



Gemeente Evere

Gemeentelijk Mobiliteitsplan

Fase 3 – Actieplan

Eindverslag na goedkeuring gemeenteraad

op 20 April 2006

Gecoördineerde uitgave 26 april 2006

agora
STUDIES

Engelenbergstr. 26
B - 1081 Brussel
T. +32 2 779 13 55
F. +32 2 779 22 75
agora@agora-urba.be
www.agora-urba.be

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	9
1.1	VOORAF.....	9
1.2	HERINNERING AAN FASE 2 OBJECTIEVEN.....	10
2	STEDENBOUW EN PLANNING.....	13
2.1	STEDENBOUWKUNDIGE ACTIES OM DE DOELSTELLINGEN VAN HET MOBILITEITSPLAN TE HALEN.....	13
2.1.1	BBP Josaphat	13
2.1.2	Andere BBP's.....	13
2.1.3	Algemene overwegingen	13
2.2	EFFECTEN VAN HET GEMOP OP DE MOBILITEIT.....	15
2.2.1	Sociale begeleiding / veiligheid en preventie / communicatie en opening naar de wereld	15
2.2.2	Bevolking en huisvesting	15
2.2.3	Economische activiteiten en werkgelegenheid	15
2.2.4	Voorzieningen en cultuur.....	15
2.2.5	Milieu	15
2.2.6	Mobiliteit.....	15
2.3	SPECIALISATIE VAN DE WEGEN, INRICHTING VAN DE WEGEN EN ZONES 30	16
3	WIJZIGINGEN IN DE INFRASTRUCTUUR EN IN HET BEHEER ERVAN.....	21
3.1	PLAN VOOR DE INRICHTING VAN DE PLAATSELIJKE WEGEN, DE WIJKVERZAMELWEGEN, DE INTERWIJKENWEGEN EN DE WEGEN VAN HET PRIMAIRE NETWERK	21
3.1.1	Gebruik en hiërarchie van de wegen aanpassen	21
3.1.1.1	Hiërarchie	21
3.1.1.2	Sluipverkeer.....	22
3.1.1.3	Integreren van de behoeften van de nooddiensten	22
3.1.2	Inrichting van grootstedelijke wegen (Leopold III-laan).....	23
3.1.3	Inrichting van de hoofdwegen	24
3.1.3.1	Leuvense Steenweg.....	24
3.1.3.2	Bordetlaan	24
3.1.3.3	Zaventemstraat	25
3.1.3.4	Cicerolaan	25
3.1.3.5	Gemeenschappenlaan.....	25

3.1.4	Inrichting van de interwijkenwegen	26
3.1.4.1	Haachtse Steenweg	26
3.1.4.2	Lindestraat	26
3.1.4.3	H. Consciencelaan	26
3.1.4.4	A. De Boeckstraat	27
3.1.4.5	G. Kurthstraat	27
3.1.4.6	NMBS-brug (De Boeck)	27
3.1.4.7	Houtweg	28
3.1.4.8	Vrijetijdslaan	28
3.1.4.9	Oudstrijderslaan (Vrijetijd – Paduwa)	28
3.1.4.10	Henri Dunantlaan	29
3.1.4.11	Stroobantsstraat (weggedeelte Carli – St-Vincentiusplein)	29
3.1.4.12	Vandenhovenstraat ¹	30
3.1.5	Inrichting van de wijkverzamelwegen	31
3.1.5.1	St-Vincentiusstraat (weggedeelte St-Vincentiusplein- E. Dekosterstraat)	31
3.1.5.2	E. De Kosterstraat (weggedeelte Vredeplein –St-Vincentiusstraat)	31
3.1.5.3	E. Stuckensstraat	32
3.1.5.4	H. Van Hammestraat	32
3.1.5.5	Parijsstraat (weggedeelte Vrede – Haacht)	33
3.1.5.6	Oud-Kapellekelaan	33
3.1.5.7	J-B. Bauwensstraat (weggedeelte Oud-Kapelleke – Hoedemaekers)	34
3.1.5.8	Onze-Lieve-Vrouwelaan	34
3.1.5.9	G. Kurthstraat (Conscience – Linde)	35
3.1.5.10	Auguste De Boeckstraat (Conscience – Linde)	35
3.1.5.11	V. Van Goghlaan	35
3.1.5.12	Oudstrijderslaan (Permeke – Vrijetijd)	36
3.1.5.13	Genèvestraat	36
3.1.5.14	Optimismelaan	36
3.1.5.15	Léon Grosjeanlaan	37
3.1.5.16	Kolonel Bourg (Grosjean – Schaarbeek)	37
3.1.5.17	Kerkhof van Brussellaan	38
3.1.5.18	Everestraat	38
3.1.6	Inrichting van de wegen voor plaatselijke aanvoer	39
3.1.6.1	Picardiëstraat	39
3.1.7	Verkeersplan	40
3.1.7.1	Stedelijke context	40
3.1.7.2	Interventiecontext	41
3.1.7.3	Procedure	41
3.1.7.4	Geplande interventieplaatsen	42
3.1.8	Doorvoering van plan zone 30	43
3.1.9	Regeling van de verkeerslichten	45
3.1.10	Inrichtingsvoorstellen	47
3.1.10.1	Leopold III-laan	48
3.1.10.2	Kruispunt Houtweg / Vandenhoven / Verdun / Tweedekker	50
3.1.10.3	Kruispunt Houtweg / Bordet / Haacht / Van Cutsem	52
3.1.10.4	Kruispunt Leopold III / Bordet	53
3.1.10.5	Kruispunt Leopold III / Permeke / Oudstrijders / Olympiaden / Provence / Languedoc / Van Gogh	55
3.1.10.6	Kruispunt Leopold III / De Boeck / Vrijetijd / Pentatlon / Olympiaden / Oase / Provence	56
3.1.10.7	Kruispunt Vrijetijd / Genève	58
3.1.10.8	Kruispunt Vrijetijd / Oudstrijders	59
3.1.10.9	Kruispunt Genève / Pentatlon / Friuli (Astridwijk)	60
3.1.10.10	Leuvense Steenweg	61
3.1.10.11	Kruispunt Leuven / Gemeenschappen / Cicero	62
3.1.10.12	Kruispunt Leuven / Twee Huizen / De Lombaerde	63
3.1.10.13	Kruispunt Franz Guillaume / Twee Huizen / Kerkhof van Brussel	65
3.1.10.14	Kruispunt Oudstrijders / P. Dupont	66
3.1.10.15	Stroobantsstraat (deel Carli – St-Vincentius)	67
3.1.10.16	Kruispunt Stroobants / Picardië	68

3.2	ALGEMEEN PLAN VOOR HET INRICHTEN VAN FIETS- EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN.....	70
3.2.1	Fietsers	70
3.2.1.1	Gewestelijke fietsroutes	70
3.2.1.2	Gemeentelijke fietsroutes	71
3.2.1.3	Verlengde routes naar de aangrenzende gemeenten	72
3.2.1.4	Andere intergemeentelijke assen	72
3.2.1.5	Beperkt eenrichtingsverkeer	73
3.2.1.6	Andere infrastructuurmaatregelen	74
3.2.1.7	Stallen van fietsen	75
3.2.1.8	Fietsverhuursysteem.....	76
3.2.1.9	Acties ter begeleiding.....	76
3.2.2	Voetgangers.....	77
3.2.2.1	Installeren van prioritaire voetgangerstrajecten	77
3.2.2.2	Inrichten van wegen	77
3.2.2.3	Oversteekpunten	78
3.2.2.4	Voetpaden	80
3.2.2.5	Communicatie rondom het zich te voet verplaatsen	80
3.3	BEHEERSPLAN TER VERBETERING VAN DE BEDIENING EN DE COMMERCIËLE SNELHEID VAN HET OPENBAAR VERVOER EN GEWENSTE INRICHTINGSOPERATIES.....	81
3.3.1	Aanvoer	81
3.3.1.1	Algemene verbetering van de dienst 's avonds en tijdens het weekend	81
3.3.1.2	Nachtdiensten	81
3.3.1.3	Bestrijking van het grondgebied	82
3.3.1.4	Het netwerk van de MIVB	84
3.3.1.5	Wijzigingen aan het netwerk van De Lijn	93
3.3.1.6	Andere acties	94
3.3.1.7	Aanpassing van de uitbating van de NMBS (lijn 26).....	94
3.3.2	Commerciële snelheid en inrichtingsoperaties	96
3.3.2.1	Principes	96
3.3.2.2	Verzoeken van het GewOP en andere aangevoerde ingrepen	96
3.3.2.3	Verwezenlijkingen en voorstellen t.g.v. de commerciële snelheid	97
3.3.3	Grote openbaar vervoerprojecten in verband met Evere	99
3.3.3.1	Snelverbinding Leopoldwijk – NAVO - luchthaven	100
3.3.3.2	Aanleg van sporen voor tram op de Leopold III-laan.....	101
3.3.3.3	Verlenging van de Noord-Zuid lopende metro (Albert –Noordstation) naar Evere.....	103
3.3.3.4	Projecten voor een Tram-Treinnetwerk (light rail)	104
3.3.3.5	MIVB 2020 plan.....	105
3.3.4	Algemene maatregelen ten behoeve van het openbaar vervoer.....	106
3.4	CAR-SHARING (AUTODELEN).....	107
3.5	PLAN TER OPTIMALISERING VAN DE CAPACITEIT VAN DE BESTAANDE NETWERKEN EN NOODZAKELIJKE INRICHTINGSOPERATIES	108
3.6	VERWEZENLIJING VAN DE ALGEMENE DOELSTELLINGEN TER VERBETERING VAN DE VERKEERSVEILIGHEID	108
3.7	BEHEERSPLAN VOOR HET PARKEREN.....	109
3.7.1	Doorvoering van het parkeerplan.....	109
3.7.2	Park-and-ride	110
3.7.3	Beheer van het parkeren voor vrachtwagens.....	111
3.7.4	Parkeerplaatsen voor PBM's	112

3.7.5	Beheer van parkeren buiten de weg	112
3.7.6	Gebruik van privé parkeerplaatsen door de buurtbewoners	112
3.8	BEHEERSPLAN VOOR DE OVERGANGSFASEN EN TABEL MET ONDERLING SAMENHANGENDE MAATREGELEN	113
3.8.1	Tijdsverloop	113
3.8.2	Tabel met onderling samenhangende maatregelen	114
4	ACTIES TER ONDERSTEUNING EN BEGELEIDENDE MAATREGELEN	117
4.1	AANDUIDING VAN ONDERNEMINGEN, INSTELLINGEN, SCHOLEN EN ORGANISATIES VAN EVENEMENTEN DIE EEN VERVOERPLAN IN GEBRUIK MOETEN NEMEN	117
4.1.1	Ondernemingen	117
4.1.2	Scholen.....	117
4.1.3	Gemeentebestuur	118
4.2	VERWEZENLIJING VAN DE BEREIKBAARHEIDSPANNEN VOOR LOCATIES DIE VERKEER AANTREKKEN OF DOEN ONTSTAAN	118
4.3	DOORVOEREN VAN STRATEGIEËN OP HET GEBIED VAN DE TARIEFREGELING BIJ PARKEREN OP EN BUITEN DE WEG	119
4.4	DOORVOERING VAN STRATEGIEËN OP HET GEBIED VAN OPENBAAR VERVOER.....	119
4.4.1	Verbetering van de infrastructuur en haar beheer	119
4.4.2	Verbetering van de informatie.....	119
4.5	PROGRAMMA VOOR DE INFORMATIECAMPAGNES MET BETREKKING TOT HET PLAN EN ALLE IN DE TIJD TE MODULEREN WERKZAAMHEDEN EN FASEN	120
4.5.1	Plan ter doorvoering van zones 30, woonerven en voetgangerszones	120
4.5.2	Inrichtingsoperaties	120
4.5.3	Parkeerplan	120
4.5.4	Verkeersplan.....	120
4.5.5	Actieve follow up van het gewestelijke en federale beheer van het openbaar vervoer	120
4.5.6	Acties ter begeleiding	120
4.6	OP BEPAALDE GROEPEN GERICHTE MARKETING EN PROMOTIE.....	121
4.6.1	Voetgangers en fietsers.....	121
4.6.2	Overheidsdiensten	122
4.6.3	Werven	122
4.6.4	Informatie over de wegcode	123

4.7	ROL VAN DE POLITIE	123
5	PROMOTEN VAN DE ACTIES	125
5.1	OP KORTE, MIDDELLANGE EN LANGE TERMIJN TE ONTWIKKELEN PRIORITEITEN EN DELEN VAN ERMEE SAMENHANGENDE ACTIES	125
5.1.1	Zones 30.....	125
5.1.2	Specifieke vormen van inrichting voor de zachte vervoerswijzen.....	125
5.1.3	Inrichting van wegen en kruispunten.....	125
5.1.4	Verkeerslussen	125
5.1.5	Overzichtstabel	126
5.2	FINANCIËLE EVALUATIE BIJ 10 JAAR VAN HET ACTIEPLAN EN PROGRAMMERING IN DE TIJD ..	126
5.2.1	Zones 30.....	126
5.2.2	Inrichtingsoperaties	127
5.3	INHOUD VAN DE AANHANGSELS DIE IN HET KADER VAN DE MOBILITEITSCONVENTIE MOETEN WORDEN GESLOTEN OM BEPAALDE FASEN VAN HET ACTIEPLAN TE KUNNEN DEKKEN	128
5.3.1	Follow up van het GemMP	128
5.3.2	Gedetailleerde studie naar de verkeerslussen per wijk.....	128
5.3.3	Geïntegreerde studie betreffende de inrichting van de Leopold III-laan	128
5.3.4	Wijzigingen qua BEV.....	128
5.3.5	Follow up splitsing Verdun- / Tweedekkerstraat	128
5.3.6	Communicatieplan « te voet gaan ».....	129
5.3.7	Bedrijfsvervoerplan van de Gemeente Evere.....	129
6	UITVOERING EN FOLLOW UP.....	131
6.1	ORGANISATIE VAN DE FOLLOW UP VAN HET PLAN DOOR HET BEGELEIDINGSCOMITÉ.....	131
6.2	COÖRDINATIE TUSSEN DE VERSCHILLENDE ACTOREN.....	131
6.3	WIJZE VAN EVALUEREN VAN DE RELEVANTIE VAN DE ONTWIKKELDE ACTIES TEN OPZICHTE VAN DE DOELSTELLINGEN	131
6.4	BEPALING VAN DE EVALUATIECRITERIA	132
7	BIJLAGEN	V
7.1	WOORDENLIJST.....	V
7.2	PLAN STIB 2008 – MODIFICATIONS POUR EVERE	VIII
7.2.1	Tram 55	viii

7.2.2	Bus 12	ix
7.2.3	Bus 21	ix
7.2.4	Bus 45	ix
7.2.5	Bus 54 (futur 64)	ix
7.2.6	Bus 59	x
7.2.7	Bus 63	x
7.2.8	Bus 65	x
7.2.9	Bus 66	x
7.2.10	Bus 80	xi
7.3	RÉFLEXIONS ET SUGGESTIONS EN MATIÈRE DE SENS UNIQUES	XII
7.3.1	Introduction	xii
7.3.2	Propositions	xii
7.3.2.1	Rue Saint-Vincent	xv
7.3.2.2	Rue Fonson / St-Vincent	xvi
7.3.2.3	Rue de la Plaine d'Aviation / rue de Paris	xvii
7.3.2.4	Avenue Guillaume Van Leeuw	xviii
7.3.2.5	Rue Pepermans	xix
7.3.2.6	Rues De Brandt et Mosselmans	xx
7.3.2.7	Rue Van Ruusbroeck	xxi
7.3.2.8	Quartier Picardie	xxii
7.3.2.9	Quartier Norga – Sohie - Bon Pasteur – St-Vincent	xxiii
7.3.2.10	Quartier Germinal – Van Gogh – Permeke	xxiv
7.3.2.11	Quartier Astrid - Tuinbouw	xxv
7.3.2.12	Quartier Home Familial Bruxellois – Béatitude - Quiétude	xxvi
7.3.2.13	Avenue Franz Guillaume	xxvii
7.3.2.14	Quartier Ieder Zijn Huis	xxviii
7.3.2.15	Quartier Paduwa – Maquis – Verriest – Col. Bourg	xxix
7.3.2.16	Synthèse Van Leeuw – Plaine d'Aviation – St-Vincent – Fonson	xxx
7.4	LIGNE FORTE QL-OTAN - AÉROPORT	XXXIII
7.4.1	Aménagement site propre chaussée de Louvain	xxxiii
7.4.1.1	Solution de base	xxxiii
7.4.1.2	Solution alternative étudiée	xxxiv
7.5	PLAIDOYER POUR UN RÉSEAU DE SURFACE DE 17 LIGNES DE TRAM	XXXVI
7.6	TABLEAU DES MESURES ET DE LEURS INTERACTIONS ET PRIORITÉS	XXXVIII

1 INLEIDING

1.1 VOORAF

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan past in een ontwikkeling- en planningsproces van de gemeente, dat al verschillende jaren geleden werd opgestart, onder meer door middel van het Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GemOP), dat op 7 juli 2005 bij besluit van de regering werd goedgekeurd.

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan is op te vatten als een facetplan van een algemeen kaderbeleid ter verbetering van het levenskader, de maatschappelijke relaties, de veiligheid, het milieu,... Deze algemene doelstellingen blijven permanent aan de orde, al worden zij niet systematisch bij alle overwegingen expliciet verwoord.

Fase 3 van dit Gemeentelijk Mobiliteitsplan vormt een actieplan voor de Gemeente Evere en de andere actoren (Gewest, MIVB, NMBS,...).

Deze acties berusten op de elementen die vallen onder de diagnose (fase 1 van het GemMP, die in juni 2004 werd bekrachtigd), en voldoen aan de doelstellingen van de gemeente, zoals bekrachtigd in het Gemeentelijk Ontwikkelingsplan en fase 2 van dit GemMP.

Bij deze acties zijn in het algemeen verschillende instanties betrokken:

- ▶ De gemeente Evere
- ▶ Het Brussels Grootstedelijk Gewest (BUV, BROH...)
- ▶ De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Verkeer
- ▶ De Federale Overheidsdienst Financiën
- ▶ De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- ▶ De Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel
- ▶ De Lijn
- ▶ De beheersmaatschappij voor car sharing (Cambio)
- ▶ De politie (interpolitiezone Brussel Noord-Oost)
- ▶ De gemeenten Schaarbeek, Stad Brussel (Haren), Sint-Lambrechts-Woluwe, Zaventem (Sint-Stevens-Woluwe)¹

Er zal een nauwe samenwerking tussen de gemeente Evere en deze verschillende instanties vereist zijn om via de voorgestelde acties de verwachte doelstellingen te bereiken.

Voor nadere details over het volledige proces ter planning van de mobiliteit in Evere verwijzen wij de lezer naar het hoofdstuk ter inleiding op fase 1 van de diagnose van het onderhavige GemMP, alsook naar het als bijlage toegevoegde document met informatie over de al door/voor de gemeente Evere verwezenlijkte mobiliteitsstudies.

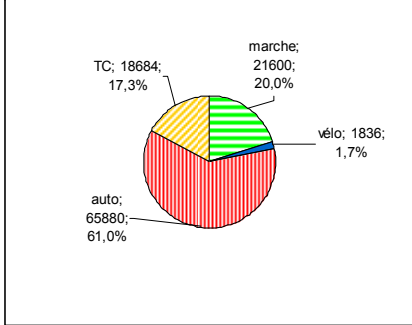
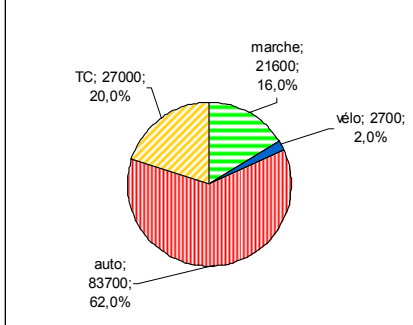
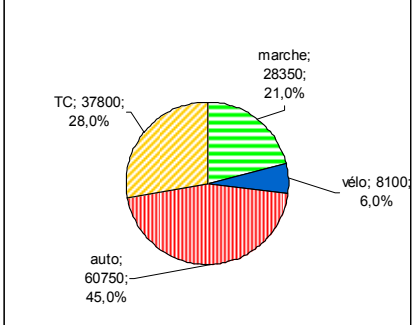
We wijzen de lezer op het feit dat het GemMP een overzichtswerk is. Uiteraard bestaan er binnen de Gemeente Evere en binnen het Brussels Grootstedelijk Gewest nog andere studies en andere dossiers die een mogelijke impact op de mobiliteit in Evere hebben. De logica eigen aan deze studies en dossiers zou hier en daar niet kunnen stroken met het GemMP. Toch blijft het GemMP het referentiedocument dat de door de Gemeente Evere gewenste oriëntaties omschrijft.

¹ De voorgestelde maatregelen vereisen soms de betrokkenheid van de kant van sommige aan Evere grenzende gemeenten.

1.2 HERINNERING AAN FASE 2 OBJECTIEVEN

Hier volgt een tabel waarin de huidige situatie wordt vergeleken met de toekomstige situaties volgens de twee voorgestelde scenario's

	THANS	AFWACHTEND SCENARIO 2010-2015	VOLUNTARISTISCH SCENARIO 2010-2015
<i>Verkeer privé voertuigen</i>	+ Beperkt aantal knelpunten (bijv : Bordetlaan tussen Leopold III en Haachtse Steenweg)	-- Ernstige opstopproblemen ⇒ overlast voor omwonenden ⇒ ↓ commerciële snelheid OV	- Toename van de opstopproblemen in vergelijking met 2004, maar met geboden alternatieven.
<i>Parkeren privé voertuigen</i>	- Slechte roulatie ⇒ langparkeerders ⇒ ongeoorloofd parkeren	-- Slechte roulatie ⇒ ↑ langparkeerders ⇒ ↑ ongeoorloofd parkeren	+ Goede roulatie ⇒ ↓ langparkeerders ⇒ ↓ ongeoorloofd parkeren ⇒ controle op het aanbod
<i>Openbaar vervoer : NMBS</i>	+/- Correct aanbod overdag Slecht ritme Frequentie 3/u/richting	+ Correct aanbod Goed ritme Frequentie 3/u/richting	++ Uitstekend aanbod via GEN Frequentie 6/u/richting via GEN ↑ van de haltes via GEN
<i>Openbaar vervoer : De Lijn en MIVB</i>	+/- Correct aanbod overdag Correcte aanvoer	+ Correct aanbod in het algemeen Goede aanvoer	++ Goed aanbod in het algemeen Goede aanvoer
<i>Voetgangers, fietsers en PVM's</i>	+ Efficiënte systemen Systematische aandacht	++ Stijging van het aantal geïnstalleerde systemen	++ Vergemakkelijkt verkeer in de hele gemeente

	THANS	AFWACHTEND SCENARIO (2015)	VOLUNTARISTISCH SCENARIO (2015)	DOELSTELLINGEN GewOP
Modale verdeling van de verkeersbewegingen Te voet - Fiets - OV - Auto	 108.000 verplaatsingen	 135.000 verplaatsingen	 135.000 verplaatsingen	« Tegen 2010 wil het Gewest geleidelijk een [OV] marktaandeel van 41 % voor het woon-werkverkeer verwerven en een marktaandeel van 50 % voor de verplaatsingen van en naar school, wat overeenkomt met jaarlijks 40 miljoen extra ritten (+ 27 % in vergelijking met 1995). Voor verplaatsingen voor andere doeleinden ligt het streefdoel op 37% van de verplaatsingen. Vanaf nu moet het Gewest voorzien in de nodige maatregelen om de doelstellingen van het Iris-plan na te leven.. » Prioriteit 8, punt 5, GewOP
	De modale verdeling van de verkeersbewegingen voor 2015 al naargelang het soort overwogen scenario kan zonder veel dieper gaande studie niet precies in cijfers worden uitgedrukt. Uitgaande van de eerder uitgevaardigde maatregelen zal het aan de wagen bestede modale aandeel in de optiek van het afwachtende scenario evenwel de neiging hebben toe te nemen ten koste van het OV en de zachte vervoerswijzen. In het voluntaristische scenario daarentegen gaat men meer naar een geringe stijging van het totaal aantal verkeersbewegingen « per auto » ten opzichte van de huidige situatie, wat geleet op de absolute stijging van het aantal verkeersbewegingen neerkomt op een daling van het modale aandeel ervan in 2015.			

Voor een goed inzicht in het belang van de scenario's dient er herinnerd te worden aan enkele constanten in de evaluatie van de huidige en de toekomstige mobiliteit:

1. De particuliere wagen en het autoverkeer in het algemeen hebben in termen van groei en impact op het leven in onze steden hun maximum vlucht bereikt. Het valt niet meer op fatsoenlijke wijze te rechtvaardigen dat de uitbreiding van het wegennet enerzijds en de toename van de parkeercapaciteit aan de andere kant ooit een duurzame en beheerbare oplossing kunnen verschaffen op het gebied van verbruik van ruimte en hulpmiddelen.

2. Tegenover een vraag naar toenemende mobiliteit (grotere afstanden, groter aantal verkeersbewegingen, groei van de bevolking en van het aantal banen,...) is het enig duurzame antwoord op middellange en lange termijn de uitbreiding van het alternatief aanbod op de privé wagen. Dit betekent in realiteit het bevoorrechten van verkeersbewegingen over korte afstand te voet of met de fiets, met het openbaar vervoer of in een gedeelde auto in alle gevallen waar dat mogelijk is.

3. Het beheersen van de vervoersvraag moet door de verbetering van het levenskader in de stad bereikt worden. Een dergelijke politiek zou de mensen aanzetten om opnieuw naar de stedelijke centra te trekken, wat de afhankelijkheid tot het individueel autogebruik en het dagelijks aantal gereden kilometers zou terugdringen.
4. Het beleid voor de uitbreiding van het aanbod aan openbaar vervoer, in het bijzonder in termen van frequentie, geeft meestal aanleiding tot een aanzienlijke toename van het aantal klanten. In Brussel werd dat al bevestigd in de recente evoluties bij lijn 26 van de NMBS en bij sommige belangrijke lijnen van de MIVB. Er moet op het gebied van netwerkdichtheid en frequentie een drempel effect overschreden worden en vanaf dat punt worden betrouwbaarheid, snelheid en comfort van het openbaar vervoer toereikend om een aantrekkelijk aanbod te verschaffen. Ten opzichte van de toenemende opstoppen in het wegverkeer komt het aanbod van het OV, als het zijn prestaties op niveau kan houden en verbeteren, steeds vaker als winnaar uit de bus.
5. De door het GewOP gestelde doelstellingen lijken ons bijzonder ambitieus, in het licht van de effectief door het Gewest Brussel-Hoofdstad aangewende middelen. Het komt erop aan de politieke verklaringen in daden om te zetten, en dit zonder te aarzelen af en toe de "verworvenheden" van de automobilisten op het gebied van parkeer- en wegecapaciteit te reduceren. Voorrangmaatregelen in het voordeel van openbaar vervoer zijn onontbeerlijk, teneinde betere trajecttijden, een hogere commerciële snelheid en een betere rentabiliteit mogelijk te maken. Dit zal op zijn beurt de verdichting van de doortochtfrequentie mogelijk maken, alsook het netwerk effect te versterken. Dit houdt ook keuzen in ongunstige zin ten opzichte van "groene" fasen voor het autoverkeer in, welken tegenwoordig vaak vermeden worden door hun vermeende lage populariteit.
6. De ervaring in andere Europese steden toont dat de toepassing van sterke voluntaristische maatregelen in het voordeel van het openbaar vervoer heel productief kan zijn, maar altijd bij de verwachtingen aangaande de modale overgang van auto naar OV

achterblijft. Het aantal reizigers op nieuwe traminfrastructuur (of vergelijkbaar) stijgt sterk door overgang van bus naar tram (door reorganisatie van de busnetwerken naar toevoerlijnen), en door overgang van niet gemotoriseerde vervoerswijzen naar de tram. Een politiek welke het autogebruik op het huidige niveau kan stabiliseren of een aantal punten kan terugdringen is vrij zeldzaam, en kan zonder twijfel als een positief resultaat worden aangemerkt. Om verder te gaan, lijkt het dat maatregelen die het autogebruik in de stad sterk inperken noodzakelijk zijn.

7. De gemeente Evere zal niet alleen, zonder navolging van de vereiste inspanning voor de ambitieuze doelstellingen van het GewOP door het Gewest Brussel-Hoofdstad en de andere 18 gemeenten, zelfs enkel op haar eigen grondgebied, de gewenste modale verdeling bewerkstelligen kunnen. Een globaal meesleepeffect op de schaal van het Gewest en haar periferie is noodzakelijk, wat het GEN alleen niet zal kunnen bereiken. Zodoende kan de gemeente Evere geen hogere doelstellingen dan die van het Gewest vooropstellen, maar moet zij in haar mobiliteitsplan een risicoaandeel t.o.v. het buiten haar grondgebied gevoerde beleid in rekening nemen. Desondanks, in absolute aantallen, blijven de doelstellingen die de gemeente Evere vooropstelt zeer voluntaristisch en ambitieus.

NB de afgeronde waarden uit de tabellen van het voluntaristisch IRIS scenario 2005 zijn:

☒ Groei van het OV aandeel:	+ 19125 gebruikers in 10 jaar, te weten + 102 %
☒ Groei van het te voet gaan:	+ 6750 gebruikers in 10 jaar, te weten + 31 %
☒ Groei van de fiets:	+ 6250 gebruikers in 10 jaar, te weten + 340 %
Afbouw van de auto:	- 5125 gebruikers in 10 jaar, te weten - 8 %

2 STEDENBOUW EN PLANNING

2.1 STEDENBOUWKUNDIGE ACTIES OM DE DOELSTELLINGEN VAN HET MOBILITEITSPLAN TE HALEN

2.1.1 BBP Josaphat

Een van de grote stadsontwikkelingsprojecten met betrekking tot de gemeente Evere is de doorvoering van de GGB Josaphat. De gemeente moet tegen 2007, in samenwerking met de gemeente Schaarbeek, een BBP uitwerken waarin de bestemmingen en de stedenbouwkundige keuzen voor deze nieuwe wijk nader aangegeven worden.

In deze fase en binnen de context van het GemMP kunnen er alleen maar aanbevelingen opgesteld worden om de impact op het gebied van gemotoriseerd verkeer van dit grootscheepse project tot een minimum te beperken:

- ▶ verbieden van doorgaand verkeer
- ▶ doorlaatbaarheid van de locatie voor verplaatsingen van voetgangers en fietsers
- ▶ geen gemotoriseerde toegang via de Oasebinnenhof noch de Bloementuinlaan om aldus de residentiële functie van deze wijk te behouden (maar toegang voor fietsers en voetgangers is noodzakelijk, aangevuld met de inrichting van een oversteekpunt op de Leopold III-laan).
- ▶ het Regeringsbesluit adviseert minstens een gemotoriseerde toegangsmogelijkheid via het zuidoosten van de locatie. Die moet dan rechtstreeks aangesloten worden op de Leopold III-laan en volledig los staan van de Oasebinnenhof.
- ▶ Opzetten van een car-sharingstation

2.1.2 Andere BBP's

In sommige vroegere BBP's werd onteigening van gebouwen geadviseerd voor de verbreding van de wegen, bijvoorbeeld in de Parijsstraat, de Desmethstraat, de Haachtse Steenweg, de Twee Huizenstraat, de Verdonckstraat,...

Deze BBP's zijn thans ofwel al ingetrokken, ofwel is er in verband ermee een intrekkingprocedure lopende.

Oriëntaties op het gebied van mobiliteit vereisen namelijk niet meer dat de stad wordt aangepast aan de auto, maar eerder het omgekeerde. Verbreding van wegen om nog meer autoverkeer te kunnen vervoeren of parkeermogelijkheden te bieden is niet meer aan de orde van de dag en maakt geen deel meer uit van de in Evere beoogde beleidsvormen.

2.1.3 Algemene overwegingen

Iedere ingreep op het vlak van stedenbouw of ruimtelijke ordening kan een impact hebben op de algemene mobiliteit en op de mobiliteit in de omgeving van een locatie in het bijzonder.

Mobiliteit wordt bijgevolg een belangrijk element van waardering van de acties die ondernomen worden op het gebied van stedenbouw en van plaatsbepaling van nieuwe ontwikkelingsprojecten, ingrepen op het gebied van stadsrenovatie, enz.

In het kader van dit GemMP van Evere dient er rekening gehouden te worden met de volgende aanbevelingen ten aanzien van toekomstige ingrepen op het vlak van stedenbouw, stadsvernieuwing en ruimtelijke ordening:

- ▶ De voorkeur geven aan de ontwikkeling van de woonomgeving en van activiteiten in de nabijheid van knooppunten van het openbaar vervoer;
- ▶ De voorkeur geven aan stadsontwikkelingstructuren waarin verbindingen te voet en/of met de fiets mogelijk gemaakt worden langs korte, beveiligde en comfortabele trajecten (weggetjes en binnenweggetjes dwars door percelen, trottoirs en routes van kwaliteit,...);
- ▶ Algemeen verspreiden van voor PBM's toegankelijke voorzieningen en inrichtingsprojecten;
- ▶ Dusdanig plannen van de plaatsen dat commerciële basisvoorzieningen en gemeenschappelijke voorzieningen in de nabijheid voorhanden zijn om ervoor toe te zorgen dat ze te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer bereikbaar zijn; deze voorzieningen eventueel inpassen in de geplande residentiële of activiteitenontwikkelingen;
- ▶ Plannen van parkeernormen in verhouding tot het te verwachten aantal gebruikers om aldus verschuiving naar de openbare weg te voorkomen, maar wel zorgen dat ze streng genoeg zijn om te vermijden dat het bezit en gebruik van de eigen auto gestimuleerd wordt en dit des te meer als de locatie goed wordt aangedaan door het openbaar vervoer;
- ▶ Binnen de ontwikkelingsprojecten infrastructuur voorzien waar fietsen en gemotoriseerde tweewielers gestald kunnen worden;
- ▶ Binnen nieuwe vestigingen openbare wegen plannen waarin voorzieningen voor het matigen van de snelheid opgenomen zijn; de voorkeur geven aan woonerven en wegen van het type zones 30;
- ▶ Integreren van de overwegingen in verband met vervoer en met leveranties van goederen in de keuze van de plaatsbepaling van het ontwikkelingsproject en de verbindingswegen ervandaan naar het wegennet, waarbij het doen ontstaan van omvangrijke verkeersstromen op wegen van een lagere categorie vermeden moet worden.

Algemeen maakt het GemMP alle in dit opzicht in het GemOP van Evere opgenomen aanbevelingen tot de hare.

2.2 EFFECTEN VAN HET GEMOP OP DE MOBILITEIT

Het GemOP is een kaderdocument dat oriëntaties aangeeft voor de ontwikkeling van Evere en voor het GemMP. Ook dient er rekening gehouden te worden met het Gemeentelijk Verkeers- en Parkeerplan (GemVPP), dat samen met het basisdossier van het GemOP werd opgesteld. De doelstellingen en maatregelen op het gebied van mobiliteit zoals geformuleerd in het GemOP dienen uiteraard als basis bij de opstelling van dit GemMP.

2.2.1 Sociale begeleiding / veiligheid en preventie / communicatie en opening naar de wereld

Geen bijzondere gevolgen voor de mobiliteit.

2.2.2 Bevolking en huisvesting

Het GemOP beoogt de stijging van het aantal woningen met 750 tot 1000 eenheden tegen 2010. Met de hiermee samenhangende bevolkingsgroei is rekening gehouden in de bepaling van de scenario's van fase 2.

2.2.3 Economische activiteiten en werkgelegenheid

Acties in verband met de grond gericht op het doen herleven van de locaties van Philips en De Lijn, de projecten Josaphat en Eudip2 en de acties gericht op het stimuleren van de kernen van de plaatselijke handel brengen mogelijke ingrepen met zich mee op het aangrenzende wegennetwerk. Er wordt in de geïntegreerde voorstellen globaal rekening mee gehouden.

2.2.4 Voorzieningen en cultuur

In het algemeen moet de bereikbaarheid van de plaatselijke culturele polen en voorzieningen verzorgd worden. Dit kan met name ingedeeld worden in de ingrepen ten behoeve van personen met verminderde mobiliteit en de geïntegreerde ingrepen op het wegennet. Ook het installeren van voorzieningen voor fietsenstallingen wordt algemeen geadviseerd.

2.2.5 Milieu

In het GemMP zijn de in het GemOP voorgestelde « groene » verkeersnetwerken opgenomen. Ook wordt er in het GemMP naar gestreefd de overlast als gevolg van het verkeer (lawaai, vervuiling) terug te dringen en wordt het gebruik van zones 30 en woonerven in ruime mate geadviseerd.

2.2.6 Mobiliteit

Het GemMP is te beschouwen als het document voor de programmering van de in het kader van het GemOP geplande mobiliteitsingrepen. Deze worden hier nader gedetailleerd en in een geïntegreerd beleid aangevuld.

2.3 SPECIALISATIE VAN DE WEGEN, INRICHTING VAN DE WEGEN EN ZONES 30

De diagnose van dit GemMP heeft de functies van iedere openbare weg (doorvoer-, wijkverbindings-, hoofdwegen, ...) opgetekend en de (on)gelijkheid van deze hiërarchie met de waargenomen functies nagetrokken (punt 2.5.6.1 van fase 1 Diagnose).

Voor de assen waarvoor er een verschil werd aangetoond tussen de waargenomen functie en de gewenste hiërarchie worden er hierna inrichtingsvoorstellen gedaan voor het weer in overeenstemming brengen ervan (punten 3.1.1 t/m 3.1.6).

Het **autosnelwegennet** is aanwezig aan de zuidgrens van de gemeente in de vorm van de E40 autosnelweg Brussel – Luik.

De **grootstedelijke wegen** zijn:

- ▶ Leopold III-laan

De **hoofdwegen** zijn:

- ▶ Leuvense Steenweg
- ▶ Bordetlaan
- ▶ Zaventemstraat (tussen Houtweg en Cicero)
- ▶ Cicerolaan
- ▶ Gemeenschappenlaan

De **interwijkenwegen** zijn:

- ▶ Haachtse Steenweg
- ▶ Houtweg
- ▶ Henri Dunantlaan
- ▶ Oudstrijderslaan (tussen Paduwa en Vrijetijd)
- ▶ Vrijetijdsiaan
- ▶ Henri Consciencelaan
- ▶ Lindestraat
- ▶ Vandenhovenstraat
- ▶ Stroobantsstraat

De **wijkverzamelwegen** zijn:

- ▶ Oudstrijderslaan (tussen Vrijetijd en Leopold III)
- ▶ Genèvestraat
- ▶ Kolonel Bourgstraat (tussen Georgin en Grosjean)
- ▶ Léon Grosjeanlaan
- ▶ Optimismelaan
- ▶ Kerkhof van Brussellaan (as openbaar vervoer)
- ▶ Van Goghlaan²
- ▶ Everestraat
- ▶ De Boeckstraat
- ▶ Kurthstraat
- ▶ Onze-Lieve-Vrouwelaan
- ▶ Bauwensstraat (tussen het Hoedemaekers square en Oudkapelleke)
- ▶ Oudkapellekelaan³
- ▶ Parijsstraat (tussen Haacht en het Vredeplein)⁴
- ▶ De Kosterstraat (tussen Vrede en Sint-Vincentius)
- ▶ Sint-Vincentiusstraat (tussen De Koster en Vandenhoven)
- ▶ Stuckensstraat
- ▶ Van Hammestraat

Het plan zone 30 staat beschreven onder punt 3.1.8, p. 42. Een deel van ongeveer 75% van de wegen staat geprogrammeerd om te worden omgezet in **zone 30** of woonerf.

Ook heeft de gemeente haar zorg opgetekend om voetgangers goed te onthalen door het in gebruik nemen van diverse **woonerven**:

- ▶ Balladegaarde
- ▶ Tuinbouwwijk
- ▶ Gastendelle
- ▶ H. Van Néromstraat
- ▶ Kleigroevedreef
- ▶ Kentstraat
- ▶ Herdersliedgaarde
- ▶ Algarvegaarde
- ▶ Klein Zwitserlandgaarde
- ▶ P. Dupontgaarde
- ▶ Maquisstraat (tussen Van Laetem en De Lombaerde)

² Latere ontwikkelingsprojecten van deze weg in het kader van de heraanleg van de Leopold III-laan zouden het mogelijk maken de categorie ervan te veranderen in plaatselijke weg (zie in verband hiermee 3.1.1.1 en 3.1.5.11)

³ Sinds er eenrichtingsverkeer werd ingevoerd verloopt het noord → zuid-verkeer via de **Desmethstraat**. Er moet overwogen worden hem ook de categorie van wijkhoofdweg toe te kennen (cf. 3.1.1.1)

⁴ Sinds er eenrichtingsverkeer werd ingevoerd verloopt het noord → zuid-verkeer via de **Vliegpleinlaan**. Er moet overwogen worden hem ook de categorie van wijkhoofdweg toe te kennen (cf. 3.1.1.1)

Er kan eigenlijk niet gesproken worden over **voetgangerszones** in Evere. Toch omvat het Vredeplein een voor voetgangers gereserveerd gedeelte en zijn er nog verschillende andere ruimtes voor hen gereserveerd:

- ▶ omgeving van de Muziekacademie « Toots »
- ▶ omgeving van het Gemeentehuis
- ▶ Promenade Vrijdags
- ▶ de Hakkeneidreef bij het Tornadoiveld
- ▶ de parken, Kerkhof van Brussel en Eenboomstraat (gedeeltelijk)

Notities

Notities

3 WIJZIGINGEN IN DE INFRASTRUCTUUR EN IN HET BEHEER ERVAN

3.1 PLAN VOOR DE INRICHTING VAN DE PLAATSELIJKE WEGEN, DE WIJKVERZAMELWEGEN, DE INTERWIJKENWEGEN EN DE WEGEN VAN HET PRIMAIRE NETWERK

3.1.1 Gebruik en hiërarchie van de wegen aanpassen

3.1.1.1 Hiërarchie

De huidige hiërarchie berust op de analyse en de voorstellen van het Gemeentelijk Verkeers- en Parkeerplan van 1998. Als gevolg van de veranderingen die zich sindsdien voordeden dienen de volgende herzieningen onderzocht te worden:

- ▶ **Desmethstraat:** met het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Oudkapellekelaan en in het bovengedeelte van de Bauwensstraat vangt de Desmethstraat feitelijk het verkeer (en het openbaar vervoer) op dat zich vanaf de Haachtse Steenweg en de Parijsstraat in zuidelijke richting begeeft. Daarom moet deze straat geklasseerd worden als wijkverzamelweg.
- ▶ **Vliegpleinlaan:** dezelfde redenering kan worden gevolgd sinds de invoering van eenrichtingsverkeer in de Parijsstraat. Hij moet geklasseerd worden als wijkverzamelweg, evenals de korte sectie van de Van Leeuwstraat tussen Haechtsesteenweg en Vliegpleinlaan.
- ▶ **Van Goghlaan:** met de doorkomst van het openbaar vervoer en de ingang naar de Germinalwijk behoudt deze weg thans een doorgangsfunctie. Die zou sterk afgezwakt kunnen worden door het verplaatsen van de bussen naar een eigen bedding of naar de centrale rijwegen van de Leopold III-laan.⁵ Een nieuwe klassering als plaatselijke weg is bij deze gelegenheid te overwegen, cf. **3.1.5.11.**
- ▶ **Stroobantsstraat / Vandenhovenstraat:** de Regering van het Brussels Grootstedelijk Gewest heeft het verzoek van de Gemeente Evere om deze as te wijzigen in wijkverzamelweg niet bekrachtigd.

Op het grondgebied van de aangrenzende gemeenten heeft de ontubbeling van de Verdunstraat mogelijk een wijziging van de hiërarchie tot gevolg. De toekomstige wijkassen monden echter nog altijd op de Houtweg uit, en dit verantwoordt geen hiërarchie aanpassingen op het everse grondgebied.

Volgens opgave van de buurgemeenten is geen andere wijziging in overweging.

⁵ De MIVB onderkent de mogelijkheid om bus 12 op de eigen bedding te laten rijden maar houdt vooralsnog vast aan het bedienen van de Van Goghlaan met de lokale bussen.

3.1.1.2 Sluipverkeer

Sommige wegen die door Evere lopen hebben te maken met een aanzienlijke hoeveelheid doorgaand verkeer die niet strookt met het geplande type bestemming. Het is dus van belang deze wegen aan te passen zodat ze uitsluitend het soort verkeer opnemen waarvoor ze bestemd zijn.

Deze wegen werden vastgelegd in fase 1 "Diagnose" van dit GemMP:

- ▶ Haachtse Steenweg
- ▶ Stroobantsstraat
- ▶ H. Dunantlaan (tussen de Optimismelaan en het Kerkhof van Brussel)
- ▶ Optimismelaan
- ▶ Grosjeanlaan
- ▶ Vliegpleinstraat. Zie ook de hierboven beoogde evolutie in categorie in 3.1.1.1.
- ▶ Franz Guillaumelaan

Voor de laatste twee straten zijn er specifieke inrichtingsoperaties voorzien in het plan Zones 30.

De voor deze wegen beoogde maatregelen staan omschreven in het vervolg van het document (cf. punten 3.1.2 t/m 3.1.6, pp.23 -39)

3.1.1.3 Integreren van de behoeften van de nooddiensten

De volgende wegen zijn voor de brandweer voorrangswegen bij interventie:

- ▶ Leopold III-laan (grootstedelijke weg)
- ▶ Leuvense Steenweg (hoofdweg)
- ▶ Bordetlaan (hoofdweg)
- ▶ Cicerolaan (hoofdweg)
- ▶ Zaventemstraat (hoofdweg)
- ▶ Haachtse Steenweg (interwijkenweg)
- ▶ H. Consciencelaan (interwijkenweg)

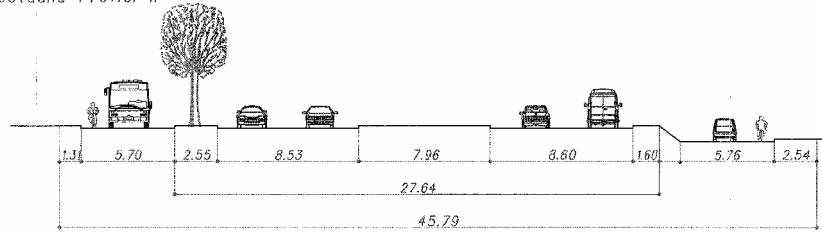
Deze wegen mogen niet worden uitgerust met snelheidsbrekers en de aanleg van plateaus is afhankelijk van een advies van de interventiediensten.

Bovendien gelden er vereisten van een minimum breedte en hoogte van 4m op alle wegen. De vereisten inzake interne draaicirkel van 11m en externe draaicirkel van 15m moeten worden nageleefd. Er moet rekening mee gehouden worden bij het installeren van stadsmeubilair, aanplantingen, enz.

Het invoeren van eenrichtingsverkeer op wegen moet vergezeld worden van informatieverstrekking en bij voorkeur besproken worden tijdens overleg met de nooddiensten.

3.1.2 Inrichting van grootstedelijke wegen (Leopold III-laan)

NB De inrichting omvat de voornaamste vereisten vanuit het standpunt van de gemeente Evere. Het ligt niet in de bedoeling de plaats van het Gewest in te nemen om in de toekomst uit te voeren inrichtingsoperaties tot in details te beschrijven.

		Bestaande toestand	Te nemen maatregelen
Te bestuderen		<u>OV</u>: Bus 12, 65 uitbreiding tram 55 gepland <u>Fietsen</u>: geen specifieke inrichting, verkeer op de parallelwegen <u>Trottoirs</u>: cf. parallelwegen, overal bevredigende staat <u>Openbare weg</u>: 2 x 2 rijstroken van 4,30 m <u>Maximum snelheid</u>: 70 en 50 km/u al naargelang de weggedeelten, <u>effectieve snelheid</u>: tussen 60 en 75km/u <u>Stedelijke samenstelling</u>: gebouwen achter de rooilijn, voorbij de zijlanen, diverse bouwhoogten <u>Parkeren</u>: geen (behalve op de parallelwegen) <u>Andere</u>: gewestelijke doorvoer, verkeerslawaaiproblematiek <i>Profil II existant</i> <i>Bestaand Profiel II</i>  profiel ter hoogte van Matisse en Van Gogh	▶ beperken van de berijdbare breedte tot 2 x 2 rijstroken van ongeveer 3,30 m door markering ▶ volledige herinrichting te bestuderen met het oog op het goed doen uitkomen van het stadse karakter en het beperken van de gebezigde snelheden, door een synthese te maken van de behoeften van het lawaaiplan, van de (beoogde) installatie van de MIVB-tram, van het project voor een tunnel bij de NAVO, van de inrichtings-projecten van het BUV, en de andere vereisten qua verkeersveiligheid cf. 0 ▶ groene golf met 50 km/u onder voorbehoud van de te verwezenlijken inrichtingsprojecten hierboven en van aanvullende technische studies ▶ loop- en fietsbruggen om over te steken cf. 3.2.2.3 ▶ fietspaden langs het volledige parcours

3.1.3 Inrichting van de hoofdwegen

NB De inrichting omvat de voornaamste vereisten vanuit het standpunt van de gemeente Evere. Het ligt niet in de bedoeling de plaats van het Gewest in te nemen om in de toekomst uit te voeren inrichtingsoperaties tot in details te beschrijven.

