

# **GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE**

## **FASES 2 & 3: SCENARIO VOOR EEN DUURZAME MOBILITEIT**

September 2013

---



## INHOUDSTAFEL

INHOUDSTAFEL	2
INLEIDING	7
UITWERKING VAN EEN SCENARIO VOOR DUURZAME MOBILITEIT	8
PRINCIPES	10
<b>1. Principe– op weg naar een "multimodale" visie</b>	11
<b>2. Hiërarchische indeling van wegen</b>	12
2.1. Ter herinnering: de uitdagingen	12
2.2. Basis voor de denkoefening - Voorstel van de plannen GewOP en IRIS II	12
2.3. Evolueren naar een wegenhiërarchie die beantwoordt aan de doelstellingen van de gemeente	13
<b>3. Categorieën van wegen op basis van toegelaten maximumsnelheid</b>	15
3.1. Inrichting van de zones 30	16
3.2. Fasering van de implementatie van het zone 30-plan	16
<b>4. Verkeersplan en infrastructuuringrepen</b>	17
4.1. Kruispunten die heringericht moeten worden	18
4.2. Wijzigingen aan rijrichting	19
4.2.1. Maartlaan	19
4.2.2. Herbert Hooverlaan	19
4.2.3. Henri Dietrichlaan	19
ZACHTE VERPLAATSINGSWIJZEN	21
<b>1. Voetgangersplan</b>	22
1.1. Visie en principes aan de basis van het voetgangersplan	22
1.2. In de praktijk	22
1.2.1. Degelijk onderhoud van voetgangerswegen	23
1.2.2. Kwaliteitsvolle voetpaden	23
1.2.3. Creëren van nieuwe trajecten	23
1.2.4. Specifieke bewegwijzering	23
1.2.5. Maatregelen ten gunste van personen met een beperkte mobiliteit	23
1.2.6. Toeristische wandelroutes ontwikkelen	24
<b>2. Fietsplan</b>	24
2.1. Visie en principes aan de basis van het fietsplan	24
2.2. In de praktijk	25
2.2.1. Gemeentelijk fietsnetwerk	25
2.2.2. Fietsinfrastructuur en -inrichtingen	25
2.2.3. Parkeermogelijkheden voor fietsers	27



	28
OPENBAAR VERVOER	28
<b>1. Versterken van het bestaande netwerk</b>	30
1.1. Visie en principes die aan de basis liggen van de versterking van het net	30
1.2. In de praktijk	30
1.2.1. Versterken van de capaciteit door de frequentie te verhogen	30
1.2.2. Verbeteren van de commerciële snelheid en stiptheid	31
1.2.3. Inrichting van de haltes	32
<b>2. Reorganisatie van de structuur van het net</b>	33
2.1. Visie en principes aan de basis van de netstructuur voorgesteld in het OV-plan	33
2.2. In de praktijk:	34
2.2.1. Trajectwijzigingen	34
PARKEREN	37
<b>1. Plan voor gereguleerd parkeren</b>	38
1.1. Visie en principes aan de basis van het parkeerplan	38
1.2. In de praktijk:	39
1.2.1. Fase 1 – 0 tot 3 jaar	39
1.2.2. Fase 2 – 3 tot 6 jaar	39
1.2.3. Bijkomende maatregelen inzake parkeren	40
VERVOER EN LEVERING VAN GOEDEREN	42
<b>1. Visie en principes die aan de basis liggen van de maatregelen voor het vervoer en de levering van goederen</b>	43
<b>2. In de praktijk</b>	43
2.1. Leveringszones	43
2.2. Signalisatieplan	44
2.3. Parkeerplan voor vrachtwagens	44
2.4. Toegankelijkheidsplan	44
SYSTEMEN DIE EEN ALTERNATIEF BIJEN BIEN VOOR INDIVIDUEEL AUTOVERKEER	45
<b>1. Alternatieven</b>	46
1.1. Visie en principes die aan de basis liggen van de ontwikkeling van alternatieven	46
1.2. In de praktijk	46
1.2.1. Autodelen	46
1.2.2. Privaat autodelen	47

1.2.3.	Villo	47
1.2.4.	Taxi's	48
1.2.5.	Taxis Collecto	48
<b>2.</b>	<b>Intermodaliteit</b>	<b>48</b>
2.1.	Visie en principes die aan de basis liggen van het stimuleren van intermodaliteit	48
2.2.	In de praktijk	49
2.2.1.	Intermodaliteit auto - openbaar vervoer	49
2.2.2.	Intermodaliteit fiets - openbaar vervoer	49
2.2.3.	Intermodaliteit openbaar vervoer - openbaar vervoer	49
2.2.4.	Roodebeek als intermodaal knooppunt	50
BEGELEIDENDE MAATREGELLEN		51
<b>1.</b>	<b>Bewustmaking en communicatie</b>	<b>52</b>
1.1.	Overleg en coördinatie	52
1.2.	Informatie en bewustmaking	52
<b>2.</b>	<b>Controlemaatregelen en repressieve maatregelen</b>	<b>52</b>
<b>3.</b>	<b>Evaluatietool</b>	<b>53</b>
GEOGRAFISCH GEDEELTE		54
<b>1.</b>	<b>Roodebeek</b>	<b>56</b>
1.1.	Voetgangers en fietsers, van groot belang voor de intermodaliteit	57
1.2.	Beheer eindhalte tram en relatie met de andere vervoerswijzen	58
1.3.	Beheer van het autoverkeer	58
Terugbrenging naar één baanvak aan P. H. Spaak		58
1.3.1.	Bereikbaarheid van het P&R-parkeerterrein	58
1.3.2.	Toegankelijkheid van de J. Brellaan voor het autoverkeer	58
1.3.3.	Inrichting van het kruispunt P.H. Spaak / J. Brel als hoofdkruispunt	58
1.3.4.	Inrichting van het kruispunt Roodebeeksesteenweg / Sint-Lambertusstraat als lokaal kruispunt	58
1.3.5.	Regelen verlaten buszone met verkeerslicht	59
1.3.6.	Gecoördineerde werking kruispunten	59
<b>2.</b>	<b>Woluwe Shopping Center</b>	<b>60</b>
2.1.	Toegankelijkheidsprincipe van het WSC om het verkeer in de Sint-Lambertusstraat te verminderen	61
2.1.1.	Reorganisatie van de WSC-ingangen voor het autoverkeer	61
2.1.2.	Bewegingen op de Woluwelaan om het WSC met de auto te bereiken/verlaten	61
2.2.	Te voet naar het Woluwe Shopping Center	62
2.2.1.	Bescherming van de voetgangers aan de kruispunten door een aangepaste verkeerslichtenregeling	62
2.2.2.	Beveiliging van voetgangerstrajecten rond het WSC	62
2.3.	Herinrichting van het Sint-Lambertusplein en de Sint-Lambertusstraat	62
2.3.1.	Herinrichting van het Sint-Lambertusplein	62
2.3.2.	Smaller zuidelijk gedeelte van de Sint-Lambertusstraat	63
2.3.3.	Breder noordelijk gedeelte van de Sint-Lambertusstraat	63
2.4.	Aanvullende maatregelen	64
<b>3.</b>	<b>Georges Henrilaan</b>	<b>65</b>
3.1.	Verplaatsingen zachte weggebruikers en inrichting openbare ruimte	66
3.2.	Leveringen	66

3.2.1.	Locaties leveringszones	66
3.2.2.	Actieve periode leveringszones	69
3.3.	Parkeren	69
<b>4.</b>	<b>de Broqueville</b>	<b>71</b>
4.1.	Algemeen profiel verkeersader de Broquevillelaan	72
4.2.	Inrichting van de oversteekplaatsen voor voetgangers	72
4.3.	Kruispunt de Broqueville / Slegers / Joséphine-Charlotte	73
4.4.	Kruispunt de Broquevillelaan / Tomberg / Pauwels	73
4.5.	Rotonde Werkzaamheidstraat	74
<b>5.</b>	<b>Whitlock / Dietrich</b>	<b>75</b>
5.1.	Herinrichting Dietrichlaan	76
5.2.	Herinrichting van de Brand Whitlocklaan	76
5.3.	Inrichting van het kruispunt Dietrich / Whitlock	77
<b>6.</b>	<b>UCL / Saint-Luc</b>	<b>78</b>
6.1.	De site bereiken via zachte verplaatsingswijzen	79
6.1.1.	Infrastructuur voor fietsers	79
6.1.2.	Voetgangersnetwerk op de site dat aansluit op de externe netwerken	80
6.2.	Bereikbaarheid van de site met het openbaar vervoer	81
6.3.	Bereikbaarheid via systemen die alternatief bieden voor individueel autogebruik	81
6.4.	Organisatie van het wegennet	82
6.5.	Beheren van de verkeersstromen op de as Wezembeecklaan / Vanderveldelaan	82
6.5.1.	Gecoördineerde werking kruispunten	82
6.5.2.	Omleiding van de verkeersstromen	83
6.6.	Herinrichting van de toegangskruispunten naar de UCL-site	83
6.6.1.	Kruispunt Woluwelaan / Hippokrateslaan	83
6.6.2.	Kruispunt Mounierlaan / Vanderveldelaan	84
6.6.3.	Kruispunt Debeckerlaan / Vanderveldelaan	84
6.6.4.	Kruispunt Mounierlaan / Hippokrateslaan	84
6.6.5.	Kruispunt Mounierlaan – Kimweg	84
6.7.	Mobiliteitsplan	85
<b>7.</b>	<b>Voot / Weggevoerden</b>	<b>86</b>
7.1.	Herinrichting van het Weggevoerdenplein	87
7.2.	Kiss-and-ride-zone voor de school	87
7.3.	Kiss-and-ride-zone langs de Woluwelaan	87
7.4.	Schoolbuszone langs de Woluwelaan	88
7.5.	Voetgangerstrajecten tussen iets verder gelegen parkeerzones en de school	88
7.6.	Infrastructuurmogelijkheden voor zachte weggebruikers benutten	88
<b>8.</b>	<b>Hof ten Berg</b>	<b>89</b>
8.1.	Kiss-and-ride-zones	90
8.2.	Aanleg van een schoolbussenparking in de Sasstraat	90
<b>9.</b>	<b>Thiry / E40</b>	<b>91</b>
9.1.	Eindhalte tramlijn 94	92
9.2.	Intermodaliteit met het gewestelijk expresnet	92
<b>10.</b>	<b>Tweehuizenweg</b>	<b>93</b>
10.1.	Berlijnse kussens	94
10.2.	Oversteekplaatsen voor voetgangers	94

ACTIEPLAN	95
1. Voorlopige kalender	96
2. Betrokken actoren	96
3. Vereiste middelen	96
4. Gerelateerde maatregelen	97
5. Andere instrumenten voor de ondersteuning van de implementatie	97
5.1. Begeleidende groep implementatie GMP	97
5.2. Informatie- en communicatiecel	97
5.2.1. Organiseren van regelmatige bijeenkomsten	97
5.2.2. Informatie verstrekken over bestaande mobiliteitsmaatregelen	98

## **INLEIDING**

In de tweede fase van het gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) wordt een scenario voor duurzame mobiliteit ontwikkeld dat vervolgens kan fungeren als referentiekader. Dit scenario omvat een geheel van acties/maatregelen die beantwoorden aan de doelstellingen die werden bepaald in fase 1 van het GMP.

In het eerste deel van dit rapport wordt het Mobiliteitsplan voorgesteld. Dit plan ontvouwt zich als een organisatieplan voor de verkeers- en parkeerbewegingen en specificeert voor elke verplaatsingswijze telkens het netwerk en een geheel van maatregelen om de verkeers- en parkeerbehoeften beter te beheren en een vlotte werking van de diverse netwerken te waarborgen.

Het actieplan wordt uiteengezet in het tweede deel van dit rapport. Daarin wordt ook de concrete uitwerking van de acties/maatregelen toegelicht, met name de middelen die vereist zijn voor de implementatie en de verwachte uitvoeringsplanning.

Een bij dit rapport gevoegde atlas beschrijft alle maatregelen aan de hand van individuele actiefiches. Die fiches vermelden in detail voor elke actie de doelstellingen, een korte beschrijving, en de actoren die betrokken zijn bij de verwezenlijking ervan.

# **UITWERKING VAN EEN SCENARIO VOOR DUURZAME MOBILITEIT**



Het scenario voor duurzame mobiliteit valt uiteen in acties/maatregelen waarvan de uitvoering gepland is op korte, middellange en lange termijn, en die als doel hebben de vastgelegde doelstellingen te realiseren en optimaal te beantwoorden aan de eerder (in fase 1 van het GMP) vastgestelde uitdagingen. De belangrijkste acties worden beschreven in een individuele actiefiche (zie bijlage).

De uitwerking van een scenario voor duurzame mobiliteit bestaat uit drie delen:

- Deel 1: Principes

De principes definiëren de organisatie, structuur en hiërarchie van het netwerk van wegen.

- Deel 2: Gedetailleerd plan van de organisatie van de verkeers- en parkeerstromen

Dit plan beschrijft de maatregelen die geïmplementeerd moeten worden om de eerder vastgestelde principes en doelstellingen te verwezenlijken.

Het valt uiteen in twee delen.

In een eerste deel worden de te ondernemen acties behandeld vanuit een thematische invalshoek op mobiliteit, met een gedeelte actieve verplaatsingswijzen, een gedeelte openbaar vervoer en een gedeelte parkeren.

In het tweede deel beschrijft het plan de uit te voeren acties vanuit een specifieke geografische invalshoek, per zone, en dit vanuit een "multimodale" visie (integratie van de diverse verplaatsingswijzen) die oog heeft voor alle gebruikers van de openbare ruimte.

- Deel 3: Actieprogramma

# PRINCIPES

Dit gedeelte van het rapport definieert de grote principes die het mogelijk maken om het mobiliteitsplan ten uitvoer te brengen – de organisatieprincipes en de structuur van het netwerk voor elke verplaatsingswijze of "modus", en dit op gemeentelijke schaal. Het ontwerpen van een richtschema is een noodzakelijke stap om te beantwoorden aan de doelstellingen inzake toegankelijkheid, levenskwaliteit en verkeersveiligheid.

## 1. Principe – op weg naar een "multimodale" visie

In het kader van een mobiliteitsplan is het opportuun om elke vervoers- of verplaatsingswijze te bevorderen voor het type verplaatsingen waarvoor ze zich bij uitstek leent.

- **Te voet**

Verplaatsingen te voet zijn bij uitstek aangewezen voor korte afstanden. Men moet er dan ook voor zorgen dat mensen zich op een gebruiksvriendelijke en veilige manier te voet kunnen verplaatsen. Om dat te realiseren, moet er een ononderbroken netwerk van voetgangersroutes worden ontwikkeld.

De basisdoelstelling van het voetgangersplan is kwaliteitsvolle voetgangerstrajecten aan te bieden die ertoe uitnodigen om zich dagelijks te voet te verplaatsen.

- **Met de fiets**

De fiets leent zich uitstekend voor verplaatsingen tot zowat 5 kilometer. Om deze verplaatsingswijze te stimuleren, dient men veilige en aangename fietstrajecten uit te stippelen.

De basisdoelstelling van het fietsplan is het aanreiken van een fietsnetwerk dat fietsers garandeert dat ze zich op een veilige manier kunnen verplaatsen en dat fietsen aanmoedigt.

- **Openbaar vervoer**

Het openbaar vervoer is van groot belang voor mensen die niet over een gemotoriseerd voertuig beschikken. Het openbaarvervoersnet dient dan ook een dienstverlening aan te bieden die vlotte verplaatsingen mogelijk maakt in de gemeente en naar de zogenaamde POI's (points-of-interest, nuttige plaatsen). In het kader van duurzame mobiliteit moet het openbaar vervoer ook bijdragen tot een verschuiving weg van individueel autogebruik. Het is dus belangrijk om te zorgen voor een aantrekkelijk en efficiënt openbaarvervoersnetwerk.

De basisdoelstelling van het openbaarvervoersplan is de ontwikkeling van een openbaarvervoersnet dat een vlotte bereikbaarheid en toegankelijkheid waarborgt voor iedereen in de gemeente.

- **De auto**

De eigen auto blijft onmisbaar voor bepaalde soorten verplaatsingen en ook voor verplaatsingen waarvoor het openbaar vervoer geen toereikend alternatief biedt. De alomtegenwoordigheid van auto's genereert echter ook hinder (korte verplaatsingen, etc.) en leidt tot een verzadiging van het wegennetwerk alsook parkings en heeft ook negatieve gevolgen voor de levenskwaliteit binnen een gemeente alsook voor de ontwikkeling van meer milieuvriendelijke vervoersmodaliteiten.

De basisdoelstelling van het plan voor individueel autoverkeer is ervoor te zorgen dat het autoverkeer op een veilige manier kan verlopen en de hinder in woonwijken wordt beperkt, door een klare kijk te bieden op de hiërarchie van de wegen (hoofdwegen, secundaire of lokale wegen).

- **Naar intermodaliteit en multimodaliteit**

Om te zorgen voor complementariteit tussen de verschillende vervoerswijzen, is het belangrijk zogenaamde punten van intermodaliteit te ontwikkelen, zowel tussen auto's en openbaar vervoer als tussen fietsers of voetgangers en openbaar vervoer.

Het is ook belangrijk om voor de diverse vervoerswijzen de toegankelijkheid van nuttige plaatsen binnen de gemeente te versterken, hoofdzakelijk met het oog op het stimuleren van de "actieve" of "zachte" verplaatsingswijzen en het openbaar vervoer. In het streven naar een multimodale visie, moet de gebruiker om te beginnen een keuze kunnen maken tussen diverse verplaatsingswijzen die competitief zijn op het vlak van veiligheid en trajecttijd.

## 2. Hiërarchische indeling van wegen

### 2.1. Ter herinnering: de uitdagingen

Doorgaand verkeer op wegen die daarvoor niet geschikt zijn, is vaak een bron van hinder. Het hiërarchisch indelen van wegen in diverse categorieën kan een antwoord bieden op die problematiek. De inrichting van een weg moet zijn functie aangeven en de globale "leesbaarheid" van het wegennet bevorderen.

### 2.2. Basis voor de denkoefening - Voorstel van de plannen GewOP en IRIS II

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft een plan opgesteld waarin een hiërarchie wordt opgemaakt van de diverse wegen. Het plan structureert het netwerk door wegen in te delen in een bepaald organisatieniveau, waarbij elk niveau een specifieke functie heeft (doorgaand verkeer, plaatselijk verkeer, ...).

De functie van de weg hangt samen met de manier waarop hij is ingericht. Deze hiërarchische indeling fungeert als referentie voor de organisatie van de verkeersstromen en voor de aanpassingen die in de toekomst noodzakelijk zijn.

Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOp – 2002) definieert een hiërarchie op gewestniveau (autosnelweg, grootstedelijke weg, hoofdweg, interwijkenweg en wijkweg),. IRIS II voegt daaraan een meer lokale hiërarchie toe, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen wijkverzamelwegen en plaatselijke wegen.

In de onderstaande tabel worden de kenmerken weergegeven van de diverse hiërarchische niveaus.

Hiërarchisch niveau	Type verkeer	Theoretische snelheid
autosnelweg	doorgaand verkeer	> 70 km/u

hoofdstedelijkeweg	doorgaand verkeer	50-70 km/u
hoofdweg	doorgaand en plaatselijk verkeer	50 km/u
interwijkenweg	plaatselijk verkeer	50 km/u
wijkverzamelweg	verzamel functie en plaatselijk verkeer	30 km/u
wijkweg	uitsluitend plaatselijk verkeer	30 km/u

Tabel1: hiërarchie van wegentypes met hun kenmerken

### 2.3. Evolueren naar een wegenhiërarchie die beantwoordt aan de doelstellingen van de gemeente

Zie kaart nr. 1 – Structuurplan wegennetwerk

De illustratie van het structuurplan wegennetwerk op kaart nr. 1 toont de gekozen hiërarchie en de trajecten waarlangs het verkeer beperkt dient te worden.

Op basis van het voorstel in het GewOP en het IRIS II-plan dienen aanpassingen te worden aangebracht om de doelstellingen te verwezenlijken die gedefinieerd worden in het gemeentelijk mobiliteitsplan van Sint-Lambrechts-Woluwe.

Een mobiliteitsstudie zal uitgevoerd worden in het kader van de uitvoering van het Richtschema van de herinrichting van het uiteinde van de E40 naar een stedelijke laan. Binnen dit kader zal de overschakeling van de Maartlaan naar een éénrichtingsbaan geëvalueerd worden.

We noteren dat een mobiliteitsstudie geen mandaat heeft om de hiërarchie van de wegen aan te passen, maar in deze richting voorstellen aanreikt in functie van het huidige gedrag van automobilisten en te bereiken objectieven door de uitvoering van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan.

De hiërarchische statuswijzigingen voorgesteld in het Gemeentelijk Mobiliteitsplan vloeien voort uit de typologie van de wegen, hun locatie in het netwerk, hun functie en de verkeersveiligheid.

De volgende tabel vat de classificatie der wegen samen voor de wegen die niet lokaal zijn:

Weg	IRIS II-plan	GewOP	GMP
Snelweg E40	hoofdstedelijke weg	snelweg	hoofdstedelijke weg
T. de Cuyperstraat – stuk tussen J. Brellaan en Roodebeeksesteenweg	verzamelweg	lokale weg	lokale weg
Marcel Thiry laan	hoofdweg	hoofdweg	hoofdweg
T. de Cuyperstraat – stuk tussen J. Brellaan en M. Thiry laan	interwijkweg	interwijkweg	interwijkweg
J. Brellaan	interwijkweg	lokale weg	interwijkweg
Spirulinestraat & Roodebeeksesteenweg	interwijkweg	interwijkweg	lokale weg
Woluwelaan	hoofdstedelijke weg	hoofdstedelijke weg	Hoofdstedelijke weg

de Broquevillelaan & Hymanslaan & Vanderveldelaan	hoofdweg	hoofdweg	Hoofdweg
Dumontlaan	interwijkweg	interwijkweg	interwijkweg
Stokkelsesteenweg	interwijkweg	interwijkweg	interwijkweg
Tomberg & Vootstraat	interwijkweg	interwijkweg	interwijkweg
Tweehuizenweg	lokale weg	lokale weg	interwijkweg
Roodebeeksesteenweg – stuk tussen T. de Cuypersstraat en Tweehuizenweg	verzamelweg	lokale weg	lokale weg
Vervloesemstraat & Roodebeeksesteenweg & Meilaan	interwijkweg	interwijkweg	interwijkweg
Roodebeeksesteenweg – stuk tussen Meilaan & Heydenberglaan	verzamelweg	lokale weg	lokale weg
Heydenberglaan & Roodebeeksesteenweg – stuk tussen Heydenberglaan & Maartlaan	verzamelweg	lokale weg	verzamelweg
Georges Henrilaan	interwijkweg	interwijkweg	interwijkweg
Kerselarenlaan	interwijkweg	interwijkweg	interwijkweg
Ridder Koninglaan & Gribaumontlaan	interwijkweg	interwijkweg	interwijkweg
Weggevoerdenstraat	verzamelweg	lokale weg	lokale weg

De wegen die van categorie veranderen volgens het rapport van het GewOP en/of het IRIS II plan zijn de volgende:

- Inrichting van het einde van de E40 als grootstedelijke weg; classificatie dus van deze weg als grootstedelijke weg.
- De Weggevoerdenstraat wordt geclassificeerd als plaatselijke weg, gezien de aard en configuratie ervan.
- Het bovenste gedeelte van de Roodebeeksesteenweg (vanaf de Vervloesemstraat), en een gedeelte van de Theodore de Cuypersstraat (tussen de Roodebeeksesteenweg en de Jacques Brellaan) hebben een plaatselijk karakter. Er werden bijgevolg aanpassingen uitgevoerd om dit karakter te benadrukken.
- De Spirulinastraat en het onderste deel van de Roodebeeksesteenweg werden geclassificeerd als plaatselijke wegen. In overeenstemming wordt de Jacques Brel laan, met dubbele rijrichting, ingeschreven als interwijkenweg om de continuïteit te garanderen met de interwijkenweg T. de Cuypersstraat. Deze maatregel past in het plan om het kruispunt Cours H. Spaak – J. Brel laan als hoofdkruispunt te beschouwen en het kruispunt Roodebeek / Sint-Lambertusstraat terug te schalen naar lokaal kruispunt.
- Het stuk van de stoep van de Roodebeeksesteenweg tussen het Verheylewhegen-plein en de Heydenberglaan is onlangs gerenoveerd om doorgaand verkeer om te ontmoedigen. Dit stuk weg is thans geclassificeerd als lokale weg.

