



# GEMEENTE WEMMEL

---

MOBILITEITSPLAN

# BELEIDSPLAN

21.10.2022

# COLOFON

Titel Mobiliteitsplan gemeente Wemmel  
Fase Beleidsplan  
Projectcode 923  
Datum 21.10.2022

Opdrachtgever Eritia Van der Perre  
Gemeente Wemmel

Opdrachthouder Evelien Van Bockstal  
VECTRIS  
Vital Decosterstraat 67A / 0201 – 3000 Leuven  
016/31.91.00  
[info@vectris.be](mailto:info@vectris.be)  
[www.vectris.be](http://www.vectris.be)

<b>Project Stuurgroep (PSG)</b>	<b>Leden</b>
Burgemeester	Walter Vansteenkiste
Schepen mobiliteit	Vincent Jonckheere
Gemeente	Eritia Van der Perre
gemeente	Wim Verdoodt
MOW	Anita Jaspers
AWV	Rafael Vandenbroeck
De Lijn	Bart Seghers
Provincie Vlaams-Brabant	Nele Tierens → Hans Flore
Politie	Fred Scrayen
Studiebureau	Evelien Van Bockstal

## **Project verloop**

19.02.2018	Sneltoets
06.2020	Participatie oriëntatiefase (online vragenlijst knelpunten en kansen)
29.04.2019	Projectstuurgroep Oriëntatienota
03.2021+09.2021	Participatie synthesesfase (scenario's; online en fysiek)
11.01.2021	Projectstuurgroep Synthesenota
07.09.2022	Projectstuurgroep Beleidsplan

## LEESWIJZER

Dit beleidsplan bestaat, naast de inleiding, uit twee grote hoofdstukken (zoals decretaal bepaald). In het eerste deel (Informatief deel) wordt een samenvatting gegeven van de vorige fases: de knelpunten en de kansen en doelstellingen zoals die werden beschreven bij de analyse van de gemeente, een korte samenvatting van de oriëntatiefase (fase 1) en de synthesefase (fase 2). Hier wordt ook bondig het gekozen voorkeurscenario beschreven en de planningscontext die een belangrijke rol speelt in Wemmel.

In het tweede hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de concrete uitwerking van de maatregelen die voor elke vervoerswijze zullen worden genomen. Voor de voetgangers, fietsers, het openbaar vervoer en ten slotte het gemotoriseerd verkeer worden de maatregelen beschreven die zullen worden genomen in het kader van dit nieuwe mobiliteitsplan.

# INHOUDSTAFEL

<b>1 INLEIDING</b>	<b>7</b>
1.1. VERLOOP PROCES	8
1.2. UITKOMST SNELTOETS	8
<b>2 INFORMATIEF DEEL</b>	<b>9</b>
2.1. UITGANGSPUNTEN	10
2.2. KANSEN	11
2.3. DOELSTELLINGEN	13
2.4. SYNTHESE VOORGAANDE FASES	15
<b>3 PLANNINGSCONTEXT</b>	<b>16</b>
3.1. RUIMTELIJKE PLANNINGSCONTEXT	17
3.2. VERKEERSKUNDIGE PLANNINGSCONTEXT	23
<b>4 GEKOZEN BELEIDSSCENARIO</b>	<b>36</b>
<b>5 RICHTINGGEVEND DEEL</b>	<b>39</b>
5.1. WERKDOMEIN A – RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	40
5.2. WERKDOMEIN B - GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR PER VERVOERSWIJZE	42
5.3. WERKDOMEIN C – FLANKERENDE MAATREGELEN	62
<b>6 ACTIEPROGRAMMA</b>	<b>65</b>

# FIGURENLIJST

Figuur 1: Stappenplan mobiliteitsplan (spoor 1).....	8
Figuur 2: Vlaanderen in 2050.....	18
Figuur 3: beeld uit conceptnota – thema mobiliteit .....	20
Figuur 4: Samenhangende stedelijke kern verlucht met open parkfragmenten.....	22
Figuur 5: Doelstellingen per type gebied.....	24
Figuur 6: Concept basisbereikbaarheid bij openbaar vervoer .....	25
Figuur 7: OV-net (versie 09.2022).....	26
Figuur 8: Locaties hoppinpunten (versie 09.2022).....	26
Figuur 9: Fietsnetwerk (versie 09.2022).....	27
Figuur 10: Concept nieuwe wegcategorisering bij gemotoriseerd verkeer.....	28
Figuur 11: Opbouw wegcategoriën en mazen.....	29
Figuur 12: Wegcategorisering (versie 09.2022) .....	30
Figuur 13: Concept bij logistieke verplaatsingen .....	30
Figuur 14: Logistiek net (versie 09.2022) .....	31
Figuur 15: Verbeteren fietsverbindingen naar Brussel .....	32
Figuur 16: Aanpak weginfrastructuur R0.....	33
Figuur 17: Verbeteren bereikbaarheid met openbaar vervoer.....	33
Figuur 18: Enkele voorlopige ontsluitingsvoorstellen van het Heizelplateau.....	34
Figuur 19: Voorkeursscenario.....	38
Figuur 20: Ruimtelijke ontwikkelingen.....	41
Figuur 21: Ruimtelijke ontwikkelingen ten zuidoosten van Wemmel (oude figuur).....	41
Figuur 22: Maatregelen centrum en westen.....	44
Figuur 23: Maatregelen oosten.....	45
Figuur 24: Maatregelen zuiden.....	46
Figuur 25: Bovenlokaal fietsnetwerk.....	47
Figuur 26: traject fietssnelweg F213 .....	48
Figuur 27: inspiratiebeeld alternatieve inrichting Schoolstraat – Steenweg op Merchtem .....	49
Figuur 28: (boven)lokale fietsinfrastructuur.....	49
Figuur 29: links fietsenrek en rechts aanbindsysteem (Bron vademecum fietsvoorzieningen) .....	51
Figuur 30: afwegingstabel fietsenstallingen .....	52
Figuur 31: referentiebeeld stalling bakfiets (lage beugel) .....	52
Figuur 32: fietsenstalling vlakbij de openbare weg is overdekt en beveiligd met een transparante houten structuur (links) en woning in Leuven met fietsenstalling aan straatkant.....	53

Figuur 33: voorbeelden van fietsbox (links Gent, rechts Schaarbeek).....	53
Figuur 34: Buurfietsenstalling Limbastraat Gent (links) en Buurfietsenstalling Antwerpen (rechts) .....	54
Figuur 35: referentiebeeld parkeerverordening Brasschaat: afmetingen en hart-op-hart afstand tussen fietsen .....	54
Figuur 36: locatie toekomstig Hoppin punt aan bushalte Maalbeeklaan.....	55
Figuur 37: wegcategorisering synthese.....	57
Figuur 38: tolwegen (Viapass).....	59
Figuur 39: locatie parkeren bestelwagens .....	60
Figuur 40: bebording parkeerplaatsen bestelwagen (lichte vrachtwagen) en auto's (enkel) .....	61
Figuur 41: voorbeeld markering parkeerplaats bestelwagens.....	61
Figuur 42: voorbeeld bundeling parkeerplaatsen bestelwagens .....	61
Figuur 43: fietstelpaal Mechelen Nekkerspoel (links) en wachttijdvoorspeller voor fietsers (rechts).....	62

# 1

## INLEIDING

## 1.1. VERLOOP PROCES

Het vernieuwen van een mobiliteitsplan gebeurt in **8 stappen**. In de sneltoets wordt een quick scan gemaakt van het bestaande mobiliteitsplan. Hier wordt gekozen welk spoor zal gevolgd worden. In Wemmel viel de keuze op spoor 1, een volledige vernieuwing van het mobiliteitsplan. De opmaak van een nieuw mobiliteitsplan bestaat concreet uit 3 fases of rapportages: de oriëntatiefase, de synthesefase en het eigenlijke beleidsplan. Deze nota is het eindresultaat, het nieuwe beleidsplan.



*Figuur 1: Stappenplan mobiliteitsplan (spoor 1)*

## 1.2. UITKOMST SNELTOETS

Op 3 december 2018 keurde de GBC de sneltoets goed van de gemeente Wemmel. Uit de evaluatie bleek dat er een aantal wijzigingen waren in de planningscontext. Ook staan er wijzigingen voor alle modi op de agenda. Zo zullen de werken aan de Ring en de daaraan gekoppelde investeringen in fietssnelwegen en tram een grote invloed hebben op de ontsluiting van Wemmel. De vervoersregio zal een belangrijke rol spelen in het nieuwe aanbod aan openbaar vervoer. Daarnaast zijn er intussen nieuwe vervoersvormen (deelauto, MAAS, mobipunten, ...) die een belangrijke rol zullen spelen in de bereikbaarheid van Wemmel. Op basis daarvan werd beslist om te opteren voor spoor 1, een volledige vernieuwing van het mobiliteitsplan.

# 2

## INFORMATIEF DEEL

## 2.1. UITGANGSPUNTEN

In de eerste fase van dit mobiliteitsplan werd een analyse gemaakt van de gemeente. Dit werd beschreven in de oriëntatienota. Een korte samenvatting van die analyse vindt u hieronder.

### 2.1.1. 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**.

Door het gemeentelijk verhaalbelastingssysteem op de aanleg van voetpaden, moeten bewoners bij aanleg van een voetpad, een deel hun eigen **voetpad** betalen. Hierdoor 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 (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 niet veilig of aangenaam.

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.

### 2.1.2. OPENBAAR VERVOER

Enkele **haltes** zijn uitgerust met recente, degelijke wachthokjes, maar andere haltes hebben meer verouderde wachthuisjes. Er is dus geen uniforme wachtinfrastuctuur aan de bushaltes. Er is evenmin een goed uitgebouwde hoofdhalte in Wemmel, een halte die beter is uitgebouwd en meer architecturale kwaliteiten heeft, zodat deze zich visueel duidelijk onderscheidt van de gewone halteinfrastructuur.

Het **busvervoer** in Wemmel volgt dezelfde routes als het autoverkeer (Steenweg op Brussel en de Limburg Stirumlaan) waardoor de bussen mee in de file staan.

De Lijn bezorgde een rapport van de doorstroming van de bussen op grondgebied Wemmel. Hieruit is duidelijk dat De Limburg Stirumlaan en Rassel door verkeerscongestie knelpunten zijn in beide richtingen en beide piekuren. Ook de Steenweg op Brussel, Kaasmarkt, Windberg en Brusselsesteenweg kennen knelpunten

### 2.1.3. GEMOTORISEERD VERKEER

Het onderzoek dat werd gevoerd in het kader van de studie naar de herinrichting van de R0 bevestigde dat er **doorgaande verkeersstromen** door Wemmel zijn: oost-west loopt een route via Zijp en F. Robbrechtstraat naar Rassel (parallelroute met R0 richting Asse-Zellik). Er is ook een duidelijke verkeersstroom vanuit de richting van Merchtem naar de op- en afritten aan R0 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.

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.

Wat het **parkeren** betreft waren er bij de start van dit mobiliteitsonderzoek geen recente cijfers beschikbaar over de effectieve parkeerdruk en de verdeling over bewonersparkeren, bezoekersparkeren, lang- en kortparkeren. Uit een eerste analyse blijkt ook dat sommige langsparkeerstroken eigenlijk weinig effectieve parkeerplaatsen bevatten omwille van de vele opritten naar woningen waar in de praktijk dus niet mag geparkeerd worden (bv. langs Steenweg op Brussel tussen Brabants Dal en Obberg). In het kader van de opmaak van dit nieuwe mobiliteitsplan werd dan ook beslist om een parkeeronderzoek te organiseren, om duidelijk te maken welke kansen er zijn om het parkeren te herschikken.

Op sommige punten is er in de loop der jaren een **minder leesbare verkeerssituatie** ingericht, bv. aan Diepestraat x Steenweg op Brussel en aan Lt. Graffplein x J. Bogemansstraat, De Limburg Stirumlaan x Isidoor Meyskensstraat.

Zijn er maatregelen nodig om **groengebieden** te beschermen tegen doorgaand autoverkeer (bv. Jagersweg – Drijpikkelstraat)? Ook kan de vraag worden gesteld of het park in het centrum van Wemmel (kasteel van Wemmel) doorsneden moet worden door de Folletlaan.

Ter hoogte van de **grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest** (Romeinsesteenweg) zijn enkele knelpunten zichtbaar. Zo is er het verschil aan parkeerbeleid (betalend en blauwe zone) dat zorgt voor parkeerdruk in Wemmel. Daarnaast is er ook de functie van de Romeinsesteenweg die niet dezelfde is voor beide. Ten slotte bepaalt de grens ook de fysieke grens van het gebied waar duurzame alternatieven zoals de Villo!-fietsen, de elektrische deelsteps, ... worden aangeboden. Dit laatste zou binnen de vervoersregio rond Brussel globaal aangepakt kunnen worden.

## 2.2. KANSEN

### 2.2.1. ACTIEVE WEGGEBRUIKERS

Door de plaatsen waar de weginfrastructuur momenteel te ruim is aangelegd, opnieuw in te snoeren, ontstaat er meer openbare ruimte die kan worden ingericht als **verblijfsgebied**. De vrijgekomen ruimte kan worden ingericht om de bestaande functies (winkels, horeca, ...) te ondersteunen. Oversteken voor voetgangers wordt hierdoor ook makkelijker en veiliger.

Voor de **recreatieve voetgangers** kan het netwerk van trage wegen worden opgewaardeerd met groenblauwe-netwerken. Daarnaast kan een samenwerking tussen de verschillende recreatieve wandelroutes gebundeld worden.

Voor het lokaal **fietsnetwerk** kan gezocht worden naar kansen om de netwerken te ontvlechten: aparte routes voor fiets en auto zorgen ervoor dat fietsen in Wemmel veiliger kan gebeuren.

Door op logische plekken vlakbij bestemmingen **fietsenstallingen** te voorzien wordt fietsen aangemoedigd.

Er kunnen veilige en zo rechtstreeks mogelijke fietsroutes worden uitgebouwd naar de treinstations in Zellik en Jette en naar het hoofdstedelijk openbaarvervoeraanbod aan de Houba De Strooperlaan (metro

Koning Boudewijn en trams 51 en 93) en Tentoonstellingslaan (tram 9). Ook een fietsroute naar de halte van de sneltram langs de A12 aan de Heizel biedt kansen

## 2.2.2. OPENBAAR VERVOER

De **bushaltes** langs de OV-assen kunnen systematisch worden opgewaardeerd met degelijke wachthuisjes, fietsenstallingen, verlichting en veilige looplijnen (degelijke stoepen). In het centrum kan een hoofdhalte worden uitgebouwd, bv. aan de halte Wommel Markt (aan rotonde Maalbeeklaan): vlakbij Markt (200m), gemeentehuis, school...

Er kan gezocht worden naar kansen om de **doorstroming** voor de bus te verbeteren op de Limburg Stirumlaan.

Voor het aanvullen van het OV-net kan worden nagedacht over een (zelfrijdende elektrische) **shuttle** die verschillende trajecten vanuit het centrum van Wommel bedient, bv. naar het station van Zellik (west), de tramhalte aan de A12 (oost) en de tramhalte aan Heizel (zuid).

## 2.2.3. GEMOTORISEERD VERKEER

Indien voldoende maatregelen kunnen worden gerealiseerd om een modal shift naar fiets en openbaar vervoer te realiseren, zal het autogebruik en de verkeersdruk in Wommel dalen. De plannen voor de R0 gaan uit van een **ambitieuze modal split** (AMS) van nog 60% of zelfs 50% autogebruik. Wommel kan zich inschrijven in deze strategie.

Om het autogebruik te doen dalen, zal ingezet moeten worden op een **daling van het autobezit** en op een **daling van de verkeersstromen**.

Een **parkeeronderzoek** kan cijfers op tafel leggen met betrekking tot de reële parkeerdruk, wat kansen kan opleveren om het huidige aantal parkeerplaatsen te herschikken. Ook het dubbel gebruik van parkeerplaatsen biedt kansen (cf. oplossingen in Antwerpen): samen werken met bv. supermarkten die na sluitingstijd hun parkeerplaatsen ter beschikking stellen voor buurtbewoners.

Het autobezit alsook de parkeerdruk staan in relatie met het autogebruik. Het doen dalen van het autobezit door het voorzien van **autodeelsystemen**, kan de parkeerdruk doen verminderen, maar ook het autogebruik demotiveren.

Om de verkeersstromen te doen dalen, kan enerzijds het **doorgaand verkeer** eruit gehaald worden (door bv. gebruik van ANPR-camera's) en anderzijds kan ingezet worden op **circulatiemaatregelen**.

Daarnaast dient wel een oplossing te worden gevonden voor de huidige situatie op **Steenweg op Brussel**.

## 2.3. DOELSTELLINGEN

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 en het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) om naar een ambitieuze modal shift te gaan, waarbij het autogebruik in Wemmel (stedelijk woonwerkgebied: rand, steden en valleien) daalt naar 45% ten opzichte van het huidige autogebruik van 59%. Om deze **modal shift** te halen, moet sterk ingezet worden op OV en fiets. Om dit te realiseren wil de gemeente volgende doelstellingen realiseren.

### 2.3.1. VOETGANGER

- Opstarten van tragewegenplan om trage wegen in te zetten voor korte verplaatsingen
- Analyse schoolomgevingen en omgeving van woonzorgcentra om toegankelijkheid te verbeteren
- Aanpassen weginfrastructuur in wijken met aandacht voor toegankelijkheid, verblijfskwaliteit, voldoende brede en obstakelvrije stoepen

### 2.3.2. FIETS

- Fietsnetwerk verder realiseren door realisatie fietspaden, vooral op bovenlokaal netwerk: aanleg 5 km fietspaden
- De fietsenstallingen aan de voornaamste aantrekkingspolen worden geanalyseerd en indien nodig aangepast/uitgebreid om te beantwoorden aan de normen van het vademecum
- Op lokaal fietsnetwerk nagaan welke maatregelen mogelijk zijn: inschakelen van trage wegen, circulatiemaatregelen voor autoverkeer, ... groeperen parkeervoorzieningen waardoor ruimte vrijkomt voor fietspaden...
- Verminderen van het aantal ongevallen waarbij fietsers zijn betrokken
- Een duidelijke stijging van het aantal fietsers in Wemmel
- Voorstellen uitwerken voor betere bereikbaarheid Brussel met de fiets

### 2.3.3. OPENBAAR VERVOER

- Nagaan hoe de doorstroming voor openbaar vervoer kan worden verbeterd op de Limburg Stimulaan
- Uitwerken kwaliteitsvolle hoofdhalte in Wemmel centrum
- Verbeteren halte-infrastructuur aan bushaltes
- Een duidelijke stijging van het aantal gebruikers van het openbaar vervoer in Wemmel realiseren

### 2.3.4. AUTOVERKEER

- Sluipwegen over lokale wegen zoveel mogelijk tegengaan door maatregelen te nemen om het verkeer te sturen in de richting van de wegen die ervoor zijn uitgerust. Doel hiervan is autoverkeer op wijkwegen/lokale wegen type 3 zoveel mogelijk beperken waardoor hier de leefbaarheid verbetert en ruimte ontstaat voor fiets en voetganger.
- Een duidelijke daling van het aantal verkeersongevallen op gemeentelijke wegen realiseren

## 2.4. SYNTHESE VOORGAANDE FASES

### 2.4.1. FASE 1 – ORIENTATIENOTA

In de eerste fase werd een uitgebreide analyse gemaakt van de gemeente. Er werd gekeken naar relevante informatie bij de ruimtelijke en verkeerskundige planningscontext, het profiel van de gemeente werd geschetst en zowel de ruimtelijke als verkeerskundige structuur van de gemeente werd in beeld gebracht.

