



# **GEMEENTELIJK MOBILITEITSPAN** **Sint-Lambrechts-Woluwe**

## **FASE 1: OBJECTIEVEN**

November 2009

Opdrachtgever

Opdrachtnemer

**Gemeente**  
**Sint-Lambrechts-Woluwe**

Paul Hymans Laan 2  
1200 Sint-Lambrechts-  
Woluwe

**TRITEL** ♦  
Havenlaan 86 C, bus 206  
1000 BRUSSEL

## INHOUDSTABEL

1. INLEIDING	3
2. OBJECTIEVEN	4
2.1. Circulatieplan van de verschillende vervoerswijzen	4
2.2. Openbaar Vervoer	5
2.3. Fietsers	7
2.4. Voetgangers	9
2.5. Personen met beperkte mobiliteit	10
2.6. Wegverkeer	11
2.7. Alternatieven voor het individueel autoverkeer	11
2.8. Intermodaliteit	12
2.9. Parkeren	13
2.10. Leveringen	13
2.11. Wegveiligheid	14
2.12. Signalering	14
2.13. Investeren in informatie en onderwijs	16
2.14. Thematische gebieden / geografische studie	17
2.14.1. Roodebeek	17
2.14.2. Woluwe Shopping center	18
2.14.3. Georges Henrilaan	19
2.14.4. UCL/Saint-Luc	19
2.14.5. Thiry-E40	20
2.14.6. Brand Whitlocklaan / Dietrichlaan	21
2.14.7. Vandervelde / Grens	22
2.14.8. Fallon Stadion - Konkel	22
2.14.9. Europese school / Wijk Hof Ten Berg	22

## **1. INLEIDING**

Het hoofdrapport (diagnose) heeft de grote productie- en attractiepolen van verplaatsingen in Sint-Lambrechts-Woluwe aangetoond en geeft een diagnose over de kwaliteit en werking van elke modus betreffende mobiliteit.

De diagnose werd opgesteld met de integratie van verschillende betrokken geraadpleegde actoren, geraadpleegd tijdens de studie. Daarbij behoren institutionele betrokkenen (gemeentelijke en regionale overheden, exploitanten van het openbaar vervoer, ...) en het maatschappelijk middenveld (verenigingen van mensen en fietsers, scholen en managers van grotere verplaatsingspolen...).

Op basis van de diagnose werd een set van doelstellingen voor het gemeentelijke niveau van de mobiliteit geselecteerd, met beleidsmaatregelen voor de verdere studie (fase 2 en 3). Deze doelstellingen definiëren de gewenste situatie. De manieren om deze te bereiken en de geplande realisering zullen worden aangepakt tijdens de volgende fasen van de studie.

De doelstellingen van het plan zijn onderdeel van de algemene doelstellingen ter verbetering van toegankelijkheid en mobiliteit, de verkeersveiligheid en de levenskwaliteit. Ze kaderen binnen de wil om te evolueren naar een duurzame mobiliteit en zetten aan tot een verschuiving van het individueel gebruik van de auto naar het gebruik van duurzame en milieuvriendelijke vervoerswijzen.

## **2. OBJECTIEVEN**

De doelstellingen zijn gedefinieerd op basis van een diagnose. Ze geven de opties weer die op te nemen zijn in het vervolg van de studie.

### **2.1. Circulatieplan van de verschillende vervoerswijzen**

#### **Ontwikkelen van een verkeersplan voor alle vervoerswijzen in de stad (KT).**

Het ontwerpen van een verkeersplan op gemeentelijk niveau is een voorwaarde voor verschillende doelen met betrekking tot de verbetering van de bereikbaarheid, de levenskwaliteit en de wegveiligheid. Het is inderdaad belangrijk om de beginselen van het wegennet te definiëren (afbakening van de gebieden waarin transitverkeer moet worden gematigd of verboden, assen waar de prioriteit wordt gegeven aan het openbaar vervoer...) voordat er gepreciseerd wordt welke fysieke ingrepen aangebracht moeten worden en hoe het wegennet moet gereorganiseerd worden: voorrangregels, verbetering van kruispunten, enz.

Het verkeersplan zal rekening houden met alle categorieën van gebruikers. Het biedt dus een overzicht van de te ondernemen acties op het gebied van planning en organisatie van de vervoersinfrastructuur, die vervolgens zullen omgebogen worden tot een groep specifieke acties.

## **2.2. Openbaar Vervoer**

De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe heeft een vitaal voordeel: de metro. De gemeente wordt ook doorkruist door tal van buslijnen. Deze sterke punten geven de mogelijkheid om te komen tot duurzame mobiliteit.

### **Verbetering van de toegang tot gebieden die momenteel minder bediend worden (KT-MT).**

De diagnose heeft de zeer magere bediening van het openbaar vervoer naar voren gebracht in sommige gebieden van de gemeente zoals de wijk Sterrebeelden, de wijk Andromeda, Gemeenschappen, de wijk Hof Ten Berg en het Fallon Stadion. De noden van de bewoners zijn dan ook geformuleerd binnen deze diagnose. Het mobiliteitsplan zal de mogelijkheden analyseren om de dienstverlening voor hen te verbeteren. De projecten die veranderingen inhouden met betrekking tot het gemeentelijk openbaar vervoernetwerk zullen opgenomen worden in de discussie. Zo vermelden we onder andere de verlenging van tramlijn 94 tot in Roodebeek en in de richting van Marcel Thiry in een tweede fase, de ingebruikname van de Zephyr-halte in de George Henrilaan door een verplaatsing van de halte.

### **Verbeteren van de commerciële snelheid van OV (KT)**

De diagnose heeft de zwarte punten voor de busbewegingen op het gebied van de gemeente geïdentificeerd.

Het mobiliteitsplan zal de voorstellen voor herinrichtingen vanwege de MIVB analyseren en aanvullende aanbevelingen formuleren of eventuele wijzigingen opstellen.

De zwarte punten in de Georges Henrilaan, de Brand Whitlocklaan, de Mounierlaan, het station Roodebeek zullen worden beschreven in de verschillende topics (zie verder).

### **Verbetering van de verbindingen tussen de verschillende wijken van de gemeente met het OV (KT-LT).**

De diagnose toont aan dat er voor het OV-verbindingen te kort komen, met name tussen de verschillende wijken van de gemeente. Een dergelijke verplaatsing vereist het maken van een aansluiting.

