



BIJLAGE 02: MILIEUEFFECTENRAPPORT VAN HET BBP

ANALYSE VAN DE BESTAANDE TOESTAND: MOBILITEIT (VERKEER, PARKEREN)

A. Vastgesteld geografisch gebied

Afhankelijk van het analyseniveau zullen twee geografische gebieden in aanmerking worden genomen:

- voor de automobilititeit in haar geheel (in aanmerking te nemen voor verplaatsingen, openbaar vervoer en personenwagens): het gebied omvat de bestudeerde site, de grote verkeersaders zoals de Tervurenlaan en de Vorstlaan, en strekt zich uit tot de dichtst bij het studiegebied gelegen haltes van het openbaar vervoer.
- voor de analyse van de lokale bereikbaarheid, de verplaatsingen binnen het gebied en het effect van potentiële nieuwe bewoners op de wegen van de wijk, wordt het gebied begrensd door de zone van het BBP.

Het gebied omvat ook de verbindingen met de GFR's nabij de site en het pad naar het gedeelte van de groene wandeling dat het dichtst bij het terrein gelegen is.

B. Bestaande toestand

Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP)

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030, 'Good Move', werd op 25 maart 2021 door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd. Het GMP strookt met de richtlijnen van het GPDO en is een strategisch instrument om het mobiliteitsbeleid te sturen en uit te voeren. Dit laatste bestaat enerzijds uit een algemeen gedeelte waarin het mobiliteitsbeleid wordt omschreven en de concrete maatregelen voor de uitvoering ervan in een strategisch en regelgevend luik worden uitgewerkt. En anderzijds uit een specifiek gedeelte met betrekking tot de aanleg van wegen en openbare ruimten met een strategisch, regelgevend en budgettair luik.

De fundamentele uitdagingen van het GMP werden vastgelegd in een *City Vision* en een *Mobility Vision*.

"De City Vision bestaat uit zeven dimensies die alle stedelijke uitdagingen van een groeiende metropool (CITY) omvatten waarop een mobiliteitsbeleid moet inspelen:

- *"De milieu-impact van de verschillende mobiliteitsvormen verminderen (GREEN);*
- *Een mobiliteitsaanbod uitbouwen waarmee iedereen zich vlot en comfortabel kan verplaatsen (SOCIAL);*
- *De mobiliteitsbehoeften verzoenen met een goede levenskwaliteit voor de bewoners (PLEASANT);*
- *Mobiliteitsvormen stimuleren die de lichamelijke en geestelijke gezondheid bevorderen (HEALTHY);*
- *Mobiliteitsvormen organiseren ten gunste van de sociaaleconomische ontwikkeling en de bevoorrading van het Gewest (PERFORMANT);*
- *Zorgen voor veilige en als veilig ervaren mobiliteitsvormen (SAFE); en*
- *De mobiliteitsmiddelen optimaal benutten (EFFICIENT)."* (Bron: Brussel Mobiliteit - Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030 - p.33)

De *Mobility Vision* stelt een transversale visie voor om de bovengenoemde uitdagingen van de *City Vision* en is georganiseerd rond zes ambities:

- *"Invloed uitoefenen op de effecten voor de globale vraag naar verplaatsingen;*
- *Het individueel autogebruik doen afnemen;*
- *Mobiliteit als dienstverlening kracht bijzetten;*



- *Gestructureerde en doeltreffende vervoersnetwerken;*
- *Initiatieven voor stedelijke distributie ondersteunen, een realiteit om in de verf zetten; en*
- *Een parkeerbeleid in overeenstemming met de gewestelijke mobiliteitsvisie." (Bron: Brussel Mobiliteit - Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030 - p.58).*

Het GMP definieert een specialisatie in drie categorieën, elk met een specifieke functie voor de verschillende netwerken van voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto's:

- *"PLUS: de belangrijkste assen op grootstedelijk niveau, die de toegankelijkheid van Brussel en van zijn bestaande en nog te ontwikkelen grote polen garanderen;*
- *COMFORT: de verbindingssassen die de maaswijdte van de verschillende netten vervullen (COMFORT);*
- *WIJK: verkeersluwe "mazen", waar de verblijfsfunctie voorrang heeft op de verplaatsingsfunctie, die beperkt moet blijven tot lokale toegang.*

De ontwikkelde aanpak is gebaseerd op het beheersen van de verkeersvraag, met als doel de verdeling van de openbare ruimte opnieuw in evenwicht te brengen ten voordele van alle gebruikers van de vormen van actieve mobiliteit, en het gebruik van het openbaar vervoer te versterken." (Bron: Brussel Mobiliteit - Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030 - p. 74).

Op het niveau van de Putdaalwijk schuift het GMP het volgende naar voren:

1. Een voetgangersnetwerk verbonden aan de 'WIJK'-categorie dat alle wegen vertegenwoordigt die ontworpen zijn om toegankelijk te zijn voor alle voetgangers.

De categorie Voetganger PLUS, met grote concentraties voetgangers zoals op de Vorstlaan en de Groene Wandeling, is niet opgenomen in de perimeter van het ontwerp van plan, evenmin als de categorie Voetganger Comfort, die de continuïteit van de routes waarborgen.



Figuur 1: Voetgangersnetwerk. Bron: Brussel Mobiliteit - Good Move - Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030 - Multimodale wegenspecialisatie Voetganger.

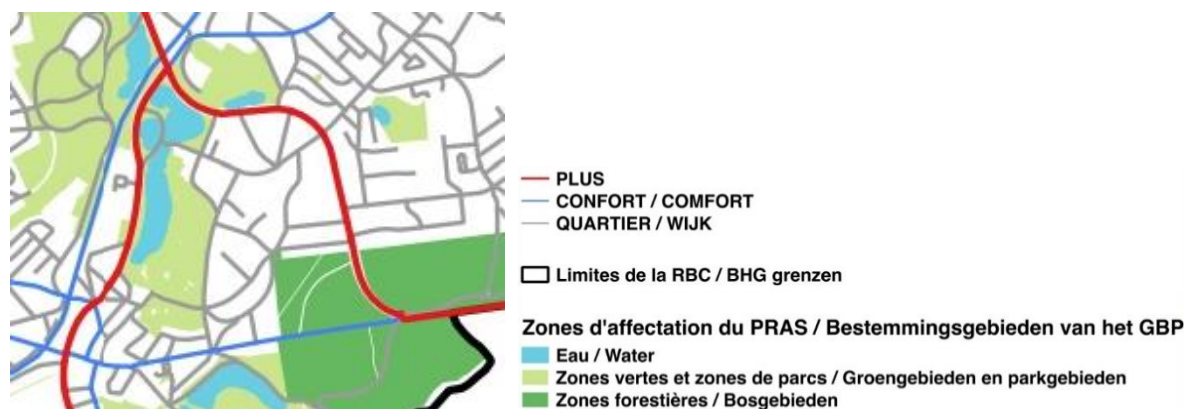


2. Ter hoogte van de Tervurenlaan wordt een fietsnetwerk van de categorie Fiets PLUS geïdentificeerd.

Fiets PLUS en Fiets COMFORT behoren tot het grote netwerk van fietsroutes die tot doel hebben de gebruikskwaliteit voor fietsers te optimaliseren door te voldoen aan normen inzake aanleg en kwaliteit van de routes (samenhangend, snel, veilig, aangenaam en comfortabel). Fiets PLUS komt overeen met de snelle verbindingen op grootstedelijke schaal en geeft de voorkeur aan gescheiden fietsvoorzieningen. De Vorstlaan wordt eveneens geïdentificeerd als behorend tot de categorie Fiets PLUS en stemt overeen met een gewestelijke fietsroute.

De categorie Fiets COMFORT, die het netwerk bestrijkt dat alle wijken moet bedienen door de voorkeur te geven aan lokale wegen waar plezier en veiligheid voorop staan, is niet in het ontwerp van plan opgenomen. Deze categorie is echter wel terug te vinden ter hoogte van de Groene Wandeling.

Evenals een 'WIJK'-fietsnetwerk op alle wegen binnen de perimeter van het ontwerp van Plan met een gemengd verkeer met verschillende gebruikers, waar de snelheid beperkt is tot 30 km/u wanneer er geen voorzieningen voor fietsers zijn.



Figuur 2: Fietsnetwerk. Bron: Brussel Mobiliteit – Good Move – Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030 – Multimodale wegenspecialisatie Fiets.

3. Een openbaarvervoernetwerk (OV) van categorie 'PLUS' ter hoogte van de Tervurenlaan (gewestelijke structurerende as). Deze as maakt verplaatsingen over lange afstand mogelijk tussen de grote bestaande of in ontwikkeling zijnde centra op grootstedelijke schaal, waar het vervoer aantrekkelijke reistijden, een hoge frequentie en een hoge capaciteit biedt.

De Vorstlaan wordt eveneens geïdentificeerd als categorie OV PLUS.

De categorieën OV COMFORT, die het PLUS-netwerk aanvult, en OV WIJK, die een fijnmazige dienstverlening aan wijken en buurtdiensten biedt, zijn niet aanwezig binnen de perimeter van het ontwerp van Plan.



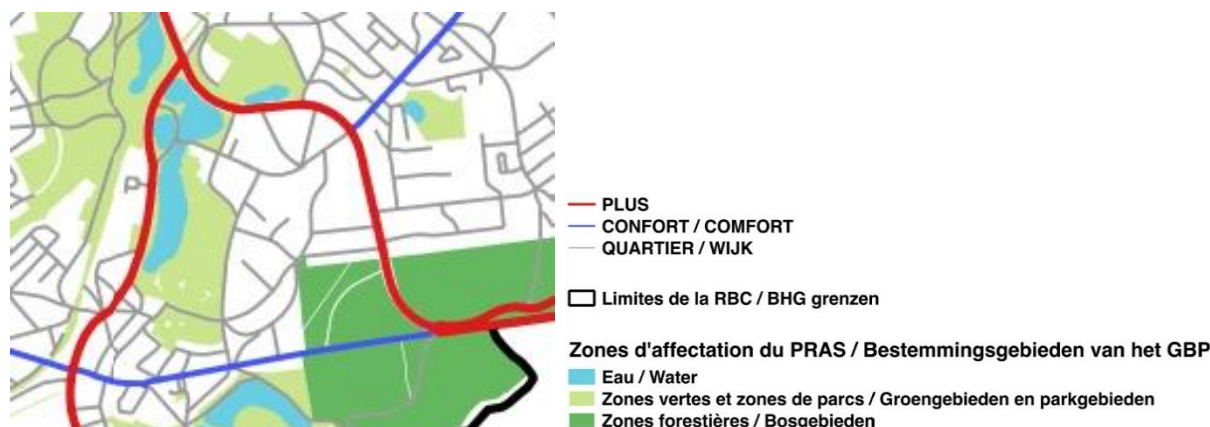
Figuur 3: Openbaarvervoernetwerk. Bron: Brussel Mobilité – Good Move - Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030 – Multimodale wegenspecialisatie Openbaar vervoer.

4. Een autonetwerk (Auto) van categorie 'PLUS' ter hoogte van de Tervurenlaan. Het kanaliseert de verkeersstromen door de toegang te verzekeren tot de belangrijkste functies van het Gewest. Deze categorie omvat de uitvoering van maatregelen ter beperking van de verkeershinder (geluidshinder en luchtverontreiniging).

De Vorstlaan wordt eveneens geïdentificeerd als categorie OV PLUS.

Voor alle wegen binnen de perimeter van het ontwerp van Plan wordt een autonetwerk van categorie 'WIJK' geïdentificeerd dat auto's toegang verleent tot alle straten, maar alleen met het oog op de lokale bereikbaarheid en met beperkte snelheid.

De categorie Auto COMFORT, die het 'PLUS'-netwerk vervolledigt, wordt niet aangetroffen binnen de perimeter van het ontwerp van Plan.



Figuur 4: Autonetwerk. Bron: Brussel Mobilité – Good Move - Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030 – Multimodale wegenspecialisatie Auto.



Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP)

"Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) is een prospectief planningsinstrument dat beoogt op gemeentelijk niveau de juiste voorwaarden te scheppen voor een duurzame mobiliteit. Het moet de bereikbaarheid regelen van de woon- en activiteitenplaatsen op het gemeentelijke grondgebied, in overeenstemming met de algemene doelstellingen van het GemOP en het GewOP." Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – Oktober 2015 – p. 2.

