

# Mobiliteitsstudie met betrekking tot het project “Witte Vrouwen” in Sint-Pieters-Woluwe

Bewonersatelier nr. 2  
27/06/2022

© BGHM



Eléonore Baranger  
Charles Delvaux

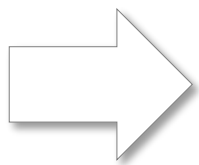




© BGHM

## 🎯 Doelstellingen van dit tweede atelier

- u de uitgevoerde **evaluatie van de impact** voorstellen
- de in deze fase **voorgestelde aanbevelingen** bespreken

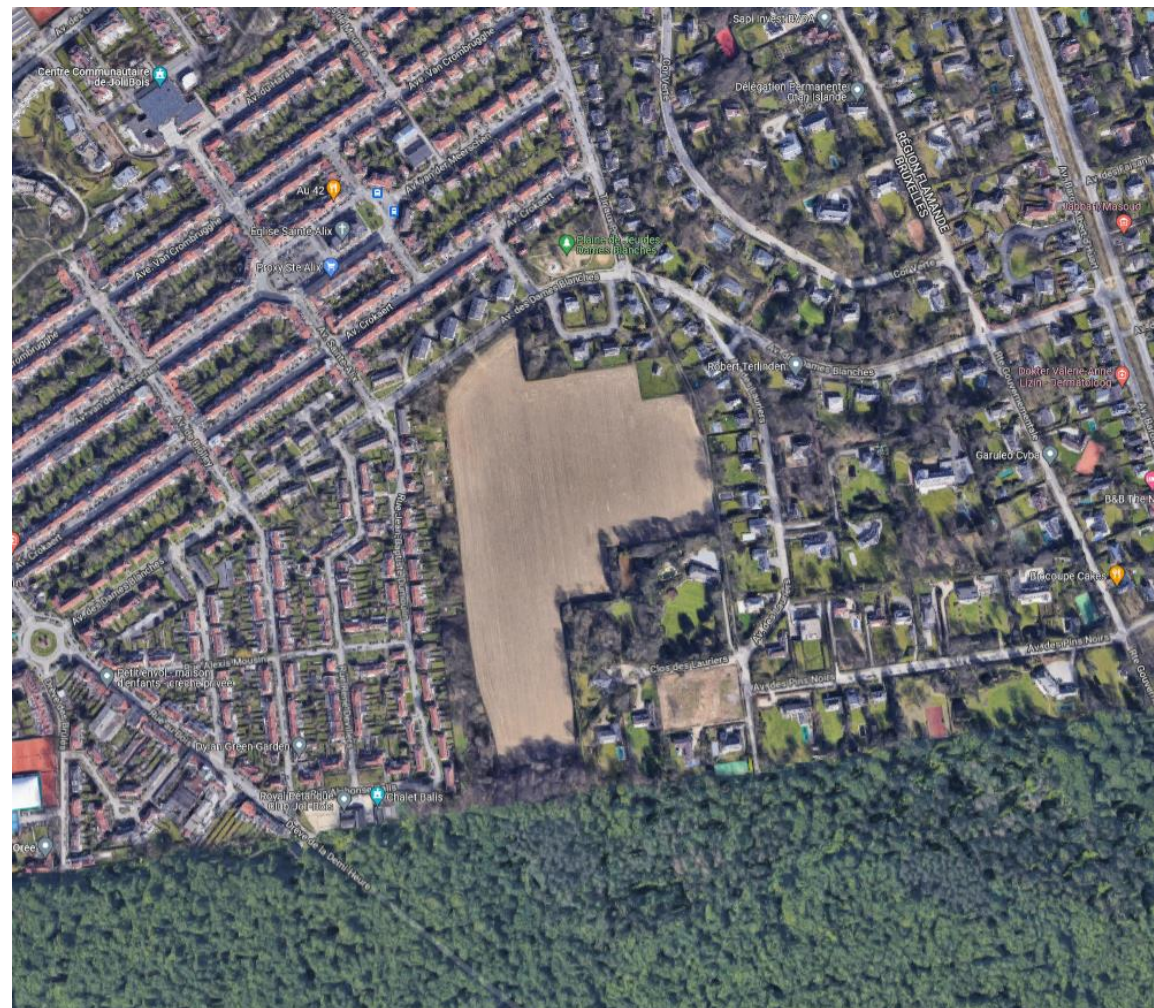


dat u **opmerkingen/aanvullingen** formuleert over deze **denkpistes voor maatregelen**



# Agenda

- Laatste vorderingen
- Evaluatie van de impact van het project
- Voorstelling van de geformuleerde aanbevelingen
- Vragen - antwoorden
- Bespreking van de aanbevelingen





# Laatste vorderingen

© BGHM

# Scope van de opdracht - herinnering

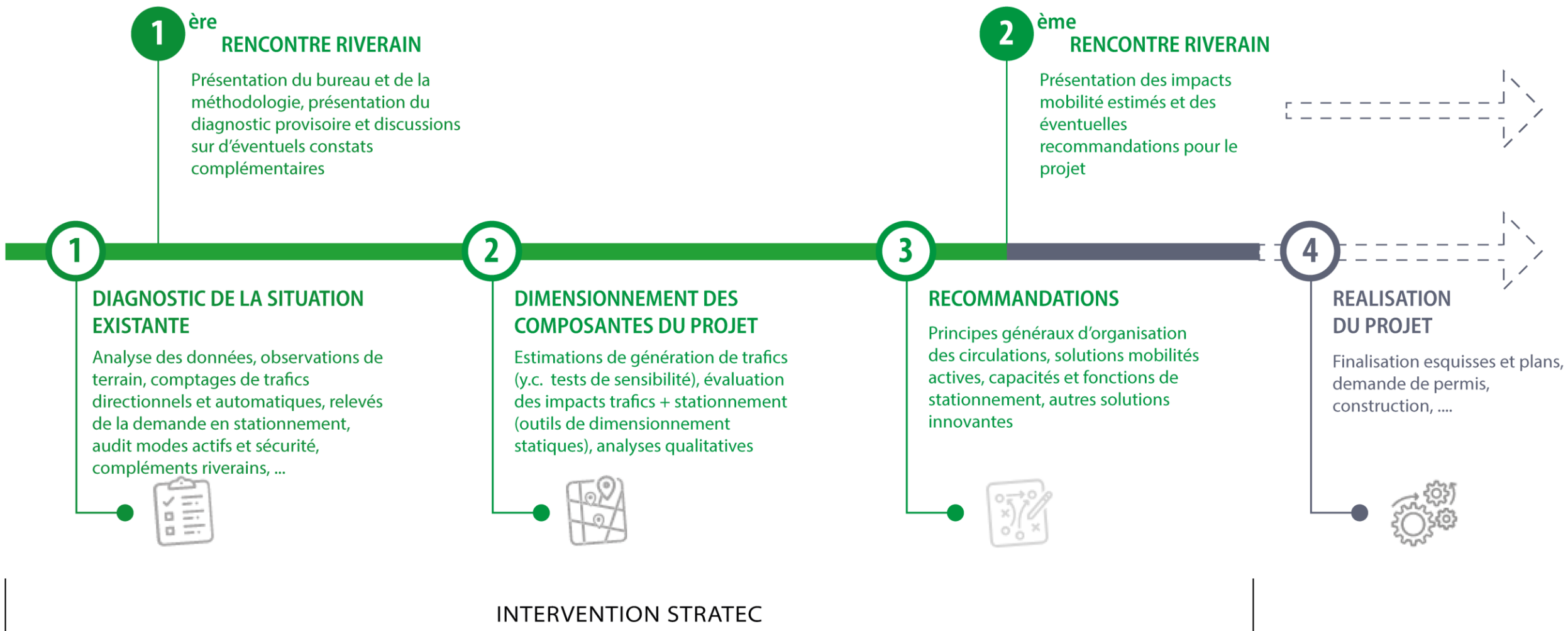
## Gestelde vragen

- Welke **impact** heeft dit project op de wijk op het vlak van mobiliteit?
- In welke **maatregelen** moeten de ontwerpers voorzien om het project zo harmonieus mogelijk in te planten in de wijk (schaal en afmetingen van de toegangen, parkings, ...)?
- Wat zijn de best aan het project aangepaste **innoverende oplossingen** om een echte modelecowijk van de 21e eeuw te ontwikkelen?