Directe OV verbindingen tussen de wijken van de gemeente moeten worden overwogen ter bevordering van het gebruik van OV voor korte uitstappen binnen de gemeente.

### **Bevorderen van het gebruik van het OV om de polen van de stad te bereiken (KT).**

Het is aan te bevelen om de plaatsen die het toneel zijn van activiteiten te lokaliseren met betrekking tot het OV-net, om daarna zo optimaal mogelijk te beantwoorden aan de verplaatsingsvraag en de bereikbaarheid van de polen te verbeteren. In dit verband is het van belang te onderzoeken in welke mate het mogelijk is om een specifieke regeling uit te werken

voor doelgroepen (scholen, PMR, tijdens evenementen,...) via een publiek-private samenwerking met de gemeente.

**Verhogen van het comfort voor de gebruikers ter hoogte van openbaar vervoer-haltes (KT)**

Om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren voor woon-werkverkeer is het essentieel om de kwaliteit van de haltes, de veiligheid en het comfort voor de gebruikers te waarborgen. Om deze doelstelling te bereiken kunnen verschillende maatregelen genomen worden, gaande van de plaatsing van schuilhuisjes en zitplaatsen bij haltes tot het afficheren van wachttijden bij haltes, samen met een verhoogde bescherming van zwakke weggebruikers ten aanzien van het autoverkeer en een verhoogd respect voor de halteplaatsen door de andere gebruikers van de publieke ruimte.

## **2.3. Fietsers**

De fiets als vervoerswijze heeft als voordelen zijn snelheid, zijn efficiëntie en zijn handigheid. Echter, om het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer te stimuleren, moet men zorgen voor veilige en comfortabele fietsroutes binnen de gemeente.

De gemeente bezit een groot potentieel om deze vervoerswijze verder uit te bouwen. De diagnose toont de aanwezigheid van operationele fietsinfrastructuur (fietspaden, BEV, GFR), wat toch een zeer belangrijke troef is bij het aanmoedigen van deze verplaatsingswijze. Bovendien zijn bepaalde delen van de gemeente ingericht als gesloten lussen, waarbij de fietsers gebruik kunnen maken van doorgangen tussen de lussen om korte en efficiënte verplaatsingen te maken. Verder is de grote studentenpopulatie in Sint-Lambrechts-Woluwe een reservoir van potentiële fietsers op voorwaarde dat de infrastructuur hen in staat stelt om in alle veiligheid te reizen.

### **Uitvoering van regionale fietsnetwerken (KT).**

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft toegezegd met de ontwikkeling van de gewestelijke fietsroutes (GFR) en gemengde routes fietsers/voetgangers met de groene wandeling rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de groene weg langs de voormalige spoorlijn Brussel - Tervuren.

Om voor een effectief regionale fietsroutenetwerk te zorgen, moeten de planning en aanduidingen van de nog niet operationele GFR worden uitgevoerd. De delen van de GFR die nog niet beveiligd zijn, moeten worden ingericht, met inbegrip van de Dietrichlaan van GFR nr. 2B, de Vandenhovenstraat van het GFR nr. 3 en de oversteek van de Vervloesemstraat van GFR nr. 2B.

### **Uitvoeren van een gemeentelijk fiets netwerk naast GFR (KT-MT).**

Om de netwerkinfrastructuur voor fietsers te vervolledigen, zal het gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) het creëren van gemeentelijke fietsroutes (GemFR's) bestuderen en voorstellen. Ze vervullen zowel de functie van een verbinding tussen de regionale routes als de vertakking van deze laatste binnen de gemeente. Het gemeentelijke netwerk zou het mogelijk maken om de verschillende functies van de gemeente te verbinden, zoals woonwijken, winkels, scholen, recreatie centra (Poseidon, Fallon Stadion...), culturele centra, parken en de halteplaatsen van openbaar vervoer.

Het GMP zal ook wijzen op de gedeelten van wegen die ingericht zouden moeten worden ten voordele van de fietsers om de continuïteit van bestaande routes en fietspaden te verzekeren (bv. het gedeelte zonder fietspad op de Woluwelaan tussen de Vootstraat en de Stationsstraat van Woluwe).

### **Veralgemeenen van het beperkte eenrichtingsverkeer (KT).**

Het grootste deel van de straten met eenrichtingsverkeer is opengesteld voor fietserbewegingen tegen de rijrichting van het autoverkeer. Deze wegen met beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) maken dat fietsers omwegen kunnen vermijden.

BEV bieden, indien goed ontworpen, ook voordelen in termen van fietsveiligheid. Deze laatsten kunnen dan visueel contact maken met de automobilisten en hebben de situatie dus beter in de hand dan bij het rijden in dezelfde rijrichting.

De diagnose gaf aan dat bepaalde wegen met eenrichtingsverkeer wegens veiligheidsredenen niet toegelaten werden voor fietsers in de tegenrijrichting. De reden hiervoor is dat het kruispunt op het einde van de BEV te gevaarlijk zou zijn voor de fietsers.

Het GMP zal een specifiek ontwerp voorstellen op de probleemkruispunten om BEV mogelijk te maken. Dit geldt voornamelijk voor Pauwelsstraat en de Vandenhovenstraat.

### **Overweging creëren van een supra-gemeentelijk fietsnetwerk in continuïteit met de fietsnetwerken van de aangrenzende gemeentes (KT-MT).**

De gemeentelijke fietspaden moeten bestudeerd worden om een continuïteit te garanderen met de fietsinfrastructuur aangrenzend met de aangrenzende gemeentes.

### **Plaatsen van parkeerinfrastructuur voor fietsen (KT).**

Inrichtingen voor het fietsparkeren moeten gecoördineerd worden georganiseerd met de gemeentelijke en regionale routes, de polen van de stad en de woonwijken.

Het GMP zal de potentiële locaties aangeven voor de infrastructuur voor fietsen op verschillende plaatsen in de gemeente, waaronder woonwijken, en dat in functie van de vraag en de bevolkingsdichtheid.

### **De oversteek van stedelijke barrières verbeteren voor fietsers (KT-MT).**

Een inspanning moet worden ondernomen om het barrière-effect als gevolg van grote verkeersassen die de gemeente doorkruisen te verminderen. Een systematische analyse van discontinuïteit specifiek voor de Woluwelaan, de E40 en de Brand Whitlocklaan moet worden gemaakt om de continuïteit van de fietsroutes die eveneens via deze wegen lopen te garanderen.