I/ Fase 1: Bestaande toestand en diagnose (oktober 2015)

- A. Algemene mobiliteitscontext
 - 1. Globale mobiliteitscontext



Figuur 5: Kaart A1: Globale mobiliteitscontext. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – Atlas – p. 5

Op kaart A.1 zijn de belangrijkste structurerende elementen van de mobiliteit in Sint-Pieters-Woluwe aangegeven, met name de grote verkeersaders die in het Iris II-plan als grootstedelijke wegen zijn aangemerkt, zoals de Tervurenlaan en de Vorstlaan.

De gemeente ligt op het kruispunt van drie grote aders, de Tervurenlaan, de Vorstlaan en de Woluwelaan. De Ringweg is eveneens dichtbij. De gemeente staat dus bloot aan pendelverkeer tussen de binnenstad, Vlaanderen en Wallonië. Bron: Gemeentelijk mobiliteitsplan - fase 1 - overzicht en diagnose - oktober 2015 - p. 3

2. Overheersende stadstypologie

De Putdaalwijk is een van de minst bevolkte wijken van alle wijken van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe met een bevolkingsdichtheid, in 2020, van 1.831,80 inwoners per km². Dit komt door de dominantie van drie- en viergevelige gebouwen in open orde (Bron: wijkmonitoring.brussels).

Economisch gezien zijn de belangrijkste werkgelegenheidscentra in de omgeving van de Putdaalwijk de administratieve activiteiten langs de Tervurenlaan.

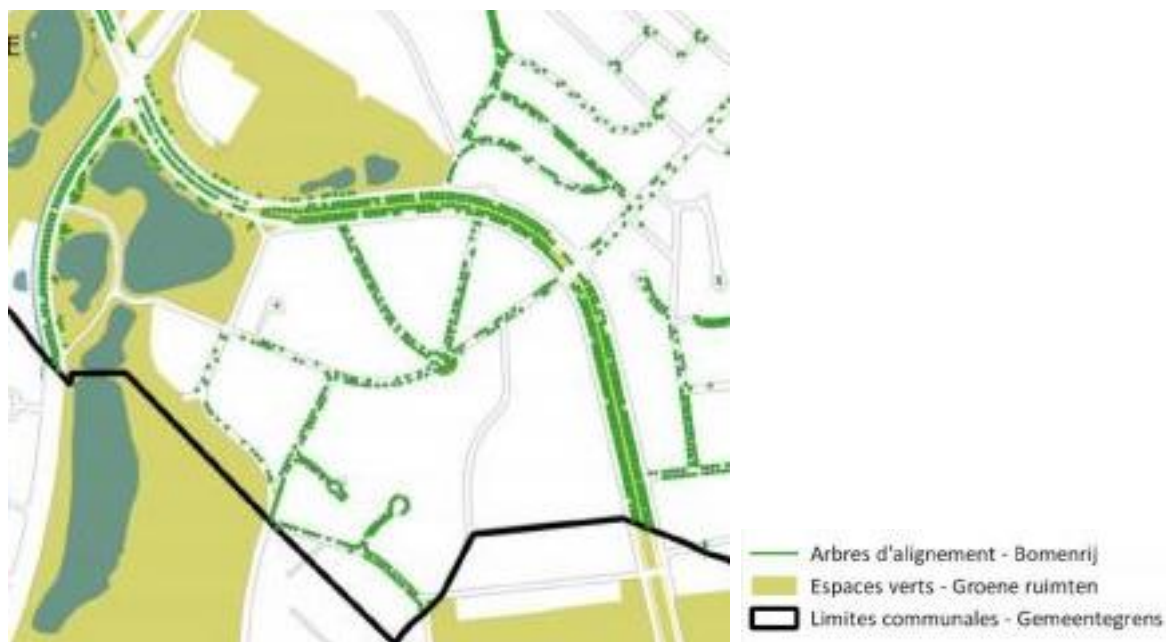
Kaart A.4 maakt het mogelijk een verband te leggen tussen de overheersende stadstypologie en de voorziening in privégarages. In het GMP wordt opgemerkt dat in gebouwen vanaf de jaren zestig systematisch privégarages zijn opgenomen, hetgeen een belangrijke factor vormt voor het parkeren en de inrichting van het wegennet. In het bijzonder wordt vastgesteld dat de achteruitbouwstroken gebruikt worden als privéparking.



Figuur 6: Kaart A4: Voertuigtoegang vanaf de openbare weg. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – Atlas – p. 8

3. Groene ruimten en lijnbeplantingen

De aanwezigheid van rijbomen in de Putdaalwijk bevordert het fiets- en voetgangersverkeer en maakt onder meer dat automobilisten ertoe aangezet worden om af te remmen door het visuele perspectief te verminderen.

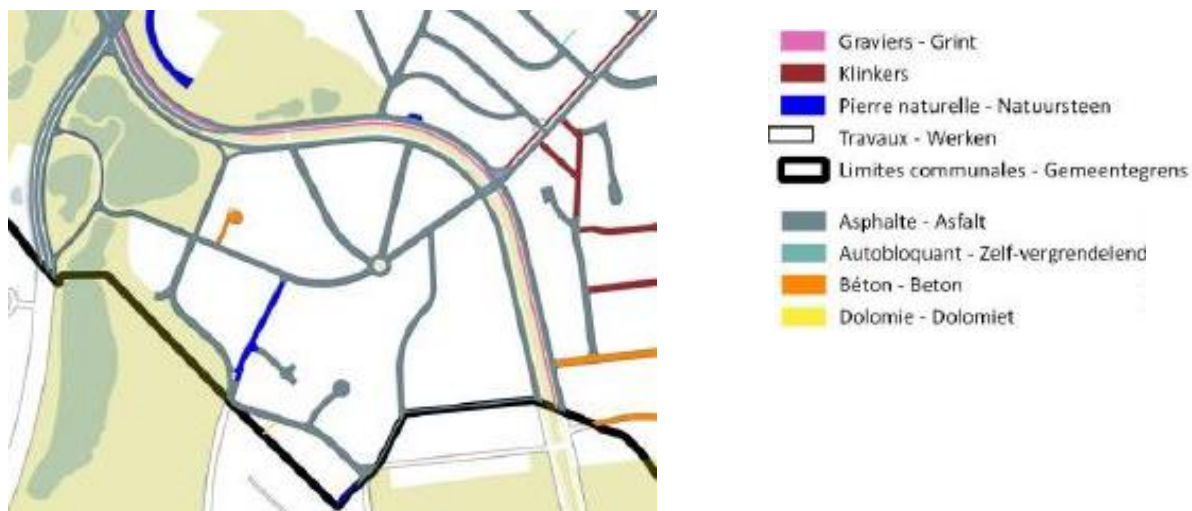


Figuur 7: Kaart A5: Groene ruimten en lijnbeplantingen. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – Atlas – BRAT – Maart 2015 - p. 9



B. Eigenschappen van de wegen en andere verkeersgebieden

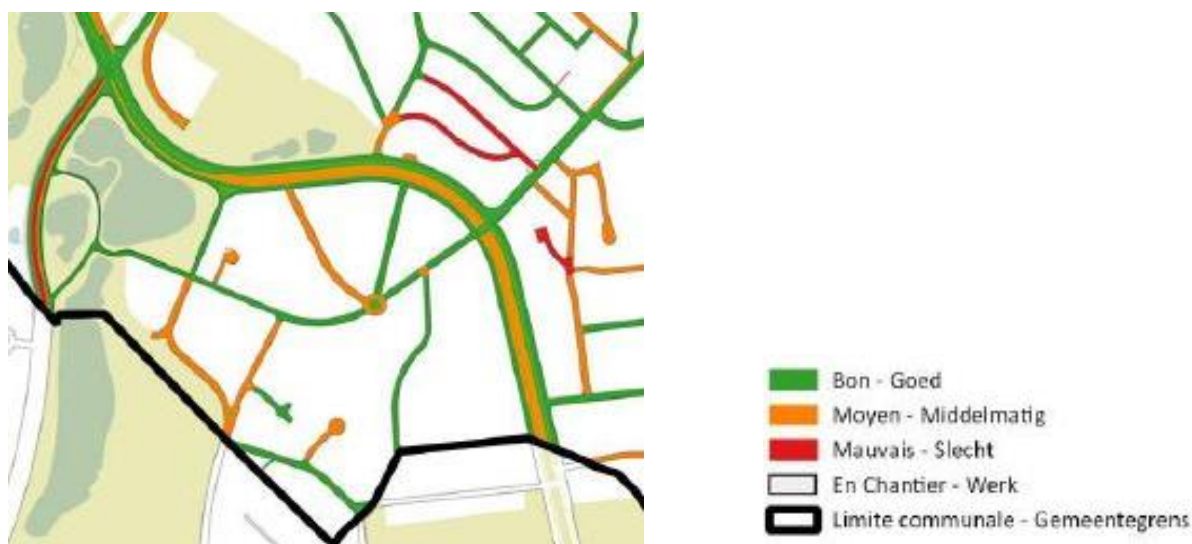
1. Wegen



Figuur 8: Kaart B1: Rijwegbedekking. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – Atlas – BRAT – Oktober 2015 – p. 12

De meeste rijbanen binnen de perimeter van het ontwerp van Plan zijn verhard met asphalt.

Daarnaast treffen we echter ook andere soorten wegbedekkingen aan, zoals oude porfierstenen ter hoogte van de Aleyde van Brabantdreef en beton op het Grijs Stenenplein.

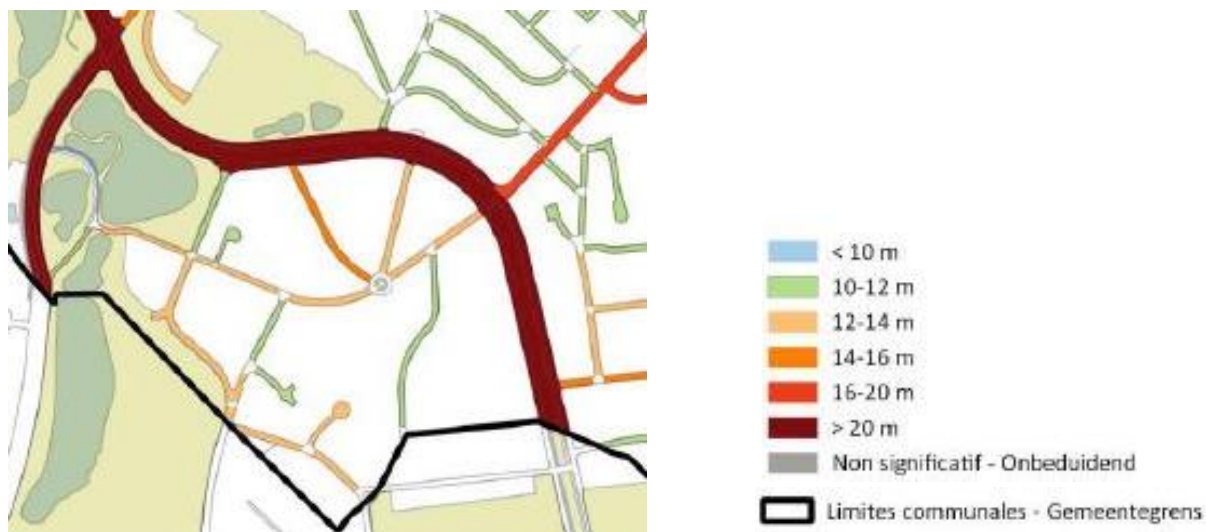


Figuur 9: Kaart B2: Staat van de rijwegbedekking. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – Atlas – BRAT – Oktober 2015 – p. 13

De staat van de rijbaan is over het algemeen matig tot goed binnen de perimeter van het ontwerp van Plan. Het GMP heeft het over een "matige" staat ter hoogte van het Grijs Stenenplein en de Sint-Georgiusgaarde die een strikt lokaal karakter hebben en waar de uitdagingen op het vlak van de mobiliteit beperkter en onbeduidender zijn. Van een matige staat is tevens sprake ter hoogte van de Aleyde van Brabantdreef omwille van de verharding met oude straatstenen die we hier aantreffen. De Markies de Villalobarlaan, de Bloemenlaan, de Tervurenlaan, de rotonde in het midden van de wijk en het kruispunt tussen de Putdaellaan en de Zondagsboslaan zijn plaatsen



waar de rijweg eveneens in matige staat verkeert omwille van het aanzienlijkere doorgaande verkeer dat gebruikmaakt van het wijknetwerk wat tot een snellere achteruitgang van het wegdek leidt.



