



# Presentatienota Mutsaardlaan

---



AANVRAAG TOT STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING

INRICHTING MUTSAARDLAAN  
IN HET KADER VAN DE INRICHTING VAN DE GFR MAALBEEK (GFR MM)  
STAD BRUSSEL

PRESENTATIENOTA

---

# Inhoudsopgave

<b>1 Voorwerp van de aanvraag</b> .....	pg 6
<b>2 Plaatsbeschrijving</b> .....	pg 6
<b>3 Statuut en hiërarchie van de wegen</b> .....	pg 7
<b>4 Geldende voorschriften</b> .....	pg 8
<b>5 Openbaarvervoerslijnen</b> .....	pg 10
<b>6 Fietsnetwerk</b> .....	pg 10
<b>7 Beschrijving van de bestaande toestand</b> .....	pg 11
<b>8 Beschrijving van het project</b> .....	pg 16
8.1 Algemene beschrijving .....	pg 16
8.2 Ontwerpdetails .....	pg 17
8.2.1 Materialen.....	pg 17
8.2.2 Aanplantingen.....	pg 17
8.2.3 Stadsmeubilair.....	pg 17
8.2.4 Verlichting.....	pg 17
8.3 Overwogen en niet-weerhouden overwogen alternatieven .....	pg 17
<b>9 Effecten</b> .....	pg 18
9.1 Voetgangers en personen met beperkte mobiliteit (PBM) .....	pg 18
9.2 Fietsers.....	pg 18
9.3 Autoverkeer .....	pg 18
9.4 Parking .....	pg 18
9.5 Aanplantingen.....	pg 19
9.6 Milieu .....	pg 19
<b>10 Werken</b> .....	pg 19

Luchtfoto van de bestaande toestand

Romeinssteenweg

Forumlaan

Forumlaan

Dikke Linde



bron: Street View Google ©

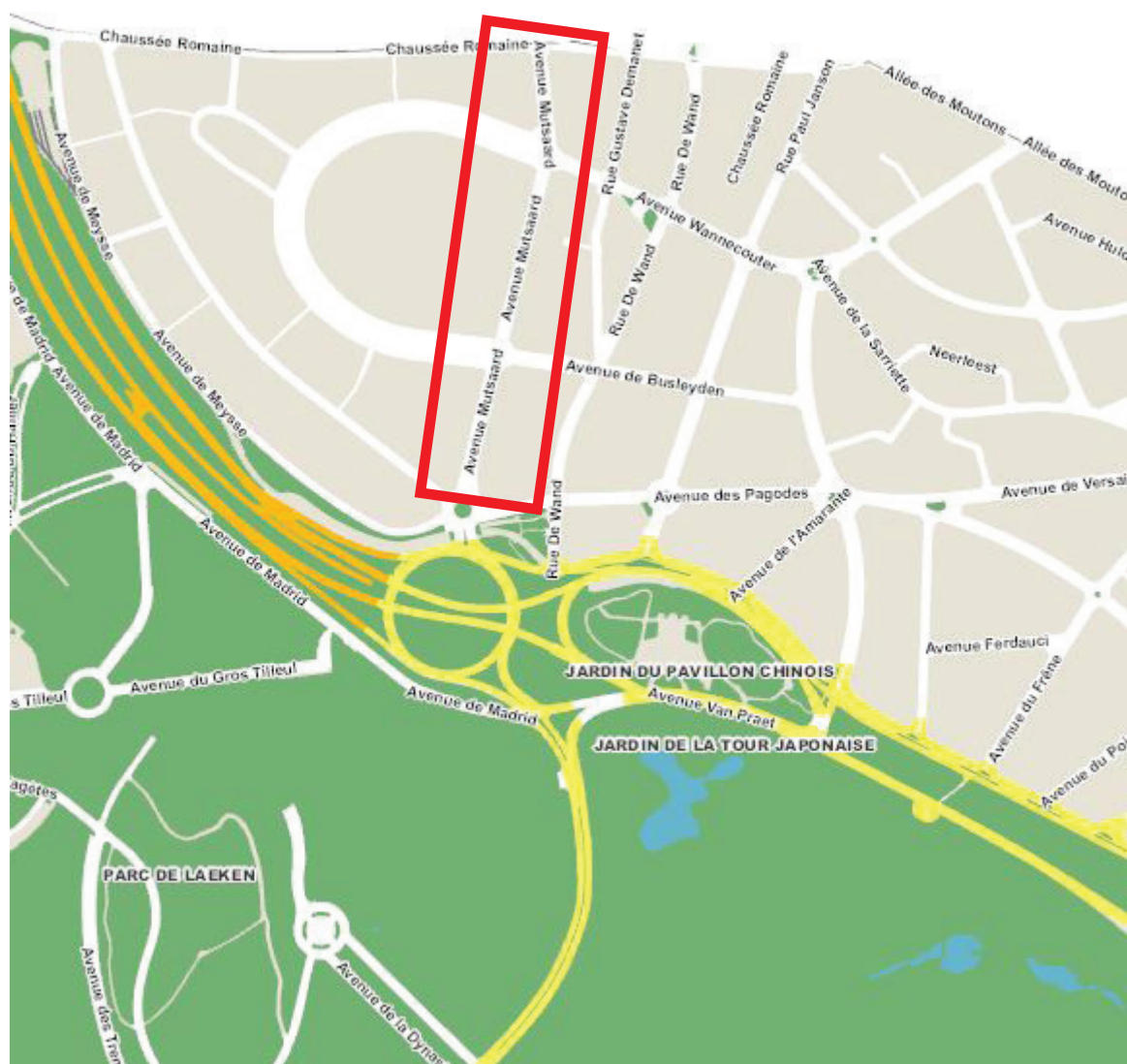
# 1 Voorwerp van de aanvraag

De aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning betreft de herinrichting van gevel tot gevel over heel de as.

