

LOKAAL MOBILITEITSCONTRACT NEERSTALLE

SAMENVATTEND VERSLAG FASE 1 Gedeelde diagnose



INLEIDING	3
ALGEMENE UITDAGINGEN	4
UITDAGINGEN MET BETREKKING TOT HET AUTOVERKEER	6
UITDAGINGEN MET BETREKKING TOT HET LEEFKLIJMAAT	8
UITDAGINGEN MET BETREKKING TOT VOETGANGERS EN PBM'S	10
UITDAGINGEN MET BETREKKING TOT FIETSERS	12
UITDAGINGEN MET BETREKKING TOT HET OPENBAAR VERVOER	14
UITDAGINGEN MET BETREKKING TOT ZWARE VRACHTWAGENS EN LOGISTIEK	16

De Neerstallemwijk is een van de wijken waarvan de onderzoeksfase in 2022 wordt opgestart

De Neerstallemwijk bestrijkt globaal gezien het laaggelegen gedeelte van Vorst en ligt rond de kern van de gemeente. De beschouwde perimeter strekt zich ook gedeeltelijk over Ukkel uit.

Dit project wordt daarom gedragen door de gemeenten Vorst en Ukkel en wordt ondersteund door Brussel Mobiliteit. Tijdens de diagnosefase werd een participatieproces ingevoerd, dat ook tijdens de volgende fasen zal worden voortgezet (<https://autoluwe wijken.brussels/neerstalle>).

Eerste stappen van het participatieve proces:

De mobilisatie van de betrokken partijen op het terrein had ten doel om kennis te maken, om hen het ontwerp van het Lokaal Mobiliteitscontract voor te stellen en om de manieren van samenwerking te identificeren (communicatie, mobilisatie enz.). In totaal namen 13 verenigingen uit de wijk deel aan die vergaderingen. Er werden meerdere communicatiemiddelen geïdentificeerd en samengebracht (affiches, sociale netwerken, acties op het terrein enz.).

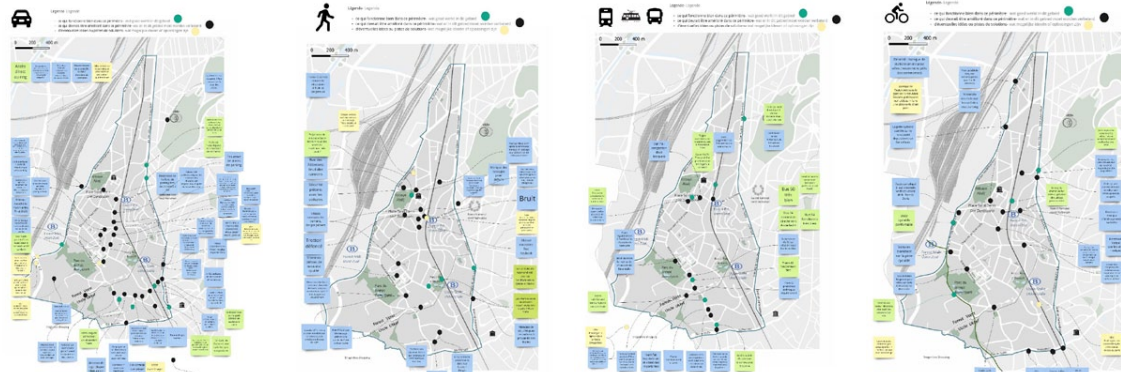
De ontmoetingen op het terrein en online met de burgers (zie hiernaast) en de online-enquête waren bedoeld om informatie te verzamelen voor de lopende diagnose, zowel kwalitatieve gegevens (terrein, honderdtal personen ontmoet) als kwantitatieve gegevens (onderzoek over de

mobiliteit en het gebruik van de openbare ruimten, 442 deelnemers) te verzamelen en de terreinkennis door de burgers te valoriseren.

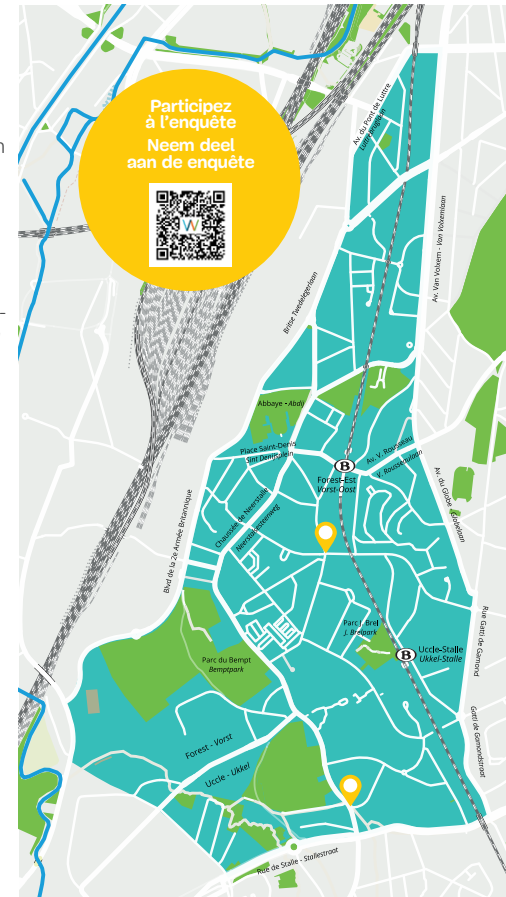
Via die verschillende tools konden we een ruim publiek bereiken (leeftijden, talen, reëel en digitaal).

Bij de ontmoetingen op het terrein beschikten de animatoren over een draagbare flipchart, een kaart van het netwerk, taalfoto's, markeerders en andere hulpmiddelen met het oog op een zo vlot mogelijke dialoog met iedereen. Op basis van de enquête en die ontmoetingen was het de bedoeling om de gebruikers te bevragen over hun behoeften op het vlak van mobiliteit, de beperkingen en de tevredenheid daarover in de wijk. Er werd hen gevraagd om uitleg te geven over hun dagelijkse mobiliteitspraktijken: « *Woonst u in de wijk? Hoe verplaatst u zich meestal om naar school te gaan, om boodschappen te doen of om familie te bezoeken? Is de mobiliteitsmodus die u gebruikt, comfortabel, veilig en vlot? Welke aspecten zijn vatbaar voor verbetering en hoe moet dat gebeuren? Wat stelt u op prijs in de wijk? Kent u inrichtingen hier of elders die u in de wijk zou willen zien verschijnen? Indien ja, waar en waarom?* ».

De resultaten werden opgenomen in een PV en werden voor elke uitdaging in deze samenvatting van de gedeelde diagnose geïntegreerd.



Quartier apaisé Autoluwe wijk Neerstalle



Nous venons à votre rencontre pour partager avec vous vos idées sur le nouveau plan de circulation

We ontmoeten u graag om ideeën uit te wisselen over het nieuwe circulatieplan

25/04 - 19:30-21:00
via Zoom / op Zoom
Inscription - Inschrijving:
<https://vu.fr/srvY>



07/05 - 10:00-12:30
Au croisement de la chaussée de Neerstalle et de la rue Zwartebeek
Op het kruispunt van de Neerstalsteseenweg en de Zwartebeekstraat

07/05 - 14:00-16:30
Au croisement Fléron-Kersbeek-Dumonceau
Op het Fléron-Kersbeek-Dumonceau kruispunt

PLUS D'INFOS : quartiersapaisés.brussels/neerstalle

MEER INFO: autoluwe wijken.brussels/neerstalle



E. FAVU, GAMELLE THÉRY, SAINT-LAZAIRE/UNIA, PLACE SAINT-LAZAIRE - UCCLE/BRUXELLES/BRUSSEL

Neerstalle is een multifunctionele en residentiële wijk aan de ingang van het Brussels Gewest

Het Neerstallenetwerk, dat in de tweede stadskroon is gelegen, bestaat uit gemengde en multifunctionele wijken. Het netwerk wordt gekenmerkt door grote verschillen tussen de wijken- niet alleen op socio-economisch vlak, maar ook op het vlak van de stadstypologie.

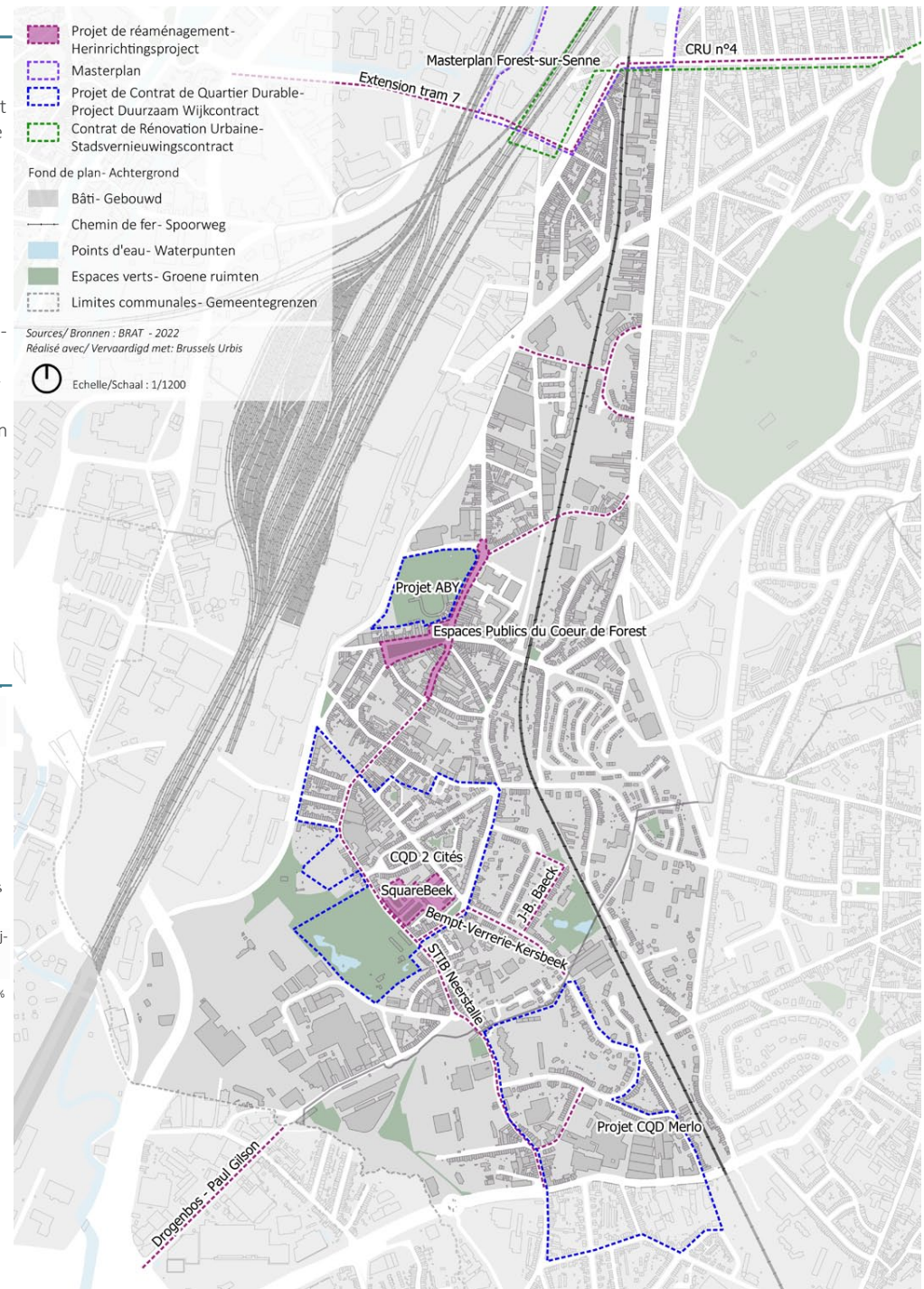
Het netwerk wordt afgebakend door drie grote verkeersassen: de as Brits Tweedelegerlaan/Luttrebregulaan in het westen, de as Van Volxem/Globelaan/Gatti de Gamond in het oosten en de Stallestraat in het zuiden.