## **2.4. Voetgangers**

Iedereen die zich verplaatst begint en eindigt zijn reis te voet. Daarom moet aandacht worden besteed aan de voetgangersplaatsen.

### **Ontwikkelen van voetgangersplaatsen (KT-MT).**

Het netwerk van straatjes, paden en wandelpaden is goed aanwezig in Sint-Lambrechts-Woluwe. De versnippering is niettemin belangrijk en staat vaak staat alleen lokale verbindingen toe.

Het is noodzakelijk om de continuïteit te waarborgen door het voorzien van nieuwe stukken.

Het GMP zal een gestructureerd en samenhangend netwerksysteem van wandelwegen voorstellen dat voldoet aan zowel de nutsfunctie van verplaatsingen alsook aan de recreatieve functie. Dit voetgangersnetwerk zal toelaten om routes te volgen van de wijken naar de interessepolen. Daarbij zal rekening worden gehouden met de informele paden (gecreëerd door het veelvuldig gebruik) die een duurzaam wegdek vereisen. Bijzondere aandacht dient besteed te worden aan de veiligheid van het volledige traject van de groene wandeling (oversteek van de Tweehuizenweg, oversteek van de Grosjean-tunnel, gedeelte van de Mounierlaan).

### **Verbetering van de bereikbaarheid van de polen van de gemeente voor voetgangers (KT-MT).**

Het is nuttig voor het voetgangersnetwerk een veilige voetgangersverbinding te hebben tussen de woonwijken en de openbare ruimtes van de gemeente zoals werkplaatsen, winkels, voorzieningen, scholen en stopplaatsen van openbaar vervoer.

Het GMP zal rekening houden met dit aspect.

Uit de diagnose is gebleken dat sommige oversteekplaatsen voor voetgangers niet veilig genoeg zijn of zelfs afwezig (bijvoorbeeld de Broquevillelaan/Hymanslaan) en dat parkeren op trottoirs en oversteekplaatsen voor voetgangers geregeld voorvalt (voornamelijk rond scholen en winkels). Dit leidt tot onveiligheid voor voetgangers. Het is daarom noodzakelijk om beschermende infrastructuur (pilaartjes, stoepranden, voetpadsoren,...) aan te brengen. Het GMP zal hiermee rekening houden bij de voorstellen voor ontwikkelingen.

### **Ontwikkelen van voetgangersverbindingen met naburige gemeenten (KT-MT).**

De diagnose heet het potentieel van de ontwikkelingen van voetgangersverbindingen met naburige gemeenten aangetoond. De GMP's van deze gemeenten hebben eveneens specifieke projecten voor de ontwikkeling van voetgangerspaden in de buurt van het grondgebied van Sint-Lambrechts-Woluwe. Het GMP zal mogelijke verbindingen met naburige gemeenten identificeren, in het bijzonder rond de UCL.

### **Het barrière-effect verminderen (KT).**

De diagnose toonde de aanwezigheid van barrières voor voetgangers aan. Deze barrières worden gevormd door de belangrijke verkeersassen. Hun oversteekbaarheid is gelimiteerd tot slechts enkele oversteken, en deze zijn op enkele plaatsen bovendien gevaarlijk. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de Brand Withlocklaan en de oversteekplaats ter hoogte van het Vergoteplein, bij de oversteek van de E40 ter hoogte van de Grosjean-tunnel en bij de oversteek van de Woluwelaan ter hoogte van de Vootstraat. Het GMP zal voorstellen om het barrière-effect te verminderen door het verhogen van de veiligheid van de oversteekplaatsen met deze belangrijke verkeersaders. Eventuele nieuwe oversteken zullen voorgesteld worden. Deze overwegingen zullen rekening houden met reeds geplande projecten zoals bijvoorbeeld de bouw van een brug over de E40 (Masterplan zone RTBF/VRT)

### **Waarborgen van de veiligheid van voetgangers in de publieke ruimte (KT)**

De diagnose heeft aangetoond dat voetgangers kwetsbaar zijn in de publieke ruimte. Wildparkeren op voetpaden, oversteekplaatsen voor voetgangers en op hoeken van kruispunten vermindert de kwaliteit van trajecten voor voetgangers. Een doelstelling ten voordele van de voetgangers is dus de plaatsing van beschermende infrastructuur voor de voetgangers.

## **2.5. Personen met beperkte mobiliteit**

Personen met beperkte mobiliteit moeten zich als voetganger enerzijds vrij en comfortabel kunnen verplaatsing binnen het gemeentelijk grondgebied en moeten anderzijds vlot toegang vinden tot de interessepolen.

### **Verbeteren van de toegankelijkheid van de grootste interessepolen binnen de gemeente voor PBM (CT)**

Het is van het grootste belang om de grootste interessepolen binnen de gemeente toegankelijk te maken voor personen met beperkte mobiliteit. Dit is met name het geval voor openbare gebouwen en diensten.

Om dit te doen kan de gemeente beroep doen op verschillende instrumenten, zoals daar zijn de Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordeningen (GSV).

### **Aanleg van comfortabele en veilige paden voor PBM (KT-MT)**

Met het oog op het aanbieden van een comfortabele verplaatsing voor personen met beperkte mobiliteit dient men veilige paden aan te leggen. Het GMP zal efficiënte paden voorstellen met als doel de PBM toe te laten vlot de grootste interessepolen te bereiken die ze vaak bezoeken.

## 2.6. Wegverkeer

### **Verzekeren van de begrijpelijkheid van de hiërarchie van het wegnetwerk (KT-LT).**

Een coherente hiërarchie en begrijpelijkheid van het wegnetwerk is essentieel om het doorgaand verkeer op de grote assen te houden om zo overlast te vermijden binnen woonwijken. Dit aspect zal meegenomen worden in het circulatieplan. (zie punt 2.1).

### **Strijd tegen belangrijk doorgaand verkeer en de overlast binnen de woonwijken (KT).**

De diagnose heeft sluiptwegen vastgesteld, dat wil zeggen wegen die worden gebruikt door automobilisten die overvolle hoofdwegen willen voorkomen. Het probleem is dat deze wegen geen rol of kenmerken hebben voor dergelijk doorgaand verkeer. Dat is het geval voor volgende wegen: Tweehuizenweg, Plejadenlaan, De Cuyperstraat, Roodebeeklaan, Sint-Lambrechts-Woluwelaan, Maartlaan, Herbert Hooverlaan, Sterrebeeldenlaan, Eenhoornlaan, Vootstraat, Weggevoerdenstraat, Stationsstraat van Woluwe.

