

Verlag mobiliteitsraad – 2024.05.21

Aanwezig: Chris Vanderlinden, Gilberte Marchand, Peter Baeyens, Ludo Soret, Yannick Tilleu, Stefaan Bockstal, Bruno Dils (RLE), Saartje Hubin, Gunter Denayer, Erwin Gysens, Erwin Moedersheim, Wim Borremans, Nico Guns, Pieter Muyltermans, David Ullens

Te gast: Joy Sergeys, Jan Dijkmans, Tim Vandenput, Luc Pintelon

Verontschuldigd: Christophe Bettens

1. Verlag van vorige vergadering. Goedkeuring van het verlag.

2. Adviesvraag

3. Uitwisselen – debat

a. Klimaatstraten – Joy/Jan (zie ook powerpoint)

Waarom werden asverschuivingen of versmallingen al weggehaald, dat kan toch dienen om te ontharden/vergroenen? Klimaatstraten concepten waren nog niet ver genoeg gevorderd tot nu.

Wat met grote voertuigen/vrachtwagens? Daar moet in meer gedetailleerde plannen rekeningen mee gehouden worden.

Wat is het budget voor volgende 5 jaar? Dat is aan de nieuwe beleidsploeg. Er is nu nog budget om concept uit te werken in studie. In functie daarvan kan budget voorzien worden in volgende meerjarenplan 2026-2031.

Wat met lopende conceptie/studies, bvb Ch. Coppensstraat? Bedoeling is om met piloot te starten waarin alle concepten toegepast worden. Solheide, is moeilijk qua helling. Ch. Coppens of Kasteelstraat, want die moeten toch heraangelegd worden. Anderzijds wil men concepten ook toepassen bij kleinere werken/projecten.

Welk zijn de exacte criteria voor opsplitsing tussen straten voor bestemmingsverkeer en doorgangsstraten. De Ch. Coppensstraat heeft eerder een gemengd statuut.

Dat gaat toch lang duren vooraleer er impact is? We moeten ergens beginnen en concepten moeten ook draagkracht krijgen, daarom wil men met conceptstraten beginnen

Woonerfstatuut zal nodig zijn voor zachte weggebruikers, in woonstraten.

Éénrichtingsverkeer kan snelheid verhogen. Bij lage intensiteit kan tweerichting blijven met minder ruimte. Daarin zullen compromis gezocht moeten worden, via participatie.

Mobiliteitsraad wil tijdig voortdurend en volledig geïnformeerd worden. Als er concretere plannen komen, wil mobiliteitsraad zeker betrokken worden.

Wanneer gaat dit van start? Studiebureau begint met verkennend gesprek eind mei.

Suggestie: Participatie en raden betrekken mag gerust opgenomen worden in lastenboek voor studiebureau.

Ook ervaringen van andere gemeenten/steden kunnen interessant zijn. Dat wordt gedaan met stad Leuven.

Proefprojecten gaan over straten waar geen KMO activiteit is.

Voor woonerf mogelijkheden, is het dan de juiste keuze van straten. Zouden niet beter andere straten gekozen worden? Indien straten met veel doorgang gekozen worden, blijft er nood aan een voetpad.

b. Asfaltherstellingen – Tim/Luc

Tussen nu en eind september wordt (afzonderlijk):

- A. Biesmanslaan geherasfalteerd tussen Koldamstraat en ingang SJS
- Koldamsstraat van Aura project (kruispunt ruim genomen) tot aan A. Biesmanslaan + heraanleg beschadigde voetpaden.
 - o Vraag aanpassing schuine helling waar zebraapad is zodat ze goed toegankelijk zijn.
- Klein Vuurgatstraat van nieuwe toplaag voorzien + boordsteen aan kant waar die ontbreekt.
- J. Kumpsstraat vernieuwd: voetpad aan kant Hoeilaart + fietspad tussen Molenstraat en HTC ISCA + nieuwe toplaag en fietssuggestiestroken
 - o Parking hockeyveld, langere auto's staan tot over straat, kunnen ze schuin gezet worden? Binnen paar jaar wordt oud veld vernieuwd, dan wordt die zone geïmpacteerd en kan dan bekeken worden hoe het beter kan aangelegd worden. Beter organiseren van geparkeerde auto's kan wel gevraagd worden.
 - o Is het opportuun om te herasfalteren als fietssnelweg nog niet klaar is? De toestand is zo slecht op J. Kumpsstraat dat we niet willen wachten.
- Voorlopige herstellingen gedaan met gietasfalt in Vlaanderveld en Ch. Melottestraat. Om klaar te zijn voor omleiding tijdens werken aan J.B. Charlierlaan. Daarna te bekijken hoe ze heraangelegd kan worden.

Waarom herstellingen met gietasfalt:

- Begin legislatuur gekozen om geen rollend fonds te voorzien voor heraanleg van straten. Er werd gekozen om specifieke projecten uit te voeren, vb schoolomgeving + Waversesteenweg, G. Dekleermaekerstraat, ...
- Paar jaar geleden stratenplan gemaakt van hun status en gekozen om verschillende types herstellingen te doen voor in totaal ongeveer 2 miljoen euro. Budget is vrijgekomen wanneer energieprijzen terug gedaald zijn na verhoging door oorlog in Oekraïne.
- Asfalteringswerken zijn daarna moeten uitgesteld worden door slechte weer sinds herfst 2023.
- Op vlak van communicatie is er wel nog ruimte voor verbetering.
- Alles samen aan heraanleg en herstellingen komen we aan 3 à 4 miljoen euro.

