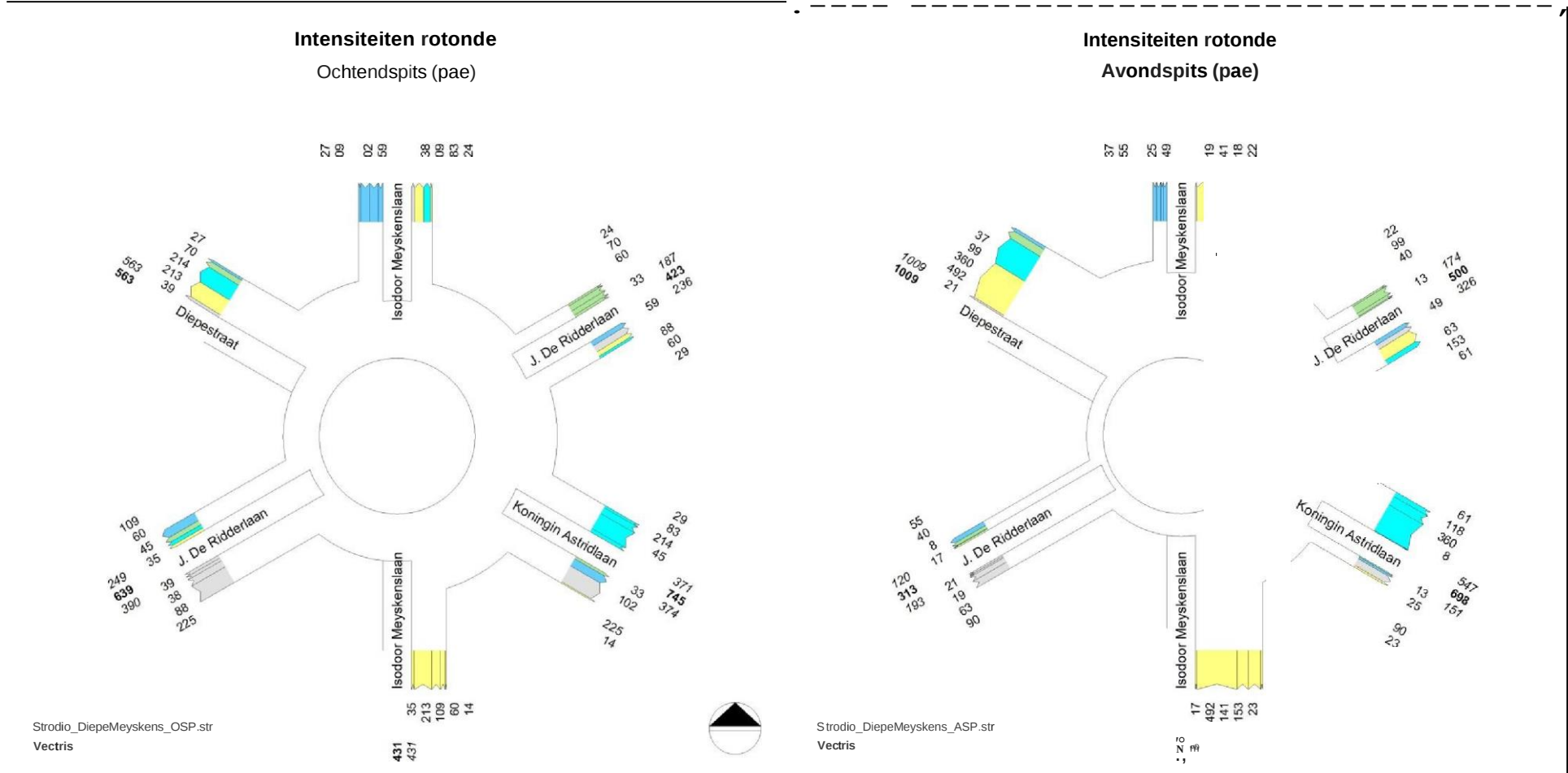
Figuur 24: Kruispunttelling Steenweg op Brussel x Diepestraat (ochtendspitsuur en avondspitsuur)



Figuur 25: Kruispunttelling Steenweg op Brussel x J. Meyskensstraat (ochtendspitsuur en avondspitsuur)

Aan de rotonde Diepestraat-1. Meyskensstraat zijn de stromen erg gemengd. Van het verkeer uit het zuiden langs 1. Meyskensstraat gaat in de ochtendspits de helft naar Diepestraat en een vierde naar 1. Meyskensstraat noord. Opvallend zijn nog de 225 pae vanuit De Ridderlaan naar Kon. Astridlaan. Vanuit Kon. Astridlaan is er ook een stroom richting Diepestraat (214 pae).

Ook in de avondspits gaat het verkeer vanuit 1. Meyskensstraat vooral naar Diepestraat (492 pae); ook nu is er een duidelijke stroom vanuit Kon. Astridlaan naar Diepestraat (360 pae)



Figuur 26: Kruispunttelling Diepestraat x 1. Meyskensstraat (ochtendspitsuur en avondspitsuur)

CONCLUSIES

In de ochtendspits:

- Verkeer dat via Schoolstraat en Steenweg op Merchtem een doorsteek maakt door het centrum en ook via Markt. Dit is verkeer dat, bij maatregelen tegen sluipverkeer, terecht komt op het verkeerslichten geregeld kruispunt aan Rassel x Windberg.
- Parallel met de De Limburg Stirumlaan loopt een sluiproute langs Vanderzijenstraat- Bogemansstraat die via De Hene aansluit bij de route langs de De Limburg Stirumlaan
- Ook de De Limburg Stirumlaan wordt duidelijk gebruikt als aanrijroute naar op- en afrit 8 van de ring en naar Brussel. Ook hier werden meer dan 1000 pae geteld (incl. verkeer vanuit De Hene)
- Steenweg op Brussel vanaf Ronkel is niet uitgerust om de zeer hoge intensiteiten (meer dan 1000 pae) te verwerken. De leefbaarheid op deze smalle straat staat zwaar onder druk
- Aan de rotonde aan Diepestraat 1. Meyskensstraat is de drukste tak de Kon. Astridlaan met evenveel verkeer dat toekomt aan de rotonde of via de rotonde de Kon. Astridlaan binnen rijdt.

In de avondspits:

- Is er meer verkeer op het kruispunt Rassel x Windberg, op alle vier de takken. Zowel op Kaasmarkt als Windberg worden meer dan 1000 pae geteld
- De rotonde Kerkstraat- Schoolstraat is duidelijk rustiger, vooral omdat het sluipverkeer langs Schoolstraat wegvalt
- Ook in de avondspits is er nog een duidelijke stroom langs de De Limburg Stirumlaan naar het zuiden. De aanvoer langs De Hene is nu kleiner; de stroom richting noorden is duidelijk kleiner
- Steenweg op Brussel ter hoogte van Ronkei zien we een spiegelbeeld van de ochtendspits met nu 900 pae richting noorden
- Aan de rotonde aan Diepestraat 1. Meyskensstraat zijn er twee stromen die allebei richting Diepestraat gaan: vanuit 1. Meyskensstraat 492 pae en vanuit de Kon. Astridlaan 360 pae.
- De Diepestraat krijgt nu ook meer dan 1000 pae te verwerken

SAMENGEVAT

De stromen die zowel via Steenweg op Brussel, Kon. Astridlaan en de De Limburg Stirumlaan richting RO/Brussel gaan, zijn te groot om op te vangen op één route. In het vervolg van deze studie zal moeten uitgemaakt worden welk de meest aangewezen route is. Gezien de keuze om op- en afrittencomplex 8 (aan de De Limburg Stirumlaan) te sluiten (zie 2.2.4), zal die route richting complex 9 moeten lopen. Maar daarnaast zullen dus ook bovenlokale maatregelen moeten genomen worden om doorgaand verkeer te weren

2.1.3 / Werken aan de ring

De Werkvennootschap werkt sinds enkele jaren aan een studie voor een nieuwe inrichting van de Ring van Brussel R0, zowel om de verkeersveiligheid te verbeteren, de doorstroming op de ring zelf, om op die manier ook te zorgen voor minder verkeer op lokale wegen (het sluipverkeer op het onderliggend wegennet).

Onderzoek gaf aan dat het scenario met parallelwegen het beste scoorde. Voor de zone Wemmel houdt dit in:

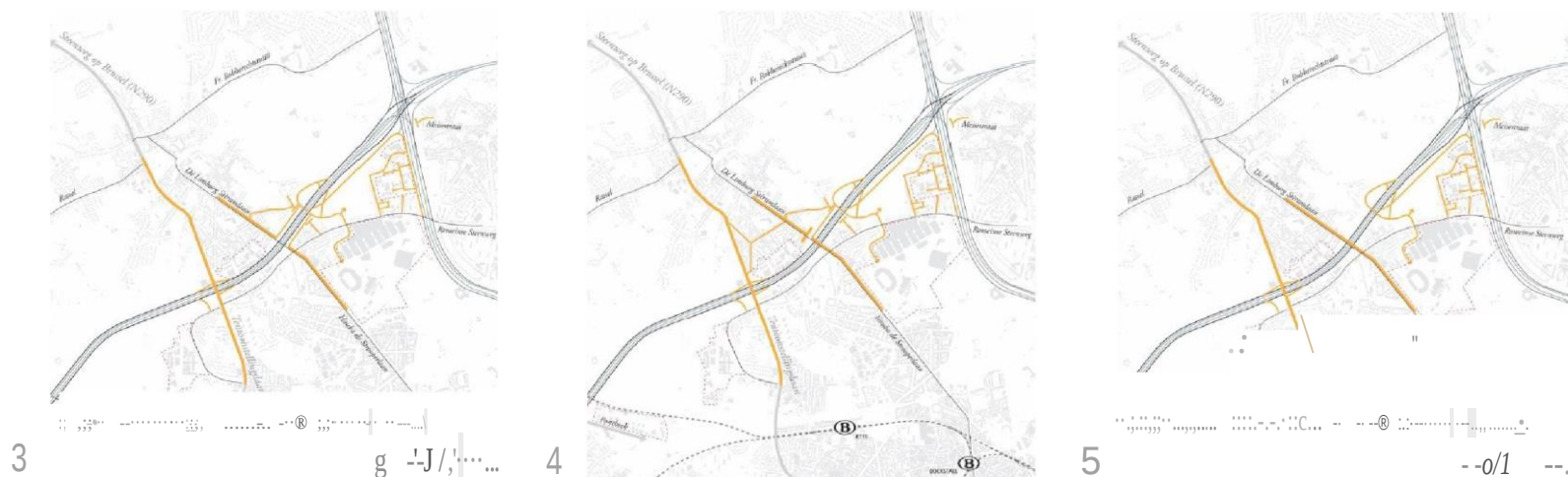
- 2 x 3 doorgaande rijbanen
- 2 x 2 parallelle rijbanen tussen E40 en A12

Om ervoor te zorgen dat het voorontwerp dat werd gemaakt ook in de toekomst nog zou blijven functioneren, bleken bijkomende maatregelen noodzakelijk: extra rijstroken zijn niet gewenst, rekeningrijden heeft onvoldoende impact. Dus moest de keuze gemaakt worden om een modal shift te realiseren. De ambitie is om te mikken op een modal split met 50% aandeel voor de auto en 50% voor de alternatieven, vooral fiets en openbaar vervoer.

Voor zone Wommel werden 5 verschillende scenario's uitgewerkt: 2 scenario's met 3 volwaardige aansluitingen op de Ring en 3 scenario's met nog 2 volwaardige aansluitingen.



Figuur 27: scenario's met 3 aansluitingen



Figuur 28: scenario's met twee aansluitingen

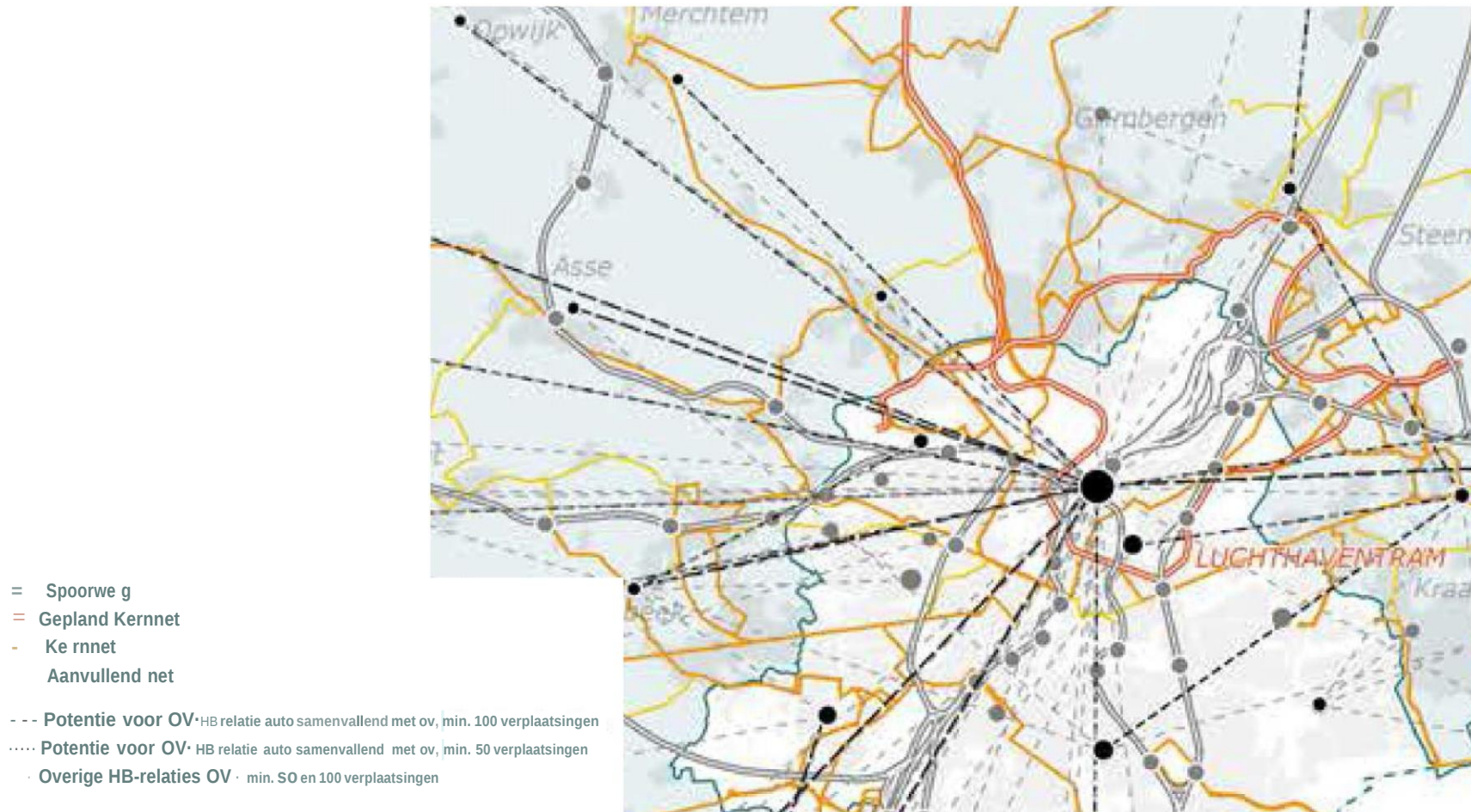
Bijkomend onderzoek gaf aan dat 3 aansluitingen op de ring in zone Wemmel niet haalbaar was. De gemeente Wemmel gaf aan dat ze de voorkeur gaf aan 1 aantakking aan Steenweg op Brussel en een knip aan de De Limburg Stirumlaan. De inwoners van Wemmel waren verdeeld over het aantal en de locatie van de aantakkingen op de RO.