Als bijkomend onderzoek werd ingezet op een aantal kruispunttellingen die een duidelijk zicht moesten bieden op de verkeersdruk in Wommel en de routes die gevolgd werden. Daarnaast werd beslist om een uitgebreid parkeeronderzoek te organiseren om zicht te krijgen op de parkeerdruk in de verschillende wijken van Wommel centrum.

Een uitgebreide bevraging van de bevolking gaf hen de kans om knelpunten in de gemeente te signaleren.

### 2.4.2. FASE 2 – SYNTHESNOTA

Tijdens de tweede fase werd het verkeersonderzoek georganiseerd. Op dinsdag 12 november 2019 werd een uitgebreid parkeerduuronderzoek georganiseerd. Het besluit was dat 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.

Enkele conclusies uit de kruispunttellingen waren:

- Er is verkeer dat via Schoolstraat en Steenweg op Merchtem een doorsteek maakt door het centrum en ook via Markt.
- 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/u/richting geteld (incl. verkeer vanuit De Hene)
- Steenweg op Brussel vanaf Ronkel is niet uitgerust om de zeer hoge intensiteiten (meer dan 1000 pae/u/richting) te verwerken. De leefbaarheid op deze smalle straat staat zwaar onder druk

Op basis van de resultaten van het onderzoek werden enkele scenario's uitgewerkt die het sluipverkeer door de woonstraten moesten tegen gaan en duwen richting het ontsluitende wegennet. Op die manier konden "woonkamers" worden uitgewerkt die enkel nog bestemmingsverkeer zouden hebben.

Wat betreft de aantakking op de R0 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 R0. Dit is het scenario van de Werkvennootschap dat de voorkeur kreeg van het gemeentebestuur van Wommel.

# 3

## PLANNINGSCONTEXT

## 3.1. RUIMTELIJKE PLANNINGSCONTEXT

### 3.1.1. WITBOEK BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN

Het Witboek werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 30 november 2016 (stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen).

De Vlaamse Regering formuleert in het Witboek doelstellingen, ruimtelijke ontwikkelingsprincipes en werven die de basis zullen vormen om de ruimte van Vlaanderen te transformeren. De Vlaamse Regering heeft de ambitie om de bestaande ruimte beter en intensiever te gebruiken en zo de druk op de open ruimte te verminderen. Het doel is het gemiddeld bijkomend ruimtebeslag terug te dringen en tegen 2040 volledig te stoppen.

De ontwikkeling van nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen zal dus meer en meer moeten gebeuren op goed gelegen locaties in onze steden en dorpen. In de meeste gevallen kan dat met beperkte ingrepen zoals het opsplitsen van grote woningen of kavels. Op een beperkt aantal plaatsen kan dat betekenen dat er voor hoogbouw gekozen wordt om een sterke verdichting te realiseren. Dit wordt verder vertaald naar een aantal strategische doelstellingen.

#### VERMINDEREN VAN HET BIJKOMEND RUIMTEBESLAG

Het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag is tegen 2040 teruggedrongen tot 0 hectare. Het verhogen van het ruimtelijk rendement in het bestaand ruimtebeslag is aantrekkelijker dan ruimtelijk uitbreiden.

#### EUROPEES STEDELIJK-ECONOMISCHE RUIMTE EN ENERGIENETWERKEN

De internationale en metropolitane collectieve vervoersknooppunten met hoge knooppuntwaarde en voorzieningenniveau, die een strategische locatie vormen voor de versterking van de ruimtelijke ruggengraat, worden versterkt. De dichtheid van woongelegenheden binnen 1000 meter van al deze knooppunten samen, zal tegen 2050 gestegen zijn met minstens 50%.

#### PALLET VAN LEEFOMGEVINGEN

De realisatie van ruimtelijke ontwikkelingsprojecten gebeurt zo veel mogelijk op basis van de 8 kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling:

- Uit de ruimtelijke ontwikkeling spreekt de waardering van de karakteristieken van het landschap.
- Er is een optimale verhouding van en wisselwerking tussen bebouwde en onbebouwde ruimte en de aanwezige open ruimte is verbonden.
- De groenblauwe netwerken zijn nabij en toegankelijk
- De omgeving beperkt zo veel mogelijk de schade voor de gezondheid. Er is minimale milieuhinder in verhouding tot de omgevingsfuncties.
- De basisvoorzieningen zijn nabij en bereikbaar. Zij spelen in op de behoeften van de gebruikers van de omgeving. Hun locatie stimuleert verplaatsingen te voet, per fiets of met het collectief vervoer.
- De publieke ruimte is toegankelijk voor alle lagen van de bevolking en biedt stimuli tot ontmoeting.

- De omgeving is beweegvriendelijk ingericht. Ze nodigt uit tot beweging, sport en spel. Ze zet aan tot een actieve, gezonde levensstijl en tot zachte verplaatsingen.
- De vormgeving van de bebouwde en onbebouwde ruimte draagt bij tot de herkenbaarheid, de leesbaarheid en de visuele aantrekkelijkheid van de omgeving.

#### WONEN EN WERKEN NABIJ COLLECTIEVE VERVOERSKNOPEN EN VOORZIENINGEN

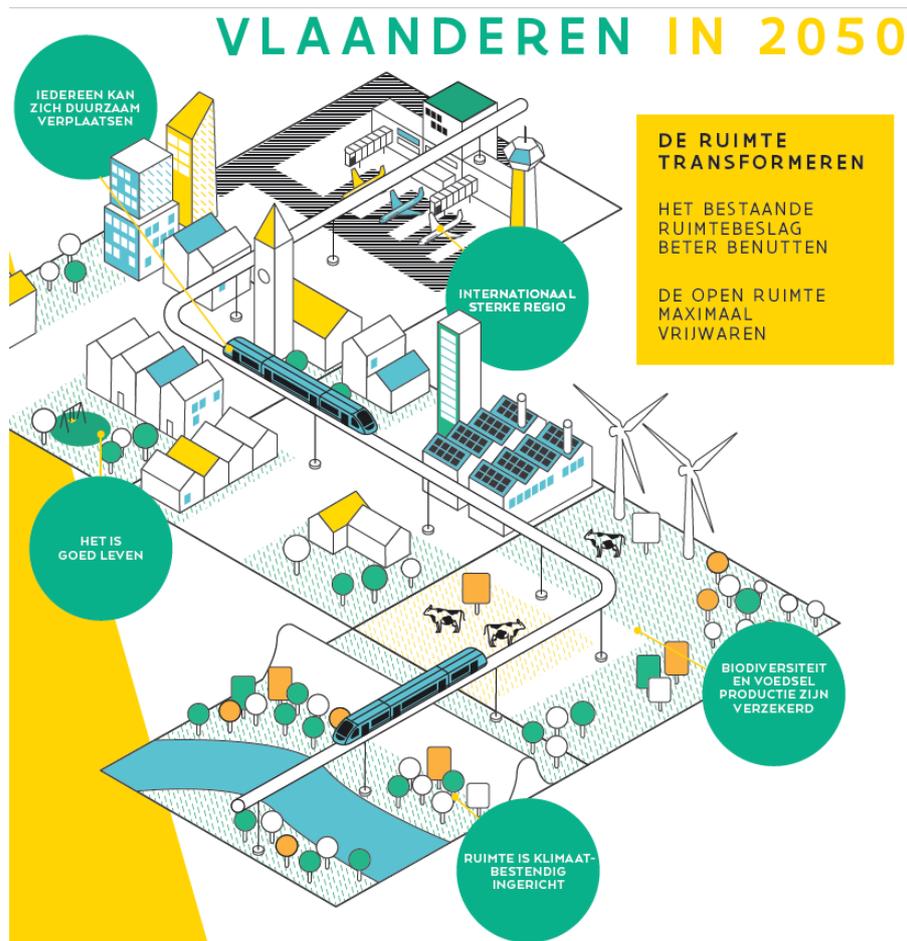
De dichtheid van woongelegenheden en werkplekken binnen 1000 meter van alle collectieve vervoersknooppunten in heel Vlaanderen samen, met hoge knooppuntwaarde en voorzieningenniveau, zal in 2050 gestegen zijn met minstens 30%.

#### ROBUUSTE OPEN RUIMTE

De verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos is tegen 2050 minstens met 1/5 teruggedrongen ten opzichte van 2015. De totale bestemde oppervlakte voor de open ruimte bestemmingen zal in 2050 ca. 72,5% van de oppervlakte van Vlaanderen bedragen

#### WONEN EN WERKEN NABIJ COLLECTIEVE VERVOERSKNOPEN EN VOORZIENINGEN

Na het in kaart brengen van het te realiseren fijnmazig netwerk van groenblauwe aders, is dit netwerk tegen 2050 maximaal ingericht. Dit betekent een substantiële vermeerdering van het aandeel wateroppervlakte en groen in open ruimte en steden en dorpen ten opzichte van 2015.



Figuur 2: Vlaanderen in 2050

### 3.1.2. BELEIDSPLAN RUIMTE VLAAMS-BRABANT

STATUUT	Beleidsdocument in opmaak
ACTUALITEITSWAARDE	Conceptnota maart 2019

Het beleidsplan ruimte is de opvolger van het provinciaal ruimtelijk structuurplan. Dat dateerde van oktober 2004. Ondertussen zijn een aantal RUP's opgestart in uitvoering van het PRS maar is ook de visie veranderd t.o.v. wonen, werken, mobiliteit, recreatie, klimaat en open ruimte.

In het beleidsplan wordt uitgegaan van het cultuurlandschap, waarbinnen twee dominante hoofdstructuren worden gezien:

- De fysische structuur is natuurlijk ontstaan, en omvat de rivier- en beekvalleien en de samenhangende natuurcomplexen. Deze elementen vormen samen een grensoverschrijdend netwerk, een landschappelijke structuur die we moeten beschermen en versterken, en kan uitgroeien tot een robuust open ruimtenetwerk, als zachte ruggengraat van het cultuurlandschap.
- De mobiliteitsinfrastructuur omvat de auto-, spoor- en waterwegen, tramlijnen en fietssnelwegen. De mobiliteitsinfrastructuur moeten we transformeren en verduurzamen door ze te integreren met andere ruimtelijke ontwikkelingen, en kan zo de basis vormen van een hoogdynamische structuur, als harde ruggengraat van het cultuurlandschap.

Als basisprincipes worden naar voor geschoven:

- Efficiënt ruimtegebruik
- Nabijheid en bereikbaarheid sturen ruimtelijke ontwikkelingen
- Fysische systeem als basis, een geïntegreerde benadering van de ruimte

De krachtlijnen voor het ruimtelijk beleid van de provincie:

- Hoogdynamische corridors, harde ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkelingen. Met hoogdynamische corridors bedoelen we een parelsnoer van multimodaal ontsloten kernen, tussen de grote steden en langs het hoogwaardig netwerk van openbaar vervoer
- Een robuust openruimtenetwerk, als zachte ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkelingen
- Een productief landschap. Door de open ruimte te benaderen als productieve landschappen streeft de provincie naar een geheel van open ruimtes – groot en klein, stedelijk en landelijk – die zo beheerd worden dat ze ecologisch en economisch productief worden en maatschappelijke meerwaarde opleveren.
- Een netwerk van levendige kernen, zowel langs de vervoerscorridors als daarbuiten
- Internationale groeipolen en optimalisatie van economische knooppunten. Als groeipolen worden beschouwd, de Vlaamse Rand, de luchthavenregio en de Leuvense stadsregio
- Ruimte voor energie. Het besparen van energie door nabijheid, en door het voorzien van ruimte voor hernieuwbare energie

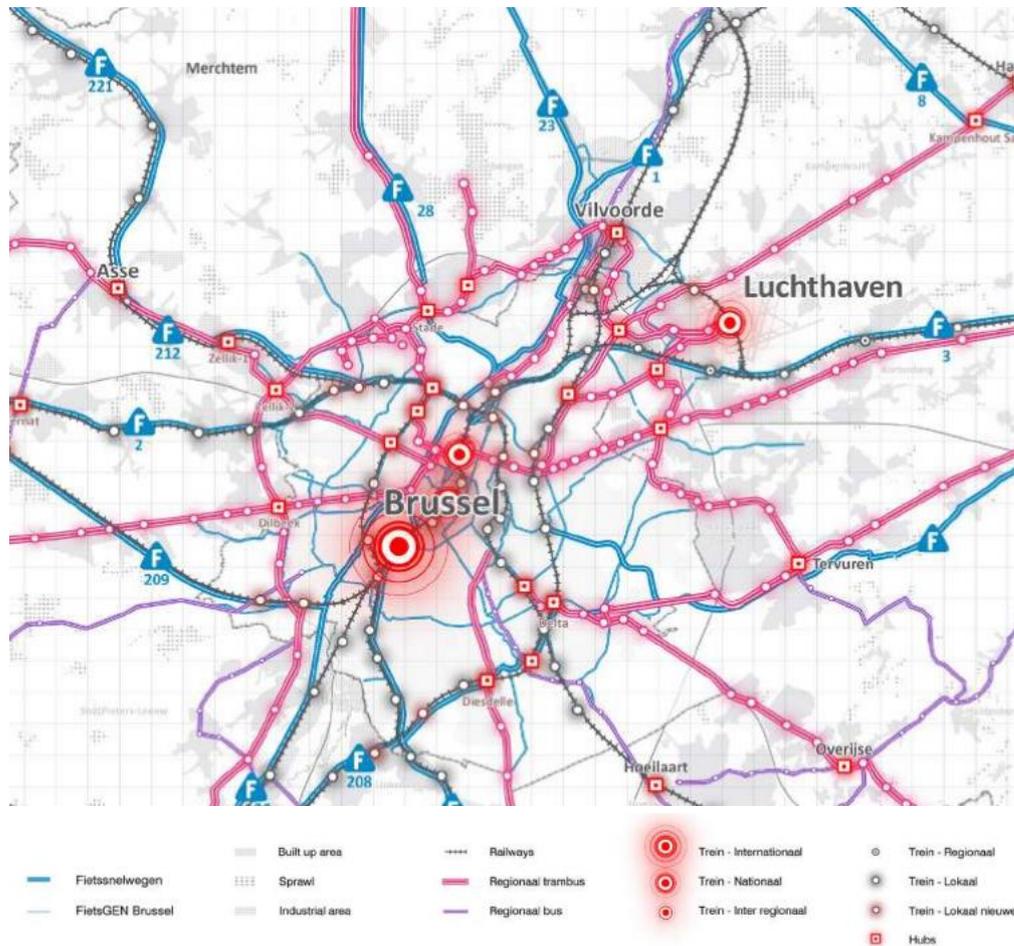
Deze krachtlijnen worden thematisch vertaald naar uitgangspunten. Het thema Mobiliteit gaat uit van een transitie naar duurzame mobiliteit:

- De leefkwaliteit van onze leefomgeving verbeteren door de verkeersdruk te verminderen.
- De bereikbaarheid van Vlaams-Brabant multimodaal veiligstellen en onze autoafhankelijkheid verminderen, gelet op de filegevoeligheid van onze provincie
- Onze gezondheid verbeteren door het fijn stof en de geluidshinder te verminderen, en door vaker te kiezen voor actieve modi (fietsen en stappen).

- De uitstoot van broeikasgassen – onder meer door onze mobiliteit – drastisch te verminderen met als doel de klimaatdoelstellingen te halen.

Deze krachtlijnen worden omgezet in beleidslijnen

- Minder verplaatsingen door een locatiebeleid
- Infrastructuur voor fietsers en voetgangers
- Performant openbaar vervoer
- Verkeersluwe stads- en dorpskernen
- Het wegennet optimaliseren
- Multimodale knopen
- Ruimte bieden voor innovatieve mobiliteitsoplossingen
- Multimodale logistieke transportmogelijkheden



Figuur 3: beeld uit conceptnota – thema mobiliteit

### 3.1.3. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

STATUUT	Beleidsdocument. Geeft kader voor opmaak gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen
ACTUALITEITSWAARDE	vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van 27 januari 2011.

#### BEEKVALLEIEN ALS DRAGERS VAN DE NATUURLIJKE STRUCTUUR

In Wemmel zijn er twee beekvalleien die van west naar oost door de gemeente lopen, de Maalbeek en de Amelvonnebeek. De ecologisch meest waardevolle gebieden bevinden zich in deze beekvalleien en dit zowel in bebouwde als niet-bebouwde omgeving. Deze beken kunnen uitgroeien tot echte dragers van de natuurlijke structuur. Op schaal van de gemeente verbinden ze de grotere openruimtegebieden en worden drager van de natuurlijke structuur. In het bebouwde weefsel kunnen parken en andere groenzones op deze groenstructuren geënt worden. Naast de beekvalleien is er eveneens een verbinding langsheen de R0 maar dit beperkt zich meer tot de wegbermen met enkele plaatsen (vooral zuidwesten) waar er meer bebossing (natuurgebied) aanwezig is.

#### KOUTERGEBIEDEN ALS ONDERDEEL VAN DE GROENE GORDEL ROND BRUSSEL

In Wemmel zijn nog een aantal koutergebieden die gevrijwaard gebleven zijn van bebouwing. Deze gebieden bevinden zich aan de rand van de gemeente en zijn meestal grensoverschrijdend. Deze openruimtegebieden maken deel uit van de groene gordel rond Brussel en moeten in stand gehouden worden. Bovendien is de nabijheid van deze openruimtegebieden een belangrijke meerwaarde voor de inwoners van de stedelijke kern van Wemmel.

#### SAMENHANGENDE STEDELIJKE KERN VERLUCHT MET OPEN PARKFRAGMENTEN

De stedelijke kern van Wemmel heeft belangrijke waarden. Door de compacte structuur is de open ruimte steeds dichtbij. Door de combinatie van bouwblokken met een hoge dichtheid en open ruimtes anderzijds is het stedelijk weefsel op een voldoende wijze verlicht. De verschillende open gebieden in het weefsel zijn enerzijds groengebieden die veelal geënt zijn op de grotere natuurlijke structuren van de beekvalleien en anderzijds ook voorzieningen die meestal een duidelijk groen en open karakter hebben. Elke ontwikkeling moet deze structuur volgen en rekening houden met deze opbouw.