Het doel is de uitvoering van de gewestelijke fietsroute (GFR) Maalbeek op een interwijkenweg met behandeling van de schoolomgevingen, door de aanleg van gescheiden fietspaden, van snelheidsremmers en van ronde punten op de twee kruispunten met de Forumlaan.

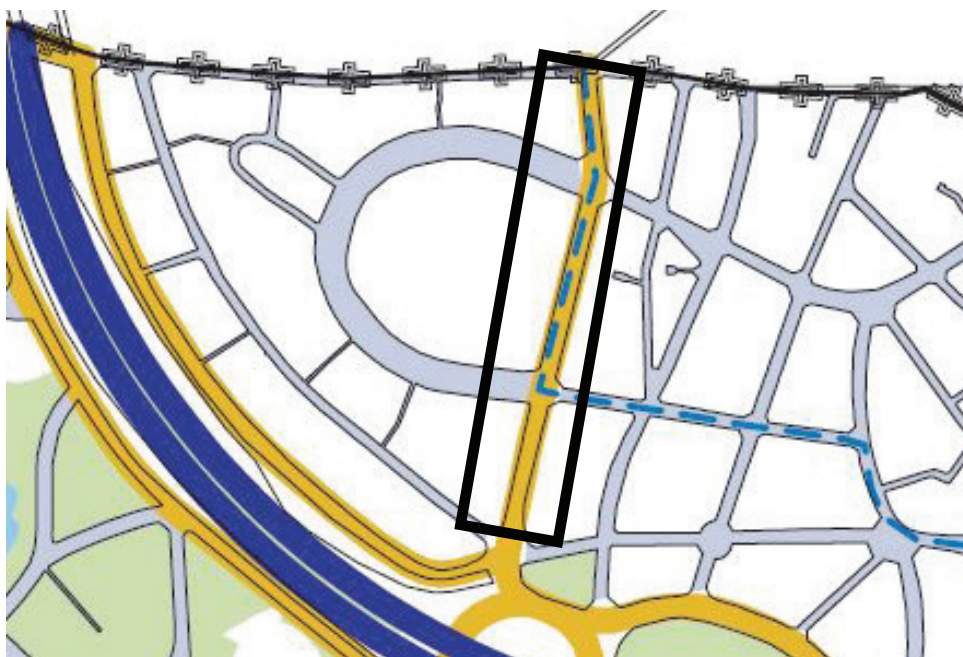
# 2 Plaatsbeschrijving

De Mutsaardlaan is gelegen op het grondgebied van de Stad Brussel, tussen de rotonde van de Dikke Linde en de Romeinsesteenweg, die de grens van het Brussels Gewest vormt.

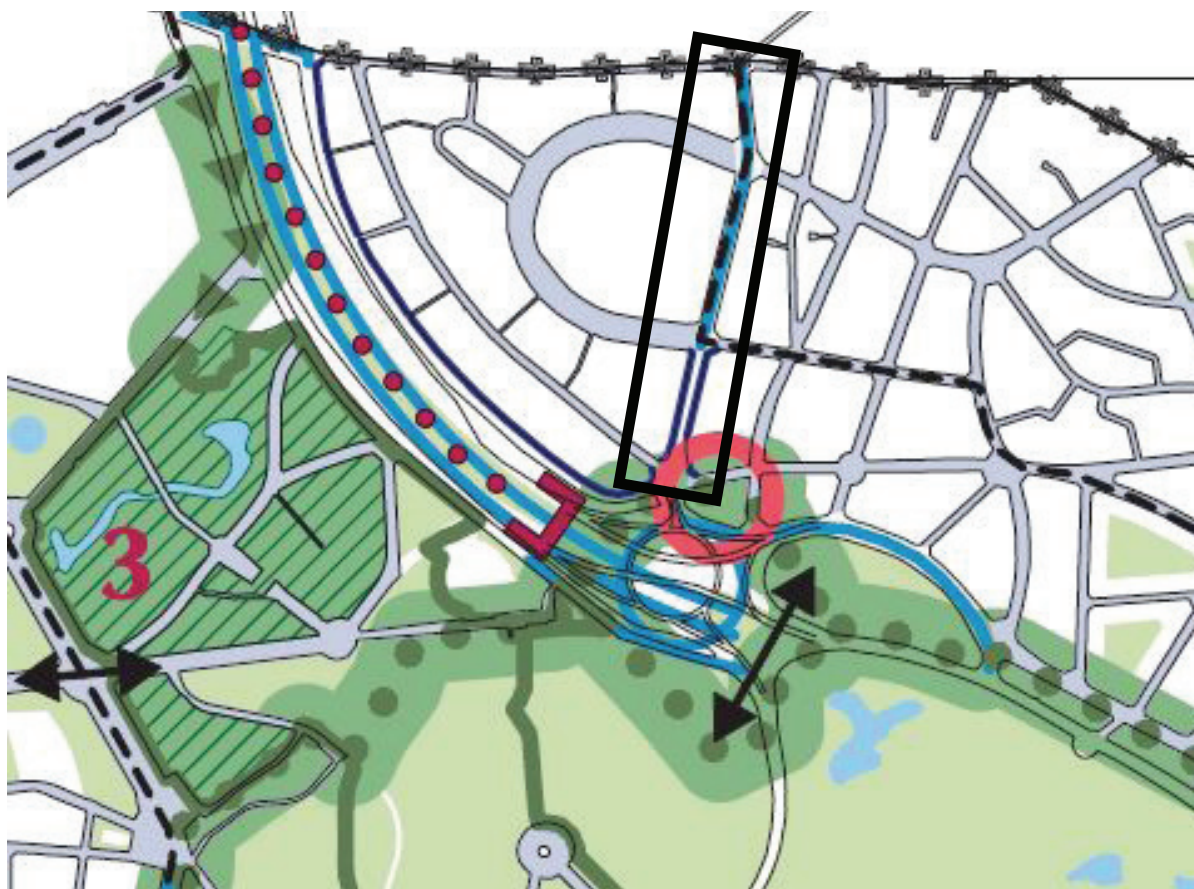


### 3 Statuut en hiërarchie van de wegen



De Mutsaardlaan is een gemeentelijke weg met het statuut van een interwijkenweg. De wegen in de buurt zijn gemeentelijke en lokale wegen maar enkel het zuidelijke gedeelte van de Forumlaan en een kort stuk van de Mutsaardlaan, voor de Koningin Astridschool, liggen in een zone 30.