Nadat de beslissing is genomen voor één aansluiting blijft de discussie:

- Of knooppunt 9 blijft liggen op de huidige locatie aan Steenweg op Brussel. De aantakking op de RO ligt nu verspreid met één afrit in het westen en de overige op- en afritten in het westen. De Werkvennootschap suggereert de mogelijkheid om een volledig complex te voorzien in het westen om nauwer aan te sluiten bij de bovenlokale aantrekkingspool van het UZ Brussel
- Welke de aanrijroute voor het autoverkeer wordt naar de op- en afrit
- Welke de route wordt voor de fietssnelweg
- Of Koningin Astridlaan toegankelijk blijft voor autoverkeer richting Brussel of volledig geknipt wordt voor autoverkeer en enkel nog fiets en openbaar vervoer richting Brussel kan

2.1.4 / Vervoerregio

De beschikbare info uit de eerste fase van het mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand is dat voor Wemmel de openbaar vervoerassen zullen blijven lopen over Steenweg op Brussel, 1. Meyskensstraat, Diepestraat en anderzijds langs de De Limburg Stirumlaan. Beide assen zullen behoren tot het kernnet. Langs de De Limburg Stirumlaan wordt maar gereden tot Wemmel. De andere as loopt verder door tot Merchtem.



Figuur 29: kernnet en aanvullend net volgens oriëntatienota vervoerregio

3 / KNELPUNTEN & KANSEN

3.1 /ANDERE/ ALGEMEEN

3.1.1 / Deelmobiliteit

Een van de trends de voorbije jaren is de opkomst van de deeleconomie. Ook in de mobiliteit zien we dit in de vorm van deelfietsen, deelsteps en deelwagens. De eerste twee vinden we eerder in de grootsteden. Deelwagens zijn ondertussen een bekend beeld geworden in vele steden en gemeenten in Vlaanderen. In Wemmel bestaan momenteel nog geen deelsystemen.

De gemeente wil zelf een initiatief nemen om een deelfietssysteem op te starten.

Voordeelwagens kan contact opgenomen worden met een van de vele providers. Cambio is de bekendste maar daarnaast zijn er nog vele andere. Verschillende studies geven aan dat deelwagens van 6 tot zelfs 12 privé voertuigen van de weg houden/halen. Hierdoor kunnen ze ook een bijdrage leveren in het verminderen van autogebruik.

3.1.2 / Mobipunten

De doelstelling van een mobipunt is om een volwaardig alternatief te creëren voor het autogebruik. Het is een herkenbare plek met een divers aanbod aan vervoersmogelijkheden. Deze vervoersmodi zijn op elkaar afgestemd en worden bij voorkeur aangevuld met extra diensten. Het mobipunt wordt ruimtelijk ook optimaal georganiseerd. Doel van de mobipunten is de combimobiliteit te faciliteren: de toegang tot en overstap tussen de verschillende vervoersmogelijkheden.

Bij voorkeur is er dus een aanbod van openbaar vervoer (bushalte), zijn er fietsenstallingen, een taxistandplaats en een of meerdere deelwagens. Daarnaast kunnen ook elektrische laadpalen worden voorzien. Verder kunnen ook bepaalde diensten worden aangeboden, zoals een wachtruimte en horeca, krantenwinkel...

Een mobipunt dient duidelijk herkenbaar te zijn, goed bereikbaar voldoende verblijfskwaliteit en sociale veiligheid te bieden



Figuur 30: impressie van mobipunt

In Wemmel lijken vooral kansen te liggen in de buurt van het centrum, bv. aan de bushalte van Wemmel Markt aan de rotonde aan Maalbeeklaan - Steenweg op Merchtem. De bushalte wordt bediend door 4 lijnen en er is ruimte aanwezig om andere functies een plaats te bieden. De locatie is ook centraal binnen de gemeente gelegen en bovendien vlakbij de Markt, winkels en het gemeentehuis.

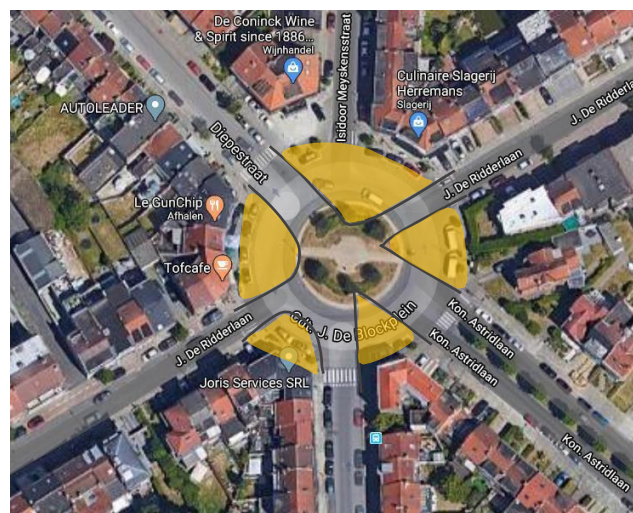
3.1.3 / Ruimtegebruik

De inrichting van de openbare ruimte is een aspect dat nauw verbonden is met verkeer en mobiliteit. De voorbije decennia is in vele steden en gemeenten vooral aandacht gegaan het faciliteren van het autogebruik. Het resultaat hiervan was een ruim aanbod van parkeerplaatsen enerzijds en anderzijds kruispunten en wegen die overgedimensioneerd werden. Gevolg daarvan was dat andere verkeersdeelnemers dikwijls in het gedrang kwamen. De ruimte die fietsers en voetgangers kregen toebedeeld was de restruimte. Deze was dikwijls te beperkt en van onvoldoende kwaliteit om een veilige verplaatsing toe te laten.

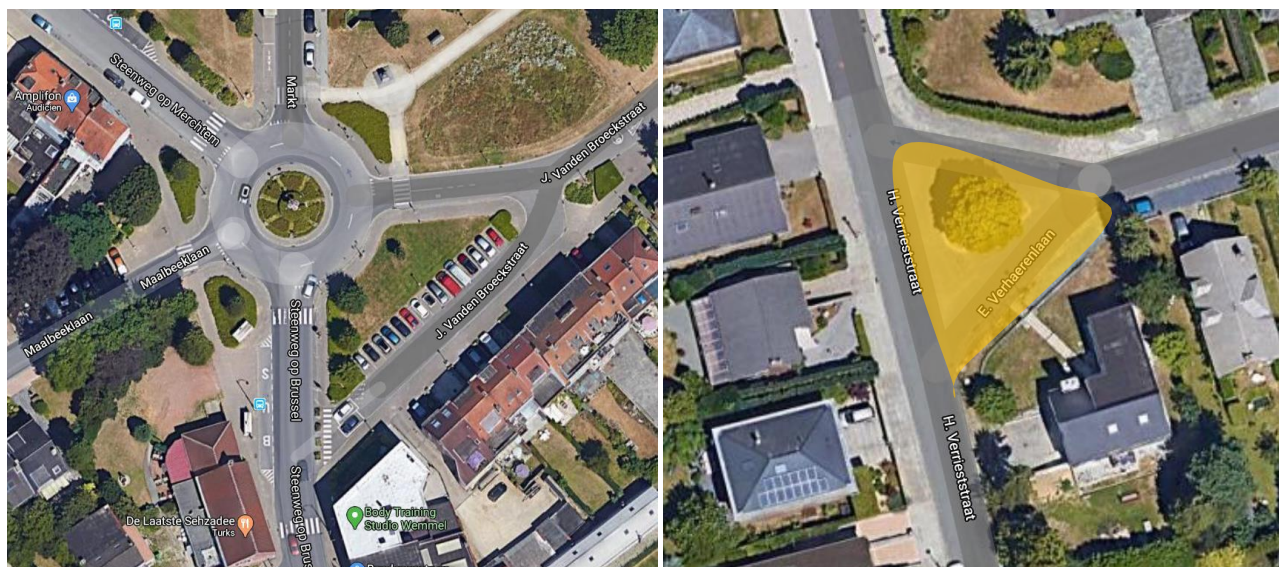
De laatste jaren is een kentering merkbaar en een verhoogde aandacht voor de trage of actieve weggebruiker. Ook in Wemmel zijn er kansen om ruimte anders te gaan inrichten met meer aandacht voor vergroenen en ontharden, kansen voor ontmoeting in de vorm van pleintjes of parkjes. Hieronder worden enkele suggesties gedaan van plekken met een te ruim aangelegde weginfrastructuur en die mits een heraanleg een betekenis kunnen krijgen voor de buurt.



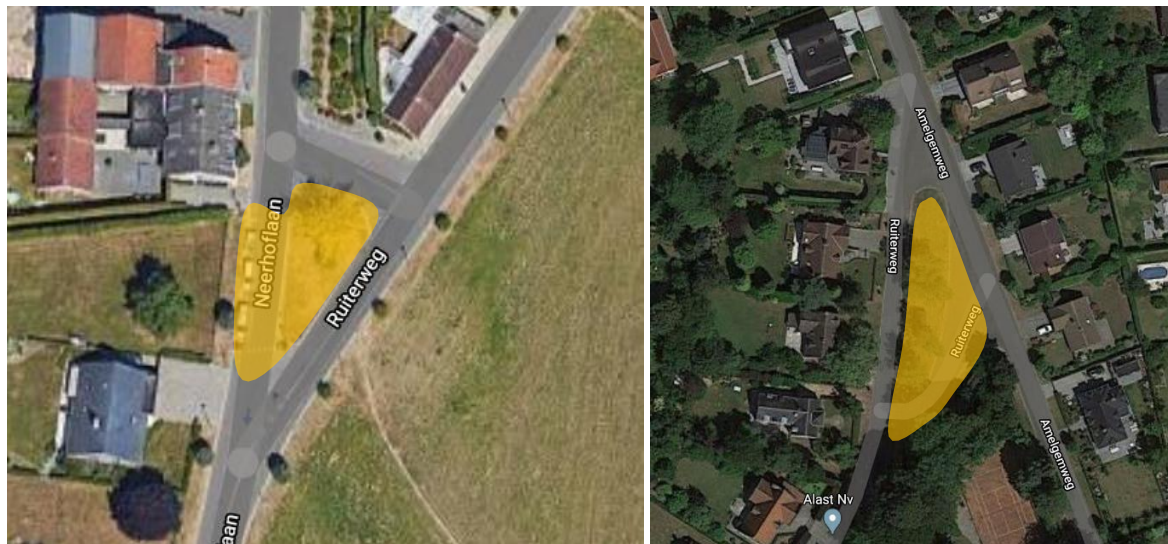
Figuur 31: Kam – Folletlaan (links) en Lt. Graffplein (rechts)



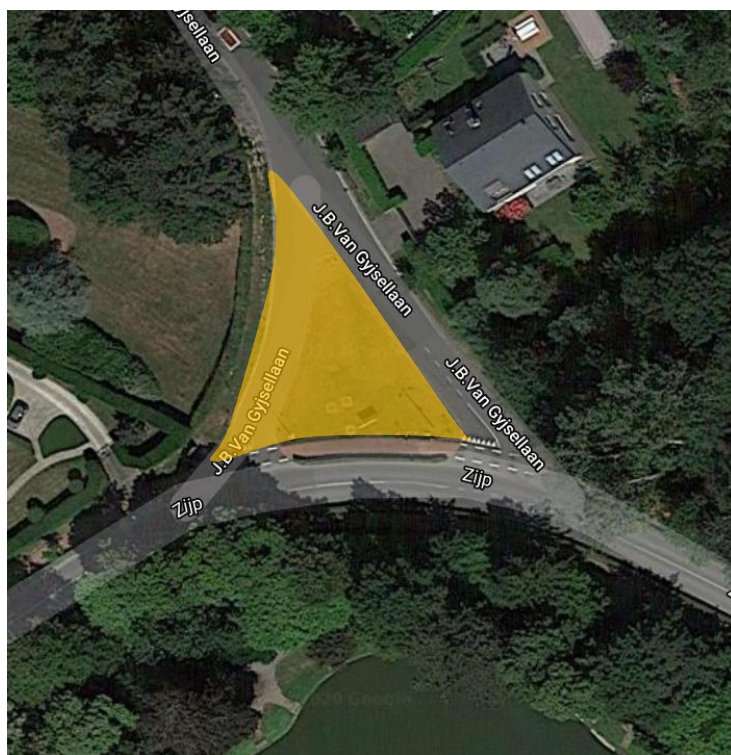
Figuur 32: cdt. J. De Blockplein als kruispunt ipv rotonde – pleintje als knip op Kon. Astridlaan



Figuur 33: dubbelstrooks rotonde aan Maalbeeklaan wordt mobipunt – pleintje als knip aan Verrieststraat



Figuur 34: overgedimensioneerde kruispunten aan Ruiterweg en Amelgemweg



Figuur 35: overgedimensioneerd kruispunt aan Zijp

3.2 / ACTIEVE WEGGEBRUIKERS

De hoge druk van het autoverkeer/bezit zorgt ervoor dat een groot deel van openbaar domein wordt voorbehouden voor de auto waardoor nog weinig ruimte overblijft voor fiets en voetganger.

Doordat bewoners hun eigen voetpaden moeten betalen, liggen er niet overal kwaliteitsvolle stoepen. In het centrum (zie kaartje knelpunten) en zeker ook buiten het centrum ontbreken er op bepaalde plaatsen nog voetpaden.

Op de oost-west route van het BFF (Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk) (Zijp, F. Robbrechtstraat, Rassel) is wel fietsinfrastructuur aanwezig maar de fietsroutes richting Brussel hebben erg beperkte fietsinfrastructuur, hoewel bv. een deel is geselecteerd als fietssnelweg. Ook op de lokale fietsroutes zijn slechts beperkt fietspaden aanwezig. Hierdoor dienen fietsers de rijweg te gebruiken, maar gemengd verkeer is door de grote verkeersintensiteiten geen veilige of aangename oplossing. In Wemmel zijn er ook een aantal scholen. De huidige situatie maakt het niet evident om naar school fietsen en wandelen te promoten

Momenteel zijn er op slechts enkele plaatsen kwaliteitsvolle fietsenstallingen aanwezig op het openbaar domein.

Initiatieven zoals fietsstraten of schoolstraten worden momenteel ook niet toegepast in Wemmel

Door maatregelen te nemen om de grote stromen bovenlokaal verkeer beter te sturen naar de gewenste routes, en te weren op bepaalde lokale straten, ontstaan kansen om veiligere omstandigheden te creëren voor fietsers.

3.3 / OPENBAAR VERVOER

Niet alle haltes zijn uitgerust met degelijke wachthokjes. Evenmin zijn er overal fietsenstallingen beschikbaar aan de haltes.

