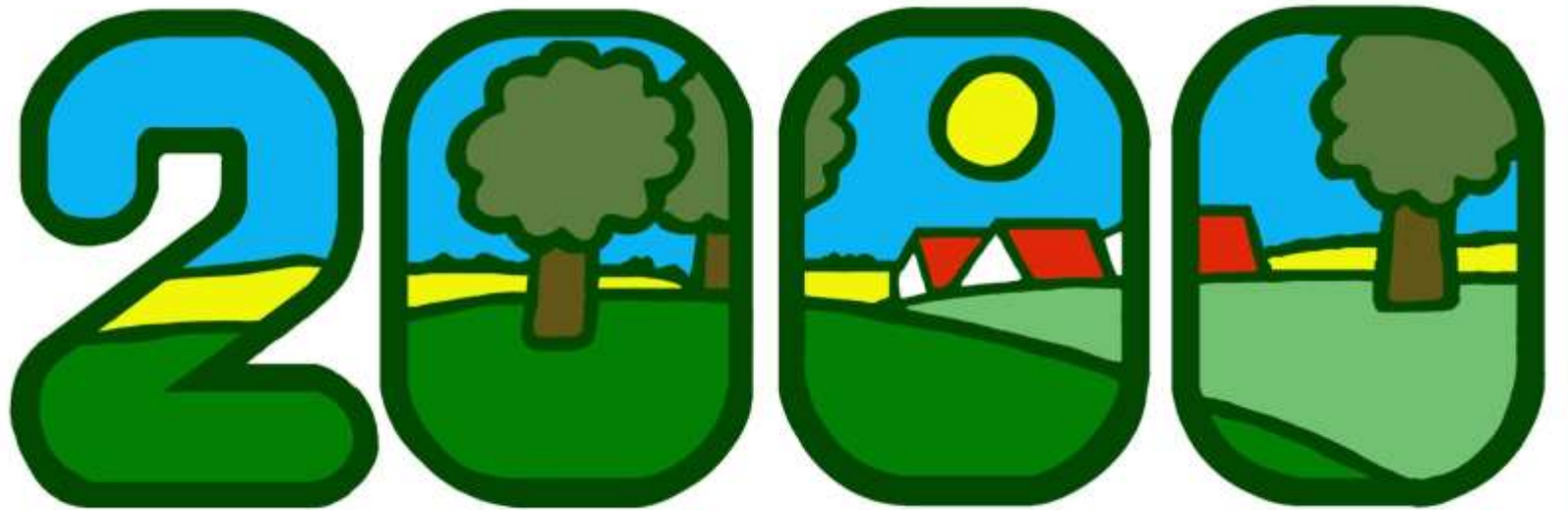


Een  
uitgewerkte  
visie op  
mobiliteit in  
Sterrebeek

# STERREBEEK



# Onze globale visie op:

**Snelheid & traagheid**

**Doorstroming**

**Circulatie**

**Ontsluiting**

**Schoolomgeving**

**Optimale trage mobiliteit**

**Fiets en voetpaden**

**Inrichting wegen en pleinen**

**Ontharding**

**Veiligheid van zwakke weggebruikers**

# Waarom een globale visie?

Verkeer stopt niet  
aan onze grenzen

Sluipwegen  
ontstaan waar  
doorstroming  
ontbreekt

Lokaal verkeer  
versus  
transitverkeer

Gewenst en  
ongewenst  
verkeer

Tijdsgebonden  
verkeersstromen

Meerdere  
wegbeheerders

Groen-blauwe  
inrichting is een  
must

Nimby – niet in  
mijn achtertuin

Cultuur  
economie  
leefbaarheid

Lange termijn  
keuzes

Quick wins

Bouwwoede &  
ruimtelijke  
ordening

# Opbouw



In dit document vindt U de visie van Sterrebeek 2000 rond mobiliteit voor de deelgemeente Sterrebeek. De insteek is het initiatief van de gemeente Zaventem betreffende mobiliteit in het kader van 'Zaventem aan zet'.

Op basis van de voorstellen van de gemeente, wordt telkens de visie van Sterrebeek 2000 uitgebreid toegelicht en waar mogelijk visueel duidelijk gemaakt.

Een deel van de oplossingen die in onze visie naar voor komen, werden in het verleden reeds naar voor geschoven als individuele voorstellen. Ze worden nu herhaald, net omdat ze nog steeds zinvol zijn en zeker in een bredere visie op mobiliteit.

De mobiliteitsoplossingen van vandaag komen onmiddellijk opnieuw onder druk te staan als de verdere exponentiële bevolkingstoename niet wordt gestopt (+15% de laatste 10 jaar).

Elke vrijstaande woning die wordt vervangen door een appartementsblok zet opnieuw druk op de leefbaarheid van ons dorp. Elke verkaveling en nieuwe wegenis trekt extra voertuigen aan.

In dat kader, kan mobiliteit niet los worden gezien van omgevingsvergunningen en openbare werken.

Op de volgende 70 pagina's vindt U telkens het voorstel van de gemeente. Bij de verschillende voorstellen hebben wij telkens een  een ! of een  aangebracht om aan te geven of we akkoord zijn, opmerkingen hebben of niet akkoord zijn. Nadien wordt onze visie over het onderwerp uitgebreid visueel toegelicht.

Kies hier het deel dat je wil bekijken of lees het hele document.

Nadien terugkeren naar dit overzicht? Klik op ons logo.



Snelheid in Sterrebeek

Circulatie in Sterrebeek

Doorstroming

Circulatie centrum

Circulatie Boesberg

Circulatie Windmolenlaan

Circulatie Voskapel

Circulatie Armendijwijk

Circulatie Hippodroomlaan

Schoolzone Kerkdries

Schoolzone Schapenweg

Fietsroutenetwerk

Onderhoud infrastructuur

Ontwerpen

Andere mobiliteit

Handhaving

Veilig fietsen & wandelen

Globale visie – heel het dossier

# Snelheid: voorstel gemeente



Hier wordt een uitbreiding van de zones 30 voorgesteld, met een duidelijke afbakening van plaatsen waar 30 en waar 50 km per uur mag gereden worden. Er wordt voorgesteld om zwaar verkeer niet meer toe te laten in bepaalde straten en woonwijken.

Bijkomende initiatieven moeten ervoor zorgen dat de snelheid daadwerkelijk vermindert. We denken aan wegversmallingen aan de ingang van de zones 30 en andere vertragende maatregelen, zoals het plaatsen van bloembakken, ...

Hier wordt gefocust op aanpassingen die het wegbeeld van de woonstraten versmallen en zo voor een lagere snelheid zorgen, met beperkte aanpassing van de huidige situatie. Dit scenario kan gezien worden als opstapje naar het meer ambitieuze tweede scenario.

De wijken en straten die nu al een snelheidsregime van 30 km/u hebben behouden dit regime. Bijkomend krijgen een aantal straten die deel uitmaken van het fietsroutenetwerk een beperking tot 30 km/u. We denken dan aan de Pastoor Vandereyckenlaan, **Kleine Geeststraat**, Rollantstraat, Jagersstraat, Terwenberglaan, Hermelijnlaan en Perkstraat. Een aantal van deze straten kan ook ingericht worden als fietsstraat.



# Snelheid: onze visie 1/2



Bij de keuzes die hier worden gemaakt dient rekening te worden gehouden met de massa van het voertuig. Een 40-tonner aan 50km/u is heel wat anders dan een auto aan 50km/u (remafstand en impact).

In een lokale verbindingsweg zoals de Kleine Geeststraat, waar een duidelijk afgescheiden fietspad aanwezig is, lijkt 30km/u over de volledige lengte overdreven. Een belangrijke reden hiervoor is dat het uitzicht van de weg niet overeenkomt met een snelheid van 30km/u. Hierdoor verliest een dergelijke maatregel zijn draagkracht.

Bovendien is de gemeente niet van plan om deze 30km/u te gaan handhaven.

Een redelijke tussenoplossing is:

- 30 km/u tussen de Hippodroomlaan en de Biesdreef;
- 50km/u tussen de Biesdreef en de Normandylaan;
- 30km/u tussen de Normandylaan en dorp;

Belangrijk is hier om gebruik te maken van flankerende maatregelen zoals versmallingen, poorten, vaste parkeervakken met bloembakken (alternerend links/rechts) en smiley snelheidsborden.

Voor de zuivere woonwijken is de keuze van 30km/u een logische keuze. Waar mogelijk zijn woonerven en fietsstraten relevant, belangrijk hierbij is dat het straatbeeld duidelijk overeenstemt met een woonerf alvorens deze maatregel in te voeren (anders is het gewoon een rechte straat met een verkeersbord waar niemand zich iets van aantrekt).



# Snelheid: onze visie 2/2



In de praktijk zal er weinig verschil zijn tussen scenario 1 & 2 qua resultaat in de woonwijken gezien de huidige inrichting en verkeersdruk reeds remmend werkt. Dus formeel alle woonwijken naar 30km/u brengen is eerder symbolisch (maar daarom niet minder relevant).

Flankerende maatregelen die hierbij zinvol zijn:

- Mobiele Smiley-snelheidsborden inzetten op probleemlocaties.
- Inrichting van bepaalde wijken als woonerf met vaste parkeerplekken en zachtere, slingerende inrichting (groen, bloembakken, etc). Hierdoor wordt duidelijk wie er prioriteit heeft: de trage weggebruiker.
- Waar mogelijk Amsterdammers vervangen door leibomen en bomen. Naast de natuurlijke invulling van het verbod op parkeren op de stoep, zorgen deze ook voor meer verkoeling en regenwaterabsorptie.
- Bij herinrichting, gebruik van holle wegen (goot in het midden van de weg) in plaats van langs de zijkanten. Bij zware regenval zal de weg als buffer kunnen gebruikt worden.
- Fietsstraten zijn zinvol maar enkel waar dit relevant is (zie ook fietsroutenetwerk).
- snelheidsremmende maatregelen dienen fietsvriendelijk te zijn.



Voor de Mechelsesteenweg opteren wij voor 30km/u vanaf de Tramlaan tot de J.M. Derscheidlaan.





# Circulatie: voorstel gemeente

Circulatiemaatregelen bepalen de verkeersstroom en ontmoedigen sluijverkeer. Dit kan met éénrichtingsstraten en knips.



# Circulatie: onze visie 1/2

Al deze maatregelen dienen zorgvuldig te worden overwogen en gebalanceerd te worden uitgevoerd. In een leefgemeenschap spelen immers naast woonbehoeftes ook economische en culturele belangen. Een dorp zonder leefbare middenstand is gedoemd om te verglijden tot een slaapstad met grote baanwinkels buiten het centrum.

Sluipverkeer ontstaat waar er een gebrek aan doorstroming is én volwaardige alternatieven onbeschikbaar zijn. Het is dus zaak om, alvorens harde maatregelen (zoals knippen) te treffen, de doorstroming degelijk aan te pakken. Harde maatregelen die op zichzelf staan zullen enkel het doorstromingsprobleem nog duidelijker maken.

De sleutelprincipes hiervoor dienen dan ook te zijn:

- doorstroming waar het nodig is;
- 'lokaal verkeer' waar het kan;
- doorzetten van deze doelstellingen naar de gewestwegen;
- solidariteit tussen alle zones/straten/wijken;
- bereikbaarheid garanderen voor de lokale economie;
- Inzetten op handhaving van onverantwoord afwijkend gedrag.

# Circulatie: onze visie 2/2

Het transitverkeer dat wordt aangestuurd vanuit de Google Map's en Waze's van deze wereld kan maar verdwijnen als de digitale wegeninfrastructuur anders wordt ingericht.

- Het lijkt ons noodzakelijk om meetgegevens op te vragen (of op te maken) over het doorgaand vrachtverkeer dat onnodig door onze straten dendert.
- Toevoegen van de Mechelsesteenweg op de wegen met kilometerheffing om ontwijking van de ring tegen te gaan .
- Aanduiding van straten als lokaal verkeer zorgt voor schrapping van deze digitale sluiptwegen.

MAAR VOORAL EERST DE **DOORSTROMING AANPAKKEN**

# Gewestwegen zijn een pijnpunt



De inrichting van de gewestwegen wordt door de inwoners als zeer problematisch geëvalueerd. De bouwtechnische uitvoering van de weginfrastructuur is echter wel correct, er is duidelijk een keuze gemaakt voor kwaliteitsvolle materialen en concepten.

Qua gebruik zien we 2 fenomenen die duidelijk als sluipverkeer kunnen worden geïdentificeerd:

- de Mechelsesteenweg aan de noordzijde dient als alternatief voor de ring en vormt een parallelle verbinding tussen de E19 (Vilvoorde) en de E40 (Sterrebeek). Deze gewestweg wordt op deze manier gebruikt als bypass door het gebrek aan doorstroming op de ring R0 – Noordoost.
- De Mechelsesteenweg aan de zuidzijde vormt een bypass tussen de E40 in Sterrebeek en het Vierarmenkruispunt op de R0. Deze gewestweg wordt op deze manier gebruikt als bypass door het gebrek aan doorstroming op de ring R0 – oost.

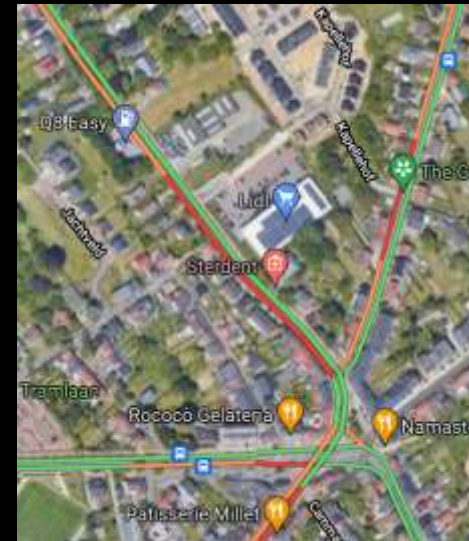
Het inrichtingsconcept en de rigide sturing van verkeerslichten op deze gewestweg houdt geen rekening met lokale tijdsgebonden verkeerstromen waardoor op piekmomenten het verkeer in de soep draait en sluipverkeer wordt gevormd én gestimuleerd.

Geautomatiseerde analyse van de verkeerstromen per tijdstip van de dag kan belangrijke info aanleveren om aangepaste tijdssturing van de verkeerslichten te voorzien: ochtendmodus, dagmodus, avondmodus. Het is spijtig dat de metingen in januari 2020 niet genoeg detailinformatie aanleveren om gericht te sturen.