Figuur 10: Kaart B3: Gemiddelde breedte van de wegen. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – Atlas – BRAT – Maart 2015 - p. 14

Met uitzondering van de Tervurenlaan, die een wegbreedte van meer dan 20 m heeft, hebben alle wegen binnen de perimeter van het ontwerp van Plan trottoirruimtes en tweerichtingsverkeer. Zo identificeert het GMP wegen met een gemiddelde breedte tussen de rooilijnen van 10 tot 14 m. De Bloemenlaan heeft een breedte van 14 tot 16 m.

2. Trottoirs en andere voetgangersinfrastructuren

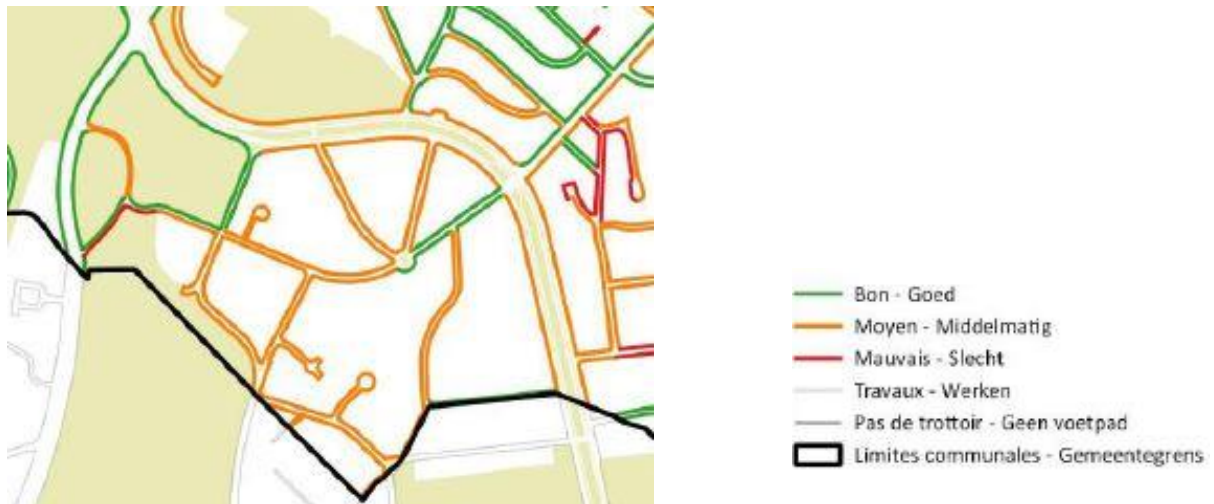


Figuur 11: Kaart B4: Voetpadbedekking. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – Atlas – BRAT – Oktober 2015 - p. 15

De kaart hierboven toont het voetgangersnetwerk met de gebruikte verharding. Binnen de perimeter van het ontwerp van Plan wordt geen enkele onderbreking aangehaald. Tegels van 30 x 30 cm vormen nog altijd de overheersende trottoirverharding met uitzondering van het Grijs Stenenplein waar klinkers werden gebruikt



en ter hoogte van de Mellaertsvijvers en het Domein Hertoginnedal waar we vegetatie (Markies de Villalobarlaan) en dolomiet (Generaal Baron Empainlaan) aantreffen aan de overkant van de huizen.



Figuur 12: Kaart B5P: Staat van de trottoirs. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – Atlas – BRAT – Oktober 2015 – p. 16

De toestand van de trottoirs is meestal matig omdat de trottoirs te oud zijn en hun levensduur hebben overschreden, het ontwerp van de verharding met 30 x 30 cm tegels niet voldoende bestendig is en we er rijbomen tegenkomen van soorten die vaak destructief zijn voor de voetpaden.



Foto 1: Voorbeeld van een trottoir in zeer slechte staat. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – BRAT – Oktober 2015 – p. 18



- moins de 1,5m - minder dan 1,5m
- entre 1,5m et 2m - van 1,5m tot 2m
- entre 2m et 2,5m - van 2m tot 2,5m
- entre 2,5m et 3m - van 2,5m tot 3m
- plus de 3m - meer dan 3m
- Zone résidentiel - Woonerf
- Variable - Onbeduidend
- ▭ Limites communales - Gemeentegrens

Figuur 13: Kaart B6: Breedte van de trottoirs.
Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 –
Bestaande toestand en diagnose – Atlas – BRAT
– Oktober 2015 – p. 17

In de Putdaalwijk is de breedte van de trottoirs over het algemeen correct met uitzondering van het Grijze Stenenplein met voetpaden die minder dan 1,5 m breed zijn. De ruimte voor voetgangersverkeer is echter al te vaak onbeduidend ten opzichte van de met gras bezaaide ruimten en is ingericht langs de groene afbakeningselementen van de woningen, die door een gebrek aan onderhoud te vaak de doorgangsruijme in beslag nemen.

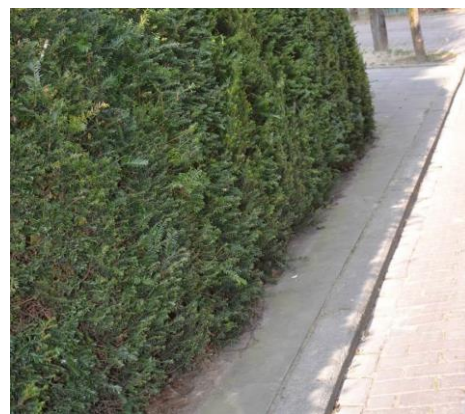
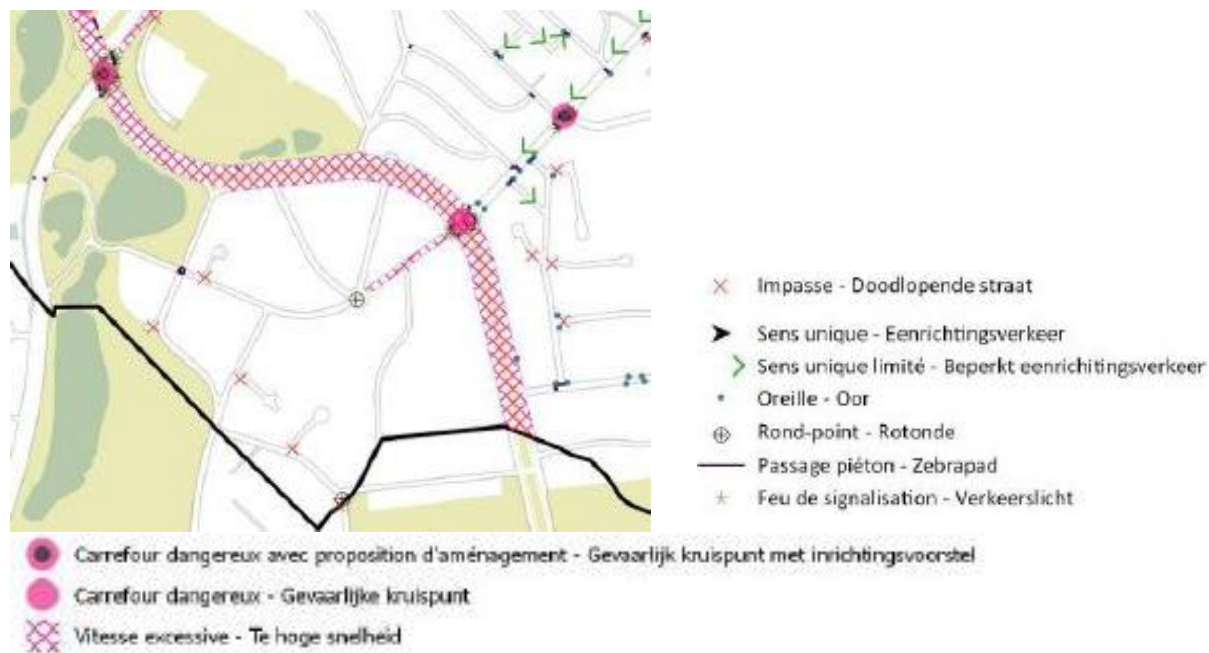


Foto 2: Voorbeeld van de staat van de trottoirs. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – BRAT – Oktober 2015 – p. 19; 20



3. Beveiligingsinrichtingen



Figuur 14: Kaart B7P: De beveiligingsinrichtingen van de wegen. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – Atlas – BRAT – Oktober 2015 – p. 66

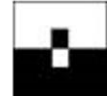
Sommige inrichtingen werden geplaatst om de openbare ruimten van de wijk te beveiligen. Zo werden er verkeerslichten geplaatst aan het kruispunt van de Tervurenlaan met de Putdaellaan.

De enige geïdentificeerde oversteekplaatsen voor voetgangers bevinden zich op het kruispunt van de Generaal Baron Empainlaan en de Markies de Villalobarlaan.

Op de kaart hierboven zijn de verschillende doodlopende straten in de wijk aangegeven met de aanwezigheid van gaarden en één langs het domein Hertoginnedal ter hoogte van de Markies de Villalobarlaan.

De wijk telt twee kruispunten die met een rotonde zijn aangelegd. Een in het midden van de wijk waarop de volgende lanen uitgeven: de Bloemenlaan, de Sint-Janslaan, de Putdaellaan en de Generaal Baron Empainlaan en een tweede die de volgende straten ontsluit: de Lotharingenlaan, de Isidore Gérardlaan, de Kardinaal Micaralaan en Putdaal en de Putdaelweg.

De kaart belicht ook enkele resultaten van een enquête onder de inwoners van de gemeente, namelijk het gevaarlijke karakter van het kruispunt tussen de Tervurenlaan en de Putdaellaan en het feit dat er te snel gereden wordt op deze twee lanen.



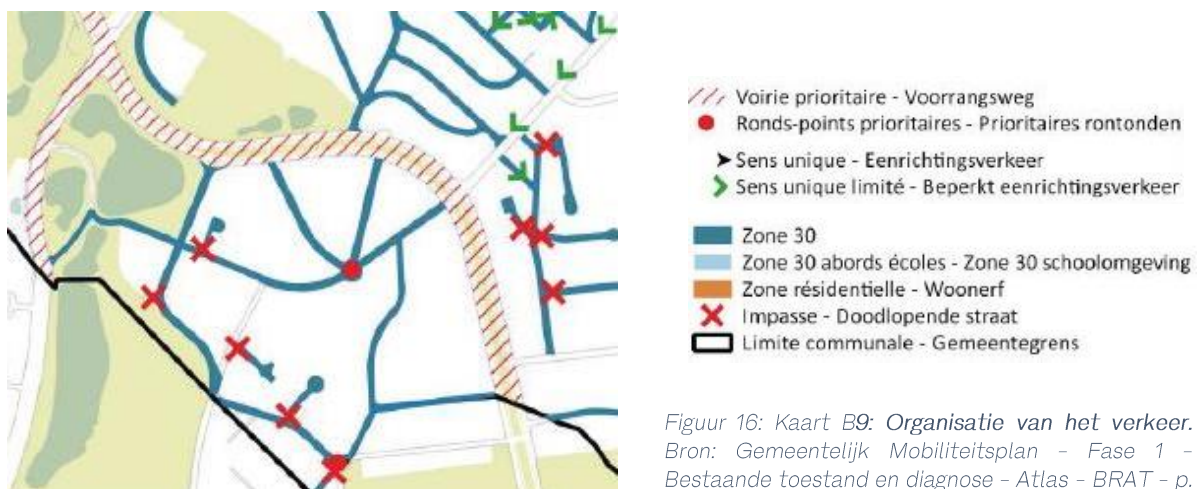
Figuur 15: Kaart B7B: De verdragende toestellen. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – Atlas – BRAT – Oktober 2015 – p. 19

Er zijn verkeersdrempels geplaatst in de Generaal Baron Empainlaan, de Putdaellaan, de Aleyde van Brabantlaan, de Markies de Villalobarlaan, de Kolonel Daumerielaan en de Putdaelweg. Uit hun aantal blijkt de aandacht die wordt besteed aan het veilig maken van de verschillende openbare ruimten in de wijk door de snelheid van de voertuigen te matigen. Er is echter nog ruimte voor verbetering langs grote verkeersaders zoals de Tervurenlaan.