Het grootste probleem is echter dat het **busvervoer** in Wemmel dezelfde routes volgt als het autoverkeer (Steenweg op Brussel en de Limburg Stirumlaan) waardoor de bussen mee in de file staan. Uit gegevens van De Lijn blijkt dat De Limburg Stirumlaan en Rassel knelpunten hebben wat betreft doorstroming in beide richtingen en beide piekuren. Ook de Steenweg op Brussel, Kaasmarkt, Windberg en Brusselsesteenweg kennen knelpunten.

De kansen voor het openbaar vervoer zijn dezelfde als die voor de fiets: door maatregelen te nemen om het bovenlokaal verkeer te sturen/weren ontstaat meer ruimte voor het openbaar vervoer om een betrouwbaar en stipt aanbod te kunnen leveren.

3.4 / GEMOTORISEERD VERKEER

Het onderzoek dat werd gevoerd in het kader van de studie naar de herinrichting van de RO bevestigde dat er **doorgaande verkeersstromen** door Wemmel zijn: oost-west loopt een route via Zijp en F. Robbrechtstraat naar Rassel (parallelroute met RO richting Asse-Zellik). Er is ook een duidelijke verkeersstroom vanuit de richting van Merchtem naar de op- en afritten aan RO en richting Brussel. De hoge verkeersdruk zorgt voor een verlaging van de leefkwaliteit langs de wegen die dit verkeer gebruikt; vooral op het smalle gedeelte van de **Steenweg op Brussel** is dit duidelijk. Ook de De Limburg Stirumlaan kent hoge intensiteiten.

Het bovenlokaal verkeer neemt ook plaatselijke doorsteken, langs Schoolstraat - Steenweg op Merchtem, langs Vanderzijenstraat - Bogemansstraat- De Hene.

De hoge verkeersdruk is ook merkbaar in de inrichting van de **weginfrastructuur** in Wemmel zelf: er gaat veel ruimte naar het autoverkeer (rijden en parkeren), waardoor op een aantal plaatsen nog weinig ruimte overblijft voor voetgangers en fietsers. Vooral in het centrum (Markt en park) is dit opvallend. Ook een aantal kruispunten zijn ingericht met ruime **rotondes**, die erg veel ruimte innemen.

De werkvennootschap voorziet grote inspanningen om de doorstroming op de ring sterk te verbeteren door een combinatie van maatregelen: extra infrastructuur, snoeien in het aantal op- en afritten en een modal shift. Wemmel kan hiervan gebruik maken om maatregelen te nemen om het bovenlokaal verkeer naar het hogere wegennet te sturen. Hierdoor kunnen lokale wegen worden ontlast van het doorgaand verkeer en een inrichting krijgen op maat van een lokale, ontsluitende functie.

4 / DOELSTELLINGEN

De gemeente Wemmel heeft een goed uitgerust centrum met daarrond grote groengebieden met belangrijke natuurwaarden. De gemeente is dichtbij de RO gelegen wat in principe zorgt voor een goede ontsluiting naar het hoofdwegennet, maar tegelijk ook zorgt voor veel doorgaand verkeer in de ochtend- en avondspits. De voorgestelde oplossing (herinrichting van RO) zal niet op korte termijn gebeuren. Het doorgaand verkeer zorgt voor een impact op de verkeersleefbaarheid en -veiligheid en voor een moeilijkere doorstroming van het openbaar vervoer. Door de langere reistijden wordt het openbaar vervoer ook minder aantrekkelijk.

De doelstellingen van de Vlaamse overheid, zoals verwoord in het Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009, zijn:

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

De gemeente Wemmel wil zich inschrijven in de ambitie van de Werkvennootschap om naar een ambitieuze modal shift te gaan, waarbij het autogebruik nog 50 à 60% uitmaakt van de modal split. Om dit te realiseren wil de gemeente volgende doelstellingen realiseren.

NORMATIEVE DOELSTELLINGEN

- Wemmel wil een verkeersveilige gemeente worden, zowel objectief (cijfers verkeersongevallen) als subjectief (het gevoel dat inwoners hebben).
- Wemmel wil een gezondere gemeente worden. Mobiliteit speelt hierin een rol door ervoor te zorgen dat meer inwoners stappen en fietsen voor hun korte verplaatsingen.
- Wemmel wil economisch gezond blijven. De bedrijfsactiviteiten dienen vlot bereikbaar te blijven (zonder de eerste twee doelstellingen in het gedrang te brengen).
- Wemmel wil een duurzame gemeente zijn. Mobiliteit speelt hierin een rol door ervoor te zorgen dat meer inwoners stappen en fietsen voor hun korte verplaatsingen.

-
- Wemmel wil een groene gemeente zijn, met meer ruimte voor openbaar groen. Deze doelstelling kadert binnen de strijd tegen de opwarming van het klimaat (meer groen zorgt voor meer schaduw, meer opname CO₂, minder verharding), maar ook om de gemeente aangenamer te maken voor bewoners (meer buurtgroen en parken). Mobiliteit speelt hierin een rol omdat we zullen kijken naar de plaats die de auto nu nog inneemt in het openbaar domein.
 - Wemmel wil een leefbare gemeente zijn; (boven)lokaal verkeer zorgt niet voor onleefbare situaties.

STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

- Het aandeel van de fiets in de verplaatsingen stijgt
- Het aandeel van het openbaar vervoer in de verplaatsingen stijgt
- Het aandeel van de wagen in de verplaatsingen daalt
- Wemmel wil de verkeersveiligheid verbeteren en streeft naar Vision Zero: geen enkel verkeersongeval meer met dodelijke slachtoffers
- Het deel van de openbare ruimte dat wordt voorbehouden voor de wagen daalt

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

Voetganger

- het aantal ongevallen waarbij voetgangers zijn betrokken vermindert met 15% tegen 2030
- Het aandeel van kinderen die te voet naar school komen stijgt met 10% tegen 2025
- Het aantal inwoners dat een openbaar pleintje of park heeft binnen 400 m stijgt met 10% tegen 2025

Fiets

- het aantal ongevallen waarbij fietsers zijn betrokken vermindert met 15% tegen 2030
- het aantal fietsers in Wemmel stijgt met 20% tegen 2030
- Het aandeel van kinderen die met de fiets naar school komen stijgt met 15% tegen 2025

Openbaar vervoer

- de doorstroming voor openbaar vervoer verbetert met 10% tegen 2025 (t.o.v. reistijden in 2020)
- het aantal gebruikers van het openbaar vervoer in Wemmel stijgt met 10% tegen 2030

Autoverkeer

- het aantal verkeersongevallen in Wemmel daalt met 15% tegen 2030
- het aandeel van de wagen in de modal split daalt naar minder dan 50% tegen 2030 (nu 60%)
- het bovenlokaal sluipverkeer door Wemmel daalt

5 / SCENARIO'S

5.1 / ALGEMEEN

We hebben de scenario's opgesplitst in de mogelijke oplossingen voor het auto, fiets, openbaar vervoer en parkeren. De basis van waaruit we vertrekken zijn maatregelen die in alle scenario's en hun varianten terug komen:

1. Circulatiemaatregelen centrum
2. Doorstroming Kaasmarkt - Folletlaan
3. Schoolomgevingen
4. Opwaardering openbare ruimte

5.1.1 / Circulatiemaatregelen centrum

Om het centrum nog bereikbaar te houden voor gemotoriseerd verkeer, maar om meer ruimte vrij te maken voor actieve weggebruikers, terrassen, groenruimtes, verblijfsruimten, ... , wordt gekozen om te werken met circulatielussen.

Hierbij blijft de Markt nog bereikbaar vanuit het noorden en het zuiden, maar is het niet meer mogelijk om over de Markt te rijden. Hierdoor komen de galerijen aan de oostelijke en westelijke zijde van de Markt meer in het beeld en kan een autoluw plein voorzien worden. De noordelijke circulatielus wordt voorzien vanaf Holland naar Schoolstraat en de Fr. Robbrechtstraat wordt voorzien van een erfaanleg. Door enkelrichtingsverkeer te voorzien, ontstaat er meer ruimte voor voetpaden, fietsen (in tegenrichting), groen, ...

Er worden twee varianten voorgesteld. In de **eerste variant** gaat de zuidelijke circulatielus via Dries en J. Vanden Broeckstraat naar Markt en Reigerslaan. De beschikbare parkeerstrook in de J. Vanden Broeckstraat ligt dan aan de 'juiste' kant en er kan aangemoedigd worden hier reeds te parkeren om naar Markt te gaan. De rotonde aan Maalbeeklaan alsook de Steenweg op Merchtem blijven bereikbaar.

In de **tweede variant** wordt de rijrichting van de zuidelijke circulatielus omgedraaid zodat sneller de Markt kan worden bereikt. Gezien de hoeveelheid woningen in de Steenweg op Merchtem wordt gekozen deze as uit de hoofdcirculatie te halen. Hier wordt voorgesteld om een erfaanleg en knip (eventueel excl. bussen) te voorzien. Daarnaast wordt de ontsluiting van het centrum losgekoppeld van De Limburg Stirumlaan door de rotonde eruit te halen. Hierdoor kunnen de groenstructuren ten oosten en westen van de rotonde doorgetrokken worden.

-  erfaanleg
-  knip gemotoriseerd verkeer



Figuur 36: circulatiemaatregelen in het centrum – variant 1 en 2

5.1.2 / Doorstroming Kaasmarkt – Folletlaan (Brusselsesteenweg)

Om de doorstroming op de bovenlokale route te verbeteren, verminderen we het aantal volwaardige kruispunten en het aantal verkeerslichten. Op de overblijvende verkeerslichten wordt nagegaan of een groene golf kan worden voorzien.

Het voorstel is om verkeerslichten te behouden aan:

- Kaasmarkt x Rassel
- Kaasmarkt x Maalbeeklaan
- Steenweg op Brussel x Vijverslaan

Verkeerslichten verdwijnen aan:

- Kaasmarkt x Pastoorijstraat. Wordt voorrangsgeregeld kruispunt
- Dr. H. Folletlaan x Obberg. Wordt rechts in – rechts uit
- Steenweg op Brussel x J. De Ridderlaan. Wordt voorrangsgeregeld kruispunt.



Figuur 37: verbetering doorstroming Kaasmarkt - Fallet/aan

Het voorstel hierboven betreft ook de wijk aan Vijverslaan. De wijk wordt momenteel ontsloten door drie straten (Obberg, Vijverslaan en Ronkel). Vijverslaan loopt centraal door de wijk en heeft een ruim wegprofiel van ongeveer 6,8m. De totale beschikbare ruimte tussen de rooilijnen is 15m. Zowel aan Obberg als Vijverslaan zijn momenteel verkeerslichten aanwezig.

Het voorstel bestaat erin om Obberg en Ronkel met een rechts in en rechts uit aan te sluiten op Steenweg op Brussel en de ontsluiting van de wijk te organiseren via Vijverslaan; deze wordt weer dubbelrichting, met maatregelen om het parkeren te organiseren in afgebakende parkeervakken. Om de rechts in - recht uit af te dwingen wordt een gesloten middenberm voorzien op Steenweg op Brussel. Brabants Dal (tegenover Ronkel) wordt hierdoor ook een rechts in - rechts uit en wordt ook dubbelrichting.

5.1.3 / Schoolomgevingen

Er zijn twee scholenclusters waarvoor aanpassingen worden voorgesteld. Voor de noordelijke scholencluster (Gemeentelijke Basisschool, Doornroosje en de Franstalige gemeentelijke basisschool) zijn reeds enkele autoluwe straten beschikbaar. Het voorstel betreft het voorzien van een schoolstraat in Winkel. Het eerste deel van de L. Vanderzijenstraat kan ook schoolstraat worden. Dit wilt zeggen dat bij start en einde van de school deze straat wordt afgesloten zodat scholieren hier veilig te school kunnen bereiken. Zo wordt de ruimte 'voor de poort' vergroot en worden auto's verder van de toegang geduwd.

Voor de zuidelijke scholencluster (Mater Dei, De Eekhoorn en Franstalige kleuterschool) wordt voorgesteld om de toegang van Eekhoorn naar het oosten of noorden te voorzien, om de Diepestraat te ontwijken. Er worden fietsstraten in Brabants Dal en J. De Ridderlaan voorzien en er wordt voorgesteld fietsinfrastructuur aan te leggen in de 1. Meyskensstraat. Bovendien worden de Zalighedenlaan en de Prins Boudewijn laan een schoolstraat zodat voor en na schooltijd deze straat wordt afgesloten. Hierdoor wordt in de omliggende straten van de scholen ingezet op autoluwe straten en veilige straten voor (jonge) voetgangers en fietsers.