	Hoofdwegen	Bestaande toestand	Te nemen maatregelen
Te bestuderen	3.1.3.1 <u>Leuvense Steenweg</u> 	<u>OV</u>: bus De Lijn 318, 351, 358, 410, 526, 554, MIVB bus 45, bussen 12, 21, 66 steken de Steenweg over <u>Fietsen</u>: geen inrichting in het BHG <u>Trottoirs</u>: in het algemeen bevredigende staat van begaanbaarheid > 1,8 m <u>Openbare weg</u>: 1 brede rijweg 2 (3) stroken <u>Maximum snelheid</u>: 50 km/u, <u>effectieve snelheid</u>: tussen 40 en 60 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u>: dicht bij elkaar liggen rooilijnen tussen 2 Huizen en Grosjean, elders verder uit elkaar, handelszaken, huisvesting en bedrijven <u>Parkeren</u>: in de lengte, parkeren geregeld met parkeerautomaten <u>Andere</u>: gewestelijke doorvoer, verkeerslawaaiproblematiek	▶ verbeteren van de VICOM ▶ studie naar aanrijstroken voor bussen en sassen voor bussen bij de verkeerslichten in beide richtingen ▶ studie naar afstandsbediening van de verkeerslichten ▶ verbeteren van de oversteekpunten voor voetgangers ▶ onderhandelen over openbaar gebruik voor de site van « de lijn » voor particulier parkeren
Te bestuderen	3.1.3.2 <u>Bordetlaan</u> 	<u>OV</u>: bus 63, 69 <u>Fietsen</u>: geen inrichting <u>Trottoirs</u>: bevredigende bruikbaarheid, breedte > 1,8 m <u>Openbare weg</u>: 2 x 2 rijstroken <u>Maximum snelheid</u>: 50 km/u, <u>effectieve snelheid</u>: tussen 50 en 80 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u>: gebouwen aan de rooilijn of lichtjes erachter, niet bebouwde zones (kerkhoven) <u>Parkeren</u>: in de lengte op een afzonderlijke strook <u>Andere</u>: gewestelijke doorvoer	▶ onveiligheid oplossen ▶ verbeteren van de oversteekpunten voor voetgangers en fietsers ▶ terugbrengen naar 1 rijstrook per richting overwegen, nakijken welke de noden zijn voor voertuigopslag tijdens de spits. ▶ integreren van fietsers, fietspaden

	Hoofdwegen	Bestaande toestand	Te nemen maatregelen
	3.1.3.3 <u>Zaventemstraat</u> 	<u>OV</u> : bus 63, 66 <u>Fietsen</u> : gemarkeerde fietspaden, GFR 12B <u>Trottoirs</u> : >1,8 m, staat van begaanbaarheid bevredigend tot zeer goed <u>Openbare weg</u> : effectieve breedte van 2 x 2 rijstroken zonder centrale markering, gemarkeerde fietspaden aan de rechterkant <u>Maximum snelheid</u> : 50 km/u, <u>effectieve snelheid</u> : tussen 50 en 70 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u> : muur van het kerkhof, wijk Ieder Zijn Huis ver achter de rooilijn, Home van het OCMW <u>Parkeren</u> : in de lengte <u>Andere</u> : gewestelijke doorvoer	► Mogelijkheid voor links afslaan tegenover het Home afschaffen, bij vertrek vanuit het Home een verbodsbord plaatsen (rechtsomkeert maken bij het kruispunt)
Te bestuderen	3.1.3.4 <u>Cicerolaan</u> 	<u>OV</u> : momenteel geen, binnenkort doorkomst van bus 66 <u>Fietsen</u> : geen inrichting <u>Trottoirs</u> : >1,8 m aan de westkant, < 1,8 m aan de oostkant, staat van begaanbaarheid bevredigend tot zeer goed <u>Openbare weg</u> : 2 x 2 rijstroken <u>Maximum snelheid</u> : 50 km/u, <u>effectieve snelheid</u> : tussen 40 en 65 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u> : wijk Ieder Zijn Huis, bebouwing ver achter de rooilijn <u>Parkeren</u> : in de lengte <u>Andere</u> : gewestelijke doorvoer	► busstrook in de richting van Gemeenschappen / Leuven indien nodig ► integreren van de groene wandelroute, ook voor fietsers (inrichting aangevraagd in de stedenbouwkundige vergunning voor het voorplein van het Kerkhof van Brussel) cf. 3.2.1
Te bestuderen	3.1.3.5 <u>Gemeenschappenlaan</u> 	<u>OV</u> : bus 45 <u>Fietsen</u> : geen inrichting <u>Trottoirs</u> : staat van begaanbaarheid bevredigend, breedte > 1,8 m <u>Openbare weg</u> : 2 x 2 rijstroken <u>Maximum snelheid</u> : 50 km/u, <u>effectieve snelheid</u> : tussen 50 en 70 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u> : ver achter de rooilijn, park aan de westkant, terreinen voor bedrijven aan de oostkant <u>Parkeren</u> : in de lengte op een op de grond gemarkeerde strook <u>Andere</u> : gewestelijke doorvoer, hoofdtoegangsweg tot de E40-autosnelweg	► Busstrook in de richting van Paduwa ► Integreren van de groene wandel- en fietsroute, inrichting te voorzien voor fietsers voor verbinding met de Marcel Thirylaan cf. 3.2.1

3.1.4 Inrichting van de interwijkenwegen

	Interwijkenweg	Bestaande toestand	Te nemen maatregelen
Verwezen- lijkt (toewijzing dec 2005)	3.1.4.1 <u>Haachtse Steenweg</u> 	<u>OV</u>: Bussen De Lijn 270, 271, 272, 471 <u>Fietsen</u>: <u>Trottoirs</u>: staat van begaanbaarheid bevredigend (1,8 tot 3 m), vernieuwing in afwerkingfase. <u>Openbare weg</u>: bevredigende staat, breedte tussen 12 en 18 m <u>Maximum snelheid</u>: 50 km/u, <u>effectieve snelheid</u>: tussen 60 en 75km/u <u>Stedelijke samenstelling</u>: hoofdzakelijk huisvesting <u>Parkeren</u>: in de lengte op ingerichte geplaveide ruimtes, afwisselend <u>Andere</u>: gewestelijke doorvoer	▶ Werkzaamheden beëindigd in 2005 ▶ Fietsoversteekplaats beschermd met verkeerslichten op verzoek bij Bauwens # Van Leeuw
Verwezen- lijkt	3.1.4.2 <u>Lindestraat</u> 	<u>OV</u>: Bus 66 tussen De Brandt en Kurth <u>Fietsen</u>: <u>Trottoirs</u>: nieuw <u>Openbare weg</u>: nieuw, uitgerust met vertragsvoorzieningen (plateaus en schuine standen) <u>Snelheid</u>: 50 km/u, <u>effectieve snelheid</u>: beperking wordt nageleefd, 30 km/u bij de plateaus <u>Stedelijke samenstelling</u>: hoofdzakelijk huisvesting, enkele bedrijven <u>Parkeren</u>: afwisselend aan weerskanten van de rijweg <u>Andere</u>: doorvoer tussen de gemeenten	▶ Werkzaamheden beëindigd in 2005
In de projectfase	3.1.4.3 <u>H. Consciencelaan</u> 	<u>OV</u>: MIVB-bussen 54, 65, 66 <u>Fietsen</u>: Gewestelijke Fietsroute 12A (gedeeltelijk) <u>Trottoirs</u>: staat van begaanbaarheid bevredigend (1,8 tot 3 m) <u>Openbare weg</u>: bevredigende staat, breedte tussen 12 en 18 m <u>Maximum snelheid</u>: 50 km/u, <u>effectieve snelheid</u>: tussen 50 en 70 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u>: huisvesting en handelszaken <u>Parkeren</u>: op ruimtes langs de openbare weg <u>Andere</u>: doorvoer tussen de gemeenten, beveiligd voetgangersnetwerk van de gemeente gepland tussen Kurth en Desmeth	▶ cf. punt 3.1.8: Voorstellen in plan zones 30 ▶ in gebruik nemen van het beveiligde voetgangersnetwerk van de gemeente

	Interwijkenweg	Bestaande toestand	Te nemen maatregelen
3.1.4.4	A. De Boeckstraat 	<u>OV</u>: MIVB-bus 66 <u>Fietsen</u>: GFR randweg B (niet afgebakend), BEV gewenst maar niet verwezenlijkt <u>Trottoirs</u>: staat van begaanbaarheid bevredigend (van 1,8 tot 3 m) <u>Openbare weg</u>: bevredigende staat, breedte tussen 12 en 18 m, eenrichtingsverkeer <u>Maximum snelheid</u>: 50 km/u, <u>effectieve snelheid</u>: <= 50 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u>: huisvesting <u>Parkeren</u>: langs de rand van het trottoir, aan beide kanten <u>Andere</u>: doorvoer tussen de gemeenten	▶ geen grote ingreep noodzakelijk ▶ randweg B te verbeteren en af te bakenen ▶ inrichten als BEV, waarbij de toegangsweg kan lopen vanaf het parkeerterrein tegenover de NMBS-brug, en de uitrit via de rotonde aan de Consciencelaan geen bijzondere problemen veroorzaakt
3.1.4.5	G. Kurthstraat 	<u>OV</u>: MIVB-bus 66 <u>Fietsen</u>: GFR randweg B (niet afgebakend), BEV niet te verwezenlijken <u>Trottoirs</u>: staat van begaanbaarheid bevredigend (van 1,8 tot 3 m) <u>Openbare weg</u>: bevredigende staat, breedte tussen 12 tot 18 m, eenrichtingsverkeer <u>Maximum snelheid</u>: 50 km/u, <u>effectieve snelheid</u>: <= 50 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u>: huisvesting <u>Parkeren</u>: langs de rand van het trottoir, aan beide kanten <u>Andere</u>: doorvoer tussen de gemeenten, beveiligd voetgangersnetwerk van de gemeente gepland	▶ geen grote ingreep noodzakelijk ▶ randweg B te verbeteren en af te bakenen ▶ doorvoeren van het beveiligd voetgangersnetwerk van de gemeente
3.1.4.6	NMBS-brug (De Boeck) 	<u>OV</u>: MIVB-bussen 12, 21, 45, 65, 66 <u>Fietsen</u>: Randweg B <u>Trottoirs</u>: weggedeelte Sq. Hoedemaekers – lijn 26: staat van begaanbaarheid bevredigend (van 1,8 m tot 3m) weggedeelte lijn 26 –Leopold III-laan: ontbreken <u>Openbare weg</u>: bevredigende staat, breedte > 12 m, dubbele verkeersrichting <u>Maximum snelheid</u>: zone 30, <u>effectieve snelheid</u>: tussen 40 en 60 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u>: / <u>Parkeren</u>: / <u>Andere</u>: beveiligd voetgangersnetwerk van de gemeente gepland, doorvoer tussen de gemeenten, fietsen	▶ geen grote ingreep noodzakelijk ▶ Randweg B te verwezenlijken en af te bakenen ▶ beperken van de breedte van de rijweg ten behoeve van de bushaltes ▶ aanleg van fietspaden te overwegen ▶ doorvoeren van het beveiligd voetgangersnetwerk van de gemeente

	Interwijkenweg	Bestaande toestand	Te nemen maatregelen
	3.1.4.7 <u>Houtweg</u> 	<u>OV</u>: tram 55, bussen 21, 45, 59, 69, 54 (toekomstige 64), eigen bedding 2 à 3 stroken tussen Tweedekker en Haacht <u>Fietsen</u>: BEV om toegang te krijgen tot de Van Cutsemstraat <u>Trottoirs</u>: goede staat, breedte > 1,8 m <u>Openbare weg</u>: goede staat <u>Maximum snelheid</u>: 50 km/u, <u>effectieve snelheid</u>: tussen 40 en 70 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u>: bedrijven, verspreid liggende huisvesting, ver achter de rooilijn <u>Parkeren</u>: in de lengte in ingerichte ruimtes <u>Andere</u>: gewestelijke doorvoer	► cf. punt 3.1.10.2: Kruispunt Houtweg / Vandenhoven / Verdun / Tweedekker ► fietsroute in te richten op of langs de openbare weg
Te bestuderen	3.1.4.8 <u>Vrijetijdslaan</u> 	<u>OV</u>: MIVB-bus 21 <u>Fietsen</u>: / <u>Trottoirs</u>: zeer goede staat van begaanbaarheid (> 3 m) <u>Openbare weg</u>: bevredigende staat, breedte > 18 m <u>Maximum snelheid</u>: 50 km/u, <u>effectieve snelheid</u>: tussen 60 en 75 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u>: grote supermarkten <u>Parkeren</u>: in ruimtes langs de rand van de weg <u>Andere</u>: doorvoer tussen de gemeenten, beveiligd voetgangersnetwerk van de gemeente gepland	► cf. punt 3.1.10.6: Kruispunt Leopold III / De Boeck / Vrijetijd / Pentatlon / Olympiaden / Oase / Provence ► cf. punt 3.1.10.7: Kruispunt Vrijetijd / Genève ► cf. punt 3.1.10.8 Kruispunt Vrijetijd / Oudstrijders ► doorvoeren van het beveiligde voetgangersnetwerk van de gemeente
Te bestuderen	3.1.4.9 <u>Oudstrijderslaan (Vrijetijd – Paduwa)</u> 	<u>OV</u>: MIVB-bussen 21, 45, 66 <u>Fietsen</u>: / <u>Trottoirs</u>: zeer goede begaanbaarheid (> 3 m) <u>Openbare weg</u>: bevredigende staat, breedte > 18 m <u>Maximum snelheid</u>: 50 km/u, zone 30 voor de Aurore school, <u>effectieve snelheid</u>: 50 tot 70 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u>: sportcentrum, scholen <u>Parkeren</u>: in ruimtes langs de rand van de weg <u>Andere</u>: doorvoer tussen de gemeenten	► cf. punt 3.2.1.2: gemeentelijke fietsroute Sint-Vincentius – Gemeentehuis – Paduwa ligt ter studie, studie bureau aangeduid ► cf. punt 3.1.10.8: Kruispunt Vrijetijd / ► cf. punt 3.1.10.14: Kruispunt Oudstrijders / P. Dupont

	Interwijkenweg	Bestaande toestand	Te nemen maatregelen
Te bestuderen	3.1.4.10 Henri Dunantlaan 	<u>OV</u>: MIVB-bus 63 <u>Fietsen</u>: Gewestelijke Fietsroute 12B <u>Trottoirs</u>: zeer goede begaanbaarheid (> 3m) behalve de zuidelijke kant van het weggedeelte Oudstrijders – Cicero, met matige begaanbaarheid (> 3m). <u>Openbare weg</u>: bevredigende staat, breedte > 18 m <u>Maximum snelheid</u>: 50 km/u, <u>effectieve snelheid</u>: tussen 50 en 70 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u>: huisvesting <u>Parkeren</u>: langs de rand van de weg <u>Andere</u>: gewestelijke doorvoer (weggedeelte Cicero – Optimisme) en doorvoer tussen de gemeenten (Optimisme – Genève)	► Beperken van ongewenste doorvoer ► kruispunt Optimisme-Dunant te beveiligen voor de oversteek van GFR Randweg B ► bushaltes op de rijweg met vooruitstekende stoepen (aanbevolen)
Te bestuderen	3.1.4.11 Stroobantsstraat (weggedeelte Carli – St-Vincentiusplein)⁶ 	<u>OV</u>: MIVB-bussen 59, 69 <u>Fietsen</u>: / <u>Trottoirs</u>: matige (Carli – Picardie), bevredigende begaanbaarheid (Picardie – St-Vincentiusplein (van 1,8 tot 3 m)) <u>Openbare weg</u>: bevredigende staat, breedte > 18 m, dubbele rijrichting verkeer <u>Maximum snelheid</u>: 50 km/u, <u>effectieve snelheid</u>: tussen 50 en 70 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u>: huisvesting (Linde-Carli), kantoren, park, sportcentrum <u>Parkeren</u>: in ruimtes langs de rand van de weg, parkeren vrachtwagens <u>Andere</u>: gewestelijke doorvoer, stagnerende doorgang van bussen op de terugweg naar het depot (snelheden)	► cf. punt 3.1.10.15 ► cf. punt 3.1.8: Voorstellen in plan zones 30 ► Busbaan ter hoogte van Carli te overwegen, cf. 3.1.10.15 en 3.3.2 ► project verlenging MIVB-buslijn 45 naar het station van Schaarbeek ► fietsverbinding naar het station van Schaarbeek te overwegen

⁶ De Gemeente Evere spreekt de wens uit dat deze weg geklasseerd wordt als « wijkverzamelweg ».

	Interwijkenweg	Bestaande toestand	Te nemen maatregelen
Verwezenlijkt	3.1.4.12 <u>Vandenhovenstraat</u> ¹ 	<u>OV</u>: MIVB-bussen 45, 54, 59, 69 <u>Fietsen</u>: / <u>Trottoirs</u>: zeer goede begaanbaarheid (van 1,8 tot 3 m) <u>Openbare weg</u>: goede staat, breedte tussen 12 en 18 m, dubbele rijrichting verkeer <u>Maximum snelheid</u>: zone 30 <u>effectieve snelheid</u>: tot 50 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u>: huisvesting, enkele bedrijven <u>Parkeren</u>: in ruimtes langs de rand van de weg, en afwisselend <u>Andere</u>: gewestelijke doorvoer	► recent ingericht ► invloed van de splitsing van de Verdunstraat in Haren: vermindering van het Sluipverkeer

3.1.5 Inrichting van de wijkverzamelwegen

	Wijkverzamelweg	Bestaande toestand	Te nemen maatregelen
In de projectfase	3.1.5.1 <u>St-Vincentiusstraat (weggedeelte St-Vincentiusplein- E. Dekosterstraat)</u> 	<u>OV</u>: MIVB-bus 54 <u>Fietsen</u>: / <u>Trottoirs</u>: zeer goede begaanbaarheid (van 1,8 tot 3 m) <u>Openbare weg</u>: bevredigende staat, breedte tussen 12 en 18 m, dubbele rijrichting verkeer <u>Maximum snelheid</u>: 50 km/u, <u>effectieve snelheid</u>: <= 50 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u>: huisvesting, school in de nabijheid, handelszaken <u>Parkeren</u>: / <u>Andere</u>: doorvoer tussen de gemeenten, Traject groene wandel- en fietsroute	► cf. punt 3.1.8: Voorstellen in plan zones 30
In de projectfase	3.1.5.2 <u>E. De Kosterstraat (weggedeelte Vredeplein –St-Vincentiusstraat)</u> 	<u>OV</u>: MIVB-bus 54, MIVB-tram 55 <u>Fietsen</u>: / <u>Trottoirs</u>: zeer goede begaanbaarheid (van 1,8 tot 3 m) <u>Openbare weg</u>: bevredigende staat, breedte tussen 12 en 18 m, dubbele rijrichting verkeer <u>Maximum snelheid</u>: 50 km/u (en 30 km/u voor de school), <u>effectieve snelheid</u>: 40 tot 60 km/u, hoge snelheden tussen Fonson en Sint-Vincentius <u>Stedelijke samenstelling</u>: huisvesting, scholen, openbare en culturele voorzieningen, handel <u>Parkeren</u>: in ruimtes langs de rand van de weg <u>Andere</u>: rails van de tram	► cf. punt 3.1.8: Voorstellen in plan zones 30 ► tussen Fonson en Sint-Vincentius, een met een lijnbus compatibel verkeersvertragend element voorzien

	Wijkverzamelweg	Bestaande toestand	Te nemen maatregelen
In de projectfase	3.1.5.3 <u>E. Stuckensstraat</u> 	<u>OV</u>: MIVB-tram 55 <u>Fietsen</u>: geen BEV in deel dat in eenrichtingverkeer loopt (Linde – Pepermans) want niet mogelijk (tramrails, geringe breedte) <u>Trottoirs</u>: zeer goede begaanbaarheid (van 1,8 tot 3 m, behalve samenloop met Lindestraat: breedte < 1,8 m). <u>Openbare weg</u>: bevredigende staat, breedte tussen 12 en 18 m, behalve samenloop met de Lindestraat met een breedte van 7 m. Verkeer in één richting (Linde – Pepermans) en in beide richtingen (Pepermans-Vrede) <u>Maximum snelheid</u>: 50 km/u (voor academie en park gepland als zone 30), <u>effectieve snelheid</u>: 40-60 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u>: huisvesting, scholen, moskee en handelszaken op het Vredeplein, recreatiepark <u>Parkeren</u>: in ruimtes langs de rand van de weg <u>Andere</u>: doorvoer tussen de gemeenten	► cf. punt 3.1.8: Voorstellen in plan zones 30
In de projectfase	3.1.5.4 <u>H. Van Hammestraat</u> 	<u>OV</u>: MIVB-tram 55 <u>Fietsen</u>: geen BEV (niet te verwezenlijken: tramrails, geringe breedte) <u>Trottoirs</u>: zeer goede begaanbaarheid (van 1,8 tot 3 m) <u>Openbare weg</u>: bevredigende staat, breedte tussen 12 en 18 m, eenrichtingsverkeer <u>Maximum snelheid</u>: 50 km/u (voor academie en park gepland als zone 30), <u>effectieve snelheid</u>: 40-60 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u>: huisvesting + school in de nabijheid + recreatiepark <u>Parkeren</u>: in ruimtes langs de rand van de weg <u>Andere</u>: doorvoer tussen de gemeenten	► cf. punt 3.1.8: Voorstellen in plan zones 30

	Wijkverzamelweg	Bestaande toestand	Te nemen maatregelen
Verwezen- lijkt	3.1.5.5 <u>Parijsstraat</u> <u>(weggedeelte Vrede –</u> <u>Haacht)</u> 	<u>OV</u> : MIVB-bus 54 <u>Fietsen</u> : gemeentelijke fietsverbinding gesuggereerd, BEV problemen met het kruisen met de bussen en het parkeren (al dan niet geoorloofd) <u>Trottoirs</u> : zeer goede begaanbaarheid (< 1,8 m) <u>Openbare weg</u> : bevredigende staat, breedte tussen 12 en 18 m, eenrichtingsverkeer <u>Maximum snelheid</u> : zone 30, <u>effectieve snelheid</u> : 40 à 50 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u> : huisvesting + winkelgebied <u>Parkeren</u> : <u>Andere</u> : onlangs in één richting gelegd	► Afschaffen van het BEV voorgesteld zodra GFR 12A volledig operationeel is, met inbegrip van de beveiligde oversteek van de Haachtse Steenweg bij Bauwens # Van Leeuw
Te bestuderen	3.1.5.6 <u>Oud-Kapellekelaan</u> 	<u>OV</u> : MIVB-bus 45 <u>Fietsen</u> : BEV + op de grond gemarkeerde pistes <u>Trottoirs</u> : staat van begaanbaarheid bevredigend (van 1,8 tot 3 m) <u>Openbare weg</u> : bevredigende staat, breedte tussen 12 en 18 m, eenrichtingsverkeer <u>Maximum snelheid</u> : 50 km/u, <u>effectieve snelheid</u> : <= 50 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u> : huisvesting <u>Parkeren</u> : evenwijdig aan de stoep aan de oostelijke kant, schuin aan de westelijke kant <u>Andere</u> : aanwezigheid van een car-sharingstation	► Geen voorstel

	Wijkverzamelweg	Bestaande toestand	Te nemen maatregelen
Verwezen- lijkt	3.1.5.7 <u>J-B. Bauwensstraat (weggedeelte Oud- Kappelleke – Hoedemaekers)</u> 	<u>OV</u> : MIVB-bus 45 <u>Fietsen</u> : BEV en fietspaden <u>Trottoirs</u> : zeer goede begaanbaarheid (van 1,8 tot 3 m) <u>Breedte weg</u> : bevredigende staat, breedte tussen 12 en 18 m, eenrichtingsverkeer <u>Maximum snelheid</u> : 50 km/u, <u>effectieve snelheid</u> : <= 50 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u> : huisvesting + gemeentehuis <u>Parkeren</u> : terugwijkend van de weg, aan weerszijden <u>Andere</u> : /	► recent ingericht
In de projectfase	3.1.5.8 <u>Onze-Lieve-Vrouwelaan</u> 	<u>OV</u> : MIVB-bussen 65, 66 <u>Fietsen</u> : gemeentelijke fietsverbinding voorgesteld <u>Trottoirs</u> : - weggedeelte Sq. Hoedemaekers – Consciencelaan: zeer goede begaanbaarheid (< 1,8 m) - weggedeelte Conscience – Deknoop: staat van begaanbaarheid bevredigend (1,8 tot 3 m) <u>Openbare weg</u> : bevredigende staat, breedte tussen 12 en 18 m, dubbele rijrichting van het verkeer <u>Maximum snelheid</u> : 50 km/u, <u>effectieve snelheid</u> : tussen 50 en 70 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u> : huisvesting + handelszaken + scholen in de nabijheid <u>Parkeren</u> : loodrecht op Hoedemaekers – OLV, vervolgens langs de rand van de stoep <u>Andere</u> : beveiligd voetgangersnetwerk van de gemeente (weggedeelte Sq. Hoedemaekers – Consciencelaan), doorvoer tussen de gemeenten	► deel Onthaal – Deknoop en Hoedemaekers – Conscience onlangs opnieuw aangelegd ► cf. punt 3.1.8 : Voorstellen in plan zones 30 ► doorvoeren van het beveiligde voetgangersnetwerk van de gemeente

	Wijkverzamelweg	Bestaande toestand	Te nemen maatregelen
	3.1.5.9 <u>G. Kurthstraat</u> <u>(Conscience – Linde)</u> 	<u>OV</u> : MIVB-bus 66 <u>Fietsen</u> : GFR randweg B (niet afgebakend), BEV niet te verwezenlijken <u>Trottoirs</u> : staat van begaanbaarheid bevredigend (van 1,8 tot 3 m) <u>Openbare weg</u> : bevredigende staat, breedte tussen 12 en 18 m, eenrichtingsverkeer <u>Maximum snelheid</u> : 50 km/u, <u>effectieve snelheid</u> : <= 50 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u> : huisvesting <u>Parkeren</u> : langs de rand van de stoep, aan beide kanten <u>Andere</u> : doorvoer tussen de gemeenten	▶ geen grote ingreep noodzakelijk ▶ randweg B te verbeteren en af te bakenen
	3.1.5.10 <u>Auguste De Boeckstraat</u> <u>(Conscience – Linde)</u> 	<u>OV</u> : MIVB-bus 66 <u>Fietsen</u> : GFR randweg B (niet afgebakend), BEV niet uitvoerbaar <u>Trottoirs</u> : staat van begaanbaarheid bevredigend (van 1,8 tot 3 m) <u>Openbare weg</u> : bevredigende staat, breedte tussen 12 en 18 m, eenrichtingsverkeer <u>Maximum snelheid</u> : 50 km/u, <u>effectieve snelheid</u> : <= 50 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u> : huisvesting <u>Parkeren</u> : langs de rand van het trottoir, aan beide kanten <u>Andere</u> : doorvoer tussen de gemeenten	▶ geen grote ingreep noodzakelijk ▶ randweg B te verbeteren en af te baken
Te verwezenlijken	3.1.5.11 <u>V. Van Goghlaan</u> 	<u>OV</u> : MIVB-bussen 12, 21, 65 <u>Fietsen</u> : / <u>Trottoirs</u> : staat van begaanbaarheid bevredigend (van 1,8 tot 3 m) <u>Openbare weg</u> : bevredigende staat, breedte tussen 12 en 18 m, eenrichtingsverkeer <u>Maximum snelheid</u> : 50 km/u, <u>effectieve snelheid</u> : tussen 40 en 60 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u> : huisvesting <u>Parkeren</u> : langs de rand van het trottoir, aan de kant van de buurtbewoners <u>Andere</u> : /	▶ cf. punt 3.1.8: Voorstellen in plan zones 30 ▶ status van wijkverzamelweg te wijzigen bij de herinrichting van de Leopold III-laan en overplaatsen van de bus in eigen bedding of centrale weg → nieuwe status als plaatselijke weg ▶ cf. punt 3.2.1.5: inrichting als BEV na de herinrichting van de Leopold III-laan en overplaatsen van de bus in eigen bedding of hoofdweg⁷

⁷ Zolang de bus er rijdt en verkeersremmers ontbreken, zal de Van Goghlaan zal niet in BEV omgezet worden (want er is een gevaarlijk muurtje!).

	Wijkverzamelweg	Bestaande toestand	Te nemen maatregelen
Te verwezenlijken	3.1.5.12 <u>Oudstrijderslaan (Permeke – Vrijetijd)</u> 	<u>OV:</u> MIVB-bussen 21, 45, 66 <u>Fietsen:</u> / <u>Trottoirs:</u> staat van begaanbaarheid bevredigend (< 1,8 m) <u>Openbare weg:</u> bevredigende staat, breedte > 18 m, dubbele rijrichting verkeer <u>Maximum snelheid:</u> 50 km/u, <u>effectieve snelheid:</u> tussen 60 en 75 km/u <u>Stedelijke samenstelling:</u> park, sportcentrum, zwembad <u>Parkeren:</u> parkeerplaats buiten de weg voor en achter het zwembad en tegenover het park <u>Andere:</u> beveiligd voetgangersnetwerk van de gemeente, doorvoer tussen de gemeenten	► cf. punt 3.1.8: Voorstellen in plan zones 30 ► cf. punt 3.1.10.8: inrichting voor het kruispunt Vrijetijd en Oudstrijders ► cf. punt 3.2.1.2: fietsroute St-Vincentius – Paduwa ► cf. punt 3.2.2.1: doorvoeren van het beveiligde voetgangersnetwerk van de gemeente ►
Te bestuderen Lopende	3.1.5.13 <u>Genèvestraat</u> 	<u>OV:</u> MIVB-bussen 12, 21 <u>Fietsen:</u> / <u>Trottoirs:</u> weggedeelte Vrijetijd – Friuli: matige begaanbaarheid (van 1,8 tot 3 m) weggedeelte Friuli –Leuvense Steenweg: zeer goede begaanbaarheid (1,8 tot 3 m) <u>Openbare weg:</u> bevredigende staat, breedte tussen 12 en 18 m, dubbele rijrichting verkeer <u>Maximum snelheid:</u> 50 km/u, <u>effectieve snelheid:</u> tussen 50 en 70 km/u <u>Stedelijke samenstelling:</u> kantoren grote supermarkten <u>Parkeren:</u> langs de rand van het trottoir, aan beide kanten <u>Andere:</u> doorvoer tussen de gemeenten	► cf. punt 3.1.10.9: Kruispunt Genève / Pentation / Friuli (Astridwijk) ► strook voor de bussen tussen Dunant en Leuvense Steenweg verwezenlijkt (en geprogrammeerd op de Georginlaan tot aan Mommaerts in Schaarbeek) ► repareren van de trottoirs gedeelte Vrijetijd – Friuli
Te bestuderen	3.1.5.14 <u>Optimismelaan</u> 	<u>OV:</u> / <u>Fietsen:</u> GFR randweg B (niet afgebakend) <u>Trottoirs:</u> zeer goede begaanbaarheid (van 1,8 tot 3 m) <u>Openbare weg:</u> bevredigende staat, breedte tussen 12 en 18 m, dubbele rijrichting verkeer <u>Maximum snelheid:</u> 50 km/u, <u>effectieve snelheid:</u> tussen 50 en 70 km/u <u>Stedelijke samenstelling:</u> huisvesting, school in de nabijheid, en kantoren <u>Parkeren:</u> langs de rand van het trottoir, aan beide kanten <u>Andere:</u> gewestelijke doorvoer	► Randweg B te verbeteren en af te bakenen ► Voetgangersoversteekpunt Park Gemoedrust ⇔ Home Familial Bruxellois ► Voetgangersoversteekpunt Home Familial Bruxellois aan de kant van de Strijdoslaan

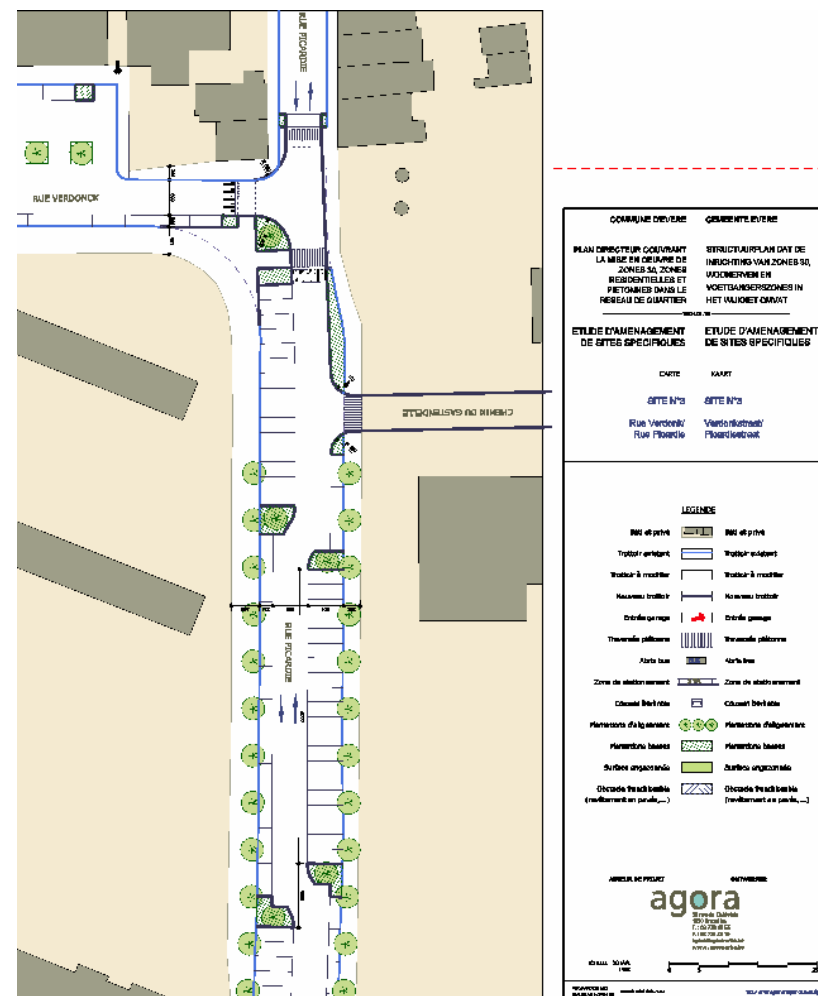
	Wijkverzamelweg	Bestaande toestand	Te nemen maatregelen
Te bestuderen	3.1.5.15 <u>Léon Grosjeanlaan</u> 	<u>OV</u>: MIVB-bus 21 <u>Fietsen</u>: GFR randweg B (niet afgebakend) <u>Trottoirs</u>: weggedeelte Leuven – Mommaerts: staat van begaanbaarheid bevredigend (> 1,8 m) weggedeelte Mommaerts – Kol. Bourg: zeer goede begaanbaarheid (> 1,8 m) <u>Openbare weg</u>: bevredigende staat, breedte tussen 12 en 18 m, dubbele rijrichting van het verkeer <u>Maximum snelheid</u>: 50 km/u, <u>effectieve snelheid</u>: 40 tot 60 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u>: huisvesting + kantoren <u>Parkeren</u>: langs de rand van het trottoir, aan beide kanten <u>Andere</u>: gewestelijke doorvoer	► Randweg B te verbeteren en af te bakenen
	3.1.5.16 <u>Kolonel Bourg (Grosjean – Schaarbeek)</u> 	<u>OV</u>: MIVB-bussen 21 en 80 (en 12 tussen Georgin en Schaarbeek) <u>Fietsen</u>: / <u>Trottoirs</u>: zeer goede begaanbaarheid (van 1,8 tot 3 m) <u>Openbare weg</u>: bevredigende staat, breedte tussen 12 en 18 m, dubbele rijrichting van het verkeer <u>Maximum snelheid</u>: 50 km/u, <u>effectieve snelheid</u>: tussen 60 en 75 km/u <u>Stedelijke samenstelling</u>: kantoren <u>Parkeren</u>: langs de rand van het trottoir, aan beide kanten <u>Andere</u>: gewestelijke doorvoer	► geen voorstellen

	Wijkverzamelweg	Bestaande toestand	Te nemen maatregelen
In de projectfase Lopende	3.1.5.17 <u>Kerkhof van Brussellaan</u> 	<u>OV:</u> / <u>Fietsen:</u> / <u>Trottoirs:</u> weggedeelte Leuvense Steenweg – F. Guillaume: staat van begaanbaarheid bevredigend (van 1,8 tot 3 m), weggedeelte F. Guillaume – Zaventem: staat van begaanbaarheid bevredigend naar Cicero toe (van 1,8 tot 3 m) en matig richting Vredeplein (1,8 à 3 m) <u>Openbare weg:</u> bevredigende staat, breedte tussen 12 en 18 m, dubbele rijrichting van het verkeer <u>Maximum snelheid:</u> 50 km/u, <u>effectieve snelheid:</u> tussen 50 en 70 km/u <u>Stedelijke samenstelling:</u> huisvesting, school, handelszaken <u>Parkeren</u> langs de rand van het trottoir, aan beide kanten <u>Andere:</u> doorvoer tussen de gemeenten	► cf. punt 3.1.8: Voorstellen in plan zones 30 ► cf. punt 3.1.10.13 voor het kruispunt F. Guillaume ► Inrichting van twee rotondes geprogrammeerd op het Voorplein van het Kerkhof
	3.1.5.18 <u>Everestraat</u> 	<u>OV:</u> / <u>Fietsen:</u> / <u>Trottoirs:</u> staat van begaanbaarheid bevredigend (< 1,8 m) <u>Openbare weg:</u> bevredigende staat, breedte > 18 m, dubbele rijrichting van het verkeer <u>Maximum snelheid:</u> 50 km/u, <u>effectieve snelheid:</u> > 50 km/u <u>Stedelijke samenstelling:</u> / <u>Parkeren:</u> langs de rand van het trottoir, aan beide kanten (geringe vraag), parkeren vrachtwagens <u>Andere:</u> /	► markering voor een fietspad ligt ter studie bij het BUV ► geen grote ingreep noodzakelijk ► coördinatie met Zaventem noodzakelijk

De wegen voor plaatselijke aanvoer komen onder het gezag van het richtplan voor zones 30 en woonerven. Daarom dient men beroep te doen op punt 3.1.8. Enkele bijzonderheden verdienen vermelding.

In het geval van de Picardiëstraat moeten de besluiten tot het omleggen in zone 30 afgestemd worden op de toekomstige doorgang van bus 59. De optie van het uit de as brengen van de rijweg kan aangehouden worden, maar de bushaltes moeten er ingepast worden en de opties voor het draaien van de bussen moeten er ook gecontroleerd worden om ervoor te zorgen dat ze met voldoende gemak voorbij kunnen rijden.

De MIVB is ingegaan op het verzoek van de Gemeente in verband met bus 45 door met lijn 59 een doorkomst aan te bieden via de Picardiëstraat in plaats van door de Stroobantsstraat. De vraag heeft betrekking op een betere bereikbaarheid van de wijk, met name voor PBM's, die zo de Gastendelle niet te voet op hoeven te gaan. De bewoners van de straat bestrijden de doorkomst van de bus, en deze oplossing is niet weerhouden. Een andere oplossing moet gezocht worden voor de bediening.



3.1.7 Verkeersplan

3.1.7.1 Stedelijke context

De stadsstructuur van Evere laat aanzienlijke verschillen in morfologie zien al naargelang men zich in Laag Evere, de wijk Astrid / Oudstrijders of die van de Leuvense Steenweg bevindt.

In dit geval kan men optekenen dat het volledige deel van Evere dat ligt ten zuiden van NMBS-lijn 26 beheerst wordt door een geplande stadsontwikkeling, waarbinnen het verkeer een door de stadsontwikkeling en de ruimtelijke organisatie ervan voorbestemd patroon volgt.

In deze context vermelden we:

- + de Tuinbouwgaarde
- + de Astridwijk
- + het stadsdeel Artemis
- + de wijk Home Familial Bruxellois
- + de wijk Ieder zijn Huis (hoog-)
- + de Germinalwijk

Deze wijken zijn met elkaar verbonden door een netwerk van betrekkelijk belangrijke lanen en steenwegen (Genèvestraat, Oudstrijderslaan, Henri Dunantlaan, Optimismelaan, Bordetlaan, Houtweg, Léon Grosjeanlaan, Leuvense Steenweg) waar « verkeers- »ingrepen zoals het afsluiten ervan of het aanleggen als eenrichtingverkeerstraat als gevolg van de hiërarchie ervan weinig realistisch of zelfs helemaal niet te overwegen zijn.

In de wijk Paduwa – Kolonel Bourg werden er al maatregelen getroffen voor het aanleggen van het verkeer in lussen (ook al vereisen die wellicht enige bijwerking).

Verder in **hoog Evere** bestaan er maar weinig mogelijkheden om nieuwe vereisten door te voeren binnen de hierboven opgenoemde stadsensembles.

In heel **laag Evere**, dat een veel traditionelere wegenstructuur heeft, ligt die situatie anders. Het netwerk telt echter maar betrekkelijk weinig grote doorlopende trajecten Noord-Zuid of Oost-West. De doorlopende trajecten die bestaan komen overeen met al als interwijkenwegen of wijkverzamelwegen gekwalificeerde wegen, waarover een dienst van het openbaar vervoer loopt.

Het blijft mogelijk verder te gaan dan de thans al doorgevoerde maatregelen (Winkelhaakstraat, Van Cutsemstraat, Sint-Vincentiusstraat, Desmethstraat, Matheussensstraat bij voorbeeld). Maar er mogen geen uitzonderlijke voordelen verwacht worden van nieuwe maatregelen betreffende het in één richting leggen. Het is in het bijzonder zaak goed de ongemakken te meten die samenhangen met de soms geringere toegankelijkheid voor de omwonenden (in deze fase van de studie verwachte analyse), het risico op zich sneller voortbewegend verkeer door het verdwijnen van de risico's andere voertuigen te kruisen, de eventuele extra beperkingen voor bussen of tram, voordat de hieronder aangegeven voorstellen, die beschouwd moeten worden als een oriëntatiedocument, officieel doorgevoerd worden.

De bijlage 7.3 en overzichtskaart 3.1.7 laten de huidige verkeersrichtingen zien en verder een overpeinzing over de mogelijke en voorgestelde wijzigingen. De doelstellingen hiervan luiden als volgt:

- beschermen van de stadskernen tegen **doorgaand en/of vluchtverkeer** dat vaak nefast is voor de levenskwaliteit voor de bewoners.
- beperken van het verkeer op bepaalde **weggedeelten die te smal zijn** om er voertuigen doorheen te laten rijden en dan tegelijkertijd te zorgen voor optimale veiligheid voor de zachte vervoerswijzen.

3.1.7.2 Interventiecontext

Het plan voor de ingebruikneming van zones 30 voorziet al talrijke ingrepen die in staat zijn het Sluipverkeer te ontmoedigen. Men moet de maatregelen van het « verkeers- » type bestuderen en daarbij rekening houden met de projecten ter zake.⁸

Ter herinnering, de in fase 1 opgestelde diagnose liet Sluipverkeer zien op de volgende wegen:

Tabel 1 - Hiërarchie van de wegen in het GewOP en doorgaand verkeer

Weg	Hiërarchie in het GewOP	Geconstateerde doorvoer
Haachtse Steenweg	Interwijkenweg	Gewestelijk
Stroobants- / Vandenhovenstraat	Interwijkenweg	Gewestelijk
H. Dunantlaan (tussen Optimisme- en Cicerolaan)	Interwijkenweg	Gewestelijk
Optimismelaan	Wijkverzamelweg	Gewestelijk
Grosjeanlaan	Wijkverzamelweg	Gewestelijk
Vliegpleinstraat	Niet opgenomen (locale weg)	Naar buurgemeenten
Franz Guillaumelaan	Niet opgenomen (locale weg)	Naar buurgemeenten

Het betreft hier bijna uitsluitend wegen met de status van wijkverzamelweg of interwijkenweg, waarop het verkeer niet mag worden gehinderd. Op de plaatselijke wegen werden slechts weinig trajecten met Sluipverkeer opgetekend.

Vanuit deze inventaris werden aanvragen waarin een mogelijke inrichting als eenrichtingsstraat ter sprake kwam door de inwoners ingediend in verband met Sluipverkeer in de G. Van Leeuwstraat.

Ingrepen die leiden tot eenrichtingsverkeer of afsluitingen hebben altijd een effect op de bereikbaarheid van de wijk en brengen noodzakelijkerwijs verschuivingen van verkeer met zich mee naar andere wegen. Die impact kan aanzienlijk zijn en qua omvang de problemen overtreffen die men wenste op te lossen.

Dankzij de positieve effecten van het plan zones 30 op het gebied van het ontmoedigen van het verkeer kunnen de voorstellen voor nieuwe eenrichtingverkeerstraten of voor het afsluiten van straten beperkt worden.

Wegens de elementen betreffende geografische context en de diverse al jaren lang lopende inrichtingsoperaties in Evere **wordt er in het GemMP een 'stap-voor-stap' aanpak geadviseerd**, in plaats van een algemeen doorgevoerd plan van afsluitingen en eenrichtingverkeerstraten, dat niet goed zou aansluiten bij de andere acties.

3.1.7.3 Procedure

In het GemMP wordt de volgende procedure voorgesteld voor het doorvoeren van ingrepen van dit type, en wel per wijk:

- ▶ Bevestiging van de vastgestelde problemen (zie hierna en in bijlage 7.3 voor een vooruitlopende lijst)
- ▶ Gedetailleerde formulering van de te halen doelstellingen voor elke wijk afzonderlijk
- ▶ Tellingen (kwantitatief en/of oorsprong/bestemming)
- ▶ Interventievoorstel
- ▶ Overleg met de inwoners en de actoren
- ▶ Test-doorvoering
- ▶ Tellingen en evaluatie met inwoners en actoren

⁸ De verklarende tekst en een kort overzicht van de kaart zones 30 zijn te vinden onder punt 3.1.8

- Definitieve doorvoering na inpassen van de op- en aanmerkingen

De Gemeente Evere zal de gebruikelijke inspraak bevorderende werkwijze en communicatieprocedure (folders huis aan huis, wijkbijeenkomsten, enz.) toepassen.

3.1.7.4 Geplande interventieplaatsen

VERKEERSSTROMEN IN VERBAND MET DE HAACHTSE STEENWEG, DE STUCKENSSTRAAT EN DE AANGRENZENDE WIJKEN:

- **Wijk Van Leeuw – Vliegplein – St-Vincentius – Fonson – Parijs:** de aanpak in deze straten vereist gecoördineerd optreden, en dat biedt actiepistes die zorgvuldig geëvalueerd moeten worden in het kader van tests op natuurlijke grootte volgens de procedure hierboven. De goede integratie van de gewestelijke fietsroute 12A is mede afhankelijk van de weerhouden oplossing.
- **Pepermansstraat:** te snel verkeer, lijkt samen te hangen met sluikstromen tussen Haacht en Stuckens / Van Hamme: het invoeren van eenrichtingsverkeer blijft een te overwegen actiepiste, maar er zullen cruciale keuzen gemaakt moeten worden tussen de voor- en nadelen (verschuiven van het verkeer, beperkingen voor de buurtbewoners, noodzaak van bereikbaarheid voor het Vredeplein, de Aula Toots, het cultureel centrum,...). Beroep op extra snelheidsvertragende voorzieningen vormt ongetwijfeld de beste oplossing (de snelheidsbreker ter hoogte van de Van Neromstraat verhogen of ander voorstel). Men kan de plaatselijke parkeervraag benutten om een “natuurlijke” bezetting van de weg te creëren met het oog op versmalling van de visuele en berijdbare breedtes.
- **Picardiëwijk:** deze wijk lijkt betrekkelijk « ondoorlaatbaar » als gevolg van het geringe aantal toegankelijke wegen voor Noord-Zuid lopend verkeer. Er moet rekening worden gehouden met de voorstellen voor het omleggen in zone 30 van de Verdonck- en de Picardiëstraat. Zie ook de gevolgen in verband met de doorkomst van bus 59 door de Picardiëstraat, cf. 3.1.6.1 De inleidende analyse maakt het niet mogelijk enige ingreep aan te bevelen.
- **Wijk Norga – Sohie - Goede Herder – St-Vincentius:** idem.

ANDERE IN LAAG EVERE TE OVERWEGEN INGEPEN

- **Wijk De Brandt en Mosselmans en Van Ruusbroeckwijk:** weinig sluipverkeer, maar op hoge snelheid. Zie in bijlage 7.3.

IN HOOG EVERE TE OVERWEGEN INGEPEN

- **Franz Guillaumelaan:** ingreep te bestuderen in de context van de lopende stadsontwikkeling. De afsluiting van een van de gedeelten van de laan biedt interessante vooruitzichten. Het verkeer zou zich zonder enige twijfel voornamelijk verplaatsen naar de Dunantlaan en de Leuvense Steenweg in tweede instantie tijdens kalme periodes.
- **Wijk Paduwa – Maquis – Verriest – Kol. Bourg:** de thans bestaande maatregelen lijken toereikend, er worden suggesties gedaan in bijlage 7.3. De inleidende analyse maakt het niet mogelijk enige ingreep aan te bevelen.
- **Wijk Home Familial Bruxellois (Brussels Familie Home) – Gelukzaligheid, Wijk Germinal – Van Gogh – Permeke, Wijk Astrid – Tuinbouw - Wijk Ieder Zijn Huis hoog:** De inleidende analyse leidt niet tot aanbeveling van enige ingreep. Zie bijlage 7.3.

3.1.8 Doorvoering van plan zone 30

Het richtplan voor de zones 30, woonerven en voetgangerszones⁹ is een van de essentiële instrumenten waarmee het verkeer in de wijken geregeld kan worden via inrichtingsoperaties die er onder andere naar streven de snelheid terug te dringen. De gemeente moet er voor zorgen dit plan zonder onderbrekingen door te voeren volgens de volgorde aan prioriteiten die erin wordt vermeld.

De keuze van de zones werd gemaakt volgens de volgende criteria:

- ▶ behoud van de snelheid van 50 km/u op de assen van gewestelijk belang;
- ▶ in principe behoud van de snelheid van 50 km/u op de assen die worden aangedaan door het openbaar vervoer en/of interwijkenwegen, maar opname als zone 30 km/u te overwegen over beperkte trajecten;
- ▶ behoud van alle bestaande zones 30;
- ▶ behoud van alle bestaande woonerven;
- ▶ klassering van alle andere gemeentelijke wegen als zone 30, om aldus zo uitgestrekt en homogeen mogelijke kalmtegebieden te vormen;
- ▶ tot een minimum terugdringen van het aantal « overgangspoorten van 50/30 », bij voorbeeld door kruispunten of pleinen op te nemen binnen het terrein van een zone 30.

Er werden afwijkingen op / aanpassingen aan deze principes gemaakt, in het bijzonder naar aanleiding van de overlegbijeenkomsten, om aldus uit te komen bij de verschillende in het plan Zone 30 bestaande voorstellen.

De hiërarchie bij de doorvoering van dit plan, waarvan het geschatte totaalbedrag van de investering in de orde van grootte van 7,7 miljoen euro ligt (zonder inrichtingsoperaties die afhangen van andere projecten) werd vastgesteld volgens de volgende criteria:

- ▶ Prioriteit 1: naaste omgeving van gemeenschappelijke voorzieningen + conflictlocaties
- ▶ Prioriteit 2: ingangs-/uitgangswegen van de tot zone 30 omgelegde wijken
- ▶ Prioriteit 3: binnenkant van de in zone 30 omgelegde wijken
- ▶ Prioriteit 4: werkzaamheden die ressorteren onder andere delen dan het Plan Zone 30 (gewest...), bij voorbeeld de werkzaamheden aan de Haachtse Steenweg, die in de afwerkingfase verkeren.

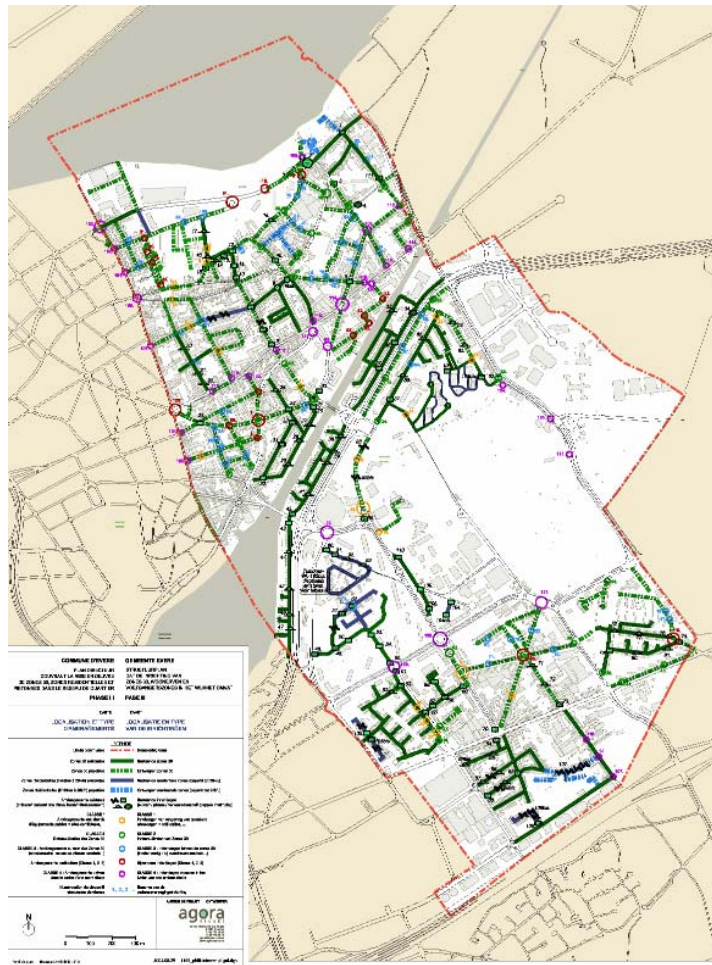
Voor een goed begrip, herhalen wij dat het zone 30 plan niet alleen een hogere veiligheidsgraad als gevolg van de gematigde snelheid beoogd, maar ook een algemene verkeerskalmering. Deze kalmering heeft tot effect:

- ▶ Een rustiger en bedaard verkeersgedrag, met minder vervuiling en een daling van de geluid- en trillinghinder¹⁰;
- ▶ Een veiliger, aangenamer en gezelliger leefkader, dat weer tot lopen en fietsen aanzet;
- ▶ Een verlaging van de congestie, gezien de impact op de effectieve capaciteit van de wegen minimaal is, maar het ontmoedigingseffect van autoverkeer op korte afstanden reëel is.

⁹ Voor een volledig beeld van het plan Zones 30, cf. *Richtplan met betrekking tot de doorvoering van zones 30, residentiële zones en voetgangerszones in het wijknetwerk*, Fase 1 t/m 4, Gemeente Evere / Agora, januari 2005, 50 p.

¹⁰ Men kan er eveneens aan herinneren dat de gemiddelde snelheid van autoverkeer binnen de stad rond de 12 tot 18 km/u ligt, en dat de totstandkoming van 30 km/u zones niet tot een grote groei van de trajectduur leidt. Een nadelige milieubalans, gevolg aan de verwachting van een daaruit voortvloeiend langduriger gebruik van de motorvoertuigen is daarom geen aantoonbare realiteit.

Bovendien, overal waar woonerven van toepassing kunnen zijn, veranderen zij de facto de openbare ruimte in speel- en verblijfsruimte met voorrang voor de voetganger, terwijl zij wel degelijk voor lokale ontsluiting en voor parkeren toegankelijk blijven. Zij moeten aldus zo breed mogelijk toegepast worden.

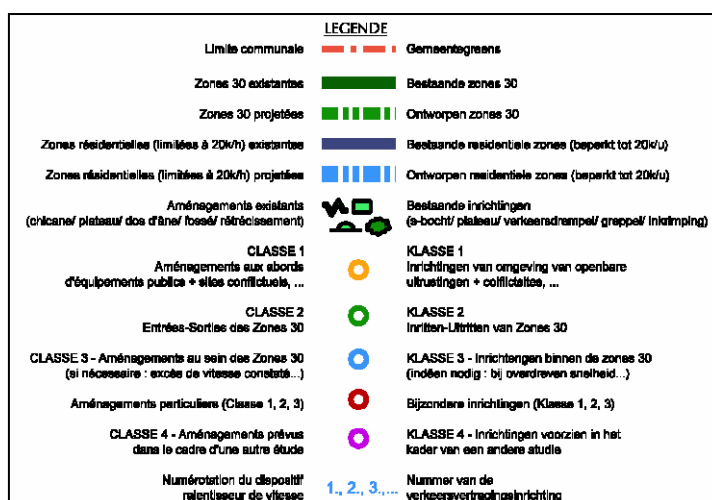


We noteren dat dit plan vrijwillig een in de tijd tamelijk uitgestrekte indeling in fasen van ingrepen voorlegt en dat er expliciet gepland is slechts in te grijpen in voorzieningen van prioriteit 3 als de behoeften hieraan zich werkelijk doen voelen. Als het effect van de voorzieningen voor toegangs- en uitgangswegen (prioriteit 2) toereikend wordt geacht en er een positieve evolutie in de mentaliteit van de automobilisten uit voortkomt, dan kan er van de aanleg van minstens een deel van de voorzieningen van prioriteit 3 afgezien worden.

Het reglementaire kader is doelbewust door de federale overheid versoepeld, juist met het oog op het voorkomen dat technische en wettelijke voorwaarden en rem vormen op de totstandkoming van deze zones. Snelheidremmende inrichtingen zijn een wenselijke begeleidende maatregel, maar zij vormen niet langer een noodzakelijke voorwaarde voor de aanleg.

De MIVB en de nooddiensten zullen systematisch bij het overleg betrokken worden voor interventies waarbij hun routes betrokken zijn, teneinde de naleving van de normen op te volgen en eventuele negatieve effecten te bestrijden.

Het richtplan zones 30 is te beschouwen als een geïntegreerd deel van het GemMP, waarvan het een volwaardig hoofdstuk vormt.



3.1.9 Regeling van de verkeerslichten

Op het grondgebied van Evere komen de meeste verkeerslichten onder gewestelijk beheer:

- ▶ Haachtse Steenweg
 - Kruispunt Vandevelde # Linde
 - Kruispunt Parijs # Conscience
 - Kruispunt Bordet # Houtweg
 - Verkeerslichtproject bij de oversteek Bauwens # Van Leeuw (bescherming van de fietsoversteekplaats van GFR12A + 2 voetgangersoversteekplaatsen)
- ▶ Leopold III-laan
 - Kruispunt Bordet
 - Kruispunt Sportcentrum / Gemeentehuis
 - Kruispunt Vrijetijd # De Boeck
- ▶ Leuvense Steenweg
 - Kruispunt Genève # Georgin
 - Kruispunt Optimisme # Grosjean
 - De Paduwaplein
 - Kruispunt Gemeenschappen # Cicero
 - Kruispunt Tol # Galg (grondgebied van St-Lambrechts-Woluwe)
- ▶ Bordetlaan
 - Kruispunt Everestraat
- ▶ Cicerolaan
 - Voetgangersoversteekplaats op verzoek aan de kant van de Guillaumelaan
- ▶ Consciencelaan
 - Kruispunt Kurthstraat # Van Ruusbroeck

Op de gemeentelijke wegen kunnen aangeduid worden

- Kruispunt Linde # Van Hamme # Helmet (op de grens met Schaarbeek)
- Voetgangersoversteekplaats op verzoek Stroobantsstraat, bij de nadering van het Sint-Vincentiusplein
- Voetgangersoversteekplaats voor de Auroraschool aan de Oudstrijderslaan: het betreft hier een voorziening van portieken met knipperlichten die het signaal voor het oversteken van voetgangers herhalen.

Het beheer van de regeling geeft geen aanleiding tot opmerkingen of aanbevelingen. Wij verwijzen evenwel naar het algemene verzoek om afstandsbediening van de verkeerslichten door het openbaar vervoer cf. 3.3.4.

Het instrument voor het regelen van de verkeerslichten mag echter niet onderschat worden, want daarmee kunnen de in iedere richting toegestane capaciteiten en zelfs de richtinggebonden bewegingen tot in de puntjes afgesteld worden. De gemeente Evere dringt er bij het BHG op aan om de regeling dusdanig tot stand te brengen dat:

- ▶ De woonwijken beschermd en het gebruik van de wegen van hogere hiërarchie optimaal benut worden
- ▶ Bijgedragen wordt aan het naleven van de snelheidsbeperkingen, door toepassing van groene golven, verkeerslichten die op rood springen bij het constateren van overschrijding van de snelheidsbeperking, enz.

Notities

3.1.10 Inrichtingsvoorstellen

De hieronder gepresenteerde inrichtingsvoorstellen (zie ook kaart 3.1.10) hebben tot doel:

- ▶ Beter beheer van het verkeer door Sluipverkeer tegen te gaan
- ▶ Verbetering van de veiligheid en het comfort voor de al dan niet gemotoriseerde weggebruikers, door het verbeteren van de in fase 1 "Diagnose" van dit GemMP opgetekende conflictzones
- ▶ Vermindering van het barrière-effect van de snelle assen
- ▶ Integratie in de openbare ruimte van de projecten voor het openbaar vervoer
- ▶ Verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimten

De inrichtingsoperaties die vallen onder het plan Zones 30 worden hier niet vermeld.

De voorgestelde plaatsen voor inrichtingsoperaties luiden als volgt:

1. Leopold III-laan
2. Kruispunt Houtweg / Vandenhoven / Verdun / Tweedekker
3. Kruispunt Houtweg / Bordet / Haacht / Van Cutsem
4. Kruispunt Leopold III / Bordet
5. Kruispunt Leopold III / Permeke / Oudstrijders / Olympiaden / Provence / Languedoc / Van Gogh
6. Kruispunt Leopold III / De Boeck / Vrijetijd / Pentatlon / Olympiaden / Oase / Provence
7. Kruispunt Vrijetijd / Genève
8. Kruispunt Vrijetijd / Oudstrijders
9. Kruispunt Genève / Pentatlon / Friuli (Astridwijk)
10. Leuvense Steenweg
11. Kruispunt Leuven / Gemeenschappen / Cicero
12. Kruispunt Leuven / Twee Huizen / De Lombaerde
13. Kruispunt Franz Guillaume / Twee Huizen / Kerkhof van Brussel
14. Kruispunt Oudstrijders / P. Dupont
15. Stroobantsstraat (gedeelte Carli – St-Vincentius)
16. Kruispunt Stroobants / Picardië

De keuze van de voorstellen hierboven werd onder meer bepaald aan de hand van de volgende overwegingen

- ▶ Kruispunten omschreven in het GemVPP waarvoor de beschreven inrichting nog niet werd uitgevoerd (met eventueel up to date brengen van de interventievoorstellen)
- ▶ Belangrijke conflictpunten en/of levensassen in Evere
- ▶ Als zodanig erkende knelpunten.

3.1.10.1 Leopold III-laan

- Actoren** ► BHG (BUV) (beheervoerder) + MIVB + Evere + Schaarbeek
- Probleemstelling** ► As met snel verkeer die een breuk teweegbrengt
- Project voor het leggen van tramspooren op de middenberm om in 2007 door te lopen tot naar het depot in Haren
- Geluidsstudie, waarbij een herprofilering + maatregelen tegen geluidsoverlast worden voorgesteld
- Aan te leggen stadspoort (kruispunt Bordet) + behoud van het « stedelijke » kader daarna, impact van de « NATO » tunnel in goede banen te leiden.