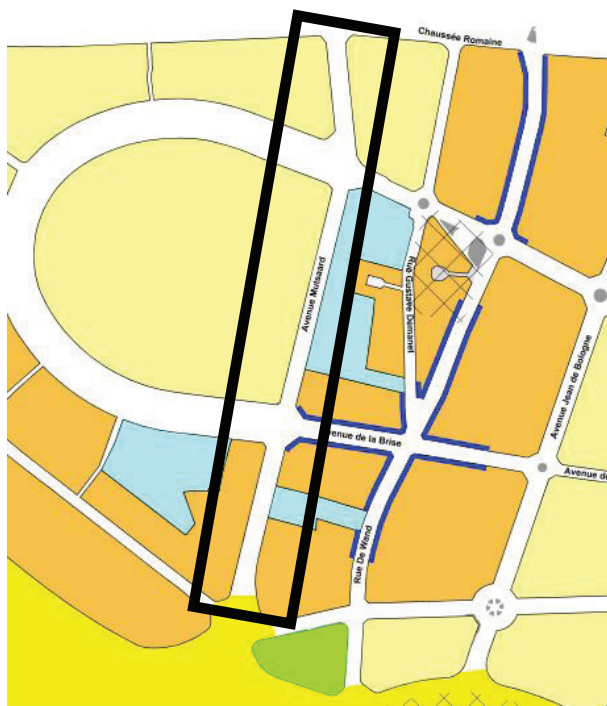
Gewestelijk Ontwikkelingsplan - uittreksel van kaart 5 - Wegen



Gewestelijk Ontwikkelingsplan - uittreksel van kaart 4 - Verbetering van het levenskader

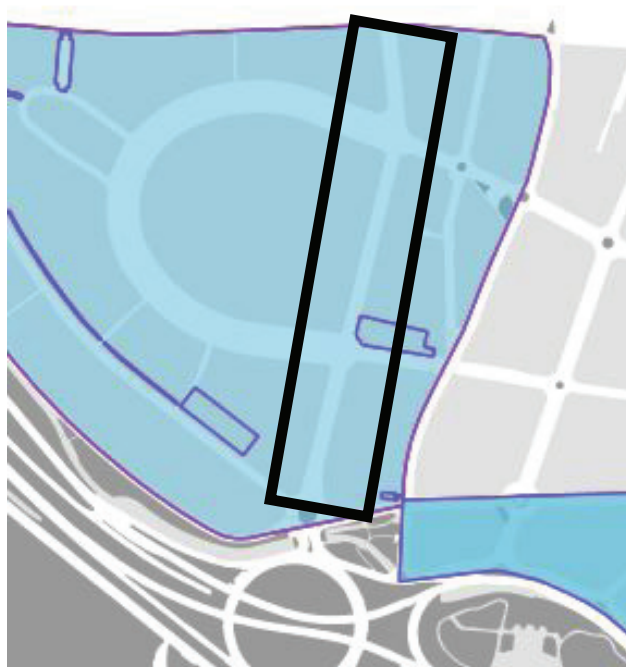
De Groene Wandeling passeert onder aan de Mutsaardlaan.  Tussen de Brieslaan en de Romeinsesteenweg is de Mutsaardlaan een rustbevorderende zone door snelheidsbeperkende maatregelen en de wegbedekking aangepast aan woongebied.  Onder aan de Dikkelindelaan situeert zich eveneens een intermodaal hoofdknooppunt. 

## 4 Geldende voorschriften



Uitsteksel uit de kaart van het Gewestelijk Bestemmingsplan

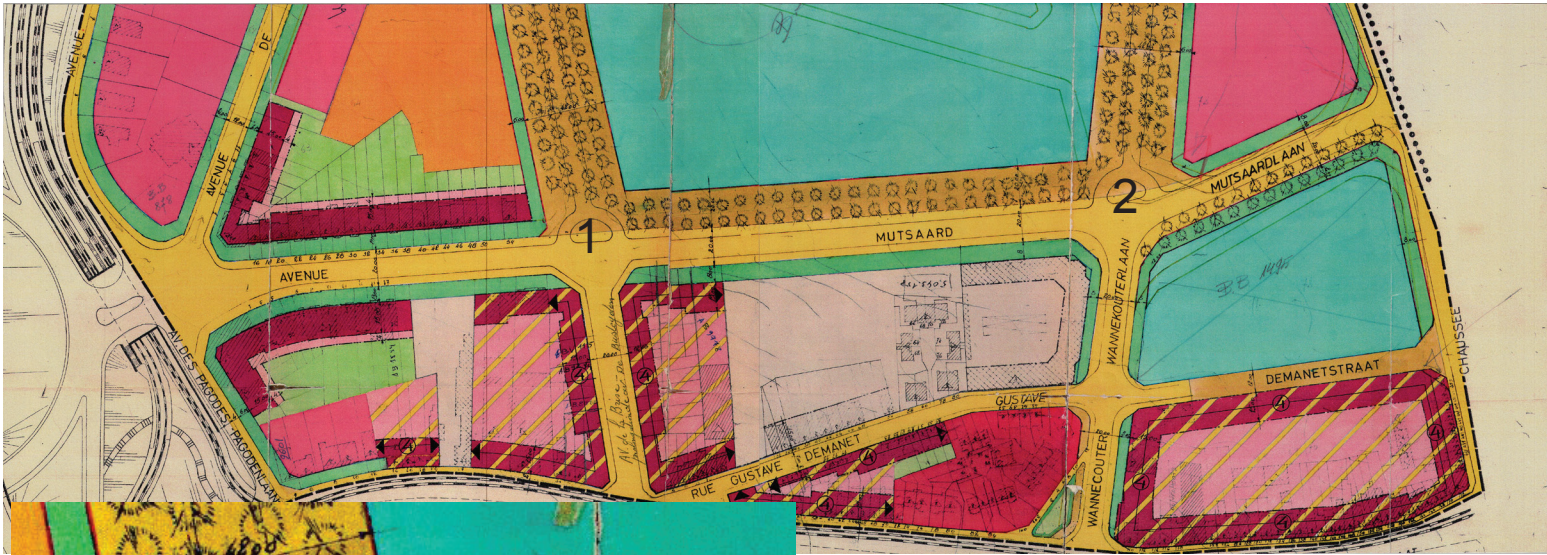
De Mutsaardlaan is omringd door woongebied met residentieel karakter   
door woongebied  en door gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare dienst (basisschool Reine Astrid op nr.71, Koningin Astridschool op nr. 69 en de Nederlandstalige crèche op nr. 25).