4. Inrichtingen voor fietsers

Afgezien van de tweerichtingsfietspaden buiten de openbare weg op de Tervurenlaan zijn er in de Putdaalwijk geen voorzieningen voor fietsers aangelegd.

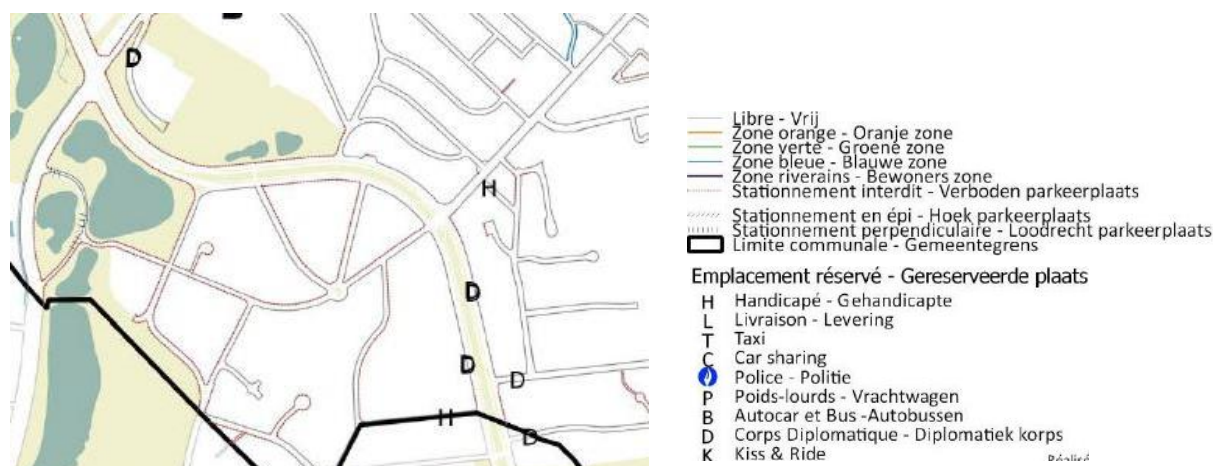
5. Algemene organisatie van het verkeer



Figuur 16: Kaart B9: Organisatie van het verkeer. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – Atlas – BRAT – p.

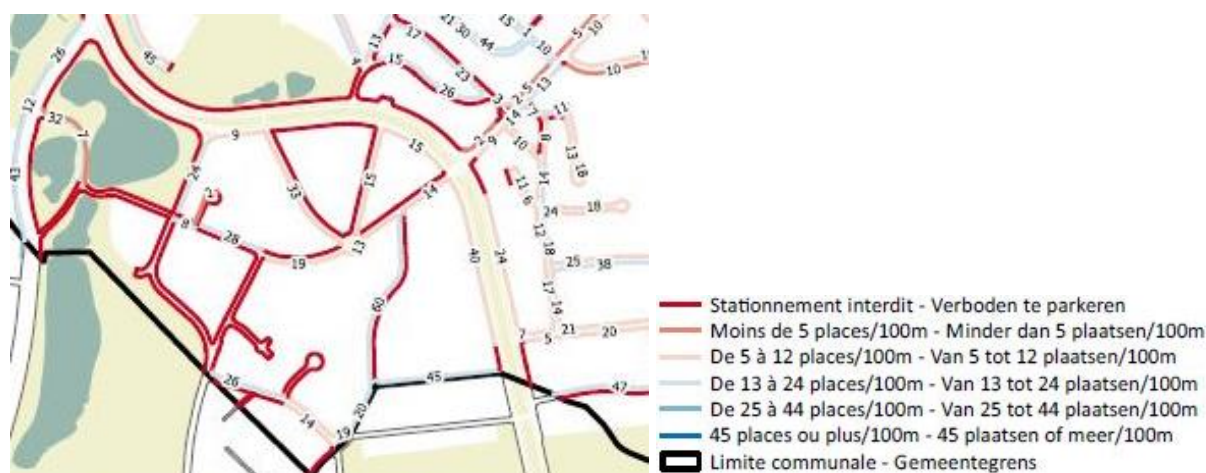
De Tervurenlaan is ingedeeld als voorrangsweg. Met uitzondering van deze laan wordt de voorrangsregeling gekenmerkt door een veralgemening van de voorrang van rechts in de wijk. Met uitzondering van de Tervurenlaan geldt op alle wegen in de omgeving een snelheidsbeperking van 30 km/u.

6. Organisatie van het parkeren

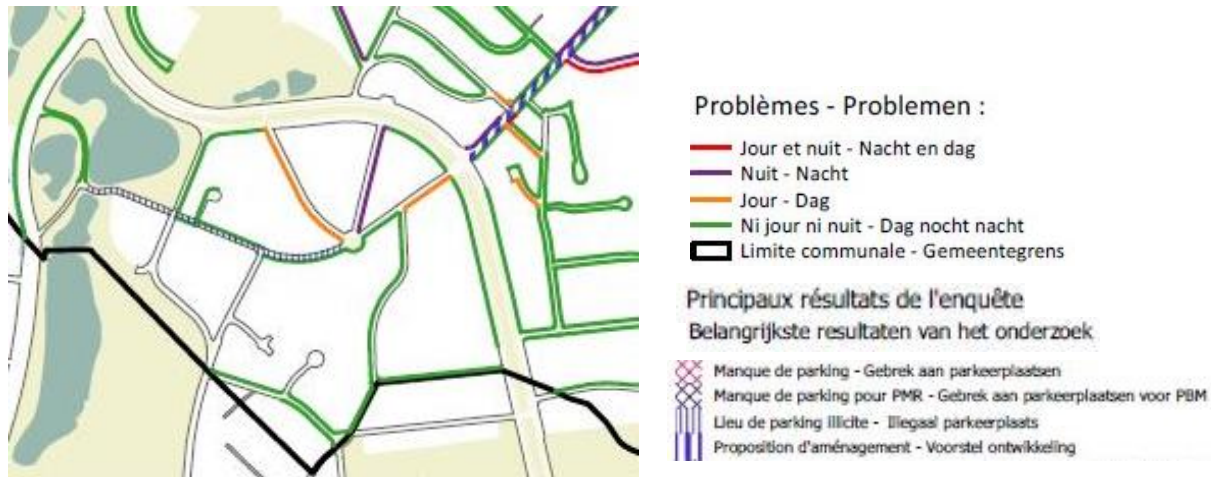


Figuur 17: Kaart B10: Rechtstoestand van de parkeergelegenheid. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – Atlas – BRAT - p. 23

De wijk omvat plaatsen waar het parkeren op sommige wegen (de Bloemenlaan, de Lotharingenlaan, de Sint-Janslaan, de Putdaellaan, de Kolonel Daumerielaan, de Zondagsboslaan, een deel van de Markies de Villalobarlaan en een deel van de Generaal Baron Empainlaan) eenzijdig en gratis is (niet gereguleerd) en enkele wegen waar een parkeerverbod geldt (een deel van de Generaal Baron Empainlaan, een deel van de Markies de Villalobarlaan, de Aleyde van Brabantdreef, de Sint-Georgiusgaarde, de Aurélie Solvaydreef en het Grijs Stenenplein). Over een deel van de Lotharingenlaan kan er langs beide kanten geparkeerd worden. De Tervurenlaan telt verschillende soorten parkeerplaatsen en parkeerverbodzones. Op de Kolonel Daumerielaan is er een parkeerplaats voor personen met een handicap aangelegd en op de Tervurenlaan situeren zich een aantal parkeerplaatsen voor het diplomatieke corps.



Figuur 18: Kaart E1: Openbaar parkeeraanbod. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – Atlas – BRAT - p. 44



Figuur 19: Kaart E4P: Ingebruikname van de parkeerplaatsen: synthese. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – Atlas – BRAT – p. 70

Ondanks het grote aandeel wegen waar een parkeerverbod geldt, blijkt uit bovenstaande kaart dat de Putdaalwijk niet met grote parkeerproblemen kampt. De Bloemenlaan en een deel van de Putdaellaan kennen overdag een hoge bezettingsgraad van hun parkeerplaatsen, terwijl de Sint-Janslaan daarentegen gekenmerkt wordt door een hogere bezettingsgraad 's nachts. Bij de enquête onder de bevolking werd het bestaan van een onwettige parkeerzone in de Generaal Baron Empainlaan vastgesteld.

C. Het openbaar vervoer

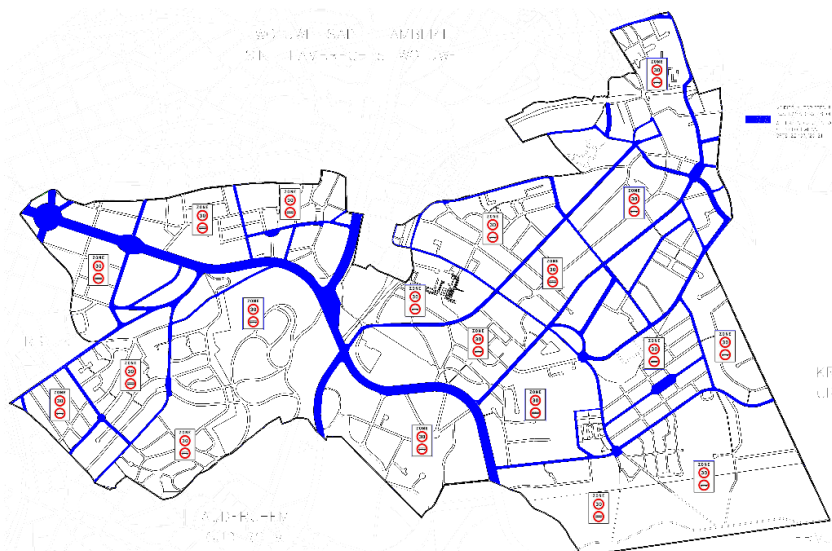


Figuur 20: Kaart C2: Netwerk van het MIVB-vervoer. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – Atlas – BRAT – p. 25

In de omgeving van de Putdaalwijk zorgen alleen de tramlijnen 39 en 44 voor een ontsluiting op het gemeentelijk grondgebied die radiaal van west naar oost langs de Tervurenlaan lopen.

De dichtstbijzijnde haltes zijn De Villalobar en Madoux voor deze twee tramlijnen en de halte Drie kleuren voor lijn 44.

De twee buslijnen die het dichtst bij de perimeter van het ontwerp van plan gelegen zijn, zijn de lijnen 34 en 36.



Figuur 21: Het wegenet voor de schoolbussen Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – BRAT – Oktober 2015 – p. 33

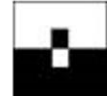
De wegen die gebruikt kunnen worden door schoolbussen in Sint-Pieters-Woluwe zijn hierboven weergegeven. Het netwerk overschrijdt het gemeentelijke niveau en valt niet onder de officiële benaming openbaar vervoer. De routes en ophaalpunten worden door de ophaalbedrijven zelf georganiseerd en zorgen voor een aantal problemen, waaronder verkeersopstoppingen.



Figuur 22: Kaart C3: Bediening van het MIVB-voervoer. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – Atlas – BRAT – p. 26

Een groot deel van de wijk ligt binnen 500 m van een tramhalte, met uitzondering van een deel in het zuiden van de wijk aan de Lotharingenlaan, de Sint-Georgiusgaarde en de Aurélie Solvaydreef.

MIVB-TRAM	Frequentie tijdens de spits (in min.) (7-9 uur)	Frequentie overdag (in min.) (daluren)	Frequentie 's avonds (in min.) (21-23 uur)	Frequentie op zaterdag (in min.)	Frequentie op zondag (in min.)
39	6	7,5 tot 10	20	15 tot 20	20
44	6	7,5 tot 10	20	15 tot 20	20



Figuur 23: De bedieningsfrequentie van het openbaar vervoer. Bron van de gegevens: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – BRAT – Oktober 2015 – p. 33

In de spits hebben de tramlijnen de hoogste passagefrequentie, met 5 tot 6 minuten tussen twee trams in, tegenover doorgaans 10 of meer minuten voor de bussen op weekdays.