Je hoeft hiervoor geen langdurige metingen uit te voeren : Google maps geeft u de antwoorden

Voor kruispunten op gewestwegen met een grote volumebehoefte dienen aanpassingen te worden voorzien:

- Verlengde voorsorteerstroken om blokkering te voorkomen
- Conflictvrije modus (gedurende bepaalde periodes) om lange rijen en blokkeringen te voorkomen

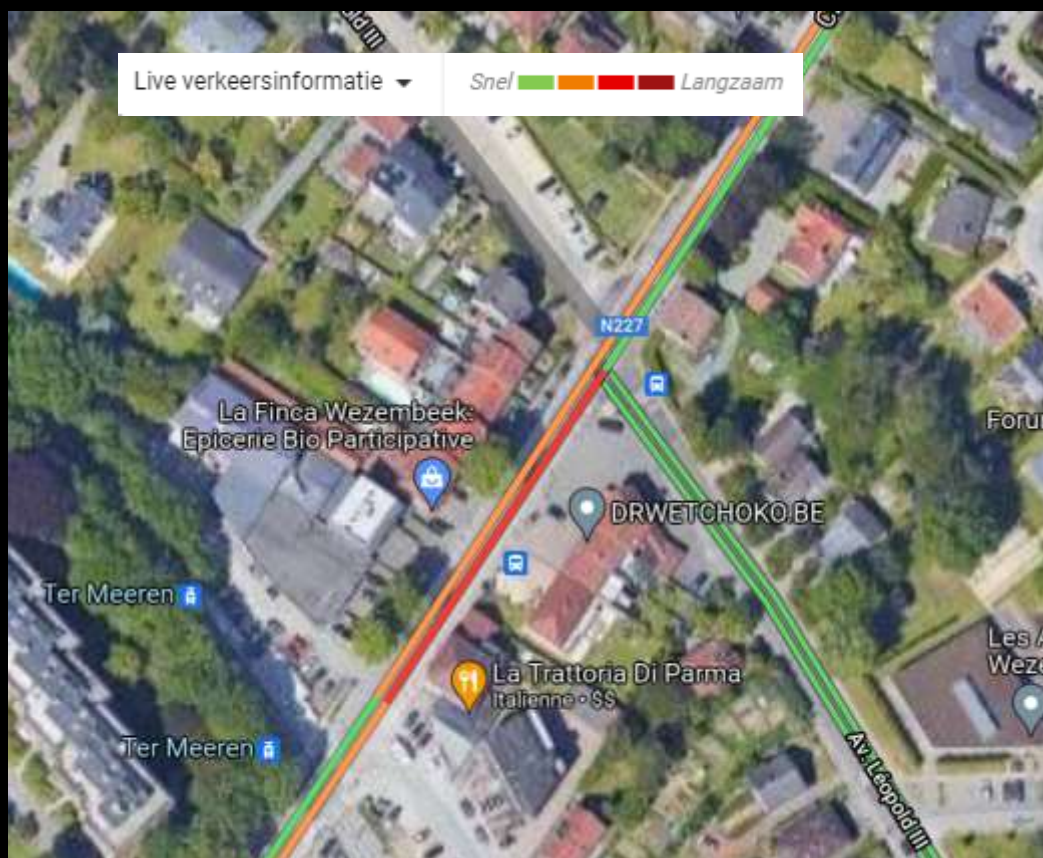


Live verkeersinformatie ▾

Snel    Langzaam

# Mechelsesteenweg – Leopold III/Grensstraat, Wezembek

De inrichting en sturing van verkeerslichten houdt geen rekening met piekbelasting op bepaalde momenten. Hierdoor blokkeren dikwijls één of twee afslaannde voertuigen de goede doorstroming. Activatie van telkens één rijrichting is noodzakelijk. Naast deze configuratie dient uiteraard aanwezigheidsdetectie actief te zijn om onnodig groen licht te voorkomen. Bijkomend dient geanalyseerd te worden of voorsorteerstroken bijkomend een oplossing kunnen bieden (indien de ruimte kan gevonden worden) én of een bretel kan aangelegd worden ter hoogte van de krantenwinkel.



## Mechelsesteenweg – Hippodroomlaan, Sterrebeek

De inrichting en sturing van verkeerslichten houdt geen rekening met piekbelasting op bepaalde momenten. Hierdoor blokkeren dikwijls één of twee afslaande voertuigen de goede doorstroming.

Op deze locatie is aanpassing van de verkeerslichten geen oplossing, hier ontbreken twee voorsorteerstroken (met capaciteit van 4 voertuigen), telkens op de Mechelsesteenweg in beide rijrichtingen.

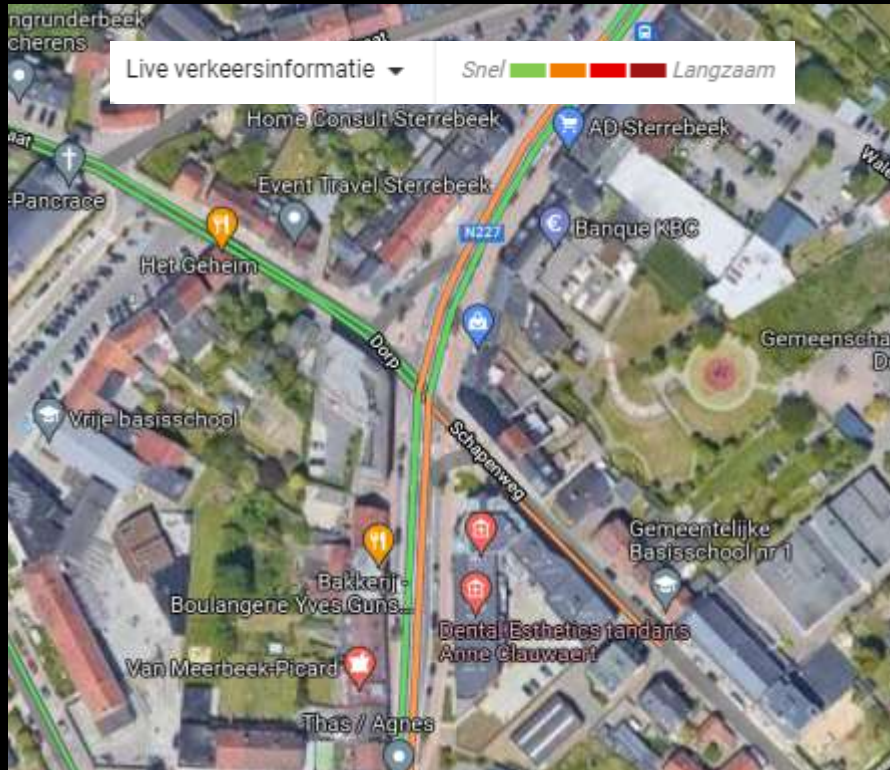
Vanop de gewestweg kan men telkens verkeerslichtvrij naar rechts afslaan, evenwel vanop de Hippodroomlaan is dit niet het geval. Hierdoor stremt de doorstroming vanuit de Hippodroomlaan-noord en zuid.

Door dit laatste fenomeen ontstaat de ‘behoefte’ aan een sluipteg vanaf Sterea via de Hermelijnaan. Indien men in de Hermelijnaan een knip wenst door te voeren, dient de doorstroming vanop de Hippodroomlaan te worden geoptimaliseerd.



## Mechelsesteenweg – Dorp/Schapeenweg, + kruispunt, Sterrebeek

De inrichting en sturing van verkeerslichten dient aangepast te worden aan de toekomstige behoeftes. Aangezien beide zijstraten (Dorp en Schapeenweg) potentieel éénrichtingsverkeer worden, zal een aangepaste sturing van de verkeersstroom noodzakelijk zijn (langere periodes doorstroming op gewestweg). Dit zal de druk doen afnemen rond het De Beusscherplein. Indien de Schapeenweg wordt ingericht als éénrichtingsstraat, is het aangewezen om een voorsorteerstrook in de Schapeenweg te voorzien (links afslaand verkeer om de schoolzone vlot vrij te maken).



## Mechelsesteenweg – Tramlaan/Waalsestraat, Sterrebeek

De eerste vraag die zich stelt: moet al het zuivere transitverkeer werkelijk door de dorpskom worden geleid? Dienen er geen structurele maatregelen te worden ingericht bijvoorbeeld onder de vorm van eigen ontsluiting naar de E40 vanuit Moorsel/Vrebos/Leefdaal?

Moet het vrachtverkeer, dat (delen van) de ring probeert te vermijden werkelijk door de dorpskom denderen?

Moet er op de lange termijn niet ingezet worden op sneltramverbindingen tussen de periferie en Brussel, we denken hierbij aan een sneltram tussen Leuven en Tervuren.

Op het kruispunt komen 4 bovenlokale wegen toe en twee lokale wegen. De breedte en capaciteit van deze wegen is geen correcte voorstelling van de volumes die deze wegen moeten slikken.

De Waalsestraat (toevoer Moorsel/Vrebos/Leefdaal) slikt in verhouding driedubbel zoveel verkeer als zijn huidige inrichting doet vermoeden.

Bovendien heeft de Gemeente Zaventem net op deze reeds versmalde zone, nog nieuwbouwwoningen toegelaten zonder rekening te houden met de mobiliteitsimpact. Eén geparkeerd voertuig op de rijbaan verziekt de hele verkeerssituatie.

Elke nieuwbouwwoning voor jonge gezinnen in Sterrebeek = 2 nieuwe voertuigen.

Men moet hierbij niet naar Vlaamse gemiddelden kijken maar naar de realiteit:

Als je in Sterrebeek een woning kan kopen ben je een tweeverdiener en heb je in de huidige omstandigheden twee auto's nodig. Worden we daar vrolijk van; absoluut niet.

Moeten we hiermee rekening houden in vergunningstrajecten: absoluut wel!





# Mechelsesteenweg – Tramlaan/Waalsestraat, Sterrebeek

Er stellen zich hier meerdere echt praktische problemen:

De inrichting en sturing van verkeerslichten houdt geen rekening met piekbelasting op bepaalde momenten.

's Morgens heb je stromen afkomstig van Wezembeek, Moorsel en Everberg richting E40, 's avonds heb je verkeerstromen in de andere richting. Sluipverkeer ontstaat hier via parallelle wegen zoals de Windmolenlaan – Tramlaan en Windmolenlaan- Zavelstraat.

De aanwezige voorsorteerstroken zijn te kort (in functie van de verkeersstromen) en daardoor blokkeren dikwijls één of twee afslaande voertuigen de goede doorstroming.

Activatie van telkens één rijrichting is noodzakelijk gedurende bepaalde tijdstippen. Naast deze configuratie dient uiteraard aanwezigheidsdetectie actief te zijn om onnodig groen licht te voorkomen. Bijkomend dient geanalyseerd te worden of langere voorsorteerstroken bijkomend een oplossing kunnen bieden.

De Voskapelstraat moet geïntegreerd worden in de opzet van de verkeerslichten met het kruispunt Tramlaan/Mechelse steenweg. Rechts afslaan vanuit de Voskapelstraat kan hierbij dan vrij zijn (dmv voorsorteerstrook), links afslaan zou aangestuurd moeten worden met een verkeerslicht.



## Baanwinkels

In het recente verleden werden bouwvergunningen afgeleverd voor baanwinkels op deze gewestweg. Deze baanwinkels creëren dagdagelijks doorstromingsproblemen aangezien er geen inrichting van voorsorteerstroken werd opgelegd (zodat kruisend afslaand verkeer de goede doorstroming niet zou belemmeren).

Aanpassing ter hoogte van de LIDL en de Bioplanet dringen zich op én het vergunningsbeleid dient aangepast te worden bij inplanting van grote winkels of woonprojecten die extra verkeersbewegingen doen vermoeden.



# Mechelsesteenweg – Leuvensesteenweg, Nossegem

De inrichting en sturing van verkeerslichten houdt geen rekening met piekbelasting op bepaalde momenten. Hierdoor blokkeren dikwijls twee of drie afslaande voertuigen (of één enkele vrachtwagen) de goede doorstroming van tientallen andere voertuigen. De impact van deze slechte regeling loopt door tot aan de E40 en zorgt voor dagelijkse files en sluijverkeer (oa via de Colruyt-route).

Ook op deze locatie zie je grote verschillen tussen 's morgen en 's avonds. 's Morgen gaat de stroom richting E40, 's avonds in de omgekeerde richting.

Op deze locatie is tijdsgebonden aanpassing van de verkeerslichten een deeloplossing, daarnaast is op deze locatie de verlenging van de voorsorteerstroken (huidige capaciteit maximaal 3 voertuigen) te voorzien. Opschalen van de voorsorteerstrook naar 8 voertuigen is noodzakelijk.

Positief is alvast dat de voorsorteerstrook komende van Kortenberg, wel correct uitgevoerd werd inclusief aangepaste sturing van de verkeerslichten.



# Circulatie Centrum: voorstel gemeente

**Volgende bijkomende circulatiemaatregelen verminderen het sluipverkeer door het centrum en maken de schoolomgevingen veiliger.**

Dorp - Zavelstraat: beperkt éénrichtingsverkeer van de Mechelsesteenweg tot de Zeenstraat.



Rollantstraat en Nieuwstraat: beperkt éénrichtingsverkeer vanaf het De Beuscherplein.



Schapenweg: beperkt éénrichtingsverkeer van de Jagersstraat tot de Mechelsesteenweg



# Circulatie Centrum: onze visie 1/3

Aanpassing scenario Dorp - Zavelstraat: beperkt éénrichtingsverkeer van de Mechelsesteenweg tot de Kerkdries. De parking van de Kerkdries dient bereikbaar te blijven vanop de Boesberg, Tramlaan, Zeenstraat en Zavelstraat.

Flankerende maatregelen:

- Nieuwstraat aanpassen naar fietsstraat met kwalitatieve voetpaden;
- Zavelstraat aanpassen met voet en fietspaden, algemene wegversmalling voor voertuigen en max 3.5t.
- Inrichting Dorp met fietspad en voetpaden langs beide zijden.
- Herinrichting Kerkdries als woonerf met aparte brede voet en fietspaden.
- Herinrichting De Beusscherplein met lichte inkrimping parking en gescheiden in-uitrit voor voertuigen op de Mechelsesteenweg.



# Circulatie Centrum: onze visie 2/3

Onderstaande tekening is maar één van de mogelijke opties met het De Beusscherplein. Een idee dat echter wel rekening houdt met een aantal principes die het centrum leefbaarder en aangenamer moeten maken:

- Een aangenamer plein in het centrum met beperking van het aantal parkeerplaatsen op het plein zelf. Er is voldoende capaciteit op parkings die net buiten de hoofdas liggen: aan de Delhaize, langsheen de Mechelsesteenweg, aan de Kerkdries en de Maalderij.
- Er is dus ruimte voor een gedeeltelijk alternatieve en groenere invulling van het De Beusscherplein.
- Daarnaast zijn een openbaar toilet, een fontein en rustbanken een must voor een aangename invulling van een dorpsplein.
- Het kruispunt Walenhof-Rollantstraat-Mechelsesteenweg, met in en uitrijdende voertuigen op één locatie, is bijzonder onoverzichtelijk en gevaarlijk vandaar dat we één inrit en één aparte uitrit voorzien.
- Parkings dienen correct te worden aangeduid (Parking Maalderij?)