- De Tweehuizenweg is geclassificeerd als interwijkweg. Deze keuze is gebaseerd op het feit dat deze route wordt aanzien als de te kiezen weg om de wijken Sint-Lambrechts-Woluwe en Evere te verbinden. Na de sluiting van de Gulledele en de Attica-sstraat (niet weerhouden maatregel aangezien hij dient ter bescherming van de buurten Andromède, Capricorne en Sterrenbeelden tegen parallel verkeer met de snelweg), is de Tweehuizenweg momenteel de geprefereerde route om Evere te ontsluiten via de Grosjean tunnel. Deze maatregel laat toe om de Roodebeeksesteenweg als route te behouden en de buurt van Sterrenbeelden, een weg aangepast om het lokaal karakter van deze wegen in de verf te zetten. De Tweehuizensteenweg zal een specifieke inrichting verkrijgen om de snelheid van automobilisten die deze route nemen te beperken.
- De Heydenberglaan en het gedeelte Roodebeeksesteenweg tussen de Marslaan en de Heydenberglaan worden geclassificeerd als verzamelwegen. Deze maatregel wordt verklaard door de aanpassing van een wissel ter hoogte van de Marslaan, een project binnen het Richtschema van de zone Reyers.

Merk op dat de (wijk)verzamelwegen beschouwd moeten worden als een overgangmaatregel in de hiërarchie die beschreven wordt in het IRIS II-plan. Ze zullen geleidelijk aan afgeschaft worden naarmate een globale verkeersdaling zich in het gewest manifesteert.

Vandaag stemt de reële situatie op het gemeentelijk grondgebied niet overeen met het hiërarchisch plan dat geïllustreerd wordt op kaart 1. In de diagnosefase werden er sluiptwegen geïdentificeerd. Het gemeentebestuur moet dus mikken op strikte maatregelen om de organisatie en hiërarchie van het wegennet te laten naleven door de automobilisten. De inrichting van de wegen en snelheidsbeperkingen moeten helpen om de structuur van het wegennet te laten respecteren.

### **3. Categorieën van wegen op basis van toegelaten maximumsnelheid**

Zie kaart nr. 2 – Zones 30-plan.

Zie projectfiche nr. 2.1.

In lijn met hun functie (doorgaand verkeer, plaatselijk verkeer, ...) moet men de wegen onderverdelen in klassen met een specifieke maximumsnelheid. Het snelheidsregime (20 km/u – 30 km/u – 50 km/u) van elke weg is rechtstreeks gekoppeld aan het hiërarchisch niveau dat aan de weg werd toegekend.

De implementatie van het zone 30-plan zal het mogelijk maken om het residentieel karakter van woonwijken opnieuw te beklemtonen, door de snelheid te verlagen en zowel de veiligheid van de weggebruikers als de levenskwaliteit voor de bewoners te verbeteren (minder hinder). In een zone 30 is het harmonieus naast elkaar bestaan van voetgangers, fietsers en automobilisten minder een probleem.

De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe is op dit vlak al zeer actief. In haar toekomstvisie voorziet de gemeente om van het volledige gemeentelijke grondgebied zone 30 te maken, met uitzondering van de interwijkenwegen en de hogere niveaus in de wegenhiërarchie (al bestaan er ook op die wegen wel zones 30 in de nabijheid van scholen en op baanvakken waar men de plaatselijke snelheid wil beperken voor een vlottere doorstroming). Deze doelstelling strookt

met het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP), dat voorziet om van alle plaatselijke wegen zones 30 te maken.

Het zone 30-plan, met de aaneenschakeling van de diverse zones 30 en de fasering van de implementatie, wordt weergegeven op kaart nr. 2. Een efficiënte implementatie van het zone 30-plan vereist de aanleg van fysieke inrichtingen in die zones, evenals controlemiddelen op de snelheidsbeperking. Het plan voorziet dan ook in meerdere interventiefases om de gemeente toe te laten de zones die geïmplementeerd worden op een afdoende manier in te richten. De implementatie van de zones 30 verloopt gespreid in de tijd en volgens de prioriteiten.

### **3.1. Inrichting van de zones 30**

De aanleg van elke zone 30 dient rekening te houden met twee aspecten:

- Het begin van de zone 30

Het begin van de zone 30 dient duidelijk herkenbaar te zijn door de configuratie van de plaats (bv. wegversmalling, andere wegbedekking) en/of door een fysieke inrichting (bv. verhoogde oversteekplaats voor voetgangers met hoekverbredingen van de voetpaden) om een soort toegangseffect te creëren of de automobilisten te laten vertragen.

Het begin van de zone dient verplicht aangegeven te worden met verticale signalisatie (verkeersbord F4), eventueel aangevuld met signalisatie op het wegdek.

- Binnen de zone 30

Ter hoogte van de kruispunten dienen aan de voetpaden hoekverbredingen/hoekuitstulpingen te worden aangelegd. In het wegdekgedeelte worden snelheidsremmende inrichtingen aangebracht.

Indien er zich in de zone een gewestelijke of gemeentelijke fietsroute bevindt of indien er bussen passeren, kan het nuttig zijn om de voorkeur te geven aan specifieke inrichtingstypes (bvb. Berlijnse kussens).<sup>1</sup>

### **3.2. Fasering van de implementatie van het zone 30-plan**

De implementatie van het zone 30-plan dient gefaseerd te verlopen, om de gemeente de kans te bieden de zones naar behoren in te richten en ze optimaal efficiënt te maken.

#### *Fase 1 – 1 tot 3 jaar*

In de drie eerste jaren van de implementatie van het zone 30-plan op het gemeentelijk grondgebied zal men zich toespitsen op de zones met de hoogste onveiligheid en de meeste snelheidsovertredingen. Er dient ook gewaakt te worden over de continuïteit van de ingerichte zones om de automobilisten in staat te stellen de structuur van het netwerk te begrijpen aan de hand van een logische inrichtingswijze die een goede leesbaarheid van de zones 30 waarborgt.

De onderstaande zones zullen met voorrang worden aangelegd:

---

<sup>1</sup> De aanleg van Berlijnse kussens is af te raden in straten waarvan de breedte van de rijweg minder dan 6 meter bedraagt. Men kan dan voor andere snelheidsremmende inrichtingen kiezen, zoals een verkeersplateau.



- De wijken in de nabijheid van de de Broquevillelaan en de Paul Hymanslaan (wijk Slegers, wijk Tomberg) en die de impact zouden kunnen voelen van het heraanlegproject dat één rijstrook in elke rijrichting wil invoeren langs deze as. De aanleg van een zone 30 in de Terkamerenstraat en de aanpalende straten is momenteel trouwens in uitvoering, in samenwerking met de gemeente Sint-Pieters-Woluwe.
- De Mounierlaan (momenteel ingericht als een zone 30 met als doel de veiligheid voor voetgangers op deze as te garanderen): hier zal een fietssuggestiestrook aangebracht worden, evenals ter hoogte van de oversteekplaats voor voetgangers tussen het parkeerterrein en de ingang van het ziekenhuis in de Hippokrateslaan en in een deel van de Adenauerlaanlaan en de Veldkapelgaarde.

#### *Fase 2 & 3 – 3 tot 9 jaar*

We merken op dat de aanleg van zones 30 in de Hippokrateslaan, de Palestrelaan en de Kimweg besproken moet worden met het UZ Saint-Luc, en dit in verband met de trajecten die gevolgd worden door de urgentievoertuigen.

Om een paar voorbeelden te noemen, zullen de volgende wegen worden aangelegd als zone 30:

- Sint-Lambertusstraat: de ontwikkeling van deze as moet automobilisten ontmoedigen om deze as op het WSC aan te sluiten, en de levenskwaliteit op de weg te verbeteren.
- De wegen van het gebied tussen de Meilaan en de Roodebeekse Steenweg in de omgeving van de Maartlaan om het gebied te beschermen na de herontwikkeling van het einde van de E40 in stedelijke boulevard.
- De wijk Hof Ten Berg waar de aanwezigheid van de Europese School een verbetering van de veiligheid noodzaakt.

Naast de zones 30, is de gemeente al begonnen met de uitvoering van woongebieden. Dit is het geval voor de Kapellaan en het deel van de Kroninglaan waar er zich een kribbe bevindt alsook de Prins Boudewijn school. Andere woongebieden zullen op de middellange en lange termijn, bijvoorbeeld zoals deze op het gebied 'Windmolenberg / Lindenberg' en de residentie 'Van Ryn en Lagasse' zullen ontwikkeld worden.

Het Sint-Lambertusplein zelf zal voetgangerszone worden in het kader van het herinrichtingsproject van het plein.

## **4. Verkeersplan en infrastructuuringrepen**

Zie: kaart nr. 3 - Verkeers- en inrichtingsplan

Om aan de automobilisten de hiërarchie van de wegen duidelijk te maken, en de organisatie van het netwerk die eruit voortvloeit, kunnen we steunen op twee soorten maatregelen:

- Maatregelen voor de regeling van het verkeer (rotondes, verkeerslichten, ...) aan de kruispunten en specifieke inrichtingen bedoeld om het verkeer te organiseren en te loodsen via aangepaste wegen met de juiste functie/bestemming voor het type verkeer in kwestie. Verkeersinfrastructurele maatregelen maken het mogelijk de veiligheid van kruispunten die vandaag als problematisch worden beschouwd, te verhogen. Onveilige situaties kunnen een

reden zijn waarom automobilisten een ander traject kiezen. Een aangepaste en veiligere inrichting, die de capaciteit van het kruispunt bijstuurt, zou automobilisten moeten stimuleren om hun gewoontes aan te passen en voor trajecten te kiezen met de juiste weghiërarchie, afgestemd op het type verkeer in kwestie (doorgaand verkeer, plaatselijk verkeer, enz.).

- Het wijzigen en/of verbieden van rijrichtingen, om bepaalde trajecten af te raden en de diffusie van verkeer in woonwijken tegen te gaan (obstakels, alternerend verkeer, lussen die tot een omweg verplichten, ...).

Merk op dat de hulpdiensten van ziekenhuizen en de brandweer de 'Kimweg' en de 'Hippokrateslaan' (in beide verkeersrichtingen) gebruiken als aansluiting op de regionale wegen voor Brussel en Vlaanderen. Daarom dienen bijzondere maatregelen (verkeersdrempel, eenrichtingsverkeer, enz.) vermeden te worden om de doorgang van hulpdiensten niet te belemmeren.

#### **4.1. Kruispunten die heringericht moeten worden**

- 1) Wezembeeklaan / Mounierlaan / Prins Regentlaan (*cfr. geografische zone nr. 6 "UCL / Saint-Luc"»*)
- 2) Vanderveldelaan / Dumontlaan / Veldkapellaan (*cfr. geografische zone nr. 6 "UCL / Saint-Luc"*)
- 3) Woluwelaan / Hippokrateslaan (*cfr. geografische zone nr. 6 "UCL / Saint-Luc"*)
- 4) Hippokrateslaan / Mounierlaan (*cfr. geografische zone nr. 6 "UCL / Saint-Luc"*)
- 5) de Broquevillelaan / Hymanslaan / Tombergstraat (*cfr. geografische zone nr. 4 "de Broqueville"*)
- 6) Brand Whitlocklaan / Dietrichstraat (*cfr. geografische zone nr. 5 "Dietrich / Whitlock"*)
- 7) Woluwelaan / Hymanslaan / Vanderveldelaan  
De herinrichting van dit kruispunt is voorzien in het kader van de verlenging van tramlijn 94 langs de Woluwelaan.
- 8) Woluwelaan / Vootstraat  
De herinrichting van dit kruispunt is voorzien in het kader van de verlenging van tramlijn 94 langs de Woluwelaan.
- 9) Woluwelaan / Stationsstraat van Woluwe  
De herinrichting van dit kruispunt is voorzien in het kader van de verlenging van tramlijn 94 langs de Woluwelaan.
- 10) Maartlaan / Roodebeeklaan  
De aanleg van een rotonde onder de E40 is voorzien in het kader van het richtschema RTBF/VRT. Dit project noodzaakt een herinrichting van het kruispunt Maartlaan en De Roodebeeksteenweg.
- 11) Wezembeeklaan / Grensstraat (*cfr. geografische zone nr. 6 "UCL / Saint-Luc"*)

12) Hymanslaan / Roodebeeksesteenweg / Jacques Brelaan (*cfr. geografische zone nr. 1 "Roodebeek"*)

13) Mounierlaan / Kimweg (vgl. geografisch gebied nr. 6 "UCL / Saint-Luc")

Merk op dat lichten uitzondering moet blijven tenminste op de lokale wegen. Echter, de betreffende bovenstaande kruispunten bevinden zich door een reorganisatie op regionale wegen, behalve het knooppunt Maartlaan / Roodebeeklaan.

## **4.2. Wijzigingen aan rijrichting**

Deze maatregelen vloeien voort uit een momenteel te intens doorgaand verkeer. Door eenrichtingsverkeer in te voeren, kan men trajecten die momenteel te veel worden gekozen, "onderbreken". De trajecten die momenteel kampen met intens doorgaand verkeer, zijn weergegeven op kaart nr. 1. We merken op dat het invoeren van eenrichtingsverkeer gepaard dient te gaan met het versmallen van de rijbaan, om overdreven snelheid te vermijden.

### **4.2.1. Maartlaan**

De Maartlaan wordt een eenrichtingsstraat in de richting van Sint-Lambrechts-Woluwe.

De reorganisatie van het net, en dan met name het herinrichtingsproject waarbij het einde van de E40 geherkwalificeerd wordt tot grootstedelijke weg, zal een directe impact hebben op de Maartlaan. Om verkeersoverlast te vermijden, dient de Maartlaan een eenrichtingsstraat te worden.

Het gunstigste scenario is eenrichtingsverkeer in de richting van Sint-Lambrechts-Woluwe. Automobilisten die van Evere komen en de Maartlaan willen nemen om naar Montgomery te rijden en daarbij Reyers te vermijden, worden zo immers verplicht om een lang parcours af te leggen langs kleine straatjes, aangezien de Reyerslaan enkel kan worden overgestoken ter hoogte van de Georges Henrilaan (vanuit het Vergoteplein, de Lambeaulaan en de Marie-Josélaan kan er enkel worden teruggekeerd in de richting van Reyers). Het omgekeerde scenario, het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Maartlaan in de richting van Evere, zou de automobilisten een interessante sluipteg bieden.

We noteren dat een Mobiliteitsstudie zal uitgevoerd worden in het kader van de uitvoering van het Masterplan van de Zone Levier 12 RTBF / VRT dat een herinrichting van het einde van de E40 voorziet naar stedelijke laan. Binnen dit kader zal het gevolg van het overschakelen naar éénrichtingsverkeer geëvalueerd worden en zal een overleg gehouden worden met de verschillende partners van de studie.

### **4.2.2. Herbert Hooverlaan**

In het gedeelte van de Herbert Hooverlaan tussen de Maartlaan en de Roodebeeksesteenweg wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd in de richting van de Maartlaan.

Deze maatregel moet bescherming bieden tegen het te drukke verkeer op het traject Vergoteplein – Herbert Hooverlaan – Sterrebeeldenlaan, dat momenteel door te veel bestuurders wordt gekozen om naar Evere te rijden en daarbij Reyers / Meiser te vermijden. Binnen dit kader zal het gevolg van het overschakelen naar éénrichtingsverkeer geëvalueerd worden bij de uitvoering van het Masterplan van de overloop van de E40 naar een stedelijke laan.

### **4.2.3. Henri Dietrichlaan**

In de Dietrichlaan wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd, waarbij de toegelaten rijrichting vertrekt vanuit de Brand Whitlocklaan. De keuze voor deze rijrichting heeft meerdere doelstellingen:

- Ze druist in tegen het traject vanuit het Josephine Charlotteplein naar de Stafhouder Braffortstraat, wat het doorgaand verkeer zal verminderen in de wij en in de nabijheid van de school.
- Automobilisten die de wijk binnenkomen via de Dietrichlaan kunnen naar de Trevieren- en de Morinenstraat rijden en hoeven niet noodzakelijk langs de Tweelindenlaan en de ingang van de school te passeren. Bovendien zal het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Dietrichlaan wellicht ook voor een globale daling van het verkeer in de wijk zorgen.
- Door het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Dietrichlaan is het ook mogelijk de fietsroute GFR 2B veiliger te maken.

Merk op dat deze maatregel slechts in voege zal treden als verdere studie het ontbreken van hinder voor de omgeving in termen van verkeer bevestigt.



# ZACHTE VERPLAATSINGSWIJZEN



Verplaatsingen te voet of met de fiets beantwoorden het best aan de doelstelling van een duurzame mobiliteit. Vanuit die invalshoek zijn het ook de twee verplaatsingswijzen die met voorrang gestimuleerd moeten worden binnen de gemeente, dankzij specifieke inrichtingen om de kwaliteit en veiligheid voor deze gebruikers van de openbare ruimte (voetganger en fietsers) te waarborgen.

## **1. Voetgangersplan**

Zie: kaart nr. 4 – Netwerk van voetgangersstraten

Zie projectfiche nr. 3.1

### **1.1. Visie en principes aan de basis van het voetgangersplan**

In het verlengde van de zogenaamde Groene Wandeling op gewestniveau, wordt er ook een gemeentelijk netwerk van voetgangerstrajecten voorgesteld.

Het voorstel houdt rekening met het zogenaamde groen netwerk uit het GewOP dat in het kader van stedelijke integratie als doelstelling naar voren werd geschoven, en dat verbindingen tussen groene ruimten wil aanleggen of verbeteren om een continuïteit aan groene ruimte tot stand te brengen en inwoners leef- en verplaatsingsruimten te bieden die tegelijk aantrekkelijk en veilig zijn.

Dit netwerk wil groene ruimtes integreren in het stedelijk weefsel dankzij een inrichting van de openbare ruimte die verplaatsingen te voet aanmoedigt aan de hand van veiligheidsverhogende ingrepen en comfortabele en aantrekkelijke voetgangerstrajecten. Het moet bijdragen aan de levenskwaliteit in (woon)wijken en aan de ontwikkeling van een zachte mobiliteit op gemeentelijk niveau.

Om dit netwerk efficiënt te maken, is het noodzakelijk om een dicht net van voetgangerstrajecten te ontwikkelen langs aantrekkelijke openbare ruimtes en wegen met voldoende open en groene ruimte, zodat de voetganger kan genieten van zijn parcours. Kwaliteitsvolle voetgangerstrajecten zijn van cruciaal belang om verplaatsingen te voet aan te moedigen tussen de diverse POI's (point of interest, nuttige plaats) en wijken van de gemeente. Het ontwikkelde net dient uiteraard de belangrijkste plaatsen in de gemeente aan te doen, en moet bijvoorbeeld verplaatsingen tussen woonzones en haltes van het openbaar vervoer aantrekkelijker maken.

Het netwerk moet ook het barrière-effect van de grootstedelijke wegen, momenteel de belangrijkste hinderpaal voor een dynamischer voetgangersverkeer, zoveel mogelijk doorbreken.

Het moet door de inwoners "gelezen" worden als een netwerk dat nuttig is om zich te verplaatsen en tegelijk ook recreatieve ruimte aanbiedt.

### **1.2. In de praktijk**

Het voetgangersplan geeft aan wat het doel moet zijn van de maatregelen, met name de uitbouw van een dicht net van voetgangerstrajecten. Zoals het voetgangersplan aangeeft (kaart

nr. 4a), lopen sommige trajectgedeeltes langs voetpaden en andere langs specifieke voetgangerswegen. Hoe dan ook is de basisdoelstelling van het voetgangersplan om voetgangers kwaliteitsvolle ruimte aan te bieden en comfortabele en veilige manieren om zich te verplaatsen.

Om deze doelstelling te verwezenlijken, zijn de onderstaande maatregelen wenselijk:

### **1.2.1. Degelijk onderhoud van voetgangerswegen**

Kaart nr. 4 toont aan dat specifieke voetgangerswegen een belangrijke plaats innemen binnen het netwerk. De talrijke aanwezigheid van deze kleinere paden is, zoals ook al bleek in de diagnose (fase 1), voor de gemeente een onmiskenbare troef bij het ontwikkelen van een dicht netwerk over het volledige grondgebied.

### **1.2.2. Kwaliteitsvolle voetpaden**

Om verplaatsingen te voet aan te moedigen (zoals reeds het geval in de meeste gemeentelijke straten), is een kwaliteitsvol voetpadennet een absolute vereiste. Dit voetpadennet moet gevrijwaard worden van alle vormen van onhoffelijk gedrag (o.a. foutparkeren) en de aanleg/bestrating ervan moet iedereen toelaten zich op een comfortabele manier te verplaatsen, incl. personen met een beperkte mobiliteit.

### **1.2.3. Creëren van nieuwe trajecten**

Het voetgangersplan vraagt om de uitbreiding van de bestaande inrichting met nieuwe routes, om aldus een dicht netwerk van voetgangerstrajecten te ontwikkelen.

Het realiseren van nieuwe voetgangerswegen vereist enerzijds het duurzaam aanleggen van trajecten die nu al "informeel" worden gebruikt, maar anderzijds ook de aanleg van nieuwe wegen die een korter traject mogelijk maken van punt a naar punt b.

### **1.2.4. Specifieke bewegwijzering**

Een adequate bewegwijzering is essentieel om de maatregelen hun beoogde resultaat te laten bereiken en verplaatsingen te voet aan te moedigen. Door de voetgangers te leiden, kunnen ze altijd het kortste en/of veiligste traject naar hun bestemming o.a. op de site van UCL kiezen.

### **1.2.5. Maatregelen ten gunste van personen met een beperkte mobiliteit**

Bij herinrichtingsprojecten van openbare ruimte moet de inrichting aangepast zijn aan de verplaatsingsbehoeften van personen met een beperkte mobiliteit (PBM). Daarbij komen onder meer de onderstaande elementen kijken:

- Geleidelijke aanpassing van alle oversteekplaatsen voor voetgangers, om ze geschikt te maken voor PBM.
- Tram-, bus- en metrohaltes toegankelijk maken voor PBM
- Dienstencentra, handelszaken en uitrusting toegankelijk maken voor PBM
- ...

## 1.2.6. Toeristische wandelroutes ontwikkelen

Zie: kaart nr. 5 - toeristische route

Dankzij de bewegwijzering van een toeristische route, is het mogelijk het patrimonium en de toeristische bezienswaardigheden en troeven van de gemeente optimaal te valoriseren. De toeristische route aangeduid op kaart nr. 5 loopt langs aangepaste voetgangerswegen om de verschillende toeristische sites met elkaar te verbinden. Ze geeft de voorkeur aan voetgangerswegen die ingericht zijn met het oog op een maximale veiligheid en maximaal comfort voor de toeristen, en die diverse groene zones doorkruisen.

Deze toeristische/groene route zal bewegwijzerd moeten worden. Synergie is vooral aangewezen bij de Groene Wandeling.

## 2. Fietsplan

Zie projectfiche nr. 3.2.

### 2.1. Visie en principes aan de basis van het fietsplan

Zie: kaart nr. 6a – Infrastructuur en netwerk voor fietsroutes

Zie: kaart nr. 6b – Fietsparkeren

Naar het idee van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe die de eerste fietsroute in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maakte, voorziet het fietsplan een reeks maatregelen ter verbetering van de kwaliteit van fietsroutes binnen de gemeente. Het plan is als het ware het verlengstuk van de gewestelijke fietsroutes (GFR's) en wil aan de hand van aangepaste inrichtingen en infrastructuur op gemeentelijk niveau de fietsverbindingen tussen de diverse wijken en nuttige plaatsen van de gemeente versterken.

We wijzen erop dat de "fietsvriendelijkheid" van een gebied niet noodzakelijk vereist dat er over het volledige netwerk fietspaden worden aangelegd. De maatregelen die genomen worden, streven ernaar de veiligheid en het comfort van fietsers te verhogen binnen het studiegebied. Die twee factoren zijn rechtstreeks afhankelijk van het verkeersvolume, de snelheid van de gemotoriseerde verkeersstromen en de kenmerken van de wegen. De **hiërarchische indeling** van wegen en de gepaste inrichting van wegen volgens hun functie (doorgaand verkeer, plaatselijk verkeer, ...) is dan ook een **uiterst belangrijke** maatregel om de verplaatsingsomstandigheden van fietsers binnen het studiegebied te verbeteren. Op voorwaarde dat de verkeersomstandigheden veilig zijn, kunnen fietsers probleemloos gebruik maken van de rijweg. Op trajecten die gebruikt worden door fietsers, dient er dan ook aandacht te gaan naar het milderen van de gemotoriseerde verkeersstromen en naar het verlagen van de snelheid van dat gemotoriseerd verkeer. In de straten "zone 30" op de GFR's of gemeentelijke fietspaden, kunnen we bvb. voorspellen, waar fietsen voorrang hebben op de auto in bepaalde fietsgebieden.

In de straten van de zones 30 op de GFR kan men bijvoorbeeld fietsstraten voorzien waar de fiets voorrang heeft op de wagen.



Het beleid met betrekking tot zachte verplaatsingswijzen is dus rechtstreeks gekoppeld aan het ontraden van doorgaand verkeer via plaatselijke wegen en aan het bestrijden van overmatige snelheid. Dergelijke maatregelen helpen om fietsers betere verkeersomstandigheden aan te bieden.

