

Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Vorst Fase 1: diagnose van de huidige situatie

Gemeente Vorst

Ontwerp van eindrapport

(met het oog op het openbaar onderzoek)



Maart 2021

Auteurs:

Jonathan Haynes

Louis de Grady

Eva Ramires

Marnixlaan 17 | 1000 Brussel | +32 (0)2 505 40 46

Charles De Kerchovelaan 17c | 9000 Gent | +32 (0)9 312 34 33

traject@traject.be www.traject.be

BTW-TVA: BE 0448 394 475



Inhoudstafel

1. ALGEMENE CONTEXT	5
1.1 KADER VOOR DE UITWERKING VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN (GMP)	6
1.2 GEWESTELIJK MOBILITEITSPLAN (GEWMP)	7
1.3 DOELSTELLING EN STRUCTUUR VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN (GMP)	8
1.3.1 Definitie en doelstelling van het GMP	8
1.3.2 Structuur van het GMP	8
1.3.3 Opstelling en participatie	10
2. GRONDGEBIED EN BEVOLKING	11
2.1 ALGEMENE SITUATIE	12
2.2 STRUCTUUR EN FUNCTIE VAN HET GRONDGEBIED	16
2.3 BEVOLKING	18
3. MOBILITEITSNODEN EN MODALE AANDELEN	21
3.1 STRUCTUUR VAN DE VERPLAATSINGEN	22
3.2 MODALE VERDELING VAN DE VERPLAATSINGEN	25
3.3 VOORNAAMSTE VERKEERSKNOOPPUNTEN	29
3.3.1 Voorbeschouwing	29
3.3.2 Cultuurcentra	29
3.3.3 Handelskernen	31
3.3.4 Economische activiteit	32
3.3.5 Scholen	33
4. KRACHTLIJN I: MULTIMODALE WEGENSPECIALISATIE	36
4.1 DEFINITIE EN DOELSTELLING	37
4.2 VOETGANGERSNETWERK	39
4.2.1 Voetgangersroutes	39
4.2.2 Hiërarchie van het voetgangersnetwerk	42
4.3 FIETSNETWERK	47
4.3.1 Fietsroutes	47
4.3.2 Hiërarchie van het fietsnetwerk	49
4.4 OPENBAAR-VERVOERNETWERK	57
4.4.1 Bediening van het openbaar vervoer	57
4.4.2 Hiërarchie van het openbaarvervoernetwerk	59
4.5 AUTONETWERK	65
4.5.1 Bediening van het autonetwerk	65
4.5.2 Hiërarchie van het autonetwerk	67
4.6 VRACHTVERKEERSNETWERK	72
4.6.1 De verplaatsingen van vrachtverkeer in de Gemeente	72
4.6.2 Hiërarchie van het vrachtverkeersnetwerk	74
4.7 GRIJZE GEBIEDEN	78
4.7.1 Definitie	78
4.7.2 Identificatie	78
4.7.3 Samenvatting	82
5. KRACHTLIJN 2: DE STRATEGIE VOOR DE UITBOUW VAN RUSTIGE MAZEN	83
5.1 DEFINITIE EN DOELSTELLING	84



5.2	VOORSTELLING VAN DE MAZEN	85
5.3	SAMENVATTING VAN DE UITDAGINGEN.....	87
5.3.1	<i>Maas “Neerstalle”</i>	87
5.3.2	<i>Maas “Globe - Hoogte Honderd”</i>	91
5.3.3	<i>Maas “Sint-Gillis”</i>	96
5.3.4	<i>Andere mazen</i>	96
6.	KRACHTLIJN 3: COMMUNICATIE, SENSIBILISERING EN AANSPORING TOT MULTIMODALITEIT	99
6.1	INLEIDING.....	100
6.2	DOELGROEPEN	100
6.3	MIDDELEN EN DIENSTEN.....	101
6.3.1	<i>Informatie</i>	101
6.3.2	<i>Evenementen</i>	101
6.3.3	<i>Diensten en uitrustingen</i>	102
6.3.4	<i>Vervoerplannen</i>	106
6.4	BEHEER VAN LEVERINGEN	107
6.4.1	<i>Knooppunten</i>	107
6.4.2	<i>Voorbehouden parkeerplaatsen voor leveringen</i>	107
6.4.3	<i>Leveringsnoden en -uitdagingen</i>	110
7.	PARKEERSTRATEGIE	111
7.1	VOORWOORD	112
7.2	PARKEERAANBOD.....	112
7.2.1	<i>Op de openbare weg</i>	112
7.2.2	<i>Buiten de openbare weg</i>	115
7.3	PARKEERBEHOEFTE.....	115
7.3.1	<i>Bezetting overdag</i>	115
7.3.2	<i>Bezetting ‘s nachts</i>	115
7.4	BELANGRIJKSTE UITDAGINGEN EN MAATREGELEN VAN HET GPAP-PROJECT	116



1. ALGEMENE CONTEXT



1.1 Kader voor de uitwerking van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP)

Een nieuw Gemeentelijk Mobiliteitsplan voor Vorst ingevolge de goedkeuring van het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move

De Ministerraad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft op 5 maart 2020 na een tweede lezing de eindversie van het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move goedgekeurd, een Gewestelijk Plan dat het startpunt betekent voor het nieuwe Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Vorst.

De ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning voorziet immers dat een gemeente haar mobiliteitsplan om de twaalf jaar herziet (laatste herziening: 2011) en vermeldt daarbij ook het volgende: *“Het gemeentelijk mobiliteitsplan zet inzonderheid het mobiliteitsbeleid uit het gewestelijk mobiliteitsplan om op lokaal niveau. Het gemeentelijk mobiliteitsplan neemt de verordenende luiken van het gewestelijk mobiliteitsplan in acht en sluit aan bij de tendensen van de indicatieve luiken van het gewestelijk mobiliteitsplan.”* Diezelfde ordonnantie stelt ook: *“Het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt goedgekeurd binnen een termijn van vierentwintig maanden vanaf de goedkeuring van het gewestelijk mobiliteitsplan.”*

Daarom heeft de gemeente Vorst een nieuw Mobiliteitsplan opgesteld.



1.2 Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP)

De ordonnantie van 26 juli 2013 vermeldt ook: *“Het gewestelijk mobiliteitsplan is een strategisch en richtinggevend instrument voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid en houdt rekening met de richtingen die worden aangegeven in het gewestelijk ontwikkelingsplan (...).”* Het bestaat uit een strategisch en een reglementair luik.

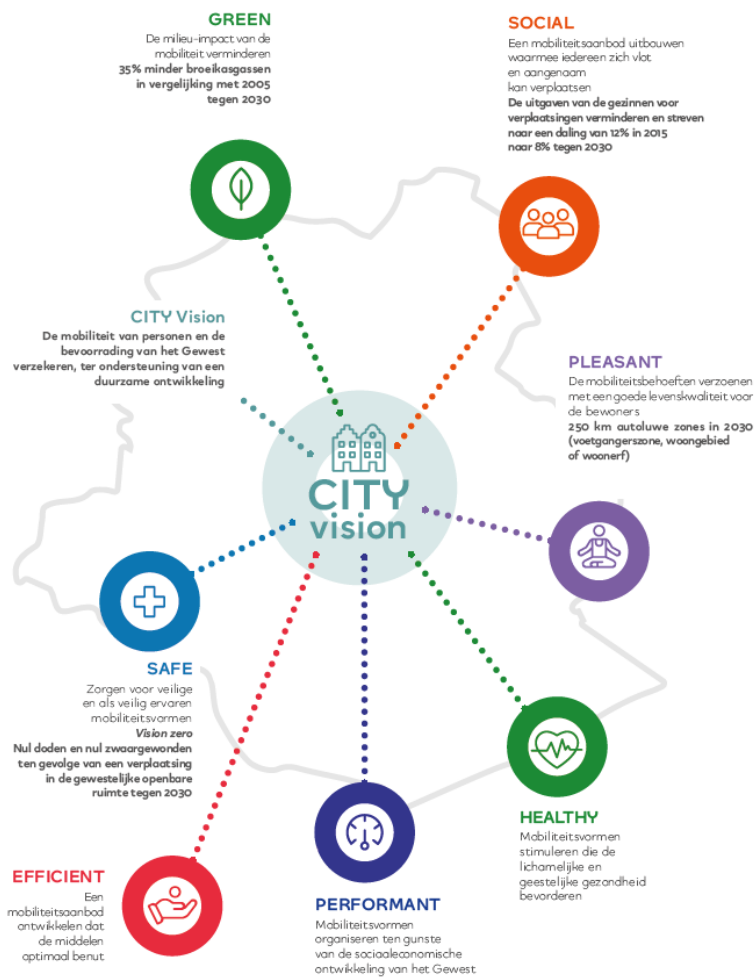
Een City Vision...

Het GewMP kadert inderdaad in de CITY VISION van het GPDO, dat de volgende ambities opsomt:

die leidt tot een Mobility Vision tegen 2030

Daar vloeit tegen 2030 een Mobility Vision uit voort, waarvan de zes voornaamste ambities de volgende zijn:

- het aantal verplaatsingen en de gemiddelde afstand ervan beperken, door een multipolaire stad te bouwen gericht op korte afstanden;
- het individueel autogebruik doen afnemen;
- mobiliteit als dienst kracht bijzetten: MaaS (*Mobility as a Service*), deelauto's, enz.;
- gestructureerde en doeltreffende vervoersnetwerken aanbieden ongeacht de transportwijze;
- een volutaristisch parkeerbeleid voeren;
- de stadslogistiek optimaliseren.



Bron: GewMP



Algemene principes en voorschriften voor het reglementair gedeelte van het GewMP

In zijn reglementair gedeelte legt het GewMP de algemene principes vast (met becijferde doelstellingen): duurzame ontwikkeling (bijdragen tot de doelstelling om 30% minder broeikasgassen uit te stoten, enz.), beperking van het gebruik en het bezit van individuele auto's, invoering van het STOP-principe, ontwikkeling van logische en performante mobiliteitsnetwerken, of nog, een parkeerbeleid dat het mobiliteitsbeleid ondersteunt (minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte: - 65 000 plaatsen tegen 2030).

Het GewMP bevat ook reglementaire voorschriften inzake bestuur, ontwikkeling van MaaS, kwaliteit van de mobiliteitsnetwerken, goederenvervoer en data. Het huidige GMP heeft in het bijzonder aandacht voor de voorschriften inzake de kwaliteit van de mobiliteitsnetwerken.

1.3 Doelstelling en structuur van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP)

1.3.1 Definitie en doelstelling van het GMP

Hierboven werd gesteld: *“Het gemeentelijk mobiliteitsplan zet inzonderheid het mobiliteitsbeleid uit het gewestelijk mobiliteitsplan om op lokaal niveau. Het gemeentelijk mobiliteitsplan neemt de verordenende luiken van het gewestelijk mobiliteitsplan in acht en sluit aan bij de tendensen van de indicatieve luiken van het gewestelijk mobiliteitsplan.”*¹

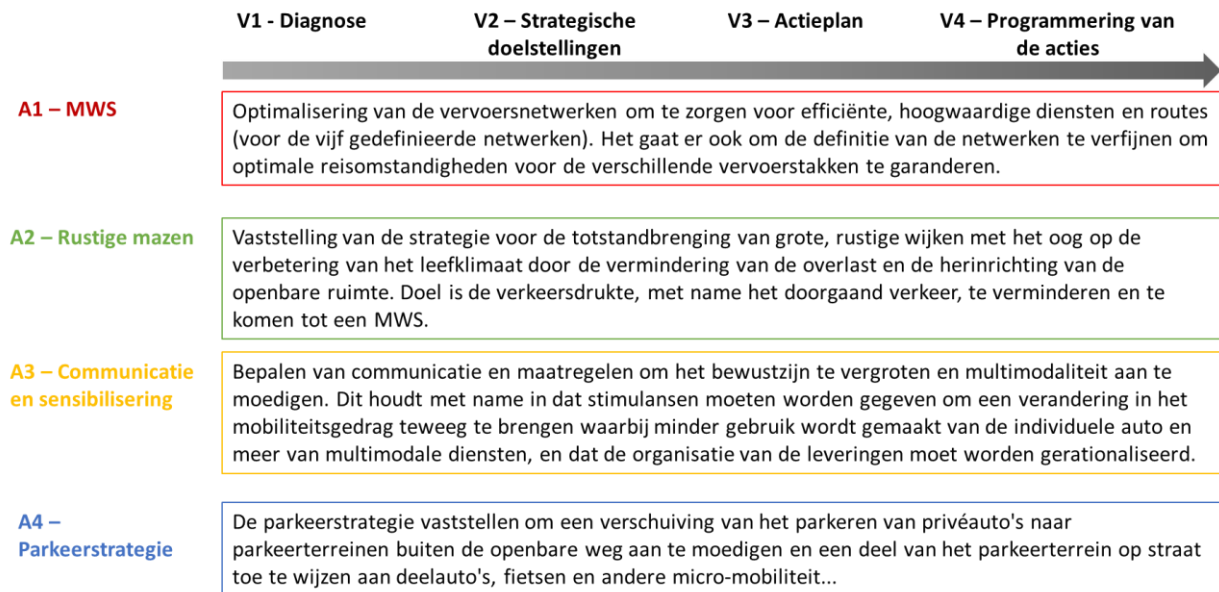
1.3.2 Structuur van het GMP

Een GMP met vier luiken en elk vier krachtlijnen

De artikels 12 en 15 van de mobiliteitsordonnantie van 2013 leggen de inhoud vast van de GMP's. De interpretatie van de voorschriften van de ordonnantie leidt tot de opdeling van GMP's in vier luiken: diagnose, strategische doelstellingen, actieplannen en programmering van de acties.

¹ Bron: Ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning





Figuur 1: structuur van het GMP

Elk van deze vier luiken telt vier krachtlijnen: multimodale wegenspecialisatie (MWS); strategie voor de uitbouw van rustige mazen; communicatie, sensibilisering en aansporing tot multimodaliteit; parkeerstrategie. Aangezien recent nog een (ontwerp van) Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP) is opgesteld, zal dit GMP in het kader van deze laatste krachtlijn het plan aanpassen aan de behoeften zodat beide strategische documenten in overeenstemming blijven.

Dit document handelt over het eerste luik: beschrijving en diagnose van de bestaande situatie. Bovenop deze hoofdstukken over de vier hierboven vermelde krachtlijnen, omvat dat eerste luik ook een inleiding over de context van het GMP en een hoofdstuk met een beschrijving van het grondgebied en de bevolking van Vorst.



1.3.3 Opstelling en participatie

Een door een stuurgroep opgevolgd GMP...

Het GMP is in de eerste plaats opgesteld door een studiebureau dat gespecialiseerd is in mobiliteit (en ruimtelijke ordening): Traject Mobility Management (begeleid door Faciliyo en Eureco). Daarnaast zorgt een stuurgroep met vertegenwoordigers van verschillende gemeentelijke en gewestelijke diensten, de politiezone en de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB) voor de opvolging en het goede verloop van het GMP. Deze stuurgroep komt minstens één keer bijeen in elke fase van het GMP.

opgesteld in samenwerking met de burgers...

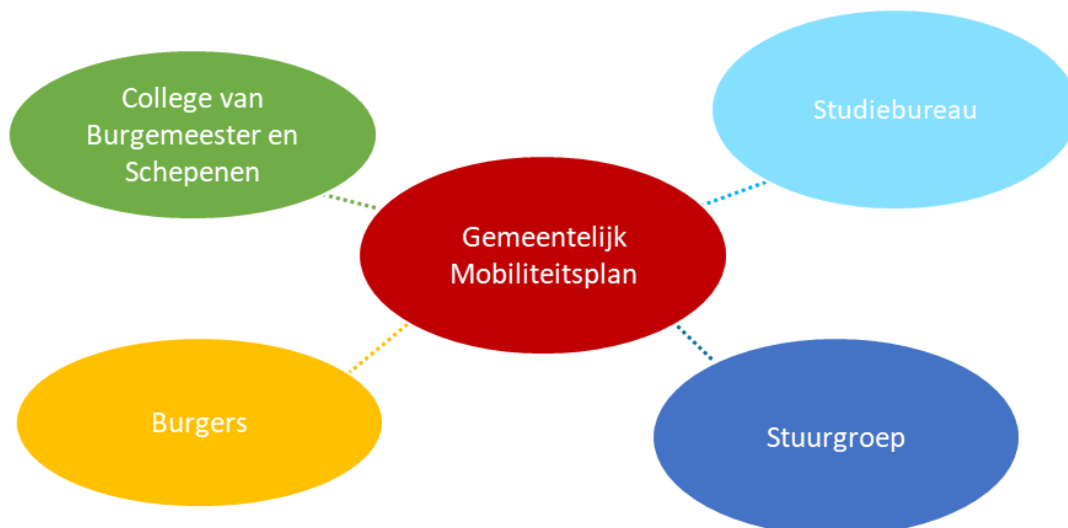
Tijdens de opstelling van het GMP worden verscheidene participatieworkshops georganiseerd met burgers van de Gemeente om dit strategische (en regelgevende) document samen vorm te geven. Deze workshops vinden plaats tijdens de derde fase en zullen specifieke onderwerpen behandelen.

goedgekeurd door het College van Burgemeester en Schepenen...

Het college van Burgemeester en Schepenen keurt elk luik van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan goed nadat het is voorgesteld door het studiebureau. Bij de goedkeuring houdt het College rekening met de opmerkingen en gemotiveerde adviezen van de stuurgroep en met de resultaten van de participatieworkshops. Enkel het College van Burgemeester en Schepenen is bevoegd voor de goedkeuring van de respectievelijke opdrachtfasen.

en voorgelegd aan de bevolking

In de loop van dit GMP zal de bevolking twee keer geraadpleegd worden: een eerste keer wanneer de eerste twee luiken rond de diagnose en de doelstellingen zijn afgewerkt, en een tweede keer wanneer de laatste luiken rond de actieplannen en de programmering van de acties zijn afgewerkt.



Figuur 2: deelnemers aan de opstelling van het GMP



2. GRONDGEBIED EN BEVOLKING



2.1 Algemene situatie

Vorst is een gemeente met een vrij klein grondgebied in het zuidwesten van het Gewest

Met zijn 6,3 km² is Vorst een vrij kleine gemeente in het zuidwesten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De Gemeente grenst aan Anderlecht in het westen, Sint-Gillis in het noorden, Elsene in het oosten en Drogenbos (Vlaams Gewest) in het zuiden.