Binnen het interne netwerk wordt het gestructureerd door twee grote dwarsverbindingen die van noord naar zuid verlopen: de as van de Neerstalsesteenweg en de spoorlijn 124. Zijn nabijheid ten opzichte van de Ring en zijn ligging als raakvlak tussen het Brussels en het Vlaams Gewest vormen bijzondere mobiliteitsuitdagingen- en dan meer bepaald met betrekking tot het doordringende en het doorgaande verkeer. Het groene en het blauwe netwerk zijn ook structurende elementen binnen de toekomstige autoluwe wijk. Het ecologische netwerk in het Neerstalle-netwerk wordt gekenmerkt door meerdere grote ontwikkelings- of verbingsgebieden (Bemptpark, abdijpark, Jacques Brelpark en groene binnenterreinen van huizenblokken- vooral in het zuidoostelijke gedeelte). Heel wat van die verbingsgebieden zijn momenteel echter niet met elkaar verbonden op de

binnenterreinen van huizenblokken of zijn gescheiden door bepaalde wegen (zoals de Neerstalsesteenweg). Het blauwe netwerk is ook een structurerend landschapselement van het Neerstallenetwerk, waarmee rekening wordt gehouden in de verschillende herinrichtingsprojecten- meer bepaald om een beter waterbeheer te verkrijgen.

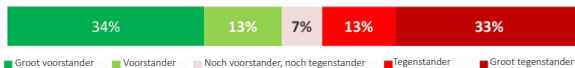
Talrijke recente of lopende projecten waarmee het LMC rekening moet houden

De recente en aan de gang zijnde ingrijpende veranderingen - en dan meer bepaald op het vlak van de stadsontwikkeling (talrijke DWC's, SVC's, masterplan Vorst-aan-de-Zenne, MIVB-project Avanti, Tweeoverspark, openbare ruimten van het Hart van Vorst ...) en demografische trends (vastgoedontwikkelingen ...) zijn uitdagingen die het LMC op een geïntegreerde en complementaire moet aangaan. Te meer daar veel van die projecten al wijzigingen op het vlak van het verkeer met zich brengen, die bij de uitwerking van het nieuwe verkeersschema als onveranderlijke grootheden zullen worden beschouwd (waarmee rekening moet worden gehouden of die moeten worden verduidelijkt in sommige gevallen).

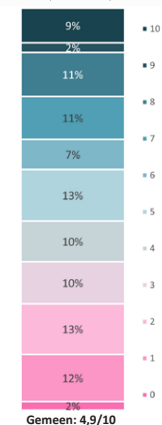


Inlichtingen uit de burgerparticipatie

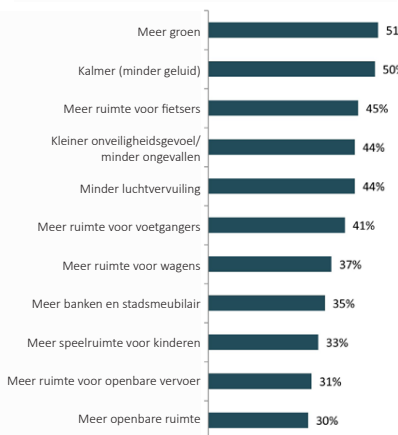
Bent u in het geval van de wijk Neerstalle over het algemeen voor- of tegenstander van de toepassing van een dergelijke gewestelijke strategie? (BPA = 439)



Hoe verkeersluw vindt u de Neerstalle-wijk momenteel? Geef een score van 0 tot 10 (BPA = 374)

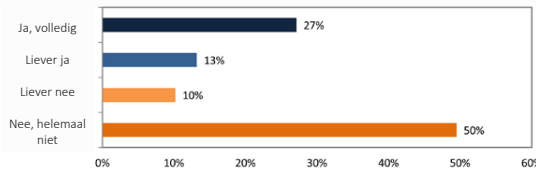


Wat is uw visie op de wijk Neerstalle van morgen? (meerdere antwoorden mogelijk, BPA = 280)

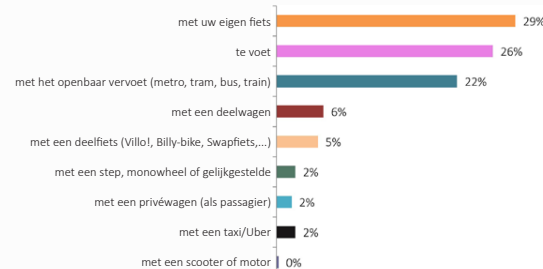


Resultaten van de online-enquête die in de loop van de maanden mei/juni 2022 aan de burgers werden bezorgd (442 deelnemers die op de enquête antwoordden)

Denkt u dat dit een wijziging zou teweegbrengen in verplaatsingswijzen door alternatieven voor de auto? (BPA = 402)



Welke andere verplaatsingswijzen zou u in dat geval vaker gebruiken in vergelijking met vandaag? (meerdere antwoorden mogelijk, BPA = 108)



Contral Local de Mobilité de Neerstalle Lokale Mobiliteitscontract van Neerstalle

Diagnostic général - Algemene Diagnose

Equipements- Voorzieningen

- Aide sociale- Sociale bijstand
- Enfance et Jeunesse- Kinderjaren en jeugd
- Emploi- Tewerkstelling
- Santé- Gezondheid
- Santé mentale- Mentale gezondheid
- Senior
- Education et Enseignement
- Onderwijs en opvoeding
- Sport et récréation- Sport en recreatie
- Culture- Cultuur
- Justice- Justitie
- Handicap

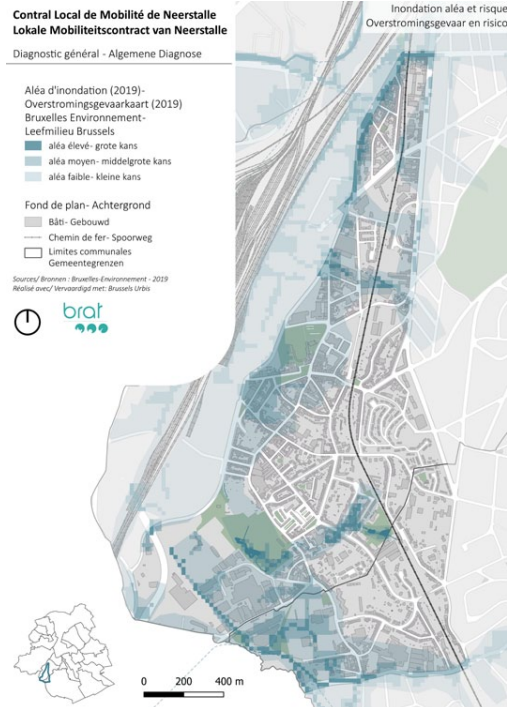
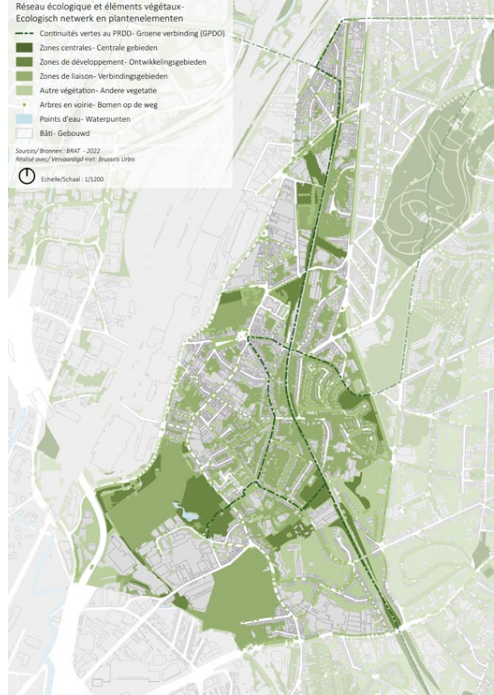
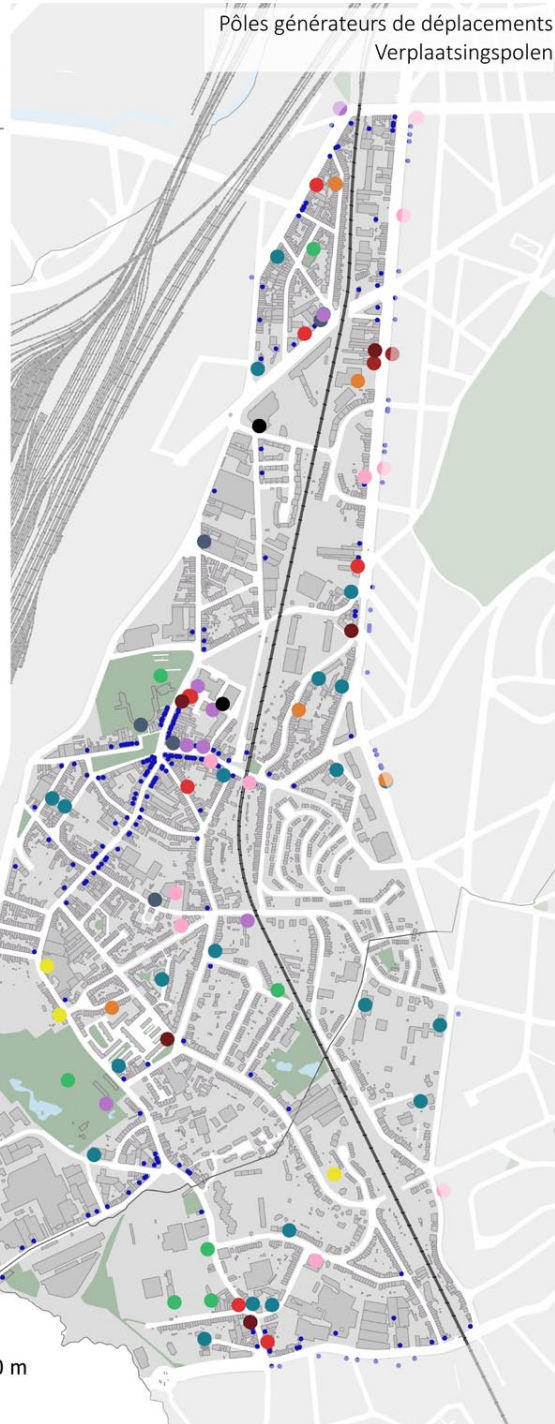
- Commerces- Winkels (HUB.brussels, 2020)
- Noyau d'identité locale (PRDD)
- Locale indentiteitskern (GPDO)

Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- Gebouwd
- Chemin de fer- Spoorweg
- Limites communales- Gemeentegrenzen



0 200 400 m



Een wijk die door meerdere transitroutes voor binnenkomend en buitenrijdend verkeer in de stad wordt gebruikt

De strategische uitdaging van het LMC bestaat erin om sommige assen in de hiërarchie van het wegennet op een lager niveau te brengen en daarmee gunstige verkeersluwe omstandigheden te creëren.