#### IDENTITEITSVERSTERKING VAN HET WOONPARK BOUCHOUT

"Woonpark Bouchout" wordt gezien als een aparte wijk van Wemmel, wat ruimtelijk aangeduid wordt met borden, met een sterk residentieel karakter (woningen met grote tuinen). Het beschikt over enkele voorzieningen, zoals een school, een rustoord, sportaccommodatie,... maar niet over alledaagse voorzieningen, waarvoor ze aangewezen zijn op het centrum van Wemmel. Om een duidelijke identiteitsversterking t.o.v. de kern van Wemmel door te voeren moet een duidelijke ruimtelijke scheiding doorgevoerd worden. Groen laten doordringen in het woonweefsel dient hier geoptimaliseerd te worden, met aandacht voor de Amelvonnebeekvallei langs Bouchout. Het parkgebied in deze woonwijk dient te functioneren als verbindende corridor tussen het Bevenbos, Maalbeek en de Nationale Plantentuin/Amelvonnebeek. Ook de aanliggende verkavelingen kunnen hierbij gerekend worden.

#### ECONOMISCHE LIGGING NABIJ BRUSSEL EN LANGS R0 KWALITATIEF BENUTTEN

De bestaande compacte bundeling van bedrijven op het daartoe voorziene KMO-gebied wordt bevestigd. Nieuwe bedrijvigheid wordt in de eerste plaats niet gewenst in de gemeente. De typische verweving van bedrijven en woningen in de woonkernen moet (ook in de toekomst) mogelijk blijven voor zover de woonfunctie niet in het gedrang komt. Dit richt zich hoofdzakelijk naar het kerngebied van de kern van Wemmel.

## EEN VEILIGE ONTSLUITING VAN WEMMEL NAAR DE R0

De verkeersinfrastructuur wordt in belangrijke mate bepaald door de R0 die in het zuiden van de gemeente van west naar oost loopt. Door het streefbeeld wordt het profiel en de aansluiting van de R0 herzien. De aansluiting van het wegennet van Wemmel op de R0 dient op een veilige manier te gebeuren en moet rekening houden met de verkeersafwikkeling in de rest van de gemeente en met de leefbaarheid van de ontsluitingsstraten en aanpalende straten. De verbinding met Brussel - en dan hoofdzakelijk via openbaar vervoer – moet verbeterd worden.



*Figuur 4: Samenhangende stedelijke kern verlucht met open parkfragmenten*

## 3.2. VERKEERSKUNDIGE PLANNINGSCONTEXT

### 3.2.1. REGIONAAL MOBILITEITSPLAN VERVOERREGIO VLAAMSE RAND (RMP)

#### BASISBEREIKBAARHEID

De opmaak van het RMP kadert in de uitvoering van het decreet basisbereikbaarheid. Dit decreet is in werking sinds 22 juni 2019 en beschrijft op welke manier mobiliteit de komende jaren in Vlaanderen wordt vormgegeven. Waar we vroeger betrokken van het concept 'basismobiliteit', is nu 'basisbereikbaarheid' de leidraad.

Basisbereikbaarheid vertrekt van volgende doelen:

- Het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen;
- Combimobiliteit en synchromodaliteit te faciliteren en een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk uit te werken;
- Alle initiatieven voor collectief aangeboden vervoer of vervoer op maat, inclusief doelgroepenvervoer en collectief aangeboden taxivervoer, te capteren, te integreren en de exploitatievoorwaarden te vereenvoudigen;
- Een gedeelde verantwoordelijkheid te creëren van de verschillende actoren

Er wordt hierbij gewerkt met een gebiedsgerichte aanpak, waarbij Wemmel bij het stedelijk woonwerkgebied hoort:

	Stedelijk woonwerkgebied: rand, steden & valleien	Groeiende kernen	Landelijk gebied
	Kraainem, Zaventem, Machelen, Vilvoorde, Wemmel, Asse, Drogenbos, Linkebeek, Halle	Wezembeek-Oppem, Kampenhout, Steenokkerzeel, Zemst, Grimbergen, Meise, Londerzeel, Opwijk, Merchtem, Affligem, Liedekerke, Ternat, Dilbeek, Sint-Pieters-Leeuw, Beersel, Sint-Genesius-Rode	Buggenhout, Roosdaal, Lennik, Gooik, Pepingen, Herne, Galmaarden, Bever
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dichtbebouwd gebied</li> <li>- hoge mobiliteitsproductie</li> <li>- sluipverkeer tgv congestie hoofdwegennet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dichtbebouwde, niet sterk afgelijnde kernen, lintbebouwing langs N-wegen</li> <li>- gemiddeld hoge mobiliteitsproductie</li> <li>- Infrastructuur (N-wegen en spoorwegen) door kernen</li> <li>- sluipverkeer door kernen (zowel auto als vracht)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gespreide bebouwing</li> <li>- lage mobiliteitsproductie</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- huidig % niet-duurzame verplaatsingen: 59%</li> <li>- <b>subambitie: 45%</b> = grootste potentieel voor OV en fiets</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- huidig % niet-duurzame verplaatsingen: 62%</li> <li>- <b>subambitie: 50%</b> = kansen voor OV en (elektrische) fiets</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- huidig % niet-duurzame verplaatsingen: 66%</li> <li>- <b>subambitie: 60%</b> = kansen voor (elektrische) fiets, auto blijft rol vervullen</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- hoog kwaliteitsniveau fiets- en OV</li> <li>- sterke hoppinpunten voor zowel herkomst- én bestemmingsgebieden &gt; inzetten op voor- en natransport door fiets en OV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- fiets als voortransport en op middellange afstand</li> <li>- N-wegen als HOV-corridors &amp; bundelen OV</li> <li>- bestemmings- en herkomsthoppinpunten &gt; zowel inzetten op voor- en natransport door fiets en OV, uitbouw P+R strategie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- minder OV-kansen: duidelijke poort tot het gebied (centraal hoppinpunt) + uitbouw VOM</li> <li>- fiets als voortransport en doorstroomroute richting BHG</li> <li>- herkomsthoppinpunten &gt; inzetten op voortransport, uitbouw P+R strategie</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- aandacht voor competitie vs complementariteit tussen modi gezien de hoge intensiteiten van aantal verplaatsingen</li> <li>- leefbaarheid verhogen door te focussen op actieve modi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- belasting op N-wegen door kernen verminderen &gt; verbeteren van leefbaarheid waar mogelijk</li> <li>- open ruimte rondom de kern vrijwaren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- open ruimte vrijwaren en geen bijkomende versnippering</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- uitbouwen multimodaal bereikbare bedrijventerreinen &amp; regionale groepen (incl. luchthaven)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- uitbouwen multimodaal bereikbare kernen en (regionale) bedrijventerreinen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- aandacht voor vervoersarmoede</li> <li>- open ruimte vrijwaren</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veiligheid voor alle modi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veiligheid voor alle modi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veiligheid voor alle modi</li> </ul>

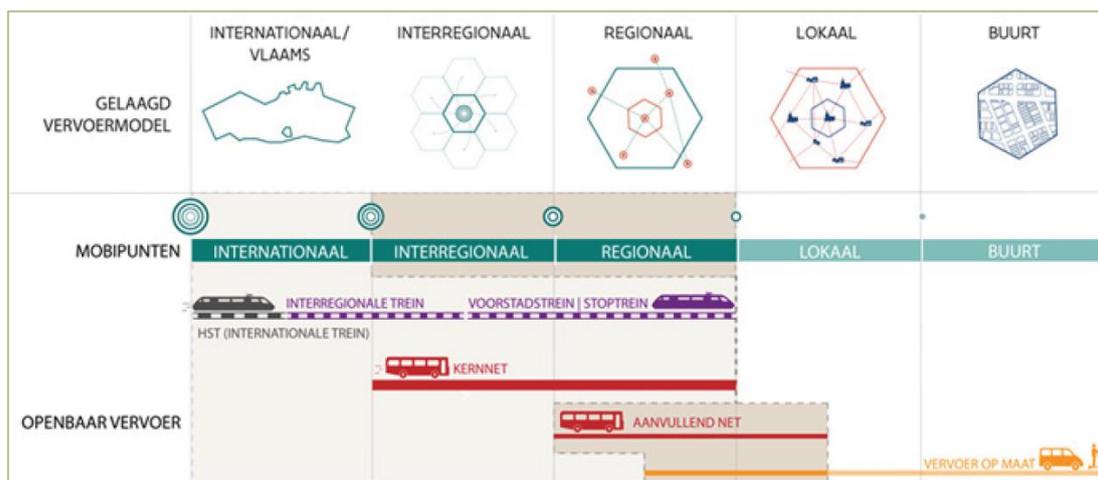
Figuur 5: Doelstellingen per type gebied

## OPENBAAR VERVOER

De vervoerregio kent vandaag reeds een uitgebreid aanbod aan openbaar vervoer (OV). Met de introductie van basisbereikbaarheid zal dit aanbod verschillend zijn over de regio heen.

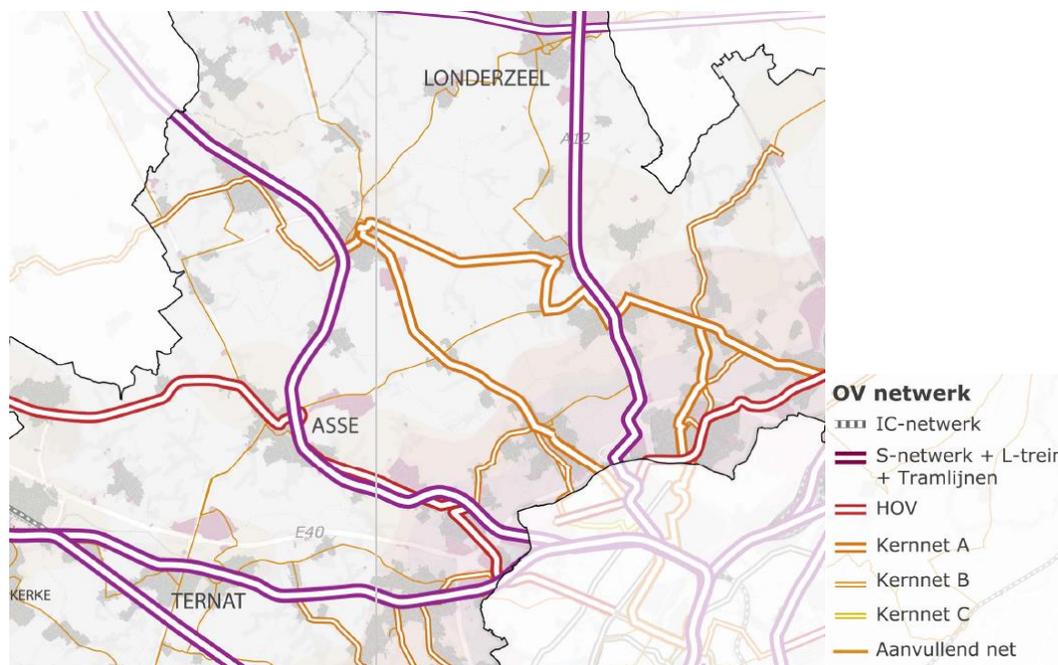
Het aanbod bestaat uit een kernnet, aanvullend net en vervoer op maat. De bussen en trams van het kernnet zorgen voor de verbinding tussen grote woonkernen en scholen, sport- en recreatiecentra, ziekenhuizen en handelscentra. Het kernnet wordt afgestemd op het treinnet. Het aanvullend net bestaat uit de bussen tussen kleinere steden en gemeenten. Het zorgt voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook het woon-werkverkeer en het woon-schoolvervoer dat alleen tijdens de spitsuren bestaat, maakt deel uit van dit net.

Op bepaalde locaties of tijdstippen of voor bepaalde doelgroepen zijn het treinnet, het kernnet of het aanvullend net niet toegankelijk. Het vervoer op maat (d.i. flexvervoer) kan hier een oplossing bieden. Het aanbod binnen vervoer op maat varieert van een vooraf te reserveren Hoppinbus of Hoppintaxi die reizigers vervoert op afroep tot allerlei deelsystemen zoals deelauto's en deelfietsen. Ook het aanbod voor personen met een beperking (doelgroepenvervoer) valt hieronder.



Figuur 6: Concept basisbereikbaarheid bij openbaar vervoer

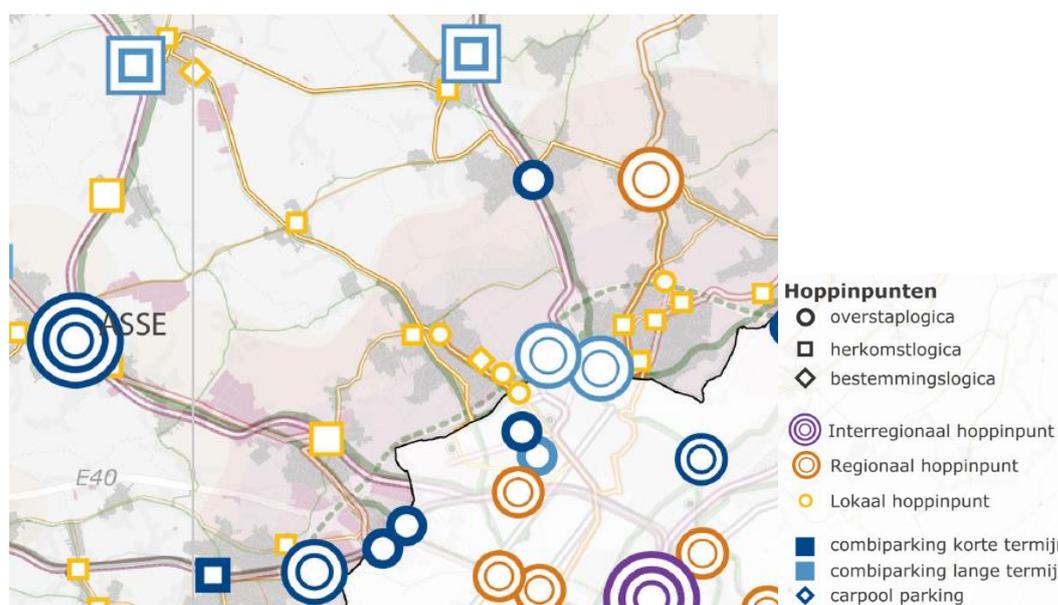
Wemmel wordt via het (inter)regionaal netwerk via de sneltram A12 (Meise) en het treinspoor in Zellik ontsloten. Kernnet A bestaat uit een noord-zuidtraject via de De Limburg Stirumlaan. Kernnet B en aanvullend net zitten op de oost-westverbinding, waarbij ook gekeken wordt naar de ontsluiting van de sneltram.



Figuur 7: OV-net (versie 09.2022)

### COMBIMOBILITEIT - HOPPUNPUNTEN

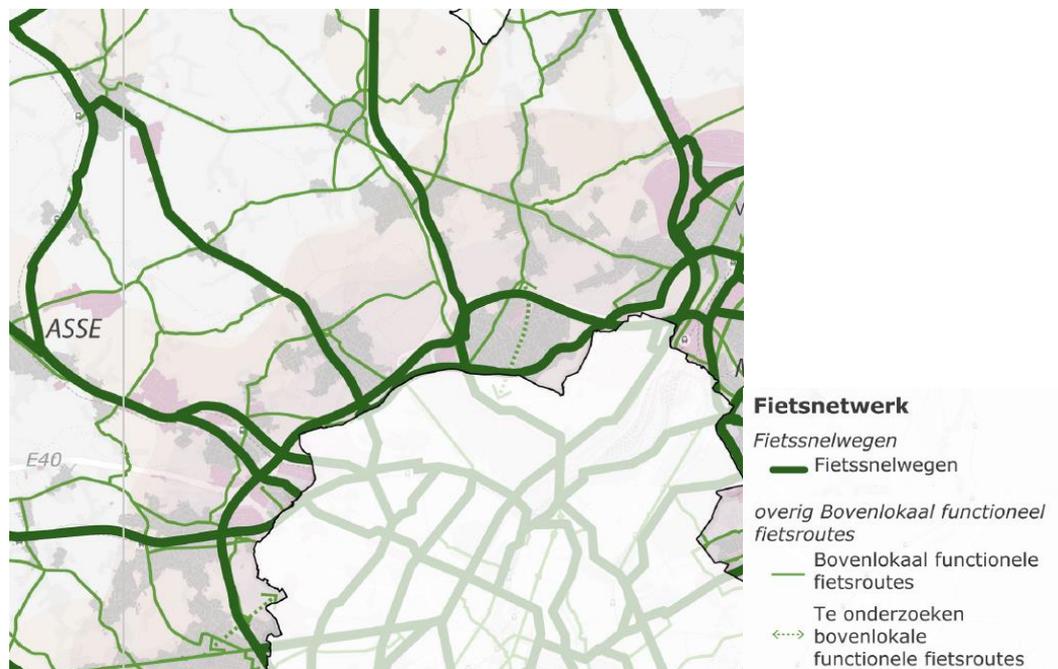
In Wemmel worden 5 lokale hoppinpunten voorzien. Eén in de buurt van het kruispunt Rassel x Kaasmarkt, één ter hoogte van de rotonde Maalbeeklaan x Steenweg op Merchtem en nog drie in het zuiden langsheen de as van de De Limburg Stirumlaan.



Figuur 8: Locaties hoppinpunten (versie 09.2022)

## FIETS

Om fietsers in de regio extra te ondersteunen en stimuleren, wordt werk gemaakt van een fijnmazig sterk uitgebouwd en kwaliteitsvol fietsnetwerk. Dat netwerk is opgebouwd uit meerdere lagen. Elke laag heeft een ander doel.