## 2.2. In de praktijk

### 2.2.1. Gemeentelijk fietsnetwerk

Het fietsplan biedt een aanvulling op de gewestelijke fietsroutes (GFR's) door via gemeentewegen de verbindingen tussen de diverse wijken en plaatsen binnen de gemeente te versterken en zo een dichter fietsnetwerk te ontwikkelen. De complementaire trajecten van het fietsplan worden gedefinieerd om een vertakking te krijgen van het aantal radiale trajecten (oost-west) op gewestelijk niveau.

Merk op dat dit uitgebreid netwerk beschikt over routes in antwoord op verschillend gedrag van fietsers. Terwijl sommige routes zijn directe leningen van de steile wegen, passeren andere, minder directe routes langs wegen met een gunstiger topografie en minder druk verkeer. Zo kunnen fietsers kiezen om de route via Tomberg of Slegerslaan en Montaldlaan te nemen.

Sommige stukken van de gemeentelijke fietspaden geïdentificeerd als relevant om de toegang tot de gemeenschappelijke polen per fiets te verbeteren hebben momenteel een comfortabel wegdek voor fietsers. Het is in dit geval, noodzakelijk verkeerssituaties voor fietsers verbeteren door onder andere de aanleg van fietspaden. Dit is bijvoorbeeld het geval op het weggedeelte van de Debeckerlaan tussen de Woluwelaan en de Struykbekenweg die gezien wordt als een voorkeursroute voor de toegang van het Fallon-Stadion per fiets.

Bepaalde delen van de Gewestelijke Fietsroutes (GFR) die als pertinent worden beschouwd om een kortste route aan te kunnen bieden lopen langs privéterreinen, bijvoorbeeld ter hoogte van het Schumanpark en tussen de Mistrallaan en de Aquilonlaan. Een akkoord zou dus moeten getekend worden tussen de gemeente en de eigenaars.

### 2.2.2. Fietsinfrastructuur en -inrichtingen

Hieronder stellen we de verschillende types van inrichtingen voor die mogelijk en wenselijk zijn om het voorgestelde fietsnetwerk functioneel, efficiënt en veilig te maken.

De onderstaande tabel vat de hoofdkenmerken samen van elk type inrichting voor fietsers.

	Vrijliggend fietspad	Gemarkeerd fietspad	Fietssuggestiestrook (gemengd verkeer)
<b>Autoverkeer</b>			
<b>Dichtheid</b>	Hoog	Hoog	Laag
<b>Snelheid</b>	snel	Gemiddeld	Laag
<b>Voordelen</b>	Afgescheiden van autoverkeer	Geen hinder	Bewegingsvrijheid
	Comfortabel	Zichtbaarheid	Veiligheid aan kruispunten
			Vereist geen extra ruimte
<b>Nadelen</b>	Beperkte bewegingsvrijheid	Conflicten bij parkeren	Geen voorbehouden plaats voor fietsers
	Conflicten aan kruispunten	Obstakels (tweede file)	Hinder
	Vereist veel ruimte		Conflicten bij parkeren

Tabel2: Kenmerken van de inrichtingen voor fietsers

### ***Afgescheiden of vrijliggende fietspaden***

De aanleg van een afgescheiden fietspad verdient aanbeveling indien er sprake is van intens autoverkeer bij hoge snelheden.

We wijzen erop dat de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV) pleit voor de realisatie van overgangszones bij het begin en einde van fietspaden zodat fietsers zich op een veilige manier bij het autoverkeer kunnen invoegen.

### ***Met wegmarkering aangeduide fietspaden***

De aanleg van een gemarkeerd fietspad verdient aanbeveling indien men de aanwezigheid van fietsers beter zichtbaar wil maken en in onveilige situaties (bv. bij het naderen van kruispunten).

### ***Fietsuggestiestroken***

Deze inrichting wordt gekozen als de rijweg niet breed genoeg is om een fietspad aan te leggen.

Fietsuggestiestroken wijzen fietsers aan waar ze het beste kunnen rijden en maken de automobilisten er attent op dat er fietsers kunnen zijn. Ze geven fietsers evenwel geen voorbehouden plaats op de rijbaan, want ook auto's mogen op de fietsuggestiestrook rijden.

De fietsuggestiestrook wordt gemarkeerd door een opeenvolging van sergeantsstrepen en fietslogo's, of ze kan ook bestaan uit een strook die gemarkeerd wordt in een andere kleur/coating of in een ander materiaal dan de rest van de rijbaan.

### ***Beperkt eenrichtingsverkeer***

Beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) biedt fietsers de mogelijkheid om hun bestemming te bereiken via een korter traject door gebruik te maken van eenrichtingsverkeer voor auto's in beide richtingen. Bijna al gemeentelijk eenrichtingsverkeer is beperkt. De weinige overgebleven eenrichtingswegen kunnen worden omgezet in SUL vanwege vanwege de beperktheid van de weg en / of gevaarlijke (gehanteerd snelheid en doorstroming van het verkeer).

Het markeren van dergelijk BEV met toegelaten tegenrichting is belangrijk om de zichtbaarheid en veiligheid van fietsers te waarborgen. De markering:

- maakt er de automobilisten attent op dat er fietsers uit de tegenrichting kunnen komen
- zet er zowel automobilisten als fietsers toe aan om zich correct te positioneren op de rijweg bij het naderen van een kruispunt

De aanbevolen markering voor een fietsuggestiestrook is de combinatie van sergeantsstrepen en fietslogo's.

### ***Fietsopstelstroken - fietssassen***

De gewestelijke stedenbouwkundige verordening pleit voor het veralgemenen van fietssassen op kruispunten met verkeerslichten. Ze bieden fietsers de mogelijkheid om zich bij rood licht vóór de stilstaande wagens op te stellen, zodat ze beter gezien worden en veiliger naar links kunnen afslaan.

Het is een van de doelstellingen in het kader van het verbeteren van de verplaatsingen per fiets binnen de gemeente om op termijn alle kruispunten met verkeerslichten uit te rusten met een fietssas.

### ***Voorziening van trappen voor fietsers***

Gezien de configuratie van de gemeente, is het nuttig goten aan te leggen om het vervoer van fietsen op de trap te vergemakkelijken. Dit is met name het geval op het Vergoteplein, zodat fietsers de metro kunnen nemen op het niveau van het pad tussen Populierenhof en de Calabriëlaan en op de trap tussen de Watermanlaan en de Zuiderkruislaan.

### ***Verticale signalisatie en bewegwijzering***

Men moet de rijwegmarkeringen aanvullen met aangepaste verticale signalisatie (verkeersborden). In deze context is de gemeente bezig met het installeren van nieuwe signalisatie voor bepaalde wijken en gemeentelijke attractiepolen. Er dient overleg tussen de stad en de regio plaats te vinden om de verkeersborden te harmoniseren. Wat betreft fietsroutes en voetgangersvriendelijke trajecten, hier gaat het om zone-30-gebieden waar fietsers voorrang hebben op automobilisten, uitgerust met speciaal borden die fietsers voorrang verlenen t.o.v. automobilisten. Deze straten maken onder andere deel uit van bepaalde stukken van gemeentelijke fietsroutes en GFR's en kunnen heringericht worden als fietsroutes.

## **2.2.3. Parkeermogelijkheden voor fietsers**

Een meer frequent gebruik van de fiets gaat ook samen met de mogelijkheid om zijn fiets te parkeren of stallen in goede en veilige omstandigheden, zowel op de plaats van vertrek als op de eindbestemming. Het is dan ook van groot belang om **het aanbod aan parkeermogelijkheden voor fietsers** in het studiegebied te ontwikkelen, vnl. voor de strategische attractiepolen zoals daar zijn het shopping center, *Klinieken universitaires Saint-Luc* en ander intermodale knooppunten. De inrichting van parkeerplaatsen voor fietsen moet gebeuren in samenwerking met de MIVB en de regio, in functie van de wegbeheerder van en de beoogde gebruikers van deze parkeerplaatsen (aan OV-haltes, in residentiële wijken).

Het aanbod van parkeermogelijkheden moet voldoende zijn, veilig en beschermd tegen weersomstandigheden. Men kan eventueel beveiligde laadpalen inrichten voor elektrische fietsen. De installatie van beveiligde fietsboxen is voorzien. Een vergunning is aangevraagd om dit te testen ter hoogte van het Sint-Hendriksvoorplein. Als het pilootproject succesvol blijkt, zal de gemeente deze oplossing ook invoeren in andere wijken.

Deze maatregelen moet het gebruik van fietsen bemoedigen voor fietsverplaatsingen huis – werk, huis – school, huis – winkel, huis – ontspanning...



# OPENBAAR VERVOER



Het openbaarvervoersplan (OV-plan) stelt maatregelen voor die voortvloeien uit twee basisdoelstellingen: enerzijds het verbeteren van het bestaande openbaarvervoersnet, en anderzijds het reconfigureren van de ruimtelijke structuur van het net, om de dienstverlening te verbeteren voor wijken die momenteel als onvoldoende ontsloten worden beschouwd.

Zie kaart nr. 7 – Openbaarvervoeraanbod

## **1. Versterken van het bestaande netwerk**

### **1.1. Visie en principes die aan de basis liggen van de versterking van het net**

De diagnose (fase 1) heeft zwaktes aangetoond in het huidige openbaarvervoersaanbod, onder meer met betrekking tot de commerciële snelheid, de ruimtelijke dekking en de frequentie. De onderstaande maatregelen willen een antwoord aanreiken op die knelpunten, door maatregelen voor te stellen die de ruimtelijke dekkingsgraad verbeteren, de passagefrequentie verhogen, en de tijd die bussen verliezen in situaties van verkeersopstopping of bij recurrente hindernissen te verlagen.

### **1.2. In de praktijk**

#### **1.2.1. Versterken van de capaciteit door de frequentie te verhogen**

Het verbeteren van het aanbod van openbaar vervoer gebeurt door een verhoging van de frequentie, eveneens buiten de piekuren. Specifiek gaat het over drie lijnen die hierdoor beïnvloed zouden worden:

##### ***Metrolijn 1***

De passagefrequentie zal vanaf februari 2012 verhoogd worden van tien metrostellen per uur tijdens de piekuren naar twaalf metrostellen. De MIVB is momenteel in onderhandeling om de passagefrequentie ook buiten de piekuren te verhogen. In het kader van de automatisering van de metro zal de frequentie van lijn 1, die Sint-Lambrechts-Woluwe bedient, op termijn stijgen tot 1 metro om de drie minuten tijdens de piekuren.

##### ***Buslijn 79***

Om het feit op te vangen dat er door het omleidingsproject van lijn 80 via de Kolonel Bourgstraat (zie punt 2.2.1. trajectwijzigingen) geen bussen van die lijn meer passeren, zou de frequentie van lijn 79 verhoogd worden tijdens de piekuren. Die maatregel maakt het mogelijk de bediening te verbeteren tussen de Marcel Thirywijk en belangrijke locaties op de buslijn, zoals Reyers en Schuman.

##### ***Buslijn 27***

Buslijn 27 biedt een verbinding aan tussen de wijken Marcel Thiry / Gulledelle / Andromeda en de verbindingpunten naar buiten het gewest, zoals het Luxemburgstation en premetrolijn 7, naar bijvoorbeeld het station van Etterbeek. Om deze wijken beter te bedienen, is het wenselijk

de frequentie van deze lijn te verhogen, hoofdzakelijk tijdens de piekuren. Merk op dat deze lijn ook een meer lokale verbinding biedt tussen de wijk Andromeda en de commerciële ader van de Georges Henrilaan.

### **1.2.2. Verbeteren van de commerciële snelheid en stiptheid**

Bovengrondse lijnen worden op veel plaatsen geconfronteerd met talrijke verkeersopstoppingen. Voeg hieraan nog diverse incidentele gevaren die tevens de tijdschema's ondergraven: zoals hinderlijk parkeren, leveringen, enz. De aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer is grotendeels afhankelijk van de rijnsnelheid en de punctualiteit van de diensten.

#### ***Buslijn op de Brand Whitlocklaan***

Op de Brand Whitlocklaan daalt de commerciële snelheid van de bussen onder de 12 km/u door de verzadiging van de laan tijdens de piekuren. Een van de maatregelen in deze geografische zone (*cf. geografische zone nr. 5*) is de aanleg van een busbaan tussen de Albert-Elisabethlaan en de Montgomery-rotonde. Het project voor de aanleg van een busbaan op de Brand Whitlocklaan past in het gewestelijk richtschema voor de middenring. In dit kader zal de eerste rijstrook van de Montgomery-rotonde gereserveerd worden voor bussen en fietsen.

#### ***Laad-en loszones op de Georges Henrilaan***

Op de Georges Henrilaan wordt er vaak hinder veroorzaakt voor het busverkeer, doordat de leveringen van handelsgoederen plaatsvinden op de rijweg. Deze commerciële ader is een belangrijke as in het openbaarvervoersnet, want er passeren drie lijnen die deze wijk bedienen, wat tijdens de piekuren neerkomt op zowat 1 bus alle 2 minuten. Om een vlottere doorstroming van de bussen mogelijk te maken, zouden er leveringszones worden aangelegd (*cf. geografische zone nr. 3*).

#### ***Baanvakken uitsluitend gereserveerd voor bus en hulpdiensten Hippokrateslaan***

In de Hippokrateslaan zal een baanvak voor buslijnen en hulpdiensten voorzien worden door ontdebelling van de Hippokrateslaan alsook de parking Hippokrates.

#### ***Busbaan in de Mounierlaan***

Om de doorstroming van buslijn 79 te verbeteren ter hoogte van station Kraainem, wordt een busbaan voorzien op het gedeelte van de Mounierlaan tussen de Kimweg en de Wezembeeklaan (zie punt 6.6.2 herinrichting kruispunt Mounierlaan / Vanderveldelaan).

#### ***Baanvakken uitsluitend gereserveerd voor bus in de Plejadenlaan***

De Plejadenlaan wordt geconfronteerd met een belangrijke verkeersstroom in het verlengde van de 'Tweehuizenweg, die de goede doorstroming van de lijn nr. 79 sterk verhindert. Om aan deze doorstromingsmoeilijkheden te verhelpen, wordt er een speciale busstrook gepland in de Plejadenlaan vanaf de bocht van laan, halverwege het kruispunt Plejaden / Capricorne en het rond punt Plejaden / Constellaties. De start van deze busstrook op deze plaats zal het verder parkeren van autocars voor het hotel Ramada toelaten.

De busstrook gereserveerd in de Plejadenlaan zal vervolg worden in de Grosjeanlaan, onder de E40-snelweg.

#### ***Aanpassing verkeerslichten ter hoogte van Huysmans / Vervloesem & Huysmans / Rodebeek***

Buslijn 29 op het traject tussen de Meilaan en metrostation Roodebeek kruist twee regionale verkeerslichten die een ongunstige fasering voor de busroute hebben. Om de operationele snelheid van de bus te verbeteren, moet de groene fase voor de Vervloesemstraat verlengd worden. Een specifieke busstrook draaiend naar links voor bussen zal voorzien worden op het kruispunt Hymans / Roodebeek om de kruising van de bus aan de halte Roodebeek te vergemakkelijken.

De herinrichting van de as Broqueville – Hymans naar een baanvak voor automobilisten en een fietspad is een kans om bushaltes momenteel nog bestaande als uitsparingshaltes om te zetten naar bushaltes op het baanvak.

### ***Aanpassing aan de regionale verkeerslichten Woluwe Voote***

De buslijn 28 tussen Tomberg en de ch. de Stockel wordt gekenmerkt door een zwakke commerciële snelheid door filevorming en het moeilijk invoegen na uitsparingshaltes. Overeenkomstig de Regionale Stedenbouwkundige Verordeningen, dienen deze halte als geavanceerde haltes heringericht te worden. Bovendien kan een specifieke busstrook aan het kruispunt Woluwe-Voot in de Vootstraat voorzien worden aan de kant van het Sint-Lambertusplein, dit in functie van de bocht naar links draaiend en de bocht naar rechts draaiend voor automobilisten.

### ***Andere aanpassingen ter bevordering van buslijn 28***

In het kader van de herinrichting van de Sint-Lambert-plaats, zullen de bushaltes ingericht worden als geavanceerde vluchtheuvels op de weg, overeenkomstig de Regionale Stedenbouwkundige Verordeningen.

Het kruispunt Voot-Weggevoerden – Stockel werd recent heringericht met een verhoogde voetgangersoversteek in de Weggevoerdenstraat en een aanpassing van de voorrang voor het verkeer komende van de Vootstraat – Stokkelsesteenweg, in overeenstemming met de route van buslijn 28.

Het rond punt aan het kruispunt Stockel – Struybeken werd recent heringericht met bypassbanen en een toegang voor bushaltes.

De terminus van buslijnen 28 en 36 ter hoogte van het Kerkhof van Woluwe op de Stokkelsesteenweg zal heraangelegd worden. Dat zal de veiligheid van fietsbewegingen en voetgangers ten goede komen.

## **1.2.3. Inrichting van de haltes**

Comfort is een bepalende factor om het gebruik van het openbaarvervoersnet te stimuleren. Het is dan ook noodzakelijk – voor zover er beschikbare plaats is en de configuratie van de plaats het toelaat - om wachthokjes te plaatsen om het comfort van de reizigers te verhogen, onder meer aan de volgende haltes: Voot, Weggevoerden, Don Bosco, Fallonstadion, Populieren, Heydenberg, Plejaden, Steenbok, Saint-Luc, Auditoria-UCL, Mounier.

Daarenboven bestaan er momenteel nog 34 uitsparingshaltes (zie overzicht hieronder) in Sint-Lambrechts-Woluwe, die de commerciële snelheid van de buslijn negatief beïnvloedt. Deze haltes dienen heringericht te worden conform de Regionale Stedenbouwkundige Verordeningen die stipuleren dat alle haltes ingericht moeten worden als geavanceerde trottoirs. Merk op dat deze haltes zich zowel op gemeentelijke als regionale wegen bevinden.



Nom	Adresse	Ligne	Type de voirie
Alma	avenue E. Vandervelde	N05 Bourse -> Crainhem	Régionale
Alma	avenue E. Vandervelde	N05 Crainhem -> Bourse	Régionale
Andromede	avenue Andromède	27 Andromede -> Gare du midi	Communale
Cliniques-UCL	avenue E. Mounier	79 Crainhem -> Schuman	Communale
Deportes	rue Voot 82	28 Konkel -> Brabanconne	Communale
Fabry	boulevard de la Woluwe 34	42 Musée du tram -> Viaduc E40	Régionale
Fevrier	chaussée de Roodebeek 523	80 Maes -> Porte de Namur	Communale
Georges Henri	boulevard Brand Whitlock 114	28 Konkel -> Brabanconne	Régionale
Heydenberg	avenue Heydenberg 91 91-89	80 Maes -> Porte de namur	Communale
Heydenberg	avenue Heydenberg 94 94-96	80 Porte de Namur -> Maes	Communale
Hof Ter Musschen	avenue Hippocrate	42 Viaduc E40 -> Musée du tram	Hors RBC
Hof Ter Musschen	avenue Hippocrate	42 Musée du tram -> Viaduc E40	Communale
Hymans	avenue P. Hymans 90	N05 Bourse -> Crainhem	Régionale
Hymans	avenue P. Hymans 101	N05 Crainhem -> Bourse	Régionale
Jespers	avenue Hof ten berg	29 de Brouckere -> Hof ten berg	Communale
Kraainem	avenue E. Vandervelde	N05 Bourse -> Crainhem	Régionale
Levie	avenue de Mai	N05 Crainhem -> Bourse	Communale
Melard	Tomberg 71	28 Brabanconne -> Konkel	Communale
Melard	Tomberg 89	28 Konkel -> Brabanconne	Communale
Moonens	chaussée de Roodebeek 201	N05 Bourse -> Crainhem	Communale
Moonens	chaussée de Roodebeek 204 206-204	N05 Crainhem -> Bourse	Communale
Peage	avenue du Gibet	66 Péage -> de Brouckère	Communale
Peupliers	rue Théodore de Cuyper 176 176-178	29 de Brouckère -> Hof ten berg	Communale
Speeckaert	avenue de Mai 99 99-97	N05 Bourse -> Crainhem	Communale
Speeckaert	avenue de Mai 90 90-92	N05 Crainhem -> Bourse	Communale
Thiry-Woluwe	boulevard de la Woluwe	42 Musée du tram -> Viaduc E40	Régionale
Tomberg	Tomberg 135	28 Brabanconne -> Konkel	Communale
Tomberg	Tomberg 127	28 Konkel -> Brabanconne	Communale
Vellemolen	boulevard de la Woluwe	42 Musée du tram -> Viaduc E40	Régionale
Verheyleweghen	chaussée de Roodebeek 252 252-254	N05 Crainhem -> Bourse	Communale
Voot	rue Voot 20 20-22	28 Brabanconne -> Konkel	Communale
Voot	rue Voot 67	28 Konkel -> Brabanconne	Communale
Voot	boulevard de la Woluwe 56	42 Viaduc E40 -> Musée du tram	Régionale
Voot	boulevard de la Woluwe	42 Musée du tram -> Viaduc E40	Régionale

## 2. Reorganisatie van de structuur van het net

### 2.1. Visie en principes aan de basis van de netstructuur voorgesteld in het OV-plan

De diagnose in fase 1 heeft de huidige structuur van het openbaarvervoersnet in kaart gebracht. De structuur van dat net wordt hoofdzakelijk bepaald door radiale lijnen die de bediening verzekeren vanuit de gemeente naar het centrum van Brussel toe, en ook door metrolijn 1 die het gemeentelijk grondgebied doorkruist van oost naar west.

De doelstelling van de reorganisatie van de structuur van het openbaarvervoersnet bestaat in de verbetering van de bediening van een aantal tot op heden onvoldoende ontsloten zones in de gemeente, conform de vaststellingen uit de diagnose in fase 1. De voorstellen zijn

gebaseerd op een ontplooiing van het netwerk rondom de belangrijkste plaatsen in de gemeente, die bediend moeten worden door sterke lijnen met een hogere frequentie (tram en metro), en waarbij er directe verbindingen moeten zijn tussen de woonwijken en deze points-of-interest (POI's) of nuttige plaatsen.

De voorstellen houden rekening met zowel lopende als toekomstige ontwikkelingsprojecten.

**Merk op dat sommige maatregelen die hieronder worden voorgesteld, geen prioriteit zijn voor de MIVB.**

## **2.2. In de praktijk:**

### **2.2.1. Trajectwijzigingen**

Het doel van de voorgestelde trajectwijzigingen bestaat erin de ruimtelijke dekkingsgraad van het openbaarvervoersaanbod te vergroten en op die manier de toegankelijkheid van deze vervoerswijze te verbeteren op het volledige grondgebied van de gemeente.

#### ***Verlenging van tramlijn 94***

Zie projectfiche nr. 4.1.

De verlenging van tramlijn 94 tot aan Roodebeek is een project dat een erg gunstige invloed kan hebben op het gebruik van het openbaar vervoer, temeer omdat de lijn passeert in de nabijheid van verkeersgenererende actoren zoals het Woluwe Shopping Center en Wolubilis.

Het gewestproject voorziet de aanleg van de tramlijn aan de kant van het Maloupark, wat gunstig is om conflicten met het in- en uitgaand verkeer van het Woluwe Shopping Center, Wolubilis en 2 scholen te vermijden.

De diagnose in fase 1 toonde de complexiteit van de geografische zone Roodebeek aan. Gebaseerd op het feit dat deze locatie echt gevaloriseerd dient te worden als een multimodaal knooppunt, wordt haar toekomstige inrichting besproken door de gemeente, het Gewest en de MIVB. De vaststellingen in fase 1 hebben aangetoond dat de ruimte die omlind wordt door de Roodebeeksesteenweg, de J. Brellaan, de P.H. Spaakpromenade en de Spirulinastraat te beperkt is om alle functies te verwelkomen die men aan deze locatie zou willen toekennen. De gemeentelijk voorgestelde trajectwijziging zou de eindhalte van de tram behouden op de Woluwelaan en voor een verbinding zorgen tussen de tram en de metro/bushaltes via een kwaliteitsvolle ondergrondse verbinding. Die verbinding zou ook nuttig zijn om nabijgelegen verkeersgenererende actoren met elkaar te verbinden (Woluwe Shopping Center en Wolubilis).

Het voorstel strookt met de visie op langere termijn van de MIVB, waarin een verlenging van de lijn wordt voorgesteld tot voorbij Roodebeek naar het noorden. Dit project, hoewel pas voorzien op langere termijn, is ten eerste aan te bevelen, want het zou de bediening van een aantal wijken/locaties verzekeren waar er een sterke vraag is, zoals de wijk Hof Ten Berg, Marcel Thiry en het UZ Saint-Luc / UCL.

#### ***Omleiding van lijn 80 via de wijk Plejaden***

Zie projectfiche nr. 4.2.