## Doelstellingen van deze studie

- Een **nauwkeurige diagnose** stellen van de huidige situatie en de **impact** van het project **objectiveren**
- **Relevante en aangepaste oplossingen** voorstellen om de ongewenste negatieve effecten te beperken en de doelstellingen inzake duurzame mobiliteit te halen
- De voorstellen bespreken met het **team van ontwerpers** om het project uit te voeren

# Hoever staan we?

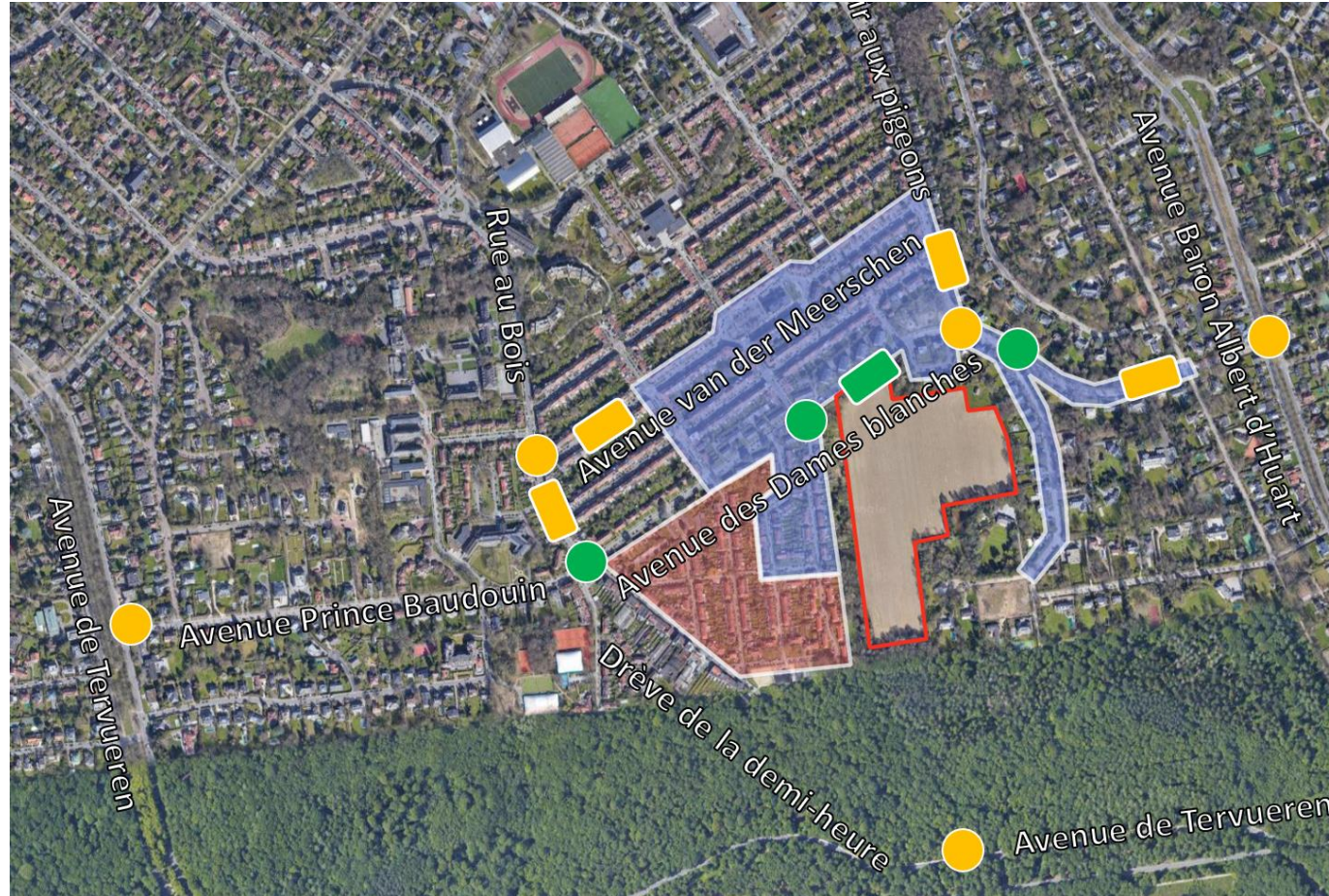


# Sinds onze laatste ontmoeting ...

## Nieuwe tellingen

### Situering

- Gebaseerd op de analyses van de eerste tellingen en de opmerkingen van de bewoners
- Automatische tellingen op nieuwe weggedeelten (Duivenschieting, ...)
- Stromentellingen op nieuwe kruispunten



### Comptages de trafic

- Directionnel
- En section (automatique)
- Réalisé en mars
- Complémentaires

### Relevés du stationnement

- Réalisés en mars
- Complémentaires



Deze nieuwe gegevens bieden **nuttige verduidelijkingen** en **bevestigen de algemene tendensen** van de diagnose die de vorige keer werd voorgesteld (cf. details in het studieverslag).

# Sinds onze laatste ontmoeting ...

## Nieuwe tellingen Resultaten

### Donderdag - ochtendspits Dichte perimeter

- Bevestiging van de stroom "Witte Vrouwen" -> "Duivenschieting"
- Weinig verkeer op de van der Meerschenlaan





# Sinds onze laatste ontmoeting ...

## Nieuwe tellingen

### Resultaten

## Donderdag - ochtendspits Uitgebreide perimeter

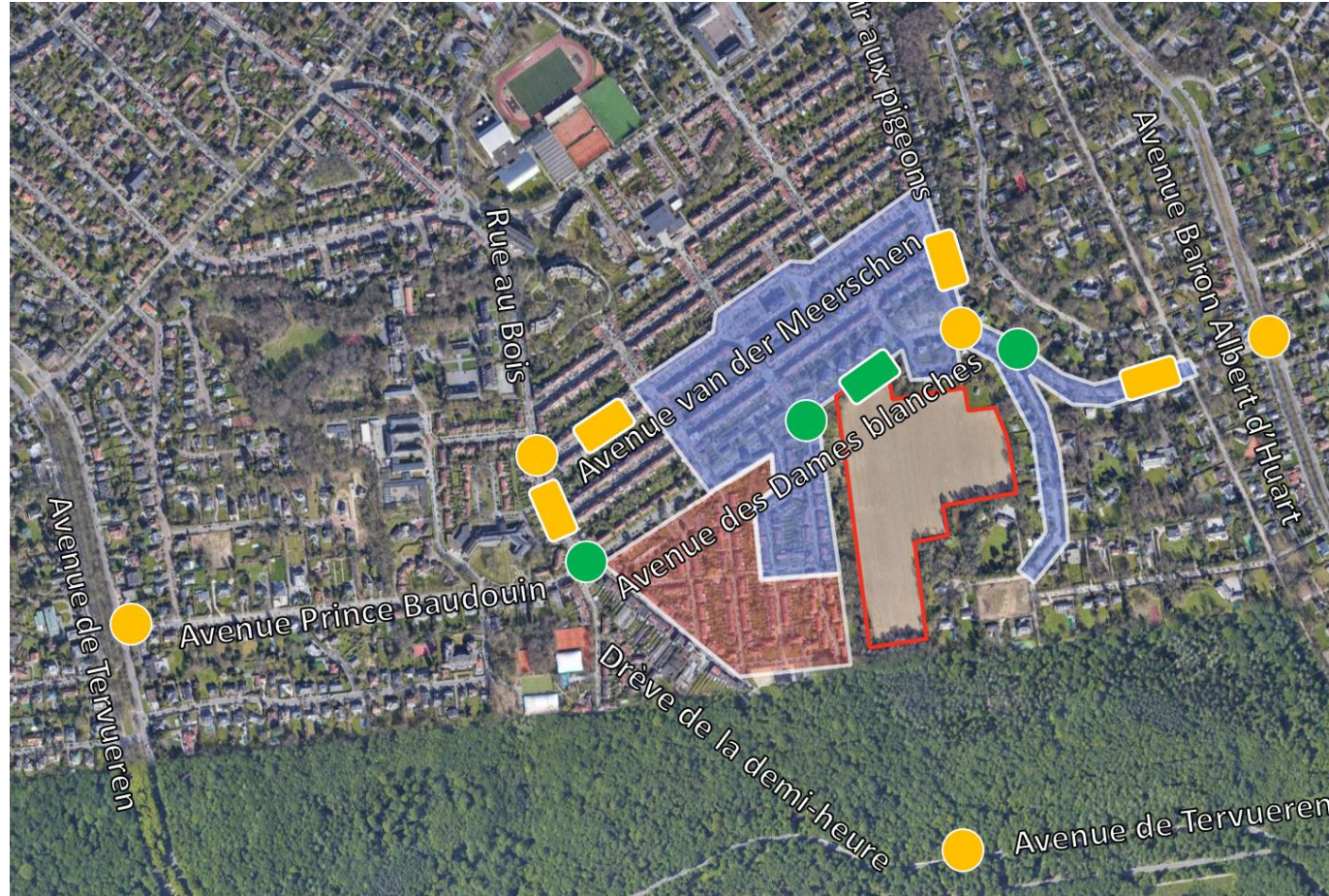
- Nu en dan wachttijden op het kruispunt Witte Vrouwen # Baron d'Huart tijdens de spitsuren, maar verkeer blijft vrij vlot.



# Sinds onze laatste ontmoeting ...

## Nieuwe parkeermetingen Situering

- Geografische uitbreiding (Oude Wijk, Mooi-Bos)
- Uitbreiding in de tijd (woensdag, zaterdag, zondag)



