

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE

FASE 1: DIAGNOSE

November 2009

OPDRACHTGEVER

OPDRACHTNEMER

Gemeente
Sint-Lambrechts-Woluwe
Paul Hymans Laan 2
1200 Sint-Lambrechts-Woluwe

TRITEL
Havenlaan 86 C, bus 206
1000 BRUSSEL

INHOUDSTABEL

1. INLEIDING	4
1.1. Reglementaire status	4
1.2. Algemene objectieven van het GMP	5
1.3. Fasering van de ontwikkeling van het GMP	5
1.4. Opstellen van een diagnose (Fase 1)	5
2. BESCHRIJVING VAN HET GEMEENTELIJK TERRITORIUM	7
2.1. Algemene presentatie	7
2.2. Karakteristieken van de bevolking van Sint-Lambrechts-Woluwe	7
2.2.1. Bevolkingsdichtheid	7
2.2.2. Leeftijdspiramide	8
2.2.3. Motorisatiegraad van de huishoudens	9
2.3. Schoolgaande bevolking	9
2.4. Werkgelegenheidszones en economische centra	10
2.5. Middelen voor de toewijzingen van grondbestemming	10
2.5.1. GBP	10
2.5.2. BBP	11
2.6. Groenzones	11
2.7. Wijkcontracten	11
3. DIAGNOSE VAN MOBILITEIT EN BEREIKBAARHEID	12
3.1. Verkeersgeneratoren	12
3.1.1. Scholen	12
3.1.2. Werkzones	15
3.1.3. Commerciële centra	19
3.1.4. Andere voorzieningen	27
3.2. Openbaar Vervoer	29
3.2.1. Aanbod en karakteristieken	29
3.2.2. Commerciële snelheid en zwarte punten op het netwerk	33
3.2.3. Projecten ter aanpassing van het netwerk	36
3.2.4. Toekomstvisie	41
3.3. Verplaatsingen per fiets	43
3.3.1. Fietsroutes	43
3.3.2. Voorzieningen voor fietsers	44
3.3.3. Beperkt éénrichtingsverkeer	46
3.3.4. Parkeergelegenheid voor fietsen	47
3.4. Verplaatsingen te voet	48
3.4.1. Voetpadennetwerk	48
3.4.2. Voetgangerswegen	49
3.4.3. Veiligheid van zwakke weggebruikers	50
3.5. Personen met beperkte mobiliteit	53

3.5.1.	Toegankelijkheid van locaties	53
3.5.2.	Openbare voorzieningen	53
3.5.3.	Parkeerplaatsen	54
3.5.4.	Aanbevelingen	54
3.6.	Gemotoriseerd verkeer	55
3.6.1.	Hiërarchie en structuur van het netwerk	55
3.6.2.	Verkeersstroom en filegebieden	57
3.6.3.	Sluiproutes	58
3.6.4.	Zone 30 en de bijbehorende ingrepen	59
3.6.5.	Staat van de wegen	60
3.6.6.	Verkeersveiligheid	60
3.6.7.	Vervuiling door het wegverkeer	63
3.7.	Intermodaliteit	65
3.7.1.	Auto – Openbaar vervoer	65
3.7.2.	Fiets – Openbaar vervoer	65
3.7.3.	Intermodale knooppunten	65
3.8.	Alternatieven voor de auto	66
3.8.1.	Cambio	66
3.8.2.	Collecto	66
3.8.3.	Villo	67
3.8.4.	VAP	67
3.9.	Parkeren	68
3.9.1.	Parkeeraanbod	68
3.9.2.	Parkeerbehoefte	68
3.9.3.	Illegaal parkeren	69
3.9.4.	Probleemgebieden voor het parkeren	71
3.9.5.	Gemeentelijk parkeerbeleid	72
3.9.6.	Parkeerbeleid in de buurgemeenten	74
3.9.7.	Standplaatsen voor taxi's	74
3.9.8.	Langdurig parkeren voor vrachtwagens en autobussen	74
3.10.	Leveringen	75
3.10.1.	Routes voor vrachtwagens	75
3.10.2.	Leveringszones	75
3.10.3.	Leveringen op straat	75
3.10.4.	Probleemzones op het vlak van leveringen	76
3.11.	Signalisatie	77
3.12.	Gewestplannen	78
3.12.1.	Middenring	78
3.12.2.	Masterplan voor de hefboomzone n°12 RTBF/VRT	80
3.12.3.	Mobiliteitsstudie van het Meiserplein	83
3.13.	Gemeentelijke projecten	83
3.13.1.	Aanpassingen voor fietsers	83
3.13.2.	Plannen voor de verbinden naar de E40 vanaf TRACTEBEL / CORA	84
3.13.3.	Vastgoedprojecten	85

3.14. Projecten van buurgemeenten	85
3.14.1. As Vandervelde / Wezembeek tussen de ring en de Woluwelaan	85
3.14.2. Ronde Roodebeeklaan / Maartlaan	86
3.14.3. Ontwikkeling van het fietsers- en voetgangersnetwerk	86
3.14.4. Diverse	87
4. BIJLAGEN	88
4.1. Bijlage 1 : Bronnen van informatie	88
4.1.1. Bestaande documenten	88
4.1.2. Contacten	89
4.2. Bijlage 2 : Vervoersplannen scholen	90
4.3. Bijlage 3: Voervoersplan van de ondernemingen	102
4.3.1. Zone Gulledelle / Marcel Thiry	102
4.3.2. Conclusie Zone Gulledelle / Marcel Thiry	104
4.3.3. Zone Gemeenschappen	104
4.3.4. Zone Karrestraat	105
4.3.5. Zone Neerveld / Woluwedal	105
4.3.6. Zone Ziekenhuis saint-Luc / UCL	105

1. INLEIDING

Dit document betreft het rapport van de fase 1 van het Gemeentelijk MobiliteitsPlan (GMP) van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe.

Het verslag bevat achtereenvolgens een algemene beschrijving van het gebied van de gemeente en een diagnose van de mobiliteit en toegankelijkheid. De gevolgde aanpak vestigt eerst en vooral de aandacht op de huidige problemen en vraagstukken waarmee alle transportmodi en grote onderwerpen die verband houden met transport en mobiliteit geconfronteerd worden.

1.1. Reglementaire status

Het Gemeentelijk MobiliteitsPlan (GMP) houdt rekening met de regelgevende plannen en strategieën op het gebied van de regionale en gemeentelijke regio's.

Op regionaal niveau:

- Het Regionale Ontwikkeling Plan (ROP) toont het stadsproject van het stadsbestuur van Brussel. Dit plan is een strategisch richtdocument.
- IRIS II plan omvat de intenties van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over mobiliteit en verplaatsingen.
- Het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) bevat richtlijnen voor de planning van de ruimtelijke ordening in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit plan heeft een juridische waarde.

Merk op dat de nieuwe meerderheid de intentie heeft een nieuwe versie van het ROP te maken, dat dan het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPD0) zal worden.

Op gemeentelijk gebied:

- De verschillende Bijzondere Bestemmingsplannen (BBP) van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe. Een BBP herneemt, op wijkniveau, de voorschriften voor het grondgebruik, gebouwen en wegen. Deze eisen bepalen de afgifte van de bouwvergunning.

Het GMP behoort tot een supra-gemeentelijke context, en moet dus eens met de plannen voor de mobiliteit in de regio en omliggende gemeenten, te weten:

- Het Ruimtelijk Structuurplan van het Vlaamse Gewest en de provincie Vlaams-Brabant, en in het bijzonder de hiërarchie van de wegen die gebruikt worden als toegang tot Brussel maar door de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe komen.
- De gemeentelijke mobiliteitsplannen in voorbereiding of afgesloten in de gemeenten Evere, Schaarbeek, Zaventem, Kraainem en Etterbeek.
- De initiatieven op gebied van mobiliteit in Sint-Pieters-Woluwe, welke nog steeds zijn GMP moet opstellen.

1.2. Algemene objectieven van het GMP

De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe heeft een mobiliteitscel opgericht. Deze geeft reeds talrijke resultaten en diagnoses opgeleverd. Het beleid en projecten zijn bezig met het antwoord te bieden aan de bemerkte mobiliteitsproblemen.

De uitvoering van een gemeentelijk mobiliteitsplan biedt de mogelijkheid om een algemene gedachtewisseling over mobiliteit te houden en een strategische visie over de mobiliteit op het gemeentelijk niveau te brengen. Dit proces biedt de mogelijkheid om de mogelijke maatregelen ter verbetering van de toegankelijkheid en de mobiliteit in de gemeente te bespreken met de belanghebbende actoren.

De ontwikkeling van een GMP zal de gemeente toelaten om de volgende onderwerpen aan te kaarten:

- Verbeteren van de **bereikbaarheid** van de verschillende delen van het gemeentelijk grondgebied – in het bijzonder de meest bezochte plaatsen -, en de **mobiliteit** verbeteren van alle gebruikers die er zich verplaatsen, met inbegrip van de zwakke weggebruikers;
- Verbeteren van de **wegveiligheid** voor alle weggebruikers, in het bijzonder de zwakke weggebruikers;
- De **levenskwaliteit** verhogen door de hinder van het verkeer te verminderen, de gebruiksvriendelijkheid van de openbare ruimtes te verbeteren en een efficiënt netwerk van wegen voor zachte weggebruikers te maken;
- Een **harmonieus ontwikkelingsbeleid van de gemeente** toe te laten, door een juiste afweging te maken tussen de beleidsplanning, stedenbouw en mobiliteit.

1.3. Fasering van de ontwikkeling van het GMP

Het GMP zal zich in drie fases ontploffen:

- Fase 1: Plaatsbeschrijving, diagnose van de huidige situatie en definiëring van de objectieven;
- Fase 2: Creatie van verschillende contrasterende scenario's en het opstellen van een duurzaam mobiliteitsscenario;
- Fase 3: Actieplan

1.4. Opstellen van een diagnose (Fase 1)

De volgende drie informatiebronnen hebben toegelaten om een diagnose op te stellen door vaststellingen te doen op het gebied van mobiliteit, de wegveiligheid en de levenskwaliteit:

- Inventarisering van bestaande documenten (projecten, studies, gegevens, plannen);
- Meetings met mobiliteitsactoren (openbaar vervoer spelers, het gewest, UCL/ziekenhuizen Saint-Luc, verenigingen, schoolgemeenschappen);

- Ervaring en terreinbezoek.

De gedetailleerde bibliografie bevindt zich in bijlage 1.

De diagnose heeft de sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen voor de gemeente in termen van mobiliteit en bereikbaarheid vastgesteld.

2. BESCHRIJVING VAN HET GEMEENTELIJK TERRITORIUM

2.1. Algemene presentatie

De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe ligt op de Oostelijke grens van het Brusselse stad. Haar oppervlakte bedraagt 7,31 km²¹.



Figuur 1: Geografische ligging van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe.

Kaart 1 toont de verschillende wijken en groene ruimtes van de gemeente. Bemerkt dat de gemeente doorkruist wordt door grote verkeersaders, zoals de E40, Woluwelaan, Marcel Thiry laan, Brand Withlocklaan, Broquevillelaan, P. Hymanslaan, Vandeveldelaan.

2.2. Karakteristieken van de bevolking van Sint-Lambrechts-Woluwe

2.2.1. Bevolkingsdichtheid

De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe had in totaal 50.558 bewoners op 01/10/2009². Dat geeft een dichtheid van 6.622,3 inwoners/km², wat dicht aanleunt bij het regionale gemiddelde (6.238,3 inwoners/km²).

De bevolking is niet homogeen verdeeld over het gebied. Kaart 2 toont de bevolkingsdichtheid per statistische sector³. Men bemerkt er de volgende gebieden:

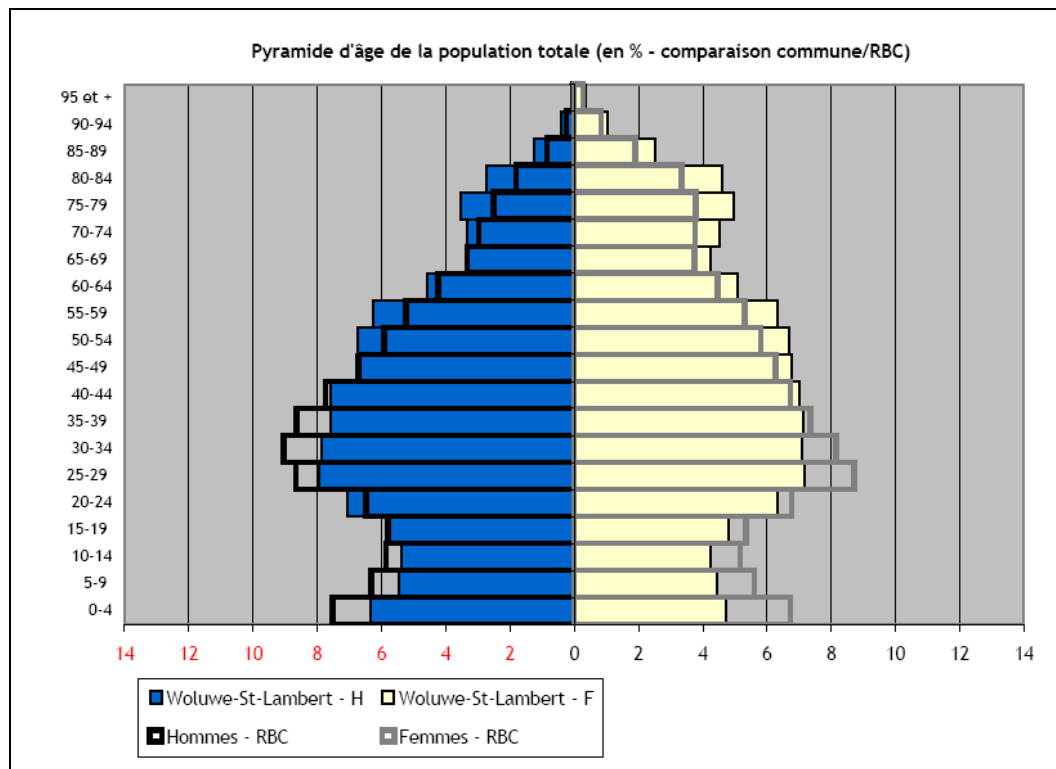
¹ Bron: Mobiliteitscel, gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe.

² Bron: Burgerlijke dienst gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe.

- Drukbevoonde gebieden in het oosten van de gemeente;
- Drukbevoonde gebieden « Europa », « Tweehuizen » en « Schuman Park»; aanwezigheid van appartementsblokken;
- Middelmatig bevoonde gebieden, rond de structurele assen (Paul Hymanslaan, E. Vanderveldelaan, Georges Henrilaan, T. De Cuyperstraat...);
- Weinig bevoonde gebieden met voornamelijk kantoren. Deze tonen daarnaast het grotere werkkarakter aan (cfr kaart 5) en zijn in deze context belangrijke verkeersgeneratoren;
- De statistische sector « Struyckbeken » met als bestemming groene ruimtes en sportterreinen, met een erg lage bevolkingsdichtheid.

2.2.2. Leeftijdspiramide

De herverdeling van leeftijden binnen de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe verschilt als dusdanig van deze van de regio Brussel-stad (cfr Figuur 2)⁴.



Figuur 2: leeftijdspiramide per geslacht van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe ten opzichte van het regionale gemiddelde.

³ De statische sector werd in het leven gebracht door het Nationaal Instituut van Statistiek (NIS) als kleine tellingseenheid. Deze eenheid is vastgesteld op basis van een geografische analyse op basis van structurele kenmerken zoals morfologische, stedelijke, sociale en economische eigenschappen.

⁴ Bron: SPF Economie – DGSIE, 01 januari 2007.

De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe heeft een bevolking (mannen en vrouwen) die ouder is dan het regionale gemiddelde. Dat vertaalt zich in:

- Een oververtegenwoordiging van de oudere leeftijdscategorieën (vanaf 50 jaar).
- Een ondervertegenwoordiging van de jongere leeftijdscategorieën.

2.2.3. Motorisatiegraad van de huishoudens

De motorisatiegraad in Sint-Lambrechts-Woluwe bedraagt 45,94 voertuigen per 100 inwoners⁵. Dit percentage ligt onder het regionale gemiddelde waarbij 52 auto's per 100 inwoners wordt bereikt.

Kaart nr. 3 geeft het aantal auto's per woning weer voor elke statistisch gebied⁶ op basis van de socio-economische enquête van 2001. Men bemerkt dat het aantal voertuigen per huishouden min of meer homogeen is binnen de gemeente. In alle statistische gebieden hebben de meeste huizen een voertuig. Volgens de statistieken is de tweede belangrijkste categorie "geen auto per woning" (dit is het geval in de wijken Kapelleveld, Hof Ten Berg, Constellations, Georges Henri ...) of "twee of meer auto's per woning".

2.3. Schoolgaande bevolking

De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe biedt plaats aan meer dan 30 schoolgemeenschappen op zijn grondgebied, van primair tot secundair, van alle organisaties (cfr kaart 6 met de verkeersgeneratoren).

Dit grote aantal en de kwaliteit van het schoolaanbod trekt een groot aantal personen (leerlingen en leerkrachten) naar de gemeente. De meerderheid van de studenten komen uit de gemeente en de nabijgelegen gemeenten. Sommige scholen hebben nog een breder bereik (Brussels Gewest, Waals-Brabant en Vlaams-Brabant).

Bij dit alles moet men de universiteit van Louvain-La-Neuve tellen (UCL) die studenten trekt uit de hele Franse gemeenschap zoals ook andere scholen van het hoger onderwijs.

De ruimtelijke verdeling van de scholen binnen de gemeente is opgenomen in de kaart met verplaatsingsgeneratoren (kaart nr. 6). Het omvat de omvang van de instelling (aantal studenten) zoals het aan ons werd gecommuniceerd.

Kaart nr. 4 toont de schoolbevolking per statistisch gebied. Het identificeert gebieden van de gemeente waar er zijn scholen die een groot aantal studenten aantrekken en daarmee een groot aandeel verkeer genereren: de UCL, Europese School Brussel II, Schoolcentrum van het Heilig Hart van Lindthout / Instituut van de Vrouw Maria, Don Bosco College, Koninklijk Atheneum van WSL, Instituut van de Voorzienigheid, school 75.

⁵ Bron: NIS, 2001

⁶ Bron: Studie IRIS 2: werkende actieve bevolking, schoolbevolking

2.4. Werkgelegenheidszones en economische centra

Kaart 5 toont de actieve bevolking in werkplaatsen, per statistische sector⁷. We behouden de volgende werkzones:

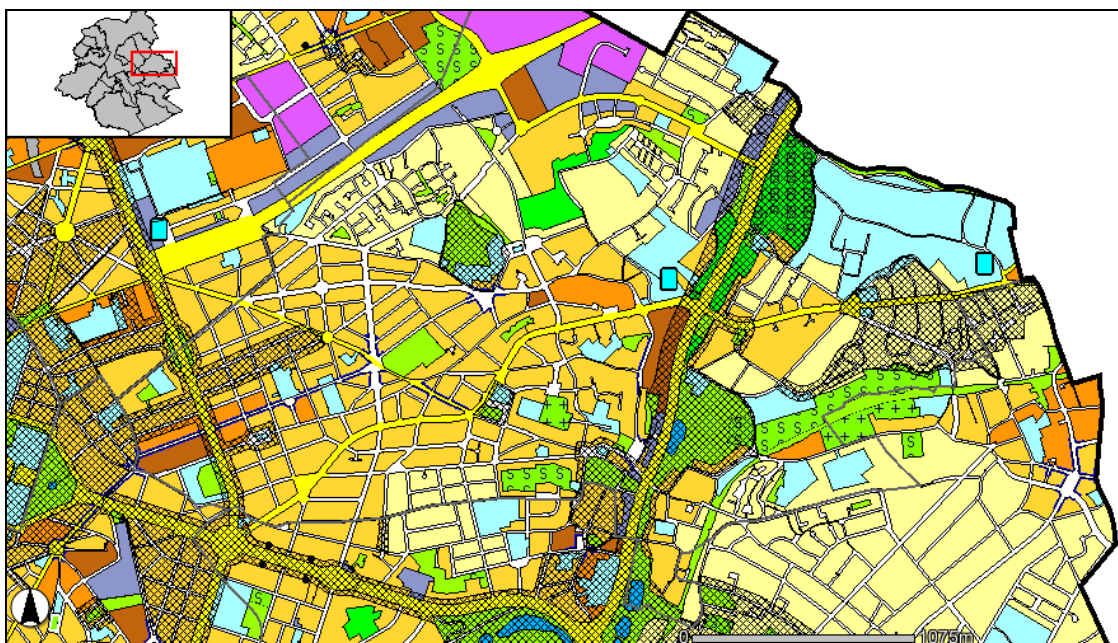
- Een concentratie van bedrijven in het noorden van de gemeente – langs de Marcel Thiry laan en de Gemeenschappenlaan;
- Aanwezigheid van kantoren langs de Woluwelaan;
- De UCL en de ziekenhuizen van Saint Luc;
- De schoolgemeenschappen die een significant aantal leerkrachten werk geven;
- Winkelconcentraties: CORA, Woluwe Shopping Center, Georges Henrilaan.

2.5. Middelen voor de toewijzingen van grondbestemming

2.5.1. GBP

Het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) legt richtlijnen op voor de planning van het grondgebied binnen het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest. Het regionale grondgebied is verdeeld in bestemmingszones.

Het GBP staat het allerhoogste binnen de hiërarchie van reglementerende plannen en de eventuele toekenning van een bouwvergunning moet ermee consequent zijn.



Figuur 3: Gewestelijk Bestemmingsplan.

⁷ Bronnen: 1) Studie IRIS 2: actieve bevolking, schoolgaande bevolking; 2) ONSS, INASTI, Enquête naar de arbeidskrachten (EAK) 2201: socio-economische enquête met betrekking tot tewerkstelling.

De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe heeft een functionele mix. De meerderheid van het gemeentelijk grondgebied bestaat uit een woonwijk, maar de gemeente biedt op zijn grondgebied ook administratieve gebieden (paars) - Marcel Thiry/Gulledelle, gebieden voor het collectieve belang met openbare diensten (hemelblauw) - scholen, UCL en de ziekenhuizen Saint-Luc, gemengde gebieden (oranje en bruin).

De stad heeft ook groene zones (donkergroen), gebieden met parken (licht groen) en gebieden van sport en buitenrecreatie - Stage-Fallon. Sommige gebieden zijn ingedeeld als culturele, historische of esthetische gebieden.

2.5.2. BBP

Het Bijzondere Bestemmingsplan (BBP) legt richtlijnen vast voor de inrichting van het terrein voor delen van het gemeentelijk grondgebied (wijken).

Een project van verstedelijking op de PPAS 60 ter is geldig. Een rapport over de milieueffecten van dit project op de PPAS 60 ter werd gerealiseerd in oktober 2007

2.6. Groenzones

Het gebied van openbaar groen in de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe bestrijkt 61ha (51 hectare van de gemeente en 13 hectare particulier en gewestelijk), of 8,4% van de gemeentelijke oppervlakte.

Het aantal openbare groene ruimte per inwoner is gelijk aan 13,9 m² (boven het regionale gemiddelde van 12 m² per inwoner).

Groene zones van de stad worden weergegeven op kaart nr. 1. Ze worden doorkruist door vele voetgangerspaden.

2.7. Wijkcontracten

Er bestaan geen wijkcontracten in de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe.

3. DIAGNOSE VAN MOBILITEIT EN BEREIKBAARHEID

Deze paragraaf bespreekt de mobiliteits- en toegankelijkheidsdiagnose. Ze presenteert de generatoren van reizen binnen de gemeente en bespreekt de verschillende wijzen van vervoer, alsmede aspecten met betrekking tot mobiliteit zoals leveringen en parkeren.

3.1. Verkeersgeneratoren

De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe heeft op haar grondgebied verschillende types die verplaatsingen genereren: scholen, werkgelegenheid centra, winkels en verschillende voorzieningen. Sommige van deze clusters hebben een regionale invloedssfeer en genereren een enorme doorstroming van het verkeer. Dit is het geval voor de UCL / Ziekenhuizen Saint-Luc, de Europese School van Brussel II en Woluwe Shopping Center. Deze generatoren beïnvloeden dus de mobiliteit binnen de stad.

Kaart nr. 6 toont de belangrijkste generatoren van de verplaatsingen in de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe. De grootte van de pictogrammen is evenredig met de grootte (aantal arbeidsplaatsen/bedrijf of het aantal studenten/school) indien dit getal ons werd gecommuniceerd.

3.1.1. Scholen

Sint-Lambrechts-Woluwe telt meer dan 30 scholen op zijn grondgebied. Zoals hoger aangegeven, trekken deze ook verkeer van buiten de gemeente.

Om de scholen te bestuderen, heeft TRITEL zich gebaseerd op:

- Schoolvervoersplan (SVP)

Acht scholen Woluwe-Saint-Lambert zijn in voorbereiding van of hebben reeds hun Schoolvervoersplan (SVP). In deze benadering worden ze omlijst door de VZW GREEN en COREN. Het doel van deze aanpak is om een diagnose te ontwikkelen en hot spots te identificeren in termen van mobiliteit. De MIVB maakt een bereikbaarheidsfiche op in samenwerking met de school met daarop alle mogelijke vormen van vervoer om de school te bereiken (GFR lijnen, de frequentie van de trams, metro's en bussen).

- Vrijgekomen informatie tijdens de "workshops" met de scholen⁸.

Deze vergadering liet toe om de problemen van de scholen op het gebied van mobiliteit, toegankelijkheid, veiligheid en kwaliteit van de openbare ruimte rond de scholen te identificeren met vertegenwoordigers van scholen, de mobiliteitscel. Deze bijeenkomst liet ook toe om de nuttig geachte behoeften en verwachtingen van scholen voor de verbetering op de korte, middellange en lange termijn nuttig op te nemen die het hoofd bieden aan de problemen.

⁸ De aanwezige scholen op deze vergadering waren: Instituut van de Voorzienigheid, Heilig Hart van Lindthout, Europese School Brussel II, Instituut des Dames de Marie.

Schoolcentrum van het Heilig Hart van Lindthout (SVP, geactualiseerd in 2010 & Workshop)

De school beschikt over een uitstekende bereikbaarheid met het openbaar vervoer en voorziet faciliteiten voor een veilige verplaatsing van de leerlingen te voet in de buurt van de school (acties opgezet). Binnen deze visie heeft de gemeente reeds een aanpassingsplan opgesteld voor het kruispunt Dietrichlaan/Stafhouder Braffortlaan/Tweelindenlaan (schrapping van 5 parkeerplaatsen om manoeuvres en kruisingen makkelijker toe te laten).

De school bevindt zich in de onmiddellijke omgeving van de Brand Withlocklaan en het kruispunt met de Dietrichlaan, hetwelk gekend is als een zwart punt wat betreft de verkeersveiligheid. Deze dient dus versterkt te worden in de nabijheid van de school

GFR 2B en 3 lopen door de Dietrichlaan. Dit gedeelte dient dus te worden beveiligd.

Angelus Instituut (nl) & Institut de de Angéus (fr) (SVP, 2007-2008)

De school voorziet twee toegangen voor voetgangers, de hoofdingang aan de kant van de Roodebeeksteenweg en een tweede toegang ter hoogte van de Clos du Centaure.

De Clos Du Centaure wordt gebruikt als ongeoorloofde Kiss&Ride door ouders. Dit rijgedrag vermindert de leefbaarheid van de wijk. Gezien het gebrek aan zichtbaarheid en de beperkte breedte van de weg, belemmeren de voertuigen elkaar bij het keren en het weggrijden uit de Clos.

Parkeren op voetpaden gebeurt regelmatig ter hoogte van de Clos Des Centaures en de Roodebeeksteenweg. Dit vermindert de veiligheid van de scholieren in de buurt van de school.**Instituut van de Voorzienigheid (SVP, 2007-2008 & Workshop)**

Het instituut van de Voorzienigheid bevindt zich in de onmiddellijke omgeving van andere scholen en crèches, wat een grote verkeersstroom en een groot aantal manoeuvres met zich meebrengt in de buurt van de school tijdens de spitsuren. Er zijn onveilige situaties ter hoogte van de oversteekplaatsen van Woluwedal, bij trajecten die te voet dienen afgelegd te worden in nabijgelegen straten en in de onmiddellijke omgeving van de school als gevolg van een gebrek aan inrichting en door wildparkeren.

Bovendien merkt men doorgaand verkeer op langs de Bosstraat-Stationsstraat-Weggevoerdenstraat-Vootstraat, dat bovenop het reeds drukke verkeer rond de vlak bij elkaar gelegen scholen en crèches komt.

Princesse Paola (SVP, 2008-2009)

De school bevindt zich in de onmiddellijke omgeving van het Verheyleweghenplein dat bekend staat als een zwart punt op het vlak van verkeersveiligheid. Paden door het Roodebeekpark verbinden de school met de woonwijken Sterrenbeelden/Steenbok/Andromeda. Men merkt een gebrek aan veiligheid in de omgeving van de school (niet beveiligde doorgang voor voetgangers, willekeurige manoeuvres, chaotisch parkeren).

Floralia (SVP, 2008-2009)

De Floralia school heeft de opmaak van haar SVP begonnen gedurende het schooljaar 2008-2009.

Saint-Henri (SVP, 2008-2009)

De inrichting van de omgeving van de school is beveiligd en er is een Kiss&Ride-systeem opgezet voor de ingang van de school.

Sint-Jozefschool (SVP, begonnen in 2009)

De Sint-Jozefschool heeft de opmaak van haar SVP begonnen in het begin van het jaar 2009.

Europese School Brussel II (SVP, begonnen in 2009 & Workshop)

De school telt ongeveer 2963 leerlingen, waarvan ongeveer 2500 zich naar school begeven met de schoolbus (45 bussen/dag). De dienstregelingen worden bij het begin van elk schooljaar opnieuw bepaald in functie van het aantal inschrijvingen. Tijdens de spitsuren merkt men een overrompeling in de buurt van de school, veroorzaakt door de verplaatsingen de manoeuvres van schoolbussen en particuliere voertuigen. Deze veroorzaken belangrijke hinder ter hoogte van de wijk Hof Ten Berg en Theo De Cuyper/Tiendagwand (bestuurders gebruiken de Hof Ten Berglaan of de as Tiendagwandlaan/Steenbakkerijenlaan om de Europese school te bereiken.

Bus nr. 29 (halte Hof Ten Berg) heeft een halte in de onmiddellijke omgeving van de school is enerzijds verzadigd door scholieren bij het einde van de lessen, maar wordt anderzijds gehinders door de verschillende manoeuvres en het wildparkeren in de buurt van de Europese school.

Om deze problematiek op te lossen voorziet de Europese school de inrichting van een 'schoolbus'-parking in de nabijheid van de school. Bovendien dient men, om de lus doorheen de wijk te vermijden, een Kiss&Ride-zone af te bakenen met een beveiligde weg tussen deze zone en de ingang van de school.

Institut des Dames de Marie (Workshop)

De school kan beschikken over een goede verbinding met het openbaar vervoer. Het Vergoteplein wordt gebruikt als Kiss&Ride-zone. De route tussen de school en het station George Henri is onvoldoende veilig (gebrek aan oversteekplaatsen voor voetgangers).

Don Bosco-college (oudercomité)

Men merkt een gebrek aan veiligheid op in de omgeving van de school, veroorzaakt door te hoge snelheid van automobilisten, wildparkeren tijdens de spitsuren en een gebrek aan zichtbaarheid bij het uitrijden van de parking van het kerkhof en van de Clos Rappe. De parking van het kerkhof van Sint-Pieters-Woluwe wordt officieel gebruikt als Kiss&Ride-zone.

Het oudercomité heeft zich geëngageerd om een analyse te maken van de veiligheid in de buurt van de school en heeft een project opgesteld in deze richting, rekening houdend met de eindhaltes van bussen 28 en 36 (niet aangepast) en het parkeren. Het vereist een reorganisatie van de parking van het kerkhof van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe.

Parallel met dit voorstel van inrichting heeft de MIVB een herorganisatieproject uitgewerkt voor de stopplaatsen van de bussen 28 en 36 ter hoogte van het kerkhof van Sint-Pieters-Woluwe. De winkeliers, het oudercomité van het Don Bosco-college en de bewoners zijn niet overtuigd van dit project gezien het feit dat de verkeersveiligheid niet verbeterd is en dat er parkeerplaatsen verdwenen zijn.