De wijk wordt zowel op weekdays als tijdens weekends geconfronteerd met intens autoverkeer- en dan zeker tijdens de spitsuren, zoals blijkt uit de tellingen die in het kader van de studie in februari 2022 tijdens 7 opeenvolgende dagen werden gerealiseerd aan alle invals-/uitvalswegen van de wijk en op bepaalde strategische kruispunten tijdens de ochtend- en de avondspits. Tijdens de week rijden bijna 60.000 voertuigen de perimeter in en uit en op zaterdag meer dan 50.000. Op de drukste assen komen meerdere problemen samen: bovenmatige snelheid, drukte van het verkeer, gevaarlijke oversteekplaatsen, conflictsituaties met fietsers, verkeerstopstoppingen- ook voor het openbaar vervoer dat van die assen gebruikmaakt. In de wijk gebeuren heel wat ongevallen - meer bepaald aan de kruisingen van die verkeersassen en dan in het bijzonder ter hoogte van het Sint-Denijsplein en de Neerstalsteenweg/Brussel.

Op bijna alle wegen in Neerstalle geldt sinds de invoering van Stad 30 een snelheidsbeperking van 30 km/u, behalve op bepaalde structurerende assen aan de rand van de perimeter (Brits Tweedelegerlaan en een deel van de Stallestraat). Er

werden intussen al enkele maatregelen getroffen met betrekking tot het verkeer (eenrichtingsverkeer, onderbrekingen ...) en de beveiliging (snelheidsbeperkende voorzieningen ...), maar deze blijven relatief beperkt.

De belangrijkste uitdagingen in verband met het autoverkeer:

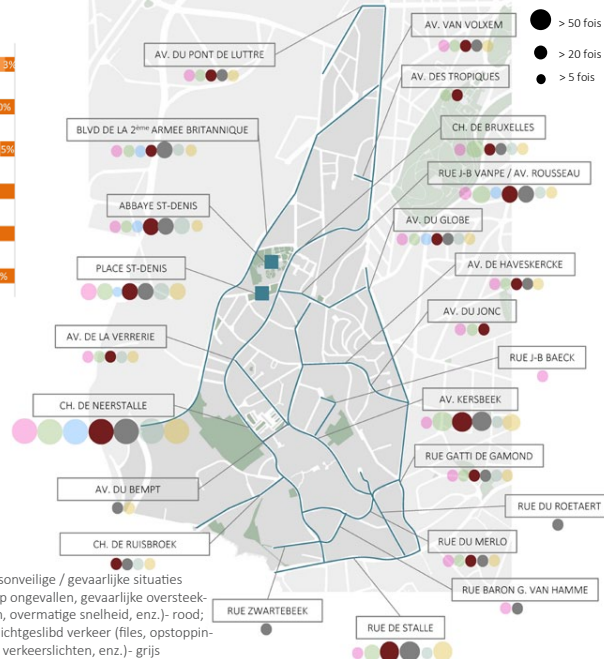
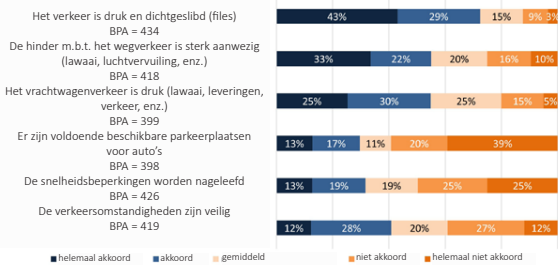
Het verkeersplan en de doelgerichte interventies moeten het in de eerste plaats mogelijk maken om het verkeer op de assen met hoge volumes doorgaand verkeer te beperken: Steenweg op Ruisbroek, Neerstalsteenweg, Kersbeeklaan (noorden), Victor Rousseaulaan, Merlostraat...

Op sommige rechte verkeersassen, waar geen groot volume doorgaand verkeer wordt vastgesteld, moeten dan weer de nodige maatregelen worden getroffen om de snelheid te verlagen: Haveskerckelaan, Kersbeek (zuiden), Denayer... De huidige dichtheid van het wegverkeer en de hinder die daaruit voortvloeit, vormt duidelijk een hindernis voor de prestaties, de veiligheid en het comfort van de gebruikers van andere verplaatsingswijzen (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer) en veroorzaken talrijke zwarte punten en gevaarlijke plaatsen of plaatsen met een hoog risico op ongevallen. De aanpak van die punten blijkt prioritair met het oog op de opwaardering van het gebruik van die verplaatsingswijzen.

Resultaten van de online-enquête die in de loop van de maanden mei/juni 2022 aan de burgers werden bezorgd (442 deelnemers die op de enquête antwoorden)

Inlichtingen uit de burgerparticipatie

Wat betreft het autoverkeer...



- Carrefours complexes à simplifier (intensité du trafic et sécurité)- Complexe kruispunten vereenvoudigen (verkeersintensiteit en veiligheid)
- Axes structurants dans le réseau routier- Structurele assen in het wegennet
- Principaux axes à apaiser (intensité du trafic, transit et vitesse)- Hoofdwegen die moeten worden gekalmeerd (verkeersintensiteit, doorstroming en snelheid)
- Axes prioritaires pour les véhicules de secours (SIAMU)- Voorrangsroutes voor de hulpdiensten (DBDMH)

Zone à concentration d'accidents- Ongevalgevoelige zones

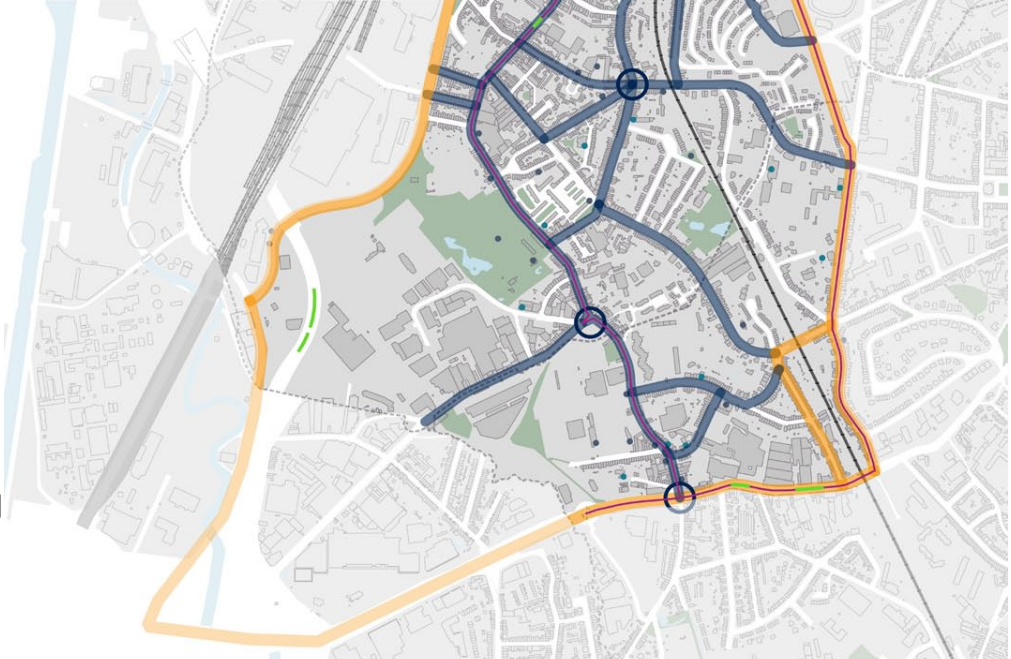
- De priorité 1- prioriteit 1
- De priorité 2- prioriteit 2
- A exploiter- te benutten
- Ecoles- Scholen
- Autres équipements- Andere voorzieningen

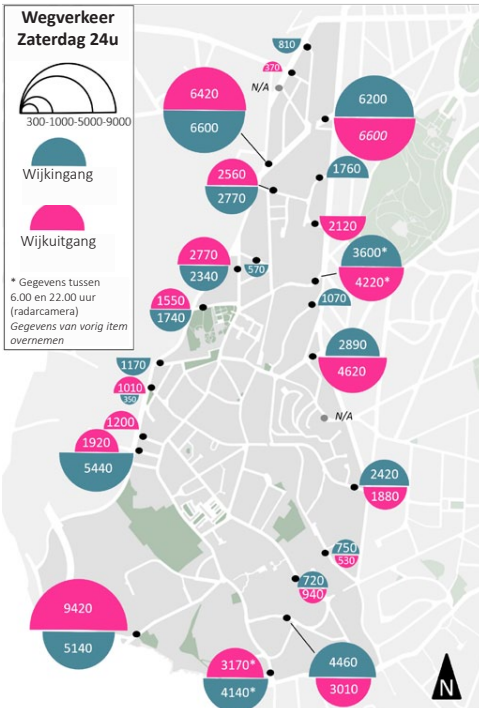
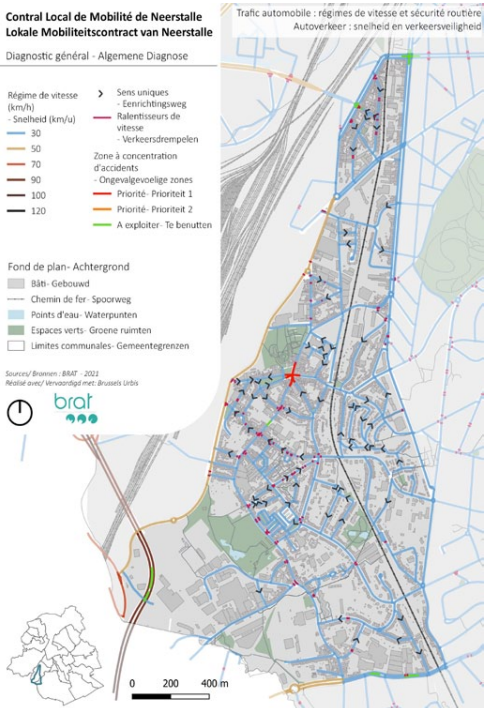
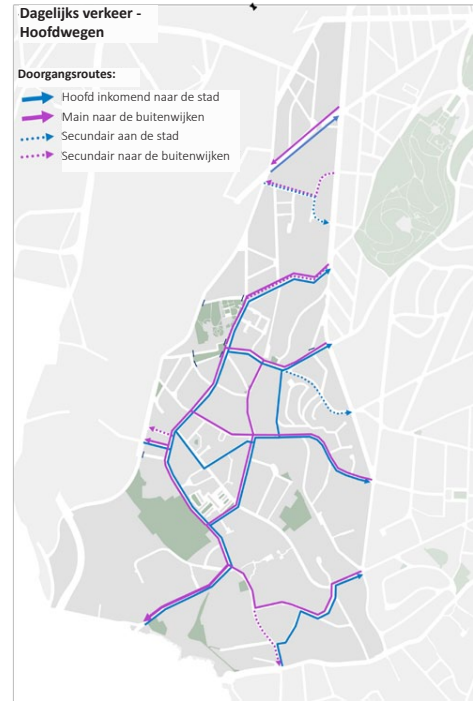
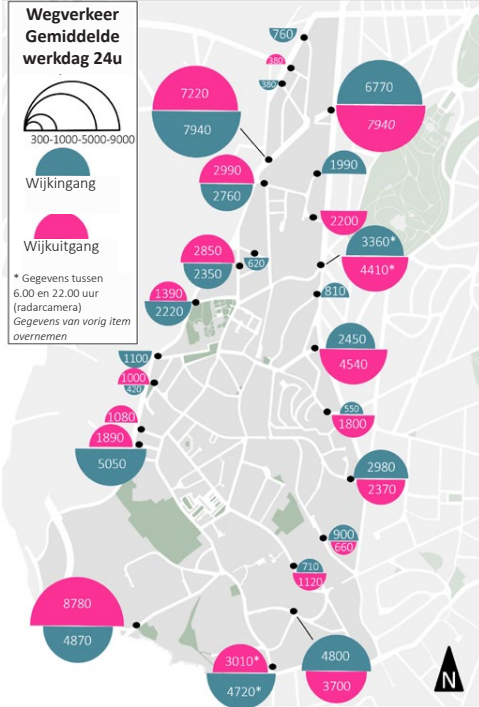
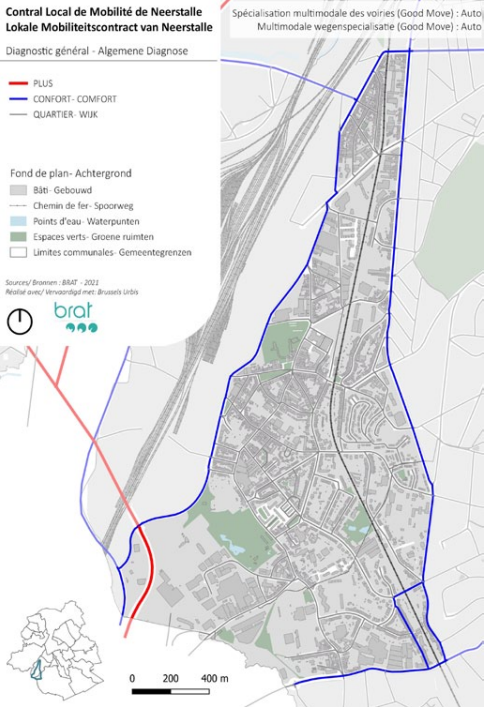
Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- Gebouwd
- Chemin de fer- Spoorweg
- Points d'eau- Waterpunten
- Espaces verts- Groene ruimten
- Limites communales- Gemeentegrenzen