### Comptages de trafic

- Directionnel
- En section (automatique)
- Réalisé en mars
- Complémentaires

### Relevés du stationnement

- Réalisés en mars
- Complémentaires

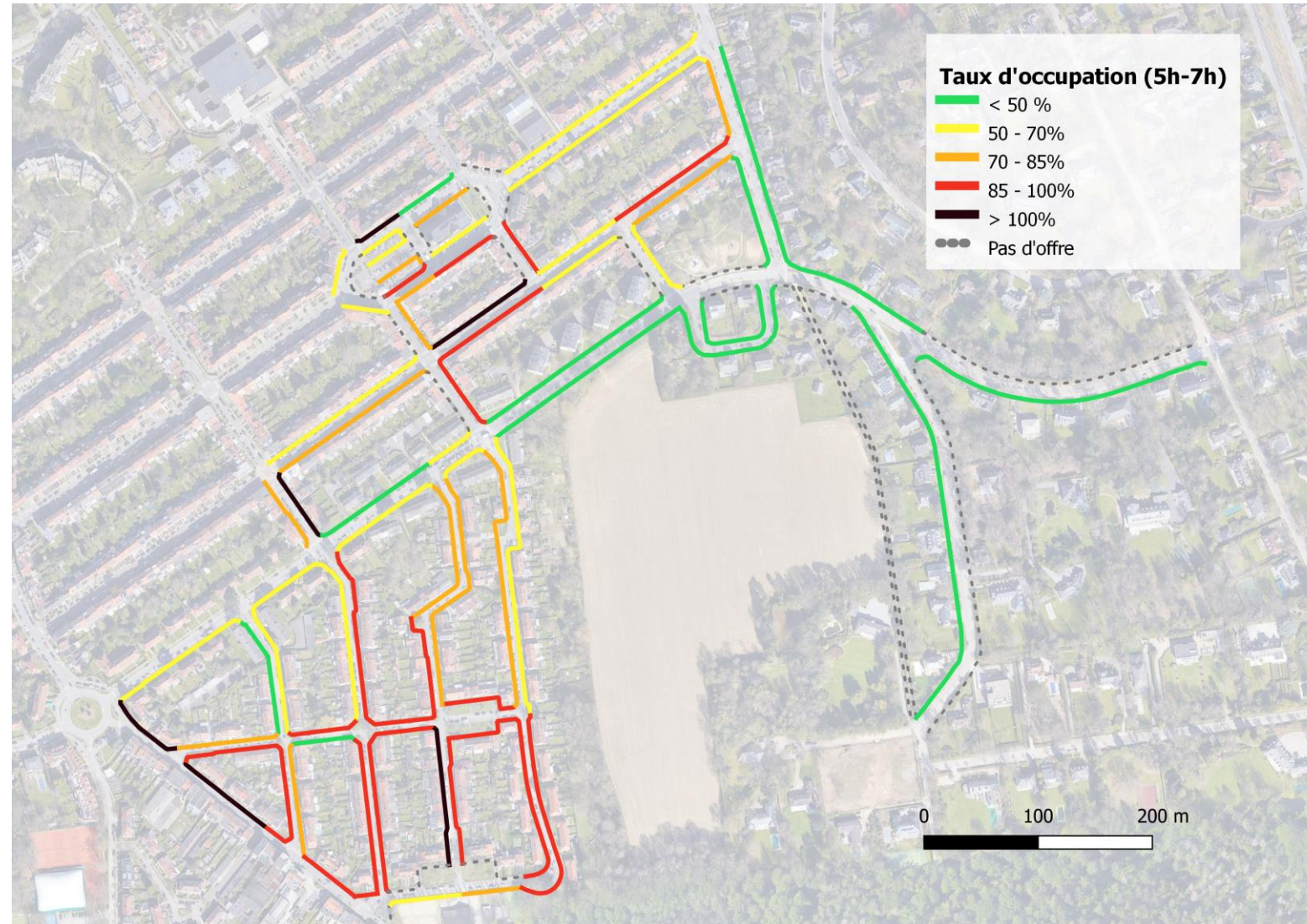


Deze nieuwe gegevens bieden **nuttige verduidelijkingen** en **bevestigen de algemene tendensen** van de diagnose die vorige keer werd voorgesteld.

# Sinds onze laatste ontmoeting ...

## Nieuwe parkeermetingen Resultaten (donderdag 5-7u)

- Parkeren is het meest problematisch 's nachts tijdens de week



# Sinds onze laatste ontmoeting ...



# Sinds onze laatste ontmoeting ...



De impact van het project werd geëvalueerd



Stratec heeft aanbevelingen geformuleerd die werden voorgelegd aan:

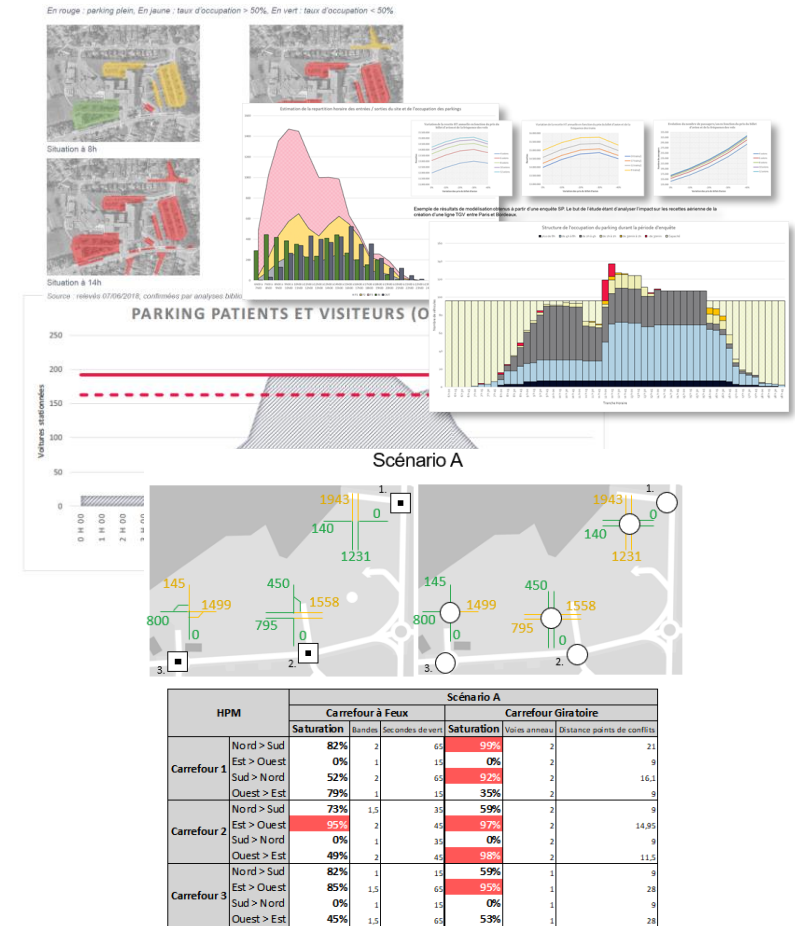
- de BGHM
- de gemeente Sint-Pieters-Woluwe
- de gemeente Kraainem
- MSA, ontwerper van het stedenbouwkundig plan



Er was niet over alle aanbevelingen een consensus en de bovenstaande partijen hebben aanvullende nieuwe maatregelen voorgesteld.



Die voorgestelde aanbevelingen, samen met het advies van de geraadpleegde actoren, worden vanavond aan u voorgelegd.



# Inleiding

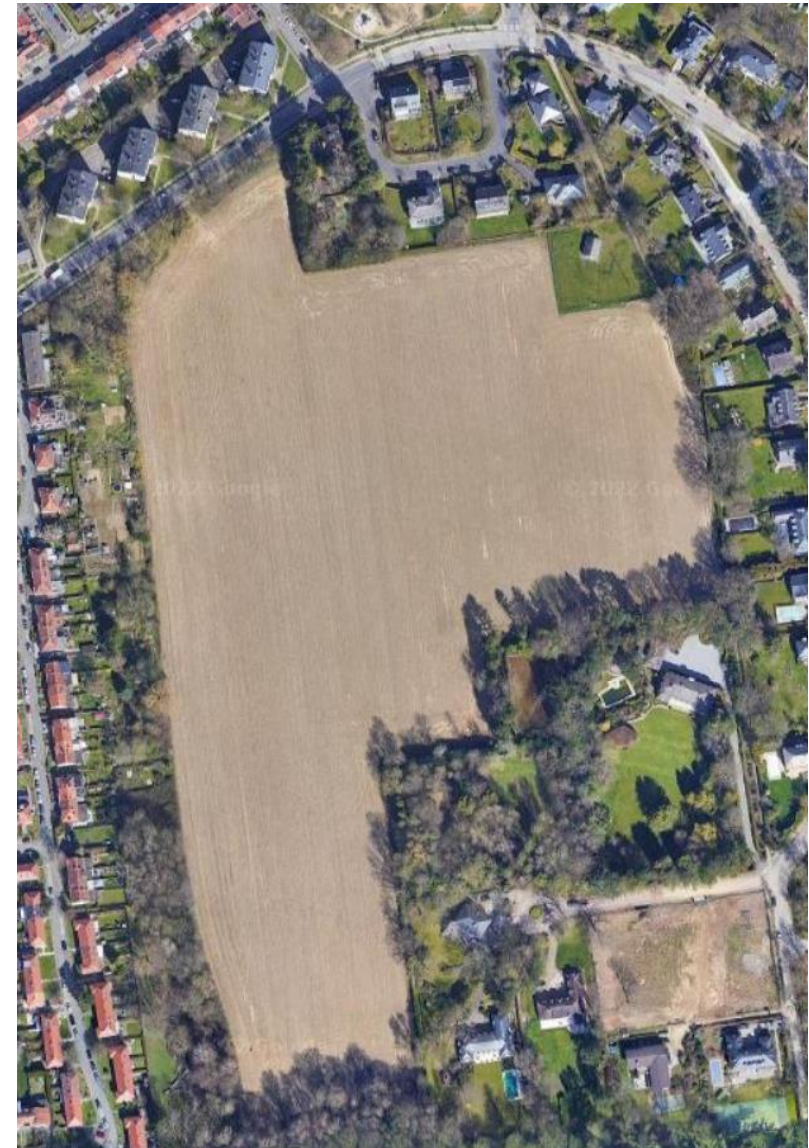
- **Strategische aanbevelingen, basisprincipes**

=> het project zit nog in de algemene inplantingsfase (laatste hand wordt gelegd aan het stedenbouwkundig plan), sommige contractuele voorwaarden zijn nog niet gekend

=> de onveranderlijke elementen en elementen van de mobiliteitsdimensionering zullen in het stedenbouwkundig plan worden uitgewerkt en worden opgenomen in het bestek voor de selectie van de ontwerpers, die zich eraan moeten houden

- **Focus op de strategische en/of ambitieuze maatregelen**

=> Sommige maatregelen zijn niet opgenomen en worden sowieso gepland, aangezien ze verplicht zijn volgens de geldende reglementaire normen (brandtoegang, toegankelijkheid openbare ruimte voor PBM's, ...)