# Circulatie Centrum: onze visie 3/3

Bij herinrichting van lager gelegen pleinen zoals het De Beusscherplein en de Kerkdries moet sterk overwogen worden om deze in te richten als een waterplein:

- een ondergronds bufferbekken / gemeenschappelijke regenwatertank voorzien.
  - o Deze buffercapaciteit kan een oplossing bieden voor wateroverlast en dit op één van de lagere gelegen straten van Sterrebeek;
  - o Inwoners rond het plein kunnen deze gemeenschappelijke regenwatertank dan gebruiken voor het aansluiten van toiletten/wasmachine in hun privéwoning;
  - o Deze gemeenschappelijke regenwatertank kan voeding bieden aan een waterpartij op het plein.
- Een waterpartij (gevoed vanuit het bufferbekken) en bijkomend groen aan te leggen. Dit zou de aanblik van het plein verzachten alsook verkoeling brengen tijdens hete zomers. Het gebruik van de waterpartij zorgt voor de beluchting van de ondergrondse tank en op die manier het behoud van de waterkwaliteit.
- De parkeerzone te ontharden en insijpeling mogelijk te maken.

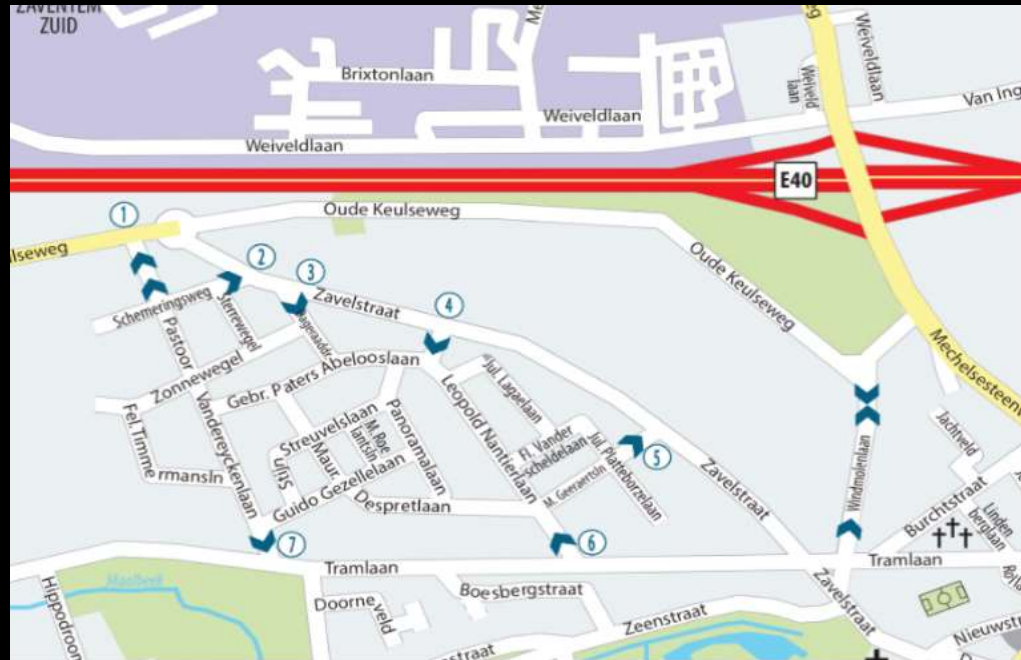


# Circulatie Boesberg: voorstel gemeente



De voorgestelde maatregelen ontmoedigen doorgaand verkeer en beperken de omrijtijd voor de inwoners:

- tegengesteld éénrichtingsverkeer in de Pastoor Vandereyckenlaan (enerzijds van de Schemeringsweg tot de Oude Keulseweg en anderzijds van de Guido Gezellelaan tot de Tramlaan);
- éénrichtingsverkeer bij de toegangswegen tot de Boesbergwijk: toegang tot de wijk via Leopold Nantierlaan (4 en 6) en Dageraadreef (3),
- verlaten van de wijk via Pastoor Vandereyckenlaan (1 en 7), Maurice Geeraertslaan (5) en Schemeringsweg (2);





# Circulatie Boesberg: onze visie



Bij de huidige werken op de Boesberg is al duidelijk dat de korte eenrichtingsstukken op de Vandereyckenlaan niet werken. Transitverkeer negeert gewoon de verboden rijrichting aangezien de pakkans nihil is.

Bij gebrek aan permanente handhaving stelen wij voor:

- Dageraadreef knippen ten opzichte van de Zavelstraat
- Schemeringsweg knippen ten opzichte van de Zavelstraat
- Leopold Nantierlaan knippen ter hoogte van de Tramlaan
- Pastoor Vandereyckenlaan knippen ter hoogte van de Oude Keulseweg

In deze oplossing wordt de wijk ontsloten door de twee toegangen via de Zavelstraat en één via de Tramlaan.

Alle wegen in de wijk worden hierbij dan ook gebruikt voor lokaal verkeer.

Er blijft een beperkt risico op sluipverkeer via de Guido Gezellelaan en de Panoramalaan, in voorkomend geval kan daar geopteerd worden om bijkomende centrale knips te plaatsen. Uiteraard moet men de lusten afwegen tegen de lasten van dergelijke bijkomende knips.

Bijkomende inrichting om snelheid te beheersen en doorstroming te verbeteren:

- rondpunt aan Zavelstraat-Leopold Nantierlaan
- rondpunt aan Zavelstraat-Maurice Geeraertslaan of extra knip
- bretel aan kruispunt Zavelstraat – Tramlaan om afslaand verkeer richting Kraainem vlotter te laten verlopen

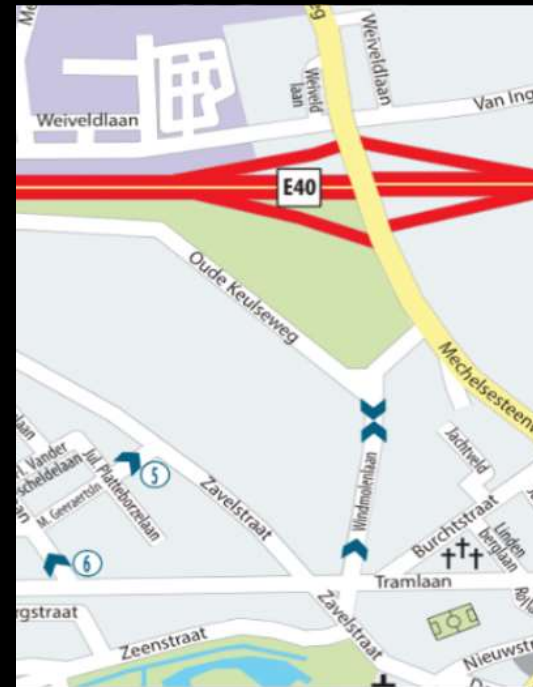


# Circulatie Windmolenlaan: voorstel gemeente



De voorgestelde maatregelen ontmoedigen doorgaand verkeer en beperken de omrijtijd voor de inwoners:

éénrichtingsverkeer in de Windmolenlaan (van de Tramlaan tot aan de parking)



# Circulatie Windmolenlaan: visie bewoners

De inwoners van de Windmolenlaan hebben een eigen analyse gedaan van de problematiek en stellen het volgende vast:

- Hoge snelheid – het doorgaand verkeer houdt gemiddeld een te hoge snelheid aan zowel naar beneden om nog tijdig door het “groene” licht te geraken, als naar boven om de zone met geparkeerde wagens zo snel mogelijk te passeren.
- Drukke door “sluipverkeer” – de verkeersactiviteit neemt zienderogen toe, zeker sedert de verhoogde commerciële activiteit op de Mechelsesteenweg. Dat er meer auto’s zijn is op zich niet direct het probleem, wel de manier waarop het verkeer verloopt, en dan vooral het niet respecteren van de verkeerslichten onderaan de straat.
- Parkeerfaciliteiten – sedert de invoering van het parkeren voor wagens met twee wielen op straat is er al menige autospiegel gesneuveld en auto’s beschadigd; deze kosten zijn telkens voor de inwoner daar zelden of nooit de “dader” zich kenbaar maakt.
- De essentie van een straat bestaat er in gemeenschappen te verbinden en burgers toe te laten zich te verplaatsen.
- De vrees bestaat dat het toepassen van een éénrichtingsstraat enkel de uitnodiging tot een hogere snelheid zal aanwakken daar de bestuurders weten dat er uit de tegenovergestelde richting geen verkeer zal komen.
- Bovendien zal éénrichtingsverkeer in de Windmolenlaan bijkomende druk zetten op de Mechelsesteenweg en de Zavelstraat die nu al overbelast zijn.



# Circulatie Windmolenlaan: onze visie



Aansluitend bij de analyse en voorstellen van de bewoners stellen we dan ook de volgende oplossing voor:

- Aanhouden van 2-richtingsverkeer daar de lokale ontsluiting in beide richtingen noodzakelijk is.
- Invoeren van 30km snelheidsbeperking door invoering van de fietsstraat.
- Een integratie van de verkeerslichten onderaan de Windmolenlaan met die van de Tramlaan/Zavelstraat om een vlottere doorstroom toe te laten: verkeerstechnisch dient dit als één kruispunt te worden gezien.
- Een duidelijkere markering op het wegdek van parkeervakken, middenlijn en stop-streep (te voorzien 2m verder van het kruispunt met de Tramlaan).
- Aanleg van kruisende voet- en fietspaden aan de Tramlaan op een verhoogd plateau zorgt voor remmende werking en meer comfort voor de fietser en voetganger.
- Groenblauwe aanleg van de parkeervakken.
- Gezien de sterke helling van de straat is er een versnelde afvoer van regenwater, aanleg van opvangen en buffercapaciteit in de helling noodzakelijk.



# Circulatie Voskapel: voorstel gemeente



Voorgestelde maatregelen:

- Beperkt éénrichtingsverkeer in de Voskapelstraat vanaf de rotonde tot aan begin bebouwde kom. Winkelen in Sterrebeek vanuit Everberg blijft makkelijk zonder omweg. Een twee scenario laat een omgekeerde beweging toe. !
- Tweerichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer enkel in de bebouwde kom. !
- Tweerichtingsverkeer over de volledige lengte blijft toegestaan voor de bussen van De Lijn. !

We verminderen hiermee het sluipverkeer en creëren meer ruimte om een veilige en brede(re) fietsstrook aan te leggen in functie van de verlenging van de fietssnelweg F203 richting Bertem. !



# Circulatie Voskapel: onze visie 1/3



Het ontbreken van een werkende ontsluiting voor de Gemeente Kortenberg en de groei in wooneenheden aldaar, zorgt voor mobiliteitsproblemen in de Voskapelstraat in Sterrebeek. De uitgewerkte oplossingen dienen dan ook in eerste instantie om de problemen voor Sterrebeek op te lossen. Gemeente Zaventem dient zich, bij elke extra wooneenheid aan zijn grenzen, uit alle macht te verzetten tegen deze dossiers, gezien de continue mobiliteitsimpact ervan op Sterrebeek.

De beide voorgestelde oplossingen van de gemeente houden in dat de bewoners van Sterrebeek ten noorden van de E40 min of meer gereduceerd worden tot tweederangs Sterrebekenaars.

Men heeft immers een rechtstreekse toegang voorzien naar het centrum van Sterrebeek. Om terug te keren naar hun woning dienen zij echter via de Weilveldlaan-Van Ingelomstraat en de smalle Dewandelaerstraat naar huis terug te keren.

Dat is een oplossing die **in de huidige omstandigheden onleefbaar is voor deze bewoners**.

Naast Sterrebekenaars hebben ook een aantal inwoners van de wijk Armendaal een economische en/of culturele band met Sterrebeek, ook deze band wordt in beide scenario's doorgesneden.

Men dient hier dus eigenlijk een oplossing te zoeken voor het echte probleem: het doorgaand verkeer waarvan de passage doorheen Sterrebeek zuiver transitverkeer is. Verkeer afkomstig van Kortenberg en Everberg heeft immers geen werkbare aansluiting op de E40.

**Er is hier geen mirakel oplossing.** Men staat dus voor de keuze: de huidige situatie accepteren (en waar mogelijk optimaliseren) of een degelijk, leefbaar maar ingrijpender alternatief te voorzien. Op de volgende pagina's worden verschillende puzzelstukken gelegd; samen vormen zij potentieel een werkbare oplossing maar echt optimaal wordt het nooit.

# Circulatie Voskapel: onze visie 2/3

In het voorstel van de gemeente zou de figuur hiernaast de opzet worden. Er rijzen evenwel stevige probleemzones die moeten aangepakt worden (rode cirkels). Het kan immers niet de bedoeling zijn om een bestaand probleem gewoon te verleggen naar andere zones en daar bijkomende hinder te creëren.

Op de volgende pagina's worden voorstellen uitgewerkt om deze problematieken zo veel mogelijk weg te werken zodat het geheel werkbaar en leefbaar wordt.

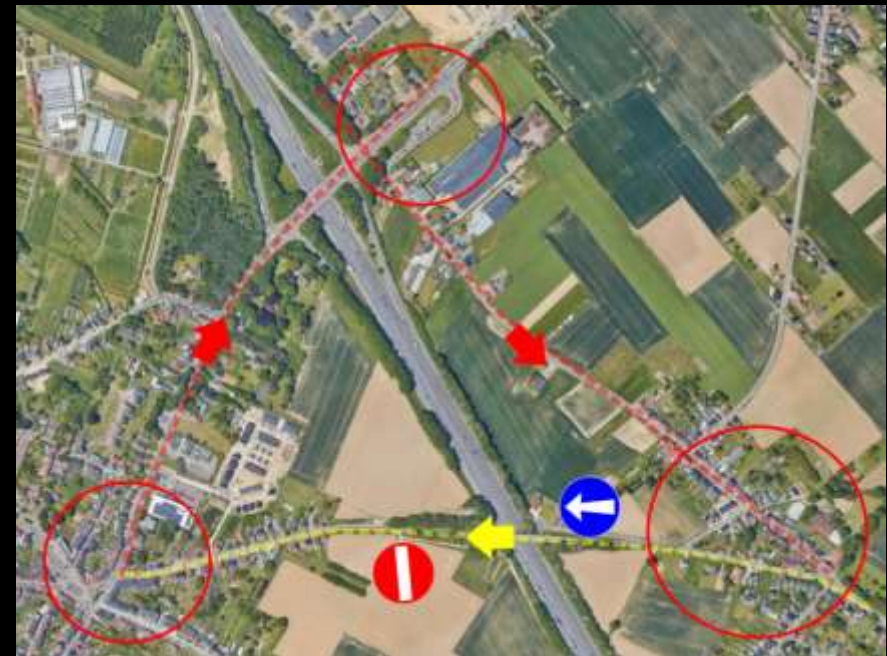
Het kan uiteraard niet de bedoeling zijn om vandaag mobiliteitsoplossingen te zoeken en dan nadien te moeten vaststellen dat alsnog bijkomende verkavelingen en honderden appartementen worden toegelaten in deze zone.

Ook de buurgemeenten, die voor dit transitverkeer zorgen, hebben een zware verantwoordelijkheid, elke verkaveling op hun grondgebied zorgt voor bijkomende overlast in onze straten.

We voorzien in eerste instantie een optimalisatie van de bestaande situatie die reeds oplossingen aanreikt voor een gedeelte van de problemen.

Pas als deze optimalisatie geen soelaas brengt, kan men overwegen om ingrijpende maatregelen te treffen.