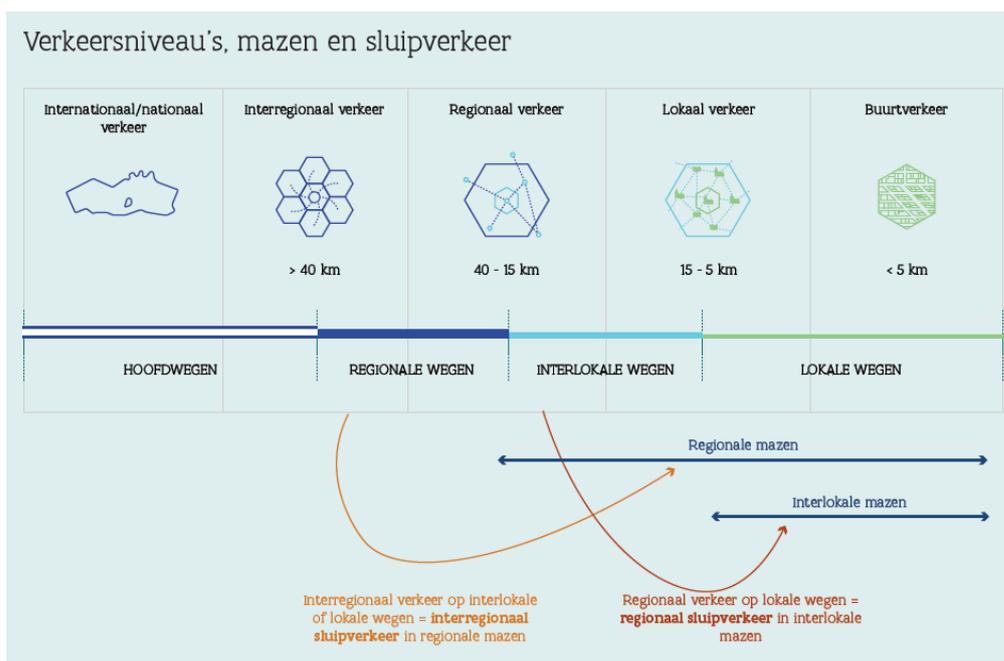
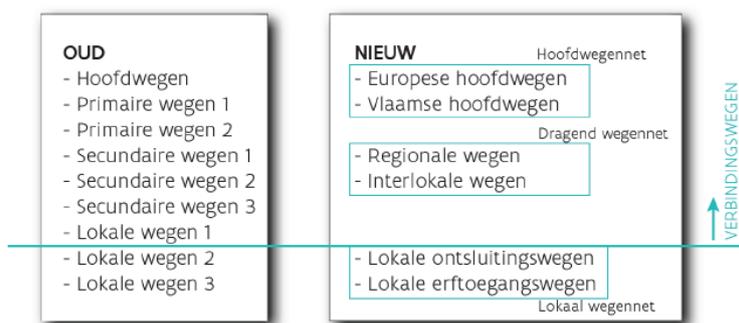


Figuur 9: Fietsnetwerk (versie 09.2022)

## GEMOTORISEERD VERKEER - VERKEERSLUWE MAZEN IN EEN VERBINDEND WEGENNET

Kenmerkend voor het wegennet in deze vervoerregio zijn de files op zowel snelwegen als op het onderliggend wegennet van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ook op lokale wegen en in de woonkernen bevindt zich veel sluipverkeer. Om hier een antwoord op te bieden, zal de vervoerregio op twee strategieën parallel moeten inzetten: (1) het robuuster maken van het hoger wegennet en (2) het ontmoedigen van doorgaand regionaal sluipverkeer op lokale en interlokale wegen zodat de leefbaarheid in de kernen en woonwijken maximaal kan verbeterd worden.

De vervoerregio's bouwen samen met Vlaanderen aan een nieuwe wegencategorisering. Deze bestaat uit drie niveaus: internationaal en interregionaal doorgaand verkeer op het hoofdwegennet, regionaal en interlokaal verkeer op het dragend wegennet en lokaal verkeer op het lokale wegennet.



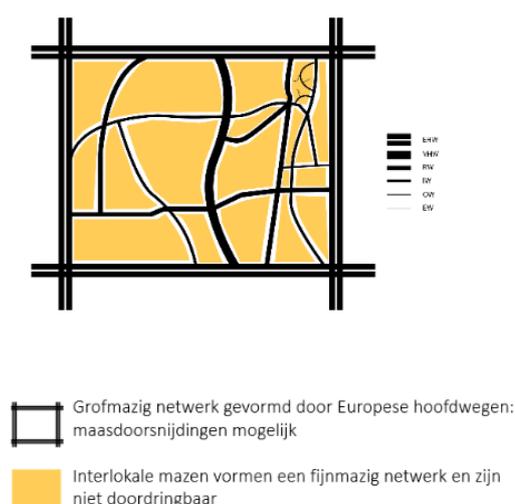
Figuur 10: Concept nieuwe wegencategorisering bij gemotoriseerd verkeer

De nieuwe functionele hiërarchie binnen het netwerk valt samen met het niveau van de verbindingen en is dus afhankelijk van de afstandsklasse van het verkeer dat hoofdzakelijk gebruik maakt van een verbinding. Bedoeling van de functionele categorisering van verbindingen is het verkeer van een bepaalde afstandsklasse zoveel mogelijk te kanaliseren naar de wegen die daarvoor geselecteerd werden. Daarom wordt de selectie van het hiërarchisch niveau van een weg afgestemd op de verbindingen die deze maakt met type ruimtelijke knooppunten van een bepaald niveau (bv. tussen grootsteden, of van een kleine stad naar een grootstad).

Het **hoofdwegenet** bestaat uit enerzijds de *Europese hoofdwegen (EHW)* zoals vastgelegd in het TEN-T netwerk: deze vormen een op zichzelf staand netwerk op Europees niveau. Anderzijds versterken de *Vlaamse hoofdwegen (VHW)* dit netwerk op Vlaams niveau waarbij de twee categorieën samen een grofmazig raster vormen.

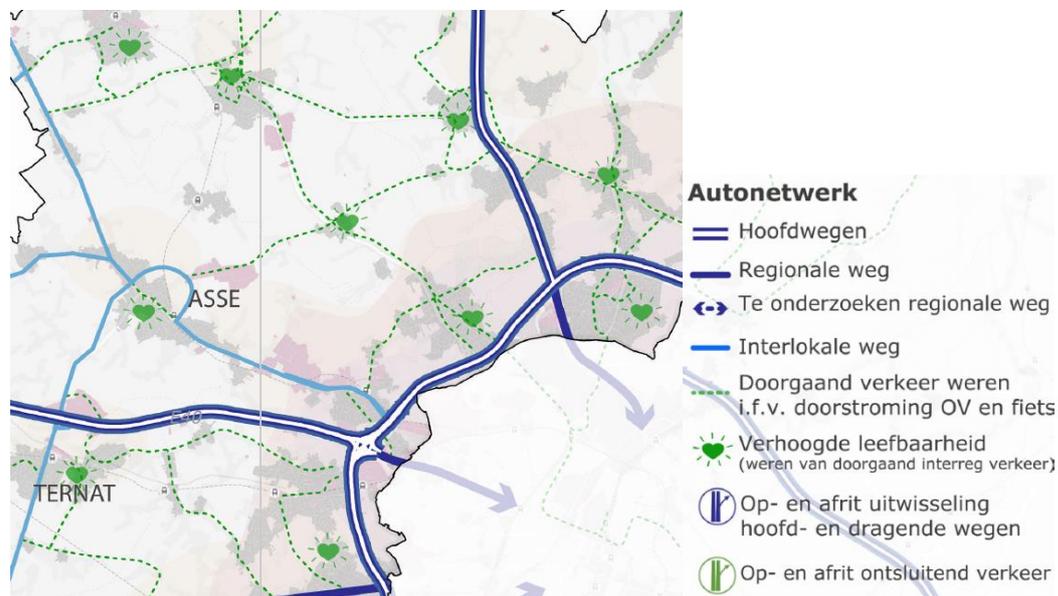
Het **dragend netwerk** bestaat uit *Regionale wegen (RW)* en *Interlokale wegen (IW)*. Regionale wegen vervullen een rol voor verplaatsingen op het regionale niveau (lees: schaalniveau ter grootte van een provincie). Ze verbinden ruimtelijke knooppunten die op het regionaal niveau functioneren en versterken onder bepaalde omstandigheden het hoofdwegenet. De *Regionale wegen* vormen (samen met de hoofdwegen) regionale mazen. *Interlokale wegen* verbinden lokale knopen en kunnen eveneens ingeschakeld worden onder specifieke omstandigheden om bij verstoringen in het hoofdwegenet verkeer over langere afstand te kanaliseren. Dit om te vermijden dat het lokale netwerk en de lokale leefomgeving door sluipverkeer belast wordt. De Interlokale wegen vormen samen met de wegen van hogere orde een fijnmaziger raster (de interlokale mazen) dat om sluipverkeer te vermijden binnen het concept van het robuust wegennet als niet doordringbaar wordt opgevat. Het weren van sluipverkeer in de interlokale mazen houdt een omvangrijke opdracht in voor lokale besturen.

Binnen de **mazen** gevormd door de interlokale wegen en bovenliggende niveaus van deze wegen bevindt zich het onderliggend **lokaal netwerk** bestaande uit boomstructuren of andere ontsluitingsconcepten (zoals verkeersslussen) die sluipverkeer weren. Op lokaal niveau wordt een functioneel onderscheid gemaakt tussen de *Ontsluitingswegen (OW)* en *Erftoegangswegen (EW)*, in tegenstelling tot de hogere niveaus waar de nadruk uitdrukkelijk ligt op de verbindende netwerkfunctie.



Figuur 11: Opbouw wegencategoriën en mazen

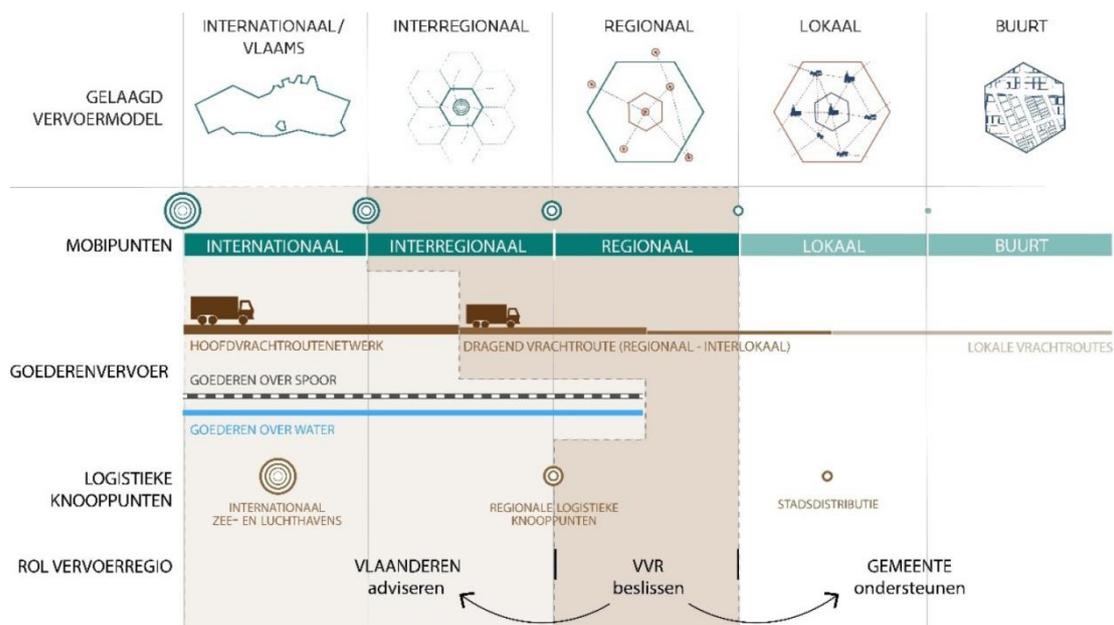
Voor Wemmel wordt er naast de R0 geen hoofd-, regionale en interlokale wegen geselecteerd. Dit wilt zeggen dat alle straten in Wemmel behoren tot het lokaal wegennet waar doorgaand verkeer geweerd dient te worden in functie van de doorstroming van bus en fiets.



Figuur 12: Wegencategorisering (versie 09.2022)

### LOGISTIEK

Zoals onderstaande figuur meegeeft, heeft de vervoerregio beslissingsbevoegdheid over zowel het vrachtroutenetwerk (op regionaal en interlokaal niveau) en de (multimodale) regionale/stedelijke logistieke knooppunten. Centraal is de visie rond duurzaam transport staan de 3 V's: verminderen, verschuiven en verschonen.



Figuur 13: Concept bij logistieke verplaatsingen

In Wemmel worden geen regionale of interlokale vrachtroutes meegenomen.



Figuur 14: Logistiek net (versie 09.2022)

### 3.2.2. WERKEN AAN DE RING – DE WERKVENNOOTSCHAP

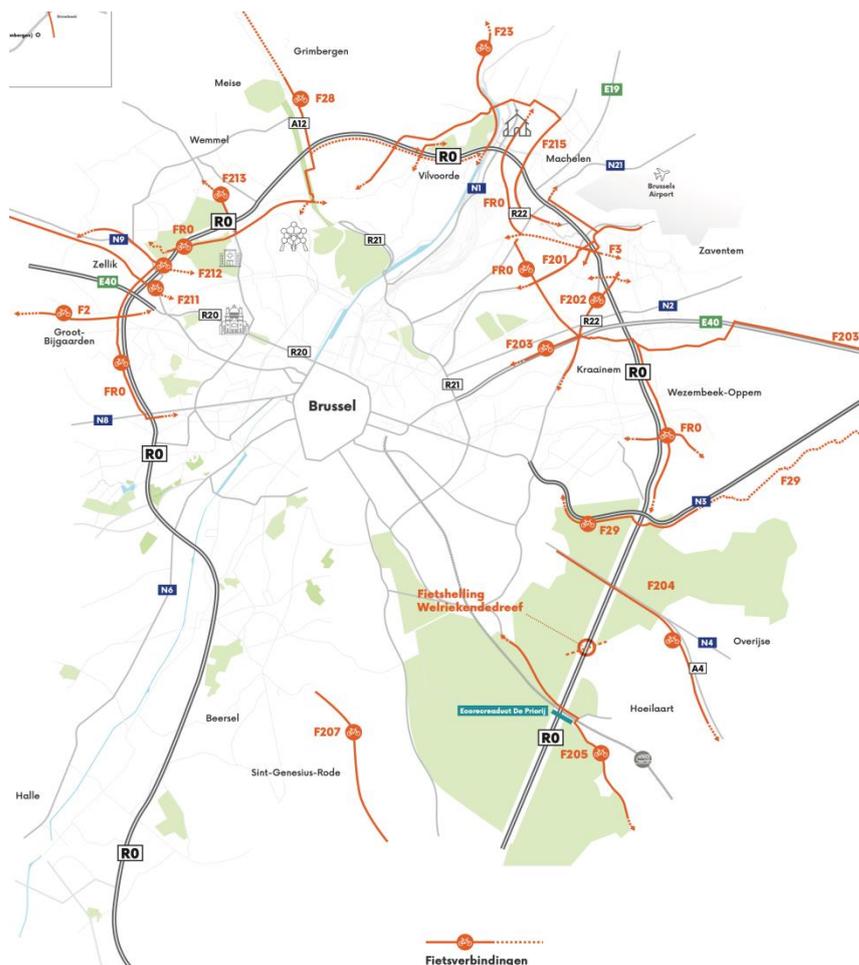
De Werkvennootschap wil de R0 aanpassen om een aantal problemen op te lossen:

- De bestaande weginfrastructuur is verouderd
- De complexe infrastructuur veroorzaakt onveiligheid
- Verzadiging van het bovenliggend wegennet veroorzaakt sluipverkeer op het lokaal wegennet waardoor de leefbaarheid in de omliggende kernen onder druk komt te staan
- Groenzones en woonkernen raken versnipperd

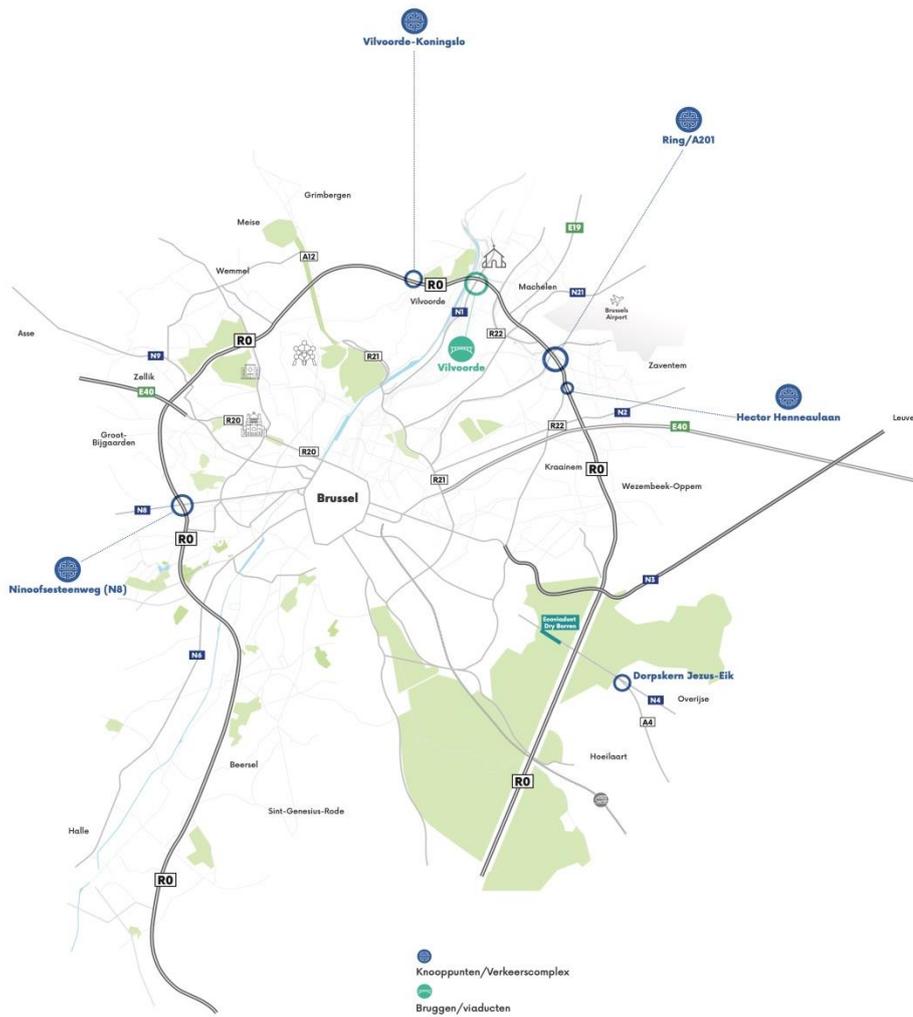
Er wordt gepland om niet alleen de R0 aan te passen, maar ook investeringen te doen in de alternatieven van de auto om een modal shift te kunnen realiseren. De algemene uitgangspunten zijn om op de R0 het doorgaand verkeer te scheiden van het lokaal verkeer. Voor het doorgaand verkeer worden knooppunten voorzien aan A12 en E40 richting Gent. Tussen beide knopen worden parallelwegen aangelegd langs de R0 voor het lokaal verkeer.

Daarnaast zal worden geïnvesteerd in een achttal fietssnelwegen richting Brussel en in een uitbreiding van het openbaarvervoeraanbod met drie extra tram(bus)lijnen.