Uit de diagnose (fase 1) bleek dat de zone Plejaden / Sterrebeelden / Andromeda onvoldoende ontsloten is met het openbaar vervoer in verhouding tot het aantal inwoners. Om daar verandering in te brengen, wordt voorgesteld buslijn 80 via het oude traject om te leiden nl. via de Sterrebeeldenlaan i.p.v. de Kolonel Bourgstraat en om de halte "kolonel Bourg" te verplaatsen naar de Sterrebeeldenlaan. Op die manier ontstaat een rechtstreekse verbinding tussen de Plejadenwijk en de commerciële ader van de Georges Henrilaan.

Het wegvallen van de bediening door bus 80 in de Kolonel Bourgstraat wordt gecompenseerd door het verhogen van de passagefrequentie van buslijn 79 in de Bourgstraat.

Hoewel het noodzakelijk is om de dichtheid van het openbaar-vervoer-netwerk in deze dichtbevolkte wijk te beperken, moet worden opgemerkt dat de MIVB en Brussel Mobiel nu een voorbehoud maken met betrekking tot het wegvallen van de oversteken aan de Kolonel Bourgstraat in Evere waar men werkt aan een specifieke busstrook. Boven werd de halte "Februari" zo ingeplant om om een veilige doorgang voor voetgangers te verzekeren tussen deze halte en de nabijgelegen school.

### ***Verlenging van buslijn 28 tot aan metrostation Kraainem***

Zie projectfiche nr. 4.3.

De verlenging van buslijn 28 maakt het mogelijk een zone te bedienen die momenteel minder goed ontsloten is, en om een verbinding te verzekeren tussen deze zone en een metrostation. Na de afschaffing van de huidige terminus in de Stokkelsesteenweg, wordt de route in de Stokkelsesteenweg voortgezet en gaat dan via het Boudewijnkoningplein, Herendal, Dumontplein, de Hinnisdaellaan, Greenstraat en de Wezembeeklaan tot aan het metrostation Kraainem. Parallel hieraan wordt voorgesteld om het einde van de buslijn 36 na de halte Gersis af te leiden, naar de Konkelwijk en zo de Stokkelsesteenweg aan de terminus te vrijwaren van hinder/overlast. De nieuwe route, door de Grootveldlaan en Olieslagerslaan en de Konkelstraat tot aan de terminus ter hoogte van de Jasminstraat, verzekert dienstverlening aan de Don-Bosco-school, alsook een verbetering van de toegang tot de Konkelwijk.

Het verlengingsprincipe is interessant om de aansluiting tussen verschillende lijnen verbeteren. De nieuwe voorgestelde routes vormen geen grote belemmering. Om de trajectverlenging van buslijn 28 en 36 mogelijk te maken, zou het wel noodzakelijk zijn om de eindhalte van de bus bij Kraainem te reorganiseren, want die kan in haar huidige configuratie geen bijkomende bussen meer ontvangen (verzadiging). Dit geldt ook voor de installatie van een nieuwe terminus in de Konkelstraat. Capaciteitsopbouw van het eindstation Kraainem dient grondig onderzocht te worden.

Bovendien beschouwt de MIVB deze maatregel niet als prioritair gezien de kostprijs van de maatregelen (nieuw rollend materieel) in verhouding tot de verwachte inkomsten.

### ***Reorganisatie zuidelijk deel buslijn 42***

Door de komst van een tramlijn langs de Woluwelaan moet het traject van buslijn 42 herbekeken worden. Dit is ook een gelegenheid om de bus langs minder goed bediende wijken te sturen (o.a. Konkel en de Terkamerenstraat) en op die manier verbindingen tussen die wijken en diverse nuttige plaatsen te scheppen. De terminus overwogen op lijnniveau zou gebruik gebruik kunnen maken van de nieuwe terminus voorzien voor de lijn nr. 36 in de Konkel- straat gebruiken. De nieuwe busroute nr. 42 dient een evenwicht te zijn tussen een kwalitatieve verbinding op het grondgebied en inter-district-verbindingen en de aantrekkelijkheid van de lijn.

Een reizigerspotentieelstudie moet helpen een meer pertinent tracé te definiëren.

### ***Invoeren van een bushalte Zephir***

Zie projectfiche nr. 4.4.

Er wordt geschat dat de invloedssafstand rond een halte van het openbaar vervoer - de afstand dus die mensen bereid zijn af te leggen tot aan een halte - voor een bus gelijk is aan 300 meter.

Op basis van dat principe is de afstand tussen de halte Meudon en de halte Verheyleweg van bus 27 momenteel te groot (> 600 meter), en is de MIVB van plan een halte "Zephir" in gebruik te nemen in de Georges Henrilaan. Deze halte verbetert de bediening van de wijk aan de Crocqstraat met het speelplein van het park Georges Henri.

De MIVB heeft de aanlegplannen van de haltes al uitgevoerd. Volgens het project zou de al ingerichte halte aan de kant met oneven huisnummers (richting Verheyleweghen, voor nummers 79-85) verplaatst worden naar huisnummer 87, ter hoogte van de ingang van het Georges Henripark.

### ***Verlenging van buslijn 27 tot het cultureel centrum Plejaden***

De verlenging van buslijn 27 zal gebeuren vanaf terminus Andromeda tot het cultureel centrum Plejaden, door het nemen van de Tweehuizenweg, Plejadenlaan en de Sterrebeeldenlaan. Deze verlenging zal een bediening betekenen tussen de woonwijkgebieden Steenbok/Sterrenbeelden en de Georges Henrilaan, een commerciële ader.

We noteren dat de MIVB deze maatregelen niet als prioritair beschouwd omwille van de benodigde investeringen die deze trajectverlenging impliceren, terwijl de vraag enkel lokaal is.



## **PARKEREN**



Om een antwoord te bieden op de vastgestelde problemen, heeft de gemeente beslist een parkeerbeleid te ontwikkelen. Dat vertaalt zich momenteel in de uitwerking van een parkeerplan dat het grondgebied van de gemeente verdeelt in gereguleerde parkeerzones met een verschillend parkeerregime.

In de diagnose (fase 1) werd het parkeerplan voorgesteld zoals de situatie nu is.

De onderstaande tabel geeft de gereguleerde parkeerzones weer, telkens met hun respectief parkeerregime. De in het blauw gearceerde zones zijn blauwe zones die ook op zaterdag gelden.

Zone	Instrument	reglementatie				
		Bewonerskaart	Geldigheidsduur	De hele week behalve op	Max duur	gratis
Blauw	Parkeerschijf	JA	9 tot 18 uur	Zaterdag zondag feestdagen	2u	2u
Groen	Parkeerautomaat	JA	9 tot 18 uur	Zaterdag zondag feestdagen	4u30	1/4u
Oranje	Parkeerautomaat	JA	9 tot 18 uur	Zondag feestdagen	2u	1/4u
Rood	Parkeerautomaat	NEE	9 tot 18 uur	Zondag feestdagen	2u	1/4u

Tabel 3: Gereguleerde parkeerzones en hun parkeerregime

Voorts wordt overwogen om laad- en loszones te veranderen in gele parkeerplaatsen, wat overeenkomt met een systeem van betaald parkeren uitgezonderd voor het laden en lossen van leveringen. In de gele zones en tijdens de periode aangeduid op deze borden, moet de chauffeur een parkeertoeslag tegen hoge tarieven betalen, met uitzondering van leveringen. Door dit principe kunnen de controles op laad- en loszones (momenteel slecht gerespecteerd) gebeuren door parkeerwachters.

## 1. Plan voor gereguleerd parkeren

Zie kaart nr. 8 – Parkeerplan

Zie projectfiche nr. 6.1.

### 1.1. Visie en principes aan de basis van het parkeerplan

In de diagnose (fase 1) werd het parkeerplan voorgesteld zoals het tot dusver door de gemeente werd ontwikkeld. Het parkeerplan evolueert voortdurend en het type parkeerzone wordt toegepast afhankelijk van de vastgestelde problemen.

In het kader van het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt het parkeerplan uitgebreid over het volledige grondgebied van de gemeente. Het type van de parkeerzone aangepast aan de vastgestelde problemen, de kenmerken van de straat (woonstraat, handelstraat, ...) en de configuratie van de plaats.

## **1.2. In de praktijk:**

Het is onmogelijk om het parkeerplan in heel korte tijd uit te breiden naar het volledige grondgebied van de gemeente. Daarom zal er gespreid gewerkt worden in 2 prioriteitsfasen.

### **1.2.1. Fase 1 – 0 tot 3 jaar**

In een eerste fase zal de gemeente de zones aanpakken waarover reeds een beslissing werd genomen. De begroting wordt verdeeld over, onder andere, de implementatie van blauwe zones in de volgende straten:

#### **1) Hippokrateslaan en Mounierlaan – blauwe zone**

Naast het tegengaan van parkeren "ventouse" van een of meerdere dagen in de wijk, gaat deze maatregel gepaard met het in gebruik nemen van fietspaden en veiligheidsmaatregelen voor voetgangers.

#### **2) As Broquevillelaan / Hymans / Vandervelde – blauwe zone**

Deze maatregelen gaat gepaard met het inrichten van een éénstrooksrijbaan en de inrichting van een gemarkeerd fietspad langs deze as.

#### **3) Wijk Weggevoerden – blauwe zone**

#### **4) Wijk Tomberg – blauwe zone**

#### **5) Tweehuizenweg – blauwe zone**

#### **6) Dumontlaan – blauwe zone**

### **1.2.2. Fase 2 – 3 tot 6 jaar**

In een tweede fase zal het parkeerplan uitgebreid worden en zullen er blauwe zones ingevoerd worden in de onderstaande wijken :

- wijken in zones waar al gereguleerd parkeren geldt, om zo te zorgen voor harmonisatie en een duidelijke leesbaarheid van het parkeerplan door de automobilisten;
- wijken die kampen met parkeerhinder en waar de bewoners moeilijkheden ondervinden om in de nabijheid van hun woonplaats te parkeren. Een van de doelstellingen van het parkeerplan is immers de verbetering van de parkeeromstandigheden voor de bewoners, de tweede is de verhoging van de rotatiesnelheid van klanten van handelszaken.

De volgende wijken kunnen onder andere vernoemd worden:

#### **1) Wijk Heydenberg – blauwe zone**

Deze wijk wordt in tweede fase van de uitvoering van het parkeerplan ingericht als blauwe zone om de continuïteit en bijgevolg een betere "leesbaarheid" van het parkeerplan te verzekeren.

#### **2) Wijk Struyckbeken – blauwe zone**

Deze wijk wordt ingericht als blauwe zone die eveneens op zaterdag geldt om de residentiële straten te beschermen tegen de activiteiten en de bezoekers van zowel het Woluwe Shopping Center als het Fallonstadion. Het gaat om een aangepaste blauwe zone, want ze legt geen

beperking in de tijd op voor de bewoners, wel voor bezoekers. De zone zou beperkt worden tot zowat 300 meter rond het Fallonstadion.

Sinds kort werd er een bijkomend systeem ingevoerd om de wijk Struyckbeken te beschermen tegen evenementen die grote bezoekersaantallen lokken. De politiezone verbiedt dan autoverkeer in de wijk, behalve voor bewoners. De autobussen zetten bezoekers af ter hoogte van het WSC en de Woluwelaan, en die bezoekers moeten zich dan te voet naar het Fallonstadion begeven.

### **3) Wijk Hof Ten Berg en – blauwe zone**

Deze woonwijken worden ingericht als blauwe zone, om ze te beschermen tegen de parkeeroverlast van bedrijfsactiviteiten. Een blauwe zone met beperking in de tijd zal de werknemers van de bedrijven ertoe aanzetten om zich op een andere manier naar hun werk te begeven dan met de auto.

### **4) Wijk Slegers – blauwe zone**

Deze wijk wordt prioritair ingericht als blauwe zone omdat ze ingebed ligt in wijken waar al een parkeerplan geldt.

### **5) Wijk Sterrebeelden – blauwe zone**

### **6) Wijk Roodebeek – blauwe zone**

### **7) Wijk Théodore de Cuyper – blauwe zone**

### **8) Wijk Tweehuizen – blauwe zone**

### **9) Wijk Weggevoerden – blauwe zone**

Het invoeren van blauwe zones in deze woonwijken maakt onbeperkt parkeren voor bewoners mogelijk maar beperkt de parkeertijd voor bezoekers, wat lang parkeren verhindert en tegelijk de toegankelijkheid van horeca- en handelszaken verzekert.

## **1.2.3. Bijkomende maatregelen inzake parkeren**

### ***Controlemaatregelen en repressieve maatregelen***

De diagnose in fase 1 heeft aangetoond hoezeer onhoeffelijk parkeergedrag en wild parkeren (bv. op voet- en fietspaden) nefast is voor de veiligheid van voetgangers en het comfort van de diverse gebruikers van de openbare ruimte. Eveneens is gebleken dat heel wat automobilisten de regelgeving m.b.t. voorbehouden parkeerplaatsen niet naleven (personen met een beperkte mobiliteit, taxi's, ...).

Om deze problematiek aan te pakken, is het noodzakelijk de controle op en het beboeten van parkeerovertradingen op te voeren door politiecontroles, aanvullend op de rol van het bedrijf dat verantwoordelijk is voor de parkeercontroles.

Daar de overeenkomst met CityParking eindigt op 31 maart 2013, werd een gemeentelijke dienst opgericht om de controle terug door de gemeentelijke medewerkers te laten doen. Deze beslissing is ook onderdeel van de regionale verordening inzake parkeerbeleid. Interne parkeercontrole betekent een grotere flexibiliteit en acties beter afgestemd op de specificiteiten van het terrein.



***Preventie met behulp van specifieke inrichtingen***

Bovenop een controle- en verbalisatiebeleid is het noodzakelijk een preventief beleid te ontwikkelen door inrichtingen en uitrusting aan te brengen die voetpaden en infrastructuur voor fietsers beschermt tegen hinder door wild parkeren (bv. paaltjes, barrières, enz.). Dergelijk beleid is van fundamenteel belang om de veiligheid en het comfort van zwakke weggebruikers te verzekeren.



# VERVOER EN LEVERING VAN GOEDEREN



Zwaar vrachtverkeer veroorzaakt heel wat hinder voor de veiligheid en het comfort van alle weggebruikers, en in het bijzonder van de zwakke weggebruikers.

Om de problemen aan te pakken die vastgesteld werden in de diagnose (fase 1), werden maatregelen ontwikkeld met betrekking tot (zwaar) vrachtverkeer en leveringen van goederen.

## **1. Visie en principes die aan de basis liggen van de maatregelen voor het vervoer en de levering van goederen**

Het beheer van het vrachtverkeer dient te gebeuren op het niveau van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het gewest ontwikkelt momenteel een plan voor goederenverkeer, dat een gewestbeleid wil ontwikkelen m.b.t. vrachtwagenverplaatsingen. Dit plan voor goederenverkeer van het Gewest voorziet vrachtroutes en zones die beperkt bereikbaar zijn door de toegang te beperken binnen bepaalde uren. Het plan voorziet echter geen verbod op toegang tot de stad voor zwaar verkeer.

In het kader van het IRIS II-plan, heeft het gewest een plan ontwikkeld met routes voor het vrachtwagenverkeer. Dat plan preciseert de wegen die toegankelijk zijn voor alle types vrachtwagen en de wegen waarop een (tonnage)beperking geldt. Het plan werd geïntegreerd in de diagnosefase van het GMP.

Het plan voor vrachtverkeer is gebaseerd op de hiërarchische indeling van wegen en heeft de bedoeling de vrachtwagens zo snel mogelijk naar wegen voor doorgaand verkeer te loodsen, die aangepast zijn aan hun omvang, en vrachtverkeer bijgevolg zoveel mogelijk te mijden in woonwijken.

## **2. In de praktijk**

Naast de maatregelen op gewestniveau, kunnen de onderstaande maatregelen genomen worden op gemeentelijk niveau:

### **2.1. Leveringszones**

Het verbeteren van de verkeersomstandigheden voor alle types gebruiker van de openbare ruimte in de nabijheid van handelszaken gaat gepaard met een goed beheer van de leveringszones voor goederen. In dat kader moet men waken over een goede zichtbaarheid van de leveringszones, dankzij een coherente markering en een aangepaste signalisatie. Daarnaast moet ook de controle en preventie opgekrikt worden.

Er zijn momenteel al leveringszones in de buurt van de belangrijkste handelszaken binnen de gemeente. Om de efficiëntie van de leveringsoperaties nog te verhogen, is het evenwel wenselijk ook leveringszones aan te leggen in de Georges Henrilaan, een commerciële ader die nog niet over leveringszones beschikt.

## **2.2. Signalisatieplan**

Om zijn efficiëntie te verhogen, dient het verkeersplan voor vrachtverkeer aangevuld te worden met een signalisatieplan. Door de vrachtwagens langs een aantal gewenste trajecten te sturen, vermindert men immers de hinder.

## **2.3. Parkeerplan voor vrachtwagens**

Naar aanleiding van het regionale Parkeerplan, dient de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe parkeerplaatsen voor korte en lange termijn bepalen, meer bepaal voor vrachtwagens vertegenwoordigend een 18%-equivalent van lineaire wegen toegankelijk voor vrachtwagens. Hiervoor heeft de stad makkelijk herin te richten ruimte beschikbaar langs de Woluwelaan, tussen de Vanderveldelaan en de Hippokrateslaan.

## **2.4. Toegankelijkheidsplan**

De diverse generatoren van vrachtwagenverplaatsingen (o.a. bedrijven, handelszaken) dienen een toegankelijkheidsplan te ontwikkelen dat hun leveranciers via een specifiek traject loodst en hen enkel toegestane manoeuvres laat uitvoeren om zich naar de los- en laadkaaien en de leveringszones te begeven. Dit geldt onder meer voor het Woluwe Shopping Center en voor de handelszaken langs de Georges Henrilaan.

# **SYSTEMEN DIE EEN ALTERNATIEF BIEDEN VOOR INDIVIDUEEL AUTOVERKEER**

Men kan op twee manieren reizen zonder over een eigen voertuig te beschikken: door gebruik te maken van een gedeelde auto om de volledige reis af te leggen, of door zich met een combinatie van beschikbare vervoerswijzen naar zijn bestemming te begeven (intermodaliteit).

## 1. Alternatieven

Zie kaart nr. 6 – Systemen die een alternatief bieden voor individueel autogebruik

Zie projectfiche nr. 5.1.

### 1.1. Visie en principes die aan de basis lagen van de ontwikkeling van alternatieven

Om tegemoet te komen aan de verplaatsingsbehoeften van mensen die niet over een eigen voertuig beschikken, bestaan er meerdere alternatieven voor het individueel gebruik van een auto. De ontwikkeling van deze alternatieven kan de automobilisten er ook toe aanzetten hun eigen auto de rug toe te keren en te kiezen voor een alternatieve vervoerswijze.

### 1.2. In de praktijk

#### 1.2.1. Autodelen

Autodelen is een dienstverlening door een particuliere onderneming waarbij voertuigen ter beschikking gesteld worden aan particulieren of bedrijven. Momenteel bestaan er twee types van Autodelen in Brussel: Cambio en Zen auto.

##### *Cambio*

De dienst Cambio bestaat al op het grondgebied van Sint-Lambrechts-Woluwe, maar zou uitgebreid moeten worden om hem beschikbaar te maken voor zoveel mogelijk mensen binnen een aanvaardbare afstand van hun woonplaats.

##### *Zen Car*

Zen Car is een systeem voor autodelen van 100 % elektrische voertuigen. Het delen van een elektrisch voertuig past in een meer duurzame mobiliteit.

Er bestaat al een Zen-station ter hoogte van het Woluwe Shopping Center en er wordt een bijkomend station voorzien in de buurt van Montgomery. De volgende jaren zouden er nog meer stations moeten bijkomen.

Het zou interessant zijn om een station voor gedeeld autogebruik te ontwikkelen, op onder andere, de volgende geografische locaties (Cambio, Zen Car etc.):

- In enkele dichtbebouwde gebieden zoals Deux Maisons, Constellaties, Gribaumont, Parc Schuman, Konkkel.
- Culturele en commerciële centra zoals in de Georges Henrilaan, op de Sint-Lambertstraat, op het Meudonplein.
- Culturele en educatieve centra, zoals het metrostation Kraainem, het metrostation Vandervelde in samenhang met de UCL en aan de ingang van de Klinieken Saint-Luc.

Deze plaatsen vormen op die manier een antwoord op de vraag van bewoners als een mogelijk link voor verzamelde verplaatsingen in de omgeving.

### 1.2.2. Privaat autodelen

Carpooling komt voort uit een privé-initiatief van natuurlijke personen. Het bedrijven kunnen echter deze initiatieven stimuleren door bvb. parkeerplaatsen voor carpoolvoertuigen te voorzien.

#### ***Het delen van privévoertuigen voor woon-werkverplaatsingen.***

Private car sharing wordt momenteel onvoldoende gestimuleerd. Deze verplaatsingswijze is nochtans erg gunstig om het verkeer op het wegennet omlaag te halen. Het is in het kader van het GMP (en meer bepaald i.h.k.v. bedrijfsvervoerplannen) dan ook wenselijk om voor de gebruikers van deze vervoerswijze maatregelen te ontwikkelen die het systeem van private car sharing stimuleren door voorbehouden parkeerplaatsen aan te bieden (bv. via een systeem met vignetten). De inrichting dient te gebeuren op de bedrijfssites of in de buurt ervan, om het gebruik van carpooling voor woon-werktrajecten te stimuleren. Dat is o.a. het geval voor de zone UCL / UZ Saint-Luc en de bedrijfszone Marcel Thiry. Bedrijven kunnen een carpoolingsysteem opzetten via een interactief informatie-uitwisselingsplatform tussen meerrijders op de werkplek.

#### ***Dienst Carpool Plaza***

De Dienst Carpool Plaza (bedrijf Taxistop) helpt u om een carpool voor frequente reizen, zoals woon-werkverkeer te vinden. Deze methode vermindert de reiskosten en is gericht op particulieren en bedrijven.

Bijvoorbeeld, de UCL levert, als onderdeel van haar bedrijfsvervoerplan, een carpoolingdienst via Carpool Plaza. In dit verband zal de UCL locaties geprivilegerde parkeerplaatsen voorzien voor gebruikers van de parking Faculteit en de parking Mounier.

#### ***VAP (VRIENDELIJK ANDERS PENDELEN)***

Het VAP-systeem is een initiatief dat vanuit een solidariteitsprincipe intensief autodelen mogelijk maakt voor korte afstanden, bvb. naar een verkeersgenerator zoals een winkel. VAP vertegenwoordigt het principe van georganiseerde liften tussen burens voor korte afstanden. Het systeem combineert een automobilist met een voertuig en een voetganger die niet over een voertuig beschikt, die elkaar treffen aan VAP-borden in de nabijgelegen omgeving op een eerder afgesproken tijd.

Deze vervoerswijze bestaat nog niet binnen de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe. Om het systeem efficiënt te ontwikkelen, dient het aangemoedigd te worden door promotieacties, informatieverstrekking en communicatiecampagnes. Het is een zeer effectief systeem voor reizen anders dan die voor woning-werk-verplaatsingen.

### 1.2.3. Villo

De dienst Villo (waarbij mensen tegen betaling een fiets nemen in het ene station en hem achterlaten in een ander) is nog niet uitgebreid tot de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe. Het mobiliteitsplan is de gelegenheid om de locaties te bepalen die geschikt zijn voor een Villo-station. Daarbij komen op korte termijn de onderstaande plaatsen in aanmerking:

- Mounierlaan / Adenauerlaan
- Vanderveldelaan / J.F. Debeckerlaan
- Woluwelaan / Marcel Thiry laan

- Marcel Thiryiaan, ter hoogte van de school 'Sainte Jeanne de Chantal'
- Marcel Thiryiaan, ter hoogte van de Cora
- Metrostation Roodebeek
- Meudonplein
- Sint-Lambertustraat / Woluwelaan
- Roodebeeksesteenweg / Meilaan
- Woluwelaan ter hoogte van Woluwe Shopping Center
- Tomberg
- Heydenberglaan / Roodebeeksesteenweg
- Brand Whitlocklaan / Georges Henrilaan

Merk op dat de exacte locatie van elk station nog niet bepaald werd en maakt het voorwerp van een bouwvergunning uit.

In een tweede stap, het Villo-netwerk in de gemeente uitgebreid worden voor de bouw van nieuwe stations, waaronder in de buurt van de volgende locaties:

- Klinieken Saint-Luc
- Ter hoogte van de 'Chemin de la Dunette'
- In de nabijheid van de School 'Santé Publique'
- Metrostations Alma & Krainhem
- In de buurt van het Fallon-stadium
- Georges Henrilaan / 'rue Abbé de l'Épée'
- Vergote-Plein
- Metro Gribaumont
- Kerselarenlaan / Meilaan
- T. De Cuyper-straat / Populierenhof
- Stokkelsesteenweg aan de Don-Bosco-School

#### **1.2.4. Taxi's**

De taxidienstverlening in Sint-Lambrechts-Woluwe dient verder ontwikkeld te worden, hoofdzakelijk in de nabijheid van de belangrijkste locaties, zoals het intermodale knooppunt van Roodebeek, Woluwe Shopping Center / Wolubilis, Klinieken Saint-Luc, station Kraainem.