Timing J.B. Charlierlaan:

- Aquafinproject om te vermijden dat rioolwater verdund wordt door infiltratie van bronwater.

- Wadi in park werd voorzien voor ¼ van het gemeentepark: om dat te reduceren werd een jaar onderhandeld, om minimum impact te hebben op evenementenplein in het park.
- Op het kruispunt aan de post mag (van onze gemeente) pas gewerkt worden in voorjaar 2025 om bemaling optimaal te kunnen hebben, wat in herfst of winter niet mogelijk is.
- J.B. Charlierlaan zou in lente/zomer 2025 moeten kunnen uitgevoerd worden.

Waversesteenweg:

- Nieuwe toplaag zou 15 à 20 jaar houden. Barstvorming is er nu al, die met gietasfalt hersteld werd. Door verschillende reactie op temperatuur van asfalt en cementfundering kunnen er al barsten komen en door onderhoud met gietasfalt wordt de mogelijkheid om meer putten/barsten te krijgen tegen te gaan.
- Is er een onderhouds- of investeringsplan voor wegen (die toch ergens assets zijn van de gemeente)? Praktische aanleg met type machines aan goten kunnen zorgen voor langsbarsten en die moeten met gietasfalt opgevuld worden om uitrafelen te voorkomen.
- Koffers vervangen wordt gedaan wanneer er riool moet vervangen worden. Tenzij die stuk is, moet die normaal niet vervangen worden of naar gescheiden riolering gegaan worden.

Wat is de visie voor de toekomst:

- Dat is voor een volgend gemeentebestuur.
- Visie burgemeester: klimaatstraten in woonwijken. Verbindingswegen blijven vooral verbindingswegen. Daar zal elk jaar investeringsbudget voor vrijgemaakt moeten worden.
- Toestand van de wegen moet opgemaakt worden, door bijvoorbeeld jaarlijks digitaal in kaart te brengen. Om dan gepast preventief in te grijpen.
- o Richtbudgetten: nieuwe toplaag voor straat van 1 à 1,5km is ongeveer 200000 euro, gietasfalt 30000 euro. Met nieuwe koffer kan het x5 zijn.

Wat is link met klimaatstraten en mobiliteit.

- Om naar 30km/u moet infrastructuur aangepast worden aan die snelheid en daar kunnen klimaatstraten aan helpen.
- Door beschikbaarheid budgetten gaat dat toch lang duren? 2,5 à 2,7 miljoen euro is jaarlijks investeringsbudget. Studie moet bepalen hoeveel een klimaatstraat of concept zal kosten. Niet overal hoeft dat veel te kosten.
- Parkeervakken staan er veel op de straat. Door APA mogen op privégrond niet overal parkeervakken of carports aangebracht worden. Daar zijn ook aanpassingen nodig.

c. *Flitspalen in Hoeilaart – Tim*

Bekommernis dat er minder en minder politietoezicht is, zowel op snelheid als op foutparkeren, éénrichting tegen richting inrijden, ...

Graag een woordje uitleg over flitspalen:

Situatie bij de politie. De zone al een paar jaar deficitair op gebied van inspecteurs (31%) en dat gaat niet meteen veranderen want instroom gebeurt nationaal en daar is een bottleneck voor de regio rond Brussel. Want hier is weinig werkloosheid en er zijn veel veiligheidsfuncties (privaat en publiek), dus arbeidsmarkt is krap. Politie mensen krijgen ook in Brussels Gewest of in luchthaven meer loon (tot 500 euro netto).

Interventie en flitscontroles zijn er zeker nog. Aanwezigheid in schoolomgevingen is moeilijker en alleszins minder dan 5 jaar geleden.

GAS boetes systeem wordt bekeken of het opgezet wordt.

Er is budgettaire ruimte omdat kader niet volledig is ingevuld, daarmee kunnen technische oplossingen gezocht worden. Vorig jaar werd geïnvesteerd in upgrade van ANPR camera's en drugshond.

Er werd gekeken naar GAS5 wetgeving en mogelijkheden. Oefening werd door de politie gedaan en op dit moment werd gekozen om te investeren in vaste flitscamera's (zoals Tervuren).

Gemeente gaat de fysische palen financieren en de politiezone koopt de camera's. Dezelfde als de mobiele camera's. Er zullen er drie beschikbaar zijn die uitgewisseld kunnen worden.

Exacte plaatsen van de flitspalen moeten nog bepaald worden.

Keuze voor de plaatsen van palen wordt gedaan samen met de politie op basis van metingen en ongevallenstatistieken.

Mobiliteitsraad vraagt waarom beschikbare data, van bijvoorbeeld van Telraam en Waze, niet ten volle benut wordt. De exploitatie van die data toont aan dat de plaatskeuze op basis van de klassieke criteria (ongevalsstatistieken, vastgestelde overtredingen, ...) niet altijd de grootste risicozones dekt. De vraag zal aan de politie doorgegeven worden.