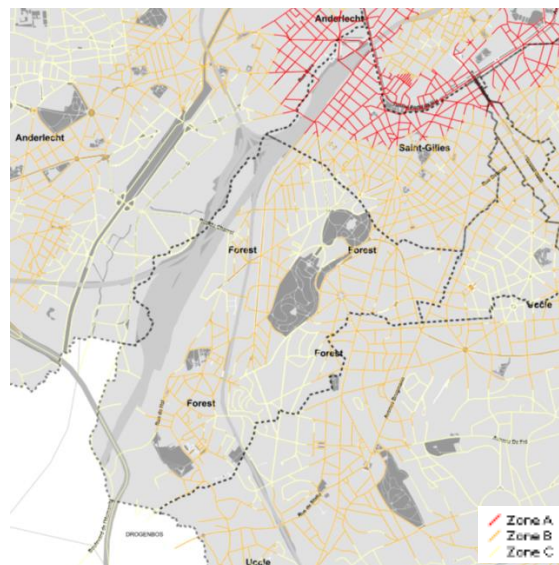
Vorst is een bevoorrechte partner van de gemeentes in dat gedeelte van het Gewest, en van de gemeentes in de zuidwestelijke rand

Zoals het GMP van 2011 al stelde, onderhoudt Vorst door zijn ligging bevoorrechte banden met de gemeentes in dat gedeelte van het Gewest, en met de gemeentes in de zuidwestelijke rand van het Gewest. Deze banden zijn soms hechter dan met andere gemeentes van het Gewest zoals Evere of Sint-Lambrechts-Woluwe. Het OV-netwerk in de Gemeente maakt de buurgemeentes overigens vlot toegankelijk. De twee spoorlijnen in Vorst bieden zo een rechtstreekse en snelle verbinding met onder andere Waterloo, Eigenbrakel en Nijvel, maar ook met Halle, Tubeke en 's-Gravenbrakel. Hoewel de Gemeente geen rechtstreekse aansluiting heeft op het structurerend wegennetwerk², ontsluit de nabijgelegen Brusselse Ring toch deze gebieden voor autoverkeer. Dat verklaart waarom (veel) mensen die in Vorst werken, in die gebieden wonen (cf. hoofdstuk 3.1, p. 22).

Transportnetwerken tussen Vorst en het centrum van het Gewest

De verschillende transportnetwerken tussen Vorst en de rest van het Gewest - in het bijzonder, het openbaar vervoer en het fietsnetwerk -, zijn voornamelijk gestructureerd in de vorm van een ster vanaf het centrum van Brussel, waardoor dat centrum vrij vlot bereikbaar is vanaf Vorst. Aangezien Vorst in de rand ligt, is het transportaanbod er weliswaar beperkter. Ter info: volgens de kaart met de bereikbaarheid met het

openbaar vervoer van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ligt het grootste gedeelte van het grondgebied van de Gemeente in bereikbaarheidszone "B" (goed bereikbaar met het OV) en liggen bepaalde gebieden in bereikbaarheidszone "C" (gemiddeld bereikbaar met het OV). Geen enkel gebied ligt in zone "A" (zeer vlot bereikbaar met het OV).

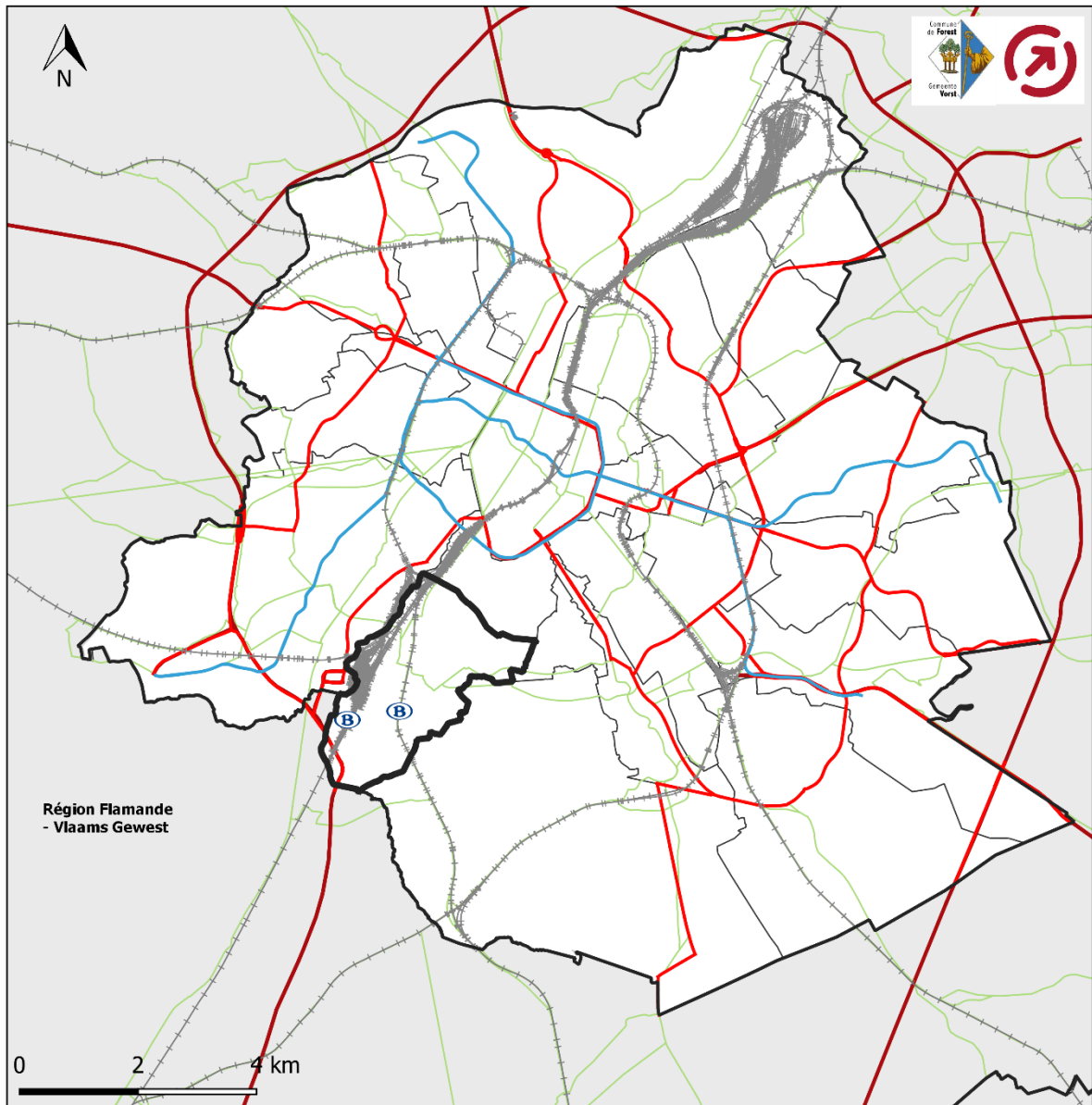


Figuur 3: uittreksel van de kaart met de bereikbaarheid met het OV in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - bron: Brugis

Het aanbod qua gedeelde mobiliteit is er ook minder uitgebreid dan in de centraler gelegen gemeentes van het Gewest (cf. hoofdstuk 6.3.3, p. 102).

² Zie Auto PLUS-netwerk zoals opgenomen in het Gewestelijk Mobiliteitsplan (cf. infra).










**Plan Communal de Mobilité de Forest -
Mobiliteitsplan Vorst**

Phase 1 : Situation générale
Fase 1 : Algemene locatie

Limites administratives - Administratieve grenzen

-  Forest - Vorst
-  Autres communes RBC - Andere BHG gemeenten
-  Région de Bruxelles-Capitale
Brussels Hoofdstedelijk Gewest
-  Autres régions - Andere gewesten

**Situation générale
Algemene locatie**

-  RER vélo - Fiest GEN
-  Chemin de fer - Spoorweg
-  Gare de Forest - Vorst station
-  Metro
-  Autoroute - Snelweg
-  Route principale - Belangrijkste weg



Transportnetwerken als fysiek obstakel dat Vorst isoleert ... of zelfs in tweeën deelt

Zoals ook te lezen valt in het GMP van 2011, vormen deze communicatieassen (in het bijzonder, de spoorwegen) een fysiek obstakel dat het grondgebied van de gemeente Vorst isoleert. In het westen is Vorst des te geïsoleerder door het grote industriegebied en het kanaal van Brussel, hoewel dat kanaal niet op het grondgebied van de Gemeente ligt. Ten slotte is Vorst slecht verbonden met de gebieden in het westen (slechts twee verbindingen, waarvan slechts één voor auto's).

Ook de spoorweg splitst de Gemeente in tweeën en scheidt "Laag Vorst", het volksere gedeelte van de Gemeente met een grotere bevolkingsdichtheid dat vooral migranten telt³, van Hoog Vorst, ten oosten gelegen op een plateau, met meer gegoede wijken⁴ (cf. infra).

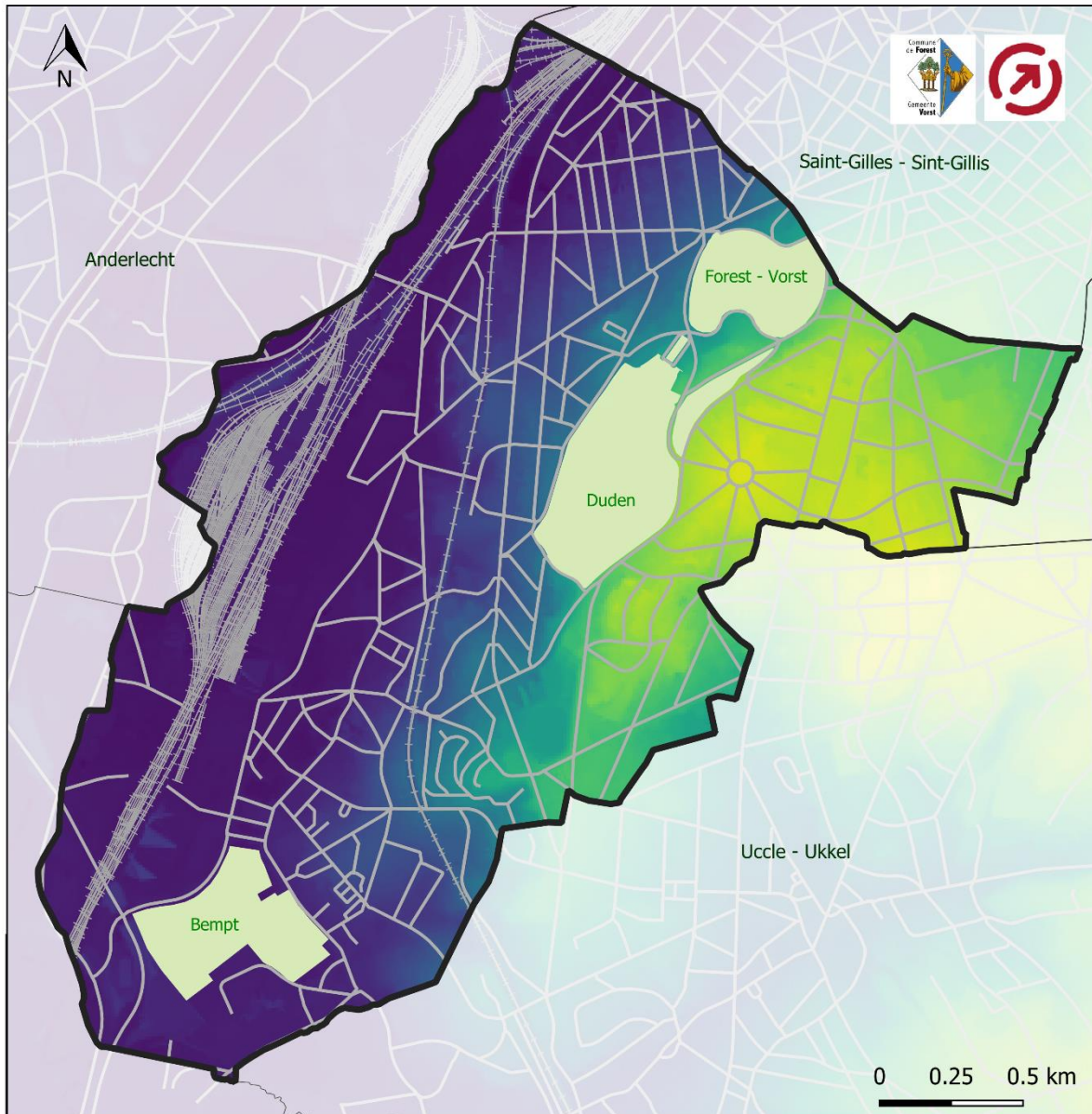
Een grondgebied met een bijzondere topografie

Vorst ligt in de Zennevallei tussen het kanaal en Hoogte 100 (het hoogste punt van de Gemeente). De topografie is gekenmerkt door een uitgesproken helling in het westen en in het oosten. Bij de uitwerking van een mobiliteitsplan is het verstandig om hier rekening mee te houden.

³ Bron: Observatorium voor Gezondheid en Welzijn van Brussel-Hoofdstad (2016)

⁴ Idem





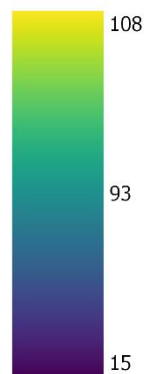
**Plan Communal de Mobilité de Forest -
Mobiliteitsplan Vorst**

Phase 1 : Topographie du territoire
Fase 1 : Topografie van het grondgebied

**Fond de plan
Achtergrond**

- Voirie - Wegen
- +— Chemin de fer - Spoorweg
- Parcs - Parks
- Frontières communales - Gemeentelijke grenzen

**Altitude (mètres)
Hoogte (meters)**



2.2 Structuur en functie van het grondgebied

Een voornamelijk residentiële gemeente met veel stedelijke industrie en enkele belangrijke supragemeentelijke plekken...

Met zijn 56 289 inwoners (BISA, 2019) en een oppervlakte van 6,3 km² is Vorst gemiddeld dichtbevolkt, met een gemiddelde bevolkingsdichtheid van 8 929 inw./km², wat lichtjes hoger is dan het gewestelijke gemiddelde van 7 441 inw./km². Hoewel de bevolking de afgelopen vijf jaar minder snel gegroeid is (gemiddelde bevolkingsgroei van 0,64 per jaar) dan in het Gewest (0,76), is de verplaatsingsbehoefte van de bevolking gestegen, met name sinds de invoering van het vorige GMP.

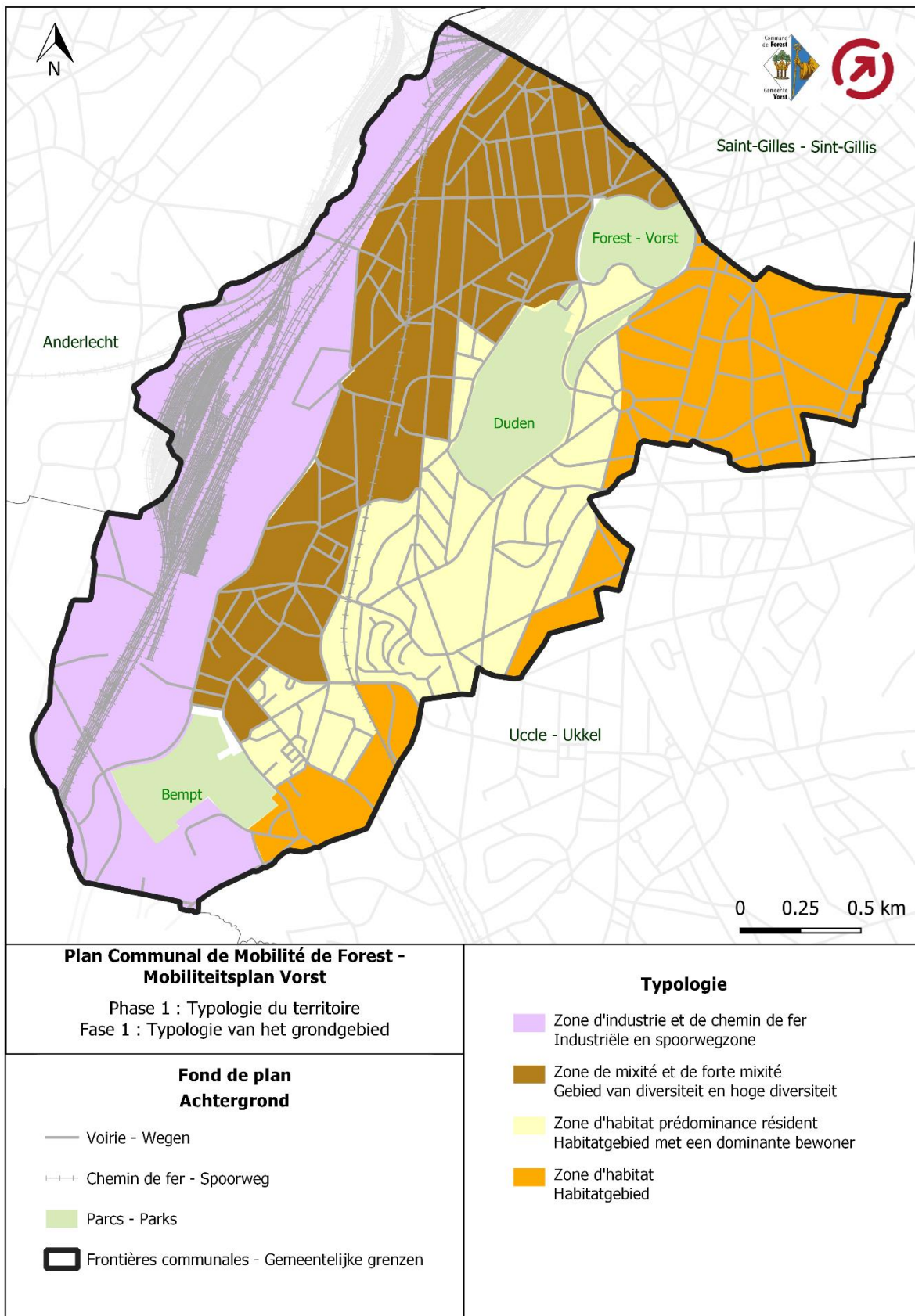
Hoewel het grootste stuk van zijn grondgebied residentieel is, heeft Vorst ook veel stedelijke industrie in het westen, waar ook een omvangrijke spoorweginfrastructuur bestaat. De Gemeente telt ook twee handelskernen, waaronder een in het hart van Vorst en een ander rond Hoogte 100, naast publieke infrastructuur zoals de concertzaal "Vorst Nationaal". De kantoordichtheid (21 500 m²/km²) is lager dan in de rest van het Gewest (78 000 m²/km²), maar blijft hoog. Hoofdstuk 3 bevat meer informatie over de verkeersknooppunten op het grondgebied van de Gemeente.

De Gemeente kan in vier zones opgedeeld worden: (i) een grote zone met industrie en spoorweginfrastructuur in het westen; (ii) een sterk gemengde zone in het centrum-westen; (iii) een voornamelijk residentiële zone in het centrum-oosten; (iv) een residentiële zone in het oosten.

met drie grote parken

De Gemeente telt overigens drie grote parken: het park van Vorst in het noorden, het daaraan palende Dudenpark (met het voetbalstadion van Union Sint-Gillis), en het Bemptpark in het zuiden.





2.3 Bevolking

Een bevolking die sterk lijkt op die van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het profiel van de bevolking van Vorst lijkt sterk op dat van het Gewest. De gemiddelde leeftijd (37,7 jaar) is nagenoeg gelijk, net zoals de gemiddelde gezinsgrootte (2,2 inw./gezin) en het aandeel buitenlanders (34,7 %).

Er bestaan echter kleine verschillen. De Gemeente telt verhoudingsgewijs iets meer 65-plussers, en omgekeerd, iets minder inwoners jonger dan 18 of tussen de 18 en de 64. Er zijn verhoudingsgewijs minder alleenstaanden jonger dan 30, en omgekeerd meer gezinnen met kinderen. De Gemeente Vorst telt een groter

aandeel buitenlandse burgers uit de EU-15 en minder uit de nieuwe EU-lidstaten. Ter info: de vier voornaamste buitenlandse nationaliteiten in Vorst zijn de Franse, Marokkaanse, Italiaanse en Portugese nationaliteit, samen goed voor ongeveer 50% van de buitenlandse bevolking.