# Evaluatie van de impact van het project

© BGHM

# Raming van de vraag als gevolg van het project



# Het project Witte Vrouwen



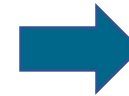
**200 woningen**, waarvan 120 sociale woningen en 80 (koop)woningen voor middeninkomens. Minstens 5% zal aangepast zijn voor PBM's



Een kinderdagverblijf voor maximum 42 kinderen



Een buurthuis



## Hypothesen (Statec):

+/- 600 bewoners

+/- 60 bezoekers per dag

+/- 12 werknemers per dag



**Project vermoedelijk klaar tegen 2025-2030**



## Gecumuleerde impact?


Geen andere belangrijke vastgoedprojecten in het gebied gepland (d.w.z. vergunning verkregen).

# Raming van de vraag als gevolg van het project (1/3)



## Woningen

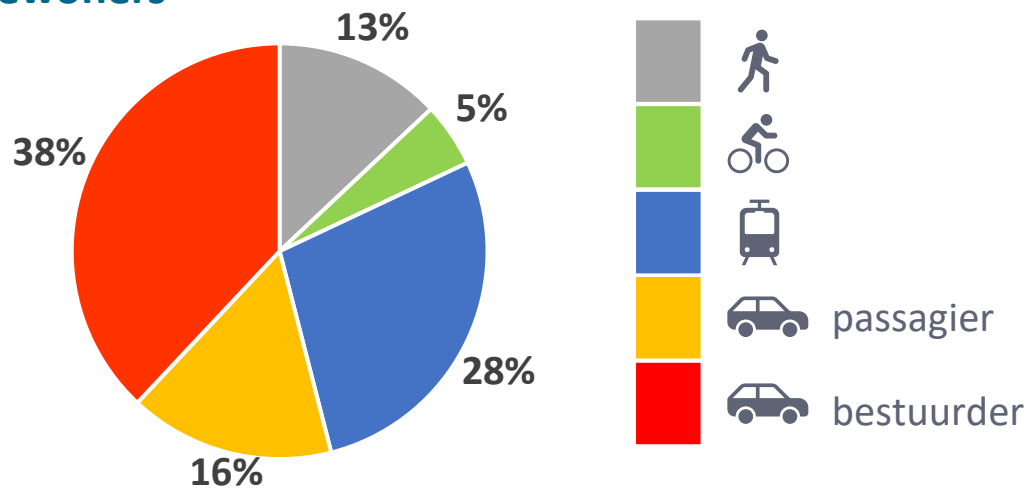
### Aantal bewoners, bezoekers en trajecten

Gemiddelde van 3 bewoners per woning  +/- 600 bewoners

+/- 3 verplaatsingen per dag per bewoner 

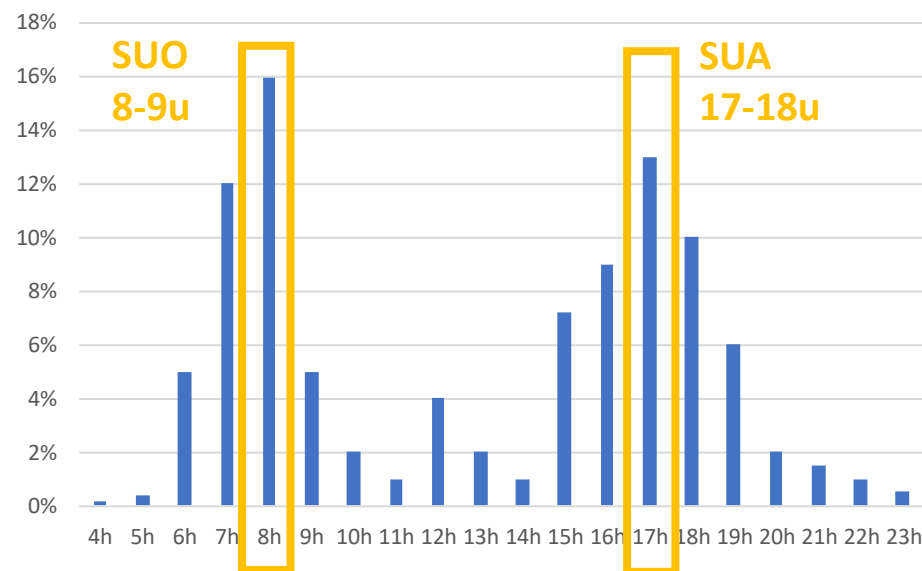
+/- 0,1 bezoeker per bewoner per dag  +/- 60 bezoekers per dag

### Modale verdeling voor de trajecten van de toekomstige bewoners



Bron: maas Sint-Aleidis (2019)

### Verdeling per uur van de trajecten op een weekdag



[https://public.tableau.com/app/profile/de.keyzer/viz/RBC\\_parts\\_modales\\_2018\\_GM\\_2030\\_Mailles/Story1](https://public.tableau.com/app/profile/de.keyzer/viz/RBC_parts_modales_2018_GM_2030_Mailles/Story1)

27/06/2022 – Atelier riverains n°2

# Raming van de vraag als gevolg van het project (2/3)

## Aantal werknemers en verplaatsingen van bezoekers



### Kinderdagverblijf



+/- 12 werknemers per dag



42 verplaatsingen van de bezoekers 's morgens  
42 verplaatsingen van de bezoekers 's avonds

*Behoudende veronderstelling: alle verplaatsingen tussen 8 en 9 uur (SUO)*



### Buurthuis

## Hypothesen



Verplaatsingen in de buurt (beperkt gebruik van de wagen)



Verplaatsingen buiten de spitsuren

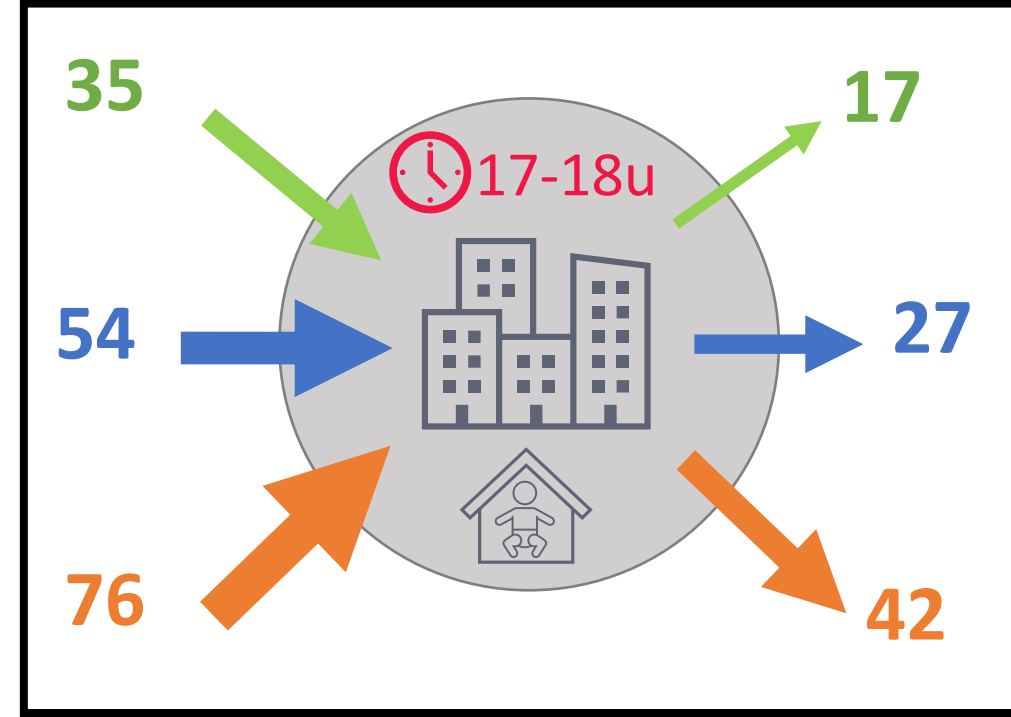
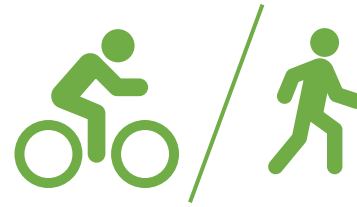
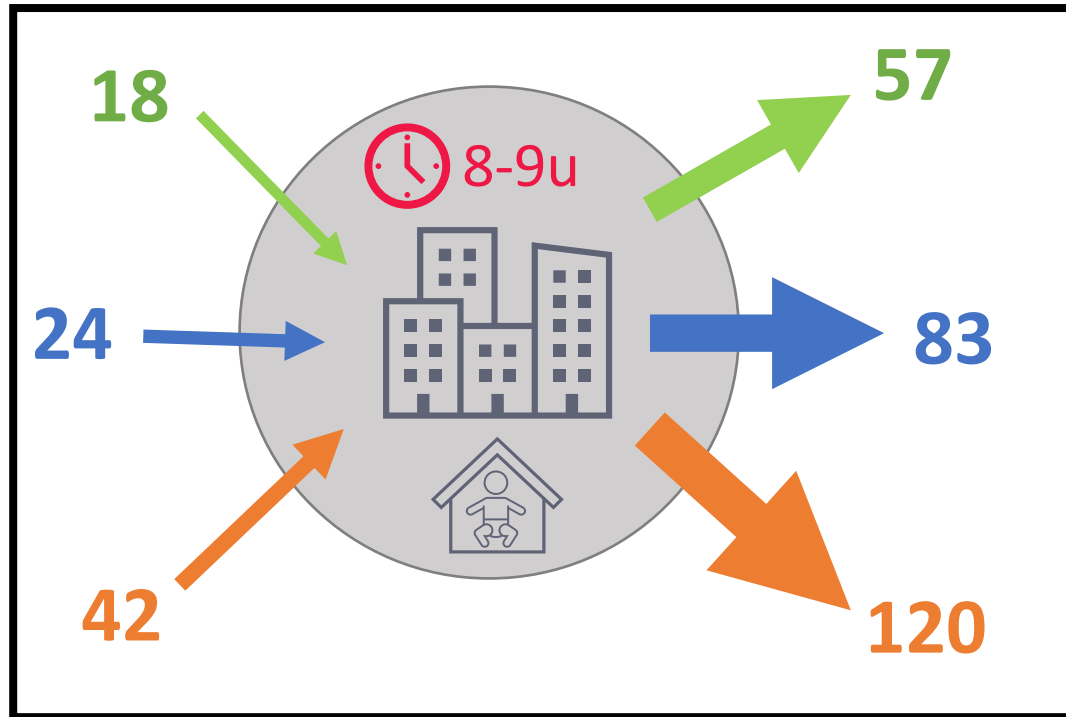


### Andere

Enmalige diensten (medische interventie, verhuizing, levering, ...) en verplaatsingen die verband houden met de toekomstige activiteiten op zone 2, werden als verwaarloosbaar beschouwd tijdens de spitsuren.