Een alternatief voorgelegd door het Don Bosco-college zou een omlegging van de lijnen 28 en 36 zijn:

- Lijn 28 zou verlengd worden tot aan het Dumonplein waar de bus draait om zijn halte langs de Stokkelsesteenweg te kunnen bereiken.
- Lijn 36 verlaat het Dumonplein naar de Grootveldlaan in te rijden, de Olieslagerslaan te nemen, dan de Konkelstraat om uiteindelijk zijn nieuwe halte te bereiken in de buurt van de esplanade vlakbij het kruispunt met de Jasmijnlaan.

Dit zou het voordeel hebben dat de bereikbaarheid van de wijken Konkel, Jasmijn, Montgolfier, Stationsstraat en Bosstraat verbetert.

Het project van de herinrichting van de haltes van de lijnen 28 en 36 en de omgeving van het Don Bosco-collega is nog niet vastgelegd.

Academie

De academie ligt op de terreinen van de Heilig Hart School van Lindthout. Ze heeft ongeveer 1600 leerlingen vanaf 16u00.

UCL

UCL is een onderwijsinstelling van de nationale invloed die dagelijks veel studenten verwelkomt. Deze verkeersgenerator wordt verder besproken in punt 4.3.6.

3.1.2. Werkzones

Alle bedrijven met meer dan 100 personen moeten antwoorden op een federale enquête Woon-Werkverkeer (30 juni 2008). Deze database is een bron van informatie voor de werkgelegenheidzones binnen het grondgebied van Sint-Lambrechts-Woluwe.

Bovendien hebben de bedrijven met meer dan 200 mensen hebben een verplichting om een bedrijfsvervoerplan (BVP) in te voeren. Het bevat een diagnose van de bestaande situatie en uit te voeren maatregelen.

In kader van een BVP moet worden opgemerkt dat de MIVB ondersteuning biedt en een partner is die voordelen biedt om zo het openbaar vervoer te stimuleren, bijvoorbeeld door een proefperiode van een maand op het MIVB-net (Try Pass) aan te bieden. Ook bieden ze verminderingen aan tijdens evenementen georganiseerd door het bedrijf.

Andere partners ter bevordering van het gebruik van alternatieven van de auto zijn bedrijven zoals Cambio Taxistop, ProVélo...

De toegankelijkheidsfiche is een essentieel instrument om werknemers en bezoekers over de verschillende alternatieve modi die toegang geven tot de onderneming in te lichten.

Opmerking: de gemeentelijke administratie heeft de ontwikkeling van haar BVP begonnen (diagnosefase is opgestart).

3.1.2.1. Zone Gulledelle / Marcel Thiry

De BVP's opgemaakt in de zone Gulledelle / Marcel Thiry zijn hernomen in bijlage 4.3. Ze omvatten volgende firma's:

- **Merck Sharp & Dohme (BVP, 2004)**
- **Besix (BVP, 2008)**
- **IBGE (BVP, 2006)**
- **Tractebel Engineering (BVP, 2004)**

Alle bedrijven binnen de zone Gulledelle / Marcel Thiry die een bedrijfsvervoerplan opgemaakt hebben komen tot gelijkaardige conclusies. De bereikbaarheid met de auto is eenvoudig. Inderdaad, de bedrijven bevinden zich in de onmiddellijke omgeving van een op-/afrit van de E40 (het merendeel van de bedrijven hebben een beleid ontwikkeld met bedrijfswagens).

Nochtans bevinden deze bedrijven zich in Zone C (beperkt aanbod van openbaar vervoer) voor hun bereikbaarheid via het openbaar vervoer. De bedrijven zijn in principe afhankelijk van een busverbinding om het metrostation Roodebeek te bereiken, van waaruit ze een treinstation kunnen bereiken.

Om een verschuiving van de modale shift te krijgen dient het aanbod van het openbaar vervoer te verhogen (lijnen, frequenties,..). De toekomstige tramverbinding tussen Roodebeek en Marcel Thiry zal dus een verbetering van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer met zich meebrengen voor deze bedrijven.

De problemen van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer speelt op de dynamiek van de wijk. Bepaalde firma's denken eraan om te verhuizen om zo in een buurt terecht te komen met een betere bereikbaarheid. Het is dus absoluut noodzakelijk om het aanbod van het openbaar vervoer te verbeteren om een leegloop van de zone Marcel Thiry/Gulledelle te vermijden en de dynamiek en de verstedelijking van de ozne te verminderen. De firma's zijn ook vragende partij voor een verbetering van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Het Masterplan van de zone RTBF/VRT heeft deze zone bestudeerd en heeft voorstellen geformuleerd met als doel de versterking van de dynamiek van deze zone (zie punt 3.12.2).

Bovendien heeft het BIM als doel om initiatieven te nemen op het vlak van interbedrijfs-mobiliteit voor deze zone (2010-2011).

3.1.2.2. Zone Gemeenschappen

DaimlerChrysler (BVP, 2004)

Het bedrijf bevindt zich in een zone C, met een beperkte bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Het bedrijf organiseert gratis vervoer met een minibus naar de stations van Mechelen en Brussel-Centraal. De bereikbaarheid met de auto is verzekerd gezien het feit dat het bedrijf gelegen is in de nabijheid van de E40 en het bedrijf biedt gratis parking aan zijn werknemers en zijn bezoekers. Dit vertaalt zich ook in de modale shift: 91% van de werknemers gaat naar het werk met de wagen.

3.1.2.3. Zone Karrestraat

Wolu-Social (BVP, 2005)

Het bedrijf is gelegen in een zone C voor de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Het voorziet een parking met 91 plaatsen. Het bedrijf tracht zoveel mogelijk te informeren om op die manier de modale shift te verschuiven in de richting van alternatieven voor individueel autogebruik.

3.1.2.4. Zone Neerveld / Woluwedal

Base (BVP, 2004)

Het bedrijf is gelegen in een zone C voor de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Dit feit en het beleid omtrent bedrijfswagen zorgt voor een wagengebruik van 82%.

Het bedrijf stelt 103 parkeerplaatsen ter beschikking. Meer dan 250 voertuigen zijn geparkeerd in de onmiddellijke omgeving van het bedrijf (Neerveldstraat, Marcel Thiryiaan, Woluwedal).

3.1.2.5. Zone Universitair Ziekenhuis Saint-Luc / UCL

De site UCL/Ziekenhuizen Saint-Luc worden regelmatig bezocht door meer dan 25.000 personen, wat betekent dat het gaat over een belangrijke bron van verplaatsingen op nationaal niveau.

De UCL-Wolue stelt meer dan 7600 mensen tewerk waarvan ongeveer 60% werkt bij de Ziekenhuizen Sain-Luc. Ook zijn er ongeveer 10.000 studenten verdeeld over de universiteiten en de hogescholen die aanwezig zijn op de campus. Er is ook voortgezet onderwijs en volwassenonderwijs met de OuderenUniversiteit (2000 personen op conferenties en seminaries) en het centrum voor Talen (CLL) met ongeveer 3000 personen.

Bovendien trekken deze talrijke congressen, conferenties en seminaries ook een belangrijk aantal bezoekers aan. De ziekenhuizen Saint-Luc tellen ongeveer 10.000 bezoekers en consultaties per dag.

De site voorziet 5200 parkeerplaatsen, verdeeld over de verschillende bedrijven en ondernemingen die op de site gelegen zijn.

De UCL en de ziekenhuizen Saint-Luc hebben een BVP uitgewerkt in 2004, een mobiliteitsplan (2005), een multimodale bereikbaarheidsfiche en een mobiliteitsgroep is opgericht. Het doel van deze inspanningen is het ondersteunen van de bereikbaarheid van de site door andere modes dan het individuele autogebruik, om op die manier de leefbaarheid te verhogen. Daarom heeft deze bron van verplaatsingen acties op touw gezet op vlak van volgende domeinen: parking, autodelen, zachte weggebruikers, informatievoorziening.

De omsluitende site rond de UCL en de ziekenhuizen Saint-Luc zijn veruit de belangrijkste generator van verplaatsingen binnen de gemeente. In deze context heeft TRITEL bijzondere aandacht gevestigd op het uitvoeren van een diagnose voor deze generator. Een ontmoeting (type workshop) werd opgezet om de positie van deze attractiepool binnen de gemeente beter te kunnen begrijpen, om hun moeilijkheden op te lijsten, hun beleid omtrent verplaatsingen te begrijpen en gerealiseerde acties en maatregelen te bekijken en te evalueren om te komen tot een oplossing voor de problemen op het vlak van mobiliteit, bereikbaarheid en kwaliteit van de publieke ruimte.

Bemerkingen en acties

De ziekenhuizen Saint-Luc tellen 5011 werknemers (2008), waarvan 69% met de wagen naar het werk rijdt (212 bedrijfswagens), 22% met het openbaar vervoer reist, 5% te voet komt en 3% met de fiets⁹. Het belangrijke gedeelte dat met de auto kan verklaard worden door de steeds wisselende werkuren.

De UCL-Woluwe stelt 1000 mensen tewerk, waarvan 63% zich met de wagen verplaatst. Hier bovenop telt de UCL 3916 studenten (2001-2002), waarvan 69% pendelaars.

In het licht van deze modale shifts heeft deze generator van verplaatsingen maatregelen ontwikkeld om alternatieven voor het individueel autogebruik te stimuleren: werkgeversbijdragen of derde betaler (NMBS, MIVB, De Lijn), fietsvergoeding, informatie via Intranet, autodelen.

De site heeft een uitgebreid netwerk van voetpaden. De groene wandeling ligt in de nabije omgeving van de site.

Woluwedal, de Vanderveldelaan en de Wezembeeklaan zijn voorzien van fietspaden, de Mounierlaan en de Hippokrateslaan zijn daarentegen gevaarlijk voor fietsers door het drukke verkeer en de soms te hoge snelheden.

De UCL/ziekenhuizen Saint-Luc voorzien meerdere maatregelen om de bereikbaarheid te voet te verbeteren en wandelen en fietsen op de site te promoten, maar ook om de veiligheid van de zwakke weggebruikers te verhogen: zone 30 en fietspaden in de Mounierlaan, kwaliteit van de voetpaden op de site en de verbindingen met de omgeving, oversteekplaatsen voor voetgangers in de Hippokrateslaan.

De site is gelegen in een zone B wat betreft de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Ze wordt bediend door het metrostation Alma, Vandervelde en Kraainem. Talloze buslijnen bedienen de site: MIVB (42, 76, 77, 79), De Lijn (315, 316, 317, 352, 359, 659), TEC (Conforto Bis). De verlenging van tram 94 is een opportuniteit om de ontsluiting via het openbaar vervoer te verbeteren naar het zuiden (station Bosvoorde / Etterbeek – treinlijn Brussel-Namen).

De bereikbaarheid met de auto is verzekerd. De site bevindt zich immers in de nabijheid van de E40 (via Woluwedal) en de Ring (via de Wezembeeklaan / Vanderveldelaan).

Het verkeer naar de UCL / ziekenhuizen Saint-Luc wordt gekenmerkt door files.

⁹ Gegevens van 2004.

Het aantal parkeerplaatsen op de site is relatief consequent. Bovenop de parkeerplaatsen in de straten die 477 plaatsen tellen, zijn sommige parkings gratis beschikbaar voor het personeel van de UCL en de Saint-Luc ziekenhuizen, andere parkings zijn beschikbaar voor bezoekers. De parking Mounier is beschikbaar voor studenten aan de UCL (gratis gedurende 4u). Een P&R-parking voor de gebruikers van de MIVB bevindt zich naast het metrostation Kraainem.

Het grote aanbod voldoet echter niet aan de vraag. De parking zijn regelmatig vol. De wagens van werknemers, studenten en bezoekers nemen plaatsen ten koste van de buurtbewoners. Men merkt eveneens wildparkeren op op de voetpaden ter hoogte van de Hippokrateslaan en de Mounierlaan.

In antwoord op deze parkeerproblemen voorziet de UCL betalend parkeren voor het personeel en de studenten, wat een vermindering van het autogebruik zou moeten opleveren voor de verplaatsingen naar het werk.

3.1.3. Commerciële centra

Het 'Overzicht van de Handede voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd gemaakt in 2008 door het Retail Observatory en gaf meerdere commerciële knopen aangrenzend en in korte nabijheid van het gemeentelijk territorium¹⁰.

3.1.3.1. Woluwe Shopping Center (regionaal shopping center)

- Categorie

Het Woluwe Shopping Center heeft een regionaal invloedsgebied, alsook daarbuiten, en dat door het imago en de diversiteit van het commerciële aanbod.

Het invloedsgebied van de Woluwe Shopping Center bestrijkt in totaal 1.458.000 inwoners. Het strekt zich voornamelijk uit over het oosten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (primaire verzorgingsgebied van 60% met een frequentie van drie bezoeken per maand), maar wordt groter (secundaire zone - 29% van de voorzieningen, 1-2 bezoeken/maand) in alle gemeenten van het Brussels Gewest en zelfs Leuven, Waver en Braine Alleud.

Het gebruikte transportmiddel om naar het Shopping Center te gaan is voornamelijk de wagen (64% voor de inwoners van het Gewest en 85% voor de mensen daarbuiten).

Het Woluwe Shopping Center wordt gewaardeerd voor haar commerciële aanbod, de eetvoorzieningen en de gebruiksvriendelijkheid. Het is gepositioneerd als het derde regionale winkelcentrum in termen van aantrekkelijkheid (na City 2 en Westland SC)

- Bereikbaarheid

De terreinobservaties, de vereniging Woluwe-Inter-Wijken en de mobiliteitsstudie in het kader van de geplande uitbreiding van het Woluwe Shopping Center (juni 2008)¹¹ hebben gewezen op

¹⁰ Het Overzicht van de Handel voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Retail Observatory – Studie gemaakt door Centrummanagement (CEMA – Augeo) en het expertenbureau Idea Consult, 2008.

¹¹ Het Woluwe Shopping Center de Woluwe heeft een vraag geformuleerd voor de vergroting van de parking en de commerciële oppervlakte. De toestemming daarvoor is nog niet gegeven. De vraag is verworpen geweest.

tekortkomingen bij de toegankelijkheid van het Shopping Center voor de zachte modi en de veiligheid van deze in de nabijheid van van het Shopping Center:

- Ter hoogte van de toegang Lambert Noord moeten de voetgangers 60m toegang voor leveringen oversteken zonder vluchtzone;
- Le trottoir Sint-Lambertusstraat est trop étroit et interrompu à de entrée/sortie carrossable du Shopping au niveau de la station essence (fiche n°43 WIQ) ;
- De oversteek van de voetgangersoversteekplaats op het niveau van de toegang voor De Post is niet aangepast voor personen met een handicap (fiche nr 46 WIQ) ;
- Slechte bestrating voor de fietspaden op de straat Saint-Lambert richting de parking, het ontbreken van markering voor fietsers in de parking van het Shopping Center (fiche nr 44 WIQ).

Het station Roodebeek bevindt zich tegenover het Woluwe Shopping Center. Er is een directe toegang met de metro. Veel buslijnen stoppen bij het station Roodebeek (MIVB 29, 42, 45 en De Lijn 359, 659, Conforto bis).

Bereikbaarheid per auto is verzekerd door het Woluwedalen Paul Hymanslaan.

De parking van Shopping heeft vier toegangen (inrit/uitrit), twee in de Sint-Lambertusstraat en twee op het Woluwedal.

De configuratie van de parking spoort de automobilisten aan het Centrum te betreden via de ingang Lambert Zuid; deze toegang maakt het makkelijk om naar de hogere niveaus te rijden, wat bijdraagt tot de vervuiling van de woonwijken van de Sint-Lambertusstraat. Daarom moet de interne circulatie van het verkeer aangepast worden om de aantrekkelijkheid van deze toegang te beperken.

De mobiliteitsstudie heeft enkele aanbevelingen om de bereikbaarheid voor de zachte modi te verbeteren:

- Herorganisering van het kruispunt Sint-Lambertusstraat/ Paul Hymanslaan met als doel de voetgangersoversteken te verkorten, de rechtsaf bypass te verbreden voor een semi-remorque en de trottoirs te verbreden aan de kant van het Shopping Centrum.
- Parkeergelegenheden voor fietsers
- Vluchtzones plaatsen op het tracé Sint-Lambertusstraat (aan de ingang/uitganag van Lambert noord).

- Parkeren

Het Woluwe Shopping Center heeft 1927 betalende parkeerplaatsen op zijn terrein.

De gemeente heeft parkeermoeilijk geconstateerd in de straten rond het Shopping Center. De gemeente heeft maatregelen ingevoerd zoals een oranje parkeerzone in de Sint-

Lambertusstraat. Sommige straten ondervinden echter nog steeds problemen bij het parkeren. Dat is bv. het geval voor de JF. Debeckerstraat.

Er wordt geparkeerd op oversteekplaatsen voor voetgangers in de buurt van het Shopping Center (WIQ fiche 45) of op voetgangerspaden ter hoogte van de ingangen/uitgangen van de parking. Gemiddeld zijn de doorgangen voor voetgangers en de fietspaden geblokkeerd door geparkeerde auto's gedurende respectievelijk 27 en 48 minuten per dag.

Men zou de veiligheid van voetgangers sterk verbeteren door paaltjes te plaatsen en zo het parkeren daar te verhinderen.

- Verkeer

Het Woluwe Shopping Center trekt een grote toestroom van motorvoertuigen. Voor het evalueren van deze stromen houdt men regelmatig een studie over de mobiliteit van het verkeer van het Woluwe Shopping Center en omgeving en de buurt wordt regelmatig uitgevoerd (de laatste in 2008). Deze studie hield tellingen bij de ingangen/uitgangen van de parking.

Bovendien telden twaalf automatisch meterstanden de verkeersstromen op de wegen rondom het winkelcentrum. De doorstroming van het verkeer op de wegen rond het Shopping Center, de in- en uitritten en de OV-lijnen die dicht langs het Shopping Center rijden, worden gepresenteerd op kaarten nr. 7 en 8.

Kaart nr. 7 toont de doorstroming tijdens de spits op donderdag, een dag die het weekverkeer representatief vertegenwoordigt waarbij de spitsuren het drukste zijn. Kaart nr. 8 toont de stroming rond het winkelcentrum van/naar het centrum op zaterdag, de drukste dag voor het centrum.

De impact van het verkeer gegenereerd door de Shopping Center is zoals gezegd dus het grootst op zaterdag. Deze beweging moet niet worden toegevoegd aan de spitsuren als gevolg van het woon-werkverkeer in de week.

Op piekmomenten, vooral op zaterdag tussen 16.00 en 18.00 uur, komen 2.500 voertuigen binnen of buiten langs een van de vier toegangen van het terrein.

Om de overlast van het doorstromend verkeer gegenereerd door het winkelcentrum in de Sint-Lambertusstraat te verminderen, wordt aanbevolen om het verkeer om te leiden naar het Woluwedal. Betere bewegwijzering en een bereikbaarheidskaart kan helpen dit doel te bereiken.

- Leveringen

Er werden twee studies gebruikt om de leveringsproblemen rond het Woluwe Shopping Center te begrijpen en te beschrijven:

- De mobiliteitsstudie in het kader van de vergroting van het winkelcentrum (juni 2008)
- De studie van de leveringen aan het WSC via de Sint-Lambertusstraat, uitgevoerd door het wijkcomité van de wijken Hymans – Lambertus in maart 2008 (met een update in

november 2008). In dit kader werden de waarnemingen gedaan tussen 6u30 en 18u gedurende een week (zaterdag inclusief).

Deze studies hebben de problemen aangetoond voor de leveringen aan de zijanten van het Woluwe Shopping Center. We kunnen in het bijzonder volgende punten aanhalen:

- De leveringen via de Sint-Lambertusstraat veroorzaken hinder aan de bewoners (door de aankomst van sommige leveranciers via de Place Saint-Lambert en het smalle gedeelte van de Sint-Lambertusstraat).
- De manoeuvres voor en de acties tijdens het leveren maar ook het parkeren (zowel tijdelijk als voor leveringen) op de straat van vrachtwagens/bestelwagens verstoren de doorstroming. Gemiddeld vinden er dagelijks ongeveer 34 leveringen plaats op de openbare ruimte (in dubbele file, op voetpaden of op doorgangen voor voetgangers...), tegenover 8 leveringen op privéterrein ter hoogte van de loskaaien van Match/Habitat en de Containerkaai. Dit komt overeen met gemiddeld 576 minuten leveringen op openbaar domein. Zelfs voor de winkels die beschikken over een eigen loskaai merkt men hinder op voor het wegverkeer. 43% (of 318 minuten) van de uitgevoerde leveringen gebeuren in dubbele file. Bepaalde leveranciers parkeren zich bewust in dubbele file aangezien ze op deze manier niet bestraft worden, in tegenstelling tot wanneer ze parkeren in een betalende zone zonder betaalbewijs.



Figuur 4: Sint-Lambertusstraat - leveringen.

- De leverancierskaai van de INNO, de grootste commerciële oppervlakte van het winkelcentrum, ligt in de Sint-Lambertusstraat.
- Er worden regelmatig geparkeerde vrachtwagen/bestelwagens en leveringen vastgesteld op voetpaden en doorgangen voor voetgangers, wat zorgt voor een verminderde veiligheid voor deze laatste. Gemiddeld zijn de voetpaden en de doorgangen voor voetgangers dagelijks gedurende 72 minuten versperd door leveringen, wat 13% van de leveringen uitmaakt. Deze acties verminderen de zichtbaarheid en zodoende de veiligheid voor voetgangers tijdens het oversteken van de weg. De fietspaden zijn gemiddeld 36 minuten per dag versperd.

Deze studies hebben enkele suggesties gemaakt om deze hinder te verminderen:

- Herinrichting van de leveringsplaatsen zodat er maar één ingang/uitgang bestaat voor de drie kaaien die zich in de Sint-Lambertusstraat bevinden, zodat de terugrijmanoeuvres zich in deze zonde voltrekken en niet op de publieke weg.
- Het inrichten van een 180° bocht op het bredere gedeelte van de Sint-Lambertusstraat om bewegingen te verhinderen die de circulatie hinderen.
- De leveringen langs het Woluwedal te laten lopen. Deze optie is niet aan te raden voor de INNO. Een rondvraag bij leveranciers¹² heeft aangetoond dat onverschilligheid en het gebrek aan communicatie en verplichtingen maar ook bepaalde voorzieningen de belangrijkste redenen zijn om leveringen uit te voeren langs de Sint-Lambertusstraat. 90% van de leveringen in de Sint-Lambertusstraat zouden kunnen en moeten gebeuren via het Woluwedal,(bovendien is de afstand tot de meeste winkels hetzelfde, en is de afstand tot een losplaats in het Woluwedal kleiner dan de afstand tot een losplaats in de Sint-Lambertusstraat).
- Aanpassen van de signalisatie (bebakenen van de kaaien van het Woluwedal) en de bereikbaarheidskaarten aanpassen die aan de leveranciers worden gegeven.
- Versterken van controlecampagnes door de politie en opzetten van informatie-campagnes.

3.1.3.2. Cora (specifieke lokale beïnvloedingspool)

- Categorie

De Cora van Woluwe wordt aanzien als een specifieke lokale beïnvloedingspool met weinig of geen aanwijzingsborden.

- Bereikbaarheid

De Cora heeft een gemakkelijke bereikbaarheid met de wagen door de nabije ligging van de E40 en Woluwedal(via Marcel Thiry). De inrit van de parking ter hoogte van het ronde punt en de in-/uitrit van de parking ter hoogte van de Marcel Thiry laan zijn gevaarlijk voor zwakke weggebruikers, gezien de beperkte zichtbaarheid en de geringe wegmarkering.

De bus 45 en 79 passeren langs de halte Gulledelle, ter hoogte van de Cora. Een fietspad is ingericht op de Marcel Thiry laan. De fietscirculatie wordt verstoord door het wachten van wagens op deze fietsstrook om zich in te voegen in het verkeer van de Marcel Thiry laan.

- Parkeren

¹² Rondvraag uitgevoerd in het kader van de studie van de leveringen uitgevoerd door het wijkcomité van de wijken Hymans – Sint-Lambertus in november 2008.

De CORA heeft 1200 gratis parkeerplaatsen. Er zijn drie toegangen. De eerste bevindt zich aan het rond punt van de Gemeenschappenlaan/E40, de tweede aan het rond punt Marcel Thiryiaan/Gemeenschappenlaan en het derde bevindt zich in de Marcel Thiryiaan.

3.1.3.3. Georges Henrilaan

- Categorie

De Georges Henrilaan heeft een lagere aantrek van verkeer, met een commercieel aanbod dat voldoende is maar kwalitatief minder. Dit type aantrekplaats werkt rond de grote eetplaatsen.¹³

- Bereikbaarheid

Het Retail Observatory (2008) heeft de afwezigheid van een OV-lijn als structurele zwakte beschouwd¹⁴ op de Georges Henrilaan.

De Georges Henrilaan is bereikbaar via OV door de buslijnen 27, 28 en 80. Aan het kruispunt met de Brand Withlocklaan passeren tramlijnen 23,24 en 25.

- Parkeren

Het Retail Observatory (2008) heeft de afwezigheid van een parking op de Georges Henrilaan als zwakte gedefinieerd.

Om parkeerrotatie te garanderen, heeft de gemeente voor de Av. George Henry een rode zone gemaakt in het parkeerplan van de gemeente. Een tijds klok reglementeert dit gebied elke dag van de week, behalve zondag, en laat maximaal twee uur parkeren toe (eerste ¼h gratis) van 9.00 tot 18.00 uur. De kaart "bewoners" is er niet toegestaan.

- Leveringen

De meerderheid van de leveringen gebeurt vanaf de openbare weg, wat de doorstroming en voornamelijk door doorkomst van de bus hindert.



Figuur 5: Georges Henrilaan - levering.

¹³ Retail Observatory, Overzicht van de Handel voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2008

¹⁴ Managementscontract tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Openbare Vervoersbedrijven, 2007-2011, Annex 2: Referentie aanbod 2006 (Artikel 9), Tabel 2.2. Structurele assen, p113.

De circulatie wordt nog meer verstoord in de Georges Henrilaan voor en tijdens de aankoopuren, , langs de kanten van de scholen op de Georges Henrilaan.

3.1.3.4. Tongerenstraat

- Categorie

De Tongerenstraat wordt aanzien als een complementaire pool van het Woluwe Shopping Center, met een bovengemeentelijke aantrekkingskracht.

- Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de Tongerenstraat met het OV is goed (metrolijnen 1 en 5, tram 81, bus 22, 27, 61, 80, trein Merode).

- Parkeren

Net zoals de Georges Henrilaan is de Tongerenstraat geclasserd als een rode zone in het gereglementerende parkeerplan van de gemeente Etterbeek. (2u max., 1/4h gratis, bewonerskaart niet mogelijk, ook op zaterdag). Dit type van parkeerregime heeft als doel de rotatie op de parking te verhogen.

3.1.3.5. Caméléon

- Categorie

Caméléon is een specialisatiewinkel met regionaal verzorgingsgebied.

- Bereikbaarheid

De bereikbaarheid met de wagen is eenvoudig dankzij de aanwezigheid van de E40, het Woluwedalen indirect de R0.

De haltes Gulledele en Tractebel bevinden zich in de nabijheid van de winkel. Lijnen 45 en 79 passeren langs deze haltes.

- Parkeren

De winkel stelt een gratis winkel ter beschikking voor de bezoekers.

3.1.3.6. Leuvensesteenweg / Paduwa

- Categorie

De Leuvensesteenweg is een commercieel punt van ketens, gekenmerkt door zijn ligging langs de grote as en de gemakkelijker om er te parkeren. Mediamarkt installeert zich in oktober 2009 langs de Leuvensesteenweg ter hoogte van de Rue du Péage.

- Bereikbaarheid

De buslijnen MIVB 45, 66, 80 bedienen de halte Paduwa. De lijnen van De Lijn 318, 351, 358, 410 passeren langs de Leuvensesteenweg.

Deze zone bevindt zich Leuvensesteenweg, een grote verkeersader voor wagens.

- Parkeren

Zoals op de Georges Henrilaan en de Tongerenstraat, wordt het gedeelte van de Leuvensesteenweg / Paduwa ingedeeld als rode zone in het gereguleerde parkeerplan van de gemeente Evere (2u max., 1/4u gratis, bewonerskaart niet geldig, zelfde op zaterdag). Dit type van parkeerregime heeft als doel de rotatie op de parking te verhogen.

3.1.3.7. Sint-Lambertusplein

- Categorie

Het Sint-Lambertusplein herbergt een aantal winkels. Op woensdag en zaterdag vindt er een markt plaats op dit plein.

- Bereikbaarheid

De bereikbaarheid met de wagen is verzekerd door de nabijheid van het Woluwedal. De halte Voot wordt bediend door de buslijnen 28 en 42.

- Parkeren

De gemeente werkt momenteel aan een herinrichting van het Sint-Lambertusplein. Hierdoor blijft het mogelijk om langs de straat (84 plaatsen) en op de kleine parking (18 plaatsen) te parkeren, wat de bereikbaarheid van de commerciële uitbatingen op het plein verzekert. De centrale plaats die momenteel gebruikt wordt als parking wordt omgezet in een verkeersvrije ruimte voor voetgangers.

3.1.3.8. Verheyleweghenplein

- Categorie

Het Verheyleweghenplein groepeert winkels uit de onmiddellijke omgeving. Het plein wordt aanzien als een lokale pool in de wijk.

- Bereikbaarheid

Het Verheyleweghenplein wordt bediend door de buslijnen 27 en 29.

- Parkeren

Parkeerplaatsen langs de kant van de weg zijn beschikbaar in de nabijheid van de winkels. Wel wordt parkeren in dubbele file opgemerkt, wat hinder oplevert voor de doorstroming van de bus.

3.1.4. Andere voorzieningen

3.1.4.1. Fallon Stadion

Het Fallon Stadion heeft een slechte bereikbaarheid. De wegen zijn slecht bestraat (gedeeltelijk geclasseerd) en weinig praktisch voor de fiets en er is slechts bus 28 die er in de buurt passeert.

De parking in de nabije omgeving van de geklasseerde zone rond het kasteel Malou gebruikt tijdens sportieve activiteiten is volgens het GBP gelegen in een zone voor sport en ontspanning in openlucht. Parkeren is er dus niet toegestaan.

3.1.4.2. Poseidon

Het zwembad Poseidon ontvangt dagelijks vele bezoekers. Bovendien gaan de scholen van de gemeente er zwemmen tijdens de schooluren.

Er is dus veel autoverkeer en schoolbusverkeer voor het zwembad.

Sommige scholen hebben het initiatief genomen te voet of per OV naar het zwembad te gaan. Het zwembad is inderdaad dicht bij de metrohalte Tomberg en bushalte Tomberg van buslijn 28.

Het zwembad heeft parkeerplaatsen in de blauwe zone. Parkeren op het heuveltje is gereserveerd voor gemeentelijk personeel tot 14.00 uur. Daarna is het toegankelijk voor bezoekers van Poseidon.

3.1.4.3. Klinieken Saint-Luc

De beschrijving van de klinieken Saint-Luc als verkeersgenerator is beschreven in het punt 4.3.6.

Het is belangrijk om efficiënt verkeer van hulpdienstvoertuigen te waarborgen de ziekenhuizen van Saint-Luc verlaten en inrijden. Dit aspect moet in rekening worden gebracht bij de voorgestelde indeling van de wegen om de doorgang van van hulpdienstvoertuigen in de beste omstandigheden te waarborgen. Er moeten maatregelen worden genomen om de doorstroming op deze wegen die genomen worden door de urgentievoertuigen te garanderen.

3.1.4.4. Wolubilis

Het cultureel centrum Wolubilis biedt theater en workshops aan het publiek.

Naast de culturele activiteiten, is het theater gastheer voor prive-evenementen zoals persconferenties, symposia, seminaries en concerten.

Deze talrijke activiteiten, gekoppeld aan de bezoekers van Cook&Book, trekken veel bezoekers.

Momenteel laat Wolubilis haar bezoekers parkeren op de park&ride te Roodebeek (gratis) of op de parking van Woluwe Shopping Center (parkeertarief). Het nieuwe parkeerbeleid voor park-and-ride zal ervoor zorgen dat er niet langer gratis kan geparkeerd worden door de bezoekers

van Wolubilis. Een overeenkomst moet worden bereikt tussen de MIVB en Wolubilis zodat bezoekers van Wolubilis kunnen parkeren op parkeerplaats Roodebeek tegen redelijk tarief (vgl. **Error! Reference source not found.**)

3.1.4.5. Park&Ride

Er is een park en ride op de metrostations Roodebeek en Kraainem zoals ook op de Reyerslaan. Dit punt is ontwikkeld binnen de projecten van de MIVB (**Error! Reference source not found.**).