Het socio-economisch profiel is ook vrij gelijkend: het inkomensniveau loopt zowat gelijk met dat van het Gewest. Idem met de werkloosheidsgraad, die net boven de 20% ligt.

	Vorst	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vershil
Leeftijd van de bevolking			
Gemiddelde leeftijd	37.72	37.52	0.20
Aandeel van 0-17-jarigen	22.76	22.85	-0.09
Aandeel van 18-64-jarigen	63.88	64.02	-0.14
Aandeel van 65 jaar en ouder	13.35	13.13	0.22
Profiel van de huishoudens			
Gemiddelde grootte	2.19	2.17	0.02
Aandeel alleenstaanden jonger dan 30 jaar	5.64	7.88	-2.24
Aandeel alleenstaanden van 30 jaar en ouder	38.01	38.00	0.01
Aandeel alleenstaanden van 65 jaar en ouder	11.50	11.44	0.06
Aandeel van paren met kinderen	24.86	24.07	0.79
Aandeel van paren zonder kinderen	14.98	14.84	0.14
Aandeel eenoudergezinnen	12.63	11.63	1.00
Profiel van de huishoudens			
Aandeel buitenlanders	34.7	34.6	0.1
Aandeel van EU-15 (exclusief België)	18.7	15.9	2.9
Aandeel van nieuwe EU-lidstaten	6.0	7.2	-1.3
Aandeel van de rest van Europa (exclusief EU28)	0.6	1.0	-0.4
Aandeel van OESO-landen (buiten Europa, Turkije en Latijns-Amerika)	0.3	0.6	-0.3
Aandeel van Noord-Afrika	3.9	3.4	0.5
Aandeel van Turkije	0.1	0.7	-0.6
Aandeel van Latijns-Amerika	1.2	0.8	0.4
Aandeel van Afrika bezuiden de Sahara	2.4	2.3	0.1
Aandeel van andere landen	2.0	3.1	-1.2
Aandeel van Fransen	6.3	5.3	1.0
Inkomen en werkloosheid			
Werkloosheidscijfer	21.6	21.3	0.3
Gemiddeld belastbaar inkomen per aangifte (€)	26604	27449	-845
Gemiddeld belastbaar inkomen per hoofd van de bevolking (€)	14275	13831	444

Bron: IBSA



Gemeentelijke verschillen

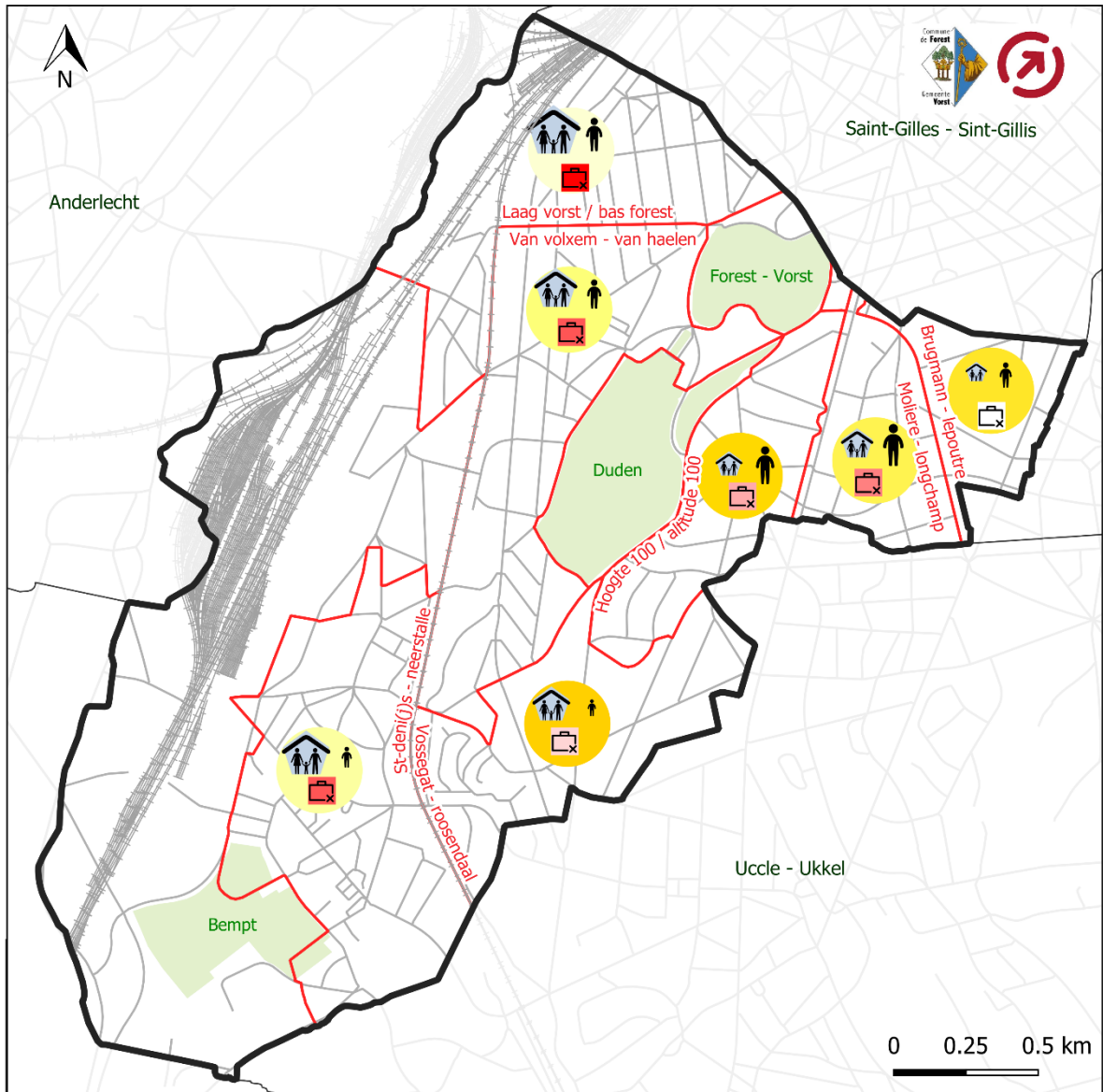
De westelijke gebieden ("Laag Vorst" en "Sint-Denijs/Neerstalle") kennen een jongere bevolking met een gezin dat gemiddeld groter is (met name, oververtegenwoordiging van gezinnen met kinderen), maar met een lager inkomen. In die wijken, en vooral in Laag Vorst (een gebied dat overigens deel uitmaakt van de "arme sikkels"), zit het gemiddelde inkomen per aangifte bij de laagsten van het Gewest. Ook de werkloosheidsgraad ligt er hoger.

Omgekeerd woont in de oostelijke wijken ("Vossegeat", "Hoogte 100", "Molière-

Longchamps", "Brugmann-Lepoutre") een oudere bevolking, in kleinere gezinnen, met een hoger inkomen. De werkloosheidsgraad ligt daar ook lager.

Tussen beide gebieden ligt "Van Volxem-Van Haelen", dat een overgang vormt tussen oost en west.





<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Caractéristiques des quartiers du territoire Fase 1 : Wijken eigenschap van het grondgebied</p>	<p>Densité de Population Bevolkingsdichtheid 2019 (hab/km²)</p> <ul style="list-style-type: none"> 7800 12800 18400 <p>Age moyen Gemiddelde Leeftijd 2019</p>
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <ul style="list-style-type: none"> Voirie - Wegen Chemin de fer - Spoorweg Parcs - Parks Frontières communales - Gemeentelijke grenzen Frontières inter-quartiers - Inter-buurtten grenzen 	<p>Taille moyenne des ménages Gemiddelde huishoudgrootte 2019</p> <ul style="list-style-type: none"> 1,8 2 2,2 2,4 <p>Part de demandeurs d'emploi 18-64 Aandeel van de werkzoekenden 18-64 2018 (%)</p>



3. MOBILITEITSNODEN EN MODALE AANDELEN



3.1 Structuur van de verplaatsingen

Bijna 285 000 dagelijkse verplaatsingen van/naar Vorst

Voor de opmaak van het nieuwe Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move werd een beknopte analyse gemaakt van de verplaatsingen binnen, van en naar elke gemeente van het Gewest, en werd de modale verdeling van die verplaatsingen in kaart gebracht (cf. infra). Deze schattingen maken gewag van bijna 285 000 dagelijkse verplaatsingen van en naar Vorst.⁵ Vorst kent daarbij gemiddeld 3,6 verplaatsingen per inwoner-baan, een van de laagste cijfers in de analyse. Enkel Koekelberg heeft een cijfer dat lager ligt (3,5 vpl/d). Dat cijfer ligt in het algemeen lager voor de westelijke gemeenten van het Gewest en hoger in het oosten (met 4,5 vpl/d als maximum), wat betekent dat de bevolking in het westen iets minder mobiel is.

Elke dag:

Veel verplaatsingen binnen de Gemeente...

De gegevens van telecomoperator Proximus geven een algemeen beeld van de oorsprong en bestemming van de verplaatsingen op het



grondgebied van Vorst.⁶

Uit die gegevens blijkt dat tijdens de werkweek, het leeuwendeel van de verplaatsingen plaatsvindt tussen twee zones van hetzelfde grondgebied (interne verplaatsingen). Dat aandeel gaat in het algemeen van 25% (in de spits) naar meer dan 40% (buiten de spits), afhankelijk van het moment van de dag. Dat wijst erop dat de Gemeente lokaal aantrekkelijk is, maar ook dat vele verplaatsingen een (zeer) korte afstand beslaan.

maar ook en vooral van/naar buurgemeentes, in het bijzonder Ukkel

De meeste verplaatsingen vinden echter plaats van/naar buurgemeentes. De startplaatsen en bestemmingen zijn vrij divers, maar sommige springen er toch uit. Zo blijkt dat er vele verplaatsingen bestaan van/naar Ukkel, waarbij het in- en uitgaande verkeer bijna even belangrijk is, ongeacht het moment van de dag. De overige plekken die enigszins naar boven komen zijn de Stad Brussel (vooral tijdens de spits) en de gemeentes Elsene, Sint-Gillis en Anderlecht. Ook het arrondissement Halle-Vilvoorde staat bovenaan de lijst.

Op zaterdag: minder verplaatsingen en dan vooral binnen de Gemeente

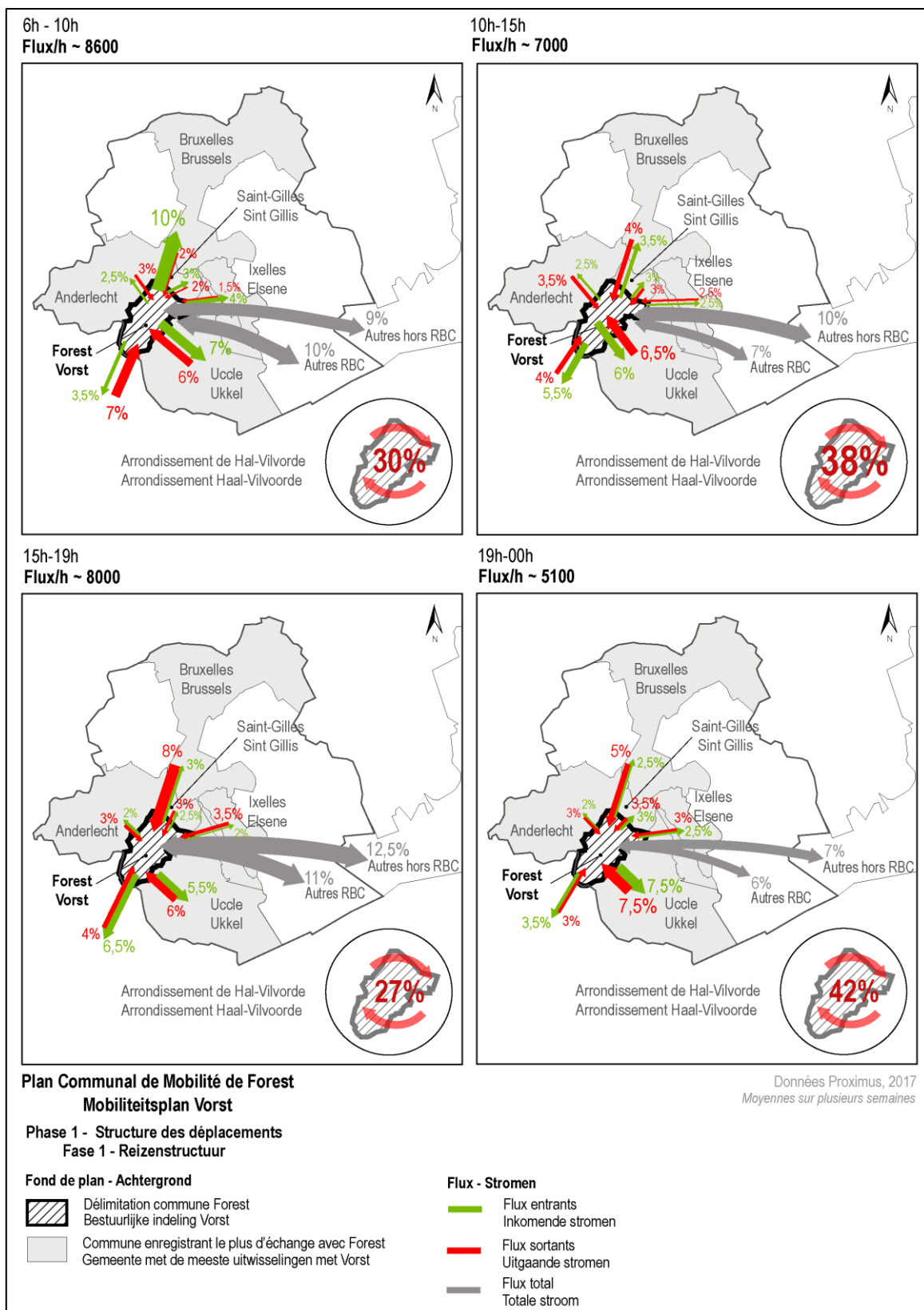
Op zaterdag zijn er in het algemeen minder verplaatsingen en vinden deze vooral plaats binnen de Gemeente.

⁵ **Opmerking:** de transit via de Gemeente is niet in aanmerking genomen

⁶ Deze gegevens moeten genuanceerd worden want ze steunen niet op het absolute totaal

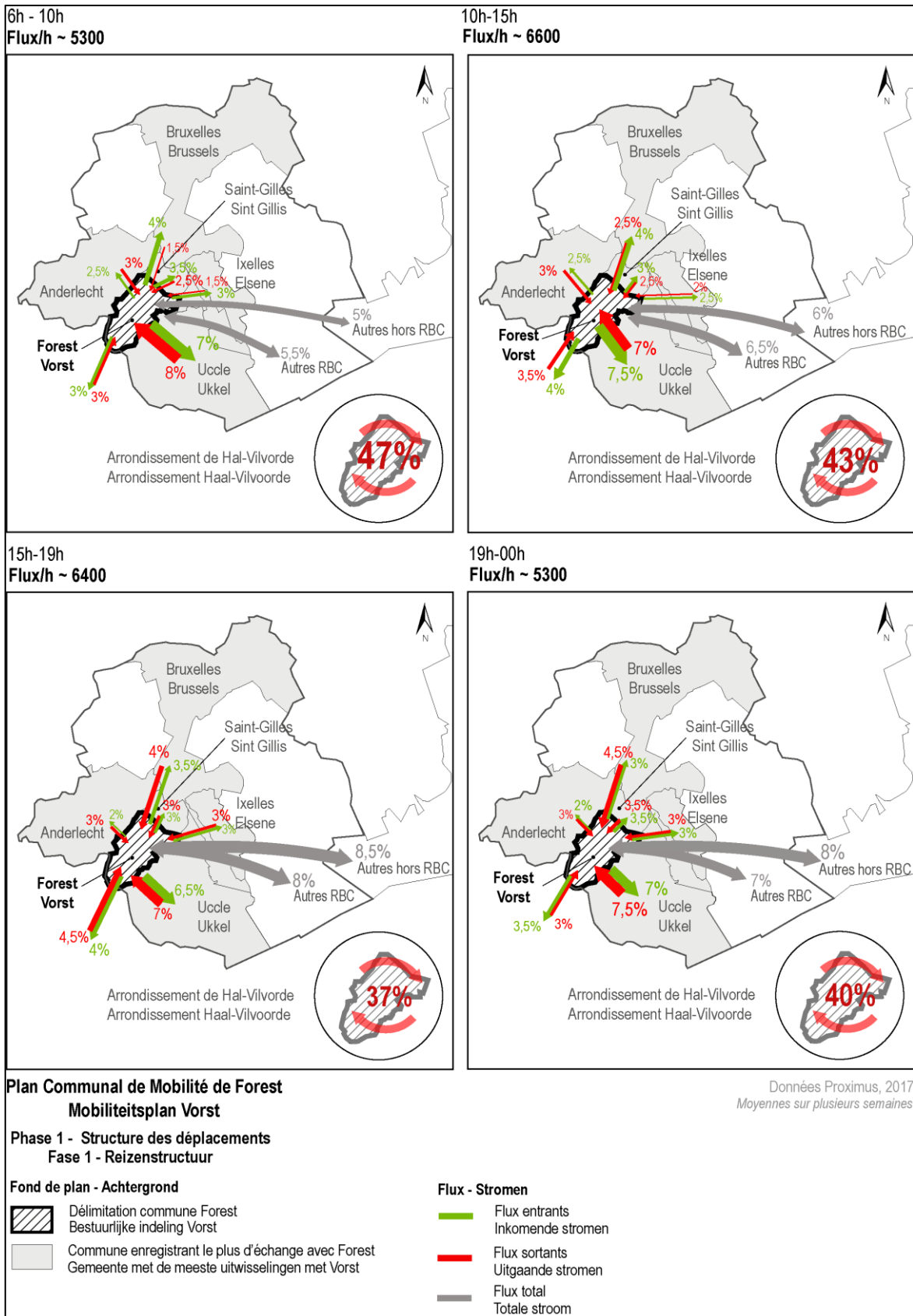
aantal verplaatsingen en kunnen een vertekend beeld geven





Figuur 4: structuur van de verplaatsingen in Vorst tijdens de werkweek - bron: gegevens Proximus, 2017





Figuur 5: structure van de verplaatsingen in Vorst op zaterdag - bron: gegevens Proximus, 2017

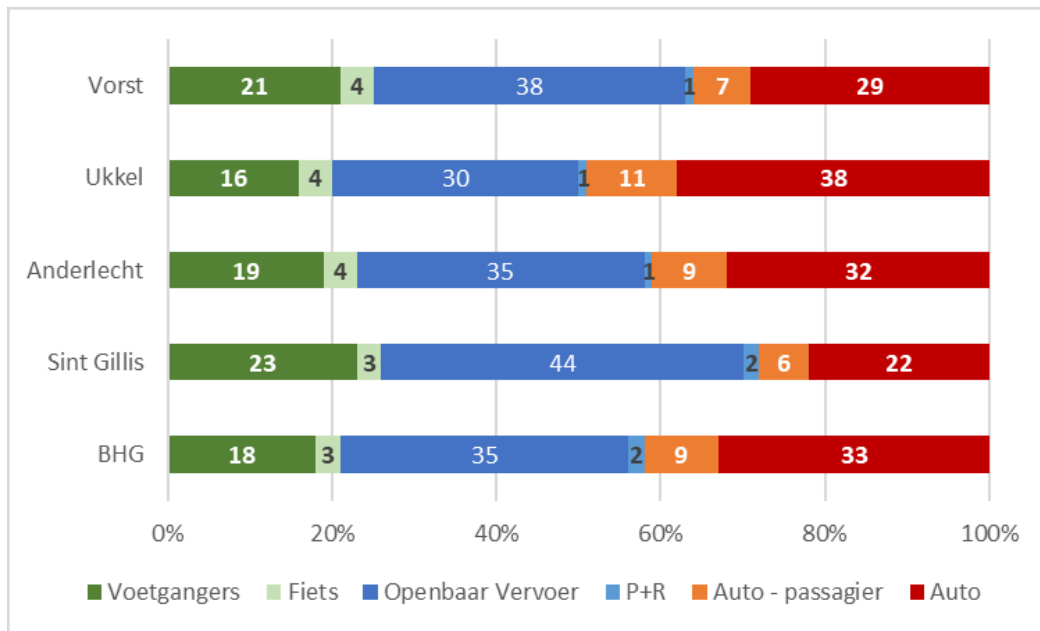


3.2 Modale verdeling van de verplaatsingen

Verhoudingsgewijs meer verplaatsingen te voet en met de fiets dan elders in het Gewest, vooral in vergelijking met de gemeentes van de tweede kroon

De schattingen van de modale verdeling van de verplaatsingen in het kader van de opstelling van het GewMP tonen aan dat een kwart van de

verplaatsingen met betrekking tot het grondgebied van Vorst te voet gebeurt, en in mindere mate, met de fiets. Dat is iets meer dan op het niveau van het Gewest, met name in de gemeentes van de tweede kroon. Ter vergelijking: voor Anderlecht is dat 23% en voor Ukkel 20%. De hoogste percentages zien we in Schaarbeek, Evere, Koekelberg en Sint-Gillis (26%).