Waarom geen trajectcontrole met ANPR? Is onderzocht, die technologie staat op punt, maar verwerking naar GAS5 is duur momenteel, omdat het met ANPR van federale moet gelinkt zijn en dat is een dure interface.

d. Creatieve plannen / input van VSV (Vlaamse stichting verkeerskunde) voor de schoolomgeving Het Groene Dal

VSV werd gevraagd om eens langs te komen in de schoolomgeving om te helpen bij de analyse van de ouderraad over waar er iets kan verbeterd worden:

- Inrichting was vrij goed volgens hun.
- Wat betreft naleving van regels hadden ze de suggestie om voetpaden vrolijk te versieren zodat duidelijk wordt.
- Rechtover K&R Willem Matstraat was de suggestie om dubbelparkeren fysiek onmogelijk, met paaltjes, te maken en zo te voorkomen dat er op voetpad wordt gereden.
- Organiseren van wandelpool van aan een parking om te laten voelen dat dat eigenlijk niet zo ver is.

Waversesteenweg K&R wordt nog niet optimaal of veelvuldig gebruikt door ouders van Het Groene Dal. Het gebruik gaat omhoog, maar vooral door ouders VSC. Wordt ook gebruikt als keerpunt.

Kinderen storen de burens niet, wel de ouders met de auto. Het is ook de bedoeling van de school om het voor de kinderen veilig te houden.

Kan er in/uitgang aan kant Waversesteenweg gebruikt worden? Voor 4, 5 en 6 is er nu al uitgang op de A. Mousinstraat. Ingang is moeilijker omdat daar toezicht voor nodig is.

Bedenking: Als je Willem Matstraat naar beneden komt met de fiets ontbreekt ergens een schuine boord om makkelijk op schoolplein te komen (en niet langs de slagboom te moeten).

Concrete vraag ouderraad en school en mobiliteitsraad (via advies):

- Kleurrijke tekeningen op voetpaden, door verf te leveren aan ouderraad (Het Groene Dal en VSC).
- Paaltjes rechtover K&R Willem Matstraat.
- Kleurrijke accenten:
 - o Willem Matstraat/Weemstraat.
 - o Waversesteenweg aan VSC (doorlopend tussen beide scholen).
 - o W. Eggerickxstraat.
- Controle op tegen éénrichting en op voetpad rijden/parkeren: verschil met begin van schooljaar is heel zichtbaar dat politie minder aanwezig. → kan het fysiek onmogelijk gemaakt worden om éénrichtingen tegen richting in te rijden?

De voorgestelde initiatieven zijn ook nuttig voor de Sint Clemensschool en worden best samen aangepakt.

e. Verlag open forum Mobiliteitsraad (teams kanaal) (zie ook verslag in bijlage)

- Cafeteria zat bijna vol, in begin was het wat zoeken, na het voorstellen van de mobiliteitsraad.
- Toen kwamen een paar praktische vragen over werking en advies en antwoord.

Zie verslag.

- Vragen over F204 aanleg.
- Reactie voor De Lijn, de bewoners zagen ook buiten hun wijk problemen. Ook van op Bakenbos is het moeilijk.
- Suggestie voor beveiligde fietsstalling aan halte Desbeck.
- Vooral vervoer naar zorginstellingen als gasthuisberg of HH in Leuven lopen moeilijk.
- Tijdelijke oplossing door shuttlebus, maar dat is geen oplossing voor schoolgaande kinderen.
- Bus komt soms niet of een kwartier te vroeg. Punctualiteit is een probleem. Ook kennis van de lijn bij sommige chauffeurs is te weinig.

- Concrete vraag voor om het uur een bus door de wijk. + voor markt op vrijdag + schoolgaande jeugd (ook voor scholen buiten Hoeilaart).
- Vraag naar deelauto's: wordt door 3 vaste klanten gebruikt die niet in de wijk wonen. Best nog eens rond communiceren.
- Mensen met beperking of zonder rijbewijs zitten echt in problemen. Minder mobiele centrale kan helpen maar niet iedereen beantwoordt aan de toegankelijkheidscriteria en ook is daar beschikbaarheid van chauffeurs soms een probleem. En weinig flexibel indien afspraak last-minute wijzigt.
- Andere opmerkingen in het verslag.

Globaal genomen heel interessant moment waar heel wat naar boven kwam. Gaf veel input voor mobiliteitsraad en daarom wordt de vraag gesteld of het ook voor andere wijken kan gebeuren.

Concrete vragen:

- Beveiligde fietsenstalling aan halte Desbeck.
- Vraag naar bediening wijk voor marktdag.
- Liever minimum 1 bus per uur door de wijk.
- Schoolgaande jeugd zit ook in problemen.
- Parkeren Groenendaal gratis houden en plaats van inrit bekijken.
- Oproep naar chauffeurs voor minder mobiele centrale.

f. Verlag open forum Milieuraad (Zie verslag in bijlage)

De verschillende punten kwamen al aan bod in vorige mobiliteitsraden.

g. Werken Leonard

Stand van zaken wordt gegeven en planning nieuwe fases.