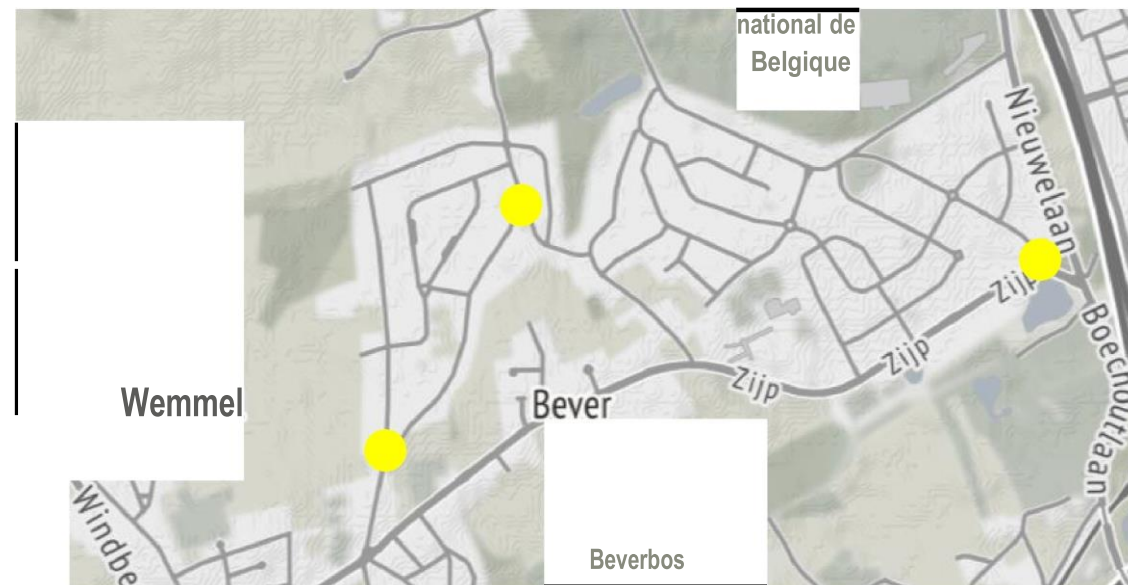


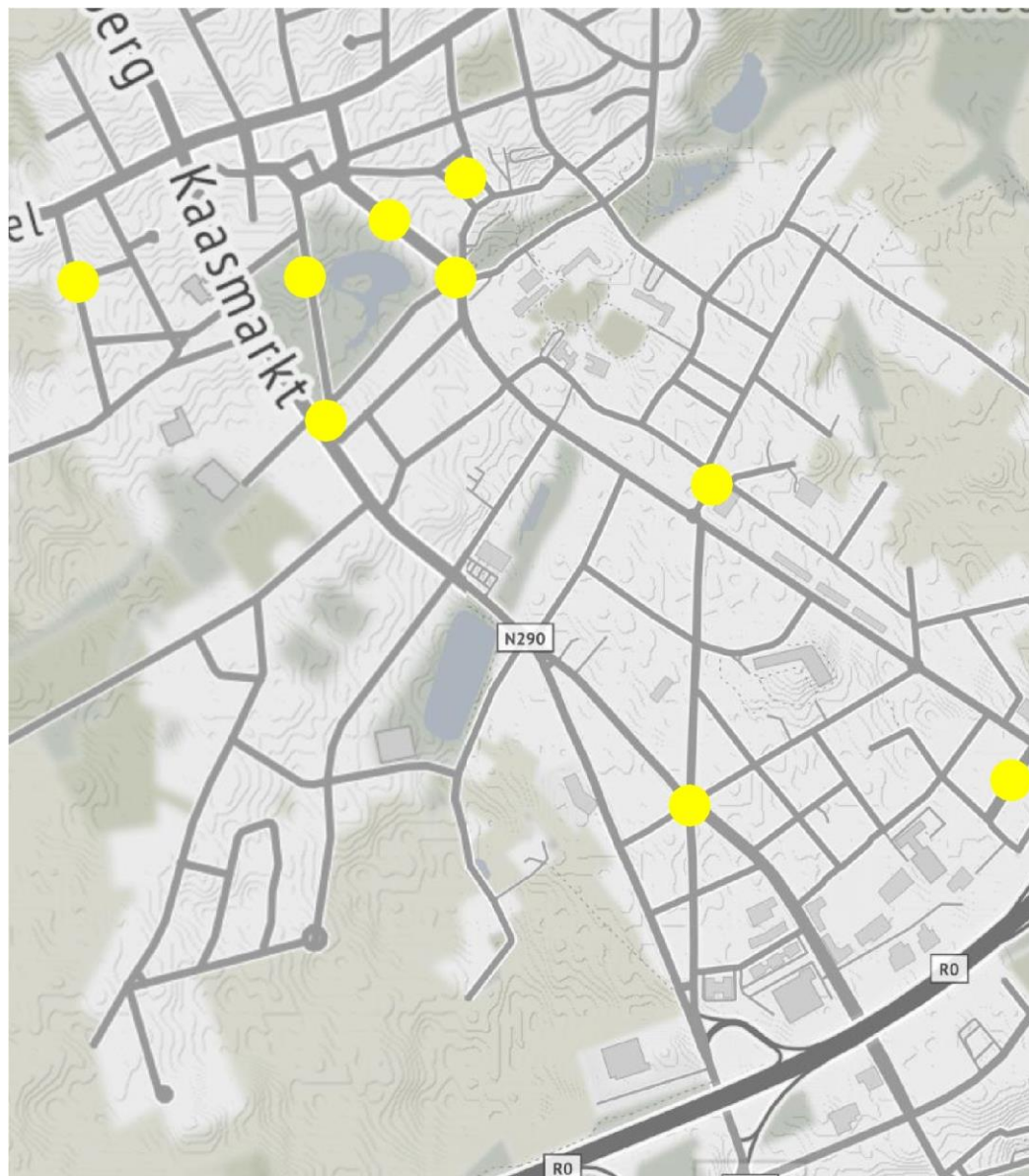
Figuur 38: schoolomgevingen

5.1.4 / Opwaardering publieke ruimten

Doorheen deze synthesenota worden reeds verschillende voorstellen gedaan om te ontharden en meer ruimte vrij te maken voor actieve weggebruikers en om te verblijven in plaats van passeren:

- Eburonenlaan
- Lt. Graffplein
- Ronde de Black (meermaals)
- Kam - Folletlaan
- Ronde Maalbeeklaan
- Verrierstraat
- Kruispunten Ruiterweg en Amelgemweg
- Kruispunt Zijp
-





Figuur 39: overzichtskaart locaties mogelijke opwaardering openbare ruimte

5.2 / ONTSLUITING AUTOVERKEER

5.2.1 / Algemeen

AANTAKKING OP RO

Wat betreft de **aantakking op de RO** gaan we uit van het behoud van knooppunt 9 aan Steenweg op Brussel, Voor knooppunt 8 aan **de Limburg Stirumlaan** gaan we ervan uit dat er geen aansluiting meer is op de RO. Dit is het scenario van de Werkvennootschap dat de voorkeur kreeg van het gemeentebestuur van Wemmel.

KNIP KONINGIN ASTRIDLAAN

Ook wordt in alle scenario's een knip voor autoverkeer voorzien op de **Koningin Astridlaan** tussen Nerviërslaan en de P. Lauwersstraat. Het bedrijventerrein wordt op die manier losgekoppeld van de woonzones en ontsloten langs Romeinsesteenweg. Deze maatregel past in het uitgangspunt van de Werkvennootschap om de Romeinsesteenweg af te bouwen naar een weg voor lokale ontsluiting met een belangrijke rol voor openbaar vervoer (toekomstige tram) en fiets.

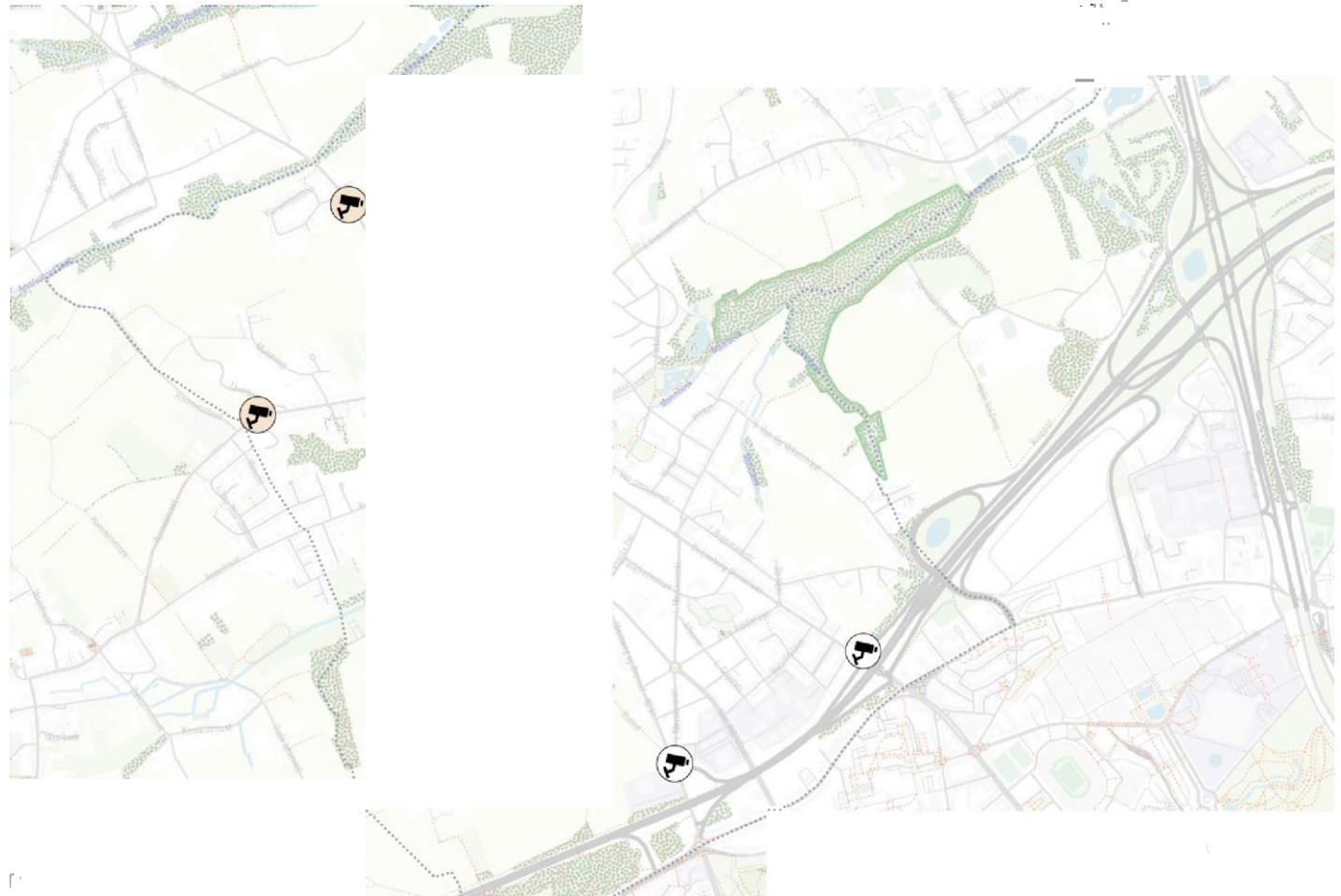
BOVENLOKAAL VERKEER WEREN MET ANPR-CAMERA'S

In alle scenario's worden ook maatregelen om het bovenlokaal verkeer te weren in Wemmel centrum voorgesteld. Uit het onderzoek naar sluiproutes (MOW - Werkvennootschap) blijkt namelijk dat er op de Fr. Robbrechtstraat 30-60% van het verkeer doorgaand is, op de Steenweg op Brussel 30-50% en op de De Limburg Stirumlaan 10-70%. Prioriteit ligt in eerste instantie op de routes vanuit het oosten naar het zuiden

- Zijp- Fr. Robbrechtstraat- De Limburg Stirumlaan
- Zijp- Fr. Robbrechtstraat- op en afrittencomplex nr. 9

Het bovenlokaal verkeer wordt geweerd door middel van een **ANPR-camera-cordon**. Er wordt dus niet gewerkt met een lijst (en bijhorende administratiewerk), maar met doorrijtijden. De ANPR-camera's registreren de nummerplaten van de wagens die de camera's voorbij rijden en de tijd die de wagens nodig hadden om van de ene camera naar de andere te rijden. Indien er geen tussenstop werd gemaakt, gaat het om doorgaand verkeer en zal een GAS-boete worden uitgeschreven. De exacte locaties van de camera's zullen worden bepaald in overleg met buurgemeenten en met AWW. Het voordeel van dit systeem is dat lokaal verkeer niet wordt gehinderd. Herkomstverkeer (verkeer dat vertrekt in Wemmel en een bestemming heeft buiten Wemmel) of bestemmingsverkeer (verkeer dat van buiten Wemmel komt en een bestemming heeft in Wemmel) rijdt maar één camera voorbij en wordt dus niet bestraft. Ook leveringen, bezoekers ... ondervinden geen hinder van het systeem want hebben een bestemming in Wemmel en doen dus langer over de verplaatsing tussen twee camera's dan de doorrijtijd die door het systeem wordt gehanteerd.

Op termijn zou doorgaand verkeer van/naar buurgemeenten (bv. Zellik/Rellegem) ook kunnen geweerd worden (in samenspraak met de buurgemeenten).

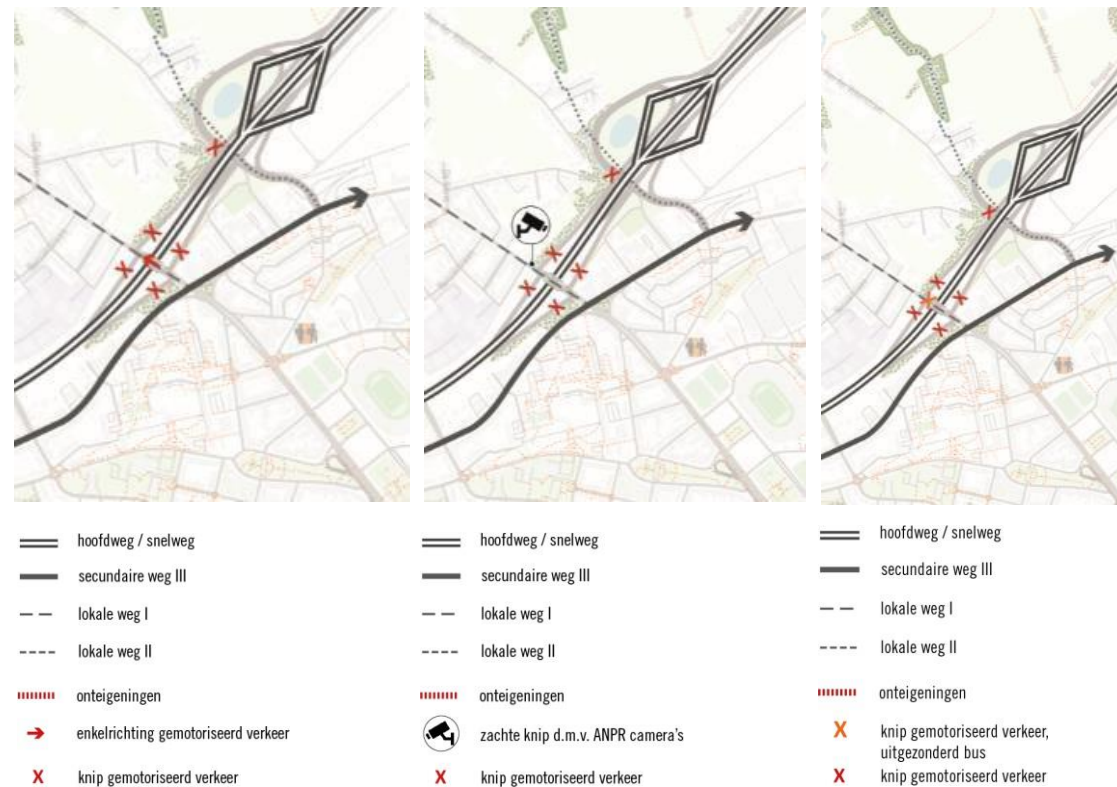


Figuur 40: voorstel ANPR-cordon

5.2.2 / Varianten Limburg Stirumlaan (knoop 8)

Er zijn 3 varianten met betrekking tot de relatie Brussel – Wemmel langs deze route:

- Enkelrichting op de Limburg Stirumlaan vanuit Brussel richting Wemmel; volgens de telling was er zowel in de ochtend- als de avondspits drukker verkeer naar Brussel toe.
- Een zachte knip met behulp van ANPR-camera's zodat inwoners van Wemmel nog wel kunnen gebruik maken van deze route
- Een harde knip waardoor alle autoverkeer wordt geweerd, en enkel nog openbaar vervoer en fietsverkeer gebruik kan maken van de route



Figuur 41: variant A-B-C

In **variant A** wordt de De Limburg Stirumlaan enkelrichting vanuit Brussel naar Wemmel. We kiezen voor deze richting omdat zowel in de ochtendspits als de avondspits er duidelijk meer verkeer was richting Brussel. Deze stromen proberen we te weren. In de richting van Wemmel was er in de ochtendspits 289 pae en in de avondspits 448 pae. De enkelrichting kan worden ingevoerd vanaf de gemeentegrens aan Romeinsesteenweg tot aan A. Burvenichlaan. Op die manier blijft de Limburg Stirumlaan zelf dubbelrichting, wat het gebruik flexibel houdt voor de bewoners.