#### **1.2.5. Taxis Collecto**

De taxis Collecto service is ook een uitstekend alternatief voor individueel autogebruik. Deze collectieve taxi's (taxi voor diverse opdrachtgevers) rijden 's nachts en brengen gebruikers naar openbaar-vervoer-haltes. Er zijn 11 Collecto stops in de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe. Zij bevinden zich aan volgende MIVB-haltes: Tomberg, Josephine-Charlotte, Georges-Henri, Meudon, Voot, Vandervelde, Roodebeek, Andromeda, Verheyleweghen, Février, Peupliers.

## **2. Intermodaliteit**

### **2.1. Visie en principes die aan de basis liggen van het stimuleren van intermodaliteit**

Sommige verplaatsingswijzen kunnen, indien aanvullend op elkaar gebruikt, een duurzaam antwoord bieden op de dagelijkse verplaatsingsnoden en een aantrekkelijk alternatief bieden



voor individueel autogebruik, en dit voor het geheel van een traject (van vertrek tot bestemming).

Het is dan ook belangrijk om een beleid inzake intermodaliteit en complementariteit van de verschillende verplaatsingswijzen te ontwikkelen, en dit vereist maatregelen die de intermodaliteit (=het achtereenvolgens gebruiken van diverse vervoerswijzen) stimuleren.

## **2.2. In de praktijk**

Er dienen verschillende vormen van intermodaliteit ontwikkeld te worden. Hieronder geven we een aantal voorbeelden.

### **2.2.1. Intermodaliteit auto - openbaar vervoer**

Door een parking aan te leggen in de nabijheid van het metrostation Kraainem, wil men een verschuiving van de mobiliteitsdynamiek stimuleren in de richting van het openbaar vervoer.

In tegenstelling tot het IRIS II plan dat een uitbreiding van de parking aan het metrostation Roodebeek voorziet besloten de gemeente en het Gewest de intentie om geen parking op grote schaal te implementeren maar wel een in de urbane context een parking te integreren, te bevestigen. Het is hier niet de bedoeling de plaats te steriliseren door een parkeertoren te bouwen die de kwaliteit van de omgeving omlaag zou brengen, maar om een project te favoriseren dat ambitieus commerciële activiteiten, woongelegenheden en parkeermogelijkheden zal integreren, alsook rekening te houden met de verschillende openbaar vervoer maatschappijen omdat het immers zal gaan om een multimodale plaats met verschillende actoren. Bovendien is het model van de voorgestelde parking opgesteld om verschillende voordelen te bieden voor de inwoners van de gemeente in de buurt van de site, evenals de vele bezoekers voor het Woluwe-Shopping-Center en Wolubilis aangezien het mogelijk zal zijn om meer dan transit parking te bieden, ook parkeergelegenheid te verschaffen aan bewoners en openbare parkeergelegenheid (gebruikmakend van de transit parking 's avonds en gedurende weekenden).

In elk geval, de metrostations Kraainem en Roodebeek zijn beide gekwalificeerde intermodale knooppunten voor het schakelen tussen openbaar vervoer en auto.

### **2.2.2. Intermodaliteit fiets - openbaar vervoer**

Om de verplaatsingen per fiets tot aan de haltes van het openbaar vervoer te bevorderen, is het noodzakelijk om voor voldoende fietsparkeermogelijkheden te zorgen. Dat kan eenvoudigweg door aan de OV-haltes beveiligde parkeerinrichtingen/stallingen voor fietsen te voorzien.

De metrohaltes zijn reeds allemaal uitgerust met deze infrastructuur. Wat betreft de bushaltes is het in eerste instantie de bedoeling om per buslijn één halte uit te rusten per wijk. De keuze van de halte zal gemaakt worden in functie van de ruimtelijke inpassing van het fietsnetwerk op gemeentelijk gebied.

### **2.2.3. Intermodaliteit openbaar vervoer - openbaar vervoer**

Het netwerk van de MIVB heeft aandacht voor de intermodaliteit tussen het busnetwerk en het zogenaamde "structurerende" netwerk (tram en metro). Zo doen de buslijnen woonwijken en vervolgens metro- en tramstations aan, zodat men van vervoerswijze kan veranderen.

#### **2.2.4. Roodebeek als intermodaal knooppunt**

Het station Roodebeek wordt in de toekomstvisie gezien als een intermodaal knooppunt waar mensen op een andere vervoerswijze kunnen overstappen (te voet, fiets, auto, metro, tram, bus) om het traject tot aan hun bestemming voort te zetten.

De inrichting van dit intermodaal knooppunt moet dus een voldoende "leesbaarheid" garanderen en de gebruikers informeren over de beschikbare alternatieven en de omstandigheden van elke vervoerswijze.

# **BEGELEIDENDE MAATREGELEN**

Dit deel behandelt de diverse begeleidende maatregelen die geïmplementeerd dienen te worden om de doelstellingen inzake mobiliteit en toegankelijkheid binnen de gemeente te verwezenlijken.

## 1. Bewustmaking en communicatie

Zie projectfiche nr. 1.3.

### 1.1. Overleg en coördinatie

Een voorafgaande maatregel is de creatie van een kader voor reflectie, overleg en coördinatie om de acties van het GMP zo goed mogelijk te ontwikkelen en ze doeltreffend te maken.

De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe toont zich op dit vlak al erg actief. Er werd binnen de gemeentelijke administratie immers een permanente **Mobiliteitsdivisie** opgericht, die als overlegstructuur fungeert tussen de gemeente en de diverse externe actoren (gewest, openbaarvervoersmaatschappijen, handelaars, inwoners, enz.).

### 1.2. Informatie en bewustmaking

Informatieverstrekking en bewustmakingsacties zijn van essentieel belang om de burgers te betrekken bij het te ontwikkelen duurzaam mobiliteitsbeleid. Deze maatregelen kunnen verschillend van aard zijn, zoals onder meer:

- De betrokken actoren aanzetten tot het ontwikkelen van een bedrijfs- of schoolmobiliteitsplan
- De burgers informeren over de genomen maatregelen om een duurzame mobiliteit binnen de gemeente te promoten.

Deze informatieverstrekking dient op een permanente basis plaats te vinden, om de inwoners gevoelig te maken voor een duurzamere mobiliteit. Het maakt deel uit van de code over burgerparticipatie goedgekeurd door de gemeenteraad op 24 november 2008.

## 2. Controlemaatregelen en repressieve maatregelen

Zie projectfiche nr. 1.2.

Parallel met de infrastructurele maatregelen is het noodzakelijk om de controle en bestraffing op te voeren m.b.t. de onderstaande domeinen:

- Overmatige snelheid
- Parkeerovertredingen

Deze maatregelen zijn van fundamenteel belang en dienen op een permanente basis te worden toegepast. Daarom is het nodig om de nodige mankracht te voorzien om deze controle en bestraffing te kunnen waarborgen wat betreft parkeerovertradingen en overmatige snelheid.

### **3. Evaluatietool**

Zie projectfiche nr. 1.1.

Om de mobiliteit en de evolutie van de mobiliteit op het grondgebied van de gemeente permanent te evalueren, is het belangrijk een evaluatietool te ontwikkelen voor de genomen maatregelen.

Die evaluatietool moet gebaseerd zijn op indicatoren die het mogelijk maken de huidige situatie (vóór) te vergelijken met de situatie na de implementatie van de maatregelen (na).

Noteer dat de reflectie over welke vorm het vervolg en de evaluatie van de gemeentelijke mobiliteitsplannen zullen hebben momenteel gebeurt op Gewestelijk niveau. Dit werk zal uitgevoerd worden in samenwerking met de gemeente.

# **GEOGRAFISCH GEDEELTE**

In dit gedeelte worden de herinrichtingsvoorstellen behandeld voor de geografische zones die uit de diagnose (fase 1) als specifiek problematisch naar voren kwamen.

Deze aanpak maakt het mogelijk om vanuit een overkoepelende denkwijze aandacht te hebben voor de verschillende vervoerswijzen en aspecten die verband houden met de mobiliteit en toegankelijkheid van de zone in kwestie.

De geografische zones in kwestie zijn:

1. Station Roodebeek
2. Woluwe Shopping Center
3. Georges Henrilaan
4. De Broqueville
5. Whitlock / Dietrich
6. UCL / Saint-Luc
7. Voot / Weggevoerden
8. Hof Ten Berg

*Geografische zone nr. 1*

# 1. Roodebeek





Diverse denkoefeningen hebben tot doel het metrostation Roodebeek te ontwikkelen tot een intermodaal knooppunt (metro, tram, bussen MIVB - TEC- De Lijn, parking, voetgangers, fietsers). De diverse denkpijlers verschillen evenwel van mening over de "beste" inrichtingswijze, wat ook een complex vraagstuk is aangezien het noodzakelijk is om voldoende aandacht te hebben voor alle gebruikers van de openbare ruimte en om de beschikbare ruimte te optimaliseren om een goede werking te waarborgen (veiligheid, comfort, kwaliteit van de openbare ruimte, intermodaliteit).

Alle belanghebbenden zijn het eens met de gemeente om de belangen van Roodebeek te doen gelden als multimodaal knooppunt, gezien de mogelijkheden voor uitwisseling tussen de lijnen door het centrum en het belang van lokale diensten naar dit uiterst aantrekkelijk geografische gebied (van het huidige-Woluwe Shopping Center, Wolubilis etc.).

Zowel voor de MIVB als voor de TEC wordt Roodebeek aanzien als 1e keus multimodale pool in hun strategieën bij de organisatie van hun netwerktransport. Er is voorgesteld om de terminus van een aantal lijnen te verplaatsen naar het metrostation Kraainem ook beschouwd als een multimodaal knooppunt, maar deze oplossing is niet aanvaardbaar omdat de reorganisatie van het netwerk voor veel gebruikers een extra aansluiting vereisen.

Er is nauw overleg aan de gang tussen het Gewest en de MIVB om een overeenstemming te bereiken inzake een passende regeling voor deze multimodale pool.

## **1.1. Voetgangers en fietsers, van groot belang voor de intermodaliteit**

De beschikbare ruimte tussen de ingang van het metrostation Roodebeek en de J. Brellaan kan plaats bieden aan een Villo-station. Deze inrichting zou de intermodaliteit verhogen, gezien de onmiddellijke nabijheid van het metrostation en de bushaltes.

Als onderdeel van de ontwikkeling van deze regio, is het belangrijk om kwalitatieve wandel- en fietsroutes te integreren (comfort, verlichting, beveiliging). Het fietspad op het gedeelte van de promenade H. Spaak wordt eenrichtingsverkeer en zou aldus in elke richting aangelegd worden in continuïteit met het project voor de aanleg van een fietspad langs de de Broquevillelaan en de Hymanslaan. Het tweerichtingsfietspad in de Vanderveldelaan wordt gewijzigd in een fietspad gemarkeerd op de weg in elke richting.

De herinrichting van de oversteek op het kruispunt H. Spaak / Roodebeeksesteenweg / Saint-Lambert, door middel van trottoiroren, om de lengte van voetgangersoversteekplaatsen het beperken (onder meer door het aanbrengen van een rijstrook op de Hymanslaan en de doorgang H. Spaak) en om de gehanteerde snelheid te verminderen doordat automobilisten aan de trottoiroren omkeren.

In het zuidelijke gedeelte van de P. Hymanslaan zou een tweerichtingsfietspad worden aangelegd. Op die manier wordt de continuïteit van het fietspad gewaarborgd met het gedeelte op de Vanderveldelaan. De oversteek van het kruispunt met de Sint-Lambertusstraat wordt veiliger doordat het rechts afslaan (in de Sint-Lambertusstraat) tegen een lagere snelheid gebeurt dan het afslaan naar de Roodebeeksesteenweg.

## **1.2. Beheer eindhalte tram en relatie met de andere vervoerswijzen**

Een dialoog tussen de MIVB en Mobiel Brussel is aan de gang om het implementatieplan voor het eindpunt van de tram te definiëren. Ongeacht de locatie is het idee om de mogelijkheid van de tram uit te breiden naar het noorden te behouden met het oog op de kwaliteit van de openbare ruimte en meer veiligheid voor voetgangers en fietsers, met een optimale interactie tussen de verschillende vervoerswijzen.

## **1.3. Beheer van het autoverkeer**

### **Terugbrenging naar één baanvak aan P. H. Spaak**

In het kader van het project voor de terugbrenging naar één baanvak op de as – de Broquevillelaan - Hymanslaan - Vanderveldelaan, zal de P. H. Spaak promenade ook heringericht worden.

#### **1.3.1. Bereikbaarheid van het P&R-parkeerterrein**

Het autoverkeer zou toegang hebben tot het P&R-parkeerterrein via de J. Brellaan, een interwijkenweg.

#### **1.3.2. Toegankelijkheid van de J. Brellaan voor het autoverkeer**

Het onderste gedeelte van de J. Brellaan wordt in beide rijrichtingen opengesteld voor bus- en autoverkeer. Daardoor zal de J. Brellaan als interwijkenweg het toegangsverkeer naar parking Roodebeek verwelkomen en kan het verkeer via de Roodebeeksesteenweg, die als een plaatselijke weg wordt beschouwd, verminderd worden.

#### **1.3.3. Inrichting van het kruispunt P.H. Spaak / J. Brel als hoofdkruispunt**

Het kruispunt van de P.H. Spaakpromenade en de J. Brellaan wordt heringericht als hoofdkruispunt dat toegang verleent tot de Roodebeekparking via de J. Brellaan.

#### **1.3.4. Inrichting van het kruispunt Roodebeeksesteenweg / Sint-Lambertusstraat als lokaal kruispunt**

De herinrichting van dit kruispunt is bedoeld als onderdeel van verhoogde veiligheidsmaatregelen op dit kruispunt en anderzijds om het lokale karakter ervan te bewaren.

Het kruispunt P.H. Spaakpromenade / Sint-Lambertusstraat wordt heringericht om de lengte van de oversteekplaatsen voor voetgangers en de toegangscapaciteit via de Sint-Lambertusstraat te verminderen (verschuiven toegangsbewegingen Woluwe Shopping Center naar de Woluwelaan).

Deze herinrichting moet de continuïteit van het traject Roodebeeksesteenweg / Sint-Lambertusstraat onderbreken (twee plaatselijke wegen).

### **1.3.5. Regelen verlaten buszone met verkeerslicht**

Het voorstel voorziet het plaatsen van een verkeerslicht bij het verlaten van de bushaltezone en in de J. Brellaan om de bussen voorrang te geven.

### **1.3.6. Gecoördineerde werking kruispunten**

Het zou interessant zijn om de verkeerslichten op de kruispunten P.H. Spaak/J. Brellaan en Woluwelaan/Vanderveldelaan op elkaar af te stemmen. Beide kruispunten verwerken grote verkeersstromen en liggen slechts op korte afstand van elkaar.

*Geografische zone nr. 2*

## 2. Woluwe Shopping Center



Het Woluwe Shopping Center trekt klanten aan uit het hele gewest en zelfs van daarbuiten en genereert dan ook belangrijke verkeersstromen.

Dankzij de makkelijke bereikbaarheid via de grote verkeersaders en een parking met een hoge capaciteit, begeven de meeste mensen zich nog altijd met de auto naar het shoppingcenter. Anderzijds blijft de toegankelijkheid voor zachte weggebruikers van slechte kwaliteit wat betreft veiligheid en comfort. Om meer verplaatsingen te voet en per fiets naar het shoppingcenter te stimuleren, dienen er in dit verband dus maatregelen te worden genomen.

Tot slot veroorzaakt de beleving van het WSC veel hinder voor de buurt en moeten er dus ook maatregelen worden genomen om die hinder te verminderen.

## **2.1. Toegankelijkheidsprincipe van het WSC om het verkeer in de Sint-Lambertusstraat te verminderen**

Zie kaart nr. 9a – toegankelijkheid van het Woluwe Shopping Center via de Woluwelaan

### **2.1.1. Reorganisatie van de WSC-ingangen voor het autoverkeer**

Het principe bestaat erin het gebruik van de ingangen aan de kant van de Woluwelaan te bevorderen. Vanuit die optiek is het wenselijk de onthaalcapaciteit van de ingangen in de Sint-Lambertusstraat te verlagen en omgekeerd het aantal ingangen langs de Woluwelaan te verhogen.

Het zou ook wenselijk zijn de interne verkeersstromen anders te organiseren en de rijrichting van de inritten naar de hogere niveaus om te draaien en op die manier het gebruik van de toegang Woluwe Zuid te stimuleren (op dit moment zet de ingang Lambertus ertoe aan om het parkeerterrein te verlaten via de Sint-Lambertusstraat).

De toegang Lambertus Zuid zou op termijn geschrapt moeten worden om het verkeer te verminderen dat zich via de Sint-Lambertusstraat naar het parkeerterrein van het WSC begeeft.

### **2.1.2. Bewegingen op de Woluwelaan om het WSC met de auto te bereiken/verlaten**

De herinrichting van de Woluwelaan en de komst van een tramlijn daar biedt de kans om de toegankelijkheid van het Woluwe Shopping Center via de ingangen langs de Woluwelaan, en in het bijzonder via de zuidelijke ingang, te bevorderen.

Het voorstel voorziet de inrichting van twee kruispunten ter hoogte van de in-/uitgangen van de WSC-parking. Deze inrichtingen zullen de toegankelijkheid van het parkeerterrein via de Woluwelaan bevorderen.

Ze hebben ook het voordeel het aantal voetgangersoversteekplaatsen op de Woluwelaan te verhogen en de oversteek vanuit de wijk Debecker te bevorderen.

De halve draai die het voor automobilisten die uit zuidelijke richting komen, mogelijk maakt om naar de ingang Woluwe Noord / Zuid te rijden zou over een specifieke verkeerslichtfase moeten beschikken, wat het makkelijker zou maken om in te voegen tussen het autoverkeer in de andere richting.

De werking van dit verkeerslicht zou afgestemd moeten worden op de lichten aan het kruispunt Woluwelaan / Vanderveldelaan.

## **2.2. Te voet naar het Woluwe Shopping Center**

Zie kaart nr. 9b – toegankelijkheid Woluwe Shopping Center voor voetgangers

Zie projectfiche nr. 7.1.

### **2.2.1. Bescherming van de voetgangers aan de kruispunten door een aangepaste verkeerslichtenregeling**

De heraanleg van de kruispunten P. Hymanslaan / Sint-Lambertusstraat en Vanderveldelaan / Woluwelaan in het kader van de passage van de tram, zou benut moeten worden om deze kruispunten ook veiliger te maken voor voetgangers, en dan met name door voetgangersvluchtheuvels aan te leggen en de fasering van de verkeerslichten aan te passen. Er dient over gewaakt te worden dat voetgangers en fietsers over voldoende tijd beschikken om het kruispunt in alle veiligheid over te steken.

### **2.2.2. Beveiliging van voetgangerstrajecten rond het WSC**

De onderstaande inrichtingen dienen aangebracht te worden om het voetgangersverkeer rond het Woluwe Shopping Center te verbeteren:

- Verhoogde voetpaden halverwege bij alle toegangen (naar het parkeerterrein en naar de leveringszones)
- Voetgangersvluchtheuvels tussen de ingangen ter hoogte van de ingang Lambertus Noord
- Specifieke inrichtingen voor voetgangers bij elke buiteningang en op het parkeerterrein zelf tot aan de voetgangersingangen op het parkeerterrein die toegang bieden tot de winkelgalerij
- Inrichting van de oversteekplaatsen voor voetgangers op de Woluwelaan
- Aanleg van een voetgangersstrook op het parkeerterrein (gedeelte in openlucht), tussen het WSC en het Sint-Lambertuspark
- Aanbrengen van paaltjes in de Sint-Lambertusstraat, om wild parkeren te verhinderen
- Aanleggen van hellingbanen naast de trappen om iedereen toegang te verschaffen tot de parkings en de gelijkvloerse ingangen.

## **2.3. Herinrichting van het Sint-Lambertusplein en de Sint-Lambertusstraat**

### **2.3.1. Herinrichting van het Sint-Lambertusplein**

Zie kaart nr. 9a – toegankelijkheid van het Woluwe Shopping Center via de Woluwelaan

De gemeente heeft een herinrichtingsproject voor het Sint-Lambertusplein ontwikkeld dat een einde wil maken aan het parkeren in het midden van het plein. Een systeem voor fietsparkeren zal geïnstalleerd worden.

Dat moet het karakter van het Sint-Lambertusplein als horeca- en commerciële locatie ten goede komen. De herinrichting zal de kwaliteit van de openbare ruimte verhogen.

Bijkomend is dit project de kans om na te denken over het versterken van de voetgangersdynamiek tussen het plein, het Woluwe Shopping Center en de Wolubilis-site.

### **2.3.2. Smaller zuidelijk gedeelte van de Sint-Lambertusstraat**

Er zijn al elementen aanwezig die de snelheid op dit gedeelte remmen.

De herinrichting van het Sint-Lambertusplein vermindert bovendien de aantrekkingskracht van deze straat op weg naar het Woluwe Shopping Center.

Via aangepaste signalisatie dient de toegang tot dit weggedeelte verboden te worden voor vrachtwagens en dient het autoverkeer bij voorkeur langs de Woluwelaan geleid te worden.

### **2.3.3. Breder noordelijk gedeelte van de Sint-Lambertusstraat**

Zie kaart nr. 9c – toegankelijkheid van de leveringszones van het Woluwe Shopping Center

De voorgestelde herinrichting vertrekt van het principe dat de toegankelijkheid van de handelszaken in de Sint-Lambertusstraat behouden dient te blijven en dat de veiligheid voor de zwakke weggebruikers verhoogd moet worden.

De eerste maatregel bestaat erin het kruispunt P.H. Spaak / Sint-Lambertusstraat herin te richten om de veiligheid te verbeteren en de verkeerscapaciteit (aantal rijstroken) in de Sint-Lambertusstraat te verlagen.

In de mate van het mogelijke is het noodzakelijk de leveranciers van het WSC te verplichten om gebruik te maken van leveringskades 1 en 2 die zich aan de kant van de Woluwelaan bevinden. Bepaalde leveringskades aan de Sint-Lambertusstraat kunnen evenwel onmogelijk verplaatst worden naar de Woluwelaan en moeten dus toegankelijk blijven via de Sint-Lambertusstraat.

Daardoor, en bovenop het terugschroeven van het aantal leveringen langs deze ingang, verdient het aanbeveling om het huidige leveringssysteem via dit traject te optimaliseren. Daarbij dienen alle leveringen op privéterrein te gebeuren. De kruising van vrachtwagens en voetgangers worden beperkt tot 2 specifieke punten. Er mag maar één in-/uitgang meer zijn (aantal conflictzones met openbaar terrein beperken) naar het leveringsterrein, die vervolgens op privéterrein toegang biedt tot drie leveringskades. Dat heeft als gevolg dat alle achteruitrijdmanoeuvres voortaan op privéterrein zullen gebeuren.

Om de toegang naar de leveringszone te kunnen behouden, dienen de vrachtwagens rechtsomkeer te kunnen maken in de Sint-Lambertusstraat. Deze halve turn kan eventueel voorzien worden bij de aanleg van een rotonde nabij het buitengebruik zijnde benzinstation.

Het voorstel verhoogt eveneens de veiligheid en het comfort van verplaatsingen te voet door de aanleg van verhoogde vluchtheuvels en trajecten voor voetgangers.

Vanuit diezelfde invalshoek worden de voetpaden aan het kruispunt Sint-Lambertusstraat / Floraliënstraat uitgerust met hoekverbredingen/hoekuitstulpingen om de lengte van de oversteekplaatsen voor voetgangers in te korten en worden de parkeermogelijkheden in de nabijheid van voetgangerstrajecten geschrapt.

## **2.4. Aanvullende maatregelen**

Er dienen diverse aanvullende maatregelen geïmplementeerd te worden om de verplaatsingsomstandigheden en de veiligheid voor alle gebruikers te verhogen in de buurt van het Woluwe Shopping Center. Het gaat o.m. om de onderstaande maatregelen:

- De ontwikkeling van een toegankelijkheidsplan (dat gepubliceerd wordt op de website van het WSC) en dat enkel melding maakt van de ingangen aan de kant van de Woluwelaan.
- Controlemaatregelen op het naleven van de toegankelijkheidsfiches die opgelegd worden aan de leveranciers (met voorkeur voor kades 1 & 2 langs de Woluwelaan).
- Bewegwijzering van het Woluwe Shopping Center naar de ingangen aan de kant van de Woluwelaan.