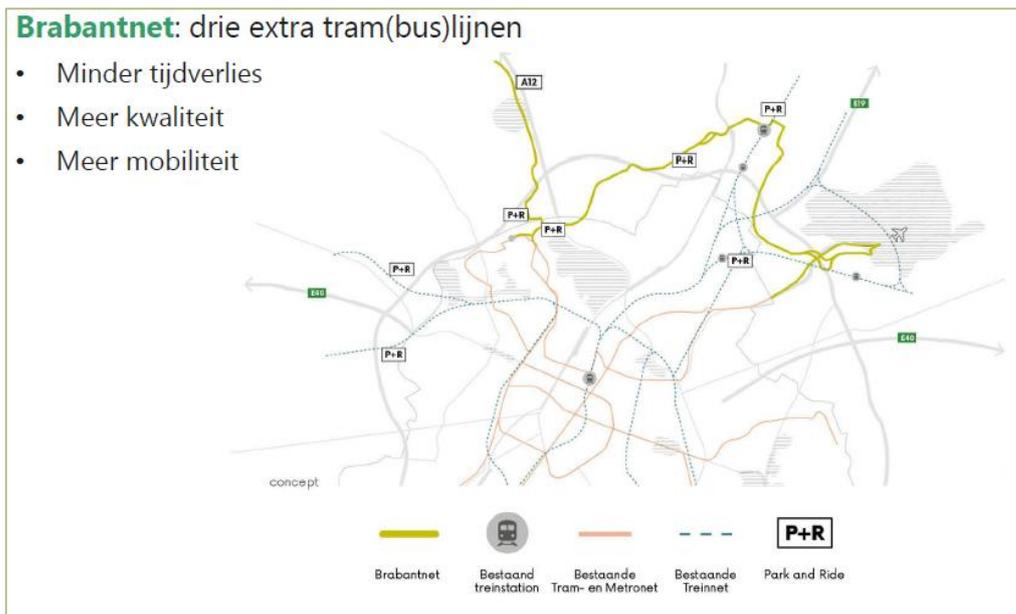
Enkele delen (zoals de op- en afritten) zijn al beslist.



Figuur 15: Verbeteren fietsverbindingen naar Brussel



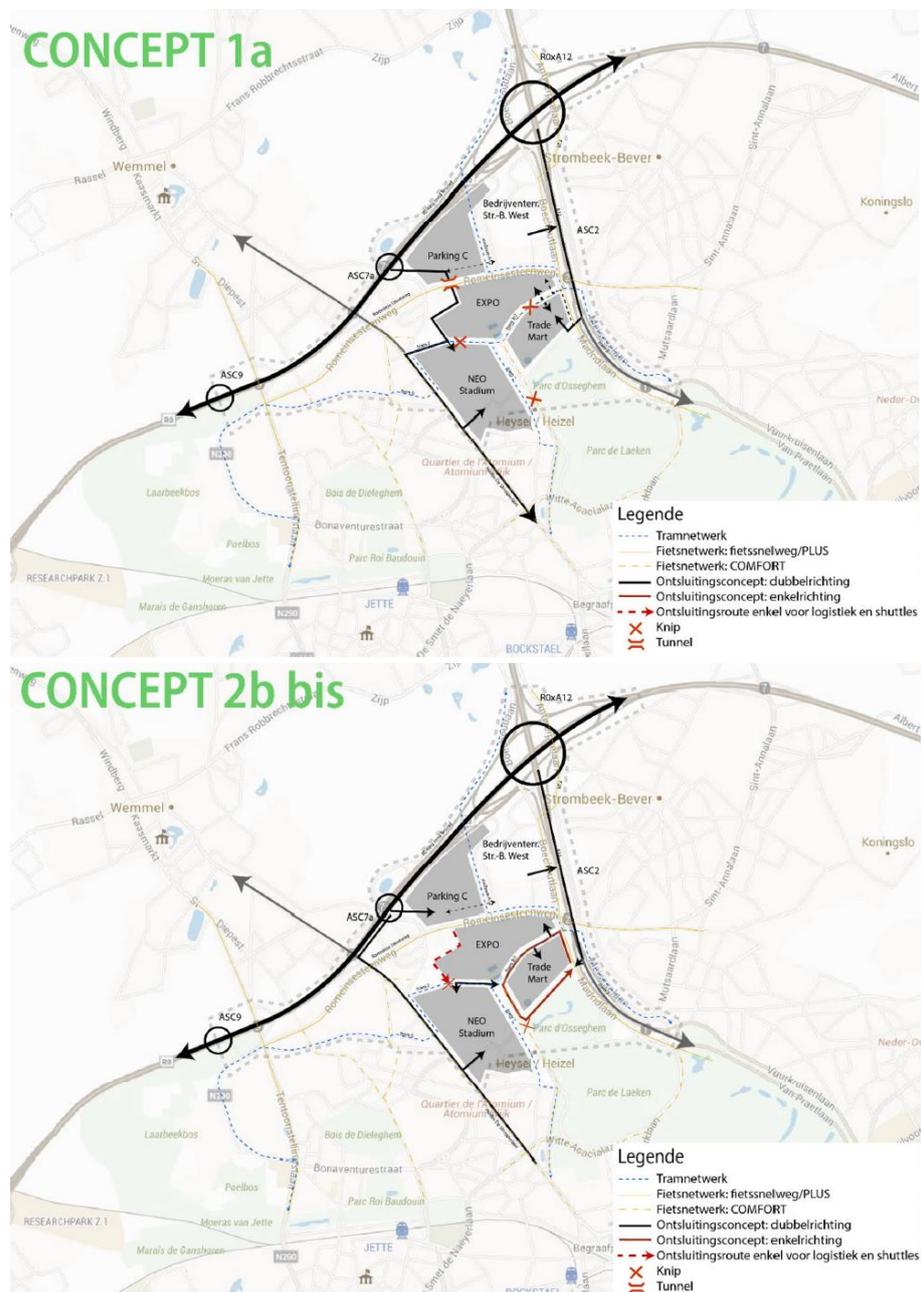
Figuur 16: Aanpak weginfrastructuur R0



Figuur 17: Verbeteren bereikbaarheid met openbaar vervoer

### 3.2.3. HEIZELSTUDIE

De werkvennootschap werkt in parallel ook aan de ontsluitingsstructuur van de omgeving van het Heizel-plateau. Hierbij zijn nog verschillende varianten mogelijk.



Figuur 18: Enkele voorlopige ontsluitingsvoorstellen van het Heizelplateau

### 3.2.4. GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN (NOVEMBER 2010)

Beleidsplan goedgekeurd door PAC in januari 2010

De belangrijkste kenmerken van het duurzaam scenario zijn:

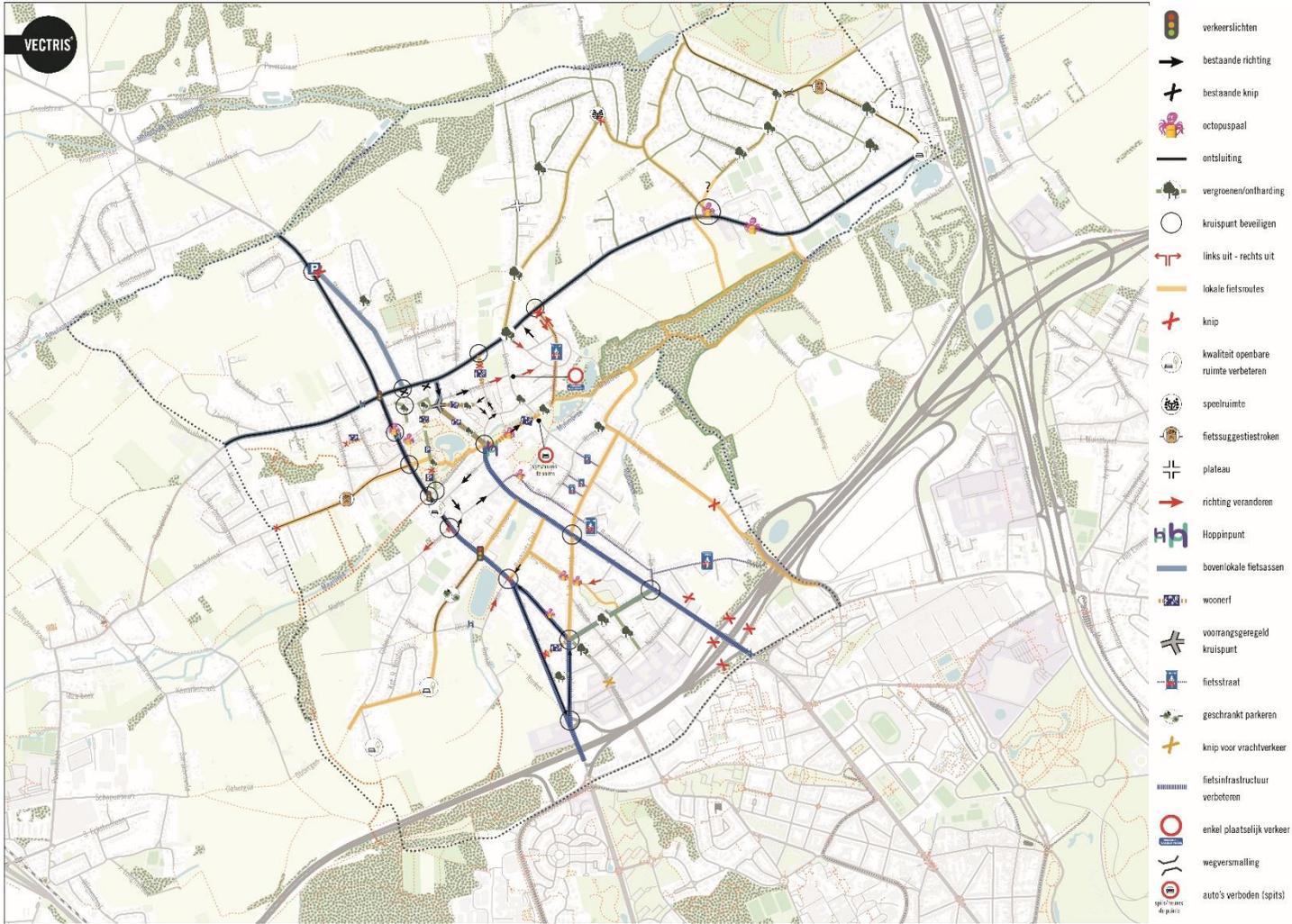
- Het lokale wegennet krijgt een wegcategorisering die de leefbaarheid en de bereikbaarheid moet garanderen en waarbij de verbindingen via het lokale hoofdwegennet dienen te gebeuren
- De Steenweg op Brussel als verbindende, doorgaande noord-zuidas op regionaal niveau.
- De R0 Ring om Brussel als verbindende, doorgaande oost-westas voor het gemotoriseerd verkeer op Vlaams niveau.
- Doorgaand verkeer van De Limburg Stirumlaan, via de Maalbeeklaan, afwikkelen op de Steenweg op Brussel
- De Limburg Stirumlaan krijgt het karakter van een lokale I door aan te sluiten op de Steenweg op Brussel, ter hoogte van de Maalbeeklaan.
- Ontmoedigen doorgaand verkeer op ontsluitende en lokale assen
- Volledige gemeente geclassificeerd als verblijfsgebied met bijzondere aandacht voor langzaam verkeer
- Maximale snelheid van 50 km/u, in het centrumgebied en schoolomgevingen 30 km/u
- Scholen niet rechtstreeks ontsluiten op de Steenweg op Brussel
- Zijstraten van onveilige kruispunten loskoppelen
- Op strategische plaatsen het huidige wegennetwerk knippen zodoende een semiboomstructuur te creëren
- Verbeteren van oversteekbaarheid Steenweg op Brussel door bijkomende oversteekvoorzieningen op tactische locaties
- Bundeling van het openbaar vervoer door middel van één centrale halte.
- Verbetering van busdoorstroming op de Steenweg op Brussel door middel van lichtenbeïnvloeding en opstelstroken voor de verkeerslichten
- Beperking van de “Groen Golf” op de Steenweg op Brussel ten voordele van de reistijden van de bus
- Aansluiting van de lokale busverbindingen op de regionale busverbindingen die in het kader van START op de R0 zullen gaan rijden
- Een geïntegreerd functioneel en recreatief fietsroutenetwerk met een duidelijk hiërarchisch patroon
- Voldoende mogelijkheden voor het stallen van fietsen aan transferpunten
- Bundelen van parkeren op parkeerterreinen
- Afbouw van parkeren op de “nieuwe” Markt om de openheid van het plein te bewaren. Promotie van de parking ter hoogte van Dries als parking ‘Markt’.
- Voorstellen van circulatie voor het parkeerverkeer richting de nieuwe parking Markt ter hoogte van de Dries.
- Vrachtverkeer weren uit de woonstraten ondermeer door te voorzien in een randparking
- Een nieuwe tramlijn zal Jette via het UZ verbinden met de Heizel. Het tracé raakt het grondgebied van Wemmel in de Dikke Beuklaan.

# 4

## GEKOZEN BELEIDSSCENARIO

In hoofdlijnen komt het scenario op het volgende neer:

- De studie rond de **op- en afrittencomplexen** gebeurt in parallel en op bovenlokaal niveau. De keuze is gemaakt voor de opwaardering van complex 9 (Steenweg op Brussel) en het wegnemen van complex 8 (De Limburg Stirumlaan). Dit wil zeggen dat de De Limburg Stirumlaan nog wel een verzamelende functie voor de wijken rondom zal hebben en een verbindende functie richting Brussel, maar niet meer aansluit op de Ring.
- De **assen** Steenweg op Brussel – Kaasmarkt – Windberg en Rassel – Robbrechtstraat – Zijp zijn de **verzamelende en ontsluitende** assen. De Limburg Stirumlaan is ook een verzamelende as. Dit wil zeggen dat deze assen vlotter moeten zijn dan de straten in de wijken. Dit kan door aangepaste kruispunten, aangepaste snelheden, aangepaste inrichting, ...
- De studie rond het **bovenlokaal fietsnetwerk** (fietsnelweg) gebeurt in parallel en op bovenlokaal niveau. Het tracé voor het bovenlokaal fietsnetwerk is gekozen over het traject langs de Steenweg op Brussel – Windberg (zie verder).
- Er wordt ingezet op een **fijnmazig fietsnetwerk**. De Limburg Stirumlaan wordt ook ingezet als bovenlokale fietsas.
- Er wordt ingezet op het bundelen van **buslijnen** zodat een hoofdbushalte kan gemaakt worden. Voorlopige keuze van deze locatie is in de omgeving van de rotonde aan Maalbeeklaan - kruispunt Steenweg Op Brussel - Markt - Steenweg Op Merchtem - J. Vanden Broeckstraat (ook een parallelle studie in het kader van de vervoerregio). Deze locatie wordt uitgebouwd als hoppinpunt: hier wordt ingezet op intermodaliteit (fietsenstallingen, deelwagens, laadpunten, ...). Daarnaast worden in de gemeente nog vier andere **hoppinpunten** (mobipunt) gecreëerd.
- In de **wijken** wordt ingezet om de straten meer voor de bewoners van de wijk in te richten. Enerzijds wordt ingezet op het weren van doorgaand verkeer. Anderzijds wordt door te vergroenen en circulatiemaatregelen te nemen, waardoor meer ruimte vrijkomt voor voetgangers en fietser, ... ingezet op verblijfskwaliteit.
- In het **centrum** wordt gekozen om het doorgaand verkeer met behulp van zachte en heldere maatregelen te sturen. Zo wordt ingezet op een lussensysteem, waarbij het verkeer door het centrum van west naar oost wordt geleid. De A. Verhasseltstraat en de Reigerslaan vangen deze west-oostverkeersstroom op. Ook de J. Vanden Broeckstraat krijgt dezelfde rijrichting, maar met een heraanleg naar woonerf om het lokale, centrumkarakter en schoolomgeving te accentueren.



Figuur 19: Voorkeursscenario

# 5

## RICHTINGGEVEND DEEL

### UITWERKING VAN DE WERKDOMEINEN

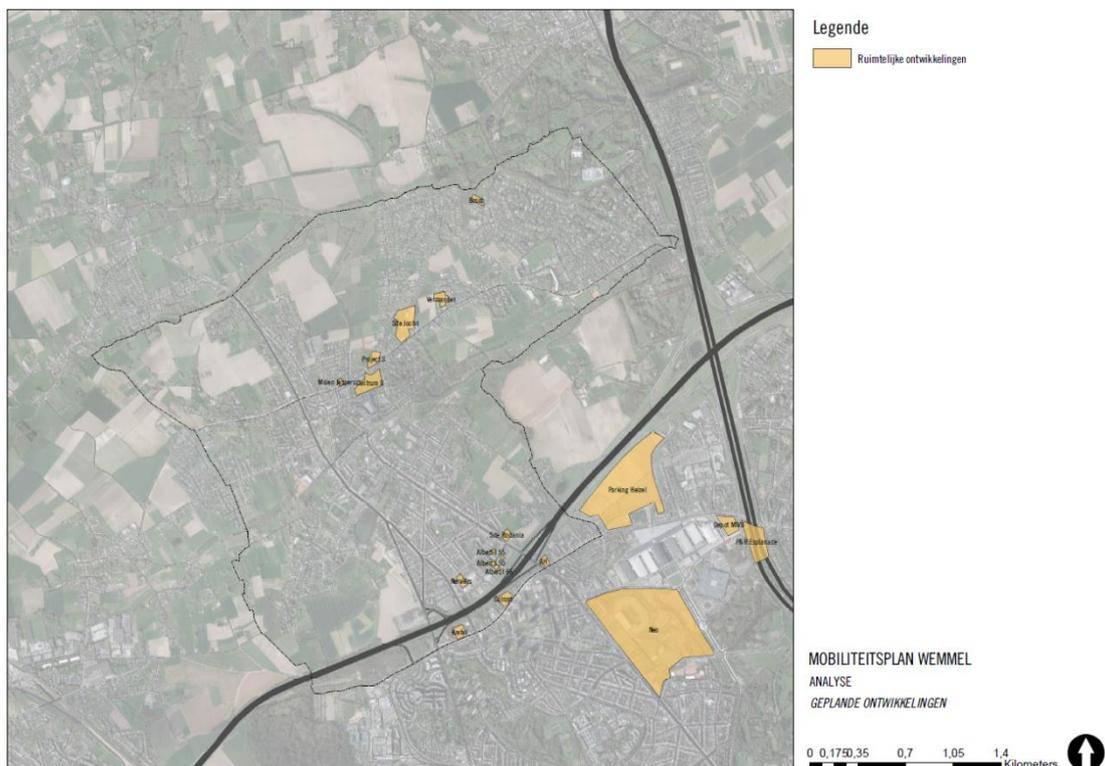
## 5.1. WERKDOMEIN A – RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

### 5.1.1. NIEUWE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

De belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen in Wemmel zijn de volgende:

- centrum II – fase 4: diensten, handel en woningen (100)
- Project S-Build Robberechtsstraat 106: diensten en woningen (17)
- Project site Jochri: 69 woningen
- Verkaveling Vermander Eyckenveld: 5 woningen
- Albert Heyn - Romeinsesteenweg 868 (gerealiseerd)
- Antonissen Development Group - Eburonenlaan 16: 11 woningen
- Antonissen Development Group - K Albert I Laan 55: 11 woningen
- Antonissen Development Group - K Albert I Laan 66: 11 appartementen
- Aura Nervierslaan 86 / L Guyotstraat: 48 appartementen
- Colruyt Winkel + appartementen - Romeinse Steenweg / Schweitzerlaan: Colruyt winkel en 48 woningen
- Invest Jette - K Albert I Laan 60: 10 appartementen
- Kréfel - Romeinsesteenweg 1000: nieuwe Kréfel winkel en 20 woningen
- Molen Jaspers Fr Robberechtsstraat 30: 20 appartementen
- Simon en Partners - K Albert I Laan 50: 26 appartementen
- Site Rodania - de Limburg Stirumlaan: 51 woningen + 10 appartementen

**Totaal:** 406 woningen/appartementen, Albert Heyn, Colruyt en Kréfel en 51 assistentiewoningen



Figuur 20: Ruimtelijke ontwikkelingen

## IN DE OMGEVING VAN WEMMEL

Ter hoogte van de knoop van de ring met de A12, zullen er in de zuidwestelijke hoek verschillende ontwikkelingen plaatsvinden. Zo staan Neo1 en Neo2 op de Heizelsite, de P+R Esplanade, ... op de planning.