Het mobiliteitsplan zal een herziend verkeersplan (lus, verboden rijrichting...) voorzien, alsook de ontwikkeling van vertragende elementen en veiligheidsmaatregelen om de doorgang van het transitverkeer ontmoedigen op dit type weg.

Men kan opmerken dat de bestemming (aanleg, aanbevolen rijrichting,...) van sommige van deze te vermijden wegen geïntegreerd zijn in de aanpak van de volledige geografische zone. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de Roodebeeksteenweg en de De Cuyperstraat in de zone Roodebeek.

### **Congestie verminderen veroorzaakt door bottlenecks op het netwerk (KT-MT).**

De barrières gevormd door de belangrijkste wegen (bv E40, Woluwelaan) zijn oversteekbaar op slechts een beperkt aantal plaatsen. Deze oversteken (bv. Grosjean tunnel, Maartlaan) zijn in een aantal gevallen bottlenecks waardoor verkeersopstoppingen ontstaan. Acties zullen worden beschreven om dit probleem aan te pakken.

## 2.7. Alternatieven voor het individueel autoverkeer

### **Promoten van het Cambiosysteem (KT).**

Het systeem Cambio vermindert het gebruik van particuliere auto's en de vraag naar parkeren in woonwijken.

Het GMP zal locaties met goede mogelijkheden voor Cambio in de gemeente onderzoeken.

### **Alternatieven ontwikkelen voor het individueel autotransport (KT).**

Het GMP zal maatregelen met als doel het alternatief gebruik van de wagen te verhogen, aanbrengen.

## **2.8. Intermodaliteit**

Sint-Lambrechts-Woluwe heeft plaatsen met potentieel voor intermodaliteit (bv station Roodebeek). Dit is troef om te komen tot duurzame mobiliteit.

### **De bereikbaarheid verbeteren van de voornaamste openbaar vervoerhaltes voor alle zachte modi (KT).**

Het is belangrijk dat voetgangers en fietsers de haltes in alle veiligheid kunnen bereiken, alsook dat de duurzaamheid en de veiligheid van de infrastructuur voor fietsen bij de grotere openbare vervoershaltes gewaarborgd wordt.

Het GMP zal dit alles betrekken bij het bedenken van een ontwerp van de fiets- en voetgangersnetwerken. In het bijzonder zullen de verbindingen tussen de haltes en de scholen en andere drukbezochte plaatsen speciale aandacht krijgen.

### **Verbeteren van de aansluiting van de lijnen van het openbaar vervoer met de netwerkknopen (MT-LT).**

Het GMP biedt de kans om de mogelijkheden van correspondentie tussen de lijnen van openbaar vervoer te herzien en te verbeteren. Intermodaliteit tussen OV moet worden aangemoedigd, vooral op de knooppunten Montgomery en Roodebeek.

Het GMP zal onderzoeken hoe het OV- netwerken moet veranderen met het oog op verbetering van de intermodaliteit.

### **Strategieën voorstellen bij het parkeren in de nabijheid van intermodale knooppunten voertuigen-OV nabij Roodebeek (KT).**

De diagnose heeft parkeermoeilijkheden aangetoond aan het intermodaal knooppunt Roodebeek. Wildparkeren wordt waargenomen in de nabijheid van de parking.

Deze problematiek zal aangesneden worden in de globale studie van de intermodale knoop Roodebeek (alle modi en alle thema's).

## **2.9. Parkeren**

In de gemeente zijn er vele gevallen van illegale parkeerpraktijken, zoals dubbel parkeren, aan bushaltes parkeren en op oversteekplaatsen voor voetgangers parkeren. Uit de diagnose bleek ook dat de parkeerplaatsen gereserveerd voor personen met een handicap en taxi's vaak bezet zijn door andere bestuurders die daarvoor geen toestemming hebben.

De redenen voor deze problemen variëren vaak, afhankelijk van de plaatselijke omgeving, met gevolgen voor alle gebruikers, zowel in termen van toegankelijkheid, levenskwaliteit en de veiligheid. Als zodanig moet het GMP de maatregelen ter verbetering van de uitvoering van het gemeentelijk parkeerplan vaststellen.

### **De opvolging van het parkeerplan verbeteren (KT-MT).**

De gemeente is de ontwikkeling van een plan voor gereguleerde parkeerzones begonnen. Het plan is nog aan veranderingen onderhevig omdat men tracht het hoofd te bieden aan de parkeerproblemen die worden ondervonden in de gemeente. Het doel is om de eisen van rotatieparkeren in de commerciële kern te verzoenen met de prioriteit voor residentieel parkeren.

Het GMP zal een fasering van de invoering van de parkeerzones vastleggen. Of met andere woorden: de prioriteiten geven naar gelang de parkeerdruk ondervonden in het hart van de gemeente.

### **Doen respecteren van het parkeerverbod (KT).**

Om redenen die verband houden met zowel comfort en de veiligheid van de gebruikers, is het absoluut noodzakelijk om het parkeerverbod af te dwingen aan bushaltes, op kruispunten en aan de uiteinden van de straat, op oversteekplaatsen voor voetgangers en op parkeerplaatsen voor mensen met een handicap.

Controlemaatregelen zijn vereist. Fysieke faciliteiten kunnen ook hulp bieden tegen de niet-voorbeeldige chauffeurs. In het kader van het GMP zal de aandacht gericht zijn op de problemen van ongeoorloofd parkeren in commerciële gebieden (in de Georges Henrilaan en rond het Woluwe Shopping Center).

## **2.10. Leveringen**

### **Verbeteren van de leveringen in commerciële knooppunten (KT).**

De diagnose liet toe vast te stellen dat leveringen gebeurden in dubbele file, of dat leveranciers wachtten op leveringsparkeerplaatsen tot ze toegang zouden krijgen tot de uiteindelijke leveringsplaats. Deze situaties veroorzaken overlast voor de algemene circulatie en veiligheid van de weggebruikers.

Daarom is de verbetering van de leveringen in de commerciële kern een integraal onderdeel van de doelstellingen van het GMP. De reflectie moet worden voortgezet voor het onderzoek ter verbetering van de situatie, bij de lokalisatie en het concept van leveringslocaties.

