

Gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe

Technische Dienst
**Dienst Openbare Ruimte
Strategie & Mobiliteit**

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN Samenvatting

10 december 2013

Het gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) is een planologisch instrument waarmee men het gemeentelijk wegennetwerk kan analyseren en men een interventieprogramma kan opstellen om de veiligheid, de toegankelijkheid (met name voor personen met een beperkte mobiliteit) en de kwaliteit van de openbare ruimte kan verbeteren.

De hoofdbetrachting van het GMP bestaat erin de openbare ruimte opnieuw in te richten door een betere verdeling tussen alle gebruikers na te streven.

Men wil meer bepaald :

- een coherent verplaatsingsmodel organiseren dat multimediaal, hiërarchisch en correct bewegwijzerd is;
- een antwoord aanreiken voor de bereikbaarheid van plaatsen die erg gefrekwenteerd worden;
- zowel het stappen en fietsen (buurtbeleid rond zachte mobiliteit) als het openbaar vervoer beoordelen;
- het potentieel van de groene zones in de gemeente uitbuiten door routes voor voetgangers uit te stippelen waarbij de verplaatsingen van personen met een beperkte mobiliteit en de fietsers geïntegreerd worden;
- een rationeel gebruik van auto's bevorderen;
- een parkeerbeleid uitwerken dat coherent is en gecoördineerd wordt met het verplaatsingssysteem.

Deze verschillende actiepunten moeten bovendien de woonwijken vrijwaren van transitverkeer en de kwaliteit en leefbaarheid van de voetgangerszones verbeteren door maatregelen voor te stellen die de hinder die veroorzaakt wordt door het verkeer (geluidshinder en luchtvervuiling) vermindert.

De studie van het GMP bestaat uit drie stappen : de diagnose, de uitwerking van een duurzaam mobiliteitsscenario, en het actieplan.

EERSTE FASE : DE DIAGNOSE

De diagnose heeft ons in staat gesteld de karakteristieken, troeven en zwakke punten van de openbare ruimte in de gemeente te bepalen.

Wat betreft troeven vermelden we de rijkdom en verscheidenheid van de groene ruimtes en de gebouwen. Dankzij het « luchtige » aspect van heel wat wegen, ziet men al gauw het potentieel om het verkeer en de veiligheid van het geheel der gebruikers te verbeteren.

Sint-Lambrechts-Woluwe wordt gekenmerkt door een veelheid aan steegjes en voetgangerspaden, zijn schitterend fietspad op de as Dries - Moonens – Gouden Eilanden - Spaak - Vandervelde, de metrolijn die de gemeente doorkruist, de nabijheid van de autosnelweg en de Ring,...

Een andere troef, en bovendien een uitdaging, is de concentratie van het Shopping Center, Wolubilis en het « station » Roodebeek in een commerciële, culturele en multimediale pool.

Wat de zwakke punten betreft, wordt de gemeente helaas gekenmerkt door de gevaarlijke as Broqueville, Hymans, Spaak, Vandervelde en meer algemeen door de « expo 58 »-stijl van het wegennet dat uitsluitend het comfort van de automobilisten nastreeft : brede bochten, een zee van asfalt, gevaarlijke verkeerssituaties voor voetgangers en personen met een beperkte mobiliteit.

We vermelden hier ook het grote volume aan transitverkeer, de bereikbaarheid en de veiligheid van de schoolomgevingen, de geografische spreiding en frequentie van het openbaar vervoer.

TWEEDE FASE : EEN DUURZAAM MOBILITEITSSCENARIO

De vermindering van het automobieler verkeer, de zwakke prestaties van het openbaar vervoer en het gebrek aan veiligheid voor de voetgangers bewijst dat er een nieuwe aanpak van het mobiliteitsvraagstuk nodig is.

Deze nieuwe aanpak moet algemeen zijn en aansluiten bij de gezichtshoek van veilige en kwaliteitsvolle reis voor alle weggebruikers : voetgangers (+ PBM), fietsers, openbaar vervoer EN gemotoriseerd verkeer met inbegrip van transport en leveringen, taxi's, gedeelde wagens (Cambio – Zen Cars), en spoeddiensten.

DERDE FASE : HET ACTIEPLAN

Het actieplan is opgebouwd uit twee complementaire luiken.

Het eerste, de mediale aanpak, bestaat erin het mobiliteitsprobleem te benaderen vanuit het standpunt van het transportmiddel, het medium : te voet, met de fiets, het openbaar vervoer en gemotoriseerde reis (persoonlijke auto's, maar ook « Cambio », taxi's, vrachtwagens) + parkeren en leveren.

Het tweede, de geografische aanpak, analyseert 7 bijzondere knelpunten : de as de Broqueville - Hymans - Vandervelde, het 'station' Roodebeek, het Woluwe Shopping center, de Georges Henrilaan, de Brand Whitlocklaan, de site van de UCL - St-Luc en de wijk van de Weggevoerdenstraat (« klein Woluwe »).