QUID het inmiddels stopgezette proefproject. Dit is opgezet al zeker tot na het einde van de werken aan Leonard.

De gemeente blijft de toestand wel specifiek opvolgen en heeft aan de gemeente Overijse gevraagd om de Welriekendedreef tijdens de werken terug open te stellen.

h. Statuut openbare weg (Sportsite ERCH)

Dat kan afgesloten worden door de voetbal.

Wel duidelijkere afspraak om buiten die momenten het afsluiten van de doorgangsweg onmogelijk te maken door de betrokken poorten slotvast te verankeren.

4. Informatie (stand van zaken)

Shuttlebus: rijdt nu een week.

Communicatie kan nog intenser – vooral verspreiden van de flyer en ook affichering van uurrooster aan de haltes en een betere zichtbaarheid/herkenbaarheid van het busje.

Kunnen de resultaten van bevraging op Sloesveld/Tentrappen gedeeld worden met mobiliteitsraad.

5. Punten voor een volgende mobiliteitsraad

6. Varia.

- SJC Koldam staat nog niet in GPS'en en op de website van de gemeente
- Afwerking van voetpad Overijsesteenweg: toplaag materiaal is vandaag toegekomen en zal binnenkort afgewerkt worden.
- Inrichting Kasteelstraat: bewoners eerste stuk Kasteelstraat de mogelijkheid te geven om rechtsaf te gaan. + C1 aan Vonk staat onder boom en is door bladeren niet zichtbaar.
- Werken Waversesteenweg: Hoeilaartseweg en Schimpstraat werden niet op de hoogte gebracht van de asfalteringswerken. Ook signalisatie was niet helemaal optimaal. Die week is er veel misgelopen.
- Gebruik van de tool 'meld het aan de gemeente' wordt gestimuleerd.
- Kunnen verslagen mobiliteitsraad op de website geplaatst worden (2 laatste staan er niet op).

VERSLAG



Na verwelkoming en toelichting over wat is en wat doet, wat kan de mobiliteitsraad is het de beurt aan de aanwezigen.

Hieronder de aangehaalde punten (gehergroepeerd per thema).

1. Worden jullie adviezen opgevolgd?

- Soms wel soms niet.
- We kunnen wel naast formeel gevraagde adviezen, ook altijd spontaan onderwerpen oppikken en een advies formuleren.
- Naast de formele adviezen leidt de ideeënuitswisseling tijdens de vergaderingen ook tot het aangeven van suggestie en aanpassingen.

2. Is een petitie zinvol?

- Soms wel soms niet.
- Men moet wel rekening houden met de vorm, een facebook bevraging is geen echte petitie.

3. Brieven-/ideeënbus - enquêtes:

- In de Welvaartlaan staat een ideeënbus: wanneer wordt die gelicht, ze steekt overvol.
- De bewoners hebben een enquête (brief van de gemeente) ontvangen.
- Horen die twee initiatieven samen?

- Wanneer zijn de resultaten daarvan gekend?
- En, wat zal er mee gebeuren?

4. Aanleg fietssnelweg (F204 – langs E411)

- De kappingen gebeurden meer dan een jaar geleden – intussen gebeurt er niets, behalve het soms opruimen van de afstromende modder.
Wanneer wordt er verder gewerkt?
- Geluidsschermen: velen zijn beklad en aan vervanging toe – sommigen worden vervangen, maar dan wel niet de bevuilde.
- **Algemene vraag naar meer duidelijkheid betere communicatie.**
- **Waarom is er geen transparant beschikbare detailplanning?**

5. Waarom beperkt tot Ten Trappen en Sloesveld?

- Het probleem is immers veel ruimer – ook voor mensen die op Bakenbos wonen – zij moeten om Richting Leuven (scholen, universiteit, ziekenhuizen, winkelen, uitgangseven, ...) te gaan tot de bushalte Desbeck of Zavelenborre (+/- 27 min stappen).
Mogelijke (tussen)oplossing - beveiligde fietsenstalling aan bushalte Desbeck.
- Ziekenhuizen, universiteiten en uitgangseven wordt gekenmerkt door sterk wisselende uurroosters – er tijdig geraken is quasi onmogelijk.
- Het probleem is ruimer dan enkel vanuit de buitenwijken naar het centrum van Hoeilaart en omgekeerd.
Vb: Studerende jeugd = in Hoeilaart, maar ook in Overijse, Leuven, ...
- Bereikbaarheid “kinépraktijk”.