Uitsteksel uit de kaart van het Gewestelijk Bestemmingsplan

De Mutsaardlaan ligt binnen de perimeter van een BBP (Bijzonder Bestemmingsplan): BBP nr. 49-03 Mutsaardwijk, van 1960.



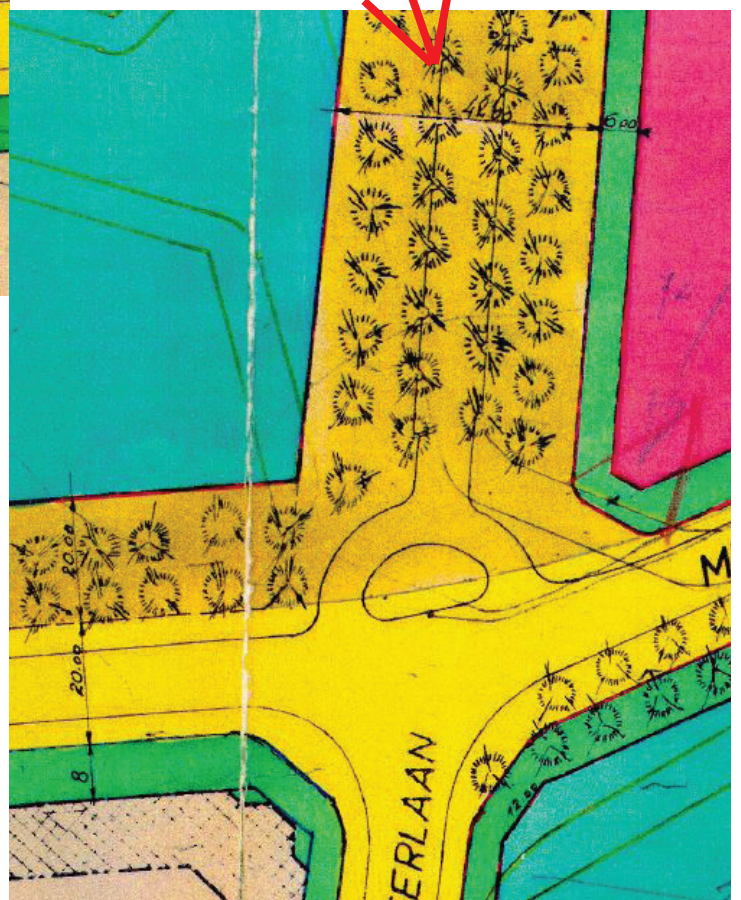


Bestemmingsplan

Deze zones liggen in een op te richten  
wegengebied.