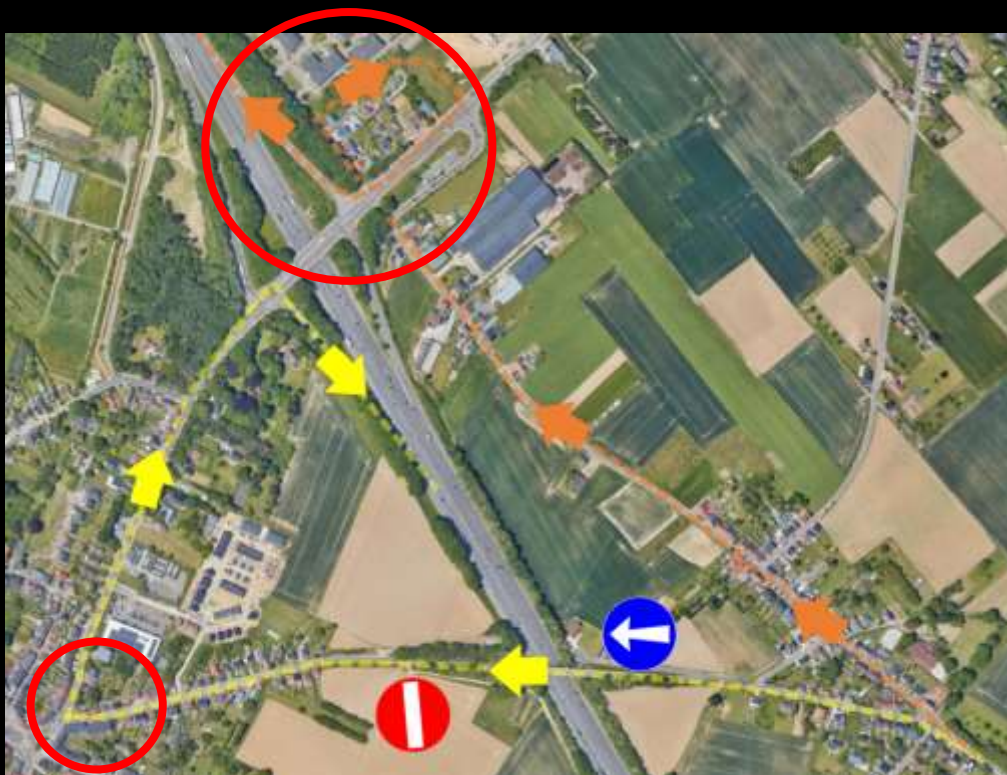
Ingrijpender zijn onze **light optie** en een **uitgebreide optie** voor de zone van de Oude baan - Dewandelaerstraat. Na uitvoering van de optimalisaties dient eerst geanalyseerd worden wat het effect is van de ingevoerde maatregelen alvorens de uitgebreide maatregelen te treffen (meten is weten).



# Circulatie Voskapel: onze visie 3/3

Naast de ontsluiting naar Sterrebeek is er ook de problematiek van de ontsluiting van en naar de E40 komende vanuit Kortenberg/Everberg. Op de tekeningen hiernaast is aangegeven wat de logische stromen zouden kunnen zijn zowel richting Brussel als richting Leuven als men scenario 1 van de gemeente zonder meer zou uitvoeren.

Het is duidelijk dat er aanpassingen dienen te worden gedaan aan diezelfde probleemzones om deze oplossing leefbaar te houden.

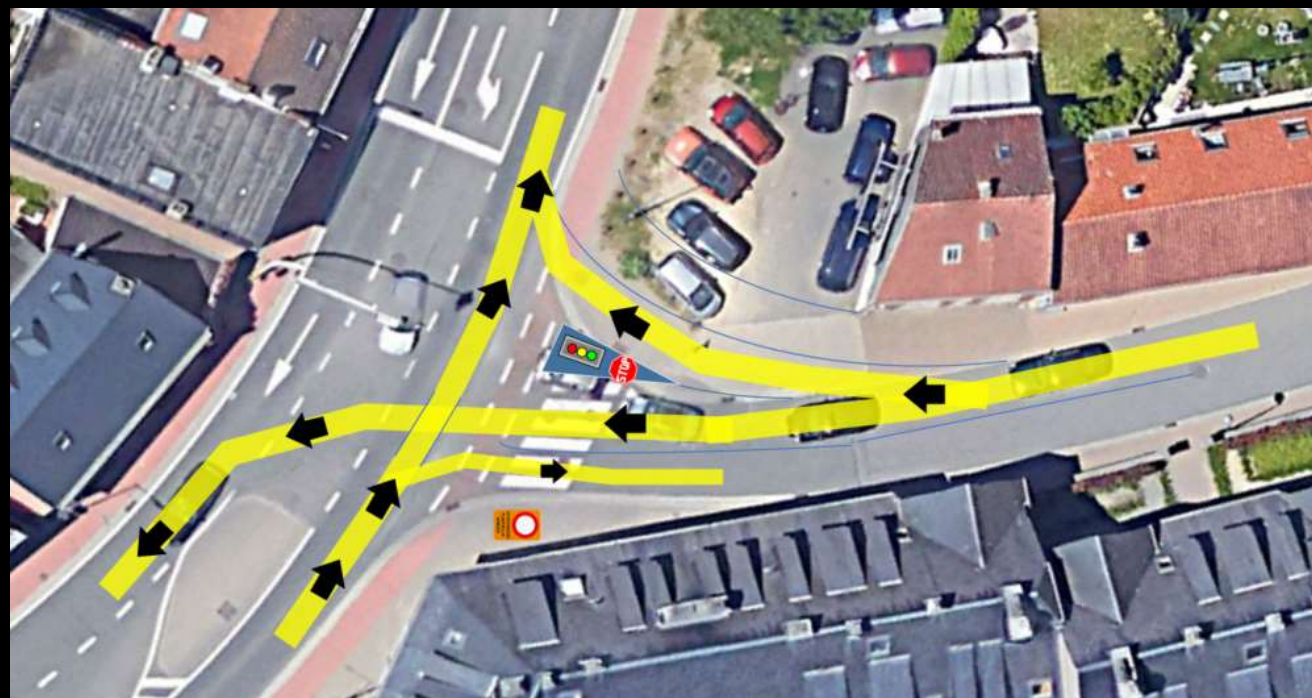




# Circulatie Voskapel, optimalisatie: Voskapel - Mechelsesteenweg

De Voskapelstraat vraagt een aanpassing met een degelijke en veilige ontsluiting naar de Mechelsesteenweg. Wij opteren hierbij voor de volgende aanpassingen:

- Toevoegen van de Voskapelstraat op de sturing van de verkeerslichten voor links afslaand verkeer (richting centrum Sterrebeek)
- Creatie van een voorsorteerstrook naar rechts (verkeer richting E40) -> vlottere doorstroming
- Flankerende maatregelen in de Voskapelstraat zelf:
  - Vaste parkeervakken met bloembakken, deze kunnen altemnerend links en rechts worden opgesteld om het snelweg-effect te breken.
  - Smiley-snelheidsborden
  - Voet- en fietspaden waar er voldoende breedte is
  - Fietsstraat voor het laagste gedeelte; zie ook de uitgewerkte oplossing in het gedeelte 'fietsroutenetwerk'



# Circulatie Voskapel, optimalisatie: Weiveldlaan 1/2

Cruciaal in het oplossen van de problematiek van de Voskapelstraat is de correcte ontsluiting van de Weiveldlaan en de Van Ingelgomstraat. In het kader van het RUP Zaventem-Zuid is een aangepaste ontsluiting voorzien, maar een ontwerp werd nooit echt inzichtelijk gemaakt. Op deze pagina hebben wij geprobeerd om een oplossing aan te leveren voor deze zone; oplossingen voor capaciteitsproblemen en de bijhorende files.

Er dienen twee primaire ontsluitingen te worden gerealiseerd met aansluiting op ronde punten:

- Hoofdas komende van de afritten E40 -> IKEA.
- Hoofdas komende van de IKEA -> opritten E40.

Deze ontsluitingen moeten conflictvrij zijn en dienen los te staan van andere verkeersstromen. Geen kruisend verkeer, geen links afslaand verkeer.

Er dienen twee secundaire ontsluitingen te worden gerealiseerd eveneens aansluitend op ronde punten:

- As komende Nossegem -> IKEA.
- As komende van de Ikea -> Nossegem



# Circulatie Voskapel, optimalisatie: Weiveldlaan 2/2

Hoofdassen en secundaire assen kruisen nergens met andere wegen en zijn onderling verbonden met ronde punten om doorstroming te garanderen.

Lokale verkeersstromen naar de Van Ingelgomstraat – Dewandelaerstraat gebruiken dezelfde infrastructuur; door de voorrangsregeling op de ronde punten zal de doorstroming naar de Van Ingelgomstraat – Dewandelaerstraat evenwel gegarandeerd zijn:

- Komende van Nossegem sla je rechts af, aan het rondpunt heb je voorrang richting de Dewandelaerstraat.
- Komende van Sterrebeek sla je rechts af, aan het rondpunt heb je voorrang richting de Dewandelaerstraat.



# Circulatie Voskapel: optimalisatie, ons voorstel

## samengevat



Alvorens zware investeringen en nieuwe circulatiemodellen op te zetten, dient maximaal ingezet te worden op de optimalisatie van de bestaande infrastructuur en de ontsluiting.

Samenvattend zien wij dan ook de volgende optimalisaties/keuzes:

1. Behoud van tweerichtingsverkeer in de Voskapelstraat; geen tweederangs Sterrebekenaars;
2. Verbetering ontsluiting van de Voskapelstraat naar de Mechelsesteenweg;
3. Verbeterde ontsluiting van de Weiveldlaan – Van Ingelgomstraat;
4. Verbeterde inrichting van de Voskapelstraat: volwaardige voetpaden;
5. Verbeterde inrichting van de Voskapelstraat: volwaardige oplossing voor fietsers dmv fietsstraat en fietspaden (zie voorstel fietsroutenetwerk);
6. Duidelijk vertragende inrichting van de Voskapelstraat met vaste parkeerstroken die alternerend worden ingericht (zie voorstel fietsroutenetwerk);

**Pas nadien is het zinvol om éénrichtingsverkeer te overwegen gezien de zware investeringen die deze zullen vergen.** Voor de volledigheid hebben wij deze alvast inzichtelijk gemaakt op de volgende pagina's.



# Circulatie Voskapel , Van Ingelgomstraat – Dewandelaerstraat: Light optie 1/2

Indien de Voskapelstraat alsnog een probleemstraat blijft, ook na de optimalisatie, kan overwogen worden om het transitverkeer te beperken door middel van éénrichtingsverkeer vanaf de brug over de E40. Daardoor wordt transitverkeer beperkt tot één richting. Het verkeer in de andere richting moet onherroepelijk ergens naar toe. De oplossing die hiervoor naar voor wordt geschoven is de ontsluiting van de Weiveldlaan. De terugkerende verkeersstroom wordt dus omgeleid via de Weiveldlaan naar de Van Ingelgomstraat, de bewoning is daar in het eerste gedeelte beperkt.

Mits flankerende maatregelen is de situatie in dat gedeelte werkbaar en leefbaar.

In het tweede gedeelte richting Everberg, en meer bepaald tussen de Voskapellelaan (afslag Colruyt) en het rondpunt met de Schutterslaan, is de situatie moeilijker doordat de straten smaller worden én verderop op de straat wordt geparkeerd. Bovendien werden hier recent nog extra woningen vergund die de mobiliteit niet ten goede komen. Deze zone is de meest complexe om op te lossen én er wordt hier geflirt met de leefbaarheid. Daarom worden hier twee opties voorzien: een light optie en uitgebreide optie.



**De factuur van deze oplossingen mag gerust bij gemeente Kortenberg worden meergelegd!**

# Circulatie Voskapel , Van Ingelgomstraat – Dewandelaerstraat: Light optie 2/2

In de eerste optie wordt de Dewandelaerstraat éénrichting waardoor verkeer komende van de Weiveldlaan aan de Vossenstraat links moet afslaan.

Komende aan de Voskapelstraat kan het verkeer dan enkel links afslaan om richting het rondpunt met de Schutterslaan te rijden.

De Vossenlaan zelf wordt hierbij éénrichting om deze straat leefbaar te houden.

Voordeel van de oplossing is de snelle realisatie en beperkte investeringen.

Nadeel is de toegenomen verkeersstroom doorheen het dichter bebouwde deel van de Van Ingelgomstraat en de Vossenstraat. Deze straten zijn eigenlijk niet echt voorzien voor dergelijke verkeersstromen.

Op de volgende pagina stellen we een uitgebreide optie voor.

In beide opties zijn uiteraard flankerende maatregelen noodzakelijk (zie ook andere Zones).



# Circulatie Voskapel , Van Ingelgomstraat – Dewandelaerstraat

## Uitgebreide optie 1/2

In het tweede gedeelte richting Everberg hebben we gezien dat optie toch wat nadelen heeft qua leefbaarheid. Wij hebben dan ook een optie uitgewerkt die technisch en qua leefbaarheid de voorkeur wegdraagt maar zwaar raakt aan de essentie van het bestaan van onze vereniging: behoud van open ruimte.

Met grote tegenzin voorzien wij in de uitgebreide optie, in de oprichting van een bretel van 280m die terugkerend verkeer, komende van de Weiveldlaan, afleidt naar de Voskapelstraat zodat de hele wijk wordt gespaard.

Deze oplossing houdt verder het volgende in:

- Het meest bebouwde gedeelte van de Van Ingelgomstraat en de Dewandelaerstraat wordt éénrichting.
- De Vossenstraat wordt éénrichting
- Verkeer uit de Voskappellelaan afkomstig van de Colruyt wordt rond de woonzone geleid (verplicht afslaan naar rechts).
- Sluipverkeer naar de Colruytroute wordt afgeblokt.



# Circulatie Voskapel , Van Ingelgomstraat – Dewandelaerstraat: Uitgebreide optie 2/2

Nadelen:

- Inname van landbouwgrond
- Grotere investeringen
- Beslag op de open ruimte én verharding
- Aanleg van wegenis -> magneet voor bebouwing.

Men zou zich zelfs kunnen inbeelden dat de Voskapelstraat helemaal wordt afgesloten voor doorgaand verkeer door een tweerichtingsbretel aan te leggen die Everberg verbindt met de Weiveldlaan.



Sterrebeek 2000 wil een dergelijke uitgebreide optie enkel ondersteunen onder voorwaarde dat:

- Alle andere maatregelen eerst worden uitgevoerd (zie ook voorbereidingsfase)
- De nieuwe bretel niet wordt uitgerust met nutsvoorzieningen (behoudens verlichting) om bewoning te voorkomen.
- Voorzieningen worden aangelegd voor 100% insijpelen van regenwater.



# Circulatie Hippodroom-Armendijwijk: voorstel gemeente

Voorgestelde maatregelen:

Vanaf de Korenbloemlaan tot de Armendijlaan wordt de Hippodroomlaan éénrichtingsverkeer (1 rijvak).