## **2.11. Wegveiligheid**

### **Verzekeren van de veiligheid van de voetgangersverbindingen in de nabijheid van scholen (KT).**

Het GMP zal een kaart opleveren die inrichtingen voor de voetgangers en tweewielers in de nabijheid van scholen en aanduidingen over de gevaarlijke punten zal opnemen.

### **Uitvoering van het plan zone 30 (KT-MT).**

De uitvoering van de zones 30 laten toe om tegemoet te komen aan een aantal doelstellingen van het GMP, zoals de verbetering van de levenskwaliteit en verbetering van de verkeersveiligheid.

De gemeente is begonnen met de uitvoering van een kaart met zones 30. Dit plan heeft als doel het gehele lokale netwerk naar zone 30 om te zetten.

Het GMP analyseert het plan en stelt een voorstel voor ter planning van de realisatie van deze zone 30 gebieden. Zij zal de aan te raden infrastructuur definiëren om te deze zones 30 in te richten.

### **Voorstellen van maatregelen voor de gevaarlijke punten (KT-LT).**

De diagnose heeft de zwarte punten in de gemeente aangetoond.

Het GMP zal de voorstellen die zijn opgenomen in de regionale studie (zie diagnose) analyseren en mogelijke veranderingen voorstellen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

### **Verhoging van de beschikbaarheid op het terrein (KT)**

Op vraag van de bewoners dient de aanwezigheid van politie in het straatbeeld verhoogd te worden, vooral in schoolomgevingen, om op die manier de veiligheid van kwetsbare weggebruikers te verhogen.

## **2.12. Signalering**

### **Verzekeren van wegwijzers naar de publieke plaatsen via de gewenste routes (KT-MT).**

Geschikte richtingsborden worden best gebruikt om automobilisten te gidsen naar belangrijke plaatsen over het primaire netwerk – daarmee wordt verkeer in residentiële buurten vermeden.

De richtingborden zijn vooral belangrijk om de leveranciers op de voornaamste routes te leiden, opdat het voordeel van de vermindering van de hinder in de lokale straten maximaal wordt. Dit geldt in het bijzonder voor de leveringen van Woluwe Shopping Center. Deze leveringen door de Woluwelaan leiden zou voor een aanzienlijke vermindering van de overlast in de Sint-Lambertusstraat zorgen.

**Geef richtingborden ter hoogte van voetpaden en fietspaden (KT-MT).**

Deze richtingborden zijn bedoeld als leidraad voor voetgangers en fietsers om ze aanbevolen routes te adviseren richting activiteitsgebieden (winkels, sportcentra...).

## **2.13. Investeren in informatie en onderwijs**

### **Het informeren, bewustmaken en opleiden ter positieve verandering van mentaliteit (KT).**

Samen met de doelstellingen ter verbetering van vervoersnetwerken die hierboven zijn beschreven, gezien de aanhoudende groei in de vraag naar gemotoriseerde verplaatsingen, kan het gemeentelijke niveau op gebied van mobiliteit niet zonder een grondige bewustmaking van de burgers zodat dezen hun gedrag aanpassen op het gebied van mobiliteit en minder alleen in de wagen zitten – dit alles met het oog op duurzame mobiliteit.

Het is een langdurig proces waarvan de resultaten merkbaar zullen worden op lange termijn. Sommige initiatieven in deze richting zijn reeds ondernomen op verschillende niveaus (reisplannen, business plannen voor schoolvervoer, de operatie "Dring Dring", enz..). Het GMP is een uitgelezen mogelijkheid om deze initiatieven te verenigen.

In het kader van de acties ondernomen in het mobiliteitsplan zal de nadruk liggen op:

- Communicatiebeleid om de aandacht te vestigen op de resultaten van niet-gemotoriseerd en openbaar vervoer.
- Sensibiliseringswerk en onderwijs, voornamelijk via de scholen door het stimuleren van carpoolen, het gebruik van fietsen in het verkeer woon-werk/schoolverkeer, de uitwerking van een plan voor schoolverplaatsingen (PSV).



## **2.14. Thematische gebieden / geografische studie**

Deze procedurele methode maakt het mogelijk om een probleemzone te analyseren door in de discussie rekening te houden met de verschillende reismodi en verschillende aspecten zoals kwaliteit van de openbare ruimte, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en parkeren.

### **2.14.1. Roodebeek**

Het station Roodebeek is een multimodaal punt. In feite biedt deze ruimte plaats aan een park en ride, een metro station, een busstation MIVB, De Lijn en TEC alsook het toekomstig eindpunt van tramlijn 94. Volgens het project zal dit laatste zich bevinden op de Paul Hymanslaan of zal de tram een lus maken rond de park&ride-parking. In ieder van deze gevallen is de huidige ruimte te klein om de functie als multimodale knoop te optimaliseren. Bovendien kan men veronderstellen dat het aanbod van openbaar vervoer nog zal toenemen in de toekomst.

De zone Roodebeek herbergt ook een bezorgdheid op het vlak van de organisatie van het wegennet dat gebruikt wordt door automobilisten en bussen. Volgens het huidig circulatieplan (dat rekening houdt met de hiërarchie van de wegen) moeten de bestuurders die rijden op de Theo De Cuyperstraat vanuit de Marcel Thiry laan de Jacques Brellaan nemen en hun weg vervolgen via de Roodebeeksesteenweg om op de Paul Hymanslaan uit te komen. Veel bestuurders vervolgen echter hun traject op de Theo De Cuyperstraat die geclassificeerd is als lokale weg. De diagnose heeft ook sluipverkeer opgemerkt op het gedeelte van de Roodebeeksesteenweg tussen de Theo De Cuyperstraat en de Jacques Brellaan. Bovendien wordt het kruispunt Roodebeeksesteenweg/Paul Hymanslaan aanzien als zwart punt op het vlak van verkeersveiligheid.

Parkeren is eveneens een belangrijke problematiek binnen deze zone. Wildparkeren rond de verzadigde park&ride-parking vermindert de levenskwaliteit binnen de wijk.

Het is daarom van essentieel belang dat de inrichtingen voor het bus station, de parking voor automobilisten, Hymanslaan, Roodebeeksesteenweg, Jacques Brel Laan en de eindhalte van de tram onderworpen zijn aan een algemene reflectie die rekening houdt met de verschillende reismodi en die verschillende aspecten omvat, zoals parkeren, kwaliteit van de openbare ruimte...