Detail 1



Detail 2

## 5 Openbaarvervoerslijnen

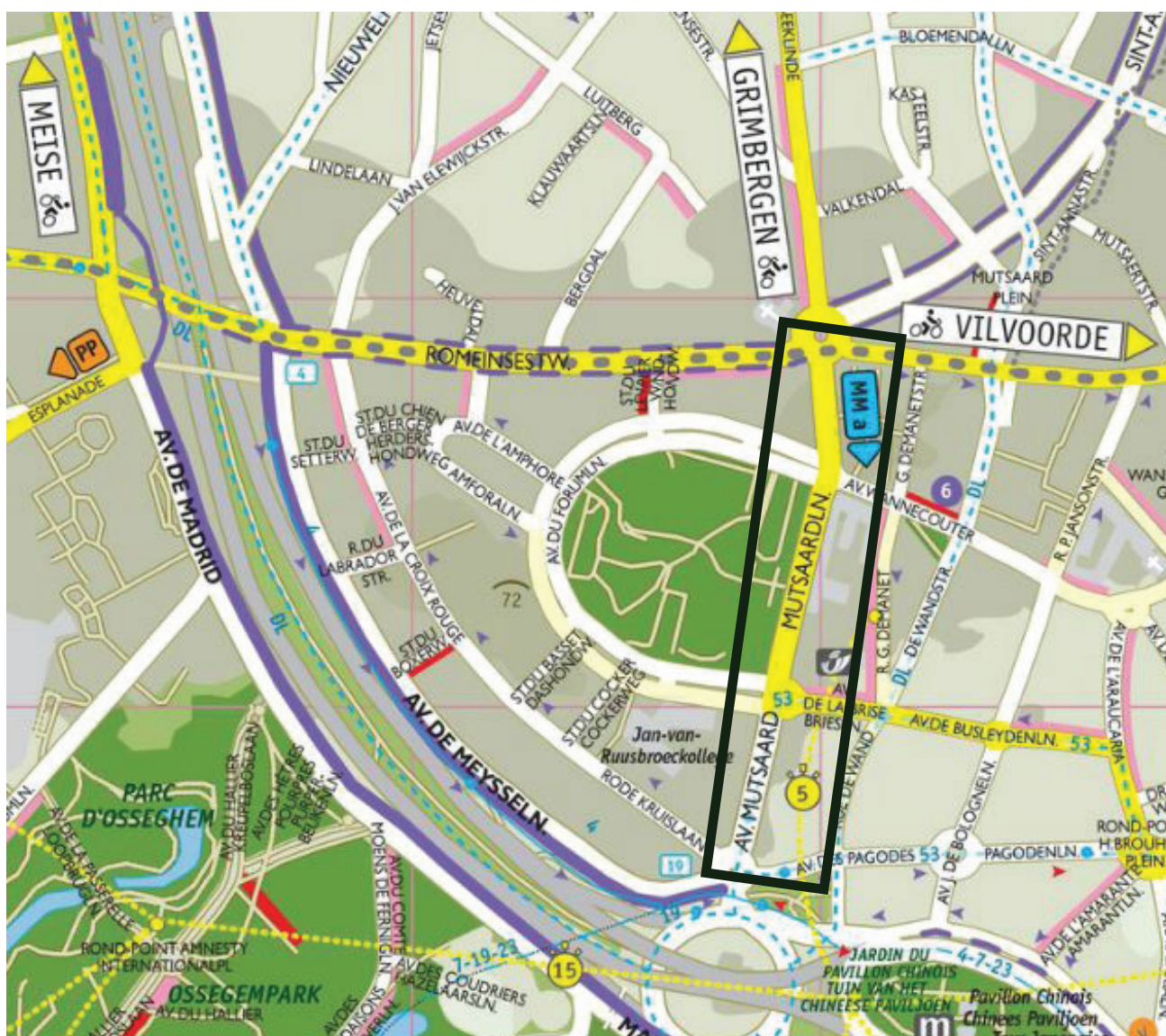
Er passeert geen openbaar vervoer in de Mutsaardlaan. Onder aan de laan passeren twee tramlijnen (3 en 7) en een buslijn van de MIVB (19). Vier buslijnen (53 MIVB en 230, 231 en 232 De Lijn) passeren langs de De Wandstraat.

## 6 Fietsnetwerk

De gewestelijke fietsroute (GFR) van de Maalbeek (MM) loopt langs het stuk van de Mutsaardlaan tussen de Brieslaan en de gewestgrens op de Romeinse Steenweg.

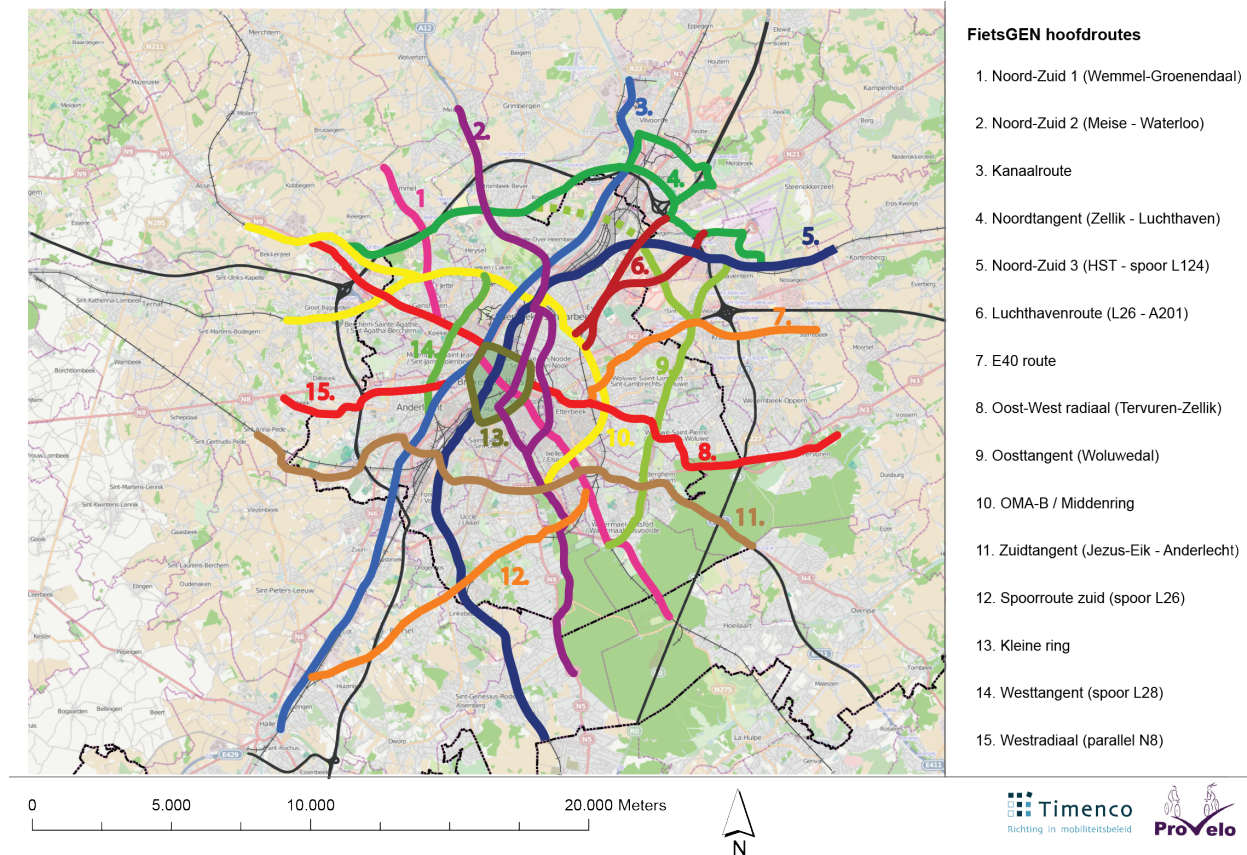
De Groene Wandeling passeert onder aan de laan.