In **variant B** wordt ook de Limburg Stirumlaan afgeschermd door een ANPR-camera. De zachte knip zorgt ervoor dat het bovenlokaal verkeer geweerd wordt, maar dat de route naar en van Brussel nog steeds kan gebruikt worden door de inwoners van Wemmel zelf.

In **variant C** kiezen we voor een harde knip: de De Limburg Stirumlaan wordt geknipt voor autoverkeer en verleent enkel nog toegang aan fiets en openbaar vervoer. In deze variant is de enige autoverbinding tussen Wemmel en het hoofdstedelijk gewest de Steenweg op Brussel.

5.2.3 / Varianten aansluiting Steenweg op Brussel (knoop 9)

Voor de ontsluiting van de gemeente naar het hoger wegennetwerk en Brussel, worden verschillende scenario's uitgewerkt. Los van deze scenario's is het ook hier dus mogelijk te werken met ANPR-camera's om doorgaand verkeer in Wemmel te weren en de duwen naar de A12 en RO.

Scenario 1 gaat uit van het behoud van het huidige op- en afrittencomplex aan Steenweg op Brussel. De aanrijroute naar dit complex loopt via Kaasmarkt - Folletlaan en Steenweg op Brussel, in twee richtingen. Dit betekent dat tussen Diepestraat en 1. Meyskensstraat een 60-tal woningen zullen moeten worden onteigend om ruimte te maken voor een volwaardige ontsluitingsweg op bovenlokaal niveau.



Figuur 42: scenario 1

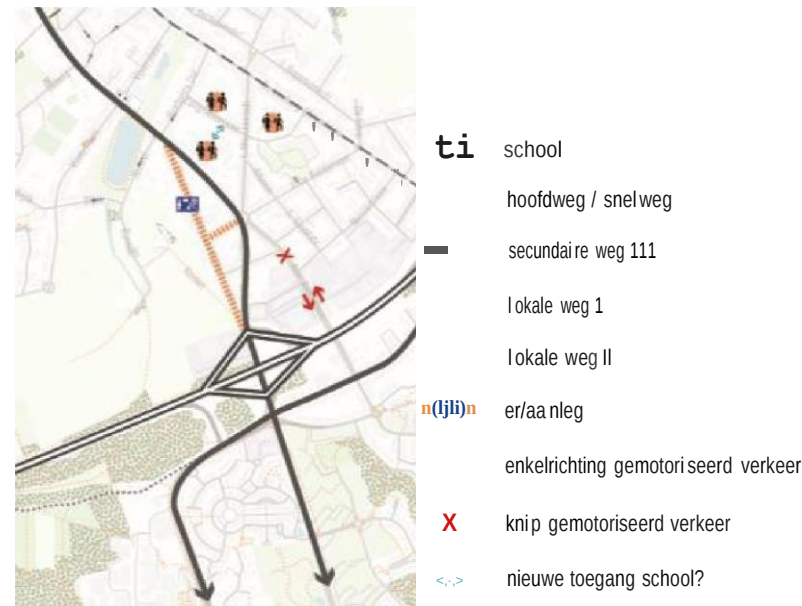
Ook in **scenario 2** blijft het huidige op- en afrittencomplex aan Steenweg op Brussel behouden. De aanrijroute loopt in dit scenario echter over Kaasmarkt - Folletlaan - Diepestraat en 1. Meyskensstraat. Om dit mogelijk te maken dienen op Diepestraat beide parkeerstroken te worden opgeheven. Op 1. Meyskensstraat kan aan één van beide zijden een parkeerstrook behouden blijven. In Diepestraat is momenteel een schooltoegang aanwezig. Hier kan gezocht worden naar een nieuwe toegang via het noordelijk deel van 1. Meyskensstraat of langs Zalighedenlaan.

Wat de De Limburg Stirumlaan betreft werken we opnieuw met dezelfde varianten. In variant A wordt de De Limburg Stirumlaan enkelrichting vanuit Brussel naar Wemmel. In variant B wordt ook de Limburg Stirumlaan afgeschermd door ANPR-camera's. Variant C gaat er ook hier van uit dat de De Limburg Stirumlaan wordt geknipt voor autoverkeer en enkel nog toegang verleent aan fiets en openbaar vervoer.

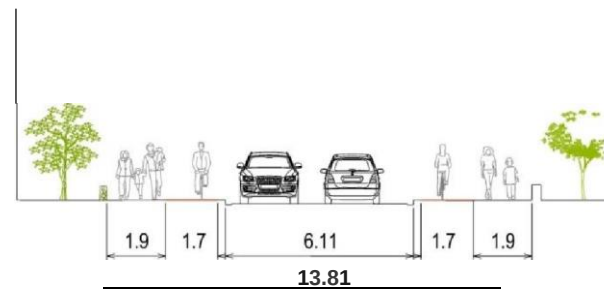
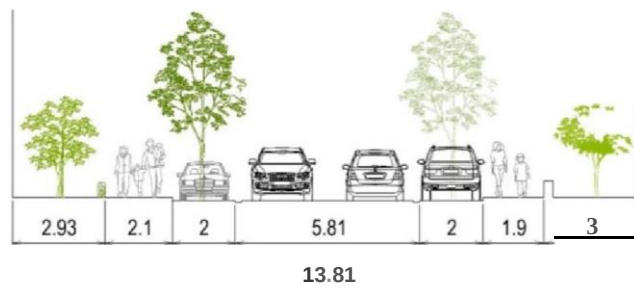
In dit scenario dienen langs de bovenlokale route ook een aantal parkeerplaatsen te worden weggehaald. Langs Kaasmarkt, Folletlaan, Steenweg op Brussel kan afwisselend links of rechts een parkeerstrook behouden blijven. Langs Diepestraat dienen de parkeerstroken te worden opgeheven om plaats te maken voor fietspaden (ongeveer 90 parkeerplaatsen; volgens het parkeeronderzoek waren er gemiddeld 49 parkeerplaatsen bezet tijdens de telling). De rijweg van Diepestraat dient ook te worden verbreed naar 6,1m om te beantwoorden aan de norm van De Lijn.

Het smal gedeelte van de Steenweg op Brussel wordt afgeschermd van doorgaand verkeer door circulatiemaatregelen.

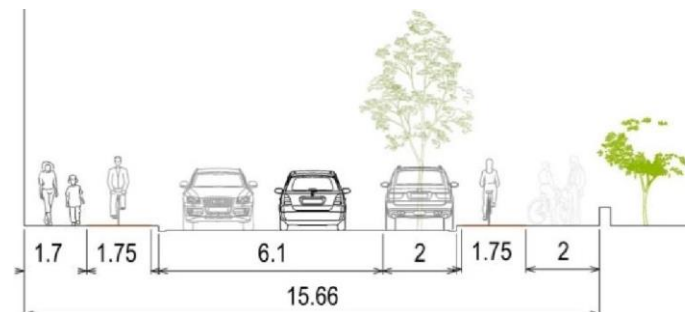
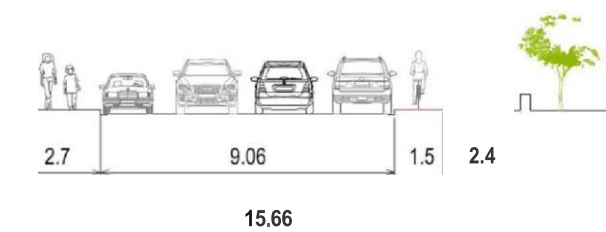
De rotonde van het cdt. De Blockplein wordt omgevormd tot een kruispunt dat de hoofdroute benadrukt. J. De Ridderlaan oost en Astridlaan blijven aangesloten op het nieuwe kruispunt maar wel duidelijk ondergeschikt als puur lokale wegen. De noordelijke tak van 1. Meyskensstraat wordt geknipt van het kruispunt, ook om de weg als fietsroute naar de scholen te verbeteren.



Figuur 43: scenario 2

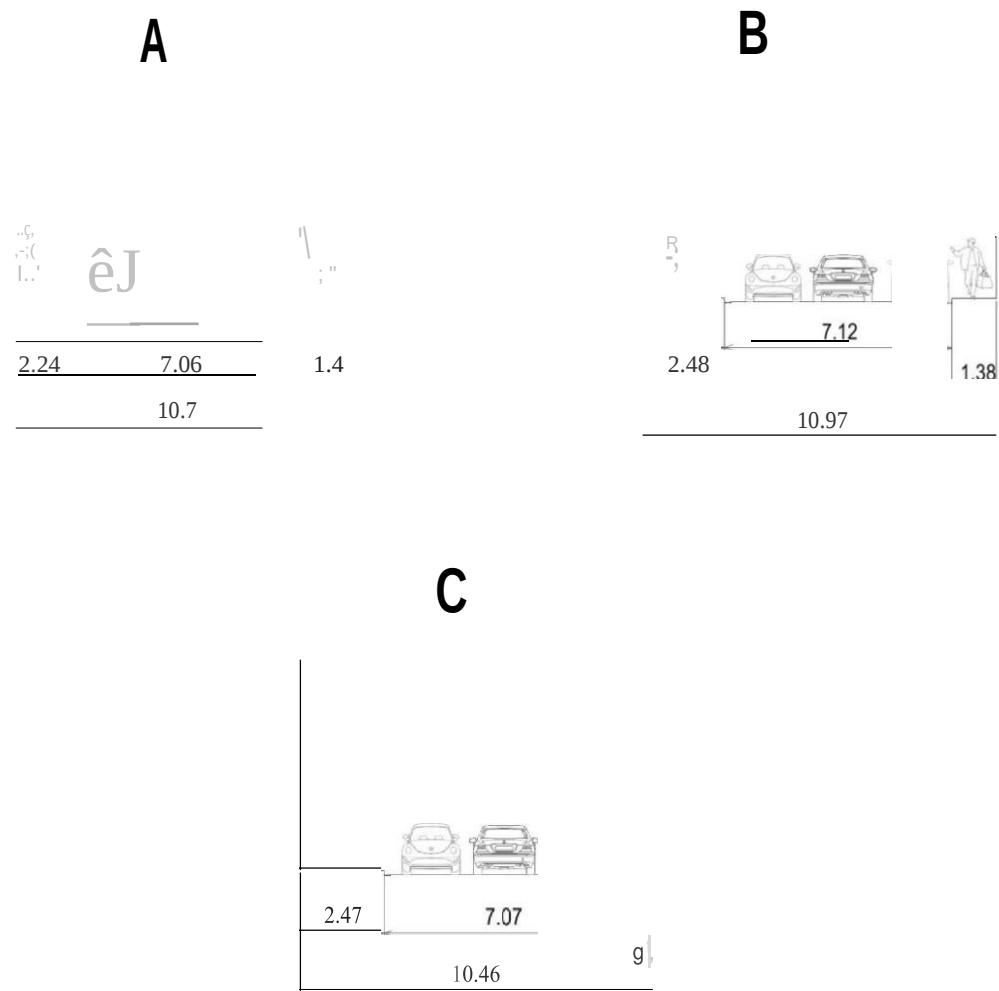


Figuur 44: bestaande toestand & ontwerpend onderzoek Diepestraat

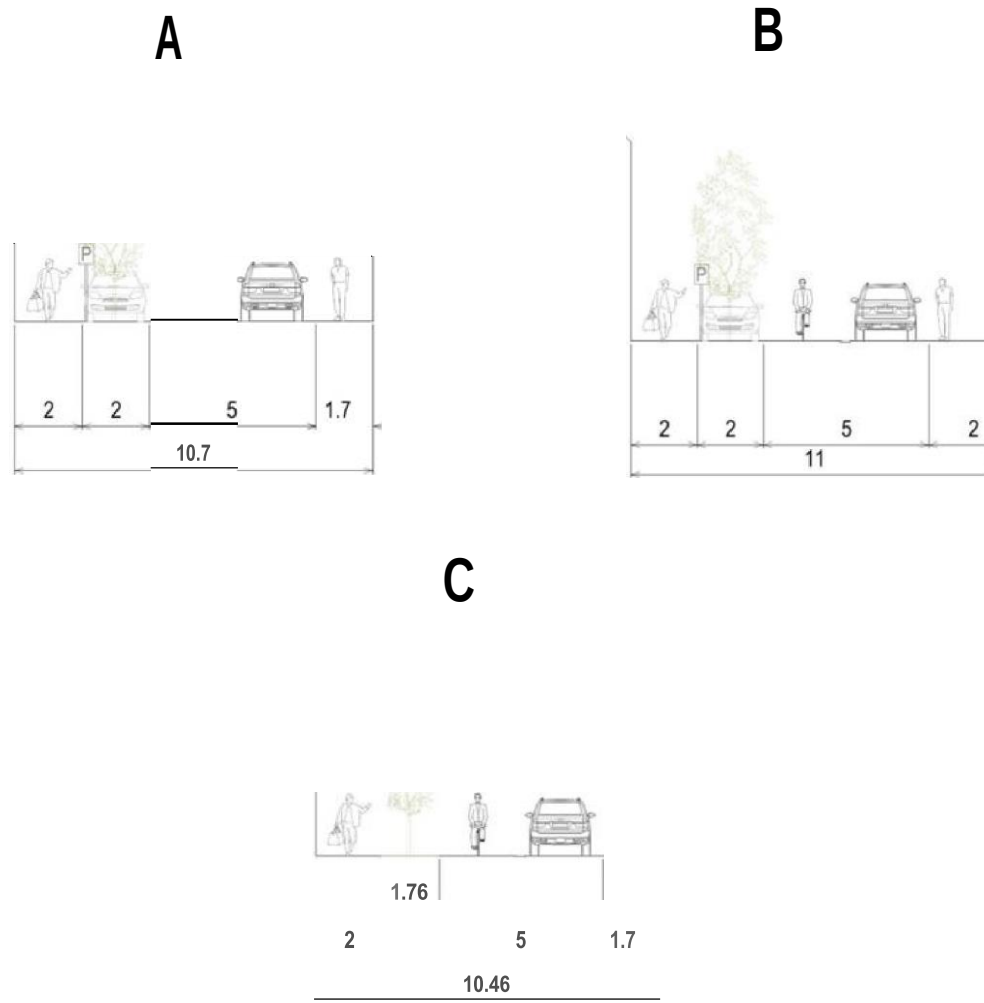


Figuur 45: bestaande toestand/. Meyskensstraat & ontwerpend onderzoek

Links: 2 parkeerstroken, fietspad richting noorden - rechts: één parkeerstrook, fietspaden aan beide zijden



Figuur 46: bestaande toestand Steenweg op Brussel (tussen Diepestraat en I. Meyskensstraat)



Figuur 47: ontwerpend onderzoek Steenweg op Brussel (tussen Diepestraat en/ Meyskensstraat)
enkelrichting verkeer met erfaan/eg

Voor het **vierde scenario** wordt gekeken of de hoofd-auto-ontsluiting kan voorzien worden buiten de woonwijk. Hierdoor kan de Steenweg op Brussel en de Diepestraat als woonstraten worden uitgerust, bv. met erfaanleg.