3.1.4.6. Andere

De volgende polen worden ook beschouwd als verplaatsingsgeneratoren:

- Gemeentelijke administratie
- Bureau van De Post (Sint-Lambertusstraat)

En in nabijheid van het gemeentelijk grondgebied stellen we volgende verplaatsingsgeneratoren vast:

- Autocontrole (op de Kolonel Bourgstraat 118 te Evere).
- Europaklinieken van Saint-Michel (Lindthoutstraat te Etterbeek).

3.2. Openbaar Vervoer

Deze paragraaf analyseert het aanbod van het openbaar vervoer binnen de gemeente alsook de commerciële snelheid en de zwarte punten van dergelijk vervoer. Geplande ontwerpwijzigingen van het netwerk en de toekomstvisie wordt beschreven.

3.2.1. Aanbod en karakteristieken

3.2.1.1. Structuur van het netwerk

Het routenetwerk van het OV op en nabij het grondgebied van Sint-Lambrechts-Woluwe is aangegeven op kaarten nr 9 (FR) en 10 (NL).

De stad heeft een zeer goede ruimtelijk gespreide bediening vanwege het OV, waarbij de verplaatsing oost-west met de metro een enorm voordeel is.

Het netwerk van openbaar vervoer in de stad wordt voornamelijk bediend door radiale lijnen waarbij de dienstverlening in de eerste plaats de gemeente buiten de grenzen verbindt, richting het centrum van Brussel. De verbindingen tussen de wijken zijn dan weer minder. Voor het grootste deel vereisen zulke reizen overstappen van lijnen.

De masterplan van de tram-bus (MIVB) is begunstigend geweest voor Sint-Lambrechts-Woluwe. In dit kader stelde men de tram 94 tot Roodebeek voor, de nieuwe lijn 79 alsook de verlenging van lijn 27 tot Andromeda.

De onderstaande tabel toont de kenmerken van de lijnen van het openbaar vervoer dienen Sint-Lambrechts-Woluwe.

De onderstaande tabel herneemt de eigenschappen van de transportlijnen die Sint-Lambrechts-Woluwe bedienen.

N° ligne	Itinéraire	horaire (+ / -)	fréquence (# bus/h)		# arrêts	VICOM moyenne (km/h)	couloir
			HP	HC			
métro 1	Stockel - Gare de l'Ouest	5h30 - 00h	10	8	21	29,2	/
tram 23	Heysel - Vanderkindere	5h - 00h	5	3	36	16-20	+ / -95%
tram 24	Gare Schaerbeek - Vanderkindere	5h30 - 20h	5	3	28	16-20	+ / -95%
tram 25	Rogier - Boondael Gare	5h30 - 00h	10	6	28	16-20	+ / -95%
bus27	Andromède - Gare du Midi	5h - 23h	5	4	25	13,5 - 20,3	3.77 km (18,9%)
bus 28	Konkel - Brabançonne	6h30 - 00h	8	4	19	12,2 - 20,3	230 m (2%)
bus 29	Hof Ten Berg - De Brouckère	6h - 00h	7	5	30	13,8 - 18,2	3.728 m (19,5%)
bus 42	Transvaal - Viaduc E40	6h - 23h30	6	4	26	15,7-25,1	2.164 m (10%)
bus 45	Roodebeek - Saint-Vincent	6h - 23h30	8	4	18	17,1-23,7	3.677 m (25,5%)
bus 66	De Brouckère - Péage	6h - 23h30	7	6	26	court parcours sur WSL	
bus 79	Schuman - Kraainem	6h - 00h	5	4	18	13,9 - 22,2	2.446 m (16,5%)
bus 80	Maes - Porte de Namur	6h - 00h	8	4	29	16 - 22,9	3.576 m (14%)

Tabel 1: eigenschappen van MIVB- lijnen die doorheen de gemeente komen. Bron: Masterplan MIVB.

De TEC-bus Conforto BIS verbindt Louvain-la-Neuve met de metrohalte Roodebeek en rijdt langs Waver en Kraainem. De bus rijdt van 6u tot 20u met een frequentie van 3 bussen/uur tijdens spitsuren en 1 bus/uur tijdens de daluren.

's Avonds

Het grondgebied van Sint-Lambrechts-Woluwe wordt door de volgende lijnen bediend (na 20u00):

- Metro: lijn 1
- Tram: lijn 23 en 25
- Bus: lijnen 27, 28, 29, 42, 45, 79, 80



Figuur 6: Netwerk van de MIVB 's avonds (na 20u). Bron: MIVB.

Gedurende de nacht

1) Noctis

Het Noctis netwerk verzekert een nachtelijke service op de nacht van vrijdag tot zaterdag en van de nacht op zaterdag tot zondag van middernacht tot 3u. Er is een vertrek om de 30 minuten op elke lijn.

De lijn N05 Noctis verbindt het centrum van de stad met Kraainem en komt door Sint-Lambrechts-Woluwe.



Figuur 7: Netwerk OV gedurende de nacht. Bron: MIVB.

2) Collecto

Om het busnetwerk dat voorgesteld werd door MIVB 's nachts te vervolledigen, werd Collecto ingevoerd. Dat is een **collectieve taxi** dienst die 7 dagen op 7 tussen 23u en 6u beschikbaar is voor het Brussels Hoofdstedelijk gewest.

De vertrekpunten zijn gelegen op de MIVB haltes (vertrekken op de uren of de halfuren). De taxi plaatst de taxigangers af waar ze wensen binnen de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk gewest.

De verplaatsing kost 5 euro per persoon voor een afstand kleiner dan 3km en 8 euro voor langere afstanden.

We vinden de Collecto-service terug aan verschillende MIVB-haltes binnen de gemeente: UCL Saint-Luc, Vandervelde, Roodebeek, Verheyleweghen, Tomberg, Voot, Konkkel, Meudon, Georges Henri, Joséphine-Charlotte, Andromeda, Februari.

3.2.1.2. Frequentie

De frequentie van de passages van elke lijn wordt hernomen op de kaarten 9 (FR) en 10 (NL) op de spitsuren en daluren.

De gemeente wordt bediend door sterke lijnen die een hoge frequentie van 10 passages per uur in de piekuren bereiken, wat overeenkomt met 1 doorgang per 6 minuten geleverd door de metro, tram 25, bus 81 en bus 63 in de buurt van de gemeente.

De meeste andere lijnen die op de stad hebben een frequentie van 6-10 passages in de spits.

Lijnen 27 en 79 hebben daarentegen een frequentie van minder dan 6 passages per uur bij de spits, wat relatief laag is en waarbij de wachttijd kan oplopen tot meer dan 12 minuten. Maar dit zijn de enige lijnen die de hoge bevolkinggebieden Val d'Or, Andromeda en Plejaden bedienen.

Hiermee worden deze wijken benadeeld, omdat ze worden bediend door de lijnen 27 en 79, die een lage frequentie hebben. Bovendien sluiten deze lijnen niet rechtstreeks aan op de grote vraagpolen zoals een metro; er dus eenodusverandering nodig.

3.2.1.3. Ruimtelijke dekking van het aanbod van het OV

Het invloedsgebied van de OV-lijnen wordt weergegeven in kaart nr. 11.

Er wordt geschat dat de invloedsafstand - dat wil zeggen hoe ver mensen bereid zijn zich te verplaatsen naar een halte - gelijk is aan 500m. Voor een metro is dat 350m, voor een tram 350m, voor een bus 250m.

Deze analyse moet worden genuanceerd. Een lijn van hoge frequentie heeft een grotere invloed dan lage frequentie lijnen, op dezelfde afstand van de halte. De kaart maakt dus een differentiatie van de buslijnen afhankelijk van de frequentie van passerende bussen.

Wij stellen vast dat de gemeente in het algemeen goed wordt bediend door het OV. Sommige buurten hebben nog steeds mindere bedieningen van het OV, waaronder de volgende buurten: Constellations, Andromeda, Val d'Or, Gemeenschappen, Rue Konkkel, Fallon Stadion et Lambeaulaan.

In een studie van 2004 die de doeltreffendheid van het aanbod evalueerde, rekening houdend met de gemiddelde toegangstijd van andere wijken, bleek dat het gebied Gulledelle/Cora slecht wordt bediend door het openbaar vervoer¹⁵.

Sindsdien heeft de MIVB zijn masterplan Tram Bus uitgebracht. Dit stelde voor om een nieuwe lijn 79 Schuman-Metro Kraainem te leggen en de bediening van lijn 45 in de avond te verlaten.

Bovendien zal de verlenging van tram 94 op de Avenue Marcel Thiry aanzienlijke verbetering brengen van het aanbod van openbaar vervoer in het gebied Gulledelle/Cora.

¹⁵ MIVB 2020, Toekomstvisie voor het OV in Brussel. HT 4: de huidige diensten van de MIVB qua aanbod van transport.

3.2.1.4. Voorzieningen voor het OV

Verschillende OV lijnen worden vertraagd als gevolg files, leveringen in dubbele files,... Ter verbetering van de commerciële snelheid op problematische plaatsen worden voorzieningen ontwikkeld. In Sint-Lambrechts-Woluwe identificeerden wij de volgende gegevens:

- Busluis in de Atticastraat;
- Busluis in de Paul Hymanslaan (voor Wolubilis); deze inrichting is slecht aangegeven. Automobilisten bevinden zich hier reeds voordat het bord wordt opgemerkt.
- Eigen plaats op de Marcel Thiry laan;
- Verschillend verkeerslicht voor de wagens en bus op het kruispunt van de Paul Hymanslaan met het Woluwedal.

Voor het comfort van de gebruikers is het belangrijk dat de haltes van het OV comfortabel, overdekt en veilig zijn. De meerderheid van de bushaltes op het gemeentelijk grondgebied zijn overdekt. Sommige bushaltes zijn nog niet zo uitgerust:

- Lijn 28: halte Voot (direction Konkel), halte Weggevoerden (richting Konkel), halte Don Bosco (richting Konkel), halte Don Bosco (richting Brabançonne), halte Fallon Stadion (richting Brabançonne).
- Lijn 42 en 45: halte Peupliers (richting Viaduc E40, Saint-Vincent)
- Lijn 80: halte Heydenberg (richting Maes)
- Lijn 79: halte Plejaden (richting Kraainem), halte Capricorne (richting Kraainem), halte Klinieken-UCL (twee richtingen), halte Auditories-UCL (twee richtingen), halte Mounier (richting Schuman), halte Kraainem.

Merk op dat het soms te rechtvaardigen is dat er geen afdak is, omdat de configuratie van de plaats soms beperkend is omdat de voorschriften van het GSV dat anders vragen.

3.2.2. Commerciële snelheid en zwarte punten op het netwerk

De commerciële snelheid van de metrolijn 1 en premetrolijnen 23, 24 en 25 is niet opgenomen in de kaart. Deze lijnen liggen ondergronds op het grondgebied van Sint-Lambrechts-Woluwe en vormen dus geen probleem voor de commerciële snelheid (VICOM > 25 km/u).

De commerciële snelheid van de bussen¹⁶ die Sint-Lambrechts-Woluwe tijdens de avondpiek bedienen, wordt weergegeven op kaart nr. 12.

De commerciële snelheid tijdens de ochtendspits (8u00-9u00) komen overeen met de snelheden van de commerciële spitsuur 's avonds (17u00-18u00), behalve op de volgende secties:

¹⁶ Bron: MIVB, Masterplan Directie Vervoersaanbod (DVA), Winterservice, april – juni 2009.

Tronçon	Vitesse commerciale (km/h)	
	HP matin	HP soir
Place Verheyleweghen - Georges Henri	12-14	14-18
Gulledelle - Cicéron	14-18	12-14
Voot - Konkel	< 12	12-14

Tabel 2: delen met een commerciële snelheid in een andere categorie tijdens het spitsuur 's morgens en 's avonds.

De kaart toont de delen waarop de commerciële snelheid van bussen laag is. De lage snelheid is vaak gecorreleerd met gebieden van congestie of met gebieden waar sprake is van parkeren/leveringen in dubbele file.

Op de Brand Withlocklaan daalt de commerciële snelheid van de bussen onder de 12 km/u als gevolg van verzadiging van deze laan tijdens de drukste uren.

Plan IRIS II toont de zwarte VICOM punten niet voor het OV in de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe. De voor het OV meest problematische kruispunten in de nabijheid van de gemeente zijn Montgomery en zijn Merode.

Het beheerscontract heeft aangetoond dat het op bepaalde tracés wel nodig is om bepaalde inrichtingen uit te voeren om de commerciële snelheid van de bussen te verbeteren (Georges Henrilaan, Brand Withlocklaan, Av. J. Brel).

De directie 'bus' van de MIVB heeft een lijst opgesteld van zwarte punten voor bussen die op het grondgebied van Sint-Pieters-Woluwe rijden. De volgende tabel geeft een overzicht van de oorzaken en oplossingen van problemen voorgesteld door de directie 'bus' van de MIVB.

Endroit/tronçon problématique	N° lignes	Causes	Solutions
Bld Brand Withlock entre Square Vergote et Av. Georges Henri	28	Embouteillage	
Bld Brand Withlock entre Georges Henri et Montgomery	27, 80	Rétention de véhicules à l'heure de pointe à l'approche de Montgomery	<ul style="list-style-type: none"> Plan de circulation Bande bus
Av. Georges Henri entre Square Meudon et Brand Withlock	27, 28, 80	Stationnement et livraison en double file	<ul style="list-style-type: none"> Intervention services compétents Zones de livraison hors circulation
Rue Voot Ch. De Stockel	28	Circulation très dense aux heures de pointe	
Bld de la Woluwe carrefour Av. Hymans	42	Rétention de véhicules en heure de pointe	Révision des phases de feux au carrefour Bld Woluwe / Av. P. Hymans
Av. Marcel Thiry carrefour Bld Woluwe	42	Rétention de véhicules en heure de pointe	Révision des phases de feux au carrefour Bld Woluwe / Marcel Thiry
Av. Mounier à hauteur Av. Palestre	79	Voitures en stationnement interdit	<ul style="list-style-type: none"> Etude Bande bus
Av. Mounier à hauteur Place Carnoy	79	Voitures en stationnement interdit	<ul style="list-style-type: none"> Etude Bande bus
Av. Hippocrate carrefour Bld Woluwe	42, 79	Rétention de véhicules en heure de pointe	<ul style="list-style-type: none"> Révision phases de feux au carrefour Bld Woluwe / Av. Hippocrate Bande bus
Woluwe Shopping Bld de la Woluwe	42	Stationnement sauvage lors de périodes d'affluence	<ul style="list-style-type: none"> Intervention services compétents Potelets
Av. De Février / Ch. De Roodebeek	80	Rond-point mal aménagé, passage difficile	Réaménagement du rond-point
Arrêt Voot Rue Voot	28	Emcombré par les automobilistes	Intervention services compétents
Terminus Hof Ten Berg Av. H.V. Wolvens	29	Emcombré par les automobilistes	Intervention services compétents
Arrêt Verheyleweghen Ch. De Roodebeek	29	Emcombré par des véhicules, clientèle des commerces avoisinants	<ul style="list-style-type: none"> Contrôleurs Avancée du trottoir
Arrêt Roodebeek Av. Jacques Brel	29, 42	Trop de bus arrivant au même arrêt	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement d'un arrêt avant la sortie de la gare de bus Réaménagement de la zone d'arrêt ARS
Terminus Crainhem Av. De Wezembeek	79	Impossibilité pour les bus de faire le dépassement	Réaménagement du terminus

Tabel 3: zwarte punten voor het OV in de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe.

Kaart 13 geeft de localisatie aan van de zwarte punten zoals ze door de MIVB zijn aangereikt, alsook een illustratie van de oorzaak van de problemen. De aangetoonde problemen zijn voornamelijk veroorzaakt door files of parkeren op niet-toegestane plaatsen.

Er werden vrije busbanen aangelegd op bepaalde gedeelten van de Leuvensesteenweg om de commerciële snelheid van de bussen van De Lijn te verhogen op deze as.

Volgens het beheerscontract tussen de MIVB en het Gewest zijn de prioritaire zwarte punten de Georges Henrilaan en de Brand Withlocklaan.

1) Georges Henrilaan

Ondanks het uitzicht van een winkelstraat, zijn er geen leveringsplaatsen. Leveringen gebeuren dus vanaf de openbare weg. Regelmatig wordt ook stilgestaan in dubbele file waardoor het verkeer wordt verstoord.

Op dit moment passeren 3 buslijnen deze laan - 27, 28 en 80 – wat tijdens de piekuren een frequentie van een bus om de 2 minuten gemiddeld betekent. Een onderbreking van het

verkeer, zelfs van korte duur, veroorzaakt storingen in de commerciële snelheid van deze bussen.

Een werkgroep gevormd tijdens de opleiding "Think Tram Bus" heeft een onderzoek gevoerd naar maatregelen om het doorstroomprobleem in de Av George Henri op te lossen. Deze studie concludeert dat het belangrijk is om de leveringen beter te organiseren. Daarvoor moet men leveringszones aanmaken op de laan (eent plaats per gedeelte laan) en duidelijke signalisering en een strakke controle opzetten. Een beperking van het gebruik van de leveringsgebieden kan een oplossing zijn.

Opmerking: De verplaatsing van het traject van deze bussen is niet mogelijk door de grote vraag naar openbaar vervoer, te wijten aan het commerciële karakter van de straat en de nabijheid van scholen

In het kader van dezelfde studie is het ook nuttig gebleken om:

- De stopplaatsen van de verschillende bussen in de richting van de Meudonsquare te hergroeperen in het begin van de George Henrilaan.
- Een verkeerslichtenregeling in te stellen die toelaat aan bus 28 om het kruispunt van de Brand Whitlocklaan en de George Henrilaan in één keer over te steken.
- De stopplaats van de lijnen 27 en 80 in de richting van Montgomery opnieuw in te richten door een verbreed trottoir aan te leggen over een kortere afstand dan de huidige uitvoegstrook.

Het beheerscontract tussen het gewest en de MIVB voorziet de uitwerking van het principe van alternerende bussen in tegenovergestelde richting in de George Henrilaan. Volgens de MIVB zal deze optie niet worden uitgewerkt onder voorbehoud van het verkrijgen van goede resultaten bij de invoering van bovenvernoemde maatregelen.

2) Brand Whitlocklaan

Een groot aantal voertuigen verlaat de tunnel in de Brand Whitlocklaan net voorbij George Henri om de rotonde bij Montgomery te vervoegen. Dit fenomeen veroorzaakt file op de zijwegen naast de Brand Whitlocklaan en vertraagt op die manier de doorstroming van bussen 27 en 80 in de richting van Montgomery aanzienlijk.

Om dit zwart punt weg te werken voorziet de MIVB de inrichting van een aparte busstrook om de doorstroming van de bussen te verbeteren tussen het kruispunt George Henri en de rotonde bij Montgomery. Dit project wordt besproken in punt 3.2.3.2.

3.2.3. Projecten ter aanpassing van het netwerk

3.2.3.1. Verlenging van tramlijn 94 op de Woluwelaan

De verlenging van tramlijn 94 tussen de Tervurenlaan en Roodebeek zal een rechtstreekse aansluiting met tramlijnen 39 en 44 toelaten, en zo ook met het station Bosvoorde (treinverbinding naar Ottignies-Namen).

De regionale studie van 2001 beveelt de aanleg van een eigen trambaan aan de rechterzijde van de Woluwelaan (aan de overzijde van het Woluwe Shoppingcenter) tussen de Tervurenlaan en het kruispunt met de Paul Hymanslaan.

Men zal opmerken dat de MIVB en de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe het scenario steunen dat voorziet in de aanleg van een tramtracé aan de kant van het park. In deze visie heeft de MIVB plannen uitgewerkt tot aan het station van Rodebeek met een halte op de P. Hymanslaan (een mooi alternatief voor de lus rond de P&R).

Een nieuwe regionale studie is opgestart. Deze analyseert drie mogelijke scenario's voor de inplanting van een tramlijn – links, in het midden of rechts van de rijbaan – tussen de Tervurenlaan en Rodebeek.

De studie is op dit ogenblik nog niet afgesloten. De beslissing over de inplanting van de tramlijn is nog niet definitief.

3.2.3.2. Busbaan op de Brand Whitlocklaan

De schakel Montgomery-Georges Henri staat bekend als zwart punt wat betreft de commerciële snelheid van bussen.

Een werkgroep (Formation théorique Think Tram Bus) heeft zich gebogen over een oplossing om de doorstromingsproblemen van de bussen op de George Henrilaan en de Brand Whitlocklaan tot aan de rotonde bij Montgomery te verminderen.

Het project beoogd door het gewest en de MIVB voorziet in de aanleg van een busbaan op de parkeerstrook aan de kant van de bewoning, op de schakel tussen de Albert-Elisabethlaan en de Dietrichlaan. Net na de Dietrichlaan gebruiken de bussen de vrije tramstrook om zo de rotonde bij Montgomery te vervoegen.

In dit stadium heeft de gemeente nog geen definitief advies verleend, en heeft ze een bijkomende studie gevraagd bij de MIVB.

Het project van de aanleg van een busbaan op de Brand Whitlocklaan kadert in het Masterplan van de Middenring. De eerste rijstrook van de rotonde bij Montgomery zal gereserveerd worden voor bussen en fietsen.

3.2.3.3. Aanleg van een P+R-parking bij de metrostations van Rodebeek en Kraainem

Het plan IRIS 2 voorziet in de aanleg van een transitparking bij het metrostation Rodebeek (1200 plaatsen) en bij het metrostation Kraainem (800 plaatsen). Om dit objectief te halen moet er een aanzienlijke investering voorzien worden (aanleg ondergronds). Bovendien bestaat er controverse over de inplanting van transitparkings in de buurt van het centrum, omdat ze het verkeer doen toenemen en ook de bijhorende hinder vergroten (geluid, vervuiling).

Op korte termijn voorzien de MIVB en het gewest de heraanleg van de parkings in Rodebeek en Kraainem ten gunste van de gebruikers van het MIVB-net, zonder het aantal plaatsen te verhogen.

Opmerking: In het plan IRIS 2 is eveneens een P+R-parking voorzien aan Reyers, vlakbij Sint-Lambrechts-Woluwe (1900 plaatsen). De huidige parking zal verdwijnen tijdens de ontwikkeling

van het gebied (project Emeraude). Rekening houdend met de reeds verstedelijkte locatie (buiten het filegebied) heeft het Masterplan van de RTBF-zone berekend dat 500 extra parkeerplaatsen voldoende zijn om aan de vraag te voldoen. Een P+R-parking van 300 plaatsen is voorzien onder een projectontwikkeling. Een supplementaire parking van 200 plaatsen moet worden overwogen in de buurt van de halte van de premetrolijn.

Parking in Roodebeek

De parking in Roodebeek omvat momenteel 189 parkeerplaatsen en 5 plaatsen voor mindervaliden. Om de veiligheid te waarborgen is de parking afgesloten met een slagboom en is er videobewaking. De in- en uitgang is op het kruispunt van de J. Brellaan met de Roodebeeklaan.

Op dit moment is de parking gratis. Wanneer er nog een parkeerplaats vrij is openen de slagbomen automatisch wanneer er een voertuig komt aangereden.

Vanaf 2010 wil de MIVB deze parking betalend maken, behalve voor de gebruikers van het MIVB-net. Als de parkinggebruiker zijn MOBIB-kaart toont of kan aantonen dat hij een heen- en terugreis op het MIVB-net heeft gemaakt (vervoerbewijs), zal de slagboom openen. In het andere geval zal de parkinggebruiker een forfaitair bedrag van 25 euro moeten betalen aan de automatische kassa's.

Vanaf december 2009 wordt een digitaal paneel geplaatst op de Woluwelaan dat het aantal vrije parkeerplaatsen meedeelt aan de automobilisten. De parking zal eveneens aangegeven worden vanop de hoofdwegen.

Het gewest heeft een principeakkoord gestuurd naar de gemeente met de overeenkomst dat bezoekers van Wolubilis gebruik kunnen maken van de P-R-parking van Roodebeek. Er is dus nog geen beslissing genomen betreffende de prijs of de tijdsplanning betreffende deze overeenkomst. Volgens het gewest moet de prijs voor de parking hoger liggen dan een retourticket op het MIVB-net.

Volgens het plan van het gewest zou de parking in Roodebeek niet toegankelijk zijn voor buurtbewoners. Dit zou vereisen dat de buurtbewoners „s ochtends vroeg de parking verlaten om plaats te maken voor de gebruikers van het MIVB-net. Dit principe is echter in tegenstelling met de rol van een transitparking.

Parking in Kraainem

De parking in Kraainem voorziet momenteel plaats voor 172 voertuigen. Een toepassing van hetzelfde beleid als in Roodebeek vereist het afschaffen van 50 parkeerplaatsen (busdoorgang doorheen de parking). Het is mogelijk dat het voordeel hiervan niet opweegt tegen de vereiste investeringen. De beslissing over de uitvoering is nog niet genomen.

3.2.3.4. Station Roodebeek als multimodaal knooppunt

In de toekomstvisie van de MIVB en het gewest wordt het station van Roodebeek een multimodaal knooppunt: Metro (lijn 1 Stokkel –Ooststation), busstation (lijnen 29, 42, 45 + lijnen van de TEC en De Lijn), eindhalte van tram 94 en transitparking.

De MIVB en het gewest zijn zich ervan bewust dat de huidige ruimte te beperkt is om deze functies optimaal te ontwikkelen. Het is dus van primordiaal belang om de ruimte « busstation, parking, P. Hymanslaan, Roodebeeklaan, J. Brellaan » onderwerp te maken van een onderzoek naar de « verkeerscirculatie rondom het station en inrichting van de publieke ruimte ».

Bepaalde projecten bevinden zich in een discussiefase. In ieder geval moet men opmerken dat deze projecten gebonden zijn aan de uitvoering van het nieuwe GBP dat zal moeten omgezet worden in uitvoeringen op het niveau van het BBP.

1) Aanpassing circulatieplan om de verkeersstroom van en naar de parking te verbeteren

Om de aankomsten en vertrekken van de gebruikers van de transitparking te Roodebeek vlot te laten verlopen, zou men de Roodebeeklaan unidirectioneel kunnen maken in de richting van de P. Hymanslaan. Deze discussie wordt momenteel gevoerd tussen de gemeente en het gewest.

2) Inplanning van het busstation

De plaats voor de bussen van de MIVB, De Lijn en de TEC is te beperkt in vergelijking met het aantal bussen dat deze zone bedient (waarnemingen tonen dat in het spitsuur 7 bussen tegelertijd geparkeerd staan op deze plaats). Om dit probleem te verhelpen voorziet Brussel-Mobiliteit in de aanleg van een stopplaats voor bussen van De Lijn in de buurt van Roodebeek.

Meerdere ideeën worden reeds onderzocht. Het is belangrijk om alle aspecten hiervan samen te brengen in een globaal geheel om tot een harmonieuze indeling van de ruimte « Roodebeek » te krijgen, rekening houdend met de verschillende aspecten: coördinatie van de verschillende vervoerswijzen (voetgangers, fietsen, tram, metro, bus (verschillende maatschappijen), wagens), kwaliteit van de publieke ruimte...

3.2.3.5. Heraanleg van het metrostation Alma

De MIVB voorziet de heraanleg van het metrostation Alma ter bevordering van het comfort van de reizigers.

3.2.3.6. Heraanleg van de eindhalte van bus 28/36 – Ch. de Stockel

De MIVB wil de eindhalte van bus 28/36 tegenover het kerkhof op de Ch. de Stockel heraanleggen. De MIVB heeft de plannen voor de inrichting opgesteld, rekening houdend met parkeergelegenheid en fietspaden.

Men kan opmerken dat dit project nog niet aanvaard is. Het project zou de ruimte verkleinen die momenteel beschikbaar is voor het brengen en ophalen van de leerlingen van het Don Bosco-college bij het begin en einde van de lessen. De gemeente heeft het Don Bosco-college gevraagd om een intern circulatieplan te ontwikkelen.

3.2.3.7. Aanleg en indienststelling van de halte Zephir (George Henrilaan) op lijn 27

De bewoners van de Crocqstraat hebben aan de MIVB gevraagd om een halte te voorzien op lijn 27 in de George Henrilaan. Inderdaad, de afstand tussen de twee bestaande haltes (Meudonsquare en Verheyleweghen) is groter dan 600m.

De MIVB heeft plannen gemaakt voor de aanleg van haltes aan beide kanten van de weg. De halte aan de onpare kant is reeds aangelegd (richting Verheyleweghen, tegenover nr 79-85).

Bepaalde bewoners verzetten zich tegen deze bushalte. De gemeente heeft bijgevolg geen toelating gegeven om deze in dienst te nemen. De huidige plannen van de MIVB voorzien in een verplaatsing van de halte tot aan nummer 87 (uitgang van het George Henripark) om aan de protesterende buurtbewoners tegemoet te komen.

Een besluit dienaangaande dient genomen te worden door de gemeente en de MIVB.

3.2.3.8. Beheerscontract – aanleg van een busbaan in de Kerselarenlaan (Schaarbeek)

Het beheerscontract voorziet in de aanleg van een busbaan in de Kerselarenlaan (Schaarbeek). Deze zal aangelegd worden in de richting van Meiser, in het midden van de rijbaan. Het plan van aanleg is reeds gemaakt en de werken zullen eerstdaags opgestart worden.

3.2.3.9. Beheerscontract – aparte bedding in de Cicerolaan (Evere)

Het beheerscontract voorziet in de verlenging van de aparte bedding voor bussen van de Marcel Thirylaan en de Gemeenschappenlaan in de Cicerolaan (naar Evere).

Gegeven het feit dat de route van bus 66 verlegd is om de zone ten noorden van de Leuvensesteenweg te bedienen, bestaat er geen actuele vraag meer naar de aparte bedding in de Cicerolaan.

3.2.3.10. Beheerscontract – aparte bedding in de J. Brellaan

Het beheerscontract voorziet de aanleg van een aparte bedding voor bussen over 300m in de J. Brellaan. De studie hieromtrent is nog niet beëindigd.

3.2.3.11. Omleiding van de bussen van de T. De Cuyperstraat naar de Woluwelaan

Door de aanleg van de aparte bedding in de Woluwelaan ontstaat de mogelijkheid om bus 45 langs de Woluwelaan te laten rijden, om zo de congestie in de T. De Cuyperstraat te vermijden.

3.2.3.12. Beheerscontract – Alternierende bussen in tegenovergestelde richting in de George Henrilaan

Het beheerscontract tussen het gewest en de MIVB voorziet de toepassing van alternierende bussen in tegenovergestelde richting over 750m in de George Henrilaan. Momenteel wordt dit idee niet meer beschouwd. Het huidig beoogde doel is het probleem van de leveringen op te lossen door nauwkeurig een aantal leveringszones te bepalen, de stopplaatsen te herplaatsen en toe te zien op de naleving van de blauwe zones en de leveringszones.

3.2.3.13. Verlenging van lijn 27

Tijdens een informatievergadering met de bevolking hebben buurtbewoners de vraag gesteld aan de MIVB om buslijn 27 te verlengen van de eindhalte Androméda tot aan het cultureel centrum Pleiades (en op die manier de Tweehuizenstraat, de Plejadenlaan en de Sterrebeeldenlaan te bedienen).

De MIVB heeft een studie uitgevoerd om de haalbaarheid van deze verlenging te bekijken. De vraag werd verworpen omwille van volgende redenen:

- Het voordeel voor nieuw bediende personen is te klein in vergelijking met de nadelen die berokkend worden aan de andere gebruikers van deze lijn (Eindhalte Androméda ligt in een zeer dichtbevolkt gebied) ;
- De financiële inspanning is te groot tegenover het lokale karakter van de vraag ;
- De zone is reeds voldoende ontsloten door een aantal lijnen die toelaten om commerciële kernen te kunnen bereiken (lijnen 80, 79).

Halte "Vandervelde" van de TEC-lijn Conforto BIS

De TEC voorziet een extra halte voor de Conforto BIS-verbinding tussen Louvain-la-Neuve-Waver-Woluwe-Zaventem in de Vanderveldelaan in de nabijheid van de metrohalte Vandervelde. In de richting van het Woluwe Shopping Center is de extra halte voorzien aan de bestaande MIVB-halte. In de richting van de Ring is de extra halte voorzien aan de boom na de bestaande MIVB-halte.