6. Concreet “De Lijn”

- Er zijn duidelijk te weinig bussen.
- Men begrijpt absoluut niet dat het – zoals vroeger – door de wijk rijden niet meer kan, het betreft immers maar 3 à 5 min.
- De uurregeling houdt absoluut geen rekening met schoolgaande jeugd – de laatste bus (14u30) is zelfs voor het einde van de school (15u30) – er is echt nood aan een betere afstemming.
- Regelmatig gebeurt het dat de voorziene bus simpelweg niet komt. Soms betreft dat een afgeschafte bus, maar meermaals is het ook een chauffeur die de weg niet kent en dan gewoon de wijk niet in rijdt.
Bus 595 rijdt regelmatig niet, bijvoorbeeld op vrijdag 12/4 op de middag.
- Punctualiteit is een probleem – niet enkel zijn er vertragingen, meermaals gebeurt het ook dat de bus simpelweg (tot 15 min) te vroeg is.
- Ook al gebeurt, chauffeurs die de halte gewoon voorbijrijden.
- Er was (naar verluidt) ook de mogelijkheid om een flexbus aan te vragen bij De Lijn, waarom is dat niet gebeurt en/of wanneer komt die er?
Deze optie is – voor de toekomst (ten vroegste na 2025/2026 _ als er budgetten gevonden zijn) een in het “Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Leuven” (waar Hoeilaart toe behoort) opgenomen.
- **Concreet is de vraag gans de dag door een bus om het uur door de wijk.**

7. Quid de door de gemeente aangekondigde shuttlebus?

- Het dossier zit in een ambtelijke fase, zou eendaags moeten klaar geraken.
- Het betreft dan enkel een bijkomende busdienst van Groenendaal naar Ten Trappen, met een beperkt uurschema (1630-1830)?
- Sowieso enkel tot eind 2024 (nieuwe legislatuur, moet zelf beslissen).
- Nood = Woensdag middag/namiddag – Vrijdagmarkt – ...

8. Deelauto's

- Deze wordt gebruikt door een beperkt publiek (blijkbaar zijn er 3 “vaste” klanten, die dan nog niet in de wijk wonen).
- Is voor mensen met een beperking of zonder rijbewijs geen oplossing.
- Ook moet je reserveren om zeker te zijn dat hij beschikbaar is.
- Voor boodschappen is het waarschijnlijk geen oplossing.
- Het aantal deelauto's in de gemeente zal – zie plannen vervoersregio – nog worden verhoogd.
- **Vraag: graag ruime communicatie daaromtrent.**

9. Mindermobielen centrale = Mobitwin

- Beperkte doelgroep – niet voor iedereen mogelijk.
- Te weinig chauffeurs.
- Gebruikers moeten dit te lang op voorhand aankondigen.
- Problemen met flexibiliteit bv voor doktersafspraken (rit verplaatst naar 2u later).
- Campagne starten? Uitbreiden?

10. Snelheid

- Dringende vraag om zone 30 en/of snelheidsbeperking 30 in straten die de facto niet breed genoeg zijn (bv de wijk Tentrappen).
- Dringend vraag naar naleving (sanctionerend beleid) van de regelgeving.

11. Concreet benoemde (gevaarlijke) situaties:

- Hoek Tenboslaan en Molenstraat ontbreekt spiegel voor visibiliteit fietsers en wagens.
- Gevaarlijke situatie voor fietsers aan het begin van de Eendrachtlaan. – Vraag naar parkeerverbod of fietsstraat?
- Idem: Kruispunt Victor Marchand en Frans Verbeekstraat (geparkeerde wagens aan VieAVie).
- Probleem met parkeren op het voetpad van de Josef Kumpstraat. Is het mogelijk om de wagens op straat te laten parkeren en dan ook een snelheid remmend effect te bekomen?
- Onveilig Kruispunt Groenlaan en Blijde Inkomstlaan.
- Raymond Lauwersstraat – voor auto's éénrichting, voor fietsers dubbele richting – geschrant parkeren creëert voor de fietsers (in tegenrichting auto's) een gevaarlijke toestand.
- Parking Groenendaal (NMBS° - waarom heeft men de ingang niet behouden op de oude plaats – nu moet men met het doorgaand verkeer naar de R0 aanschuiven tot de ingang (= extra file).

12. Algemeen gevaarlijke situaties:

- Zichtbaarheid: hagen aan kruispunten – in het oude politiereglement werd een maximale hoogte (1 m) bepaald, waarom die niet terug invoeren.
- Gietasfalt: creëert bij nat weer een extra gevaarlijke situatie voor fietsers.

13. Varia

- Worden er oplossingen (extra parkings) voorzien voor het opvangen van de parkeerdruk bij 100% operationeel zijn van de LEZ-zone Brussel.

conceptnota klimaatstraten

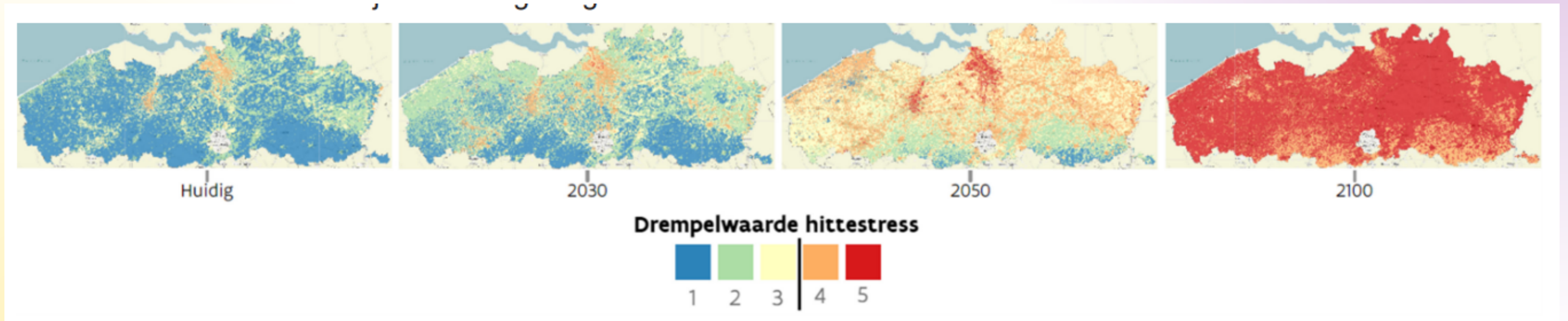


Waarom?