In parallel met de voorstellen van de Werkvennootschap wordt voorgesteld de aansluiting ten westen van de Steenweg op Brussel te voorzien zodat deze aansluit op een nieuw op- en afrittencomplex die ook zorgt voor een betere aansluiting op het UZ. De route zou dan via Ronkel gaan, waarna deze verder naar het zuiden wordt doorgetrokken. Hierdoor zou een stuk van het onroerend erfgoed 'Hoeve Ronkelhof en omgeving' worden aangesneden.



Figuur 49: scenario 4 en kaart onroerend erfgoed

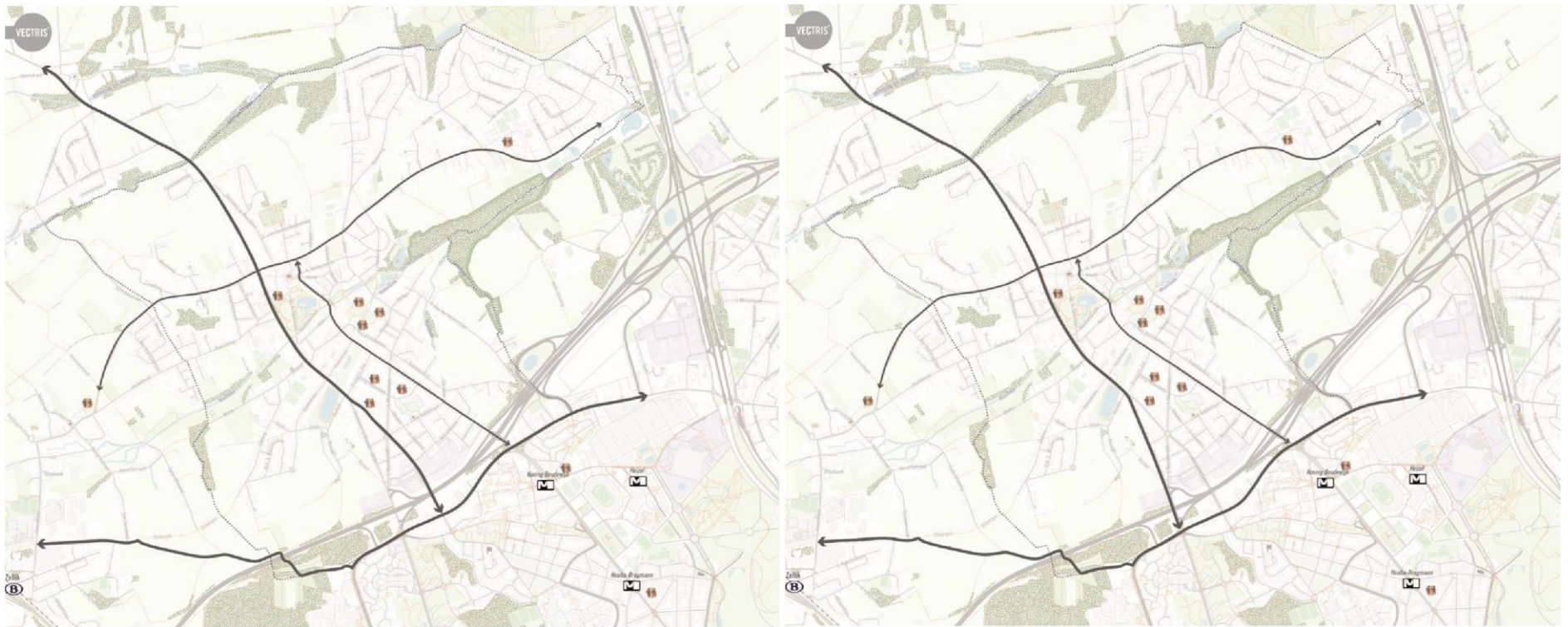
5.3 / ONTSLUITING FIETSVERKEER

5.3.1 / Bovenlokale fietsverbindingen

Er zijn verschillende belangrijke fietsverbindingen te creëren in Wemmel. Zo is er de oost-west-as via Zijp en Rassel. Voor de noord-zuid-as zijn er drie verschillende assen denkbaar: Limburg Stirumlaan, Astridlaan en Brusselsesteenweg. De fietssnelweg (Brussel-Hamme) dient dus op één van deze drie assen te liggen. De drie routes takken op het grondgebied van het Brussels gewest aan op het fiets-GEN. De drie scenario's kunnen telkens gecombineerd worden met één van de scenario's voor de ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer om te komen tot een globaal voorkeurscenario.



Figuur 50: fiets-GEN in Brussel langs Tentoonstellingslaan, Heymboschlaan en Houba De Strooper/aan



Figuur 51: mogelijke bovenlokale fietsroutes

KAASMARKT - FOLLETLAAN - STEENWEG OP BRUSSEL

De eerste route loopt over Kaasmarkt - Folletlaan - Steenweg op Brussel. Op deze route worden maatregelen genomen om voldoende ruimte te voorzien voor een volwaardige fietssnelweg. Op het eerste deel zal dit waarschijnlijk dienen te gebeuren door ofwel onteigeningen van voortuinen en/of het opheffen van een parkeerstrook.

In het smalle gedeelte van Steenweg op Brussel dient voor de fietssnelweg extra ruimte te worden voorzien indien gekozen wordt voor de auto-ontsluiting langs deze route (scenario 1 of 3). Indien een scenario gekozen wordt langs een andere route dan Steenweg op Brussel (scenario 2), kan op het smalle gedeelte van Steenweg op Brussel (tussen Diepestraat en 1. Meyskensstraat) gekozen worden voor gemengd met het lokale autoverkeer.

Op het grondgebied van het Brussels gewest wordt aangesloten op de GEN-route langs Tentoonstellingslaan.

KAASMARKT - FOLLETLAAN - DIEPESTRAAT - KONINGIN ASTRIDLAAN

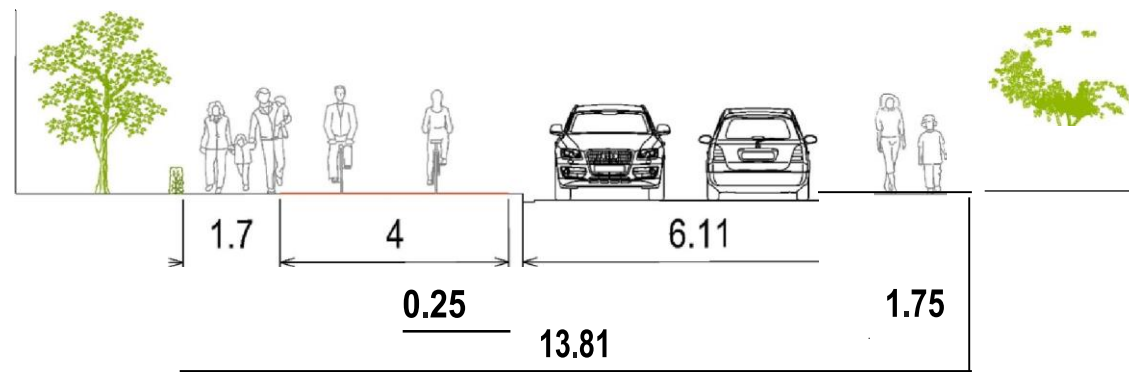
In het tweede scenario maakt de fietssnelweg gebruik van Diepestraat en Koningin Astridlaan. Net zoals in scenario 1 zal op Kaasmarkt en Folletlaan ruimte moeten worden gezocht door middel van onteigeningen van voortuinstroken of het opheffen van een parkeerstrook.

Ook in Diepestraat moet de ruimte herverdeeld worden. Volgens het advies van Fietsberaad dient voor een fietssnelweg een breedte van 4m te worden voorzien. Om dit te kunnen realiseren in Diepestraat dient extra ruimte te worden afgenomen van de rijweg voor het autoverkeer. Daarom lijkt het niet haalbaar om dit scenario te combineren met een scenario voor de auto-ontsluiting langs Diepestraat.

De route loopt via cdt. J. De Blockplein naar Kon. Astridlaan. Hier is voldoende ruimte om een fietssnelweg in te passen.

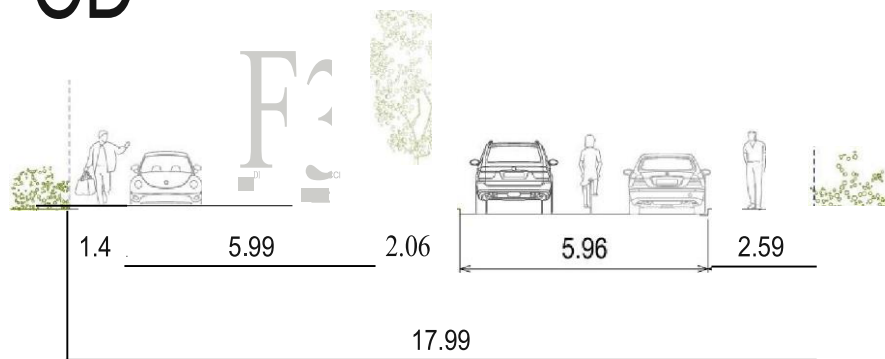
Aangezien in alle scenario's voor de auto-ontsluiting een knip wordt voorzien op Kon. Astridlaan, wordt minstens het noordelijk deel van Kon. Astridlaan autoluw.

Op het grondgebied van Brussel wordt aangesloten op de route langs Heymboschlaan.



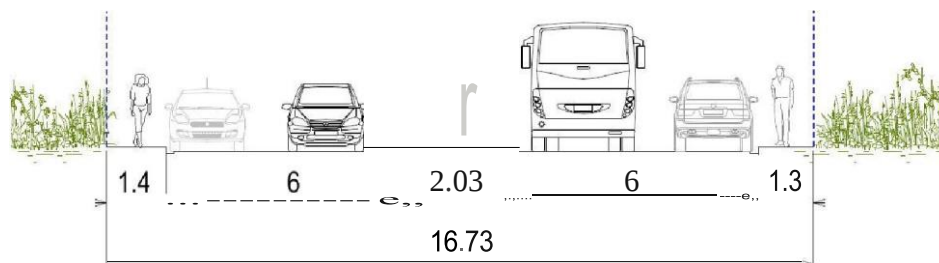
Figuur 52: Diepestraat met rijweg 6,11m en fietssnelweg van 4m

CD

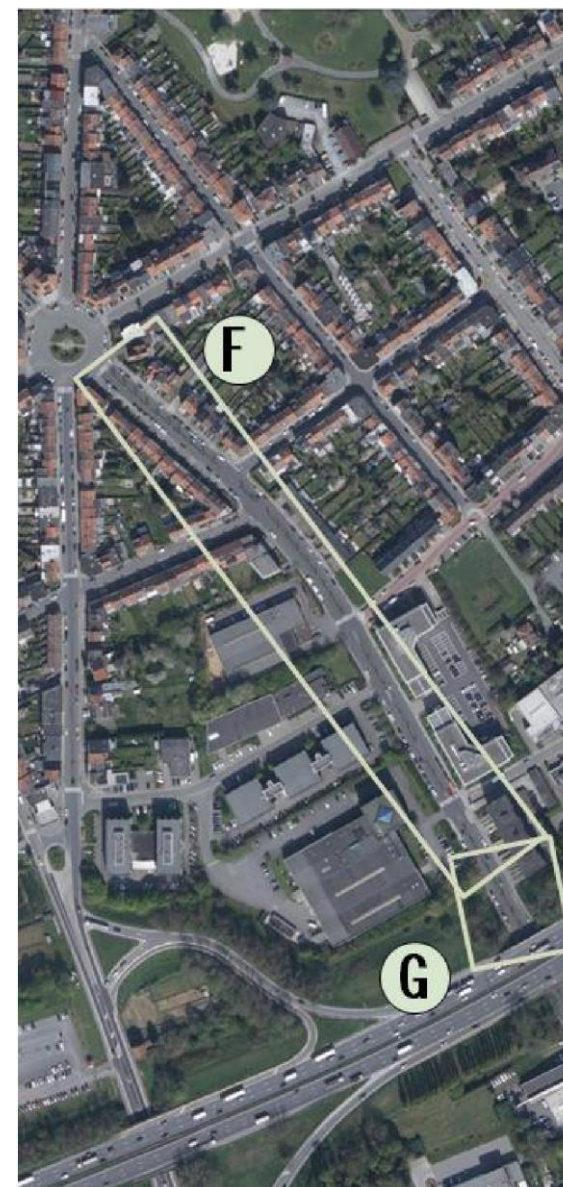


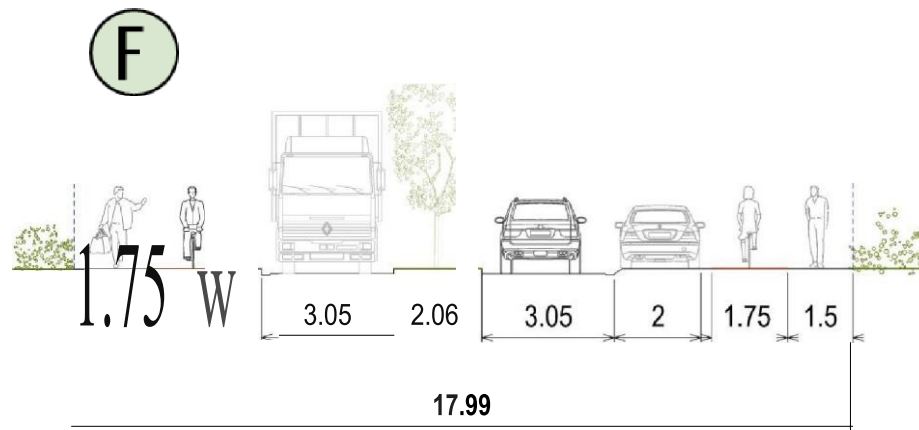
Figuur 53: Koningin Astrid/aan, bestaande toestand