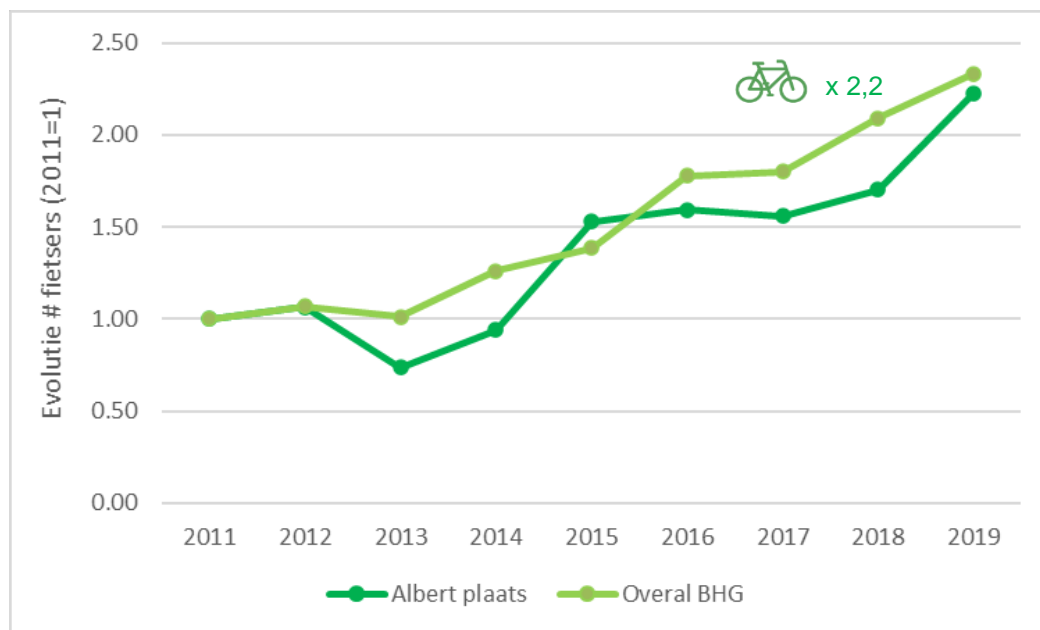


Figuur 6: modale aandelen van de verplaatsingen in Vorst, Ukkel, Anderlecht en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - bron: GewMP-Good Move



In het algemeen is het modale aandeel van de fiets echter vrij beperkt, maar dat aandeel stijgt wel, vooral als men kijkt naar het aantal fietsers dat geteld werd op het Albertplein tijdens de trimestriële tellingen sinds 2011 in het kader van het Fietsobservatorium van het Brussels

Hoofdstedelijk Gewest. Zoals de grafiek hierna aantoont, en hoewel de evolutie anders is dan in het Gewest, is dat aantal in de afgelopen tien jaar meer dan verdubbeld.



Figuur 7: evolutie van het aantal fietsers op het Albertplein, in vergelijking met de andere gewestelijke telpunten - bron: Fietsobservatorium van het BHG

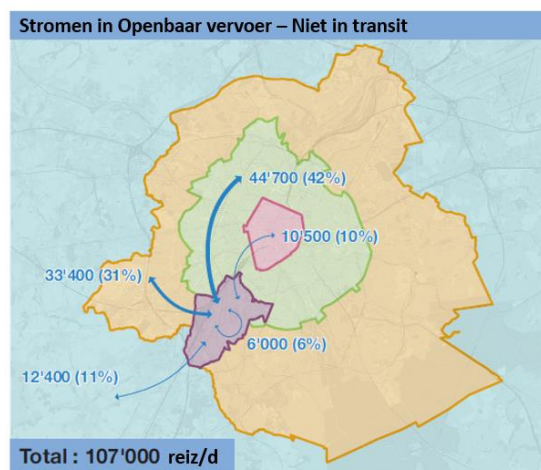
Eenzelfde vaststelling voor het openbaar vervoer

Hetzelfde geldt voor het aandeel van het openbaar vervoer. Met een modaal aandeel geschat op 38%, zit Vorst bij de besten van de klas, na centraler gelegen gemeentes die in het algemeen een uitgebreider OV-netwerk hebben (Sint-Joost - 50%; Sint-Gillis - 44%; Stad Brussel - 43%; Schaarbeek en Elsene - 39%).

Deze verplaatsingen met het openbaar vervoer vinden vooral plaats van en naar andere Brusselse gemeentes, in het bijzonder van en naar gemeentes in de tweede kroon. Het openbaar vervoer wordt daarentegen (verhoudingsgewijs) weinig gebruikt voor verplaatsingen binnen de Gemeente. De relatieve cijfers liggen er echter even hoog als in andere gemeentes van het Gewest.

Het modaal aandeel van het openbaar vervoer voor verplaatsingen van en naar niet-Brusselse gemeentes is vrij laag. Ter vergelijking: dat cijfer varieert in het Gewest van 11% (Vorst,

Ganshoren, Watermaal-Bosvoorde) tot 34% (Stad Brussel).



Figuur 8: verplaatsingen met het openbaar vervoer met betrekking tot het grondgebied van Vorst, bron: Brussel Mobiliteit



Omgekeerd is de auto minder populair

Omgekeerd is de auto er minder populair dan elders in het Gewest. In het algemeen zou het modaal aandeel van dit vervoersmiddel onder de 30% liggen, wat een van de laagste percentages is. Enkel Sint-Joost, Sint-Gillis en Schaarbeek hebben een nog kleiner aandeel. Ter vergelijking: voor de buurgemeentes Anderlecht en Ukkel ligt dat cijfer respectievelijk op 32 en 38%.

De gezinnen in Vorst vertonen overigens een vrij lage motorisatiegraad in vergelijking met de andere gemeentes, namelijk 0,6 privévoertuigen per gezin (2019).⁷ Dat cijfer ligt in het algemeen hoger in de gemeentes van de tweede kroon (in het bijzonder in het oosten van het Gewest), bijvoorbeeld in Ukkel, Watermaal-Bosvoorde of Sint-Pieters-Woluwe (rond of hoger dan 0,8). Ook gemeentes als Jette en Sint-Agatha-Berchem vertonen een hoger cijfer (0,65 tot 0,75 voertuigen per gezin). De meer westelijk gelegen gemeentes van het Gewest (Anderlecht, Molenbeek) vertonen echter een gelijkaardig cijfer.

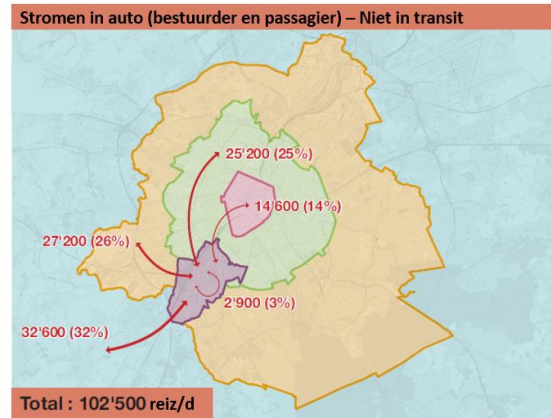
Merk op dat de motorisatiegraad de afgelopen jaren in het algemeen is gedaald. Het wagenpark is wel stabiel gebleven, om niet te zeggen: identiek (15 208 voertuigen in 2005 tegen 15 032 in 2019), maar ondertussen zijn er wel meer gezinnen (+11%).



Op 15 jaar tijd is de motorisatiegraad van de gezinnen in Vorst gedaald van 0,66 naar 0,59 voertuigen per gezin!

⁷ Bron: Statbel, 2019

Schattingen in het raam van de opstelling van het nieuwe Gewestelijk Mobiliteitsplan geven aan dat twee derde van de verplaatsingen met de auto van of naar een andere Brusselse gemeente plaatsvinden, wat wijst op het potentieel van een modale verschuiving.



Figuur 9: verplaatsingen met de auto met betrekking tot het grondgebied van Vorst. Bron: Brussel Mobiliteit

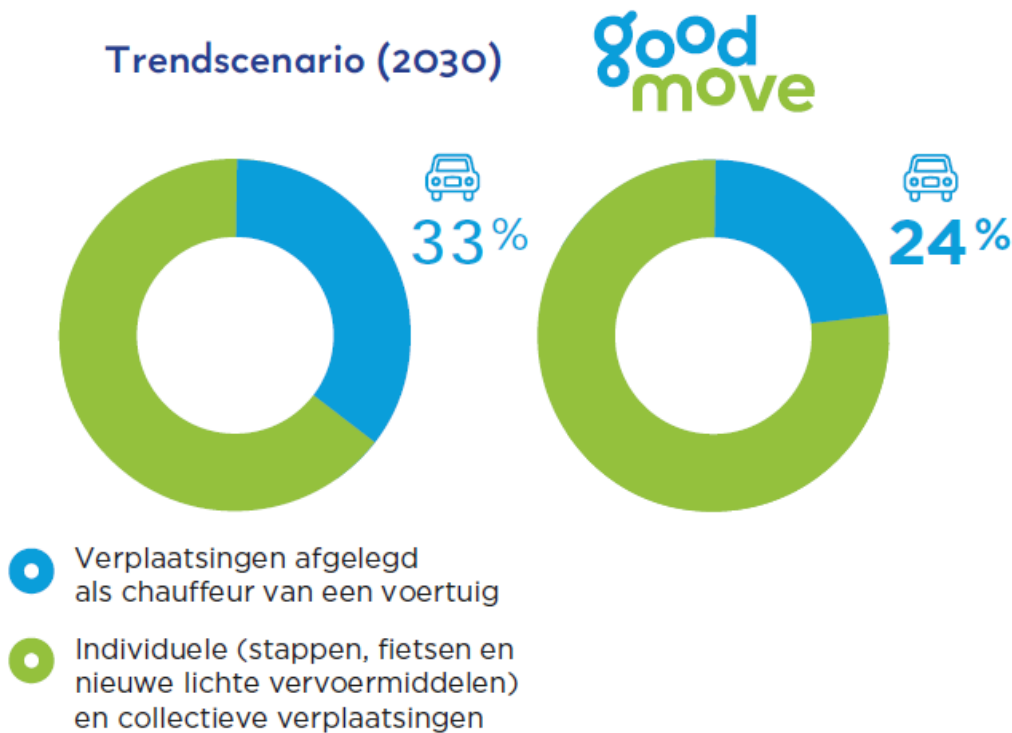
Ongeveer één derde van de verplaatsingen gebeurt van of naar niet-Brusselse gemeentes. Als we het aantal verplaatsingen vergelijken, merken we dat er drie keer meer verplaatsingen zijn met de auto (32 600 vpl/d) dan met het openbaar vervoer (12 400 vpl/d). Voor verplaatsingen tussen Vorst en niet-Brusselse gemeentes gaat de voorkeur dus duidelijk uit naar de auto en niet naar de trein of de bus. Dat komt door de ligging van de Gemeente en de nabijheid van de autosnelweg. Bovendien is het openbaar vervoer soms onbestaande of biedt het geen interessant alternatief voor de auto.



Inspanningen blijven nodig, met name om bij te dragen tot de vereiste modale verschuiving in het Gewest

Hoewel Vorst bij de besten van de klas zit, moeten er nog inspanningen worden geleverd, met name om een steentje bij te dragen tot de modale verschuiving van het Good Move-plan, dat als ambitie heeft om het aandeel verplaatsingen met een gemotoriseerd voertuig (als bestuurder) in het Gewest te laten zakken van één derde naar één vierde. Deze daling van het modaal aandeel van de auto zou bovendien gunstig zijn voor de Gemeente. Daarvoor zijn performante multimodale netwerken nodig (cf. infra).

Het vorige en het volgende hoofdstuk over de verkeersknooppunten tonen aan dat er op dat vlak een (groot) potentieel bestaat, met name omdat vele verplaatsingen tussen Brusselse gemeentes (67 000/d) of zelfs binnen de Gemeente (2900/d) met de auto worden verricht, omdat het modaal aandeel van de auto in de verplaatsingen tussen woning en basisscholen in Vorst hoog ligt (39%), net zoals voor het woon-werkverkeer van het gemeentepersoneel (38%).



Bron: Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move



3.3 Voornaamste verkeersknooppunten

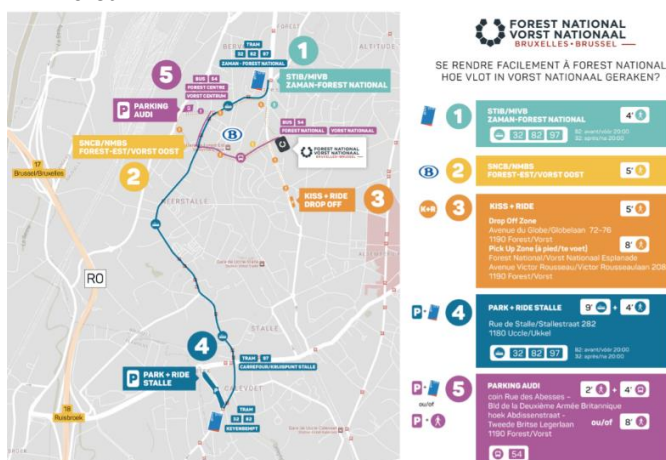
3.3.1 Voorbeschouwing

Meerdere knooppunten voor vertrekkend verkeer in de Gemeente

De gemeente Vorst telt vele knooppunten, wat tot vele verplaatsingen leidt binnen of naar de Gemeente. Zoals hierboven aangegeven, tonen de gegevens van Proximus aan dat afhankelijk van het moment van de dag, 25 tot 40% van de verplaatsingen op het grondgebied van Vorst interne verplaatsingen zijn.

In dit hoofdstuk bespreken we de voornaamste verkeersknooppunten op het grondgebied van Vorst en, als de gegevens voorhanden zijn, de plaatsen van waaruit mensen vertrekken die zich naar Vorst begeven, en hoe ze zich verplaatsen.

De kaart hieronder toont de voornaamste verkeersknooppunten op het grondgebied van Vorst.



Figuur 10: toegangsfiche Vorst Nationaal Bron: Vorst Nationaal

3.3.2 Cultuurcentra

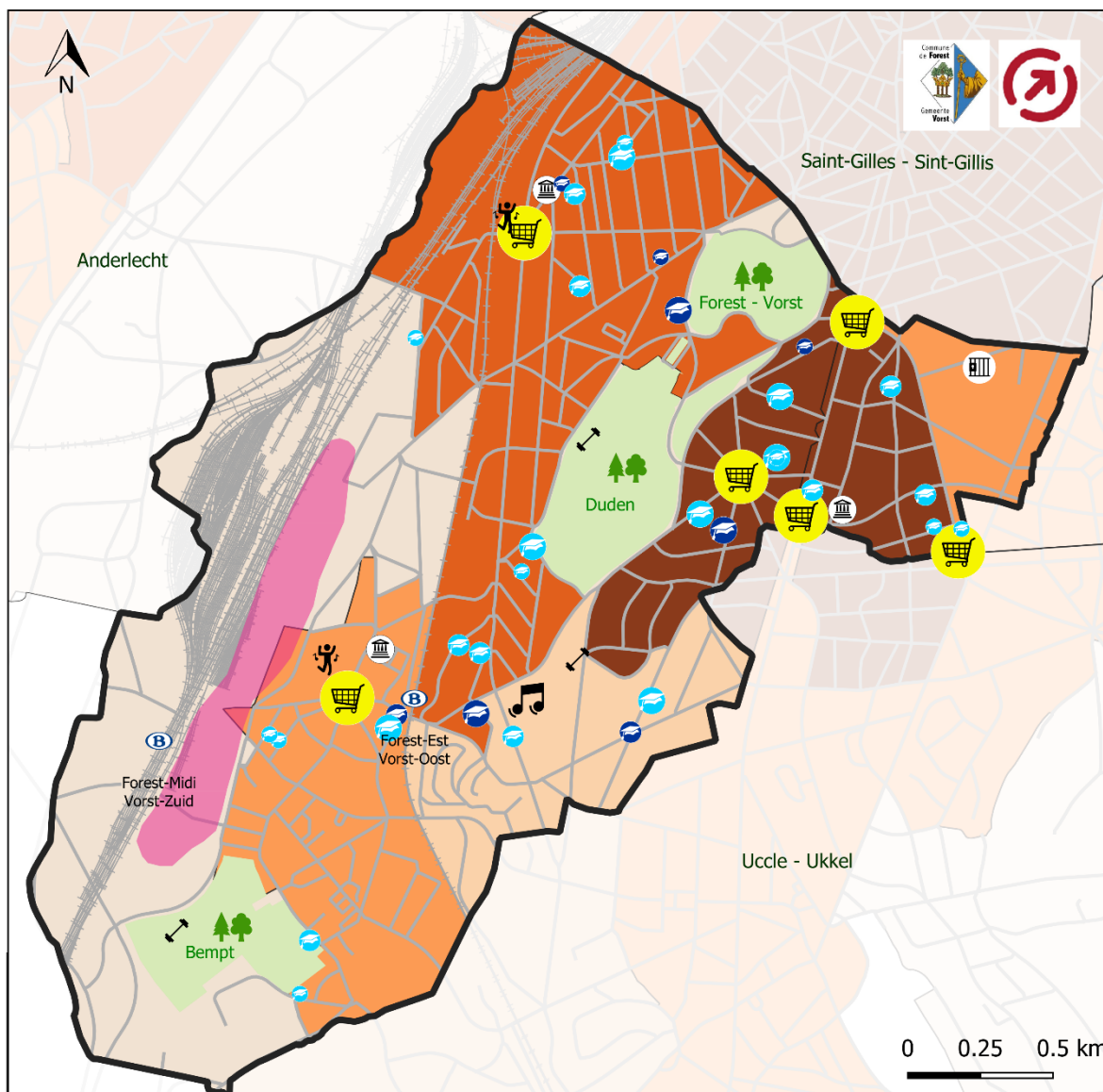
Vorst Nationaal, goed voor menig verplaatsing

De concertzaal Vorst Nationaal geeft aanleiding tot vele verplaatsingen in Vorst. Ze heeft een capaciteit van meer dan 8000 toeschouwers en organiseert gemiddeld twee tot drie evenementen per week. Dat zijn honderdduizenden verplaatsingen op jaarbasis.