Overdag is de passagefrequentie veel lager.

's Avonds is er een interval van 20 minuten tussen twee passages voor de trams 39 en 44, zoals voor de meeste buslijnen.

In het weekend zijn de frequenties vergelijkbaar met de avondfrequenties.

Het GMP analyseert ook de commerciële snelheid van het openbaar vervoer, die een rol speelt bij de efficiëntie van de bediening. Het stelt vast dat de commerciële snelheden onvoldoende zijn voor de trams 39 en 44 (tussen 15 en 17 km/u), die op alle uren nadeel ondervinden van de aanwezigheid van de talrijke kruispunten op de Tervurenlaan alsook tussen Madoux en Stockel voor tram 39, waar de lijnen drukker zijn.

Op het gedeelte van de Tervurenlaan dat grenst aan de rand van de perimeter van het ontwerp van Plan ondervindt tramlijn 44 geen enkele vertraging en rijdt hij met een snelheid tussen 20 en meer dan 25 km/u. Voor lijn 39 zakt de snelheid tijdens de ochtendspits naar 18 tot 20 km/u. In de daluren, tijdens de avondspits en 's avonds rijdt tramlijn 39 ook tegen een snelheid van 18 tot 20 km/u van de halte Madoux naar Don Bosco (Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – Atlas – BRAT – C7 tot C10 - p. 30 tot 33).

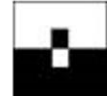
De keuze van de vervoerswijze houdt ook verband met het comfort in de voertuigen en op de haltes.

In het algemeen zijn de lijnen 39 en 44 vrij zwaar belast. De vraag zou zeer "radiaal" zijn door de verplaatsing van mensen naar hun werk in de ochtend en 's avonds. De haltes met de meeste passagiers zijn de halte Montgomery voor de lijnen 39 en 44 en het traject tussen de haltes Madoux en Stockel voor lijn 39 (Bron van de gegevens: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – BRAT – Oktober 2015 - p. 35).



Figuur 24: Kaart C11: Uitrusting aan de haltes. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – Atlas – BRAT – p. 34

Wat betreft het gedeelte van de Tervurenlaan dat langs de perimeter van het ontwerp van Plan loopt, zijn de haltes goed uitgerust met een wachthuisje en een bankje bij de haltes De Villalobar en Madoux en de halte Drie Kleuren. Er zijn echter geen wachttijddisplays bij deze haltes en de halte De Villalobar is moeilijk toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit.



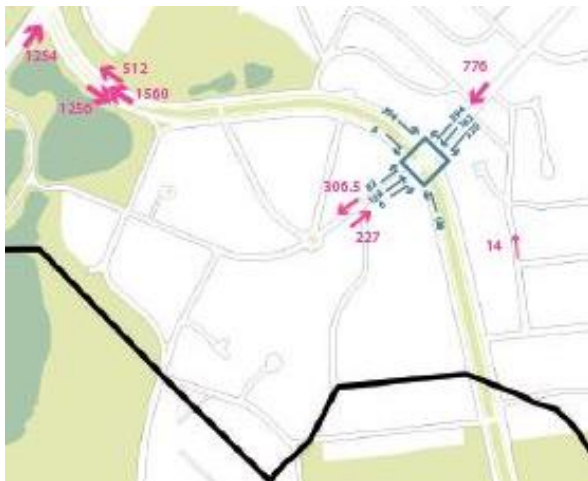
Het GMP vermeldt niettemin het project om de toegankelijkheid van de haltes van Madoux te verbeteren met toegangshellingen en een beveiliging van de oversteekplaatsen om ze te bereiken (Gegevensbron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan - Fase 1 - Inventarisatie en diagnose - BRAT - oktober 2015 - p. 36).

D. Individueel gemotoriseerd vervoer

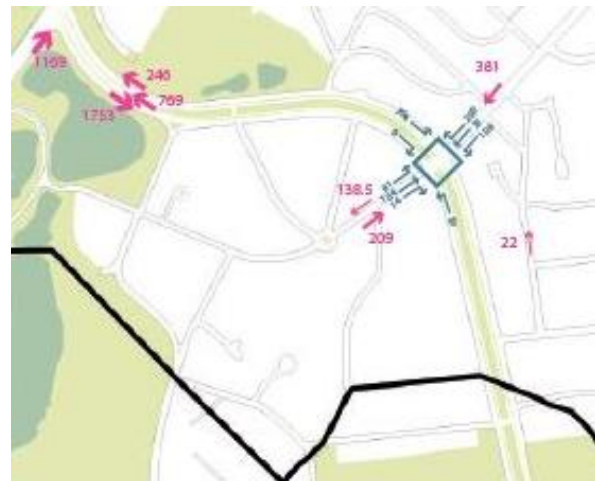
In het GMP zijn de voertuigstromen geanalyseerd om inzicht te krijgen in het doorgaand verkeer en de omvang van de verrichte verplaatsingen.

Er werd een verkeerstellingscampagne gehouden en de resultaten zijn uitgedrukt in personenauto-equivalenten (pae).

Naast de grote verkeersaders, zoals de Tervurenlaan (1700 pae/u voor het binnenrijden van de stad in de ochtend), worden op meer lokale schaal andere doorgangsroutes vastgesteld. Zo krijgt de Putdaellaan veel verkeer te verwerken. Op het kruispunt tussen de Putdaellaan en de Tervurenlaan rijden in de ochtendspits 306,5 pae in inkomende richting en 227 pae in uitgaande richting op de Putdaellaan en in de avondspits 138,5 pae in inkomende richting en 209 pae in uitgaande richting.



Figuur 25: Kaart D1: Pae tijdens de ochtendspits. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – Atlas – BRAT - p. 35



Figuur 26: Kaart D2: Pae tijdens de avondspits. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – Atlas – BRAT - p. 36

-  Carrefour - Kruispunt
-  Direction - Richting
-  Flux - Stroom
-  Limite communale - Gemeentegrens

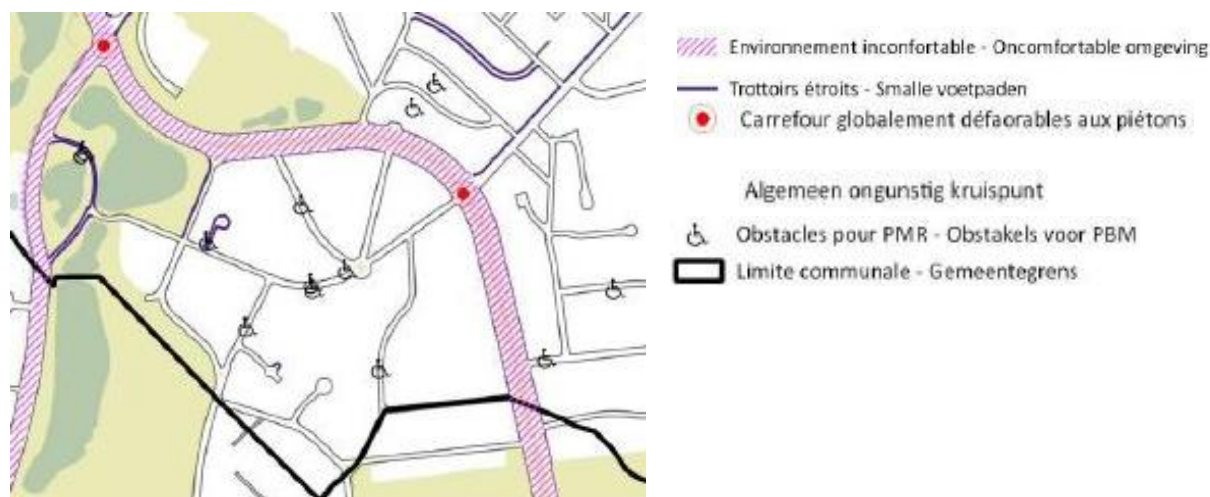
In het algemeen wordt het aandeel doorgaand verkeer voor de Putdaalwijk als betrekkelijk onbeduidend beschreven. Het geïdentificeerde verkeer ter hoogte van de Putdaellaan is voor het merendeel afkomstig van de aangrenzende wijken in Oudergem.



Figuur 27: Kaart D7: Transitverkeer en verkeersopstoppingen. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – Atlas – BRAT - p. 41

Het gevolg van te veel verkeer op bepaalde verkeersaders zoals de Tervurenlaan is de vorming van files met negatieve externe effecten zoals vervuiling, een belemmering van de doorstroming en gevolgen voor de commerciële snelheid van het openbaar vervoer (Bron van de gegevens: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – BRAT – Oktober 2015 - p. 36).

E. Voetgangers



Figuur 28: Kaart F2: De voornaamste hinderpalen voor de voetgangers. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 1 – Bestaande toestand en diagnose – Atlas – BRAT - p. 49

Het GMP signaleert verschillende problemen in verband met het voetgangersverkeer, zoals de onveiligheid op de weg en de milieuhinder. De kaart hierboven belicht verschillende ongemakkelijke of onveilige situaties voor de voetganger. Dit geldt met name voor de kruising van de Tervurenlaan en meer bepaald ter hoogte van het kruispunt met de Putdaellaan waar de verkeersdrukte aanzienlijk is. De ongemakken, zoals lawaai en luchtvervuiling, zorgen ervoor dat voetgangers in een aanzienlijke oncomfortabele situatie verkeren. Binnen de perimeter van het ontwerp van Plan zijn de omstandigheden voor wie te voet gaat, eveneens een probleem



wanneer de trottoirs aangetast of te smal zijn als gevolg van niet-onderhouden vegetatie of het illegaal parkeren van auto's die daarbij een deel van de trottoirzone innemen.

Het GMP wijst met name op het gebrek aan specifieke voorzieningen voor personen met beperkte mobiliteit en de moeilijkheden die zij ondervinden om zich te verplaatsen wanneer de voetpaden in slechte staat verkeren of te smal zijn.

F. Fietsers

De fiets wordt in de gemeente nog maar zeer weinig gebruikt en in de perimeter van het ontwerp van Plan werden geen specifieke voorzieningen voor fietsers vastgesteld. De Tervurenlaan is nog steeds een vrij gebruikelijke verkeersader voor fietsers, terwijl de lokale wegen veel minder genomen worden. Er moeten verbeteringen worden aangebracht om een uitgebreid, aantrekkelijk en onderling verbonden fietsnetwerk te ontwikkelen en aldus multimodaliteit voor de dagelijkse verplaatsingen van de inwoners aan te moedigen.

II/ Fase 2: Scenario van duurzame mobiliteit (juni 2016)

De tweede fase van het GMP bestaat uit het formuleren van te bereiken doelstellingen en het identificeren van acties die moeten worden ondernomen om een duurzaam mobiliteitsscenario te verwezenlijken. Het heeft tot doel een algemene mobiliteitsstrategie op lange termijn op gemeentelijk niveau vast te stellen, als onderdeel van een duurzaam mobiliteitsproject.

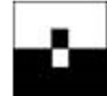
In fase 2 wordt de gewenste situatie op korte, middellange en lange termijn bepaald op het gebied van:

- Mobiliteit en toegankelijkheid;
- Levenskwaliteit;
- Stedenbouw en ruimtelijke ordening;
- Verkeersveiligheid.

A. Algemene organisatie van de verplaatsingen

1. Hiërarchie van het netwerk en inrichtingsprincipes

"De evolutie van het bestaande wegennet moet kaderen in een optiek van duurzaamheid, betere hiërarchisering en meer veiligheid, en ook meer openheid voor andere vervoerswijzen dan de auto (toepassing van het STOP-principe)." (Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 2: Duurzaam mobiliteitsscenario – BRAT – Juni 2016 - p. 19).