Sources/ Bronnen : BRAT - 2022
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis

Echelle/Schaal : 1/1200





Een gezellige residentiële wijk die wordt blootgesteld aan ernstige hinder ten gevolge van het autoverkeer

De Neerstallevijk is voornamelijk een residentiële wijk met twee plaatselijke centrale plaatsen: het Sint-Denijsplein, het commerciële en maatschappelijke hart van de wijk, waar tal van voorzieningen, handelszaken en activiteiten zijn samengebracht, en het centrum in de naaste omgeving van Wiels, aan de noordrand van het netwerk.

De belangrijkste openbare ruimten van de wijk maken het voorwerp uit van talrijke studies en inrichtingsprojecten (zie context). Het project van het Hart van Vorst streeft naar een aanzienlijke verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimten van de gemeente. Naast die ruimten zijn andere kleine openbare ruimten met een meer lokale (of zelfs microlokale) omvang zo ongeveer overal in de wijk aanwezig. De meeste daarvan zijn sterk verbonden met de autofunctie, maar bieden wel een groot potentieel op het vlak van herkwalificatie (zie kaart over de typologie van de openbare ruimten).

Binnen de wijk is de hinder in verband met het autoverkeer van tweeërlei aard: luchtkwaliteit en lawaai.

De blootstelling aan black carbon is niet alleen hoog langs de grote verkeersassen, maar ook in het interne netwerk (Neerstalsesteenweg, Glasblazerijlaan, Fléronlaan, Zwartebeekstraat, Kersbeekstraat, A. Baillonstraat ...). Het geluidsniveau in verband met het wegverkeer is bijzonder hoog op

de structurerende verkeersassen langs het netwerk (de Brits Tweedelegerlaan, de Stallestraat, de Van Volxelaan ...), maar ook daar worden bijzonder hoge niveaus geregistreerd in het interne netwerk (Neerstalsesteenweg en Brusselsesesteenweg, Steenweg op Ruisbroek, Victor Rousseaulaan ...). Op meerdere plaatsen worden ook akoestische zwarte punten vastgesteld (zie kaart).

De geluidscmfortstrategie van Leefmilieu Brussel identificeert meerdere comfortgebieden die voor verbetering vatbaar zijn, die moeten worden aangelegd en die moeten worden beschermd in de wijk (zie kaart).

De aanwezigheid van twee politiecommissariaten is ook een belangrijke factor in de beoordeling van het geluid op het niveau van een wijk.

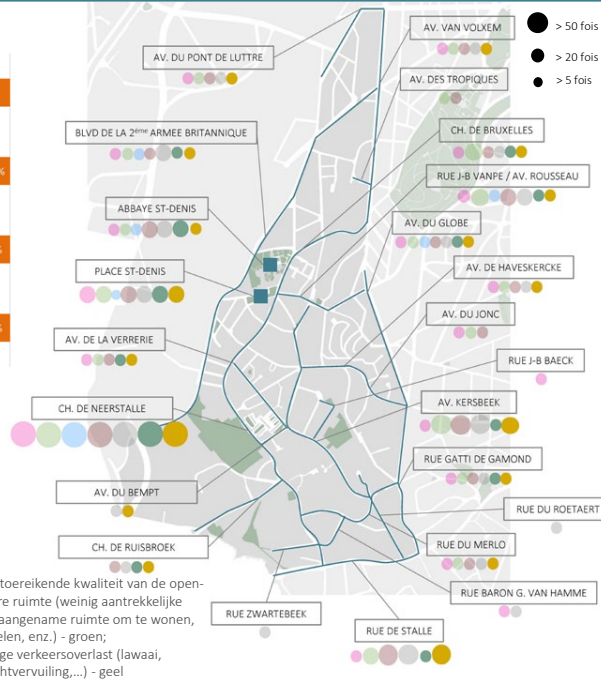
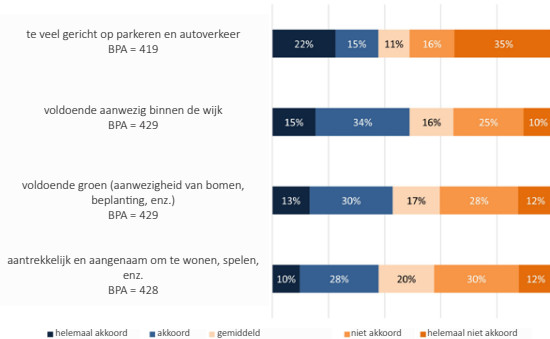
Belangrijkste uitdagingen op het vlak van het leefklimaat:

Die uitdagingen zijn dubbel: enerzijds komt het erop aan om de hinder (geluid en verontreiniging) in verband met het autoverkeer te beperken door het doorgaand verkeer te beperken en de Neerstallevijk autoluw te maken en anderzijds om de openbare ruimten te herkwalificeren (en dan vooral in de LIK's). Het is daar belangrijk om het aangename en aantrekkelijke karakter te verbeteren om er te verblijven, te spelen...

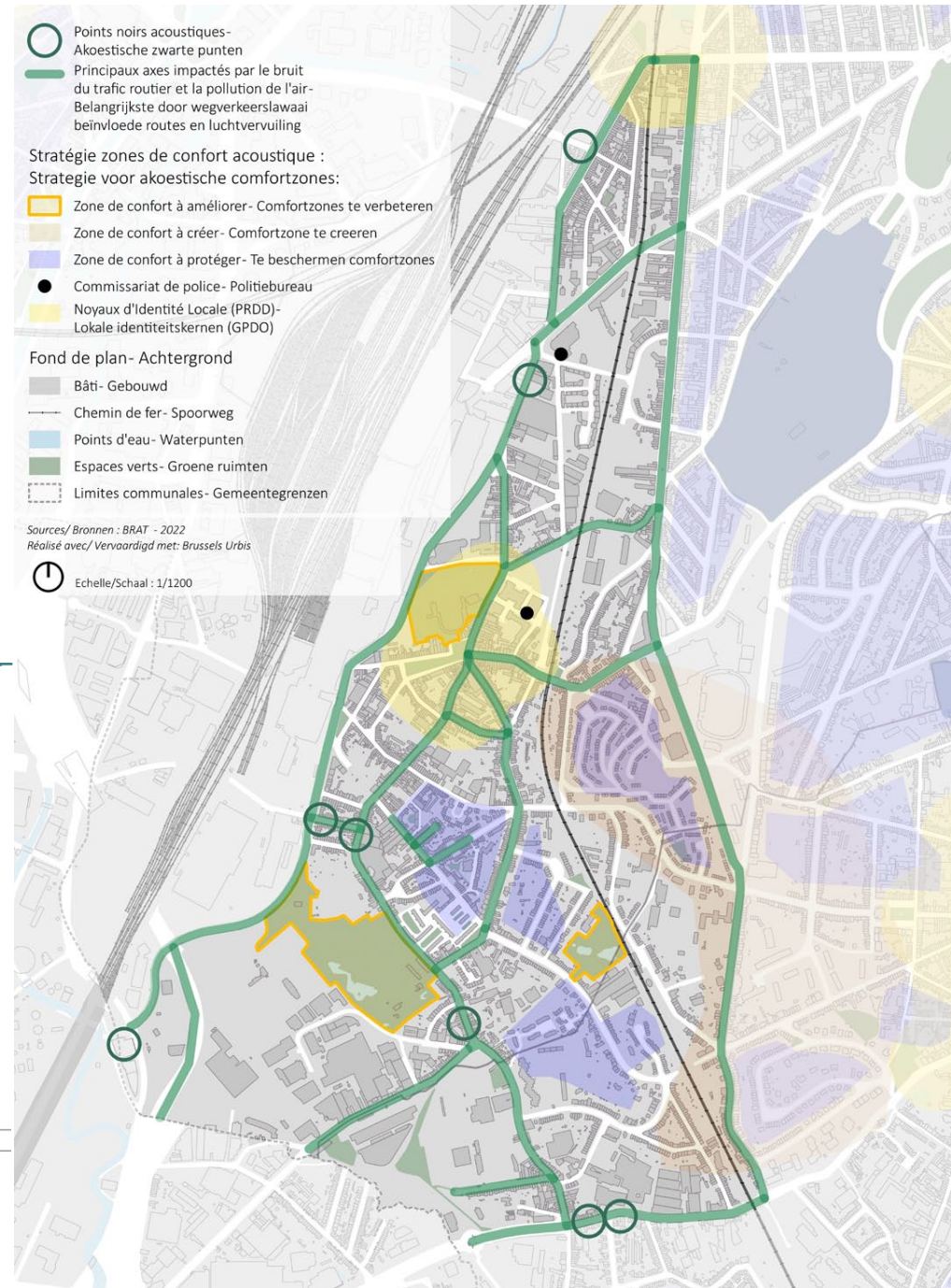
Resultaten van de online-enquête die in de loop van de maanden mei/juni 2022 aan de burgers werden bezorgd (442 deelnemers die op de enquête antwoordden)

Inlichtingen uit de burgerparticipatie

De publieke ruimten zijn...