Het GMP zal voorstellen meenemen op volgende vlakken:

- inrichting van het busstation MIVB, De Lijn en TEC. Bij deze ontwikkeling zal rekening worden gehouden met de aanwezigheid van het toekomstig eindpunt van tramlijn 94 met inbegrip van de mogelijkheden voor de inrichting van het eindpunt ter hoogte van de Hymanslaan of met een lus rond de P&R;
- een verkeersplan (Jacques Brellaan, Charles De Roodebeek, Hymanslaan) voor auto's en bussen (MIVB, De Lijn, TEC). Het is essentieel om de beweging van de automobilisten en bussen rond het station te organiseren om verstoringen op het busverkeer te minimaliseren en overlast voor de buurt zo laag mogelijk te houden;

- de inrichting van kruispunten Hymanslaan / Roodebeeksesteenweg / Jacques Brellaan. Deze inrichting is essentieel om de veiligheid te verhogen en de bruikbaarheid van openbare ruimten te verbeteren
- de instelling van maatregelen om het doorgaand verkeer te minimaliseren in de lokale wegen in de buurt van deze bron van verplaatsingen. Dit is het geval voor de lokale gedeelten van de Roodebeeksesteenweg en de Theo De Cuyperstraat.

Het parkeerbeleid van parking Roodebeek zal geanalyseerd worden. Eventuele opmerkingen zullen geformuleerd worden rond dit onderwerp. Betreffende het parkeerplan ontwikkeld door de gemeente zal het parkeerbeleid in de zone Roodebeek bekeken worden, rekening houdend met de verschillende categorieën van gebruikers: bewonders, bronnen van verplaatsingen zoals Wolubilis en het Woluwe Shopping Center, gebruikers van het openbaar vervoernet binnen de gemeente.

Deze analyse zal eveneens de problematiek betreffende leveringen ter hoogte van de Delhaize van Roodebeek integreren. Aanbevelingen zullen geformuleerd worden wanneer deze leveringen best plaatsvinden met het oog op het verhogen van de leefbaarheid van de wijk en de veiligheid van de gebruikers van de openbare ruimte.

#### 2.14.2. Woluwe Shopping center

Het Woluwe Shopping Center is een grote verkeersgenerator waarvan de aantrekkingskracht verder reikt dan de regio Brussel en dat maakt de analyse van deze cluster moeilijk.

De diagnose heeft problemen vastgesteld die door dit winkelcentrum worden veroorzaakt. Verschillende vrachtwagens en bestelwagens die leveringen uitvoeren parkeren zich in dubbele file en leveringen gebeuren op de rijbaan, op doorgangen voor voetgangers of op voetpaden. Dit zorgt voor hinder voor de doorstroming van het normale verkeer en vermindert de zichtbaarheid en de veiligheid van kwetsbare weggebruikers. Men kan ook hinder opmerken op het vlak van parkeerproblemen in de omliggende straten, en onveiligheid van kwetsbare weggebruikers door gebrek aan vluchtruimte...

Dit probleem zal later worden uitgewerkt in het GMP.

TRITEL zal een analyse uitvoeren van de leveringen met als doel een structurele oplossing voor te stellen. TRITEL zal maatregelen/acties voorstellen en aanbevelingen opstellen die de leveringen op privé en publiek terrein vlotter zullen doen verlopen, om op die manier de huidige problemen op het vlak van parkeren in dubbele file te verminderen en om de hinder op het vlak van leefbaarheid in de wijk en veiligheid voor andere weggebruikers veroorzaakt door leveringen in de Sint-Lambertusstraat te verminderen. In dat opzicht zal TRITEL volgende aspecten belichten: bestaande infrastructuur en de hieraan aan te brengen verbeteringen en aanpassingen, de bestaande inrichtingen en de nodige extra inrichtingen om de efficiëntie van restrictieve maatregelen te verhogen, aanpassingen aan het intern reglement en de versterking van informatie-, sensibilisatie- en repressiecampagnes met als doel de leveringen vooral langs de Woluwelaan te laten verlopen.

In deze context werkt TRITEL verder aan een analyse van de aanbevelingen en voorstellen gedaan in de studie van de effecten van de uitbreiding van het Woluwe Shopping Center (2008), alsook de studie van de leveringen aan het WSC via de Sint-Lambertusstraat,

uitgevoerd door het wijkcomité van de wijk Hymans en Lambertus (maart en november 2008). TRITEL zal eveneens rekening houden met projecten gelocaliseerd in de buurt van het WSC. Dit is het geval voor de verplaatsing van het benzinstation langs de Woluwelaan. De herwonnen ruimte ter hoogte van de Sint-Lambertusstraat dient opnieuw te worden gequalificeerd, en dient dus worden aanzien als beschikbare en te integreren ruimte ten aanzien van de globale analyse ter verbetering van het levering- en parkingbeleid rond het WSC. Suggesties en maatregelen zullen geformuleerd worden, in het bijzonder om de verkeersstroom en de leveringen op de Woluwelaan te geleiden.

De analyse van de leveringen maakt deel uit van een globale analyse van de veiligheid, leefbaarheid en kwaliteit van de publieke ruimte in de Sint-Lambertusstraat met als doel een hernieuwde dynamiek in gang te zetten voor de voetgangers op deze as tussen het Sint-Lambertusplein en Wolubilis, als alternatief voor de Woluwelaan.

Deze analyse van het WSC en zijn omgeving zal eveneens het parkeerbeleid rond dit commercieel centrum (Sint-Lambertusstraat, Woluwelaan, J. F. Debeckerstraat,..) behelzen, maar ook de verhoging van de toegankelijkheid ervan voor zwakke weggebruikers (kwaliteit van voetpaden, de bescherming van voetpaden tegen wildparkeren, inrichting van vluchtwegen,...) en het openbaar vervoer. Dit aspect bestudeert het project van de verlenging van tram 94 langs de Woluwelaan tot aan het metrostation Roodebeek, rekening houdend met de verschillende andere beschouwde mogelijkheden.

TRITEL zal in het kader van deze analyse eveneens maatregelen voorstellen om het autoverkeer en de toegankelijkheid van het WSC met de wagen vooral via de Woluwelaan te laten verlopen. Dit zullen onder andere maatregelen zijn voor een verhoogde zichtbaarheid en toegankelijkheid van de in- en uitgangen aan de zijde van de Woluwelaan bevatten (voertuigstromen op en rond de parking).