Figuur 21: Ruimtelijke ontwikkelingen ten zuidoosten van Wemmel (oude figuur)

## 5.2. WERKDOMEIN B – GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR PER VERVOERSWIJZE

### 5.2.1. VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN

In het centrum willen we vooral inzetten op maatregelen om het gebied autolower te maken. Doorgaand gemotoriseerd verkeer wordt door circulatiemaatregelen en knips geweerd; door de lagere verkeersdruk kan de inrichting van het openbaar domein worden aangepast, meer op maat van de actieve weggebruiker.

In het centrum van Wommel behoudt de Markt het huidige systeem met enkelrichting. Om het verkeer te weren dat, vooral tijdens de spits, doorheen het centrum sijpelt, worden enkele aanpassingen gedaan:

- Markt (tussen Verhasseltstraat en Fr. Robbrechtstraat) wordt op termijn geknipt van de Fr. Robbrechtsstraat en ingericht als woonerf om de functie van verblijfsruimte nog te benadrukken
- De bestaande enkelrichting op Verhasseltstraat wordt verder doorgetrokken tot aan Driesstraat
- Torentjeslaan wordt enkelrichting van Fr. Robbrechtstraat weg en vormt zo een lus met Sleetdoornstraat die enkelrichting is naar de Fr. Robbrechtsstraat toe.
- Parklaan wordt geknipt van Fr. Robbrechtsstraat

Ook wordt ingegaan op de suggestie in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan om de relatie te benadrukken tussen de Markt en de kerkomgeving.

- De weg tussen het marktplein en de huidige rotonde aan Schoolstraat wordt heringericht als woonerf en vergroend
- De rotonde zelf krijgt een eenvoudiger inrichting als kruispunt
- Ook Folletlaan tussen kerk en Pastorijstraat wordt ingericht als woonerf
- Aan de kerkomgeving, K & H de Raedemaekerlaan en Sint-Rochusplein wordt eveneens gezocht naar kansen om te vergroenen

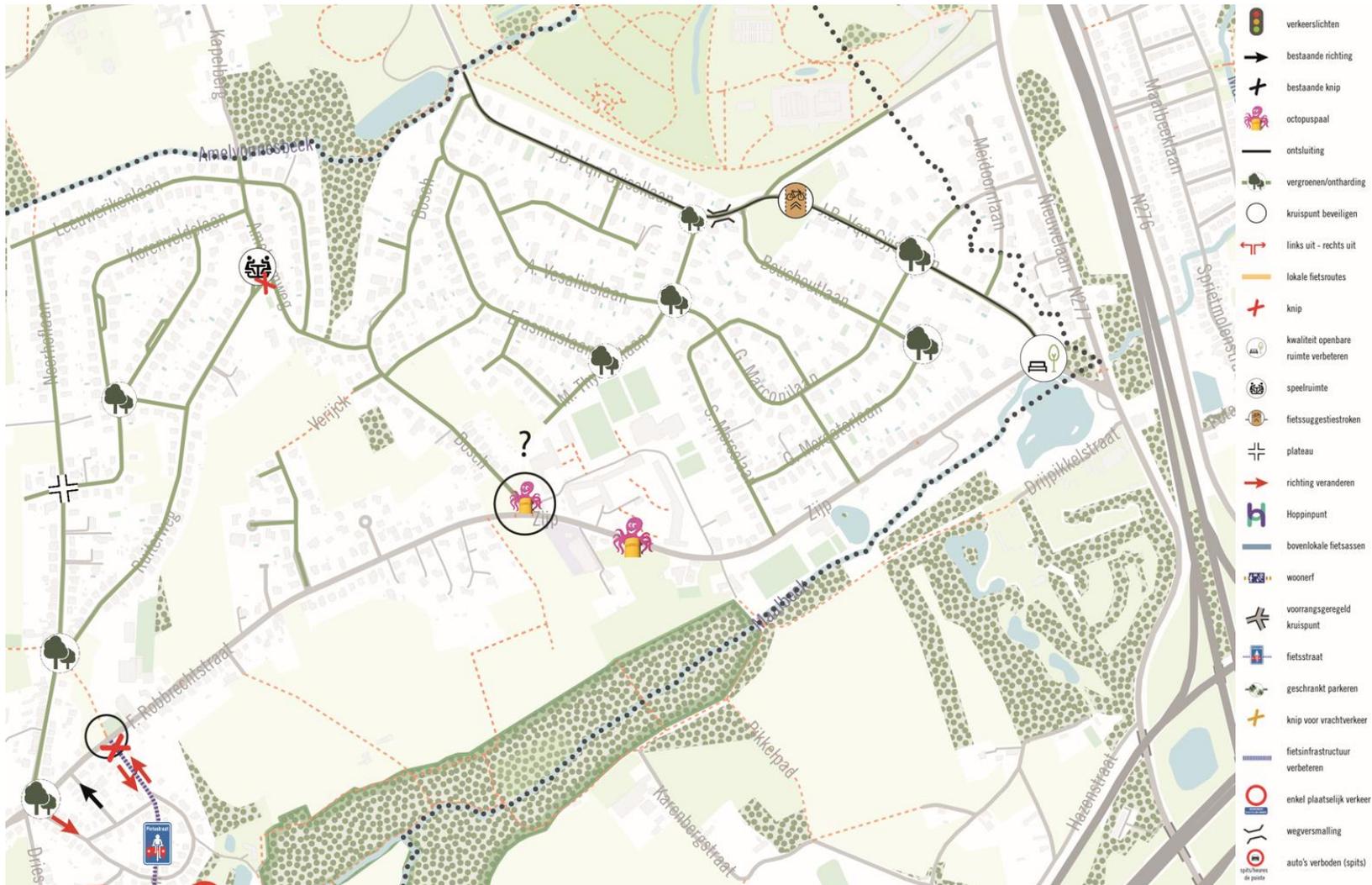
Ook het gedeelte van Folletlaan doorheen het park wordt onthard; de weg wordt ook geknipt voor doorgaand verkeer. Het gedeelte van Steenweg op Merchtem tussen rotonde Schoolstraat en rotonde Vanden Broeckstraat krijgt een erfaanleg met meer groen in het straatbeeld. Parkeren blijft plaatselijk behouden voor bewoners en plaatselijke middenstand. Deze aanleg wordt ook doorgetrokken in de Vanden Broeckstraat zelf.

Andere plekken in Wommel waar deze principes worden toegepast zijn

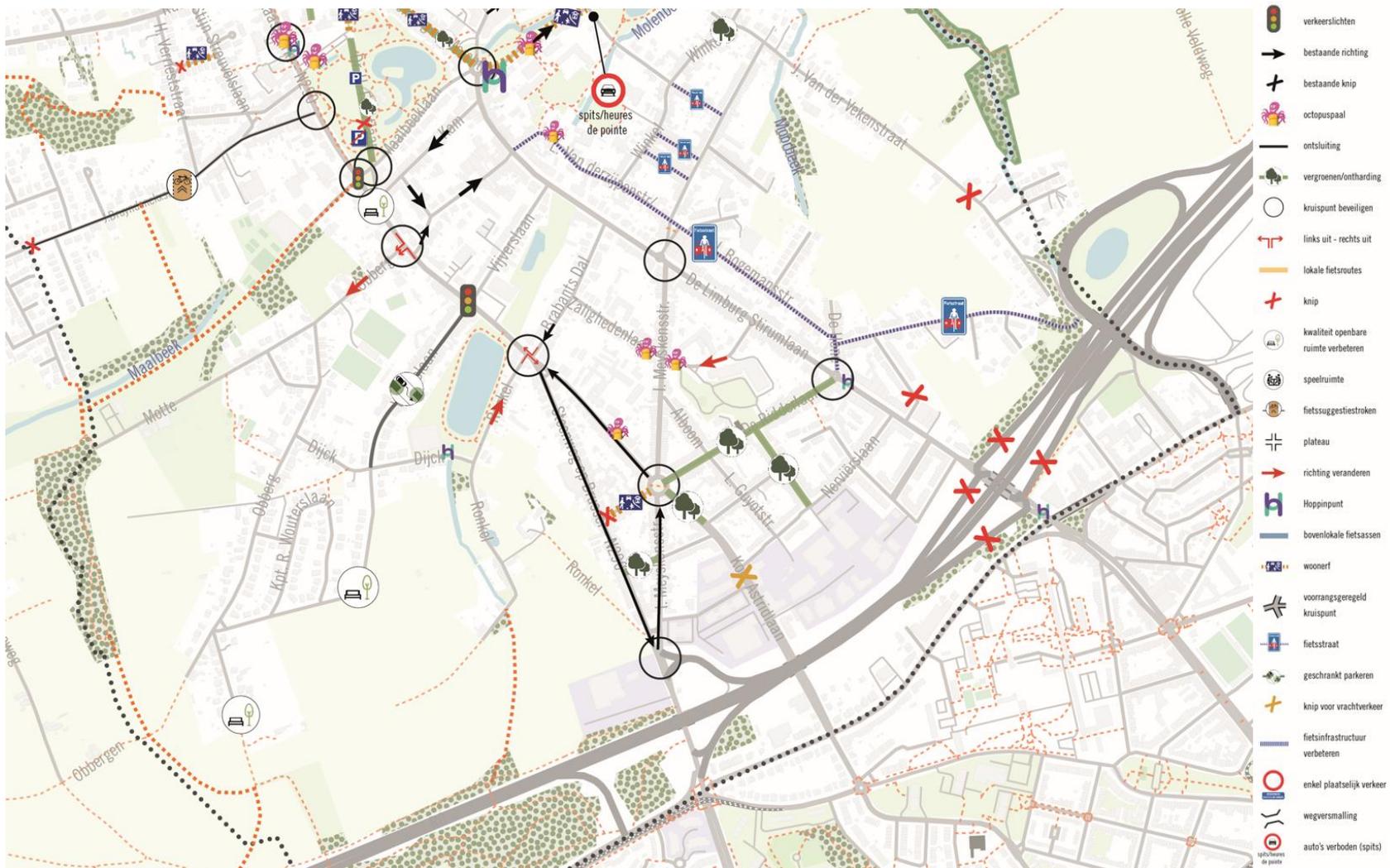
- J. De Ridderlaan: het meest westelijk deel wordt losgeknipt van Steenweg op Brussel en ontsluit via het Cdt. J. De Blockplein. Dit gedeelte krijgt ook een heraanleg als woonerf. Ook het overige deel, tussen Cdt. J. De Blockplein en De Limburg Stirumlaan wordt aangepakt, samen met enkele zijstraten zoals Kon. Astridlaan en Koning Leopold III laan. Hier wordt gezocht naar kansen om verder te ontharden en vergroenen.
- E. Verhaerenlaan wordt losgeknipt van H. Verrieststraat en wordt dus ontsloten via Stijn Streuvelsstraat. De weg krijgt een heraanleg als woonerf; door de knip ontstaat er ook ruimte voor een klein pleintje aan het kruispunt met H. Verrieststraat.

De combinatie van deze maatregelen zorgen voor een meer samenhangend beeld van het centrum van Wemmel, waarbij de nadruk ligt op de verblijfskwaliteit, waar de auto nog steeds is toegelaten maar niet meer de boventoon voert in de ervaring van het wegbeeld.





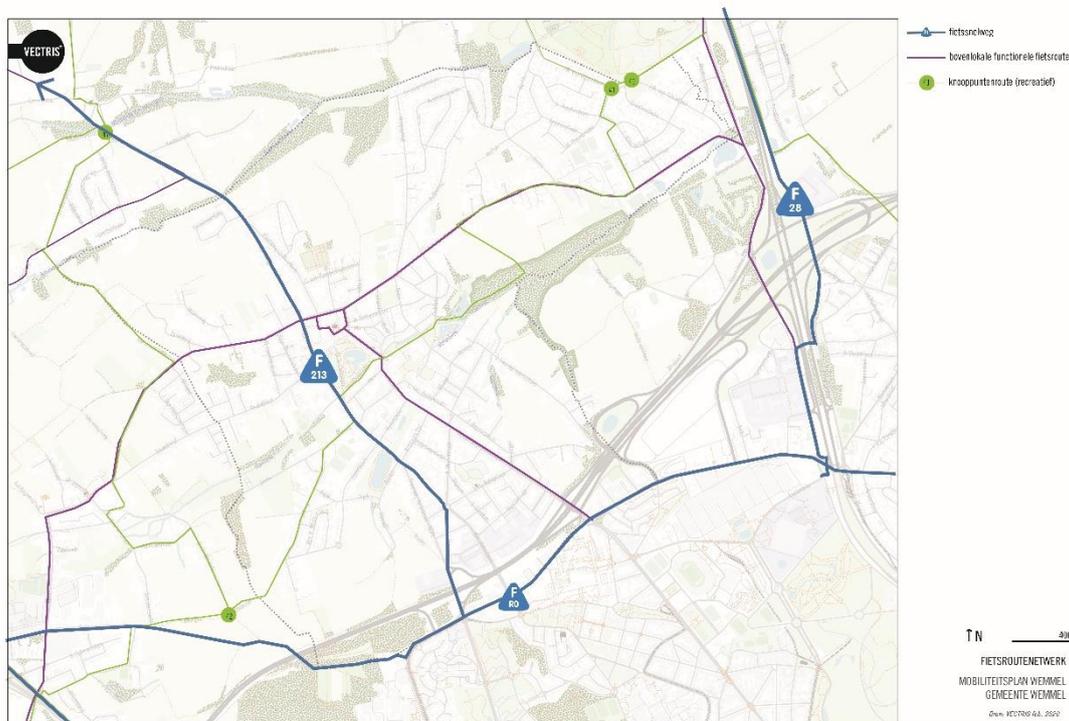
Figuur 23: Maatregelen oosten



Figuur 24: Maatregelen zuiden

## 5.2.2. FIETSERS

### Netwerk



Figuur 25: Bovenlokaal fietsnetwerk

### Fietsnelwegen

In Wemmel vinden we **Fietsnelweg F213 Wemmel Brussel** die langs Windberg en Steenweg op Brussel richting Jette (zuiden) gaat en in het noorden doorloopt tot aan het station van Merchtem. Hier verknoopt de F213 met de F221 (OMA-route). De Werkvennootschap startte recent een eerste studie op. Daarbij werd het tracé onderzocht en werd een eerste ontwerp gemaakt voor het stuk tussen Wemmel en de R0. De route passeert op het kruispunt van de Brusselsesteenweg (N290) met de Lindestraat. Het traject via de Diepestraat en de I. Meyskensstraat geniet de voorkeur. Dit traject sluit aan op de Romeinsesteenweg ter hoogte van de Tentoonstellingslaan en voorziet een goede verbinding met het FietsPlusnetwerk en UZ Jette. Het Agentschap Wegen en Verkeer legt op korte termijn enerzijds éénrichtingsfietspaden aan langs weerszijden van de N290 tussen het kruispunt met de Lindestraat (noordelijke grens van fietsnelweg F213) en het kruispunt met de Diepestraat, en anderzijds een éénrichtingsfietspad richting Brussel tussen het kruispunt met de Diepestraat en I. Meyskensstraat. Ook in de Diepestraat en de I. Meyskensstraat worden éénrichtingsfietspaden voorzien langs weerszijden omwille van de veiligheid voor fietsers. De R0-Noord wordt veilig gekruist via de westzijde om conflicten tussen de fietsnelweg en de op- en afritten te vermijden. Zo kan er aangesloten worden op het Brussels wegennet via de Romeinsesteenweg.



Figuur 26: traject fietssnelweg F213

Ten oosten van Wemmel loopt de **F28 Boom – Brussel**. Op grondgebied Meise (Vilvoordsesteenweg tot ongeveer het op/afrittencomplex Strombeek-Bever) is de F28 gerealiseerd. Het vormt een groene fietsverbinding tussen Meise, de Koninklijke Plantentuin en de grens met Brussel. Dit stuk is bewegwijzerd. Op Brussels grondgebied brengt de route je langs het koninklijke domein van Laken. De route eindigt ter hoogte van CR2, de fietssnelweg die de kleine binnenring volgt.

De verdere uitbouw van deze fietssnelweg wordt mee bestudeerd in het project Sneltram A12 Willebroek-Brussel.

Aan de zuidkant van Wemmel loopt de **FR0 Ringroute Brussel**. De wenslijn van deze toekomstige fietssnelweg verbindt de gemeenten in de noordrand van Dilbeek tot het vierarmenkruispunt bij Wezembeek-Oppem en Tervuren. De route wordt zo de ruggengraat tussen alle fietssnelwegen die vanuit overal in Vlaanderen naar Brussel lopen. Over bijna heel de lengte lopen tracé- en ontwerpstudies door de Werkvenootschap.

### *Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk*

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk vormt een kruis doorheen de gemeente, met routes die de gemeente doorkruisen in noord-zuid en oost-west richting.

Oost west loopt de route langs Zijp – Fr. Robbrechtstraat – Rassel. Deze route werd ondertussen volledig uitgerust met conforme fietspaden.