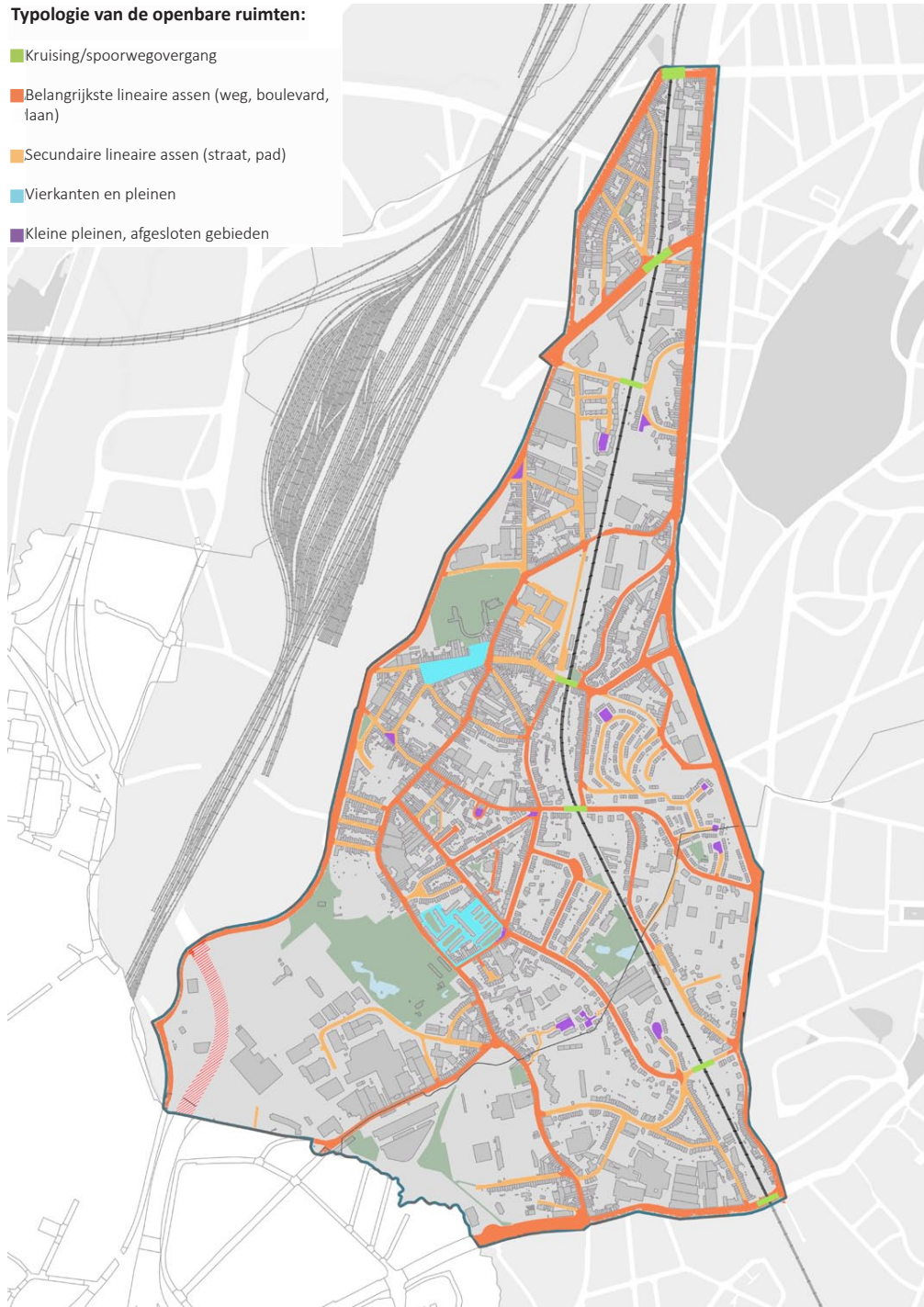


Ontoereikende kwaliteit van de openbare ruimte (weinig aantrekkelijke of aangename ruimte om te wonen, spelen, enz.) - groen; Hoge verkeersoverlast (lawaai, luchtvervuiling,...) - geel

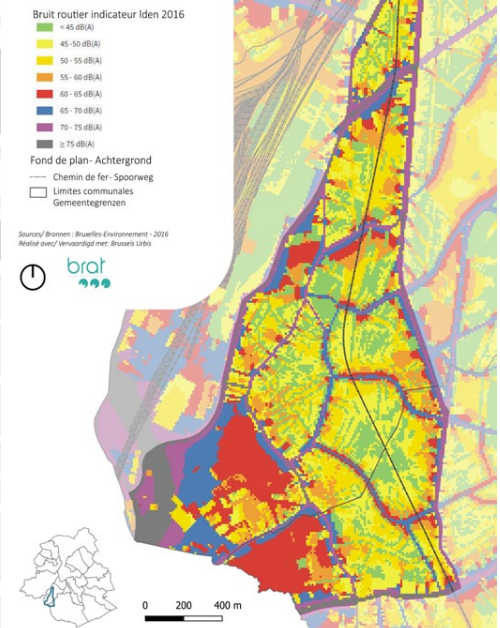


Typologie van de openbare ruimten:

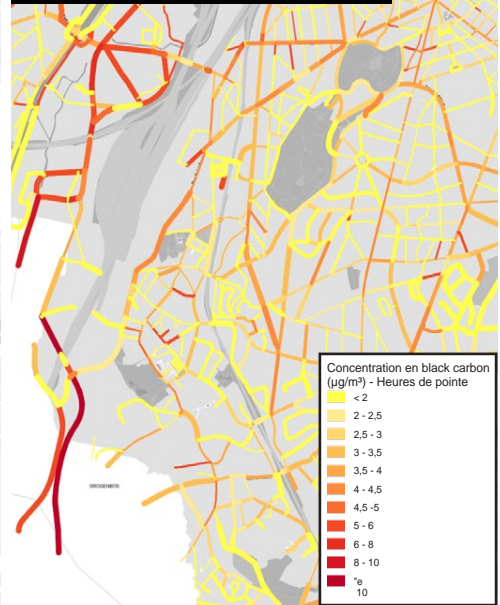
- Kruising/spoorwegovergang
- Belangrijkste lineaire assen (weg, boulevard, laan)
- Secundaire lineaire assen (straat, pad)
- Vierkanten en pleinen
- Kleine pleinen, afgesloten gebieden



Central Local de Mobilité de Neersterstele Lokale Mobiliteitscontract van Neersterstele
Diagnostic général - Algemene Diagnose



Luchtkwaliteit- blootstelling aan Black Carbon
Gemiddelde concentraties Black Carbon (BC) in de hoofdstraten van het Brussels Gewest tijdens de ochtend- en avondspits in de periode 2014-2016.
Bron : Leefmilieu Brussel



Een netwerk van voetpaden dat comfortabel, veilig en toegankelijk moet worden gemaakt

Het structurerende netwerk van voetpaden bestrijkt een groot aantal straten in de Neerstallemijk. Dat netwerk ontwikkelt zich straalsgewijs rond het Sint-Denijsplein, het hart van het netwerk, dat is opgenomen in Voetganger PLUS van de MWS van Good Move. Het netwerk Voetganger-COMFORT vult het aan en verzekert de verbinding tussen de verschillende polen. In de noordelijke punt van de wijk wordt de Luttrebruglaan ook in Voetganger PLUS opgenomen.

De belangrijkste assen van het voetgangersnetwerk zijn niet altijd uitgerust voor een comfortabel en veilig verkeer van voetgangers. De breedte en de staat van de trottoirs, de helling, de hindernissen, het soort verharding, de overstekplaatsen voor voetgangers ... bevorderen niet altijd een optimaal praktisch gebruik voor de voetgangers. Dat is meer bepaald het geval in de Neerstalsteenweg en de Brusselsesteenweg, de Abdissenstraat, de Kersbeeklaan (noord), de Haveskerckelaan, de Merlostraat, de Baron G. Van Hammestraat...

De kwaliteit, het comfort en de profielen van de autotypes van bepaalde wegen stemmen niet meer overeen met de huidige voetgangersnormen en nodigen ook niet uit om te wandelen (en dan in het bijzonder wegens de toegankelijkheid voor PBM's, kinderwagens, rolwagentjes enz.). De kwaliteit van de infrastructuur van het voetganger-

netwerk is niet altijd conform de definitie van de Voetganger PLUS en de Voetganger COMFORT netwerken zoals deze in Good Move worden gedefinieerd (hoge inrichtingsstandaard, aan de stromen aangepaste dimensioneringen, voorzieningen voor de toegankelijkheid van PBM's ...). Dat voetgangersnetwerk wordt ook gevormd door talrijke paden (vooral in de zuidelijke helft van het netwerk), de groene wandeling, het be.running-netwerk.

Belangrijkste uitdagingen in verband met voetgangers:

De centrale uitdaging die in Neerstalle wordt geïdentificeerd, bestaat erin om de veiligheid, het comfort en de toegankelijkheid voor de voetgangers, met inbegrip van PBM's, op de structurerende netwerken te verbeteren.

De uitdaging heeft vooral betrekking op de PLUS-assen en in de lokale identiteitskernen die in het GPDO worden gedefinieerd (o.m. het Sint-Denijsplein en zijn naaste omgeving tot aan de Vanpéstraat en de brug van de Steenweg op Brussel en de naaste omgeving van Wiels) in een wegecontext die gunstig is voor 'alles voor de auto' (weinig snelheidsbeperkende voorzieningen en veiligheidsvoorzieningen). Sommige essentiële plaatsen- kruisingen, kruispunten, pleintjes ...- voor voetgangers worden ook geïdentificeerd om er de functie verblijf en stappen te versterken (zie kaart).