De klimaatverandering brengt heel wat uitdagingen mee waar rekening mee moet gehouden worden bij de inrichting van onze leefomgeving. Denken we maar aan hittestress, droogte, wateroverlast.

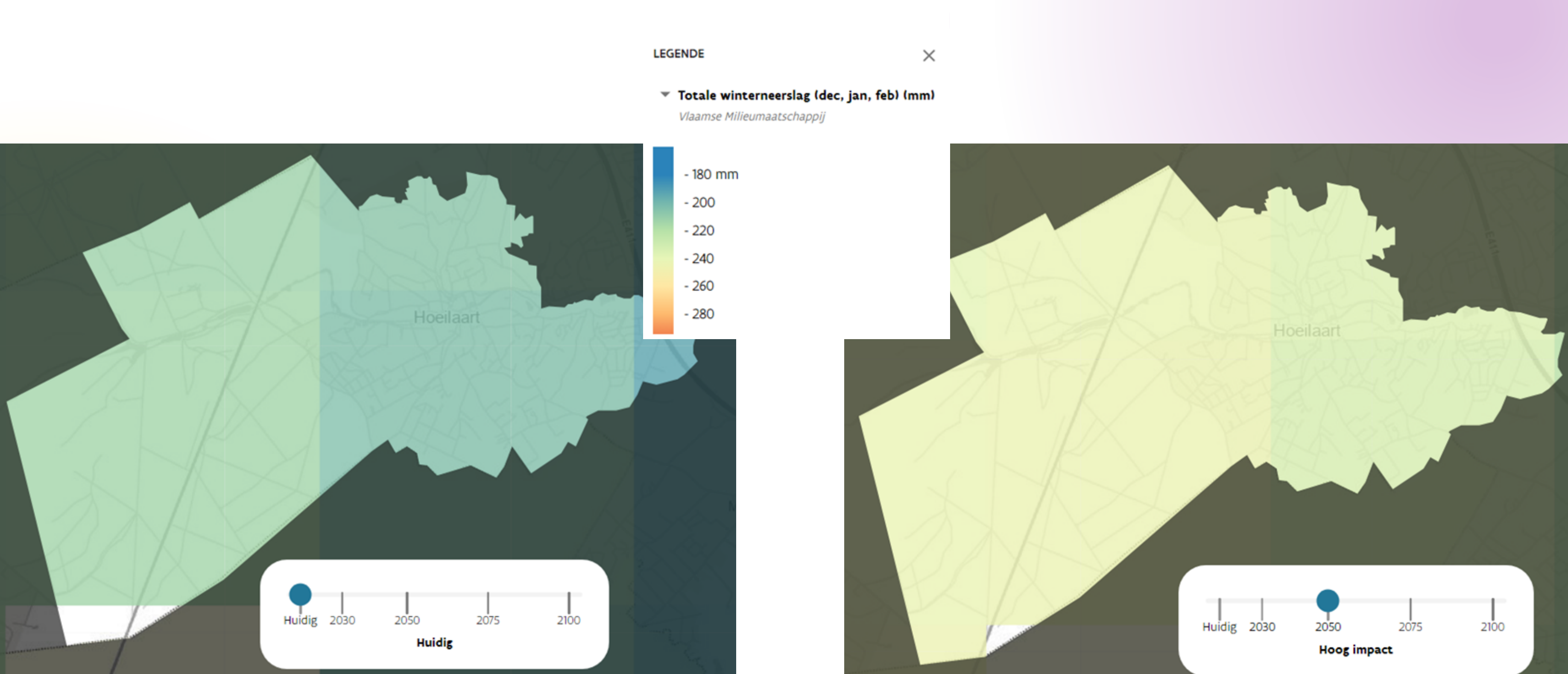
Hittestress

Drempelwaarde hittestress: Drempelwaardes die overschreden worden voor dagmaximum en dagminimum gevoelstemperatuur tijdens een extreme hittedag met een terugkeerperiode van 20 jaar. Dit wordt weergegeven in 5 klassen, waarbij vanaf score 4 ernstige gezondheidsschade te verwachten is.



Wateroverlast

Totale winterneerslag: De gemiddelde totale neerslag in de wintermaanden (december, januari en februari) in millimeters.



Klimaatstraat?