Foto's



Aanbevolen oplossing

- Herkwalificeren van de Leopold III-laan als stadsboulevard door middel van inrichtingsoperaties
- beperken van de snelheid tot 50 km/u
- toepassen van een groene golf tegen 50 km/u
- behoud van een symmetrisch en monumentaal profiel
- mogelijkheid de snelheid op de kruispunten te breken door het aanbrengen van schuin liggende voorzieningen en rotondes
- behoud van een regeling met verkeerslichten om de gerichte verkeersbewegingen onder controle te houden
- behoud van het plaatselijke karakter van de parallelwegen van de laan, in het bijzonder de Languedocwandelwegen, Provencewandelwegen, Oasebinnehof, Van Goghlaan

Aanbevolen middelen	▶ Tramspooren / busbanen in het midden ▶ Vermindering van het aantal en de breedte van de rijstroken ▶ Aanleg van afgescheiden fietspaden, of verkeer in beide richtingen op de parallelwegen in zones 30 ▶ Aanleg van beschermde oversteekplaatsen met centrale vluchtheuvels ▶ Aanleg van loop/fietsbruggen buiten de kruispunten ▶ Regeling van het verkeer met verkeerslichten
Schets	▶
Geschatte kosten	▶ +/- 9,5 M EUR, buiten installatie tramsporen en technische uitrusting (verlichting, verkeerslichten), waaronder ❑ 4,8 M EUR voor de centrale weg indien volledige heraanleg (uitsluitend grondgebied van Evere) ❑ 2,4 M EUR voor de kruispunten (Bordet, Sportcentrum, Vrijetijd) ❑ 2,3 M EUR voor de volledige heraanleg van de parallelwegen (Raket, Bourget, Van Gogh, Olympiaden, Pentation) ▶ begroting voor de installatie van de tram en de technische uitrusting (verlichting, verkeerslichten) nog te bepalen
Opmerkingen	▶ Te veel onzekerheden in verband met dit project om een concreet voorstel te kunnen voorleggen dat alle aspecten omvat

3.1.10.2 Kruispunt Houtweg / Vandenhoven / Verdun / Tweedekker

- Actoren** ► BHG (BUV) (beheervoerder) + MIVB + Evere + Brussel (Haren)
- Probleemstelling** ► Weg met slecht omschreven status (definitieve beëindiging in T-vorm ter hoogte van Verdun/Vandenhoven, of te verlengen)
- Weinig heldere kruising met Tweedekker bij de aansluiting met de eigen bedding van de tram
- Impact van de aansluiting met de nieuwe weg vanaf Haren in te plannen.

Photos



- Aanbevolen oplossing** ► Rondpunt of snelheidsbeperkend kruispunt met voet- en fietsoversteeken tegenover de Tweedekkerstraat, aan de kant van Haren
- Integratie van de fietsers zowel op de Houtweg als voor de oversteek ervan (aan te leggen voorziening tussen Tweedekkers en Haacht)
- Aanbevolen middelen** ► Kruispunt Vandenhoven – Verdun:
- ❑ Behandeling van de aansluitingswegen Vandenhoven (en Verdun?) als toegangsweg tot zone 30 die voorrang moeten verlenen en effect van wijkpoort;
 - ❑ Hetzij als T-vormig kruispunt zoals in de huidige situatie
 - ❑ Hetzij als rotonde.
- Kruispunt met Tweedekker:
- ❑ Ter hoogte van de bocht van tramlijn 55, afsluiting van de toegang van en naar Tweedekker (Evere) en van de oversteekmogelijkheid van de Houtweg op deze plaats;
 - ❑ Verplaatsing van de voet- en fietsoversteeken naar het kruispunt met Tweedekker (Haren), beschermd door een rotonde en eventueel door voetgangers en fietsers bediende verkeerslichten;
 - ❑ Alternatief 1: snelheidvertragende rotonde met oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers aan beide zijden van de rotonde met afscheidende en wachtvluchtheuvel in het midden van de toegangswegen. De zijwegen moeten hun ondergeschikte rol laten zien ten aanzien van de Houtweg (afmetingen van de opritten, poorteffect tot stand te brengen / te versterken);
 - ❑ Alternatief 2: T-vormig kruispunt met beschermde oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers (GewFR 12A), eventueel met door de voetgangers en fietsers bediende verkeerslichten voor de oversteek van de Houtweg.
- Wegdeel tussen de tweekruispunten:
- ❑ Versmalling tot een rijbaan per richting;
 - ❑ Visuele versmalling door beplanting van bomenrijen;
 - ❑ Toevoeging van een D7/D9 of op de weg gemarkeerd fietspad
 - ❑ Behandeling van de Houtweg als stadslaan / boulevard, met voorrangsricting 50 km/u;
- Opmerkingen** ► Het is moeilijk relevante ingrepen te bepalen bij ontbreken van zekerheid ten aanzien van de twee wegen die het netwerk op deze plek eventueel zullen komen aanvullen.

Schets



Geschatte kosten ► 500.000 tot 800.000 EUR al naargelang de omvang van de ingreep, en zonder wijziging van de tramsporen

3.1.10.3 Kruispunt Houtweg / Bordet / Haacht / Van Cutsem

Actoren BHG (BUV) (beheervoerder) + MIVB + Evere + Brussel (Haren)

- Probleemstelling
- Verkeersopstoppingen
 - Verkeersveiligheid
 - Doorkomst van het OV (bus en tram)
 - Grote materiële beperkingen (spoorwegbrug onder het kruispunt, toegangsweg naar het depot van de MIVB, eigen bedding MIVB)
 - Recente inrichting van de Haachtse Steenweg
 - Rijwielverbinding gewenst tussen Bordet – Houtweg en Haacht GFR 12A via halte NMBS Bordet

Foto's



Aanbevolen oplossing

- Geen ingreep zonder verbinding met de inrichting van het kruispunt Bordet – Leopold III

Aanbevolen middelen

- Verbreding van de grondomvang van het kruispunt aan de oostkant
- Reorganisatie van mogelijkheden om links af te slaan
- Behoud en uitbreiding van de bus- en tramgangen

Schets

- Zie 3.1.10.4

Geschatte kosten

- 200.000 tot 300.000 EUR, maar ongetwijfeld op te nemen in een gezamenlijke ingreep met het kruispunt Bordet # Leopold III met het oog op het tot stand brengen van een samenhangend geheel.

Opmerkingen

- Een ingreep enkel op dit kruispunt zonder gelijktijdige fundamentele wijziging van het kruispunt Bordet # Leopold III zou slechts weinig zin hebben

3.1.10.4 Kruispunt Leopold III / Bordet

- | | |
|------------------|---|
| Actoren | ► BHG (BUV) (beheervoerder) + MIVB + Evere |
| Probleemstelling | <ul style="list-style-type: none"> ► Bijzonder complexe omgeving, met een zeer hoge verkeersdrukte, en talrijke kruisende verkeersbewegingen ► Ingreep die ongetwijfeld geïntegreerd moet worden met een gezamenlijke inrichting van het kruispunt Haacht – Houtweg - Bordet ► beheer van de verkeerslichten biedt mogelijk ruimte voor verbetering ► aan de verkeerswegen gegeven ruimten zijn te omvangrijk ► bereikbaarheid voor voetgangers matig ► aansluitingen bus / tram / GEN voor verbetering vatbaar ► toegang tot de perrons van het GEN. ► De projecten voor de overgang in tunnelingang voor de NAVO en voor de verlenging van tram 55 zullen herinrichting van dit kruispunt nodig maken. ► Ook al ligt deze zone op het grondgebied van Evere, toch kan het beheer ervan niet anders gezien worden dan in de optiek van een gewestelijke of zelfs federale ingreep (NMBS en GEN). Wij hebben niet de pretentie in het kader van dit gemeentelijk mobiliteitsplan een volledig en definitief antwoord aan te reiken op de aan te bevelen opties. ► Effect van een stadspoort tot stand brengen |

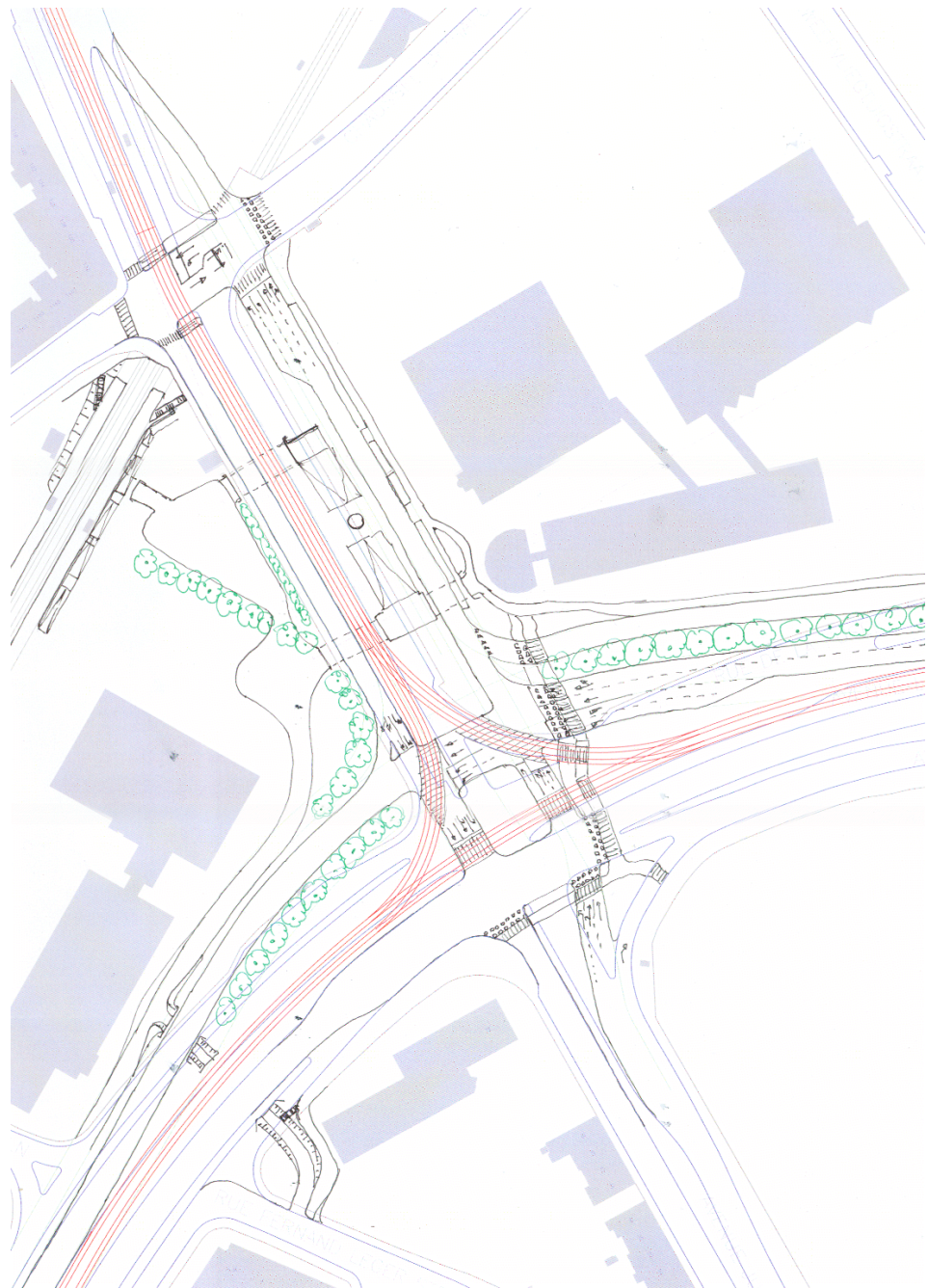
Foto's



- | | |
|----------------------|--|
| Aanbevolen oplossing | <ul style="list-style-type: none"> ► Heraanleg en betere organisatie van de verschillende vormen van verkeer en van de openbare ruimte, installatie van een werkelijk multimodaal OV-station ► Voetgangersoversteekplaatsen te plannen met de best beveiligde middelen mogelijk. Het is noodzakelijk goede betrekkingen tussen voetgangers- en rijwielvoorzieningen aan weerskanten van het kruispunt in stand te houden, en in het bijzonder bij de toegangsweg naar station Bordet en bij de haltes van de MIVB. |
| Aanbevolen middelen | <ul style="list-style-type: none"> ► Inrichting van het type rotonde en op te roepen verkeerslicht: zo is controle op de toegang mogelijk en is het mogelijk de snelheid van de weggebruikers te vertragen die uit de uitgang van de NAVO-tunnel komen |
| Geschatte kosten | <ul style="list-style-type: none"> ► Ingreep onder auspiciën van het Gewest en de federale staat onontbeerlijk ► 500.000 tot 750.000 EUR uitsluitend voor het kruispunt (zonder ingreep aan de naaste omgeving en de parallelwegen, noch ingreep aan het kruispunt Haacht – Houtweg – Bordet) ► van 1,4 tot 2,5 M EUR voor een geïntegreerde ingreep met de uitwegen uit Matisse, Van Gogh, Raket, Bourget en het kruispunt Haacht # Houtweg # Bordet |

Schets

- **Suggestie** betreffende een verbreed kruispunt dat de gerichte bewegingen beter van elkaar gescheiden houdt, met een strakkere krommingstraal richting « ingang van de stad » op de Leopold III-laan, die het effect van ingangspoort markeert.
- De vereiste ruimte moet op de aangrenzende percelen verhaald worden.
- De centrale esplanade tussen Leopold III en Haacht kan voorzien worden van een uitwisselingsplatform voor bus/tram (nog te ontwikkelen).
- Achteruit leggen van de rijweg Bordet => Houtweg naar het oosten biedt de mogelijkheid de aansluitingswegen van de tram uit mogelijk verstopte zones te halen en de aanschuifstroken voor het links afslaand verkeer te verruimen.
- De fasen van de verkeerslichten zijn gemakkelijker scheidbaar voor de gerichte bewegingen, er kan dus door de regeling een grotere controle worden uitgeoefend op de capaciteit in elke richting.
- Het voetgangersverkeer kan worden verbonden met het NMBS / GEN-station Bordet, er zijn oplossingen voor doorkomst boven de grond of ondergrondse doorgangen voor voetgangers en fietsers te overwegen, met name voor een goede verbinding Germinal – Matisse – station Bordet.



Opmerkingen

- Betrokkenheid van de Stad Brussel als het kruispunt Haacht # Houtweg # Bordet opgenomen wordt

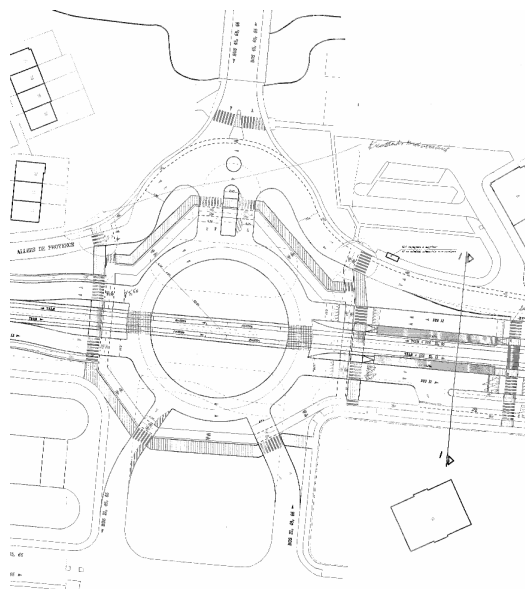
3.1.10.5 Kruispunt Leopold III / Permeke / Oudstrijders / Olympiaden / Provence / Languedoc / Van Gogh

- Actoren** ► BHG (BUV) (beheervoerder) + MIVB + Evere
- Probleemstelling** ► Omvang van de aan de verkeerswegen gegeven ruimtes is te groot, voetgangersoversteekplaatsen zijn matig, problemen qua leesbaarheid van de ruimte.
- Doorkomst van de PBM-lus (beveiligd voetgangersnetwerk van de gemeente) en van de GemFR St-Vincentius ↔ Paduwa

Foto's



- Aanbevolen oplossing** ► Behoud van met verkeerslichten beschermde oversteekplaatsen
- verbetering van de fasen van de verkeerslichten indien nodig
- tot stand brengen van speciale verbindingroutes voor fietsers om hen over het kruispunt heen te leiden vanaf het sportcentrum tot aan square Hoedemaekers en vice versa.
- Aanbevolen middelen** ► Inrichting van een fietsersoversteekplaats aan weerszijden van het kruispunt, bij voorbeeld door middel van verbreding van de voetgangersoversteekplaatsen aan de Leopold III-laan, met gecombineerde pistes van het type "D9".
- Integratie van het beveiligde voetgangersnetwerk van de gemeente, bij voorkeur op het niveau van de straat voor het geheel van de oversteekpunten
- Goed doen uitkomen van de urbaniteit van de omgeving aan de hand van architectonische middelen
- Suggestie van rotonde of schuine ligging van de rijwegen (om de rechtlijnigheid en de gebezigde snelheden te breken) te beheren met verkeerslichten (om de controle over de verkeersstromen te behouden en om te zorgen voor de veiligheid van trams en oversteekpunten)
- Plateaus bij het naderen van de oversteekpunten naar de tramhaltes (als de tram op de middenberm rijdt)
- Schets** ► Te veel punten van onzekerheid bij dit project om een concreet voorstel te kunnen doen, cf. schets MIVB bij wijze van voorbeeld



- Geschatte kosten** ► 1,3 M EUR als het kruispunt in zijn geheel ingericht moet worden, zonder installatie van tramsporen (hetzij +/- 14% van de totale te overwegen ingreep aan de Leopold III-laan, de kruispunten en parallelwegen ervan)

Opmerkingen

3.1.10.6 Kruispunt Leopold III / De Boeck / Vrijetijd / Pentatlon / Olympiaden / Oase / Provence

- | | |
|----------------------|---|
| Actoren | ► BHG (BUV) (beheervoerder), MIVB, Evere |
| Probleemstelling | <ul style="list-style-type: none"> ► Zeer uitgestrekt kruispunt, lange en moeilijke, of ontbrekende oversteek voor voetgangers en fietsers ► Toegang en afritten vanaf de parallelwegen van de Leopold III-laan (Pentatlon / Olympiaden) te beveiligen en te organiseren, met name het beheer van eventuele eenrichtingsstraten. ► Rekening houden met de toegang en uitrit van het winkelcentrum « Carrefour » ► Mogelijke integratie van de nieuwe tramlijn en de haltes ervan ► Integratie van Fietsrandweg « B » |
| Aanbevolen oplossing | <ul style="list-style-type: none"> ► Op grond van de vroegere schetsen van het GVPP en het plan van het BUV ► A – Behoud van met verkeerslichten beschermde oversteekpunten, verbeteren van de fasen van de verkeerslichten indien nodig, tot stand brengen van speciale verbindingroutes voor fietsers om hen over het kruispunt heen te leiden vanaf de Kurth- / De Boeckstraat naar de Vrijetijdsaan en vice versa. ► B – Afsluiten van de rechtstreekse toegangsweg tot Olympiaden vanaf Leopold III (rechtsomkeert maken bij het kruispunt Vrijetijd # Genève) ► Op grond van de schets van de MIVB: kruispunt rotonde: te overwegen, maar de regeling van het kruispunt met verkeerslichten blijft onontbeerlijk om de gerichte verkeersstromen onder controle te houden en te zorgen voor de veiligheid van de niet-gemotoriseerde weggebruikers. ► Fietspaden of fietssuggestiestroken op de Vrijetijdsaan |

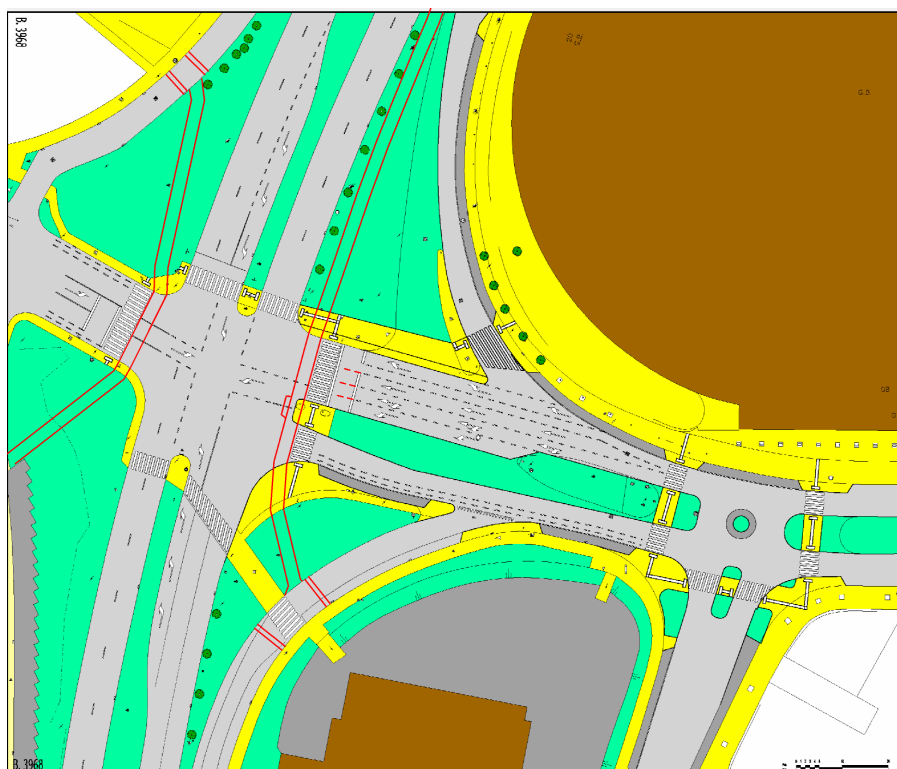
Foto's



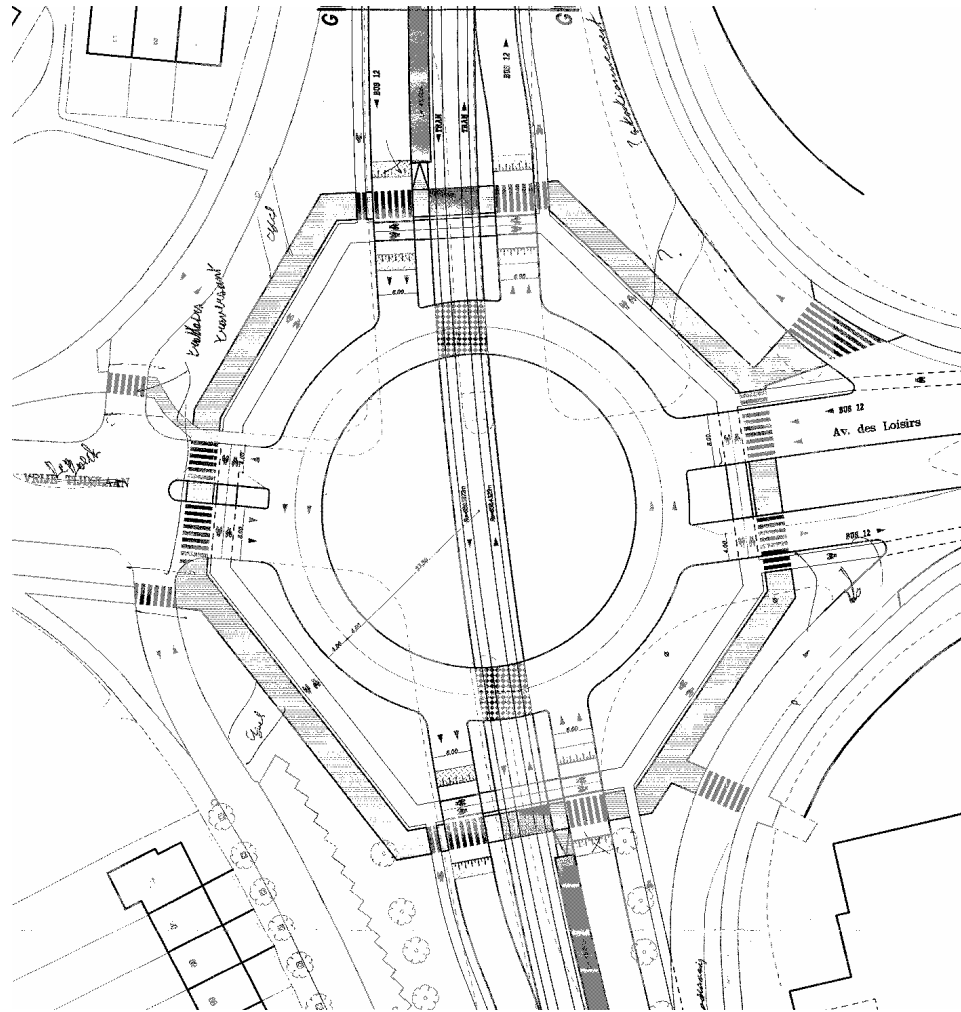
Aanbevolen middelen

- Inrichten van een fietsersoversteekplaats aan weerskanten van het kruispunt.
- Plateaus bij de aansluiting van de fietspaden met de ventwegen
- Verkleining van de krommingstralen tot 8 of 12m als orde van grootte, om aldus de snelheid van de voertuigen in de bocht terug te dringen.

Schets (bron BUV)



Schets
(bron MIVB)



- Geschatte kosten ► 600.000 tot 750.000 EUR zonder installatie van trasporen en uitrusting (verkeerslichten, verlichting)
- Opmerkingen ► Te bestuderen in coördinatie met de ingreep aan Genève / Vrijetijd cf. 3.1.10.7

3.1.10.7 Kruispunt Vrijetijd / Genève

- Actoren ► Evere (beheervoerder), supermarkten, BUV (GFR randweg B)
- Probleemstelling ► Aan verkeerswegen gegeven ruimten van te grote omvang,
 ► oversteekpunten voor voetgangers zijn matig,
 ► ontbreken van gidspunten en herkenningspunten in de verkeersruimte
 ► toegang tot en uitweg uit de Olympiadenlaan geeft aanleiding tot verwarrende situaties
 ► Integratie van Fietsrandweg « B »

Foto's



Aanbevolen oplossing

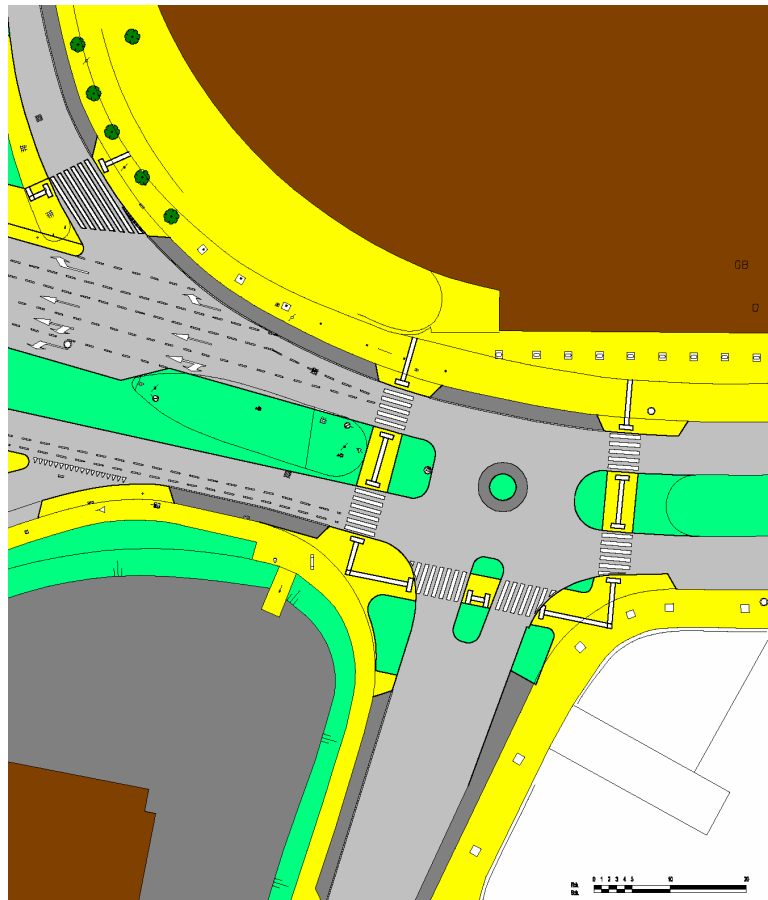
- Kleiner maken van de wegen van het kruispunt Vrijetijd / Genève op grond van plan BUV
 ► Inrichten als rotonde

Aanbevolen middelen

- Algemeen toegepaste vermindering van de wegprofielen van de toegangswegen naar Genève en Oudstrijders
 ► Reductie van de krommingstralen tot 8 of 12m als orde van grootte, om aldus de snelheid van de voertuigen in de bocht terug te dringen.
 ► Plaatsbepaling van de wegverbindingen in functie van optimaal comfort voor de voetgangers op de grote lijnen die het meest in trek zijn (toegangswegen tot supermarkten en gebouwen)
 ► Plaatsbepaling van de bushaltes tegelijkertijd in functie van de nabijheid van de grote ingangen (supermarkten) en ter vergemakkelijking van de verbindingen

Schets

(bron BUV)



Geschatte kosten

- 220.000 tot 280.000 EUR

Opmerkingen

- Te bestuderen in coördinatie met de ingreep aan Genève / Vrijetijd cf. 3.1.10.6 et 3.1.10.8

3.1.10.8 Kruispunt Vrijetijd / Oudstrijders

Acteurs	► Evere (beheerverder + GemFR)
Probleemstelling	► Aan verkeerswegen gegeven ruimten van te grote omvang, slecht omschreven / gelegen fietseroversteekplaatsen, ontbreken van gidspunten en herkenningspunten in de verkeersruimte voor de fietsers. ► Project voor fietspad Sint-Vincentius ↔ Paduwa + zorgen voor verbinding met Randweg B
Foto's	
Aanbevolen oplossing	► Kleiner maken van de wegen van het kruispunt Vrijetijd / Oudstrijders ► Voorrang van rechts te handhaven + inrichtingsoperaties die zorgen voor de veiligheid
Aanbevolen middelen	► Algemeen toegepaste reductie van de wegprofielen van de toegangswegen naar Genève en Oudstrijders tot 2.75m + gemarkeerd fietspad van 1.50m + parkeerhavens van 2.00 tot 2.40m. ► Verkleining van de krommingstralen tot maximaal 8 à 12m, reorganisatie van het kruispunt in functie van deze nieuwe afmetingen. ► Plaatsbepaling van de bushaltes in functie van de nabijheid van de grote ingangen. ► Behoud van het doorlopen van de gemarkeerde fietspaden over het volledige kruispunt heen in noord – zuidelijke richting, waarbij het verkeer dat de Oudstrijderslaan rechtsaf slaand oprijdt en uitrijdt voorrang moet verlenen aan fietsers die hun weg voortzetten zonder van richting te veranderen. ► De mogelijkheden om linksaf te slaan vanaf Oudstrijders naar Vrijetijd zowel voor automobilisten als fietsers goed bepalen en aangeven. ► Mogelijk alternatief: rotonde, gedeeltelijk te plaatsen op de parkeerzone van het sportcentrum, om zo te kunnen zorgen voor een toereikende draaibeweging van de trajecten op de Oudstrijderslaan.
Schets	►
Geschatte kosten	► 800.000 tot 1.000.000 EUR al naargelang de omvang waarmee rekening dient te worden gehouden
Opmerkingen	►

3.1.10.9 Kruispunt Genève / Pentatlon / Friuli (Astridwijk)

Actoren

- Evere en Schaarbeek (beheerders), MIVB

Probleemstelling

- Slecht omschreven verkeersruimten (verschillende in de ruimte aanwezige pogingen tot aansluiting van de Astridwijk), taxistopplaats van te geringe afmetingen, wildparkeren waardoor het in- en uitrijden uit de Astridwijk van tijd tot tijd bemoeilijkt wordt.

Foto's



Aanbevolen oplossing

- Inrichten van de wegen
- Kleiner maken van de wegen en de krommingstralen

Aanbevolen middelen

- Kleiner maken van de voor het verkeer begaanbare gebieden
- Landschappelijke en plantaardige aankleding van de rijwegen
- Schrappen van de overbodige embryonale aansluitingswegen
- Organisatie van de ruimte met integratie van de bushaltes op de weg met uitstekende stoepgedeelten (12 en 21) en van de taxistopplaatsen / parkeergelegenheden
- Verbeteren van de zichtbaarheid van de toegang tot de Astridwijk, bij voorbeeld door het aanbrengen van een (met bussen compatibel) plateau

Schets

Geschatte kosten

- 250 tot 750.000 EUR al naargelang de omvang van de ingreep

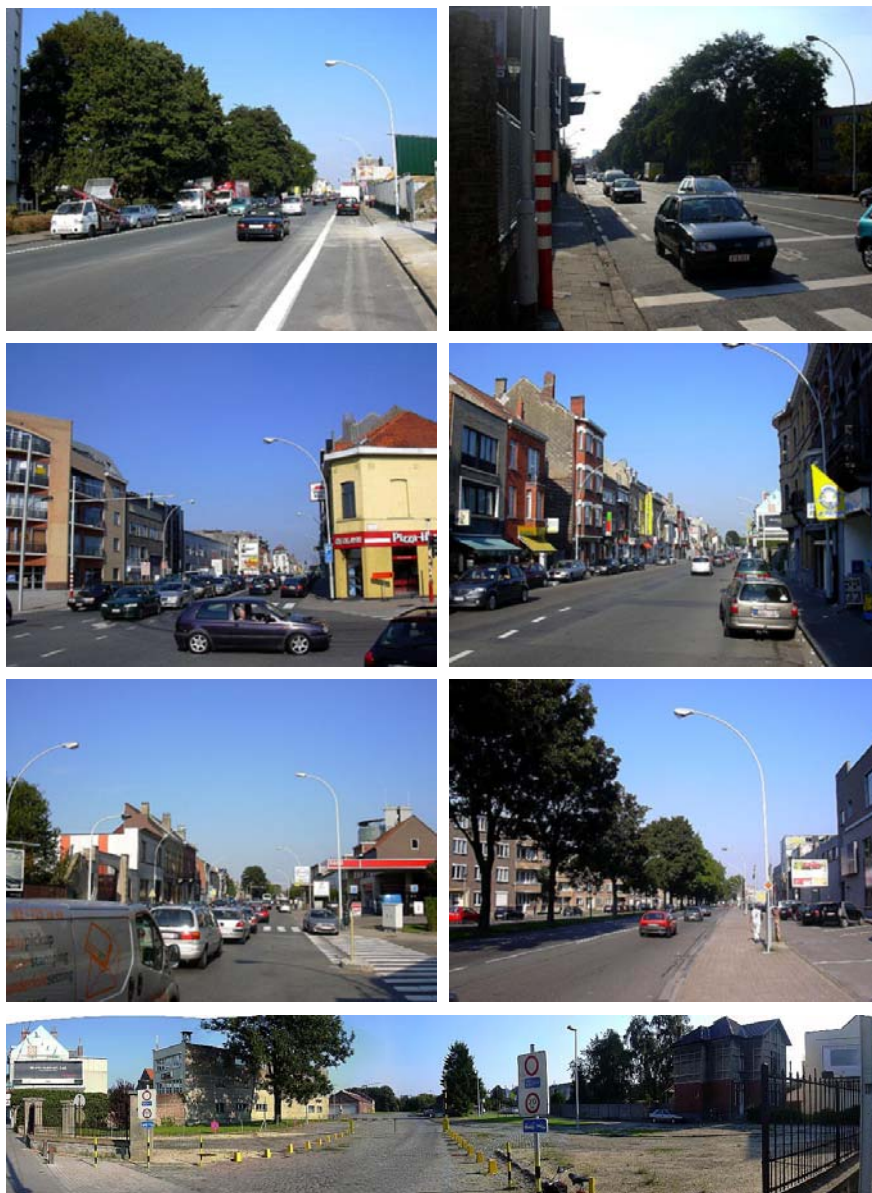
Opmerkingen

- te coördineren met een geïntegreerde inrichtingsoperatie in Schaarbeek

3.1.10.10 Leuvense Steenweg

- Actoren** ► BHG (BUV) (beheervoerder) MIVB, De Lijn, Evere + Schaarbeek + Sint-Lambrechts-Woluwe + Zaventem
- Probleemstelling** ► Mogelijke doorkomst van OV in eigen bedding
► Integratie van voetgangers en fietsers
► Beheer van het parkeren

Foto's



Aanbevolen oplossing

- Volledige herinrichting van de steenweg, waarbij de sassen voor het OV + de zachte verkeersvormen geïntegreerd worden, na inleidende studies en overleg
- Afstandsbediening van de verkeerslichten door het OV

Aanbevolen middelen

- Terugvorderen van de locatie van « de Lijn » om er parkeergelegenheid te scheppen
- Eigen bedding OV in de vorm van een sas bij het naderen van de verkeerslichten, op grond van de studie Leopoldwijk-NAVO-luchthaven (herziene versie zonder integrale eigen bedding)
- Overwegen van beter doorlopende OV-stroken tussen de Gewestgrens en Cicero, en tussen Optimisme en Georgin (en daar voorbij naar Schaarbeek), daar waar de grotere ruimte het toelaat.

Schets

- Te veel punten van onzekerheid ten aanzien van het project om een concreet voorstel te doen

Geschatte kosten

- 2,4 M EUR voor het geheel van de Steenweg op het grondgebied van Evere, met inbegrip van kruispunten

3.1.10.11 Kruispunt Leuven / Gemeenschappen / Cicero

Actoren ► BHG (BUV) (beheervoerder) MIVB, De Lijn, Evere

Probleemstelling ► Groene Wandel/fietsroute
► Commerciële snelheid van het openbaar vervoer
► Verkeersopstoppen

Foto's



Aanbevolen oplossing ► Inrichting uit te voeren door het Gewest

Aanbevolen middelen ► Busstroken op Leuvense Steenweg (2 richtingen)
► Busstroken op Gemeenschappen, eigen bedding te verlengen vanaf de Marcel Thirylaan
► Busstrook door de MIVB beoogd in Cicero (maar voor de geplande beweging linksaf is dit nog niet nodig)

Schets

Geschatte kosten ► 100.000 tot 125.000 EUR uitsluitend voor het kruispunt
► 500.000 tot 750.000 EUR als aanzienlijke gedeelten van de wegen worden opgenomen in de inrichtingsoperatie om ook de busstroken aan te leggen

Opmerkingen

3.1.10.12 Kruispunt Leuven / Twee Huizen / De Lombaerde

- Actoren ► BHG (BUV) (beheervoerder) + [MIVB] + [De Lijn] + Evere
- Probleemstelling ► Subjectieve onveiligheid van het kruispunt
 ► gevaar voor de voetgangers bij het oversteken
 ► moeilijkheden voor auto's om in te voegen vanaf De Lombaerde en Twee Huizen

Foto's



Aanbevolen oplossing

- Verschillende principes mogelijk

Aanbevolen middelen

Optie 1: plaatsen van verkeerslichten

- Op die manier kan er worden gezorgd voor vrije openingen voor het oversteken van voetgangers en het invoegen van voertuigen vanaf de twee secundaire wegen
- Goede objectieve en subjectieve veiligheid
- Synchronisatie vereist met de verkeerslichten van het kruispunt Leuven / Gemeenschappen en Paduwa
- Al naargelang het voor de verkeerslichten gekozen beheer, ontmoedigen van het doorgaand en inkomend verkeer in de plaatselijke aangrenzende straten

Optie 2: minirotonde

- Goede objectieve veiligheid, gemiddelde subjectieve veiligheid
- Tamelijk geringe kosten (voor het Gewest), eenvoudig en snel te installeren
- Nadelig voor de voetgangers bij druk en snel rijdend verkeer
- Moeilijk door te voeren in combinatie met de in de nabijheid staande verkeerslichten (opstoppen bij de verkeerslichten kunnen de rotonde blokkeren)
- Moeilijk invoegen vanaf de secundaire wegen, want die zijn steeds voorrang verschuldigd ten opzichte van een in het algemeen bijzonder omvangrijke verkeersstroom
- Mogelijke verschuiving van het verkeer naar de binnenkant van de woonblokken en bevoordeling van het doorgaand verkeer ten opzichte van het plaatselijke verkeer.

Optie 3: behoud van het kruispunt met lichte aanpassingen, namelijk:

- ▶ Uitstekende trottoirgedeelten
- ▶ Veranderen van materialen en kleuren op het kruispunt
- ▶ Vrijmaken van de uitgang uit De Lombaerde (vooral) en Twee Huizen naar voren toe voor betere zichtbaarheid
- ▶ Beveiligen van de voetgangeroversteekpunten met een centrale vluchtheuvel
- ▶ Betrekkelijk lage kosten (voor het Gewest), eenvoudig en snel te installeren
- ▶ Bevredigende beveiliging voor de voetgangers
- ▶ Matige verbetering (alleen maar beter zichtbaarheid, geen wijziging van de voorrang) voor het opnieuw invoegen van voertuigen vanaf de secundaire wegen

Schets

Geschatte kosten

- ▶ 50.000 tot 75.000 EUR

Opmerkingen

3.1.10.13 Kruispunt Franz Guillaume / Twee Huizen / Kerkhof van Brussel

Actoren

- Evere (beheervoerder), MIVB

Probleemstelling

- Te uitgestrekte rotonde, slecht begeleiden van de verkeersvormen,
- Stadsomgeving voor verbetering vatbaar

Foto's



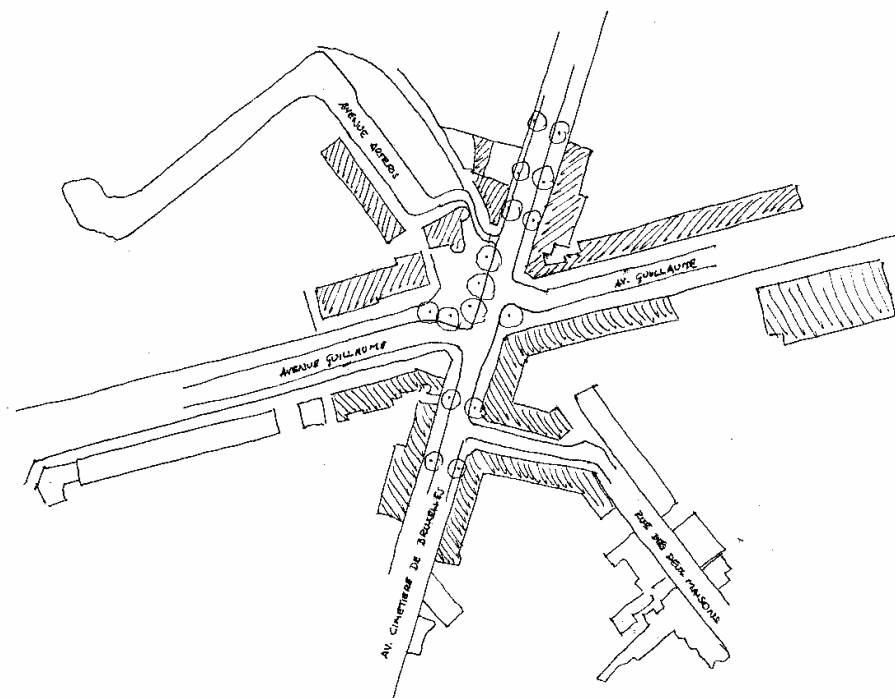
Aanbevolen oplossing

- Inrichten van de wegen en openbare ruimten

Aanbevolen middelen

- Vervangen van de rotonde door een kruispunt in dubbele T-vorm voor de Guillaumelaan, zodat een traject rechtdoor vermeden wordt op deze laan met de rol van plaatselijke aanvoer;
- Aanpassing van de wegen volgens BBP Aubier / ontwerp-BBP Artemis
- Goed doen uitkomen van de as Kerkhof van Brussel als wijkverzamelweg, de rijwegen van Twee Huizen en Artemis loodrecht terugleiden op de as Kerkhof van Brussel, begeleiding door de bouwstructuur;
- Aanleg van een voetgangersplein aan de huidige uitweg van de Artemislaan.

Schets



Geschatte kosten

- 300.000 EUR

Opmerkingen

3.1.10.14 Kruispunt Oudstrijders / P. Dupont

Actoren

- Evere (beheervoerder), MIVB

Probleemstelling

- Ontbreken van leesbare en rechtstreekse oversteek voor de zachte vervoerswijzen op het traject Artemis / Dupont / Tuinbouw (vroegere Pierre Dupontstraat), dat de GemFR Tuinbouw ⇔ Twee Huizen zou worden, dubbelzinnige rol van de snelheidsvertragende rotonde (weinig uitwisselingsfuncties), omvangrijk wegprofiel
- Studie uit te voeren ten aanzien van het fietspad Oudstrijders (GemFR Sint-Vincentius ⇔ Paduwa)

Foto's



Aanbevolen oplossing

- Traject zodanig inrichten dat het ononderbroken doorloopt,
- betere hiërarchische rangschikking en matiging van de parallelweg van Oudstrijders voor de school

Aanbevolen middelen

- Aanpassing van het profiel van de Oudstrijderslaan, waarbij de linkerrijstrook ingeperkt wordt tot 2.70m om te voorkomen dat inhalende voertuigen buitensporige snelheden halen, en de rechterrijstrook wordt verbreed tot 3.50m, zodat er gemakkelijker om fietsers heen gereden kan worden, + parkeerhavens van 2.00m

Ofwel

- Aanpassing van het profiel, voor elke rijrichting vanaf de middenberm van 5.00m, tot een autorijstrook van 3.20m + neutrale zone van 0.60m (overschrijdbare bekleding, die evenwel niet noodzakelijk goed berijdbaar is, eventueel in de vorm van een geluidsstrook of gewoon markering van de fictieve rand van de rijweg) + gemarkeerd fietspad van 2.50m + parkeerhavens van 2.00m
- Bij de aansluiting van een weg (bij voorbeeld naar de Astridwijk), mogelijkheid voor de fietsers om de centrale ring te vervoegen, en een beschermde oversteek die evenwijdig loopt met de oversteekpunten voor voetgangers, naarmate het gaat om ervaren fietsers of beginners
- Al naargelang het geval opnieuw de toegangsweg tot de parallelweg bekijken in functie van een rotonde met 4 vertakkingen?
- De krommingstralen van de toegangsweg en de uitweg moeten verkleind worden tot ongeveer 8.00m, zonder de geplaveide en lichtjes bolle gebieden die overschrijdbaar zijn voor vrachtwagens en bussen.
- Afbakenen van een oversteekpunt voor de zachte vervoerswijzen tussen het "Tuinbouw"pad, de Astridwijk en de P. Dupontstraat, het tot zijn recht doen komen hiervan door geschikte beplanting en een landschappelijke opzet.

Schets

Geschatte kosten ► +/- 100.000 tot 200.000 EUR al naargelang de omvang

Opmerkingen

3.1.10.15 Stroobantsstraat (deel Carli – St-Vincentius)

Actoren ► Evere (beheervoerder), MIVB

Probleemstelling ► Grote visuele breedte
 ► Te hoge gebezigde snelheden, waardoor het oversteken moeilijk wordt, onveiligheid
 ► Lege bus die terugkomt naar het depot (te hoge snelheden)

Foto's



Aanbevolen oplossing ► Matigen van het verkeer

Aanbevolen middelen ► Verminderen van de breedte

Schets ► De breedte van de rijweg verminderen + fietspaden aanleggen (gemarkeerde fietspaden aan weerskanten, of fietspad buiten de rijbaan)
 ► Voetgangeroversteekpunten te behandelen in de vorm van beschermde oversteekplaatsen, met centrale beschermingsvluchtheuvel
 ► Vooruitstekende trottoirgedeelten tegenover de voetgangeroversteekpunten
 ► Aanleggen van een busbaan in de aanloop van Carli (richting Schaarbeek) en in de aanloop naar het St-Vincentiusplein (richting Haren)? (nader te bestuderen)

Geschatte kosten ► Gering, als het gewoonweg de wijziging is van de markering op de grond + vluchtheuvels (korte termijn)
 ► Heel aanzienlijk indien een volledige heraanleg te voorzien is (middellange en lange termijn)

Opmerkingen ► De aanleg van fietspaden wordt niet ingegeven door een bijzonder verzoek om een traject, ook al is een verbinding vanaf Sint-Vincentius naar de Chaumontelschool en het station van Schaarbeek verre van nutteloos. Er bestaat eveneens een voorstel voor een tracé parallel aan de groene wandeling, in het verlengde van de fietsroute van het Vlaams gewest (tussen Leuven en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest langs spoorlijn 36). Hierdoor is een visuele inkrimping van de rijweg mogelijk, die aanleiding zal geven tot het terugdringen van de snelheden (vooral bij een breedte van minder dan 6.00m).

3.1.10.16 Kruispunt Stroobants / Picardië

Actoren ► Evere (beheervoerder), MIVB

Probleemstelling ► Te uitgestrekt kruispunt
► te hoge gebezigde snelheden, waardoor het oversteken bemoeilijkt wordt
► onveiligheid

Foto's



Aanbevolen oplossing ► Matigen van het verkeer, verminderen van de breedte van de wegen
► Alternatief: snelheidsmatigende rotonde

Aanbevolen middelen ► Aanpassing van het wegprofiel van 14.40 m naar 2 x 2.75 m + gemarkeerde fietspaden van 1.50 m + centrale vluchtheuvel van minstens 1.50 m
► Strook voor linksaf slaan van 2.00 m vanaf Stroobants, markering uitsluitend links van deze strook; men moet rechts om de voertuigen heen kunnen rijden zonder zich op het gemarkeerde fietspad te begeven, met vertraging.
► Alternatief rotonde: vereist een specifieke studie, duurdere oplossing, die bovendien minder is aangepast aan T-vormige kruispunten

Schets

Geschatte kosten ► 400.000 EUR voor volledige herinrichting

Opmerkingen

Notities

3.2 ALGEMEEN PLAN VOOR HET INRICHTEN VAN FIETS- EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN

3.2.1 Fietzers

Idealiter zou het volledige op het grondgebied van de gemeente liggende netwerk voor fietsers toegankelijk moeten zijn in aanvaardbare omstandigheden qua veiligheid en comfort. Om deze voluntaristische doelstelling te kunnen bereiken wordt voorgesteld in opeenvolgende etappes te werk te gaan waarbij sommige gelijktijdig kunnen verlopen (cf. bijgevoegde kaart 3.2.1: fietsroutes, voorstellen):

- ▶ Aanleg van nog niet tot stand gebrachte gewestelijke fietsroutes: voltooiing van GFR 12 (gepland voor 2005), aanleg van randweg B (gepland voor 2005-2006 voor het Everse gedeelte), en van de groene wandel/fietsroute
- ▶ Aanleg van de gemeentelijke fietsroutes
- ▶ Doorvoering van het plan zone 30

3.2.1.1 Gewestelijke fietsroutes

GFR 12 is thans zo goed als voltooid. In 2004 hadden de werkzaamheden te maken met de herinrichting van het kruispunt Oudstrijders / Dunant en met de aanleg van een route in eigen bedding waarlangs het station Bordet bereikbaar werd en hellingen voor toegang tot de perrons. De aanloop naar de route vanaf de Haachtse Steenweg en het vervolg ervan naar de fietspaden van deze Steenweg in Haren is evenwel nog ver verwijderd van een oplossing.

Voor 2005 zijn er werkzaamheden gepland aan de volgende kruispunten:

- ▶ Bauwens / Oud Kapelleke
- ▶ Rustplaats / Van Cutsem
- ▶ Van Leeuw / Sint-Vincentius

Het kruispunt Dunant / Optimisme verkeert momenteel in de studiefase.

Het ligt in de bedoeling ter hoogte van het voorplein voor het Kerkhof van Brussel twee rotondes aan te leggen. Het openbaar onderzoek voor de stedenbouwkundige vergunning werd half april 2005 afgesloten.

De aanleg van *randweg B* ligt momenteel ter studie bij het Gewest. Het weggedeelte dat ligt tussen fietsroute 12A en 12B zou met voorrang aangelegd moeten worden zodat er een rijwielverbinding beschikbaar komt tussen de twee fietsroutes en er een begin wordt gemaakt met de aanleg van een netwerk.

Ook al staat het niet ingeschreven bij de gewestelijke fietsroutes, toch zou nog een ander weggedeelte zinvol kunnen worden ingericht om aldus de fietsroutes 12B en 13A (die doorlopen naar Sint-Lambrechts-Woluwe) met elkaar te verbinden: de Gemeenschappenlaan en de Cicerolaan, die ook in het GewOP staan ingeschreven als groene wandel/fietsroute. De geplande aanleg van busbanen en fietspaden in het in Woluwe liggende gedeelte zou kunnen worden doorgetrokken tot het voorplein van het Kerkhof van Brussel.

Verder bestaat er ook een kans een fietsroute te verlengen door de De Lombaerdestraat naar de Twee Huizenweg in Sint-Lambrechts-Woluwe, maar daarvoor is de aanleg vereist van een voetgangers/ fietsersbrug over de E40-autosnelweg, en dat zou dan tot zeer hoge kosten leiden¹¹.

Ook bestaat er een gewestelijk project voor een fietsroute langs de spoorwegbedding van lijn 26 richting Josaphat en Meiser. De onderhandelingen met de NMBS lijken nog ver van voltooiing en de aanleg ervan staat dan ook nog niet op de agenda.

¹¹ deze voetgangers/fietsersbrug zou deel hebben uitgemaakt van een verbintenis tot aanleg door de staat bij de aanleg van de E40-autosnelweg

3.2.1.2 Gemeentelijke fietsroutes

In aanvulling op de gewestelijke fietsroutes moeten bepaalde voorrangstrajecten voor fietsers worden afgebakend en ingericht.

De voorgestelde trajecten zijn de volgende (NB *straten op het grondgebied van de aangrenzende gemeenten ter informatie cursief gedrukt*):

- ▶ GemFR [1] **Sint-Vincentius ⇔ Gemeentehuis ⇔ De Paduwaplein** via de Oudstrijderslaan (ingrijpender inrichtingswerkzaamheden uit te voeren): deze route loopt evenwijdig met randweg B en met de groene wandel/fietsroute, maar verstrekt de meest directe verbinding tussen het Gemeentehuis en het De Paduwaplein. Er is een studie gaande.
- ▶ GemFR [2] **Josaphat ⇔ Sint-Vincentius** via Conscience / Parijs / Goede Herder. In de richting St-Vincentius – Josaphat verloopt de doorgang probleemloos via de Parijsstraat. Met de aanleg van de met verkeerslichten beschermde oversteekplaats op de Haachtse Steenweg tussen de Bauwensstraat en de Van Leeuwstraat zou de route Josaphat – St-Vincentius eerder langs dit punt en langs de Vliegpleinstraat lopen om dan uit te komen op het Vredeplein. Een traject via Van Leeuw tot aan het Kerkhof van Brussel, en dan door de Sint-Vincentiusstraat is ook een optie die aangehouden kan worden, afhankelijk van de andere ingrepen aan deze infrastructuur cf. bijlage 7.3.2.16)
- ▶ GemFR [3] **Helmet ⇔ Haren**: (maakt de verbinding mogelijk naar het station van Schaarbeek) *Huart-Hamoir / Vandeveldde Lambotte / Linde / P. Mattheusensstraat / Van Nérom / Van Boeckel / Vliegplein en Van Leeuw*, en dan via GFR 12 naar Haren
- ▶ GemFR [4] **Helmet ⇔ St-Stevens-Woluwe**: *Huart-Hamoir / Vandeveldde / Onze-Lieve-Vrouw / Hoedemaekers / Eenboom / Veld / Bordet / Schiphollaan + Everestraat*. Oversteekpunten aan de Leopold III- en de Bordetlaan beveiligen.
- ▶ GemFR [5] **Helmet ⇔ Tuinbouw ⇔ Twee Huizen**: toegang tot sportcentrum Aubier via de P. Dupontstraat (as van de Delhaize tot aan Twee Huizenstraat) en verlenging aan de ene kant naar de Cicerolaan en Ieder Zijn Huis (hoog) via de F. Guillaumelaan en aan de andere kant naar het De Paduwaplein via de Kerkhof van Brussellaan. De oversteek van de Oudstrijderslaan vormt het belangrijkste te beveiligen punt, waarvoor verder de leesbaarheid van het traject ook verbeterd moet worden. Er had tijdens de aanleg van de E40-autosnelweg een voetgangers/fietsersbrug naar de Twee Huizenweg in Sint-Lambrechts-Woluwe aangelegd moeten worden en dit vormt nog steeds een mogelijke uitbreiding. Tussen de Tuinbouwgaard en Schaarbeek valt deze route samen met Randweg B van het Gewestelijke plan voor fietsroutes.

Diverse zijverbindingen kunnen dit gemeentenetwerk nog verder aanvullen:

- ▶ A: Verbinding Oudstrijders – Randweg B via de Vrijetijdsdlaan: erftoegangen moeten beveiligd worden
- ▶ Houtweg en Bordetlaan (teneinde een doorlopende route op deze tangent te voorzien)
 - B1: tussen Everestraat en Ieder Zijn Huis (hoog)
 - B2: tussen Germinal en de Houtweg + de hele Houtweg
- ▶ C: Verbinding tussen de La Source- en de Goede Herderschool, en het Gemeentehuis via de Parijsstraat en het Vredesplein. Zijtak van GemFR 1 en 2.
- ▶ D: Verbinding Haren / St-Vincentius / station van Schaarbeek via de Picardië- of de Stroobantsstraat.
- ▶ E: Verbinding Sint-Stevens-Woluwe ⇔ Gemeenschappenlaan langs de Leuvense steenweg: er moet contact opgenomen worden met de Gewesten en met de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe teneinde de intergewestelijke continuïteit van deze route te verzekeren.
- ▶ L: Verbinding Leopold III, zie hierna.