*Geografische zone nr. 3*

## **3. Georges Henrilaan**



De Georges Henrilaan is een commerciële ader met plaatselijke aantrekkingskracht, die een commercieel aanbod biedt dat kwantitatief bevredigend is maar kwalitatief ruimte laat voor verbetering, onder meer door een te weinig geharmoniseerd aanbod, een zwakke toegankelijkheid (lijnen openbaar vervoer met lage commerciële snelheid, moeilijkheden om te parkeren), een ontoereikende inrichting van de openbare ruimte en een zwakke commerciële dynamiek. De meeste leveringen van handelsgoederen gebeuren vanaf de openbare weg, wat een vlotte doorstroming van auto- en busverkeer verhindert. De denkoefening m.b.t. de Georges Henrilaan wil oplossingen aanreiken voor deze knelpunten en op die manier de kwaliteit van deze commerciële ader verhogen.

We merken op dat er, aanvullend op het GMP, een studie werd opgestart door de gemeente, die als doel heeft geschikte (inrichtings)maatregelen voor te stellen om de kwaliteit van de voetgangersverplaatsingen te verbeteren en de commerciële kern in de Georges Henrilaan nieuw leven in te blazen.

Zie kaart nr. 10a en 10b – Herinrichting van de Georges Henrilaan, met de aanleg van leveringszones.

### **3.1. Verplaatsingen zachte weggebruikers en inrichting openbare ruimte**

Zie projectfiche nr. 7.3.

De bijkomende studie opgestart door de gemeente naar de herinrichtingsmogelijkheden van de Georges Henrilaan is de gelegenheid om maatregelen voor te stellen die de kwaliteit verhogen van de openbare ruimte en van de verplaatsingen te voet binnen deze commerciële kern. Het GMP kan in dit kader alvast een aantal reflecties aandragen.

Het schrappen van de parkeerplaatsen tussen het Degroof-plein en het Meudonplein is relevant om de kwaliteit van de voetgangersverplaatsingen te verbeteren. De voetpaden zouden immers breder worden en de voetgangers zouden niet langer het gevoel hebben dat de bussen en auto's rakelings langs hen heen scheren.

Het veiliger maken van de oversteekplaatsen voor voetgangers en de aanleg van meer oversteekplaatsen zijn eveneens elementen die in het voorstel zijn opgenomen.

Over het algemeen is het niet de bedoeling om deze as als zone 30 in te richten, maar de studie van de herinrichting van de Georges Henri laan zal het profiel herbekijken om het lokaal karakter van de as aan te geven en meer ruimte vrij te maken de actieve modi, en dat terwijl de circulatie van het openbaar vervoer wordt behouden.

### **3.2. Leveringen**

Zie projectfiche nr. 7.2.

#### **3.2.1. Locaties leveringszones**

De studie is gebaseerd op de methode die gepubliceerd werd door het CERTU ("Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques", centrale technische dienst van het Franse ministerie van Ecologie, Energie en Duurzame ontwikkeling) en wil het aantal leveringszones bepalen dat aangelegd dient te worden in de Georges

Henriiaan tussen de Brand Whitlocklaan en het Meudonsplein (onderverdeeld in 10 gedeeltes), alsook de locatie ervan bepalen.

Merk op dat dit onderzoek via een typologie van bedrijven een eerste beknopte beoordeling van de toepassing op het gebied van leveringen in de Georges Henriiaan biedt. Echter, het is noodzakelijk om gebruik te maken van een uitgebreide studie via gedetailleerde enquêtes bij handelaars om de leveringsbehoeften te identificeren, zowel in termen van grootte, plaats en dienstregelingen van laad-en loszones. Deze enquête is voorzien.

### **Stap 1: de structuur en de verdeling in secties**

De Georges Henriiaan tussen bd. Brand Whitlock en het Meudon-plein is verdeeld in 10 secties, elke sectie correspondeert met een zijweg en wordt begrensd door twee wegen loodrecht op Georges Henriiaan.

### **Stap 2 : Typologie van bedrijven**

Om het nodige aantal laad- en loszones te bepalen vereist de methode de uitvoering van een commerciële typologie, dat wil zeggen dat elke handel toegewezen is aan een categorie van activiteit, elke klasse geassocieerd wordt met een gemiddeld aantal leveringen/week.

Er zijn 14 categorieën. Echter drie categorieën werden niet meegerekend. Daarnaast werden etablissementen met eigen laad- en loszones niet geïnventariseerd.

Merk op dat het aantal werknemers niet in aanmerking wordt genomen. Inderdaad, de methode is gesteund op het genereren van coëfficiënten van bewegingen op basis van de gemiddelde grootte van etablissementen per activiteitstype. Dit principe vereenvoudigt de methode zonder verstoring van de resultaten.

De resultaten van het veldonderzoek werden samengevat in onderstaande tabel.

catégorie d'activités		Tronçon										
n°	nom	Coefficient	1 - Withlock <-> Plekeleinden - côté Nord	2 - Withlock <-> Plekeleinden - côté sud	3 - Plekeleinden <-> Prince Heritier - côté Nord	4 - Plekeleinden <-> Prince Heritier - côté sud	5 - Prince Heritier <-> Linthout - côté Nord	6 - Prince Heritier <-> Linthout - côté sud	7 - Linthout <-> Timmermans - côté Nord	8 - Linthout <-> Menuisier - côté sud	9 - Timmermans <-> Meudon - côté Nord	10 - Menuisier <-> Meudon - côté sud
1	Cafés / hotels / restaurants	6,25	2	2	1	5	2	3	2	2	2	4
2	Boulangeries, pâtisseries	8,07	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
3	Boucheries, charcuteries	10,5	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
4	Alimentation générale	9,53	2	0	0	0	0	1	0	2	0	0
5	Commerces de détail d'habillement (inclus chaussures, textiles, maroquinerie)	3,23	0	1	2	2	2	2	1	2	2	1
6	Librairies, papeteries	13,8	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1
7	Pharmacies	/	> pas intégrée au calcul									
8	Autres commerces de détail (bijouterie, électroménager, parfumerie, opticiens, fleuristes etc)	7,53	3	3	2	3	5	3	2	2	6	1
9	Commerces d'ameublement	7,5	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1
10	Grands magasins (> 400 m²)	/	> pas intégrée au calcul									
11	Commerces de gros	21,67	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	Agences bancaires	/	> pas intégrée au calcul									
13	Tertiaire, administrations	2,43	2	3	3	4	2	5	2	2	2	2
14	Artisanat de fabrication (cordonnerie etc)	7,81	0	2	2	2	2	2	0	2	0	1
TOTAL	nombre de déplacements		72,81	68,73	58,75	93,14	90,89	106,97	46,15	73,56	69	80,23
	nombre théorique de zones de livraisons		0,81	0,76	0,65	1,03	1,01	1,19	0,51	0,82	0,77	0,89
	nombre pratique de zones de livraisons		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
longueur du tronçon			140m	140m	110m	110m	170m	170m	150m	140m	160m	100m
			hyp. piétonnier									

### ***Stap 3: Bepaling van het benodigd aantal laad- en loszones***

De coëfficiënt stemt overeen met het aantal verplaatsingen wekelijks gegenereerd door elk activiteitentype.

Op elk weggedeelte moet je de bewegingen die door elk van de instellingen / bedrijven gegenereerd werden, toevoegen. Deze totale beweging moet vervolgens worden gedeeld door 90 om het theoretische aantal te implementeren laad- en loszones te kennen.

Het principe van de berekening (delen door 90) dient om een aanbod te creëren dat voldoet aan de grootste vraag van die dag. De helft van de leveringen hebben plaatsgevonden 9:00-12:00, 5 dagen per week gemiddeld<sup>2</sup>. Kennis van gemiddelde duurtijd van leveringen na enquêtes en observaties van goederenverkeer in de stad en rekening houdend met de omzet van voertuigen leidde tot een bezettingsgraad van drie leveringen per uur over één leveringsgebied.

### ***Stap 4 : Localisatie van in te plannen leveringsgebieden***

Eens het aantal leveringszones is bepaald, probeert de methode de meest geschikte locaties te bepalen en houdt ze daarbij de bepaalde zaken in het achterhoofd ter aanmoediging of ontmoediging van specifieke locaties voor leveringsgebieden:

- In de mate van het mogelijke dient de leveringszone zich te bevinden aan het begin van een weggedeelte (net na een kruising / breuklijn) om achteruitparkeren te vermijden en ervoor te zorgen dat de vrachtwagen de zone vooruit kan binnenrijden.
- Het verdient absoluut aanbeveling om verlaagde voetpaden aan te leggen aan de rechterzijde van leveringszones.
- De leveringszones dienen zich in de mate van het mogelijke in de onmiddellijke nabijheid te bevinden van de actoren die de grootste verkeershinder veroorzaken (die het hoogste aantal leveringen verwerken en/of de grootste/meest hinderlijke ladingen).
- Algemeen dient men te onthouden dat een leverancier geen gebruik zal maken van een leveringszone indien die verder van 50 m verwijderd is van de handelszaak die hij moet beleveren en indien er zich een belangrijk obstakel bevindt tussen de leveringszone en de handelszaak.
- De leveringszone dient een lengte te hebben van 15 meter om ervoor te zorgen dat men er gemakkelijk vooruit in kan rijden. Dit aspect houdt rekening met de afmetingen van gemiddelde voertuigen tussen 3,5 T en 19 T, voertuigen bestemd voor afzetgebieden.

Op basis van deze methode, werden de onderstaande locaties gekozen voor de minimale aanleg van leveringszones in de Georges Henrilaan:

- Gedeelte Brand Whitlocklaan / Prekelindenlaan: aan de zuidkant  
In de nabijheid van de meubelzaak (leveringen die veel hinder veroorzaken) en ongeveer in het midden om de maximaal te doorlopen afstand te minimaliseren

---

<sup>2</sup> Bron: economisch laboratorium voor transport van Lyon

- Gedeelte Prekelindenlaan / Erfprinslaan:  
In de nabijheid van Intersport (grote winkel, zonder specifieke leveringszone), en in het midden om de maximaal te doorlopen afstand te minimaliseren en aan het begin van de parkeerzone om voorwaartse manoeuvreerruimte te vergemakkelijken.
- Gedeelte Erfprinslaan / Prekelindenlaan: aan de noordkant  
In het bovenste gedeelte van dit stuk, de winkels daar vereisen meer leveringen en van grotere omvang en tevens aan het begin van de parkeerzone om voorwaartse manoeuvreerruimte te vergemakkelijken.
- Gedeelte Erfprinslaan / Degrooffplein: aan de zuidkant, op het einde van dit gedeelte
- Gedeelte Linthoutbosstraat / Degrooffplein: aan de noordkant  
In het begin van dit gedeelte om voorwaartse manoeuvreerruimte te vergemakkelijken

Er wordt voorzien om het gedeelte Van Meyel / Meudon als voetgangerszone in te richten. Hierdoor werd geen enkele specifieke leveringszone voorgesteld, het leveringssysteem dient in het kader van een complete gevelherinrichting langs dit weggedeelte.

Merk ook op dat volgens de analyse het gedeelte Whitlock / Plekelinden aan de noordzijde mogelijks belang hebben bij een leveringsgebied. Echter grote-oppervlakte-winkels (Aldi en Ready Home) die de oorzaak zijn van met de meest problematische leveringen, beschikken over een specifieke leveringsgebied aan de Albertynlaan.

Parallel aan de ontwikkeling van de leveringszones is het essentieel controlemaatregelen in te voeren de toepassing van deze leveringsgebieden.

### **3.2.2. Actieve periode leveringszones**

In de hypothese dat er gekozen wordt voor leveringszones met een lengte van 15 meter, dan nemen die 3 parkeerplaatsen in beslag. De actieve periode (= uren waarbinnen de leveringszone geldt) kan evenwel beperkt worden en buiten de leveringsuren kan de zone opnieuw fungeren als drie parkeerplaatsen. Nochtans, de invoering van een dergelijk parkeersysteem voor individuele voertuigen op laad- en loszones buiten bepaalde activiteitsperiodes dient gepaard te gaan met politiecontroles.

Men zou kunnen overwegen om de leveringszones enkel te laten gelden van 7 tot 19 uur, om 's nachts parkeerplaatsen beschikbaar te maken voor omwonenden. Die tijdsperiode zou bevestigd of verminderd (bvb. 9u - 12u) kunnen worden na een enquête bij de handelaars, waarin gepeild wordt naar hun wensen en noden ter zake.

De leveringsgebieden zouden in overeenstemming kunnen gebracht worden met de "gele zones", d.w.z. parkeerzones toegestaan buitende actieve leveringsperiodes.

### **3.3. Parkeren**

Het invoeren van 5 leveringszones zou betekenen dat er tijdens de leveringsperiode 15 parkeerplaatsen minder zijn. Die zouden gecompenseerd kunnen worden door de aanleg van een ondergrondse parking onder het gebouw van de Métairie (cfr. punt 16 van de revalorisatiestudie van de Georges Henrilaan, waarin de 25 maatregelen staan vermeld die de gemeente wil bestuderen en/of eventueel implementeren).

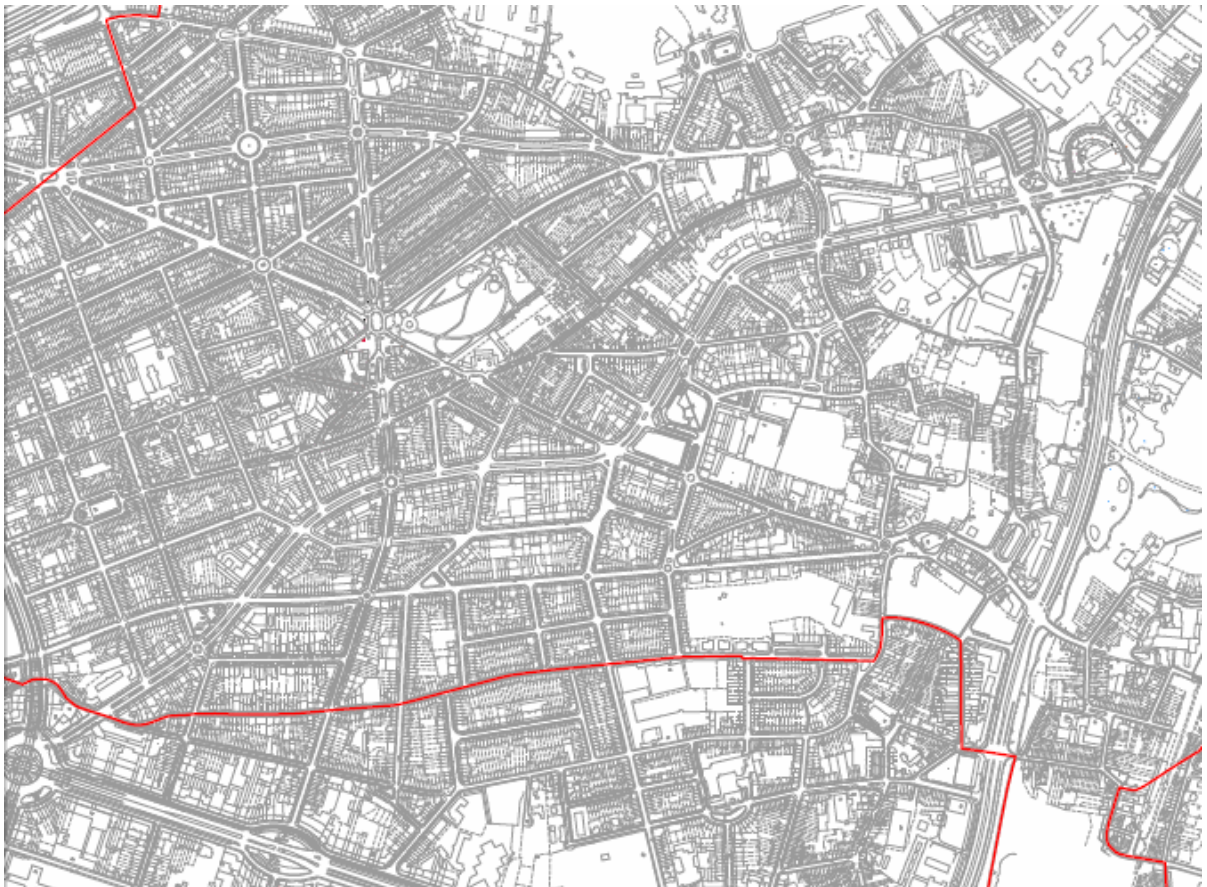
De aanleg van een ondergrondse parking zou het ook mogelijk maken de parkeerplaatsen tussen het Degroofplein en het Meudonplein te schrappen en op die manier de opwaardering- en verbeteringsmaatregelen voor de voetgangersverplaatsingen tussen die beide kernen versterken.

Een alternatief dat bestudeerd werd in het kader van de herinrichting van de commerciële kern Georges Henrilaan, is het creëren van schuine parkeervakken om het aantal parkeerplaatsen in een aantal straten loodrecht op de Georges Henrilaan te verhogen, gekoppeld aan het invoeren van eenrichtingsverkeer in een aantal straten.

Om voor voldoende parkeerrotatie te zorgen, werd de Georges Henrilaan ingekleurd als een rode zone in het plan voor gereguleerd parkeren. Alle dagen van de week, met uitzondering van zondag, kan er tussen 9 en 18 uur enkel betalend geparkeerd worden, en dit voor een maximale duur van twee uur (het eerste kwartier gratis). Er geldt geen uitzondering voor bewonerskaarten. Deze commerciële ader maakt dus deel uit van de strengst gereglemeerde parkeerzone.

*Geografische zone nr. 4*

## 4. de Broqueville



De de Broquevillelaan is een drukke verkeersas, wat ook strookt met haar functie als hoofdweg. De laan heeft een hoge onveiligheidsgraad voor wat betreft de oversteekplaatsen voor voetgangers en ter hoogte van de (loodrechte) zijstraten, die maar zelden zijn uitgerust met oversteekplaatsen voor voetgangers. Ook het fietsverkeer is onveilig langs deze as, in het bijzonder ter hoogte van elke kruising, waar de configuratie niet is aangepast aan het naast elkaar bestaan van de diverse verplaatsingswijzen.

Als antwoord op deze problematiek, en ten gevolge van ernstige ongevallen op deze as, hebben het gewest en de gemeente beslist om een project op te zetten dat deze verkeersader veiliger moet maken, onder meer door de breedte van de weg te versmallen tot 1 rijstrook in elke rijrichting en door een fietspad aan te leggen langs de de Broquevillelaan. De versmalling tot 1 rijstrook verhoogt de veiligheid voor iedereen, en in het bijzonder voor de zwakke weggebruikers. De huidige configuratie van de weg laat te wensen over, want de breedte van de rijweg bedraagt ruim 5,5 meter, waardoor automobilisten geneigd zijn om met twee naast elkaar te rijden. Daarnaast zet de brede rijweg ook aan tot overdreven snelheid.

De onderstaande maatregelen zijn gebaseerd op het project van het gewest, dat streeft naar een aangepaste inrichting die een hogere veiligheid en een hoger comfort waarborgt voor iedereen.

Zie kaart nr. 11 – Herinrichting van de de Broquevillelaan.

Zie projectfiche nr. 7.4.

#### **4.1. Algemeen profiel verkeersader de Broquevillelaan**

Het gewestproject voorziet de aanleg van een fietspad langs de de Broquevillelaan.

Om de veiligheid van de zwakke weggebruikers te verhogen, zou er gekozen worden voor een gemarkeerd fietspad, zodat de automobilisten niet op de ruimte rijden die is voorbehouden voor de fietsers.

Merk op dat het project voor fietsmarkeringen op het wegdek zal verlengd worden, na de tenuitvoerlegging ervan aan de Broquevillelaan, in de Paul Hymanslaan en Emile Vanderveldelaan. Het doel is om deze as herkenbaar en 'continu' in te richten, met faciliteiten voor fietsers. Dit hele gebied zal worden herontwikkeld tot een rijstrook in elke richting voor automobilisten.

#### **4.2. Inrichting van de oversteekplaatsen voor voetgangers**

Om de veiligheid te verbeteren, moeten de voetgangersoversteekplaatsen in de de Broquevillelaan heringericht worden via aangepaste verlichting en inrichtingen (bv. Sint-Andreaskruis (hek met gekruist binnenwerk), signalisatielicht).

De herinrichting van de de Broquevillelaan is meteen ook de gelegenheid om de oversteekmogelijkheden van de zijwegen (oversteek parallel met de de Broquevillelaan) veiliger te maken. Vandaag zijn die vaak niet uitgerust met zebrapaden/ oversteekplaatsen voor voetgangers. Al deze plaatsen zouden ingericht worden als verhoogde oversteekplaatsen om de veiligheid te verhogen.



Deze maatregel is onder meer van toepassing aan de kruispunten met de onderstaande wegen:

- Prekelindenstraat
- Constant Montaldstraat
- Raymond De Meesterstraat
- Leon Tombustraat
- Gilsoulstraat

### **4.3. Kruispunt de Broqueville / Slegers / Joséphine-Charlotte**

Het verkeer op dit kruispunt wordt geregeld door een verkeerslicht.

Het herinrichtingsvoorstel voor de de Broquevillelaan voorziet de aanleg van een specifieke rijstrook om links af te slaan vanuit de de Broquevillelaan naar de Slegerstraat, en om deze strook in te bedden in de middenberm, zodat de automobilisten die naar links willen gaan, kunnen voorsorteren zonder het verkeer te hinderen dat rechtdoor wil.

Daarnaast zullen de voetpaden ook uitgerust worden met hoekverbredingen/hoekuitstulpingen om de afstand van de oversteekplaatsen voor voetgangers in te korten en zal er een fietsopstelstrook/fietssas worden aangelegd.

### **4.4. Kruispunt de Broquevillelaan / Tomberg / Pauwels**

Zie kaart nr. 11 – Herinrichting van kruispunt Tomberg / de Broquevillelaan / Henri Pauwelslaan

Zie projectfiche nr. 7.5.

Er bestaat momenteel geen beperkt eenrichtingsverkeer in de Henri Pauwelslaan, want dan zouden de fietsers vanuit een eenrichtingsstraat "losgelaten worden" op een complex kruispunt met vijf vertakkingen, wat voor een hoogst onveilige situatie zou zorgen.

Om toch beperkt eenrichtingsverkeer te kunnen invoeren, moet het kruispunt met de de Broquevillelaan heringericht worden en dienen er specifieke verkeerslichten voor fietsers te komen.

De voorgestelde herinrichting van het kruispunt is gebaseerd op de onderstaande principes:

- Vereenvoudiging van het kruispunt door de Pauwelslaan af te sluiten voor het verkeer vanaf de oostkant. De laan is dan enkel bereikbaar via de de Broquevillelaan aan de westkant. De automobilisten die op de de Broquevillelaan rijden vanuit het oosten, dienen hun weg langs die laan voort te zetten tot aan de rotonde Ridder Koninglaan om rechtsomkeer te maken.
- Aanleg van een specifieke rijstrook om links af te slaan en een voldoende grote capaciteit op het kruispunt (verkeer rechtdoor) te blijven waarborgen.
- Verhogen van de beschikbare ruimte voor voetgangers (hoekverbredingen voetpaden) en verkorten van de lengte van oversteekplaatsen
- Markering om automobilisten attent te maken op de aanwezigheid van fietsers tussen het autoverkeer in de Pauwelslaan tussen de Slegerslaan en de Generaal Bastinlaan.