3.2.4. Toekomstvisie

3.2.4.1. Verlenging van tramlijn 94 vanaf het metrostation Roodebeek

De toekomstvisie van de MIVB voor 2020¹⁷ voorziet de verlenging van tramlijn 94 vanaf het station Roodebeek. Twee trajecten worden overwogen:

- Roodebeek --> Woluwelaan --> Marcel Thiry --> NAVO
- Roodebeek --> Woluwelaan --> Luchthaven

Momenteel heeft de MIVB geen plannen om tram 94 tot aan de luchthaven van Zaventem. Het project Josaphat-Zaventem van het GEN verzekert een directe verbinding tussen de luchthaven en het centrum van Brussel. Meer zelfs, de toekomstvisie van de MIVB voor 2020 voorziet de aanleg van een tramlijn tussen de Europese Wijk en de luchthaven van Zaventem via Schuman-Leuvensesteenweg-Meiser-Cicero-NAVO of via Schuman-Diamant-Gulledelle-NAVO. In beide scenario's kan een verbinding worden overwogen tussen deze lijn Schuman-Luchthaven en de verlenging van de lijn 94 Roodebeek-Woluwelaan-Marcel Thiry.

Het plan IRIS II heropent het project van de verbinding tussen de Woluwelaan en de luchthaven van Zaventem. Deze verbinding zou worden verzekerd door een bus.

De verlenging van tramlijn 94 vanaf het station Roodebeek gaat bij voorkeur tot aan de Marcel Thirystraat (eigen bedding reeds aanwezig en in gebruik door bussen). Twee scenario's werden bestudeerd om het traject tussen Roodebeek en Marcel Thiry te bepalen¹⁸:

- Via de Woluwelaan (technisch en financieel voordeliger)

¹⁷ MIVB 2020, Toekomstvisie op het stedelijk openbaar vervoer in Brussel. Hoofdstuk 10 : Uitbreiding van het net om beter aan de vraag te kunnen voldoen.

¹⁸ Er is ook een directe verbinding bekeken tussen de J. Brellaan en de Cora-rotonde. Dit traject vereist een noodzakelijke aanpassing van het GBP nr 63 en gaat door een groene zone uit het GewOP. Het traject is niet weerhouden

- Via de T. De Cuyperstraat (hoge bevolkingsdichtheid).

Het aangehaalde traject via de T. De Cuyperstraat is niet opportuun door de smalle rijbaan en de intensiteit van het verkeer, wat de grootste reden is van de beperkte snelheid van de bussen die deze straat hebben opgenomen in hun traject¹⁹.

De doortocht van de tram door de Woluwelaan tussen Roodebeek en Marcel Thiry laat toe om de kantoren in de Marcel Thirystraat en de Neerveldstraat te bedienen.

3.2.4.2. GEN-bus

De maatschappij De Lijn voorziet de doortocht van een GEN-bus door de Leuvensesteenweg.

In het kader van het Masterplan voor de zone VRT/RTBF wordt de aanleg van een GEN-busstrook op de E40 overwogen op de plaats die vrijkomt door de vermindering van rijstroken voor het verkeer (om de samensmelting van de Omnibus en de snelle busdiensten op de Leuvensesteenweg te vermijden) .

Een dergelijk traject zal een aanzienlijk voordeel opleveren voor Sint-Lambrechts-Woluwe. Het zou de momenteel minst bediende zone door het openbaar vervoer bedienen.

3.2.4.3. Snelle verbinding Schuman-NAVO-Luchthaven

In zijn toekomstvisie voorziet de MIVB de aanleg van een tramverbinding tussen Schuman/Leopoldkwartier en de luchthaven via NAVO. Het traject Schuman-NAVO zal via de E40 of via de Leuvensesteenweg lopen.

Deze tramlijn zou verbonden worden met de toekomstige lijn die de Marcel Thirystraat moet opwaarderen.

De Lijn voorziet in zijn « Toekomstplan » de aanleg van een tramlijn naast de E40 (tussen Brussel en Leuven).

Op dit moment is er nog geen enkele beslissing tot uitvoering genomen. Het is dus niet mogelijk om in het kader van dit GMP dit project te evalueren als toekomstig element van het openbaar vervoersnetwerk doorheen Sint-Lambrechts-Woluwe.

¹⁹ Bereikbaarheidsstudie van het Val D'Or-gebied in Sint-Lambrechts-Woluwe, Administration de de Equipement et de la politique des Déplacements, 11/08/2006.

3.3. Verplaatsingen per fiets

Het fietsgebruik neemt significant toe (+ 20% tussen 2008 en 2009) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Volgens "Fietstellingen binnen het BHG"²⁰ rijden er gemiddeld 153 fietsers rond op het spitsuur in de ochtend. Op het kruispunt Woluwedal/Vanderveldelaan worden ongeveer 180 fietsers geteld op het spitsuur tijdens de ochtend in de optimale maanden voor het fietsverkeer (mei – september).

De fiets als vervoermiddel heeft als voordeel zijn snelheid, efficiëntie en handigheid. Terzelfdertijd moet men, om het gebruik van de fiets te promoten voor woon-werk en woon-school-verkeer, zorgen voor comfortabele en veilige fietspaden binnen de gemeente.

Deze stimulans voor fietsgebruik voor dagelijkse verplaatsingen kadert in het doel om te evolueren naar een meer duurzame mobiliteit.

De gemeente beschikt over goede mogelijkheden om deze verplaatsingsmanier te stimuleren. Bovendien heeft ze reeds een aantal fietsvoorzieningen uitgevoerd, onder de vorm van fietspaden (buiten of binnen de rijbaan) of toegelaten fietsverkeer in twee richtingen in een éénrichtingsstraat. Deze voorzieningen zijn weergegeven op kaart nr. 14.

Daarnaast zijn delen van de stad aangelegd in afgesloten lussen, waarbij fietsers gebruik kunnen maken van doorgangen naar andere lussen.

3.3.1. Fietsroutes

De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe wordt doorkruist door verschillende regionale fietsroutes (GFR). Deze zijn weergegeven op kaart nr. 14.

De GFR 2A en 2B zijn reeds voltooid en afgebakend.

Route 2A gaat van het Jamblinne de Meuxplein langs de Roodebeeklaan en de Roodebeeksesteenweg tot aan de as Andromeda – Attica – Marcel Thiry. Ze vervolgt via de T. De Cuyperstraat in de richting van de Europese School Brussel II en steekt de Woluwelaan over om bij de Hippokratesslaan uit te komen.

Route 2B gaat van Schuman langs de Stafhouder Braffortstraat, de H. Dietrichlaan, de Sint-Lambrechts-Woluwelaan, de Driesstraat tot aan de P. Hymanslaan en de Vanderveldelaan.

Het stuk over de H. Dietrichlaan is onvoldoende veilig ingericht voor fietsers (cfr 3.3.2).

Route 3 en ringweg B zijn functioneel, maar nog niet afgebakend.

Route 3: verlaat route 2 ter hoogte van de Sint-Lambrechts-Woluwelaan om de Terkamerenlaan te vervoegen en te vervolgen langs de Vootstraat. Van daaruit gaat route 3A verder langs de Stokkelstraat, het Herendal en de Baron d'Huartlaan. Route 3B vervoegt de L. Jasminlaan en de Luchtvaartlaan.

²⁰ Fietstellingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, finaal rapport 2009, Provélo.

Het traject over de Vandenhovenstraat is niet functioneel (cfr **Error! Reference source not found.**).

Route 4 en de ringweg A passeren in de buurt van Sint-Lambrechts-Woluwe. Route 4 is voltooid en afgebakend, route A is functioneel.

3.3.2. Voorzieningen voor fietsers

Bovenop het GFR zijn er op de grote assen binnen de gemeenten fietspaden aangelegd (gescheiden of aangeduid op de rijbaan):

- Gemeenschappenlaan : fietspad in twee richtingen, gescheiden van de rijbaan.
- Woluwelaan : fietspaden aan twee kanten, gescheiden van de rijbaan.
- Vanderveldelaan : fietspad in twee richtingen, gescheiden van de rijbaan.
- Konkelstraat : gemarkeerd fietspad op de rijbaan aan beide kanten.
- Marcel Thiryiaan (gedeelte tussen T. De Cuypersstraat en Woluwelaan) : gemarkeerd fietspad op de rijbaan aan beide kanten.
- Marcel Thiryiaan (gedeelte tussen T. De Cuypersstraat en Gemeenschappenlaan) : fietspad gescheiden van de rijbaan aan beide kanten.
- Kerselarenlaan : gemarkeerd fietspad aan één kant van de rijbaan.

Daarnaast zijn er ook wegen die toegankelijk zijn voor wielrijders. Dit is het geval in de:

- Korenbloemstraat : rijstrook voorbehouden voor fietsers en voetgangers.
- Oude spoorbedding van de lijn Oudergem-Stokkel : ruimte heringericht ten behoeve van fietsers en voetgangers.

Het gewest heeft plannen voor een fietspad in de De Broquevillelaan en de Paul Hymanslaan (cfr **Error! Reference source not found.**).

De gemeente heeft plannen om een rotonde aan te leggen op het kruispunt Konkelstraat / L. Jasminstraat / L. Jasminlaan (project 2010). Dit zal de veiligheid verhogen voor de fietsers op de GFR 3B.

Waarnemingen ter plaatse en overleg met de verschillende actoren op het vlak van mobiliteit binnen de gemeenten hebben toegelaten om de ontbrekende gedeeltes van het GFR, beschadigingen op fietspaden en overbodige voorzieningen te ontdekken .

- Woluwelaan

Er is geen fietspad op de Woluwelaan tussen de Vootstraat en het Jean XXIII-college dat de continuïteit waarborgt.

- Vandenhovenstraat:

Het éénrichtingsregime in het deel van de Vandenhovenstraat van de GFR 3 werd niet ingesteld om veiligheidsredenen (cfr **Error! Reference source not found.**).

- Gedeelte op H. Dietrichlaan van GFR 2B:

Er zijn geen voorzieningen voor fietsers op de Dietrichlaan aangezien deze weg te smal is met verkeer in twee richtingen en parkeerplaatsen aan twee kanten van de rijbaan. Dit gedeelte van het GFR is niet veilig voor fietsers.

Het instellen van éénrichtingsverkeer in de H. Dietrichlaan met uitzondering van de fietsers zou een mogelijke oplossing zijn. Dit zou de veiligheid voor de fietsers verbeteren.

- Oversteek van de Vervloesemstraat op het GFR 2B:

Er zijn geen voorzieningen aangebracht op de rijbaan om de oversteek van het GFR 2B aan te duiden op het kruispunt Vervloesemstraat / Goudeneilandenlaan / Moonensstraat.

- Kruispunt Woluwelaan / Vanderveldelaan / P. Hymanslaan

Op dit kruispunt zijn fietsers verplicht om over te steken in twee keer. De fietspaden in twee richtingen liggen aan de noordkant van de P. Hymanslaan en aan de zuidkant van de Vanderveldelaan

- Marcel Thiry laan

Vlakbij de hoek met de Monnetlaan dienen de fietsers zich tussen het verkeer te mengen, vaak al zig-zaggend (WIQ, 2007).



Figuur 8: Marcel Thiry laan (fiche n° 79 WIQ).

Sommige fietspaden of routes van de GFR vertonen een beschadigd of onaangepast wegdek. Ook is op sommige plaatsen de markering nog weinig zichtbaar. Enkele voorbeelden:

Hippokratesslaan richting Woluwelaan: het fietspad in het midden van de rijbaan is onveilig voor fietsers. Het wegdek van het fietspad is in slechte staat.	Woluwelaan ter hoogte van de petanque-club : wegdek in tegels.
---	--



Figuur 9: Hippokratesslaan.



Figuur 10: Woluwelaan, pétanque-club (WIQ, 2007).

Rotonde Marcel Thiry: Gaten in het fietspad



Figuur 11: Marcel Thiry laan.

Kerselarenlaan : markering van het fietspad nog amper zichtbaar.



Figuur 12: Kerselarenlaan

3.3.3. Beperkt éénrichtingsverkeer

Bijna alle straten met éénrichtingsverkeer worden ingericht als straten met beperkt éénrichtingsverkeer (BEV). Uitzonderingen (voorgesteld op kaart nr. 16) worden gemaakt om veiligheidsredenen.

In de meeste gevallen is het de beperkte breedte van de rijbaan die niet toelaat om BEV in te voeren. Dit is het geval op volgende wegen : Marcel Deviennestraat, Sint-Lambertuskerkstraat, Uitstapl aan, Fabrylaan, George Maerckaertlaan, Droomlaan en Sint-Lambertusstraat.

Voor andere redenen vindt men volgende straten:

1. H. Pauwelslaan (vanaf de Generaal Bastinlaan tot aan de De Broquevillelaan)

In deze BEV komen de fietsers van een éénrichtingsstraat uit op een gevaarlijk kruispunt met vijf armen. Deze BEV wordt enkel overzichtelijk wanneer men specifieke verkeerslichten voorziet voor de fietsers die uit de H. Pauwelslaan komen of wanneer men het kruispunt inricht als rotonde.

2. Roodebeeksteenweg

Het gedeelte van de Roodebeeksteenweg tussen de Tweehuizenweg en de P. Hymanslaan is ingericht als éénrichtingsstraat. BEV is niet voorzien omdat de rijbaan te smal is en omdat er

onvoldoende zichtbaarheid is die toelaat om kruisingen tussen fietsers en automobilisten veilig te laten gebeuren.

3. Vandenhovenstraat

GFR 3 loopt over de Vandenhovenstraat in de richting van de Vootstraat. Dit gedeelte is geen BEV. BEV is er momenteel niet van toepassing omdat het kruispunt Vandenhoven/Voot te gevaarlijk wordt aanzien vanuit de Vandehovenstraat naar de Vootstraat in de richting van het Sint-Lambertusplein. Het kruispunt is slecht leesbaar en de fietsers die uit de Vanderhovenstraat komen kunnen onvoldoende worden opgemerkt door bestuurders.

De gemeente heeft een plan opgesteld voor de herinrichting van het kruispunt om de zichtbaarheid en de veiligheid te verhogen : twee verkeerseilanden die toelaten om te keren (veranderingen van rijstrook) op de Vootstraat nog voor het kruispunt, alsook een betere markering om te vermijden dat auto's te kort bij het kruispunt met het Sint-Lambertusplein zouden parkeren.

4. Lola Bobescostraat (onnuttig)

De Lola Bobescostraat is een lus. Het is dus niet nuttig om er fietsers doorheen te sturen.

5. Karrestraat

Na de aanleg wordt de straat beperkt tot BEV.

6. Hertogstraat / Hertoginnestraat

De aanwezigheid van de tram levert gevaar op voor fietsers.

7. Werheyleweghenplein en Sint-Hendriksvoorplein

Deze plaatsen kunnen aanzien worden als rotondes.

In de toekomst zal het GMP bijzondere aandacht moeten besteden aan de veiligheid van fietsers bij het aanbrengen van oplossingen met als doel om BEV te kunnen toepassen.

3.3.4. Parkeergelegenheid voor fietsen

Parkeerplaatsen voor fietsen op openbare plaatsen zijn weergegeven op kaart n°14. Het aantal beschikbare plaatsen is er weergegeven voor elke locatie.

Bepaalde ondernemingen voorzien een ruimte voor fietsen binnen de onderneming. Winkels voorzien fietsenstallingen voor het gebouw.

De fietsersbond (GRACQ) vraagt om de infrastructuur van fietsparkings binnen de gemeente te verbeteren, zowel vlakbij belangrijke punten (zwembad, winkels, gemeentehuis) als in residentiële wijken (voorbehouden parkeerplaatsen).

3.4. Verplaatsingen te voet

Verplaatsingen te voet zijn onontbeerlijk, niet in het minst in het begin en op het einde van een traject. Deze manier van verplaatsen toont dagelijks zijn efficiëntie in de stedelijke omgeving, het vormt een onmisbare schakel in de lokale mobiliteit. Dit is waarom er aandacht dient besteed te worden aan de kwaliteit (comfort en veiligheid) van de wandel- en voetpaden binnen de gemeente. Dit hoofdstuk behandelt deze aspecten.

De gemeente bezit uitstekende mogelijkheden om wandelwegen te voorzien en op die manier te voorzien in directe verbindingen tussen de woongebieden en de interessepolen. De gemeente beschikt inderdaad over talloze parken en ruimtes voorbehouden voor voetgangers. Bovendien zijn de wijken van de gemeente ingericht als lussen, terwijl de voetgangers de doorgangen kunnen gebruiken tussen de lussen.

3.4.1. Voetpadennetwerk

De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe beschikt over ongeveer 150km voetpaden.

In het kader van het GMP is geen systematische beschrijving van de staat van de voetpaden voorzien.

Echter, in het algemeen kan men stellen dat de voetpaden breed genoeg en vrij van hindernissen zijn en in goede staat verkeren.

Waarnemingen uitgevoerd in het kader van dit onderzoek hebben drie problemen voor de voetgangers nadrukkelijk aan het licht gebracht binnen de gemeente:

- Gebrek aan doorgang voor voetgangers. Dit punt wordt behandeld in hoofdstuk **Error! Reference source not found.**
- Hindernissen waaronder stadsmeubilair die de doorgang belemmeren op bepaalde voetpaden. Twee voorbeelden:

Een lichtpaal in het midden van het voetpad belemmert de doorgang.



Figuur 13: Neerveldstraat.

Afvoerleidingen van het water van de daken zijn hindernissen.



Figuur 14: Sint-Hendriksvoorplein (WIQ,2007)

- De slechte kwaliteit van het wegdek op sommige voetpaden verhindert een makkelijke doorgang voor voetgangers.



Figuur 15: Neerveldstraat



Figuur 16: Jesperslaan (WIQ, 2007).

3.4.2. Voetgangerswegen

De routes voor voetgangers zijn weergegeven op kaart n°15.

De voetgangerswegen spelen een primordiale rol binnen de lokale mobiliteit doordat ze een directe verbinding te voet voorzien tussen de woonwijken en de commerciële gebieden en de haltes van het openbaar vervoer.

Bovendien spelen deze paden een sociale rol doordat ze voorzien in ontspanning (wandelingen, spelen, jogging...). Deze rol wordt vooral vervuld door de Groene wandeling²¹ en door de Voie Verte aangelegd op de bedding van de oude spoorlijn Brussel-Tervuren tussen Oudergem en Sint-Lambrechts-Woluwe.

Binnen de gemeente bestaan er talloze wegen voor voetgangers alsook verbindingen tussen verschillende wijken. Deze straatjes zijn binnenwegen voor verplaatsingen te voet, in alle veiligheid en temidden het groen. Naast de aangelegde wegen zijn er ook informele wegen (paden die zich, dankzij het gebruik ervan, gemanifesteerd hebben binnen het landschap) die het gemeentelijk grondgebied doorkruisen (vb : PPAS60ter).

De gemeente heeft zodoende de mogelijkheid om een doertreffend en aansluitend netwerk te ontwikkelen voor fietsers en voetgangers, vertrekkende van het geheel van doodlopende straten en verbindingspaden tussen straten en wijken.

Jammer genoeg vormen op dit moment heel wat straten een versnipperd netwerk, wat er voor zorgt dat enkel lokale verbindingen mogelijk zijn. De gemeente voorziet geen of heel weinig verbindingen tussen buurten of met naburige gemeenten.

Bovendien zijn bepaalde wegen onvoldoende onderhouden of is er geen verlichting. Op die manier ontstaat een gebrek aan veiligheid.

Voorbeelden:

²¹ De Groene Wandeling is een parcours van meer dan 60km voor wandelaars en fietsers. Het parcours loopt doorheen het gewest, langs parken en natuurreservaten. De Wandeling is opgedeeld in 7 delen van 5 à 10 km. Eén deel ervan loopt doorheen de Woluwe-vallei.

Gebrek aan verlichting in een gebied waar bomen de duisternis nog versterken .



Figuur 17: Voetgangersgebied Jaspers / Wolvens (WIQ, 2007).

Wegdek in slechte staat.



Figuur 18: Voetgangersgebied Jaspers / Wolvens (WIQ, 2007).

Sommige wandelpaden eindigen plots zonder enige aansluiting op een straat of een ander pad. Dit is bijvoorbeeld het geval voor het wandelpad langs het Populierenhof vanaf de J. Monnetlaan tot aan de De Cuyperstraat.

In een latere fase van het GMP zal de aanleg van nieuwe wandelpaden worden voorgesteld, om zo de continuïteit en de efficiëntie van het voetpadennetwerk te waarborgen binnen de gemeente. Het netwerk voor de voetgangers zal de verbindingen met de wijken en de belangrijkste punten van de gemeente verbeteren.

3.4.3. Veiligheid van zwakke weggebruikers

3.4.3.1. Oversteekplaatsen voor voetgangers

Bepaalde oversteekplaatsen voor voetgangers zijn problematisch, vooral wanneer het gaat om oversteekplaatsen van een belangrijke verkeersader.

Twee redenen betreffende onveiligheid worden onderscheiden : de afwezigheid/onaangepaste aanleg van de oversteekplaats of een onaangepaste fasering van het verkeerslichten. Deze moeilijkheden voor de voetgangers worden voorgesteld op kaart 16. Twee voorbeelden zijn hier weergegeven.

- Onaangepaste verkeerslichtenregeling

Het blijkt dat sommige oversteekplaatsen voor voetgangers problematisch zijn (te korte groentijden, te lange oversteekplaatsen zonder voetgangerseiland middenin...).

Wat dit betreft, kan men opmerken dat Woluwe Inter Quartiers (WIQ) dit type van problemen terug heeft opgenomen voor volgende kruispunten:

- Woluwelaan / Vootstraat
- Woluwelaan / Stationsstraat
- Neerveldstraat / Marcel Thiryiaan
- P. Hymanslaan / Sint-Lambertusstraat

- Afwezigheid van oversteekplaatsen of inrichtingsprobleem

<p><i>De Broquevillelaan</i></p> <p>De meeste kruisingen op de De Broquevillelaan en de P. Hymanslaan voorzien geen oversteekplaats voor voetgangers, en de oversteekplaatsen op de De Broquevillelaan zijn gevaarlijk door een gebrek aan markering en verlichting. Om dit op te lossen heeft het gewest de openbare verlichting verbeterd ter hoogte van de oversteekplaatsen voor voetgangers in de De Broquevillelaan.</p>	 <p>Figuur 19: Debroquevillelaan</p>
<p><i>Stationsstraat</i></p> <p>Er bestaat geen oversteekplaats die doorloopt vanaf de Groene wandeling. Voetgangers moeten verplicht een omweg maken voordat ze hun weg een eindje verder kunnen verderzetten (fiche n°19 WIQ).</p>	 <p>Figuur 20: Vootstraat (WIQ,2007).</p>
<p><i>Neerveldstraat</i></p> <p>Het voetpad van de Neerveldstraat loopt niet door tot op de P. Hymanslaan (fiche n°39 WIQ).</p>	 <p>Figuur 21: Neerveldstraat (WIQ,2007).</p>
<p><i>Kruispunt T. De Cuyperstraat / Mistrallaan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Er is geen oversteekplaats voor voetgangers om vanuit de Mistrallaan richting winkels in het Populierenhof te gaan. • Er is geen oversteekplaats om als voetganger vanuit de Mistrallaan richting de T. De Cuyperstraat te gaan. 	 <p>Figuur 22: De Cuyperstraat (WIQ, 2007).</p>

De groene wandeling vereist ook aanpassingen om bepaalde oversteekplaatsen op bepaalde trajecten veiliger maken. Dit is bijvoorbeeld het geval ter hoogte van de Grosjean-tunnel, deoversteek van de Tweehuizenstraat en het gedeelte van de Mounierlaan.

Het BIVV heeft de brochure "Ongelukken met voetgangers op oversteekplaatsen zonder verkeerslichten" gepubliceerd (augustus 2009). Deze brochure duidt op meerdere zwarte punten op het grondgebied van Sint-Lambrechts-Woluwe. De locaties en de oorzaken zijn weergegeven in volgende tabel.

Lieu	Causes
Woluwedal 127	<ul style="list-style-type: none"> • Te hoge snelheid • Te lange oversteekplaats
Hippokrateslaan	<ul style="list-style-type: none"> • Te hoge snelheid • Slechte zichtbaarheid (parkeren en infrastructuur) • Te lange oversteekplaats
De Broquevillelaan 113	<ul style="list-style-type: none"> • Te hoge snelheid • Te lange oversteekplaats zonder middenberm • Inhaalbewegingen
Terkamerenstraat Martinstraat	<ul style="list-style-type: none"> • Moeilijke inrichting van het kruispunt
Prins Heritier De Broquevillelaan	<ul style="list-style-type: none"> • Te hoge snelheid • Slechte zichtbaarheid
Meudonplein	<ul style="list-style-type: none"> • Tangentiële in- en uitritten van het te uitgerekte ronde punt
J. Heymansstraat Verheyleweghen	<ul style="list-style-type: none"> • Slechte inplanning van het ronde punt • Moeilijke inrichting - tangentiële in- en uitritten • gebrek aan wegwijzers • Gebrek aan respect voor wegmarkeringen
Januarilaan 97	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeerbewegingen en achteruitrijdend verkeer

3.4.3.2. Schoolomgevingen

Elke school is omgeven door een zone 30. De meeste scholen zijn voorzien van een snelheidsremmer (vluchtheuvel, Berlijnse kussens,...) en/of een verkeerslicht met een drukknop voor de voetgangers. Niettemin zijn een aantal scholen gelegen in de onmiddellijke omgeving van gevaarlijke wegen of kruispunten. In dat geval dient de veiligheid opnieuw verzekerd te worden voor de scholieren die deze verkeersassen of kruispunten oversteken.

In de buurt van de meeste scholen stelt men wildparkeren vast op voetpaden of bij doorgangen voor voetgangers bij het begin en het einde van de lessen. Deze vorm van parkeren veroorzaakt een vermindering van de veiligheid voor zwakke weggebruikers in de onmiddellijke omgeving van schoolgebouwen. Het is daarom noodzakelijk om maatregelen te treffen om wildparkeren fysisch te verhinderen in de buurt van scholen.

3.5. Personen met beperkte mobiliteit

Personen met beperkte mobiliteit vertegenwoordigen +/- 30% van de bevolking. Zeer veel mensen beschikken op het ene of andere moment slechts over een beperkte mobiliteit. Deze definitie omvat bijvoorbeeld een persoon in een rolstoel, ouderen, zwangere vrouwen, mensen die lopen op krukken, personen met een kinderwagen, slechtzienden, mensen met winkeltassen,...

3.5.1. Toegankelijkheid van locaties

Met inachtneming van het GSV houdt de stedenbouwkundige dienst van de gemeente rekening met de toegankelijkheid van gebouwen bij nieuwe constructies (voorbeelden : Park Malou-school, crèche in de De Cuypersstraat) of bij belangrijke renovatiewerken. Steeds meer en meer gebouwen worden dus toegankelijk voor PBM.

Bepaalde openbare plaatsen voorzien reeds toegang voor PBM. Dit is het geval voor onder andere het gemeentehuis.

Sommige plaatsen hebben echter nog nood aan enkele aanpassingen. Onder andere de metrostations (enkel het metrostation Alma is toegankelijk voor PBM). In dat kader is een stedenbouwkundige vergunning uitgerijkt om een lift te plaatsen in het station Tomberg en in het station Roodebeek.

De gemeente promoot actief acties in het voordeel van personen met een beperkte mobiliteit. Het is in dat kader dat de gemeente een speelplein heeft aangelegd voor gehandicapte kinderen achter het centrum « Centre d'Enseignement et de Traitement Différencié » (Dumontlaan 40).

3.5.2. Openbare voorzieningen

Personen met een verminderde mobiliteit zijn nog meer dan andere gebruikers afhankelijk van voldoende onderhoud, de breedte van de voetpaden, de afwezigheid van hindernissen en de inrichting van kruispunten (opritten,...).

Het is in deze optiek dat de gemeente rekening houdt met het comfort en de veiligheid van PBM bij de heraanleg van wegen.

Het is waar dat op dit moment de openbare ruimte slechts zelden aangepast is aan PBM. Talloze oversteekplaatsen voor voetgangers zijn nog niet voorzien van een hellend vlak om de doorgang mogelijk te maken voor PBM – voorbeelden : kruispunt Sint-Lambrechts Woluwelaan/ Brand Whitlocklaan / Dietrichlaan ; P. Hymanslaan / Sint-Lambertusstraat (WIQ, 2007). Bepaalde wandelpaden vertonen trappen of wegbedekking die niet aangepast is aan PBM – voorbeelden : voetgangersgebied tussen Tiendagwandlaan en Hof-Ten-Berg, voetgangersgebied in het « quartier des Constellations » (WIQ, 2007)..

3.5.3. Parkeerplaatsen

Kaart nr. 17 toont de parkeerplaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit in de stad. Men stelt vast dat de plaatsen voorbehouden voor PBM zich vaak situeren rond winkels, voor openbare voorzieningen en in de woonwijken. Het vrijhouden van deze plaatsen door andere weggebruikers is van essentieel belang.

3.5.4. Aanbevelingen

Men kan opmerken dat het gewest in een vademecum (2006) « Personen met beperkte mobiliteit in openbare ruimten » een aantal maatregelen en regels heeft uitgevaardigd die gelden voor alle herinrichtingen om een goede toegankelijkheid voor PBM te kunnen verzekeren. In dit vademecum vindt men volgende maatregelen:

- De ruimte voor een PBM moet over een minimale breedte van 1,5m zonder hindernissen beschikken.
- Het verschil in hoogte tussen het voetpad en de weg wordt weergegeven door een hellingshoek (5%-8%-12% (cfr hoofdstuk 4.3) max voor rolstoelgebruikers). De maximale hoogte van de overgang tussen het voetpad en de rijbaan is 2cm voor een rolstoel.
- Oversteekplaatsen voor voetgangers in het verlengde van het wandelpad
- Verbreden van het voetpad om parkeren op minder dan 5m van een oversteekplaats voor voetgangers te verhinderen.
- Hulpmiddelen voor blinden en slechthzienden bij verkeerslichten : vloerplaten met reliëf (de te volgen lijn vertoont evenwijdige ribbels met de richting mee, op het einde van de oversteekplaats lopen de ribbels loodrecht op de oversteekrichting)

3.6. Gemotoriseerd verkeer

In dit deel van het rapport wordt de analyse van het gemotoriseerd verkeer gemaakt. De netwerkstructuur wordt beschreven en opduikende problemen worden aangehaald, zoals te vermijden routes.

De verkeersveiligheid wordt besproken in dit gedeelte van het rapport. Zwarte punten worden gedefinieerd en het plan rond de zone 30 wordt uitgelegd.

3.6.1. Hiërarchie en structuur van het netwerk

De organisatie van de straten en hun hiërarchie wordt getoond op kaart n°18.

Het GewOP, het plan IRIS II en het GBP classificeren en rangschikken de Brusselse straten volgens de volgende terminologie :

- Het primaire netwerk bestaat uit snelwegen, hoofdwegen en de belangrijkste wegen;
- Het secundaire netwerk bestaat uit 'interwijkwegen' die, zoals de naam het reeds doet vermoeden, bedoeld zijn voor korte verplaatsingen of om naar het primaire netwerk over te schakelen, maar ook uit buurtwegen, voorbestemd om als zone 30 aangelegd te worden.

Men zal opmerken dat het plan IRIS II spreekt over "verzamelwegen in de wijken". Het gaat hierbij, op het grondgebied van Sint-Lambrechts-Woluwe, over volgende wegen:

- Weggevoerdenstraat
- Bosstraat / Stationsstraat van Woluwe
- Gedeelte van de Theo De Cuyperstraat en de Roodebeeksteenweg tussen de Jacques Brellaan en de Vervloesemstraat
- Gedeelte van de Roodebeeksteenweg tussen de Meistraat en de Maartstraat
- De Heydenbergstraat tussen de Roodebeeksteenweg en het Meudonplein

Het grondgebied van Sint-Lambrechts-Woluwe wordt doorkruisd door belangrijke transitwegen:

- Woluwelaan
- Brand Whitlocklaan
- E40
- De Broquevillelaan / Vanderveldelaan / Paul Hymanslaan
- Marcel Thiry laan / Gemeenschappenlaan
- Leuvensesteenweg

De gemeente is omgeven door vier kruispunten:

- Kruispunt E40 / Woluwelaan / Leuvensesteenweg

- Woluwelaan / Tervuursesteenweg / Vorstlaan.
- Montgomeryplein
- Meiserplein

Opmerking : sommige van deze kruispunten zijn ook multimodale knooppunten.