3.2.1.3 Verlengde routes naar de aangrenzende gemeenten

Wij merken op dat de GemFR 2, 3 en 4 potentieel een gemeenschappelijk vertrekpunt hebben in Helmet of het NMBS Station Schaarbeek. Er kunnen hier verschillende routes voorgesteld worden:

- ▶ GemFR 1: Verbinding van Haren via antenne D langs de Vandenhoven- en Verdunstraat.
- ▶ GemFR 2: Verbinding dwars door het BBP Josaphat (Gilisquet-Consciencelaan / Oasebinnenhof / Naar Genèvestraat en Astridwijk via een aan te leggen fiets- en loopbrug of onderdoorgang)
- ▶ GemFR 3: Verbinding naar Haren (station) door de Tweedekkerstraat
- ▶ GemFR 4: Verbinding naar Sint-Stevens-Woluwe via de Everestraat en de Zaventemstraat (GFT12 moet dan verlengd worden)
- ▶ GemFR 5: Verbinding naar Sint-Lambrechts-Woluwe (Gemeenschappenlaan en/of voetgangers/fietsersbrug De Lombaerde – Twee Huizenweg, cf. Voetgangersplan 3.2.2.1)

Deze trajecten zijn goed geïntegreerd in de hier boven beschreven gemeentelijke routes.

3.2.1.4 Andere intergemeentelijke assen

Ten aanzien van de twee grote assen die de Haachtse Steenweg en de Leuvense Steenweg nu eenmaal zijn heeft het Gewest de keuze gemaakt de voorkeur te geven aan evenwijdig lopende trajecten. Misschien moet er een vraagteken bij die keuzen geplaatst worden. Dezelfde redenering valt te overwegen voor de Leopold III-laan en de Stroobantsstraat.

HAACHTSE STEENWEG

Sinds de herinrichting ervan heeft de Haachtse Steenweg een beperkter rijwegprofiel dat bovendien is uitgerust met snelheidsvertragende voorzieningen. De inrichting van fietspaden die van de rijweg gescheiden zijn is op het moment uitgesloten. De aanleg van gemarkeerde fietspaden is alleen nog maar mogelijk op beperkte gedeelten. De fietsers kunnen ook gebruik maken van de aanwezigheid van busstroken, waarover het verkeer van fietsers zal moeten worden toegestaan.

Ook al mag men hopen op het terugdringen van de gebezigde snelheden en het gemakkelijker oversteken voor voetgangers, toch kan de tot stand gebrachte inrichting als zodanig geen aanspraak maken op de kwalificatie van de Haachtse Steenweg als bevoorrechte fietsroute.

Het is dus van belang de fietsroute op de Haachtse Steenweg die vanuit Haren komt aan te sluiten op:

- ▶ gewestelijke fietsroute 12A, en wel via de Van Cutsemstraat en Rustplaats
- ▶ gewestelijke fietsroute 12A bis, dat wil zeggen de toegangsweg tot de hellingen van het NMBS-station Bordet en het verlengde ervan via de Louis Piérardlaan
- ▶ de langs de sporen van NMBS-lijn 26 geplande fietsroute richting Meiser (project op middellange/ lange termijn in deze fase nog zonder uitvoeringsstudie), waarschijnlijk via dezelfde toegangshellingen als hierboven.
- ▶ de in de Sint-Vincentius- en de Vliegpleinstraat aan te leggen zone 30, waarlangs gemeentelijke fietsroute 3 naar Helmet te bereiken is
- ▶ De op de Steenweg geplande « rode draad » ¹².

De inrichting van een voetgangers- en fietseroversteekplaats en van een beveiligde invoegstrook voor fietsers op de Haachtse Steenweg bij de ingang van het NMBS-station Bordet is noodzakelijk en dient met verhoogde prioriteit uitgevoerd te worden, tenminste door middel van markeringen op de grond.

LEUVENSE STEENWEG

¹² de rode draad, project van het globale fietsplan van Minister Pascal Smets geeft op de rijweg de plaats aan waar de fietsen mogen rijden, en dit op een voldoende centrale plaats zodat de fiets niet in gevaar wordt gebracht door het openzwaaien van portieren van geparkeerd staande wagens

Aangezien de inrichting van deze as in Evere het voorwerp is van diverse ondervragingen (busstroken, eigen bedding OV, enz.), is het vastleggen van de concrete mogelijkheden tot het inpassen van een fietsroute op de Leuvense Steenweg thans onmogelijk.

Wegens de talrijke omliggende handelsfuncties moet toegankelijkheid per fiets kunnen geschieden binnen het bestaande verkeer. De maatregelen voor het onder controle krijgen en houden van de snelheid moeten er worden voortgezet en uitgebreid.

In afwachting van een ingrijpende evolutie van de parameters voor de inrichting van deze as **adviseert het GemMP de fietsers om te leiden naar GFR 12B** (Galgelaan en Zaventemstraat) en de mogelijkheid in stand te houden om zich in beide richtingen te verplaatsen op de parallelweg ter hoogte van de wijk Ieder Zijn Huis tussen Galg en Cicero. Ook deze situatie zal vermoedelijk evolueren in functie van de aanleg van de groene wandel/fietsroute en de gemeentelijke fietsroutes 1 en 5.

LEOPOLD III-LAAN

Ook al is de Leopold III-laan niet aangesloten op een fietsnetwerk in de omliggende gemeenten, toch zal hij door zijn eigenschappen van continuïteit intergemeentelijke verkeersstromen te verwerken krijgen. In Schaarbeek komt hij bij GFR 12B uit ter hoogte van de oversteek van de Wahislaan, in het oosten is hij aangesloten op de industriezones van Diegem en de Keiberg. De opties voor preciezer te definiëren **rijwieltrajecten** worden besproken samen met de andere inrichtingsopties (met name de aanleg van de tram- en busstroken voor de MIVB). Deze route wordt voorlopig op de kaart aangeduid als antenne "L".

STROOBANTSSTRAAT

Een gelijkaardige redenering kan gehouden worden voor de as Stroobants – Vandenhoven, die Haren met Schaarbeek verbindt. Deze verbinding houdt voor Evere evenwel geen prioritair gebied van inzet in. Bovendien loopt hij evenwijdig met en dicht bij de groene wandel/fietsroute op zijn noordelijke parcours. Zij is op kaart aangeduid als antenne D. De opties voor rijwieltrajecten worden besproken samen met de andere inrichtingsopties voor de Stroobantsstraat, cf. 3.1.10.15.

3.2.1.5 Beperkt eenrichtingsverkeer

Bijna alle eenrichtingsstraten in Evere werden ingericht als straat met beperkt eenrichtingsverkeer. De uitzonderingen werden allemaal gemotiveerd door diverse veiligheidsparameters (zie rapport van fase 1, punt 2.5.2.3.2. gemeentelijk rijwielnetwerk).

In een perspectief op middellange en lange termijn zullen sommige van die keuzen mogelijk herzien moeten worden.

1. **A. De Boeckstraat** (tussen de NMBS-brug en de Consciencelaan): de inrichting van het kruispunt De Boeck Conscience als rotonde vergemakkelijkt het weer invoegen van de fietsers aan het einde van deze straat. De toegang vanaf de tegengestelde richting via de parkeerplaats tegenover de NMBS-brug verloopt zonder moeilijkheden. Door middel van een fietspadmarkering op de grond zou het naast elkaar bestaan met het verkeer gegarandeerd moeten kunnen worden in goede veiligheidsomstandigheden.
2. **Kleine Zaventemstraat en P. Dupontstraat**: door middel van een verdragingsvoorziening ter hoogte van de uitgang uit de Kerkhof van Brussellaan en eventueel een of andere maatregel voor het matigen van de snelheid lijkt openstelling in beide richtingen van deze straten voor fietsers geen fundamenteel veiligheidsprobleem in te houden. De zichtbaarheid op de hoek van de twee straten is beperkt, maar de snelheid die auto's op deze plek kunnen halen ligt heel laag. De uitweg vanaf de Zaventemstraat naar de P. Dupontstraat/pad geniet voorrang van rechts, wat fietsers ertoe zou moeten aanzetten hem behoedzaam in te rijden.
3. **Vincent Van Goghlaan**: in het kader van de volledige herinrichting van de Leopold III-laan en de parallelwegen ervan is inrichting als BEV of als plaatselijke weg met verkeer in beide richtingen te overwegen. Zolang de bus er rijdt en verkeersremmers ontbreken, zal de Van Goghlaan zal niet in BEV omgezet worden (want er is een gevaarlijk muurtje!). De Permekestraat vormt een alternatief dat al verwezenlijkt is.

4. **Matisselaan:** idem in deze zelfde context + herinrichting van het kruispunt Bordet # Leopold III
5. **Olympiadenlaan:** idem in deze zelfde context + herinrichting van het kruispunt Leopold III – Vrijetijd
6. **Pentatlonlaan:** idem in deze zelfde context + herinrichting van het kruispunt Leopold III – Vrijetijd
7. **Parijsstraat:** de opheffing van de BEV is overwogen. Gevolg aan de kromming in het wegverloop, en het al dan niet legaal parkeren, is het samenleven van de fietser met de bussen soms moeilijk. Zodra een door verkeerslichten beschermde fietsoversteek van de Haachtse steenweg ter hoogte van de Bauwens- en Van leeuwstraat tot stand komt, kan het BEV van de Parijsstraat opgeheven worden. Echter, in de richting naar de Haachtse steenweg toe, zouden fietslogos als wegmarkeringen de veiligheid van de fietsers kunnen verhogen als legitimatie om ca 1 m afstand van de geparkeerde voertuigen aan te houden. Men kan ook de plaatsing van berlijnse wegkussens overwegen om de naleving van de 30 km/u zone te versterken.
8. **Desmethstraat:** de BEV wordt wel eens links van de rijrichting door enkele fietsers benut. Een markering met logos en wiggen aan de rechterzijde in de richting naar het gemeentehuis toe zou eraan moeten herinneren dat rechts houden de regel blijft in een BEV. Het is trouwens niet onnodig daar de visuele breedte van de weg te verkleinen, of om er berlijnse wegkussens te plaatsen om de naleving van de 30 km/u zone te versterken.

3.2.1.6 Andere infrastructuurmaatregelen

De **sassen op de kruispunten met verkeerslichten** moeten algemeen aangelegd worden, met name op de gewestelijke wegen, en zelfs als die niet vermeld staan als fietsroutes. Dit proces is momenteel aan de gang.

Fiets –bijpassen kunnen soms aan kruispunten met verkeerslichten aangelegd worden, met ligging van het fietspad met vrije doorgang aan de rechterzijde van het verkeerslicht. Dit kan eveneens op bepaalde rotondes toegepast worden.

Het **doorvoeren van het plan zones 30** biedt een krachtige beveiliging voor de fietsers en vormt uiteraard een prioriteit. Ook andere wegen buiten de ingrepen in verband met zones 30 kunnen altijd behandeld worden bij ad hoc inrichtingsoperaties (fietspaden, oversteekpunten,...).

In het algemeen biedt elke **voor fietsers bestemde markering en wegbewijzing** ook het voordeel van betere gewaarwording door de automobilisten van de mogelijke aanwezigheid van fietsers op de weg die zij regelmatig gebruiken, waardoor ze hun gedrag kunnen aanpassen en kunnen vooruitlopen op eventuele gevaren.¹³ Cf. het « rode draad »¹⁴ project op de Haachtse Steenweg hierboven. Dit soort markeringen kan ook op de Consciencelaan en de Leuvensesteenweg bijvoorbeeld toegepast worden, evenals voor de aanleg van enkele secties van de hierboven beschreven gemeentelijke fietsroutes.

De gemeente Evere vraagt dat de **busbanen systematisch voor de fietsers toegestaan worden** (buiten te verantwoorden uitzonderingen). De positie van de fietser in de busbaan is inderdaad veruit veiliger dan de positie “in sandwich” tussen het gemotoriseerde verkeer en de bus rijdend in hun busbaan. De daartoe geëigende signalisatie zal overal in deze zin geplaatst moeten worden.

¹³ De fietsersverenigingen hebben verzocht om het aanbrengen van fietslogo's midden tussen de tramrails (Stuckens-, Van Hamme-, Dekoster-, Fonsonstraat) om de automobilisten er attent op te maken dat fietsers niet in staat zijn rechts aan te houden om hun het inhalen te vergemakkelijken. Ook geven ze beginnende fietsers aan waar ze zich op de rijweg moeten opstellen. Deze maatregel staat niet vermeld in het GemMP, want hij houdt ook het risico in dat fietsers erdoor aangemoedigd worden zich deze wegen toe te eigenen ten koste van andere, waar geen trams en logo's zijn. Tramrails houden altijd een reëel risico in op vallen en ongelukken. Het GemMP stelt voor beroep te doen op maatregelen voor het sensibiliseren en inlichten van fietsers en automobilisten in plaats van het aanbrengen van deze markeringen.

¹⁴ In dit « rode draad » project bestaan de markeringen niet enkel uit een simpele rode lijn, maar zij omvaten ook fietslogos en wiggen. Het gaat dus wel degelijk om een « fietssuggestielint » door indicatieve markeringen op de weg, die de aandacht van de automobilisten trekt en de fietsers uitnodigt om deze wegen te gebruiken, en daarbij een indicatieve positie op de weg en een legitimatie van het fietsen verlenen.

3.2.1.7 Stallen van fietsen

STALLEN VAN FIETSEN OP DE OPENBARE WEG

Afgesloten fietsenstallingen (type box) of toch minstens overdekte en verlichte stallingen zijn noodzakelijk bij de grote polen voor openbaar vervoer en bij andere overstapplaatsen of plaatsen met druk bezochte activiteiten:

- ▶ NMBS halte Evere (al uitgevoerd bij Bordet, zie foto hiernaast)
- ▶ de Paduwaplein
- ▶ Onze-Lieve-Vrouwestraat (gepland binnen de werkzaamheden in verband met zones 30)
- ▶ Sint-Vincentiusplein
- ▶ Het Car-sharingstation (een stalling overwegen van het type box dat uitsluitend door abonnees gebruikt kan worden?)



Naar het model van dit laatste geval moet er nog precies geëvalueerd worden in welke mate sommige stallingen uitgerust moeten worden met een dak of met gesloten boxen. Het soort stalling moet aangepast zijn aan de gebruikelijke parkeerduur en al dan niet aanwezig zijn van sociale controle.

Wat de hoeveelheid betreft ligt het niet in de bedoeling van het GemMP precieze normen uit te vaardigen. Het beste beleid lijkt dat van 'per keer een klein stapje vooruit' te zijn. Zodra een bestaande fietsenstalling overvol dreigt te raken moet hij uitgebreid worden. Er moet gezorgd worden voor regelmatige follow up (in het goede seizoen minstens een keer per jaar).

Voor de kwalitatieve aspecten, zijn de systemen die toelaten zowel het fietskader als de twee wielen vast te zetten (omgekeerde U soort) bij voorkeur te verkiezen. Een bijkomende signalisatie "hoe de fiets te bevestigen" is eveneens zinvol.

STALLEN VAN FIETSEN BUITEN DE OPENBARE WEG

Voor nieuwe constructies moeten de afgeleverde vergunningen in overeenstemming zijn met het Gewestelijk Stedenbouwkundig Reglement.

Uittreksel uit het GSR – Titel II – art 17

Ieder nieuw gebouw moet een lokaal bevatten waar niet-gemotoriseerde tweewielige voertuigen en kinderwagens kunnen worden opgeborgen.

Dit lokaal voldoet aan de volgende voorwaarden:

1° ter beschikking staan van alle bewoners van het gebouw;

2° zulke afmetingen hebben dat het verenigbaar is met de voorziene functie, uitgaande van het aantal woningen;

Afmetingen van het lokaal

De afmetingen verenigbaar met de voorziene functie uitgaande van het aantal woningen kunnen geraamd worden op 1m² per woning met een minimum van 6 m². Vanaf 20 woningen kan er 0,5 m² per woning toegevoegd worden.

3° probleemloos toegankelijk zijn vanaf de openbare weg en vanuit de woningen;

4° los staan van de parkeergelegenheden.

Het los staan van dit lokaal houdt geen verbod in dat men via de parkeerplaatsen toegang heeft om er te komen.

Voor daar bestaande gebouwen met gemeenschappelijke huisvesting moeten er acties gevoerd worden bij de eigenaars en mede-eigenaars (Cf. toegevoegd document: stationnement-velo-certu.pdf).

Alle scholen en de belangrijkste openbare uitrustingen zouden algemeen over voldoende fietsstallingplaatsen moeten beschikken.

3.2.1.8 Fietsverhuursysteem

Na het voorbeeld van het systeem Velo'V van het grote Lyon, kan men in het Brusselse Gewest een fietsverhuursysteem overwegen. Het succes van een dergelijk systeem hangt sterk af van de onderhoudskwaliteit welke men zowel aan de fietsen als aan de parkeersystemen kan verlenen.

Voor Evere is de ligging van de potentiële fietsstations als volgt (onbeperkte lijst):

- ▶ Vredeplein
- ▶ Sint-Vincentiusplein
- ▶ Omgeving gemeentehuis – OLV
- ▶ NMBS haltes Bordet en Evere
- ▶ Genèvestraat, Vrijetijdslaan
- ▶ Astridwijk / Optimisme / Home Familial Bruxellois
- ▶ Paduwaplein
- ▶ Kolonel Bourgstraat
- ▶ Ieder zijn huis / Galgelaan

3.2.1.9 Acties ter begeleiding

Cf. punt 4 Acties ter ondersteuning en begeleidende maatregelen, pp. 117-120

3.2.2 Voetgangers

De ontwikkeling van te voet gaan als manier van zich verplaatsen, alleen of in combinatie met andere vervoerswijzen, vereist een geheel aan gecoördineerde acties, die samengebracht kunnen worden binnen een **Voetgangersplan**.

Dit kan ingedeeld worden volgens vijf assen, waarvan de concrete maatregelen hierna aangegeven staan¹⁵:

- ▶ **vergemakkelijken van de bewegingen van voetgangers:** comfort van de trottoirs, gemak bij het oversteken ...
- ▶ **verminderen en/of elimineren van obstakels:** afsluitingen en barrières, palen in het loopgebied ...
- ▶ **matigen van het verkeer op de schaal van de wijken,** met name door het doorvoeren van het plan Zones 30 (cf. 3.1.8, pagina 42)
- ▶ **de openbare ruimten tot hun recht doen komen,** of het nu zij door middel van Zones 30 of andere inrichtingsvormen die iedereen zijn plaats in de openbare ruimte toekennen (cf. 3.1 Plan voor de inrichting van de plaatselijke wegen, de wijkverzamelwegen, de interwijkenwegen en de wegen van het primaire, p.i).
- ▶ In gebruik nemen van het **beveiligde voetgangersnetwerk van de gemeente** (PBM's)
- ▶ **het zich verplaatsen te voet aanmoedigen,** door middel van communicatiecampagnes:
 - bereikbaarheidsfiches
 - duur van het traject te voet vanaf de stations Bordet en Evere, interessante bushaltes,...

3.2.2.1 Installeren van prioritaire voetgangerstrajecten

(Cf. kaart 3.2.1: Beveiligd Voetgangersnetwerk van de Gemeente, voorstellen)

Ten aanzien van de wegtrajecten voor PBM's heeft de gemeente Evere onlangs een studie verricht naar het beveiligde voetgangersnetwerk van de gemeente voor Personen met Verminderde Mobiliteit vanaf het AVJ-centrum in Germinal. De studie omvat het volgende parcours: *Oudstrijderslaan – Vrijetijdsloaan – De Boecklaan – Consciencelaan – Onze-Lieve-Vrouwelaan en Desmethstraat – square Hoedemaekers – NMBS-brug – oversteek Leopold III-laan*.

Er worden nog twee andere lussen voorgesteld:

- ▶ In laag Evere: verbinding met de al bestudeerde lus. Er worden twee alternatieven voorgesteld
- ▶ Rondom het De Paduwaplein
- ▶ Er moet ook een verbinding tussen Hoog- en Laag Evere tot stand worden gebracht. In deze context moet de Tuinbouwweg - P. Dupont –Zaventemstraat – Twee Huizenstraat¹⁶, de groene wandel/fietsroute, en een verbinding Astridwijk – Optimisme – Grosjean – Sterrenbeelden (te combineren met Randweg B van de gewestelijke fietsroutes) worden aangehouden.

3.2.2.2 Inrichten van wegen

Naast deze eerste zo snel mogelijk uit te voeren prioriteiten moet Evere ervoor zorgen dat bij alle werkzaamheden voor het renoveren of herstellen van de openbare weg de inrichtingoperaties bestemd voor PBM's algemeen uitgevoerd worden (verlaging van randen, tastegels, etc.).

Bijzondere aandacht moet gegeven worden aan eventuele obstakels: signalisatie- en lichtmasten, anti-parkeerpaaltjes, divers meubilair, om zodoende overal een vrije doorgang van ten minste 1,50 m aan te houden.

Dolomietzones zijn te vermijden, daar zij helaas door honden voor hun uitwerpselen gebruikt worden.

De installaties voor verkeerslichten moeten eveneens systematisch uitgerust worden met geluidsmechanismen.

¹⁵ De in het kader van het GemVPP uitgevoerde aanbevelingen tot inrichting – Bijlage B, punt 2.2.11 en andere blijven volledig actueel

¹⁶ verlenging via de Lombaerdestraat naar de Twee Huizenweg in Sint-Lambrechts-Woluwe is te overwegen als er in deze gemeente een gelijkaardige ontwikkeling wordt doorgevoerd, maar die houdt dan wel de bouw in van een loop/fietsbrug over de E40

3.2.2.3 Oversteekpunten

LIGGING VAN DE VOORZIENE INTERVENTIES

Er moet op verschillende plaatsen een verbetering van de oversteekpunten tot stand worden gebracht door middel van het doorvoeren van precies gerichte inrichtingsoperaties, namelijk:

► Lijn 26:

- Installatie van extra loop/fietsbruggen (gepland bij de stations Bordet en Evere), met het oog op het bevorderen van de mobiliteit tussen de twee zijden van de lijn, maar ook om te voorkomen dat er mensen de sporen van de NMBS ontijdig oversteken
- aanpassing van de loop/fietsbrug ter hoogte van de Piérardlaan en de toegangswegen ervan, met het oog op het vergemakkelijken van de bereikbaarheid ervan voor PBM's (en voor fietsers);
- BBP Josaphat en L26: nieuwe oversteek mogelijk

► Leopold III-laan:

- Bijkomende fiets- en voetgangeroversteekpunten (zoveel mogelijk tegenover de loop/fietsbruggen over de spoorweg).
- Een oversteekpunt van de Oasebinnenhof naar de Genèvestraat ter hoogte van de halte voor bussen 11/12/21, ongeveer halverwege tussen de bestaande bovengrondse oversteekpunten, verdient aanbeveling. Die zal nog des te nuttiger zijn als hij in de toekomst toegang biedt tot de toekomstige Josaphatwijk.
- Richt men zich naar een herkwalificering van de Leopold III-laan als stadsboulevard (cf. geluidsstudie, projecten van het BUV, project voor doorkomst van de tram), dan moeten de loop/fietsbruggen¹⁷ overwogen worden vanuit twee mogelijke hoeken:
 - als grote gemeentelijke verbindingsinfrastructuur, die in één vloeiende beweging en zonder trappen (of dan aanvullend) bijna van de spoorweg naar de Permekestraat loopt;
 - als passage die een maximum aan verbindingen biedt: dan zouden ze toegang tot de perrons moeten bieden. Dit zou kunnen inhouden dat de OV-haltes dan buiten de kruispunten komen te liggen (wat niet noodzakelijk wenselijk is).
- Beveiliging van de oversteekpunten bij de verkeerslichten: onafhankelijk van de eventuele loop/fietsbruggen hierboven, moeten de oversteekpunten op straatniveau eenvoudiger gemaakt en beveiligd worden, + en ze zouden toegang moeten bieden tot de tramhaltes. In het kader van de toekomstige herinrichting van de laan is het hoogst noodzakelijk de door lichten beschermde overteken aan de kruispunten te behouden.

► Houtweg: oversteekpunt naar Haren beveiligen (te bekijken in de context van de splitsing van de Verdunstraat)

► Vrijetijdslaan: oversteekpunten op de verschillende kruispunten beveiligen

► Bordetlaan: oversteekpunten beveiligen (ter hoogte van de Schiphollaan), zoeken naar oplossingen, eventueel in de ruimere context van een volledige herinrichting van het kruispunt Bordet – Leopold III

► Dunantlaan: oversteekpunten met de Oudstrijders- en de Cicerolaan beveiligen in het kader van de al geprogrammeerde of verwezenlijkte herinrichting ervan (GFR 12, GemFR Paduwa ⇔ St-Vincentius)

¹⁷ Indien de situatie zich daartoe leent (hoogteverschillen enz.) kunnen de overteken ook als onderdoorgang aangelegd worden, mits zij aan kwaliteitseisen inzake licht, zicht en een eenvoudige toegankelijkheid door de fietsers, voetgangers en PBM beantwoorden.

- ▶ Zaventemstraat en Bordetlaan voor deel nr. 12B van de GFR
- ▶ Genèvestraat: oversteekpunt gewenst tegenover het pad van de Herdersliedgaarde en winkelcentrum
- ▶ Optimismelaan: oversteekpunt tegenover de Strijdroslaan, en tegenover de Hallebaardenlaan (richting Gemoedsrustpark)
- ▶ Leuvense Steenweg, Stroobantsstraat: oversteekpunten beter beveiligen
- ▶ Oudkapellekelaan: snelheidsremmende voorzieningen stroomopwaarts van de oversteek te overwegen

Met de meeste van deze oversteekpunten wordt rekening gehouden in het deel dat gewijd is aan de inrichtingsschetsen (cf. 3.1.10).

BIJKOMENDE VERLICHTING

Voetgangersoversteken dienen van een bijkomende en versterkte verlichting te worden voorzien, zodanig dat de aandacht van de automobilisten getrokken wordt. De interventies moeten prioritair bij oversteken nabij scholen en grote gemeentelijke uitrustingen met avondbezoek (sport- en culturele centra) aangelegd worden.

BESCHERMING DOOR VERKEERSLICHTEN

Op de meest bereden wegen zonder verkeerslichten is de toepassing van door verkeerslichten beschermde oversteekinstallaties voor de voetgangers te overwegen (met automatische detectie en/of knopbediening). Dit geldt in het bijzonder voor de assen van hogere categorie (interwijk- en hoofdwegen) met vrij druk en snel verkeer¹⁸, te weten:

- ▶ Bordetlaan
- ▶ Cicerolaan¹⁹
- ▶ Zaventemstraat (sectie Cicero – Bordet)
- ▶ Leuvense steenweg
- ▶ Dunantlaan
- ▶ Haachtse steenweg (in het bijzonder Hertogwegel, Pepermansstraat, Bauwens / Van Leeuwstraat)
- ▶ Houtweg
- ▶ Oudstrijderslaan
- ▶ Vrijetijdslaan
- ▶ Stroobantsstraat

¹⁸ De Leopold III-laan heeft al verkeerslichten ter hoogte van de kruispunten, en zou elders over boven- of onderdoorgangen moeten beschikken. Voor de Lindestraat en de Consciencelaan wordt het effect van de aanwezige snelheidsremmende maatregelen als voldoende ingeschat.

¹⁹ De oversteek van de Cicerolaan naar de « Leder zijn Huis » buurt ter hoogte van de Guillaumelaan wordt onvoldoende opgemerkt door automobilisten die rechts afslaan vanuit de Guillaumelaan. De signalisatie is door het Gewest te versterken.

3.2.2.4 Voetpaden

Evere beschikt over een tamelijk uitgestrekt netwerk van voetpaden, dat qua afstand een groot aantal kortere wegen biedt. Het onderhoud en de eventuele inrichting van deze paden moet gegarandeerd worden, want ze vormen een belangrijke aanmoedigingsfactor om te voet te gaan doordat ze een veilige, directe en aangename route bieden.

Ook moeten er aan de uiteinden ervan faciliteiten geboden worden voor het oversteken van de wegen, in de vorm van ingerichte plateaus, voetgangersoversteekplaatsen, snelheidsvertragende voorzieningen, verlaagde trottoirranden, enz. Zie eveneens « Oversteekpunten » hierboven.

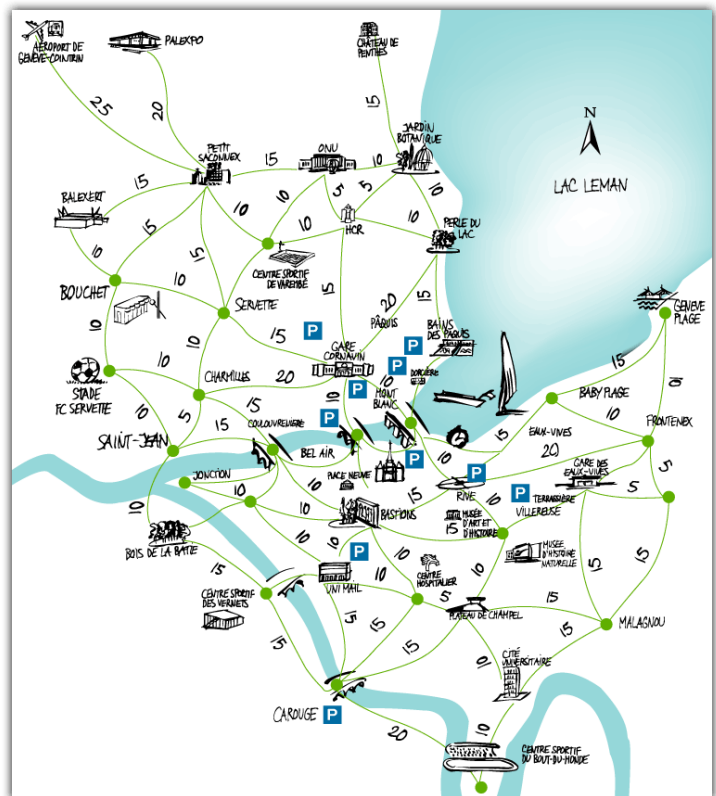
3.2.2.5 Communicatie rondom het zich te voet verplaatsen

De betrekkelijke dichtheid en gemengdheid aan huisvesting en activiteiten in Evere leidt ertoe dat een groot aantal bestemmingen te voet bereikbaar zijn. Bovendien liggen bijna alle punten van de gemeente in de nabijheid van een halte van het openbaar vervoer. Maar de vereiste duur om van het eenen punt naar het andere te gaan wordt vaak door de inwoners overschat.

Daarom stellen we voor dat de gemeente met de inwoners van Evere een dialoog aangaat rondom het thema: "Te voet is het helemaal niet ver", en dat met name door middel van een kaart met daarop de duur van de verplaatsing te voet.

Zo werd bij voorbeeld dit soort kaart al vervaardigd door de stad Genève in Zwitserland (cf. hiernaast) of zelfs het voetgangersplan van Luik 2004.

Verder verwijzen we naar de educatieve route te voet, cf. punt 4 Acties ter ondersteuning en begeleidende maatregelen, pp. 117-120



3.3 BEHEERSPLAN TER VERBETERING VAN DE BEDIENING EN DE COMMERCIËLE SNELHEID VAN HET OPENBAAR VERVOER EN GEWENSTE INRICHTINGSOPERATIES

(cf. bijgevoegde kaart: openbaar vervoer: wijzigingen aan het bestaande net)

3.3.1 Aanvoer

3.3.1.1 Algemene verbetering van de dienst 's avonds en tijdens het weekend

In het algemeen wordt het aanbod aan openbaar vervoer afgestemd op de lesroosters van de scholen. 's Avonds lopen de spitsuurschema's van het openbaar vervoer en de perioden van het einde van de werkdag uiteen. Aanpassing van de dienstregeling van het openbaar vervoer aan de huidige vereisten betreffende de werkdag is met name nodig voor het einde van de dag. Er is een betere dienstverlening vereist tot 19 uur of zelfs nog later. In het geval van Evere zijn talrijke openbaarvervoersdiensten vanaf 17u maar heel sporadisch werkzaam en verschillende wijken en sectoren worden na 20u niet meer aangedaan. Deze opmerking geldt tegelijk voor NMBS / GEN lijn 26 en voor het merendeel van de diensten van de MIVB en De Lijn.

We tekenen op dat de MIVB tegemoet komt aan de vraag van de Gemeente om de dienstregeling van bus 45 's avonds en op zaterdag aan te vullen door een grotere regelmaat. Dit is een eerste nuttige stap.

In het bijzonder, de dienstregeling in het weekend van de busdiensten waarmee men de Sint-Lukas-Kliniek kan bereiken zijn te verbeteren.

3.3.1.2 Nachtdiensten

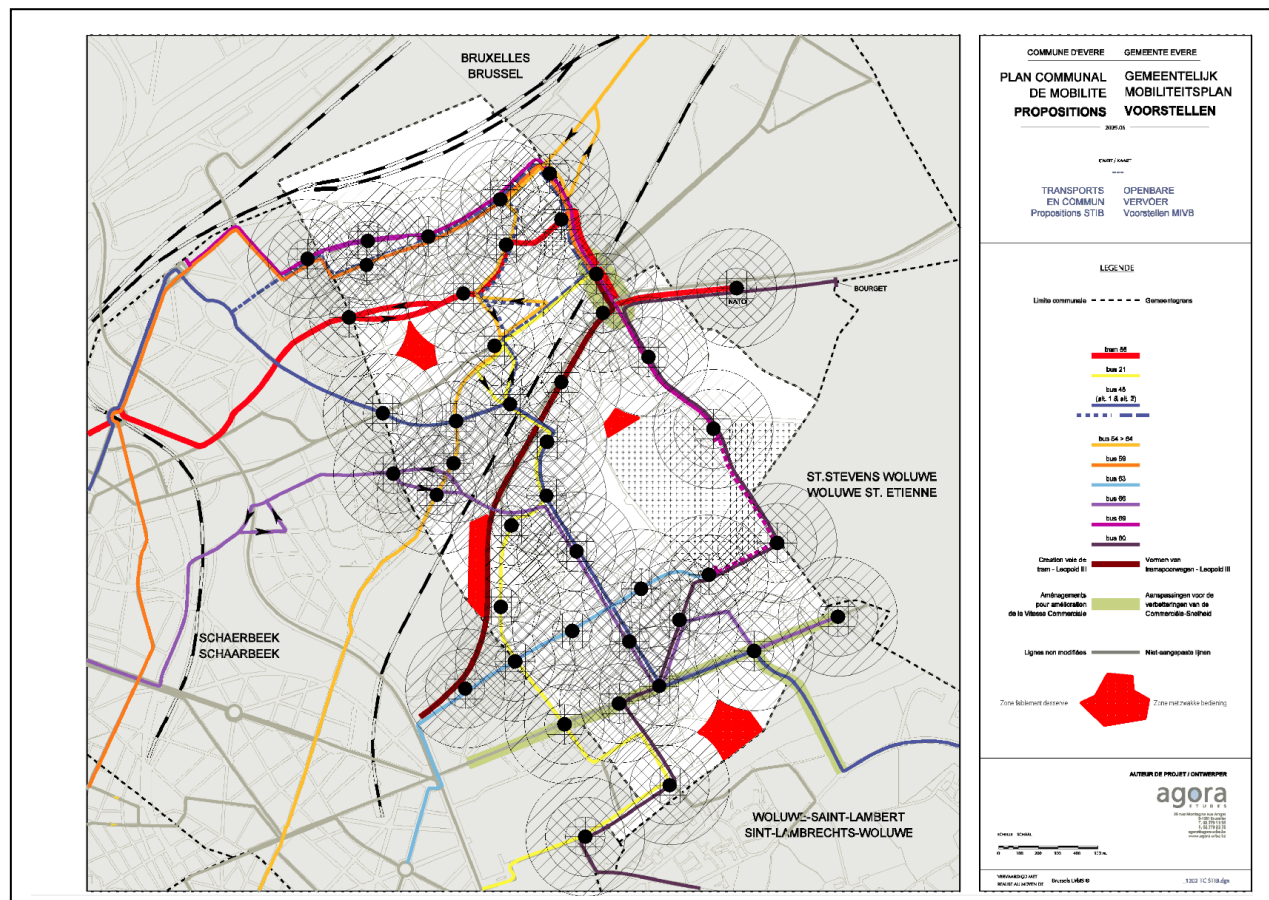
Er moet een gelijkaardig pleidooi worden gehouden ten aanzien van een nachtnetwerk. Een stad/gewest van de grootte van Brussel zou zich op een beperkt aantal assen (cf. de N71 naar Elsene) een minimum dienstregeling (bij voorbeeld 1 bus /u) tussen haar centrum en haar rand moeten kunnen veroorloven.

Evere zou ongetwijfeld moeten kunnen profiteren van een dienstregeling Centrum – Schaarbeek – Laag Evere – Bordet – Haren, en van een dienstregeling Centrum –Leuvense Steenweg – Paduwa.

De Gemeente Evere verzoekt het Gewest en de MIVB in de toekomst de combinatie van bus en taxi mogelijk te maken, met prijsverlaging van de taxikosten tussen 0 en 6u op vertoon van een MTB abonnement of een ticket/kaart de voorgaande dag tussen 19 en 24u afgestempeld.

3.3.1.3 Bestrijking van het grondgebied

De bestrijking van het grondgebied van Evere is ruimschoots bevredigend. Het up to date brengen van de bedieningskaart, op grond van een straal van 300m rondom de haltes bevestigt de eerdere conclusies van het GVPP.



Er kunnen 4 woon- of activiteitenzones aangegeven worden die minder goed aangedaan worden:

1. **de omgeving van de Ballingsstraat / Van Némomstraat / Van Obberghenstraat:** dit is een gebied dat een beetje ingesloten ligt tussen de Haachtse Steenweg (bus De Lijn) en de Stuckensstraat (tram 55). Het lijkt niet relevant buslijnen om te leiden in deze kalme wijk die bestaat uit smalle straatjes en zones 30 en woonerven. Het gebied met geringe aanvoer is nooit verder van een halte verwijderd dan 400 m.
2. **Het uiteinde van de Renoirstraat in de Germinalwijk:** met de achterkant tegen het Kerkhof van Brussel ligt hij net buiten de zone van 300m, maar nooit op een afstand van meer dan 400 m van een halte.
3. **De Oasebinnenhof:** deze wijk ligt geïsoleerd tussen het Josaphatstation en de Leopold III-laan, die een barrière vormt. Er zou een oplossing gevonden kunnen worden in een **tramdienst op de Leopold III-laan**, een **loop/fietsbrug over de Leopold III-laan** die naar de Genèvestraat loopt, en in **diverse netten van weggetjes en openbare wegen die in het kader van BBP Josaphat tot stand gebracht moeten worden**. Bovendien wordt deze wijk bestreken door het NMBS-station Evere, dat door middel van een verbeterde frequentie en aanvoer 's avonds en in het weekend gelijkgesteld zou kunnen worden met een metrostation (bedieningsstraal van 400 tot 800 m).
4. **Het uiteinde van de Kolonel Bourgstraat / De Lombaerdestraat / Maquisstraat:** de Maquisstraat in een woonerf, en de De Lombaerdestraat in een zone 30 nodigen niet echt uit tot het overwegen van een aanvoer van bussen.⁴ De doodlopende straat die de Kolonel Bourgstraat is zou slechts veranderd kunnen worden ten koste van zware investeringen. Bovendien wordt de doorkomst van de tram Leopoldwijk-NAVO-luchthaven overwogen hetzij achter de kantoren in de Kolonel Bourgstraat, hetzij via de Leuvense Steenweg. Zie ook pagina 92.

Bovendien merkt men, als men rekening houdt met het wegennetwerk in Evere, op dat alle Noord-Zuid lopende assen van enige omvang en continuïteit worden aangedaan, met als enige uitzondering de Lindestraat (die dan weer beschikt over 4 haltes van Oost-West lopende lijnen). Dit geldt ook voor de Oost-West lopende assen, die alle zonder enige uitzondering worden aangedaan.

Dit betekent een positieve evolutie sinds 10 jaar, cf. illustratie hiernaast van het netwerk in 1996, die voornamelijk het gevolg is van het in gebruik nemen van de bussen 12/21, en aan nog andere reorganisatie van lijnen (66 en 80 bij voorbeeld).



3.3.1.4 Het netwerk van de MIVB

De MIVB heeft haar toekomstige netwerk voor horizon 2008 gepresenteerd. Het werd op 14 juli 2005 door de regering van het BHG aangenomen.

Deze ingrijpende verandering rechtvaardigt de integratie in fase 3 voorstellen van een aanvullende diagnose.

De waarnemingen en voorstellen voor Evere staan hierna aangegeven voor elke tram- of buslijn.

De omschrijving van de lijnen gaat vergezeld van twee illustraties:

- ▶ Links de aanvoer naar Evere volgens het busplan 2008
- ▶ Rechts de aanvoer naar het gewest in de huidige versie ervan (bron MIVB).

In het kader van het GemMP zal er uitsluitend rekening worden gehouden met het plan tegen horizon 2008, terwijl de huidige aanvoer in 2005 eventueel kan dienen als punt van vergelijking met verwijzing naar gewenste punten van verbetering.

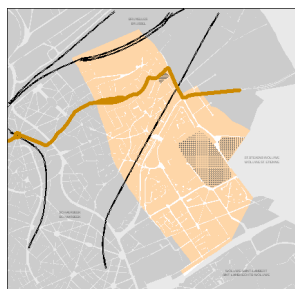
De wijzigingen voor het netwerk 2008 die te maken hebben met de gemeente Evere en de grootste voordelen/nadelen ervan worden gepresenteerd in bijlage 7.2.

Bij de recente wijzigingen moet men bijzonder aandringen op het belang van de lijnen 12 en 11/21, welke goede verbindingen met Schuman en de luchthaven verzorgen.

In het geheel biedt de samenvoeging van de diverse veranderingen een netwerk waarvan men mag hopen dat het tot betere prestaties leidt. **Enkele evoluties of situaties lijken voor Evere minder positief uit te pakken en vragen om aanpassing:**

- ▶ **De handicap van de commerciële snelheid van lijn 55, en het gebrek aan regelmaat dat daaruit voortvloeit**
- ▶ **Het verplicht overstappen op Rogier voor lijn 55 op de Noord-Zuid as overdag**
- ▶ **Het nieuwe tracé van bus 45, die wegtrekt uit het noorden van Evere en de Sint-Vincentiuswijk, wat leidt tot verplicht overstappen.**
- ▶ **Het ontbreken van aanvoer naar het uiteinde van de Kolonel Bourgstraat**

TRAM 55



Lijn 55 doet het Noorden van de gemeente Evere aan. Met deze enige tramlijn in Evere kan men Schaarbeek, het Noordstation, de Vijfhoek, het Zuidstation, Vorst en Ukkel bereiken.

Vanaf Bordet loopt lijn 55 via de Houtweg en sluit dan ter hoogte van het kruispunt Bordet/Leopold III aan op de Leopold III-laan.

Ook de locatie van de NAVO zou op middellange termijn kunnen worden aangedaan

via verlenging van de lijn langs de Leopold III-laan (N22/A201)²⁰. Als de verhoging van de frequentie en van de capaciteit van de pendeldiensten (bestemming van de toekomstige trams 3000) bevestigd worden, zou dit project voordelig kunnen uitpakken voor de gemeente Evere.

De aanvoer moet verzorgd worden door de nieuwe trams 3000 met grote capaciteit. Plan 2008 voorziet een doorkomstfrequentie van om de 10 minuten, waarvan één op de twee trams via lijn 3 door de Vijfhoek heen verlengd zou worden naar het Churchillplein.

Het grootste nadeel van deze lijn is het ontbreken van een eigen bedding op een groot deel van het tracé. De trams lopen dus vertraging op door het verkeer, vooral op de knelpunten die bij voorbeeld gevormd worden door het Liedtsplein en de Gallaitstraat, wat problemen veroorzaakt in verband met het naleven van de dienstregeling. Het GewOP geeft lijn 55 naar Schaarbeek en Evere aan als een tramlijn die verbeterd moet worden.

De MIVB stelt in haar toekomstvisie voor 2020 voor verschillende voorzieningen aan te wenden die gericht zijn op het verbeteren van de commerciële snelheid van deze tramlijn:

- Een bovengrondse variant inrichten via zorgvuldige inrichtingsoperaties²¹. Het idee van de MIVB zou erop neerkomen de Gallaitstraat opnieuw in te richten in functie van plaatselijk verkeer (geen doorgaand verkeer meer), waarbij er voorrang wordt gegeven aan het OV, aan voetgangers, aan het plaatselijke verkeer en aan leveranties.
- Een ondergrondse variant inrichten (lijn 55 als zodanig of verplicht overstappen en aansluiting op premetro) tussen het Noordstation en de Berenkuil.

Gelet op de geschatte hoge kosten voor de tweede optie (130 miljoen euro tegenover 3 miljoen voor de bovengrondse inrichtingsoperaties) en de bijzonder lange wachttijd voordat die eventueel tot stand gebracht kan zijn, lijkt het ons dat de MIVB er eerst voor zal moeten zorgen dat ze met voorrang bovengrondse inrichtingsoperaties uitvoert om deze lijn beter te laten presteren op het gebied van reistijd, maar ook qua regelmaat.

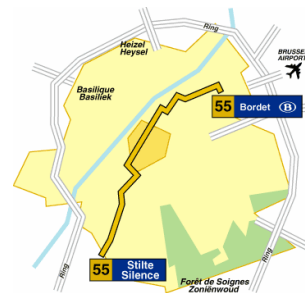
Het frequentieniveau is concurrerend met een gemiddelde van 10 trams/ spitsuur en 6 trams/daluur. De aangeboden capaciteiten zullen zich moeten aanpassen aan de toenemende vraag naar vervoer in de toekomst.

In het project voor de veranderde opstelling van het netwerk voor horizon 2008 hebben de MIVB en het BHG besloten het baangedeelte tussen Rogier en Stille te schrappen en aan de andere kant de lijn te verlengen tot voorbij eindpunt Bordet, tot aan de NAVO.

De eerste van deze veranderingen wordt gerechtvaardigd door vereisten van regelmaat op de Noord-Zuid lopende premetro-as, doordat de vertraging die door deze lijn 55 veroorzaakt wordt zijn weerslag heeft op de volledige exploitatieactiviteiten van de as.

De gemeente Evere betreurt deze wijziging wegens het verplichte overstappen waar de gebruikers overdag niet omheen kunnen. Om het tijdverlies in verband met de overstaptijd tot een minimum te beperken verzoekt de gemeente Evere de MIVB ervoor te zorgen dat er een maximum aan verbindingsmogelijkheden van perron tot perron in het Communicatie Centrum Noord en bij Rogier beschikbaar is. Ook moet ze:

- De commerciële snelheid en de reisduur verbeteren, met name door een oplossing te vinden voor het probleem van de Gallaitstraat, maar ook door andere maatregelen zoals het op afstand bedienen van de verkeerslichten (in de Lindestraat bij voorbeeld), het installeren van leverantiezones buiten de openbare weg in winkelgebieden, enz.



²⁰ Op langere termijn zou de MIVB overwegen deze lijn te verlengen tot aan de grens van het Gewest en ooit misschien tot aan de luchthaven Brussel-Nationaal

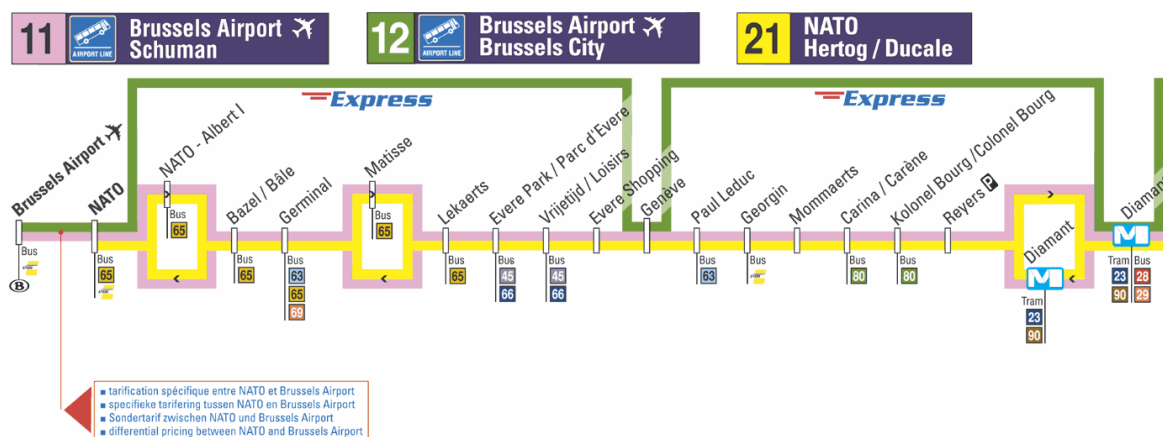
²¹ Lijn 55 maakt al deel uit van de lijst met "aan te leggen beschermde locaties/beddingen" in het beheerscontract 2001-2005 van de MIVB.

- ▶ Als met deze verbetering een voldoende regelmaat bereikt kan worden om op termijn lijn 55 weer in te passen naast de pendeldienst Noord-Zuid om aldus opnieuw de Vijfhoek aan te doen zonder dat men verplicht moet overstappen
- ▶ De verplichting om over te stappen bij Rogier compenseren door verhoging van de frequenties.

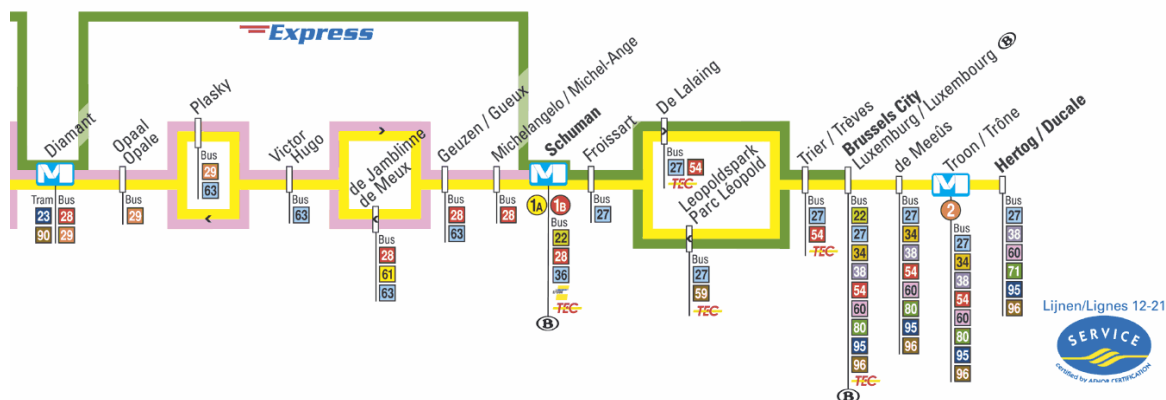
BUS 11

De MIVB fuseert bus 12 en bus 21 in het weekend met ingang van 5 september 2005, met de benaming « 11 ». Zo komt er een groter aantal tussenliggende haltes richting luchthaven beschikbaar.

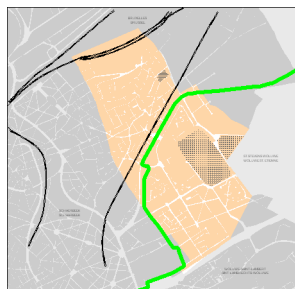
De Gemeente Evere staat positief tegenover deze maatregel, waardoor de aanvoer naar haar grondgebied en de bereikbaarheid van de luchthaven met het OV verbeterd kan worden. Zie hierna ook de elementen voor de bussen 12 en 21.



09/2005



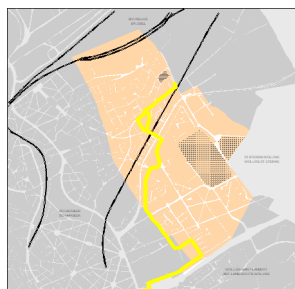
BUS 12: EXPRESSBUS NAAR DE LUCHTHAVEN



De installatie van een halte ter hoogte van het Marriott hotel aan de Olympiadenlaan is wenselijk om zo te kunnen zorgen voor een rechtstreekse verbinding met de luchthaven.

Dit punt ligt midden in het grondgebied van Evere, wat instapmogelijkheden biedt voor andere reizigers dan alleen maar de gebruikers van het hotel. Deze halte zou dus komen bij de halte in Genève, die thans de enige halte in Evere is.

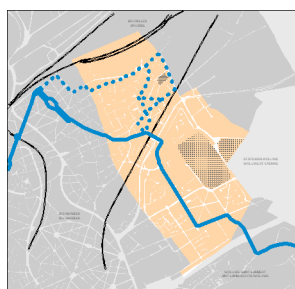
Zie ook bus 11.

Bus 21

Deze lijn heeft zich betrekkelijk onlangs gevoegd bij het netwerk in antwoord op een vraag naar transport tussen de Europese Wijk en de kantoorzones in Evere.

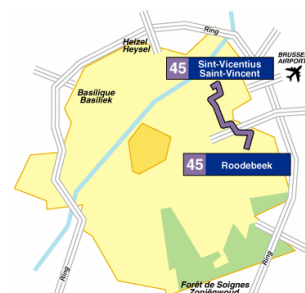
Hij doet de activiteitenzones Evere 2 (zuiden van Leuvense Steenweg), Genèvestraat, as Leopold III – Bordet aan, en verzorgt daarbij de verbinding met de Europese Wijk.

Zie ook bus 11.

**Bus 45**

Bus 45 vormt voor Evere een ruggengraat die de Noord-Zuid aanvoer voor het volledige grondgebied verzorgt, en daarbij gemakkelijke toegang biedt tot het winkelcentrum Cora en het Woluwe Shopping Center en tot de metro bij Roodebeek.

De gemeente Evere verzoekt met klem om verlenging van deze lijn van Sint-Vincentius naar het station van Schaarbeek.



Het busplan van de MIVB voorziet verlenging naar het station van Schaarbeek met vertrekpunt bij het Gemeentehuis, via Helmet met eindpunt op het Colignonplein.

Dit zou het schrappen van het baangedeelte tussen het Gemeentehuis en het St-Vincentiusplein tot gevolg hebben. Daardoor zou voor de gebruikers uit deze wijk de enige rechtstreekse aanvoer verloren gaan die zij hadden met Hoog Evere en met de winkelcentra in Woluwe.

De gemeente Evere bevestigt diverse aanvragen ter verbetering:

- ▶ **Behoud van het huidige tracé van lijn 45 vanaf het Gemeentehuis van Evere naar Sint-Vincentius, teneinde de verbinding tussen het noorden en het zuiden van de gemeente, alsook met de metro, te waarborgen (Sint-Vincentius – Paduwa – Roodebeek).**
- ▶ Eventueel variant op het parcours door het tracé van lijn 54 te volgen tussen de Haachtse Steenweg en St-Vincentius
- ▶ **Bediening van de Picardiëbuurt zonder door het smalle gedeelte van de Picardiëstraat te rijden,** (eventueel met eindpunt Frans Verdonckstraat)
- ▶ **Eventueel verlenging tot aan het station van Schaarbeek** zonder door het smalle gedeelte van de Picardiëstraat te rijden.
- ▶ **Verlenging van de lijn tot voorbij Roodebeek,** tot aan de Universiteitsklinieken Sint-Lukas.

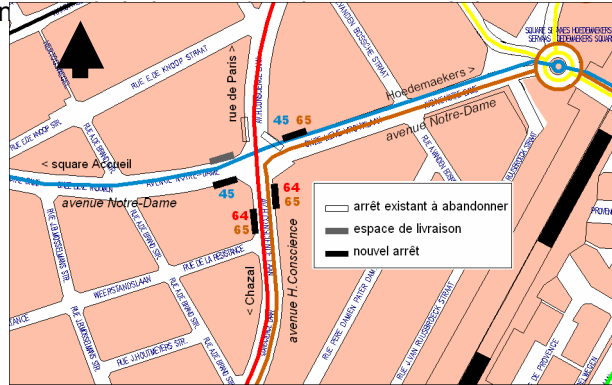
Behalve deze verbeteringen die voor Evere een prioriteit betekenen zijn er nog andere wijzigingen wenselijk:

- ▶ Verhoging van het aanbod en van de frequentie 's avonds en op zondag.²²
- ▶ Op langere termijn, wijziging van het traject in het zuidelijke deel van Evere vanaf het Paduwaplein via de Grosjeanlaan en de Kolonel Bourgstraat. Met dit alternatief zouden het economische-activiteitenpark en de Kolonel Bourgwijk aangedaan kunnen worden. Er zijn verschillende scenario's mogelijk met bus 45 of bus 80 (zie hierna pagina 92).