Vorst Nationaal kan via meerdere vervoersmiddelen bereikt worden: te voet of met de fiets voor buurtbewoners, en in mindere mate via het openbaar vervoer. Vorst Nationaal wordt immers door geen enkele structurende OV-as of -lijn bediend. Momenteel houdt enkel buslijn 54 (Vorst-Troon) er halt. Het treinstation Vorst-Oost (met enkel de S1-trein Nijvel-Brussel-Mechelen) ligt op ongeveer 600 meter. Het station Brussel-Zuid ligt op meer dan 3 kilometer (zonder rechtstreekse bus- of tramverbinding). Binnenkort wordt Vorst-Nationaal wel vlotter bereikbaar dankzij een nieuwe buslijn richting Brussel-Centraal.

Op zijn website vermeldt Vorst Nationaal de verschillende mogelijkheden om er te geraken. Er bestaat ook een fiche van de multimodale toegankelijkheid. Het EventPass, gekoppeld aan een concertticket, laat overigens toe om de dag van het evenement gratis te reizen op het MIVB-netwerk, terwijl het Bravo! Ticket de treinreis van en naar Vorst met de helft goedkoper maakt.





Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst

Phase 1 : Pôles de déplacements de la commune
Fase 1 : Reizen centra van de gemeente

**Fond de plan
Achtergrond**

- Voirie - Wegen
- +—+ Chemin de fer - Spoorweg
- Parcs - Parks
- Frontières communales - Gemeentelijke grenzen

Pôles de déplacement - Reizen centra

- Ecole - School /élèves - /leerlingen
 - fondamentale - basis
 - [0 - 120[
 - [120 - 289[
 - [289 - 550[
 - secondaire - middelbare
 - [0 - 120[
 - [120 - 289[
 - [289 - 650[
 - Commerces Winkelen
 - Espace vert Groen gebied
 - Gare - Station
 - Installation sportive - Sportcomplex
 - Equipement événementiel Evenement apparatuur
 - Forest National - Vorst Nationaal
 - Service public - Openbare dienst
 - Prison de Forest Gevangenis van Vorst
 - PAE - economische activiteitsparken
- Densité de population (hab/km2)
Bevolkingsdichtheid (inw/km2)
2019**
- <5000
 - 5000 - 8000
 - 8000 - 14000
 - 14000 - 18000
 - >18000



Vele bezoekers gaan er met de auto naartoe, wat leidt tot een zeer grote parkeerdruk in de wijk

De parkeerdruk die opgemeten wordt in de wijk op dagen waarop er een evenement plaatsvindt (cf. ook hoofdstuk 7.3, p. 115) toont aan dat vele toeschouwers zich met de auto naar Vorst Nationaal begeven. Volgens het Gemeentelijk Parkeeractieplan parkeren er tijdens evenementen gemiddeld 700 voertuigen langs de openbare weg. Dat cijfer varieert van iets meer dan 200 voor kleinere evenementen (2000 toeschouwers) tot 1 250 voor de grootste evenementen (8000 toeschouwers). Het is bovendien waarschijnlijk dat bezoekers hun auto parkeren op meer aangepaste plekken die door de organisatoren worden vermeld: de P+R-parking "Stalle" en de parkings Audi 1 en Audi 2, samen goed voor 1300 plaatsen.

Om bestuurders te ontraden en de parkeerdruk langs de openbare weg te proberen verkleinen, heeft de overheid op 1 januari 2020 een "evenementenzone" gecreëerd rond Vorst Nationaal. Bezoekers kunnen er parkeren voor 5 euro.

Andere belangrijke cultuurcentra in Vorst

Bovenop Vorst Nationaal telt de Gemeente nog andere cultuurcentra:

- het Centrum voor Hedendaagse Kunst Wiels en het cultureel centrum van Vorst (Brass), die op een steenworp van elkaar liggen in het noordwesten van Vorst;
- de Abdij van Vorst, die momenteel ontwikkeld wordt als cultuurcentrum (aby.brussels) en die in het hart van Vorst ligt, in de buurt van het administratieve centrum en naast de handelskern.

3.3.3 Handelskernen

Meer dan 600 verkooppunten die (lokale) verplaatsingen teweegbrengen, deels in het hart van Vorst en bij Hoogte 100...

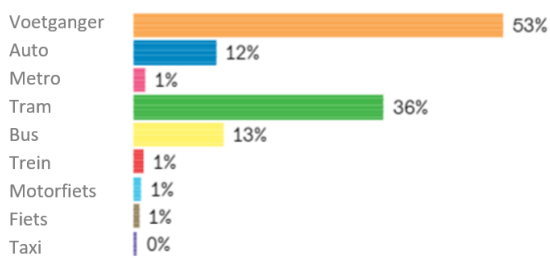
Met zijn 600-tal verkooppunten brengt de handel ook vele verplaatsingen in de Gemeente teweeg.

Een deel van die verkooppunten zit geconcentreerd in twee handelskernen: Sint-Denijs en Hoogte 100. Op het Sint-Denijsplein vindt overigens twee maal per week (op dinsdag en zaterdag) een markt plaats met een twaalftal kramen. In vergelijking met het Gewest zijn beide handelskernen vrij klein, zowel qua aantal verkooppunten als qua winkeldichtheid (aantal verkooppunten/ha). Het betreft voornamelijk buurtwinkels (bakkerijen, kruideniers, beenhouwers, enz.). Ook zijn er verscheidene bars en cafés, en enkele dienstverlenende handelaars zoals kappers. De bezoekers zijn dus voornamelijk lokale inwoners. Merk op dat deze buurtwinkels en horecazaken regelmatig beleverd moeten worden.

De meeste vaste klanten kunnen er dus te voet of per fiets naartoe, waardoor het autogebruik beperkt kan worden. Volgens gegevens van het Overzicht van de Handel (2014), verplaatsten de meeste bevrageden (mogelijk ook niet-klanten) rond Sint-Denijs zich te voet of met het openbaar vervoer. De auto kwam duidelijk minder vaak, maar toch vrij vaak, naar voren, in tegenstelling tot de tweewielers, die bijna nooit aan bod kwamen.



Modale verdeling



Figuur 11: modale verdeling van bevroagden in de handelskern Sint-Denijs - bron: Barometer 2014-Hub.brussels

maar ook en vooral verspreid over de Gemeente

In tegenstelling tot het gros van de andere Brusselse gemeentes, ligt het leeuwendeel van de handelszaken (77%) echter niet in een handelskern, maar verspreid over het grondgebied van de Gemeente, met name langs de Wielemans Ceuppenslaan en de Alsebergsesteenweg.

Sommige zaken liggen ook in een kern aan de rand van het grondgebied en leiden tot verplaatsingen in hoofde van Vorstenaren: Vanderkindere, het centrum van Sint-Gillis, enz.

Deze verspreiding leidt tot een versnippering van de verplaatsingen richting deze handelszaken.

3.3.4 Economische activiteit

Een economische activiteit die ook dagelijks vele verplaatsingen teweegbrengt

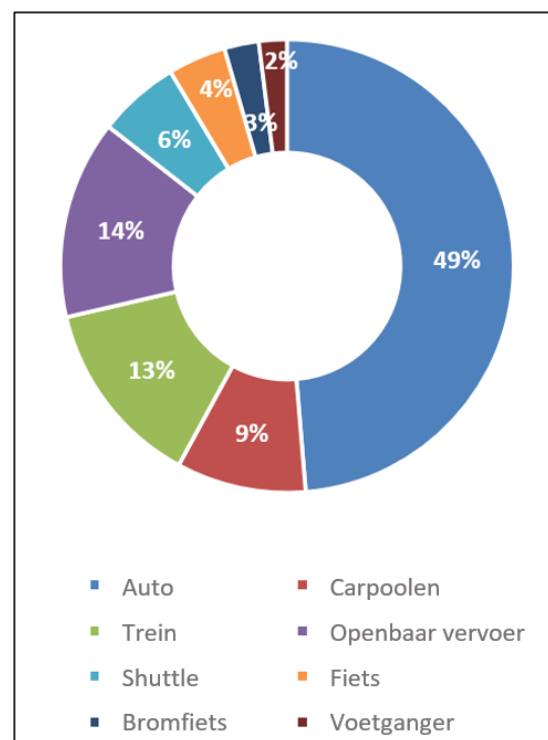
Met zijn 4770 bedrijven en 16 460 arbeidsplaatsen in Vorst, geeft de economische activiteit ook dagelijks aanleiding tot duizenden verplaatsingen. Een deel van die activiteit is geconcentreerd in de grote stedelijke industriezone in het westen van het grondgebied. Een ander deel ligt verspreid over het grondgebied, met name in het hart van Vorst, waar het gemeentebestuur gevestigd is (na Audi de grootste werkgever in Vorst).

De auto blijft de koning...

Vorst telt negen bedrijven met meer dan honderd werknemers, die bijgevolg een

bedrijfsvervoerplan hebben opgesteld. Deze negen bedrijven zijn samen goed voor 5408 werknemers. Dat is een interessante doelgroep om een steekproef te maken met betrekking tot verplaatsingen en modale aandelen.

Een algemene analyse van dat staal toont aan dat de meesten de auto gebruiken: 49% van de verplaatsingen geschiedt met de auto, terwijl carpooling 9% modaal aandeel haalt. Het stedelijke openbaar vervoer (MIVB en De Lijn) komt op de tweede plaats met 14%. De trein is derde met 13%. De actieve verplaatsingswijzen halen een vrij laag modaal aandeel (< 5%).



Figuur 6: verdeling modale aandelen in onderzocht staal. Bron: gegevens bedrijfsvervoerplannen

maar het ene bedrijf is het andere niet

Een diepgaandere analyse toont aan dat de modale verdeling sterk verschilt van bedrijf tot bedrijf. Verschillende factoren liggen daar aan de basis van: herkomst van de werknemers, ligging van het bedrijf, eventuele initiatieven, maar ook arbeidstijden.

Om de trends beter te kunnen interpreteren, werd een vergelijkende analyse gemaakt tussen twee bedrijven van de Gemeente. Er werd gekozen

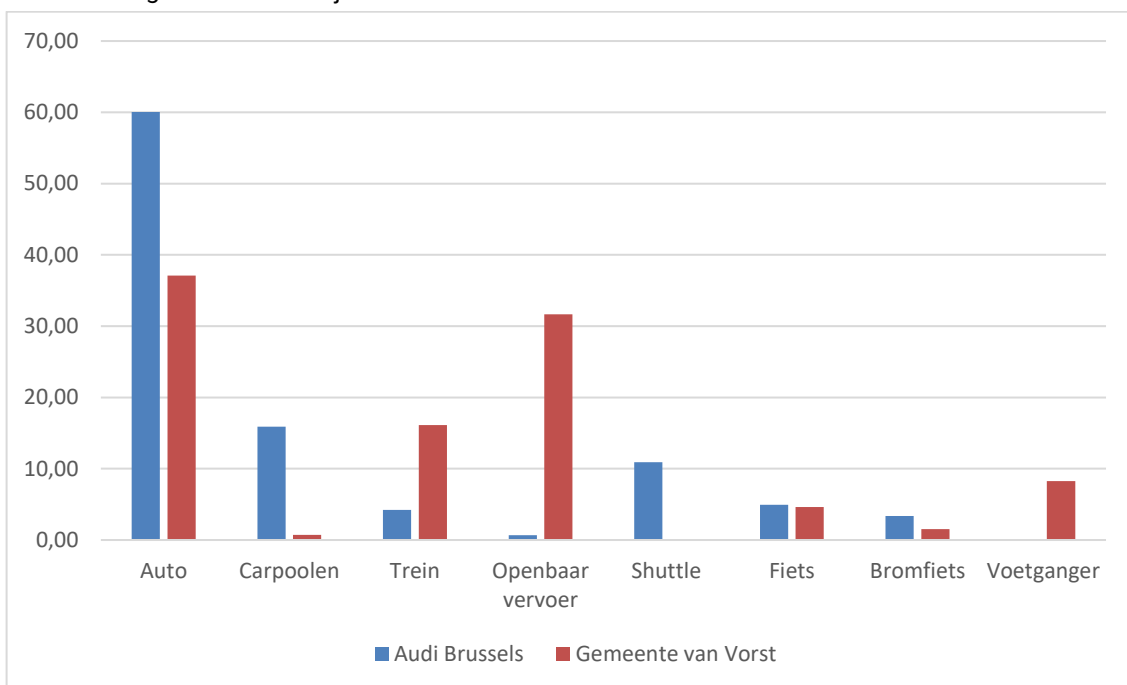


voor Audi en het gemeentebestuur van Vorst, om twee redenen: het zijn de grootste werkgevers van de Gemeente en hun werking is compleet verschillend want de werknemers werken er volgens andere uurroosters. 85% van de werknemers van Audi werken in shifts (drie ploegen), terwijl het volledige gemeentepersoneel volgens vaste uren werkt (aankomst en vertrek tijdens de spits).

De modale verdeling is sterk verschillend. De meeste werknemers van Audi verplaatsen zich met de auto (60%) en bijna niemand met het openbaar vervoer. De verklaring ligt in de uurroosters: de werknemers werken in ploegen. Velen werken dus 's nachts wanneer het OV-aanbod sterk beperkt is of onbestaand. 10% van de werknemers gebruikt de bedrijfsshuttle tussen

de fabrieken en de nabijgelegen parkings. Interessant gegeven: 15% doet aan carpooling, terwijl het gemeentepersoneel helemaal niet carpoolt.

De vervoerswijzen van het gemeentepersoneel van Vorst zijn echter diverser. 37% neemt de wagen, 31% het openbaar vervoer en 16% de trein. 8% komt te voet en 5% met de fiets. Door hun uurroosters kunnen zij immers genieten van een breder transportaanbod. Merk op dat het modaal aandeel van de auto vrij hoog is, wat te verklaren valt door de woonplaats van een deel van de werknemers. Zo neemt 20% van de werknemers die in Vorst wonen de auto om naar het gemeentebestuur te rijden. Dat percentage stijgt naar 50% voor de werknemers uit Ukkel of Anderlecht.



Figuur 6: vergelijkende analyse van de modale verdeling voor de twee grootste werkgevers van Vorst
Bron: gegevens bedrijfsvervoerplannen (2017)

3.3.5 Scholen

27 scholen, goed voor meer dan 9300 kinderen en jongeren

De gemeente Vorst telt 27 scholen, waaronder: een kleuterschool, drie lagere scholen, zeventien basisscholen (kleuter en lager) en zes middelbare scholen. Drie daarvan zijn gespecialiseerde

instellingen. Deze scholen zijn goed voor 9300 kinderen en jongeren⁸ en leiden dus ook tot vele verplaatsingen in Vorst. Deze zijn voornamelijk lokaal (58%), maar er zijn ook kinderen en jongeren uit andere Brusselse gemeentes, in het bijzonder uit de buurgemeentes Ukkel (9%), Sint-Gillis (9%) en Anderlecht (7%), en kinderen en

⁸ Bron: BISA - schooljaar 2018-2019

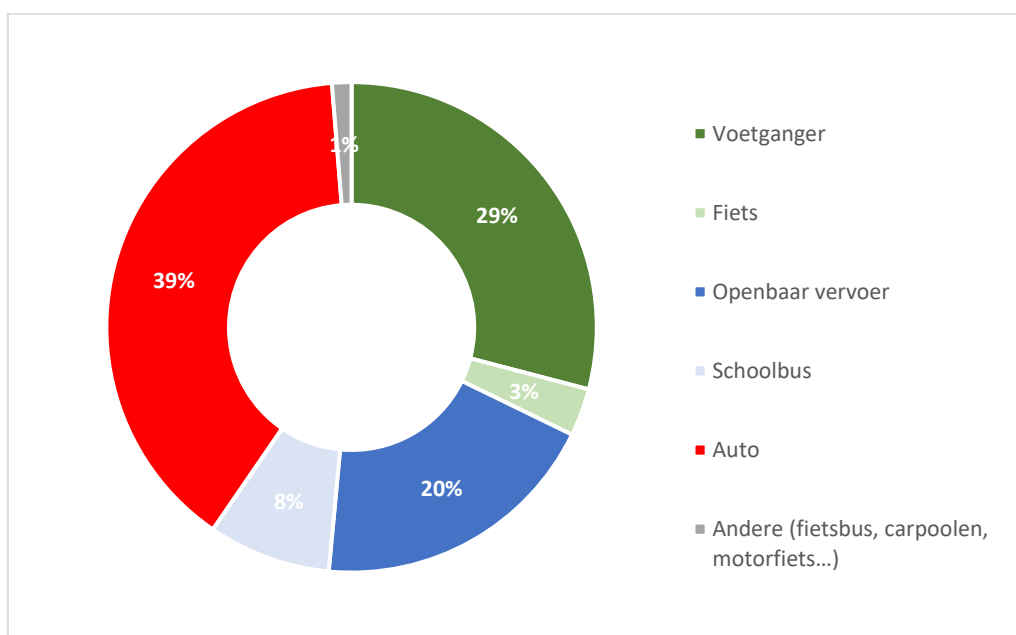


jongeren van buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (8%), in het bijzonder Vlaams-Brabant (6%).

Om de verplaatsingsgewoonten van en naar school beter te begrijpen, baseren we ons op gegevens uit de schoolvervoerplannen (SVP's). 18 van de 27 scholen in Vorst hebben een afgewerkt SVP of zijn eraan aan het werken. Acht SVP's dateren van voor 2016, vijf van na 2016 en nog eens vijf zitten in de prediagnosefase.

Kinderen in basisscholen (3-12 jaar) gaan vooral met de auto of te voet naar school

Hoewel vele kinderen in een van de basisscholen van Vorst in de Gemeente zelf woont (66%), wordt ongeveer 40% ervan met de auto gebracht. Bij dat publiek is er dus nog ruimte voor een modale verschuiving. Daarnaast gaan de meeste kinderen te voet (29%) of met het openbaar vervoer (20%) naar school. Slechts 3% van de kinderen neemt daarentegen voornamelijk de fiets.