### 2.14.3. Georges Henrilaan

De Georges Henrilaan is een commerciële straat die weinig parkeerplaatsen en leveringsplaatsen heeft. Men constateert dus parkeerproblemen of parkeren in dubbele file. Deze laan is dus geïdentificeerd als een zwarte as voor de doorstroming van bussen.

Het GMP zal zich richten op dit probleem door een globale analyse uit te voeren (alle reismodi en alle activiteiten met betrekking tot het vervoer, parking, levering) met als doel het oplossen van problemen bij de Georges Henrilaan en verbetering van de aantrekkelijkheid van deze winkelstraat. De analyse zal nagaan wat de mogelijkheden zijn om een zone voor leveringen in te voeren, gelimiteerd in de tijd (vaste tijdstippen) om op die manier het effect op het parkeren te minimaliseren. De studie voor de heropleving van de George Henrilaan als winkelstraat zal geanalyseerd worden en eventuele bijkomende aanbevelingen zullen opgesteld worden.

### 2.14.4. UCL/Saint-Luc

De UCL en de klinieken van Saint-Luc zijn bronnen van verplaatsingen op regionaal en nationaal niveau. Een uitdaging voor hen is om deze verkeersstromen naar hun site te beheersen.

Een eerste doel is om de modale shift van de verkeersstromen te wijzigen weg van het individueel autogebruik om zo de verkeersstroom vanuit deze bron te verminderen. Dit kan

gebeuren door de aanleg van fietsinfrastructuur maar ook door een vergroting van het parkeeraanbod voor fietsers en de aanleg van een fietspad langs de Mounierlaan.

De verschuiving van de modale shift zou richting openbaar vervoer moeten gebeuren. Om het gebruik hiervan te stimuleren is het aangewezen een betere toegang tot de site met het openbaar vervoer te voorzien. Dit kan gedaan worden door het verbeteren van de kwaliteit en de veiligheid van de haltes, een verhoging van de bedieningsfrequentie van de verschillende lijnen alsook door het aanbieden van nieuwe lijnen naar nieuwe bestemmingen. In deze analyse zal het GMP het project van de verlenging van tram 94 tot aan het station Roodebeek langs de Woluwelaan onderzoeken (deze lijn vormt een rechtstreekse verbinding met de spoorlijn Brussel-Namen, en een belangrijk deel van de werknemers begeven zich op dit moment naar de site met de wagen komend van het zuiden van de RBC).

De site beschikt over een dicht net van voetpaden maar de verbindingen met de omgeving ontbreken vaak. Het bestaande netwerk zou kunnen worden ontwikkeld buiten de site om de bestaande voetpaden op het grondgebied van Sint-Lambrechts-Woluwe en de naburige gemeenten.

De vierde hendel waarover de analyse zich zal buigen met als doel het verminderen van het aandeel van de auto bij de verplaatsingen in de richting van de zone UCL/Saint-Luc is het bevorderen van de alternatieven van het individueel gebruik, zoals door carpoolen.

Een tweede doelstelling is om de toegankelijkheid van de site te bevorderen via de Woluwelaan/Hippocrateslaan. Deze verschuiving van het verkeer zou de hinder veroorzaakt door het drukke verkeer in de Vanderveldelaan verminderen en zou op die manier de bereikbaarheid van de wijken aan beide zijden van de Vanderveldelaan verbeteren. Men kan opmerken dat dit in overeenstemming zou zijn met de wens van de gemeente Kraainem en het Vlaamse Gewest om het verkeer te verminderen op de Wezembeeklaan.

Deze bron van verplaatsingen veroorzaakt hinder op het vlak van parkeren in de naburige straten. Op de site zelf toont de diagnose onbeleefdheid die leidt tot wildparkeren op de voetpaden in de Mounierlaan en de Hippocrateslaan. Het probleem bij deze bron is dus de ontwikkeling van een parkeerbeleid dat overeenstemt met het heersende beleid in de naburige straten en dat een antwoord biedt op de huidige problematiek.

Het GMP biedt een kans om een globale visie op deze generator te bieden om zo interne maatregelen op de site voor te stellen maar ook maatregelen gerelateerd met de buitenwereld, in het bijzonder om de hinder veroorzaakt door deze generator in de omliggende straten te verminderen op het gebied van parkeren en verkeer, maar ook ter verbetering van het aanbod van vervoer en infrastructuur voor de zachte modi.

Deze uitgebreide studie zal worden ontwikkeld in samenwerking met de interne werkgroep van de mobiliteitsmanager van de UCL. Acties zullen er op zijn opgericht ter verbetering van de regionale bereikbaarheid en mobiliteit rond dit punt.

#### 2.14.5. Thiry-E40

De bereikbaarheid van dit gebied is eenvoudig met de auto. Het gebied ligt dicht bij een op- en afrit van de E40. Dit gebied ligt echter wel in een zogenaamde zone C, die wordt gekenmerkt door een beperkte bediening van het openbaar vervoer. Bedrijven die in dit gebied gelegen

zijn, zijn afhankelijk van een busverbinding naar een metrostation (en indirect naar een treinstation). De diagnose heeft aangetoond dat zowel de bedrijven als de bewoners zeer sterk vragende partij zijn om de bereikbaarheid met het openbaar vervoer te verbeteren.

In antwoord op de huidige en de toekomstige vraag (verwachting van 3000 extra bewoners in de zone in het kader van het PPAS-project 60 ter) zou men het aanbod van het openbaar vervoer moeten verbeteren. Deze verbetering zou beantwoorden aan de vraag om de modale shift te verschuiven in de richting van het openbaar vervoer in de visie van een duurzame mobiliteit.

De analyse zal de mogelijkheden onderzoeken om aan de bewoners en de bedrijven een directe en performante verbinding te bieden, bijvoorbeeld door een treinstation of via het metrostation Roodebeek. In dit kader zal de verlenging van tram 94 vanuit Roodebeek langs de Marcel Thiry laan vervat zitten in de analyse over de volledige zone, tesamen met de analyse van de toepasbaarheid van het beoogde tracé en de goede integratie van de verlenging van de tram in de publieke ruimte om de veiligheid en de leefbaarheid van de wijk te waarborgen. Het project van de invoering van een busbaan in het kader van de heraanleg van het einde van de E40 en "Parkway" zullen eveneens opgenomen worden in deze analyse.