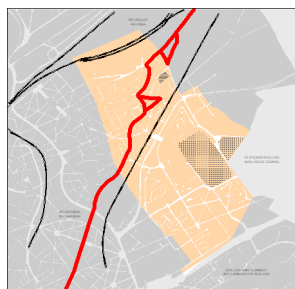
²² Lijn 45 zal 's avonds rijden met een frequentie van 20 minuten, maar de omvang van de dienstregeling is momenteel nog ontoereikend

Als gevolg van het nieuwe tracé van bus 45 via de Onze-Lieve-Vrouwelaan is de opstelling van de haltes op deze plek aan herziening toe. In het kader van de geplande inrichtingsoperaties voor het omleggen in zone 30 op deze plek, zou de opstelling

- Haltes 64 (ex-54) en 65 samengebracht aan de zuidkant van de Consciencelaan, om de aansluitingen te vergemakkelijken; in de richting naar Schaarbeek wijkt hij terug, zodat er een bufferzone ontstaat voor 4 tot 5 voertuigen die achter de bus bij de halte (op de rijweg) moeten wachten.
- Halte 45 Onze-Lieve-Vrouwelaan, net voor de rotonde: in de richting naar Hoedemaekers en Paduwa is het de dichtstbijzijnde halte van lijn 64/65; in de richting naar het Onthaalsquare en Schaarbeek is er behoefte aan leverantieruimte voorbij de rotonde. De opstelling van de haltes van lijn 45 vóór de rotonde beperkt ook de risico's op verzadiging van de rotonde als de zuidelijke uitrit naar Schaarbeek ingenomen wordt door een bus 64/65 bij de halte.



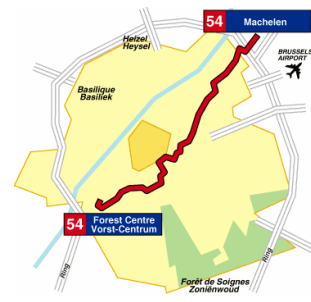
BUS 54 (IN DE TOEKOMST 64)



Evere steunt de initiatieven die genomen werden ter verbetering van de regelmaat (cf. vereiste van het GewOP, te verbeteren bustrajecten):

- Verbeteren van de mogelijkheden tot doorvoer naar Haren (Haren centrum, splitsing van de Verdunstraat)
- In tweeën gedeeld traject (beperkt tot de Naamse Poort). De verplichting tot

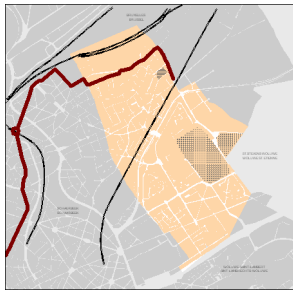
overstappen bij de Naamse Poort raakt weinig met Evere verbonden gebruikers.



In het kader van de inrichting van GFR 12 werden er op het traject van lijn 54 (64) verbeteringen aangebracht (haltes op een vooruitspringend deel, busstrook in Schaarbeek naar de Chazallaan, etc.).

Voor het moeilijke kruisen bij de Parijsstraat werd een oplossing gevonden door middel van een traject met eenrichtingsverkeer via de Vliegpleinstraat.

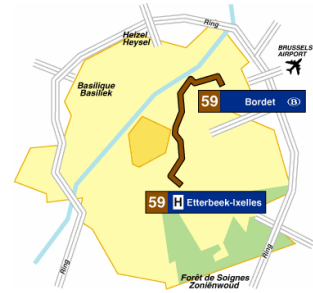
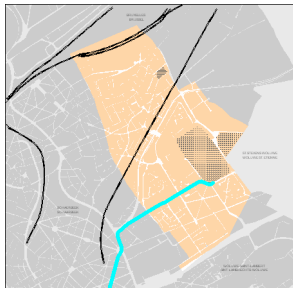
In het kader van het in gebruik nemen van de zone 30 « Onze-Lieve-Vrouw » is er een reorganisatie gepland van de haltes om de aansluitingsmogelijkheden te verbeteren en het invoegen van de bus in het verkeer na het instappen te vergemakkelijken (halte op de rijweg met vooruitstekend trottoirgedeelte).

Bus 59

De MIVB is ingegaan op het verzoek van de Gemeente in verband met bus 45 door met lijn 59 een doorkomst aan te bieden via de Picardiëstraat in plaats van door de Stroobantsstraat.

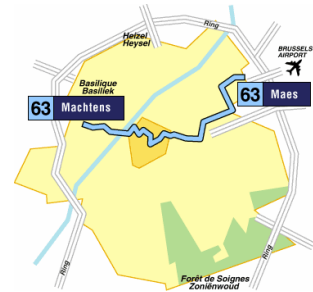
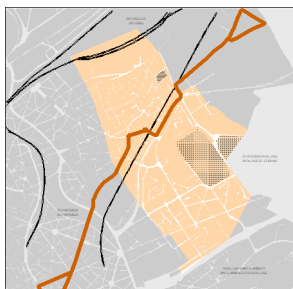
De vraag heeft betrekking op een betere bereikbaarheid van de wijk, met name voor PBM's, die zo de Gastendelle niet te voet op hoeven te gaan.

De bewoners van de straat bestrijden de doorkomst van de bus, en deze oplossing is niet weerhouden. Een andere oplossing moet gezocht worden voor de bediening

Bus 63

Deze lijn wordt versterkt door het inzetten van gelede bussen, en het wordt zo een « sterke » lijn. Dit voldoet aan het vereiste van het GewOP, waarin lijn 63 staat aangegeven als te verbeteren buslijn.

Door verplaatsing van het eindpunt van Maes naar het Kerkhof van Brussel hoeft er niet meer gewacht te worden aan het kruispunt Bordet en in Haren, wat een betere waarborg op regelmaat biedt.

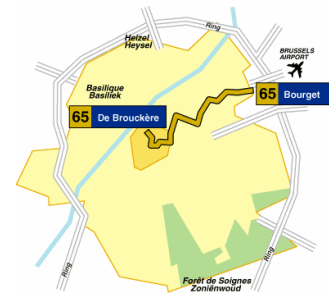
Bus 65

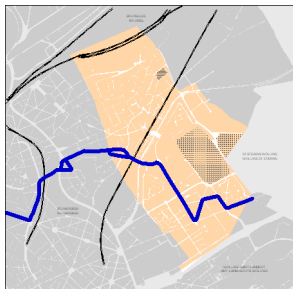
Deze lijn neemt de rol over van bus 63 tussen Bordet en Maes.

Hij beschikt over een directere verbinding met het centrum, veeleer via de Chazallaan dan via de Rogierlaan.

In het kader van het in gebruik nemen van de zone 30 « Onze-Lieve-Vrouw » zou de halte Onze-Lieve-Vrouw verplaatst worden en samengebracht met die van lijn 54 (64) (zie omschrijving voor bus 45), om aldus de aansluitingsmogelijkheden te verbeteren en het invoegen van de bus in het verkeer na het instappen te vergemakkelijken (halte op de rijweg met vooruitstekend trottoirgedeelte).

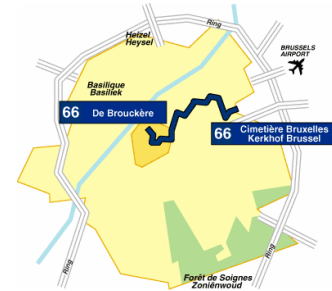
In het kader van de inrichting van GFR 12 werden er op het traject van lijn 65 en 54 (64) verbeteringen aangebracht (haltes op een vooruitspringend deel, busstrook in Schaarbeek naar de Chazallaan, etc.), en de doorkomst door de Daillylaan is er ook op gericht te ontsnappen aan de verkeersopstoppen in de Middaglijstraat.



Bus 66

Deze bus vult de aanvoer naar hoog Evere aan die verzorgd wordt door lijn 63 via een traject vanaf de grens van het Gewest (eindpunt Tol) via de Leuvense Steenweg²³, de Paduwawijk, Oudstrijders, Vrijetijd, NMBS-station Evere, Kurth/De Brandt.

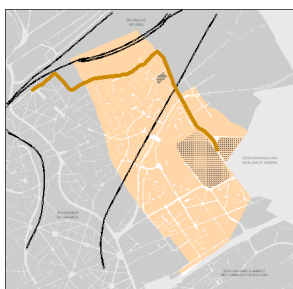
Bus 66 ondervindt problemen door het drukke autoverkeer op deze interwijkenwegen.



De halte aan De Brandt zou kunnen worden verplaatst naar de NMBS-brug om zo te ontkomen aan het veel voorkomende verboden parkeren bij de huidige halte en om te zorgen voor een betere verbinding met het station Evere van NMBS-lijn 26²⁴. Dit zou enigszins ten koste gaan van de aansluitingen met bus 54 (64) en bus 65.



De suggestie wordt aan de MIVB meegegeven om bus 66 door de wijk « Ieder Zijn Huis » te laten rijden via de Galglaan, die voor autoverkeer gesloten zal blijven. Dit laat toe het kruispunt Gemeenschappen # Cicero # Leuvensesteenweg, en de files (en de busbaan maatregelen om de congestie tegen te gaan) te mijden. Bovendien kan men zo het bejaardentehuis bedienen.

Bus 69

Het betreft hier een pendeldienst van het station van Schaarbeek naar de Bordetlaan, die uitsluitend tijdens de week en met een hoge frequentie tijdens de spitsuren wordt uitgebaat. Hij functioneert in relatie met de militaire hoofdkwartieren.

Wijziging van het traject (verlenging naar het Kerkhof van Brussel met het oog op het scheppen van aansluitingsmogelijkheden) heeft gezien de specifieke clientèle weinig zin, en zou een injectie van extra

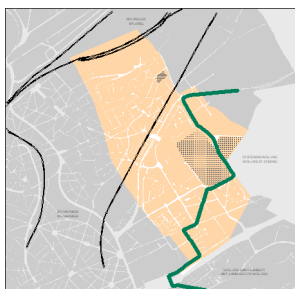
voertuigen en chauffeurs inhouden. Bus 80 voorziet in eventuele behoeften aan verbinding tussen Bordet en hoog Evere.

Er werden verzoeken ingediend voor de verlenging van bus 69 naar het zuiden van de gemeente richting Sint-Lambrechts-Woluwe en het Sint-Lukas ziekenhuis. De bijzonder specifieke dienstregeling van bus 69 uitsluitend als versterking tijdens de spitsuren leidt ertoe dat andere bussen (waaronder bus 45 met doorkomst via Sint-Vincentius) beter geschikt zouden zijn om op deze verzoeken in te gaan.



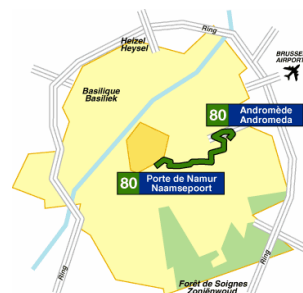
²³ De bus zou moeten rijden op de evenwijdig lopende weg langs de Leuvense Steenweg, maar die staat opgetekend als BEV, dus moet de situatie aangepast worden!

²⁴ De ligging van de halte van bus 66 wordt gekoppeld aan de GEN-halte. Wordt deze verplaatst, dan volgt de bus mee.

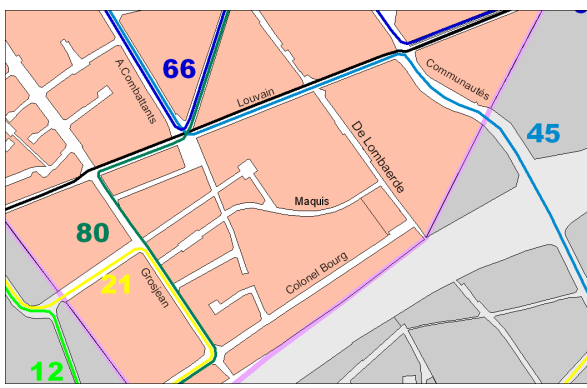
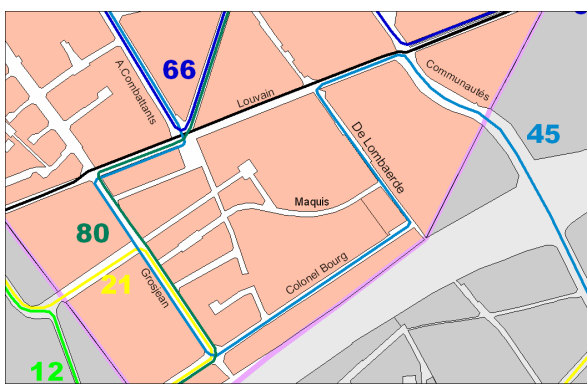
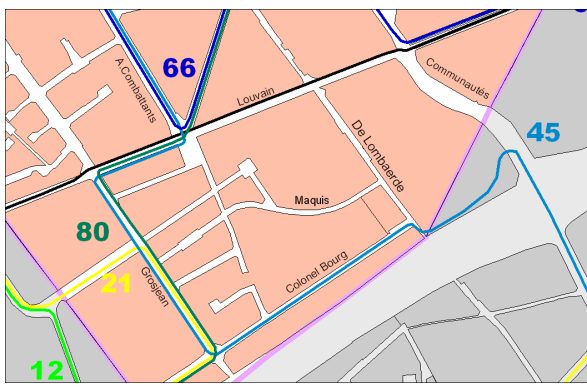
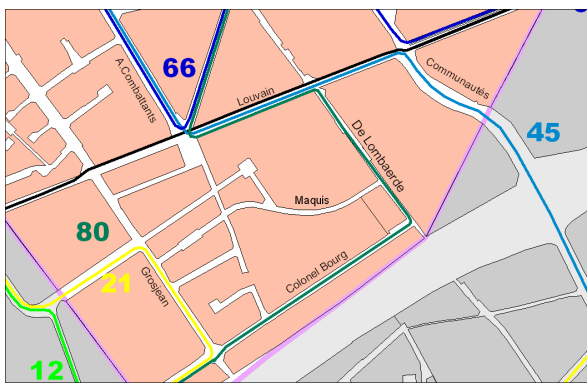
BUS 80

Momenteel doet bus 80 Evere slechts aan via zijn doorkomst bij de rotonde Kolonel Bourg # Léon Grosjean. Het eindpunt ervan zal verplaatst worden van Andromeda (WSL) naar Bourget, waardoor hij feitelijk de dienst overneemt die door bus 63 en bus 65 opgegeven werden.

Er wordt een variant voor de aanvoer naar de Kolonel Bourgwijk in verband met bus 45 en bus 80 geschetst, zie hieronder.



OPTIES VOOR REORGANISATIE VAN HET NETWERK IN VERBAND MET DE WIJK PADUWA / KOL. BOURG

	a <u>Behoud geplande situatie 2008</u> + Zo snel mogelijke aanvoer voor 45 en 80 - Geringe huidige aanvoer naar het uiteinde van de Kolonel Bourgstraat Niet optimale situatie, maar wordt gecompenseerd door privé buspendeldiensten van de aan de Kol. Bourgstraat gelegen ondernemingen
	b <u>45 via Grosjean – Kol. Bourg – De Lombaerde</u> + Volledige aanvoer naar de wijk - Tijdverlies voor bus 45 - Risico op Sluipverkeer Bourg ↔ De Lombaerde, kan teruggedrongen worden door een bussleuf of op afstand bediende barrière - Inrijden voor 45 naar De Lombaerde moeilijk - De Lombaerdestraat weinig aangepast voor bussen Niet te adviseren alternatief, te veel minpunten
	c <u>45 via Grosjean – Kol. Bourg – nieuwe weg</u> + 45 hoeft de kruising Gemeenschappen niet meer over te steken, tijdswinst verwacht - Oostelijk deel Leuvense Steenweg niet meer aangedaan - Langer traject - Risico op Sluipverkeer via Kol. Bourg, (of nieuwe weg auto expliciet toe te staan), kan teruggedrongen worden door bussleuf of barrière met afstandsbediening Op middellange of lange termijn te overwegen alternatief, maar geen duidelijke winst voor bus 45
	d <u>80 via Kol. Bourg – De Lombaerde</u> + Goede aanvoer naar de wijk - Westelijk deel Leuvense Steenweg niet meer aangedaan - Moeilijkheden voor bus 80 om in te voegen op de Leuvense Steenweg - Risico op Sluipverkeer via Kol. Bourg, kan teruggedrongen worden door bussleuf - De Lombaerdestraat weinig aangepast voor bussen Te overwegen alternatief, maar grote nadelen voor de De Lombaerdestraat

Wegens de matige winst die aangereikt wordt door de alternatieven voor de aanvoer per bus, en wegens de toch wel redelijke loopafstand naar de dichtstbijzijnde halte (hoogstens 500m), wordt geen

van de alternatieven aangeraden in en op de plaats van de door de MIVB beoogde busaanvoer voor 2008 met uitzondering van alternatief C op middellange of lange termijn.

3.3.1.5 Wijzigingen aan het netwerk van De Lijn

De gewestelijke bussen van "De Lijn" zouden in samenwerking met het Brusselse Gewest moeten overwegen hun aanbod vanaf de ingang van het Gewest om te vormen tot "**snelbusdienst**" naar het centrum, met het doorvoeren van voorrangsmatregelen.

OPTIE 1: ZOEKEN NAAR SNELLERE TRAJECTEN

Voor de invoering van GEN-diensten tussen Leuven / Haacht en Brussel zou een optie erop neerkomen zulke "snelbus" diensten van de Haachtse Steenweg te verplaatsen naar de Leopold III-laan en van de Leuvense Steenweg naar de E40-autosnelweg, waardoor een betere commerciële snelheid mogelijk is zonder inbreuk te maken op de plaatselijke behoeften op het gebied van openbare ruimten. Een dergelijk "snelbus"-dienst zou voor de inwoners van Evere evenwel volkomen zonder belang zijn, tenzij er nieuwe haltes gepland worden, wat met een bepaald voorbehoud slechts mogelijk zou zijn op de Leopold III-laan en niet op de E40-autosnelweg.

Bovendien moet er rekening gehouden worden met de impact van de trajectverandering op het vervolg van het traject naar het centrum, wat ook verkeersopstoppen zou kunnen inhouden en het globaal verminderen van de kwaliteit van de dienst. Een dergelijke verandering zou leiden tot vervreemding van een bestaande Brusselse clientèle (ook al is die ongetwijfeld nog te weinig talrijk) in de hoop een nieuwe vraag te doen ontstaan door middel van een betere dienstverlening (nog na te gaan aan de hand van de feiten).

OPTIE 2: VERBETEREN VAN DE COMMERCIËLE SNELHEID OP ASSEN DIE AL WORDEN AANGEDAAN

We constateren dat deze strategie nu al gevolgd wordt, met name op de Haachtse Steenweg, waaraan de werkzaamheden in september 2005 ten einde komen.

De op de Haachtse Steenweg toegepaste maatregelen kunnen als volgt worden samengevat:

- ▶ Vermindering van het profiel tot 2 x 3m tussen de straatgoten;
- ▶ Weg veranderd in voorrangsweg;
- ▶ Inrichting van drie rijstroken (voor linksaf slaan, rechtdoor gaan en rechtsaf slaan) bij de uitrit naar de Houtweg, **bushalte stroomopwaarts (de bus wordt dus niet meer ingehaald door voertuigen die de bus vervolgens beletten verder te rijden naar de verkeerslichten)**
- ▶ Plateaus op de toegang naar de dwarsstraten, krommingstralen van de toegangswegen teruggebracht tot +/- 6 m;
- ▶ Plateau op de Haachtse Steenweg tegenover de Van Perckstraat;
- ▶ Haltes op de rijweg met vooruitstekende stoepgedeelten;
- ▶ Parkeerhavens van porfierstenen buiten de weg, met bakken met bomen om de 25 tot 30 m om de zichtbare breedte terug te dringen;
- ▶ Installeren van paaltjes en beschermingsbarrières;
- ▶ Fietssassen (vooruitgeschoven zones) bij de verkeerslichten;
- ▶ Wachtstrook voor oversteek met de fiets in twee keer tussen de Bauwensstraat en de Van Leeuwstraat.

Ook op de Leuvense Steenweg bestaat de mogelijkheid tot verbetering van de commerciële snelheid.

CONCLUSIE

De thans op de Haachtse Steenweg verwezenlijkte investeringen leiden er veeleer toe zich niet vast te leggen op optie 1 betreffende de reorganisatie op andere trajecten, maar optie 2 « VICOM » aan te houden en nog nader te ontwikkelen.

3.3.1.6 Andere acties

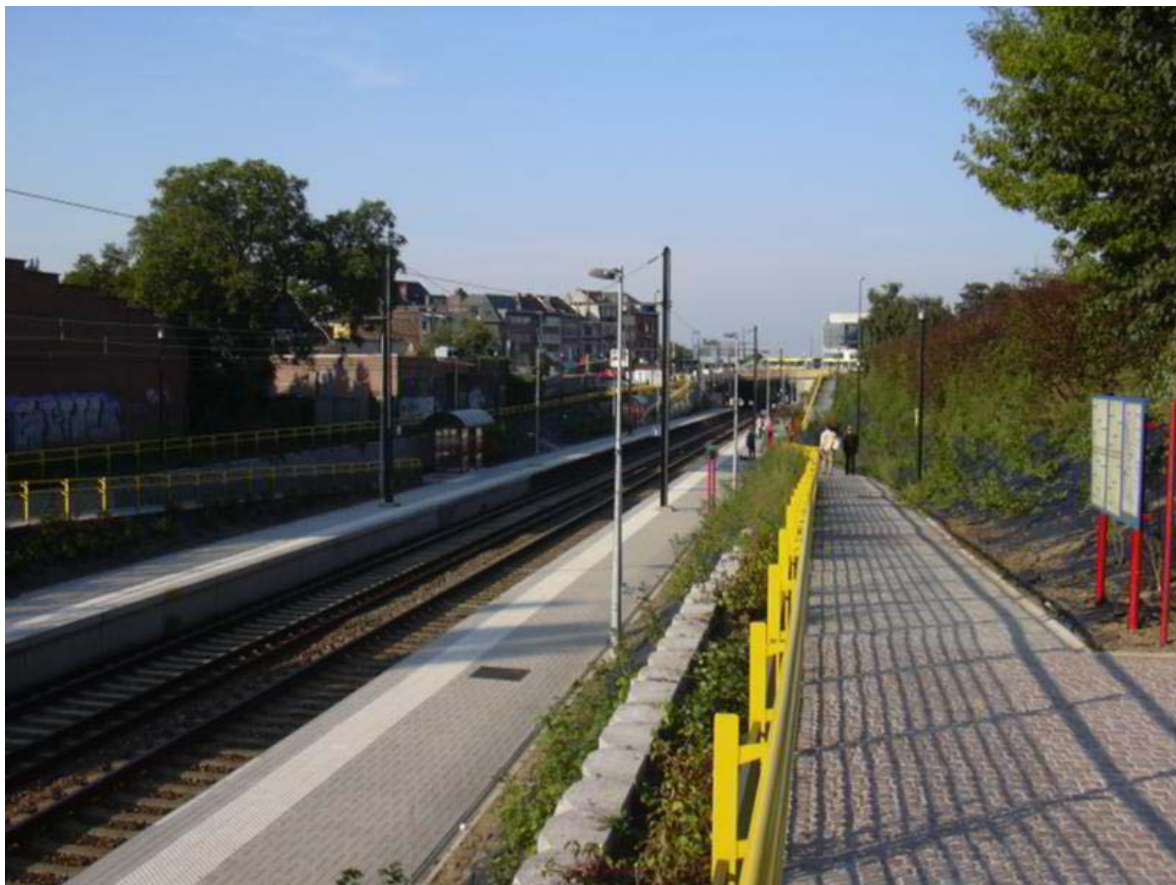
Er moet ook een grote inspanning geleverd worden op het gebied van **informatie** en **regelmaat**, in de mate dat deze diensten weinig zijn ingespeeld op de stadsdiensten en vandaag de dag geen echte aanvulling vormen op het aanbod van de MIVB. Voor de in de nabijheid van de Leuvense en de Haachtse Steenweg verblijvende inwoners bieden deze diensten echter zeer goed toegang tot het centrum van de agglomeratie.

3.3.1.7 Aanpassing van de uitbating van de NMBS (lijn 26)

De toename van het aantal diensten (functioneren van de lijn 's avonds en in het weekend) zou concrete vorm moeten krijgen bij een volgende grote bijwerking van de dienstregelingen. Die is gepland voor de openstelling voor exploitatie van de 4 sporen tussen Leuven en Schaarbeek, waarvoor de werkzaamheden in de afwerkingfase verkeren.

In afwachting van de ingebruikneming van het GEN lijkt het wenselijk een **regelmatige dienst** (een trein om de 20 minuten) op deze lijn te kunnen aanbieden voor betere leesbaarheid van het aanbod voor de gebruikers (in het bijzonder de occasionele). De asymmetrie van nu is het gevolg van een uitbating waarbij twee op de drie diensten zich naar Etterbeek begeven, terwijl de derde rechtstreeks doorgaat tussen Delta en Boondael.

De halte Bordet, welke in 2005 vernieuwd werd, is thans in staat het GEN te ontvangen, doordat de perrons ervan verlengd werden (250 meter). Het GEN-materiaal zal gelet op de nabijheid van de stations (ongeveer 1000 m tussen Josaphat en Evere en ook tussen Evere en Bordet) moeten worden aangepast: goed acceleratie/remvermogen als men wil dat de commerciële snelheid bevredigend is.



Door de **aanleg van extra toegangswegen naar de perrons** zowel in Evere als in Bordet neemt het invloedsgebied van deze stations toe. Ook bij station Evere zijn die werkzaamheden vereist.

We noteren ook dat de **tariefintegratie** GEN – MIVB voor de reizigers verwezenlijkt kon worden door middel van het reisticket [Jump], dat door middel van afstempeling toegestaan is bij alle diensten van de NMBS binnen het Brussels Grootstedelijk Gewest.

Het **vervoer van begeleidend fietsen** wordt echter nog steeds geregeld door zeer uiteenlopende regels al naargelang men reist op het netwerk van de MIVB of dat van de NMBS. Het verdient aanbeveling dezelfde tariefregels van de MIVB toe te staan voor de binnen het Gewest werkzame diensten van de NMBS en bij uitbreiding daarvan op het volledige GEN-netwerk. Voor het vervoer van

fietsen over korte afstand zijn de tarieven van de NMBS onbetaalbaar, want ze gaan uit van verplaatsingen over het volledige nationale netwerk.

3.3.2 Commerciële snelheid en inrichtingsoperaties

3.3.2.1 Principes

De algemene verbetering van het openbaar vervoer verloopt met name via de verbetering van de commerciële snelheid ervan (VICOM). Om dit te bereiken kunnen verschillende inrichtingsvormen uitgevoerd worden:

- ▶ **vooruitstekende bushaltes:** het vooruitstekende trottoirgedeelte vergemakkelijkt het wachten en het instappen, de bushalte wordt niet in beslag genomen door foutparkeerders, de bus kan onmiddellijk vertrekken zonder dat hij weer in het verkeer moet invoegen
- ▶ **beschermde bus/tramgangen:** het gaat hier om eigen beddingen, die het openbaar vervoer in staat stellen bij verkeersopstoppen langs files te rijden²⁵. De gemeente Evere vraagt dat de busbanen systematisch voor de fietsers toegestaan worden (buiten te verantwoorden uitzonderingen). De positie van de fietser in de busbaan is inderdaad veruit veiliger dan de positie “in sandwich” tussen het gemotoriseerde verkeer en de bus rijdend in hun busbaan. De daartoe geëigende signalisatie zal overal in deze zin geplaatst moeten worden.
- ▶ **bussassen bij het naderen van verkeerslichten:** als hierboven, maar ze blijven beperkt tot de aanrijdzone naar de verkeerslichten
- ▶ **kruispunten met geregelde verkeerslichten met voorrang voor bussen:** de bussen hebben de mogelijkheid invloed uit te oefenen op de groene fasen (verlengen of vooruitschuiven van een fase), met of zonder teledetectie van de bussen. Deze maatregel wordt algemeen aangeraden voor alle kruispunten in Evere, volgens de opgetekende behoeften.

3.3.2.2 Verzoeken van het GewOP en andere aangevoerde ingrepen

Het GewOP stelt voor Evere en haar onmiddellijke omgeving voor om als volgt verbeteringen te verwezenlijken (cf. kaart 3.3.2):

- ▶ Beschermde beddingen (aan te leggen) – (1) in de tabel hieronder
 - ☐ Leopold III-laan, van de grens van het Gewest naar het kruispunt Bordet
 - ☐ Leuvense Steenweg
 - ☐ Gemeenschappenlaan
 - ☐ Genèvestraat (tussen Mommaerts en Dunant)
 - ☐ Courtenslaan (verlengde van de Dunantlaan in Schaarbeek)
 - ☐ Haachtse Steenweg (inrit vanaf Haren naar Evere)
 - ☐ Chazal- en Gilisquetlaan (verlengde van de Consciencelaan in Schaarbeek)
- ▶ Te verbeteren baangedeelte voor bus/tramlijn – (2) in de tabel hieronder
 - ☐ Bordetlaan
 - ☐ Zaventemstraat (langs het Kerkhof van Brussel)
 - ☐ Haachtse steenweg (inrit vanaf Haren naar Evere)
 - ☐ Dunantlaan
 - ☐ Courtenslaan (verlengde van de Dunantlaan in Schaarbeek)
 - ☐ Consciencelaan
 - ☐ Chazal- en Gilisquetlaan (verlengde van de Consciencelaan in Schaarbeek)
 - ☐ Vandenhovenstraat
 - ☐ Verdunstraat (verlengde van de Vandenhovenstraat in Haren)
 - ☐ Stuckens- – Van Hamme- – De Kosterstraat (tram 55)
 - ☐ Helmetse Steenweg, Waelhemstraat, Van Ooststraat, Gallaitstraat (tram 55 in Schaarbeek)

²⁵ De stad Parijs experimenteert momenteel in sommige wijken met busgangen, waarop parkeren door buurtbewoners op bepaalde voorwaarden binnen de tijdperiodes toegestaan is, wanneer er geen opstoppen te vrezen zijn. Dit idee, dat vertaald zou moeten worden naar de Belgische wetgeving, houdt een duidelijk punt van interesse in voor met name de Leuvense Steenweg. DE MIVB merkt op dat busbanen gangbaar smaller zijn in Brussel.

Behalve deze verzoeken van het Gewest wordt er een eigen bedding ter sprake gebracht in de Stroobantsstraat voor de locatie van Belgacom, en in de Cicerolaan in de richting van het kruispunt Gemeenschappen # Leuven.

3.3.2.3 Verwezenlijkingen en voorstellen t.g.v. de commerciële snelheid

Nr	1: GewOP beschermde bedding 2: GewOP te verbeteren lijn. Plaats	1	2	Hierarchie IRIS	Betrokken lijnen (netwerk 2008)	Beoogde of verwezenlijkte maatregelen, (pro memorie genoemd in verband met de verzoeken van het GewOP)	Waarnemingen & Voorstellen voor follow up
1	Leopold III-laan, van de grens van het Gewest tot aan kruispunt Bordet	x		M	Tram 55, bus 12 21 65 69 80	► Eigen bedding tram 55 verlengd ► Busbaan Raketstraat (naar Brussel) ► Verbeteren van het kruispunt	► Rekening houden met de inrichtingsoperaties in de laan en op het kruispunt, cf. 3.1.10.1 en 3.1.10.4
2	Leuvense Steenweg	x		P	66 – De Lijn	► Busbaan van de grens van het Gewest naar het kruispunt Gemeenschappen – Cicero	► Doorkomst via de evenwijdig lopende weg (en omgekeerde verkeersrichting) geweigerd
3	Leuvense Steenweg	x		P	45 – De Lijn	► Busbaan voor De Lijn en GEN-bus in de vorm van OV-sas van +/- 40m bij nadering van de verkeerslichten, cf. bijlage 7.4.1.2	► Extra parkeercapaciteit op locatie « de Lijn » doen uitkomen
4	Gemeenschappenlaan	x		P	45	► Verlengen van de geplande centrale Busbaan vanaf Woluwe tot aan de Leuvense Steenweg	► Integreren met de inrichting van het kruispunt cf. 3.1.10.11
5	Bordetlaan		x	P	69 80	► Ingerepen te bepalen door MIVB en BHG	
6	Zaventemstraat (langs het Kerkhof van Brussel)		x	P	63 80	► Ingerepen te bepalen door MIVB en BHG	
7	Cicerolaan			P	66	► Busbaan die Cicero oploopt tot aan halte Tol	► De wachttijden voor linksaf slaand verkeer naar Leuven rechtvaardigen deze gang nog niet
8	Haachtse Steenweg (inrit vanaf Haren naar Evere)	x	x	P I	65 – De Lijn	► Busbaan Haachtse Steenweg in Haren (invalsrichting naar Brussel)	► Verwezenlijkt
9	Genèvestraat (tussen Mommaerts en Dunant)	x		I	12 21	► Busbaan die toegang geeft tot de Leuvense Steenweg	► Verwezenlijkt noord → zuid ► Zuid → noord in aanleg
10	Dunantlaan		x	I	63	► Haltes op de rijweg met vooruitspringende trottoirs	
11	Courtenslaan (verlengde van de Dunantlaan in Schaarbeek)	x	x	I	63	► Ingerepen te bepalen door MIVB, BHG en Schaarbeek	
12	Consciencelaan		x	I	64 65	► Haltes op de rijweg met vooruitspringende trottoirs uitgevoerd	
13	Chazal- en Gilisquetlaan (verlengde van de Consciencelaan in Schaarbeek)	x	x	I	64 65	► Uitgevoerde busbanen bij de kruising met de Wahislaan ► Haltes op de rijweg met vooruitspringende trottoirs uitgevoerd	

Nr	1: GewOP beschermde bedding 2: GewOP te verbeteren lijn. Plaats	1	2	Hiërarchie IRIS	Betrokken lijnen (netwerk 2008)	Beoogde of verwezenlijkte maatregelen, (pro memorie genoemd in verband met de verzoeken van het GewOP)	Waarnemingen & Voorstellen voor follow up
14	Vandenhovenstraat		x	I	64		► Bij de inrichting van de zone 30 is rekening gehouden met de noodzaak van de doorkomst van de bussen
15	Verdunstraat (verlengde van de Vandenhovenstraat in Haren)		x	I	64	► Ingrepen te bepalen door MIVB, BHG en Stad Brussel ► Splitsing Verdunstraat	
16	Stuckens- – Van Hamme- – De Kosterstraat		x	C	Tram 55	► Haltes op de rijweg met vooruitspringende trottoirs uitgevoerd	
17	Helmetse Steenweg, Waelhemstraat, Van Ooststraat, Gallaitstraat (in Schaarbeek)		x	I	Tram 55	► Beschermde bedding ► Ondergrondse passage mogelijk op lange termijn	► MIVB + BHG + Schaarbeek
18	Stroobantsstraat (ter hoogte van Belgacom)			I	59 69	► Busbaan tussen # Picardië en Carli (richting Schaarbeek) ► Busbaan 200 m voor het St-Vincentiusplein (richting Haren)	► Problemen op deze plaats bevestigen vóór ingreep
Hiërarchie: M = Metropolitaine/Grootstedelijk, P = principale/Hoofdroute, I = interquartiers/interwijken, C = collecteur de quartier / wijkverzamelweg							

Uit de tabel hierboven blijkt dat het essentiële deel van de ingrepen die nog uitgevoerd moeten worden zich op gewestelijke wegen bevindt en dat houdt deelname in van het gewestelijke bestuur en van de uitbaters van het openbaar vervoer.

3.3.3 Grote openbaar vervoerprojecten in verband met Evere

Zoals al vermeld in fase 1 "Diagnose" van dit GemMP heeft de gemeente Evere te maken met verschillende grote gewestelijke projecten, die mogelijk van invloed zijn op haar ontwikkeling en op de mobiliteit op haar grondgebied.

In fase 2 "Scenario's" maakten we melding van het feit dat deze projecten opgesteld worden door instanties die onafhankelijk zijn van de gemeente. Haar besluitmacht is geringer in de structuur zelf van die projecten maar toch kan ze voorstellen ter tafel brengen in een optiek tot verbetering van de geplande situatie.

Voor ieder project worden de voor- en nadelen voor de gemeente hieronder aangegeven met telkens maatregelen daarbij gevoegd die erop gericht zijn de situatie op het grondgebied van de gemeente te verbeteren.

In het algemeen zijn deze grote openbaar vervoer projecten welkom, omdat Evere nogal afhankelijk is van een goed netwerk naar het geheel van de Brusselse agglomeratie. Voor een hele serie bestemmingen blijft deze netwerkvoering verbeterbaar, en geeft vandaag aanleiding tot trajecttijden die volgens de bestemmingen lang niet altijd concurrentieel zijn met de auto.

3.3.3.1 Snelverbinding Leopoldwijk – NAVO – luchthaven

Ter herinnering, de doelstelling van deze verbinding is de verschillende internationale polen van Brussel (Leopoldwijk – NAVO – Luchthaven) met elkaar te verbinden. Deze verbinding zou bestaan uit snel bovengronds openbaar vervoer in beschermde bedding, wat garant zou staan voor snelheid en regelmaat. Er werden verschillende tracés overwogen:

1. De eerste variant zou de tunnels van de Kortenberghlaan nemen en vervolgens langs de E40 autosnelweg en de Gemeenschappenlaan lopen (geschatte kosten: 23 miljoen euro)²⁶
2. Het tweede tracé zou de hele Leuvense Steenweg volgen (geschatte kosten: 4,6 miljoen euro).²⁷

Voorbij Cicero volgen de twee varianten hetzelfde tracé, via de Bordetlaan en de "toekomstige vroegere locatie" van de NAVO (die opnieuw ontwikkeld zou moeten worden door de GOMB).

Iedere variant heeft voordelen²⁸ en nadelen voor de gemeente Evere:

	Voordelen (voor Evere)	Nadelen (voor Evere)
Tracé 1 (via E40)	- Betere OV-verbinding voor de Kolonel Bourgwijk met de Leopoldwijk en het centrum van Brussel. - Betere OV-verbinding van de Kolonel Bourgwijk met het noorden van de gemeente en met de luchthaven²⁹. - Verhoogde aantrekkingskracht van de zones in ontwikkeling (Kolonel Bourg...) - Ontstaan van interessante verbindingen op het netwerk van de NMBS.	- Weinig positief voor hoog Evere gelet op de doorkomst op de zuidgrens van de gemeente, en niet door het stadscentrum - Probleem met de noodzakelijke onteigening bij doorkomst van de eigen bedding achter in de percelen
Tracé 2 (via Leuvense Steenweg)	- Betere OV-verbinding voor hoog Evere met de Leopoldwijk en het centrum van Brussel. - Betere OV-verbinding voor hoog Evere met de luchthaven Brussel-Nationaal. - Verhoogde aantrekkingskracht van de handelskern Paduwa - Ontstaan van interessante verbindingen op het netwerk van de NMBS	- Minder voordelig voor de Kolonel Bourgwijk. - Moeilijk om een eigen bedding in te passen, met minstens enkele stukken van het traject die gedeeld moeten worden met het autoverkeer en minstens gedeeltelijk afschaffing van de parkeermogelijkheden op de Leuvense Steenweg: waar moeten die naartoe? (locatie « De Lijn » ?) - Problemen met de aansluiting van de sporen op het Meiserplein

Tot conclusie, de installatie van deze lijn houdt een voordeel in voor de gemeente Evere. Tracé 2 biedt voordelen op voorwaarde dat de parkeermogelijkheden op de Leuvense Steenweg niet te veel moeten inleveren (zie bijlage 7.4).

De gemeente zal ervoor moeten zorgen dat de MIVB haltes installeert bij de strategische polen, met andere woorden het kruispunt Leopold III / Houtweg / Bordet voor de twee tracés bij elkaar, maar ook ter hoogte van de industriezone Evere 2 in geval van het eerste tracé, of in de nabijheid van het Paduwaplein voor het tweede tracé.

Er is echter tot de dag van vandaag nog geen besluit tot doorvoering genomen en het is in het kader van dit GemMP dus lastig om dit project te kwalificeren als een toekomstig structuurgevend element van het OV-netwerk van Evere.

²⁶ Bron : macro-analyse, pagina 39 – tracé E40 f 3.

²⁷ Bron STRATEC – tracé eigen bedding op de Leuvense Steenweg

²⁸ Rekening houdend met de installatie van verschillende haltes op het grondgebied van de gemeente

²⁹ In verband te brengen met het project betreffende het weer inzetten van het aanbod van de NMBS naar de luchthaven (project "Diabolo).

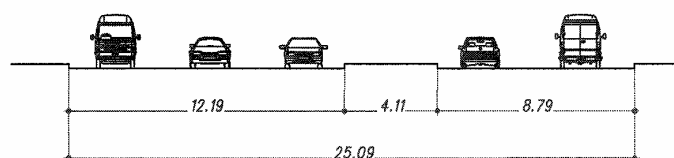
3.3.3.2 Aanleg van sporen voor tram op de Leopold III-laan

Dit recent door de MIVB overwogen project zou erop neerkomen tramsporen op de Leopold III-laan aan te leggen. Die sporen zouden dan door de trams gebruikt worden om zich naar het depot in Haren te kunnen begeven. Ook zouden de sporen een nieuwe verbinding tussen de NAVO en de grote ring kunnen opnemen.

Voordelen	Nadelen
- In geval van de bouw van een depot in Haren³⁰ zouden dankzij deze sporen de trams lijn 55 niet hoeven te nemen om zich naar het depot te begeven, dus aanzienlijke verbetering qua comfort voor de inwoners van laag Evere. - In geval van uitbating van deze sporen door een nieuwe lijn zou de gemeente beschikken over een voordelige extra aanvoermogelijkheid voor het centrum van Evere.	- Mogelijkheid op concurrentie met lijn 26 van de NMBS - idem met tram 55 (in mindere mate)

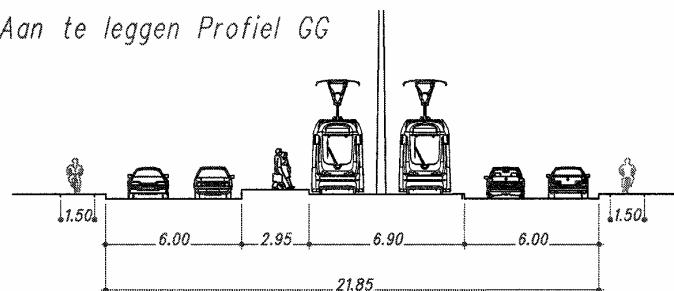
Profil GG existant

Bestaand Profiel GG



Profil GG à construire

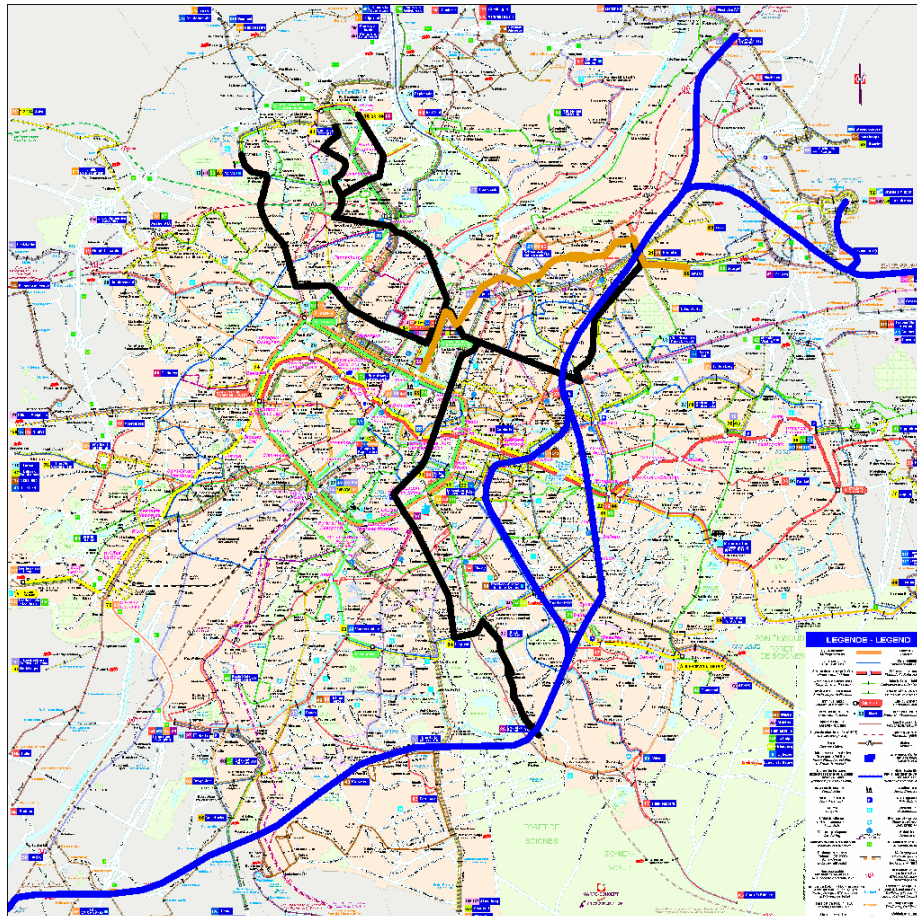
Aan te leggen Profiel GG



Figuur 1 - voorbeeld van beoogde herprofilering van de Leopold III-laan

³⁰ De stedenbouwkundige vergunning voor de bouw van een tramdepot op de locatie in Haren geeft aan dat de MIVB noodgedwongen een tweede toegangsweg moet voorzien naar het netwerk ; bij ontbreken hiervan zouden alle trams naar lijn 55 geleid worden, wat met name voor de buurtbewoners niet te verdragen zou zijn.

De bestemmingen van een nieuwe lijn op de Leopold III-laan (zwarte strepen) werden nog niet bepaald, a fortiori als er nog geen besluit is genomen ten aanzien van de ingebruikneming ervan. Uit hoofde van het voornaamste nadeel van concurrentie met GEN-lijn 26 (blauwe streep) die vermeden moet worden verdient het aanbeveling dat de uiteindelijke bestemming afwijkt van de as Meiser – Merode – Delta en Meiser – Schuman – Etterbeek. Ter voorkoming van concurrentie met lijn 55 (oranje streep) zou doorkomst via Liedts en het Noordstation minder geschikt zijn, zonder a priori de eventualiteit van de hand te wijzen van een raaklijn « noorden van Brussel » die aangelegd zou moeten worden richting Turn & Taxis met eindpunt op een van de bestaande of te ontwikkelen tramassen (Houba de Strooper / AZ-VUB / Heizel).



Verlenging via de grote ring is dus af te raden, tenzij het gaat om diensten voor « terugkeer-naar-stelplaats » voor de lijnen 23, 24, 25 (in de vorm van 23 24 25).

Een te bestuderen piste zou een dienst zijn via Meiser, Rogierlaan, Koningsstraat en Regentschapsstraat (aanvoer vijfhoek bovenstad), Louiza, met eindpunt bij Legrand of / Marie-José. Deze exploitatie zou eventueel kunnen functioneren onder het nummer 26 of 99.

Tot conclusie, dit project zou voordelig moeten zijn voor de gemeente Evere. In geval van commerciële uitbating van deze lijn moet de MIVB ervoor zorgen dat ze haltes installeert bij de strategische polen, met andere woorden ter hoogte van het kruispunt Leopold III / Vrijetijdsaan en Leopold III / Houtweg / Bordet.

Maar dit project mag voor de gemeente niet prioritair zijn, omdat het belang ervan wegens de onzekerheden niet kan worden bepaald, evenals wegens de nabijheid van lijn 26/het GEN en de eventuele snelverbinding Leopoldwijk-NAVO (vooral als deze laatste via de Leuvense Steenweg loopt).

Men kan niet stilzwijgend voorbijgaan aan het feit dat aan de behoeften aan technische aanvoer naar het depot in Haren net zo goed zouden kunnen worden voldaan door het traject Bordet – Cicero – Leuven van de snelverbinding Leopoldwijk - NAVO – luchthaven die hierboven omschreven werd. Op die manier zouden de investeringen gerationaliseerd kunnen worden door de twee infrastructuur op een enkele locatie samen te brengen.

De MIVB laat echter een sterke voorkeur blijken voor de locatie op de Leopold III-laan, die haar een verbinding lijkt te bieden die minder last zou hebben van eventuele opstoppen die vooral op het traject via de Leuvense Steenweg voorkomen.

Een gewestelijke of federale synthese van de verschillende argumentatievoeringen is niet beschikbaar en zou het kader van dit GemMP ver overschrijden.

Zie ook de overwegingen in verband met de inrichting van de Leopold III-laan in punt 3.1.2.

3.3.3.3 Verlenging van de Noord-Zuid lopende metro (Albert –Noordstation) naar Evere

Bij de bestudeerde opties ter ontwikkeling van de Noord-Zuid lopende as van het Brusselse (pre)metronetwerk komt de eventualiteit voor van een ondergrondse (pre)metrolijn die van Ukkel naar Evere loopt. Die zou op termijn uitgebaut kunnen worden als zware metro, maar ook met trams met grote capaciteit.



Figuur 2 - suggestie voor metrotracé (bij wijze van voorbeeld)

De in het MIVB-plan voor 2008 aangegeven huidige oriëntatie die pas werd goedgekeurd gaat in de richting van uitbating met trams met grote capaciteit tussen het Albertplein en het Noordstation, met diverse vertakkingen in de vorm van bovengrondse trams.

Op lange termijn behoudt de optie ter ontwikkeling van een ondergrondse lijn enig belang, want daardoor zouden met name de moeilijkheden uit de weg geruimd worden van het oversteken van de sporen van de NMBS bij Brussel-Noord, de oversteek van het Liedtsplein en de Gallaitstraat, het oversteken van het Verboeckhovenplein,... Deze optie zou de uitbating bevrijden van de bovengronds voorkomende beperkingen en zou garant staan voor een grotere regelmaat en capaciteit, alsook een veel kortere reistijd tussen Evere en de Vijfhoek (in de orde van grootte van 7 minuten in plaats van 15 tussen het Noordstation en het Vredeplein).

De uitvoering van de ondergrondse werkzaamheden vertegenwoordigt echter enorme kosten (10x de prijs van een bovengrondse tram), en zou ongetwijfeld gevolgen hebben boven de grond (diverse afbraakoperaties, bouwterreinen gedeeltelijk in de open lucht). Deze optie wordt voor de komende 10 à 15 jaren niet overwogen. Vervolgens zouden de werkzaamheden zelf bijzonder lang duren (waarschijnlijk van twee tot drie jaar in het beste geval) en zouden sterk afhankelijk zijn van de vereisten voor beschikbare financiering. Het nut ervan voor Evere zou voornamelijk beperkt blijven tot laag Evere.

Zonder deze piste op lange termijn (20-30 jaar) volledig uit te sluiten, moet er overwogen worden dat andere evoluties van het Brusselse openbaar vervoernetwerk het thans mogelijk maken de mogelijkheden van vervoer naar het centrum van Brussel voor de inwoners van Evere ingrijpend te verbeteren:

- ▶ Een ritme tegen een hoge frequentie (ongeveer om de 10 minuten) van de GEN-lijn naar Merode (en Delta) en Schuman (na het in gebruik nemen van de Schuman-Josaphattunnel), met aansluiting op lijn 1 (en de toekomstige lijnen 1 en 5);
- ▶ Verbetering van het Schaarbeekse parcours van lijn 55;
- ▶ De opties hierboven van de Leopold III - tram met de latere vertakkingen ervan naar het centrum, en de snelle lijn naar de Leopoldwijk.

De winst aan kwaliteit en snelheid die de verlenging van de metro met zich mee zou brengen wordt zo gecompenseerd door andere overwegingen, en maakt niet het voorwerp uit van een voluntaristisch beleid van de gemeente Evere op korte en middellange termijn. Zie hierover ook in dit opzicht het artikel van F. Dobruszkes en T. Duquenne, samenvatting in bijlage 7.5.

3.3.3.4 Projecten voor een Tram-Treinnetwerk (light rail)

Zowel de MIVB als de NMBS brengen op het moment tram-treinprojecten ter sprake. Nadat ze deze optie lang van de hand had gewezen toont de NMBS zich momenteel meer ontvankelijk voor het idee van een dergelijk project.

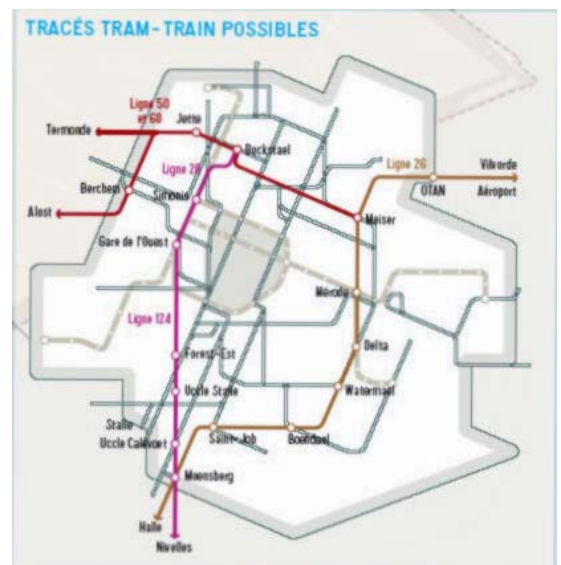
Wegens de samengevoegde aanwezigheid van het spoorwegnet van de NMBS en het tramnetwerk van de MIVB is deze optie voor Evere bijzonder aantrekkelijk. Het grondgebied van de gemeente geeft drie mogelijke punten aan voor een aansluiting tussen een stadstram en het buiten de stad liggende netwerk van de NMBS:

- ▶ Het Josaphatstation: op de locatie Josaphat kunnen zonder grote moeilijkheden wissels in een richting of in de twee richtingen op lijn 26 van de NMBS geïnstalleerd worden, die aangesloten kunnen worden op de trams van de grote ring die via de Leopold III-laan rijden. Uitbatingmogelijkheden:
 - Dienst stadstram op de grote ring en lijnen aangesloten op Meiser, zou net buiten de stad rijdende trein (GEN) worden vanaf het station Evere, zou Bordet aandoen, en zou zich vervolgens naar Vilvoorde en Leuven kunnen begeven over de sporen 26 en 36 van de NMBS.
 - Dienst met buiten de stad functionerende GEN-trein vanaf Halle / Nijvel → Ukkel → Josaphat, vervolgens stadstram via de Leopold III-laan naar de NAVO.
- ▶ Station Bordet: een aansluiting naar het noorden langs de locatie van de MIVB waardoor de Houtweg en de Haachtse Steenweg bereikt kunnen worden lijkt te overwegen, dit zou ongetwijfeld inbreuk maken op het proefspoor van de MIVB, maar het lijkt toch niet uitgesloten. Uitbatingmogelijkheid:
 - Dienst stadstram op lijn 55, zou net buiten de stad functionerende trein (GEN) worden vanaf het station Haren, en zou zich vervolgens naar Vilvoorde en Leuven kunnen begeven op de sporen 26 en 36 van de NMBS.
- ▶ Sterke lijn Leopold - NAVO – luchthaven: een punt van uitwisseling met de langzame sporen van lijn 36 Brussel – Leuven is te overwegen in Diegem. Uitbatingmogelijkheid:
 - Dienst net buiten de stad functionerende GEN-trein vanaf Arenberg – Leuven / Aarschot, vervolgens sneltram via het tracé dat gepland is voor de sterke lijn Leopoldwijk – OTAN – luchthaven.

Als tijdshorizon liggen deze projecten verder dan 10 tot 15 jaar van nu. De rails hebben dezelfde tussenruimte, maar alle andere technische normen verschillen aanzienlijk van elkaar. Er zijn technische studies vereist voor een gemengde exploitatie tram-trein zowel voor de voertuigen, als voor de infrastructuur, de signalisatie en de veiligheid. Er is politieke besluitvorming vereist waarbij de federale staat, het Brussels grootstedelijk Gewest, het Vlaamse Gewest (en ongetwijfeld ook het Waalse Gewest), de NMBS, de MIVB, De Lijn (en de Waalse SRWT) betrokken zijn, wat nog lang niet vaststaat.

In het kader van dit GemMP kan er geen enkele bijzondere aanbeveling worden uitgebracht. Toekomstige evoluties in de richting van tram-treindiensten zoals hierboven beknopt aangekaart dienen echter in een positief daglicht ontvangen te worden, in de mate waarin ze kunnen bijdragen tot het verbeteren van de aanvoer van het openbaar vervoer op lange termijn en tot het terugdringen van de afhankelijkheid van de privé wagen.