Door zijn ligging in het oosten van de regio Brussel (doorvoerpunt voor pendelaars vanuit de periferie naar het centrum van de stad) en de aanwezigheid van grote verkeersassen op zijn grondgebied en kruispunten in de onmiddellijke omgeving dient de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe een belangrijke hoeveelheid transitverkeer te verwerken.

Het GMP biedt de gelegenheid om maatregelen aan te brengen om dit transitverkeer richting de grote verkeersassen te leiden en zo de verspreiding ervan naar de wijken te vermijden.

3.6.1.1. Problemen met de hiërarchisering van de wegen

Wanneer we de huidige indeling van de wegen vergelijken met de tegenwoordig waargenomen verkeersstromen, merken we een aantal moeilijkheden op:

- Tweehuizenweg en Plejadenlaan

Deze wegen worden aanzien als lokale wegen. Gelegen tussen twee 'interwijkenwegen' (Vervloesemstraat en Kolonel Bourgstraat) wordt er transitverkeer waargenomen in deze straten. Zij herbergen een te grote verkeersstroom dan wat verwacht kan worden van een lokale weg.

- Roodebeeksteenweg / T. De Cuyperstraat

Het einde van de T. De Cuyperstraat en de Roodebeeksteenweg (in de richting van de Vervloesemstraat) wordt aanzien als lokale weg (wijkverzamelaar volgens het plan IRIS II). Het is echter gelegen tussen twee interwijkenwegen – Roodebeeksteenweg / Meilaan en T. De Cuyperstraat. Dit gedeelte verwerkt dus ook het verkeer tussen de wijken.

- Roodebeeksteenweg

Het gedeelte van de Roodebeeksteenweg tussen de T. De Cuyperstraat en de J. Brellaan is een wijkstraat, ingekneld tussen twee wijkverbindingen. Er wordt dan ook transitverkeer waargenomen.

3.6.1.2. Barrières

De grote boulevards en lanen die de gemeente doorkruisen vormen in bepaalde gevallen fysieke barrières. Er zijn weinig oversteekplaatsen voorzien op deze wegen (cfr kaart nr. 21). Het is bijvoorbeeld zo dat de Brand Whitlocklaan op het grondgebied van Sint-Lambrechts-Woluwe slechts overgestoken kan worden aan de George Henrilaan of aan de Dietrichlaan.

Het kleine aantal oversteekplaatsen veroorzaakt congestie op deze specifieke plaatsen. Dit is zo ter hoogte van de Grosjeantunnel, op het kruispunt Brand Whitlocklaan/George Henrilaan, de Gemeenschappenlaan, Woluwelaan/Vootstraat, Brand Whitlocklaan/Kerselarenlaan.

Deze belangrijke verkeersassen vormen stedelijke grenzen voor de zwakke weggebruikers, het aantal oversteekplaatsen is beperkt en oversteken blijft gevaarlijk.

Deze grenzen voeden ook de dynamiek binnen de wijken. Bepaalde delen van de gemeente zijn gescheiden van de rest van de gemeente, zoals de Tollaan.

3.6.1.3. Doodlopende straten / clusters

De gemeente heeft de straten gebundeld in afgesloten lussen om transitverkeer te vermijden. Als voorbeeld kan de Sterrenbeeldenwijk aangehaald worden, ter hoogte van het Schumanpark, de Haagbeukenlaan en de Mistrallaan.

Bovendien maakt de gemeente ook gebruik van andere « fysieke » hulpmiddelen, zoals:

- Bussluis in de Atticastraat;
- Diabolo tussen Gullebelle en de Pejadenlaan;
- De scheiding tussen de Andromedalaan en de Steenboklaan;
- De paaltjes tussen de Haagbeukenlaan en de Populierenlaan.

3.6.2. Verkeersstroom en filegebieden

Kaart n°19 (ochtendspits) en n°20 (avondspits) toont de verkeersstroom op bepaalde wegen. Deze is berekend op basis van volgende bronnen :

- Telcampagnes door het gewest in april 2008, september 2008, november 2008, januari 2009 en februari 2009 ;
- Mobiliteitsstudie over het verkeer rond het Woluwe Shopping Center en zijn omliggende wijk;
- Rapport over de invalshoek 'omgeving' van het GBP 60 ter, oktober 2007.

De meetpunten op de Woluwelaan ter hoogte van het kruispunt van de Paul Hymanslaan / Vanderveldelaan houdt enkel rekening met het zijdelingse verkeer (geen telling van het verkeer dat de tunnel neemt).

De structurele files tijdens de spits die zich voordoen op de grote verkeersassen (cfr kaart 21) zijn vooral problematisch ter hoogte van kruispunten en op de daaropvolgende secties:

- Marcel Thiry laan richting Gemeenschappenlaan : filegebied veroorzaakt door de stroom voertuigen richting de E40;
- Kerselarenlaan richting Reyers : file in de richting van het centrum van Brussel ;
- Brand Whitlocklaan richting de rotonde bij Montgomery ;
- Wezembeeklaan ter hoogte van het kruispunt met de Grensstraat : file gevormd door een onaangepaste verkeerslichtenregeling ;
- Grosjeantunnel : vaak gebruikt traject om de E40 te kruisen en daarbij Reyers en de Gemeenschappenlaan te vermijden.

3.6.3. Sluiproutes

Waarnemingen op het terrein laten toe om, met de hulp van de cel mobiliteit van de gemeente, sluiproutes te ontdekken. Dit zijn wegen die gebruikt worden door bestuurders die de files op de grote verkeersassen willen vermijden. Het probleem hierbij is dat deze wegen niet beschikken over de mogelijkheden of de inrichting om dergelijke transitstromen te verwerken. Het huidige verkeer is dus niet aangepast aan de functie van de weg.

De sluiproutes zijn aangeduid op kaart n°21.

Men neemt transitverkeer waar op volgende wegen:

- Tweehuizenweg (lokale weg)

Bestuurders die in de richting van of weg van Evere rijden en de vaak drukke Woluwelaan in de spitsuren willen vermijden, nemen de Grosjeantunnel, de Plejadenlaan en de Tweehuizenweg.

- Plejadenlaan (lokale weg)

Hetzelfde als voor de Tweehuizenweg

- Atticalaan (lokale weg)

De Atticalaan maakt de verbinding tussen de E40/Marcel Thiry laan en het centrum van Sint-Lambrechts-Woluwe. De gemeente heeft een busluis geplaatst om het busverkeer en fietsers uit het autoverkeer te filteren. Dit systeem werkt succesvol.

- Maartlaan / Herbert Hooverlaan / Sterrenbeeldenlaan (Lokale wegen)

Deze straten worden gebruikt door het transitverkeer van en naar Evere dat het drukke Meiserplein wil vermijden. De Sterrenbeeldenlaan is nochtans heringericht als lokale weg met een zone 30 en fysieke maatregelen.

- Mounierlaan / Hippokratesslaan / Veldkapellaan (Lokale wegen)

Deze straten worden gebruikt door bestuurders die de Vanderveldelaan willen vermijden.

- T. De Cuyperstraat (interwijkenstraat)

De T. De Cuyperstraat maakt de verbinding tussen het centrum van Sint-Lambrechts-Woluwe en de Marcel Thiry laan en vermijdt de Woluwelaan.

- Roodebeeksteenweg (lokale weg)

Het gedeelte van de Roodebeeksteenweg tussen de Vervloesemstraat en de J. Brellaan is een wijkstraat, ingekneld tussen twee wijkverbindingen. Er wordt dan ook transitverkeer waargenomen

- Vootstraat / Weggevoerdenstraat / Stationsstraat van Woluwe

Om de Tervurenlaan te vermijden nemen bestuurders vanuit Sint-Pieters-Woluwe de Bosstraat, de Stationsstraat van Woluwe, de Weggevoerdenstraat en de Vootstraat, om zo de Woluwelaan op te rijden of richting het centrum van Sint-Lambrechts-Woluwe te rijden.

- Eenhoornlaan

De bestuurders die vanuit de Sterrenbeeldenlaan komen nemen de Eenhoornlaan om met voorrang de rotonde Plejadenlaan/Centauruslaan te kunnen oprijden.

- Sint-Lambrechts-Woluwelaan

Vanaf de De Broquevillelaan nemen automobilisten de Sint-Lambrechts-Woluwelaan om de Brand Withlocklaan te bereiken om zo het Montgommeryplein te vermijden.

- Dumontlaan / Lesselaan / Claireaulaan

Het verkeer gebruikt de omliggende straten van de Dumontlaan (wijkverbinding) om de Vanderveldelaan te bereiken zonder het kruispunt met de Veldkapellaan te moeten gebruiken.

Om dit transitverkeer niet meer toe te laten is een herziening van het circulatieplan nodig en moeten zones 30 moeten worden ingesteld volgens de voorschriften van het GewOP en het GBP.

3.6.4. Zone 30 en de bijbehorende ingrepen

De gemeente heeft een plan uitgewerkt voor zones 30 binnen haar grondgebied. Dit plan is reeds voor 80% uitgevoerd.

Op lange termijn voorziet de gemeente de instelling van een zone 30 over het ganse grondgebied, behalve op gewestwegen en interwijkwegen. Zones 30 zijn reeds ingericht ter hoogte van schoolomgevingen en op bepaalde categorieën van wegen.

Het plan van de zones 30 toont de bestaande zones 30, de zones 30 in de buurt van scholen en de geplande zones 30 (nog in te stellen).

In het kader van het vervolg (fase 3) van het GMP zullen prioritaire zones worden gekozen en zal de planning van de uitwerking van het plan zone 30 worden voorgesteld.

Op dit moment voert de gemeente een beleid om de effectiviteit van de zones 30 te verhogen binnen het grondgebied. Bepaalde stappen in deze richting zijn reeds genomen. Deze acties hebben vooral betrekking op plaatsen met veel transitverkeer en waar onveilige situaties zich voordoen.

De fysieke inrichting heeft als doel om de zone 30 te doen respecteren, langs de ene kant door de snelheid van de voertuigen te beïnvloeden en zo de veiligheid te verhogen, en anderzijds door de automobilisten te ontraden om lokale wegen te gebruiken om de drukke verkeersaders te vermijden.

Kaart n°22 toont de bestaande zones 30 alsook de snelheidsremmende maatregelen en maatregelen die de veiligheid bevorderen.

Tijdens het veldonderzoek is gebleken dat globaal gezien de zones 30 goed zijn aangegeven. In veel gevallen is de zone 30 ook uitgerust met snelheidsremmende maatregelen en markering op de rijbaan.

Een duidelijk voorbeeld van het gevolgde gemeentelijk beleid ten aanzien van de zones 30 is de T. De Cuyperstraat. Als gevolg van het transitverkeer in de straat, is een eerste reeks maatregelen genomen tussen de Vervloesemstraat en J. Brellaan, waaronder een vernauwing van de rijbaan en beveiligde oversteekplaatsen. De gemeente plant in een tweede fase de plaatsing van andere snelheidsremmende maatregelen zoals een verkeersplateau ter hoogte van het Populierenhof, om zo de bestuurders te stimuleren om de Marcel Thirylaan te volgen richting de Woluwelaan.

Dit voorbeeld toont de motivatie van de gemeente. Er bestaan desondanks nog zones 30 zonder aangepaste inrichting binnen de gemeente. Een voorbeeld hiervan is de Neerveldstraat die niet over een aangepaste inrichting beschikt (fiche n°37 WIQ).

3.6.5. Staat van de wegen

In het algemeen zijn de gemeentewegen in goede staat. Men heeft echter wel gemerkt dat de wegbedekking op sommige wegen zich in slechte staat bevindt. Twee voorbeelden:



De slechte staat van het wegdek veroorzaakt lawaai. Het levert ook gevaarlijke situaties op voor tweewielers.

3.6.6. Verkeersveiligheid

Volgens de algemene status van de verkeersveiligheid binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, opgemaakt door het BIVV, is het aantal ongevallen constant gebleven in de afgelopen jaren. Zwakke weggebruikers, vooral voetgangers, maken een belangrijk deel uit van de slachtoffers (21% van de lichtgewonden, 38% van de zwaargewonden en 32% van de doden) bij ongevallen in het BHG. Op basis van deze bevindingen is het belangrijk om alle gebruikers te betrekken in de analyse en discussie rond zwarte punten op het vlak van verkeersveiligheid op het gemeentelijk grondgebied.

De gedeelte is onderzocht op basis van volgende bronnen:

- Het logboek met ongevallen gedurende het jaar 2008 op het grondgebied van Sint-Lambrechts-Woluwe (bron : Politiezone Montgomery);
- De studie « Verkeersveiligheid op de gewestwegen binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » die als doel had om de meest gevaarlijke punten te identificeren op de

gewestwegen (top 60), een analyse te maken van deze punten en mogelijke aanpassingen voor te stellen ;

- Onderzoek op het terrein zelf;
- Opmerkingen geformuleerd door lokale gemeentelijke actoren.

Op basis van tellingen van de ongevallen in het jaar 2008 merkt men op dat ongevallen zich voordoen op alle grote verkeersaders doorheen de stad – E40, Brand Whitlocklaan, De Broquevillelaan, Paul Hymanslaan, Woluwelaan, Vanderveldelaan, Marcel Thiry laan, Gemeenschappenlaan – maar ook op meer lokale maar drukke wegen – George Henrilaan, Roodebeeksteenweg, T. De Cuyperstraat, Hippokratesslaan, Mounierlaan, Sint-Lambertusstraat.

Kaart n°23 toont de zwarte punten uit het eerder aangehaalde gewestelijk onderzoek, het veldonderzoek en workshops met lokale actoren. De oorzaken van ieder zwart punt zijn erin beschreven. De voorgestelde maatregelen uit de gewestelijke studie om de problemen van elk van de zwarte punten aan te pakken is er weergegeven.

Tabel 4 vat de waarnemingen en aanbevelingen samen voor elk van de zwarte punten die vastgesteld zijn door de gewestelijke studie op het grondgebied van Sint-Lambrechts-Woluwe.

In latere fasen van het GMP zullen de maatregelen voorgesteld door de gewestelijke studie om de veiligheid op deze zwarte punten te verbeteren onderzocht worden. Alternatieve voorstellen zullen dan eventueel geformuleerd worden.

De gewestelijke studie over de verlenging van tramlijn 94 en de gewestelijke studie van de Middenring zullen eveneens aanpassingen voorstellen voor bepaalde zwarte punten. Deze voorstellen zullen worden geanalyseerd.

N°	Lieu	Causes	Solutions
1	E40 direction Liège entrée n° 19 Evere	• Bcq de chgts de bandes sur un court tronçon (berme centrale finie au même endroit que l'entrée Evere)	• Supprimer berme ? • Entrée Evere: 2 bandes--> 1 bande • Augmenter la vitesse graduellement
8	Av. De Broqueville Av. P. Hymans Tomberg Av. H. Pauwels	• Conflits tout droit et tourne à gauche • Distances piétonnes trop grande • By-pass ajoute une traversée piétonne	• Oreilles • 1 bande tout-droit et à droite • 1 bande et feu pour tourner à gauche • Eliminer by-pass Hymans/Pauwels
9	E40 direction Liège entre l'entrée n° 18 et la sortie n° 19	• Bcq de chgts de bandes sur un court tronçon (Meiser --> Evere > < Montgomery --> E40)	• Mieux indiquer les directions plus tôt • Signaler la berme
16	Bld de la Woluwe Rue de la Station	• Conflits voies principales/voies latérales du Bld de Woluwe • Traversées piétonnes trop longues • Tournants trop obtus --> grande vitesse	• Agrandir les zones d'attente entre les traversées piétonnes • Adapter la phase de feu pour une traversée piétonne en 1X • 3 phases de feux pour voitures afin de régler les conflits • supprimer l'accès aux voiries latérales du côté ville • angles plus aigus Rue de la Station de Woluwe
17	Av. P. Hymans Ch. Rodebeek Rue St-Lambert	• Traversées piétonnes trop longues • Conflits tout droit/tourne à gauche • Manque de synchronisation entre les 2 feux (dps Bld Woluwe)	• Oreilles • Adapter les phases de feu • Arches pour améliorer la visibilité des feux
32	E40 direction Liège entre l'entrée n° 18 et la sortie n° 19	• Bcq de chgts de bandes sur un court tronçon (Meiser --> Evere > < Montgomery --> E40)	• Mieux indiquer les directions plus tôt • Signaler la berme
36	Av. Wezembeek Av. Vandervelde Av. de l'Idéal	• Manque d'espace pour le tourne à gauche (dps Wez./ Vander.) • Angles obtus --> vitesse trop grande • Piste cyclable double sens = surprenant	• Elargir zones du milieu pour tourne à gauche • Oreilles • Signaler l'existence de la piste cyclable double sens
40	Av. E. Vandervelde Av. P. Hymans Bld de la Woluwe	• Phases des feux inadaptées - conflits • Temps de dégagement trop court • Manque de visibilité • Piste cyclable double sens = surprenant	• Adapter les phases de feu pour éviter les conflits • Prolonger le temps d'évacuation du feu • Améliorer la visibilité • Signaler le double sens pour les vélos
49	Bld Brand Whitlock Av. H. Dietrich	• Carrefour saturé - temps de dégagement trop court	• Diminuer la phase de feu verte dps Bld Withlock si file jusqu'au rond-point Montgomery (decteur)
50	Av. De Broqueville Rue du Duc	• Vitesse excessive --> traversées piétonnes dangereuses • Passages piétons trop longs	• Panneau annonçant la présence de passages piétons • Oreilles • Supprimer berme centrale dans Rue du Duc pour diminuer la longueur du passage piétons

Tabel 4: Zwarte punten en maatregelen ter verhoging van de verkeersveiligheid in de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe (bron : Gewestelijke studie).

Als aanvulling op de geanalyseerde zwarte punten in de gewestelijke studie kunnen we volgende moeilijke kruispunten aanduiden – deze kruispunten zijn gekozen op basis van de telling van ongevallen maar ook op basis van opmerking geformuleerd door weggebruikers (workshop met lokale actoren) - :

Locatie	Oorzaken
E. Vanderveldelaan Maria Hemelvaartlaan A. Dumontlaan J.F. Debeckerlaan Veldkapellaan	• Complex kruispunt • Automobilisten komende van de Debeckerlaan kunnen niet invoegen in de file veroorzaakt door de stroomopwaartse verkeerslichten in de Dumontlaan
E. Vanderveldelaan Wezembeeklaan Kraainemlaan Mounierlaan Prins Regentlaan	• Complex en weinig overzichtelijk kruispunt • Sterke verkeersvraag voor links afslaand verkeer vanuit de Mounierlaan • Slecht beveiligde fietspaden
Woluwelaan Vootstraat	• Te korte groenfase voor voetgangers • Conflicten • Te lange oversteken voor voetgangers
Woluwelaan Hippocrateslaan	• Fietspad in het midden van de rijweg • Conflicten tussen links afslaand/rechtdoorgaand verkeer • Te lange oversteekplaatsen voor voetgangers

Tabel 5: Oorzaken van zwarte punten bepaald op basis van tellingen van incidenten en van workshops.

3.6.7. Vervuiling door het wegverkeer

3.6.7.1. Luchtvervuiling

Luchtvervuiling is een probleem dat valt binnen de bevoegdheden van het gewest. Elke gemeente kan echter een poging doen om de vervuiling te verminderen, met name door de voorgestelde maatregelen in zijn GMP.

Men kan opmerken dat de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe de uitvoering van Agenda 21 is gestart.

De transportsector is de grootste verantwoordelijke wat betreft de vermindering van de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, meer dan verwarming, de industrie en de afvalverbranding²².

De invloed van het verkeer op de luchtkwaliteit is aanzienlijk. Men merkt voor het merendeel van de vervuilende stoffen²³ hogere concentraties tijdens wekdagen dan in het weekend. Op wekdagen merkt men eveneens een toename van de concentratie van stoffen eigen aan het verkeer (NO, CO, NO₂) tijdens de spitsuren.

Op basis van metingen van de luchtkwaliteit in Brussel schetst het 'Plan voor de structurele verbetering van de luchtkwaliteit en de strijd tegen de opwarming van het klimaat 2002-2010' van het BIM de strategie, de prioriteiten en de te nemen maatregelen om de luchtkwaliteit te evalueren en te verbeteren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het plan stelt de volgende operationele doelstellingen voor om de luchtverontreiniging door het verkeer te verminderen :

- de **vermindering van het verkeersvolume** dient gerealiseerd te worden door :
 - een stimulans om de auto minder te gebruiken;
 - aanzetten tot gebruik van minder verontreinigende vervoersmethoden;
 - parkeerbeleid;
- het **verlagen van emissiefactoren** in het verkeer door :
 - ondersteuning en verspreiding van technologische verbeteringen aan voertuigen (propere voertuigen);
 - beheer van de verkeersstroom (snelheid en doorstroming) om zo een lagere luchtverontreiniging te krijgen;
- maatregelen ten aanzien van het **verplaatsingsgedrag**.

²² bron BIM: Plan voor de structurele verbetering van de luchtkwaliteit en de strijd tegen de opwarming van het klimaat. Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2002-2010.

²³ NO, NO₂, CO, benzeen, toluen en xyleen (BTX), SO₂, zwarte rook, stof (PM₁₀ en PM_{2,5}), lood (Pb)

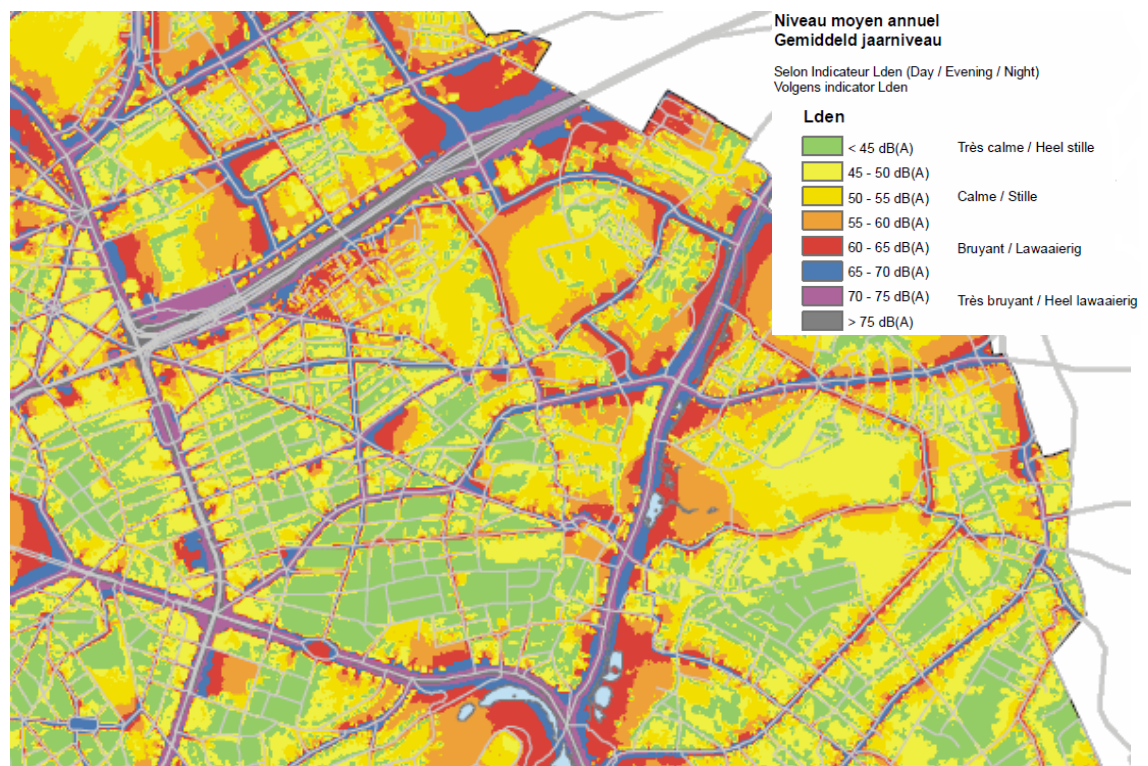
3.6.7.2. Geluidshinder

Het autoverkeer is één van de belangrijkste bronnen van klachten over geluidsoverlast in Brussel²⁴. Het geluid dat voortkomt van het wegverkeer is voornamelijk te wijten aan het verkeersvolume en vaak te hoge snelheden van voertuigen. De manier van rijden (zenuwachtig rijgedragen met plots afremmen en/of versnellen) heeft eveneens een invloed op de toename van geluidshinder, net als de wegbedekking. Ten slotte hebben de inrichting van de wegen en het circulatieplan een niet verwaarloosbare invloed.

Het plan ter bestrijding van lawaai in de stedelijke ruimte van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van het BIM (Geluidsplan) voorziet 3 soorten maatregelen :

- **Strategische maatregelen** met als doel het autogebruik te verminderen door het gebruik van andere transportmogelijkheden te stimuleren en het verminderen van de hinder in de wijken door de straten specifiek in te richten ;
- Een **preventieve** aanpak die het opstellen van een geluidskadaster beoogt, het in kaart brengen van lawaai en een gids met richtlijnen voor stedelijke voorzieningen ;
- De **curatieve** aanpak heeft daarentegen tot doel effectief problemen met doordringende geluiden op te lossen door het opstellen van een lijst met « zwarte punten ».

Geluidskadaster



Figuur 25: Geluidskadaster - BIM.

²⁴ Bron: BIM. De strijd tegen geluidshinder in stedelijke gebieden in het BHG, plan 2008-2013

Uit bovenstaande figuur blijkt dat de hoofdverkeersassen zeer luidruchtig zijn. Geluidshinder verspreidt zich veel minder in dichtbebouwde buurten, waar gebouwen een groot deel ervan absorberen, in tegenstelling tot op plaatsen waar er meer open ruimte is en zodoende geen enkele hindernis om verspreiding tegen te gaan.

Zwarte punten in de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe

Uit de zwarte punten die als prioritair zijn aangeduid in het Geluidsplan en waarvoor als eerste een akoestische studie zou moeten uitgevoerd worden, is het gedeelte van de E40-snelweg genomen tussen de Plejadeweg en de Kolonel Bourgstraat. Deze verkeersas wordt gekarakteriseerd door een grote verkeerstroom en een hoge snelheid.

Geen enkele weg binnen de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe is opgenomen in de lijst met prioritaire 'weg met geluidshinder' in het Brussels Hoofdstedelijk gewest²⁵.

Het treinverkeer kan eveneens een bron vormen van geluidsoverlast die moeilijk te rijmen is met een woonfunctie.

De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe ondervindt ook hinder van geluidsoverlast door vliegtuigen (nabijheid van de luchthaven van Zaventem). Dit punt zal echter niet behandeld worden in het GMP aangezien dit de gemeentelijke bevoegdheden te boven gaat.

3.7. Intermodaliteit

Met het oog op het verminderen van de druk veroorzaakt door het individueel gebruik van de wagen is het van primordiaal belang om het aanbod van de verschillende diensten te verbeteren om zo een effectieve intermodaliteit te bekomen.

3.7.1. Auto – Openbaar vervoer

Er is een P+R-parking ter hoogte van de stations Roodebeek en Kraainem. Dit aspect is aangehaald in paragraaf **Error! Reference source not found.**

3.7.2. Fiets – Openbaar vervoer

Alle metrostations in de gemeente zijn uitgerust met een overdekte fietsenstalling (behalve het station van Kraainem waar de stalling niet overdekt is).

Fietsen zijn toegestaan op het openbaar vervoer, weliswaar met bepaalde voorwaarden.

3.7.3. Intermodale knooppunten

De gemeente herbergt binnen het grondgebied of in de onmiddellijke omgeving een aantal punten waar multimodale uitwisseling mogelijk is en punten met goede mogelijkheden in die richting naar de toekomst toe.

²⁵ Wegen met een geluidsniveau boven de 70 dB(A) tijdens de dag met een slechte staat van het wegdek.

- Roodebeek

Het station van Roodebeek is een intermodale knoop die voorzien is van parking voor auto's en fietsen, de metro en buslijnen van de MIVB, De Lijn en de TEC. In de toekomst zal het station van Roodebeek eveneens de eindhalte van tramlijn 94 worden (op de Paul Hymanslaan of onder de vorm van een lus rond de P&R).

- Montgomery

In de onmiddellijke omgeving van Sint-Lambrechts-Woluwe is de rotonde bij Montgomery een knoop die het wegverkeer bundelt met de metro, tramlijnen 23, 24, 25, 39, 44, 81 en buslijnen 22, 27, 61, 80.

- Reyers

In de onmiddellijke omgeving van Sint-Lambrechts-Woluwe vormt Reyers een halte voor tramlijnen 23, 24, 25 en buslijnen 12, 21, 28, 29, 79. Bovendien is Reyers een belangrijke knoop in het wegennet als afrit van de E40.

- Meiser

Het Meiserplein is een knoop in het wegennet die stromen vanuit verschillende herkomsten bundelt. Bovendien vormt het Meiserplein een halte voor tramlijnen 23, 24, 25 en voor buslijnen 63, 318, 351, 358, 359, 410.

- Kraainem

In de onmiddellijke omgeving van Sint-Lambrechts-Woluwe is de rotonde bij Montgomery een knoop die het wegverkeer bundelt met de metro, tramlijnen 23, 24, 25, 39, 44, 81 en buslijnen 22, 27, 61, 80.

3.8. Alternatieven voor de auto

3.8.1. Cambio

Cambio is een vorm van autodelen in het Brussels Hoofdstedelijk gewest.

Binnen de gemeente voorziet Cambio twee voertuigen bij metrohalte Tomberg. De Cambio-standplaats aan het metrostation Roodebeek is reeds in gebruik.

In het kader van het GMP zijn bijkomende plaatsen vastgelegd voor mogelijke standplaatsen van Cambio.

3.8.2. Collecto

Collecto is een collectieve taxidienst (een taxi voor meerdere klanten).

De collectieve taxis rijden tussen 23u en 6u 's ochtends, 7 dagen op 7. Zij zullen ook de Noctis-servide (nachtbussen) aanvullen. De standplaatsen zijn weergegeven op de kaart van het nachtelijk netwerk dat weergegeven is in paragraaf **Error! Reference source not found.**

De klant betaalt 5 euro voor een traject van minder dan 3km en 8 euro voor een traject van meer dan 3 km. De collectieve taxi's dienen op voorhand gereserveerd te worden en vertrekken van vooral bepaalde plaatsen (haltes van de MIVB). Vertrekken kan elk half uur.

Er zijn 11 haltes binenn de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe. Deze bevinden zich aan volgende haltes van de MIVB : Tomberg, Josephine-Charlotte, Georges-Henri, Meudon, Voot, Vandervelde, Roodebeek, Andromeda, Verheyleweghen, Februari, Populieren.

Haltes die zich in de onmiddellijke omgeving van de gemeente bevinden: Paduwa, Diamant, Merode, Jamblinne de Meux, Montgomery, Julius Cesar.

3.8.3. Villo

Op dit moment bevinden er zich geen Villo-haltes binnen de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe. De dichtst bijzijnde haltes bevinden zich momenteel ter hoogte van het Jubelpark.

Het gebied waarbinnen dit systeem van fietsverhuur beschikbaar is, zal geleidelijk worden uitgebreid.

We merken op dat de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe over uitstekende mogelijkheden beschikt om het systeem van fietsdelen in te voeren.

3.8.4. VAP

Deze vorm van carpoolen is opgericht in 2005 in de gemeente Watermaal-Bosvoorde. Dit initiatief stimuleert carpoolen voor korte verplaatsingen, zoals bijvoorbeeld naar de winkel of naar een halte van het openbaar vervoer

3.9. Parkeren

Dit deel van het verslag beschrijft de analyse op het vlak van parkeren. Er wordt gewezen op de problemen waarmee de gemeente kampt wat betreft parkeren en de gebieden die belangrijke uitdagingen kennen worden vastgelegd.

3.9.1. Parkeeraanbod

Kaart n°24 toont het aantal parkeerplaatsen per straat. Deze cijfers zijn gebaseerd op terreinonderzoek uitgevoerd door de gemeente (dienst Mobiliteit) in 2003.

Men kan vaststellen dat er in de dichtbevolkte gebieden niet noodzakelijk meer parkeergelegenheid is dan in de andere gebieden. Het is in dit soort buurten dat er een grote residentiele druk bestaat op het parkeren.