# Raming van de vraag als gevolg van het project (3/3)

Nieuwe verplaatsingen veroorzaakt door het project (woningen + kinderdagverblijf)



“Residentieel” profiel: impact vergelijkbaar met de vraag van de buurtbewoners: parkeren vooral 's nachts, verkeer tijdens spitsuren, ...

# Evaluatie van de impact op het wegverkeer

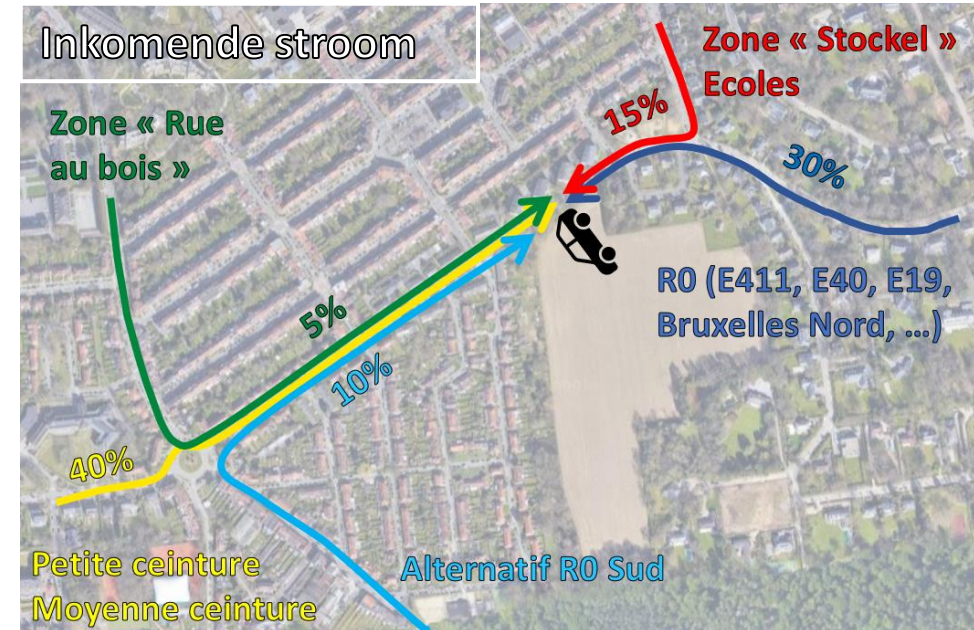
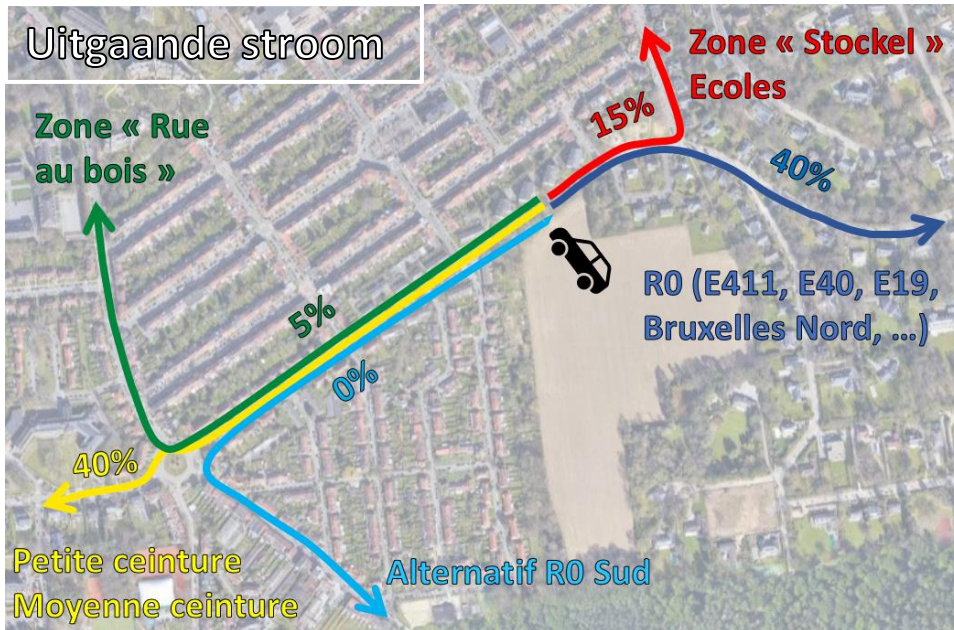
# Verspreiding van het gegenereerde autoverkeer

SUO (8-9u): 158 extra verplaatsingen (120 voertuigen die van de site komen)

SUA (17-18u): 136 extra verplaatsingen (87 voertuigen die naar de site gaan)



Oorsprong en bestemming van de verplaatsingen?



- **Bronnen:** uitgevoerde tellingen, testen met navigatiesoftware op verschillende momenten van de dag, aanwezigheid van de verschillende aantrekkingspolen,... Uitgevoerde **gevoeligheidstesten**
- Bestemming « mee met de stroom » voor het geval er geen wijzigingen in het globale circulatieplan worden aangebracht

# Verkeerslast en verzadiging van de kruispunten



## Resultaten

- De belasting door gemotoriseerd verkeer zal, vooral tijdens de spitsuren, op de verschillende weggedeelten verhoudingsgewijs veeleer laag zijn in vergelijking met het huidige verkeer.
- Het project heeft geen weerslag op de capaciteit** (aangezien de wegen en kruispunten het gegenereerde verkeer aankunnen)

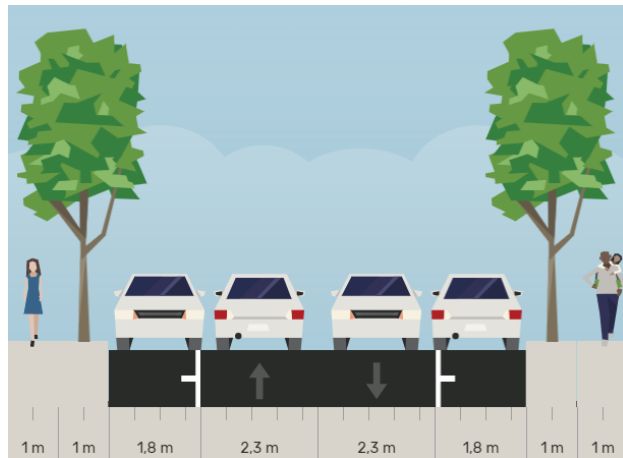
*Het net zou het dubbele van door het project gegenereerde verkeer kunnen dragen.*



- Lichte toename van de frequentie van de wachttijd om in te voegen en van de duur van de wachttijd, maar zonder opstoppingen te veroorzaken

# Moeilijk punt van beheer : het verkeer in de Witte Vrouwenlaan

De huidige problemen met elkaar kruisende voertuigen op de Witte Vrouwen blijven bestaan, ook al kunnen ze niet worden toegeschreven aan het project



Project = toename van het huidige probleem met elkaar kruisende voertuigen



Hoewel het niet de bedoeling is dat de Witte Vrouwenlaan een snelweg wordt, zou de laan het verkeer in de nog kleinere en meer bevolkte straten in de omgeving kunnen helpen beperken.