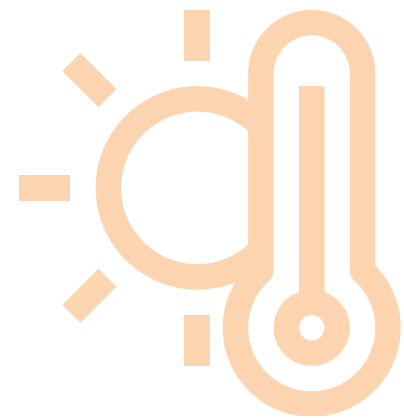
“Een straat die zodanig ingericht is dat er zoveel mogelijk rekening gehouden wordt met de uitdagingen van de klimaatveranderingen en dus klimaat robuust is.”

Keuze om in eerste instantie te focussen op publiek domein met ondersteuning privaat domein



1. Waterbeheer

scheiding van riolerings- en regenwater, waterdoorlatende verhardingen, wadi's, lokale bufferbekkens, lokaal hergebruik van regenwater



2. Hittebestendigheid

materialen die minder warmte absorberen en eerder reflecteren, meer groen zoals bomen voor schaduw en warmteabsorptie



3. Biodiversiteit

Bomenbeleidsplan, groene infrastructuur, ecosysteemdiensten, ecologisch groenbeheer



4. Mobiliteit

STOP principe, verkeersremmende maatregelen, laadpalen, ...



5. Duurzaamheid

duurzame materialen en constructiemethoden die de ecologische voetafdruk van de straat verminderen

Pilootwijken

- Solheide (straat te bepalen)
- Ten Trappe (straat te bepalen, mogelijk blijde inkomst)
- Charles Coppensstraat (mobiliteitsprobleem)

Streekstraat (Tervuren) . bestemmingsverkeer . 8-10m L



as-verschuiving in functie van:

- snelheidsreductie
- groen straatbeeld
- toegankelijkheid woningen

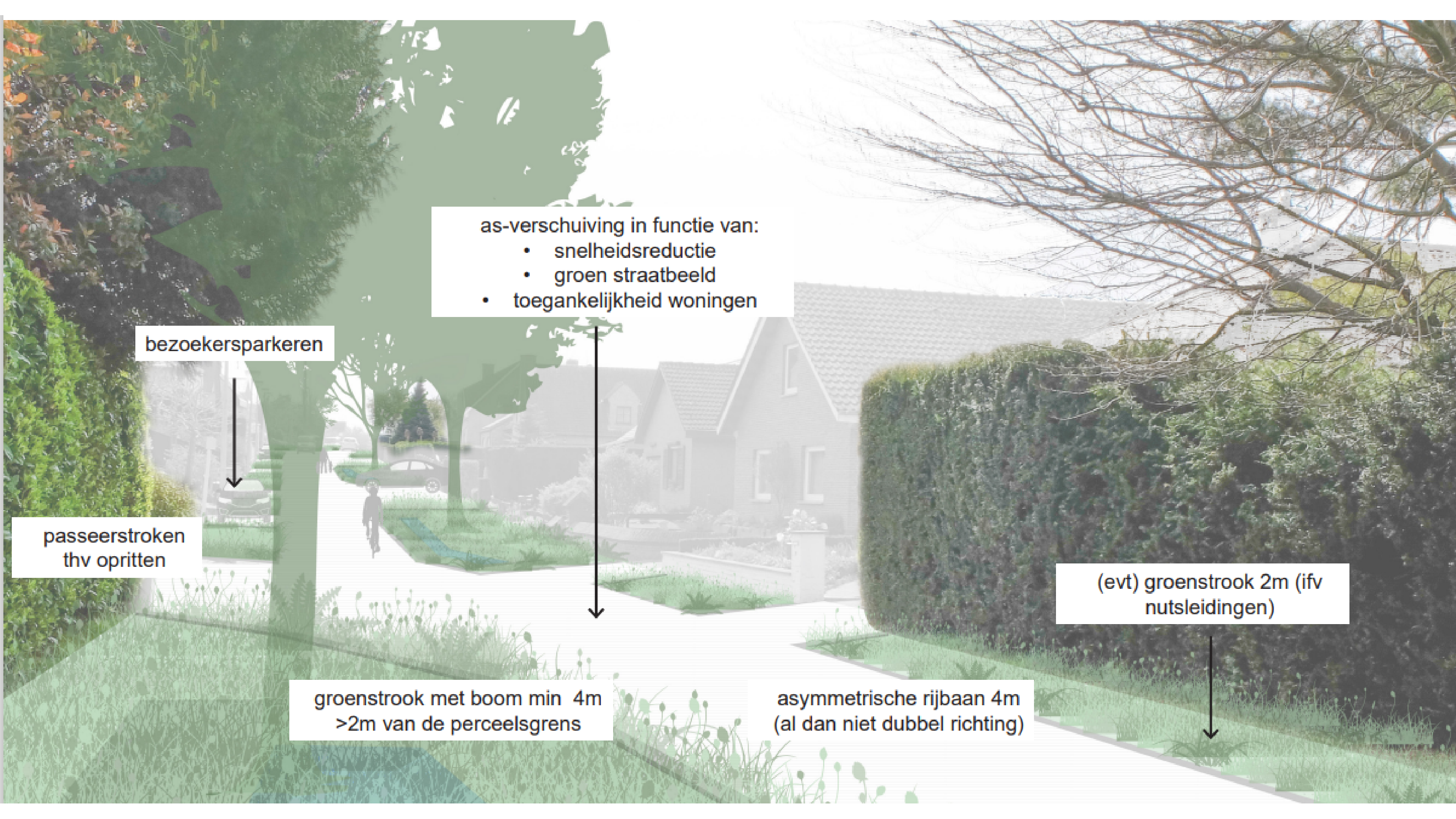
bezoekersparkeren

passeerstroken
thv opritten

groenstrook met boom min 4m
>2m van de perceelsgrens

asymmetrische rijbaan 4m
(al dan niet dubbel richting)