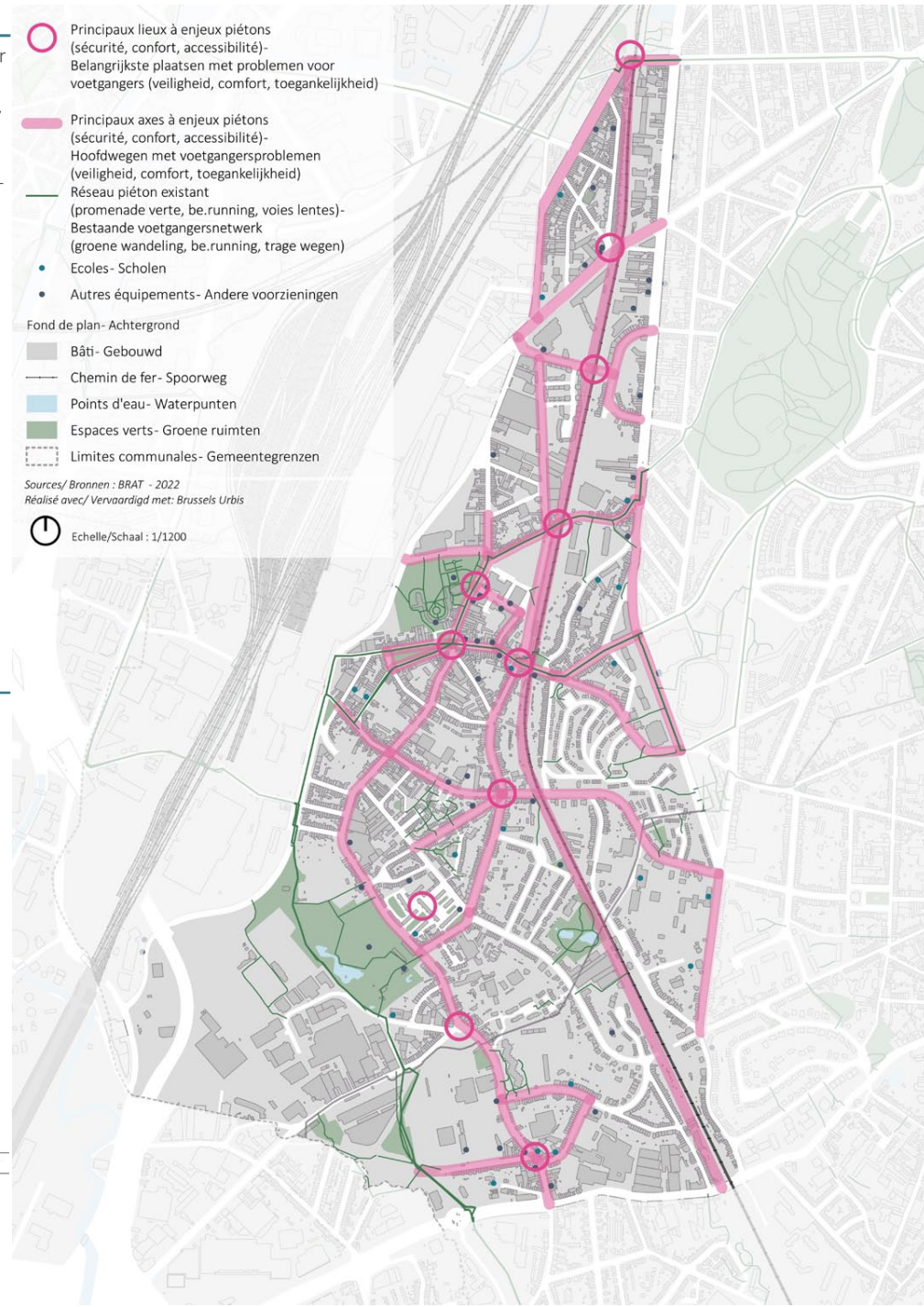
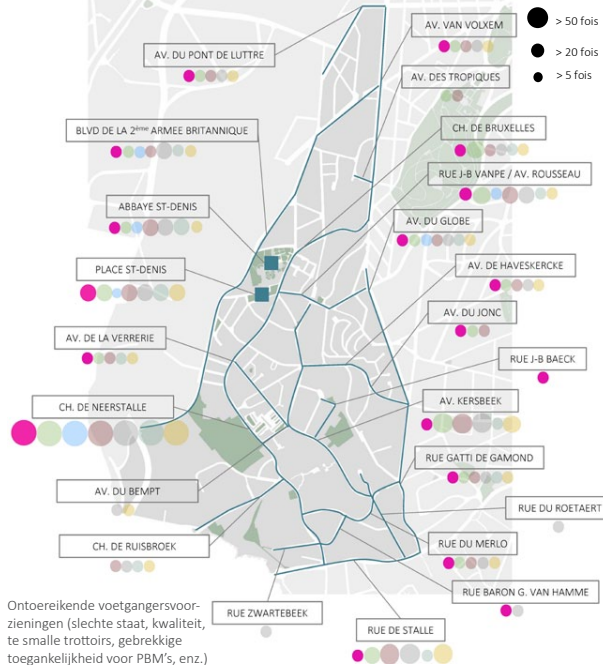
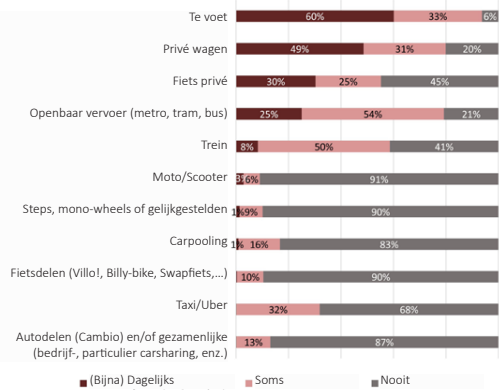
Resultaten van de online-enquête die in de loop van de maanden mei/juni 2022 aan de burgers werden bezorgd (442 deelnemers die op de enquête antwoorden)

Inlichtingen uit de burgerparticipatie

De voetgangersontwikkelingen zijn...



Hoe vaak gebruikt u de volgende vervoersmiddelen? (BPA = 442)



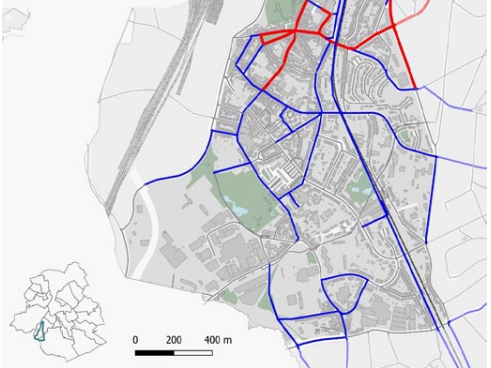
Contrat Local de Mobilité de Neerstalle
Lokale Mobiliteitscontract van Neerstalle

Spécialisation multimodale des voiries (Good Move) - Piétons
 Multimodale wegenspecialisatie (Good Move) - Voetgangers

Diagnostic général - Algemene Diagnose

- FLUS
 - CONFORT-COMFORT
 - QUARTIER - WIJK
- Fond de plan- Achtergrond
- Bâti Gebouwd
 - Chemin de fer- Spoorweg
 - Points d'eau- Waterpunten
 - Espaces verts- Groene ruimten
 - Limites communales- Gemeentegrenzen

Sources/ Bronnen : BRAT - 2022
 Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urban



Contrat Local de Mobilité de Neerstalle
Lokale Mobiliteitscontract van Neerstalle

Diagnostic général - Algemene Diagnose

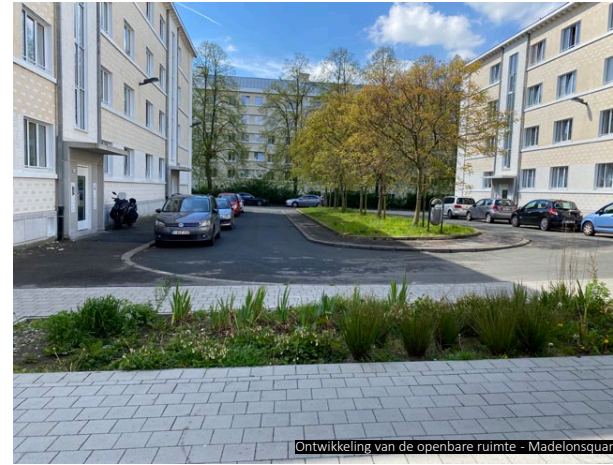
- Promenade verte- Groene wandeling
- Voies lentes (STAPAS)- Trage wegen (STAPAS)
- Be running

- Fond de plan- Achtergrond
- Bâti Gebouwd
 - Chemin de fer- Spoorweg
 - Points d'eau- Waterpunten
 - Espaces verts- Groene ruimten
 - Limites communales- Gemeentegrenzen

Sources/ Bronnen : BRAT - 2022
 Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urban



Centraal kruispunt van Sint-Denijsplein tussen Vanpéstraat, Neerstalsteenweg en Brusselsesteenweg



Ontwikkeling van de openbare ruimte - Madelonsquare



Katangastraat - Woonerf



Voetgangersroutes onder de brug - Brusselsesteenweg



Voetgangersroutes - Victor Rouseaulaan



Voetgangersroutes onder de brug - Schaatsstraat



Gedeeld voet/fietspad - Steenweg op Ruisbroek



Verslechterde trottoirs - Glasblazerijlaan



Voetgangersoversteekplaats op het kruispunt tussen Neerstalsteenweg en Merlostraat

Uitgestrekte netwerken voor fietsers en een wijk waar het fietsverkeer duidelijk wordt bevorderd

De Neerstallevijk wordt doorkruist door een belangrijk netwerk van fietspaden, dat op het gewestelijke en het gemeentelijke niveau onderling verbonden is: het traject van GEN-Fiets langs de spoorweg van het noorden naar het zuiden (dat momenteel nog niet is aangelegd) en de doorsteek in het noordelijke gedeelte ervan (via de Schaatsstraat en de Deltastraat), waarbij drie gewestelijke fietstrajecten en bijkomende gemeentelijke fietstrajecten goede aansluitingen voor fietsers in de noord-zuid- en de oost-westrichting van de wijk verzekeren.

Er zijn fietsvoorzieningen aanwezig, zij het onvoldoende, soms verouderd, onderbroken en weinig performant met betrekking tot het niveau dat door de MWS wordt verwacht (gebrek aan zichtbaarheid, gevaarlijke situaties): conflicten met de andere verplaatsingswijzen (verkeer) en functies (leveringen, parkeren), aanwezigheid van rails (gevaarlijk). De dichtheid en de intensiteit van het verkeer beïnvloeden de meeste trajecten, waar het type inrichting, wanneer dat aanwezig is (in de meeste gevallen fietssuggestiestrook, met ontbrekende schakels) het verkeer van de andere verplaatsingswijzen niet voldoende beschermt (gemotoriseerde stromen, openbaar vervoer, zelfs voetgangers). De Brits Tweedelegerlaan is de enige verkeersas in de wijk die van afzonderlijke fietspaden is voorzien.

Belangrijkste uitdagingen in verband met fietsers:

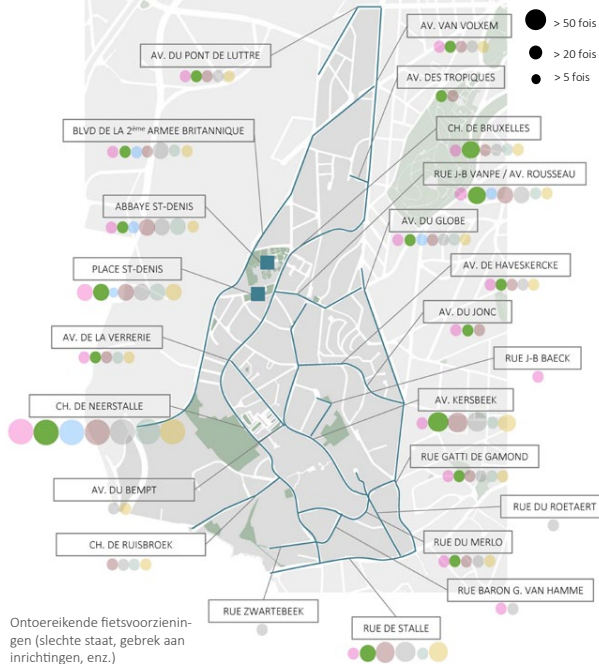
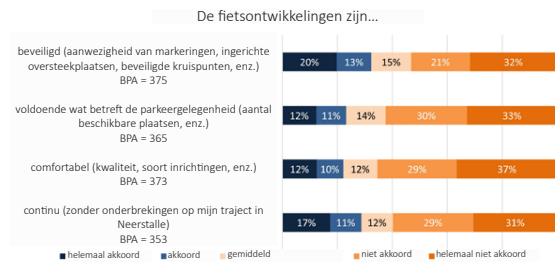
De grootste uitdaging bestaat erin om een comfortabele en veilige plaats te bezorgen aan de fietser in verband met de netwerken en de polen die hij moet kunnen bereiken en om een performante verbinding te waarborgen voor de fietsers op de verbindingpunten van de netwerken- en dan in het bijzonder de punten die als gevaarlijk worden bestempeld (zie kaart).