De diagnose heeft naast de slechte bereikbaarheid met het openbaar vervoer ook de povere stedelijke context blootgelegd. De zone herbergt dan ook een groot potentieel om te evolueren naar een wijk met gemengde functionaliteiten. Het Master Plan voor de zone RTBF/VRT heeft voorstellen opgeleverd en stimulerende projecten aangeduid om het gebied te revitaliseren. Men kan in dit kader de aanleg van een busbaan op de E40 aanhalen, maar ook de aanleg van een brug voor voetgangers en fietsers over de E40 als verlenging van de Tweehuizenstraat, de aanleg van een fietspad langs de E40 en de ombouw van kantoren om een multifunctionele pool te ontwikkelen. Als onderdeel van de latere fasen van het GMP zullen de effecten van het Masterplan worden onderzocht en zullen deze voorstellen worden geëvalueerd en alternatieven worden overwogen.

Net zoals de E40 kan de Leuvensesteenweg aanzien worden als een stedelijke barrière voor verplaatsingen met de fiets of te voet. Bovendien veroorzaken winkels gelegen langs deze as problemen voor de doorstroming (dit is in het bijzonder het geval voor de winkel "Mediamarkt"). Busbanen op bepaalde gedeelten van deze steenweg zijn dan ook aangelegd om de doorstroming van de bussen van De Lijn te verbeteren. De problematiek van de Leuvensesteenweg zal geïntegreerd worden in de studie van de zone Thiry/E40.

#### 2.14.6. Brand Whitlocklaan / Dietrichlaan

De diagnose heeft een aantal vaststellingen bemerkt over de Brand Whitlocklaan en de Dietrichlaan. Het GMP stelt een globale analyse van dit gebied voor, die rekening houdt met alle transportmodi, studies en projecten in deze zone. Deze analyse zal helpen om de verwachtingen van de verschillende actoren actief op het vlak van mobiliteit en veiligheid van deze zone met elkaar te verzoenen. Zo heeft de diagnose bijvoorbeeld aangetoond dat het traject op de Brand Withlocklaan tussen de Elisabethlaan en de Dietrichlaan bijzonder geschikt is voor de aanleg van een busbaan, maar ook voor de aanleg van een Kiss&Ride ter hoogte van het Heilig Hart Scholencomplex van Lindthout.

In deze context zal het GMP maatregelen voorstellen voor de volgende onderwerpen:

- Onzekerheid voor fietsers van het gedeelte van de GFR nr. 2B en nr. 3 van Dietrichlaan;
- Lage commerciële snelheid van bussen op de Brand Whitlocklaan;
- Inventariseren van het kruispunt Brand Whitlocklaan / Dietrichlaan als een zwart punt;
- Gevaar op de Brand Whitlocklaan vanwege de nabijheid van het schoolcentrum Heilig Hart van Lindthout.

#### 2.14.7. Vandervelde / Grens

Er worden wachtrijen gevormd tijdens de spitsuren op het kruispunt Vanderveldelaan / Grensstraat. Deze files worden verklaard door een te korte groenfase.

Deze kwestie zal worden geanalyseerd door het GMP.

#### 2.14.8. Fallon Stadion - Konkel

Het Fallon Stadion is een pook die verkeer genereert en hinder veroorzaakt op het vlak van parkeren tijdens sportevenementen.

Het GMP zal maatregelen voorstellen om de toegankelijkheid te verbeteren van het Fallon Stadion per OV en voor de zachte modi (de toegankelijkheid voor deze modi is laag op dit moment) zodat om het modale aandeel van de auto op weg naar dit punt verkleind wordt. De organisatie van het parkeren rond deze bron van verplaatsingen zal eveneens bestudeerd worden, en aanbevelingen zullen geformuleerd worden.

De MIVB voorziet aanpassingen aan de haltes van buslijnen 28 en 36 die momenteel gelegen zijn aan de Stockelsteenweg ter hoogte van het kerkhof van Sint-Pieters-Woluwe en het Don Bosco-college. Deze laatste vertoont veiligheidsproblemen rond de vestiging, vooral op het moment van het begin en het einde van de lessen. Een globale analyse zal uitgevoerd worden op deze geografische zone. Deze analyse zal rekening houden met alle verschillende beoogde projecten. De verbetering van de bereikbaarheid met behulp van het openbaar vervoer van de wijk Konkel zal meegenomen worden in de analyse.

#### 2.14.9. Europese school / Wijk Hof Ten Berg

De Europese School Brussel II trekt een belangrijk publiek (ongeveer 3000 leerlingen) waarvan de oorsprong buiten de gemeentelijke grenzen ligt. De school voorziet collectief schoolbusvervoer voor meer dan 2500 leerlingen (45 bussen/dag). Op het spitsuur zorgt de samenkomst van de talloze bussen en particuliere voertuigen voor een overvloed ter hoogte van de hoofdingang gelegen in de Jesperslaan. Deze overvloed zorgt ook voor hinder in de wijk Hof Ten Berg als gevolg van voertuigen die een lus maken door de Hof Ten Berglaan/Jesperslaan, van manoeuvres uitgevoerd door bussen/voertuigen en van wildparkeren op de voetpaden. Om een deel van deze huidige problemen op te lossen, voorziet de school de aanleg van een parking voor schoolbussen in de buurt van de vestiging. Dit project zal de veiligheid van de leerlingen in de buurt van de school aanzienlijk verhogen.

In voortzetting van de reeds aan de gang zijnde analyses zal het GMP voorstellen doen om de toegankelijkheid van deze school te verbeteren en de doorstroming van auto's en bussen te regelen. De analyse zal zich eveneens richten op het verbeteren van de leefbaarheid van de wijk en de veiligheid rond de school. In dit kader zal de analyse gericht zijn op het onderzoek van de mogelijkheid om een Kiss&Ride aan te leggen met een veilig pad tussen deze zone en de ingang van de school. Dit systeem zou ouders moeten ontraden om de lus te maken in de wijk om de kinderen vlak voor de ingang te kunnen afzetten.

Bus nr. 29 (halte Hof Ten Berg) die rijdt door de onmiddellijke omgeving van de school is enerzijds volzet door schoolkinderen bij het einde van de lessen, maar wordt anderzijds opgehouden door de verschillende manoeuvres van bestuurders en het wildparkeren in de buurt van de Europese school. Deze problemen op het vlak van doorstroming zullen in rekening gebracht worden bij de algemene analyse van deze bron van verplaatsingen en zijn impact op de mobiliteit en toegankelijkheid van de wijk.