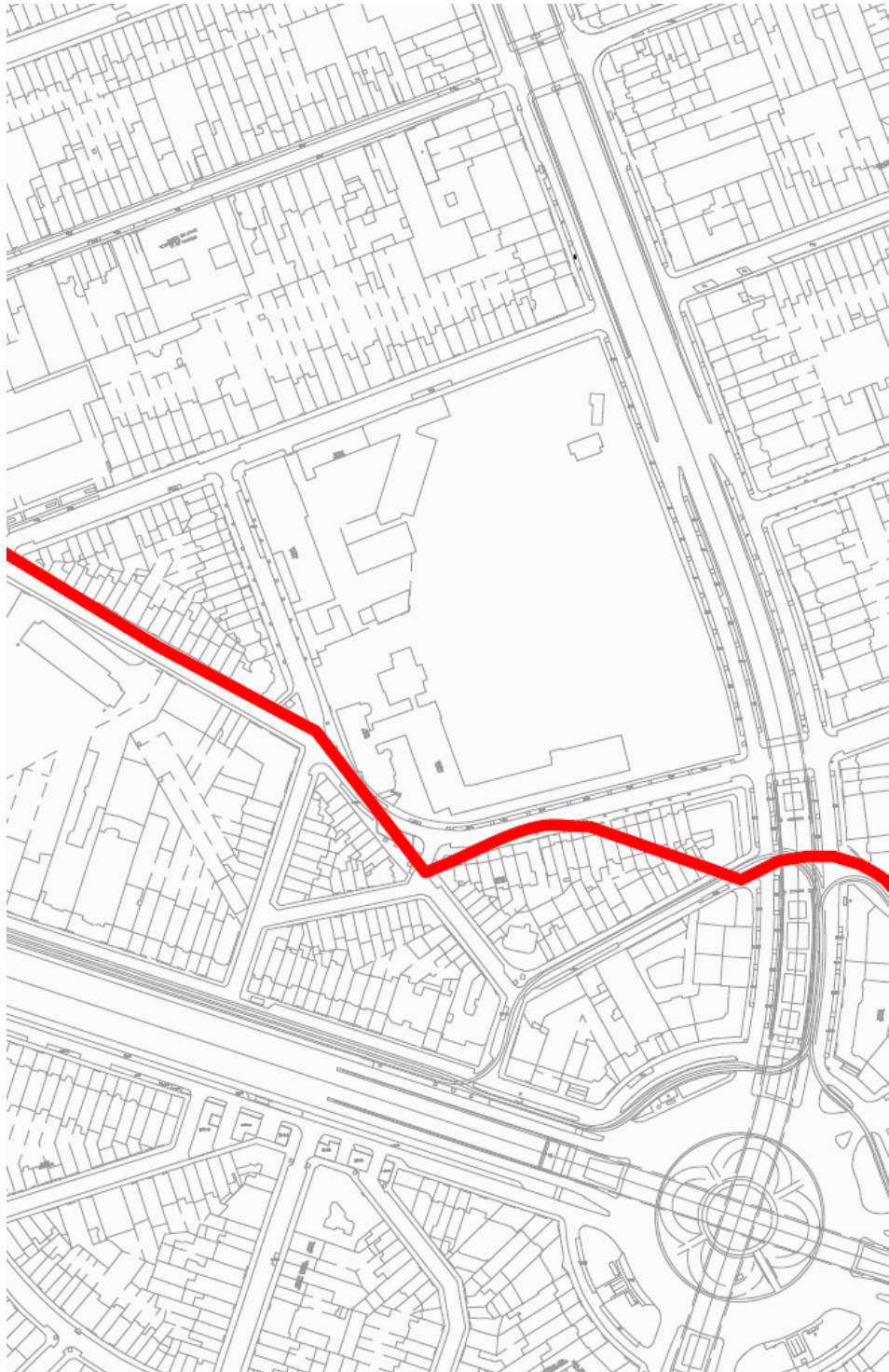
- Markering om automobilisten attent te maken op de aanwezigheid van fietsers tussen het autoverkeer op het kruispunt Tomberg / de Broqueville.
- Beperking van de "asfaltzee"
- Beveiligen van het geplande beperkt eenrichtingsverkeer in de Pauwelslaan
- Aanleg van opstelstrook voor fietsers/fietssas

#### **4.5. Ronde Werkzaamheidstraat**

De herinrichting van de de Broquevillelaan, met o.a. de aanleg van een fietspad, biedt de mogelijkheid om ook de infrastructuur voor voetgangers veiliger te maken. Vanuit die optiek is het wenselijk de voetgangsvluchtheuvels ter hoogte van de rotonde aan de Werkzaamheidstraat te verlengen, om de veiligheid van de voetgangers bij het oversteken te verbeteren.

*Geografische zone nr. 5*

## 5. Whitlock / Dietrich



Het busverkeer loopt elke dag vast in de opstoppingen voor de Montgomery-rotonde. Om dat probleem aan te pakken en de efficiëntie van de buslijnen langs dit traject te verhogen, wordt voorgesteld een specifieke busstrook aan te leggen langs de Brand Whitlocklaan.

Bij de diagnose in fase 1 kwam ook tot uiting dat de veiligheid van de omgeving rond de school vatbaar is voor verbetering en dat er te veel (sluip)verkeer is dat de wijk binnendringt. Daarnaast is ook de gewestelijke fietsroute langs de Dietrichlaan onvoldoende beveiligd.

Als antwoord op het geheel van deze problemen, zouden worden diverse maatregelen voorgesteld (zie verder).

Zie kaart nr. 12 – Herinrichting Brand Whitlocklaan en Dietrichlaan

## **5.1. Herinrichting Dietrichlaan**

Zie projectfiche nr. 7.7.

Het herinrichtingsvoorstel zou eenrichtingsverkeer invoeren in de Dietrichlaan met toegelaten rijrichting vanuit de Brand Whitlocklaan. Deze keuze vloeit voort uit de onderstaande doelstellingen:

- Invoeren van beperkt eenrichtingsverkeer op een comfortabele manier en een verhoogde veiligheid voor verplaatsingen met de fiets (de breedte van de rijweg laat geen comfortabel BEV toe zonder dat er eenrichtingsverkeer voor de auto's wordt ingevoerd). Merk op dat het omleiden van de GFR langs een ander traject bijzonder moeilijk is, gezien het beperkt aantal oversteekplaatsen op de Brand Whitlocklaan.
- Beperking van het verkeer in de wijk door het sluiptraject langs de Stafhouder Braffortstraat en de Dietrichlaan te onderbreken.
- Beperking van het aantal conflictzones en van complexe manoeuvres in de buurt van de school

## **5.2. Herinrichting van de Brand Whitlocklaan**

Zie projectfiche nr. 7.6.

De configuratie van de Brand Whitlocklaan zou worden herbekeken om een busbaan aan te leggen aan de kant van de tunnel in de richting van de Montgomery-rotonde, in het gedeelte tussen de Castellaan (ter hoogte van de uitgang van de tunnel) en de Hertoginstraat (ter hoogte van de eigen trambedding).

Het voorstel om een busstrook aan te leggen op de Brand Whitlocklaan strookt met de visie van het Richtschema voor de Middenring van het gewest, waarin de eerste rijstrook van de Montgomery-rotonde voorbehouden zou worden aan bussen en fietsers.

De busbaan zou ten koste gaan van de parkeerplaatsen aan de kant van de tunnel en bijgevolg zouden er twee rijstroken beschikbaar blijven voor het autoverkeer, evenals de parkeerplaatsen aan de kant van de school.

Er zou een zone 30 worden ingevoerd om de snelheid van het autoverkeer in de buurt van de school te verlagen en bijgevolg de veiligheid te verhogen.

Noteer dat een denkoefening wordt gehouden over het geheel van de assen Whitlocklaan en Reyerslaan tussen het Montgomeryplein en het Meiserplein, met als doel tot herinrichtingen te komen die automobilisten moeten afdwingen de snelheidslimieten te respecteren, te weten 50 km/u.

### **5.3. Inrichting van het kruispunt Dietrich / Whitlock**

Het kruispunt zou uitgerust worden met een verkeerslicht dat de bussen toelaat om rechtdoor te rijden zonder in conflict te komen met automobilisten die naar links willen afslaan.

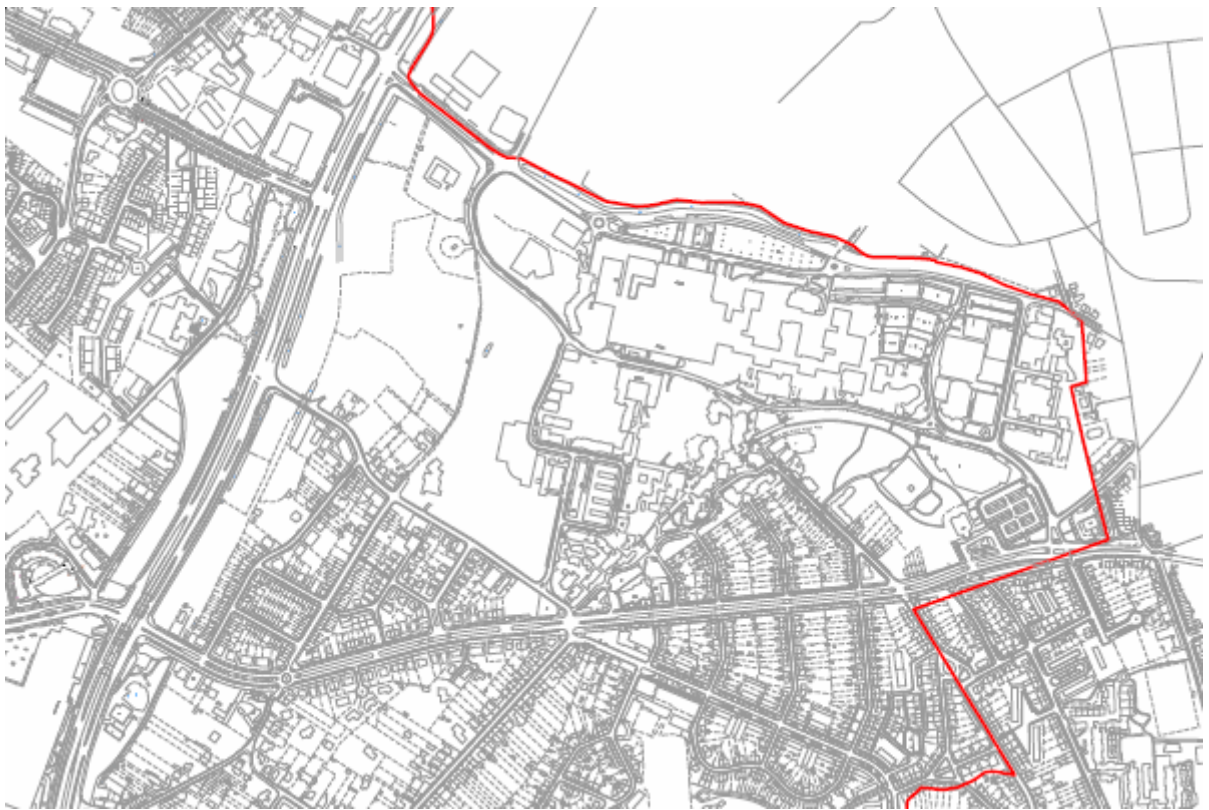
Men zou kunnen overwegen om de programmering van de verkeerslichten lichtjes aan te passen en de groenlichtfase met 5 seconden te verlengen om de fietsers meer tijd te geven het fietssas te verlaten.

**Merk op dat noch de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe noch de gemeente Etterbeek volgende maatregelen ondersteuning: de maatregel voor eenrichtingsverkeer in Dietrichlaan, de aanvullende studie en het lopende overleg om alle implicaties van deze maatregel te identificeren en een positie in te nemen. Een specifieke studie moet het effect van deze maatregel, de bewegingsrichtingen en de extra faciliteiten die hieruit moeten voortvloeien in samenwerking met de school, de bevolking en de MIVB beoordelen.**

**De Omgeving Montgomery Politie heeft op haar beurt negatief advies op het voorgestelde eenrichtingsverkeer uitgesproken.**

*Geografische zone nr. 6*

## 6. UCL / Saint-Luc



Deze locatie huisvest de universiteit (UCL), een aantal hogescholen, en het universitair ziekenhuis Saint-Luc. Dat houdt in dat ruim 25.000 studenten, patiënten, bezoekers en werknemers zich dagelijks van en naar de site begeven. Een van de belangrijkste doelstellingen van de maatregelen voor deze geografische zone bestaat er dan ook in de verplaatsingsstromen te kanaliseren. De maatregelen stellen een reconfiguratie van het wegennet voor, maar willen ook een verschuiving naar andere verplaatsingswijzen dan de auto bevorderen.

De 5200 parkeerplaatsen, verdeeld over de diverse instellingen en bedrijven die zich op de site bevinden, volstaan niet om aan de parkeerbehoefte te voldoen, wat aanleiding geeft tot heel wat hinder in de naburige straten. Een parkinginfrastructuur van ongeveer 1.000 plaatsen is gepland op de hoek van de Mounierlaan en Adenauerlaan. Deze parking hoofdzakelijk vereist op grond van de milieuvergunning voor de ontwikkeling van activiteiten op de site wordt vnl. bezocht door medewerkers van de *Klinieken universitaires Saint-Luc*.

De site beschikt nochtans over uitstekende mogelijkheden inzake bereikbaarheid via alternatieve verplaatsingswijzen. De locatie wordt bediend door diverse metrostations en beschikt over een hecht netwerk van voetgangerstrajecten. De voorgestelde maatregelen moeten deze troeven benutten en een verschuiving stimuleren naar andere verplaatsingswijzen dan de auto.

## **6.1. De site bereiken via zachte verplaatsingswijzen**

### **6.1.1. Infrastructuur voor fietsers**

Zie kaart nr. 13b – Voetgangersoversteken en fietsinfrastructuur.

Zie projectfiche nr. 7.8.

De Mounierlaan wordt heringericht worden als zone 30 en als fietsvriendelijke as. Er zullen op het wegdek markeringen aangebracht worden (sergeantsstrepen) om de automobilisten attent te maken op de aanwezigheid van fietsers, en om die laatste te wijzen op de correcte positie die ze moeten aannemen op de rijweg.

Samen met deze aanpassingen is het aanbevolen de parkeermogelijkheden op de rijweg in het gedeelte tussen de Adenauerlaan en de tweede voetgangersbrug af te schaffen.

De groen promenade zowel gebruikt door voetgangers als fietsers, zal ter hoogte van het gedeelte Hippokrateslaan tussen de Woluwelaan en de Mounierlaan als ook in de in Mounierlaan op het gedeelte tussen de Hippokrateslaan en de molen Hof Ter Musschen ingericht worden. Op dat niveau zal een beveiligde oversteek aangelegd worden voor zowel voetgangers als fietsers, wat deze laatste toelaat op de groene promenade te vervolgen vanaf de voorgestelde nog aan te leggen fietsroute in de Mounierlaan.

In continuïteit met de groene promenade, kan de voorgestelde fietsroute voorzien worden in de Hippokrateslaan, op het hellend gedeelte tussen de Mounierlaan en de ingang van de *Klinieken universitaires Saint-Luc*.

Op de Hippokrateslaan en op het kruispunt met de Woluwelaan zal een fietsroute gemarkeerd worden. Deze route zal verdeeld worden in een fietsstrook voorgesteld voor fietser die rechts afslaan en een fietsstrook voor fietsers die helemaal rechts willen afslaan en dan naar links.

Merk op dat het aantal voetgangersoversteken gebruikt kunnen worden door langzame fietsers, om berijdbare wegen te vermijden. Men dient wel te verstaan dat deze optie overwogen dient te worden indien het aantal fietsers aanzienlijk zou toenemen en op die manier de rust en de veiligheid van voetgangers in het gedrang zouden brengen.

De *Klinieken universitaires Saint-Luc* en de UCL beschikken over 355 fietsparkeerplaatsen op de gehele site. Bovendien worden er drie beveiligde parkings voorzien ter hoogte van de "Chemin de la Dunette"/de bibliotheek van de UCL, de auditoriums van de UCL, een parking voor het personeel van de ziekenhuizen op de hoek van de Mounierlaan / Adenauerlaan.

### **6.1.2. Voetgangersnetwerk op de site dat aansluit op de externe netwerken**

De site kan bogen op een dicht netwerk van voetgangersroutes, die evenwel soms een verrassend traject volgen en niet altijd duidelijk zijn voor de bezoekers. Het is dan ook essentieel om coherente bewegwijzering aan te brengen zodat bezoekers altijd via de kortste en meeste geschikte weg hun bestemming kunnen bereiken, waarbij er in het bijzonder prioriteit dient te gaan naar het traject tussen metrostation Alma en het UZ Saint-Luc. Dit traject zou via het Carnoyplein lopen en gesignaleerd worden met behulp van markeringen op de grond. De weerhouden voetgangersroutes stemmen overeen met openbare wegen in wegenissen, zelfs indien ze niet overgedragen worden aan de gemeente. We onthouden vnl. de Veldkapellaan, de Adenauerlaan, Carnoyplein, de 'galerie des Argousiers', de Vecqueestraat en de Martin V plein.

Tussen de metrostations Alma en de *Klinieken universitaires Saint-Luc*, doorkruist de route ca. 400m lang en publiek toegankelijk, de Vesqueplein en straat en de Carnoyplein. Voorzien wordt om de leesbaarheid van deze route via diverse systemen te verbeteren zoals bvb. markering op de grond, wegbewijzering, verlichting, plaatsing van straatmeubels en kunstwerken.

In het algemeen dient de verlichting op het terrein verbeterd te worden om alle paden veiliger maken.

De voetgangerswegen tussen de UCL / UZ Saint-Luc en de gemeenten Kraainem en Zaventem (bv. wandelpad Hebronlaan) worden erg intensief gebruikt en een herinrichting is dan ook aan de orde. Hetzelfde geldt voor het traject tussen de site en de Woluwelaan.

De configuratie van de regionale parking verplicht voetgangers zich te begeven in de stroom van automobilisten voor degenen die naar het metrostation vanaf de Mounierlaan willen bereiken. Er dient een voetpad aangelegd te worden om de oversteek van de transitparking Kraainem naar de Mounierlaan toe te laten. De oversteek van het zebrapad aan deze laan zou verschoven worden naar nr. 100 om de dwarse doorgang van de parking te verzekeren.

In het kader van de invoering zone 30 km/u in de Mounierlaan zullen alle oversteekplaatsen voor voetgangers beveiligd worden.



## 6.2. Bereikbaarheid van de site met het openbaar vervoer

De site UCL / Saint-Luc wordt bediend door de metro (stations Vandervelde, Alma, Kraainem).

De passagefrequentie werd verhoogd van 10 tot 12 treinstellen per spitsuur sinds april 2012. Er is ook een lopende discussie om de passagefrequentie te verhogen buiten de piek periodes. Bovendien, tijdens de uitvoering van de automatisering van de metro zal de frequentie verhoogd tot een metrolijn om de drie minuten aan de metrolijn nr. 1 die Sint-Lambrechts-Woluwe bedient.

Er is momenteel een discussie aan de gang om de gangen van het metrostation Alma verbeteren.

De eindhalte van de tram in Roodebeek biedt (via een aansluiting met de metro) een verbinding naar het zuiden van het gewest en versterkt o.a. de verbinding met het station van Bosvoorde / Etterbeek (treinlijn Brussel - Namen). Op langere termijn wordt de evt. verlenging van tramlijn nr. 94 langs de Woluwelaan de toegankelijkheid van de *Klinieken universitaires Saint-Luc* verbeteren als die van de UCL en de huidige Hogescholen die buurt.

De buslijn nr. 79 rijdt momenteel langs de regionale parking. Verkeersopstoppingen in deze parking zijn hinderlijk voor de doorgang van de OV-bussen. Daarom wordt de commerciële snelheid van de buslijn nr. 79 verbeterd en de bussen zullen hun reisweg verderzetten tot aan het einde van de Mounierlaan en verder de Kimweg en de Vanderveldelaan tot aan het metrostation van Kraainem. Op het gedeelte de Mounierlaan tussen Kimweg en de Vanderveldelaan zullen de bussen gebruik kunnen maken van een speciale strook voorzien voor bussen en fietsers. De verkeerslichten aan de Vanderveldelaan zullen zo geregeld worden dat de bussen voorrang krijgen.

## 6.3. Bereikbaarheid via systemen die alternatief bieden voor individueel autogebruik

Zie kaart nr. 13C – Parkeren en alternatieven voor auto's

De *Klinieken universitaires Saint-Luc* en de UCL voorzien in het kader van hun respectievelijke bedrijfsvervoerplannen om alternatieven t.o.v. individuele auto's aan te moedigen; voorzien wordt de inrichting van parkings voor gedeelde auto's (Cambio, Zen Car, etc.) en taxistandplaatsen in de nabijheid van het metrostation Kraainem, de ingang van de *Klinieken universitaires Saint-Luc*, de gebouwen van de UCL en de metrostations Alma en Vandervelde.

Ook werden er Villo-parkeerplaatsen voorzien.

Opgemerkt wordt dat voorafgaand overleg noodzakelijk aangezien de uitrusting waarschijnlijk niet in het publieke domein geplaatst wordt. Deze Villo-netwerk-parkings zullen worden geplaatst bij de ingang van bepaalde klinieken (Hippocrateslaan), de "chemin de la Dunette" (voetgangers ingang naar UCL-gebouwen), in de buurt van de Ecole de Santé publique (clos Chapelle-aux-Champs), nabij de personeelsingang van de klinieken en de UCL (Mounierlaan) aan de ingang van het sportcentrum Mounier zal nog in de buurt van de metrostations Kraainem Alma en Vandervelde.

## 6.4. Organisatie van het wegennet

De Woluwelaan is een hoofdweg die doorgaand verkeer verwerkt, de Vanderveldelaan is een interwijkenweg die als doel heeft het verkeer uit de aangrenzende wijken te kanaliseren en het naar hogere hiërarchische niveaus te leiden (Woluwelaan en ring).

De Hippokrateslaan is de toegangsweg tot verkeersgenererende actoren zoals het UZ Saint-Luc, de laboratoria en het sportcentrum Mounier. De eventuele (her)inrichtingsmogelijkheden ervan zijn beperkt doordat de hulpdiensten deze laan gebruiken. (in feite zullen de hulpdiensten en de brandweer 2 wegenissen gebruiken: Hippokrateslaan en Kimweg om dan de regionale wegen te nemen zoals de Woluwelaan en de Vanderveldelaan. Men voorziet de inrichting van een zone 30 ter hoogte van de voetgangersdoorgang tussen het parkeerterrein en de ingang van het ziekenhuis, evenals de aanleg van een vrijliggend fietspad in het gedeelte tussen het kruispunt met de Mounierlaan en de Esplanade-rotonde. De UCL, het UZ, de gemeente en de MIVB moeten ook samen nadenken over de eventuele aanleg van een specifieke rijstrook voor "bussen + hulpdiensten" in de Hippokrateslaan. In deze context wordt gedacht aan de volgende oplossing: aan weerskanten de rijrichtingen scheiden en het verkeer komende uit de parking Hippocrate. Dit ontubbelingssysteem in de Hippokrateslaan, het gerecupereerde baanvak aan de zijde van de *Klinieken universitaires Saint-Luc* kunnen dan gereserveerd worden voor de bussen en hulpdiensten. Dit baanvak kan ook gebruikt worden door fietsers bergopwaarts. Wat de parkingangen betreft, er zal aan elke kant een parkingingang voorzien worden (ter hoogte van de ronde punten). Uitgangen worden alleen voorzien ter hoogte van de Woluwelaan. Deze maatregelen laten toe de verkeersstromen tot aan de *Klinieken universitaires Saint-Luc* te verminderen. Door deze configuratie van de wegprofielen worden zowel de voetpaden als de longitudinale parking aan de zuidkant van de weg behouden.

De Mounierlaan is een plaatselijke weg die zorgt voor de verdeling van het verkeer binnen de site. Deze weg zal ingericht worden als zone 30, met specifieke voorzieningen voor fietsers en voetgangers om de veiligheid en het comfort van hun verplaatsingen te verhogen.

We merken op dat de herinrichting van de Mounierlaan mogelijk is omdat de hulpdiensten gebruik maken van de Hippokrateslaan.

## 6.5. Beheren van de verkeersstromen op de as Wezembeeklaan / Vanderveldelaan

### 6.5.1. Gecoördineerde werking kruispunten

Idealiter zou de werking van de geplande verkeerslichten ter hoogte van het kruispunt Prins Regentlaan / Wezembeeklaan (cfr. punt 6.6.2. – inrichting van een kruispunt met verkeerslichten) afgestemd moeten worden op de verkeerslichten ter hoogte van de Grensstraat en de Wezembeeklaan.

## **6.5.2. Omleiding van de verkeersstromen**

Men dient de verschillende verkeersbenaderingen van de betreffende zones te herevalueren met het oog op een verbeterde doorstroming. Verkeer komend van het noorden en het oosten dienen vanaf het noorden gebruik te maken van de verkeerswisselaar Woluwe-St-Etienne en de Woluwelaan. Verkeer komende vanuit het zuiden dient afrit nr. 6 Wezembeek-Oppem te nemen en de Wezembeeklaan (N226) en verkeer vanuit Brussel dient vanaf het zuiden de Woluwelaan te nemen. Sturende signalisatie op de ring "UCL – St.-Lucas" dient bijgevolg aangepast te worden.

De Vandervelde- en de Wezembeeklaan worden ingericht als rijweg met slechts één rijstrook per richting.

## **6.6. Herinrichting van de toegangskruispunten naar de UCL-site**

Zie kaart nr. 13a – Herinrichting van de toegangskruispunten naar de site

### **6.6.1. Kruispunt Woluwelaan / Hippokrateslaan**

Zie projectfiche nr. 7.12.

Merk op dat de herinrichting van dit kruispunt geïntegreerd moet worden in de regionale weerspiegeling over de gehele as Woluwelaan. Het kruispunt van Woluwelaan / Hippokrateslaan is inderdaad de eerste kruising van de periferie (en de ring). De inrichting moet daarom opvallen bij passerend verkeer binnen het stedelijk gebied met een symbolische markering en een veilig ontwerp, dat wordt opgemerkt wordt door automobilisten die de stad binnenrijden.

Op korte termijn is het reeds mogelijk om te beperkt te reageren ter hoogte van het kruispunt Woluwelaan en Hippokrateslaan teneinde dit kruispunt te aanzien als belangrijkste toegangspunt naar de UCL en het UZ Saint-Luc.