- Voor het autoverkeer wordt een lus gecreëerd via de Armendijlaan en Korenbloemlaan die ook ingericht worden als éénrichtingsstraten.
- We maken een afgescheiden fietspad in de Hippodroomlaan (blauwe lijn). In het dubbele deel van de Hippodroomlaan wordt de ventweg (weg die parallel loop aan de hoofdweg) gebruikt als fietspad. Vanaf de Korenbloemlaan tot de Armendijlaan wordt één rijstrook ingericht als fietspad (afgescheiden van de weg via bloembakken).

Met deze maatregelen verminderen we de snelheid van het gemotoriseerde verkeer en maken we gebruik van de bestaande infrastructuur om een veilig fietspad te creëren.



# Circulatie Hippodroom-Armendijwijk: onze visie 1/2

Men heeft in het verleden de Hippodroomlaan nooit doorgetrokken tussen de Tramlaan en de Mechelsesteenweg waardoor sluijverkeer is ontstaan in de Armendijlaan, Bloemenlaan en Dallaan. In het voorstel van de gemeente, gaat alle verkeer uit de Armendijwijk naar de Tramlaan via de Korenbloemlaan. Hierdoor ontstaan extra gehinderden en blijft de oorzaak én het probleem van sluijverkeer structureel bestaan.

We wijzen er ook op dat op de plannen die werden aangeleverd, de Zeenstraat nog dubbel staat getekend alsook dat dat doorsteek van de Normandylaan nog bestaat (?). Het is een beetje knullig om op die manier mobiliteit te gaan aanpakken als de gebuikte plannen verouderd zijn.

De reden voor het sluijverkeer in de Armendijwijk is het ontbreken van een werkbare verbinding tussen de Tramlaan en de Mechelsesteenweg. In een groter geheel; alle verkeer van Sterrebeek-zuid en de Hippodroom moet door het centrum van Sterrebeek indien men naar Zaventem of de Tramlaan wil. Het knippen van de Normandylaan heeft deze problematiek bovendien nog versterkt.

Wij begrijpen niet dat men de luxueuze situatie in de Hippodroomlaan koste wat kost wil behouden en geen enkel oog heeft wat dit teweeg brengt in de naastgelegen wijk.



# Circulatie Hippodroom-Armendijwijk: onze visie 2/2

De enige werkbare oplossing voor deze zone is het definitief weghalen van de bestaande knip op de Hippodroomlaan. Een analyse van de verkeersstromen tussen Wezembeek-Oppem en Kraainem moet uitmaken of hiermee de dorpskern van Sterrebeek kan vermeden/ontlast worden.

Een eventuele doorsteek moet dan een parallelbaan worden naast de bestaande lokale weg voor de wijk (gebruik van een ventweg zoals in de Sterrebeekstraat naar Zaventem of de Perkstraat). Verkeersremmende maatregelen alsook degelijke fietspaden op de Hippodroomlaan zijn noodzakelijk. Ruimte voor een degelijke inrichting is er op dit tracé alvast genoeg.

Naast deze technische oplossing dienen flankerende maatregelen te worden voorzien zoals snelheidsremming, chicanes en smiley-snelheidsborden.

Indien gewenst kan men daarnaast alsnog lussen aanleggen in de naastgelegen Armendijwijk maar door het verdwijnen van het sluipverkeer zal in principe ook de overlast verdwijnen.

Wij zijn er ons van bewust dat inwoners van de Hippodroomlaan geen interesse hebben voor de problematiek van de Armendijwijk, solidariteit is dan ook een vereiste in deze zone.



# Circulatie Hermelijnlaan – Perkstraat en Oudergemselaan: voorstel gemeente

## Voorgestelde maatregelen:

- Er wordt een knip geplaatst in de Oudergemselaan ter hoogte van de Perkstraat aan de grens met Wezembeek-Oppem (te overleggen met Wezembeek-Oppem).
- Er komen snelheidsremmende maatregelen in de Hippodroomlaan en Fokkersdreef d.m.v. wegversmallingen, plantenvakken en paaltjes.



De maatregelen hebben als doel om de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te verminderen en het sluipverkeer door de woonwijken richting Tervuren te verhinderen.



# Circulatie Hermelijnlaan – Perkstraat en Oudergemselaan: onze visie 1/5.

Sluipverkeer ontstaat waar doorstroming ontbreekt; deze problematiek is hier duidelijk aanwezig. De doorstroming op de hoofdwegen die het gebied ontsluiten is onvoldoende en dient in eerste instantie te worden aangepakt.

Daarnaast wordt er ons ook gemeld dat bepaalde (nieuwe) inwoners van deze zone het zelf ook niet zo nauw nemen met de verkeersregels omdat deze als 'dwaas en lastig' worden ervaren. Voertuigen die de verboden richting van de Oudergemselaan inrijden blijken schering en inslag te zijn. Handhaving dring zich hier op.

Een problematiek die deze fenomenen nog versterkt: de overdaad aan nieuwe wooneenheden op de oude hippodroom. Op dit moment is nog niet de helft bewoond, volledige bewoning belooft een waar verkeersinfarct.

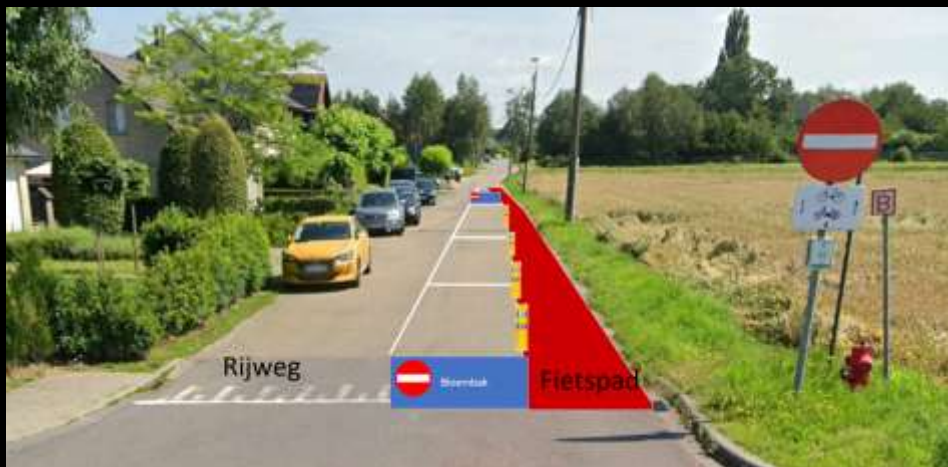
Deze zone vraagt dus naar meer dan alleen maar lapmiddelen.



# Circulatie Hermelijnlaan – Perkstraat en Oudergemseleen: onze visie 2/5.

Een deel van de oplossing bestaat uit een goede visuele inrichting. Een slecht voorbeeld hiervan is de Oudergemseweg komende van de Grensstraat:

- Het bord C1 staat half verborgen achter de andere borden.
- Net voor het kruispunt met de Grensstraat komende van Tervuren zou een bord C31b moeten aangebracht worden
- Het eerste gedeelte van de Oudergemseweg is ingericht alsof twee richtingsverkeer is toegelaten, hieronder een suggestie hoe het beter kan.
- Waar fysieke maatregelen falen is handhaving noodzakelijk.



# Circulatie Hermelijnlaan – Perkstraat en Oudergemselelaan: onze visie 3/5.

Een tweede deel van de oplossing bestaat uit een aanpassing van het straatbeeld aan het gewenste gedrag en de gewenste snelheden. Een slecht voorbeeld hiervan is het zuidelijke deel van de Hippodroomlaan. De snelheid is beperkt tot 50km/u maar het straatbeeld (lange, brede, kaarsrechte weg), nodigt uit tot hogere snelheden. Volgende maatregelen zijn noodzakelijk:

- Een slingerremmer is een iets verhoogd plateau over een gedeelte van de rijbaan, voorzien van markering, die automobilist aanzet tot een snelheidsremmende slingerbeweging. Bij tegenliggers kan de automobilist er, met gematigde snelheid, ook overheen rijden.
- Het aanleggen van chicanes en versmallingen zal het straatbeeld visueel aanpassen.
- Aanleg van bomenrijen aan elke straatzijde. Dit zal het snelweg effect dempen en een mooie dreven doen ontstaan.
- Heraanleg van het Baron Brugmann de Walzinplein, met enkel circulatie rond het plein, zal een remmend effect hebben op het in- en uitstromend verkeer.
- Bijkomend kan op dit plein een terminal van De Lijn (Lijn 410 & 830) en MIVB (Lijn 77 en 39) worden voorzien alsook een groenblauwe inrichting waarbij een groot deel van de verharding wordt weggehaald. Met deze ontsluiting door middel van openbaar vervoer stapt de hele wijk in de 21<sup>ste</sup> eeuw.



# Circulatie Hermelijnlaan – Perkstraat en Oudergemselaan: onze visie 4/5.

Bevraging van de buurt levert zeer tegenstrijdige meningen en belangen op. Sommige pleiten voor meer doorstroming en parallelle ontsluiting om de Mechelse Steenweg te vermijden, anderen willen enkel nog stapvoets verkeer. In elk geval, als je de lokale situatie bekijkt, houden de knippen die worden voorgesteld geen steek:

- De knip in de Hermelijnlaan verlegt het probleem van sluipverkeer naar de Perkstraat
- De knip in de Oudergemselaan is in tegenstrijd met de éénrichting van de Oudergemseweg (Wezembeek-Oppem)

Er is dan ook een geheel van maatregelen nodig:

- Doorstroming op de kruispunten Mechelsesteenweg – Hippodroomlaan en Mechelsesteenweg-Leopold III laan moet beter (zie ook inrichting gewestwegen.)
- Er zijn twee opties mogelijk in deze zone:
  - werken met harde knippen op de juiste plaats (hard)
  - Werken met éénrichtingsverkeer (zacht)
- De voorgesteld knip in de Hermelijnlaan moet verlegd worden naar de Perkstraat (zie plan op volgende bladzijde)
- Oudergemseweg moet lokaal verkeer blijven, signalisatie , verkeersremmende maatregelen en handhaving zijn een must.
- De som van alle kleine uitbreidingen van economische activiteiten en wooneenheden creëert bijkomend verkeer, als men dat feit niet meeneemt bij het afleveren van vergunningen, blijft het dweilen met de kraan open.





# Circulatie Hermelijnlaan – Perkstraat en Oudergemse laan, onze visie 5/5 : mix van harde en zachte maatregelen

In deze oplossing wordt gebruik gemaakt van harde knippen enerzijds en éénrichtingsverkeer op andere locaties. Dit laat nog beperkte doorstroming toe maar zet daarbij fors in op de leefbaarheid. Vrachtverkeer wordt naar de hoofdassen geleid.

In deze zone is een ontwikkeling gaande die weinig respect toont voor de bestaande bewoning en de aanwezige mobiliteitsproblemen verstrekt. Het is duidelijk dat deze problematiek bij de opmaak van het project zwaar werd onderschat. Strakke maatregelen dringen zich dan ook op om de leefbaarheid van de inwoners te beschermen.

- De Perkstraat tussen Hippodroomlaan en Hermelijnlaan wordt geknipt, een keerpunt is voorzien aan de knip.
- De huidige situatie in de Oudergemseweg blijft behouden maar aangepast qua inrichting (zie vorige slides).
- De Fokkersdreef wordt geknipt waar de bewoning eindigt. Vrachtverkeer en paardenwagens ontsluiten via het Walzinplein
- Duidelijke signalisatie, verkeersremmende maatregelen en aangepast straatbeeld zijn noodzakelijk (zie vorige slides).
- Voor hardleerse overtreders, dient ingezet worden op ANPR camera's, alleen al hun aanwezigheid werkt gedragsverandering in de hand.



# Schoolzone Kerkdries: voorstel gemeente 1/2

Volgende straten worden ingericht als Schoolstraat:

- Derscheidlaan tussen Kleine Geeststraat & Mechelsesteenweg
- Sellekaertsstraat
- Leeuwerikenlaan en Sijsjeslaan (vanaf Mezenhof) tot aan Derscheidlaan

De Schoolstraat is enkel van toepassing bij begin en einde van de schooltijd.



Eénrichtingsverkeer in Dorp – Zavelstraat vanuit de Mechelsesteenweg tot aan de kruising Zeenstraat. Hierdoor kan het sluipverkeer vanuit Tramlaan maximaal vermeden worden en kan tevens een veilige schoolroute gecreëerd worden.



Er worden veilige schoolroutes voor fietsers gecreëerd, al dan niet met een afgescheiden fietspad of ingericht als fietsstraat. Volgende schoolroutes voor fietsers worden voorgesteld:

- Zavelstraat – Kerkdries (met conflictpunten)
- Schapenweg – Dorp – Kerkdries (met conflictpunten)
- Kleine Geeststraat – Kerkdries
- Nieuwstraat



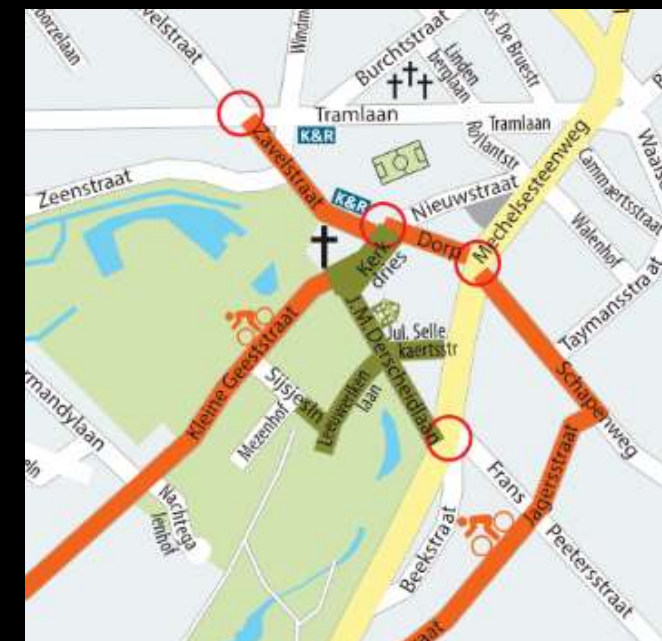
Meer gedetailleerde informatie over de fietsroutes is terug te vinden onder het thema 'Fietsroutenetwerk'.

# Schoolzone Kerkdries: voorstel gemeente 2/2

Om de veiligheid in de nabije schoolomgeving te garanderen worden de inwoners aangemoedigd om zo veel mogelijk te voet of met de fiets te komen. Voor de mensen die toch met de auto komen, komen de volgende parkings in aanmerking als K&R parking:

- Parking Kerkdries (bereikbaar vanuit Dorp) !
- Parking Dorp aan voetbal ✓
- Parking Tramlaan aan voetbal (doorgang voetgangers naast kantine) ✓

In dit scenario wordt er in beperkte mate een oplossing geboden voor de parkeerschaos aan Kerkdries bij begin en einde van de schooltijd (éénrichtingsverkeer aan Kerkdries). Flankerende maatregelen zijn nodig om autoverkeer en fietsverkeer veilig naast elkaar te laten verlopen. !



# Schoolzone Kerkdries: onze visie 1/4

Voorstel 1 heeft veel potentieel; wij willen dan ook een aantal bijstellingen en randvoorwaarden opwerpen die het geheel helemaal bruikbaar en leefbaar kunnen maken.