3.9.2. Parkeerbehoefte

Een systematisch overzicht van de bezettingsgraad van de wegen was niet voorzien in het kader van deze opdracht.

Het doel was om het rapport te baseren op de gegevens van de 'Observatoire Régional du Stationnement'²⁶, op de ervaring van lokale actoren (dienst Mobiliteit, parkingbeheerders) en op kwalitatieve onderzoeken op het terrein.

De waarnemingen op het terrein hebben toegelaten om een schatting te maken van de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen. Algemeen gezien vertonen de wegen binnen de gemeente een hoge graad van bezetting.

Men merkt 's avonds en 's nachts een residentiële druk op de parkeerplaatsen, vooral in dichtbevolkte gebieden. Dit weerspiegelt zich in geparkeerde voertuigen op oversteekplaatsen voor voetgangers of op kruispunten.

Tijdens de dag vertoont het verschil tussen vraag en aanbod zich meer lokaal (bijvoorbeeld aan het metrostation Roodebeek).

De grootste parkingproblemen werden opgemerkt in de buurt van volgende straten:

- Marcel Thiry

Deze straat herbergt talloze bedrijven. Verschillende van deze bedrijven voorzien onvoldoende parking, waardoor werknemers hun voertuig moeten parkeren in de straat.

- Station Roodebeek

²⁶ Ces données n'ont finalement pas été prises en compte, compte tenu de l'ancienneté des relevés et des évolutions récentes sur le territoire communal en matière de stationnement.

De parking bij het station Roodebeek is verzadigd. Parkeren gebeurt dan ook illegaal op bermen, voetpaden en aangrenzende terreinen.

- Paul Hymanslaan en De Broquevillelaan

De grote appartementsblokken naast deze lanen vereisen een aantal parkeerplaatsen dat vaak groter is dan het aantal dat voorzien is.

- Neerveldstraat

Deze straat herbergt een aantal grote bedrijven. De werknemers hiervan parkeren zich in de straat

- George Henrilaan

Het gedeelte Meudon / Verheyweleghen van de George Henrilaan is verzadigd. Er zijn talloze inritten van garages, wat het aantal parkeerplaatsen in de straat fel verminderd.

Het commerciële gedeelte van de George Henrilaan voorziet gratis parkingplaatsen, maar de winkels zijn nog gesloten tussen 8u en 10u.

3.9.3. Illegaal parkeren

De gemeente ondervindt nadrukkelijk hinder van ongepast gedrag van automobilisten : dubbel parkeren, parkeren op voetpaden... Dit gebrek aan respect voor de openbare ruimte is ondermeer te wijten aan de reglementering op het vlak van parkeren. Het is dus essentieel om politiecontroles te voorzien, bovenop de controles uitgevoerd door het bedrijf Cityparking.

Dit wildparkeren heeft vooral een invloed op de zwakke weggebruiker en het openbaar vervoer, maar ook op andere automobilisten.

Onderstaande punten geven voorbeelden van de belangrijkste vormen van hinder die illegaal parkeren met zich meebrengt.

3.9.3.1. Problemen voor de voetgangers

Enkele voorbeelden van parkeren op het voetpad of op het fietspad.



Figuur 26: H. Hooverlaan / Roodebeeksteenweg (WIQ, 2007).



Figuur 27: Hof Ten Berg-wijk (WIQ, 2007).



Figuur 28: Moonensstraat (WIQ, 2007).



Figuur 29: P. Hymanslaan (WIQ, 2007).

Het probleem van wildparkeren op voetpaden doet zich vooral voor in de buurt van scholen. Het is echter net op die plaatsen dat het van belang is dat de voetpaden vrij blijven om een veilige doorgang voor de schoolkinderen te kunnen garanderen.

Tallose automobilisten parkeren hun voertuigen op of in de onmiddellijke omgeving van oversteekplaatsen voor voetgangers, wat zorgt voor een verminderde zichtbaarheid voor de automobilisten en voetgangers en zodoende minder veiligheid tijdens het oversteken.

Het komt ook vaak voor dat er geparkeerd wordt op de fietsstrook.

Deze onhebbelijkheden op het vlak van parkeren op openbare plaatsen vergen een beleid van controle en bestraffing, maar ook een preventieve en krachtige aanpak met infrastructurele maatregelen om voetpaden en fietspaden te behoeden voor wildparkeren en zo de veiligheid van de zwakke weggebruiker te garanderen.

3.9.3.2. Problemen voor het openbaar vervoer

Het gebrek aan respect op het vlak van parkeren zorgt voor vertragingen en hinder tijdens de doortocht van het openbaar vervoer.

Sommige automobilisten parkeren hun voertuig op haltes van het openbaar vervoer terwijl ze boodschappen doen in de winkels in de buurt of wanneer ze hun kinderen ophalen van school. In deze gevallen moeten busgebruikers in- en uitstappen op de weg en kunnen zij geen gebruik maken van de voorziene inrichting.

Voorbeelden.



Figuur 30: Halte Hof Ten Berg (MIVB, 2009).



Figuur 31: Halte Verheyleweghen (MIVB, 2009).

3.9.3.3. Problemen voor de andere automobilisten

In bepaalde gevallen hinderen fout geparkeerde voertuigen ook het normale autoverkeer. Een voorbeeld hiervan is te zien op onderstaande figuur, in de Fabrystraat



Figuur 32: Fabrystraat (WIQ, 2007).

Het gebeurt regelmatig dat automobilisten parkeren tot net op het einde van de straat (tot op de rand van de borduur) of op kruispunten. Deze vorm van parkeren zorgt voor een vermindering van de zichtbaarheid op kruispunten.

3.9.4. Probleemgebieden voor het parkeren

Bepaalde gebieden binnen de gemeente ondervinden steeds opnieuw en nadrukkelijk problemen met parkeren. Het gaat in deze vooral om de buurt rond het metrostation Roodebeek en rond scholen.

3.9.4.1. Roodebeek

De parking van het metrostation Roodebeek is dagelijks verzadigd. Automobilisten parkeren zich willekeurig in de buurt en op voetpaden, op oversteekplaatsen voor voetgangers, op naburige terreinen en op de parking voor het Koninklijk Atheneum.



Figuur 33: Parking Roodebeek



Figuur 34: Terrein naast de parking bij het metrostation Roodebeek.

De parking voor het Koninklijk Atheneum is niet georganiseerd (gebrek aan belijning op de grond), wat ervoor zorgt dat er geparkeerd wordt in dubbele en driedubbele rijen.

De parking bij het metrostation Roodebeek wordt gebruikt door verschillende soorten automobilisten (gebruikers van het MIVB-net, buurtbewoners,...)

Om orde te scheppen in het parkeergedrag en om de parking opnieuw zijn functie van transitparking te geven, hebben het gewest en de MIVB de parking omheind en bestaan er plannen om op korte termijn een tariefzetting in te voeren die voorrang geeft aan gebruikers van het MIVB-net (cfr **Error! Reference source not found.**).



Figuur 35: Parking voor het Koninklijk Atheneum



Figuur 36: Parking Roodebeek.

3.9.4.2. UCL / Cliniques universitaires Saint-Luc

De UCL en de Cliniques Saint-Luc genereren een aanzienlijke voertuigenstroom van en naar hun locatie. De parkinggelegenheid is er beperkt. Men krijgt op die manier een overtal aan geparkeerde voertuigen in de residentiële straten in de buurt. De wijk begrensd door de Vanderveldelaan/Avenue de de Idéal/Avenue de de Assomption is toegevoegd als 'blauwe zone' in het gemeentelijk parkeerplan om hinder in de wijken te minimaliseren. (cfr **Error! Reference source not found.**).

Buiten de gemeente ondervinden de straten in de buurt van de UCL/Cliniques Saint-Luc in Zaventem en Kraainem eveneens hinder van het parkeerprobleem rond deze bron van verplaatsingen. We merken inderdaad parkeerproblemen in de Hebronlaan en de Tereyckenlaan als gevolg van de nabijheid van de UCL/Cliniques Saint-Luc. Het Vlaams gewest en de gemeente Kraainem vragen overleg met het Brussels gewest en de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe om deze problemen op te lossen.

3.9.4.3. Schoolomgevingen

Problemen met wildparkeren worden vastgesteld in de buurt van scholen bij het begin en het einde van de lessen. In bepaalde gevallen zijn reeds maatregelen getroffen om parkeren op de voetpaden te verhinderen, waarbij we in de eerste plaats denken aan het plaatsen van paaltjes.

Gelijkaardige maatregelen zouden toegepast moeten worden in schoolomgevingen waar men kampt met dezelfde problemen.

3.9.5. Gemeentelijk parkeerbeleid

De gemeente is gestart met de uitwerking van een parkeerbeleid om op die manier oplossingen te kunnen bieden voor de waargenomen problemen. Op dit moment vertaalt dit parkeerbeleid zich in de uitwerking van een parkeerplan dat het gemeentelijk grondgebied opdeelt in een aantal verschillende zones, elk met hun eigen specifieke regelgeving wat betreft parkeren.

Kaart n°25 toont het plan van de parkeerzones, tesamen met de geldende regelgeving van elke zone.

Onderstaande tabel toont de parkeerregeling voor elke zone.

Zone	Dispositif	Règlementation				
		Carte d'habitants	Période journalière	Toute la semaine excepté	Temps	Gratuité
Bleue	Disque	Oui	9h-18h	Samedi Dimanche jours fériés	2h	2h
Verte	Horodateur	Oui	9h-18h	Samedi Dimanche jours fériés	4h30	1/4h
Orange	Horodateur	Oui	9h-18h	Dimanche jours fériés	2h	1/4h
Rouge	Horodateur	Non	9h-18h	Dimanche jours fériés	2h	1/4h

Tabel 6: Regelgeving voor de verschillende parkeerzones binnen de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe.

Op kaart n°25 stellen de blauw gearceerde zones die zones voor waarbij het parkeren ook op zaterdag gereguleerd is volgens het principe van de 'blauwe zone'.

Het gemeentelijk parkeerplan is nog in ontwikkelingsfase. De verschillende parkingzones zijn bepaald in functie van de specifieke waargenomen problemen en de aard van de straat (residentiële straat, winkelstraat,...).

Om de verschillende zones die voorzien zijn in het verkeersplan toe te lichten, willen we hieronder een aantal straten en wijken aanhalen, tesamen met hun specifieke problemen die het parkeerplan zo goed als mogelijk tracht op te lossen.

- George Henrilaan en Sint-Lambertusstraat

De winkelstraten George Henrilaan en Sint-Lambertusstraat in de buurt van het Woluwe Shoppingcenter zijn onderworpen aan een zeer strikt regime, wat wil zeggen dat een hoge graad van rotatie wordt gestimuleerd. Dat betekent dat deze straten ingekleurd zijn als rode of oranje zone en zelfs op zaterdag onderworpen zijn aan beperkt parkeren in de tijd. De rode zone laat het parkeren met een bewonerskaart niet toe.

- De omgeving van de UCL

De wijk in de onmiddellijke omgeving van de UCL bevindt zich in een groene zone om te vermijden dat er een overvloed is van geparkeerde wagens vanaf de UCL/Cliniques Saint-Luc. De bewonerskaart is er toegelaten, maar voor de andere automobilisten is parkeren slechts beperkt in tijd toegestaan. De maximale parkeerduur is vastgesteld op 4,5u, rekening houdend met de duur van de lessen aan de UCL.

- Plejadenlaan

De Plejadenlaan is ingesteld als groene zone ter bescherming van de kantoren in de buurt.

- Het gedeelte van de gemeente ten westen van de Brand Whitlocklaan

Het gedeelte ten westen van de Brand Whitlocklaan bevindt zich in een groene zone, wat in overeenstemming is met de geldende regels in Itterbeek. Op die manier worden al te gekke

situaties vermeden die er voor zouden zorgen dat het parkeerplan van de gemeente Itterbeek ondermijnd wordt.

In de derde fase van het GMP wordt het parkeerbeleid onderzocht. Een uitbreiding van het parkeerplan zal uitgewerkt worden, waarbij het meest passende regime wordt gezocht in functie van de optredende locale problemen. Ook zullen prioriteiten bepaald worden wat betreft de invoering van de verschillende zones in functie van de waargenomen parkeerdruk.

3.9.6. Parkeerbeleid in de buurgemeenten

De gereguleerde parkeerzones in de buurgemeenten zijn weergegeven op kaart n°25.

De buurgemeenten ontwikkelen een parkeerplan dat hun grondgebied opdeelt in parkeerzones met een verschillende reglementering in functie van hun specifieke noden. Zelfs als alle reglementeringen niet hetzelfde zijn in elke gemeente, blijft elke gemeente toch het doel nastreven om de woongebieden te beschermen en om parkeerrotatie in te voeren in de winkelstraten.

We merken op dat de gemeente de reglementering in de straten naburig aan andere gemeenten heeft aangepast aan de geldende reglementering in de naburige straten van deze gemeenten.

3.9.7. Standplaatsen voor taxi's

Er zijn een aantal gereserveerde parkeerplaatsen voorzien voor taxi's op het grondgebied van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe (cfr kaart n°14).

Deze plaatsen worden jammer genoeg niet strikt gerespecteerd door andere weggebruikers. Taxi's vinden dus niet altijd een geschikte plaats terwijl ze wachten op hun klanten. We merken op dat taxi's zich vaak voor langere tijd parkeren voor de Cliniques Saint-Luc.



Figuur 37: taxistandplaats Leviesquare.



Figuur 38: taxistandplaats George Henrilaan

3.9.8. Langdurig parkeren voor vrachtwagens en autobussen

Het plan IRIS II voorziet geen parkeerplaatsen voor langdurig parkeren voor vrachtwagen en autobussen op het grondgebied van Sint-Lambrechts-Woluwe.

3.10. Leveringen

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de problemen op het vlak van leveringen die waargenomen werden binnen de gemeente.

3.10.1. Routes voor vrachtwagens

De routes voor vrachtwagens zijn weergegeven op kaart n°26.

De straten met metrobanen en de hoofdbanen waarvan de afmetingen het toelaten zijn toegankelijk voor alle soorten vrachtwagens. De De Broquevillelaan en verbindingstraten tussen de wijken met voldoende breedte zijn niet toegankelijk voor vrachtwagens met meer dan twee assen, behalve voor lokaal verkeer. De andere straten zijn niet toegankelijk.

Het gebeurt dat vrachtwagens de weg kwijt geraken of door de gps in lokale straatjes gestuurd worden. Ze worden dan gedwongen om moeilijke manoeuvres uit te voeren, ze hinderen de verkeersstroom en ze vormen een gevaar voor de veiligheid in de wijken.

Vrachtwagens zijn verboden in de Montgomerytunnel en het Reyers-viaduct. Zij dienen de zijwegen te gebruiken van de Reyerslaan en de Brand Withlocklaan. We merken dat vrachtwagens veel te snel uitwijken naar deze lanen en daar de veiligheid verminderen. Vandaar is het belangrijk om maatregelen uit te werken die een antwoord kunnen bieden aan deze problematiek (herhaling van borden met een snelheidsbeperking, infrastructurele maatregelen,...)

3.10.2. Leveringszones

De gebieden voorzien voor leveringen zijn weergegeven op kaart n°26.

Deze leveringszones bevinden zich voor grote supermarkten of kruidenierswinkels zoals in de Tomberglaan, bij het kruispunt van de Vervloesemstraat en de Roodebeeksteenweg en in de Ridder Koninglaan.

Er is geen leveringszone voorzien in de buurt van het Woluwe Shopping Center. De leveringen worden hier uitgevoerd op privaat terrein.

Er is geen leveringszone langs de weg voorzien in de George Henrilaan, wat problemen oplevert (**Error! Reference source not found.**). In fase 3 van het GMP is het doel gesteld om concrete maatregelen voor te stellen die rekening houden met de problematiek rond leveringen in de George Henrilaan.

3.10.3. Leveringen op straat

Tallose leveranciers parkeren in dubbele rij om hun goederen te laden of te lossen. Deze manier van werken brengt de doorstroming in het gedrang en brengt andere weggebruikers in gevaar. Dit is vooral het geval voor zwakke weggebruikers wanneer er willekeurig wordt geparkeerd op fietspaden (cfr Rotonde in de Marcel Thiry laan) of op het voetpad (Tomberglaan).

Deze laatste problemen doen zich nadrukkelijk voor binnen de gemeente. Meer algemene problemen met leveringen merkt men op ter hoogte van de grote commerciële polen.



Figuur 39: Marcel Thiryalaan



Figuur 40: Mounierlaan



Figuur 41: Tomberg.



Figuur 42: P. Hymanslaan

3.10.4. Probleemzones op het vlak van leveringen

3.10.4.1. Woluwe Shopping Center

Ondanks het feit dat leveringen bij het Woluwe Shopping Center niet op straat gebeuren (op het eigen terrein), gebeurt het toch vaak dat vrachtwagens manoeuvres moeten uitvoeren of staan te wachten (als de leveringszone bezet is) op niet toegelaten plaatsen in de Sint-Lambertusstraat. Men kan zelfs leveringen opmerken op de rijbaan zelf.



Figuur 43: Woluwe. Shopping Center



Figuur 44: Sint-Lambertusstraat

Maatregelen ter verbetering van de manier van leveren zijn onderzocht door een studie naar de effecten van de uitbreiding van het Woluwe Shopping Center (2008). We kunnen hier

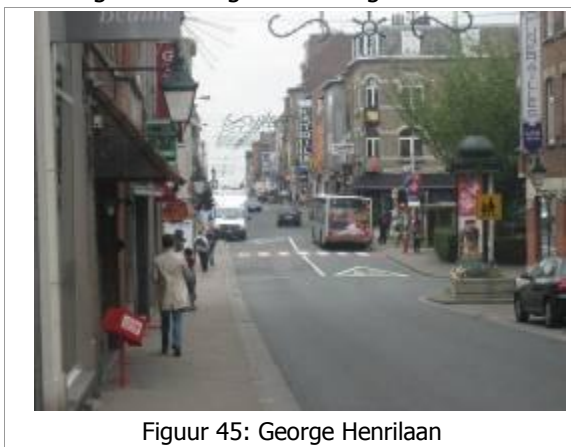
bijvoorbeeld de herinrichting van de loskaaien aanhalen aan de kant van de Sint-Lambertusstraat.

In latere fasen van het GMP zullen mogelijke oplossingen geëvalueerd worden en indien nodig worden er mogelijke alternatieven voorgesteld. De bemerkingen en vragen die geformuleerd werden door de wijkcomités van de wijken Hymans – Lambertus in de studie over leveringen langs de Sint-Lambertusstraat aan het Woluwe Shopping Center zullen mee in beschouwing worden genomen tijdens de globale analyse.

3.10.4.2. George Henriiaan

De George Henriiaan voorzien geen leveringszones die buiten de verkeersstroom liggen. Regelmatig gebeuren er leveringen op straat, wat hinder oplevert voor het verkeer. De gemiddelde snelheid van bussen die deze straat doorkruisen daalt er eveneens door.

Een werkgroep (Opleiding Think Tram Bus) heeft zich gebogen over een oplossing die de doorstromingsproblemen voor de bussen in de George Henriiaan moet verminderen. Zij stelden voor om een leveringszone in te richten per weggedeelde om op die manier leveringen buiten de rijbaan te laten plaatsvinden. Deze aanpassing dient evenwel vergezeld te zijn van strikte controles op de naleving van de reglementering.



Figuur 45: George Henriiaan

3.11. Signalisatie

Wegwijzers voor het autoverkeer zijn voldoende aanwezig binnen de gemeente. Wegwijzers voor de zwakke weggebruikers ontbreken op hun beurt relatief vaak.

Algemeen genomen is er voldoende bewegwijzering aanwezig. Sommige borden ontbreken echter nadrukkelijk op het grondgebied (voorbeelden : gebrek aan borden die de aanwezigheid van een school aanduiden, gebrek aan markering van de zones 30 op de grond).

3.12. Gewestplannen

3.12.1. Middenring

Het Masterplan voor de Middenring wordt momenteel opgesteld (einde van fase 2). Dit Masterplan is nauw verbonden met het Masterplan voor het hefboomgebied nr. 12 RTBF/VRT (juli 2009). We merken nog op dat door zijn complexiteit, het Meiserplein onderwerp zal zijn van een volledig aparte mobiliteitsstudie (studie aan de gang).

Onderstaande tekst vat voor de strategische assen (vanuit het oogpunt van Sint-Lambrechts-Woluwe) de grote principes samen die voortvloeien uit het Masterplan van de Middenring.

A. Driehoek Leopold III – Meiser – Reyers

Analyse

1) Transitverkeer in de Diamantwijk

Men merkt een verschuiving van het verkeer naar de Diamantwijk als gevolg van de slechte inrichting van het kruispunt onder het Reyersviaduct en een beperkte capaciteit van het Meiserplein, het Schumanplein en de Roodebeeksteenweg om het verkeer te verwerken in het begin van de E40, de Kerselarenlaan en de Middenring. De afrit van de E40 in de richting van de Diamantwijk wordt gebruikt door transitverkeer dat de Diamantwijk inrijdt en doordringt tot op de lokale wegen.

2) Reyersviaduct

Er is geluidshinder van het Reyersviaduct. Het kruispunt onder het viaduct is slecht ontworpen en weinig gebruiksvriendelijk

3) Overcapaciteit van de Reyers-Meiser- en Montgomerytunnel

Met hun twee rijstroken zijn de tunnels richting Meiser en Montgomery overgedimensioneerd in vergelijking van de capaciteit van de afwaartse kruispunten (file aan het Meiserplein en bij Montgomery).

4) Meiserplein, multimodaal knoppunt

Het Meiserplein is het drukste kruispunt van het gewestelijk wegennet. Het is eveneens een knooppunt voor het openbaar vervoer (tram, MIVB, De Lijn). Deze plaats vormt een zwart punt voor alle gebruikers van de openbare ruimte.

Voorgestelde aanpassingen

1. Einde van de E40

De voorgestelde aanpassingen kaderen in het Masterplan van de hefboomzone RTBF/VRT (cfr 3.12.2).

2. Reyersviaduct

Het scenario voorziet het behoud van het Reyersviaduct (voorzorgsmaatregel) en de heraanleg van het onderliggende kruispunt. De afschaffing van de uitrit van de E40 (richting

Diamant/Reyers) en de aanleg van een verkeerssluis bij Diamant laten een vereenvoudiging van het kruispunt toe, wat eveneens gebruiksvriendelijker zou zijn.

3. Herinrichting van het Diamant-kruispunt

Het Diamant-kruispunt is een belangrijk punt voor bussen (5 buslijnen kruisen dit punt), voetgangers en fietsers (de oversteek van de laan wordt aangemoedigd door de aanwezigheid van het viaduct). Er zijn fietspaden in de Kerselarenlaan, de Roodebeeklaan en de Reyerslaan. Bij de herinrichting van het kruispunt dient rekening gehouden te worden met alle mogelijke bewegingen van de verschillende gebruikers, en vooral met de oversteken van voetgangers en fietsers (zoals gevraagd door de bewoners van Schaarbeek in hun GMP).

Er zijn twee mogelijkheden : een kruispunt geregeld met verkeerslichten of een rotonde :

Mode	carrefour franc	rond-point
Voitures	2446 EVP à la pointe 8h-9h	3393 EVP à la pointe 8h-9h--> + de capacité Favorise la concentration du trafic sur les voiries de hiérarchie supérieure
Bus	Bande bus dans la berme centrale de l'Av. Des Cerisiers	
	Bande bus sur le bld Reyers vers Meiser	
	Voirie à double sens réservée aux bus pour rejoindre Av. Diamant	
Vélos	Création piste cyclable sur le bld Reyers et 3 traversées sous le viaduc	
	Traversées directes	Traversées moins directes
Piétons	Traversées sécurisées par les feux	Ajouter des feux piétons en amont du rond-point
	3 bandes+ 1 bande bus à traverser venant de Meiser	2 bandes+ 1 bande bus à traverser venant de Meiser
Espace public	Agrandir de la place accueillant bouche de métro	
	Aménagement clair, lisible mouvements directs pour tous les modes	

Tabel 7: Vergelijking van de twee mogelijkheden voor het kruispunt Reyers

De belangrijkste stromen bevinden zich in de Kerselarenlaan en de Roodebeeklaan, dewelke reeds aanzienlijk verzadigd zijn.

In beide mogelijkheden is er slechts een beperkte doorgang vanuit de Kolonel Bourglaan/E40 naar het kruispunt (doorgang voorbehouden voor bussen).

Er is nog geen beslissing genomen welke optie gekozen zal worden.

B. Montgomery

Analyse

1) Dominantie van de verkeersinfrastructuur

De lanen bestaan uit hoofdwegen (2 of 3 rijstroken in elke richting) en zijwegen. De lokale wegen (en enkele verbindingen tussen wijken) zijn verbonden met deze zijwegen. Het lokale verkeer is dus afhankelijk van deze zijwegen van de lanen.

Het is op dit niveau van de Middenring dat de stromen het grootst zijn.

2) Moeilijkheden om het spoor over te steken voor voetgangers

Kruisingen voor voetgangers en fietsers zijn niet talrijk, op een afstand van meer dan 1km (tussen Diamant en de Dietrichlaan) zijn er slechts twee oversteken, ter hoogte van de Vergoteplein (waar de tunnel niet veilig is) en bij de George Henrilaan.

3) Doorstromingsmoeilijkheden voor de bussen

De MIVB wil een aparte busbaan aanleggen om de doorstroming van de bus te verbeteren op de Brand Whitlocklaan tussen de George Henrilaan en de rotonde bij Montgomery.

Voorgestelde aanpassingen

1. Herinrichtingen van de zijwegen van de lanen

Aanleg van een fietspad in twee richtingen en het versmallen van de zijwegen van de lanen tot 1 rijstrook voor het gemotoriseerd verkeer.

2. Heraanleg van de Vergoteplein

Het Masterplan stelt aanpassingen voor aan de zijweg, de aanleg van een busbaan en een fietspad. Het plan voorziet een overbrugging voor fietsers en voetgangers met een aansluiting naar de bushaltes.

3. Herinrichting van het kruispunt Brand Whitlocklaan/George Henrilaan

Ter hoogte van het kruispunt met de George Henrilaan, in de richting van Montgomery, voorziet het plan nog slechts één rijstrook voor auto's. De tweede rijstrook rechts van de laan wordt een busbaan/fietspad. Een instelbaar verkeerslicht moet er voor zorgen dat de bus die linksaf slaat naar de George Henrilaan steeds groen licht krijgt.

4. Aanleg van een aparte busbaan tussen de Albert-Elisabethlaan en Montgomery

Een busbaan zal worden ingericht aan de kant van de bewoning, op het gedeelte tussen de Albert-Elisabethlaan en de Dietrichlaan. Net voorbij de Dietrichlaan maken de bussen gebruik van de vrije tramstrook om de rotonde bij Montgomery te vervoegen. De eerste rijstrook van deze rotonde is gereserveerd voor bussen en fietsers.

3.12.2. Masterplan voor de hefboomzone n°12 RTBF/VRT

In het kader van het Masterplan RTBF/VRT zijn volgende maatregelen voorzien die een invloed kunnen hebben op de mobiliteit van Sint-Lambrechts-Woluwe:

- Heraanleg van het einde van de E40 als « Parkway »
- Herbekijken van Marcel Thiry vanuit urbanistiek oogpunt

A. Parkway - E40

Tunnels van de E40

Het plan voorziet een afname van het aantal rijstroken van 2 naar 1 in de tunnels van en naar Meiser en Montgomery. De Kortenbergtunnel blijft onveranderd.

Herinrichting van de E40

- Vermindering van het aantal rijstroken van de E40 tussen de gewestgrens en het Reyerscomplex tot 3 die de stad binnenkomen en 4 die de stad verlaten (steeds 3m elk). De herwonnen ruimte wordt ingericht als groene zone (stadsboulevard)
- Aanleg van een busbaan voor de bussen van het GEN (3,5m per richting) op de E40 tussen de Woluwelaan en het Meiserplein (eerder hier dan op de Leuvensesteenweg). Deze strook zal ook dienst doen als pechstrook.

Het Masterplan adviseert minstens haltes ter hoogte van Maart, Gemeenschappen en Grosjean om de buurtbewoners te kunnen bedienen, en bij de kantoren in Woluwe en Kolonel Bourg om de aansluiting met andere MIVB-lijnen te verzekeren.

- Aanleg van een fietspad in twee richtingen (3,5m) aan elke kant om Brussel te verbinden met het Vlaams fietsnetwerk langs een veilig en vlak traject (vermijden van de Leuvensesteenweg met hinder door het verkeer, leveringen, geparkeerde auto's en een busbaan).

Deze plannen voorzien de afschaffing van de buitenste rijstrook bij het binnenrijden van de stad en de binnenste rijstrook bij het verlaten van de stad.

Op- en afritten van de E40

- Afschaffing van de bovengrondse afrit richting Diamant/Meiser

Het SD voorziet de afschaffing van de bovengrondse afrit op de E40 richting Meiser (doorgang voorzien voor busse).

De maatregel wordt gerechtvaardigd door het feit dat het meeste verkeer de Diamantstraat oversteekt om de drukte bij het Meiserplein en de afrit naar Schuman te vermijden.

Deze maatregel is enkel mogelijk mits de bouw van een tunnel onder het Meiserplein (met gescheiden verkeer richting Leopold III en het Noordkwartier).

- Afschaffing van de oprit vanuit de Roodebeeklaan

Het SD voorziet de afschaffing van de bovengrondse oprit komende van Montgomery via de Roodebeeklaan. Hierop aansluitend voorziet het Masterplan een verandering van de indeling van de gedeelten van de Roodebeeklaan aan beide zijden van de Maartlaan. Deze zullen gecategoriseerd worden als wijkstraten.

- Wisselaar ter hoogte van de Maartlaan.

Het Masterplan voorziet de aanleg van een wisselaar ter hoogte van de Maartlaan, met enkel een in- en uitrit richting de economische knoop Reyers.

Deze grote rotonde onder de E40 verbetert de aansluiting en de zichtbaarheid tussen Sint-Lambrechts-Woluwe en Schaarbeek alsook de kwaliteit van de oversteek onder de E40 voor voetgangers en fietsers.

De aanleg van een nieuwe straat (Kolonel Bourg bis) tussen de Maartlaan en de Karabiniersplein geleidt het verkeer op de as RTBF/kantoren Kolonel Bourg – E40. In overeenstemming met het Masterplan van de Middenring zal deze straat niet verbonden worden met de Reyerslaan om het transitverkeer te verhinderen vanaf de E40 richting de Diamantlaan (enkel bussen rijden hier om de Diamantlaan en de Reyerslaan te vervoegen).

Het lokale verkeer zal gebruik kunnen maken van de Maartlaan (van en naar Sint-Lambrechts-Woluwe) of de Kolonel Bourglaan (van en naar Schaarbeek en Evere). De Maartlaan zal ingericht worden als éénrichtingsstraat om doorgaand verkeer te vermijden.

De aanleg van een fietspad in twee richtingen is voorzien bij de Maartlaan aan de kant van Reyers om zo de kruisingen met de op- en afritten van de E40 te vermijden..

B. Gebied rond Marcel Thiry / Gulledelle

Een van de doelen van het Masterplan RTBF/VRT is de omzetting van het gebied rond Marcel Thiry naar een recreatiezone.

Het gebied Pejaden/Gulledelle/Marcel Thiry is slecht bereikbaar met het openbaar vervoer en heeft weinig stedelijke voorzieningen (geen sportinfrastructuur, restaurants, publieke ruimtes). Het vertrek van talrijke ondernemingen was één van de gevolgen van deze situatie.

Momenteel heerst er veel leegstand waar er nochtans mogelijkheden bestaan tot renovatie en wijziging van bestemming.

Het Masterplan stelt maatregelen en aanpassingen voor om het gebied nieuw leven in te blazen, vooral door de functie van leegstaande kantoren te wijzigen en zo tot een gebied te komen met een gemengde functie.

Nieuwe bestemmingen



Figuur 46: Voorstel om gebouwen te behouden (groen), te verbouwen (blauw), te herbouwen (rood en geel) – Masterplan voor het gebied RTBF/VRT.