**Het profiel van de laan zou kunnen worden aangepast**  
*(cf. aanbevelingen)*





# Geformuleerde aanbevelingen (pistes)

© BGHM

# Aanbevelingen



## Beoogde doelstellingen:

- Comfort en veiligheid van de verschillende vervoerswijzen
- De woonwijken afschermen van het doorgaand autoverkeer en de bijhorende overlast
- De parkeercapaciteit aanpassen aan de vraag
- Goede werking van het autonetwerk en vlotheid van het verkeer



## Voorgestelde fasering:

- Korte termijn (tussen nu en de update van het project)
- Middellange of lange termijn
- Bij de update van het project



**Maatregel die werd bijgesteld naar aanleiding van de onderhandelingen tussen overheidsinstanties**

# 1 Zorgen voor een inrit ter hoogte van de Witte Vrouwenlaan

## Wie?

BGHM

## Wanneer?

Tijdens de bouw van het project

## Waarom?

Eén enkele toegang:

- Voldoende in verhouding tot het aantal in- en uitgangen
- Voldoende afstand ten opzichte van de andere kruispunten
- Een of meer toegangen zou geen wezenlijk verschil maken voor het verkeer in de omgeving



### BBP

*Bijzonder Bestemmingsplan: gemeentelijk instrument dat de regels inzake ruimtelijke ordening op buurtniveau bepaalt.*

*BBP Witte Vrouwen (1998) : verbinding met de Laurierlaan loopt automatisch door tuin- en woongebieden => daardoor geen wegverbinding tussen beide gebieden*

# ① Zorgen voor een inrit ter hoogte van de Witte Vrouwenlaan

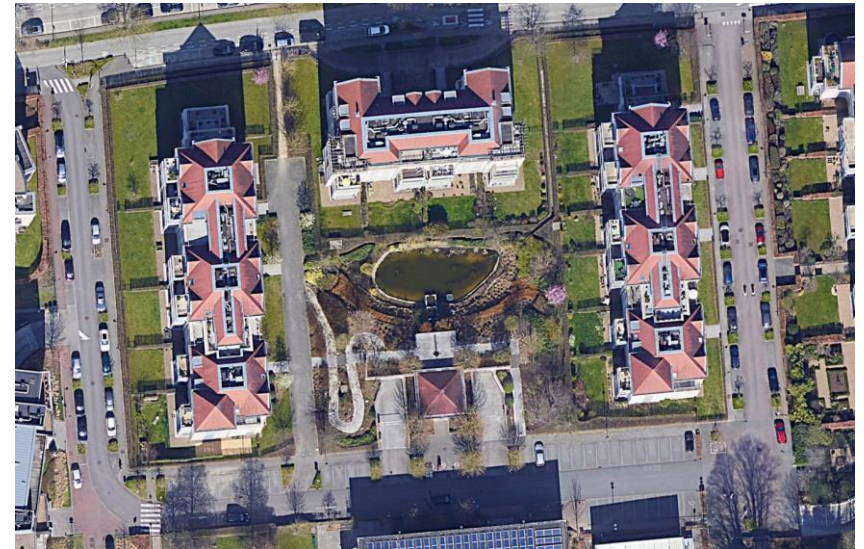
## Hoe?

- Voorstel om de stromen gemotoriseerd verkeer / actieve vervoerswijzen te scheiden
- Naleving van de DBDMH-normen



## i Voorbeelden elders

Andere projecten met slechts 1 toegang voor een project van een gelijkaardige omvang (Shetlanderdreef, Albert Crommelynckgaarde, ...)



# ② Het profiel van de Witte Vrouwenlaan herzien



## Wie?

Gemeente Sint-Pieters-Woluwe

## Wanneer?

Korte tot middellange termijn

## Waarom?

- De problemen met elkaar kruisende voertuigen oplossen, die nog groter zullen worden na de uitvoering van het project.
- Gelegenheid om de trottoirs te vernieuwen, die in slechte staat verkeren en niet aangepast zijn aan PBM's.



*Als er op middellange termijn een bus rijdt op dit weggedeelte, moet die makkelijker kunnen circuleren (min. 6,2 m breed)*



# ② Het profiel van de Witte Vrouwenlaan herzien

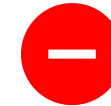


## Hoe?

Er zijn verschillende opties mogelijk en de keuze wordt overgelaten aan de gemeente:

Betreffende weggedeelte: « Zoom – Duivenschieting »

- 700 meter, 200 parkeerplaatsen
- Bezettingsgraad van ongeveer 30%, met een sterk verschil tussen west en oost



### Eenrichtingsverkeer

- Kostprijs - snelheid
- Geen wijziging van de parkeergelegenheid

- Herziening van het globale circulatieplan van de wijk noodzakelijk
- Risico op overdreven snelheid (zonder verkeersdrempels of eenrichtingsverkeer aan begin en eind)
- Zonder parking te schrappen kunnen twee bussen elkaar niet kruisen

### Wijziging van de parkeergelegenheid (schrappen van ongeveer de helft van de parkeerplaatsen)

- Kostprijs - snelheid
- Er is nog parkeerreserve
- Bussen kunnen in beide richtingen door

- Impact van het project + mogelijke (eind)halte van de bus zouden die parkeerreserve kunnen doen inkrimpen
- Snelheid te beperken met alternerende parkeerstroken

### Volledige herprofilering (gemeentelijk budget + subsidies)

- Mogelijkheid tot herprofilering geschikt voor verschillende vervoerswijzen (openbaar vervoer, trottoir, PBM, vegetatie, eventueel fietspad, ...)

- Kostprijs en hinder door de werken
- Beperkingen: aanwezigheid van bomen en beperkte doorgang (parkeren tussen de bomen?).

# 3 Parkeerplaatsen voor de toekomstige gebruikers



## Wie?

BGHM

(eventueel in partnerschap met de gemeente)

## Wanneer?

Tijdens de bouw van het project

## Waarom?

- Wettelijke verplichting: het project van de BGHM moet “zelfvoorzienend” zijn.
- STRATEC heeft aanbevolen om 112 nieuwe parkeerplaatsen aan te leggen voor de toekomstige woningen.
- Volgens de gemeente zou dat onvoldoende kunnen zijn.
- Er zullen ook nog parkeerplaatsen worden voorzien voor andere activiteiten (kinderdagverblijf, buurthuis, zone bestemd voor collectief leven)



*BBP:*

Het BBP schrijft minstens één plaats per woning voor.

# 3 Parkeerplaatsen voor de toekomstige gebruikers



## Waarom?

### Sociale woningen:

- Oorspronkelijk akkoord LB/BGHM van **0,4 plaatsen / woning**
- Dit project werd ondersteund door de aanbevelingen van de consultant, rekening houdend met:
  - de lage motoriseringsgraad van de doelgezinnen
  - het huidige en toekomstige aanbod van deelwagens (2 Cambiostations in de buurt)
  - de geplande en gewenste verbetering van de bediening door het openbaar vervoer (cf. hierna)
  - de richtsnoeren en maatregelen van het Plan GoodMove (tegen 2030)

Oorspronkelijk  
voorstel

### i Cijfers uit enquêtes

- In het Brussels gewest vertegenwoordigen de gezinnen met een laag inkomen **meer dan 61% van de gezinnen, maar ze beschikken slechts over 31% van de voertuigen**, met tussen 0,3 en 0,4 wagens per gezin (*Bron: BISA, 2019*)

[https://bisa.brussels/sites/default/files/publication/documents/Focus-32\\_NL\\_rb\\_0.pdf](https://bisa.brussels/sites/default/files/publication/documents/Focus-32_NL_rb_0.pdf)

- Uit enquêtes bij de bewoners van het project “Lennik” van de BGHM (ook gelegen aan de rand van het Brusselse Gewest) blijkt dat **meer dan 60% van de gezinnen in sociale woningen geen wagen heeft** (*Bron: CES - USL-B, 2018*)

<https://dial.uclouvain.be/pr/boreal/object/boreal:207648>

 **De gemeente vreest dat dat aantal niet voldoende zal zijn bij de start van het project**





# 3 Parkeerplaatsen voor de toekomstige gebruikers

## Waarom?

Oorspronkelijk  
voorstel

### Koopwoningen:

- Oorspronkelijke intenties van CityDev  
**0,6 parkeerplaats / woning**
- Stratec heeft een verhouding aanbevolen van 0,8 parkeerplaats / woning:
  - hoger aantal dan dat van CityDev vanwege de gemiddelde bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de goede bereikbaarheid per auto
  - gelet op de huidige motoriseringsgraad van de wijk (0,99 wagens/gezin in de statistische sector Sint-Aleidis - Mooi-Bos\*).
  - Toch is het ambitieus omdat het een "ecowijk" is en er daarnaast krachtige maatregelen zijn genomen om alternatieven voor individuele voertuigen aan te moedigen.

### ! *Impact op het verkeer?*

Een groter aantal parkeerplaatsen zou het gebruik van de wagen in de hand kunnen werken en aldus aanleiding kunnen geven tot een toename van het gemotoriseerd verkeer.



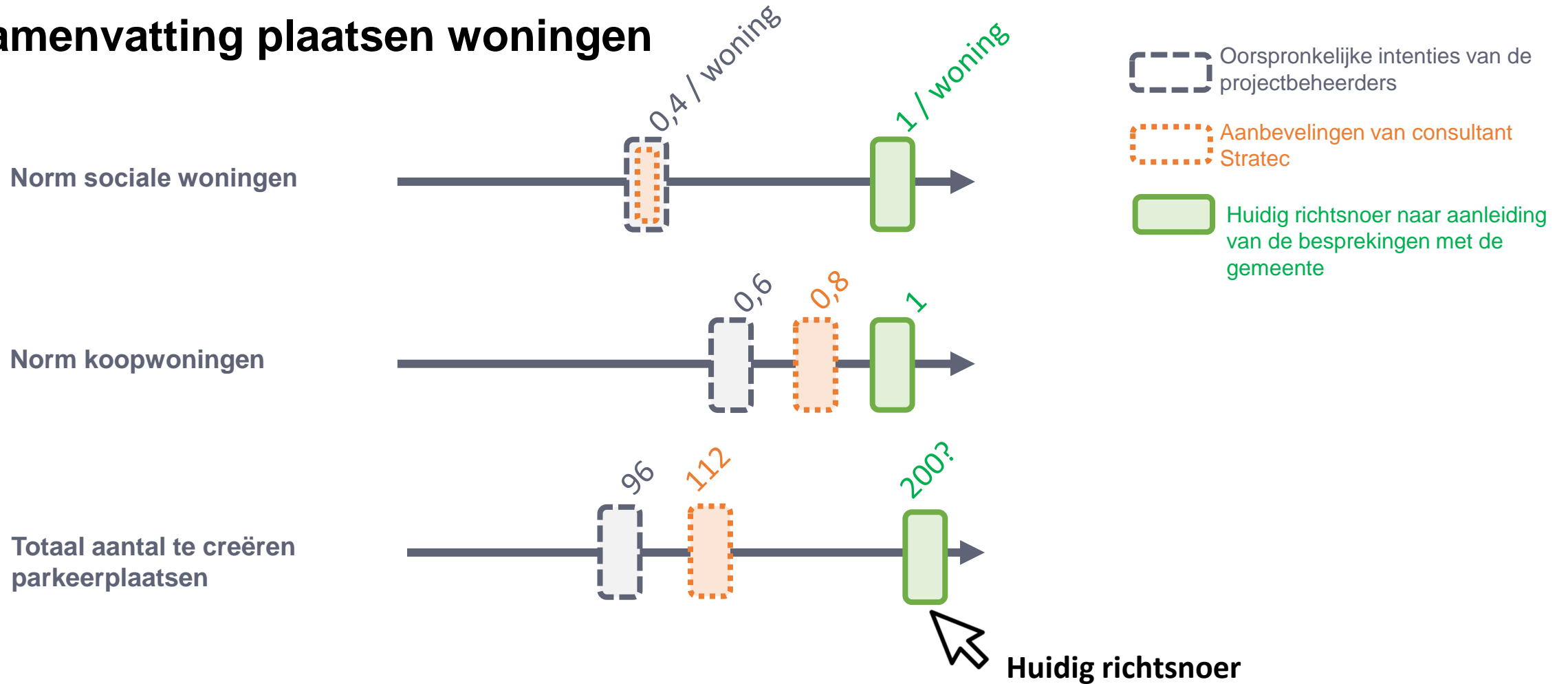
**De gemeente vreest dat dat aantal niet voldoende zal zijn bij de start van het project**