(evt) groenstrook 2m (ifv
nutsleidingen)



Brusselsesteenweg (Overijse) . doorgaand verkeer >20m



typeprofiel doorgaand verkeer XL

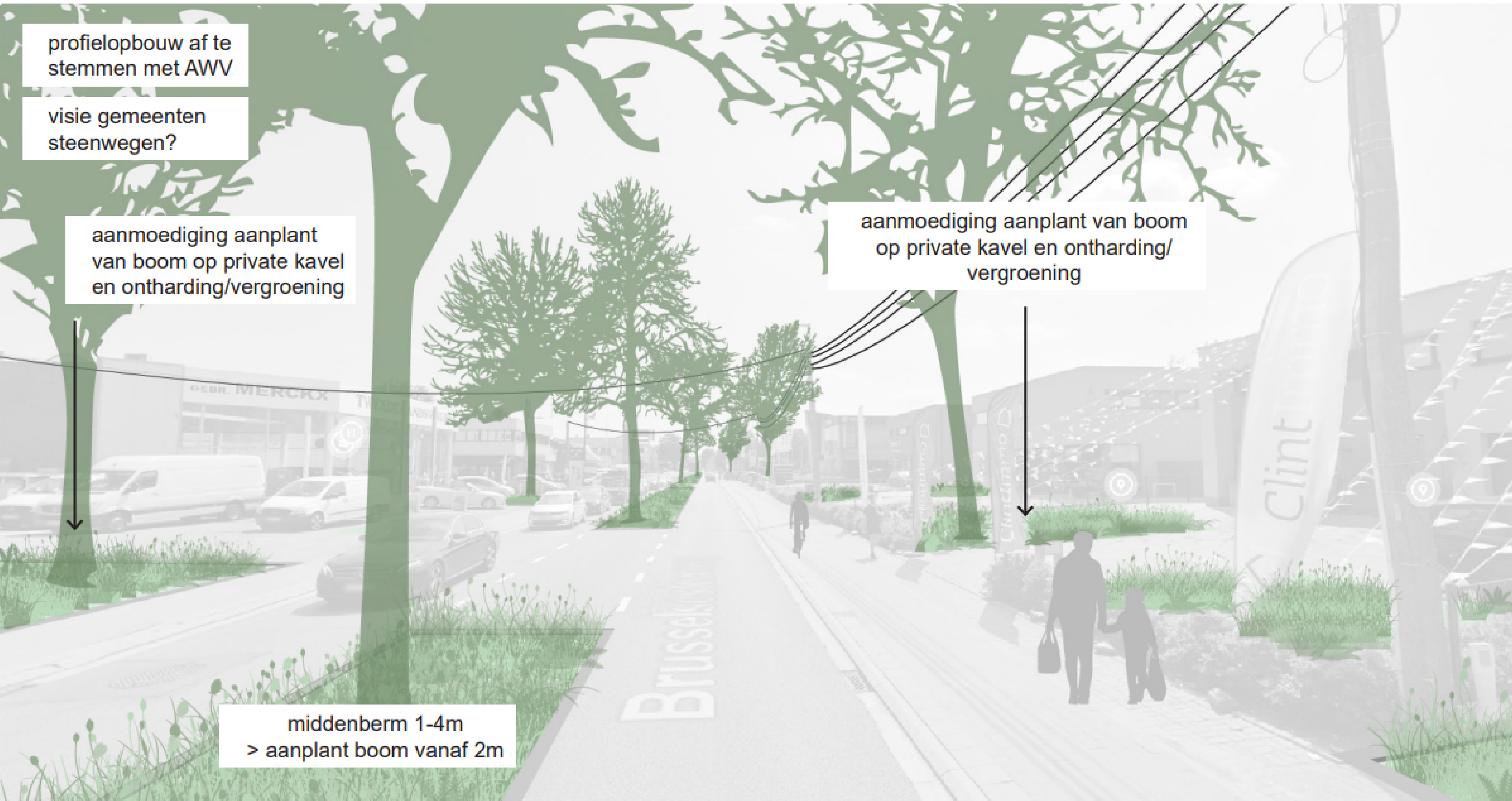
profielopbouw af te stemmen met AWW

visie gemeenten steenwegen?

aanmoediging aanplant van boom op private kavel en ontharding/vergroening

aanmoediging aanplant van boom op private kavel en ontharding/vergroening

middenberm 1-4m
> aanplant boom vanaf 2m











Trajecten

- Aanstellen studiebureau (Horizon – Solheide)
- Communicatie & draagvlak creëren
- Analyse wijk & definitie randvoorwaarden
- Participatief traject met inwoners
- Haalbaarheidsonderzoek
- Actieplan
- Uitvoering