Figuur 12: modale verdeling van de verplaatsingen van kinderen in het basisonderwijs

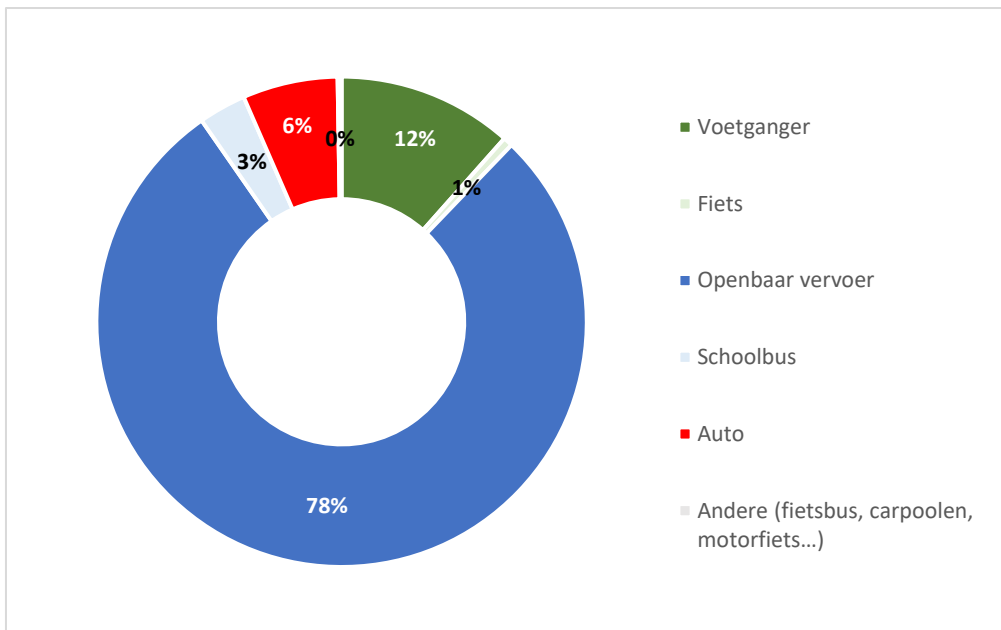
Bron: gegevens SVP's

De situatie kan echter sterk verschillen van school tot school. In bepaalde scholen ligt het modaal aandeel van de auto boven de 50% of is de auto (nagenoeg) het enige gebruikte transportmiddel, of omgekeerd neemt slechts een kleine minderheid van de ouders de auto om hun kind(eren) af te zetten. Hetzelfde geldt voor de kinderen die naar school stappen. In bepaalde scholen is het openbaar vervoer dan weer het voornaamste transportmiddel (soms met een modaal aandeel van meer dan 50%).

(Niet-gespecialiseerde) middelbare scholen: bijna uitsluitend openbaar vervoer

Er zijn veel verschillen tussen de basisscholen en de middelbare scholen. Jongeren uit het middelbaar doen namelijk vooral een beroep op het openbaar vervoer. Vier op de vijf jongeren geven aan dat ze zo naar school gaan. Het aandeel van de andere transportmiddelen is dus zeer beperkt. In die restgroep zien we dat het stappen het populairst is (12% van de verplaatsingen). De auto is hier dan weer goed voor slechts 6% van de verplaatsingen.





Figuur 13: modale verdeling van de verplaatsingen van jongeren in het middelbaar onderwijs
Bron: gegevens SVP's

Twee factoren liggen voornamelijk aan de basis van dit verschil. Ten eerste zijn leerlingen in het secundair ouder en dus autonomer. Ze kunnen dus alleen naar school (vandaar het lagere aandeel van de auto). Ten tweede komt bijna 70% van buiten de Gemeente en moeten ze dus langere afstanden afleggen (waardoor ze minder vaak stappen). Het openbaar vervoer lijkt dus het meest geschikte transportmiddel. Daarentegen wordt de fiets slechts weinig gebruikt (als voornaamste transportmiddel).

Ook vele verplaatsingen van Vorstenaars naar scholen in andere gemeentes

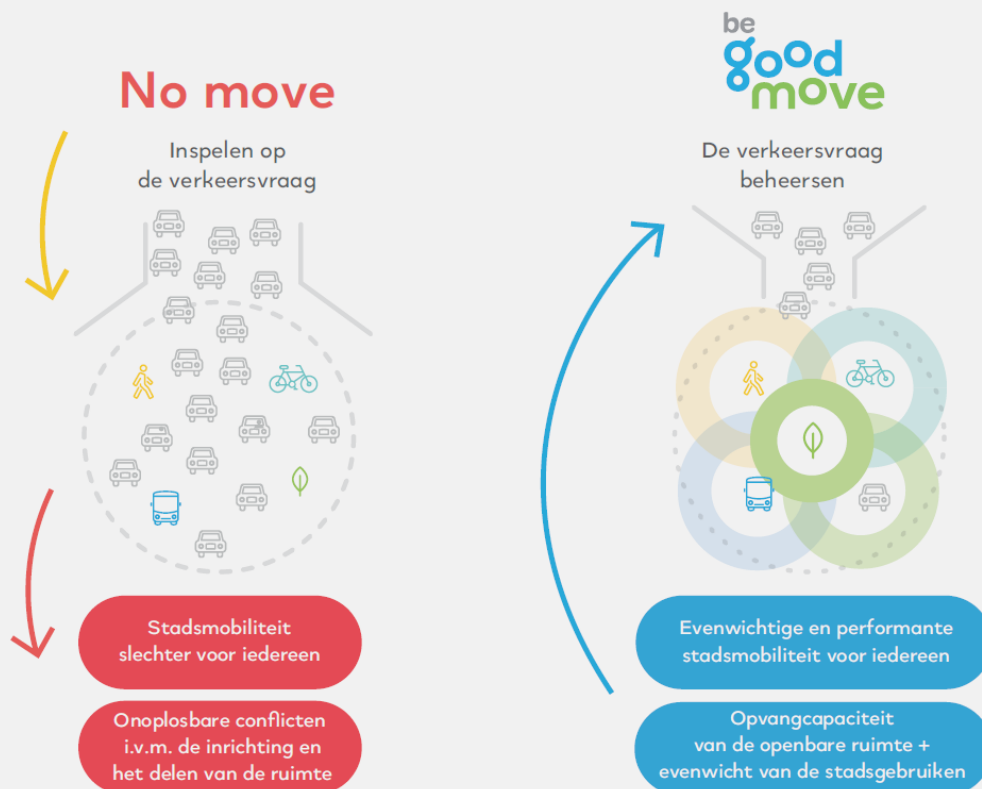
Merk op dat slechts een minderheid van de jonge Vorstenaars in Vorst zelf naar school gaat (45%). De meerderheid (ongeveer 6000 jongeren) loopt school in een andere gemeente, in het bijzonder in Ukkel (45% van de jongeren), Sint-Gillis (15%), Elsene (10%), Stad Brussel (9%) en Anderlecht (7%).



4. KRACHTLIJN I: MULTIMODALE WEGENSPECIALISATIE



4.1 Definitie en doelstelling



Principes van multimodale wegenspecialisatie en wijkbescherming Bron: Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move

Goed gestructureerde en doeltreffende vervoersnetwerken aanbieden

De *Mobility Vision* van het nieuwe Gewestelijk Mobiliteitsplan omvat zes doelstellingen, waaronder het aanbieden van goed gestructureerde en doeltreffende vervoersnetwerken. De bedoeling is de vervoersnetwerken te optimaliseren met het oog op performante en kwalitatieve diensten en reistrajecten.

Vijf netwerken op drie niveaus

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan brengt vijf netwerken in kaart, die we hier analyseren: het voetgangersnetwerk, fietsnetwerk (en andere vormen van micromobiliteit), openbaarvervoernetwerk, autonetwerk en vrachtverkeersnetwerk.

De gedefinieerde netwerken zijn gebaseerd op een specialisatie in drie categorieën (voor elk netwerk), waarbij elk niveau een specifieke functie vervult:

- **PLUS:** belangrijke, snelle, performante en comfortabele routes voor verre verplaatsingen binnen het grootstedelijk gebied en het Gewest.
- **COMFORT:** betrouwbare en begrijpelijke verbindingswegen aangepast aan een fijnere bediening van de verschillende delen van het gewestelijk grondgebied.
- **WIJK:** buurtbediening in de wijken.

Het voetgangersnetwerk omvat een bijkomend niveau van **VOETGANGERSBOULEVARDS**, bijzondere assen van het Voetganger PLUS-netwerk.





4.2 Voetgangersnetwerk

4.2.1 Voetgangersroutes

Voetgangersroutenetwerk vastgelegd in het PAVE

Na de opmaak van het Voetgangersplan 2012-2020 heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (PAVE) laten opmaken voor het volledige Gewest. De makers van dat plan moesten in samenwerking met de gemeentes het voetgangersnetwerk vastleggen voor elke gemeente. Het PAVE-verslag voor Vorst stelt dat de indeling vooral gebaseerd is op het gebruik, afhankelijk van het aantal regelmatige, huidige of potentiële voetgangers.

Dat netwerk telt drie soorten routes:

- De **hoofdwandelroutes**, die plaatsen vormen met een grote potentiële toestroom en die zijn vastgelegd op basis van een analyse van de trekpleisters voor voetgangers. Deze trekpleisters zijn de volgende:
 - **Het hart van Vorst**, dat niet enkel de voornaamste handelskern is van de Gemeente, maar ook vrij multifunctioneel is, en de plek waar het gemeentebestuur en het cultuurcentrum van de Abdij gevestigd zijn.
 - **Hoogte 100, Wiels en Albert**, andere, weliswaar minder belangrijke handelskernen in de Gemeente.
 - **Vanderkindere en de Alsebergsesteenweg**, andere handelszones, die zich weliswaar grotendeels uitstrekken over de buurgemeentes.
 - **Vorst Nationaal**, dat niet alleen een concertzaal is met supraregionale aantrekkingskracht, maar ook bepaalde handelszaken telt.

Deze trekpleisters komen overigens vrij goed overeen met de lokale identiteitskernen van het GPDO (zie kaart hierna).

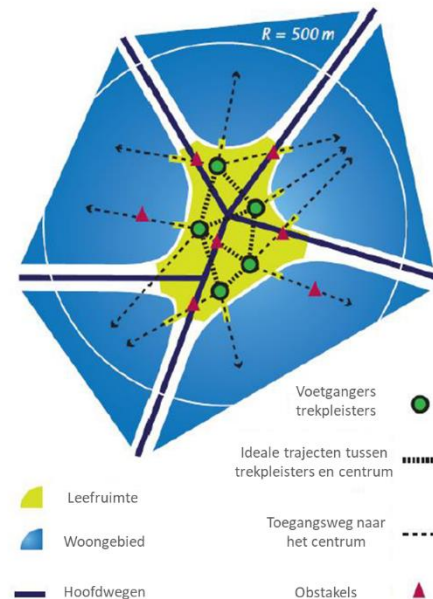
- **Verbindingswegen voor voetgangers**

Dat zijn toegangswegen naar zones met belangrijke voetgangersroutes, in een straal van ongeveer 500 meter. Tussen twee zones

die op maximaal ongeveer 1 kilometer van elkaar liggen, zorgen deze wegen voor een verbinding tussen beide zones. Er komen minder voetgangers dan in de zones met voetgangersroutes zelf.

- **Het basisnetwerk voor voetgangers**, met alle andere straten en openbare pleinen.

Het schema hieronder toont hoe het voetgangersnetwerk in kaart werd gebracht.



Bron: Brussel Mobiliteit

Paden: even zoveel binnenwegjes voor voetgangers

Bovenop de hierboven vermelde wegen, zijn paden ook voetgangersroutes, soms met interessante binnenwegjes. Zo vormt het park van Vorst bijvoorbeeld een leuke en kortere verbinding tussen Hoogte 100 en de W. Ceuppenslaan, beide opgenomen in het hoofdvoetgangersnetwerk.

Spoorwegen: echte obstakels voor voetgangers

Omgekeerd, en zoals in de inleiding gesteld, vormen de spoorwegen echte obstakels, vooral de spoorwegen langs het westen van de Gemeente, waar slechts een beperkt aantal overwegen voor zijn (zie kaart hieronder).

Er dient dus een bijzondere aandacht te worden besteed aan deze overwegen, des te meer omdat



ze opgenomen zijn in het structurerende voetgangersnetwerk, zoals de Vanpéstraat (hoofdroute), de Brusselsesteenweg, de Haveskerckelaan, enzovoort.

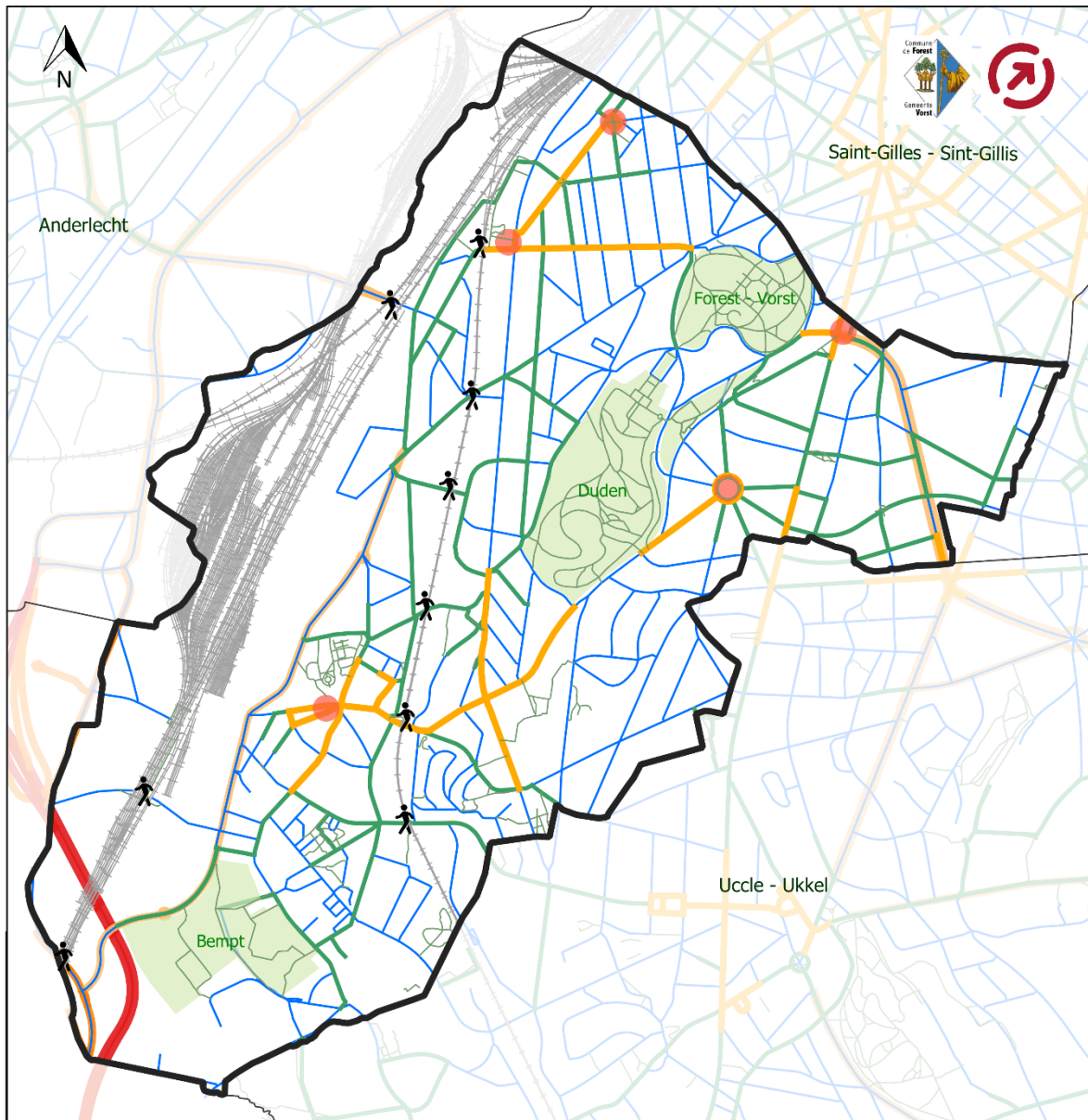
Zone 30, gunstig voor voetgangersverkeer

Sinds 1 januari 2021 is de basissnelheid op het volledige Brusselse wegennet teruggebracht naar 30 km/uur, wat bevorderlijk is voor verplaatsingen te voet (of met de fiets). In Vorst mag slechts op bepaalde assen sneller gereden worden:

- **70 km/uur:** Humaniteitslaan (gedeeltelijk).
- **50 km/uur:** grootste gedeelte van de Brits Tweedelegerlaan, de Albertlaan, een deel van de Gerijstraat, de Brugmannlaan en een gedeelte van de Humaniteitslaan.

De Humaniteitslaan, een groot deel van de Brits Tweedelegerlaan en de Gerijstraat vormen misschien wel geen structurerende voetgangersassen, de andere delen van de openbare weg zijn dat wel. Deze verdienen dus een bijzondere aandacht, ook wat betreft het oversteken van deze verkeersaders waar vooral auto's rijden.












**Plan Communal de Mobilité de Forest -
Mobiliteitsplan Vorst**







Phase 1 : Réseau piéton
Fase 1 : Voetgangersnetwerk

**Fond de plan
Achtergrond**

-  Chemin de fer - Spoorweg
-  Parcs - Parks
-  Frontières communales - Gemeentelijke grenzen

**Hierarchie réseau piéton
Hierarchie voetgangersnetwerk**

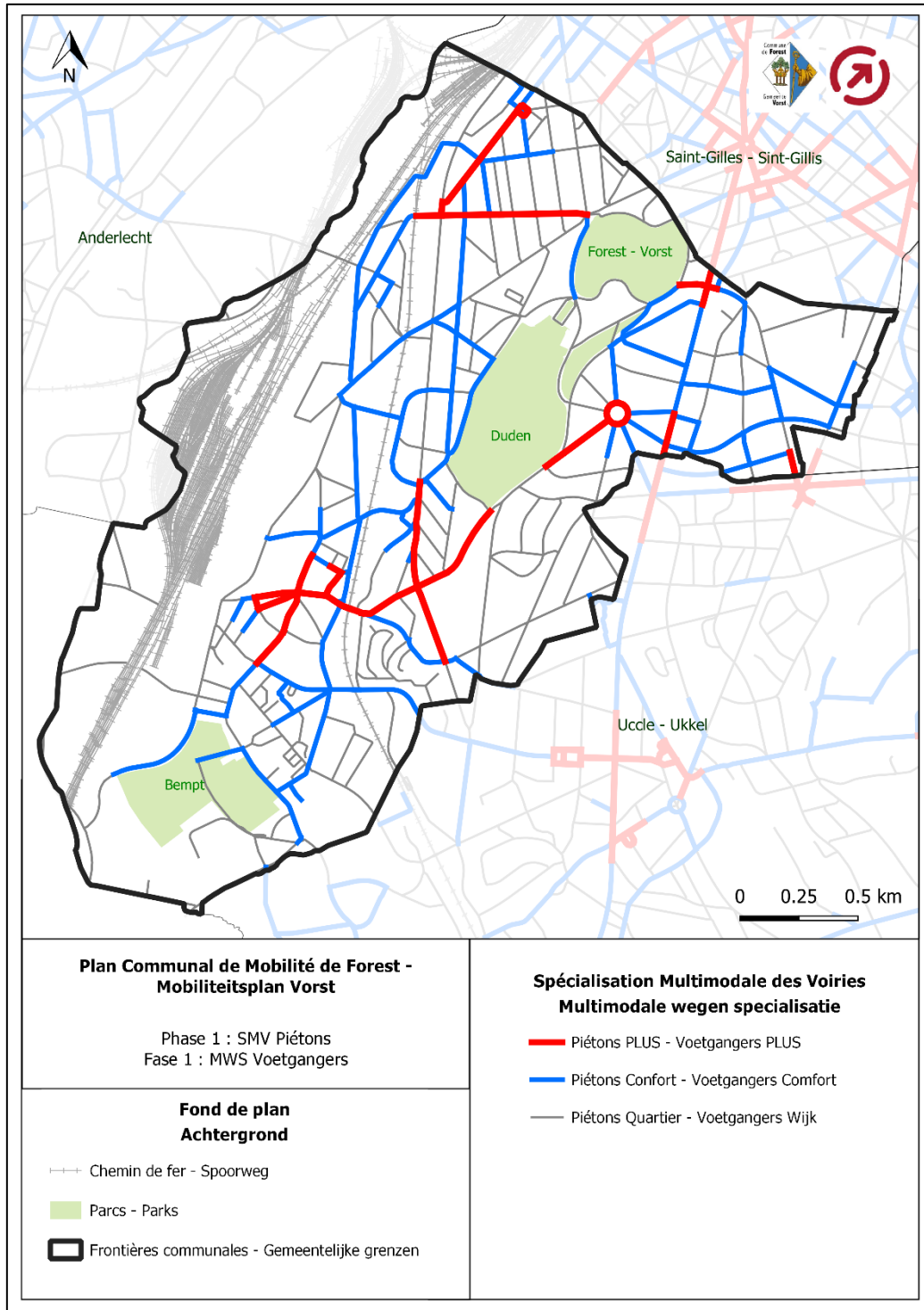
-  Itinéraire principal - Hoofdnetwerk
-  Itinéraire de liaison - Verbindingsnetwerk
-  Itinéraire de base - Basisnetwerk
-  Voies lentes - Trage wegen

- | | | | |
|---|--|---|---|
|  | Noyaux d'Identité Locale (NIL) -
Lokale identiteitskernen(LI) |  | Vitesse autorisée
Toelaatbare snelheid |
|  | Franchissement chemin de fer -
Spoorwegovergang |  | 50 |
| | |  | 70 |
| | |  | 90 |



4.2.2 Hiërarchie van het voetgangersnetwerk

De kaart hieronder toont de hiërarchie van het voetgangersnetwerk zoals bepaald door het GewMP Good Move. Dat plan steunt zelf volledig op de hiërarchie van het PAVE en houdt rekening met toekomstige projecten (zoals Vorst aan de Zenne en de ontwikkeling van de Bervoets-wijk).