Er dient een duidelijke tijdsperiode te worden gedefinieerd waarbinnen de functie 'schoolstraat' kan geactiveerd worden.

Binnen dit tijdsslot dient een manuele activatie te worden gedaan om de signalisatie te activeren. Het heeft immers geen zin om de schoolstraat te activeren gedurende de 14 weken van de schoolvakanties en op feestdagen. Activatie door gemachtigde toezichters?

Er dient ook op de toegangswegen richting deze zone een duidelijk signalisatie aanwezig te zijn dat de schoolstraat actief is (dmv LED borden). Dit vermijdt toestromend verkeer.

Ook buiten de schoolperiodes dient deze zone ingericht te zijn als fietsstraat -> zone met prioriteit voor trage mobiliteit.

In de woonerf zone is het noodzakelijk om markering aan te brengen . Beginnende fietser'tjes moeten immers hun plaats in het verkeer makkelijk vinden. Er is niets mis met wat duidelijkheid.

**De parking van de Kerkdries moet bereikbaar blijven vanuit het noorden. De Zavelstraat moet dubbele richting blijven tot aan de Kerkdries.**

Inrichtingsvoorstel Kerkdries op volgende pagina's.



# Schoolzone Kerkdries: onze visie 2/4

Een duidelijke scheiding van alle verkeersstromen dringt zich op waarbij herinrichting Nieuwstraat – Dorp – Kerkdries een duidelijker straatbeeld moet opleveren. Bovendien moet het visueel en structureel duidelijk zijn dat de trage weggebruiker absolute voorrang heeft in deze zone. Een eerste voorstel is zichtbaar gemaakt op de volgende pagina.

Dit voorstel ligt halverwege tussen scenario 1 & 2 en combineert alle behoeftes. Ook de markt kan zonder impact behouden blijven op deze locatie.

Meer in detail:

- Inrichting van Nieuwstraat als fietsstraat waarbij de inrichting wordt gericht op trage mobiliteit. Breed voetpad aan één zijde (behoud van éénrichtingsverkeer).
- Inrichting van Dorp als fietsstraat waarbij autoverkeer wordt beperkt tot éénrichtingsverkeer (toegelaten van Mechelsesteenweg -> Kerkdries). Twee volwaardige voetpaden langs beide zijden.
- Herinrichting van de Kerkdries met twee parkeerstroken, één bereikbaar vanop de Kleine Geeststraat en de andere vanop de Kerkdries zelf. De parkeerplaatsen naast de kerk maken plaats voor een fietspad.
- Creatie van veilige 'trage' corridors (combinatie fiets/voetpaden) alsook veilige stroken waar de voetganger zich veilig voelt.

Er wordt ons melding gemaakt van assertief gedrag van bepaalde ouders die, als ze zouden kunnen, hun auto tot in het klaslokaal willen rijden. Voor dergelijk afwijkend gedrag is maar één oplossing: aanwezige en directe handhaving. Je kan niet investeren in allerlei maatregelen en dan alsnog dergelijk gedrag tolereren.

# Schoolzone Kerkdries: onze visie 3/4



- Woonerf/fietsstraat 
- Fietspad 
- Voetpad 
- Fietsuggestiestrook 

# Schoolzone Kerkdries: onze visie 4/4

## Flankerende maatregelen:

- Vaste smiley-snelheidsborden inzetten in Zeenstraat, Zavelstraat en Kleine Geeststraat
- Waar mogelijk Amsterdammers vervangen door leibomen en bomen. Naast de natuurlijke invulling van verbod op parkeren op de stoep zorgen deze ook voor meer verkoeling en regenwaterabsorptie.
- Bij herinrichting, gebruik van holle wegen (goot in het midden van de weg) in plaats van langs de zijkanten. Bij zware regenval zal de weg als buffer kunnen gebruikt worden.

## Bij herinrichting van de Kerkdries is het noodzakelijk :

- om een 100% verkeersvrij plein voor de school te voorzien.
- een ondergronds bufferbekken / gemeenschappelijke regenwatertank te voorzien.
  - o Deze buffercapaciteit kan een oplossing bieden voor wateroverlast en dit op één van de lagere gelegen straten van Sterrebeek;
  - o Inwoners rond het plein kunnen deze gemeenschappelijke regenwatertank dan gebruiken voor het aansluiten van toiletten/wasmachine in hun privéwoning;
- Een waterpartij (gevoed vanuit het bufferbekken) en bijkomend groen aan te leggen. Dit zou de aanblik van het plein verzachten alsook verkoeling brengen tijdens hete zomers. Het gebruik van de waterpartij zorgt voor de beluchting van de ondergrondse tank en op die manier het behoud van de waterkwaliteit.
- Om de zone maximaal te ontharden en insijpelen mogelijk te maken.



# Schoolzone Schapenweg-Walenhof: voorstel gemeente 1/2

In een eerste scenario wordt enkel de Schapenweg tussen de Mechelsesteenweg en de Taymansstraat ingericht als Schoolstraat. De Schoolstraat is enkel van toepassing bij begin en einde van de schooltijd.

Omwille van de nog steeds overheersende aanwezigheid van auto's in Walenhof en Taymansstraat biedt dit scenario maar een beperkte mogelijkheid tot het uitstippelen van veilige schoolroutes voor fietsers en voetgangers.

Volgende schoolroute voor fietsers wordt weerhouden in dit scenario:

- Vanuit noorden: Zavelstraat – Dorp aansluitend op Schoolstraat Schapenweg

Om de veiligheid in de nabije schoolomgeving te garanderen worden de inwoners aangemoedigd om zo veel mogelijk te voet of met de fiets te komen. Voor de mensen die toch met de auto komen, komen de volgende parkings in aanmerking als K&R parking:

- Parking De Maalderij in Walenhof
- Parking Kerkdries of Parking Dorp voetbal





# Schoolzone Schapenweg-Walenhof: voorstel gemeente 2/2

In dit scenario wordt er maar in beperkte mate een oplossing geboden voor de verkeers- en parkeerschaos in Walenhof en aan de parking De Maalderij bij begin en einde van de schooltijd. De vrees bestaat dat de knelpunten aan parking De Maalderij en Walenhof blijven bestaan, namelijk overlast van auto's op zoek naar een parkeerplaats, foutief parkeren, rijden op het voetpad, geen veilige oplossing voor fietsers en voetgangers.

De voorgestelde flankerende maatregelen bieden een gedeeltelijke oplossing voor de problematiek in de schoolomgeving:

- Parkeerverbod in Taymansstraat tussen Waalsestraat en Walenhof om tweerichtingsverkeer mogelijk te maken
- Eénrichtingsverkeer in Schapenweg vanaf de Jagersstraat in de richting van de Mechelsesteenweg (wanneer de Schapenweg niet afgesloten is als Schoolstraat)



# Schoolzone Schapenweg-Walenhof: onze visie 1/5



Dit voorstel heeft beperkt potentieel; wij willen dan ook een aantal bijstellingen en randvoorwaarden opwerpen die het geheel helemaal bruikbaar en leefbaar kunnen maken.

Er dient een duidelijke tijdsperiode te worden gedefinieerd waarbinnen de functie 'schoolstraat' kan geactiveerd worden.

Binnen dit tijdsslot dient een manuele activatie te worden gedaan om de signalisatie te activeren. Het heeft immers geen zin om de schoolstraat te activeren gedurende de 14 weken van de schoolvakanties en op feestdagen. Activatie door gemachtigde toezichters?

Er dient ook op de toegangswegen richting deze zone een duidelijk signalisatie aanwezig te zijn dat de schoolstraat actief is (dmv LED borden). Dit vermijdt onnodig toestromend verkeer.

Ook buiten de schoolperiodes dient de Schapenweg ter hoogte van de school ingericht te zijn als woonerf -> zone met prioriteit voor trage mobiliteit.

In de woonerf zone is het noodzakelijk om fietssuggestiestroken aan te leggen. Beginnende fietsertjes moeten immers hun plaats in het verkeer makkelijk vinden. Er is niets mis met wat duidelijkheid.

Inrichtingsvoorstel Schapenweg-Walenhof op volgende pagina's.



# Schoolzone Schapenweg-Walenhof: onze visie 2/5

Men houdt in de uitwerking van deze scenario's geen rekening met de oorsprong van de problemen:

- Schapenweg – Taymansstraat als sluiptweg om het Kruispunt Mechelsesteenweg – Waalsestraat te ontwijken.
- Ouders die, als ze zouden kunnen, tot in de klas zouden rijden om hun kind af te zetten.
- Walenhof die de functie heeft van leverancierstoegang voor de Delhaize. De leveranciers van Delhaize beleveren vanaf 4u 's ochtends en dit zeer dikwijls met trekker-oplegger en vrachtwagen-aanhanger combinaties van 40t.
- Parking Maalderij die een economische functie heeft voor de lokale economie alsook voor de Maalderij zelf.

Men dient hierbij abstractie te maken van twee aspecten:

- de Schapenweg waar een inrichting als schoolstraat zinvol is;
- het Walenhof waar een inrichting als schoolstraat onrealistisch is, er werd hier net een parking aangelegd om bepaalde fenomenen van wildparkeren op te lossen. De resterende problemen blijven bestaan door afwezigheid van handhaving.

Bovendien zou het afsluiten van het Walenhof economische impact hebben op de handelaars zowel voor de klanten als leveringen.

Zones inrichten als schoolstraat heeft consequenties voor de omwonenden, men dient steeds voldoende alternatieven te voorzien om de ontsluiting voor lokale bewoners te verzekeren.

# Schoolzone Schapenweg-Walenhof: onze visie 3/5



Er is een alternatief scenario mogelijk dat bijkomende voordelen heeft mits toepassing van een aantal flankerende maatregelen.

Voor afwijkend gedrag is maar één oplossing: aanwezige en directe handhaving. Tweedagelijkse aanwezigheid van de wijkagent zal hierbij zeker soelaas brengen; hardleersheid dient te worden bestreden met harde handhaving.

“Vooruitschrijdend inzicht” en “gezond verstand gebruiken” zijn mooi in theorie maar 10% van de gebruikers zal toch een eigen invulling geven aan de toepasbaarheid van de regels.

Op de infovergadering werd vermeld dat in een schoolstraat de lokale bewoners altijd toegang hebben (in en uit). Onder deze voorwaarde is een Schoolstraat in de Schapenweg en mogelijkheid.

Het Walenhof omvormen tot schoolstraat is onmogelijk gezien de functie van deze straat als aanvoerroute voor de Delhaize en voor toegang tot de parking. Men kan zich ook de vraag stellen of op deze plaats een Schoolstraat nodig is gezien de ruime parking die grenst aan het schooldomein.

# Schoolzone Schapenweg-Walenhof: onze visie 4/5

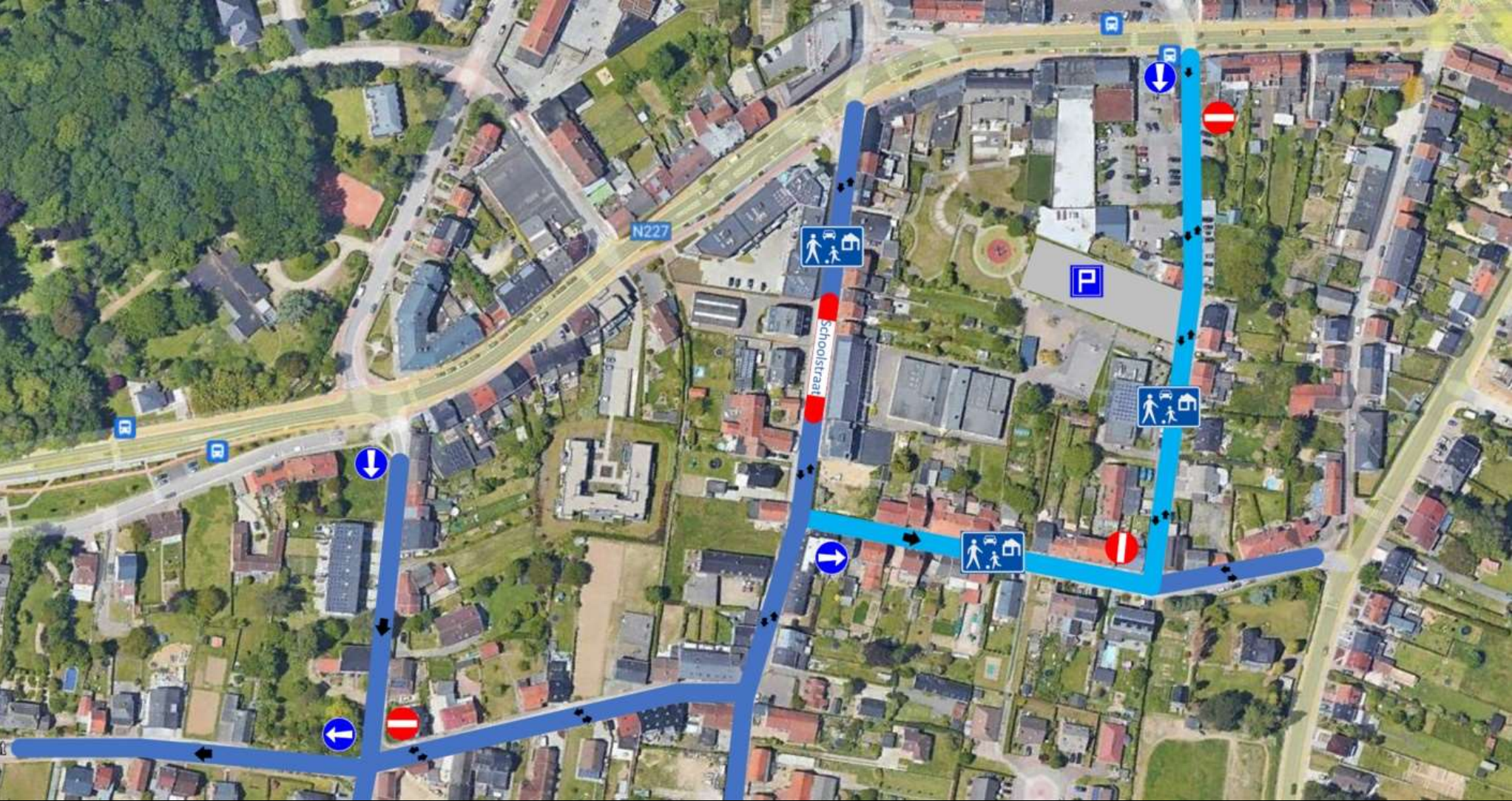


Als alternatief kan bovenstaande oplossing worden voorzien:

- zone in de Schapenweg ter hoogte van de school: schoolstraat. Deze wordt dus gedurende bepaalde uren van de dag afgesloten voor het autoverkeer. Aan de boven en onderzijde van deze zone blijft een mogelijkheid voor de omwoners om de zone te verlaten, ook tijdens de periode van de activatie van de schoolstraat.
- Inrichten van de Taymanstraat tussen Schapenweg en Walenhof als woonerf, voorbehouden voor inwoners van de Taymansstraat en aangelanden. Aanbrengen van vaste parkeervakken.
- Het gedeelte van de Taymansstraat tussen Walenhof en Waalsestraat: aanbrengen van vaste parkeervakken om duidelijkheid te scheppen maar alsnog snelheidsremmend te werken .
- Inrichten van het Walenhof als woonerf.
- Beperking van het vrachtverkeer voor de Delhaize tot 7.5t; dit moet mogelijk zijn aangezien dit ook wordt toegepast voor stadswinkels met beperkte toegangsmogelijkheden. Dit moet volstaan voor de beleving van een lokale winkel.
- Verbod op vrachtverkeer > 3.5t doorheen de Schapenweg.
- Bijkomend kan men tijdssloten vastleggen voor de leveringen, dit om gelijktijdige risico's (vrachtwagens + kinderen) te vermijden alsook de nachtrust van de omwonenden te verzekeren.  
Tijdssloten die realistisch zijn: 6u30-8u, 9u – 11u30, 14u- 15u
- Duidelijker aanduiding van éénrichtingsstraten met bloembakken en verbodsborden.