\* Bron Statbel 2020 (rekent de bedrijfsvoertuigen mee). <https://statbel.fgov.be/nl/open-data/aantal-wagens-statistische-sector>

# 3 Parkeerplaatsen voor de toekomstige gebruikers



## Samenvatting plaatsen woningen



# 3 Parkeerplaatsen voor de toekomstige gebruikers



## Waarom?

### Andere activiteiten:

- Kinderdagverblijf: 12 parkeerplaatsen (personeel)
- Kinderdagverblijf: 5 parkeerplaatsen Kiss&Ride (bezoekers)
- Bezoekers woningen: inbegrepen in de gehanteerde verhoudingen
- Buurthuis: 2 extra parkeerplaatsen voor PBM's
- Collectief leven: 2 extra voorbehouden parkeerplaatsen (leveringen, ...)
- Dokter/leveringen: 2 extra voorbehouden parkeerplaatsen

Bestemming	Aantal	Percentage	Aantal parkeerplaatsen (alles inbegrepen)
<b>Sociale woningen</b>	120 woningen	0.4	48
<b>Woningen voor middeninkomens</b>	80 woningen	0.8	64
<b>Kinderdagverblijf</b>	42 kinderen		17
<b>Varia</b>			6
<b>TOTAAL</b>			<b>135</b>

# 3 Parkeerplaatsen voor de toekomstige gebruikers



## Hoe?

- Voorstel om verschillende parkeerruimten te maken
  - Evenwicht tussen wagens die zich over de volledige site (vóór elk huis) bevinden en een massieve “centrale” parking
  - Geïsoleerde ruimte die zo gesitueerd is dat conflicten met fietsers en voetgangers en hinder tot een minimum worden beperkt.
- Proberen de uitgesproken topologie van de site te benutten om de parkeerruimten “aan het oog te onttrekken/te integreren” (BBP: onder de woningen?)
- De parkeerplaatsen toegankelijk maken via smalle wegen (om de snelheid te beperken) en gebruik maken van parkeerplaatsen met gras
- De parkeerplaatsen **zo omkeerbaar mogelijk** maken



### BBP

- Eén “garage” per woning
- Geen zone om kleinere parkeerruimten aan te leggen

=> « Geheel van parkeerplaatsen »



# 4 Parkeerplaatsen voorbehouden voor de deelvoertuigen



## Wie?

BGHM

(eventueel in partnerschap met de gemeente)

## Wanneer?

Tijdens de uitvoering van het project

## Waarom?

De mogelijkheid van deelauto's of deelvoertuigen zoveel mogelijk stimuleren

## Hoe?



*Free-floating*plaatsen (toegankelijk voor alle gebruikers van deelwagens of andere deelvoertuigen zoals steps)

Plaatsen voor autodelen tussen particulieren



# 5 Oplaadpunten voor elektrische voertuigen aanbieden

## Wie?

BGHM

(eventueel in partnerschap met de gemeente)

## Wanneer?

Tijdens de bouw van het project

## Waarom?

- Evolutie van het wagenpark op termijn
- Huidige en toekomstige regelgeving
- Verbod op thermische wagens in Brussel vanaf 2035

## Hoe?



- Momenteel nog geen enkele echte norm inzake het minimale aantal parkeerplaatsen in een project
- Belangrijk: bestaande aansluitingsinfrastructuur\* om de elektrische laadpalen zo snel mogelijk te kunnen uitrollen.
- In de buurt van de openbare laadpalen installeren

\* dankzij de voorbekabeling (leidingen) kunnen er later laadpalen worden geïnstalleerd

# 6

## Zorgen voor een ambitieus aanbod aan fietsparkeergelegenheid

### Wie?

BGHM + Gemeente

### Wanneer?

Tijdens de bouw van het project

### Waarom?

- Uit de diagnose blijkt dat er een groot potentieel is voor de (elektrische) fiets en een gebrek aan beveiligde faciliteiten
- Het gebruik van deze vervoerswijze aanmoedigen
- Gebaseerd op de laatste benchmarks
- Theoretische evolutie van het modale aandeel op het moment van het bouwjaar

### Hoe?

- Beveiligde en overdekte parking met ongeveer 450 fietsparkeerplaatsen (plaatsen voor langdurig parkeren waaronder cargo/elektrisch)
- Regelmatige aanwezigheid van fietsrekken voor kort parkeren/bezoekers (gemeente?)



# 7 De verbindingen en de aanleg ter hoogte van het Duivenschietingpad verbeteren

## Wie?

Gemeente + BGHM + Gewest

## Wanneer?

Tegen het moment dat het project wordt uitgevoerd

## Waarom?

- Belang van het pad “Duivenschieting”, met name voor de toegang naar tram 44
- Loopt langs de rand van de site van het project
- Momenteel niet comfortabel (vooral niet voor fietsers) en niet verlicht
- Te beveiligen overweg in de Tervurenlaan





# 7 De verbindingen en de aanleg ter hoogte van het Duivenschietingpad verbeteren

## Hoe?

- Zorgen voor een fiets- en voetgangersverbinding ten zuiden van het project
- De verharding en de verlichting over het volledige pad verbeteren (onderzoeken // beperkingen Natura 2000)
- De overweg aan de Tervurenlaan beveiligen

*Korte termijn: het bord 50 meer naar voren plaatsen en een voetgangersoversteekplaats/verkeersdrempel aanbrengen*  
*Lange termijn: heraanleg Vierarmenkruispunt?*



*Verlichting Rood Klooster (Natura 2000)  
(c) Sibelga*



# 8 Ijveren voor de omleiding van buslijn 36

## Wie?

Gemeente in partnerschap met de MIVB

## Wanneer?

Middellange termijn

## Waarom?

- Toegankelijkheidszone C in de GSV (“gemiddelde toegankelijkheid”)
- Bus 36 goed gebruikt tijdens de spitsuren (scholen)

## Hoe?

- Omleiding van buslijn 36 door het project: de Witte Vrouwenlaan moet worden heraangelegd om er een bus door te kunnen laten rijden (min. 6,2 meter).



## i Busplan

- Vanaf zomer 2023: hogere frequentie van bus 36 (met verplaatsing eindhalte) <https://www.busplanmivb.be/plan/>



Vereist een voorafgaande herprofilering van de Witte Vrouwenlaan

# 9 Het aanbod publiek autodelen uitbreiden

## Wie?

Cambio (in partnerschap met het Gewest/de gemeente) of elke andere operator van autodeelsystemen met een vaste standplaats

## Wanneer?

Bij de totstandkoming van het project (en daarvoor)

## Waarom?

- 2 stations in de buurt van de site van het project: « Sint-Aleidis » en « Zoom »
- Verminderd bezit/gebruik van persoonlijke voertuigen => vermindert de behoefte aan parkeerplaatsen op het terrein

## Hoe?

- De vraag op beide sites opvolgen en indien nodig het aanbod aanpassen



## i Mogelijke gevolgen?

Enquêtes bij de gebruikers van Cambio (2016) geven aan dat 32% van de geabonneerden hun wagen hebben opgegeven nadat ze een Cambio-abonnement hadden genomen. Naar schatting kan elke deelwagen **8 privévoertuigen vervangen**.