4.2.2.1 Voetganger PLUS-netwerk

Voorstelling van het netwerk

Geen voetgangersboulevard, hoofdwandelroutes opgenomen in het Voetganger PLUS-netwerk

Het voetgangersnetwerk in de gemeente Vorst omvat geen voetgangersboulevard. Deze bevinden zich vooral in en rond de Vijfhoek.

Alle hoofdwandelroutes van het PAVE zijn dus opgenomen in het Voetganger PLUS-netwerk.

Netwerkperformantie

Het Voetganger PLUS-netwerk beantwoordt niet aan de norm

Het GewMP stelt dat de PLUS-wegen “een hoge inrichtingsnorm (bieden) voor de volgende criteria: afmetingen aangepast aan de stromen, vlakheid, comfort van de bekleding, grip, helling en aanwezigheid van andere voorzieningen die de toegankelijkheid voor PBM moeten garanderen.”

Bij de opstelling van het PAVE werd op basis van meerdere criteria (helling, stoepbreedte, dwarshelling, signalisatie voor betere oriëntering, kleurcontrast voor een betere zichtbaarheid van obstakels, karaktergrootte voor goed leesbare informatie, rustplekken voor wachtenden en/of lange afstanden, hoogte van uitrusting) een gedetailleerde analyse uitgevoerd van de toegankelijkheid van het volledige weggennet (2017). Blijkt dat geen enkele weg beantwoordt aan alle criteria en dat nog vele aanpassingen of maatregelen nodig zijn om de doelstellingen te halen.

Ter plekke kunnen de volgende algemene vaststellingen worden gemaakt:

- Een groot gedeelte van het PLUS-netwerk heeft wel een stoep van minstens 2 meter breed (soms zelfs tot 4 meter), maar op sommige plaatsen is die breedte zeer beperkt door terrassen en kramen, waardoor voetgangers bijzonder weinig ruimte hebben om te stappen op plekken waar ze zeer talrijk zijn. Dat is bijvoorbeeld het geval in het hart van Vorst, ter hoogte van Hoogte 100 en ook bij het Wiels-knooppunt.



Foto 1: Brusselsesteenweg



Foto 2: De Merodestraat

In bepaalde gevallen volstaat de breedte niet om de voetgangersstroom door te laten. Opnieuw zijn de wegen in het hart van Vorst problematisch.

Sommige stoepen zijn overigens minder dan 2 meter breed. Dat is het geval langs de Albertlaan (bij het knooppunt Vanderkindere).

- De verharding verkeert op bepaalde plaatsen in zeer erbarmelijke staat. Sommige delen zijn zelfs eenvoudigweg onverhard, zoals bepaalde stukken van de Victor Rousseaulaan en de Globelaan, in de buurt van Vorst Nationaal.



Foto's 3 en 4: V. Rousseaulaan (links) en Globelaan (rechts)

Ook het knooppunt Sint-Denijs krijgt een plaats op de lijst van (slecht) verharde plekken.





Foto 5: Neerstallesteenweg

- De routes van het PLUS-netwerk omvatten ten slotte in het algemeen meer obstakels voor een vlotte doorgang van personen met beperkte mobiliteit, of omgekeerd, bieden onvoldoende begeleiding aan die mensen wanneer ze zich verplaatsen (gidslijnen, noppentegels, enz.).

Een weinig gebruiksvriendelijk en aantrekkelijk Voetganger PLUS-netwerk

Los van de kwaliteit van de routes, moeten we ook oog hebben voor de aantrekkelijkheid en gebruiksvriendelijkheid van de voetgangersknooppunten.

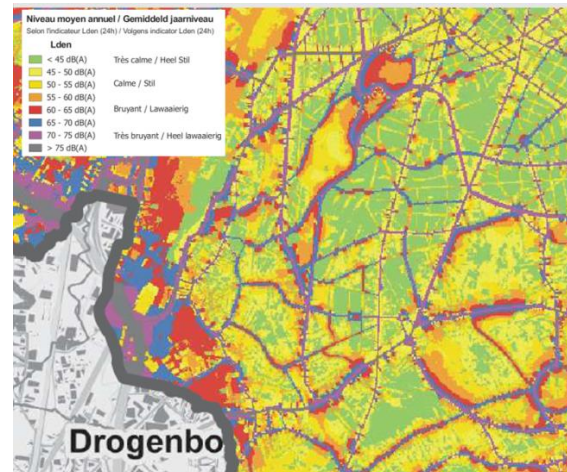
Merk in dat opzicht op dat meerdere assen van het COMFORT-netwerk ook deel uitmaken van het Auto en Vrachterverkeer COMFORT-netwerk, en dus ook veel autoverkeer kennen (Albert, Besme, W. Ceuppens, Globe). De plek die de voetganger krijgt lijkt soms (zeer) ondergeschikt aan de andere vervoersmodi zoals in de zijstraten van het "Wiels"-kruispunt.



Foto 6: "Wiels"-kruispunt

De andere voetgangersassen vallen dan wel samen met assen van het Auto en Vrachterverkeer WIJK-netwerk, maar ook daar is er vrij veel autoverkeer. De voornaamste voorbeelden hiervan zijn de Victor Rousseaulaan en de Neerstalle- en Brusselsesteenweg.

De cartografie van het wegverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toont trouwens aan dat de meeste verkeersaders van het PLUS-netwerk "lawaaierig" of "zeer lawaaierig" zijn.



Figuur 14: cartografie van het wegverkeer (uittreksel) - bron: Leefmilieu Brussel

Het Voetganger PLUS-netwerk is dus in het algemeen weinig gebruiksvriendelijk en aantrekkelijk, en bekleedt dus in het algemeen geen "centrale" plek (zoals aanbevolen wordt door het STOP-principe).

Merk op dat de openbare ruimte in het hart van Vorst momenteel onder handen wordt genomen en dat in dat opzicht, de voetganger er een meer prominente plaats zal krijgen en zich er veel vlotter doorheen zal kunnen begeven. De Gemeente overweegt er de aanleg van een rustige ontmoetingsplek.



4.2.2.2 Voetganger COMFORT-netwerk

Voorstelling van het netwerk

Vele wegen van het Voetganger COMFORT-netwerk verbinden Voetganger PLUS-zones

Het Voetganger COMFORT-netwerk vervolledigt het wegnetwerk van de voetgangersknooppunten (straal van 500 meter) en verbindt deze ook onderling (binnen een afstand van 1 kilometer).

Zoals de kaart hierboven al aantoonde, overlappen vele wegen van dat netwerk met de verbindingswegen in het PAVE.

Geen verbinding tussen Hoogte 100 en Vorst Nationaal

Merk op dat de knooppunten Vorst Nationaal en Hoogte 100 - op een afstand van iets meer dan 1 kilometer - niet met elkaar verbonden zijn door een structurerend voetgangersnetwerk (PLUS of COMFORT).

In haar advies inzake het ontwerp van GewMP, stelt de Gemeente dat gezien de ontwikkeling van Biestebroek in Anderlecht, van het SVC Koning en van de bestemming van de westelijke ring (met name, tram 7), waardoor Vorst en Anderlecht beter verbonden worden, men in voetgangersroutes dient te voorzien tussen beide gemeentes, ook al zijn de mogelijkheden schaars (rekening houdend met de spoorweg en de weinige overwegen als fysiek obstakel).

Netwerkperformantie

Verbeteringen nodig voor elke verbindingsweg

Volgens het GewMP beantwoordt het COMFORT-netwerk aan dezelfde aanlegnormen als het PLUS-netwerk. Voor de verbindingswegen is de plek van de voetganger en met name, de stoepbreedte, in het algemeen echter minder belangrijk (aangezien er minder voetgangers zijn). Voor deze routes is het belangrijk te kijken naar de continuïteit van de wegen.

Voor elke weg van het COMFORT-netwerk geeft het PAVE ook een lijst van te verbeteren/veranderen punten om deze ruimtes

toegankelijk te maken. Al deze ruimtes worden opgesomd en beantwoorden dus niet aan de doelstellingen van het GewMP. Het PAVE stelt dat er in totaal bijna 2100 punten op het netwerk onder handen moeten worden genomen. Slechts zelden gaat het echter om een verbreding van de stoep.

Eén specifiek geval is het vermelden waard en zal omvangrijkere werkzaamheden vragen: de Toegangsweg (aldus genaamd) tussen het station Vorst-Oost⁹ en de Brusselsesteenweg. Voetgangers hebben er geen verharde stoep. De Toegangsweg is bovendien vrij smal, terwijl de weinig gebruikte weg uit ronde kasseien bestaat, waardoor die weinig comfortabel en moeilijk begaanbaar is te voet. De Toegangsweg is bovendien in het algemeen slecht verlicht. De trappen tussen de Toegangsweg en de Barcelona- en de Luikstraat werden onlangs vernieuwd, waardoor ze duidelijk minder gevaarlijk zijn geworden.



Foto's 7 en 8: Toegangsweg (links) en trappen naar het station Vorst-Oost.

Ander belangrijk punt: op bepaalde assen kunnen conflicten ontstaan met fietsers, ofwel omdat voetgangers de ruimte delen met fietsers (fietspad D10 Brits Tweedelegerlaan) of omdat voetgangers en fietsers dicht op elkaar circuleren (strook D9 Sint-Denijsstraat). Deze plekken zijn bovendien vrij smal.

⁹ "De aanleg van wisselpolen en stations bevordert de intermodaliteit van deze plaatsen. De toegankelijkheid voor PBM wordt gegarandeerd, evenals het voetgangerscomfort, met name op doorlopende, kwaliteitsvolle en zo rechtstreeks mogelijke routes om de aansluitingen te vergemakkelijken." (Good Move.)



Merk bovendien op dat:

- het Voetganger COMFORT-netwerk vooral assen omvat van het Auto en Vrachtverkeer WIJK-netwerk, die dus (in theorie) minder druk gebezigd worden door auto's;
- de snelheid op de meeste van die wegen beperkt is tot 30 km/uur (enkel op de Brits Tweedelegerlaan mag er sneller gereden worden).

4.2.2.3 Voetganger WIJK-netwerk

Voorstelling van het netwerk

Een WIJK-netwerk met de trage wegen van het grondgebied

Het GewMP stelt het volgende: *“De WIJK-wegen van het voetgangersnetwerk vertegenwoordigen de rest van de wegen, paden, trage wegen en wandelpaden die voor de voetganger toegankelijk zijn. (...) Het netwerk dat in het GewMP is opgenomen, zal aangevuld worden in het kader van de uitwerking van de GemMP's.”*

Alle wegen die geen deel uitmaken van het PLUS- of COMFORT-netwerk maken dus deel uit van het Voetganger WIJK-netwerk, net zoals de trage wegen van de Gemeente, die soms, maar niet altijd (zie kaart hierboven) door de parken lopen (Duden, Vorst, Bempt).

Men kan zich de vraag stellen of bepaalde trage wegen niet opgenomen moeten worden in het COMFORT-netwerk, vooral de wegen die de knooppunten “Albert” en “Wiels” met elkaar verbinden.

Netwerkperformantie

Een voor iedereen toegankelijk WIJK-netwerk

Wat de aanleg betreft, stelt het GewMP dat de wegen van het WIJK-netwerk *“zodanig (worden) ingericht dat ze voor iedereen toegankelijk zijn”*.

De bedoeling is dus om die wegen voor iedereen toegankelijk te maken en dat er overall in het netwerk “faciliteiten” zouden moeten bestaan voor PBM's, wat nu niet het geval is. Het PAVE lijst alle verbeterpunten van het netwerk op. Deze punten staan niet opgenomen in het huidige verslag.



4.3 Fietsnetwerk

4.3.1 Fietsroutes

Vorst, gemeente met twee FietsGEN-routes en vier gewestelijke fietsroutes (GFR)

De Gemeente telt verschillende (supra-)regionale fietsroutes:

- Twee routes van het FietsGEN - die fietsers de mogelijkheid bieden om zich snel te verplaatsen binnen het Gewest en van/naar de buurgewesten.

De ene route loopt langs de spoorlijn 124 (Brussel-Charleroi) en de Van Volxemlaan. De andere doorkruist de gemeente van west naar oost bezuiden het Dudenpark. Deze routes bestaan momenteel enkel in theorie en werden nog niet aangelegd.

- Vier gewestelijke fietsroutes (GFR) - die aanbevolen fietsroutes vormen binnen het Gewest.

De GFR's B en C zijn ringwegen die buurgemeentes met elkaar verbinden en verder, de gemeentes van de eerste en de tweede kroon. De GFR 8 leidt naar het centrum van het Gewest (Naamsepoort). De GFR SZ volgt de Zenne en leidt van Vorst naar de Vijfhoek, via het Zuidstation.

Sommige GFR's zijn nog niet aangelegd, zoals het deel van de GFR SZ dwars door de Gemeente (zie kaart).

Een gemeentelijk fietsnetwerk als sluitstuk voor het gewestelijk netwerk (niet aangelegd)

Het vorige Gemeentelijk Mobiliteitsplan (2011) voorzag overigens de aanleg van vijf gemeentelijke fietsroutes (GemFR) bovenop fietsinfrastructuur langs de gewestelijke wegen die niet in het GFR-netwerk opgenomen zijn, om het fietsnetwerk te vervolledigen. Deze doelstelling, die ook staat in het Fietsplan van de Gemeente (2013), is slechts in zeer beperkte mate verwezenlijkt.

Zeer weinig gegevens over het huidige gebruik van deze fietsroutes

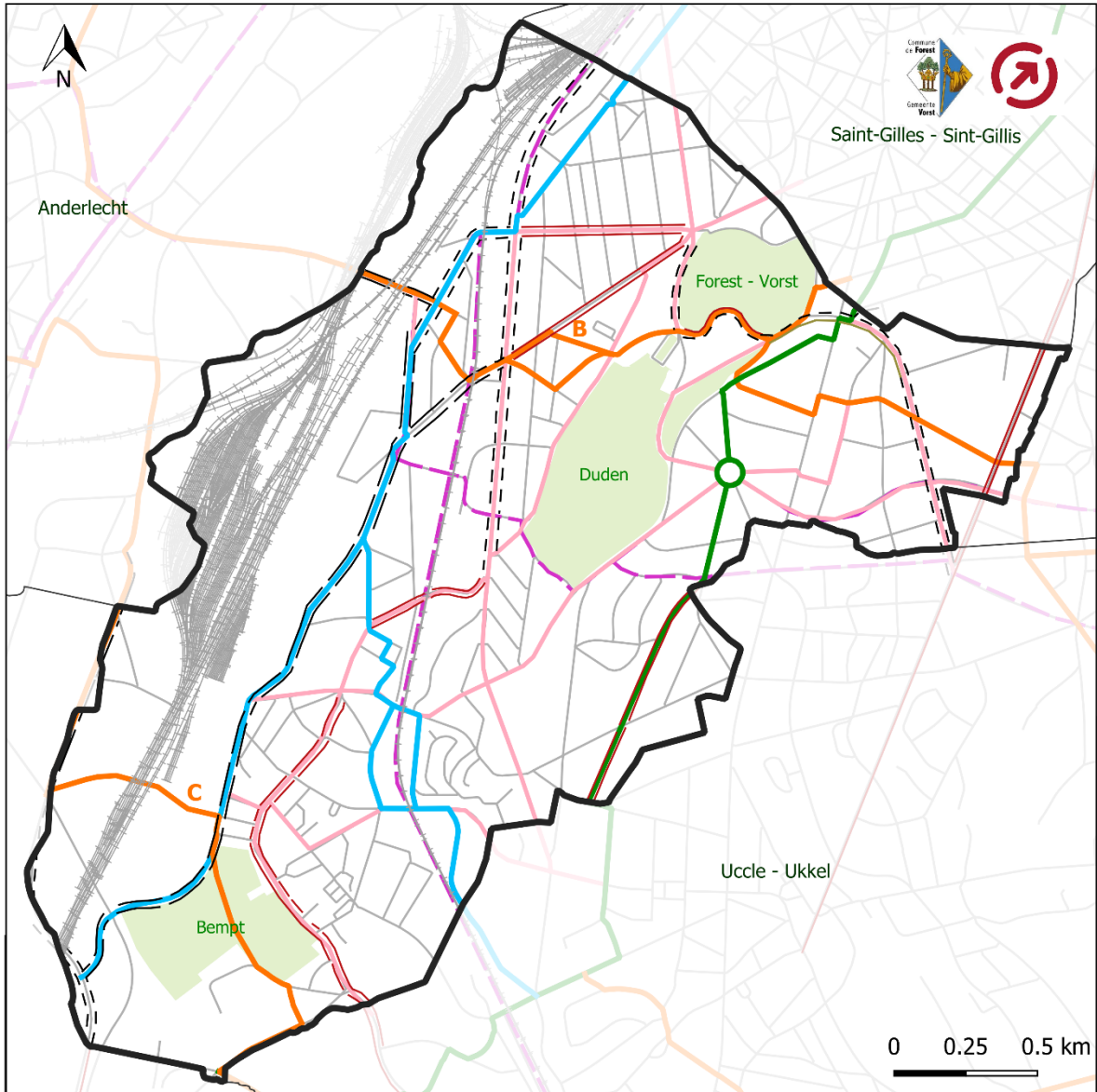
Het vorige hoofdstuk rond verplaatsingsbehoeften toonde aan dat de fiets weinig populair is om zich binnen, van of naar Vorst te verplaatsen. Schattingen in het raam van het GewMP maken gewag van een modaal aandeel van 4%. Qua volume stemt dat toch overeen met ongeveer 11 400 verplaatsingen, fietsers die het grondgebied enkel doorkruisen buiten beschouwing gelaten.