®

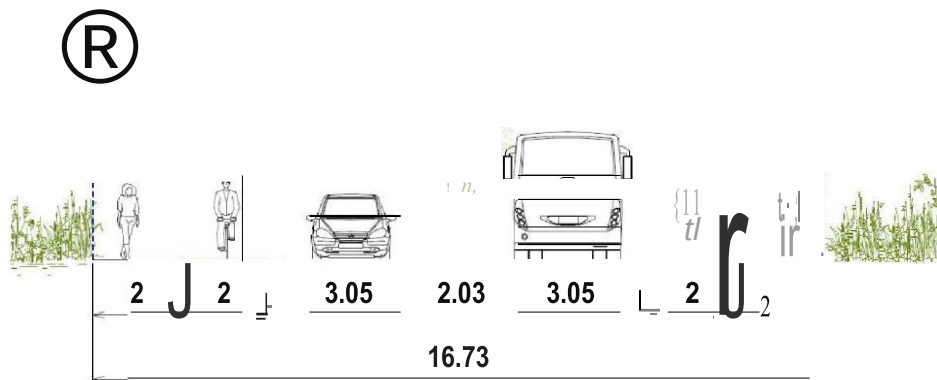


Figuur 54: Koningin Astrid/aan, bestaande toestand

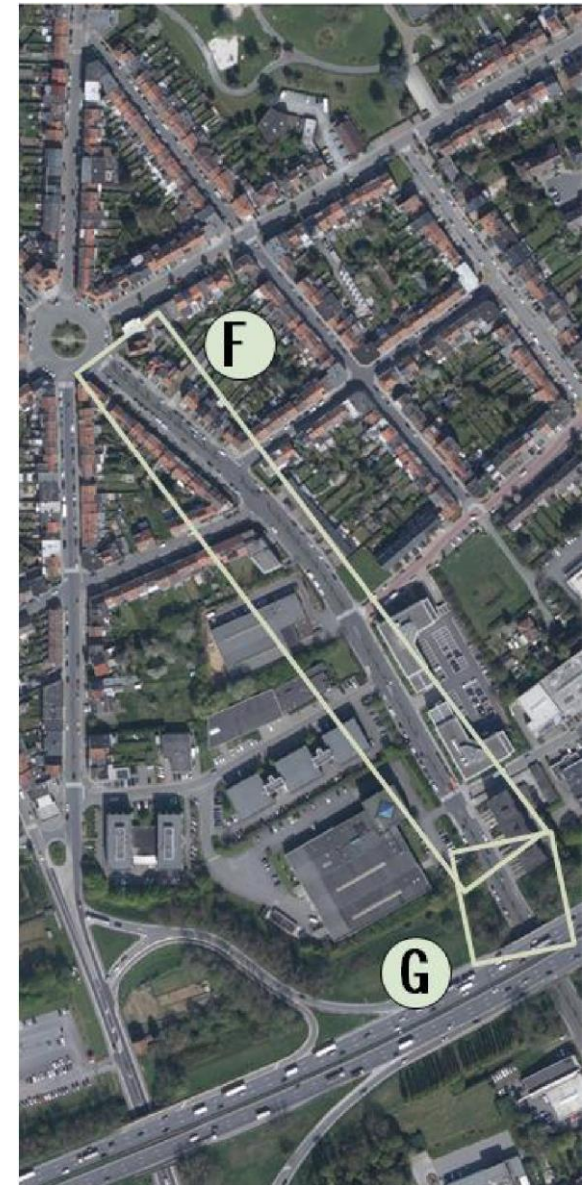




Figuur 55: Koningin Astrid/aan - ontwerp onderzoek



Figuur 56: Koningin Astrid/aan - ontwerp onderzoek



STEENWEG OP MERCHTEM - DE LIMBURG STIRUMLAAN

Het derde scenario omvat een route die via Steenweg op Merchtem en het centrum van Wemmel naar de Limburg Stirumlaan. Deze route sluit aan op het fiets-GEN langs Houba De Strooperlaan.

Vanaf Windberg gaat de route linksaf naar Steenweg op Merchtem. De huidige weg heeft een dwarsprofiel van 6,9m op het eerste deel en ongeveer 6,7m op het deel met aaneengesloten bebouwing. Hier moet waarschijnlijk gekozen worden voor gemengd verkeer. Mogelijk dienen maatregelen worden genomen om sluipverkeer tegen te gaan dat de verkeerslichten aan Windberg x Kaasmarkt wil ontwijken.

Mogelijke maatregelen:

- Knip voor autoverkeer net onder kruispunt van Steenweg op Merchtem met Dekeersmaekerlaan. Wijk aan noordkant wordt ontsloten via Windberg; wijk aan zuidkant wordt ontsloten naar Robbechtstraat. Nadeel is een nogal groot omrijeffect voor de wijk ten noorden wanneer men richting zuiden wil.
- Enkelrichting op het deel van Steenweg op Merchtem tussen Dekeersmaekerlaan en van Campenhoutstraat. Kan ondersteund worden door herinrichting: voetpaduitstulping

De fietssnelweg steekt over aan Fr. Robrechtstraat en gaat dan via de vernieuwde kerkomgeving en Steenweg op Merchtem naar de rotonde aan Maalbeeklaan, waar het mobipunt wordt voorgesteld. Via Steenweg op Brussel gaat het naar De Limburg Stirumlaan.

Wanneer de ANPR-camera's geactiveerd zijn, zullen de intensiteiten in de Limburg Stirumlaan duidelijk terug vallen, ongeacht of de straat geknipt wordt voor autoverkeer of niet.

BESLUIT

Wat betreft de keuze van bovenlokale fietsassen is duidelijk dat de as Zijp en Limburg Stirumlaan sowieso als fietsassen moeten worden ingezet. De keuze gaat dan nog voor de westelijke noord-zuid-as tussen Steenweg op Brussel en Astridlaan. Vervolgens dient ook nog de keuze gemaakt te worden of de oostelijke of westelijke noord-zuidas wordt ingezet als fietssnelweg.

5.3.2 / Lokaal fietsnetwerk

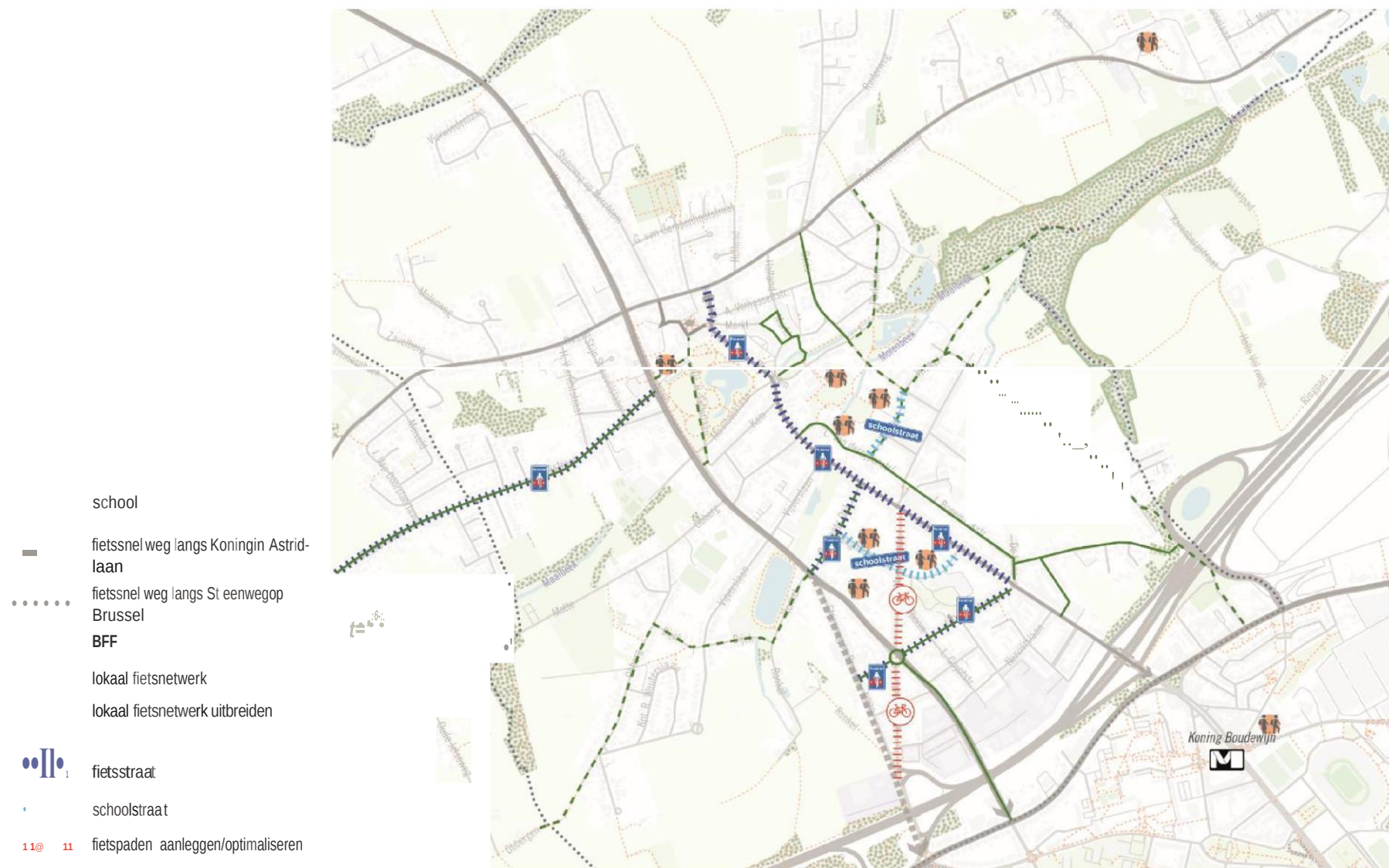
Complementair met het bovenlokaal fietsnetwerk wordt het lokaal fietsnetwerk uitgebreid. Volgende kaart geeft een overzicht van het netwerk, waarbij fietsstraten worden voorgesteld in:

- J. Bruyndonckstraat
- Schoolstraat - Steenweg op Merchtem
Limburg Stirumlaan (afh. Van scenario andere inrichting)
Brabants Dal (zie schoolomgeving)
- J. De Ridderlaan (zie schoolomgeving)

Het lokaal (recreatief) fietsnetwerk breidt uit/ versterkt in:

- Dr. H. Folletlaan
- Obberg / Oude Jetseweg (zuidwesten)
Hammesehoek (noordwesten)
Dries/ Parklaan / P. Vertongenstraat
- Jan Vander Vekenstraat / Jagersweg / Drijpikkelstraat
L. Vanderzijenstraat / J. Bogemansstraat / Panoramastraat (knip autoverkeer): Door de fiets in naar voor te schuiven, zal deze route ook minder worden gebruikt door autoverkeer als sluiproute

De schoolstraten worden in het onderdeel schoolomgevingen behandeld.

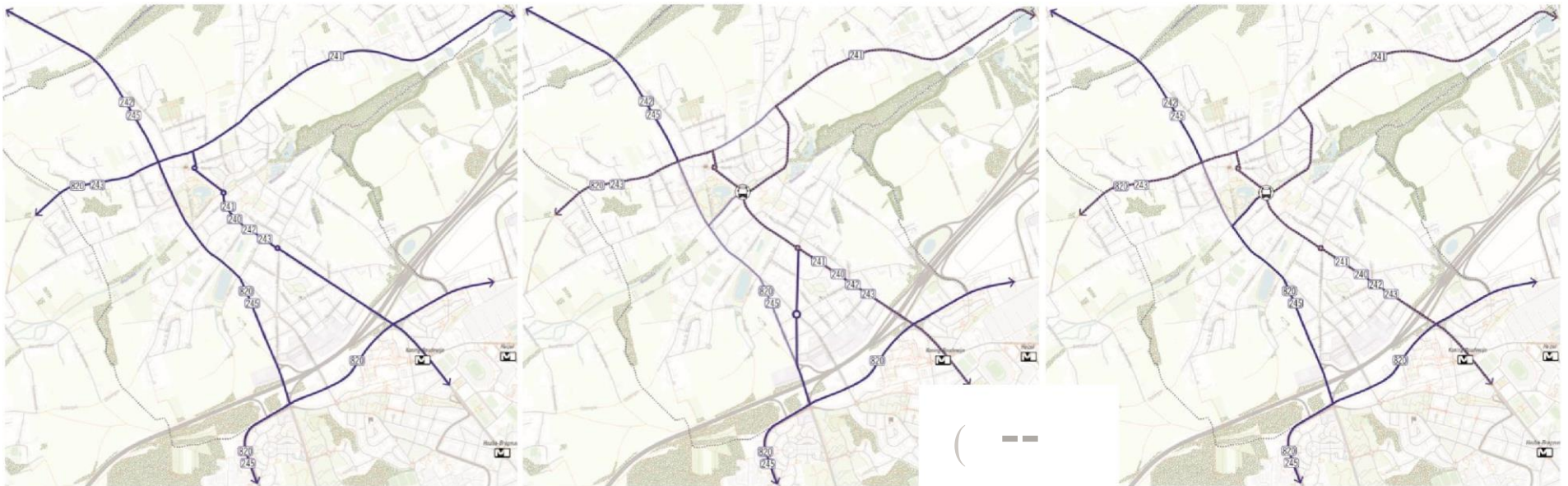


Figuur 57: lokaal fietsnetwerk

5.4 / OPENBAAR VERVOER

Uit de analyse van het openbaar vervoer bleek duidelijk dat er een gebrek was aan een hoofdhalte in de buurt van het centrum van Wemmel waar alle buslijnen samenkomen. Volgende figuren geven de huidige situatie, variant 1 en variant 2 weer. Het idee is om ter hoogte van (de rotonde van) de Maalbeeklaan een hoofdhalte te voorzien. Deze zou dan verder kunnen uitgebreid worden als mobipunt met bv. autodeelplaatsen, elektrisch laadpunt, ...

Hierbij gaat de keuze om de lijnen 820 en 245 om te leiden via ofwel de 1. Meyskenslaan ofwel via de Maalbeeklaan.



Figuur 58: scenario's openbaar vervoer (huidig, 1 en 2)

5.5 / PARKEREN

Uit het parkeeronderzoek bleek dat er meer wordt kortgeparkeerd in het centrum, maar dat het effect van het parkeerbeleid (blauwe zone) beperkt is. Daarnaast bleek dat de parkeerdruk in het zuiden vooral door bewoners zelf werd gecreëerd.

Om de parkeerdruk in het **centrum** te verbeteren, dient een betere handhaving van de blauwe zone te gebeuren. Uit het parkeeronderzoek blijkt namelijk dat hierdoor 20 tot 60% van de geparkeerde auto's in het centrum kan geweerd worden. Er zou ook een grotere blauwe zone kunnen voorzien worden. Hierdoor kan in het hele centrum de vrijgekomen parkeerruimte omgevormd worden tot groene, kwaliteitsvolle verblijfsruimte of meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Werknemers in het centrum worden hierdoor geduwd naar de randparkings in de omgeving. Er zou hiervoor ook ingezet kunnen worden op een huursysteem van de bewonersparkings achter de blokken rondom Markt.

Om de parkeerdruk in het **zuiden** te verbeteren, dienen de bewoners meer gebruik te maken van hun eigen opritten en garages. Tijdens het parkeeronderzoek werd op 555 locaties een auto één of meerdere keren voor een garage of oprit genoteerd. Daarom wordt voorgesteld hier in te zetten op bewonerskaarten. Hierdoor zullen bewoners met plaats op eigen terrein, verschuiven en zal de parkeerdruk terug gedrongen worden. Bewoners die niet op eigen terrein kunnen parkeren, zullen een bewonerskaart aanschaffen. Voor de bewonerskaarten zou dan best een onderscheid gemaakt worden tussen eerste en bijkomende wagens en mag de prijs van zo'n bewonerskaart verhoogd worden². Bovendien zal de parkeerdruk vanuit Brussel en door camionettes hierdoor ook dalen. Uit het parkeeronderzoek bleek namelijk dat ongeveer 15% van de parkeerdruk daar van niet-bewoners kwam.

Op plaatsen waar een **opwaardering** wordt voorgesteld (5.1.4) gaat het telkens om het verdwijnen van een beperkt aantal parkeerplaatsen. Op volgende plaatsen wordt een grotere daling van het aantal parkeerplaatsen voorgesteld:

Markt (segment 19 parkeeronderzoek): 44% van de plaatsperioden (min. 15% van de parkeerplaatsen) staat leeg. 43% van de plaatsperioden op de Markt wordt volgens de blauwe zone gebruikt en 15% van de plaatsperioden wordt door te lang geparkeerden gebruikt. In principe zou dus 30% van de parkeerplaatsen kunnen verdwijnen waardoor harder kan ingezet worden op de verblijfsruimte van Markt.