De GFR is verbonden met fietsroutes in Vlaanderen.



Uittreksel van de fietskaart van Brussel Mobiliteit

Het fiets-GEN passeert onder aan de Vuurkruisenlaan.



## 7 Beschrijving van de bestaande toestand

Momenteel is de weg ongeveer 10,50 m breed, parkeerplaatsen inbegrepen. De weg is verhard met asfalt. Tussen het kruispunt met de Romeinsesteenweg en het kruispunt met de Forumlaan en de Wannecouterlaan zijn de parkeerplaatsen niet afgebakend door voetpaduitbreidingen.

Er is geen enkele inrichting voor fietsers, uitgezonderd de gescheiden fietspaden op de rotonde met de Romeinsesteenweg richting Vlaanderen. Maar aangezien er geen voetpaduitbreiding is, parkeren de voertuigen zich tot op het stuk met de gescheiden fietspaden (zie onderstaande foto).



bron: Street View Google ©

De voetpaden zijn ongeveer 4,70 m en bekleed met grijze betontegels van 30 x 30. Voor de toegangen tot parkings van gebouwen zijn de voetpaden bekleed met klinkers.

Het kruispunt Mutsaardlaan/Forumlaan/Wannecouterlaan is een zeer breed kruispunt met verkeerslichten en een ware asfaltzee.

Tussen het kruispunt met de Forumlaan en de Wannecouterlaan worden de parkeerplaatsen afgebakend door voetpaduitbreidingen aan weerszijden van de weg.

Het voetpad is smaller aan de pare kant, het is 2 meter breed maar grenst aan een grote groene zone.



bron: Street View Google ©

Voor de Koningin Astridschool is er een verkeersheuvel met licht op aanvraag.

Het kruispunt Mutsaardlaan/Forumlaan/Brieslaan is ongeveer hetzelfde als het vorige kruispunt.

Tussen het kruispunt met de Forumlaan en de Brieslaan en de rotonde van de Dikke Linde vindt men hetzelfde profiel terug als in het eerste stuk, met parkeerplaatsen die niet afgebakend zijn door voetpaduitbreidingen.



bron: Street View Google ©

Parkeren is betalend over de hele laan (groene zone).

Voor de Koningin Astridschool ligt een leveringszone.

Er zijn geen parkings voor gehandicapten op de Mutsaardlaan.

Tegenover nr. 71 ligt een halte voor de schoolbus.

## Aanplantingen:

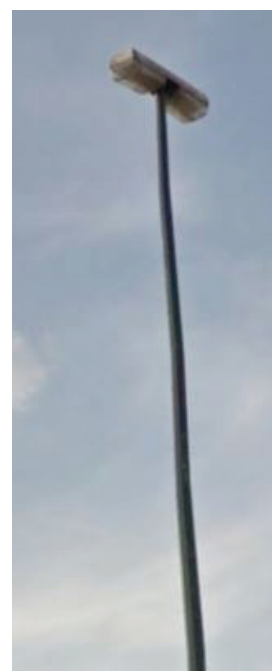
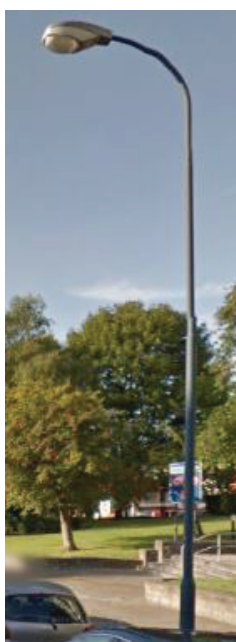
Er staan verschillende boomsoorten langs de laan, die niet op een rij staan.



## Verlichting:

De Mutsaardlaan is een gemeentelijke weg. De verlichting wordt beheerd door Sibelga.

De lichtbronnen staan in het algemeen zeer hoog en staan hierdoor ook zeer ver uit elkaar (eerder weg- dan stadsverlichting).



Stadsmeubilair:



Bloembak op het voetpad



Bank op de berm op het kruispunt met de Forumlaan



Meubilair allerhande op de hoek Mutsaard/Wannecouter



Parkeermeter op het voetpad



Hek van het type "Stad Brussel" voor school



Paaltje van het type "Stad Brussel"



Paaltje op het kruispunt met de Romeinsesteenweg



Vuilbak van het type "Stad Brussel"



Glas-en kledingcontainers op de hoek Mutsaard/Forum



Elektriciteitskast



Reclamepaneel

## 8 Beschrijving van het project

### 8.1 Algemene beschrijving:

Na het verkrijgen van de oorspronkelijke stedenbouwkundige vergunning voor het aanleggen van gemarkeerde fietspaden zonder fundamentele wijzigingen aan de weg, kwamen de Stad en het Gewest tot een akkoord om het project te herbekijken in de zin van het aanleggen van gescheiden fietspaden en rotondes op de twee kruispunten met de Forumlaan.

De gewestelijke fietsroute Maalbeek/MM buigt af ter hoogte van het kruispunt Bries/Forum/Mutsaard en loopt niet langs het laatste stuk van de Mutsaardlaan tot de rotonde van de Dikke Linde. Er werd echter besloten om dit stuk ook op te nemen in de studie, om samenhangende fietsinrichtingen over heel het traject voor te stellen, zeker omdat de Groene Wandeling passeert ter hoogte van de rotonde van de Dikke Linde en er ook een belangrijk intermodaal knooppunt is.