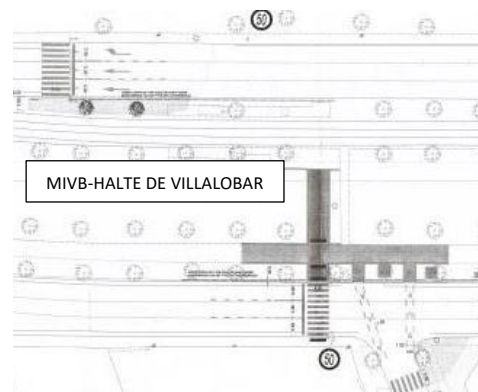


Figuur 29: Kaart 2: Evolutie van de toegelaten snelheidsregimes en van de verkeersplannen. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 2: Scenario duurzame mobiliteit – Juni 2016– Atlas – BRAT – p. 3

Het GMP identificeert de grootstedelijke wegen, zoals de Tervurenlaan, waar het doel is het verkeer te verminderen zonder hun belangrijke rol in het Brusselse verkeer te betwisten. De Tervurenlaan is voorzien van openbaar vervoer in eigen bedding en een fietspad. Er zijn echter nog enkele aanhoudende problemen die op korte en middellange termijn moeten worden aangepakt. De analyse benadrukt niet alleen de aanbevelingen van een gewestelijke studie om de toegelaten maximumsnelheid op de laan te verlagen tot 50 km/u in plaats van 70 km/u, maar dringt ook aan op een beter onderhoud van de voetpaden en het fietspad, een beveiligde toegang tot de tramhaltes en de installatie van fietsenstallingen om de multimodaliteit aan te moedigen.



Foto 3: Tervurenlaan: de tramhalte 'De Villalobar' is vrijwel onbereikbaar voor voetgangers door het ontbreken van oversteekplaatsen en paden naar de halte. Bron: Google Maps (juli 2020)



Figuur 30: Het Gewest is van plan de halte te beveiligen. Bron: GMP – Fase 2: Duurzaam mobiliteitsscenario – BRAT – Juni 2016 - p. 20

Een ander punt dat door het GMP naar voren wordt gebracht is de beveiliging van kruispunten om het aantal en de ernst van verkeersongevallen te verminderen.



Figuur 31: Kaart 3: Voornaamste herinrichtingen van kruispunten en wegen. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 2: Scenario duurzame mobiliteit – Juni 2016– Atlas – BRAT – p. 4

De bovenstaande kaart belicht de aanbevelingen voor de herinrichting van het kruispunt tussen de Tervurenlaan en de Putdaellaan en van het kruispunt in het netwerk van de Putdaalwijk, op de kaart aangeduid met het nummer 47, dat de Lotharingenlaan, de Isidore Gérardlaan, de Kardinaal Micaralaan en Putdaal en de Putdaelweg verbindt.

Een andere aanbeveling voor veiliger kruispunten betrof de noodzaak om de status van "voorrang van rechts" die sommige van de gaarden vanwege het gebrek aan zichtbaarheid op hun kruispunten genieten, op te heffen.

Daarnaast zullen er nog andere verbeteringen aangebracht moeten worden aan de kalibratie rijweg-trottoirs. De Putdaalwijk vertoont een meerdere tekortkomingen wat betreft het optimale gebruik van de openbare ruimte die plaatselijke verkeersproblemen veroorzaken.

Zo zijn er gevallen waarin de trottoirs te smal zijn om nuttig te zijn voor voetgangers en trottoirs waarvan de extra breedte de voetgangers niet ten goede komt.



Foto 4: Overbreedte van het grasveld ten opzichte van de voetgangersruimte op het voetpad van de Generaal Baron Empainlaan. Bron: GMP – Fase 2: Scenario duurzame mobiliteit – BRAT – Juni 2016 - blz. 28.

2. Circulatieplannen

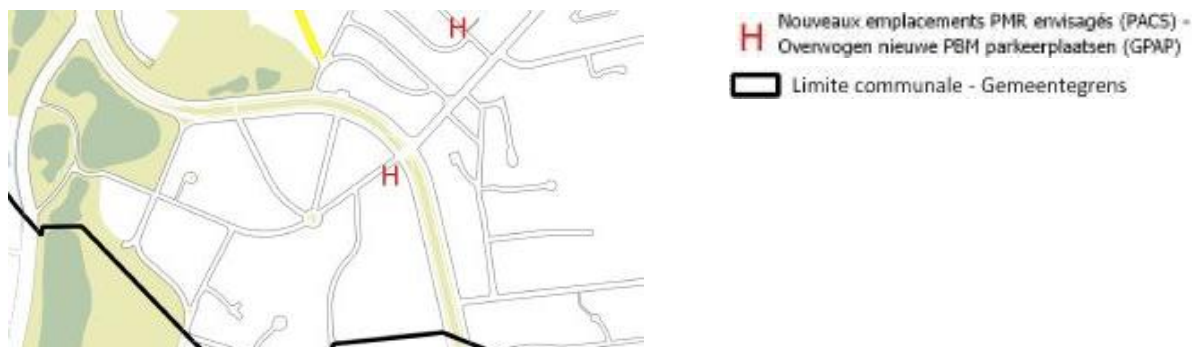


In tegenstelling tot de wens van de meerderheid in de wijken van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe om het doorgaand verkeer tegen te gaan door de aanleg van eenrichtingsstraten, lijkt het in de Putdaalwijk, gezien het schaarse wegennet, beter om zich tot de aanleg van verkeersdrempels te beperken. Het GMP benadrukt echter de wens om "de doorlaatbaarheid van de wijk te beperken voor automobilisten die afkomstig zijn van de Vorstlaan en die de wijk inrijden om het grote kruispunt van de Vorstlaan, de Edmond Parmentierlaan en de Tervurenlaan te ontwijken. Dit sluisverkeer kan worden voorkomen door de lus te veranderen die het verkeer naar de Generaal Baron Empainlaan brengt, die dienst doet als toegangspoort van de wijk vanaf de Vorstlaan." Bron: GMP – Fase 2: Scenario duurzame mobiliteit – BRAT – Juni 2016 - p. 32.

B. Parkeren

De door het GMP voorgestelde algemene strategie "op het gebied van het parkeren bestaat erin het parkeeraanbod op de openbare weg aan te passen met het oog op een geoptimaliseerd en veilig gebruik van de openbare ruimte." Het dringt aan op een vermindering van de parkeercapaciteit om ruimte vrij te maken voor openbaar vervoer, actieve vervoerswijzen en het creëren van kwaliteitsvolle woonruimten. Daarbij moet rekening worden gehouden met de behoeften van de inwoners en met de gewestelijke doelstelling om het aantal niet-gereguleerde plaatsen langs de openbare weg met 16% te verminderen. Bron: GMP – Fase 2: Duurzaam mobiliteitsscenario – BRAT – Juni 2016 - p. 33

Binnen de perimeter van het ontwerp van plan beveelt het GMP aan om op de Putdaellaan een gereserveerde parkeerplaats voor personen met beperkte mobiliteit aan te leggen.

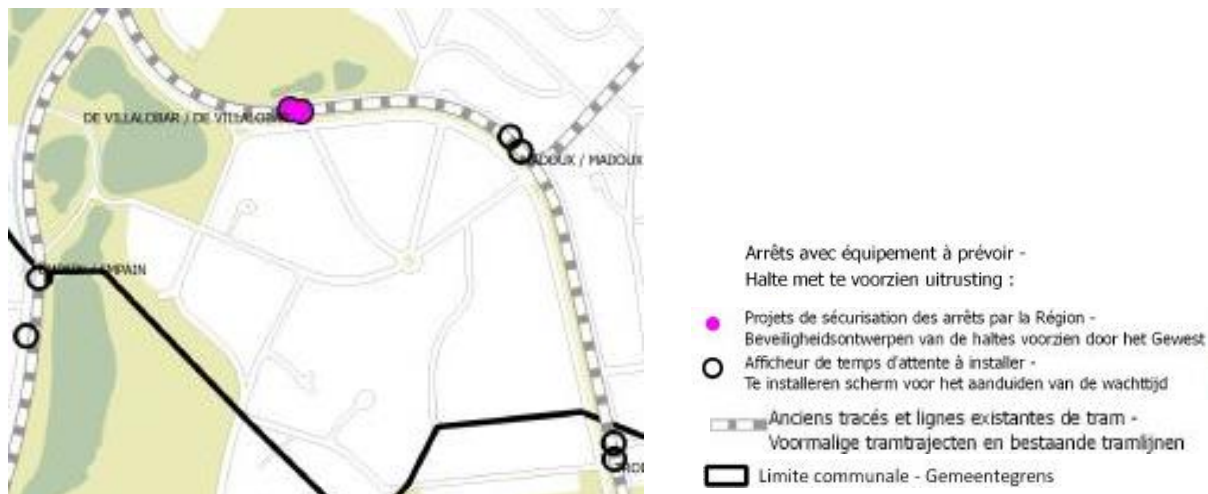


Figuur 32: Kaart 4: Tussenkomen i.v.m. het parkeren. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 2: Scenario duurzame mobiliteit – Juni 2016– Atlas – BRAT - p. 5

Er zullen maatregelen genomen moeten worden om de strijd tegen het parkeren op trottoirs voort te zetten, alsook tegen de omvorming van achteruitbouwstroken tot privéparkeerplaatsen. Dit leidt tot een toename van de impermeabilisering van de bodem en een privatisering van de openbare ruimte. Het GMP merkt op dat er een gebrek is aan wegmarkeringen om de parkeerplaatsen af te bakenen, wat nochtans nuttig is om illegaal parkeren te ontmoedigen.

C. Openbaar vervoer

Zoals hierboven reeds vermeld, plant de MIVB verbeteringen aan de toegankelijkheid en de veiligheid van de overgangen aan de haltes van Madoux en De Villalobar. Een verbetering voor het comfort van de gebruikers is de installatie van elektronische displays aan de belangrijkste haltes, zoals Madoux.



Figuur 33: Kaart 5: Wijziging van het openbaar vervoernet. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 2: Scenario duurzame mobiliteit – Juni 2016– Atlas – BRAT - p. 6

"Binnen de Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer (DIOV) wordt momenteel nagedacht over een algemeen plan voor de vernieuwing van het station Montgomery, om het station aantrekkelijker te maken, maar ook om de helling voor de lijnen 39 en 44 te verbreden of te splitsen, zodat deze lijnen op elk uur toegang kunnen krijgen tot het station via deze route, om de hinder voor de bewoners van de Georges en Jacques Martinstraat en de Hertogstraat te beperken. Momenteel gebruikt de MIVB deze toegangshelling 's morgens vroeg en 's avonds laat in de twee richtingen op één spoor. Dat is niet mogelijk als de frequentie hoger ligt, zeker niet daar het station slechts over één platform beschikt. Het gaat om een oplossing die volgens de MIVB voltooid zal zijn over 5 tot 10 jaar." Bron: GMP – Fase 2: Scenario duurzame mobiliteit – BRAT – Juni 2016 - p. 41.



Figuur 34: Kaart 5b: Wijziging van het openbaar vervoernet (Voorstel van de gemeente). Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 2: Scenario duurzame mobiliteit – Juni 2016– Atlas – BRAT - p. 7

D. Actieve mobiliteit

1. Voetverkeer

Om verplaatsingen te voet aan te moedigen, moeten problemen met de inrichting van deze ruimten, zoals de slechte staat van de trottoirs en het gebrek aan veiligheid op sommige plaatsen, worden aangepakt.



Het GMP stelt verschillende punten aan de orde met betrekking tot verplaatsingen te voet om tot een duurzaam mobiliteitsscenario te komen, zoals de herinrichting van sommige kruispunten om de oversteekplaatsen voor voetgangers te verkorten, voetgangers beter zichtbaar te maken, enz.

Ter hoogte van de perimeter van het ontwerp van Plan zijn de punten die aan de orde moeten worden gesteld de volgende:

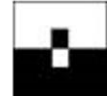
- de voortzetting van de verbetering van de gewestelijke grote verkeersaders voor voetgangers (zie figuur 62: Tervurenlaan);
- de voortzetting van de renovatie van de trottoirs om de omstandigheden voor voetgangers te verbeteren (zie figuur 62: trottoirs in matige staat);
- de herindelung van de trottoirs om de openbare ruimte efficiënter te gebruiken;
- de aanleg van trottoirs in gestabiliseerd dolomiet en/of met grasstroken langs de rijweg om de ondoorlaatbare zones te beperken;
- de ontwikkeling van voorzieningen voor personen met beperkte mobiliteit;
- de invoering van een seizoensgebonden controleprocedure om systematischer de plantaardige obstakels te verwijderen die de verplaatsingen van voetgangers belemmeren;
- de ontwikkeling van openbare banken.