Op sommige assen van het Fiets PLUS- en Comfort-netwerk, waar men met grote volumes gemotoriseerd verkeer wordt geconfronteerd (Brusselsesteenweg, V. Rousseulaan, Kersbeeklaan, Keerkringenlaan, Schaatsstraat, Deltastraat en Merlostraat), zou de verdeling van de ruimte kunnen worden herzien om de omstandigheden voor de fietsers te verbeteren, de veiligheid op de gevaarlijke kruispunten te waarborgen en de snelheden te verlagen.

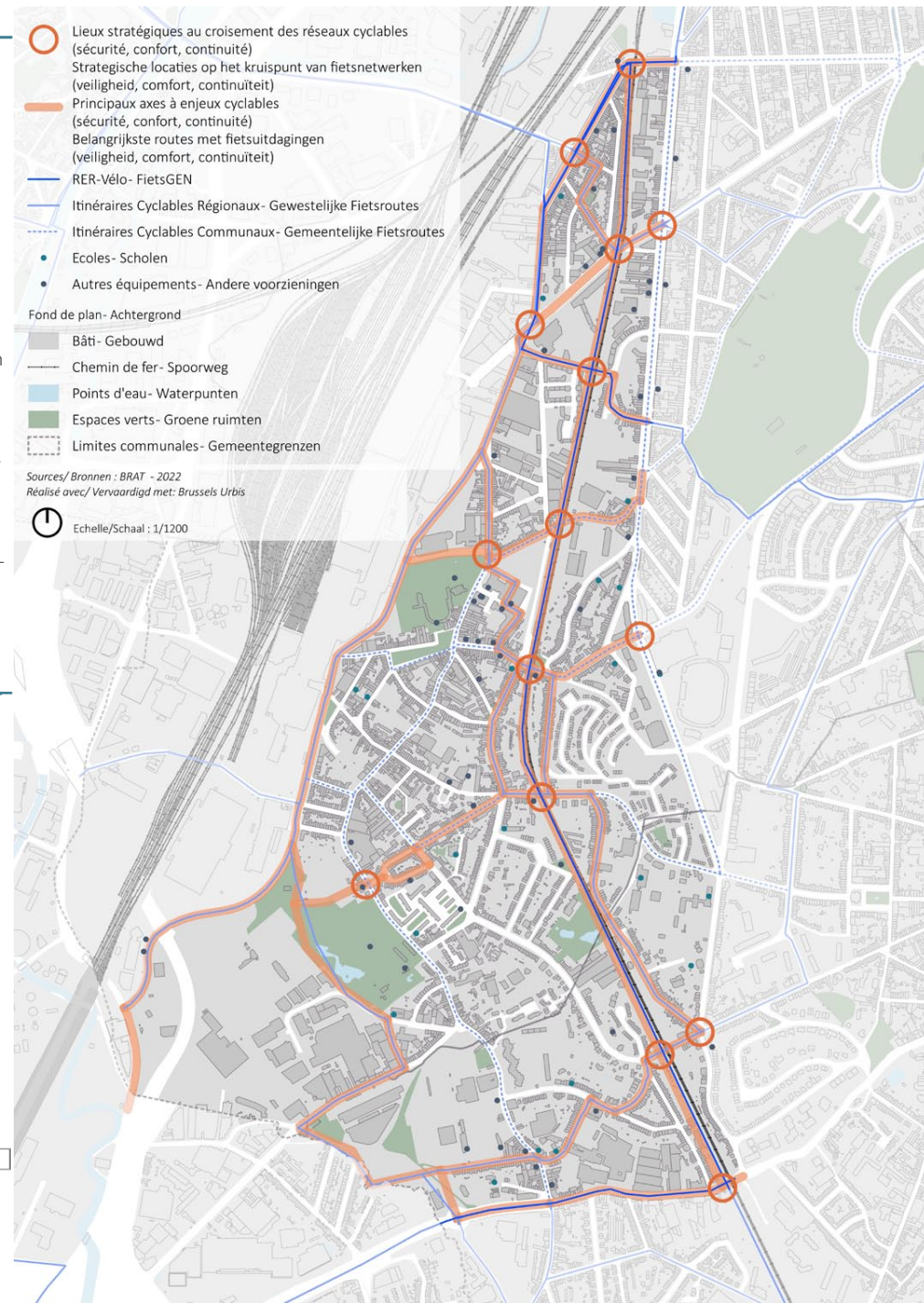
Belangrijke assen van het Fiets-Comfort-netwerk (Haveskerkelaan, V. Allardstraat) en de wijk (Biezenlaan, Max Wallerstraat, Glasblazerijlaan) zullen ook het voorwerp kunnen vormen voor een beschouwing van de inrichting (conform stellen, beveiliging door markeringen, beschouwing over mogelijke ombouw tot fietspaden) afhankelijk van de door het toekomstige verkeersplan toegelaten opportuniteiten.

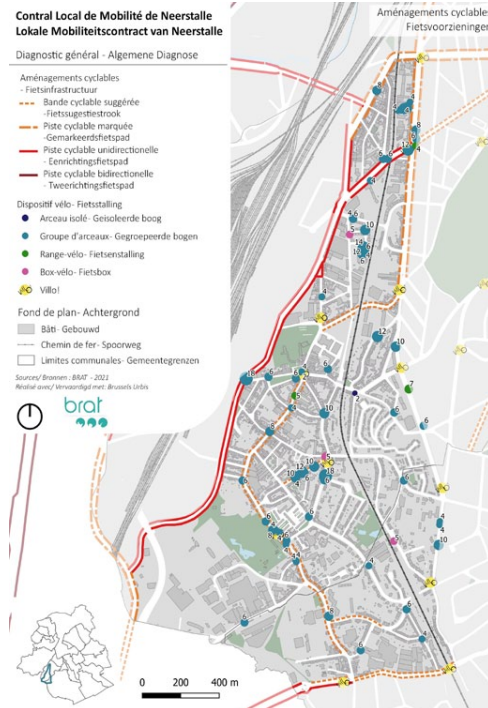
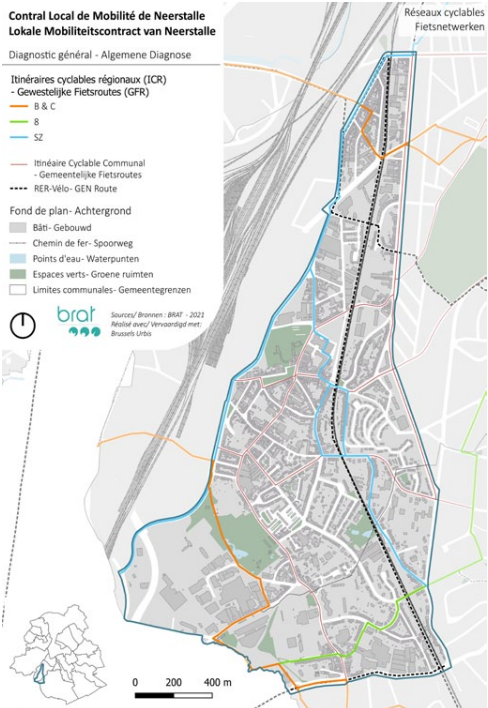
Resultaten van de online-enquête die in de loop van de maanden mei/juni 2022 aan de burgers werden bezorgd (442 deelnemers die op de enquête antwoordden)

Inlichtingen uit de burgerparticipatie



Ontoereikende fietsvoorzieningen (slechte staat, gebrek aan inrichtingen, enz.)





Een relatieve toegankelijkheid met het openbaar vervoer en een verkeersstroom die in het autoverkeer vastloopt

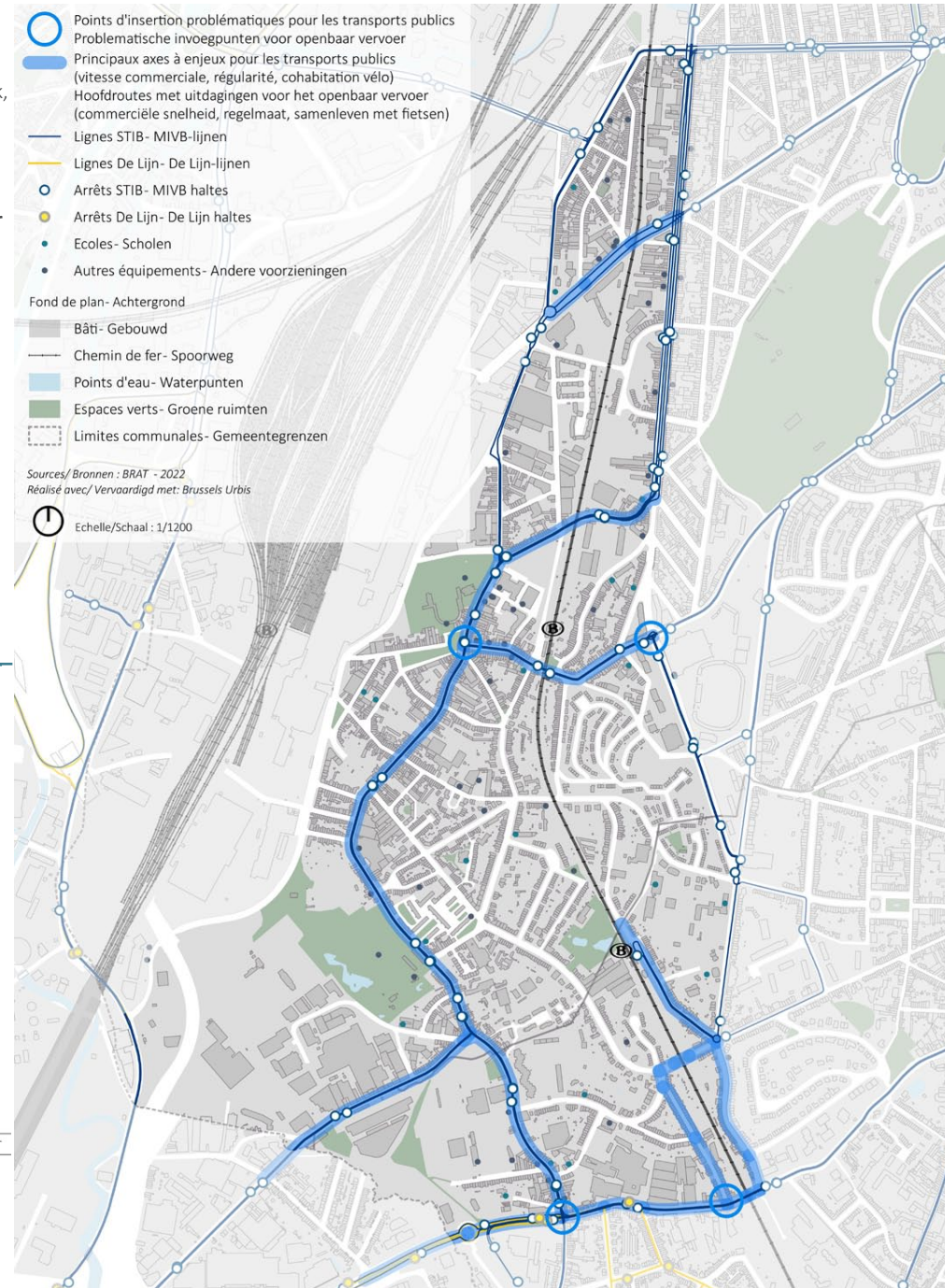
De toegankelijkheid van de Neerstallevijk met het openbaar vervoer is globaal gezien van een middelhoog tot laag niveau (gebied B en C op het vlak van de toegankelijkheid in de GSV). Het deel in het zuidoosten van het Sint-Denijsplein is het minst toegankelijk (Vossegat-Roosendaalwijk). Dat is toe te schrijven aan de aanwezigheid van meerdere tram- en buslijnen (MIVB en De Lijn aan de rand van het netwerk), terwijl er geen metrostations aanwezig zijn. Merk ook de aanwezigheid op van middelgrote stations van de NMBS (Ukkel-Stalle en Vorst-Centrum en Vorst-Zuid aan de rand van de perimeter), die een belangrijk- nog te benutten potentieel bieden voor de bereikbaarheid van de stad. Met uitzondering van bepaalde onlangs heringerichte haltes (o.m. V. Rousseaulaan) is het uitrustingsniveau van de haltes van het openbaar vervoer globaal gezien gemiddeld tot zwak- en dit zowel voor de tram- als voor de bushaltes. Dit uitrustingsniveau werd beoordeeld op basis van de toegankelijkheid voor PBM's, de aanwezigheid van een wachthuisje, informatie aan de reizigers en een laadpaal.