Laten wij noteren dat de MIVB in haar MIVB 2020 plan verschillende mogelijke tram-trein verbindingen voorziet, zie bijgaande illustratie.



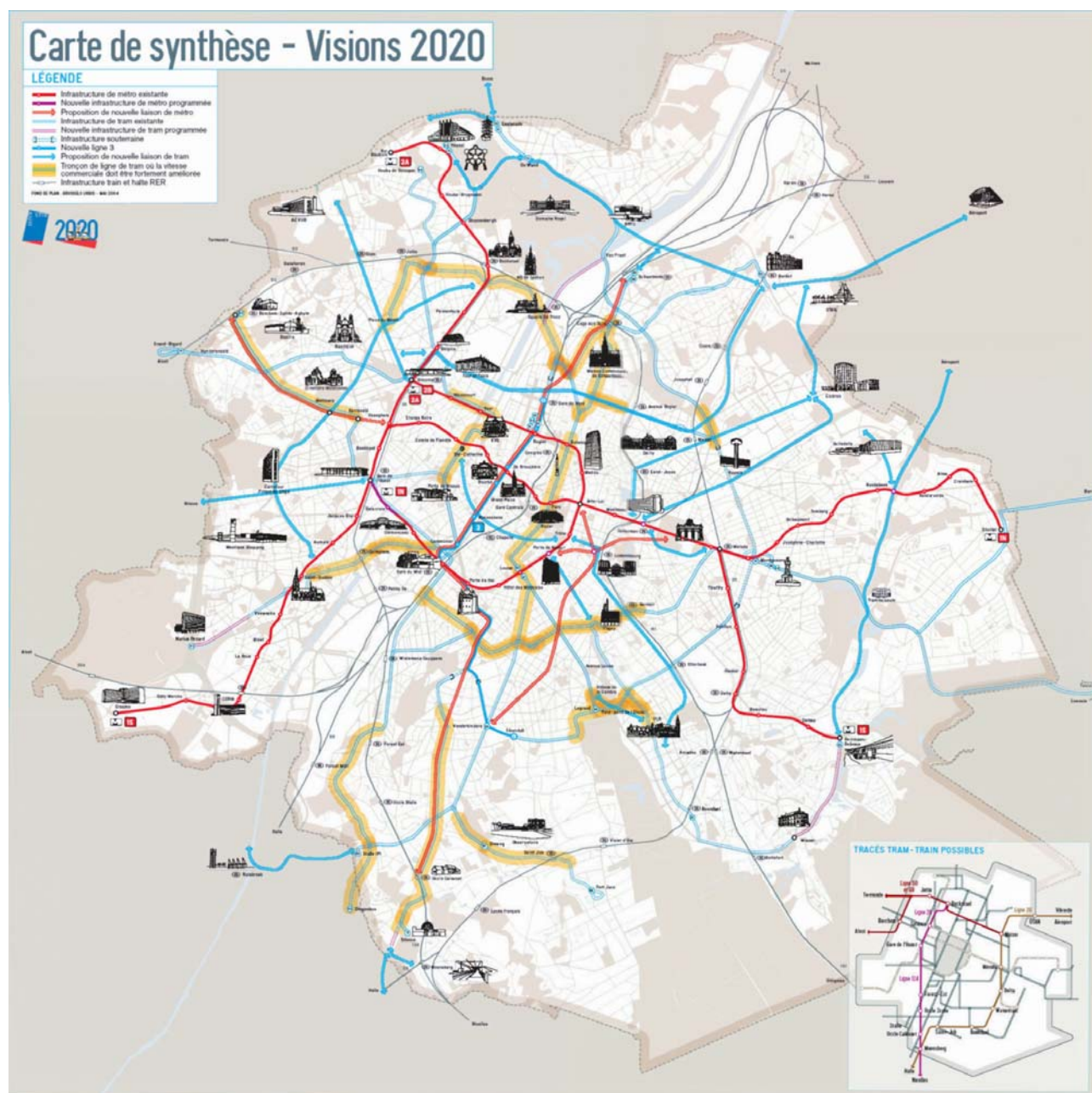
3.3.3.5 MIVB 2020 plan

Het MIVB 2020 plan is een projectie naar de toekomst toe van de MIVB met het oog op het oriënteren van het debat over het openbaar vervoer voor het Gewest Brussel-Hoofdstad.

Voor Evere stelt dit plan volgende oriëntaties voor:

- een voorstel tot tramverbinding van Bordet naar de luchthaven
- een voorstel tot tramverbinding over de Léopold III laan (cf. 3.3.3.2)
- een voorstel tot verbinding NAVO – Europese wijk, over twee trajecten (Bordet, vervolgens Leuvense steenweg, dan wel noordzijde van de E40), cf. 3.3.3.1
- een voorstel tot tramverbinding Bordet (B) richting Heizel ten noorden van het Koninklijk Domein
- een sterke verbetering van de commerciële snelheid te Schaarbeek tussen Verboeckhoven en het Noordstation

Wij onderstrepen de belangrijke coherentie met de voorstellen van dit GemMP. Zie kaart hieronder.



3.3.4 Algemene maatregelen ten behoeve van het openbaar vervoer

De volgende maatregelen, die algemeen kunnen worden toegepast, dienen op het grondgebied van Evere doorgevoerd te worden.

- Algemeen invoeren van de aanduiding in reële wachttijd aan de haltes/stations, en het Gewest en de MIVB zouden actiever moeten meedoen aan de financiering en de doorvoering ervan.
- Gratis beschikbaarheid van de aanduiding van de wachttijd via SMS
- Rekening houden met Personen met Verminderde Mobiliteit bij alle inrichtingsoperaties die betrekking hebben op bushaltes en de omliggende toegangswegen
- Het nieuwe voor PBM's toegankelijke rollend materieel met voorrang en in volgorde van voorkeur toewijzen aan de buslijnen 66, 12, 80, 45 en 21
- Een geïntegreerd plan uitwerken waarin rekening wordt gehouden met de drie diensten voor openbaar vervoer: MIVB, NMBS en De Lijn.
- Geïntegreerde tariefregeling [MIVB] – [NMBS] die verder gaat dan de Jump-tickets, bij voorbeeld voor het vervoer van fietsen op de GEN-lijnen, en voor de harmonisatie van de tarieven voor 65-plussers, kinderen, enz.
- Algemeen invoeren van haltes op de rijweg met vooruitstekende trottoirgedeelten conform het GSR
- Wegen waarover bus en tram rijden daar waar het algemene verkeer dit rechtvaardigt te veranderen in voorrangswegen ter verbetering van de commerciële snelheid, matiging van de snelheid te garanderen door het plaatsen van reglementaire plateaus op de kruispunten of rijbaankussens in kasseien of andere voorzieningen
- Afstandsbediening van de verkeerslichten door het openbaar vervoer, studie naar de fasen van de verkeerslichten te verrichten op grond van de functioneringslogica van de OV-assen.

3.4 CAR-SHARING (AUTODELEN)

In 2003 is er een car-sharingstation geïnstalleerd dicht bij het Gemeentehuis.

De doelstelling van de gemeente, zoals ingeschreven in het GemOP, is dat er op lange termijn een dergelijk station is op 15 min. loopafstand van elk punt in de gemeente. De MIVB op haar beurt beoogt in haar plan 2020 de verwezenlijking van zeven extra stations in het Brusselse Gewest.

De locaties het meeste potentieel bieden voor het ontwikkelen van dit systeem zijn in eerste instantie ongetwijfeld de plaatsen die liggen in de nabijheid van bedrijven die zich erop zouden kunnen abonneren (stations te ontwikkelen in overleg met de opstelling van BVP's).

Het kruispunt Bordet, dat goed wordt aangedaan door het openbaar vervoer, en het De Paduwaplein zijn zonder enige twijfel twee mogelijke locaties voor de vestiging van car-sharingstations.

Er zijn nog twee elementen die even belangrijk zijn voor het verbeteren van het gebruik van deze dienst:

- ▶ Vereenvoudiging van het tariefsysteem, want het rooster dat thans door de firma Cambio, die de dienst beheert, wordt voorgesteld lijkt complex in de ogen van de geïnteresseerde gebruikers,
- ▶ De mogelijkheid om het voertuig in te leveren bij een ander station dan dat waar de auto geleend werd. Dit stelt Cambio voor zware vereisten op het vlak van beheer en is dus niet te overwegen zolang het netwerk van de stations in Brussel niet dichter is.

Volgens de meest recente informatie, schijnt het autodelen weer iets meer aandacht te krijgen. Het station Evere beschikt nu over twee voertuigen i.p.v. één.

Bovendien is autodelen tussen particulieren eveneens een mogelijkheid. Teneinde aan deze formule dezelfde voordelen te kunnen bieden als aan de gebruikers van de « commerciële » car-sharing, zou de Gemeente Evere reglementaire bepalingen voor de bekrachtiging van het autodelen tussen particulieren moeten opstellen. De toepassingmodaliteiten zijn nader te definiëren.

3.5 PLAN TER OPTIMALISERING VAN DE CAPACITEIT VAN DE BESTAANDE NETWERKEN EN NOODZAKELIJKE INRICHTINGSOPERATIES

Cf. 3.1: Plan voor de inrichting van de plaatselijke wegen, de wijkverzamelwegen, de interwijkenwegen en de wegen van het primaire + kaart 3.1.10.

3.6 VERWEZENLIJING VAN DE ALGEMENE DOELSTELLINGEN TER VERBETERING VAN DE VERKEERSVEILIGHEID

De Generale Staten van de Verkeersveiligheid hebben zich tot doel gesteld het aantal slachtoffers op de weg in 2006 met 33 %, en in 2010 met 50 % te hebben teruggebracht (referentiejaar: 2000).

Het globale aantal ongevallen in Evere daalt gestaag en het aantal verkeersdoden varieert gemiddeld tussen 0 en 3 per jaar.

Het geheel van de thans door de gemeente gevoerde acties en de acties die worden voorgesteld in dit GemMP streven ernaar de verkeersonveiligheid terug te dringen, met name door het vertragen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer (zones 30...) en van het volume ervan (beleid gericht op het bevoorrechten van de modale overschakeling), beveiliging van de fietsers.

3.7 BEHEERSPLAN VOOR HET PARKEREN

3.7.1 Doorvoering van het parkeerplan

De Gemeente heeft zich in 2004 verrijkt met een nieuw beheersplan voor parkeren op de weg, uitgaande van de in het GemOP en het GVPP ontwikkelde principes. Dit plan verkeert in een 1^e fase van toepassing in hoog Evere sinds 2 mei 2005. Het zal indien nodig worden uitgebreid en worden doorgevoerd in laag Evere.

Een van de doelstellingen in het parkeerplan is het rouleren van voertuigen in de winkelzones te bevorderen (dus onder andere de handelaars zelf, het personeel, de werknemers van dichtbij liggende bedrijven ervan af te brengen daar te parkeren) en aan te sporen tot modale overstap voor de werkers, door de mogelijkheden voor langdurig parkeren te beperken.

Handelaars en ondernemingen die zich bevinden in één van de door het parkeerplan bestreken zones kunnen gebruik maken van een kaart voor «omwonenden», maar wel op speciale voorwaarden.

Het functioneringsprincipe voor de verschillende zones (zie kaart 3.7.1) luidt als volgt:



- ▶ **Winkelzones (rode zones):** winkelzones die geregeld worden door parkeerautomaten (Kolonel Bourgstraat, De Paduwaplein), waar het goed rouleren van de voertuigen noodzakelijk is (betaald parkeren beperkt tot 2u)
- ▶ **Gemengde winkel/omwonendenzones geregeld door parkeerautomaten (oranje zones):** te betalen zones die geregeld worden met parkeerautomaten voor bezoekers en gratis zijn voor de buurtbewoners, en die een verlengde zijn van de rode zones
- ▶ **Woonzones dicht bij tewerkstellingszones (groene zones):** deze zone betreft de sector Kolonel Bourg (Kolonel Bourgstraat + Léon Grosjeanlaan), waar het parkeren voor de buurtbewoners moet worden beschermd. Het parkeren voor buurtbewoners is gereserveerd aan een kant van de straat.
- ▶ **Gemengde woon / winkelzones (blauwe zones):** blauwe zones bestrijken uitgestrekte wijken waar de parkeerdruk van bezoekers zwaar begint te wegen door de verschuiving van het langdurig parkeren vanuit de rode en de oranje zones. De parkeerduur is beperkt tot 2u behalve voor buurtbewoners die er dankzij het parkeerabonnement vrij kunnen parkeren.

De controle op het parkeren (naleven van de voorwaarden) is toevertrouwd aan een particuliere firma (concessie van openbare dienst).

Om toe te zien op het beheer van en de controle op het ongeoorloofd « asociaal » parkeren (parkeren dicht bij en op oversteekplaatsen gereserveerd voor voetgangers, op trottoirs, op minder dan 5 meter van kruispunten, ...), doet de politie ook mee door patrouilles beschikbaar te stellen die regelmatig voorbij komen (2 uur per dag) in nauwe coördinatie met de privé firma.

De tarieven luiden als volgt:

Tarief 1: halve-dagabonnement voor bezoekers die meer dan 2 uur wensen te parkeren in blauwe, rode, oranje en groene zones: 12 EURO.

Tarief 2: parkeren van minder dan 2 uur op een parkeerhaven waarvoor betaald moet worden aan een parkeerautomaat (in rode en oranje zones): 1 EURO per uur, in te delen in kwartieren; eerste kwartier is gratis.

Tarief 3: jaarabonnement voor de buurtbewoners of gelijkgestelde personen.

- ▶ Voor gezinnen (blauwe, oranje en groene zones):
 - Eerste kaart: wordt gratis geleverd.
 - Afleveren van de tweede kaart: 10 € (bijdrage aan de aflevering en de administratieve verwerking van de abonnementskaart).
 - Geen andere extra kaart meer.
- ▶ Voor bedrijven die hun zetel in de gemeente hebben:
 - Eerste kaart 100 euro.

- Daarop volgende kaarten 200 euro (maximaal twee kaarten of 10 % van het op de desbetreffende locatie tewerkgestelde personeel)
- Voor bedrijven die hun zetel niet in de gemeente hebben:
 - Eerste kaart 200 euro.
 - Daarop volgende kaarten 300 euro (maximaal twee kaarten of 10 % van het op de desbetreffende locatie tewerkgestelde personeel)

Voor de abonnementen wordt de gemeente ingedeeld in sectoren. Buurtbewoners en bedrijven die zich binnen een bepaalde sector bevinden mogen hun abonnement binnen het gebied van hun sector gebruiken, maar niet in de andere sectoren.³¹

Vrijstelling van betaling wordt toegepast voor bepaalde soorten voertuigen/personen:

- houders van een kaart van gehandicapte persoon
- voertuigen van de gemeente
- voertuigen van de politie
- voertuigen van de post
- nooddiensten: brandweer, ambulances
- diensten voor bijstand aan huis
- artsen
- car-sharing³²

Een intergemeentelijk of gewestelijk overleg inzake parkeren wordt eveneens gewenst. Bijvoorbeeld is het belangrijk dat maatregelen genomen door een gemeente niet leiden tot een verplaatsing van de problemen naar de buurgemeenten. Zo ook op marktdagen, kunnen diverse parkeerplaatsen voor bewoners ontoegankelijk zijn, en de bewoners ertoe brengen hun voertuigen te verplaatsen naar de buurgemeente (b.v. Deknoop markt te Evere). Bewonerskaarten exclusief aan een wijk of gemeente sluiten dit echter uit. Een overleg of gedachte-uitwisseling hierover is op te starten, in het bijzonder tussen Evere en Schaarbeek)

3.7.2 Park-and-ride

Ter ontmoediging van het verkeer dat het Gewest binnenkomt, komt een mogelijkheid erop neer om in de naaste omgeving van treinstations en metro- of tramstations P & R-faciliteiten aan te leggen.

Ten aanzien van de twee NMBS-stations Bordet en Evere lijkt deze oplossing niet geschikt. Deze haltes liggen namelijk al binnen het Gewest (en de Ring). Bovendien is er geen toereikende oppervlakte aan grond beschikbaar. Verder kan er, voor zover men sommige aangrenzende terreinen beschouwt als leegstaand of vatbaar voor vrijmaking (Josaphat bij voorbeeld), met een bestemming als huisvesting en/of economische activiteit ongetwijfeld een gelijkwaardige of nog omvangrijkere mogelijke clientèle voor de verschillende vormen van OV geschapen worden, met als voordeel een grotere verscheidenheid aan behoeften aan verkeersbewegingen, met name buiten de spitsuren, en met een minder groot gebrek aan evenwicht in vervoerslading dan bij de pendelbewegingen naar het centrum van Brussel.

In haar plan 2020 adviseert de MIVB de aanleg van een P & R-faciliteit van 1000 plaatsen ter hoogte van Dobbelenberg, in de nabijheid van lijn 26 en de lijnen 270, 271, 272 en 471 van De Lijn.

³¹ Hierbij valt op te tekenen dat thans alleen maar de sector « Paduwa – Kolonel Bourg » in gebruik is genomen.

³² Autodelen tussen particulieren is eveneens een mogelijkheid. Teneinde aan deze formule dezelfde voordelen te kunnen bieden als aan de gebruikers van de « commerciële » car-sharing, zou de Gemeente Evere reglementaire bepalingen voor de bekrachtiging van het autodelen tussen particulieren moeten opstellen. De toepassingmodaliteiten zijn nader te definiëren. Indien het parkeerplan naar andere zones wordt uitgebreid, moet men de mogelijkheid bestuderen een uniforme bewonerskaart voor alle zones te hebben.

Als de snelverbinding Leopoldwijk-NAVO-luchthaven tot stand wordt gebracht, ongeacht het aangehouden tracé, zal er nagedacht moeten worden over de aanleg van P & R-parken, ongetwijfeld in de nabijheid van de NAVO maar ook verder naar het zuiden, richting Leuvense Steenweg. Er zou echter een meer gedetailleerde studie nodig zijn om de behoeften (toegang tot de luchthaven of tot de Europese wijk, dagelijks gebruik, of langdurig parkeren in het kader van luchtreizen) zorgvuldiger af te bakenen.

3.7.3 Beheer van het parkeren voor vrachtwagens

Er zijn drie gemeentelijke locaties gereserveerd als parkeergelegenheid voor vrachtwagens:

- ▶ Everestraat
- ▶ Eenboomstraat
- ▶ Stroobantsstraat (tussen Carli en Sint-Vincentius)

Zij veroorzaken geen bijzondere problemen. Buiten die drie locaties is parkeren op het grondgebied van de gemeente voor vrachtwagens verboden.

Er wordt gemeld dat vrachtwagens in bepaalde zones (Genèvestraat, Olympiadenlaan,...) parkeren; het gaat hierbij om apart staande gevallen waarvoor een resolutie via overleg met de betrokken chauffeurs en indien nodig bestraffing de gewenste resultaten kunnen opleveren.

Ook zijn problemen gemeld aan de Gemeenschappenlaan, waar vrachtwagens de trottoirs zouden vernielen. Een actie via overleg met de betrokken chauffeurs en indien nodig bestraffing is op te starten.

Er worden bepaalde aanvullende maatregelen voor vrachtwagens overwogen:

- ▶ Behoud van het grondgebied van de gemeente in zijn geheel als "zone met via milieu- en stedenbouwkundige vergunning geregelde toegang voor vrachtwagens met meer dan 2 wagenassen" (cf. IRIS-plan)
- ▶ Installeren van "zones toegankelijk voor iedere soort vrachtwagen" voor de volgende bedrijvenzones:
 - GOMB Evere Noord en Zuid
 - GOMB Evere lokaal
 - Carli
 - Zone Kolonel Bourg / Grosjean / Mommaerts / Leuven
 - Zone NAVO en Elisabethwijk
- ▶ In gebruik nemen van trajecten voor toegang tot deze zones langs de grootstedelijke en hoofdwegen
- ▶ Invoeren van bijzondere vergunningen voor het aandoen van supermarkten en in de woonstructuur geïntegreerde ondernemingen.

Op gewestelijk niveau zijn er voorstellen overwogen voor een stedelijk distributie centrum, gelegen in het noordelijk deel van Thurn & Taxis.

Verder is er besloten vijf gewestelijke locaties aan te duiden voor het parkeren van vrachtwagens. Voor Evere is de meest nabij gelegen locatie de Vilvoordelaan.

De gemeente Evere zag graag dat de studies worden voortgezet op het niveau van het Gewest naar het verkeer en het parkeren van goederen en vrachtwagens, transportcentra, etc. Slechts op deze geografische schaal kan er een doeltreffende strategie worden bepaald en doorgevoerd.

3.7.4 Parkeerplaatsen voor PBM's

Het reserveren van parkeerplaatsen voor PBM's³³ is een wettelijke verplichting. Maar het is vooral een cruciale maatregel voor de dagelijkse mobiliteit van deze personen, voor wie het openbaar vervoer nog steeds te weinig bereikbaar is.

Men moet nagaan of zij in voldoende mate aanwezig zijn, en dat er geen punctuele behoeften onbeantwoord blijven.

Deze plaatsen moeten regelmatig door de Politie worden gecontroleerd, om ervoor te zorgen dat hun status wordt gerespecteerd.

3.7.5 Beheer van parkeren buiten de weg

Verder stellen wij, ten aanzien van parkeren buiten de weg (binnen gebouwen of op openbare terreinen), voor dit niet uit te breiden. Uitbreiding van deze ruimten leidt er eigenlijk alleen maar toe dat het beroep op de auto versterkt wordt ten koste van de andere verplaatsingswijzen.

Het principe is hoogstens één parkeervak per woning³⁴ te overwegen, op de weg of in een garage, met het risico dat het parkeren van extra voertuigen verplaatst wordt naar een andere openbare ruimte of verder afgelegen garage. In combinatie met een goede aanvoer van het openbaar vervoer, met goede omstandigheden voor het verkeren van voetgangers en fietsers en een aanbod aan car-sharing is deze maatregel in staat een modale verschuiving teweeg te brengen³⁵.

3.7.6 Gebruik van privé parkeerplaatsen door de buurtbewoners

De parkeerplaatsen van kantoorgebouwen of van grote handelszaken worden 's nachts en op zondag niet gebruikt. Waarom zouden ze in de sectoren waar er tijdens die periode een sterke vraag naar parkeren 's nachts bestaat niet ter beschikking van de buurtbewoners kunnen worden gesteld?

De vraag en het verlengen van vergunningen, alsook het opstellen van BVP's, vormen gelegenheden om deze kwestie te overwegen, ook al weet men dat de concrete technische voorwaarden voor het doorvoeren van dit soort maatregelen niet altijd gemakkelijk zijn (controle op de toegang, risico dat de plaatsen op dezelfde uren in gebruik zijn ...).

Er werd een poging in deze zin opgezet voor het hotel en het kantoorgebouw aan de Olympiadenlaan, maar die kon niet afgerond worden. Er bestaan nog steeds pistes voor incidenteel gebruik tijdens bijzondere evenementen. Voor de parkeerplaats van het Gemeentehuis toonden slechts 3 gezinnen belangstelling. Als gevolg hiervan is het systeem niet opgezet, maar het zou geactiveerd kunnen worden zodra er een grotere vraag ontstaat.

Het blijft nodig pogingen tot communicatie te ondernemen om deze optie beter geaccepteerd te krijgen.

Met de herinrichting van de Haachtse steenweg, welke heeft geleid tot een verlaging van het aantal beschikbare plaatsen, kan de vraag van de nachtelijke toegang tot de parkeergarage van het gemeentehuis opnieuw bestudeerd worden.

Ook is het van belang geen aanbod te doen ontstaan waardoor het percentage aan gemotoriseerd verkeer in Evere weer zou gaan stijgen, wat in het algemeen contraproductief zou zijn.

Een schatting van het aantal betrokken plaatsen is niet voorhanden. Men moet evenwel opmerken dat in de meeste gevallen, de bedrijfsterreinen een beetje terzijde van de woonkernen liggen. Er zijn desondanks potentialen te benutten in de sectoren Mommaerts / Grosjean / Kolonel Bourg, de Genèvestraat en omgeving, de Eenboomstraat, de Franz Guillaumelaan, de omgeving van het kruispunt Bordet,... Het potentieel te gebruiken aanbod (feitelijk te concretiseren) lijkt groter dan de potentiële vraag...

³³ 1 verplicht parkeervak per parkeerzone + 1 extra parkeervak per schijf van 50 plaatsen

³⁴ Circulaire 18 "parkeergelegenheden" ook genaamd "Draps" bepaalt geen normen voor eengezinswoningen. Voor appartementen schommelt de norm tussen een minimum van 0,5 parkeergelegenheid per appartement van minder 50 m² en hoogstens 2 parkeergelegenheden per appartement.

³⁵ Ook het doorvoeren van BedrijfsVervoerPlannen zou deze modale overstap moeten bevorderen (cf. hoofdstuk 4).

3.8 BEHEERSPLAN VOOR DE OVERGANGSFASEN EN TABEL MET ONDERLING SAMENHANGENDE MAATREGELEN

3.8.1 Tijdsverloop

Het beheer van de mobiliteit in Evere maakt deel uit van een doorlopend proces dat al opgestart werd vóór het opstellen van het GemOP en dat geformaliseerd werd bij het vastleggen van het GemOP en het GVPP.

Het GemMP is dus niet het eerste document voor het programmeren van ingrepen. Er bestaat derhalve ook geen beheersplan voor de overgangsfasen, maar veeleer een lopend evolutief tijdschema.

De sterke punten hiervan luiden:

- ▶ **Plan voor de doorvoering van zones 30, woonerven en voetgangerszones:** dit is lopende, volgens een tijdschema van verschillende jaren en toegespitst op 4 prioriteiten. Het is de hoofdas voor ingrepen van Evere op haar grondgebied, en wel in de vorm van geïntegreerd beleid dat zich richt tot alle vervoerswijzen en een hoofdrol speelt in de verkeersveiligheid
- ▶ **Actieve follow up van het gewestelijke en federale beheer van het openbaar vervoer**
- ▶ Voortzetten van de **ingrepen voor het doorvoeren van de hiërarchie van de wegen** en van de inrichtingsoperaties die daaruit voortvloeien.
- ▶ Voortzetten van de **ingrepen ten behoeve van voetgangers en PBM's**. Het beveiligde voetgangersnetwerk van de gemeente zal hiervan de eerste in concrete vorm te gieten etappe zijn, het GemMP oppert pistes voor uitbreiding van deze studies en verwezenlijkingen.
- ▶ Voortzetten van **inrichtingsoperaties ten behoeve van fietsers**, doorvoeren van BEV's, gewestelijke en gemeentelijke fietsroutes, fietsenstallingen.
- ▶ **Parkeerplan:** Evere opteert voor een aanpak met een zeer sterke nadruk op overleg en gedeelde aanvaarding van door de inwoners en weggebruikers voorgestelde maatregelen. Derhalve verloopt de doorvoering ervan in achtereenvolgende fasen, de ene wijk na de andere. Momenteel maakt de « Paduwa » wijk het voorwerp uit van de evaluatie van een eerste fase. Er worden ingrepen overwogen in de Onze-Lieve-Vrouwewijk en in de omgeving van het Vredeplein, die opgestart zullen worden nadat de lessen uit de eerste fase zijn getrokken.
- ▶ **Verkeersplan:** er wordt in dit GemMP een aanpak per etappe en per wijk voorgesteld. Hierin moet hoofdzakelijk een aanvulling worden geboden op de acties voor het omleggen in zone 30 en voor het hiërarchisch klasseren van het netwerk.
- ▶ **Acties ter begeleiding:** Evere gaat door met de talrijke lopende acties ter begeleiding en promotie en zal er nog nieuwe opzetten.

3.8.2 Tabel met onderling samenhangende maatregelen

De onderlinge samenhang van de maatregelen speelt voornamelijk bij **inrichtingsoperaties** van alle types:

- ▶ Infrastructuren voor voetgangers en PBM's
- ▶ Infrastructuren voor rijwielen, BEV's
- ▶ Infrastructuren en beheer van het openbaar vervoer
- ▶ Verkeersplan en verkeerslussen
- ▶ Doorvoeren van zones 30, woonerven en voetgangerszones
- ▶ Inrichting van kruispunten vanuit een multimodale optiek.

De **fiches voor ingrepen aan de wegen** die gepresenteerd worden in 3.1 Plan voor de inrichting van de plaatselijke wegen, de wijkverzamelwegen, de interwijkenwegen en de wegen van het primaire) laten de diverse acties zien zoals ze op iedere plaats beoogd worden en met deze fiches kunnen de acties gecoördineerd worden.

De **fiches voor de inrichting van kruispunten** en wegen worden gepresenteerd in 3.1.10 Inrichtingsvoorstellen. Hierin worden inrichtingspistes of –schetsen geopperd die de diverse te voeren acties en de te nemen maatregelen omvatten.

De **gedetailleerde tabel met onderling samenhangende maatregelen** en prioriteiten bevindt zich in bijlage 7.5 Tabel van maatregelen met hun interacties en prioriteiten. Aan de hand hiervan krijgt men een algemener en meer thematisch inzicht in de maatregelen in hun geheel.

Onder de inrichtingsdossiers speelt dat van de Leopold III-laan een bepalende centrale rol. Het heeft gevolgen voor de uitbating van het openbaar vervoer en voor zowel het gemotoriseerde als het niet gemotoriseerde verkeer. Het is noodzakelijk dat alle betrokken actoren besluiten tot een gemeenschappelijke oriëntatie.

Notities

Notities

4 ACTIES TER ONDERSTEUNING EN BEGELEIDENDE MAATREGELEN

4.1 AANDUIDING VAN ONDERNEMINGEN, INSTELLINGEN, SCHOLEN EN ORGANISATIES VAN EVENEMENTEN DIE EEN VERVOERPLAN IN GEBRUIK MOETEN NEMEN

4.1.1 Ondernemingen

Sinds 1 juli 2004 dienen ondernemingen die in het Brusselse Gewest gevestigd zijn en meer dan 200 werknemers op een zelfde locatie tellen een bedrijfsvervoerplan op te stellen. Op dit moment hebben 7 ondernemingen van meer dan 200 werknemers evenals het gemeentebestuur zich ertoe verbonden een BVP op te zetten.

Sommige locaties waar verschillende ondernemingen bij elkaar liggen zouden ook zo'n benadering kunnen toepassen. Het gaat hier om:

- ▶ Industriezone Carli (GOMB), 3 bedrijven + Belgacom
- ▶ Industriezone Da Vinci (GOMB), met een vijftigtal bedrijven tussen de Haachtse Steenweg en de Raketstraat, die gedeeltelijk in Haren ligt
- ▶ Industriezone Evere Lokaal (GOMB), Dupontstraat, 10 ondernemingen
- ▶ De sector Vrijetijd -Genève
- ▶ De wijk Kolonel Bourg + Grosjeanlaan en Leuvense Steenweg

De gemeente heeft bij deze BVP's een rol te spelen, op de eerste plaats doordat ze advies geeft ten aanzien van de ontwerpplannen, want dat is voorzien in de procedure, maar ook door de ondernemingen ertoe op te roepen zich samen te bundelen en dergelijke plannen op te stellen. Dit initiatief werd enkele jaren geleden al eens opgezet, maar had toen geen concreet resultaat. Er moet zonder enige twijfel nog eens **een dergelijke operatie worden opgestart**.

We noteren ook de voorbeeldrol die de Gemeente hier heeft gespeeld door op basis van vrijwilligheid een studie naar het BVP voor het gemeentebestuur op gang te brengen (aantal betrekkingen bedraagt minder dan 200).

4.1.2 Scholen

Het ophalen van leerlingen met de fiets gebeurt op het grondgebied van de gemeentes Schaarbeek en Evere al sinds 2001 en is het grootste project in zijn soort binnen het Brussels Grootstedelijk Gewest. De hulp van de Politie betekende hierbij een aanzienlijke bijdrage. Het succes van deze ophaalacties laat goed zien hoe belangrijk het is dit soort initiatieven op te zetten.

Een gelijkaardig initiatief komt neer op het organiseren van ophaalacties te voet, die ook wel "Voetbussen" genoemd worden. Het principe is hetzelfde als voor het ophalen met de fiets, met dit verschil natuurlijk dat de trajecten te voet worden afgelegd. De hoofdmoeilijkheid is om "estafette-ouders" te vinden die zich bezig houden met het verzorgen van de veiligheid van de rij kinderen tussen twee welbepaalde punten. Het opzetten van promotiecampagnes voor dit soort

verkeersbewegingen naar school met elke keer een poging tot bewustmaking bij de ouders zou een deel van het probleem moeten kunnen oplossen.

Voor de middelbare scholen waar dit soort ophaalacties niet meer van toepassing is wegens de leeftijd van de leerlingen moeten andere soorten acties die veel meer gericht zijn op communicatie (bijv: de voordelen van verkeersbewegingen met zachte vervoerswijzen voor de gezondheid) worden opgezet.

Verschillende projecten in een onderwijscontext kunnen nu al genoemd worden:

- ▶ Schoolvervoersplan (SVP) voor de Clair-Vivreschool
- ▶ Brevet voor fietsers op de Clair-Vivreschool
- ▶ De Educatieve Route te Voet (project beheerd in samenwerking met de Politie)
- ▶ Het educatieve fietscircuit (project beheerd in samenwerking tussen de Politie + Gracq + Gemeentebestuur).

Het valt te vermelden dat het openbaar onderzoek aanvragen voor een ruimere aanwezigheid van Preventie en Veiligheids Agenten bij de schooltoegang en –uitgang, in het bijzonder aan de Onthaalsquare, opgeleverd heeft. Preventie acties van dit type kunnen tot een schoolvervoersplan bijdragen, of meer tot de veiligheid en mobiliteit naar school in het algemeen bijdragen, zij zijn dus in principe aan te bevelen.

4.1.3 Gemeentebestuur

Ter herinnering, de Gemeente Evere is momenteel binnen haar muren bezig met het opstellen van een vervoersplan. Dit is van belang voor de voorbeeldfunctie ten aanzien van de bedrijven en de scholen in de gemeente.

De latere fasen voor het doorvoeren van het plan moeten nog uitgewerkt worden. De Gemeente zou beroep kunnen doen op expertise van buiten voor het activeren van het proces. De Gemeente dringt er eveneens op aan dat gewestelijke subsidies worden vrijgemaakt om op het vlak van BVP's meer initiatieven te nemen door een aan te stellen gemeentelijke mobiliteitsadviseur.

4.2 VERWEZENLIJING VAN DE BEREIKBAARHEIDSPANNEN VOOR LOCATIES DIE VERKEER AANTREKKEN OF DOEN ONTSTAAN

Het Gemeentehuis beschikt al over een bereikbaarheidsfiche. De locaties die er een zouden kunnen opstellen zijn onder meer:

- ▶ Het sportcentrum en het zwembad
- ▶ Het cultureel centrum en Aula Toots
- ▶ De grote ondernemingen die in Evere gevestigd zijn (in het kader van BVP's of vervoersplannen voor industriezones)

4.3 DOORVOEREN VAN STRATEGIEËN OP HET GEBIED VAN DE TARIEFREGELING BIJ PARKEREN OP EN BUITEN DE WEG

Cf. punt 3.7 Doorvoering van het parkeerplan, p. 109

Bij ontbreken van grote parkeerinfrastructuren op beheerde parkeerterreinen wordt er geen tariefbeleid voor voor het publiek toegankelijke parkeerterreinen geformuleerd. Bij de tariefregeling op de weg wordt ernaar gestreefd de in het GemOP, het GemMP en het parkeerplan bepaalde prioriteiten na te leven.

4.4 DOORVOERING VAN STRATEGIEËN OP HET GEBIED VAN OPENBAAR VERVOER

4.4.1 Verbetering van de infrastructuur en haar beheer

Cf. punt 3.3 Beheersplan ter verbetering van de bediening en de commerciële snelheid van het openbaar vervoer en gewenste inrichtingsoperaties, pp. 81 en volgende, en in het bijzonder voor strategieën op middellange en lange termijn, punt 3.3.3 Grote OV-projecten in verband met Evere pagina 99.

4.4.2 Verbetering van de informatie

Ondanks de vele inspanningen van de exploitanten, is het openbaar vervoernetwerk onvoldoende gekend door het grote publiek, en zou zij media- en promotieoperaties kunnen gebruiken.

In het geval van Evere is het onder andere belangrijk de synergie tussen de netwerken van NMBS-GEN en MIVB naar voren te brengen evenals met het net van De Lijn.

Een specifieke informatiebrochure voor Evere zou een hele reeks relaties en bijbehorende trajecttijden kunnen onderstrepen om een aantal markante polen te bereiken. In dit kader kunnen de volgende polen als voorbeeld dienen:

- ▶ NMBS stations : Noordstation (bus De Lijn), Station Schaarbeek, Centraal station (NMBS + metro), Zuidstation, Merode, Etterbeek, Delta, Boondael, Ukkel, Sint-Job, Vilvoorde, Mechelen, ...
- ▶ Stadspolen en –knopen : Meiser, Madou, Montgomery, Roodebeek, Schuman, de Brouckère, Naamsepoort, Hallepoort, Rogier
- ▶ Uitrustingen: UCL te Woluwe, Erasmus, Heizel, Brussel nationale luchthaven, ULB/VUB, ter Kamerenbos, etc.

(lijst nader te verfijnen)

4.5 PROGRAMMA VOOR DE INFORMATIECAMPAGNES MET BETREKKING TOT HET PLAN EN ALLE IN DE TIJD TE MODULEREN WERKZAAMHEDEN EN FASEN

4.5.1 Plan ter doorvoering van zones 30, woonerven en voetgangerszones

De doorvoering is aan de gang, volgens een tijdschema van verschillende jaren dat zich concentreert op 4 prioriteiten. **Iedere doorvoeringfase gaat vergezeld van een overlegronde met de betrokken buurtbewoners.** Die heeft in de ontwerpfase minstens één keer plaats. De binnengekomen opmerkingen geven aanleiding tot wijzigingen in het project. Bij het indienen van de aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning kan via het openbare onderzoek nog rekening gehouden worden met eventuele bijkomende verzoeken.

4.5.2 Inrichtingsoperaties

Inrichtingsoperaties op de weg maken het voorwerp uit van aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning. De te volgen procedure zal gelijk zijn aan de procedure die gevolgd wordt voor het plan zones 30 hierboven.

Dit geldt voor ingrepen voor het doorvoeren van de hiërarchie van de wegen en de inrichtingsoperaties die hieruit voortvloeien, ingrepen ten behoeve van voetgangers en PBM's en inrichtingsoperaties ten behoeve van fietsers.

4.5.3 Parkeerplan

De algemene voorstellen worden na zorgvuldige bestudering door alle betrokken besturen omgezet in verwezenlijkingsfasen in de ene wijk na de andere. **De gedetailleerde voorstellen worden tijdens wijkvergaderingen voor overleg met de buurtbewoners voorgelegd.**

De eerste fase (hoog Evere) is al doorgevoerd en ondergaat momenteel een evaluatie.

Latere fasen in de Onze-Lieve-Vrouwewijk en in de omgeving van het Vredeplein zullen ook voorgelegd worden voor soortgelijke pogingen tot overleg.

4.5.4 Verkeersplan

De voor het parkeerplan gevolgde werkwijze met een aanpak per etappe en per wijk is eveneens voorzien voor de ingrepen met betrekking tot verkeersslussen.

4.5.5 Actieve follow up van het gewestelijke en federale beheer van het openbaar vervoer

Evere informeert haar bevolking met regelmatige tussenpozen volgens de actualiteit van de ingrepen zoals die geprogrammeerd worden door de gewestelijke en federale interveniërende instanties.

4.5.6 Acties ter begeleiding

Evere zal doorgaan met de talrijke aan de gang zijnde acties ter begeleiding en promotie, en zal er nog nieuwe opzetten al naargelang de vastgestelde behoeften en de in het kader van het GemMP aangebrachte suggesties. Zie in verband hiermee punt 4.6 hieronder.

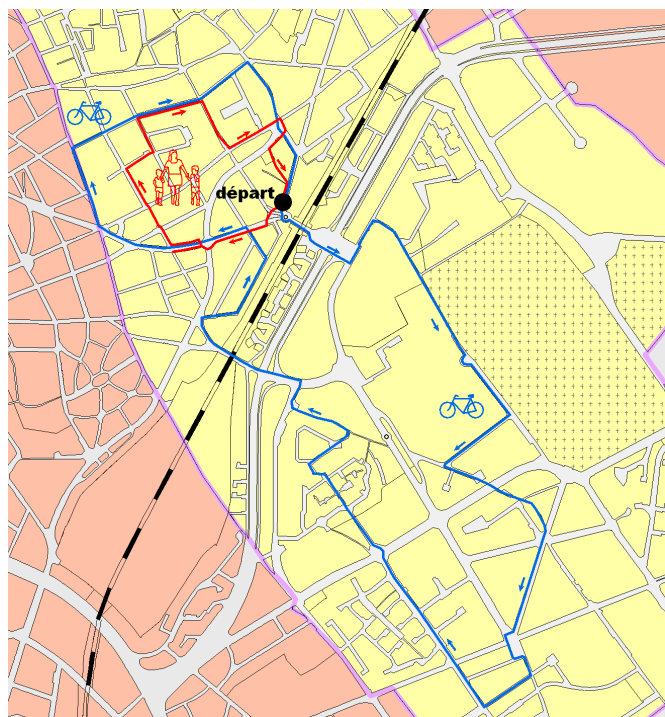
4.6 OP BEPAALDE GROEPEN GERICHTE MARKETING EN PROMOTIE

4.6.1 Voetgangers en fietsers

De gemeente Evere zet zich al jarenlang in bij verschillende acties die erop gericht zijn de weggebruikers beter bewust te maken van hun vervoerswijzen, door te trachten veeleer het gebruik van de zachte vervoerswijzen en het openbaar vervoer te bevorderen ten koste van de auto. De gemeente neemt zo bij voorbeeld deel aan verschillende operaties waaronder³⁶:

- ▶ Operatie **Dring-Dring**
- ▶ De **week van de mobiliteit**
- ▶ Een jaarlijkse operatie waarbij **fietsen gegraveerd worden**
- ▶ De **Gemeentecommissie voor Zachte Mobiliteit**

- ▶ De **educatie route te voet en het educatieve circuit met de fiets** (projecten die beheerd worden door het samenwerkingsverband Politie + gemeentebestuur + Gracq). Aan de hand van dit project worden de deelnemende leerlingen bewust gemaakt van verkeersveiligheid en van het bestaan van inrichtingsfaciliteiten die voor hen bedoeld zijn. Het initiatief kan de deelnemers ook zin geven om zich te voet en met de fiets te verplaatsen, en de punten van ongerustheid van kinderen, ouders en leerkrachten in dit opzicht wegnemen. Hiernaast ziet u een illustratie van de trajecten met vertrekpunt bij het Gemeentehuis.



Het gemeentelijk mobiliteitsplan steunt dergelijke initiatieven en moedigt ze aan. Ook andere initiatieven kunnen nog opgezet worden zoals bij voorbeeld:

- **Culturele en toeristische trajecten**, voor voetgangers en/of fietsers
- Er hebben al **geleide bezoeken binnen de gemeente** plaats gevonden in het kader van het lentefeest (met de fiets, te voet), en die kunnen bij andere gelegenheden opnieuw opgezet worden
- **Pedagogische activiteiten** die geconcentreerd zijn rond het thema fiets
- "Autoloze gemeente of wijk " een zondag per maand
- ...

³⁶ We wijzen hier met nadruk op de goede samenwerking met de Politie bij al deze acties samen

Om een ruim publiek te kunnen bereiken moeten al deze acties regelmatig verschijnen in de plaatselijke pers, het huis-aan-huis bezorgde blad "Evere Contact"³⁷, de web site www.evere.be of zelfs op de televisie via op de plaatselijke zender (TV-Brussel) uitgezonden reclamespots.

Evenwijdig lopend met deze hierboven voorgestelde bewustmakingsacties kunnen nog bepaalde maatregelen ter begeleiding doorgevoerd worden. Bij voorbeeld:

- Voor verkeersbewegingen met de fiets en met het openbaar vervoer zou een **algemene toepassing van het terugbetalen van het aantal kilometers** dat wordt afgelegd op het traject "van huis naar het werk " (0,15 euro/km) moeten worden doorgevoerd voor alle op het grondgebied van de gemeente gevestigde ondernemingen. Nota bene: het gemeentebestuur van Evere bestudeert de volgende toepassing van deze maatregel op haar werknemers. Thans bestaat er een stelsel met een vast bedrag. Het BVP begint aan zijn tweede fase, met het promoten van de fiets, het openbaar vervoer, het zich te voet verplaatsen en het delen van een auto,...
- Er zouden in de ondernemingen **reparatiewerkplaatsen** evenals **vestiaires en douches** moeten worden geïnstalleerd om deze soort weggebruikers op die manier een minimum aan comfort te kunnen aanbieden.
- Er zou een **dienst voor het centraal registreren van klachten** en het instaan voor de verwerking van de antwoorden opgezet kunnen worden (contact via Internet site van de gemeente of via een speciaal telefoonnummer).
- Ook zouden er **fietsopleidingen** kunnen worden georganiseerd (weer in het zadel helpen). Als doelgroepen zou men zich zowel naar volwassenen kunnen richten als kunnen werken in een scholencontext (brevet voor fietsers in de 5^e en/of 6^e klas basisschool bij voorbeeld) of zelfs in een gezinscontext (fietsopleiding voor gezinnen). Het algemene fietsplan van het BHG verstrekt in dit opzicht diverse pistes voor diverse doelgroepen.

4.6.2 Overheidsdiensten

De gemeente zou herhaaldelijk moeten aandringen op de naleving van de wegcode en goed gedragscode (parkeren, aangepast en voorzichtig rijgedrag, enz.) bij alle (semi-) officiële diensten en gemeentelijke vertegenwoordigers:

- ▶ Politiediensten
- ▶ Gemeentelijke diensten (openbare werken, milieu, enz.)
- ▶ Bus en Tram bestuurders (via MIVB en De Lijn)
- ▶ Taxi's
- ▶ ...

4.6.3 Werven

De gemeente zou herhaaldelijk moeten aandringen en controleren op de naleving door aannemers van de bepalingen betreffende signalisatie en ruimtes voor voetgangers en fietsers bij alle werken die ruimtegebruik of handelingen op de openbare weg vereisen.

³⁷ Er kwam midden 2004 al een nummer van Evere Contact uit gewijd aan "special uitgave over mobiliteit".

4.6.4 Informatie over de wegcode

Teneinde een betere kennis van de wegcode en een vriendelijk en zeker verkeersgedrag te promoten, zou Evere Contact, volgens een nader te definiëren ritme, uitleg over diverse bepalingen van de wegcode kunnen verschaffen. Het artikel zou dan zowel een herinnering van de vigerende bepalingen, alsook de uitleg van de redenen die geleid hebben tot het in voege stellen van deze bepaling, moeten omvatten.

4.7 ROL VAN DE POLITIE

De Politie speelt in het kader van de mobiliteit een belangrijke regulerende rol. Wij kunnen daarin onderscheiden:

- ▶ Preventie
- ▶ Controle
- ▶ Repressie

De preventieactiviteiten van de Politie zijn al in dit document adequaat omschreven, in het bijzonder wat betreft de educatieve routes te voet en op de fiets. Anderzijds op federaal en lokaal niveau neemt de Politie deel aan sensibilisering- en opleidingactiviteiten.

Voor de controle, is het belangrijk dat de burger in het kader van zijn verplaatsing kan waarnemen dat en controle uitgeoefend wordt op de naleving van de wegcode. Een zekere lakse houding op dit vlak zou mogelijk bestuurders kunnen aanzetten tot gewenning aan hun eigen interpretatie van de wegcode, en hen feitelijk tot wangedrag kunnen brengen. Deze controle moet niet noodzakelijk tot het opmaken van een proces verbaal leiden.

Repressie blijft echter noodzakelijk, teneinde ongepast gedragingen uiteindelijk een sanctie tot gevolg hebben, vooral indien zij een ernstig karakter hebben of zich vaak herhalen.

Notities

5 PROMOTEN VAN DE ACTIES

5.1 OP KORTE, MIDDELLANGE EN LANGE TERMIJN TE ONTWIKKELEN PRIORITEITEN EN DELEN VAN ERMEE SAMENHANGENDE ACTIES

5.1.1 Zones 30

De ingrepen in verband met zones 30 vormen de belangrijkste actielijn van de gemeente Evere, en zijn in die hoedanigheid prioritair. Binnen het interventieplan luiden de prioriteiten als volgt:

- ▶ Klasse en prioriteit 1: inrichtingsoperaties in de omgeving van gemeenschappelijke voorzieningen, 27 ingrepen voorgesteld
- ▶ Klasse en prioriteit 2: toegang tot zones 30: 26 ingrepen voorgesteld
- ▶ Klasse en prioriteit 3: aanvullende inrichtingsoperaties binnen zones 30: 45 ingrepen voorgesteld
- ▶ Klasse 4: inventaris van acties in het kader van andere projecten, die bijdragen aan het terugdringen van de snelheid en aan het algemeen doorvoeren van inrichtingsoperaties voor zones 30. Die maken geen voorwerp uit van prioriteiten van de gemeente.

5.1.2 Specifieke vormen van inrichting voor de zachte vervoerswijzen

Zij behouden een primordiaal belang. Bijzonder vermeldenswaard zijn:

- ▶ Het doorvoeren van het beveiligde voetgangersnetwerk van de gemeente, cf. 3.2.2.1
- ▶ Gemeentelijke fietsroute 1 Sint-Vincentius – Gemeentehuis – Paduwa, cf. 3.2.1.2
- ▶ De voetgangersoversteekplaatsen, vooral wanneer ze toegang geven tot parken en gemeenschappelijke voorzieningen.

5.1.3 Inrichting van wegen en kruispunten

De coördinatie van deze inrichtingsvormen hangt af van heel wat factoren, die gedeeltelijk onafhankelijk zijn van de wensen van de gemeente. Het dossier voor de inrichting van de Leopold III-laan vertegenwoordigt een primordiaal en prioritair gebied van inzet. Zie de overzichtstabel met de prioriteitssuggesties in bijlage 7.6.

5.1.4 Verkeerslussen

De prioriteiten op dit gebied zullen afhangen van de met de inwoners te beleggen overleggrondes. Twee ingrepen lijken een groter belang in te houden:

- ▶ Wijk Van Leeuw – Vliegplein – Sint-Vincentius, cf. punt 7.3.2.16
- ▶ Franz Guillaumelaan, cf. punt 7.3.2.13.

5.1.5 Overzichtstabel

De overzichtstabel met de prioriteitssuggesties is ter inzage in bijlage 7.6.

5.2 FINANCIËLE EVALUATIE BIJ 10 JAAR VAN HET ATIEPLAN EN PROGRAMMERING IN DE TIJD

5.2.1 Zones 30

De raming van het plan voor doorvoering van zones 30 leidt tot de volgende bedragen:

- ▶ Klasse 1: inrichtingsoperaties in de omgeving van gemeenschappelijke voorzieningen, 27 ingrepen: 3.250.000 EUR exclusief BTW
- ▶ Klasse 2: toegang tot zones 30: 26 ingrepen voorgesteld: 1.312.000 EUR exclusief BTW
- ▶ Klasse 3: aanvullende inrichtingsoperaties binnen de zones 30: 3.145.000 EUR exclusief BTW
- ▶ Totaal: ongeveer 7,7 M EUR

De inrichtingsoperaties in klasse 3 worden vrijwillig uitgesteld, om aldus het aantal ervan te kunnen moduleren in functie van de werkelijke behoeften. Ze zullen alleen maar worden toegepast als de gebezigde snelheden in de praktijk blijven uitkomen boven de voor de veiligheid vereiste.

Voor het geheel van de inrichtingsoperaties is de tijdshorizon ongeveer 2004 - 2012.

5.2.2 Inrichtingsoperaties

<i>Plaats</i>	<i>voorlopige bedragen</i>	<i>Gesprekspartners</i>
Leopold III-laan	9.500.000 EUR	BHG (BUV) (beheervoerder) + MIVB + Evere + Schaarbeek
Kruispunt Houtweg / Vandenhoven / Verdun / Tweedekker	500.000 tot 800.000 EUR	BHG (BUV) (beheervoerder) + MIVB + Evere + Brussel (Haren)
Kruispunt Houtweg / Bordet / Haacht / Van Cutsem	200.000 tot 300.000 EUR	BHG (BUV) (beheervoerder) + MIVB + Evere + Brussel (Haren)
Kruispunt Leopold III / Bordet	500.000 tot 2,5 M EUR, al naargelang de opties	BHG (BUV) (beheervoerder) + MIVB + Evere
Kruispunt Leopold III / Permeke / Oudstrijders / Olympiaden / Provence / Languedoc / Van Gogh	1,3 M EUR	BHG (BUV) (beheervoerder) + MIVB + Evere
Kruispunt Leopold III / De Boeck / Vrijetijd / Pentation / Olympiaden / Oase / Provence	600.000 tot 750.000 EUR	BHG (BUV) (beheervoerder), MIVB, Evere
Kruispunt Vrijetijd / Genève	220.000 tot 280.000 EUR	Evere (beheervoerder), supermarkten, BUV GFR randweg B)
Kruispunt Vrijetijd / Oudstrijders	800.000 tot 1.000.000 EUR al naargelang omvang benodigd gebied	Evere (beheervoerder + GemFR) + MIVB
Kruispunt Genève / Pentation / Friuli (Astridwijk)	250.000 tot 750.000 EUR al naargelang omvang benodigd gebied	Evere en Schaarbeek (beheerders), MIVB
Leuvense Steenweg	2,4 M EUR	BHG (BUV) (beheervoerder) MIVB, De Lijn, Evere + Schaarbeek + Sint-Lambrechts-Woluwe + Zaventem
Kruispunt Leuven / Gemeenschappen / Cicero	100.000 tot 750.000 EUR al naargelang omvang benodigd gebied	BHG (BUV) (beheervoerder) MIVB, De Lijn, Evere
Kruispunt Leuven / Twee Huizen / De Lombaerde	50.000 tot 75.000 EUR	BHG (BUV) (beheervoerder) + [MIVB] + [De Lijn] + Evere
Kruispunt Franz Guillaume / Twee Huizen / Kerkhof van Brussel	300.000 EUR	Evere (beheervoerder), MIVB
Kruispunt Oudstrijders / P. Dupont	100.000 tot 200.000 EUR al naargelang omvang	Evere (beheervoerder), MIVB
Stroobantsstraat (deel Carli – St-Vincentius)		Evere (beheervoerder), MIVB
Kruispunt Stroobants / Picardië	400.000 EUR voor volledige herinrichting	Evere (beheervoerder), MIVB

5.3 INHOUD VAN DE AANHANGSELS DIE IN HET KADER VAN DE MOBILITEITSCONVENTIE MOETEN WORDEN GESLOTEN OM BEPAALDE FASEN VAN HET ACTIEPLAN TE KUNNEN DEKKEN

5.3.1 Follow up van het GemMP

Bij het opzetten van een comité voor gemeentelijke en gewestelijke follow up van het GemMP is de aanwezigheid van de ontwerper van nut in de hoedanigheid van adviseur en, aan de zijde van de Mobiliteitsadviseur, als animator en initiatiefnemer voor concrete acties die opgestart of gevolgd moeten worden door de Gemeente of andere gesprekspartners.

5.3.2 Gedetailleerde studie naar de verkeerslussen per wijk

Er wordt een procedure bepaald om de eventuele maatregelen voor verkeerslussen te kunnen aankaarten in overleg met de inwoners, en dit per wijk. Deze procedure zou begeleid moeten worden door een externe technische adviseur om aldus de communicatie en het overleg met de inwoners te kunnen vergemakkelijken voor een door de gemeentelijke overheid gemotiveerde besluitvorming.

5.3.3 Geïntegreerde studie betreffende de inrichting van de Leopold III-laan

De op uiteenlopende wijze naar voren gebrachte behoeften in de geluidsstudie, de projecten van de MIVB en de projecten van het BUV voor de inrichting van de Leopold III-laan vereisen de vervaardiging van een geïntegreerde voorontwerpschets. Twee delen van de opdracht zijn mogelijk onderhevig aan een opdracht in aanvulling op dit GemMP:

- ▶ Vervaardiging van de geïntegreerde schets, onder toezicht van het Gewest
- ▶ Follow up van de verschillende vervaardigingsfasen van de schets, om zich ervan te kunnen vergewissen dat de in het kader van het GemMP opgenomen gebieden van inzet goed in de voorontwerpen geïntegreerd zijn.

5.3.4 Wijzigingen qua BEV

Voor de volgende wijzigingen op het gebied van BEV is technisch advies vereist:

- ▶ Parallelwegen van de Leopold III-laan: dit kan / moet gebeuren in het kader van de hierboven omschreven follow up « Leopold III ».