Figuur 35: Kaart 6: Interventieprincipes voor de voetgangers. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 2: Scenario duurzame mobiliteit – Juni 2016– Atlas – BRAT – p. 8

2. Fietsverkeer

Hoewel het gebruik van de fiets in de gemeente Sint-Pieters-Woluwe hoofdzakelijk voor vrijetijdsdoeleinden is, beschikt de gemeente over geprivilegieerde routes die voor nuttige verplaatsingen worden gebruikt en over echte troeven om een intensiever gebruik van de fiets te bevorderen. Het GMP wijst op de aanwezigheid van een primair fietsnet (GFR, fietspaden), de nabijheid van openbaar vervoer om multimodaliteit aan te moedigen en de aanwezigheid van straten met beperkt eenrichtingsverkeer (BEV).



Het GMP stelt verschillende punten met betrekking tot de verplaatsingen met de fiets aan de orde om tot een duurzaam mobiliteitsscenario te komen, zoals de ontwikkeling van een secundair (gemeentelijk) fietsnet om wijken, openbaar vervoer en lokale attractiviteitspolen met elkaar te verbinden, of door de intensivering van de 'modal shift'-mogelijkheden via de inrichting van fietsenstallingen.



Figuur 36: Kaart 7: Ontwikkeling van het fietsnet. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 2: Scenario duurzame mobiliteit – Juni 2016– Atlas – BRAT - p. 9

De aanvullende ontwikkeling van gemeentelijke fietsroutes vereist de uitvoering van inrichtingsmaatregelen om bepaalde tekortkomingen te verhelpen (zie: kaart 8), zoals het aanbrengen van wegmarkeringen (bewegwijzering, enz.), het plaatsen van borden of het aanleggen van een glad en doorlopend wegdek.



Figuur 37: Kaart 8: Interventieprincipes voor de fietsers. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Fase 2: Scenario duurzame mobiliteit – Juni 2016– Atlas – BRAT - p. 10

De ontwikkeling van het fietsnetwerk moet worden ondersteund door begeleidende maatregelen zoals fietsenstallingen om de multimodaliteit aan te moedigen (zie Kaart 8: Tervurenlaan).

III/ Fase 3: Actieprogramma (januari 2017)

De derde fase van het GMP bestaat uit de uitwerking van het actieprogramma op korte, middellange en zelfs lange termijn met betrekking tot de interventies van de gemeente en die van de verschillende mobiliteitsactoren.



Hieronder volgen de verschillende fiches van het actieprogramma van het GMP die betrekking hebben op de perimeter van het ontwerp van Plan.

- A. Algemene maatregelen
 - 1. Preventie en beteugeling



Figuur 38: Kaart 1.3: Uitvoering van snelheidscontroles. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan - Fase 3: Actieprogramma - januari 2017 - BRAT - p. 9

Het GMP voorziet in de installatie van boetecamera's voor snelheidsovertredingen op de Tervurenlaan vanwege het ongevalgevoelige karakter ervan. Deze maatregel wordt aangemerkt als een kortetermijnprioriteit die onmiddellijk moet worden uitgevoerd.

- B. Hoofdmaatregelen van het richtschema
 - 1. Specialisatie van het wegennet



Figuur 39: Kaart 2.1: Specialisatie van de wegen. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan - Fase 3: Actieprogramma - januari 2017 - BRAT - p. 14

Met het oog op een multimodale en functionele specialisatie van de wegen wordt de as van de Tervurenlaan in het GMP aangemerkt als OV PLUS en Fiets PLUS vanwege zijn karakter als grootstedelijke as. In deze statuten wordt de laan gedefinieerd als een hoogperformante as met een hoog dienstverleningsniveau voor het



openbaar vervoer en een snel netwerk voor fietsers. De Generaal Baron Empainlaan en de Putdaellaan zijn opgenomen als Stappen COMFORT. Deze lanen worden beschouwd als verbindingssassen met de Alfred Madouxlaan, die bij Stappen PLUS is opgenomen vanwege de nabijheid van stedelijke functies.

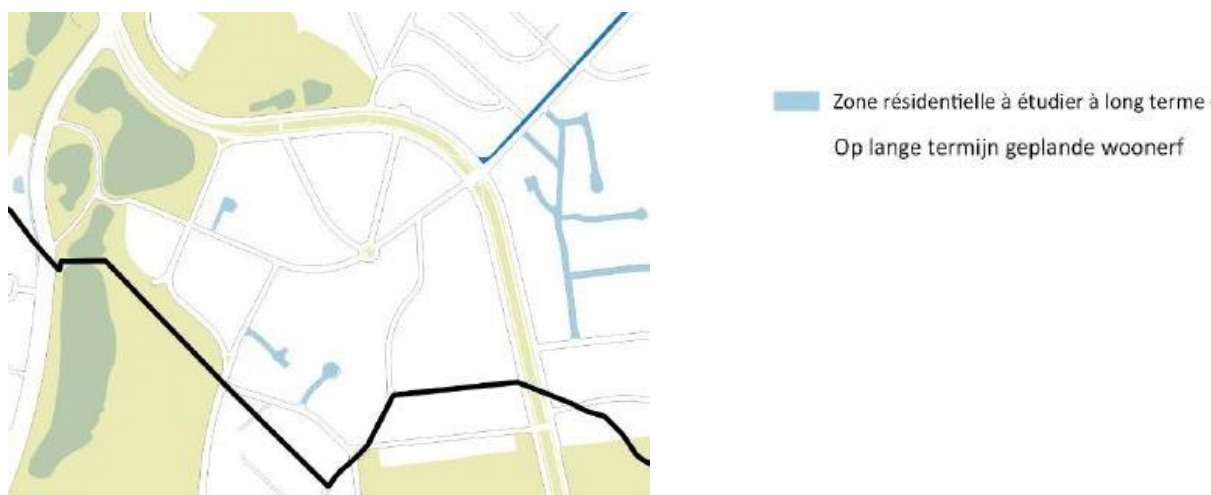
2. Zones 30



Figuur 40: Kaart 2.2A: Actieplan zones 30. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan - Fase 3: Actieprogramma - januari 2017 - BRAT - p. 16

Alle wegen binnen het toepassingsgebied van het ontwerp van Plan zijn beperkt tot een snelheid van 30 km/u. Deze interventie omvat de uitvoering van fysieke verbeteringen die het mogelijk maken de rij snelheden te beperken teneinde de veiligheid te verhogen, het residentiële karakter te versterken en de kwaliteit van de leefomgeving in de woonwijken te verbeteren. Deze inrichtingen omvatten verkeersdrempels en een effectieve bewegwijzering.

3. Woonerven



Figuur 41: Kaart 2.3: Actieplan woonerven. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan - Fase 3: Actieprogramma - januari 2017 - BRAT - p. 19

Het GMP wijst het Grijs Stenenplein, de Aurélie Solvaydreef en de Sint-Georgiusgaarde aan als woonerven door de aanleg van strikt voor plaatselijk verkeer voorbehouden wegen. Dit impliceert een snelheidsbeperking van 20 km/u, borden die voertuigen waarschuwen voor het binnenrijden van de zone en de mogelijkheid voor bewoners om zich de openbare ruimte opnieuw toe te eigenen door een overheersende plaats in te ruimen voor

RAPPORT BIJLAGE 2

MER PUTDAAL

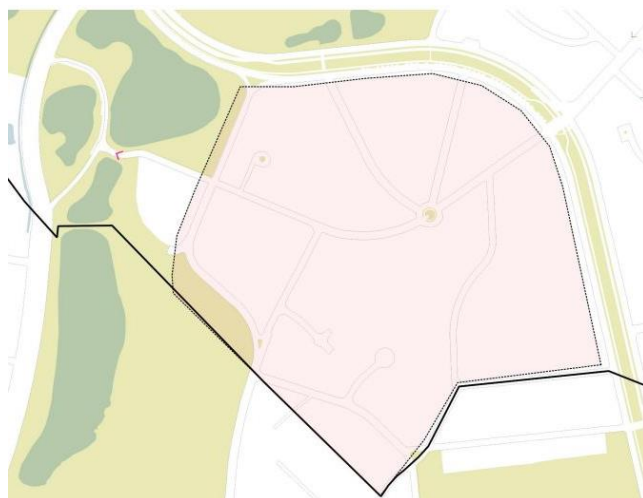
Ref.: 2020.181/P2//2020.E116.01/ENV.SV-MC





zachte verplaatsingen en actieve vervoerswijzen. Deze inrichting moet worden bestudeerd en haar prioriteitsniveau strekt zich uit tot de lange termijn.



4. Circulatieplannen



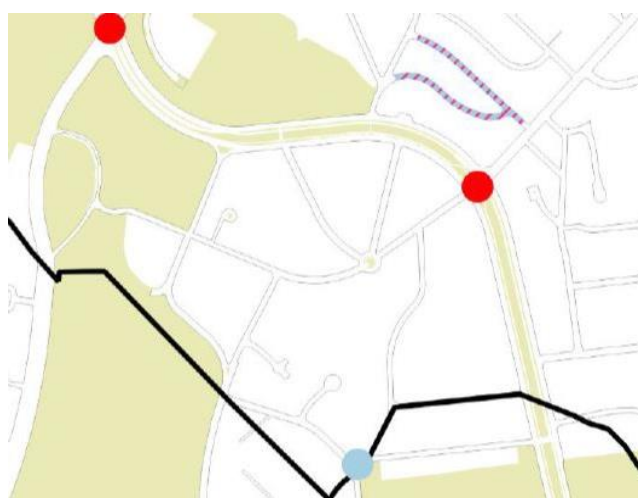
-  Quartiers susceptibles de connaître une réorganisation des sens de circulation -
Wijk die een verandering kan kennen van de verkeerrichtingen
-  Sens unique existant - Bestaand éénrichtingsverkeer
-  Sens unique limité (SUL) existant - Bestaand beperkt éénrichtingsverkeer
-  Sens unique limité (SUL) projeté à court terme - Beperkt éénrichtingsverkeer gepland op korte termijn





Figuur 42: Kaart 2.4: Circulatieplan Putdaalwijk. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan - Fase 3: Actieprogramma - januari 2017 - BRAT - p. 25

Teneinde de verkeersstroom te organiseren en het bestaande doorgaande verkeer te verhinderen, wordt in het GMP een perimeter voor een circulatieplan in de Putdaalwijk vastgesteld, die gekenmerkt wordt door het vermijden van het kruispunt tussen de Tervurenlaan en de Vorstlaan via de Generaal Baron Empainlaan. De invoering van eenrichtingsverkeer van oost naar west moet bestudeerd worden.

In het GMP wordt echter opgemerkt dat de wijk weinig speelruimte biedt bij het opstellen van dit plan wegens de moeilijkheden om bereikbaarheidslussen voor omwonenden in te voeren en het risico op te snel rijden door automobilisten indien er op de wegen eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd.

5. Richtplan kruispunten en wegen



-  Carrefour régional à réaménager à court terme -
Op korte termijn te herinrichten gewestelijk kruispunt
-  Carrefour communal à réaménager à moyen terme -
Op middellange termijn te herinrichten gemeentelijk kruispunt
-  Réaménagement de voirie communale à moyen terme -
Op middellange termijn te herinrichten gemeentelijke weg
-  Réasphaltage à court terme par la commune -
Op korte termijn te herasfalteren door de gemeente

Figuur 43: Kaart 2.6: Herinrichting van kruispunten en wegen. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan - Fase 3: Actieprogramma - januari 2017 - BRAT - p. 29



Met het oog op het verzekeren van een betere hiërarchie en beveiliging van het wegennet is het de bedoeling dat het kruispunt tussen de Tervurenlaan en de Putdaellaan op korte termijn wordt heraangelegd en dat het kruispunt tussen de Lotharingenlaan, de Isidore Gérardlaan, de Kardinaal Micaralaan, Putdaal en de Putdaelweg op middellange termijn wordt heringericht.