Eburonenlaan (deel segment 3 parkeeronderzoek): 25% van de plaatsperioden (min. 20% van de parkeerplaatsen) staat leeg ende opritten worden sterk onderbenut. Op dit moment zijn er 35 parkeerplaatsen (niet voor een oprit of garage). De voorgestelde inrichtingsschets stelt 22 parkeerplaatsen en veel meer groen voor.

Lt. Graffplein (segment 4 parkeeronderzoek): 60% van de plaatsperioden (min. 52% van de parkeerplaatsen) staat leeg. Op dit moment zijn er 29 parkeerplaatsen. De voorgestelde inrichtingsschets haalt 6 parkeerplaatsen weg.

² Fietsberaad berekende dat een straatparkeerplaats ongeveer 400€/jaar kost voor de gemeente (aan aanleg over de jaren verdeeld en onderhoudskosten).

6 / AFWEGING SCENARIO'S AUTO

6.1 / LIMBURG STIRUMLAAN (KNOOP 8)

SCENARIO ENKELRICHTING

Door het invoeren van een enkelrichtingssysteem zal al het verkeer in de andere richting weggeduwd worden. Het aandeel aan doorgaand verkeer zal dan (voor die richting) terug op het hoger wegennetwerk rijden. Het bestemmingsverkeer zal lokaal moeten omrijden. Er wordt gekozen om een enkelrichtingssysteem richting het noorden te voorzien omdat uit de tellingen bleek dat een grote stroom richting het zuiden reed in de ochtendspits en er geen tegengestelde stroom in de avondspits merkbaar was. Hierdoor kon worden afgeleid dat dit geen bestemmingsverkeer, maar doorgaand verkeer was.

Wanneer het enkelrichtingssysteem over de hele as Limburg Stirumlaan wordt doorgetrokken wordt veel ruimte vrijgemaakt voor de actieve weggebruikers en groen- en verblijfsruimten. Het is ook mogelijk om dubbelrichtingsverkeer meer naar het noorden weer toe te laten zodat er geen extra omrijeffecten zijn in Wemmel. Wanneer de verkeersstromen richting het zuiden eruit gehaald worden, zal meer dan de helft van de verkeersstromen op de Limburg Stirumlaan verdwijnen, door het verderop toch dubbelrichting te behouden, stijgt het natuurlijk weer licht (naar schatting uiteindelijk daling van +/-50%).

De rijwegbreedte voor een weg met openbaar vervoer in dubbelrichting zal niet kunnen versmald worden. Door de daling van de verkeersstromen zou kunnen gesteld worden dat fietsers richting het zuiden op de rijweg kunnen fietsen, gecombineerd met het openbaar vervoer (en eventueel lokaal autoverkeer). Er zou dan wel nog steeds een fietspad moeten voorzien worden richting het noorden.

SCENARIO ANPR

Door het invoeren van een slimme knip met ANPR-camera's wordt al het doorgaand autoverkeer eruit gehaald en is er op de Limburg Stirumlaan enkel lokaal verkeer. De werking van de ANPR-camera's werkt het beste met een cordon, dus zou mee opgenomen kunnen worden in het ANPR-cordon van de politie. Doorgaand verkeer zal geduwd worden naar het bovenliggend wegennetwerk.

Wanneer deze doorgaande verkeersstromen eruit kunnen gehaald worden, zal een groot deel (naar schatting 65%) van de verkeersstromen op de Limburg Stirumlaan verdwijnen.

De rijwegbreedte voor een weg met openbaar vervoer in dubbelrichting zal niet kunnen versmald worden. Door de daling van de verkeersstromen zou kunnen gesteld worden dat fietsers in beide richtingen op de rijweg kunnen fietsen, gecombineerd met het openbaar vervoer (en lokaal autoverkeer).

SCENARIO KNIP

Door het invoeren van een knip (uitgezonderd openbaar vervoer) wordt al het autoverkeer eruit gehaald en is er op de Limburg Stirumlaan enkel lokaal intern verkeer. Doorgaand verkeer zal geduwd worden naar het bovenliggend wegennetwerk.

Wanneer deze verkeersstromen eruit kunnen gehaald worden, zal een heel groot deel (naar schatting 90%) van de verkeersstromen op de Limburg Stirumlaan verdwijnen, door het verderop toch dubbelrichting te behouden, stijgt het natuurlijk weer licht.

De rijwegbreedte voor een weg met openbaar vervoer in dubbelrichting zal niet kunnen versmald worden. Door de daling van de verkeersstromen zou kunnen gesteld worden dat fietsers in beide richtingen op de rijweg kunnen fietsen, gecombineerd met het openbaar vervoer (en lokaal autoverkeer).

AFWEGINGSKADER

	Enkelrichting	ANPR-camera	Knip
Welk autoverkeer wordt geweerd?	Alle autoverkeer richting zuiden	Alle bovenlokaal autoverkeer (hier kan evt. ook gekozen worden om dit maar in 1 richting te voorzien)	Alle autoverkeer
Schatting daling autoverkeer op Limburg Stirumlaan?	+/-50%	+/-65%	+/-90%
Verschuiving lokaal verkeer?	Brusselsesteenweg of modal shift	Geen	Brusselsesteenweg of modal shift
Verschuiving bovenlokaal verkeer?	richting: Brusselsesteenweg of autosnelwegen	Brusselsesteenweg of autosnelwegen (afh. v. ANPR op Steenweg op Brussel)	Brusselsesteenweg of autosnelwegen (afh. v. ANPR op Steenweg op Brussel)
Mogelijke fietsinfrastructuur (minimaal)	Richting Z: op weg Richting N: fietspad	2 richtingen: op weg Fietssuggestiestroken of fietspaden zijn wel aanbevolen	2 richtingen: op weg
Doorstroming OV	Goede doorstroming richting Brussel en vrij goede doorstroming richting Wemmel- centrum	Vrij goede doorstroming in beide richtingen	Goede doorstroming in beide richtingen
(Administratieve) kosten	Heraanleg weg Signalisatie	Geen heraanleg weg Signalisatie ANPR-camera Verwerking gegevens gemeente (naar schatting enkele uren per week)+ verwerking boetes politie (werklust+ inkomsten)	Geen heraanleg weg Signalisatie Knip-infrastructuur

Figuur 59: Afwegingskader De Limburg Stirumlaan

6.2 / BRUSSELSESTEENWEG (KNOOP 9)

SCENARIO STEENWEG OP BRUSSEL

Nadelen

- Zware verkeersstroom heeft grote impact op Steenweg op Brussel.
- Grootschalige onteigening nodig om autoverkeer en degelijke fietsinfrastructuur te kunnen voorzien. Financiële impact door onteigeningen en aanleg nieuwe weg.
- Vraag of kruising met Romeinsesteenweg gelijkvloers kan: wordt door Vlaams gewest en Brussel gezien als cruciale as voor openbaar vervoer en fiets. Kruispunt ligt ook vlakbij op- en afrittencomplex en kan zorgen voor moeilijke doorstroming indien gelijkvloers.

Voordelen

- Doorgaand verkeer wordt weggeleid van schoolomgeving aan Diepestraat en rotonde, die dan kwalitatief heringericht kan worden.
- De 'Steenweg op Brussel' wordt weer een steenweg.

SCENARIO DIEPESTRAAT

Nadelen

- Verkeersstroom wordt door bebouwd gebied geleid, langs een schoolomgeving en handel.
- Bereikbaarheid van school dient herzien te worden (buitengewoon onderwijs)
- Duidelijke impact op parkeren, vooral in Diepestraat, om aanleg fietspaden mogelijk te maken
- Vraag of kruising met Romeinsesteenweg gelijkvloers kan: wordt door Vlaams gewest en Brussel gezien als cruciale as voor openbaar vervoer en fiets. Kruispunt ligt ook vlakbij op- en afrittencomplex en kan zorgen voor moeilijke doorstroming indien gelijkvloers.

Voordelen

- Geen onteigeningen nodig

-
- Smal gedeelte van Steenweg op Brussel kan worden heraangelegd in functie van een betere leefbaarheid
 - Financiële impact blijft beperkt

SCENARIO COMBINATIE

Nadelen

- Verkeersstroom wordt verdeeld: Steenweg op Brussel blijft route richting R0 en Brussel. Heraanleg in functie van leefbaarheid beperkt mogelijk, geen fundamentele oplossing
- Bovenlokaal verkeer komt nog altijd (1 richting) langs Diepestraat, voorbij schoolomgeving
- Vraag of kruising met Romeinsesteenweg gelijkvloers kan: wordt door Vlaams gewest en Brussel gezien als cruciale as voor openbaar vervoer en fiets. Kruispunt ligt ook vlakbij op- en afrittencomplex en kan zorgen voor moeilijke doorstroming indien gelijkvloers.

Voordelen

- Het bovenlokaal en lokaal verkeer wordt uit mekaar gehaald. Vlottere doorstroming mogelijk
- Minder verkeer over de smalle Steenweg op Brussel & langs schoolomgeving
- Geen onteigeningen nodig.

SCENARIO RONKELHOF

Nadelen

- Verkeersstroom wordt gebundeld langsheen woonstraat Ronkei, groengebied en dóór erfgoed.
- Nieuw op- en afrittencomplex nodig.

Voordelen

- Minder verkeer over de smalle Steenweg op Brussel & langs schoolomgeving
- Aansluiting op Romeinsesteenweg en UZ verbetert.

AFWEGINGSKADER

	Steenweg op Brussel	Diepestraat	Combinatie	Ronkei
Doorstroming auto	OK	OK (meer bochten)	OK (1 richting meerbochten)	OK
Doorstroming fiets	Door onteigeningen kan de fiets mee in het wegprofiel worden opgenomen voor rechtstreekse route	De fiets kan door autoluwe Steenweg op Brussel	De fiets moet ingepast worden in beperkte straatbreedtes Steenweg op Brussel en Diepestraat	De fiets kan door autoluwe Steenweg op Brussel
Doorkruist gebied	Woongebied (1 kant)	Woongebied en winkels (en school)	Woongebied en winkels (en school)	Woongebied en groengebied
Aansluiting Romeinsesteenweg	Ongelijkvloers voorzien?	Ongelijkvloers voorzien?	Ongelijkvloers voorzien?	OK
Aansluiting knoop 9	Huidig	Huidig	Huidig	Nieuw
Kostenplaatje	Onteigeningen Heraanleg weg	Herinrichting straten	Herinrichting straten	Nieuwe weg (erfgoed) Nieuw op- en afrittencomplex

Figuur 60: Afwegingskader Brussel/sesteenweg

7 / AFWEGING SCENARIO'S FIETS

7.1 / SCENARIO KAASMARKT - FOLLETLAAN- STEENWEG OP BRUSSEL

- Gestrekte route, geen omwegen
- Goed leesbaar voor fietsers
- Afhankelijk van keuze voor auto-ontsluiting: gemengd verkeer op Steenweg op Brussel (in geval van autoscenario 2) of volledig nieuwe infrastructuur op Steenweg op Brussel (in geval van autoscenario 1)
- Bij autoscenario 2 (ontsluiting langs Diepestraat - 1. Meyskensstraat) ontstaat moeilijke kruising van fietsverkeer met autoverkeer aan kruispunt van Steenweg op Brussel met Diepestraat
- Fietsers dienen op- en afrit van RO te kruisen

7.2 / SCENARIO KAASMARKT - FOLLETLAAN - DIEPESTRAAT - KONINGIN ASTRIDLAAN

- Gestrekte route, geen omwegen
- Goed leesbaar voor fietsers
- Afhankelijk van autoscenario ontstaat moeilijke kruising van fietsverkeer met autoverkeer aan kruispunt van Steenweg op Brussel met Diepestraat of aan het Cdt. De Blockplein
- De knip voor gemotoriseerd verkeer op Koningin Astridlaan (voorzien in elk autoscenario) zorgt voor autoluwe omgeving
- Kon. Astridlaan heeft ruim dwarsprofiel wat mogelijkheden biedt om volwaardige fietssnelweg te voorzien
- Fietssnelweg langs Diepestraat gecombineerd met autoscenario 2 betekent grote ruimtevrage.
- Fietsers dienen op- en afrit van RO niet te kruisen

7.3 / STEENWEG OP MERCHTEM – DE LIMBURG STIRUMLAAN

- Minder gestrekte route,
- Route moeilijker leesbaar voor fietsers, duidelijke bewegwijzering belangrijk
- Meer mogelijke conflictpunten door groot aantal kruispunten lokale wegen
- Fietsers dienen geen op- en afrit van R0 te kruisen
- De Limburg Stirumlaan heeft ruim dwarsprofiel (20m); ruimte beschikbaar voor fietssnelweg

8 / BESLUIT

Uit de participatie met de bevolking bleek een terughoudendheid ten opzichte van grote veranderingen. Een groot deel van de reacties ging in de richting van het behoud van de huidige toestand. Deelnemers uitten hun twijfels over de kansen van de verschillende scenario's om te zorgen voor een reële verbetering in de situatie.

Van de deelnemers die voor de auto-ontsluiting naar complex 9 een keuze maakten uit de verschillende scenario's, kozen de meeste voor het scenario 4 (langs Ronkel), daarna voor scenario 3 (combi-scenario waarbij Diepestraat dubbelrichting wordt), daarna voor scenario 2.

Wat betreft de keuze voor de Limburg Stirumlaan waren de meningen erg verdeeld. De meeste deelnemers gaven de voorkeur aan scenario 2 (opname in cordon met ANPR-camera). Net iets minder deelnemers kozen ervoor om geen bijkomende maatregelen te nemen op de Limburg Stirumlaan en enkel de op- en afrit te sluiten. Ook hier was er nog een grote groep die de voorkeur gaf aan de huidige toestand en dus geen ingrepen wou.

Aangezien vanuit het bovenlokale niveau (Werkvennootschap) de visie is om de op- en afrit 8 te sluiten voor de betere doorstroming en ontsluiting van de ring, streven we naar een ombouw van de De Limburg Stirumlaan tot een wijkverzamelweg. Om het lokale karakter van de straten in Wommel verder te versterken, kan een cordon van ANPR-camera's het bovenlokaal verkeer weren.

Voor de ontsluiting naar het complex aan Steenweg op Brussel streven we op lange termijn voor de ombouw van Steenweg op Brussel tot een volwaardige ontsluitingsweg (scenario 1). Op korte termijn gaat de voorkeur naar het combiscenario waarbij ook Diepestraat en 1. Meyskensstraat ingeschakeld blijven in de ontsluiting.

Dit wat betreft de keuzes met betrekking tot het bovenlokale verkeer. Wat betreft de lokale ingrepen in de verschillende wijken van Wommel werden nog geen keuzes gemaakt.

In het vervolg van het traject zal in overleg met de inwoners hierop verder worden gewerkt. De algemene principes die hierbij zullen worden gebruikt zijn uitbreiding zone 30, aanpak van schoolomgevingen, sluipeverkeer tegengaan en veilige fietsroutes.