In functie van de lokale omstandigheden dient de aanleg van gescheiden fietspaden te gebeuren volgens twee verschillende profielen:

- Van de gewestgrens (Romeinsesteenweg) tot de Briesstraat/Forumlaan heeft men een “klassiek” profiel, met een gescheiden fietspad achter de parkeerplaatsen en tegen het voetpad; om fietspaden met redelijke afmetingen te bekomen dient de volledige weg heringericht te worden, met een inspringing van ongeveer 3 meter in het parkgebied voor het stuk tussen de twee takken van de Forumlaan (dit zijn feitelijk terreinen die in het BBP als wegen aangemerkt zijn - cf. punt 4 p.9); het vellen van bomen werd tot een minimum beperkt door lokale aanpassingen aan het profiel;
- Van dit kruispunt Bries tot de rotonde van de Dikke Linde werd gekozen voor een oplossing waarbij de parkeerplaatsen naar een aan te leggen middenberm verhuizen, gezien de vele berijdbare toegangswegen en de problemen die dit geeft voor de veiligheid van de fietsers (herhaaldelijke zichtbelemmeringen, manoeuvres van buurtbewoners die hun garages in- en uitrijden). Het verschil in configuratie wordt ook verklaard door de duidelijk verschillende omgeving: in tegenstelling tot het andere stuk, is er op dit stuk een vrij klassieke bebouwing met eengezinswoningen met tuintjes in achteruitbouwstrook, maar relatief weinig aanplantingen en geen enkel structurerend effect door bijvoorbeeld de aanwezigheid van imposante gebouwen die op het andere stuk een zeer weidse openbare ruimte definitief “afbakenen”. Voor wat de algemene aanblik betreft, wordt door het aanleggen van een middenberm met een bomenrij dus een gevoel van logischer schaalverhoudingen en een structurerend element voor het landschap gecreëerd.

De twee nieuwe rotondes aan de kruispunten met de twee takken van de Forumlaan zijn vrij eenvoudig in te passen in een context waarin ze feitelijk al voorzien waren door de tracés van het BBP (cf. p.9).

De beschikbare ruimte maakt het mogelijk rotondes aan te leggen die op logische wijze de gescheiden fietspaden omvatten en de onmisbare kwaliteitscriteria naleven, anders zou het project met de gescheiden fietspaden in vraag gesteld zijn.

Aangezien de bestaande rotonde zich op de gewestgrens bevindt, wordt deze niet herbekeken naar aanleiding van dit project, maar ze beantwoordt niet aan de moderne kwaliteits- en veiligheidscriteria (het aangrenzende gemarkeerde fietspad is van het soort dat de meeste ongevallen veroorzaakt op rotondes en heel de geometrie van de rotonde dient opnieuw bekeken te worden); dit element zal herbekeken moeten worden in overleg met de aangrenzende gemeentes van het Vlaams Gewest.

De bestaande rotonde aan de Dikke Linde wordt gedeeltelijk herzien: deze infrastructuur zou samen met haar aansluiting met de rotonde/wisselaar van de Dikke Linde herbekeken moeten worden, wat buiten het kader van deze studie valt. Ze wordt dus behandeld als een ‘kleine’ rotonde, door de afmeting te verkleinen en de snelheid te controleren, zodat er een ‘gemengde’ rotonde van gemaakt kan worden waar de fietsers achter elkaar rijden, samen met het autoverkeer (wat aanmerkelijk minder ongevallen veroorzaakt dan een gemarkeerd fietspad op de rotonde).



---

## 8.2 Ontwerpdetails:

### 8.2.1 Materialen:

De materiaalkeuze zorgt voor een eenvormig geheel. Er worden klassieke en eenvoudige materialen gebruikt:

- Asfalt op de rijweg en de parkeerplaatsen
- Lichtgrijze betonklinkers 20 x 20 op de voetpaden
- Oker asfalt op de fietspaden.

### 8.2.2 Aanplantingen:

Er moeten slechts 5 bomen geveld worden voor het project en er worden 9 bomen van eerste grootte aangeplant. De boomsoort wordt door de Stad Brussel bepaald.

Alle voorzorgen werden genomen om de impact op de bestaande bomen zo klein mogelijk te houden. Hiervoor werd over een kleine lengte afgezien van parkeerplaatsen, om het voet-/fietspad te kunnen verleggen en zo een opmerkelijke cirkel bomen in de buurt van het Wannecouterkruispunt volledig te kunnen bewaren. Op een andere plaats werd het voetpad op een bepaald punt versmald, eveneens om een boom te redden.

### 8.2.3 Stadsmeubilair:

Het bestaande stadsmeubilair wordt behouden en verplaatst naargelang de nieuwe inrichtingen van het project.

### 8.2.4 Verlichting:

De Mutsaardlaan is een gemeentelijke weg. Brussel Mobiliteit komt dus niet tussen voor de openbare verlichting, die door Sibelga wordt beheerd.

Tijdens de werf wordt gezorgd voor de verplaatsing van de openbare verlichting, maar de eventuele vernieuwing ervan wordt in deze fase niet voorzien en kan gemakkelijk in een latere fase geïntegreerd worden in de bestaande bufferzone tussen het fietspad en de parkeerplaatsen of in de boombakken in het stuk met middenberm.

## 8.3 Overwogen en niet-weerhouden overwogen alternatieven

- Gemarkerd fietspad op de rotonde van de Dikke Linde: deze inrichting, die bijzonder veel ongevallen veroorzaakt, is niet aanbevolen en werd verworpen.
- Gescheiden fietspad op de rotonde van de Dikke Linde: deze oplossing lijkt logisch aangezien er continuïteit is met de twee andere rotondes van dit project, maar deze ingrijpendere optie verdient geïntegreerd te worden in een volledige herziening van de site, in samenhang met de herinrichting van de verbinding met de wisselaar van de Dikke Linde. Daarnaast zouden hiervoor 5 bomen in het midden van de huidige rotonde moeten sneuvelen, om een zo klein mogelijk midden te hebben en zo de inspringstroken van 5 m te kunnen bekomen die nodig zijn voor een gescheiden fietspad rondom: dit is niet aan de orde, omdat het niet nodig is zo ver te gaan.
- Klassiek fietspad tussen Bries en Dikke Linde: deze oplossing zou een eenvormige behandeling van heel de as betekenen, maar brengt grote nadelen mee voor de veiligheid van de fietsers, door de zichtbelemmering veroorzaakt door de geparkeerde auto's, in een opstelling met zeer veel manoeuvres om garages in en uit te rijden: ze moest verworpen worden.