# Schoolzone Schapenweg-Walenhof: onze visie 5/5



# Fietsroutenetwerk: voorstel gemeente 1/2



We zetten verder in op de uitbreiding van fietspaden en fietssnelwegen. Het is de bedoeling om alle fietspaden met elkaar te verbinden en zo op termijn een veilig en gesloten fietsroutenetwerk te realiseren.

Het fietsroutenetwerk bestaat uit verschillende lagen. Het lokale niveau met de Zaventemse kerngebieden en deelgemeenten sluit aan op het regionale netwerk.



Bijkomend zijn er de fietssnelwegen die het makkelijker maken om ook nog grotere afstanden per fiets te overbruggen.

De focus in Zaventem aan Zet zijn de verdere uitbouw van de lokale fietsroutes die moeten zorgen voor het fijnmazig karakter van het netwerk.

Onderstaande kaart geeft een overzicht van het wensbeeld van het volledige fietsroutenetwerk voor Zaventem (lokale fietsroutes in het oranje).



# Fietsroutenetwerk: voorstel gemeente 2/2



Ingezoomd op Sterrebeek stellen we volgende lokale routes voor om het fietsroutenetwerk verder uit te bouwen en de missing links op te lossen:

- Het fietspad op de Weiveldlaan (Nossegem) wordt verlengd tot aan de (Sterrebeekse) Oude Baan. Deze werken zijn reeds ingepland.
- Een fietsroute van de Pastoor Vandereyckenlaan, via de Hippodroomlaan, tot aan het Baron de Walzinplein zorgt voor een veilige noord-zuid verbinding in Sterrebeek.
- Ook vanaf de Schapenweg kan - via Jagersstraat, Terwenberglaan, Hermelijnlaan en Perkstraat – het centrum verbonden worden met de omliggende gemeente.
- Volgende routes kunnen ook ingericht worden als veilige fietsroute op weg naar school:
  - Kerkdries - Kleine Geeststraat met aantakking op de Hippodroomlaan
  - Zavelstraat tussen de Tramlaan en de Mechelsesteenweg
  - Rollantstraat
  - Nieuwstraat





# Fietsroutenetwerk: onze visie 1/9



De voorstellen qua fietsroutenetwerk zijn niet verkeerd maar kenmerken vooral een groot gebrek aan ambitie en inzicht in de lokale problematiek.

Een voorbeeld van dit gebrek aan ambitie is het aanduiden van de Zavelstraat en de Voskapelstraat als 'bovenlokale functionele fietsroute' maar zonder de bijhorende inrichting. Wie ooit deze straten met de fiets bedwongen heeft, kan er van mee spreken: dit zijn allesbehalve aangename straten voor de fietser. Het ontbreken van een fietspad in deze straten is schrijnend en tekenend voor de keuzes uit het verleden.

Op de plannen heeft men vooral bestaande wegen aangeduid waar al fietsinfrastructuur aanwezig is. Rond probleemlocaties zoals de Waalsestraat en 'missing links' zoals Zavelstraat wordt handig omheen gefietst.

Kruisende voet en fietspaden dienen te worden aangelegd op een verhoogd plateau; dit zorgt voor remmende werking en meer comfort voor de fietser en voetganger.



# Fietsroutenetwerk: onze visie 2/9

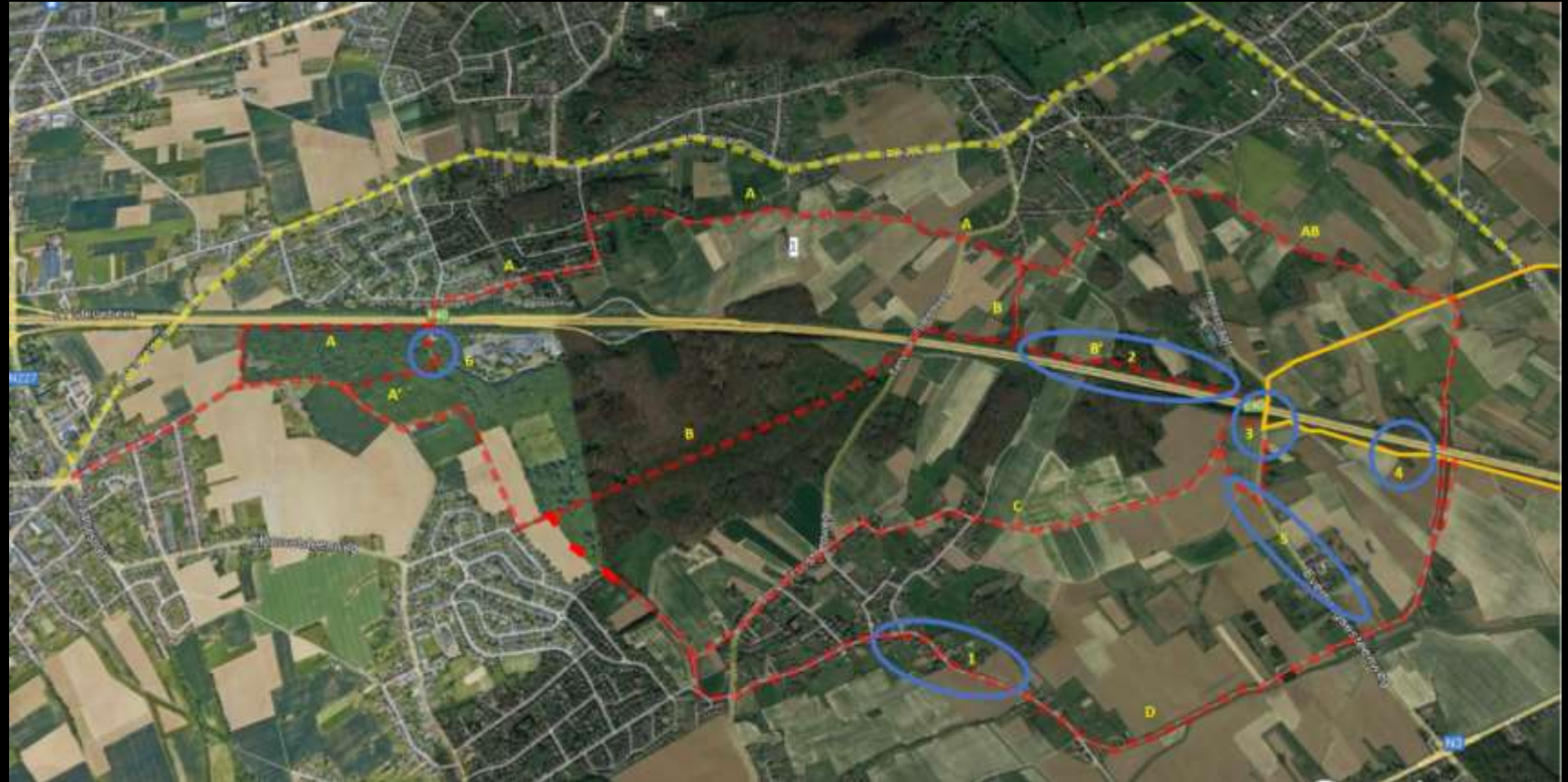


Het voorziene traject van de fietssnelweg F203 loopt via de Voskapelstraat naar Everberg en steek zo door, langsheen bestaande wegen, naar Bertem.

Iets zuidelijker (met aansluiting op de Bosdelle) is er echter een veel aangenamer traject mogelijk (AAAA-AB) via bestaande weggetjes en veldwegen. Een gedeelte hiervan heeft al een betonverharding. Nog zuidelijker zijn nog meer mogelijkheden maar daar gooien zeer steile hellingen roet in het eten voor de modale (niet-gemotoriseerde) fietser.

Belangrijk voor het aanleggen van dergelijke netwerken is om duidelijk inzicht te hebben in de behoeftes van de potentiële gebruikers.

Wij dringen dan ook aan op het consulteren van lokale fietsverenigingen en fietsers die deze routes (zouden) gebruiken voor woon-werk verkeer.







# Fietsroutenetwerk: onze visie 3/9



In onze voorstellen hernemen we geen bestaande fietspaden of reeds geplande fietsnelwegen op. We hebben immers niet de ambitie om oude pluimen op onze hoed te steken.

Op het plan op deze pagina (toelichting volgt):

- Nieuwe verhoogde fietspaden 
- Verharding van bestaande trajecten 
- Fietsstraten waar fietspaden niet mogelijk zijn wegens te smalle doorgang 
- Beveiligde overstekplaats 





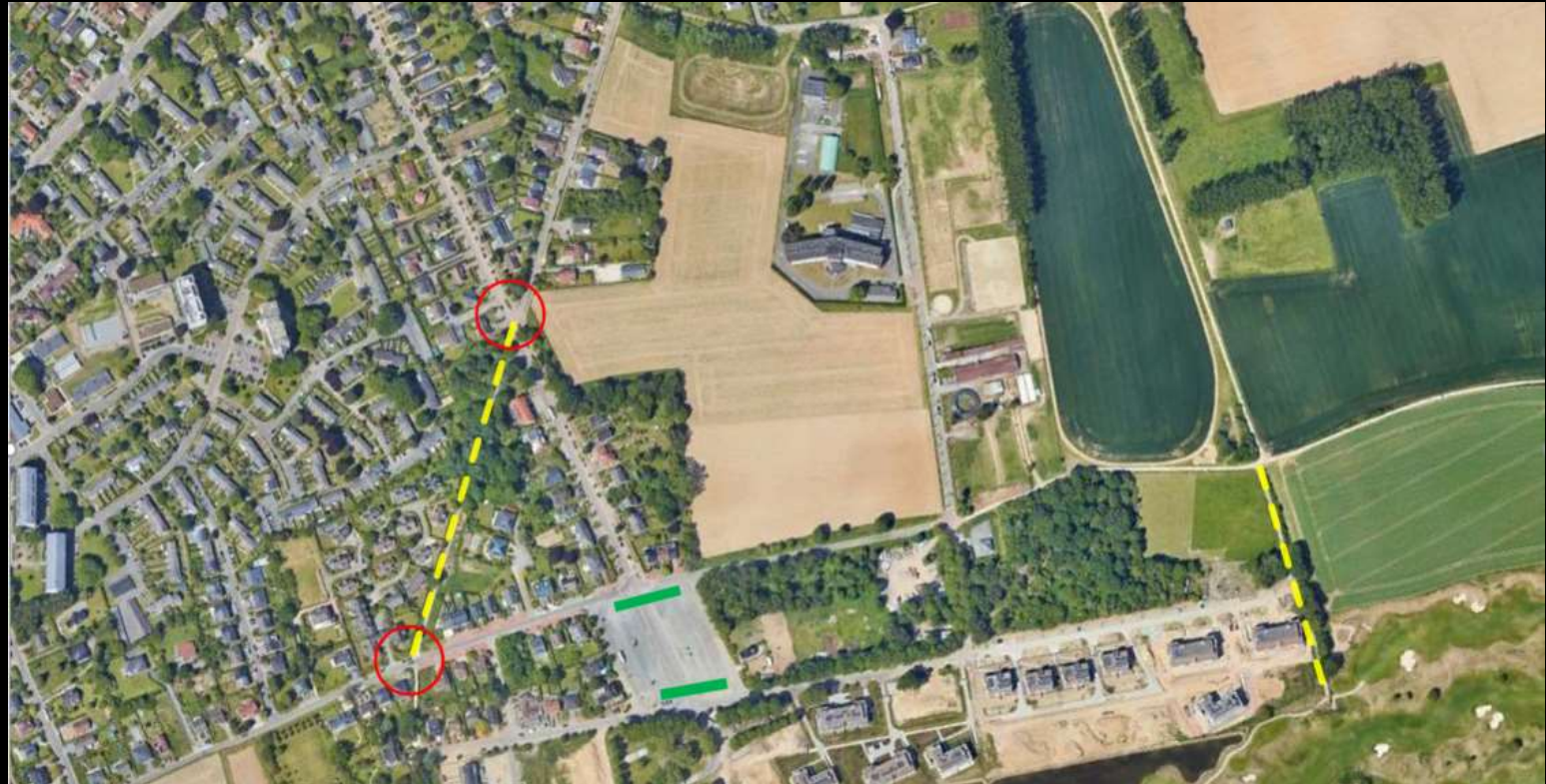
# Fietsroutenetwerk: onze visie 4/9



In onze voorstellen hernemen we geen bestaande fietspaden of reeds geplande fietsnelwegen op. We hebben immers niet de ambitie om oude pluimen op onze hoed te steken.

Op het plan op deze pagina (toelichting volgt):

- Verharding van bestaande trajecten 
- Beveiligde oversteekplaats 



# Fietsroutenetwerk: onze visie 5/9



- Hipprodroomlaan: aanleg van verhoogd fietspad aan beide zijden vanaf Tramlaan tot Mechelsesteenweg. Indien een ventweg aanwezig is, kan deze lokaal als fietsstraat ingericht worden.
- JM Derscheidlaan: aanleg als fietsstraat. Er is te weinig ruimte voor afzonderlijke fietspaden. Prioriteit voor de trage mobiliteit.
- Nieuwstraat, Dorp, Rollantstraat: aanleg als fietsstraat. Er is te weinig ruimte voor afzonderlijke fietspaden. Prioriteit voor de trage mobiliteit.
- Zavelstraat: aanleg van verhoogd fietspad aan beide zijden vanaf Oude Keulse Weg tot Tramlaan. Vanaf Tramlaan is vermoedelijk een fietsstraat aangewezen wegens gebrek aan ruimte.
- Schapenweg – Taymansstraat – Walenhof; aanleg als fietsstraat. Er is te weinig ruimte voor afzonderlijke fietspaden. Prioriteit voor de trage mobiliteit.
- Bosdellestraat: aanleg als fietsstraat ook in functie van de verlenging van de F203;
- Windmolenlaan: aanleg als fietsstraat. Er is te weinig ruimte voor afzonderlijke fietspaden.
- Voskapelstraat: zie detail op volgende pagina's.
- Waalsestraat tot Ten Inde: zie detail op volgende pagina's.