5.3.5 Follow up splitsing Verdun- / Tweedekkerstraat

Aangezien de effectenstudie van dit project lopende is kan het GemMP niet gewoonweg akte nemen van de conclusies hiervan. Er zullen dus eventueel een adviesopdracht en een schets voor de aansluiting aan de Houtweg vereist zijn.

5.3.6 Communicatieplan « te voet gaan »

Een actieve promotiebenadering voor zich te voet verplaatsen, onafhankelijk van of in samenhang met de door te voeren infrastructuurmaatregelen, houdt in het verlengde van het GemMP een zeker belang in.

5.3.7 Bedrijfsvervoerplan van de Gemeente Evere

Om het proces minder afhankelijk te maken van de beschikbaarheid van gemeenteambtenaren en dit project een grotere waarde te geven als voorbeeld zou men kunnen overwegen de doorvoering van fase 2 en de daarop volgende fasen toe te vertrouwen aan een ontwerper van buitenaf.

6 UITVOERING EN FOLLOW UP

6.1 ORGANISATIE VAN DE FOLLOW UP VAN HET PLAN DOOR HET BEGELEIDINGSCOMITÉ

De acties van een GemMP omvatten alle interacties met externe actoren, van wie het grootste deel aanwezig is binnen het gewestelijke comité voor de begeleiding van de studie van het GemMP.

Het verdient aanbeveling dit studiebegeleidingcomité om te vormen in een permanent comité voor de follow up van de mobiliteit, dat zich ervan kan vergewissen dat de uitgevoerde acties goed de binnen het GemMP bepaalde oriëntaties volgen en verenigbaar blijven met de gewestelijke oriëntaties of andere evoluties.

Een dergelijk comité zou ongeveer 2 keer per jaar bijeen kunnen komen, en wel onder leiding van een lid van het Schepencollege.

6.2 COÖRDINATIE TUSSEN DE VERSCHILLENDE ACTOREN

Het hierboven omschreven begeleidingscomité moet kunnen instaan voor de algemene coördinatie bij de mobiliteitsthema's in verband met Evere.

Ook via de acties van de gemeentelijke Mobiliteitsadviseur kan er gezorgd worden voor coördinatie in de vorm van bilaterale uitwisseling van informatie, of kunnen er ad hoc bijeenkomsten in een ruimere context belegd worden.

De dagorde van het begeleidingscomité zal rekening moeten houden met de aanvragen van de ad hoc gemeentelijke commissies, het College en/of de Gemeenteraad, en de inhoud van de discussies en voorstellen kenbaar maken aan alle betrokkene gemeentelijke organen.

6.3 WIJZE VAN EVALUEREN VAN DE RELEVANTIE VAN DE ONTWIKKELDE ACTIES TEN OPZICHTE VAN DE DOELSTELLINGEN

Te bepalen door het Gewest (administratieve besturing van de GemMP's in het BHG). Het advies van de Gemeentelijke Consultatieve Commissie van de zachte Mobiliteit zou hierbij aangevraagd kunnen worden.

6.4 BEPALING VAN DE EVALUATIECRITERIA

De criteria voor het evalueren van de evolutie van de mobiliteit in Evere zouden moeten worden bepaald door het begeleidingscomité met advies van de Gemeentelijke Consultatieve Commissie. De volgende suggesties worden aangereikt:

► **Wegverkeer**

- ☐ Tellingen (vóór en na de ingreep): volume en samenstelling van het verkeer, gebezigde snelheden,...
- ☐ Statistieken over verkeersveiligheid

► **Openbaar vervoer**

- ☐ Aantal OV-verbindingen (lijnen x doorkomsten x aangedane haltes)
- ☐ Omvang van de dienstregeling
- ☐ Frequentiecijfers
- ☐ Regelmaat
- ☐ Commerciële snelheid

► **Fiets**

- ☐ Afstand in kilometers van in gebruik genomen gewestelijke en gemeentelijke routes
- ☐ Aantal in gebruik genomen fietsenstallingen

► **Voetgangers**

- ☐ Aantal aan PBM's aangepaste kruispunten / trottoirs

Notities



Gemeente Evere

Gemeentelijk Mobiliteitsplan

Fase 3 – Actieplan - Bijlagen

Eindverslag na goedkeuring gemeenteraad

op 20 April 2006

Gecoördineerde uitgave 26 april 2006

agora
STUDIES

Engelenbergstr. 26
B - 1081 Brussel
T. +32 2 779 13 55
F. +32 2 779 22 75
agora@agora-urba.be
www.agora-urba.be

Notities

7 BIJLAGEN

7.1 WOORDENLIJST

Lijst met gebruikte afkortingen en termen:

Bezetting	gebruikspercentage van de parkeergelegenheden op een weg en/of op een parkeerplaats
BHG	Brussels Hoofdstedelijk Gewest
BVP	Bedrijfvervoerplan
Buurtverzamelweg	gebruikt om een openbare weg aan te geven die ook de rol heeft de verkeersstromen van een buurt op te vangen om ze naar een verkeershoofdweg te voeren.
BUV	Bestuur Uitrusting en Vervoer (Brussels Hoofdstedelijk Gewest)
Car-sharing	Organiseren van het delen van een wagenpark door een vereniging van ingeschreven leden; doordat elk van de leden slechts over een wagen beschikt als hij hem nodig heeft, kan het wagenpark kleiner zijn dan als ieder lid afzonderlijk een auto zou kopen. Dankzij deze formule is het mogelijk met minder kosten over een auto te beschikken dan met de traditionele huur- of leasing-formules en ze is verder bijzonder goed aangepast aan het stadsmilieu, waar openbaar vervoer of andere vervoerswijzen dan het privé voertuig een aanzienlijk deel van verplaatsingen voor hun rekening kunnen nemen. In Duitstalige landen is die formule meer bekend en in gebruik in meerdere steden.
De Lijn	Busmaatschappij in het Vlaams Gewest
EPV	equivalent privé voertuig: 1 vrachtwagen of 1 bus = 2 epv 1 wagen + caravan = 2 epv waarbij het op de weg ingenomen volume beschouwd wordt als beslissend voor de verkeerscapaciteit van de wegen
Epv/d	equivalent privé voertuig per dag (gebruikelijke intensiteitseenheid van het verkeer)
Epv/u	equivalent privé voertuig per uur (gebruikelijke intensiteitseenheid van het verkeer)
ERE	Educatieve route (éducative)
FOD MV	Federale Overheids Dienst Mobiliteit en Vervoer

GemOP	Gemeentelijk Ontwikkelingsplan. Gemeentelijk document waarin de door de gemeentelijke instanties genomen doelstellingen en richtlijnen voor de toekomstige ontwikkeling van de gemeente op het vlak van ruimtelijke ordening en aanverwante zaken (economische ontwikkeling, verkeer, huisvesting) omschreven worden.
GEN (RER)	Gewestelijk Expressnet van de NMBS (réseau express régional)
GewOP	Gewestelijk Ontwikkelingsplan. Gewestelijk equivalent van het GemOp voor het volledige Brussels Hoofdstedelijk Gewest
GemFR	gemeentelijke fietsroutes (Evere)
GFR of GewFR	gewestelijke fietsroutes (Brussels Hoofdstedelijk Gewest)
GVPP	Gemeentelijk Verkeers- en Parkeerplan
Hiërarchie	de hiërarchie van de wegen, die ook specialisatie wordt genoemd, is een verkeersconcept dat het gevolg is van het observeren van de intensiteit van het verkeer en van de interacties tussen het zich verplaatsend verkeer en de omgeving ervan. Zo kunnen verkeers- (of doorgangs-) wegen onderscheiden worden, die weinig of geen uitwisseling hebben met de aangrenzende percelen (autosnelwegen en express-wegen), en ontsluitingswegen, die juist tot doel hebben in te staan voor bereikbaarheid van een maximum aan aangrenzende functies (handel, huisvesting, werkgelegenheid).
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
MIVB	Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel
Modal split	Verdeling van het verkeer over de verschillende vervoerswijzen
Ontsluitingsweg	gebruikt om een de functie van de openbare weg aan te duiden. Zie ook hiërarchie. Men onderscheid: <i>Lokale of plaatselijke ontsluitingsweg</i> : uitsluitend voor plaatselijke toegang tot de aanliggende percelen, zonder markant doorgaand verkeer. <i>Buurt- of wijkontsluitingsweg</i> : belangrijke toegang van een bepaalde woonbuurt of woonwijk, ook wel buurt- of wijkverzamelweg genoemd.
OV	openbaar vervoer
Parkeren	het stallen van een voertuig voor een periode van onbruik Korte duur: - dan 2u Middellange duur: van 2 tot ongeveer 4u Lange duur: + dan 4u
PV	privé voertuig
TEC	Busmaatschappij voor het Waals Gewest

Turn-over/Verloop	Aantal tijdens een welbepaalde periode op een zelfde plaats geparkeerde voertuigen (meestal wordt het turn-over / verloopcijfer per dag berekend)
Verzamelweg	Weg welke een hoofdaanvoerroute van verkeer vormt voor een bepaalde bestemming (woonwijk, woonbuurt, bedrijfsterrein, etc.) en welke hierdoor een bepaalde hoeveelheid “doorgaand” verkeer kent, zonder hierdoor een hoofdverkeersweg te zijn.
VICOM	(Vitesse commerciale) Commerciële snelheid: kenwoord dat in Brussel wordt gebruikt in het kader van het verbeteren van de diensten voor openbaar vervoer, betreffende het reduceren van de reistijd op het parcours, ter verbetering van de concurrentiepositie van het openbaar vervoer.
Wijkverzamelweg	gebruikt om een openbare weg aan te geven die ook de rol heeft de verkeersstromen van een wijk op te vangen om ze naar een verkeershoofdweg te voeren.

Andere bijlagen: zie afzonderlijk bijlagen rapportdeel (NB alleen in het Frans)

7.2 PLAN STIB 2008 – MODIFICATIONS POUR EVERE

Les modifications pour le réseau 2008 portant sur la commune d'Evere sont présentées ci-dessous.

Certaines modifications des lignes étant concomitantes, elles devront être réalisées de manière synchronisée afin de ne pas supprimer temporairement de liaisons importantes.

7.2.1 Tram 55

Dans le projet de redéploiement du réseau pour l'horizon 2008, la STIB et la RBC ont décidé de supprimer le tronçon entre Rogier et Silence, et d'autre part de prolonger la ligne au-delà du terminus Bordet, jusqu'à l'OTAN.

Terminus 55 à Rogier

Cette modification d'exploitation se justifie par des exigences de régularité sur l'axe prémétro Nord-Sud, les retards engendrés par cette ligne 55 se répercutant sur l'ensemble de l'exploitation de l'axe.

Avantages pour Evere

- Meilleure régularité car itinéraire moins long (donc moins d'aléas ??)

Inconvénients pour Evere

- Rupture de charge pour les usagers se dirigeant vers le centre de Bruxelles et la gare du Midi¹.

Prolongation jusqu'à l'OTAN

A partir de Bordet, la ligne emprunte le Houtweg pour ensuite se raccorder à l'avenue Léopold III au niveau du carrefour Bordet/Léopold III².

Avantage pour Evere

- prolongation de la desserte sur le territoire de la commune de Haren

Inconvénient pour Evere

- Augmentation de la fréquentation de la ligne 55 par de nouveaux usagers extérieurs à la commune (potentiellement diminution du nombre de places assises disponibles).

Ce prolongement ne devrait donc influencer que modérément la mobilité dans la commune d'Evere. Cependant, si certaines mesures sont mises en place en marge de ce projet, comme par exemple l'augmentation de la fréquence et de la capacité des navettes (affectation des futurs trams 3000 et 4000), ce projet pourrait devenir bénéfique pour la commune d'Evere.

¹ Les ruptures de charges sont le plus souvent pénalisantes pour les usagers, que ce soit en terme de confort (Evere étant situé en bout de ligne, les usagers y montant bénéficient souvent d'une place assise) que de temps de parcours (temps de transfert, durée d'attente).

² A beaucoup plus long terme, la STIB envisagerait de prolonger cette ligne jusqu'à la limite régionale et peut être un jour jusqu'à l'aéroport de Bruxelles-National

7.2.2 Bus 12

Réseau STIB 2008

- aucun changement

Demande d'Evere

- Installation d'un arrêt à hauteur de l'hôtel Marriot avenue des Olympiades afin de pouvoir assurer une connexion directe avec l'aéroport.

Suite envisagée par la STIB

- La STIB prend contact avec les exploitants de l'Hôtel pour envisager une exploitation valorisant les investissements publics.

La STIB a le projet de fusionner les bus 12 et 21 le week-ends (sous le n° 11). Ceci permettrait d'avoir un nombre d'arrêts intermédiaires plus important en direction de l'aéroport.

7.2.3 Bus 21

Réseau STIB 2008

- Terminus déplacé à la halte Bordet au lieu de l'OTAN (jonction assurée par la ligne 55 et 80)

Avantages pour Evere

- Permet une desserte légèrement meilleure du quartier Colonel Bourg et du Haut Evere avec la halte RER à Bordet

Inconvénients pour Evere

- Faible impact à terme avec le déménagement de l'Otan

7.2.4 Bus 45

Réseau STIB 2008

- suppression du tronçon entre la Maison Communale d'Evere et la place St-Vincent
- création d'une liaison vers la gare de Schaerbeek via Helmet avec le terminus à la place Colignon
- Augmentation de l'offre et de la fréquence en soirée et le week-end

Avantages pour Evere

- desserte vers l'administration communale d'Evere et le centre sportif
- liaison interquartier entre Schaerbeek et Evere selon itinéraire différent de l'axe de bus De [deLijn], avec dessert de la gare de Schaerbeek

Inconvénients pour Evere

- Suppression de la desserte Nord de la commune (place de la Paix, Saint-Vincent)
- Perte de temps prévisible lors du passage par l'avenue E. Vandervelde (quartier Helmet) déjà fortement encombrée, et aux feux du square de l'accueil (3 phases)
- détérioration des liaisons nord-sud à Evere pour le quartier Saint-Vincent

Même si ces modifications sont bénéfiques pour les habitants d'Evere habitant à l'ouest de la Maison Communale, l'axe de traversée Nord-Sud sur le territoire d'Evere est fortement raccourci. Il en résulte que la population nouvellement desservie est plus faible que celle qui est desservie actuellement par le tronçon Nord entre la Maison Communale et la place St-Vincent (ex: habitants du quartier Picardie). Cette modification présente des inconvénients pour le bas Evere et le quartier Saint-Vincent.

7.2.5 Bus 54 (futur 64)

Réseau STIB 2008

- Changement de numéro: 54 devient 64
- Itinéraire inchangé mais scindé en deux dont le tronçon passant par Evere est limité à la Porte de Namur

Avantages pour Evere

- Augmentation de la régularité vu la diminution de la distance parcourue

Inconvénients pour Evere

- Rupture de charge à la Porte de Namur pour ceux qui continuent vers Saint-Denis, ce qui affecte probablement peu d'usagers
- Changement de numéro, peu conséquent si bonne information auprès des usagers

7.2.6 Bus 59

Réseau STIB 2008

- Passage par la rue de Picardie au lieu de Stroobants

Avantages pour Evere

- Desserte directe du quartier Picardie

Inconvénients pour Evere

- éloignement du site Carli
(NB cet inconvénient pourrait être levé si le 45 reprend cet itinéraire dans la variante telle que souhaitée par la commune d'Evere, c'est à dire desserte de la gare de Schaerbeek après desserte de la Maison Communale et de Saint-Vincent)

7.2.7 Bus 63

Réseau STIB 2008

- Terminus déplacé de Maes au Cimetière de Bruxelles
- Mise en service de bus articulés (devient ligne « forte »)

Avantages pour Evere

- Ligne raccourcie donc meilleure régularité

Inconvénients pour Evere

- Plus de liaison directe entre le Haut-Evere et la chaussée de Haecht à Haren
- Tram 55 devient la seule liaison directe de Bordet vers le centre ville (limité à Rogier)

7.2.8 Bus 65

Réseau STIB 2008

- Terminus déplacé du Bourget à Maes
- passage par l'avenue Rogier supprimé et remplacé par une liaison plus directe vers le centre via l'avenue Chazal et la chaussée de Louvain

Avantages pour Evere

- Gain de temps vu le passage - / supprimé par l'avenue Rogier

Inconvénients pour Evere

7.2.9 Bus 66

Réseau STIB 2008

- déplacement du terminus du Cimetière de Bruxelles, sur la Chaussée de Louvain au niveau de la limite régionale (terminus dénommé "Péage")
- modifier l'itinéraire entre Loisirs et De Brandt via liaison directe

Avantages pour Evere

- desserte des logements « ieder zijn huis » haut situés le long de la chaussée de Louvain¹
- liaison plus directe entre l'avenue des Anciens Combattants et le centre, en desservant la gare RER d'Evere

Inconvénients pour Evere

- suppression de la desserte pour le square Hoedemaekers (mais reste accessible par le 45, sauf pour l'arrêt Artémis)

¹ Le bus devrait circuler sur la latérale de la chaussée de Louvain or celle-ci est en SUL donc situation à adapter !

7.2.10 Bus 80

Réseau STIB 2008

- A partir de la rue Colonel Bourg, suppression du tronçon jusqu'au terminus Andromède et mis en place d'une liaison jusqu'au terminus Bourget (actuellement assuré par la ligne 63).

Avantages pour Evere

- desserte de la rue Colonel Bourg (nombreux logements et bureaux), place Paduwa, avenue Bordet
- offre d'une liaison entre Evere et la ligne 1 (Montgomery) permettant un accès plus rapide au centre ville

Inconvénients pour Evere

7.3 RÉFLEXIONS ET SUGGESTIONS EN MATIÈRE DE SENS UNIQUES

7.3.1 Introduction

Dans le cadre du chapitre 3.1.7 Plan de circulation, diverses considérations ont été émises en matière de gestion de la circulation par la mise en place de sens uniques protégeant les quartiers contre le trafic parasite. Ces interventions sont à concevoir comme des compléments utiles et localisés d'une gestion globale des voiries de la commune, notamment au niveau de la mise en œuvre des zones 30, résidentielles et piétonnes.

Il faut remarquer que le plan de mise en œuvre des zones 30 prévoit déjà beaucoup d'interventions susceptibles de décourager le trafic parasite.

On doit examiner les mesures de type « circulatoire » en tenant compte des projets en la matière, c'est pourquoi les illustrations des propositions comprendront systématiquement une référence au plan des zones 30.¹

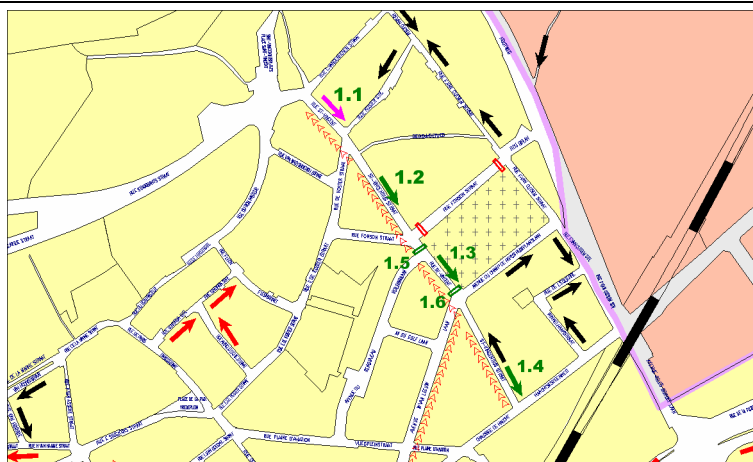
Le PCM effectue diverses propositions (voir ci-dessous). Néanmoins leur mise en œuvre requiert une procédure avec diverses concertations à tenir avec les habitants et autres acteurs impliqués. Le PCM ne peut se prononcer définitivement sur la faisabilité l'acceptabilité de ces propositions.

7.3.2 Propositions

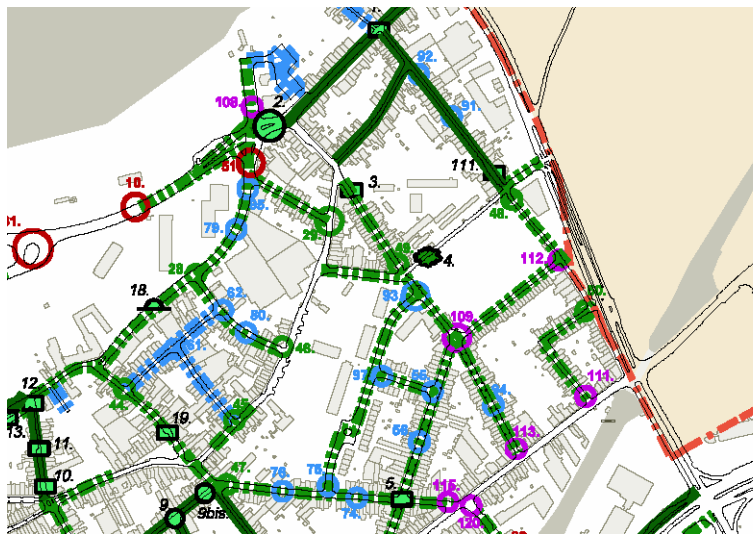
Le tableau ci-dessous décrit l'ensemble de ces propositions de modifications:

¹ La légende de la carte zones 30 se trouve au point 3.1.8

Notas

7.3.2.1 Rue Saint-Vincent

trafic parasite possible de Haecht vers Saint-Vincent



Constats et commentaires

Une demande a été émise par les habitants pour contrer un trafic signalé comme en croissance (transit intercommunal).

Présence d'une école (Basisschool van Evere).

Aménagement en zone 30 réalisé pour la moitié nord de la rue.

Les parcours pouvant impliquer du trafic parasite sont:

- ▶ Haecht – Van Leeuw – Saint-Vincent – Haren (ou Schaerbeek par la rue Stroobants), dans les deux sens
- ▶ Haecht – Saint-Vincent – Haren (ou Schaerbeek par la rue Stroobants), dans un seul sens.

Propositions

1.1 sens unique Vandenhoven → De Koster
non envisageable, car passage bus
VARIANTE IMPOSSIBLE

1.2 De Koster → Fonson:

facile à contourner via Fonson et De Koster, ou bien il faut aussi mettre Fonson à sens unique vers De Koster, difficile avec le passage du tram

VARIANTE NON RECOMMANDEE

1.3 sens unique Fonson → Van Leeuw:

contournable par Golf et Renouveau, section fort courte, risque de non respect

VARIANTE NON RECOMMANDEE

1.4 inversion sens unique entre Van Leeuw et Haecht:

requiert accès depuis Haecht par Van Leeuw

VARIANTE ENVISAGEABLE

1.5 coupure à hauteur de Fonson:

sépare le quartier en deux aires avec chacune sa boucle de circulation, communication possible par place Paix et rue Van Cutsem

VARIANTE ENVISAGEABLE

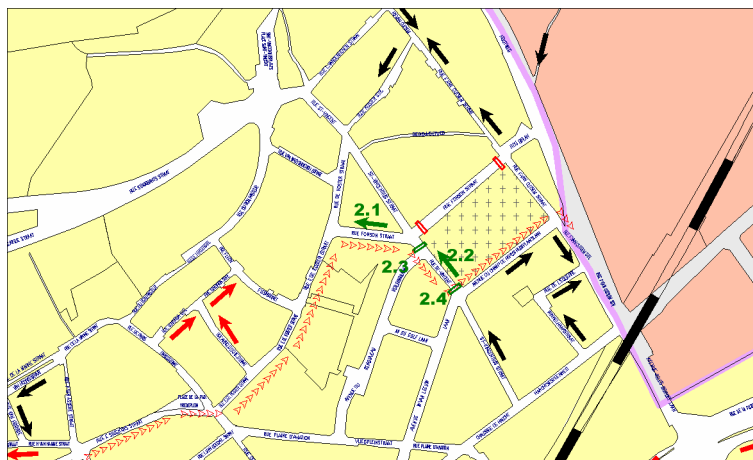
1.6 coupure à hauteur de Van Leeuw:

idem, jonction possible par Golf et Renouveau

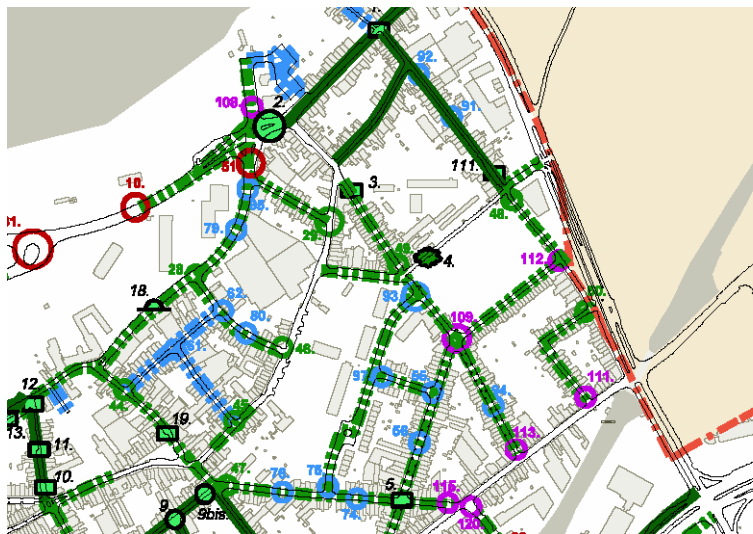
VARIANTE ENVISAGEABLE

Pour les rues Saint-Vincent, Fonson, Van Leeuw et Plaine d'Aviation, une synthèse de propositions coordonnées est décrite ci après au point 7.3.2.16.

7.3.2.2 Rue Fonson / St-Vincent



trafic parasite possible de Schaerbeek par la place de la Paix vers le Houtweg



Constats et commentaires

Le parcours pouvant impliquer du trafic parasite est:

- Helmet – Stuckens – De Koster – Fonson – Champ de Repos – Van Cutsem – Bordet (chaussée de Haecht ou avenue Léopold III ou avenue Bordet)

Le tram 55 circule sur ce trajet jusqu'à la rue Fonson comprise.

Propositions

2.1 sens unique de la rue Fonson

réglementairement possible, mais passage du tram dans les deux sens

accès au stationnement côté nord

trafic peut se reporter sur Plaine d'Aviation et Renouveau / Van Leeuw

VARIANTE DECONSEILLÉE

2.2 sens unique de St-Vincent entre Van Leeuw et Fonson (= 1.3, mais sens inverse)

contournable par Golf et Renouveau,

section fort courte, risque de non respect

VARIANTE NON RECOMMANDÉE

2.3 coupure à hauteur de Fonson (= 1.5):

sépare le quartier en deux aires avec chacune sa boucle de circulation, communication possible par place Paix et rue Van Cutsem

VARIANTE ENVISAGEABLE

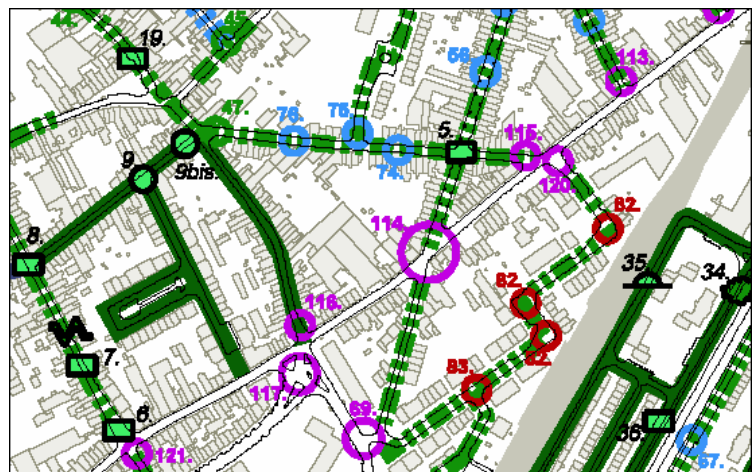
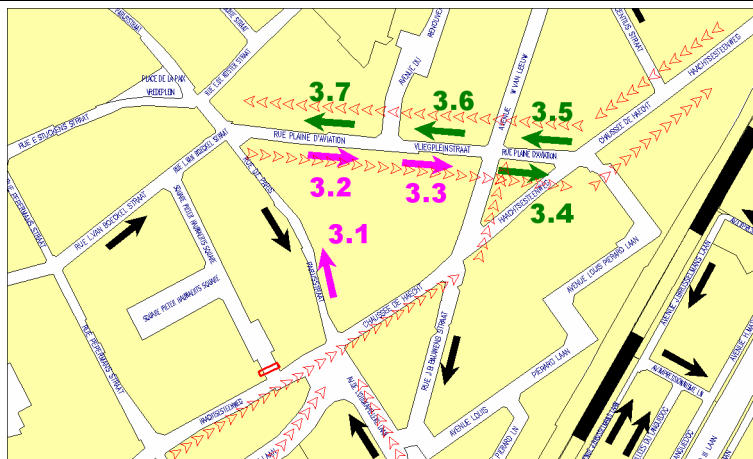
2.4 coupure à hauteur de Van Leeuw (= 1.6):

idem, jonction possible par Golf et Renouveau

VARIANTE ENVISAGEABLE

Pour les rues Saint-Vincent, Fonson, Van Leeuw et Plaine d'Aviation, une synthèse de propositions coordonnées est décrite ci après au point 7.3.2.16.

7.3.2.3 Rue de la Plaine d'Aviation / rue de Paris



Constats et commentaires

Une demande a été émise par les habitants pour contrer un trafic signalé comme en croissance.

Les parcours pouvant impliquer du trafic parasite sont:

- ▶ Haecht – Plaine d'Aviation – Paix – Stuckens – Van Hamme – Helmet, dans les deux sens
- ▶ Haecht / Conscience – Oudkapelleke – Van Leeuw – Plaine d'Aviation – Paix – Quartier Saint-Vincent – Haren (probablement dans un seul sens, la rue de Paris offre un trajet plus court)

Le bus 54 y circule dans un seul sens en direction de la place de la Paix et de Saint-Vincent

Propositions

3.1 inversion de la rue de Paris
crée un collecteur de quartier continu Oudkapelleke – Paris – Stuckens / De Koster

sortie du Colruyt plus difficile (angle aigu)
aménagement de la rue à adapter
implique inversion des sens uniques du bus
VARIANTE ELIMINEE

3.2 et 3.3 sens unique sur Plaine d'Aviation → Haecht
requiert variante 3.1 pour bus, éliminée
VARIANTES ELIMINEES

3.4 sens unique → Haecht de Van Leeuw à Haecht
efficace contre transit périphérie → place Paix
sans effet sur trafic dans l'autre sens
dépend du trajet bus ??

VARIANTE ENVISAGEABLE SOUS RESERVE

3.5 sens unique Haecht → Van Leeuw
contre efficacement le trafic Paix – périphérie (mais pas Haecht → Paris), qui pourrait se reporter sur Renouveau ou Van Leeuw en direction du Houtweg

VARIANTE ENVISAGEABLE

3.6 sens unique Van Leeuw → Renouveau
contre efficacement le trafic Paix – périphérie, qui pourrait se reporter sur Renouveau en direction du Houtweg
contraint Renouveau à sortir via Van Leeuw ou Houtweg ou Paris

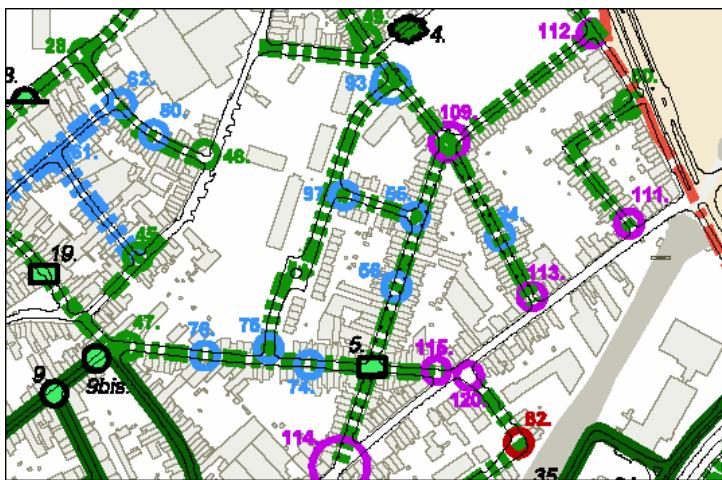
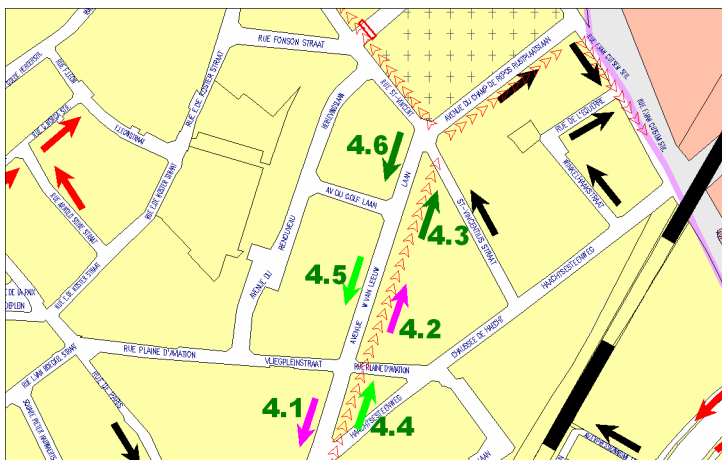
VARIANTE ENVISAGEABLE

3.7 sens unique Paris → Renouveau
contre efficacement le trafic Paix – périphérie, qui doit reprendre le collecteur de quartier Dekoster

VARIANTE ENVISAGEABLE

Pour les rues Saint-Vincent, Fonson, Van Leeuw et Plaine d'Aviation, une synthèse de propositions coordonnées est décrite ci après au point 7.3.2.16..

7.3.2.4 Avenue Guillaume Van Leeuw



Constats et commentaires

Une demande a été émise par les habitants pour contrer un trafic signalé comme en croissance.

Les parcours pouvant impliquer du trafic parasite sont:

- ▶ Haecht – Van Leeuw – Saint-Vincent – Haren (ou Schaerbeek par la rue Stroobants), dans les deux sens
- ▶ Haecht – Van Leeuw – Champ de Repos – Van Cutsem – Houtweg – Bordet, dans un seul sens.

La rue comporte l'itinéraire cyclable régional 12A, mais ne dispose pas de la largeur suffisante que pour y aménager des pistes cyclables.

La mise à sens unique limitée permet de pallier ce fait.

Propositions

4.1 sens unique Aviation → Haecht
impossible, car passage bus (sauf à réorienter le bus par Haecht # Plaine d'Aviation, avec virage plus difficile)

VARIANTE NON RETENUE

4.2 sens unique Aviation → Golf
complémentaire de la variante 4.1 non retenue (sens opposés), mais envisageable si 4.6 est retenue
VARIANTE ENVISAGEABLE SOUS RESERVE

4.3 sens unique Golf → St-Vincent
pas de contraintes réelles

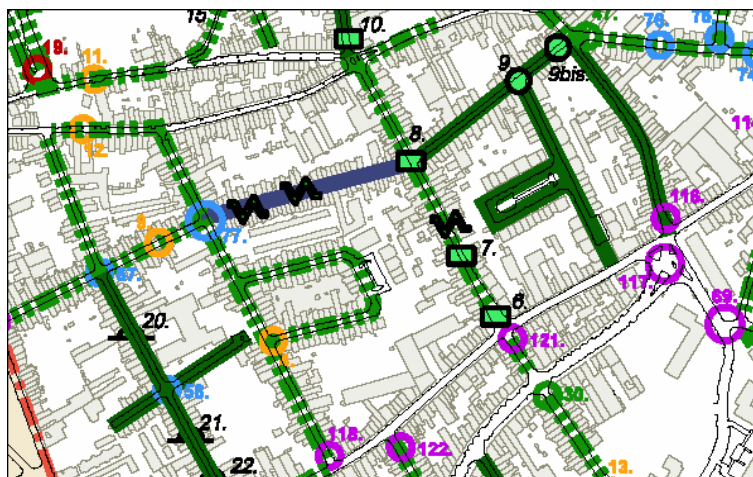
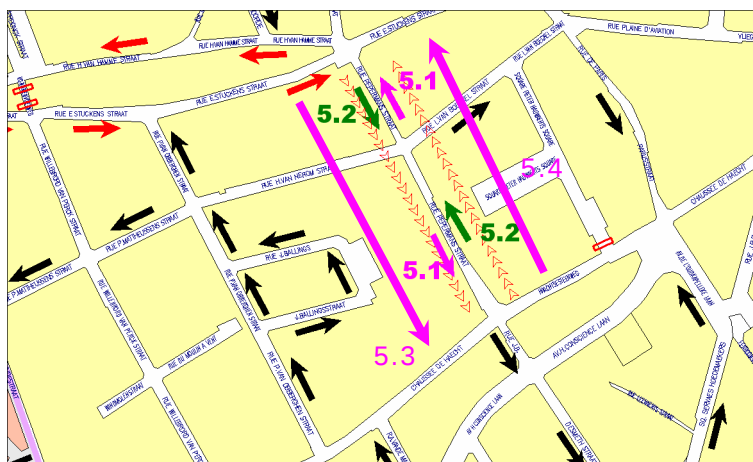
4.4 sens unique Haecht → Aviation
convient au parcours bus
VARIANTE ENVISAGEABLE

4.5 sens unique Golf → Aviation
complémentaire à 4.4
contre efficacement circulation descendant vers St-Vincent et Champ de Repos
VARIANTE RECOMMANDEE (avec 4.4)

4.6 sens unique St-Vincent → Golf
en complément à 4.5, permet de créer des pistes cyclables sur l'ensemble de l'avenue G. Van Leeuw
VARIANTE ENVISAGEABLE

Pour les rues Saint-Vincent, Fondon, Van Leeuw et Plaine d'Aviation, une synthèse de propositions coordonnées est décrite ci après au point 7.3.2.16..

7.3.2.5 Rue Pepermans



Constats et commentaires

- Possible trafic de fuite via cette parallèle à la rue de Paris
- Vitesses pratiquées trop élevées par le trafic présumé parasite
- Largeur des trottoirs < 1,8 m
- Aménagement récent de cette chaussée
- Nécessité d'accessibilité à la Place de la Paix + centre culturel + Aula Toots
- Risque évident de report sur Van Obberghen dans le sens Haecht → Stuckens

Propositions

5.0 double-sens inchangé

les deux sens de circulation se gênent l'un l'autre, vu l'étroitesse de la voirie

doit être renforcé par des dispositifs ralentisseurs supplémentaires

ENVISAGEABLE

5.1 sens unique sortant vers Stuckens et vers Haecht:

implique entrée obligatoire par Van Nerom qui est en zone résidentielle (contrainte forte), car l'inversion de Van Boeckel recréerait un itinéraire parasite vers Tilleul

NON RECOMMANDE

5.2 sens unique entrant depuis Stuckens, idem depuis Haecht:

sortie obligatoire par Van Nerom + Van Obberghen ou par Van Boeckel + Paris

pas des gains importants de largeurs de trottoir, car aménagement récent, donc pas de travaux en vue à court ou moyen terme

possible si trafic parasite constaté + nuisible que les contraintes introduites

NON RECOMMANDE

5.3 sens unique Stuckens → Haecht:

risque de vitesses + élevées

création d'itinéraire continu Tilleul – Stuckens – Pepermans – Desmeth – Leopold III

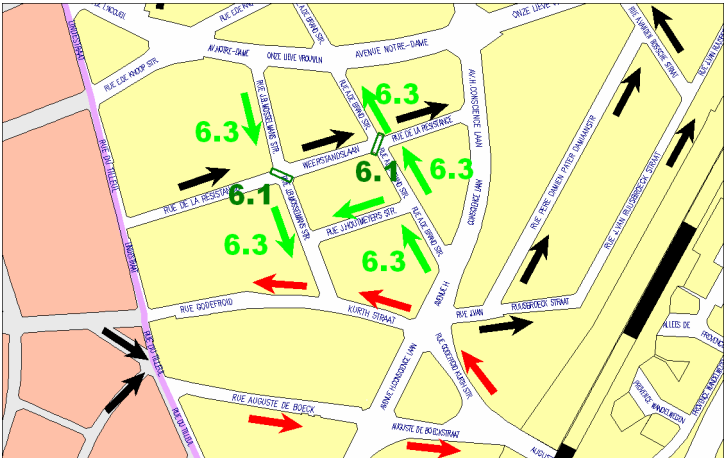
FORTEMENT DECONSEILLE

5.4 sens unique Haecht → Stuckens:

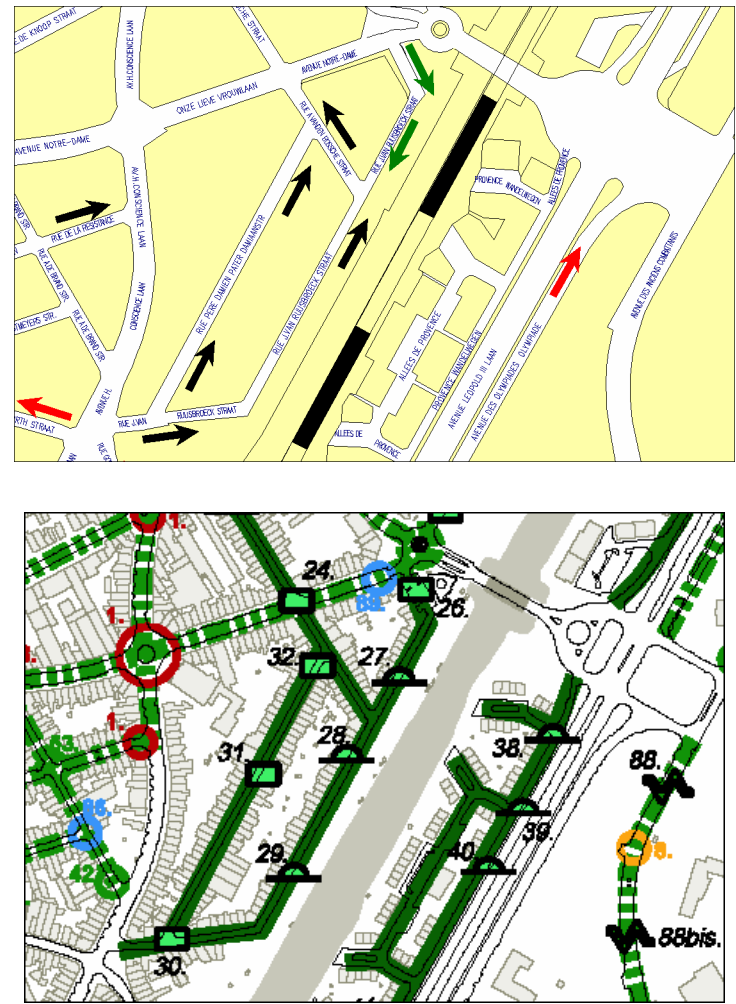
risque de vitesses + élevées

itinéraire à caractère continu plus limité Haecht – Pepermans – Van Hamme, mais risque de trafic parasite reste présent

NON RECOMMANDE

7.3.2.6 Rues De Brandt et Mosselmans	Constats et commentaires	Propositions
		6.1 fermeture aux croisement des rues de la Résistance et Mosselmans ou De Brandt permet de créer des îlots de calme (uniquement accès local aux parcelles riveraines) met un système de circulation en boucles en place, le trafic est rejeté du côté dont il provient supprime les possibilités de passage nord-sud et est-ouest pas de trafic parasite signalé → faibles gains VARIANTE ENVISAGEABLE 6.2 idem, mais sens opposés 6.3 sens uniques, selon schéma libre pas de trafic parasite signalé → faibles gains impact sur vitesses si trafic dans l'autre sens supprimé VARIANTE DECONSEILLÉE
	Ce quartier est assez calme, et ne requiert pas nécessairement une intervention limitant la circulation par des sens uniques ou des fermetures de rues. Toutefois des vitesses élevées y sont signalées, ce qui justifie une intervention, à définir plus précisément. Sa disposition entre quatre voiries collectrices ou interquartiers permet toutefois de bien illustrer les possibilités d'une telle approche.	idem VARIANTE ENVISAGEABLE

7.3.2.7 Rue Van Ruusbroeck



Constats et commentaires

Possibilité de trafic parasite entre Conscience et Hoedemaekers

Mise à sens unique actuelle justifiée par l'étroitesse de la rue et les besoins de stationnement pour les riverains.

Propositions

7.1 Possibilité de mettre l'extrémité de la rue Van Ruusbroeck en sens unique (Hoedemaekers → VandenBossche) opposé au sens existant

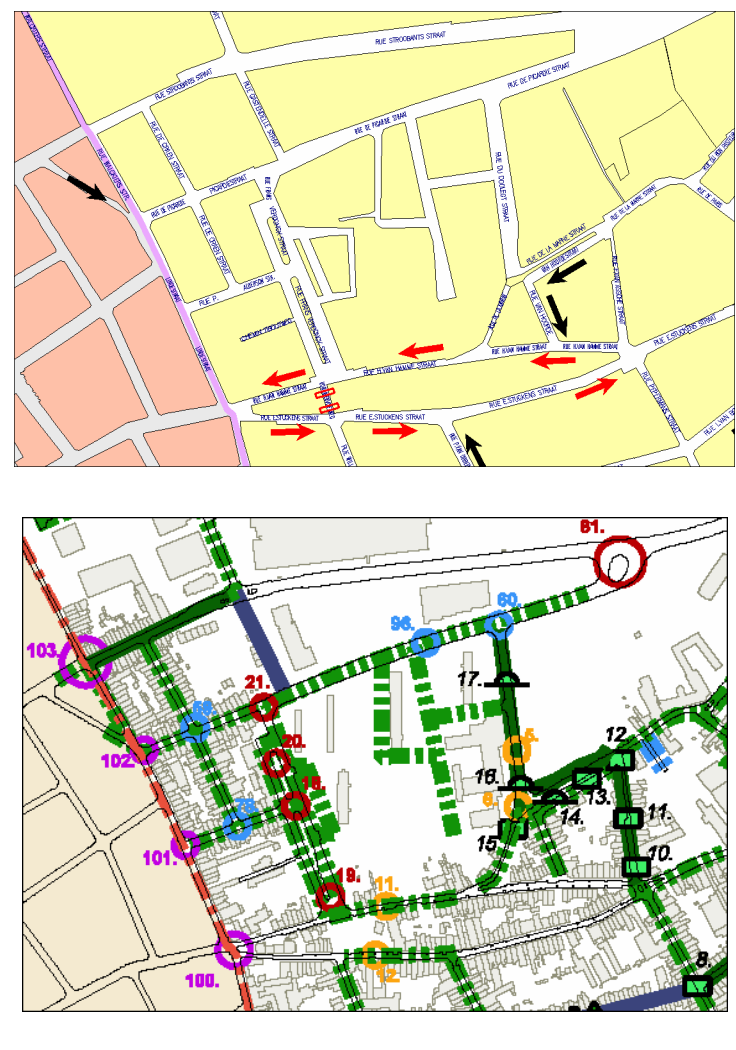
Le trafic parasite vers Hoedemaekers n'a pas été signalé

Les SUL en place contrent des flux possibles entre Hoedemaekers et Kurth

Le nouveau sens unique contraint à une sortie par Vanden Bosche

NON CONSEILLE, sauf si un trafic parasite apparaît

7.3.2.8 Quartier Picardie



Constats et commentaires

Pas de problèmes signalés ou prévisibles

Les rues Stuckens et Van Hamme forment une barrière adéquate

Le Gastendelle est déjà en zone résidentielle, il n'y a donc aucun itinéraire nord-sud direct.

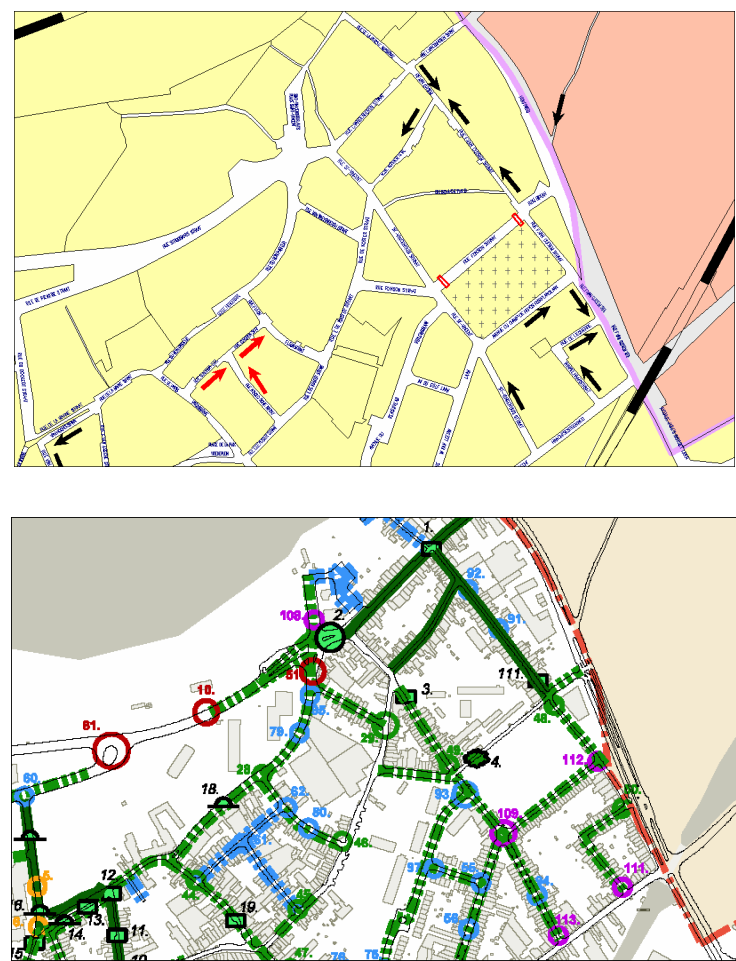
La mise en zone 30 du quartier offre des garanties supplémentaires

Le bus 59 est appelé à passer à la rue de Picardie.

Propositions

AUCUNE INTERVENTION

7.3.2.9 Quartier Norga – Sohie - Bon Pasteur – St-Vincent



Constats et commentaires

Pas de problèmes signalés ou prévisibles

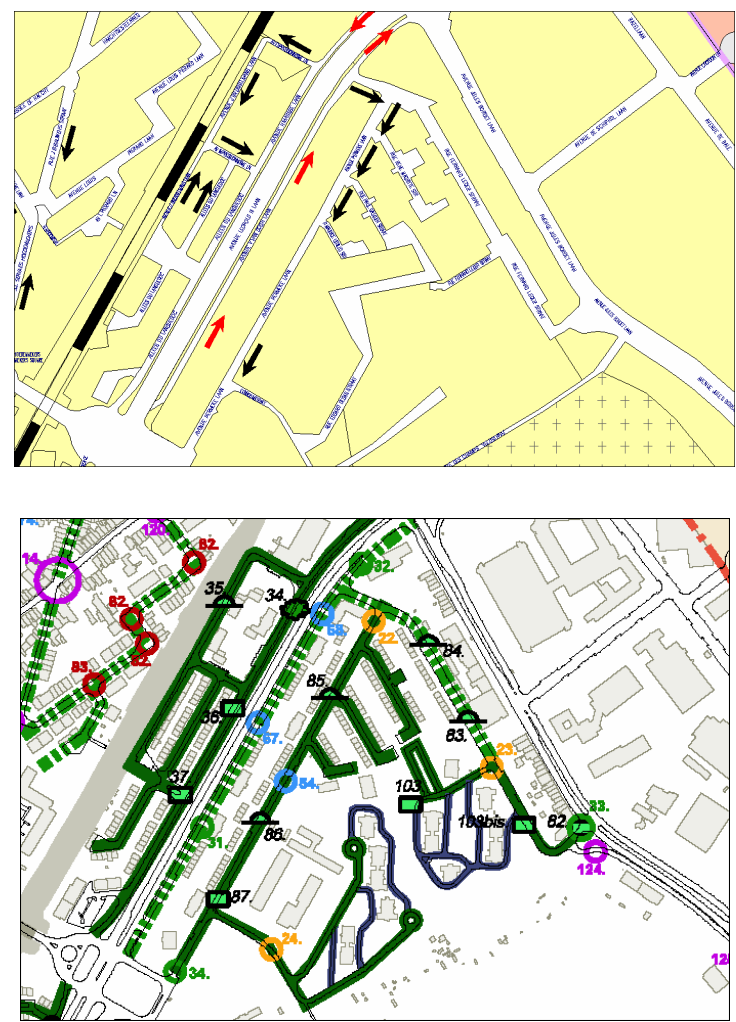
Propositions

Pas de réelle continuité dans les parcours en dehors des collecteurs (Stuckens et De Koster)

AUCUNE INTERVENTION

Transformation des sens uniques en SUL après mise en œuvre des zones 30 ou résidentielles

7.3.2.10 Quartier Germinal – Van Gogh – Permeke



Constats et commentaires

Pas de réelle continuité dans les parcours, sauf par van Gogh et Fernand Léger, mais les dispositifs de modération des vitesses sont suffisants à assurer le calme du quartier

NB la sortie de Van Gogh vers le carrefour Bordet est réservée aux seuls bus.

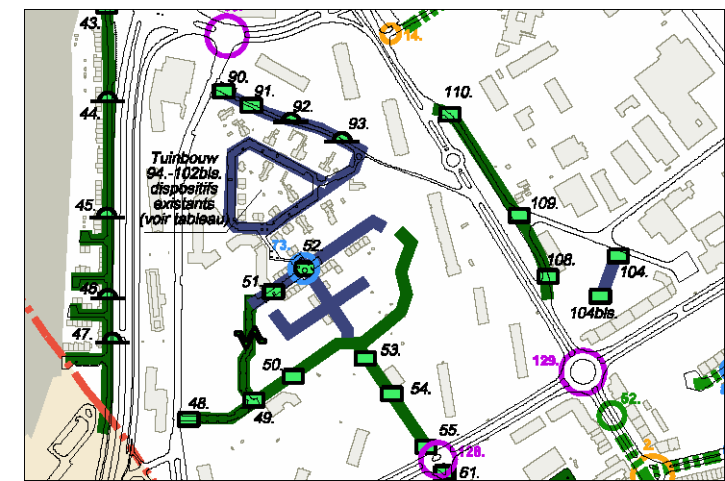
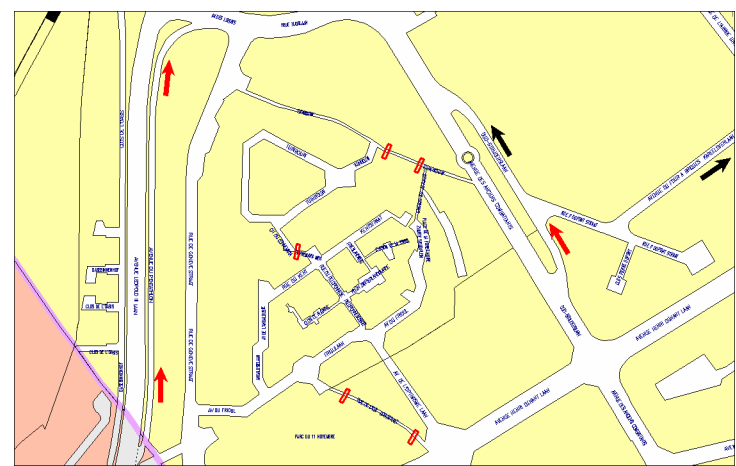
Pas de problèmes signalés ou prévisibles

Propositions

AUCUNE INTERVENTION

Transformation du sens uniques à Van Gogh en SUL lors du réaménagement de l'avenue Léopold III

7.3.2.11 Quartier Astrid - Tuinbouw



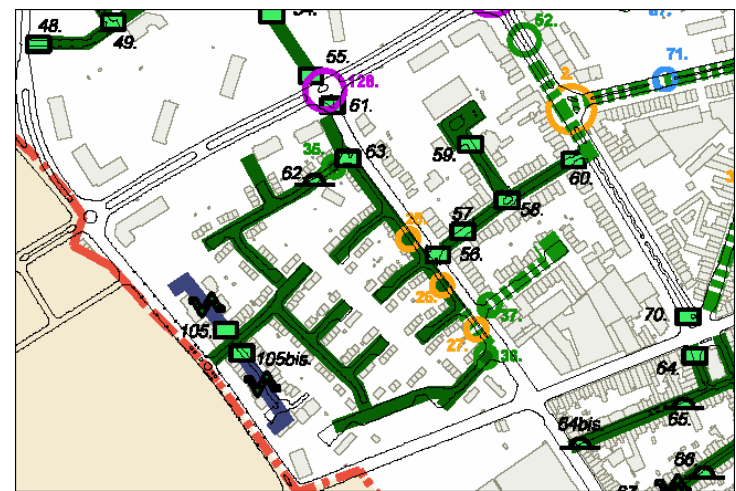
Constats et commentaires

Pas de problèmes signalés ou prévisibles
Pas de réelle continuité dans les parcours, sauf par van Optimisme et Frioul, mais les dispositifs de modération des vitesses sont suffisants à assurer le calme du quartier

Propositions

AUCUNE INTERVENTION

7.3.2.12 Quartier Home Familial Bruxellois – Béatitudo - Quiétude



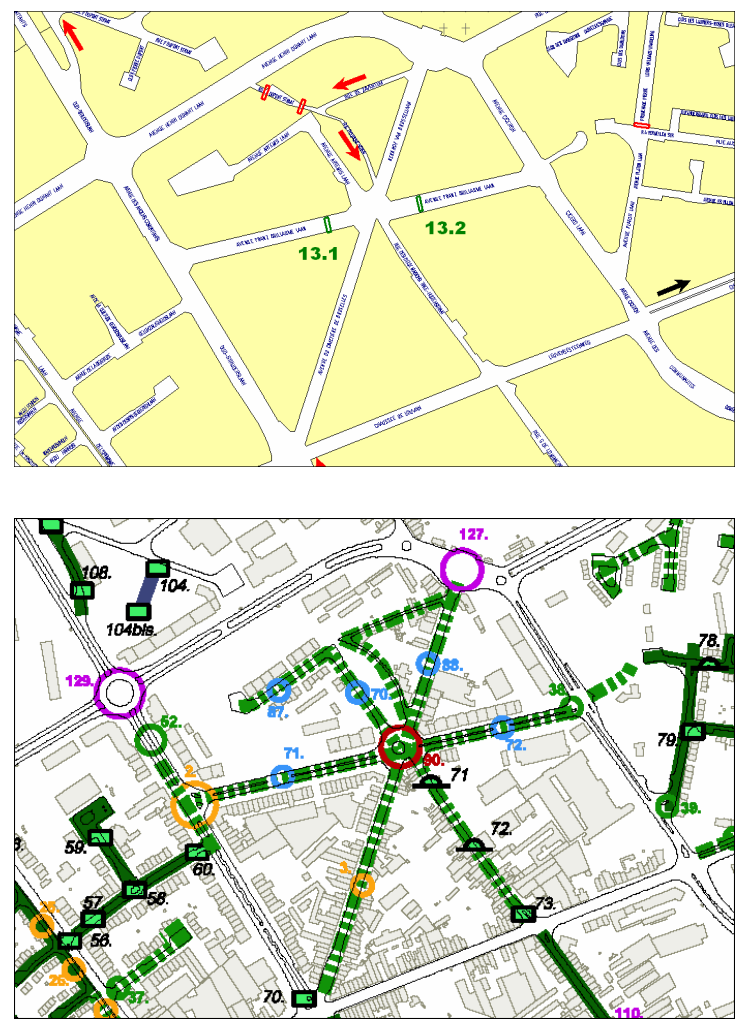
Constats et commentaires

Impossibilité de transit, sauf Optimisme – Béatitudo – Anciens Combattants – Guillaume
Accès à l'école par l'avenue de la Béatitudo.