Noord zuid loopt de route langs Schoolstraat, Steenweg op Merchtem, Steenweg op Brussel en De Limburg Stirumlaan. Het eerste deel (Schoolstraat en Steenweg op Merchtem) ligt in het centrum van Wemmel. Hier wordt gekozen voor gemengd verkeer en worden dus geen fietspaden voorzien. Maatregelen om (doorgaand) autoverkeer te weren moeten zorgen voor een autoluwere omgeving waardoor gemengd verkeer mogelijk is (zie hierboven). Steenweg op Merchtem is reeds geknipt van Rassel en ook de kerkomgeving is reeds heraangelegd.

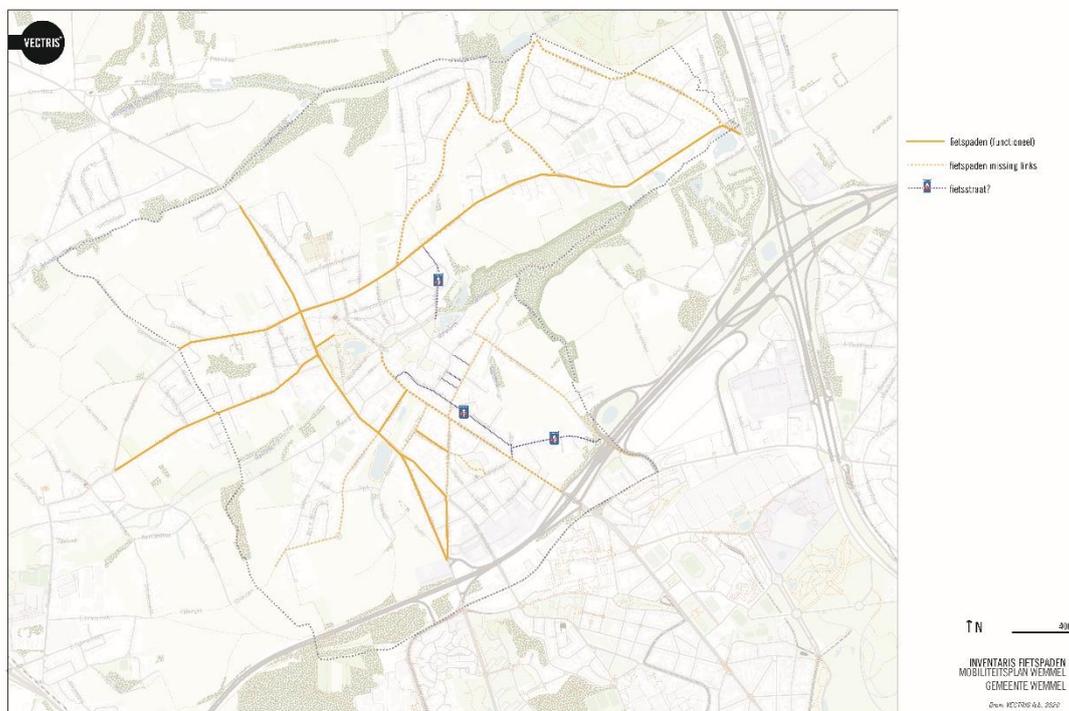
Voor de huidige rotonde aan Schoolstraat – Steenweg op Merchtem wordt een minder verkeerstechnisch ontwerp voorgesteld (te bekijken in functie van bustraject).

Voor De Limburg Stirumlaan wordt een volledig nieuw ontwerp opgemaakt om fietsinfrastructuur in te passen en om de rotondes aan de De Ridderlaan en het Lt. Graffplein meer fietsvriendelijk te maken.



Figuur 27: inspiratiebeeld alternatieve inrichting Schoolstraat – Steenweg op Merchtem

### Lokaal fietsnetwerk



Figuur 28: (boven) lokale fietsinfrastructuur

Het bovenlokaal fietsnetwerk wordt verfijnd door het lokale fietsnetwerk. Als lokale fietsroutes worden bepaald:

- Tussen J. De Ridderlaan en Brabants Dal loopt een lokale route door het park van residentie Geurts en langs Zalighedenlaan; hier zijn ook twee scholen gevestigd die hierdoor veiliger bereikbaar worden.
- J Van der Vekenstraat maakt de verbinding tussen de wijken ten oosten van het centrum en Brussel. De weg wordt geknipt voor autoverkeer om doorgaand verkeer te weren en de weg auto-luwer te maken. De exacte locatie van de knip zal in een vervolgetraject worden bepaald.
- J. Bruyndonckxstraat – Park – Maalbeeklaan – Vanden Broeckstraat – Parklaan. Deze route loopt volledig oost – west doorheen Wemmel en zorgt er vooral voor dat de wijken ten westen van het centrum een veilige fietsroute krijgen naar alle diensten in het centrum (school, gemeentehuis, winkels). Ten oosten van het centrum loopt de route door via Jagersweg en kan de route ook een meer recreatieve, toeristische rol spelen.
- Vijverslaan maakt een verbinding tussen het BFF (De Limburg Stirumlaan) en de wijken ten zuidwesten van het centrum
- Ruiteweg – Amelgemweg, Bosch, M Thyssenlaan, JB Van Gyjsellaan: zorgen voor interne fietsroutes in de wijk ten noorden van het centrum en voor lokale fietsroutes richting het centrum en naar de school gelegen langs Fr. Robbrechtsstraat. Tussen M Thyssenlaan en Bosch dient nog te worden gezocht naar een oplossing voor de missing link

Verder worden enkele fietsstraten voorzien:

- Bogemansstraat – Vanderzijenstraat: als aanfietsroute richting centrum en de school die daar is gelegen
- Parklaan tussen Vanden Broeckstraat en Fr. Robbrechtsstraat, als smalle straat waar inhalen door autoverkeer wettelijk niet kan
- De smalle straatjes tussen Winkel (nog te bekijken) en Van Elewijckstraat: P. Vertongenstraat, P.de Waetstraat en Boomgaardstraat

## Fietsenstallingen

Naast de nodige aandacht voor vlotte en veilige fietsroutes, dienen ook voldoende degelijke fietsenstallingen aanwezig te zijn. Wanneer de fietser zijn bestemming heeft bereikt, moet hij zijn fiets veilig kunnen stallen.

Bij voorkeur worden **aanbindsystemen of fietsenrekken** gebruikt. Aanbindsystemen bestaan uit een metalen hek of beugel waaraan twee of soms meer fietsen kunnen worden vastgemaakt. De hele fiets of een deel van de fiets leunt dan tegen de beugel. Er zijn systemen die ook voorwiel- of achterwielinklemming mogelijk maken. Ze geven meestal een goede steun en bieden een goede aanbindmogelijkheid. Ze stellen ook geen specifieke eisen aan de sloten. Een fietsenrek is een constructie van een aantal met elkaar verbonden plaatsen voor het stallen en parkeren van fietsen.



Figuur 29: links fietsenrek en rechts aanbindsysteem (Bron vademecum fietsvoorzieningen)

De voornaamste kwaliteitseisen waaraan een fietsparkeervoorziening dient te voldoen, zijn:

- **Voldoende capaciteit:** Bij een bezetting van minder dan 50% is er een ongewenste overcapaciteit, bij een bezetting van meer dan 80% is er overbezetting en is uitbreiding wenselijk;
- **Logische inplanting:** Voldoende capaciteit is niet voldoende als de stallingen foutief gepositioneerd staan. De stalling bevindt zich best vlakbij de bestemming, maar houdt ook rekening met de toegankelijkheid voor voetgangers. Meestal gaat de voorkeur uit naar verschillende, kleinere stallingen gelijkmatig verspreid in plaats van één grote centrale stalling;
- **Overdekt:** De keuze om fietsstallingen al dan niet te overdekken dient gebaseerd te zijn op de te verwachten parkeerduur van fietsers. Bij belangrijke bushaltes is een overkapping bijvoorbeeld (steeds) aangewezen;
- **Diefstalveilig:** De nood aan een diefstalveilige fietsenstalling kan afhankelijk zijn van de gemiddelde parkeerduur. Bedraagt de parkeerduur een hele dag, dan is het raadzaam om een bewaakte of afgesloten fietsenstalling te voorzien. Bedraagt de parkeerduur slechts enkele uren, dan kan het volstaan een fietsenstalling te voorzien waaraan de fietskader kan vastgemaakt worden. Men dient tevens rekening te houden met de aanwezigheid van sociale controle in de onmiddellijke omgeving van de stalling;
- **Verlichting:** Een degelijke verlichting van fietsinfrastructuur is steeds aangewezen. Op langparkeerplaatsen kan geopteerd worden voor sensorgevoelige LED-verlichting. Aan parkeervakken en kleinere fietsenstallingen is straatverlichting voldoende of kan een bijkomend lichtpunt voorzien worden;
- **Gemakkelijk te onderhouden:** Vanwege de constante blootstelling aan verschillende weersomstandigheden dienen fietsenstallingen degelijk onderhouden te worden. Een simpel design kan ertoe bijdragen dat het onderhoud van de fietsenstallingen beperkt is en vlot kan gebeuren;

				
	<b>Mini</b> (gratis)	<b>Midi</b> (betaald)	<b>Maxi</b> (betaald)	<b>Mega</b> (betaald)
<b>Herkomst</b>	Klem of rek bij voordeur voor bewoners	Trommel, box of kluis voor bewoners. Afgesloten op 30 meter	Buurtstalling voor bewoners. Afgesloten inpandig of overdekt niet-openbaar	Centrumstalling voor bewoners. Niet openbaar met service
<b>Route</b>	Klem of rek bij OV-halte of station	Trommel, box of kluis bij transferpunt	Stationsstalling Bewaakt Niet-openbaar	Fietstransferpunt met service. Openbaar
<b>Bestemming</b>	Klem of rek voor werknemers en bezoekers bij winkels, werk, school, sport etc. Openbaar.	Box of kluis, bij sport, school, winkelcentra of stadsdeelcentra. Afgesloten, niet-openbaar.	Stalling voor werknemers en/of bezoekers bij winkelcentra, stads(deel)centra, uitgaansgebieden en evenementen. Afgesloten, inpandig wel / niet openbaar	Grote stalling met extra voorzieningen bij stads(deel)centra, winkelcentra of evenementen. Bewaakt, openbaar

Figuur 30: afwegingstabel fietsenstallingen

De **logische inplanting** en **capaciteit** van fietsenstallingen is gekoppeld aan de functie en bestemming van een fietstocht. Degelijke bewegwijzering en signalisatie kan fietsers helpen om foutief parkeren tegen te gaan. Voor een kort bezoek wordt de fiets vaak op de standaard gezet voor of tegen de bestemming.

- Voor centrumgebieden geldt dat er een minimumaanbod aanwezig moet zijn op strategische plaatsen. Hier kiest men best voor kleine stallingen zo dicht mogelijk bij de voornaamste bestemming(en);
- Bij bedrijven, scholen en andere voorzieningen wordt een onderscheid gemaakt tussen stalling voor bezoekers (nabij ingang en zichtbaar) en stalling voor werknemers (overdekt en diefstalveilig);
- Aan openbare vervoerknooppunten (centrale bushaltes en Hoppinpunten ) voorziet men best voldoende overdekte en diefstalveilige fietsenstallingen, onder meer om het gebruik van de fiets bij het voor- en natraject met openbaar vervoer zoveel mogelijk te stimuleren.

Naast stallingen voor standaard fietsen dient ook voldoende aandacht te gaan naar de buitenmaatse modellen zoals bakfietsen. Voor deze fietsen kunnen stallingen voorzien worden met lage beugels.



Figuur 31: referentiebeeld stalling bakfiets (lage beugel)

Om na te gaan waar en hoeveel fietsenstallingen er zullen komen, zal de gemeente uitgaan van de aanwezige functies in de gemeente zoals handel, administratief centrum, OCMW, politiekantoor, bibliotheek, ... De gemeente zal in overleg met deze diensten bepalen waar en hoeveel fietsenstallingen worden voorzien.

Ook Wemmel kent wijken en straten met een dichte bebouwing, waarvan de woningen niet altijd over de nodige voorzieningen beschikken om de eigen fiets te stallen. Vaak moet de fiets in de gang worden geplaatst, wat weinig comfortabel is voor de bewoners. De gemeente Wemmel kan voor kandidaat verbouwers tips geven om een fietsenstalling in de woning te integreren. Mobiel 21 bundelde een aantal inspirerende voorbeelden voor het inpandig stallen van fietsen.<sup>1</sup>



*Figuur 32: fietsenstalling vlakbij de openbare weg is overdekt en beveiligd met een transparante houten structuur (links) en woning in Leuven met fietsenstalling aan straatkant*

Daarnaast kan ook worden nagegaan of in de straten fietsenstallingen kunnen worden aangeboden voor de bewoners. Het gaat hierbij om afgesloten fietsenstallingen die door de bewoners zelf worden beheerd. Autoparkeerplaatsen worden ingeruild voor het plaatsen van fietsboxen. Indien er meer ruimte voorhanden is dan enkel een parkeerplaats, kan ook worden ingezet op grotere buurtparkings voor de fiets.

Om te bepalen waar fietsboxen zullen komen, kan een oproep gedaan worden bij de bevolking om na te gaan waar en hoeveel interesse er is.



*Figuur 33: voorbeelden van fietsbox (links Gent, rechts Schaarbeek)*

---

<sup>1</sup> *Fiets Suite*, Mobiel 21, 2011



Figuur 34: Buurfietsenstalling Limbastraat Gent (links) en Buurfietsenstalling Antwerpen (rechts)

### Deelfietsen

In het kader van de Vervoerregio werd afgesproken dat ook in Wemmel deelfietsen worden voorzien volgens het back-to-one systeem. Zo worden bv. 5 fietsen voorzien aan het hoppinpunt aan Maalbeeklaan. Ook aan de andere hoppinpunten worden er fietsstallingen voorzien.

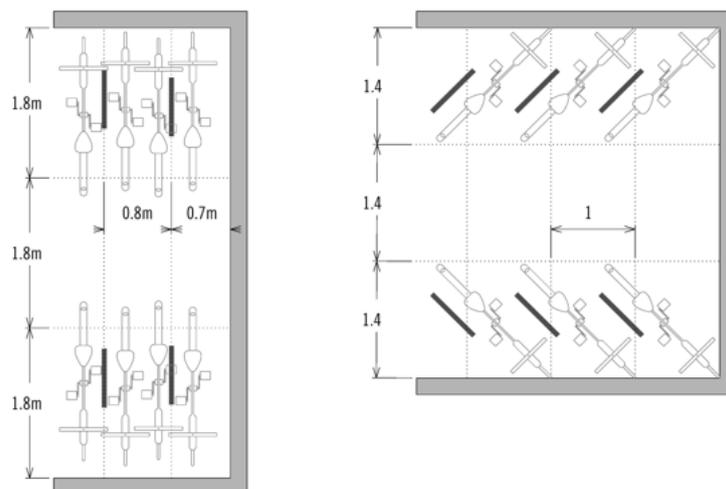
### Richtlijnen en normen

#### Uitgangssituatie

Richtlijnen rond fietsparkeren zorgen ervoor dat de parkeervraag van fietsers bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt opgevangen. Voldoende kwaliteitsvolle stallingen zorgen immers voor een hoger comfort voor de fietser. De gemeente Wemmel zal een fietsparkeerrichtlijn uitwerken om hiertoe bij te dragen.

#### Fietsparkeernorm Stedenbouwkundige verordening

Bij nieuwe ontwikkelingen gaande van woningen tot openbare voorzieningen zal een minimumnormering worden voorzien waaraan de ontwikkeling moet voldoen. De ontwikkelaar is evenwel vrij om meer fietsparkeerplaatsen te voorzien dan de normering oplegt. De fietsenstalling dient vlot bereikbaar te zijn en dient voldoende ruimte te bieden. De hart-op-hart afstand tussen de fietsen dient met andere woorden groot genoeg te zijn. Idealiter wordt de fietsenstalling van bij het ontwerp meegenomen en maakt de stalling op die manier integraal deel uit van het ontwerp.



Figuur 35: referentiebeeld parkeerverordening Brasschaat: afmetingen en hart-op-hart afstand tussen fietsen

### 5.2.3. OPENBAAR VERVOER & INTERMODALITEIT

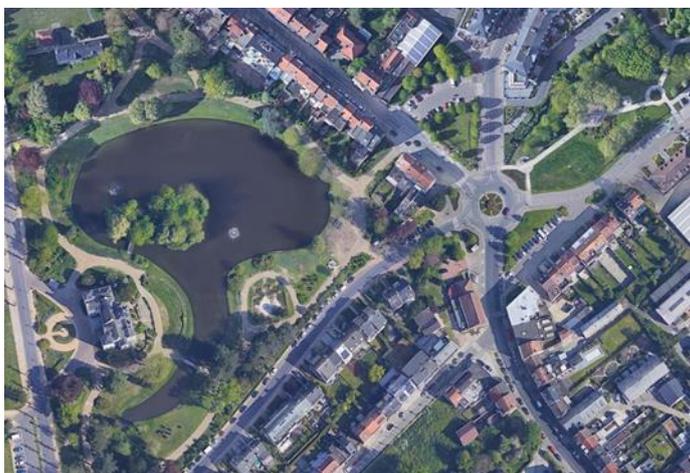
#### *Vervoer op maat*

In het kader van de vervoerregio is een nieuw openbaarvervoeraanbod uitgewerkt (zie hoger). Het aanbod binnen vervoer op maat varieert van een vooraf te reserveren Hoppinbus of Hoppintaxi die reizigers vervoert op afroep tot allerlei deelsystemen zoals deelauto's en deelfietsen. Ook het aanbod voor personen met een beperking (doelgroepenvervoer) valt hieronder.

Door de versterking van de frequentie op de beschikbare lijnen, alsook het onderzoek naar verbinding met de sneltramhalte aan de A12, is er geen noodzaak aan vervoer op maat (shuttles bv.) ingeschat.

#### *Hoppinpunten*

In Wemmel worden 5 buurt en 1 lokaal hoppinpunten voorzien, waarvan het punt vlakbij het gemeentepark in het centrum van Wemmel wordt beschouwd als die met het meeste potentieel naar combimobiliteit. Het Hoppinpunt kan bereikt worden langs de Maalbeeklaan, Steenweg op Brussel, Steenweg op Merchtem, Markt en J. Vanden Broeckstraat.



*Figuur 36: locatie toekomstig Hoppin punt aan bushalte Maalbeeklaan*

De overige hoppinpunten worden voorzien aan de J. De Ridderlaan, aan de sporthal aan Dijk, aan Kaasmarkt, Romeinse Steenweg en centrum.

Deze bushalte moet in de toekomst bediend worden door de OV-lijnen weergegeven in onderstaande tabel.