- Te behouden gebouwen (groen)

- De gebouwen van Besix kunnen ondanks hun leegstand, omwille van hun recent bouwjaar, niet afgebroken worden.
- Tractebel, Kameleon, het rusthuis (voorheen RTL) en de gebouwen op de Arianelaan moeten worden behouden omdat ze bezet en nuttig zijn.
- Te verbouwen gebouwen (blauw) : met of zonder veranderingen, renovatiewerken of uitbreiding.
 - Het geheel ten zuiden van Marcel Thiry kan behouden blijven. De kleine veranderingen kunnen een nieuwe dynamiek geven aan de wijk.
- Te herbouwen gebouwen (geel / rood) : zware veranderingen of afbraak / heropbouw – bestemmingswijziging.
 - De gebouwen Sterrenbeelden (blok D), Plejaden (blok E) Antares (blok E) en IBGE zijn moeilijk om te zetten in woongelegenheden door de nabijheid van de E40 en de slechte bediening door het openbaar vervoer. De herinrichting van het einde van de E40 en de aanleg van een busbaan op de E40 zouden de mogelijkheden vergroten om deze zone om te vormen. Op basis van de ligging zijn een commerciële, recreatieve of horeca-functie mogelijk. Een stedenbouwkundige vergunning dient afgeleverd te worden voor de bouw van een hotel op deze locatie.

In het kader van deze zone is het eveneens voorzien om de groene wandeling te versterken en om een doorgang voor voetgangers en fietsers te voorzien over de E40, als verlenging van de Tweehuizenlaan.

3.12.3. Mobiliteitsstudie van het Meiserplein

De heraanleg van het Meiserplein is gekaderd binnen de gekozen mogelijkheden in het licht van het Masterplan van de Binnenring.

De studie is lopende (fase 2). Het voorkeursscenario is nog niet vastgelegd.

3.13. Gemeentelijke projecten

3.13.1. Aanpassingen voor fietsers

3.13.1.1. Aanleg van een fietspad in de Hymanslaan/De Broquevillelaan

Het gewest plant de aanleg van een fietspad in de De Broquevillelaan/P. Hymanslaan. Hiervoor zal deze as herleid worden tot één rijstrook voor het autoverkeer.

De standpunten van de verschillende actoren zijn hier verzameld:

- Gemeente

De gemeente wil twee rijstroken behouden om de Hymanslaan/De Broquevillelaan te houden als primaire weg en verzamelaar voor doorgaand verkeer. De gemeente bevestigt : « Het is

logisch dat een herleiding tot één rijstrook de functie van verzamelweg verloren doet gaan. De vernauwingen tesamen met verkeerslichten en verkeersremmende maatregelen maken ze minder interessant en introduceren sluipverkeer in de nabure residentiële wijken ».

Volgend op de plannen van het gewest formuleert de gemeente volgende opmerkingen:

- Het fietspad op het gedeelte nr. 131 en 137 van de Hymanslaan is overbodig.
- De Goudeneilandenlaan is stiller, veiliger en minder steil.
- De diagonale oversteek van het kruispunt Roodebeek/Hymans/Sint-Lambertus is te gevaarlijk. Er is een oversteek nodig die evenwijdig loopt aan de oversteekplaats voor voetgangers.
- Het brede trottoir op het gedeelte tussen de Vervloesemstraat en de Werkzaamheidstraat geeft de mogelijkheid om het fietspad gescheiden van de weg te maken (om terug bij het verkeer te komen bij het naderen van de Solleveldstraat waar het trottoir dit toelaat).
- De volgende kruispunten moeten heringericht ten bate van de veiligheid van de fietsers : Prekelinden, Tombu, Montald, Demeester, Gilsoul.

- De Fietsersbond

De fietsersbond benadrukt haar steun aan het gewest voor dit fietspad en drukt zijn wens uit om dit fietspad te verlengen langs de Vanderveldelaan, ondanks het reeds bestaande fietspad in twee richtingen op dit gedeelte. De as zou herleid worden tot één rijstrook met maximum snelheid van 50 km/u, behalve voor de twee verkeerslichten waar twee rijstroken moeten zorgen voor een grotere opstelcapaciteit. De twee richtingen voor de fietsers in de Vanderveldelaan is niet overbodig : het fietspad gescheiden van de weg is voor de wielertoeristen en het fietspad op de weg voor de pendelaars per fiets.

- WIQ

Met steun van de fietsersbond heeft het WIQ volgend argument geformuleerd : « het fietspad is een goede keuze voor die wegdelen zonder mogelijkheid tot conflict. Wanneer de punten met mogelijke conflicten (kruispunten, toegang tot garages...) talrijk zijn opteert men best voor fietsers die de normale rijbaan gebruiken (cfr WIQ) ».

3.13.1.2. Parkeerplaatsen voor fietsers

De gemeente voorziet in de aanleg van 60 extra parkeerplaatsen binnen de twee jaar op het grondgebied van de gemeente.

3.13.2. Plannen voor de verbinden naar de E40 vanaf TRACTEBEL / CORA

De studie voor de aanleg van een straat die CORA / Kameleon / TRACTEBEL in beide richtingen verbindt met de E40 is uitgevoerd. De plannen worden momenteel zonder gevolg gelaten.

3.13.3. Vastgoedprojecten

De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe heeft zijn maximum bereikt op het vlak van stedelijke ontwikkeling. Verstedelijkt over bijna het ganse grondgebied, moet de gemeente een beleid ontwikkelen dat zich toespits op renovatie en hernieuwing van gebouwen om aan de toekomstige noden te kunnen voldoen.

De lopende vastgoedprojecten zijn ontwikkelingen van bouwgronden, uitbreidingen van gebouwen en verbouwingen van kantoren.

3.13.3.1. GBP 60 ter

Het vastgoedproject in de Val d'Or-wijk (GBP 60 ter) is gelegen in de woonzone tussen de Tweehuizenweg en de Marcel Thiryiaan. Een studie op het vlak van mobiliteit is uitgevoerd.

De bouw van nieuwe woningen heeft ervoor gezorgd dat men de huizen in het oostelijk deel toegang heeft gegeven tot de Tweehuizenweg en de huizen van het westelijk deel ontsloten heeft via de Marcel Thiryiaan. Dit principe zorgt voor een gescheiden ontsluiting van deze twee gebieden op het vlak van mobiliteit.

Deze plannen verzekeren ook het behoud van de groene verbinding tussen de Tweehuizenweg en de Marcel Thiryiaan.

Het project voorziet een stijging van het aantal bewoners in deze zone met 3000 personen. Men mag zich dus verwachten aan de stijgende vraag naar openbaar vervoer.

3.13.3.2. UCL

De UCL heeft nog plaats vrij op zijn grondgebied. Die plaats is gebruikt voor projectontwikkeling. Deze projecten zijn aangehaald in punt 4.3.6.

3.14. Projecten van buurgemeenten

Het merendeel van de gemeenten die grenzen aan Sint-Lambrechts-Woluwe zijn begonnen aan de uitwerking van een GMP of hebben het reeds afgerond : Schaarbeek (fase 3 van het GMP), Sint-Pieters-Woluwe (geen GMP), Etterbeek (fase 2 van het GMP), Kraainem (einde fase 3 van het GMP), Evere (GMP afgerond), Zaventem (fase 1 van de herziening van het GMP). Kaart nr. 27 toont de plannen van de buurgemeenten uit de verschillende GMP's.

3.14.1. As Vandervelde / Wezembeek tussen de ring en de Woluwelaan

Het GMP van Kraainem besluit dat de waargenomen verkeersproblemen in de Wezembeeklaan onderzocht moeten worden in een aparte studie.

Er zijn echter doelen opgesteld in het kader van herinrichting van deze as:

- Ontmoedigen van het doorgaand verkeer langs de Wezembeeklaan om deze as te kunnen behouden als toegang tot Brussel Centrum en de UCL/Cliniques Saint-Luc;
- Behouden van de commerciële activiteiten langs de N226 / Wezembeeklaan;

- Verlagen van de snelheid;
- Herzien van het parkeerbeleid;
- Stimuleren van gebruik van openbaar vervoer en van zachtere transportmiddelen (door de aanleg van een busbaan en een fietspad).

Een voorstel geformuleerd tijdens de discussies over de toekomst van deze as bracht een herleiding naar één rijstrook van de Wezembeeklaan naar voor. Het gaat hier echter om de belangrijkste toegangsweg voor de +- 3500 werknemers van de UCL / Cliniques Saint-Luc die vanaf de ring komen. Om dit probleem te kunnen verhelpen is het doel gesteld om de toegang naar de N226 vanaf de ring te behouden.

De gemeente Kraainem alsook het gewest Brussel vragen nietemin aan de UCL / Cliniques Saint-Luc en indirect aan de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe om hun hoofdingang te verleggen naar de Woluwelaan, aangezien deze straat beter aangepast is aan zulke noden, maar ook om de toegankelijkheid voor het openbaar vervoer en voor fietsers te verbeteren (beleid van het gewest om openbaar vervoer en fietsers te stimuleren)

Sinds augustus 2009 buigen het Vlaams gewest en de gemeentes Kraainem en Zaventem zich over een gepast imago voor de Wezembeeklaan. In het kader van deze studie gaat bijzondere aandacht uit naar het openbaar vervoer en naar zwakke weggebruikers. In september is een volgende vergadering voorzien om de toekomst van deze as te bespreken.

In een tweede fase die gepland is voor einde 2009, verwacht men over te gaan tot de uitvoeringsfase. Op dat moment zal BrusselMobiliteit worden betrokken bij het project. De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe zal eveneens uitgenodigd worden tot deelname.

Voor BrusselMobiliteit is de uitwerking van deze plannen geen prioriteit (gelimiteerd budget). In elk geval zal volgens BrusselMobiliteit de UCL nauw moeten betrokken worden bij elk project dat onderzocht wordt voor deze as.

3.14.2. Ronde Roodebeeklaan / Maartlaan

In het kader van het GMP van Schaarbeek is de aanleg van een rotonde voorgesteld op het kruispunt Roodebeeklaan / Maartlaan om de veiligheid op het kruispunt te verhogen.

Het GMP raadt een zelfde type rotonde aan als hetwelke uitgewerkt is op het kruispunt Maartlaan / Kolonel Bourglaan.

Het GMP van Schaarbeek voorziet de instelling van een éénrichtingsregime in de Evenepoelstrat (richting Reyerslaan) om het doorgaand verkeer te belemmeren dat momenteel wordt waargenomen.

3.14.3. Ontwikkeling van het fietsers- en voetgangersnetwerk

Het GMP van Schaarbeek heeft voorstellen gedaan om het huidige fietsersnetwerk aan te passen en om het voetgangersnetwerk aan te passen aan mindervaliden.

Het GMP van Evere stelt de verlenging van het fietspad op de Gemeenschappenlaan voor tot op de Cicerolaan om GFR 2A te verbinden met GFR 1B.

Het GMP van Evere stelt ook gemeentelijke fietspaden voor om de polen van de stad te verbinden, maar ook om verbindingen te creëren met de buurgemeenten. Een van de voorgestelde aanpassingen is om de ICC Pierre Duponsstraat te verlengen langs de De Lombaerdestraat tot aan de Tweehuizenweg in Sint-Lambrechts-Woluwe. Dit traject vereist een passage over de E40 en daardoor een hoge kostprijs.

Het GMP van Evere stelt de aanleg van een fietspad voor langs de Leuvensesteenweg vanaf de Gemeenschappenlaan richting het Vlaamse gewest, om de verbindingen tussen de regio's af te maken. Hierover dient overlegd te worden tussen de gemeente Evere, de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe, de gemeente Zaventem en de twee gewesten.

De Woluwelaan en de Wezembeeklaan in de gemeente Kraainem beschikken over een gescheiden fietspad dat verbonden is met het Brussels Hoofdstedelijk gewest.

Het GMP van de gemeente Kraainem heeft een fietsnetwerk uitgewerkt. Hierin voorziet het GMP volgende aanpassingen :

- Voorstel tot fietspad in de Kapellaan
- Voorstel tot fietspad in de Honnekinberg
- Voorstel tot fietspad in de Grensstraat, tussen de Honnekinberg en de Wezembeeklaan.
- Het GMP van Kraainem heeft bepaalde paden geselecteerd voor de fietsers en de voetgangers. Eén pad vervoegt zich bij de Kapellaan en de Hippokratesslaan.

Het GMP van Evere stelt de inplanning van een fietsverhuurplaats voor binnen de gemeente. Onder de mogelijke locaties vinden we, in de buurt van Sint-Lambrechts-Woluwe, de Kolonel Bourglaan en de Galgelaan.

3.14.4. Diverse

Het GMP van Schaarbeek voorziet de inplanning van een Cambio-standplaats bij het Meiserplein.

Het GMP van Evere stelt de herinrichting van het kruispunt Leuvensesteenweg / Gemeenschappenlaan en Leuvensesteenweg / De Lombaerdestraat voor om de veiligheid en de zichtbaarheid te verbeteren.

Het GMP van Zaventem wijst op de plannen om de Woluwelaan aan te passen zodat deze een goede dienstverlening op het vlak van openbaar vervoer kan bieden.

4. BIJLAGEN

4.1. Bijlage 1 : Bronnen van informatie

Dit punt behandelt de geanalyseerde documenten en de gemaakte contacten in het kader van de uitvoering van de diagnose van het GMP.

4.1.1. Bestaande documenten

De volgende belangrijkste projecten, plannen, studies en gegevens zijn geraadpleegd en onderzocht bij het opstellen van de diagnose:

Gewestelijke strategische studies

- Masterplan van de Middenring
- Masterplan van de hefboomzone 12 RTBF/VRT
- Fietstellingen in het BHG, 2009 – tellingen door Provélo
- Gewestelijke studie van de verkeersveiligheid op gewestwegen in het BHG – top 60 van de gevaarlijke punten, juli 2006
- Actieplan tegen lawaai 2008-2013
- Projectplan IRIS II en evaluatie door de gemeente
- Bevraging woon-werk, 2008
- Commercieel ontwikkelingsplan voor het BHG, 2008, inventarisering van de commerciële sector

Gegevens op gemeentelijk niveau

- Mobiliteitsplan UCL, februari 2005
- De gemeentelijke mobiliteitsplannen en parkeerplannen van de buurgemeenten (Schaarbeek, Evere, Kraainem, Zaventem, Etterbeek) en lopende projecten binnen de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe
- Vervoersplannen van de scholen
- Vervoersplannen van de bedrijven
- Nota's over de leveringszones, standplaatsen voor taxi's, plaatsen gereserveerd voor PBM, parkeerplaatsen voor fietsen
- Project voor de aanleg van een fietspad op de De Broquevillelaan en de Paul Hymanslaan en de evaluatie door de gemeente

- Technische fiches van WIQ 2007-2008
- Studie van de leveringen aan het WSC via de Sint-Lambertusstraat, 2008
- Mobiliteitsstudie over de verkeersstromen rond het WSC en zijn wijken, 2008
- Incidentenstudie over het project van de uitbreiding van het WSC, 2008
- Rapport over de invloed op de omgeving van het BBP 60 ter, 2007

Openbaar vervoer

- Oplijsting en oorzaken van de zwarte punten voor de doorstroming van de MIVB-bussen
- Project van de verlenging van tram 94 op de Woluwelaan
- Project rond de P&R-parking Roodebeek
- Project rond de bushalte Stokkel
- Commerciële snelheid van de bussen per traject op het gemeentelijk grondgebied van Sint-Lambrechts-Woluwe

4.1.2. Contacten

TRITEL heeft actoren ontmoet die actief zijn rond mobiliteit op het grondgebied van Sint-Lambrechts-Woluwe:

- Exploitanten van openbaar vervoer, MIVB
- Grote generatoren van verplaatsingen: UCL/ziekenhuizen Saint-Luc, scholen, verenigingen
- Het Brussels Gewest

Om deze informatie te vervolledigen heeft TRITEL contact opgenomen met actoren die minder actief zijn op het gemeentelijk grondgebied, maar wiens projecten wel een invloed hebben op de mobiliteit, de bereikbaarheid en de veiligheid van Sint-Lambrechts-Woluwe.

- Naburige gemeenten en het Vlaams Gewest
- Exploitanten van openbaar vervoer – De Lijn en TEC

Bovendien hebben vertegenwoordigers van scholen en verenigingen de mogelijkheid gehad om hun standpunt toe te lichten tijdens een openbare informatievergadering waarbij alle aanwezige actoren werden geraadpleegd.

4.2. Bijlage 2 : Vervoersplannen scholen

Dit punt herneemt de verschillende bestaande Voervoersplannen van de scholen op het grondgebied van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe

Voor elke school zijn hieronder de diagnose, de acties en wensen opgesteld op basis van het PDS en van verzamelde informatie tijdens de workshop "Scholen".

Schoolcentrum van het Heilig Hart van Lindthout (SVP, update in 2010 & Workshop)

Fase 1 – Diagnose

- Personeel en organisatie

De school huisvest 1884 leerlingen en 170 leerkrachten voor het lager en secundair. Meer dan de helft van de leerlingen komt met de auto naar school, ongeveer 15% met het openbaar vervoer, 13% te voet vergezeld door een volwassene. Er zijn drie toegangen: toegang tot de secundaire school is gevestigd in de Dietrichlaan, een toegang tot de lagere school is gevestigd in Tweelindenlaan en de derde in de Albert-Elizabethlaan.

- Te voet en per fiets

Er is een voetgangerspad in de buurt van iedere toegang tot de school.

Het GFR 2B loopt langs de Dietrichlaan/Batonnier Braffort straat. Er zijn 15 parkeerplaatsen voor fietsen.

- Openbaar vervoer en schoolbussen

Het gebouw ligt vlakbij Montgomery, een multimodaal knooppunt (metro 1, tram 23-24-25-39-44,81, bus 27-22-61-80), Mérode (metrostation 5) en Georges-Henri (bus 28).

Twee gebieden zijn gereserveerd voor schoolbussen.

- Auto en parking

De school beschikt over 120 parkeerplaatsen voor leerkrachten.

- Gevoelige punten
 - Geen inrichting van het GFR 2B in de Dietrichlaan.
 - Het Montgomery plein en kruispunt Dietrichlaan/Brand Withlock worden aanzien als zwarte punten binnen het Gewest²⁷.

²⁷ De studie « Verkeersveiligheid op de regionale wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » uitgevoerd door het IRIS Safe bureau met als doel de meest gevaarlijke punten te identificeren op de gewestwegen (top 60), met als gebruikte methode een analyse van deze punten en met voorstellen voor de inrichting ter verbetering van deze zwarte punten.

- Wagens nemen de Albert-Elisabethlaan tegen de rijrichting om de file op de Brand Withlocklaan te vermijden.
- Brand Withlocklaan is gevaarlijk voor de leerlingen: geen bord dat de school aankondigt, geen zone 30 op deze laan, geen fietsvoorzieningen.
- Gevaarlijke kruispunten Staffhouder Braffortstraat/Tweelindenstraat/Dietrichlaan : smalle voetpaden aan de kant van de school, van alle kanten file.
- Het gedeelte van de Staffhouder Braffortstraat is een tweerichtingsstraat, maar het kruisen wordt vaak bemoeilijkt door wildparkeerders.
- Bussen die de leerlingen opwachten tijdens de schooluren staan in dubbele file. Dit zorgt voor problemen qua doorstroming.

Fase 2 – Gerealiseerde acties

- Herinrichtingen van de ingangen/uitgangen van de school: verhoogde oversteken, Berlijnse kussens.
- Organisatie van 4 'rangen'²⁸ (Hertogstraat/De Broquevillelaan, Woluwelaan / Prekelindenlaan, Montgomeryplein, Georges-Henrilaan/Brand Withlocklaan).
- Aanwezigheid van verschillende wachters (patrouilles).
- De twee gebieden gereserveerd voor schoolbussen worden gebruikt als "Kiss & Ride" beheerd door ouders.
- De Parking Passage van Lindthout in de buurt van de school is gratis voor 15 minuten. Ouders mogen parkeren om hun kind af te zetten of op te halen. Er zijn 90 parkeerplaatsen.
- Informatie aan ouders over de Kiss & Ride, de rangen en de wachters.
- Bewustmakingsacties voor fietsers.
- Kiss&Ride in de A. Elisabethlaan
- Installatie van fietsenstallingen van 40 plaatsen (project begin 2010).
- De instelling voorziet een reductie van het aantal parkeerplaatsen (van 120 terug te brengen tot 50 zitplaatsen). Dit kan gevolgen hebben voor het parkeren in de buurt.

Fase 2 – Pistes/Wensen

- Ontwikkeling van GFR 2B en 3 in de Dietrichlaan. Een oplossing zou eruit kunnen bestaan om de Dietrichlaan enkel richting te maken ter verbetering van de veiligheid van fietsers rond de school.

²⁸ Een *rang* is een begeleider (volwassene: ouder of leerkracht) voor de kinderen tot het punt van ontmoeting in de nabijheid van de schoolgebouwen.

- Herziening van de fasering van verkeerslichten op de Av Dietrich/Brand Withlocklaan.
- Ontwikkeling van een zone 30 en de installatie van borden die de school aankondigen op de Brand Withlocklaan.
- Het maken van een verkeerscirculatieplan voor rond de school.
- Ontwikkeling van een Kiss & Ride zone op de Brand Withlocklaan om de toegang van ouders in de wijk te voorkomen
- Herontwikkeling van de openbare ruimte rondom de school om zo te voorkomen dat de automobilisten tegen de rijrichting de Albert-Elisabethstraat rijden, het verbreden van de trottoirs van de Dietrichlaan, zorgen voor de veiligheid van voetgangers aan de oversteekplaatsen.
- Verhoging van de frequentie van tramlijnen 23, 24 en 25 op woensdagmiddag

De gemeente heeft al een herinrichtingsplan voor het kruispunt Dietrichlaan/Stafhouder Braffortstraat / Tweelindenlaan (schrapping van 5 parkeerplaatsen voor gemakkelijk manoeuvreren en kruisen).

Angelus Instituut (nl) & Institut de de Angélu (fr) (PDS, 2007-2008)

Fase 1 – Diagnose

- Personeel en organisatie

De school heeft 314 (fr) + 210 (nl) leerlingen en 26 leerkrachten. Ze heeft twee toegangen voor voetgangers en twee straten; een aan de kant van de Roodebeeksteenweg en de andere aan de kant van de Clos du Centaure.

- Te voet en per fiets

De school organiseert geen rang, noch schoolophaling per fiets.

De trottoirs in de buurt van de school zijn breed en in goede staat. Het zebrapad wordt beschermd door een verkeerslicht met drukknop.

Deux GFR liggen in de nabijheid van de school:

- GFR 2A: Smekensstraat/Februarilaan/Roodebeeksteenweg/Zuiderkruislaan.
- ring B: Grosjeanlaan/Sterrenbeeldenlaan/Orionlaan/Heydenberglaan.

- Openbaar vervoer en schooltransport

De bushalte « Februari » van lijn 80 ligt voor de school. Het station Diamant, gelegen op 800m is een modaal knooppunt met vele tramlijnen (23, 24, 25) en buslijnen (12, 21, 28, 29, 79).

De schoolbus, vooral gebruikt om naar het zwembad Poseidon te gaan, moeten dubbel parkeren of zich zetten op de plaats voorzien voor bus 80 van de MIVB.

- Wagen en parkeren

De toegang met de wagen is eenvoudig.

Er zijn enkele gereserveerde schuinparkeerplaatsen, vlak voor de school. Het parkeren gebeurt dus op de weg.

De instelling beschikt niet over een Kiss & Ride.

- Gevoelige punten

- Kruispunt Maartlaan/ Herbert Hooverlaan: slechte zichtbaarheid voetgangers.
- Slechte zichtbaarheid school vanaf de Maartlaan.
- Belangrijk verkeer en hoge snelheden in de Roodebeeksteenweg, de Meilaan, de Maartlaan en dus is het kruispunt Roodebeeksteenweg / Maartlaan ook gevaarlijk te noemen.
- Geen inrichtingen om de zone 30 voor de school te doen respecteren.
- De Roodebeeksteenweg is niet veilig genoeg om een verbinding tussen de school en Diamant te bieden aan voetgangers.
- Geparkeerde voertuigen langs de Roodebeeksteenweg tot aan de Sterrenbeeldenlaan verplichten de leerlingen rond de auto's over de weg te wandelen.
- Het afzetten en terug meenemen van de kinderen via de Centauresgaarde is problematisch, omdat de weg smal is en geen kruisende voertuigen toelaat. Ouders gebruiken de Centauresgaarde als niet-geoorloofde en niet-reglementaire Kiss&Ride om hun kind toe te laten het schoolgebouw te bereiken langs een wandelpad. De zichtbaarheid ter hoogte van het kruispunt Centauresgaarde/Cassiopealaan is slecht, met als gevolg dat in- en wegrijdende voertuigen elkaar hinderen. Wildparkeren op de voetpaden vermindert de kwaliteit van de wandelpaden voor de leerlingen.
- Belangrijk doorkomend verkeer in de Hooverlaan om naar Evere te gaan en Meiser te ontwijken.

Fase 2 – Gerealiseerde acties

- Ontwikkeling van 30 parkeerplaatsen voor fietsen.
- Sensibiliseringsacties voor het verkeersreglement voor fietsers.

Fase 2 – Pistes/Wensen

- Nadenken over de aankomst- en vertrekroutes van auto's, en parkeren.
- Nadenken over carpoolen.

- Inrichting van een Kiss&Ride voor de hoofdingang van de school op de Roodebeeksteenweg.
- Acties ten gunste van het fietsgebruik (bv. "dring dring").

Instituut van de Voorzienigheid (SVP, 2007-2008 & Workshop)

Fase 1 – Diagnose

- Personeel en organisatie

Het schoolgebouw heeft 761 leerlingen in het basisonderwijs en het secundair onderwijs, met 90 kinderen in crèches en 35 volwassenen. Er bestaan twee crèches en een school in de onmiddellijke omgeving van het gebouw.

- Te voet en per fiets

De school ligt in de buurt van de oude spoorweg lijn Stokkel/Oudergem die is omgebouwd naar een wandelweg (verbinding met Pontonniersstraat). Er is een loopbrug tussen de Rue en het Woluwedal.

Het GFR 3 komt in de buurt van de school (3A Vootstraat / Ch De Stockel, 3B Voot Straat / Weggevoerdenstraat / Pontonniersstraat). Maar ze worden niet of nauwelijks beheerd. Er zijn geen parkeerplaatsen voor fietsen op het terrein van de school.

- Openbaar vervoer en schoolbus

De school wordt bediend door de bussen 28 en 42.

Er bestaat een schoolbuszone voor de school.

- Wagens en parkeren

A proximité de de école, il y a des parkings (Fabrystraat, Stationsstraat van Woluwe, Weggevoerdenplein, Woluwedal). Mais ces emplacements de stationnement sont saturés ou considérés comme trop éloignés, le stationnement en double file ou sur la zone de bus scolaire est donc fréquemment observé.

Er zijn parkeerplaatsen in de buurt van school (Fabrystraat, Stationsstraat van Woluwe, Weggevoerdenplein, Woluwedal). Maar deze parkeerplaatsen zijn verzadigd of worden als 'te afgelegen' beschouwd. Ook dubbelparkeren of parkeren op de schoolbusplaats wordt regelmatig waargenomen.

- Gevoelige punten en geobserveerde problemen
 - De groenfase laat geen oversteek in één keer toe van het Woluwedal.
 - Het oversteken van het Vootstraat / Stokkelsteenweg is gevaarlijk omdat voetgangers niet zichtbaar zijn voor automobilisten na de bocht.

- Gebrek aan voorzieningen in de Fabrystraat: wildparkeren en het ontbreken van een oversteekplaats in de continuïteit met het voetgangerspad richting Woluwedal.
- Gebrek aan veiligheidsvoorzieningen rondheen de school: geen ingrepen om de zone 30 te verzekeren, geen rode verf op de oversteekplaatsen voor voetgangers, smalle trottoirs in de Fabrystraat en de Weggevoerdenstraat.
- Transitverkeer (Rue au Bois – Rue de la Station – Rue des Weggevoerden – Vootstraat) valt samen met de problemen veroorzaakt door de scholen en creches die naast elkaar liggen. Dat veroorzaakt een warreboel en onveiligheid bij het begin en einde van de schooluren.
- Bushalte van de Europese School op de Weggevoerdenplein tijdens de spitsuren. De bus 28 wordt gevuld door de leerlingen van het Don Bosco College.

Fase 2 – Gerealiseerde acties

- Informatie over de afzetplaatsen en de veiligheid rond de school.
- Ontwikkeling van een Kiss & Ride op de Weggevoerdenplein, op de voormalige locatie van schoolbussen.
- Ontwikkeling van een uitstapzone op het Woluwedal. Deze site wordt gebruikt voor het vervoer naar school.
- Gebruik maken van rangen (Eglise St-Lambert, Place des Mayeurs, Parc Crousse, Mont-St-Lambert).
- Toegankelijkheidsplan.

Fase 2 – Pistes-Wensen

- Herinrichting van de Weggevoerdenlaan.
- Inrichten van een oversteekplaats voor voetgangers op de Fabrystraat, in continuïteit met het voetgangerspad richting het Woluwedal.
- Realisatie van een document verzegeld door de gemeente dat naar de ouders moet gesturd worden om ze te vragen de parkeerreglementering te.
-

Prinsesse Paola (SVP, 2008-2009)

Fase 1 – Diagnose

- Personeel en organisatie

De school heeft 462 leerlingen en 70 volwassenen.

- Te voet en per fiets

Paden in het park van Roodebeek verbinden de school met de woonwijken Sterrenbeelden/Steenbok/Andromeda. Leerlingen kunnen de GFR 2 vervoegen (Steenbok/Andromeda/Sterrenbeelden) en indirect door de ring B door de Korenbloemstraat in alle veiligheid.

Het GFR 2B is van de school gescheiden door de Verheyleweghenplein. De oversteek is gevaarlijk.

Een fietsparking is geïnstalleerd buiten de school.

- Openbaar vervoer en schoolbus

De school wordt bediend door de halte Verheyleweghen waarlangs buslijnen 27 en 29 rijden.

De school beschikt over een buszone op de Heilige-Familieplein.

- Wagens en parkeren

Er is parkeergelegenheid voor de leerkrachten en het parkpersoneel via de Roodebeeksteenweg.

- Gevoelige punten
 - Onbeveiligde voetgangersoversteekplaatsen en niet gericht op de ingangen/.
 - Bewegingen op het kruispunt Roodebeeksteenweg, Meilaan, Georges Henrilaan om te verhinderen dat de Roodebeeksteenweg in tegenrijrichting wordt genomen.
 - Wanordelijk parkeren aan de Place Heilige-Familie, Roodebeeksteenweg, Jean Heymanslaan.

Fase 2 – Gerealiseerde acties

- Organisatie van rangen (A. Heymanslaan, Place St-Famille/Tweehuizenstraat, bushalte Verheyleweghen -Roodebeeksteenweg).
- Wachters.
- Informatie en sensibilisering met betrekking tot rangen.

Fase 2 – Pistes/Wensen

- Toegangskaat die de paden aangeeft voor voetgangers en de tijd hiervoor benodigd tot aan de woonwijken.
- Oprichting van mobiliteitsvalven en een systeem van carpooling.

Floralia (SVP, 2008-2009)

De Floralia school heeft de opmaak van haar SVP begonnen gedurende het schooljaar 2008-2009.

Saint-Henri (SVP, 2008-2009)

Fase 1 – Diagnose

- Personeel en organisatie

De school heeft 458 leerlingen et 33 volwassenen

- Te voet en per fiets

Er is een voetgangersoversteekplaats tegenover de kleuterschool, beveiligd door een verkeerslicht met drukknop, en eentje die verhoogd is ter hoogte van Meudonplein.

Studenten kunnen tot de ring B bereiken (Heydenberglaan/Ridder Koninglaan) en indirect het GFR 2A en 2B. Een fietspad is gebouwd op het traject van Kerselarenlaan tussen het Marie-José-plein en het Levieplein. Verscheidene straten in de buurt van de school zijn BEV.

De school heeft 25 parkeerplaatsen voor op haar terrein.

- Openbaar vervoer en schoolbus

De school bevindt zich in de nabije omgeving van de Meudon halte, bediend door de buslijnen 27, 28 en 80. Het station Gribaumont bevindt zich op zo'n 500 meter.

Er is geen parkeerplaats voor schoolbussen. Ze parkeren zich op de Kiss & Ride zone tijdens het op- en afstappen van de kinderen.

- Wagens en parkeren

Er is geen parkeerplaats voor leerkrachten en ouders.

Er is een Kiss & Ride zone voor school.