- Fietspad naast de parkeergelegenheid aan de zijanten: we hebben overwogen een halfverhoogd fietspad naast de rijweg en links van de parkeerplaatsen aan te leggen over heel de as; deze optie bood als voordeel dat heel de as een eenvormig profiel zou krijgen en het probleem zou oplossen van ongevallen veroorzaakt door gescheiden fietspaden achter de parkeerplaatsen op het stuk met veel berijdbare toegangswegen; ze impliceerde eveneens volledige gemengde rotondes; ze werd niet gekozen uit stedenbouwkundige overwegingen, aangezien dit soort inrichtingen wel bestaat in Vlaanderen maar niet in Brussel.
- Kruispunten zonder verkeerslichten: de beleidsoptie die van bij het begin gekozen werd behelste het inrichten van rotondes op de kruispunten met de twee takken van de Forumlaan, wat helpt om de snelheid in de buurt van de scholen sterk en blijvend te verlagen - we kunnen bijna stellen dat heel de Mutsaardlaan de facto een zone 30 zou worden.

## 9 Effecten

### 9.1 Voetgangers en personen met beperkte mobiliteit (PBM):

De situatie van de voetgangers en PBM zal opmerkelijk verbeteren in heel het gebied. Oude voetpaden zullen vernieuwd worden, alle gewenste uitrustingen voor PBM zullen geïnstalleerd worden en de omgeving van de verschillende scholen wordt blijvend veiliger gemaakt.

### 9.2 Fietsers:

Aangezien er momenteel volstrekt geen inrichtingen voor fietsers zijn, zullen fietsers in een volledig andere omgeving terecht komen.

De fietspaden werden zo ontworpen dat ze objectief een hoog veiligheidsniveau bieden, met name door de inspringstrook van ongeveer 5m, waardoor de meeste voertuigen tot stilstand kunnen komen tussen het fietspad en de ring van de rotonde om voorrang te verlenen aan de fietsers (die ook voorrang hebben op de ringweg).

Bij het naderen van de rotonde van de Briesstraat kunnen snelle fietsers als alternatief opnieuw invoegen op de baan. Zij zullen zich meer op hun gemak voelen en veiliger zijn op de ringweg dan op het fietspad om af te slaan naar links in de richting van de stad.

### 9.3 Autoverkeer:

De voornaamste verandering voor automobilisten is het aanleggen van een middenberm op het zuidelijke stuk: deze nieuwe indeling zal voor bewoners die uit hun garages komen of er terug in willen rijden een langer traject betekenen, maar de situatie wordt vergemakkelijkt door de twee rotondes aan weerszijden van dit stuk.

Voor de rest bevestigt de inrichting voornamelijk de bijna universele zone 30 en zullen ook de automobilisten zelf veiliger zijn in deze nieuwe configuratie.

### 9.4 Parkeren:

De balans voor het autoparkeren wordt opgemaakt rekening houdend met het parkeerverbod 20 meter voor de lichten. Deze is bijna neutraal. Waar de vraag het grootst is, wordt het aanbod vergroot (in het zuidelijk stuk, momenteel benadeeld door de vele garage-inritten), en er is een lichte daling van het aanbod in de stukken waar de vraag minder groot is (vooral door de inrichting van de rotondes en door de maatregelen genomen om het vellen van bomen te vermijden):

- noordelijk stuk (uitgezonderd kruispunt Forum): + 2 plaatsen
- zuidelijke stuk (uitgezonderd kruispunt Forum): + 13 plaatsen en een leveringszone
- tussenstuk (inclusief de 2 kruispunten met de Forumlaan): - 17 plaatsen

De stalmogelijkheden voor fietsers worden beter verspreid over de hele as en nemen aanzienlijk toe.

---

## 9.5 Aanplantingen:

Op het stuk ten zuiden van de Briesstraat komen er 9 bomen van eerste grootte bij.

Op het noordelijk stuk moeten 2 bomen worden geveld.

Op de bermen van de Forumlaan aan de twee rotondes moeten 4 extra bomen verdwijnen.

In het algemeen wordt het landschap van de laan grotendeels bewaard en zelfs opmerkelijk verbeterd door de centrale bomenrij op het zuidelijk stuk, dat momenteel zeer naakt lijkt in vergelijking met het noordelijk stuk.

## 9.6 Omgeving:

De algemene snelheidsbeperking zal een sterke impact hebben op de geluidsomgeving, die zal verbeteren. Indien nodig kan de keuze van het soort asfalt dit effect nog vergroten, maar met snelheden die in het algemeen tot 30-40 km/uur beperkt worden, is deze interventie misschien niet nodig.

De doorlaatbare oppervlakten nemen lichtjes toe, het verlies van een grasstrook op het centrale stuk wordt gecompenseerd door bijkomende beplante delen op de twee rotondes.

# 10 Werken

De werken wordt uitgevoerd in fasen zodat de verkeersdoorstroming en de toegang tot de scholen en voor de bewoners steeds mogelijk blijft. Door deze werkwijze wordt de duur van de werken verlengd tot minstens 6 maanden (werkdagen).

De rotondes worden per helft aangepakt, waardoor de verkeersdoorstroming op de andere helft steeds gegarandeerd blijft.

Desgevallend kan een deel van de werken in de zomer gepland worden om de impact te beperken.

Deze termijnen zijn indicatief en hangen met name af van gunstige weersomstandigheden.

\*\*\*