De mediale aanpak

Wat ook de transportmodus, het GMP waakt over de ideale « dekking » van het terrein door het netwerk. Vertrekkende van de activiteitscentra, toont de kaartenatlas voorstellen voor netwerken met voetwegen en gemeentelijke fietsroutes. Deze dekking gaat hand in hand met infrastructuurinrichtingen die de alternatieve, zogenaamd actieve, mobiliteit moeten bevorderen : het aanduiden van voetwegen, fietsparkeerplaatsen, Villo-stations voor gedeelde fietsen, parkeerplaatsen voor gedeelde auto's (Cambio, Zen Cars), taxi- en Collectostations, bushaltes, eigen beddingen, ...

De geografische aanpak

⇒ De as de Broqueville – Hymans – Spaak – Vandervelde

De belangrijkste maatregel van het GMP is ongetwijfeld de versmalling tot een rijstrook per rijrichting van de verkeersas die de gemeente doorkruist. Gezien de hoge ongevallencijfers, het gevaar bij het oversteken voor de voetgangers, de tegenstelling met de gewestelijke stedenbouwkundige verordening en het gebrek aan oversteekplaatsen voor voetgangers ter hoogte van de dwarsende straten heeft men deze as extra nauwkeurig onder de loep genomen.

In samenwerking met Brussel Mobiliteit heeft men het principe van slechts één rijstrook ter hoogte van de zebra's veralgemeend en over de hele lengte van de as uitgebreid, behalve ter hoogte van de grote kruispunten waar er voorsorteervakken (naar links of naar rechts) werden ingericht.

Deze nieuwe situatie moet absoluut gepaard gaan met een bescherming van de residentiële zones door zones 30 in te richten en verkeersremmers en –ontraders te plaatsen. Vandaar dat het fasenplan voor de zones 30 voorrang geeft aan de woonwijken aan weerszijden van de Broquevillelaan.

⇒ Roodebeek

Het is moeilijk om de opzet van de site «Roodebeek», met meer bepaald de regionale parkeerplaats, het busstation en de toegang tot de metro, te bepalen zolang de terminus en de eventuele verlenging van tram 94 niet vastliggen. Het GMP wil echter wel op de contradictie wijzen waarbij het autoverkeer naar smalle assen zoals de Spirulinastraat en de lage kant van de Roodebeeksteenweg wordt geleid. Men wijst opnieuw op de noodzaak om het kruispunt Hymans – Roodebeek - Sint-Lambertus een plaatselijk karakter te geven en om kruising van de P.-H. Spaakpromenade met de Jacques Brelaan om te vormen tot een groot kruispunt.

⇒ Woluwe Shopping Center

Het GMP probeert denkpistes aan te dragen om de toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers te verbeteren, om de organisatie van de leveringen op de site van de shopping zelf te verbeteren en vooral om het verkeer weg te leiden van de Sint-Lambertusstraat naar het Woluwedal.

⇒ Georges Henrilaan

In het kader van de herwaardering van de Georges Henrilaan draagt het GMP bij aan een betere openbare ruimte door een reorganisatie van de leveringen en het parkeren in het algemeen. Er worden ook voorstellen gedaan om de kruispunten veiliger te maken.

⇒ Brand Whitlocklaan

Er wordt een oplossing aangedragen voor het vastgestelde probleem van de lage commerciële snelheid van de bussen bij het naderen van de Montgomery-rotonde. Er wordt een busstrook ingericht (zonder het aantal rijstroken te verminderen) door de parkeerplaatsen naast de hellende rijstrook van de tunnel op te offeren. Deze plaatsen werden toch haast niet gebruikt.

⇒ UCL – St-Luc

Gezien de aard van de bevolking van de UCL, van zijn stedenbouwkundig aspect en van zijn dynamiek, heeft deze site bijzondere aandacht nodig. Het GMP heeft een optimalisatie van de voetwegen, de inrichting van een zone 30 in de Mounierlaan en de aanpassing van alle grote kruispunten rond de site onderzocht.

⇒ Wijk van de Weggevoerden- en van de Stationstraat (« Klein Woluwe »)

Door het grote volume aan transitverkeer en een belangrijke concentratie aan kinderdagverblijven en scholen vormt deze wijk als het ware een schoolvoorbeeld waarbij het GMP een oplossing heeft aangedragen door er een zone 30 in te voeren gecombineerd met diverse mobiliteitstools : haarspeldbochten, dwarsende voetpaden, verhoogde zebrapaden, Berlijnse kussens, gerichte zebrapadverlichting, stoeporen en kiss-and-ridezones.

| |
|-----------|
| CONCLUSIE |
|-----------|

Het GMP is geen uitvoeringsplan. Het analyseert, organiseert en stelt voor.

Dankzij het GMP kan men wat meer afstand nemen en de mate van voorrang vaststellen. Het biedt de mogelijkheid om een groot aantal projecten (aangevraagd door de inwoners en/of bedacht door de dienst) te verwerken in één logische en algemene visie.

Een bijkomend, en onverwacht, voordeel is dat het een meer duurzame samenwerking gecreëerd heeft met andere belangrijke spelers op het vlak van mobiliteit, met name de UCL, de MIVB en de politiezone.