- Gevoelige punten
 - Kerselarenlaan: belangrijke verkeersstroom en oversteekplaatsen voor voetgangers tegenover de uitgang van de school
 - De Kiss & Ride zone wordt niet gerespecteerd..

Fase 2 – Gerealiseerde acties

- Organisatie van rangen (Heydenberglaan, Rond punt Marie-José, Ridder Koninglaan, station Gribaumont).
- Wachters
- Acties om om fietsgebruik te sensibiliseren (Dring Dring)

- Informatie met betrekking tot de rangen, de wachters, de Kiss & Ride

Fase 2 – Pistes/Wensen

- Voetgangerstrajact naar het zwembad
- Herinrichting van de Kiss&Ride
- Promotie van de fiets (brochures, acties...)

Sint-Jozefschool (SVP, begonnen in 2009)

De Sint-Jozefschool heeft de opmaak van zijn SVP aangevat in het begin van het jaar 2009.

Europese School Brussel II (SVP, begonnen in 2009 & Workshop)

Fase 1 – Diagnose

- Personeel en organisatie

De school heeft ongeveer 2963 leerlingen waarvan 2500 met de bus naar school gaan.

- Te voet en per fiets

Het GFR 2A loopt in de nabijheid van de school (T. De Cuypersstraat / Clos Hof Ten Berg). Een fietsstrook is aangelegd op het Woluwedalen op de Marcel Thirylaan.

De groene wandeling is ook dicht bij de school (Tiendagwandlaan / T. De Cuypersstraat / Clos Hof TenBerg).

- Openbaar vervoer en schoolbus

De school wordt bediend door bus 29 (terminus Hof ten Berg).

De schoolbussen, ongeveer 45 bussen per dag, parkeren in de speeltuin aan op het einde van de schooldag. Dit vormt een probleem voor de veiligheid van kinderen.

De schoolbusroutes worden op basis van inschrijving bij het begin van elk academisch jaar aangepast.

- Wagens en parkeren

Veel kinderen laten hun kinderen afstappen voor de school en maken een rit door de wijk Hof Ten Berglaan / Jesperslaan (éénrichting).

- Gevoelige punten
 - Bus 29 zit vol leerlingen aan het eind van de schooldag.

- Hinder in de wijk Hof Ten Berg door de ouders die een rit maken door de wijk nadat ze hun kinderen aan de school hebben afgezet.

Fase 2 – Gerealiseerde acties

- Aanleggen van een schoolbusparking op het terrein tussen Woluwedal/ Sasstraat / Hof Ten Berg / Kleine Berg (begin van de werken in 18 maanden).
- Kiss&Ride ter hoogte van de Kleinebergstraat is nog te weinig gebruikt. Le clos Hof Ten Berg wordt gebruikt als Kiss & Ride.

Fase 2 – Pistes/Wensen

- Ontmoedig een rit in de wijk om het kind voor de school af te zetten.

Institut des Dames de Marie (Workshop)

Fase 1 – Diagnose

- Personeel en organisatie

De school biedt plaats aan ongeveer 600 leerlingen in de secundaire school en 400 leerlingen in het basisonderwijs.

- Te voet en per fiets

De meeste leerlingen nemen de Vergotestraat vanaf het Vergoteplein. Er ontbreekt een oversteekplaats tussen deze twee punten.

- Openbaar vervoer en schoolbus

De school geniet van een goede bediening van openbaar vervoer: halte Georges-Henri (tramlijnen 23,24 en 25), bushalte Vergote (bus 28).

Het Vergoteplein wordt gebruikt als afzet- en –haalzone door de schoolbussen, geparkeerd en dubbele file.

- Wagens en parkeren

De school beschikt noch over parkeerplaatsen, noch over Kiss & Ride. Het Vergoteplein wordt gebruikt als Kiss & Ride.

- Gevoelige punten

- Tunnel onder Vergoteplein is matig verlicht, onveilig.
- Vergotestraat is smal en krijgt doorgaand verkeer te verwerken.
- Het ontbreken van een voetgangersoversteekplaats tussen de Vergotestraat en het midden van Vergoteplein (toegang tot premetro).

Fase 2 – Gerealiseerde acties

De school is niet bezig met het opstellen van een SVP.

Fase 2 – Pistes/Wensen

- Installatie van een voetgangerspad tussen de Vergotestraat en het midden van het Vergoteplein.
- Ontwikkeling van een parkeerplaats voor schoolbussen bij Vergoteplein.
- Parkeergelegenheid voor fietsen binnen het schoolterrein.
- Het opzetten van een bord waaruit de aanwezigheid van een school blijkt.

Don Bosco College (oudercomité)

Fase 1 – Diagnose

- Personeel en organisatie

De school telt ongeveer 997 leerlingen in het secundair en 331 leerlingen in het basisonderwijs. Het aantal leerkrachten is 99 in het secundair en 23 in het basisonderwijs. In de secundaire school begeeft 36% van de leerlingen zich te voet naar school, 49% met het openbaar vervoer. In de basisschool verplaatst 10% van de leerlingen zich te voet naar school, 15% met het openbaar vervoer en 71% met de wagen.

- Te voet en per fiets

De oversteekplaats voor voetgangers voor de school wordt geregeld door verkeerslichten.

- Openbaar vervoer en schoolbus

De school wordt bediend door buslijnen 28 en 36.

- Wagens en parkeren

De school beschikt noch over parkeerplaatsen, noch over een officiële Kiss&Ride-zone. De parking van het kerkhof van Sint-Pieters-Woluwe wordt gebruikt als Kiss&Ride.

- Gevoelige punten
 - Congestie voor de school als gevolg van de oversteekplaats voor voetgangers en de verkeerslichten
 - Te hoge snelheden bij automobilisten in de piekuren
 - Wildparkeren op de voetpaden
 - Beperkte zichtbaarheid aan de uitrit van de parking van het kerkhof van Sint-Pieters-Woluwe

- Beperkte zichtbaarheid aan de uitrit van de Clos Rappe
- Geparkeerde vrachtwagens die leveren aan de GB Express en de Proxy Delhaize
- Gebrekkige veiligheid voor de leerlingen in de buurt van de school

Fase 2 – Pistes/Wensen

- Analyse van de bereikbaarheid rekening houdend met de drie toegangen van de school (Konkelstraat, Stokkelstraat, Clos Rappe).
- Project van het oudercomité in samenwerking met de winkeliers en de buurtbewoners dat bestaat uit een herinrichting van de publieke ruimte rond de school om de veiligheid voor de voetgangers te verhogen. Het project houdt rekening met de bushaltes van de lijnen 28 en 36 (niet aangepast) en het parkinggedrag. Het vereist een herorganisatie van de parking van het kerkhof van Sint-Pieters-Woluwe.

Parallel met dit voorstel van inrichting heeft de MIVB een herorganisatieproject uitgewerkt voor de stopplaatsen van de bussen 28 en 36 ter hoogte van het kerkhof van Sint-Pieters-Woluwe. De winkeliers, het oudercomité van het Don Bosco-college en de bewoners zijn niet overtuigd van dit project gezien het feit dat de verkeersveiligheid niet verbeterd is en dat er parkeerplaatsen verdwenen zijn.

Een alternatief voorgelegd door het Don Bosco-college zou een omlegging van de lijnen 28 en 36 zijn:

- Lijn 28 zou verlengd worden tot aan het Dumonplein waar de bus draait om zijn halte langs de Stokkelsesteenweg te kunnen bereiken.
- Lijn 36 verlaat het Dumonplein naar de Grootveldlaan in te rijden, de Olieslagerslaan te nemen, dan de Konkelstraat om uiteindelijk zijn nieuwe halte te bereiken in de buurt van de esplanade vlakbij het kruispunt met de Jasmijnlaan.

Dit zou het voordeel hebben dat de bereikbaarheid van de wijken Konkel, Jasmijn, Montgolfier, Stationsstraat en Bosstraat verbetert.

Het project van de herinrichting van de haltes van de lijnen 28 en 36 en de omgeving van het Don Bosco-collega is nog niet vastgelegd.

4.3. Bijlage 3: Voervoersplan van de ondernemingen

4.3.1. Zone Gulledelle / Marcel Thiry

Merck Sharp & Dohme (BVP, 2004)

Fase 1 - Diagnose

De onderneming biedt werk aan 237 personen.

De toegankelijkheid van het bedrijf met de auto wordt verzekerd door de E40. Het bedrijf is gevestigd in Zone C²⁹, voor degene het aanbod aan openbaar vervoer beperkt is (routes, frequenties, ...).

Daarom gebruikt 93% de auto om naar het werk te komen (5% bus / tram / metro en 2% de trein). Het bedrijf heeft 130 bedrijfswagens.

Het bedrijf heeft 295 parkeerplaatsen voor auto's (27 voor bezoekers) en 10 parkeerplaatsen voor fietsen. Het bedrijf heeft een vestiaire en douches voor de fietsers.

Fase 2 - Actieplan

- Betere informatie (intranet, informatieborden) met betrekking tot de bereikbaarheid met openbaar vervoer en voor de fietsers.
- Opstellen van een toegankelijkheidsfiche.

Besix (BVP, 2008)

Fase 1 - Diagnose

Het bedrijf heeft 316 werknemers, waarvan 85% met de wagen komen (146 bedrijfswagens – 220 parkeerplaatsen), 8% per trein, 5% per bus/tram/metro en 2% te voet.

De onderneming ligt in een zone C voor bereik per OV.

Fase 2 - Actieplan

- Betere informatie via intranet met betrekking tot bereikbaarheid met OV en voor fietsers, taxistop, carpooling.
- Aanpassing van de wagenpolis om de 'groene' wagens te bevoordelen.
- Opstellen van een multimodale bereikbaarheidsfiche.

²⁹ Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV), deel VII: De parkeernormen buiten de openbare weg (2006). De regio is verdeeld in drie zones. Deze divisie is gebaseerd op de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Zone C is redelijk bereikbaar met het openbaar vervoer.

- Informatiecampagne en sensibilisering met betrekking tot alternatieven voor het individueel autovervoer.

IBGE (BVP, 2006)

Fase 1 - Diagnose

De onderneming biedt werk aan 480 personen. 40% gebruikt de wagen als transportmiddel voor woon-werkverkeer, 15% komt per trein, 26% per bus/metro/tram, 10% per fiets, 2% te voet.

De onderneming ligt in een zone C qua bereikbaarheid van OV. Haar bereikbaarheid per wagen is eenvoudig door de nabijheid van de E40.

Fase 2 - Actieplan

- Realisatie van een multimodaal bereikbaarheidsplan, op interne beschikbaar.
- Informatie voor de werknemers via internet, over fietsroutes, OV haltes, Taxistop plaatsen, carpooling.
- Discussie met het Gewest/de gemeente om een betere voetgangersoversteekplaats te krijgen die over Val d'Or vanaf station Roodebeek.
- Inrichting van een betere overdekte fietsenstalling.

De uitvoering van het BVP met vrijwillige maatregelen heeft geleid tot een vermindering van 40% van het aandeel van de wagen in het woon-werkverkeer.

Merk op dat IBGE de intentie lijkt te hebben om te verhuizen naar een zone die beter bereikbaar is met het OV.

Tractebel Engineering (BVP, 2004)

Fase 1 - Diagnose

De onderneming heeft 870 werknemers. 85% daarvan gebruikt de wagen (462 bedrijfswagens – 393 parkeerplaatsen) om naar het werk te komen, 11% doet dat met het OV (6% met tram/bus/metro, 5% met de trein), slechts 3% gaan er naartoe te voet of met de fiets.

Ook dit bedrijf ligt in een zone C met beperkte bereikbaarheid voor het OV.

Fase 2 - Actieplan

- Informatiecampagne en sensibilisering ter promotie van het OV, carpooling en fietsen
- Ontwikkelen van een mobiliteitsluik op de intranet site (om de bestaande informatie wat te structureren, een carpooling systeem op te zetten...).
- Realisatie van een multimodale bereikbaarheidsfiche.

- Verbeteren van de infrastructuur voor de fietsen + fietsvergoeding.

4.3.2. Conclusie Zone Gulledelle / Marcel Thiry

Alle ondernemingen die een BVP hebben in het gebied Gulledelle/Marcel Thiry komen tot dezelfde conclusies. Hun bereikbaarheid per auto is eenvoudig. De bedrijven bevinden zich immers dicht bij een in- of uitrit van de E40 (de meeste bedrijven hanteren ook een beleid van bedrijfsauto's).

Daartegenover staat dat bedrijven in een zone C liggen (beperkt aanbod openbaar vervoer) voor hun bereikbaarheid met het OV. Bedrijven hangen voornamelijk af van een busverbinding naar het metrostation Roodebeek om dan vervolgens aan te sluiten bij een treinstation.

Om een modal shift van auto naar openbaar vervoer te promoten moeten we het aanbod van openbaar vervoer verbeteren (routes, frequenties...). De toekomstige tramverbinding tussen Roodebeek en Marcel Thiry zal toelaten om de bereikbaarheid van de bedrijven met het OV te verhogen.

Het probleem van de toegankelijkheid van openbaar vervoer heeft gevolgen voor de dynamiek van de buurt. Sommige bedrijven willen hun kantoren verhuizen naar plaatsen die beter bereikbaar zijn met het OV. Het is daarom van essentieel belang om het aanbod van openbaar vervoer te verbeteren om het verlaten van de bedrijven van de site Marcel Thiry/Gulledelle te vermijden en de verstedelijking van deze zone te voeden.

Het Master Plan van de zone RTBF/VRT heeft dit gebied bestudeerd en voorstellen gedaan om dit gebied (zie punt 3.12.2) te revitaliseren.

4.3.3. Zone Gemeenschappen

DaimlerChrysler (BVP, 2004)

Fase 1 - Diagnose

Het bedrijf biedt werk aan 373 personen, 30% komen uit het Brusselse, 11% uit de provincie Antwerpen, 37% uit Vlaams-Brabant, 11% uit Waals-Brabant. 91% van de personen komen per wagen (39% heeft een bedrijfswagen – 144 wagens), 8% neemt de trein/bus/tram, <1% komt per fiets of te voet.

De onderneming bevindt zich in zone C, met beperkte bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Het bedrijf organiseert gratis vervoer met de minibus naar het station in Mechelen en Brussel-Centraal. Bereikbaarheid per auto is eenvoudig omdat het bedrijf dicht bij de E40 ligt. Het bedrijf biedt ook gratis parkeergelegenheid voor werknemers en bezoekers.

Fase 2 - Actieplan

- Verbeteren van de informatie via internet, over de bereikbaarheid van het OV, taxistop, carpooling...

- Verbetering van de fiets- en moto-infrastructuur.

4.3.4. Zone Karrestraat

Wolu-Social (BVP, 2005)

Fase 1 – Diagnose

Er werken 213 personen, waarvan 48% met de wagen komen, 5% per trein, 29% per bus/tram/metro, 15% te voet en 1% per fiets.

De onderneming ligt in een zone C qua bereik met OV. Ze beschikt over 91 parkeerplaatsen.

Fase 2 - Actieplan

- Bestuderen van het gratis maken van OV.
- Informatie over de verschillende bereikbaarheidsmanier met OV, per fiets, per carpooling.
- Verbetering van de infrastructuur voor de fietsen – ter beschikking stellen van bedrijfsfietsen.
- Realiseren van een bereikbaarheidskaart.

4.3.5. Zone Neerveld / Woluwedal

Base (BVP, 2004)

Fase 1 – Diagnose

Er werken 564 personenn, waarvan 82% komt werken met de wagen (247 bedrijfswagens), 8% per trein, 7% per bus/tram/metro, 1% per fiets, <1% te voet.

De onderneming ligt in een zone C qua bereikbaarheid van OV.

Men heeft 103 parkeerplaatsen. Meer dan 250 wagens parkeren zich in de onmiddellijke omgeving van het bedrijf (Neerveldstraat, Marcel Thiryiaan, Woluwedal).

Fase 2 - Actieplan

- Realiseren van een bereikbaarheidskaart.
- Informatie over de verschillende bereikbaarheidsmanier met OV, per fiets, per carpooling.
- Informatiecampagnes en sensibilisering voor de alternatieven van individueel autovervoer.

4.3.6. Zone Ziekenhuis saint-Luc / UCL

De site van de UCL/ Ziekenhuizen saint-Luc wordt dagelijks door meer dan 25.000 personnes bezocht. Dat maakt van deze site een verkeersgenerator op regionale schaal.

De UCL-Woluwe telt meer dan 7.600 werknemers, waarvan 60% werkt in de Ziekenhuizen Saint-Luc. Er zijn ongeveer 10.000 studenten verdeeld tussen de universiteit en hogescholen op de site. Er is ook voortgezet volwassenonderwijs met de Universiteit van Aînéés (2.000 mensen in conferenties en seminaries) en het talentcentrum (CLL) met zijn 3.000 mensen.

Bovendien trekken de talrijke conferenties, lezingen, seminaries... eveneens een groot aantal bezoekers. Het Saint-Luc Ziekenhuis verwelkomt 10.000 bezoekers/consultanten per dag.

De site heeft 5200 parkeerplaatsen, verdeeld tussen de verschillende bedrijven en bedrijven gelegen zijn op de site.

De UCL en het Saint-Luc Ziekenhuis hebben een BVP opgesteld in 2004.

De site bevat de UCL en de klinieken Saint-Luc is veruit de grootste generator van verplaatsingen binnen de gemeente. In deze context spendeerde TRITEL speciale aandacht aan de ontwikkeling van de diagnose van deze generator. Er werd een bijeenkomst (type workshop) georganiseerd met de UCL/Klinieken Saint-Luc om de positie van deze site ten opzichte van de gemeente te begrijpen, de problemen te identificeren, hun verplaatsingsbeleid te begrijpen, hun maatregelen en gerealiseerde en geplande acties om de problemen aan te pakken in termen van mobiliteit, bereikbaarheid, kwaliteit van de openbare ruimte te evalueren.

UCL-Woluwe (BVP, 2004 & Workshop)

Fase 1 – Diagnose

- Personeel en organisatie

De UCL-Woluwe geeft werk aan 1000 personen, waarvan 63% de wagen gebruikt als vervoersmiddel voor zijn woon-werkverplaatsing, 8% per trein, 12% per bus/tram/metro, 8% per carpooling, 4% per fiets, 3% te voet.

En verder dan dat trekt de UCL-Woluwe 3916 studenten (2001-2002) waarvan 69% pendelaars zijn.

Figuur 4 herneemt het plan van de site van de UCL-Woluwe / Ziekenhuizen Saint-Luc

- Te voet en per fiets

De zone biedt een dicht netwerk aan voetgangerspaden.

Het Woluwedal, de Vanderveldelaan en de Av. de Wezembeek zijn voorzien van fietsstroken. De Mounierlaan en de Hippokrateslaan zijn gevaarlijk voor fietsers, want het verkeer is er druk en soms te snel.

Een gesloten fietsparking voor 27 fietsen is geïnstalleerd in de parkeergarage Campanile. Fietshoepels zijn hier en daar geïnstalleerd op de openbare ruimte.

- Openbaar vervoer

De site van de UCL is gelegen in zone B van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. De site wordt rechtstreeks bediend door het Alma metrostation alsmede twee MIVB-buslijnen (42 en 79). De metrohaltes Kraainem en Vandervelde zijn goed gelegen binnen de zone, vlakbij een aantal gebouwen die vaak bezocht worden. Aan het metrostation Kraainem stoppen de bussen MIVB (76 en 77) en De Lijn (315, 316, 317, 352). De lijnen van De Lijn nr. 359 en 659 komen langs het Woluwedal. De Conforto bis die UCL-Woluwe verbindt met de UCL-LLN komt door het Woluwedal.



Figuur 47: Plan site UCL-Woluwe / Ziekenhuizen Saint-Luc. Bron: UCL.

- Wagens en parkeren

De bereikbaarheid van de UCL is gemakkelijk per wagen. De UCL ligt immers in de nabijheid van de E40 (via het Woluwedal) en via de Ring (via Wezembeeklaan/Vanderveldelaan).

Het wegverkeer naar de UCL karakteriseert zich door de filevorming.

De volgende parkeerplaatsen zijn gratis bereikbaar voor het personeel van de UCL mbv magneetkaarten: Faculteit (210 Noord + 250 Zuid – 350 plaatsen bezet door de UCL leden en 100 plaatsen bezet door de leden van het ziekenhuis die €100 betalen), Campanile (338 plaatsen – 110 plaatsen bezet door UCL-leden) en Idéal (94 + 25 plaatsen – 50 plaatsen bezet door leden van de UCL).

De parking Mounier is bereikbaar voor de studenten van de UCL door een magnetische kaart voor de kostprijs van 25 euro per jaar (135 studenten perkeren op deze parking). Deze parking is gratis gedurende 4 uur.

Twee parkeerplaatsen "Idéal en Mounier" zijn beschikbaar voor bezoekers, de ene gratis voor twee uur en de andere voor vier uur. Na deze periode wordt 5 euro gevraagd om de parkeerplaats te verlaten.

Een park & ride voor gebruikers van het MIVB-net is gelegen in de buurt van het metrostation Kraainem.

De parkeerplaatsen op de weg heeft 477 standplaatsen.

De parkings zijn regelmatig vol. De auto's van werknemers, studenten, bezoekers plaatsen zich op de beschikbare plaatsen ten koste van de bewoners in de nabijgelegen wijken.

- Onroerend goed-projecten op de site:
 - De bouw van het urgentiegebouw op het gebied van de Taxis zone. Het verplaatsen van de heliport (naar het dak van het nieuwe gebouw) zal een winst van 80 parkeerplaatsen op de parking Hippokratess betekenen.
 - De bouw van een gebouw dat conferenties kan ontvangen voor de Faculteit der Geneeskunde.
 - Uitbreiding van ECAM op de parkeerplaats 'Idéade .
 - De bouw van 40 woningen voor de studenten IPL (Rue du Campanile).
 - Bouw van verkaveling Vallons (Av Chapelle aux Champs).
 - Uitbreiding van het Sodehotel op zijn parkeerplaats
 - Installatie van een fietspad aan de rand van het Vlaamse Gewest. Er is momenteel een groene pad.
 - Onroerend goed project op de parkeerplaats van de MIVB.
- Inrichtingen voorzien op korte termijn
 - Ontwikkeling van een zone 30 in de Mounierlaan, tussen de kruising met de Adenauerlaan en het kruispunt met Palestrelaan.
 - Uitbreiding van Esplanade parkeerplaats: 210 extra plaatsen worden ondergronds gecreëerd voor het ziekenhuis.
 - Verbetering parking Mounier.
 - Verbetering voetpaden (Place Carnoy, Jardin Martin V...).
 - Verbetering van het zebrapad in de Hippokrateslaan, tegenover het Saint-Luc ziekenhuis.

Fase 2 – Gerealiseerde acties (voor of ten gevolge van BVP)

- Ter beschikking stelling van een terrein door de MIVB voor de aanleg van een P+R te Kraainem.
- Het intranet van de UCL bevat een bestand met de oorsprong van de werknemers. Dit vergemakkelijkt carpoolen. Een initiatief op dit gebied heeft plaatsgevonden, maar de resultaten waren niet overtuigend.
- Informatie en voorlichting over alternatieven van individueel autogebruik.

- Verdrag van derde betaler overeenkomst (NMBS, MIVB, De Lijn), die voorziet in gratis woon-werkverkeer voor de werknemers, ook voor afstanden onder de 5 km.
- Verstrekking van de vergoeding van 0,15€/km voor de mensen die komen werken met de fiets.
- Realisatie van een multimodale bereikbaarheidsfiche in samenwerking tussen de Saint-Luc ziekenhuizen en de MIVB.
- Bewustmakingscampagnes via interne communicatie.
- Het maken van een UCL Mobiliteitsplan (2005) en oprichting van een mobiliteitswerkgroep. De doelstellingen van dit plan zijn de vraag naar parkeerplaatsen te verminderen en de verschillende vormen van gebruik organiseren: het bevorderen van de toegankelijkheid van de site met andere middelen dan de eigen auto, de levenskwaliteit van de sites en de aantrekkelijkheid van de universiteit te verbeteren. Hiervoor heeft de UCL op de volgende gebieden activiteiten ontwikkeld: parking, carpooling, zachte modi, informatie, cambio.

Fase 2 – Actieplan en wensen

Dit handvol maatregelen heeft als doel om de modal split te verschuiven ten nadele van de auto, die tot nog toe het meest wordt gebruikt.

- Openbaar vervoer

Het vervoersplan legt de nadruk op de verbetering van de OV-verbindingen tussen de site en het oosten/zuiden van het Brussel Hoofdstedelijk Gewest om te concurreren met het gemak en de snelheid van de auto.

- Een betere verbinding met het station Bosvoorde/Etterbeek (treinverbinding Brussel-Namen) en OV. Deze zal mogelijk zijn met de herinrichting van tramlijn 94 op het Woluwedal.
- De bediening van de huidige lijnen verbeteren (voornamelijk de frequentie tussen 7u-9u).

- Te voet/Per fiets

In het vervoersplan wil de UCL de toegankelijkheid van haar site voor de zachte vervoerswijzen bevorderen en deze modi voortrekken op de site. Voor deze doelstelling worden verschillende maatregelen/acties geïdentificeerd:

- Ontwikkeling van fietsinfrastructuur (douches, overdekte en gesloten fietsschuilplaatsen, ook voor bezoekers) en een fietspad in Mounierlaan. Het project voorziet de aanleg van twee eenrichtingsfietspaden.
- Daar waar de ruimte ontbreekt, zou het fietspad worden aangelegd in de richting van de klim. De fietser die omlaag rijdt belemmert het verkeer slechts licht. Verhoogde ingrepen worden voorzien in het smalste gedeelte.
- Doeltreffende inrichting van paden voor voetgangers en fietsen tussen de site en het grondgebied van de gemeente en omliggende gemeenten. De UCL heeft

een kaart opgemaakt waarop de gewenste wandelpaden staan. Deze kaart bevat de ontwikkelingen (voor voetgangers en fietsers) van een oost-westelijke weg langsheen de grenzen van de gewesten om zo de verbinding tussen de vallei van Woluwe en het plateau van de gemeente Kraainem te verbeteren zonder de Hippokrateslaan te hinderen.

- Verbetering van de kwaliteit van de voetpaden binnen de site (verlichting, kruisingen...) en de ontwikkeling van duurzame voetgangerswegen ontstaan door het passeren van voetgangers: Metro Kraainem - Woluwe Sportcenter, Mounierlaan Tuin Martin V, Campanile - EPHEC - CREB.
- Verbetering van de bewegwijzering voor gebruik door voetgangers, markering fietsroutes op en rond de site.
- Een voetgangerspad aanleggen naar Woluwedal (passend binnen een toekomstvisie waarin de tram 94 de halte Thiry-Woluwe zal bedienen).
- **Parkeren**
 - Het parkeren betalend maken voor medewerkers en studenten. Dit beleid zou beantwoorden aan de vrees voor de vermindering van parkeerplaatsen in ten gevolge van de toekomstige bouwprojecten. Het kan degenen die gemakkelijk zonder wagen kunnen komen van gedachten doen veranderen. Bovendien zou deze bijdrage de kosten van het onderhoud van parkeergarages kunnen dekken. Het probleem is dat de UCL geen alternatieve "gratis parking op afstand" (van de site) heeft. Het parkeerbeleid zou problemen kunnen brengen voor de naburige woonwijken.
 - Verminderen van de gratis parkeertijd tot twee uur (parking Mounier)
- **Carpooling**
 - Ontwikkeling van een systeem dat de personen die hetzelfde woon-werk traject doen én dezelfde uren hebben, met elkaar in contact kan brengen. Aangepaste infrastructuur voor carpooling aanbrengen.
- **Sensibilisering en informatie**
 - Informatiecampagne aan elke ingang van de campus. Verdeling van informatie over de mobiliteit via de internetsite en de valven.

Ziekenhuizen Saint-Luc (BVP, 2004, Actualisation en 2009 & Workshop)

Fase 1 – Diagnose

- **Personeel en organisatie**

De ziekenhuizen van Saint-Luc geven werk aan 5011 personen (op 1 juni 2008), waarvan 69% met de wagen naar het werk komt (212 bedrijfswagens), 22% met OV, 5% te voet, 3% met de fiets³⁰.

Het belangrijke aandeel van verplaatsingen met de wagen wordt veroorzaakt door de verschoven werkuren.

- Te voet en per fiets

De site toont een dicht netwerk aan van voetpaden. De groene wandeling ligt dicht bij de klinieken van Saint-Luc.

Het Woluwedal, Vanderveldelaan en Wezembeeklaan zijn uitgerust met fietsstroken. De Mounierlaan en Hippokrateslaan zijn vrij gevaarlijk voor fietsers, het verkeer is er immers vrij intensief en soms snel.

Twee overdekte en beveiligde parkeergarages zijn beschikbaar voor het personeel. Ze hebben 66 plaatsen. Voor de bezoekers zijn enkele niet-overdekte parkeerplaatsen voor fietsen voorzien voor de klinieken van Saint-Luc.

Vier fietsen zijn beschikbaar voor de werknemers.

- OV

De ziekenhuizen van Saint-Luc liggen in een zone B qua bereikbaarheid met OV. Ze worden bediend door het metrosation Alma en twee MIVB buslijnen (42 en 79) die voor of dicht bij de ingang van de Ziekenhuizen halt houden. Iets verder stoppen MIVB lijnen (76 en 77) en bussen van De Lijn (315, 316, 317, 352, 359, 659), alsook de conforto bis.

- Wagens en parkeren

Het bereik van de klinieken van Saint-Luc is gemakkelijk per wagen. De site ligt dicht bij de E40 (via Woluwedal) en de Ring (via de Wezembeeklaan/Vanderveldelaan).

Het verlenen van 24/24u service in een ziekenhuis 24/24 vereist personeel dat werkt in gevarieerde shiften. Het is daarom moeilijk om alternatieve vervoerswijzen voor particulier vervoer, zoals carpoolen, te bevorderen.

De parking 'Hippokrates' heeft 611 parkeerplaatsen, en is bestemd voor de bezoekers van de klinieken. Deze parking is betalend (1€/uur) en wordt beheerd door City Parking.

Parkeren voor het personeel is gratis en omvat ongeveer 1121 parkeerplaatsen. Meer dan 2000 vergunningen werden reeds afgeleverd. De parkings zijn verzadigd.

Fase 2 – Gerealiseerde acties (voor of ten gevolge van BVP)

³⁰ Gegevens uit 2004.

- Realisatie van een Vervoersplan en het opzetten van een werkgroep. De objectieven van dit plan is om parkeerproblemen te verminderen, alternatieven van individueel vervoer naar voren te brengen en informatie en communicatie van het intranet te verspreiden.
- Realisatie van een toegangsplan van de klinieken.
- Sensibiliseringscampagne voor carpooling, realiseren van een database van voor interne carpooling, aankondigingen ophangen mbt carpooling aan de valven of in het intern dagblad.
- Organisatie van een mobiliteitsweek gereserveerd voor eht OV in samenwerking met de MIVB en de NMBS.
- Plaatsen van informatie over de alternatieven voor individueel wagentransport op het intranetluit mobiliteit.
- Fietsvergoeding van 0.15 €/km, zelfs indien ze op minder dan 4 km van het werk wonen.. De personen die hieraan meedoen krijgen een eigen fietsparkeerplaats toegewezen.
- Nieuwe overdekte fietsenstallingen dicht bij de crèche (naast de parkeerplaats aan de personeelsingang)
- Vergoeding tot 75% (patronaal gedeelte) aan het personeel voor het personeel voor het woon-werkverkeer, op voorwaarde dat ze op meer dan 4km van het werk wonen.
- Realisatie van een multimodale bereikbaarheidsfiche in samenwerking met de ziekenhuizen Saint-Luc en de MIVB.
- Sensibilisering via de interne communicatie en ontwikkeling van een intranetsite om te informeren over het OV (uurregeling, plannen), carpooling (inschrijvingsformulier), bereikbaarheidsplan...

Fase 2 – Actieplan en wensen

- OV
 - Verdrag van derde betaling met de OV bedrijven (NMBS, MIVB, De Lijn), dat het mogelijk maakt woon-werk verplaatsingen gratis te maken voor de werknemers, ook voor degenen die op minder dan 5km wonen.
 - Verbeteren van de signalisatie naar de haltes van het OV.
- Te voet / Per fiets
 - Inrichting van fietsstructuren (douches, fietsparking).

Inrichten van een beveiligd fietspad voor de fietsers in de Emmanuel Mounierlaan en de Hippokrateslaan.