Propositions

Contrer le trafic passant par l'avenue Guillaume
AUCUNE INTERVENTION

7.3.2.13 Avenue Franz Guillaume



Constats et commentaires

L'avenue Guillaume est signalée comme véhiculant un trafic parasite important entre la chaussée de Louvain et l'avenue des Anciens Combattants, en vue d'éviter les feux de la Place de Paduwa

Le bus 66 circulera à l'avenir à l'avenue Guillaume.

Un service de bus existe à l'avenue du Cimetière de Bruxelles (actuellement le 66, il sera doublé par le 80 dans le cadre du plan bus de la STIB).

Dans le cadre des PPAS, une autre disposition des carrefours (sous la forme d'un multiple T débouchant dans l'avenue du Cimetière de BXL) est prévue, qui limitera les continuités de parcours possibles.

Propositions

13.1 *coupure entre accès livraisons Colruyt et croisement avec Avenue du Cimetière de BXL*

permet de verrouiller tout trafic parasite tentant d'éviter la chaussée de Louvain et l'avenue Dunant

implique une desserte locale avec rebroussement imposé

report de trafic sur Dunant

VARIANTE CONSEILLÉE

13.2 *coupure entre Avenue du Cimetière de BXL et accès entreprises en direction de Cicéron*

idem, mais futur parcours du bus 66, impose réalisation de fosse à bus

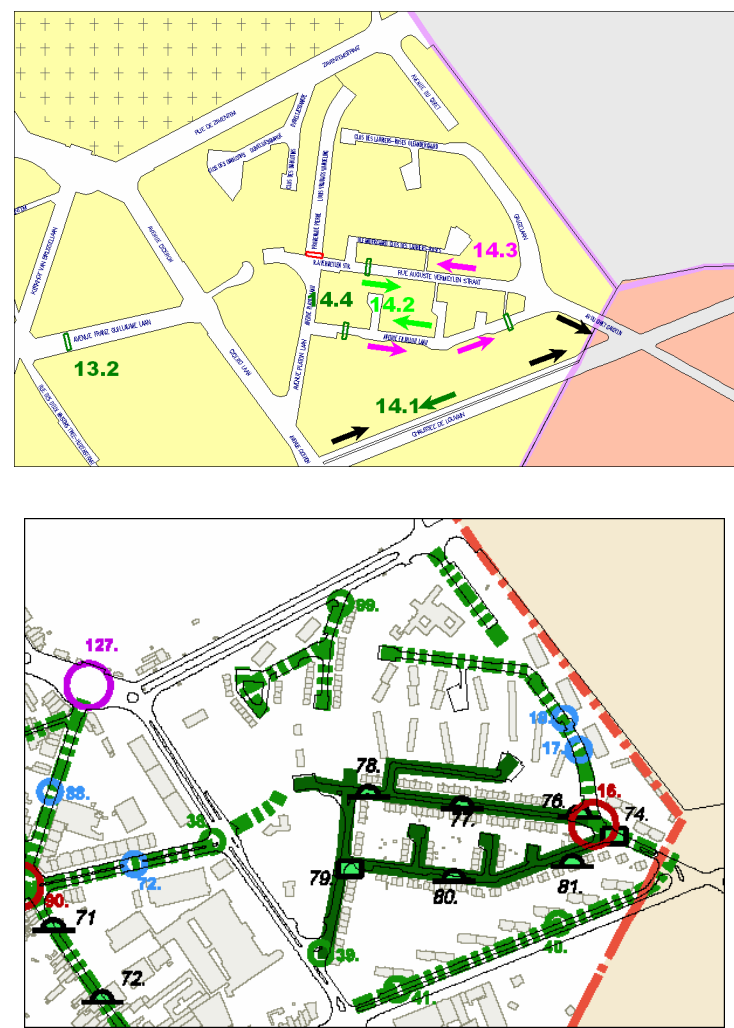
report de trafic sur Dunant

VARIANTE ENVISAGEABLE

13.3 *sens uniques: sans objet sur une chaussée avec berme centrale*

VARIANTE IMPOSSIBLE

7.3.2.14 Quartier Ieder Zijn Huis



Constats et commentaires

Le sens unique de la rue du Gibet, n'autorisant que la sortie, protège efficacement le quartier.

Les mesures qui restent possibles n'ont plus d'effet que sur les circulations internes au quartier.

Le sens unique appliqué sur la parallèle à la chaussée de Louvain est à réétudier dans la cadre de futures bandes bus souhaitées par la STIB, de Lijn et la RBC..

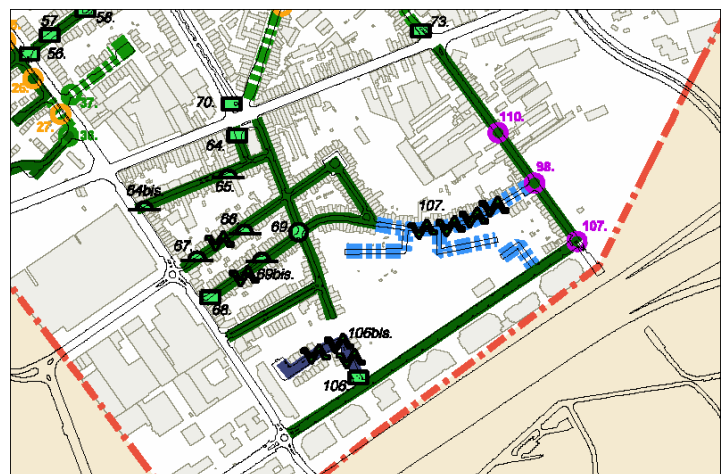
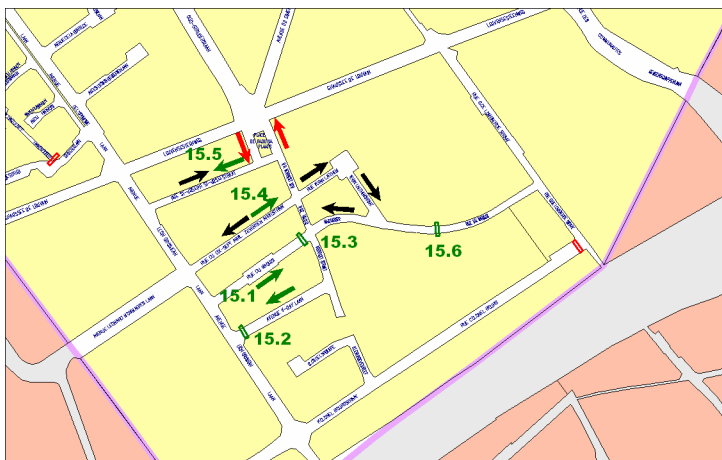
Propositions

14.1 inversion du sens de la parallèle à Louvain
permettrait d'y insérer la bande bus pour el 66
risque énorme de trafic parasite, si contré par fosse bus, conflit avec l'accès pour le stationnement
rend SUL plus difficile, car croisement avec les bus
VARIANTE DECONSEILLÉE

14.2 et 14.3 sens uniques opposés rues Vermeylen et Villon
crée sorte de giratoire obligé, allongement des parcours
risque d'augmenter les vitesses pratiquées
pas de trafic parasite constaté
VARIANTE DECONSEILLÉE

14.4 coupure de la rue Villon ou de la rue Vermeylen
tranquillise uniquement la rue coupée au détriment de l'autre
pas de trafic parasite constaté
VARIANTE DECONSEILLÉE

7.3.2.15 Quartier Paduwa – Maquis – Verriest – Col. Bourg



Constats et commentaires

Le quartier Paduwa – Colonel Bourg bénéficie déjà de mesures de sens uniques, de modération des vitesses, et de protection contre le stationnement de navetteurs et du trafic qui y est associé.

La moitié est de la rue du Maquis est en zone résidentielle, l'ensemble du quartier est en zone 30.

Ces mesures paraissent adéquates.

Propositions

15.1 sens uniques opposés sur Maquis et V-Day

crée sorte de giratoire obligé, allongement des parcours

risque d'augmenter les vitesses pratiquées

pas de trafic parasite constaté

sens inverse possible également, mais crée en plus parcours continu dans Maquis

VARIANTE DECONSEILLÉE

15.2 fermeture de la rue du Maquis entre Verriest et Grosjean

reporte le trafic local sur V-Day

15.3 fermeture de la rue du V-Day entre Verriest et Grosjean

ces deux variantes tranquillisent une rue au détriment de l'autre

VARIANTES TECHNIQUEMENT FAISABLES, INTERET A DISCUTER

15.4 inversion rue 17 avril

crée un parcours continu vers Van Laethem

VARIANTE DECONSEILLÉE

15.5 inversion rue St-Joseph

renforce le risque de trafic de A.C. et Cimetière de BXL vers Grosjean

VARIANTE DECONSEILLÉE

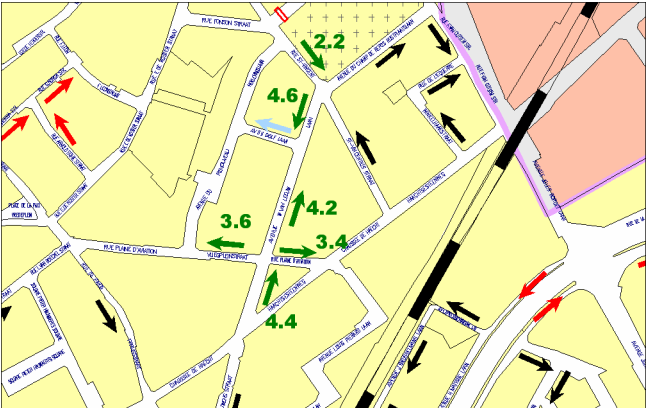
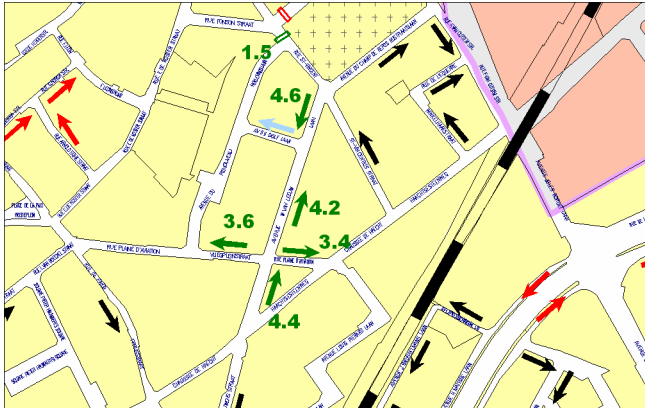
15.6 coupure rue du Maquis, section vers De Lombaerde

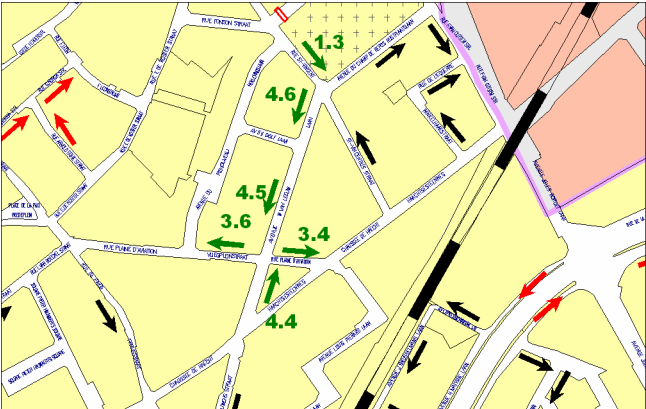
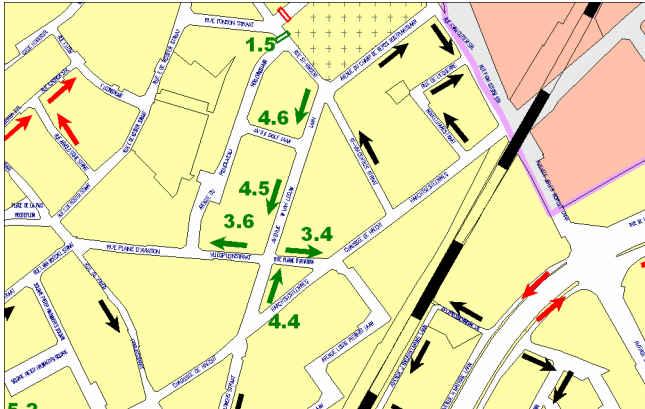
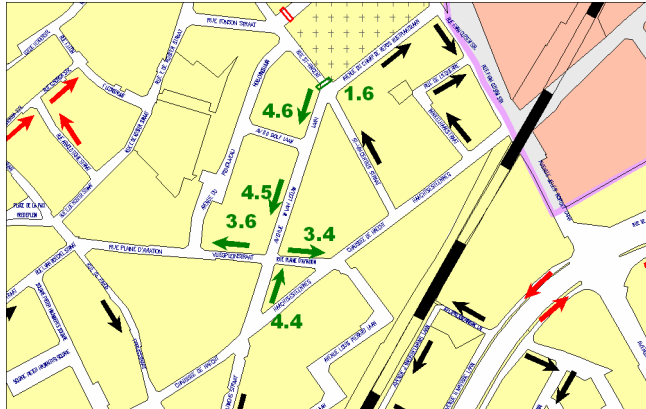
apport faible par rapport à l'aménagement en zone résidentielle

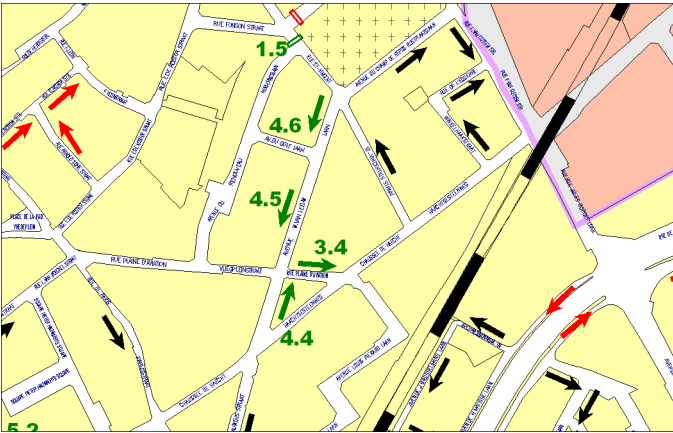
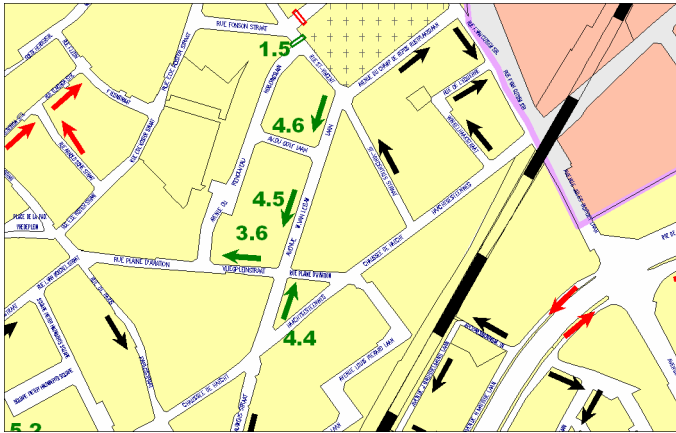
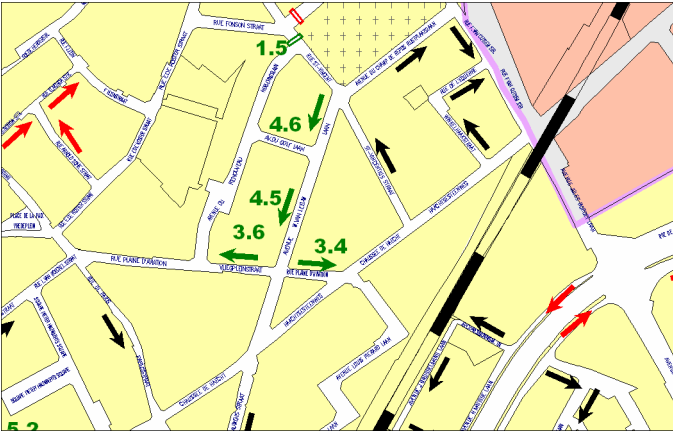
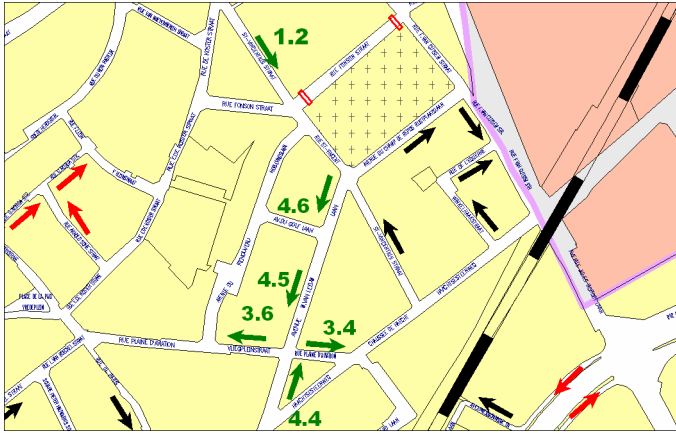
implique dépendance complète des habitants au seul accès par De Lombaerde

VARIANTE DECONSEILLÉE

7.3.2.16 Synthèse Van Leeuw – Plaine d'Aviation – St-Vincent – Fonson

A - Sens opposés sur Van Leeuw à hauteur de l'avenue du Golf	Avantages ▶ entrée possible jusqu'à l'avenue du Golf sans manœuvres ▶ accès au quartier par 3 voies (St-Vincent, Van Leeuw, Renouveau)	Inconvénients ▶ avenue du Golf à mettre à sens unique ▶ sorties limitées à Champ de Repos → Houtweg et Renouveau – Aviation – Paris – Haecht ▶ accès depuis place de la Paix limité (impossible de se rapprocher de la chaussée de Haecht par Aviation ou Van Leeuw) ▶ trafic parasite par Van Leeuw toujours possible en passant par Golf – Renouveau – St-Vincent – Champ de Repos ▶ sens uniques opposés face av. Golf créent une certaine confusion ▶ risque de non respect du sens unique (section fort courte entre Golf et la rue St-Vincent – 4.6)
Variante A1 avec sens unique sur St-Vincent face au cimetière d'Evere (2.2)  ▶ circulation vers place St-Vincent toujours possible en passant par Golf et Renouveau ▶ risque de non respect du sens unique (section fort courte face au cimetière – 2.2)	Variante A2 avec fermeture complète de St-Vincent côté rue Fonson (1.5)  ▶ circulation vers place St-Vincent impossible	
VARIANTE LA MOINS CONTRAIGNANTE ET LA MOINS PERFORMANTE		

B - Sens opposés sur Van Leeuw à hauteur de la rue de la Plaine d'Aviation	Avantages: ▶ avenue du Golf à double sens ▶ accès au quartier par 2 voies (St-Vincent, Aviation + Renouveau) ▶ sorties possibles par Champ de Repos → Houtweg, Renouveau – Aviation – Paris – Haecht et Van Leeuw ▶ continuité spatiale plus grande sur Van Leeuw (perception de la rue, intégration des pistes cyclables plus évidente)	Inconvénients ▶ accès depuis place de la Paix limité (impossible de se rapprocher de la chaussée de Haecht par Aviation ou Van Leeuw) ▶ trafic parasite par Van Leeuw toujours possible en passant par Aviation – Renouveau – St-Vincent – Champ de Repos
Variante B1 avec sens unique sur St-Vincent face au cimetière d'Evere  ▶ circulation vers place St-Vincent toujours possible en passant par Golf (depuis St-Vincent) ou Aviation (depuis Van Leeuw) et Renouveau ▶ risque de non respect du sens unique face au cimetière (1.3) car section fort courte	Variante B2 avec fermeture complète de St-Vincent côté rue Fonson  ▶ circulation vers place St-Vincent impossible ▶ trafic parasite vers Houtweg toujours possible en passant par Aviation – Renouveau – St-Vincent – Champ de Repos, mais le parcours devient fort décourageant	Variante B3 avec fermeture complète de St-Vincent côté rue Fonson  ▶ circulation vers place St-Vincent toujours possible en passant par Golf (depuis St-Vincent) ou Aviation (depuis Van Leeuw) et Renouveau
	VARIANTE LA PLUS PERFORMANTE	

C - Simplifications possibles		
 C1 - maintien du sens Paix → Haecht	 C2 - maintien du sens Haecht → Paix	Suppression d'un des sens uniques sur Plaine d'Aviation ▶ recrée un itinéraire continu entre Haecht et Place de la Paix ▶ donne une facilité d'accès plus grande, mais rouvre la porte au trafic parasite VARIANTES NON CONSEILLEES
 ▶ rouvre une porte de sortie supplémentaire vers Haecht ▶ acceptable car elle ne bénéficie qu'aux usagers du quartier (transit venant de l'extérieur reste impossible) ▶ crée un trafic à contresens des bus VARIANTE RECOMMANDABLE	 ▶ rouvre les itinéraires entre Haecht et la Place St-Vincent ▶ le maintien du sens unique (4.4) en sortie de Van Leeuw de vient impératif ▶ l'adjonction du sens unique 1.2 à la rue Saint-Vincent devient indispensable, mais il reste aisément contournable par Fonson et Dekoster	Remarques: ▶ les sens uniques sur Fonson et De Koster sont écartés en raison du passage du tram et des bus à double sens, le déplacement des voies tram n'étant pas concevable, et leur présence créant de fait un couloir invitant au non respect des sens uniques ▶ le maintien de la situation actuelle constitue également une option envisageable. Toutefois, si le trafic parasite devient à l'avenir une réelle nuisance, il sera impératif de recourir à l'une des variantes, parmi lesquelles B2, C3 et C4 offrent le plus de garanties.

7.4 LIGNE FORTE QL-OTAN - AÉROPORT

7.4.1 Aménagement site propre chaussée de Louvain

Les éléments d'information suivants nous ont été communiqués par STRATEC, bureau chargé de l'étude de la variante par la chaussée de Louvain.

7.4.1.1 Solution de base

Le comité d'accompagnement a opté pour le maintien de la circulation à **double sens, ce qui implique les aménagements retenus par le CA** :

- Voirie à double sens d'une largeur de 6,40m (2 x 3,20 côte à côte)
 - Site propre le long du trottoir de part et d'autre de la chaussée (gain des plate-formes d'arrêt dans le cas d'un positionnement central du site propre)
 - Suppression des mouvements de tourne-à-gauche aux carrefours
 - Suppression des 314 emplacements de stationnement
 - Recherche de parking de remplacement
- L'aménagement de la chaussée de Louvain, selon les principes retenus par le CA du mois de mars 2004, a des répercussions sur l'aménagement de l'espace public et sur la mobilité dans les zones étudiées.
- Du point de vue de l'**espace public**, on retiendra:
- Le positionnement du site propre le long du trottoir implique qu'il soit réalisé en revêtement dur et qu'il soit franchissable sur toute sa longueur pour permettre l'accès aux immeubles riverains.
 - Le réaménagement nécessaire de toute la chaussée de Louvain et des voiries perpendiculaires à la chaussée sur une longueur de 10m
 - La mise en place de barrière entre le trottoir et le site propre
 - L'impossibilité de positionner des arrêts ailleurs que sur les trottoirs en raison de la faible largeur entre façades des différentes sections.
- En ce qui concerne la **mobilité**, il faut noter:
- la suppression de 314 emplacements de stationnement
 - la nécessité de mettre en place un ou plusieurs parkings de remplacement
 - l'interdiction des mouvements de tourne-à-gauche aux carrefours et ce sur toute la chaussée de Louvain
 - une organisation des livraisons devra être étudiée
 - les véhicules lourds desservant les entreprises bloquent les trams
 - aux heures de pointe du matin et du soir, la modélisation de la situation projetée montre une diminution de la demande aux carrefours et une augmentation des délais d'attente ce qui se traduit par un report de trafic sur les voiries voisines.

En conclusion, vu les impacts sur l'espace public et sur la mobilité, la mise en place d'un site propre (complet) dans la chaussée de Louvain est à rejeter.

7.4.1.2 Solution alternative étudiée

Objectif: favoriser la progression des TC tout en minimisant les inconvénients pour le trafic général

► **Mesures destinées aux TC**

- sas TC à l'approche des carrefours
- priorité de démarrage des TC aux feux
- régulation par les feux aux extrémités de la chaussée
- onde verte vers centre ville le matin

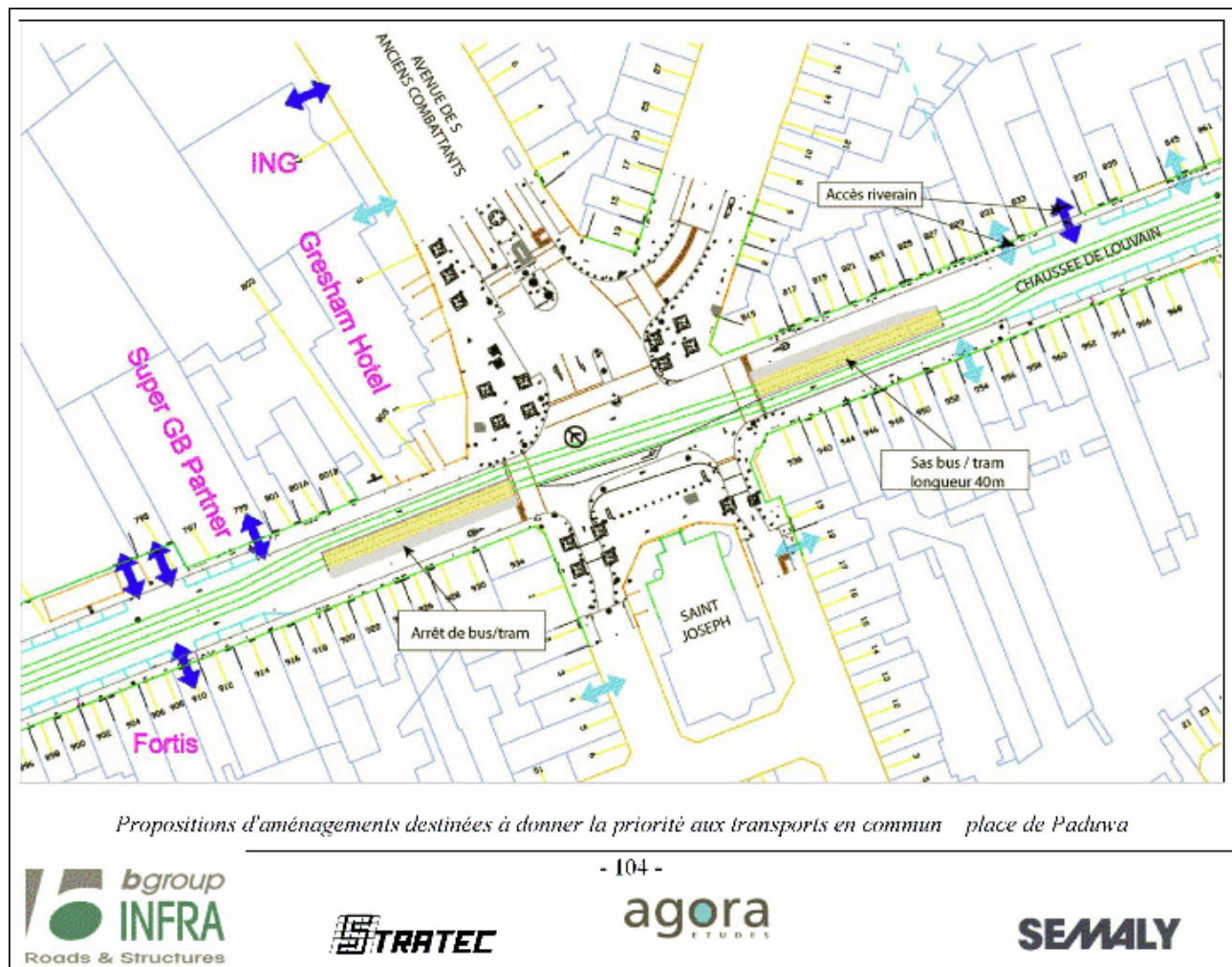


Figure 3 - extrait du rapport sur la ligne forte QL-OTAN-aéroport illustrant les sas bus (source strateg)

► **Mesures destinées au trafic général**

- maintien du stationnement sauf aux arrêts
- possibilité d'organiser des zones de livraisons
- suppression de quelques tourne-à-gauche

La solution alternative améliore la circulation des TC tout en minimisant les inconvénients pour le trafic général

► **Par rapport à l'espace public**

- les îlots centraux des arrêts TC constituent aussi des refuges pour les traversées des piétons
- le stationnement est maintenu le long des trottoirs
- des zones de livraisons peuvent localement remplacer le stationnement

► Pour les transports en communs

- les vitesses commerciales sont satisfaisantes (20 à 22 km/h)
- la régularité du service est améliorée

► Pour la circulation en général

- perte de capacité de la chaussée, mais amélioration des temps de parcours
- la plupart des emplacements de stationnement sont maintenus (perte de 47 places sur 314)
- la plupart des mouvements de tourne-à-gauche sont maintenus
- des zones de livraison peuvent être implantées à proximités des activités sans gêner la circulation

► Améliorations possibles

- commande à distance des feux par les TC aux carrefours sans arrêt
- faire passer le feu au vert lorsque le sas voitures est rempli
- ajuster les grilles des feux pour augmenter la capacité de la chaussée de Louvain
- Etudier l'implémentation du concept dans d'autres artères

L'alternative testée s'avère à la fois peu coûteuse à réaliser, peu "traumatisante" pour les riverains puisque le parking restera autorisé le long de l'axe et efficace pour l'amélioration des conditions de circulation des trams et des bus

De plus, la mise en œuvre de cette proposition introduira des refuges au milieu des traversées piétonnes des accès aux carrefours, ce qui constitue une amélioration indispensable de cette chaussée dont l'aménagement est resté jusqu'à présent "brut de décoffrage" .

7.5 PLAIDOYER POUR UN RÉSEAU DE SURFACE DE 17 LIGNES DE TRAM

Article de RTS Recherche Transports Sécurité N° 85
Octobre-Décembre 2004

F. Dobruszkes et T. Duquenne

Métro ou tramway ? De l'effet des densités de population et des répartitions modales à Bruxelles

RÉSUMÉ

« Si Bruxelles est dotée de trois lignes de métro, force est de constater que les relativement faibles densités de population ne permettent pas, toutes choses étant égales par ailleurs et compte tenu des moyens financiers disponibles, d'envisager une couverture de l'ensemble de la ville par ce mode de transport.

Toutefois, la question se pose de savoir si une forte augmentation de la part de marché du transport collectif n'imposerait pas, de par le simple volume de voyageurs à transporter, l'extension du réseau de métro, ce mode étant doté d'une capacité de transport dépassant largement celle des bus, tramways et VAL à petit gabarit.

Pour tâcher de trouver une réponse à cette question, nous avons simulé le fonctionnement d'un réseau rapide, circulant principalement en surface, mais avec de très bonnes performances, en imposant des parts de marché élevées pour le transport collectif, que l'on pourrait atteindre si les pouvoirs publics régulaient le choix modal dans une optique environnementaliste.

Les résultats permettent de conclure que des tramways fréquents et de grande capacité sont dans ce cadre en mesure d'absorber la demande. Nous trouvons en outre que, dans le contexte bruxellois doublement favorable au tramway réseau existant largement récupérable et coût d'implantation plus faible qu'en France , un réseau de dix-sept lignes de tramways rapides pourrait être mis en place pour le coût d'investissement d'une ou deux lignes de métro souterrain à grand gabarit et un coût d'exploitation de même ordre de grandeur que celui du réseau actuel.

Ces résultats interpellent directement les pouvoirs publics qui ne parviennent pas à s'entendre sur le fait de rendre efficace le réseau de surface, alors même qu'ils n'ont pas les moyens financiers de doter la capitale belge d'un vaste réseau de métro. »

Notes

7.6 TABLEAU DES MESURES ET DE LEURS INTERACTIONS ET PRIORITÉS

Notes

		N°	Où	Mesure	Quand			Qui						mesure(s) liée(s)
territoire					- de 3 ans	3 - 6 ans	6 ans et +	Evere	RBC	STIB	de lijn	SNCB	autres	
				aménagement de voiries métropolitaines										
		3,1,2	Léopold III	réduction largeur bandes de circulation par marquages		moyen			x					
		3,1,2	Léopold III	onde verte		moyen			x					
		3,1,10,1	Léopold III	réaménagement complet de l'avenue Léopold III, intégration des projets STIB AED		moyen		x	x	x				passerelles piétonnes 3,2,2,3 (long terme) ; itinéraire cyclable le long de l'avenue
		3,1,10,4	Léopold III	aménagement Léopold III - Bordet		moyen		x	x	x	x	x		3,1,10,1 amén. Av. Léopold III; 3,1,10,3 amén. Houtweg - Haecht - Bordet ; tunnel OTAN
		3,1,10,5	Léopold III	aménagement Léopold III - Permeke - AC - Olympiades - Provence - Languedoc - Van Gogh		moyen		x	x	x				3,1,10,1 amén. Av. Léopold III; 3,1,10,2 amén. Houtweg - Haecht - Bordet
		3,1,10,6	Léopold III	aménagement carrefour Loisirs Léopold III		moyen		x	x	x				3,1,10,7 amén. carrefour Loisirs - Genève; 3,1,10,1 amén. av. Léopold III
		3,2,1,2	Léopold III	itinéraire cyclable le long de l'avenue		moyen		x	x					3,1,10,1 aménagement de l'avenue ; passerelles piétonnes 3,2,2,3
		3,2,2,3	Léopold III	passerelles piétonnes			long	x	x					itinéraire cyclable le long de l'avenue; 3,1,10,1 aménagement de l'avenue
				aménagement de voiries principales										
		3,1,3,1	Chée Louvain	sas TC aux feux		moyen			x	x	x			
		3,1,3,1	Chée Louvain	télécommande des feux		moyen			x	x	x			
		3,1,3,1	Chée Louvain	traversées piétonnes		moyen		x	x					
		3,1,10,10	Chée Louvain	aménagement chaussée de Louvain		moyen		x	x	x	x			3,1,3,1 sas TC aux feux, télécommande des feux, traversées piétonnes
		3,1,10,11	Chée Louvain	aménagement carrefour Communautés - Cicéron		moyen		x	x	x	x			3,1,3,1 sas TC aux feux, télécommande des feux, traversées piétonnes
		3,1,10,12	Chée Louvain	aménagement carrefour 2 Maisons - De Lombaerde		moyen		x	x	x	x			3,1,3,1 sas TC aux feux, télécommande des feux, traversées piétonnes
		3,1,3,2	Av. Bordet	traversées piétonnes et cycalbles		moyen		x	x					
		3,1,3,2	Av. Bordet	pistes cyclables		moyen		x	x					
		3,1,3,2 3,1,10,3	Av. Bordet	aménagement Léopold III - Bordet		moyen		x	x	x	x	x		3,1,10,2 amén. Houtweg - Haecht - Bordet
		3,1,3,4	Av. Cicéron	intégration promenade verte		moyen		x	x					
		3,1,3,4	Av. Cicéron	bande bus vers chée Louvain > Zaventem		moyen		x	x	x				
		3,1,3,4 3,1,10,11	Av. Cicéron	aménagement carrefour Louvain - Ciéron - Communautés		moyen		x	x	x	x			promenade verte ; 3,3,2 bande bus vers chée Louvain > Zaventem
		3,1,3,4	Av. Cicéron	aménagement du parvis du Cimetière de BXL	court			x	x	x				promenade verte; ICR 12B
		3,1,3,5	Av. Communautés	intégration promenade verte	court			x	x					
		3,1,3,5	Av. Communautés	bande bus vers chée Louvain > Paduwa		moyen		x	x	x				

N°		Où	Mesure	Quand			Qui					
territoire				- de 3 ans	3 - 6 ans	6 ans et +	Evere	RBC	STIB	de lijn	SNCB	autres
aménagement de voiries interquartiers												
	3,1,4,3	Av. Conscience	plan zones 30 ND-Conscience	court			x	x	x			
	3,1,4,4	Rue De Boeck	rocade B	court				x				
	3,1,4,4	Rue De Boeck	aménagement en SUL	court			x					
	3,1,4,5	Rue Kurth	rocade B	court				x				
	3,1,4,6	Pont SNCB	rocade B, éventuellement pistes cyclables	court				x				
	3,1,4,7	Houtweg	carrefour Biplan - Houtweg - Verdun + ICR 12A		moyen		x	x	x			
	3,1,4,7	Houtweg	piste cyclable ou itinéraire cyclable		moyen		x	x				
	3,1,4,7 3,1,10,2	Houtweg	carrefour Haecht - Houtweg - Bordet		moyen		x	x	x	x	x	Bruxelles (Haren)
	3,1,4,8 3,1,10,6	Av. Loisirs	aménagement carrefour Loisirs Léopold III		moyen		x	x	x			
	3,1,4,8 3,1,10,7	Av. Loisirs	aménagement carrefour Loisirs Genève		moyen		x	x	x			
	3,1,4,8 3,1,10,8	Av. Loisirs	aménagement carrefour Loisirs Anciens Combattants		moyen		x		x			
	3,1,4,9	Av. Anciens Combattants (Loisirs - Paduwa)	3,2,1,2 ICC1 Paduwa - St-Vincent	court			x		x			
	3,1,4,9 3,1,10,8	Av. Anciens Combattants (Loisirs - Paduwa)	aménagement carrefour Loisirs - Anciens Combattants		moyen		x		x			
	3,1,4,9 3,1,10,14	Av. Anciens Combattants (Loisirs - Paduwa)	aménagement carrefour Anciens Combattants - P. Dupont		moyen		x		x			
	3,1,4,10	Av. Dunant	sécurisation du carrefour Optimisme	court			x	x				
	3,1,4,10	Av. Dunant	arrêts de bus en chaussée avec trottoirs en saillie	court			x		x			
	3,1,4,11 3,1,10,15	rue Stroobants	aménagement		moyen		x		x			
	3,1,4,11 3,1,10,16	rue Stroobants	aménagement carrefour Picardie			long	x		x			

mesure(s) liée(s)	
PCM Evere	
agora ETUDES	
réorganisation halte Evere; PPAS Josaphat	
piste cyclable ou itinéraire cyclable sur Houtweg + ICR 12A	
3,1,10,2 aménagement carrefour Haecht-Houtweg	
3,1,10,3 aménagement carrefour Léopold III - Bordet	
3,1,10,7 amén. carrefour Loisirs - Genève; 3,1,10,1 amén. av. Léopold III	
3,1,10,6 amén. carrefour Léopold III - Loisirs; 3,1,10,8 amén. carrefour AC - Loisirs; Rocade B; 3,2,1,2 ICC5 Helmet - 2 Maisons	
3,1,10,6 amén. carrefour Loisirs - Genève; 3,2,1,2 ICC1 Paduwa - St-Vincent	
3,1,8 plan zones 30 (école Aurore);	
3,1,10,6 amén. carrefour Loisirs - Genève; 3,2,1,2 ICC1 Paduwa - St-Vincent	
3,1,10,8 amén. carrefour Loisirs - AC 3,2,1,2 ICC1 Paduwa - St-Vincent	
Rocade B	
3,3,4 amélioration VICOM	
3,3,2 couloirs bus	
3,1,10,15 aménagement rue Stroobants	

		N°	Où	Mesure	Quand			Qui						mesure(s) liée(s)
territoire					- de 3 ans	3 - 6 ans	6 ans et +	Evere	RBC	STIB	de lijn	SNCB	autres	
				aménagement de collecteurs de quartier										
		3,1,5,1	Rue St-Vincent	plan zones 30		moyen		x						
		3,1,5,2	Rue De Koster	plan zones 30		moyen		x						
		3,1,5,3	Rue Stuckens	plan zones 30		moyen		x						
		3,1,5,4	Rue Van Hamme	plan zones 30		moyen		x						
		3,1,5,5	Rue de Paris	suppression du SUL	court			x						
		3,1,5,8	Av. Notre-Dame	plan zones 30	court			x						
		3,1,5,9	Rue Kurth	Rocade B	court			x						
		3,1,5,10	Rue De Boeck	Rocade B	court			x						
		3,1,5,11	Av. Van Gogh	plan zones 30		moyen		x						
		3,1,5,12	Av. Anciens Combattants (Loisirs - Permeke)	réseau piéton communal sécurisé	court			x						3,1,10,8 amén. carrefour AC - Loisirs; 3,2,1,2 ICC1 Paduwa - St-Vincent
		3,1,5,12 3,1,10,8	Av. Anciens Combattants (Loisirs - Permeke)	aménagement carrefour AC - Loisirs		moyen		x		x				3,2,1,2 ICC1 Paduwa - St-Vincent; réseau piéton communal sécurisé
		3,1,5,12	Av. Anciens Combattants (Loisirs - Permeke)	ICC1 Paduwa - St-Vincent	court			x						3,1,10,8 amén. carrefour AC - Loisirs; réseau piéton communal sécurisé
		3,1,5,13	Rue de Genève	réfection trottoirs entre Loisirs et Frioul		moyen		x						
		3,1,5,13 3,1,10,7	Rue de Genève	aménagement carrefour Loisirs Genève		moyen		x	x	x				3,1,10,6 amén. carrefour Léopold III - Loisirs; 3,1,10,8 amén. carrefour AC - Loisirs; Rocade B; 3,2,1,2 ICC5 Helmet - 2 Maisons
		3,1,5,13 3,1,10,9	Rue de Genève	aménagement carrefour Frioul / Pentathlon			long	x	x	x			Schaerbeek	3,1,10,1 amén. Léopold III
		3,1,5,14	Av. Optimisme	Rocade B	court			x	x					
		3,1,5,14	Av. Optimisme	Traversée Parc Quiétude - Hallebarde (Home Foyer Bruxellois)	court			x						
		3,1,5,14	Av. Optimisme	Traversée Destrier (Home Foyer Bruxellois)	court			x						
		3,1,5,15	Av. Grosjean	Rocade B	court			x	x					
		3,1,5,17	Av. Cimetière de BXL	plan zones 30		moyen		x						
		3,1,5,17 3,1,10,13	Av. Cimetière de BXL	aménagement carrefour Guillaume / 2 Maisons			long	x		x				3,1,8 plan zones 30 ; 3,1,7 + 7,2,3,13 boucles de circulation avenue Guillaume
		3,1,5,17	Av. Cimetière de BXL	boucles de circulation avenue Guillaume		moyen		x						3,1,8 plan zones 30 ; 3,1,10,13 amén. Carrefour Guillaume / 2 maisons
		3,1,5,17	Av. Cimetière de BXL	aménagement de deux rond-points sur le parvis du cimetière de BXL	court			x	x	x				ICR12B
		3,1,5,18	Rue d'Evere	marquage de piste cyclable	court			x	x					

		N°	Où	Mesure	Quand			Qui						mesure(s) liée(s)
territoire					- de 3 ans	3 - 6 ans	6 ans et +	Evere	RBC	STIB	de lijn	SNCB	autres	
				plan de circulation										
		3,1,7,4 7,3,2,16	Van Leeuw - Aviation - St-Vincent - Fonson	boucles de circulation Van Leeuw - Aviation - St-Vincent - Fonson	court			x		x				mise en œuvre du plan zones 30, résidentielles et piétonnes
		3,1,7,4 7,3,2,6	Mosselmans - De Brandt	boucles de circulation Mosselmans - De Brandt		moyen		x						mise en œuvre du plan zones 30, résidentielles et piétonnes
		3,1,7,4 7,3,2,13	Av. Guillaume	boucles de circulation Franz Guillaume		moyen		x		x				mise en œuvre du plan zones 30, résidentielles et piétonnes
		3,1,7,4	autres	études par quartiers			long	x						mise en œuvre du plan zones 30, résidentielles et piétonnes
				aménagement voies communales / modération										
		3,1,8		mise en œuvre du plan zones 30, résidentielles et piétonnes	court	moyen	long	x						mesure transversale ; boucles de circulation
				régulation des feux de circulation										
		3,1,9	Av. Léopold III	onde verte avenue Léopold III		moyen	long		x	x				3,1,10,1 amén. Léopold III
		3,3,4	Chée Louvain	télécommande des feux par les TC		moyen	long		x	x	x			3,1,10,10 amén. chée Louvain, sas TC
		3,3,4	Chée Haecht	télécommande des feux par les TC		moyen	long		x	x	x			



PCM Evere

		N°	Où	Mesure	Quand			Qui						mesure(s) liée(s)
territoire					- de 3 ans	3 - 6 ans	6 ans et +	Evere	RBC	STIB	de lijn	SNCB	autres	
				itinéraires cyclables										
		3,2,1,1	ICR 12A		court			x	x					3,1,10,2 et 3,1,10,3 traversée Houtweg
		3,2,1,1	ICR 12B		court			x	x					3,1,4,10 carrefour Dunant - Optimisme
		3,2,1,1	Rocade B		court			x	x					3,2,1,2 ICC5 Helmet - Tuinbouw - 2 Maisons
		3,2,1,2	ICC1	St-Vincent - Maison Communale - Paduwa	court			x						3,1,10,5 carrefour Léopold III (centre sportif)
		3,2,1,2	ICC2	Josaphat - St-Vincent		moyen		x						
		3,2,1,2	ICC3	Helmet - Haren	court			x						ICR 12A
		3,2,1,2	ICC4	Helmet - Woluwe-St-Etienne / SDRB Evere Sud		moyen		x						traversées Léopold III et passerelles Léopold III
		3,2,1,2	ICC5	Helmet - Tuinbouw - 2 Maisons	court			x						Rocade B; 3,1,10,6 carrefour Léopold III Loisirs
		3,2,1,2	Antenne A		court			x						
		3,2,1,2	Antenne B1-B2			moyen		x						
		3,2,1,2	Antenne C		court			x						
		3,2,1,2	Antenne D			moyen		x						
		3,2,1,2	Antenne E			moyen		x	x	x	x			nouveau terminus bus 66
		3,2,1,2	Antenne L = Léopold III			moyen		x	x					
		3,2,1,2	itinéraire L26 SNCB	itinéraire L26 SNCB			long	x				x		RER ; PPAS Josaphat
		3,2,1,2	promenade verte	promenade verte	court	moyen		x	x				IBGE	traversées Léopold III et passerelles Léopold III ; 3,1,10,5 carrefour Léopold III centre sportif; 3,1,10,11 Carrefour Communautés Cicéron Louvain
		3,2,1,3	divers	liaisons communes limitrophes		moyen	long	x	x				Schaerbeek - Bruxelles (Haren) - WSL - Zaventem	
		3,2,1,4	Rue De Boeck	création SUL	court			x						Rocade B
		3,2,1,4	Petite rue de Zaventem et P. Dupont	création SUL	court			x						
		3,2,1,4	Rue Van Gogh	création SUL		moyen		x	x					3,1,10,1 aménagement avenue Léopold III
		3,2,1,4	Rue Matisse	création SUL		moyen		x	x					3,1,10,1 aménagement avenue Léopold III
		3,2,1,4	Av. Olympiades	création SUL		moyen		x	x					3,1,10,1 aménagement avenue Léopold III
		3,2,1,4	Av. Pentathlon	création SUL		moyen		x	x					3,1,10,1 aménagement avenue Léopold III
		3,2,1,5	tous carrefours à feux	sas vélo	court				x					
		3,2,1,5 3,1,8	tout Evere	zones 30	court	moyen	long	x						mesure transversale
		3,2,1,5	tout Evere	marquages logos, fil rouge	court			x	x					
		3,1,10,15	Rue Stroobants	pistes cyclables		moyen		x						3,1,10,15 amén. Rue Stroobants
				stationnement vélo										
		3,2,1,6	Halte Evere		court			x				x		
		3,2,1,6	Rue Notre-Dame		court			x						
		3,2,1,6	Place Saint-Vincent		court			x						
		3,2,1,6	Car sharing	envisager des boxes fermés		moyen		x						

[illegible]

		N°	Où	Mesure	Quand			Qui						mesure(s) liée(s)
territoire					- de 3 ans	3 - 6 ans	6 ans et +	Evere	RBC	STIB	de lijn	SNCB	autres	
				amélioration des transports en commun										
		3,3,1,1		desserte soir et week-end	court				x	x	x	x		
		3,3,1,2		services de nuit		moyen			x	x	x			
		3,3,1,4		amélioration tram 55		moyen			x	x			Schaerbeek	
		3,3,1,4		tracé du 45 via St-Vincent > gare de Schaerbeek	court			x	x	x			Schaerbeek	
		3,3,1,4		tracé du 66 via Cimetière - Zaventem - Gibet - Péage		moyen		x	x	x			Woluwe-St Lambert, Zavenetm	3,3,1,5 + 3,3,2,3,2 + 3,3,2,3,3 vicom chaussée de Louvain
		3,3,1,4		desserte Colonel Bourg		moyen	long	x	x	x				
		3,3,1,4		déplacement arrêts ND-Conscience	court			x		x				3,1,8 plan zones 30
		3,3,1,5	Chée Louvain	Vicom chaussée de Louvain		moyen			x	x	x			3,3,1,4 tracé du 66, nouveau terminus péage
		3,3,1,6		information + cadencement lignes de lijn	court						x			
		3,3,1,7		cadencement ligne 26 + amplitude horaire	court	moyen	long					x	SPF MT	
		3,3,3,1		liaison rapide QL - Otan - aéroport		moyen	long	x	x				SPF MT	
		3,3,3,2	Av. Léopold III	tram Léopold III		moyen		x	x	x			SPF MT	3,1,10,1 amén. Av. Léopold III
		3,3,3,3		prolongation métro nord - sud vers Evere			long	x	x	x			SPF MT	
		3,3,3,4		tram-train			long	x	x	x	x	x	SPF MT	
		3,3,4,1		affichage temps d'attente aux arrêts	court			x	x	x	x			
		3,3,4,2		gratuité temps d'attente par SMS	court			x	x	x	x			
		3,3,4,3		prise en compte PMR aux arrêts	court	moyen	long	x	x	x	x	x		
		3,3,4,4		prise en compte PMR véhicules		moyen	long		x	x	x	x	SPF MT	
		3,3,4,5		intégration des exploitations	court	moyen	long		x	x	x	x	SPF MT	
		3,3,4,6		généralisation des avancées de trottoirs aux arrêts	court	moyen		x	x	x	x			
		3,3,4,7		télécommande des feux par les TC	court	moyen	long	x	x	x	x			
				aménagements VICOM										
		3,3,2,3,1	Av. Léopold II	Site propre tram 55 prolongé ; Couloir bus rue de la Fusée (vers Bxl) ; Amélioration du carrefour Bordet		moyen		x	x	x	x			
		3,3,2,3,2	Chée de Louvain	Couloir bus de la limite régionale vers le carrefour Communautés – Cicéron		moyen		x	x	x	x			3,3,1,4 tracé du 66, nouveau terminus péage
		3,3,2,3,3	Chée de Louvain	Couloir pour bus De Lijn et RER sous forme de sas TC de +/- 40m à l'approche des feux, cf. annexe 7.4.1.2		moyen		x	x	x	x		Schaerbeek, WSL, Zaventem	3,3,1,4 tracé du 66, nouveau terminus péage
		3,3,2,3,4	Av. des Communautés	Prolongation du couloir bus central prévu depuis Woluwe jusqu'à la chaussée de Louvain		moyen		x	x	x				
		3,3,2,3,5	Av. Bordet	Interventions à définir par STIB et RBC			long	x	x	x				
		3,3,2,3,6	Rue de Zaventem	Interventions à définir par STIB et RBC			long	x	x	x				
		3,3,2,3,7	Av. Cicéron	Couloir bus remontant Cicéron vers l'arrêt Péage			long	x	x	x				
		3,3,2,3,10	Av. Dunant	Arrêts en chaussée avec trottoirs en saillie	court			x	x	x				
		3,3,2,3,11	Av. Courtens	Interventions à définir par STIB, RBC et Schaerbeek		moyen		x	x	x			Schaerbeek	
		3,3,2,3,15	Rue de Verdun	Interventions à définir par STIB, RBC et Bruxelles-Ville ; Dédoulement rue de Verdun		moyen		x	x	x			Bruxelles (Haren)	
		3,3,2,3,17	Chée de Helmet - Rue Gallait (à Schaerbeek)	Site protégé ; passage souterrain possible à long terme		moyen	long	x	x	x			Schaerbeek	
		3,3,2,3,18	Rue Stroobants	Couloir bus entre # Picardie et Carli + 200m avant St-Vincent			long	x	x	x				

		N°	Où	Mesure	Quand			Qui						mesure(s) liée(s)
territoire					- de 3 ans	3 - 6 ans	6 ans et +	Evere	RBC	STIB	de lijn	SNCB	autres	
				stationnement										
		3,7,1		évaluation ph 1 plan de stationnement (Chée Louvain - Col. Bourg)	court			x						
		3,7,1		préparation phases suivantes		moyen		x						3,4, car sharing
				planification et mesures diverses										
		2,1,1		suivi PPAS Josaphat		moyen	long	x	x			x		RER - aménagement halte Evere - tram/train
		3,4,		développement car sharing + car sharing particuliers	court	moyen	long	x	x					plan de stationnement
				mesures d'accompagnement										
		4,1,1		plans de déplacements d'entreprises	court	moyen	long	x	x				ibge	
		4,1,2		plans de déplacements scolaires	court	moyen	long	x	x				ibge	
		4,1,3		plans de déplacements administration communale	court	moyen	long	x					ibge	
		4,2,		fiches d'accessibilité	court			x						
		4,5,		campagne d'information PCM	court	moyen	long	x						
		4,6,		promotions ciblées	court	moyen	long	x	x	x	x	x		

PCM Evere 

Les personnes suivantes ont collaboré à cette étude :

- ▶ Arantxa Julien
- ▶ Camilo Paez Perez
- ▶ Fabrice Servais
- ▶ Olivier Van Damme
- ▶ Paul Plak