[https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2020-12/GM\\_Q5\\_Service\\_NL\\_V2.pdf](https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2020-12/GM_Q5_Service_NL_V2.pdf)

# 10 Parkeerplaatsen voor leveranciers Sint-Aleidisplein

## Wie?

Gemeente Sint-Pieters-Woluwe

## Wanneer?

Korte termijn

## Waarom?

Leveringsvoertuigen (Delhaize, Carrefour, Bpost) parkeren momenteel dubbel (meer files) of op oversteekplaatsen voor voetgangers (veiligheid van de zachte weggebruiker)

## Hoe?

Parkeerplaatsen creëren die voorbehouden zijn voor leveringen tijdens de leveringsuren



# Samenvatting

Aanbeveling	Wie?	Wanneer?
1 - Zorgen voor een inrit ter hoogte van de Witte Vrouwenlaan	BGHM	Project
2 - Het profiel van de Witte Vrouwenlaan herzien	Gemeente SPW	Middellange termijn
3 - Parkeerplaatsen voor de toekomstige gebruikers	BGHM	Project
4 - Parkeerplaatsen voorbehouden voor de deelvoertuigen	BGHM	Project
5 - Oplaadpunten voor elektrische voertuigen aanbieden	BGHM	Project
6 - Zorgen voor een ambitieus aanbod aan fietsparkeergelegenheid	BGHM	Project
7 - De verbindingen en de aanleg ter hoogte van het Duivenschietingpad verbeteren	BGHM Gemeente Gewest	Middellange termijn + project
8- Ijveren voor de omleiding van buslijn 36	MIVB Gemeente	Middellange termijn
9 - Het aanbod publiek autodelen uitbreiden	Gemeente	Korte termijn
10 - Parkeerplaatsen voor leveranciers Sint-Aleidisplein	Gemeente	Korte termijn



**Met u deze avond te bespreken/aan te vullen!**



**Dank u voor uw  
aandacht!**

© BGHM

# Sinds onze laatste ontmoeting ...

## Nieuwe tellingen

### Resultaten

- Resultaten voor een donderdag tijdens de avondspits
- Dichte perimeter



# Sinds onze laatste ontmoeting ...

## Nieuwe tellingen

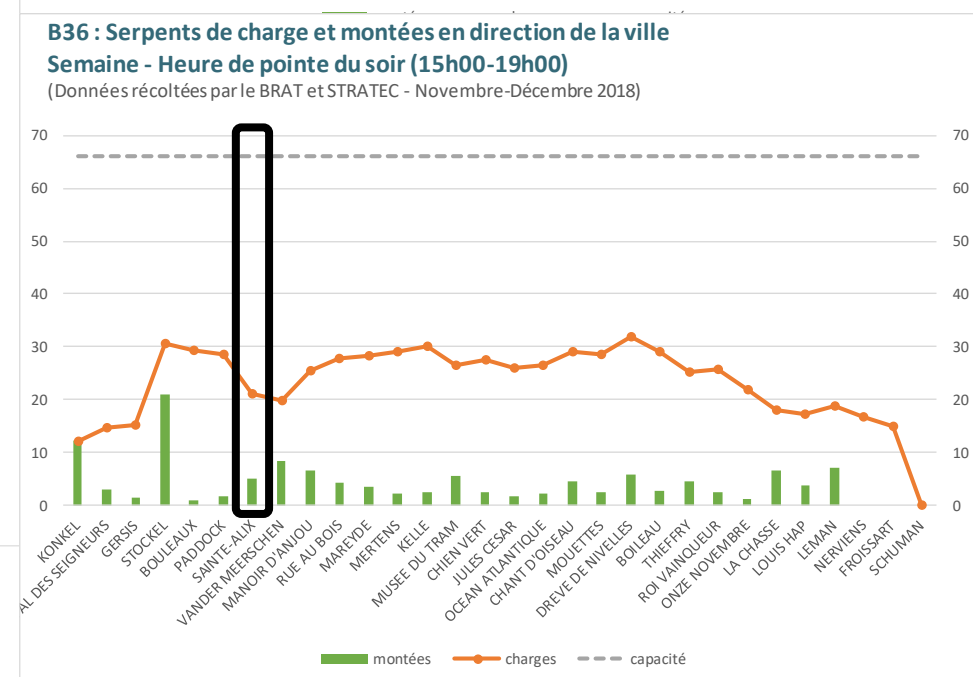
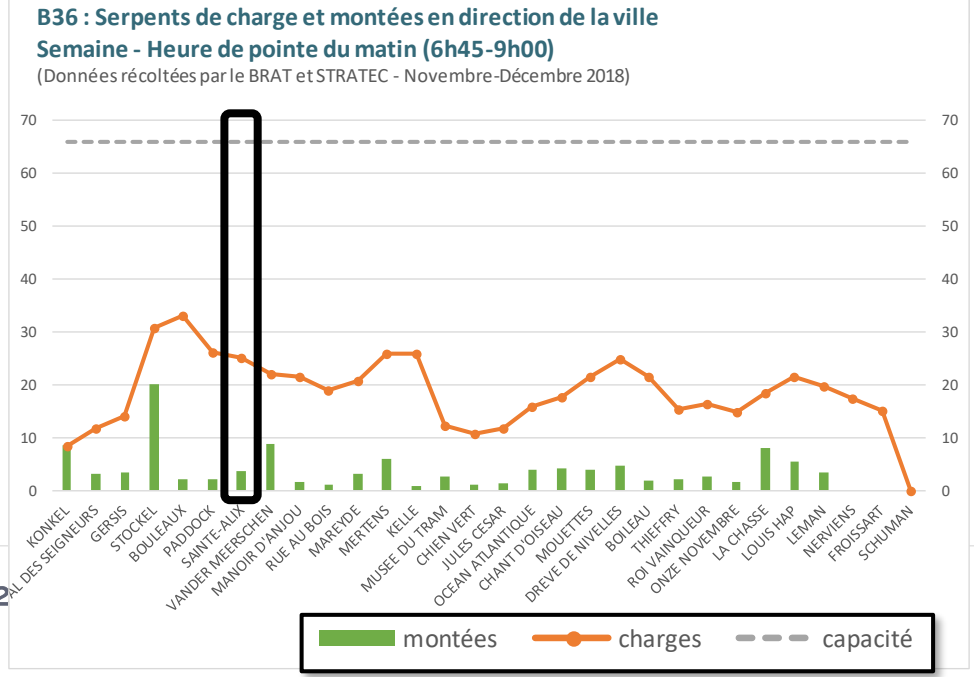
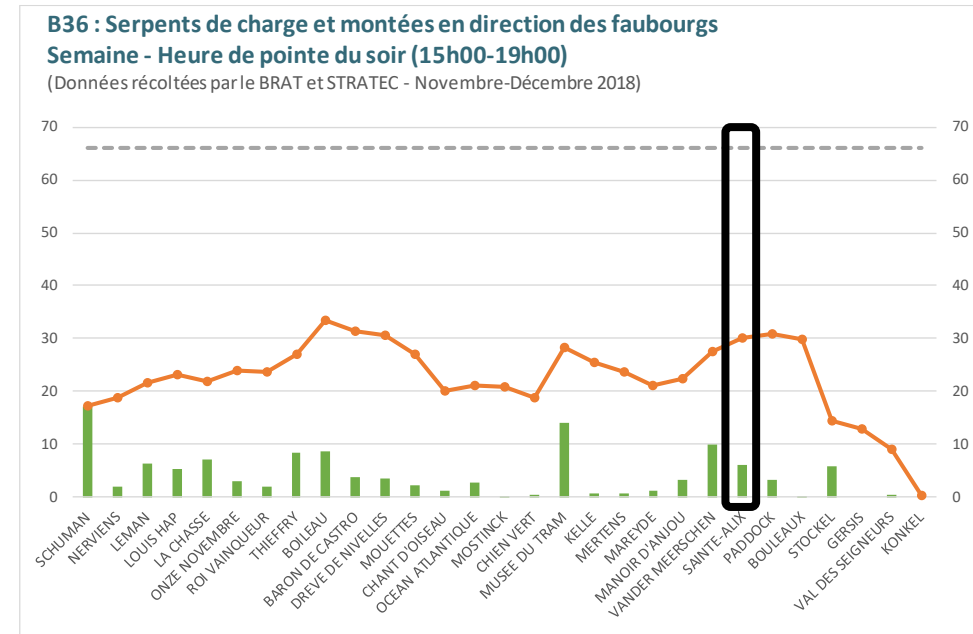
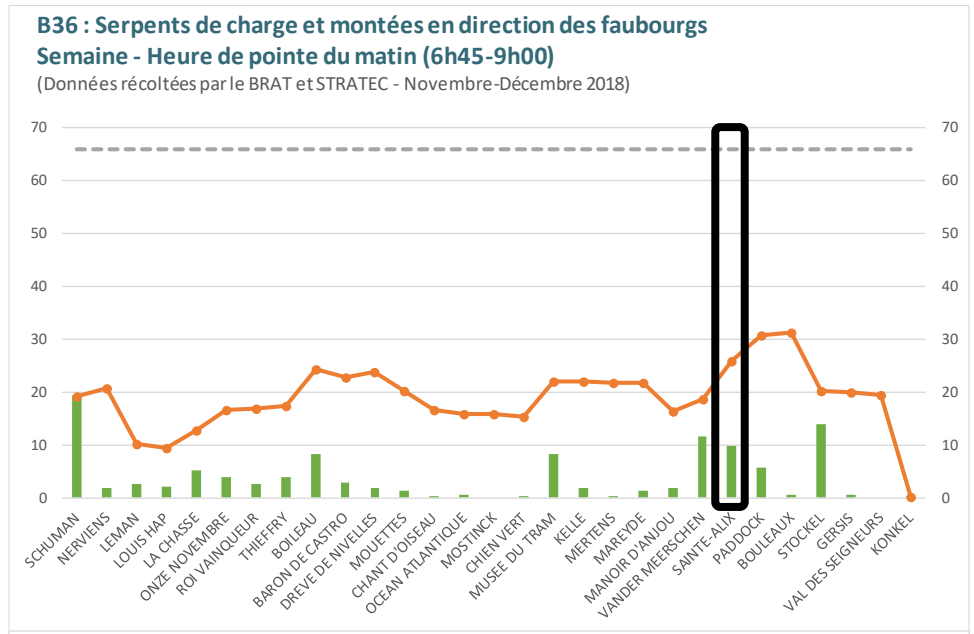
### Resultaten

- Resultaten voor een donderdag tijdens de avondspits
- Uitgebreide perimeter





# Reizigersstroom B36 vóór corona (vraag atelier 1)



montées
  charges
  capacité