C. Actieve verplaatsingen

1. Voetgangersplan



- Nouveaux trottoirs programmés par la commune - Door de gemeente geprogrammeerde nieuwe voetpaden
- Trottoirs communaux à réaménager à court terme - Op korte termijn te heraanleggen gemeentelijke voetpaden
- Trottoirs communaux à réaménager à moyen terme - Op middellange termijn te heraanleggen gemeentelijke voetpaden
- Trottoirs régionaux à réaménager à court terme - Op korte termijn te heraanleggen gewestelijke voetpaden
- Trottoirs régionaux à réaménager à moyen terme - Op middellange termijn te heraanleggen gewestelijke voetpaden
- Limites communales - Gemeentegrens

Figuur 44: Kaart 3.1: Actieplan voor vernieuwing van het wegdek. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan - Fase 3: Actieprogramma - januari 2017 - BRAT - p. 47

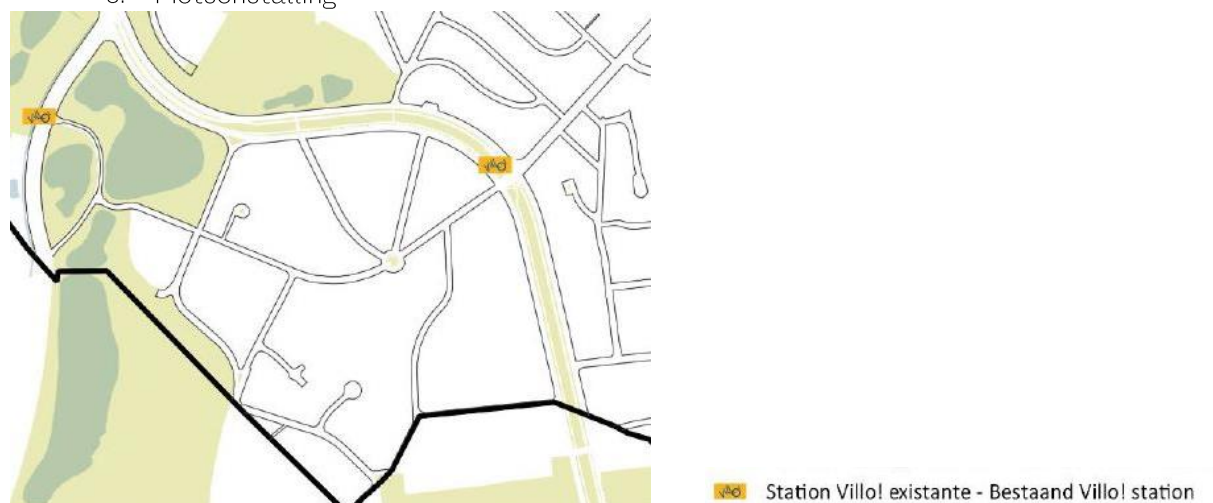
Om de verplaatsingen te voet in de Putdaalwijk te bevorderen, voorziet het GMP in een heraanleg op middellange termijn van het grootste deel van de voetpaden en een herinrichting op korte termijn van de Generaal Baron Empainlaan vanwege zijn status (Stappen COMFORT) als verbinding met de wijken ten noorden van de perimeter van het ontwerp van Plan. Bij deze vernieuwing van de voorzieningen moet rekening worden gehouden met de normen voor PBM. Daarnaast moeten deze voorzieningen ook de richtsnoeren van het Voetgangersplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in aanmerking nemen.

2. Fietsplan



Figuur 45: Kaart 3.3A: Ontwikkelingsplan van het fietsnet. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan - Fase 3: Actieprogramma - januari 2017 - BRAT - p. 51

3. Fietsenstalling



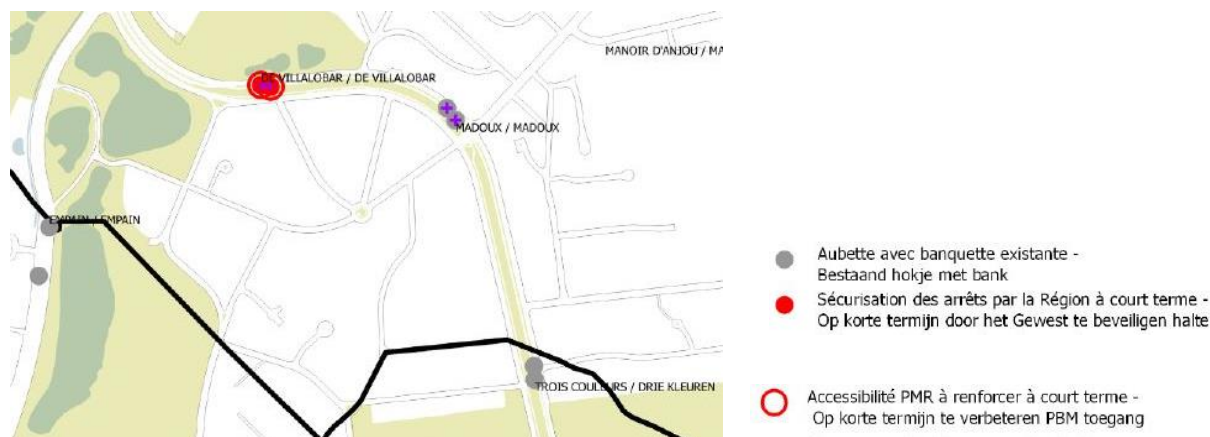
Figuur 46: Kaart 3.4A: Lokalisatie van inrichtingen voor het parkeren van fietsen. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan - Fase 3: Actieprogramma - januari 2017 - BRAT - p. 54

Het GMP stelt voor Villo!-stations te ontwikkelen op de Tervurenlaan om de intermodaliteit aan te moedigen, gezien de aard van deze structurerende verkeersader (OV PLUS en Fiets PLUS).

D. Openbaar vervoer

1. Aanleg van de haltes

+ Affichage du temps d'attente à installer à court terme -
 Op korte termijn te installeren elektronisch informatiebord



Figuur 47: Kaart 4.2: Inrichting van de openbaar vervoerhaltes. Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan - Fase 3: Actieprogramma - januari 2017 - BRAT - p. 62

Om het reizen per openbaar vervoer aan te moedigen, voorziet het GMP in de beveiliging en versterking van de toegankelijkheid voor PBM van de haltes De Villalobar en de installatie van een wachttijddisplay voor de haltes van De Villalobar en Madoux.

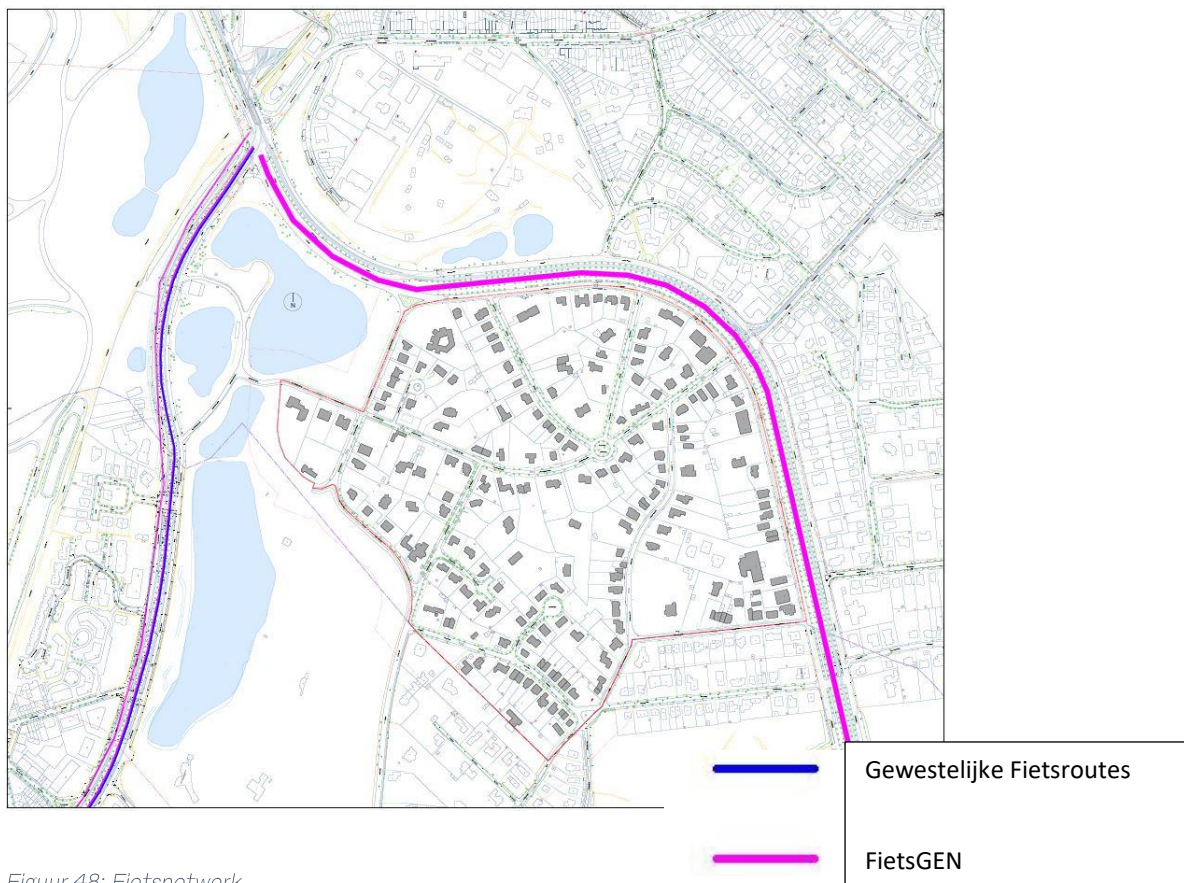
Toegankelijkheid van de site en mobiliteitsaspecten (openbaar vervoer, actieve vervoerswijzen, autoverkeer, fietsroutes)

"Brussel is sinds 1 januari 2021 een zone 30. Je mag op alle wegen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voortaan maximaal 30 km/u rijden, met uitzondering van de grote assen waar de maximumsnelheid 50 of 70 km/u blijft." Alle wegen binnen de perimeter zijn gemeentelijk en gelegen in een zone 30 met twee rijrichtingen, met uitzondering van de Tervurenlaan die een gewestweg is en in een zone 50 gelegen is.

Binnen de perimeter van het Plan zijn er geen fietspaden en is er ook geen openbaar vervoer. Aan de rand van de perimeter is er daarentegen een fietspad langs de Vorstlaan dat doorloopt over de uiteinden van het groene verkeerseiland dat de Tervurenlaan in tweeën scheidt. Langs de Vorstlaan is dit fietspad verbonden met de groene wandeling die rond het hele Gewest loopt. "De volledige Groene Wandeling van 60 km is opgedeeld in 7 stukken die elk verschillende facetten van het landschap van het Brussels Gewest belichten. Deze zeven wandeltrajecten, die in lengte variëren van 5 tot 12 km, doorkruisen tal van landschappen (stedelijke, rurale, industriële...) en laten u heel wat Brusselse groene ruimten ontdekken. U kiest zelf de richting waarin u de Groene Wandeling maakt. Op enkele plaatsen zijn er afzonderlijke trajecten voor voetgangers en fietsers, om te voorkomen dat fietsers door kwetsbare natuurgebieden zouden rijden." Bron: Leefmilieu Brussel.

Het eiland dat de Tervurenlaan in tweeën scheidt, wordt gebruikt als rijbaan voor trams 39 en 44. Aan de haltes De Villalobar, Madoux en Drie Kleuren wordt de laan gekruist door respectievelijk de Bloemenlaan, de Putdaellaan en de Kolonel Daumerielaan. Ten westen van de perimeter ligt de Vorstlaan, een andere belangrijke as in de omgeving. Deze wordt bediend door tram nr. 8 die de perimeter bereikt ter hoogte van de halte Empain op het kruispunt met de Generaal Baron Empainlaan. Deze nabijheid van het openbaar vervoer maakt de perimeter van het ontwerp van Plan gemakkelijk te voet bereikbaar met regelmatige wekdagen. Van maandag tot vrijdag, van 5 uur 's ochtends tot na middernacht, met een gemiddelde van 7 stops per uur tussen 6 en 19 uur.

Binnen de perimeter van het ontwerp van Plan treffen we langs de openbare weg op bepaalde plaatsen voorheen niet-toegelaten parkeerzones aan. Deze zones, die met gras begroeid zouden moeten zijn, verkeren in deze staat door een slecht onderhoud. Het belangrijkste vervoermiddel in de wijk is nog steeds de auto.



Figuur 48: Fietsnetwerk