# Fietsroutenetwerk: onze visie 6/9



- Verlengde van de Perkstraat tussen Hippodroomlaan en Oudergemseweg: aanbrengen verharding zodat de fietsroute vanuit Sterrebeek naar Tervuren volwaardig bruikbaar wordt.
- Doortrekken van verharding vanaf de Terwenberglaan tot aan de Du Roy de Blicquy laaan
- Beveiligde, verhoogde oversteekplaatsen met duidelijke signalisatie, verkeerplateau en bijkomende verlichting. Onderstaande locaties zijn voorbeelden van onveilige en/of onduidelijke situaties
  - Tramlaan (oversteek fietspad thv de Zavelstraat)
  - Tramlaan (oversteek fietspad thv de Molenstraat)
  - Tramlaan met zijstraten (J.F. Kennedylaan, e.a.)



# Fietsroutenetwerk: onze visie 7/9

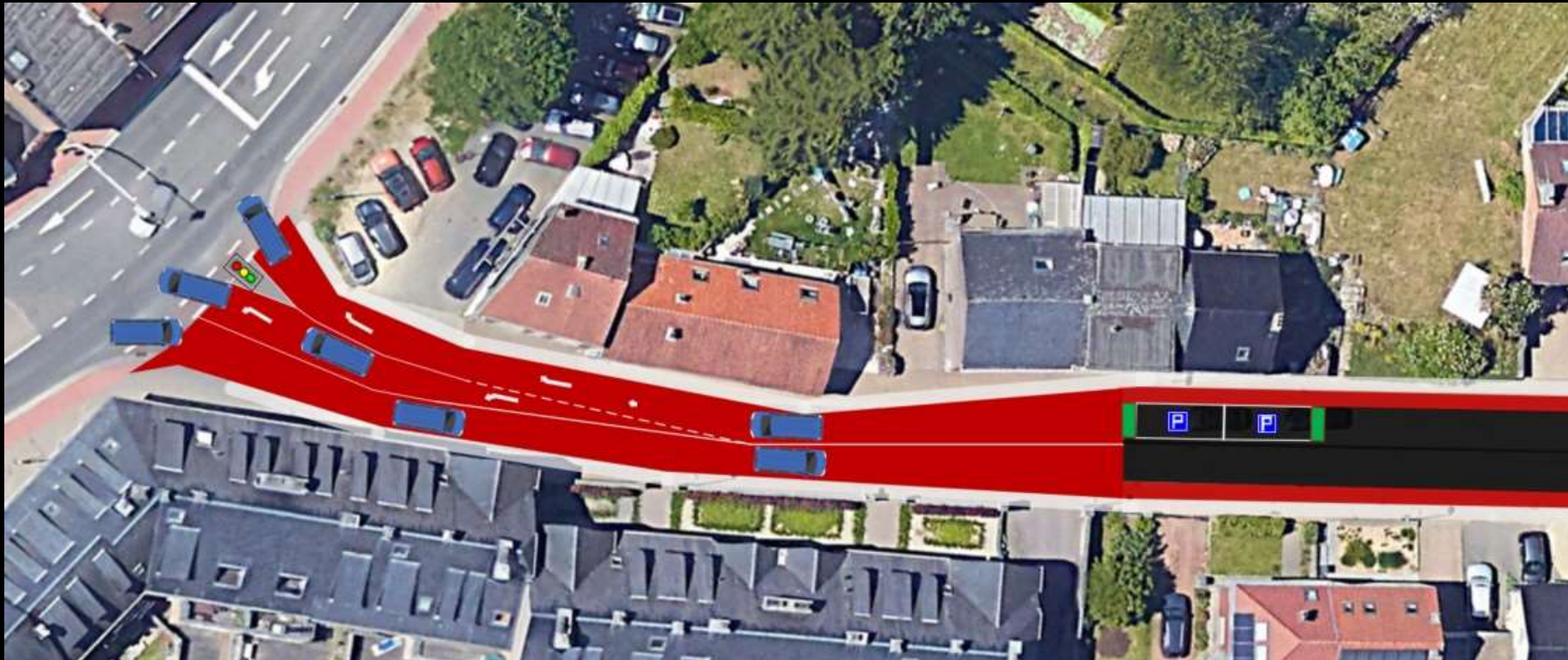


Het eerste gedeelte van de Voskapelstraat zou ingericht worden als fietsstraat (t/m Nr 20). Nadien is er ruimte voor vrij liggende fietspaden aan beide zijden. De overgang van fietsstraat wordt gesignaleerd met een verkeersplateau (over de volledige lengte van de fietsstraat) en rood gemarkeerd.

Op de rijweg verderop worden alternerend vaste parkeervakken aangelegd om de snelheid te remmen. Bloembakken beschermen de geparkeerde voertuigen.

Op dit gedeelte fietsstraat wordt gekozen voor een volwaardige bescherming van de trage weggebruikers en geldt een algemeen parkeerverbod.

Aan beide zijden worden volwaardige voetpaden aangelegd met 1m als smalste breedte.



# Fietsroutenetwerk: onze visie 8/9



Het eerste gedeelte van de Waalsestraat wordt ingericht als fietsstraat (t/m Nr 37). Nadien is er ruimte om de fietsstraat te laten aansluiten op de bestaande vrij liggende fietspaden. De overgang van fietsstraat wordt gesignaleerd met een verkeersplateau en rode wegmarkering (over de volledige lengte van de fietsstraat).

Ter hoogte van de versmalling aan nummer 11 wordt op de fietsstraat een dambordpatroon aangebracht. Op deze zone is stilstaan verboden. Dit laat toe om bij file in de Waalsestraat de tegengestelde rijrichting vrije doorgang te garanderen. Het betreden van de dambordstrook wordt geregeld door middel van een verkeerslicht en sensoren (zone van de voorsorteerstroken vrij -> groen licht).

Er wordt voorzien in een duidelijke verlenging van de voorsorteerstroken (rechts afslaan) ter hoogte van de Mechelse steenweg om de buffercapaciteit van het kruispunt op te trekken en doorstroming te garanderen.

Ter hoogte van de afslag naar de Bosdellestraat wordt eveneens een dambordpatroon aangelegd. Dit laat toe om afslaande voertuigen naar de Bosdellestraat de doorgang te garanderen.

Op het gedeelte fietsstraat geldt een algemeen parkeerverbod. Aan beide zijden worden volwaardige voetpaden aangelegd met 1m als smalste breedte.





# Fietsroutenetwerk: onze visie 9/9



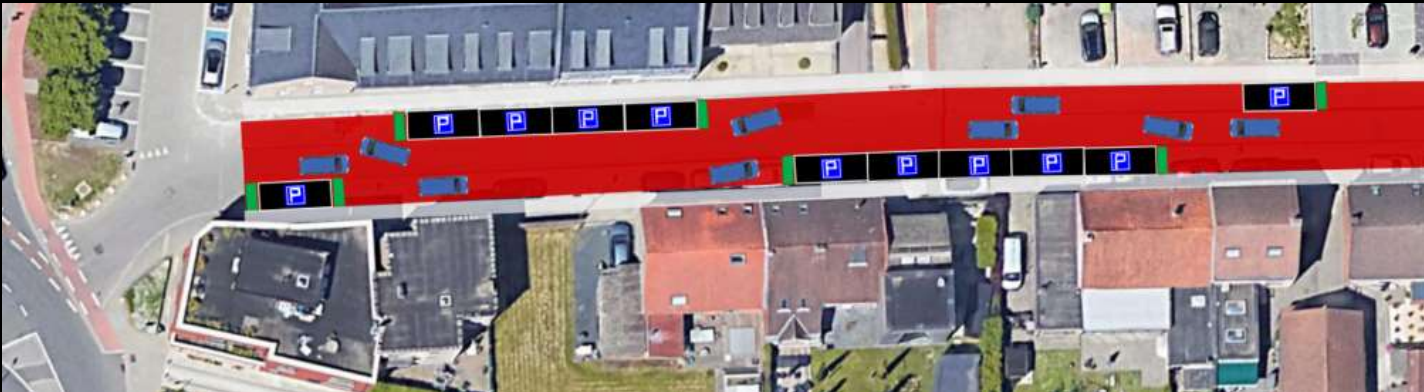
In het kader van het doortrekken van de F203 is de route via de Bosdellestraat de meest veilige en fietsvriendelijke optie.

Het eerste gedeelte van de Bosdellestraat zou ingericht worden als fietsstraat (t/m de Achtbunderstraat).

De overgang naar de fietsstraat wordt gesignaleerd met een verkeersplateau en rode wegmarkering (over de volledige lengte van de fietsstraat).

Op de rijweg verderop worden altemnerend vaste parkeervakken aangelegd om de snelheid te remmen. Bloembakken beschermen de geparkeerde voertuigen.

Aan beide zijden worden volwaardige voetpaden behouden/verbeterd met 1m20 als minimale vrije doorgang.



# Onderhoud is de meest efficiënte investering



Tijdens deze oefening en de gesprekken met onze leden komt een schrijnend probleem naar voor: het onderhoud van de bestaande infrastructuur is ondermaats. Investerings die in het verleden werden gedaan, gaan door gebrek aan onderhoud teniet en moeten dan enkele jaren nadien opnieuw volledig heraangelegd worden.

Het meldpunt van de gemeente laat niet eens toe om een melding te maken van problemen met voet en fietspaden en meldingen via de website van de Vlaamse overheid ([wegenenverkeer.be](http://wegenenverkeer.be)) worden consequent genegeerd.

Daardoor kan men terecht spreken van een permanente kapitaalvernietiging en bijgevolg verspilling van belastinggeld.

Er is dus een duidelijk probleem bij het beheer van de infrastructuur, enkele pijnpunten:

- Het gemeentelijk meldpunt is gebrekkig ingericht en meldingen worden daardoor niet of onvoldoende opgevolgd; komen die meldingen überhaupt ergens toe?
- Onderhoud en herstellingen zijn eerder uitzonderlijk en weinig duurzaam, verkeersborden en tijdelijke signalisatie worden wekenlang midden op voetpaden geplaatst, net op die plaatsen die al slecht zijn ingericht.



## Straten, voet- en fietspaden

- > Olie- of verfplekken
- > Riolering
- > Straatverlichting

**Fietspad, voetpad, wegdek, onderhoud, verkeersborden?**



# Ontwerpen en inrichten met de trage mobiliteit als prioriteit



Een groot deel van de publieke ruimte bestaat uit verharde wegenis; verharding ook als daar geen enkele reden toe is (geen rijweg, geen parking, geen voetpad: gewoon verhard omdat het kon?).

Waarom geen extra groenvoorziening en groenblauwe inrichting als standaard?

Er is daarnaast ook een mentaliteitsprobleem bij de ontwerpers van publieke infrastructuur en de nutsmaatschappijen, enkele voorbeelden:

- Nutsmaatschappijen planten verlichtingspalen zomaar in het midden van het voetpad en dit niet één keer maar systematisch;
- Bij het plaatsen van straatmeubilair en vlaggenmasten, vindt men het geen probleem om voetpaden te reduceren tot amper 40cm;
- Bij ontwerpen is de prioriteit steeds koning auto, nieuwe voetpaden halen op veel plaatsen niet de norm;
- Bij nieuwe bouwvergunningen worden aanslepende problematieken (zoals te smalle voetpaden) blindelings vergund zonder dat de voetpaden worden verbreed. Hierdoor worden bestaande problematieken vast gebetonneerd voor de komende 40 jaar.



# Naar een andere mobiliteit ?



Waarom geen systeem van elektrische deelauto's opzetten in de verschillende wijken? Het systeem zal ruim 2 jaar moeten gesubsidieerd worden alvorens het zelf-bedruipend kan worden maar op zijn minst is er een toekomstvisie (in kader van de uitfasering van het belastingvoordeel vanaf 2025).

De aansluiting van Sterrebeek qua openbaar vervoer is ondermaats. Een ritje met de bus naar de luchthaven duurt ruim 25 minuten?



De busverbindingen van De Lijn (Lijn 316 – 352) zijn niet gesynchroniseerd met de openingsuren van de Metro in Kraainem. De laatste bus vertrekt tijdens de week reeds om 21u10 richting Sterrebeek.

De Lijnen 410 of 830 kunnen gerust een aftakking maken naar het Baron Brugmann de Walzinplein.

Tussen Kraainem Metro en Sterrebeek liggen 4 buslijnen, dus waarom niet Sterrebeek als centrale Hub inrichten met een hoge frequentie en uitgebreide tijdsperiodes dmv:

- Één enkele hoge frequentielijn naar Metro Kraainem (elke 10min)
- Directe lijn naar Nossegem station – Steenokkerzeel - Luchthaven Cargo (elke 20min)
- Zaventem Centrum en Zaventem Luchthaven via de Zavelstraat (elke 20min)



# Veilig Fietsen & wandelen



4 op 10 dodelijke verkeersslachtoffers zijn voetganger of fietser. In 2020 zat 33% van de dodelijke verkeersslachtoffers in een personenwagen. **Fietsers** maakten 30% uit van de doden in het verkeer. 13% van de dodelijke verkeersslachtoffers zat op een motor en 11% was voetganger.

Veilige trage mobiliteit hangt niet alleen af van goede voet- en fietspaden maar ook van veilig gedrag in het verkeer.

Wij zien dat de scholen nu standaard inzetten om de kinderen te sensibiliseren. Prima, maar kinderen kom je weinig alleen in het donker met de fiets op straat tegen. Voor heel veel auto's en voetgangers zijn fietsers zoiets als buitenaardse wezens, en 's avonds fietsen nog heel wat fietsers als onzichtbare spoken door het donker.

Wat met ouders die hun kinderen aan school afzetten met de fiets inclusief helm en fluo-kleding maar zelf geen helm dragen?

Wij vragen dat de gemeente initiatieven neemt opdat de voetgangers en fietser zich veiliger in het verkeer zouden begeven.

Campagnes, sensibilisering op het gebruik van de helm is een must.

Daarnaast zijn controles op het gebruik van de fietsverlichting noodzakelijk.



# Handhaving



Een mobiliteitsbeleid dient te bestaan uit Organisatorische (ontwerp en planning), Fysieke (wegenis, signalisatie) en Reactieve maatregelen (informereren, motiveren en controleren).

Ongeveer 10% van de weggebruikers lapt de regels consequent aan de spreekwoordelijke laars als het hun niet goed uitkomt.

Tijdens de infosessie in de Factorij werd aan alle aanwezigen meermaals duidelijk gemaakt dat voorstellen op het niveau van handhaving compleet uit den boze zijn. Ook op de gemeenteraad horen wij regelmatig dat “handhaving geen oplossing is”.

Wij vinden dat de gemeente zich hierin vergist en een verkeerde strategische keuze maakt:

- Het heeft geen zin om zone 30 in te richten als je die 30km/u ook nooit zal handhaven;
- Het heeft geen zin om éénrichting te signaleren en nadien inbreuken onbestraft te laten;
- Het heeft geen zin om voetpaden aan te leggen als er daarna zonder boe of bah mag op geparkeerd worden;
- Het heeft geen zin om zones als lokaal verkeer in te richten en nadien transitverkeer ongemoeid te laten.

Handhaving is dan ook het sluitstuk van een mobiliteitsstrategie en werkt aanvullend op goed ingerichte en gesignaleerde infrastructuur.