Het grootste probleem in Neerstalle is het gebrekkige aanbod op het vlak van de tramlijnen (82 en 97) en buslijnen in het verkeer. De commerciële snelheid van de MIVB- en De Lijn-lijnen valt vooral terug op de Neerstalsteenweg (zuidelijk

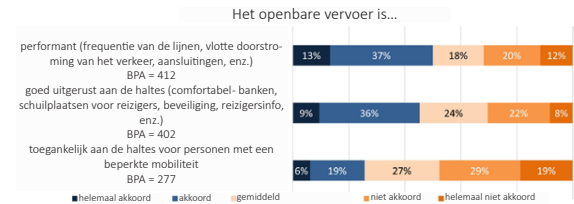
gedeelte tussen Ruisbroek en Stalle), de Brusselsesteenweg (noordelijk gedeelte ter hoogte van de abdij) en in de naaste omgeving van het Sint-Denijsplein (Jean-Baptiste Vanpésstraat). De uitdaging van de lijnen op die stukken is aanzienlijk, gezien hun aansluitingen op belangrijke mobiliteitsknooppunten (Brussel Zuid) en de toenemende vraag naar openbaar vervoer.

Belangrijkste uitdagingen met betrekking tot het openbaar vervoer:

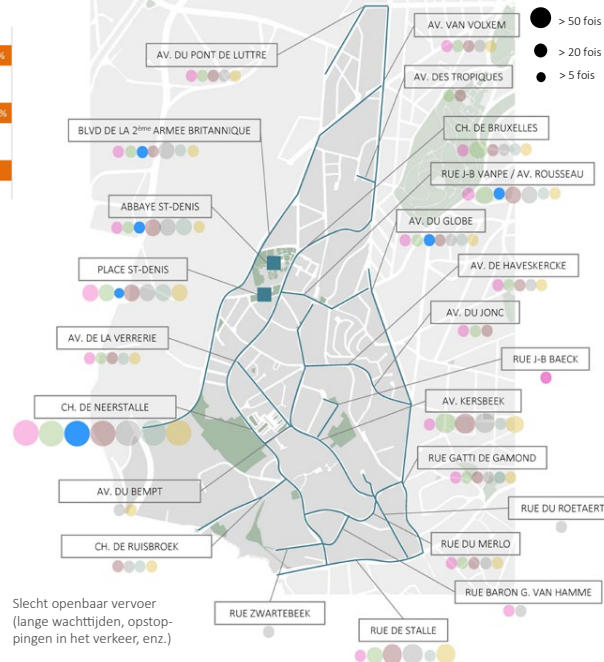
De verkeersomstandigheden en de doeltreffendheid van het openbaar vervoer verbeteren door het doorgaande verkeer te beperken op de bus- en de tramtrajecten waarop dat verkeer de grootste invloed heeft.

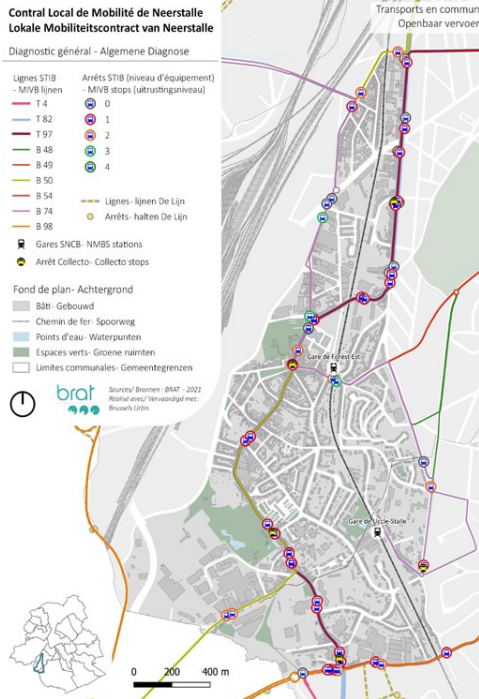


Inlichtingen uit de burgerparticipatie

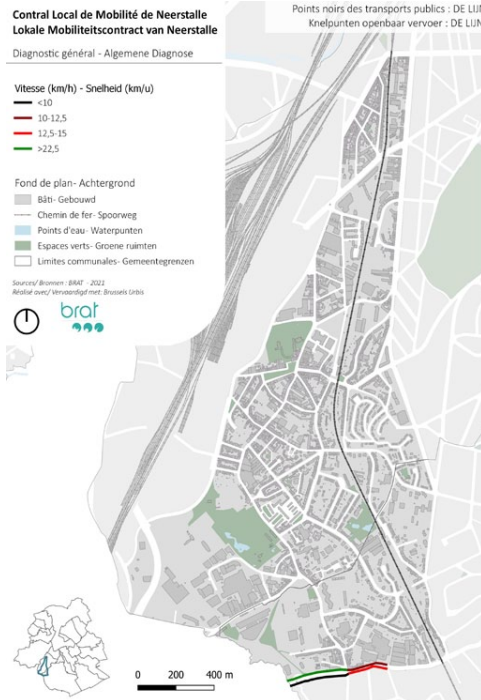
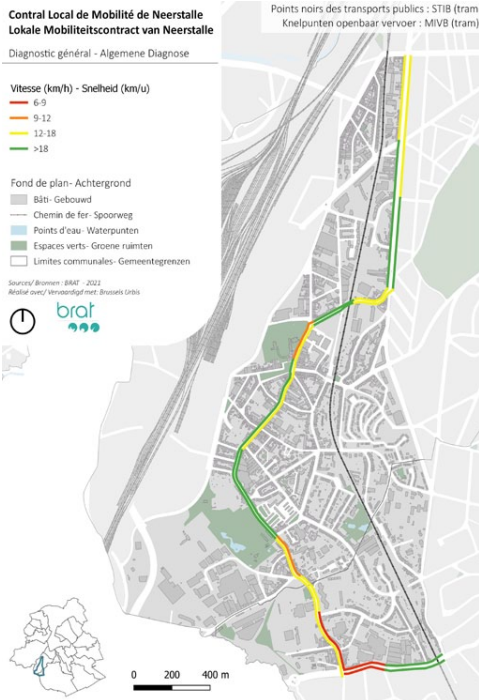


Resultaten van de online-enquête die in de loop van de maanden mei/juni 2022 aan de burgers werden bezorgd (442 deelnemers die op de enquête antwoordden)





Toegankelijkheidszones met het openbaar vervoer (GSV)



Behoeften op het vlak van toegankelijkheid en logistiek op plaatselijk niveau

Het netwerk voor vrachtwagens van de MWS heeft weinig impact op de Neerstallevijk. Op het Comfortniveau zijn de Brits Tweedelegerlaan en de lus langs de Steenweg op Ruisbroek en het gedeelte van de Neerstalsteenweg op het grondgebied van Ukkel opgenomen. De aanwezigheid van meer bepaald industriële en commerciële gebieden, de fabriek van Audi aan de rand van de wijk, een belangrijke werkgever in het gewest met bijna 3.000 werknemers, maakt er een geprivilegieerd logistiek doorgangsgedebied op de zuidelijke en de westelijke grenzen van.

Er werden twee problematische plaatsen geïdentificeerd voor het draaien van zware vrachtwagens (conformiteitsstudie van de trajecten voor zware vrachtwagens rekening houdend met de beperkingen van de wegeninfrastructuur): de plaatsen tussen de Steenweg op Ruisbroek en de Neerstalsteenweg en tussen de Neerstalsteenweg en de Stallestraat (Comfort netwerk voor zware vrachtwagens). De tellingen die in februari 2022 zeven opeenvolgende dagen lang werden uitgevoerd op alle invals-/uitvalswegen van de wijk wezen op druk vrachtwagenverkeer (meer dan 3.500 vrachtwagens per dag rijden de wijk binnen en buiten), met

inbegrip van de al zeer lokale straten. De trajecten voor het doorgaand verkeer zijn vrij vergelijkbaar met de trajecten die voor het autoverkeer werden vastgesteld. Dit specifieke verkeer wordt door een meerderheid van de deelnemers aan de enquête meer bepaald gepercipieerd als een belangrijke factor voor hinder (zie de inlichtingen van de participatie, deel uitdagingen in verband met het autoverkeer).

Belangrijkste uitdagingen met betrekking tot zware vrachtwagens en logistiek:

De activiteiten die aanwezig zijn in de wijk vragen een bijzondere aandacht om de logistieke toegankelijkheid te waarborgen: de leveringen van de ondernemingen en de handelszaken- en dan meer bepaald rond het Sint-Denijsplein en zijn naaste omgeving, tijdens de markt en daarbuiten ...

Een specifieke toegankelijkheid waarmee rekening moet worden gehouden, is de toegankelijkheid van de hulpdiensten. De Neerstalsteenweg/Brusselsesteenweg, de Stallestraat, de V. Rousseaulaan en andere wegen worden vermeld als prioritaire verkeersassen voor de DBDMH, waarvan de doeltreffendheid van doorgang moet worden gewaarborgd (zie kaart).