Openbaar vervoer lijnen		
Kernnet		
Lijn	Frequentie	Huidige lijn
Brussel Noord – Wemmel Markt	4x/u(dal)	240
Aanvullend net		
Lijn	Frequentie	Huidige lijn
Wemmel Markt - Strombeek-Bever	1x/u(dal)	241
Functioneel		
Lijn	Frequentie	Huidige lijn
Wemmel Markt - Kaasmarkt - Hamme - Asse Station	/	242

Op het vlak van fietsvoorzieningen wordt op een Hoppinpunt van deze categorie een fietsenstalling met 10 plaatsen verwacht. Momenteel zijn er 8 overdekte fietsparkeerplaatsen. In de toekomst zullen er hier 5 (niet-elektrische) deelfietsen geplaatst worden. De locatie van deze deelfietsen komt op het einde van de

Maalbeeklaan naast de aanwezige parking Verder zijn plaatsen voor buitenmaatse fietsen vereist. Momenteel zijn er nu al 4 zo'n plaatsen. De gemeente onderzoekt verder de mogelijkheid om hier ook deelwagens te voorzien.

### ***Bushaltes***

De gemeente zal de aanwezige bushaltes screenen en waar nodig/mogelijk opwaarderen: voorzien van een bushokje met verlichting, vuilnisbakje en enkele fietsenstallingen.

### ***Doorstroming***

De gemeente zal regelmatig overleg plegen met De Lijn in verband met de doorstroming. De kwaliteit van het OV-aanbod hangt nauw samen met het halen van de vooropgezette reistijden. Knelpunten wat betreft doorstroming worden samen met De Lijn bepaald en geremedieerd.

De voorstellen die worden aangereikt om het gemotoriseerd verkeer te ontraden op bepaalde plekken, zou ook de hoeveelheid verkeer moeten doen dalen, waardoor de doorstroming verbeterd.

## 5.2.4. GEMOTORISEERD VERKEER

De ontsluitende routes in Wemmel worden bevestigd, zoals bepaald in het vorig mobiliteitsplan. Vanuit het regionaal mobiliteitsplan zijn geen bovenlokale wegen geselecteerd op grondgebied Wemmel. Er wordt daarom gekozen om de categorie 'lokale ontsluitingswegen' op te splitsen in 'gemeentelijke ontsluitingswegen' en 'wijkontsluitingswegen'.

De route richting Brussel loopt langs de gewestweg N290 Windberg – Kaasmarkt – Steenweg op Brussel. Deze route wordt gecategoriseerd als gemeentelijke ontsluitingsweg. Om de leefbaarheid langs Steenweg op Brussel te verbeteren geeft de gemeente er de voorkeur aan om de weg volledig te heraanleggen. Hierover zal verder overlegd worden met de wegbeheerder (Vlaams gewest, AWV).

Oost west loopt de ontsluitende en verbindende route over Zijp – Fr. Robbrechtsstraat – Rassel. Deze route wordt geselecteerd als gemeentelijke ontsluitingsweg. Ook de route langs Maalbeeklaan – De Limburg Stirumlaan wordt geselecteerd als wijkontsluitingsweg.

Deze categorisering hangt samen met de keuzes die werden gemaakt voor het bovenliggend wegennet. Op- en afrittencomplex 9 wordt geoptimaliseerd en krijgt een volwaardige aansluiting op R0. Het op- en afrittencomplex aan De Limburg Stirumlaan wordt afgesloten. De weg behoudt wel nog een belangrijke ontsluitende functie richting Brussel.

De overige verharde wegen worden geselecteerd als lokale erftoegangswegen, die enkel dienen in te staan voor plaatselijk bestemmingsverkeer. Om dit af te dwingen worden een aantal maatregelen genomen. Een aantal hiervan werden reeds beschreven onder de hoofding Verblijfsgebieden.



Figuur 37: wegencategorisering synthese

Naast de maatregelen om het doorgaand verkeer te weren, die al werden beschreven onder de hoofding voetgangersvoorzieningen, worden bijkomend volgende maatregelen genomen:

- Knip Bruyndonckxstraat om sluipverkeer te weren en de lokale fietsroute te beveiligen
- Obberg wordt enkelrichting weg van Steenweg op Brussel
- Ronkel wordt enkelrichting naar Steenweg op Brussel. Dit kruispunt wordt aangepast: vanuit Ronkel kan gemotoriseerd verkeer enkel nog rechtsaf (richting R0), vanuit Brabants Dal kan men eveneens enkel nog rechtsaf (richting Vijverslaan)
- Langs Vijverslaan wordt geschrinkt parkeren ingevoerd met afgebakende parkeervakken afwisselend links en rechts van de rijweg en voldoende lange passeerstroken. Vijverslaan blijft dubbelrichting.
- Om het sluipverkeer te weren wordt Steenweg op Merchtem losgeknipt van Windberg. Er wordt verder onderzocht of hier parkeergelegenheid kan worden gecreëerd.
- Om Populierendreef af te schermen wordt hier een verkeersbord “uitgezonderd plaatselijk verkeer voorzien”
- Op P. Vertongenstraat, net ten zuiden van J. Vanden Broeckstraat, wordt een verkeersbord C5 voorzien (Verboden toegang voor bestuurders van motorvoertuigen met meer dan twee wielen en van motorfietsen met zijspan)

## 5.2.5. VRACHTVERKEER

### *Kilometerheffing*

In april 2016 schakelde België over van het Eurovignetsysteem naar een tolsysteem die gebaseerd is op een aantal afgelegde kilometers door vrachtwagens. In die nieuwe systeem worden tevens andere externe kosten meegerekend zoals CO2-uitstoten, files enzovoort. Kilometerheffing geldt voor de voertuigen met een maximaal toegelaten massa van meer dan 3,5 ton die gebruik maken van bepaalde autosnelwegen en gewest- en gemeentewegen.



*Figuur 38: tolwegen (Viapass)*

Het plaatselijk vrachtverkeer volgt zolang mogelijk de routes van de bovenlokale wegen en lokale wegen 1 en 2. De overige wegen worden afgeschermd door een tonnagebeperking gecombineerd met plaatselijk laden en lossen. Doorgaand vrachtverkeer dat bv. de oost-west beweging langs Zijp naar Rassel wil maken (om bv. de kilometerheffing te ontwijken) dient te worden geweerd. Hierover wordt per maas gekeken wat de ontsluitingen zijn en worden afspraken gemaakt met AWV en de betrokken actoren (zie ook RMP).

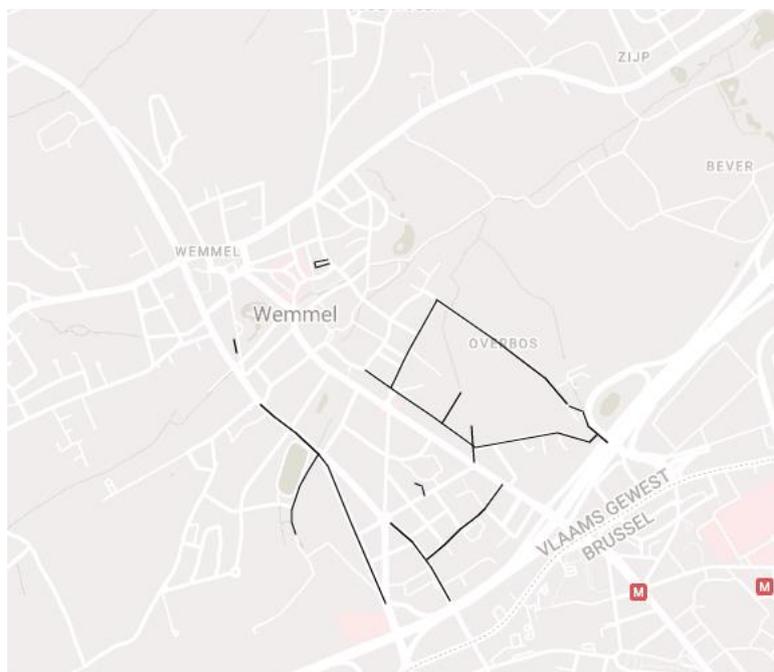
De bereikbaarheid van het bedrijventerrein in het zuiden wordt georganiseerd vanaf Romeinsesteenweg. Koningin Astridlaan wordt geknipt zodat vrachtverkeer niet langs deze route richting centrum kan rijden en meer geduwd wordt richting bovenlokaal wegennet.

## 5.2.6. PARKEERBELEID

Tijdens de tweede fase werd het verkeersonderzoek georganiseerd. Het besluit was dat 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.

Deze parkeerdruk heeft deels te maken met het parkeren van bestelwagens. Dit wordt in woonstraten (erftoegangswegen) hinderlijk ondervonden. Op korte termijn wordt deze problematiek aangepakt. Daarna kan nog worden nagegaan of maatregelen zoals blauwe zone en bewonerskaarten moeten uitgerold worden.

Uit volgende kaart – opgemaakt op basis van terreinkennis en meldingen – blijkt duidelijk dat het zuidelijk deel van de gemeente kampt met bestelwagenproblematiek.



Figuur 39: locatie parkeren bestelwagens

Er wordt voorgesteld om per locatie na te gaan over hoeveel wagens het gaat en hier dan geschikte parkeerplaatsen voor te vinden. Deze parkeerplaatsen:

- Worden best gebundeld voorzien;
- Worden best langer voorzien;
- Beperken het uitzicht vanuit woningen best zo min mogelijk;
- Zijn idealiter langsparkerplaatsen omwille van slechte zichtbaarheid bij manoeuvres.

Deze parkeerplaatsen worden dan aangeduid met de juiste bebording en kunnen ook in kleur aangegeven worden. Om dit parkeerbeleid ook te kunnen laten werken, is handhaving belangrijk.

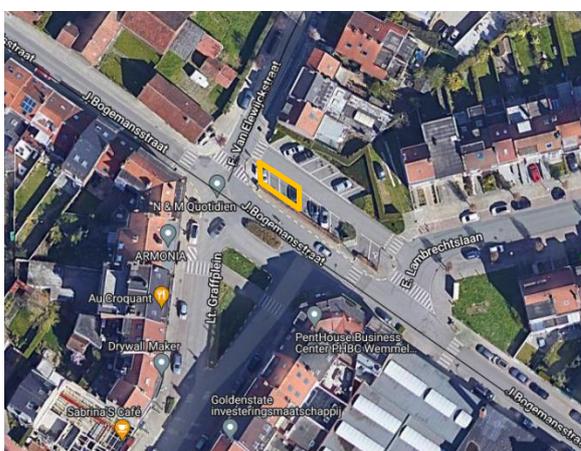


Figuur 40: bebording parkeerplaatsen bestelwagen (lichte vrachtwagen) en auto's (enkel)



Figuur 41: voorbeeld markering parkeerplaats bestelwagens

Zo zou er kunnen gekozen worden om de problematiek in J. Bogemansstraat en E. Van Elecijkstraat gebundeld op te vangen op de parkeerpocket tussen de E. Van Elecijkstraat en de E. Lambrechtstraat.



Figuur 42: voorbeeld bundeling parkeerplaatsen bestelwagens

## 5.3. WERKDOMEIN C – FLANKERENDE MAATREGELEN

### 5.3.1. VERVOERSMANAGEMENT

#### *Schoolvervoersplannen - Bedrijfsvervoersplannen*

De gemeente Wemmel wil een prioriteit maken van bedrijfsvervoersplannen voor alle instellingen met meer dan 50 personeelsleden. Hierbij worden dus niet enkel privébedrijven betrokken maar ook scholen, woonzorgcentra... De ambitie is om samen met het provinciaal mobiliteitspunt van de provincie Vlaams-Brabant zoveel mogelijk bedrijven en instellingen te ondersteunen bij de opmaak van een mobiscan. Op basis daarvan kan vervolgens een advies op maat worden uitgewerkt voor de betrokken medewerkers. Bedoeling is om voor de werknemers alternatieven te kunnen aanbieden in de vorm van carpoolen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer.

Daarnaast worden volgende maatregelen voorzien:

- De bestaande maatregelen i.v.m. het schoolverkeer (fietscontroles, gemachtigde opzichters, verkeersregeling aan de scholen, verkeersopvoeding, overleg met oudercomités) worden behouden.
- Er wordt gezorgd voor een goed onderhoud van de haltes van het openbaar vervoer.
- Op diverse plaatsen worden er voldoende kwalitatieve fietsenstallingen voorzien: aan de voorname bushaltes, aan openbare gebouwen, nabij winkels,... Het gebruik van de stallingen zal worden gemonitord zodat de stallingen kunnen worden uitgebreid indien nodig.
- Om het gemeentepersoneel er toe aan te zetten om niet meer met de wagen te komen werken, is er een fietsvergoeding en worden abonnementen op het openbaar vervoer terugbetaald. Daarnaast denkt de gemeente eraan om douches te voorzien voor het personeel dat met de fiets naar het werk komt.

De gemeente zal samen met AWW nagaan aan welke verkeerslichten er mogelijkheden zijn om wachttijdvoorspellers te plaatsen en waar het mogelijk is om rechtsaf of rechtdoor door rood toe te laten voor fietsers.

De gemeente zal ook een onderzoek starten naar een geschikte locatie voor een fietstelpaal. Een fietstelpaal registreert het aantal fietsers die voorbij de paal fietsen. De paal levert op die manier data aan de gemeente over het aantal fietsers, maar heeft ook een sensibiliserende functie, zowel naar fietsers als naar autobestuurders. Een locatie op de route van de fietssnelweg lijkt voor de hand te liggen.



*Figuur 43: fietstelpaal Mechelen Nekkerspoel (links) en wachttijdvoorspeller voor fietsers (rechts)*

De gemeente zal samen met de politie afspraken maken om de ongevallen op het grondgebied zo nauwkeurig mogelijk te registreren. Dit moet toelaten om waar mogelijk maatregelen te kunnen nemen om ongevallen te voorkomen.

#### AUTODELEN

Aangezien één deelwagen volgens onderzoek gemiddeld 10 personenwagens vervangt, wil de gemeente inzetten op het gebruik van deelwagens. Momenteel is er nog geen aanbod aan deelwagens. Om dit op te starten zal de gemeente de ontwikkelingen op de voet volgen en indien mogelijk implementeren. Concreet wil de gemeente nagaan hoeveel interesse er is bij de bevolking en vervolgens de meest geschikte locatie bepalen voor één of meerdere deelwagens.

### 5.3.2. SENSIBILISERING - COMMUNICATIE

Algemene campagnes helpen gedragsveranderingen te bewerkstelligen. Belangrijke realisaties in het kader van het mobiliteitsplan worden via campagnes ondersteund. De gemeente Wemmel zal ook systematisch het grote verhaal blijven communiceren dat aan de basis ligt van het mobiliteitsplan: de modal shift naar stappen, fietsen en openbaar vervoer, autoluw verblijfsgebied dat met de wagen bereikbaar blijft.

- Bij de realisatie van een belangrijke nieuwe maatregel/ingreep wordt hieraan de nodige kenbaarheid gegeven.
- Het informatieblad van de gemeente wordt reeds actief gebruikt als spreekbuis naar de bevolking toe. Realisaties in het kader van het mobiliteitsplan en resultaten van politieacties (bv. rond snelheids-overtredingen of foutparkeren) kunnen opgenomen worden.
- Bij het invoeren van nieuwe lijnen, dienstregelingen (gewoonlijk in december) of tarieven (in februari) van De Lijn wordt deze informatie ook door de stad verspreid.
- Wemmel zal het SAVE-charter ondertekenen en engageert zich daarmee om de verkeersveiligheid in de gemeente te verbeteren.

### 5.3.3. HANDHAVING

Het invoeren van nieuwe snelheids- of parkeerregimes,... heeft geen zin zonder handhavingsbeleid. Een goede communicatie naar de bevolking toe is ook hier belangrijk, zodat men weet waartoe de actie dient:

- Het parkeerbeleid kan maar succesvol zijn indien de handhaving wordt verder gezet.
- Er kunnen preventieve en nadien repressieve controles gehouden worden op verschillende locaties. Over de resultaten van deze acties wordt duidelijk gecommuniceerd in het infoblad en op de website van gemeente en politiezone.
- In samenspraak met De Lijn kunnen er controles op het hinderen van het busverkeer georganiseerd worden. Deze acties richten zich op specifieke door de chauffeurs gemelde pijnpunten (en tijdstippen). Op deze manier kan de doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren.
- Om de realisatie van zone 30 gebieden en veilige schoolomgevingen waar te maken, is een handhavingsbeleid noodzakelijk.

#### 5.3.4. ORGANISATIE VAN MOBILITEITSBELEID

Intern overleg, communicatie en organisatie binnen bestuur en administratie zijn een belangrijke ondersteunende factor voor de mobiliteitsplanning.

- De mobiliteitsdienst en de Dienst Omgeving zorgen voor een nauw overleg. Dit zorgt er mee voor dat er steeds een afstemming is tussen het ruimtelijke aspect en het mobiliteitsaspect. De mobiliteitsdienst zal de concrete uitwerking van de acties verzorgen en gegevens over de effecten van deze acties verzamelen (met het oog op de jaarlijkse evaluatie en bijsturing van het mobiliteitsplan). Zij zal tevens instaan voor de samenwerking met de lokale politie en voor het contact met de bevolking en externe actoren.
- De lokale politie zal de nodige tijd reserveren voor de acties die de realisatie van het mobiliteitsplan ondersteunen. Handhaving parkeren is uitbesteed.
- Om het gebruik van het fietsroutenetwerk te ondersteunen zal de signalisatie verder worden uitgerold. Op de wegwijzers worden ook de afstanden naar nabijgelegen kernen aangegeven.
- Het tragewegenplan zal ook verder worden gerealiseerd. De afspraken in verband met herstel van trage wegen, bewegwijzering, onderhoud... worden opgevolgd. Bij de realisatie van nieuwe woonwijken zal worden vermeden dat er trage wegen verdwijnen, en zal worden nagegaan of nieuwe doorsteekjes kunnen worden gerealiseerd.

# 6

## ACTIEPROGRAMMA

In bijlage bevinden zich tabellen die een overzicht geven van de geplande maatregelen binnen dit mobiliteitsplan. Er wordt een indicatie gegeven van de termijn waarbinnen de ingreep gerealiseerd wordt. Onder korte termijn wordt een looptijd verstaan tot 3 jaar, middellange termijn loopt van 4 tot en met 6 jaar en lange termijn van 7 tot en met 10 jaar. Telkens wordt de verantwoordelijke partner aangeduid.

VECTRIS®

VITAL DECOSTERSTRAAT 67A – 0201 | 3000 LEUVEN | BELGIË

+32 (0)16 31 91 00 | [INFO@VECTRIS.BE](mailto:INFO@VECTRIS.BE) | [WWW.VECTRIS.BE](http://WWW.VECTRIS.BE)