Ter hoogte van de ingang via de Hippokrateslaan dient de organisatie van het kruispunt en de werking van de verkeerslichten herbekeken te worden, met de bedoeling de "uitwisselingscapaciteit" tussen de Hippokrateslaan en de Woluwelaan te verhogen.

Aan de uitgang van de site via de Hippokrateslaan zou een specifieke rijstrook voorzien worden om rechts af te slaan op de Woluwelaan in noordelijke richting en om links af te slaan op de Woluwelaan in zuidelijke richting.

Van op de Woluwelaan uit de richting van Zaventem dienen er twee rijstroken te worden voorzien om links af te slaan en op die manier een grotere instroomcapaciteit naar de site te waarborgen.

De inrichting voorziet ook in een nieuwe configuratie voor fietser ter hoogte van het kruispunt. Door de aanleg van de groene promenade kunnen deze de Woluwelaan oversteken (in twee richtingen). Er werd tevens een gemarkeerde fietsroute in de Hippokrateslaan voorzien. De inrichting van het kruispunt wordt op die manier aangehouden (eenrichtingsverkeer voor fietsroutes reeds voorzien op de Woluwelaan).

### **6.6.2. Kruispunt Mounierlaan / Vanderveldelaan**

Zie projectfiche nr. 7.13.

De verkeersstromen en de voornaamste bewegingen op het kruispunt Mounierlaan / Vanderveldelaan worden geregeld met behulp van verkeerslichten. De werking van die lichten wordt afgestemd op die van het kruispunt Grensstraat / Wezembeeklaan om te lange filevorming te vermijden (waardoor een goed beheer van het voorgaande kruispunt onmogelijk zou worden).

De herinrichting voorziet de aanleg van een specifieke rijstrook om af te slaan naar de Mounierlaan, en dit voor beide verkeersstromen vanuit de Vanderveldelaan. Van de Mounierlaan worden er 3 stroken voorzien bij aankomst op het kruispunt: een busstrook, strook voor linksafslaand verkeer en een voor rechtsafslaand verkeer. Deze configuratie maakt het ook mogelijk om het kruispunt te regelen in drie verkeerslichtfasen en aldus het aantal conflicten op het kruispunt te verminderen. De duur van elke verkeerslichtfase kan aangepast worden afhankelijk van piek- of daluren, om de capaciteit van zeer frequente bewegingen op specifieke momenten van de dag te verhogen.

Merk op dat de inrichting van een rond punt op het eerste gezicht niet de optimale configuratie lijkt gezien de voornaamste beweging en de huidige problematiek (Mounierlaan t.o.v. de Wezembeeklaan)  $\frac{3}{4}$  van de toer omheen het rond punt vertegenwoordigt, dat betekent een te grote capaciteit voor dit type van kruispuntinrichting.

### **6.6.3. Kruispunt Debeckerlaan / Vanderveldelaan / Dumontlaan**

Zie projectfiche nr. 7.10.

De voorgestelde herinrichting reduceert de aanlegbreedte (omvang) van het kruispunt, ten gunste van de beschikbare ruimte voor voetgangers en van de openbare ruimte. Om de veiligheid van tweewielers de toegang tot fietspad aan de Vanderveldelaan te verzekeren, dient een geavanceerde zone voor fietsers voorzien te worden in de Veldkapellaan.

De verkeersstromen vanuit de Dumontlaan en de Debeckerlaan worden geregeld door een verkeerslicht vóór de conflictzone tussen beide stromen, waarbij elke straat zijn eigen groenlichtfase krijgt.

### **6.6.4. Kruispunt Mounierlaan / Hippokrateslaan**

Zie projectfiche nr. 7.11.

Op het kruispunt tussen de Mounierlaan en de Hippokrateslaan wordt een rotonde aangelegd. Dergelijke inrichting heeft het voordeel dat ze de snelheid van het autoverkeer afremt en het aantal conflicten op het kruispunt vermindert, waardoor het dus veiliger wordt.

### **6.6.5. Kruispunt Mounierlaan – Kimweg**

De aanleg van trottoiroren en een vluchtheuvel zal de veiligheid op het kruispunt verzekeren. Tevens wordt er een voetgangersoversteek voorzien.

## 6.7. Mobiliteitsplan

De UCL en het UZ Saint-Luc hebben in 2005, 2008 en 2011 een bedrijfsvervoerplannen opgesteld. Deze plannen zetten het gevoerde beleid uiteen, en het actieplan op weg naar een duurzamere mobiliteit.

In dat actieplan staan een aantal maatregelen die moeten aanzetten tot het gebruik van andere verplaatsingswijzen dan een individuele auto om zich naar de site te begeven. Enkele voorbeelden:

- de terugbetaling van het abonnement van werknemers via een derdebetalersregeling met de openbaarvervoersmaatschappijen
- een fietspremie voor werknemers (gebaseerd op het aantal km)
- bewustmaking en informatieverstrekking rond mobiliteit via de website(s)
- installatie van voorzieningen voor fietsers (beveiligde stallingen, kleedhokjes, enz.)
- installatie van de dienst carpoolplaza

Deze maatregelen werden reeds geïmplementeerd en gerealiseerd, nl. verbetering voor voetgangers en de aanleg voor fietsparkings.

Bovendien evolueert het on-site-fietsparkeerbeleid voortdurend, zowel wat betreft kwantiteit als prijsniveau met het oog op een verbeterd aanbod voor gebruikers. De 13c-kaart neemt privé-parkings over (gereserveerd voor het personeel van de *Klinieken universitaires Saint-Luc* en de UCL) alsook openbare parkings. Merk op dat deze parkings momenteel ingericht zijn voor auto's. Er trouwens op korte termijn nog een project in aanbouw, een parking met 985 staanplaatsen op de hoek van de Mounierlaan en Adenauerlaan.

*Geografische zone nr. 7*

## 7. Voot / Weggevoerden



De school bevindt zich aan een smalle weg die de toegankelijkheid vermindert maar genereert wel heel wat verkeer en veroorzaakt daardoor hinder in de wijk vóór en na de schooluren. Gezien de nabijheid van de GFR en van de Groene Wandeling, biedt de school nochtans voldoende bereikbaarheidspotentieel via de zachte verplaatsingswijzen.

Daarnaast zijn er in de schoolomgeving onveilige situaties voor voetgangers doordat ze langs trajecten moeten die op sommige plaatsen onvoldoende zichtbaarheid bieden en schept een aantal auto- en busmanoeuvres in de onmiddellijke nabijheid van de school gevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers.

De voorgestelde maatregelen streven naar een veiligere verkeerssituatie voor de zwakke weggebruikers en een daling van het verkeer dat de wijk binnendringt om de school te bereiken.

We merken op dat diverse maatregelen intussen al gerealiseerd zijn doordat de gemeente de voorbije maanden actief aan deze geografische zone heeft gewerkt.

Zie kaart nr. 14 – Herinrichting schoolomgeving in de wijk Weggevoerden

Zie projectfiche nr. 7.13.

## **7.1. Herinrichting van het Weggevoerdenplein**

De herinrichting van het Weggevoerdenplein wil onder meer de veiligheid voor voetgangers verhogen in de nabijheid van de school. Met dat doel voor ogen zullen er oversteekplaatsen voor voetgangers op beter zichtbare plaatsen worden aangelegd, zullen de oversteekplaatsen korter gemaakt worden door hoekverbredingen aan de voetpaden en zal de beschikbare ruimte voor voetgangers aan de voorzijde van de school worden uitgebreid.

## **7.2. Kiss-and-ride-zone voor de school**

De heraanleg van het Weggevoerdenplein is ook de gelegenheid om een kiss-and-ride-zone aan te leggen voor de school, zodat de ouders hun kinderen kunnen afzetten en meteen weer vertrekken.

## **7.3. Kiss-and-ride-zone langs de Woluwelaan**

Om het aantal verplaatsingen binnen de wijk te verlagen, zou er ook een K&R-zone worden aangelegd langs de laterale strook aan de Woluwelaan. Van daaruit zouden de kinderen zich dan via een voetgangerspad op een comfortabele en veilige manier naar de school kunnen begeven.

De inrichting van deze zone dient wel in overeenstemming te gebeuren met het project van het gewest om een tramlijn aan te leggen langs de Woluwelaan.

#### **7.4. Schoolbuszone langs de Woluwelaan**

Een zone voor schoolbussen langs de Woluwelaan zou het mogelijk maken een aantal busmanoeuvres in de onmiddellijke nabijheid van de school te vermijden. De kinderen zouden dan in rijen begeleid worden tot aan de bussen die staan te wachten langs de Woluwelaan.

Ook de inrichting van deze zone dient in overeenstemming te gebeuren met het project van het gewest om een tramlijn aan te leggen langs de Woluwelaan.

#### **7.5. Voetgangerstrajecten tussen iets verder gelegen parkeerzones en de school**

Zowel langs de Woluwelaan als in de Fabrystraat en de Stationsstraat van Woluwe, zijn er parkeerzones beschikbaar. Ze bevinden zich op zowat 100 meter van de school en bieden de ouders de mogelijkheid om zich niet te hoeven vastrijden tot net voor de school om hun kinderen af te zetten. Het is evenwel noodzakelijk om het traject tussen deze parkeerzones en de school veiliger te maken in het belang van de kinderen.

Vanuit die optiek dient er een veilige oversteekplaats voor voetgangers aangelegd te worden in het verlengde van het voetgangerspad naar de Fabrystraat vanuit de Woluwelaan.

De huidige oversteekplaats aan de kruising van de Vootstraat en de Stokkelsesteenweg is gevaarlijk doordat de voetgangers na de bocht onvoldoende zichtbaar zijn voor de automobilisten die richting het Weggevoerdenplein wensen te gaan. Het is dus noodzakelijk om de oversteekplaats te verleggen naar het kruispunt om die zichtbaarheid te verhogen.

Daarnaast is het ook nuttig om de veiligheid van de voetgangers te verhogen door beschermende inrichtingen zoals paaltjes te plaatsen op de voetpaden in de Fabrystraat en de Weggevoerdenstraat.

#### **7.6. Infrastructuurmogelijkheden voor zachte weggebruikers benutten**

De herinrichting en beveiliging van de GFR 3 die in de buurt van de school passeert (GFR 3A via de Vootstraat / Stokkelsesteenweg en GFR 3B via de Vootstraat / Weggevoerdenstraat / Pontonnierstraat) is van groot belang om het met de fiets naar school rijden te promoten.

Bovendien heeft de school het voordeel dat ze zich ook in de nabijheid bevindt van de oude spoorlijn Stokkel / Oudergem, die vandaag fungeert als wandelroute. De oude spoorroute is bereikbaar vanuit de school via de Pontonnierstraat, een rustige, doodlopende straat.



*Geografische zone nr. 8*

## 8. Hof ten Berg



De Europese school, die ingebed ligt in de wijk Hof Ten Berg, ontvangt dagelijks een kleine 3000 scholieren die zich naar de school begeven via de busdiensten die door de school worden georganiseerd, of op eigen initiatief. De school veroorzaakt op de piekuren (voor en na de lessen) dan ook aanzienlijke verkeershinder voor de inwoners van de wijk Hof ten Berg, onder meer door wild parkeren en een aantal specifieke manoeuvres van auto's en schoolbussen.

Er zullen dan ook maatregelen worden genomen om de hinder voor de bewoners van de wijk te beperken.

Zie kaart nr. 15 – Reorganisatie toegang tot Europese school in de wijk Hof ten Berg

Zie projectfiche nr. 7.14.

## **8.1. Kiss-and-ride-zones**

Er zijn drie K&R-zones beschikbaar in de buurt van de school:

- Op de hoek Hof ten Berg / Jespers / Kleinenberg
- Op de busparking in aanleg via de Sasstraat
- In het Hof ten Berg (informele inrichting)

## **8.2. Aanleg van een schoolbussenparking in de Sasstraat**

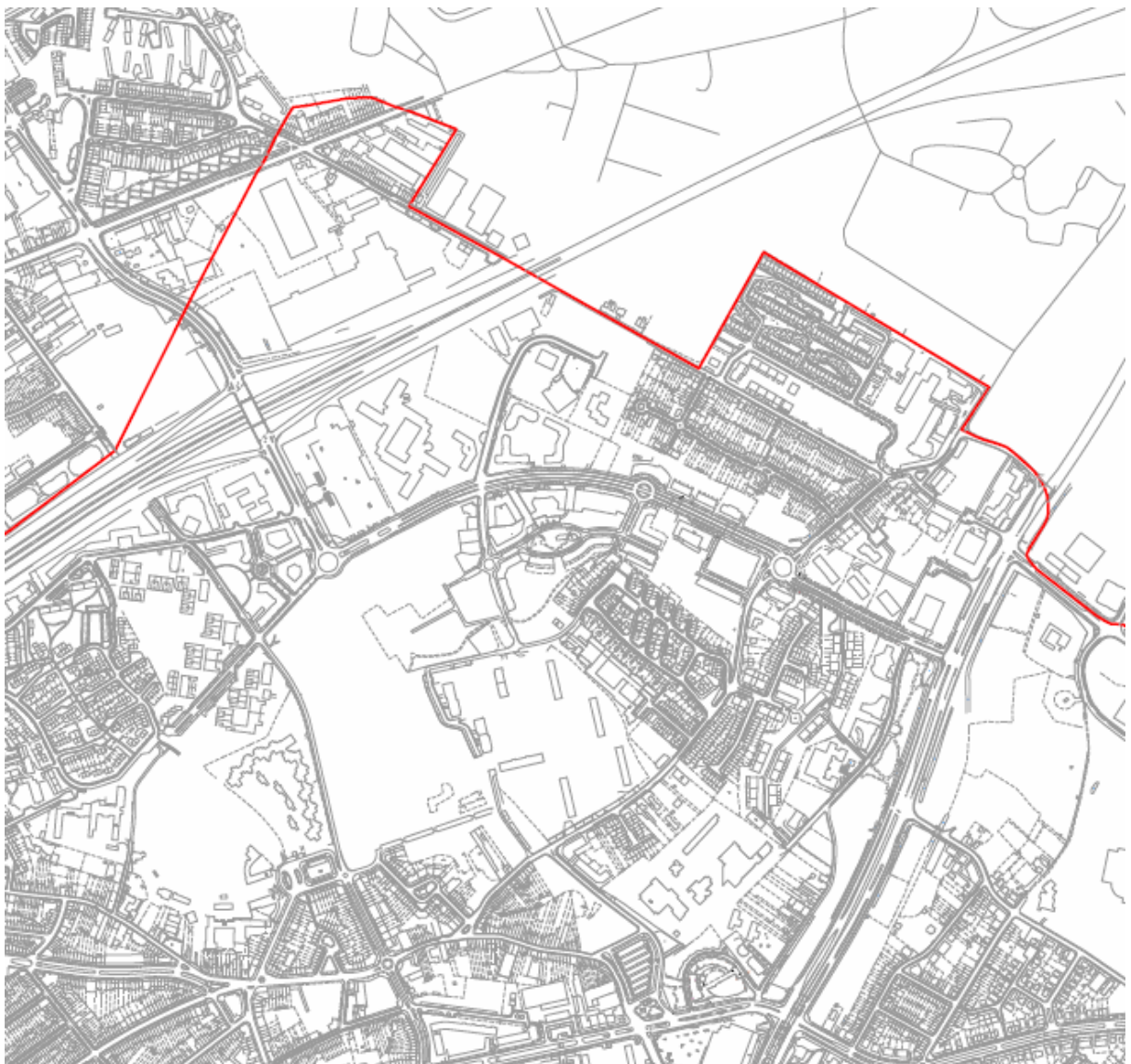
De Europese school heeft de aanleg van een parking voor schoolbussen in de onmiddellijke nabijheid van de school beëindigd. De bussen kunnen het parkeerterrein bereiken via de Woluwelaan en de Sasstraat. Op die manier hoeven de schoolbussen niet meer naar de school te rijden via de Theodore de Cuypersstraat, de enige toegangsweg tot de wijk Hof ten Berg, en blijft deze weg vrij voor de inwoners van de wijk en voor lijnbus 29.

De aanleg van een oversteekplaats voor voetgangers aan de schoolbusparking zal de veiligheid van de leerlingen verhogen op weg naar school. Echter, gezien het groot aantal leerlingen dat van de bus stapt, riskeert deze doorgang minutenlang onderbroken te worden door voetgangersstromen. Daarom voorziet het project de aanleg van een brug over de Kleinenberg, met directe toegang tot het terrein van de school vanuit de busparking.

Op het parkeerterrein is eveneens een kiss-and-ride-zone voorzien voor de ouders.

*Geografische zone nr. 9*

## 9. Thiry / E40



Door de ligging vlak bij de E40 is deze zone vlot bereikbaar met de auto, wat ertoe geleid heeft dat heel wat mensen ervoor kiezen om zich met de auto naar de bedrijven in deze zone te verplaatsen. Die keuze heeft evenwel geleid tot het ontstaan van verkeersopstoppingen op de piekuren.

Om deze geografische zone te ontlasten, dient er een verschuiving plaats te vinden naar andere vervoerswijzen dan de auto, en dat dient gepaard te gaan met een verbetering van het openbaarvervoersaanbod. De zone Thiry /E40 bevindt zich vandaag immers in een zone C (beperkt openbaar vervoersaanbod) en de werknemers en bewoners kiezen er dan ook voor om zich met hun persoonlijk voertuig van en naar hun bestemming te begeven.

Het versterken van het openbaarvervoersaanbod is des te meer noodzakelijk omdat de ontoereikende bereikbaarheid vandaag ook een negatieve impact heeft op de dynamiek en levenskwaliteit van de wijk.

Merk op dat deze zone ook bestudeerd werd in het richtschema van het gewest voor de zone RTBF/VRT, waarin voorstellen worden aangereikt om de dynamiek van de zone te stimuleren. Een laatste studie zal opgestart worden met als doel dit richtschema uit te voeren.

Zie kaart nr. 16 – Verbetering van het openbaarvervoersaanbod in de wijk Marcel Thiry.

## **9.1. Eindhalte tramlijn 94**

De komst van tramlijn 94 tot aan Roodebeek (en op langere termijn mogelijk zelfs tot aan Marcel Thiry) biedt een tramverbinding aan naar het station van Bosvoorde en naar het zuiden van het gewest.

## **9.2. Intermodaliteit met het gewestelijk expresnet**

Via bus- en tramverbindingen kan men de stations van het Gewestelijk ExpresNet (GEN) bereiken: de stations Bordet en Meiser op de lijn naar Mechelen en de stations Etterbeek en Bosvoorde op de lijn naar Ottignies.

De frequentie en het uurschema van deze busverbindingen dient herbekeken te worden om het beter af te stemmen op de GEN-dienstverlening. Die maatregel zal het mogelijk maken om sterkere verbindingen tot stand te brengen naar diverse intermodale knopen op het openbaarvervoersnet.

*Geografische zone nr. 10*

## 10. Tweehuizenweg



De Tweehuizenweg kwam uit de diagnose (fase 1) naar voren als een weg die heel wat doorgaand verkeer verwerkt om Evere en Sint-Lambrechts-Woluwe met elkaar te verbinden. Door de rechtlijnige rijbaan zet deze weg de automobilisten bovendien aan tot overdreven snelheid. Om daar iets aan te doen, worden er diverse inrichtingen voorzien.

Zie kaart nr. 17 – Tweehuizenweg

### **10.1. Berlijnse kussens**

Er zullen Berlijnse kussens worden aangebracht om de snelheid van het autoverkeer af te remmen en de hinder voor het busverkeer tot een minimum beperkt te houden.

### **10.2. Oversteekplaatsen voor voetgangers**

De veiligheid van de oversteekplaatsen voor voetgangers op deze as dient verhoogd te worden, aansluitend op de voetgangerstrajecten die ingericht zijn in de Gouddallaan.

# ACTIEPLAN

Het actieplan moet de implementatie van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP), dus van de maatregelen die hierboven werden besproken, plannen.

Vanuit dat oogpunt worden voor elke actie de planningselementen opgelijst, zoals de voorlopige kalender, de betrokken actoren en de middelen die vereist zijn voor de implementatie.

## **1. Voorlopige kalender**

Als leidraad voor de gemeentelijke en gewestelijke diensten, wordt er voor de implementatie van het GMP gewerkt met een indeling in drie uitvoeringstermijnen. De keuze voor een bepaalde uitvoeringstermijn hangt af van de urgentie van de maatregel, maar ook van de omvang van de vereiste middelen.

- Korte termijn: 1 tot 3 jaar

De planning op korte termijn is van toepassing voor dringende maatregelen die als prioritair worden beschouwd omdat ze bijvoorbeeld een antwoord bieden op onveilige situaties, evenals voor lichtere maatregelen die slechts beperkte materiële en financiële middelen vergen.

- Middellange termijn: 3 tot 6 jaar

De planning op middellange termijn geldt voor maatregelen die ingeschreven moeten worden in de gemeentelijke begroting voor de volgende jaren. Het zijn maatregelen die aanzienlijke financiële middelen vergen waarvoor er voorzieningen dienen te worden aangelegd, of waarvoor er een bijkomende detailstudie moet worden uitgevoerd.

- Lange termijn: 6 tot 9 jaar

De planning op lange termijn is van toepassing voor maatregelen die een grote mobilisatie van middelen en betrokken actoren vergen en die kaderen in een langetermijnvisie naar een geïntegreerde, multimodale en duurzame mobiliteit.

## **2. Betrokken actoren**

Voor elke actie worden telkens de betrokken actoren vermeld, om ervoor te zorgen dat er overeenstemming bestaat tussen de diverse partners over de implementatie van de maatregelen.

## **3. Vereiste middelen**

Onder dit punt worden de materiële en financiële middelen vermeld die nodig zijn om de acties in de praktijk te brengen. De financiële ramingen houden geen rekening met de kosten voor voorafgaande studies.



## **4. Gerelateerde maatregelen**

De realisatie van een actie of project kan rechtstreeks of onrechtstreeks een impact hebben op een andere actie of project, en het is dan ook van groot belang om onderling gerelateerde maatregelen te identificeren en zo tot een win-winsituatie te komen voor alle betrokken projecten.

In de onderstaande tabel worden de gerelateerde maatregelen weergegeven.

## **5. Andere instrumenten voor de ondersteuning van de implementatie**

### **5.1. Begeleidende groep implementatie GMP**

Deze groep zou als taak hebben te waken over de opvolging van de nog uit te voeren detailstudies en over de implementatie op het terrein van de maatregelen die gedefinieerd werden in het kader van het GMP.

We herinneren eraan dat het gemeentelijk mobiliteitsplan beschouwd dient te worden als een richtinggevend plan voor het gemeentebestuur inzake mobiliteit en bereikbaarheid, en dat het dus een hulpmiddel en leidraad wil zijn bij de besluitvorming en de evolutie van de mobiliteit op het gemeentelijk grondgebied op middellange en lange termijn. De in het GMP voorgestelde acties mogen dan ook niet beschouwd worden als volledig vastliggende projecten maar kunnen evolueren afhankelijk van de context en van de implementatie van gerelateerde acties.

Deze begeleidende groep heeft dan ook als taak om permanent te evalueren welke gevolgen de implementatie van de diverse acties heeft op het gedrag van de weggebruikers, de noden van de diverse verplaatsingswijzen, enz.

Dat behelst onder meer het verzamelen en verwerken van statistische en andere gegevens om de bereikte situatie te vergelijken met de situatie zoals die naar voren kwam in de diagnosefase van het GMP (situatie voor en na). Op die manier kan de begeleidende groep nagaan of de genomen maatregelen beantwoorden aan de doelstellingen die geformuleerd werden in het GMP, en, indien nodig, de te implementeren acties bijsturen.

### **5.2. Informatie- en communicatiecel**

De opdracht van deze communicatiecel zou erin bestaan om zowel het brede publiek als specifiek betrokken actoren te informeren over het GMP, en in ruimere zin over alle aspecten die verband houden met de mobiliteit binnen de gemeente. We denken daarbij onder meer aan de onderstaande taken.

#### **5.2.1. Organiseren van regelmatige bijeenkomsten**

Het organiseren van bijeenkomsten met de diverse mobiliteitsactoren en met de burgers, om hen te informeren over de evolutie van het GMP en om iedereen de kans te bieden ervaringen en informatie uit te wisselen, om ervoor te zorgen dat de genomen maatregelen zo goed mogelijk beantwoorden aan de (toekomstige) behoeften van alle doelgroepen.

### **5.2.2. Informatie verstrekken over bestaande mobiliteitsmaatregelen**

Het verstrekken van informatie aan particulieren en bedrijven om hen te helpen bij de ontwikkeling van acties en maatregelen ter bevordering van een duurzame mobiliteit. Deze cel zou onder meer een adviserende rol kunnen spelen voor bedrijven en hen doorverwijzen naar de geschikte personen en instanties die hen kunnen helpen bij de realisatie van hun bedrijfsmobiliteitsplan.