Er bestaan slechts weinig gegevens over de voorkeursroutes van fietsers. Uit de analyse van de Schoolvervoerplannen (SVP's) en de Bedrijfsvervoerplannen (BVP's) blijkt dat bepaalde scholen en bedrijven een bepaald aantal fietsers tellen:

- de Audi-fabriek langs de Brits Tweedelegerlaan, met meer dan 140 regelmatige fietsers;
- het gemeentebestuur in het hart van Vorst, en de NMBS Vorst langs de Gerijstraat, met elk meer dan 25 dagelijkse fietsers;
- bepaalde scholen tellen ook meer dan een twintigtal kinderen die regelmatig naar school fietsen (Zevenbunderslaan 12; En Couleurs).

Het Albertplein lijkt overigens een trekpleister voor fietsers. De gegevens van het Fietsobservatorium van het Gewest tonen aan dat dagelijks (in de lente en de zomer) meer dan 250 fietsers langs het Albertplein passeren. Hetzelfde geldt voor de Brits Tweedelegerlaan, waar in augustus 2020 een fietstelsysteem werd geplaatst. Daaruit blijkt dat er elke maand meer dan 10 000 fietsers langs deze as fietsen, met 350 tot 500 dagelijkse fietsers op de drukste dagen.



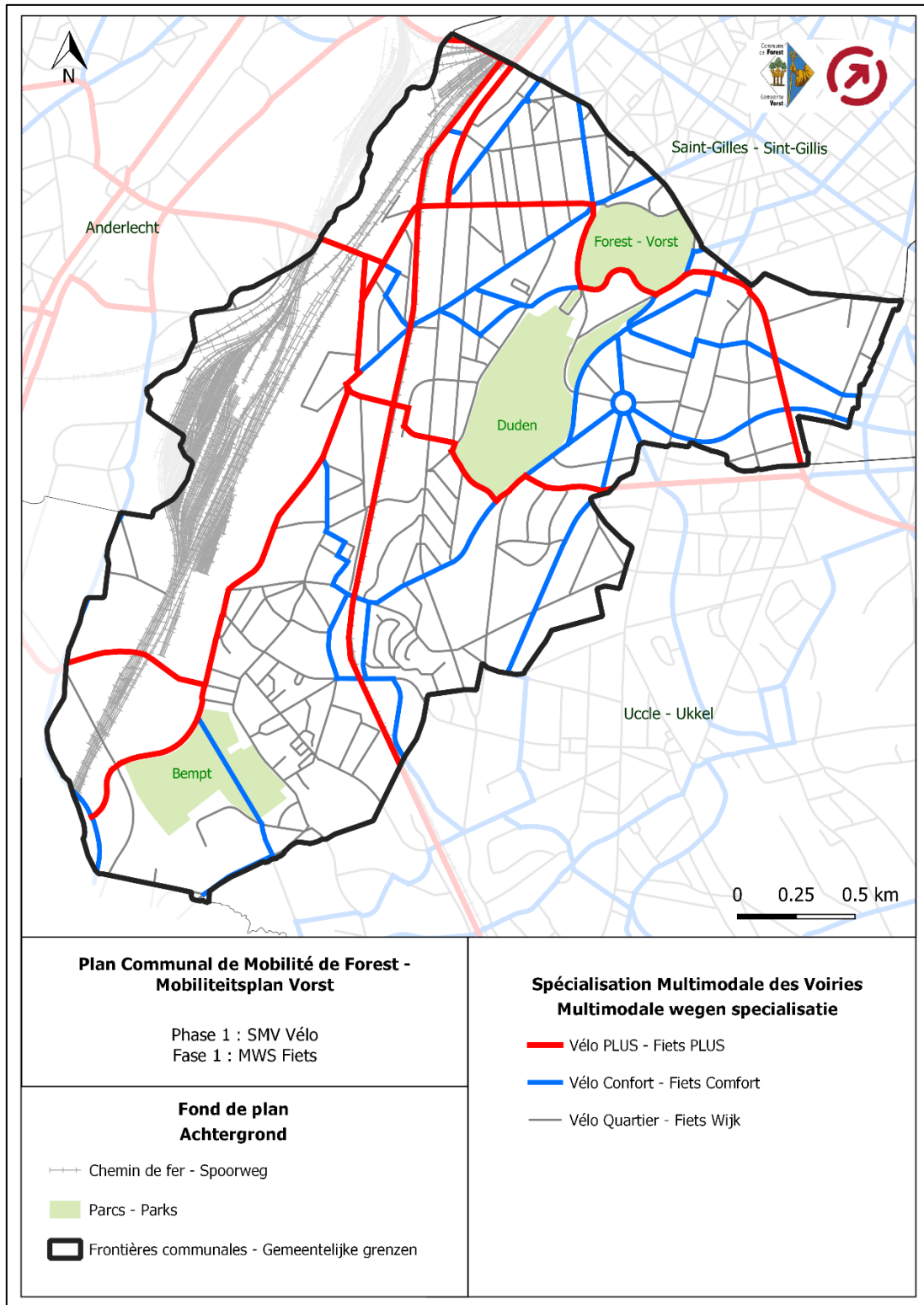


<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Réseau cyclable Fase 1 : Fietsnetwerk</p>	<p>Itinéraires Cyclables Régionaux - Gewestelijke Fietsroutes</p> <ul style="list-style-type: none"> — RER vélo - Fiets-GEN — 8 — B — C — SZ 	<p>Amenagement cyclable Fietsinfrastructuur</p> <ul style="list-style-type: none"> — Bande cyclable suggérée Fietsuggestiestrook — Couloir ou rue bus + vélo Fietsbusstrook - - Piste cyclable marquée Gemarkeerd fietspad — Piste cyclable unidirectionnelle Eenrichtingfietspad
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <ul style="list-style-type: none"> — Voirie - Wegen - - - Chemin de fer - Spoorweg Parcs - Parks Frontières communales - Gemeentelijke grenzen 	<p>Itinéraires Cyclables Communaux - Gemeentelijke Fietsroutes</p> <ul style="list-style-type: none"> — 	



4.3.2 Hiërarchie van het fietsnetwerk

De kaart hieronder geeft de hiërarchie van het fietsnetwerk weer zoals vastgelegd in het GewMP Good Move.



4.3.2.1 Fiets PLUS-netwerk

Voorstelling van het netwerk

Het FietsGEN en (supra-)regionale structurerende routes opgenomen in het Fiets PLUS-netwerk

Het GewMP vermeldt dat “de categorie Fiets PLUS in de eerste plaats bedoeld (is) voor snelle verbindingen op grootstedelijke schaal”. En nog: “de grote routes van de Fiets PLUS-assen (werden) geïdentificeerd op basis van de vijf kwaliteitscriteria en het gebruikspotentieel.”

Voor Vorst maken, naast het FietsGEN, ook de volgende routes deel uit van het netwerk:

- een aan te leggen gewestelijke ringroute, langs de as Gerij - Luttrebrug - W. Ceuppens - Kon. Maria-Hendrika - Besme - Albert;
- een supraregionale route langs de Brits Tweedelegerlaan, verbonden met de Vlaamse fietssnelweg F207.



Figuur 15: Fiets PLUS-netwerk – bron: GewMP

Voorstellen van aanpassing van de Gemeente in het kader van het openbaar onderzoek rond het ontwerp van GewMP

Merk op dat de Gemeente, in haar advies over het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan, wil dat de Wielemans Ceuppenslaan uit het Fiets COMFORT-netwerk wordt gehaald, aangezien deze weg al is opgenomen in het PLUS- en het COMFORT-netwerk (cf. hoofdstuk 4.7). Ze stelt een alternatieve doorgang voor via de Van

Haelenlaan, een laan die beter aangepast is aan fietsers. Ze vestigt overigens ook de aandacht op de steile helling van de Mysteriestraat (deel van het FietsGEN) en meent dat een doorgang via het Dudenpark wellicht beter is. Datzelfde idee vinden we trouwens terug in het Fietsplan van de Gemeente (2016).

Netwerkperformantie

Een Fiets PLUS-netwerk dat op vele plekken nog niet beantwoordt aan de criteria van het GewMP

Het fietsnetwerk langs deze wegen moet zeer hoogwaardig zijn, met afgescheiden fietsroutes (met lokale uitzonderingen en/of als de verkeersveiligheid daarom vraagt) of idealiter, fietsstraten (in het Auto WIJK-netwerk). Het GewMP stelt overigens dat de infrastructuur aangepast moet zijn aan bakfietsen (fietsroutes afgescheiden op 2,5 of 4 meter, afhankelijk van het aantal richtingen, voor het Fiets PLUS-netwerk; of minstens een gemarkeerd fietspad van 1,3 meter).

Uit de netwerkperformantiekarta van het Gewestelijk Mobiliteitsplan blijkt bovendien dat bovenop de **verbinding langs de spoorweg**, die nog aangelegd moet worden, er nog meerdere Fiets PLUS-netwerkroutes zijn die nog aangelegd of verbeterd moeten worden:

- **De as Mysterie - Rousseau - Neptunus**, onderdeel van een FietsGEN-route, moet nog aangelegd worden. Op deze as is er niets voorzien voor fietsers.
- **De Wielemans Ceuppenslaan en Van Volxemlaan**, waar fietssuggestiestroken en/of gemarkeerde fietspaden bestaan, vallen eveneens onder de categorie van “aan te leggen” fietsassen.
- **De Albertlaan, Besmelaan en Gerijstraat**, waarlangs respectievelijk gemarkeerde en afgescheiden fietspaden bestaan, vallen onder de wegen waar het fietsnetwerk nog verbeterd moet worden.



Wat betreft de Albertlaan, bestaat er een overmaat tussen de fietspaden en de parkeerplaatsen voor auto's enerzijds, en de rijweg zelf anderzijds. De Gracq onderstreept trouwens de kwaliteit van de fietsinfrastructuur langs deze weg.

Het blijven echter verkeersaders waar een bijzondere aandacht aan moet worden besteed gezien de toegelaten snelheid op deze wegen (behoud van de maximumsnelheid van 50 km/uur).

Los van deze assen, bestaan er overigens andere wegen die ook niet specifiek beantwoorden aan de criteria, in het bijzonder:

- **De Zijdeweeverijstraat**, die leidt naar een stedelijk industriegebied, heeft geen fietsinfrastructuur en is niet bijzonder comfortabel voor fietsers (zie foto hierna).
- **De Koningin Maria-Hendrikalaan** is nog een vermeldenswaardig voorbeeld gezien de plek die ze toebedeelt aan fietsers. Deze laan, waar een buslijn langs loopt, is ook opgenomen in het Auto COMFORT-netwerk.

In mindere mate kunnen de volgende gevallen ook worden vermeld:

- Hoewel **de Brits Tweedelegerlaan** is begiftigd met afgescheiden fietspaden, zijn deze zo smal dat ze soms tot conflicten leiden met voetgangers, met name in de buurt van de Audi-fabriek. De fietspaden zijn er namelijk 1,5 meter breed (dus, duidelijk smaller dan de aanbevolen 2,5 meter voor eenrichtingsverkeer).

Merk ook op dat in het zuidelijke gedeelte (na de rotonde) de fietsroute overgaat in een gemengd fiets- en voetpad, waarbij fietsers en voetgangers dus de ruimte moeten delen.

- Langs (het noordelijke gedeelte van) de **Sint-Denijsstraat** stellen we ongeveer hetzelfde vast: smalle doorgangen voor fietsers die tot conflicten kunnen leiden met voetgangers.
- Langs de **Luttrebruglaan** ligt de markering van de fietspaden vrij dicht bij de geparkeerde voertuigen, wat veiligheidsproblemen met zich mee kan brengen. De Gracq stelt overigens dat deze fietspaden soms worden ingenomen door geparkeerde voertuigen (bij het kruispunt Luttrebrug / W. Ceuppens).

Ten slotte, voor de as **Schaats - Delta - Keerkringen**, wijst niets erop dat het structurerende wegen voor fietsers zijn, hoewel

ze opgenomen zijn in het Auto WIJK-netwerk (waardoor ze als gemengde weg kunnen worden beschouwd). Hier springt ook de vervelende oversteekplaats van de Van Volxemlaan in het oog, die niet specifiek op fietsers is voorzien.

Kruispunten (en oversteekplaatsen) als aandachtspunt

In het algemeen zijn kruispunten plaatsen die een bijzondere aandacht verdienen gezien de rol die ze ook spelen voor het autoverkeer. Denk hierbij aan de kruispunten Gerij/Luttrebrug, Wiels, Rochefort en Albert.





Foto 1: Zijdeweveerijstraat



Foto 4: Brits Tweedelegerlaan



Foto 2: Koningin Maria-Hendrikalaan



Foto 10: Keerkingenlaan

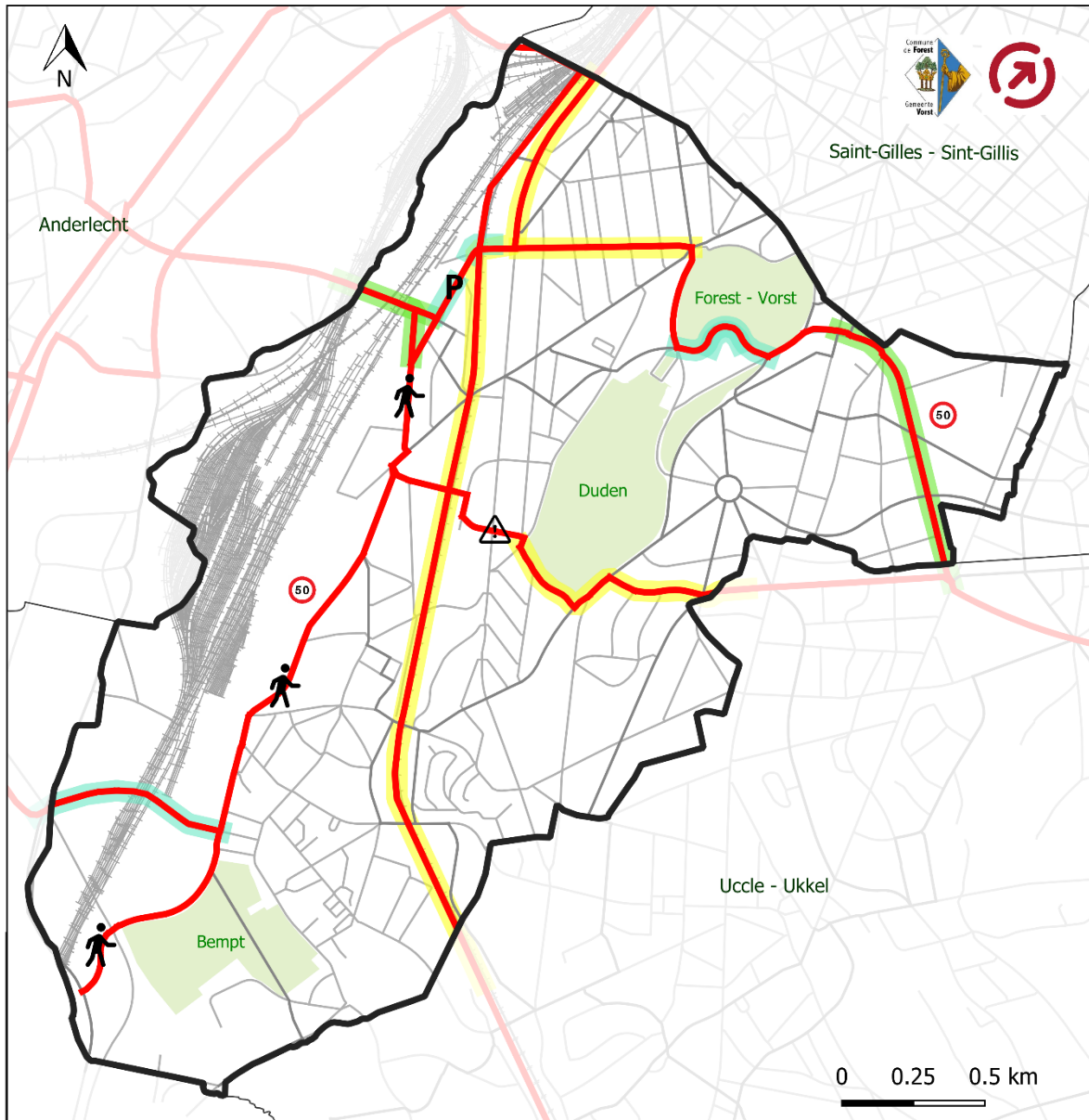


Foto 9: Brits Tweedelegerlaan



Foto 6: Oversteekplaats Van Volxemlaan





<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobilitéitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Performance du réseau vélo PLUS Fase 1 : Prestatie van het fietsnetwerk PLUS</p>	<p>Spécialisation Multimodale des Voiries Multimodale wegen specialisatie</p> <ul style="list-style-type: none"> — Vélo - Fiets PLUS — Vélo Confort - Fiets Comfort — Vélo Quartier - Fiets Wijk
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <ul style="list-style-type: none"> Chemin de fer - Spoorweg Parcs - Parks Frontières communales - Gemeentelijke grenzen 	<p>Performance - Prestatie</p> <ul style="list-style-type: none"> Axe à crée (PRM) - Weg te creeren Axe à améliorer (PRM) - Weg te verbeteren Autre axe à améliorer (Gracq, ...) - Andere weg te verbeteren Conflit avec Piétons Conflit met voetgangers Conflit avec véhicules en stationnement Conflit met geparkeerde voertuigen Traversée délicate Gevoelige oversteekplaats



4.3.2.2 Fiets COMFORT-netwerk

Voorstelling van het netwerk

Fiets COMFORT-netwerk vooral bestaande uit GFR's en enkele GemFR's

Het GewMP stelt dat *“de categorie Fiets COMFORT ontworpen (is) om alle wijken te bedienen, waarbij zoveel mogelijk prioriteit wordt gegeven aan lokale verkeersluwe wegen”*. Het voegt daaraan toe dat het netwerk van gewestelijke fietsroutes (GFR's) de hoeksteen vormt van de categorie Fiets COMFORT.

In Vorst werden bovenop de GFR's die niet onrechtstreeks opgenomen zijn in het Fiets PLUS-netwerk (GFR 8, C, deel SZ) bepaalde GemFR's ook in het netwerk opgenomen.

Aanpassingen gevraagd door de Gemeente

In haar advies inzake het Gewestelijk Mobiliteitsplan, opgesteld in het kader van het openbaar onderzoek, formuleerde de Gemeente ook enkele verzoeken voor het Fiets COMFORT-netwerk. Ze wou graag de volgende wegen erin opnemen:

- **De Gabriel Faurélaan en Globelaan**, waar gemeentelijke fietsroutes langs lopen.
Zo zouden ook andere stukken van GemFR's die niet in het Fiets PLUS- of COMFORT-netwerk opgenomen zijn, wel opgenomen kunnen worden in dit netwerk.
- **De Brusselsesteenweg** (tussen de Abdissestraat en de Massenetlaan), want deze steenweg verbindt het westen met het noordoosten van de Gemeente.

Netwerkperformantie

Een netwerk langs lokale autowegen...

Het GewMP onderstreept dat op dat netwerk *“de veiligheid en het gebruiksgemak van de routes bijzonder belangrijk (zijn). De lokale wegen die door het netwerk van Fiets COMFORT worden gebruikt, zullen prioriteit krijgen bij de uitvoering van maatregelen om het doorgaand verkeer te ontmoedigen en de snelheden tot 30 km/u te beperken om gemengde verkeersstromen mogelijk te maken.”*

Met uitzondering van de route langs de Humaniteitslaan, loopt het Fiets COMFORT-

netwerk in Vorst langs lokale wegen (Auto WIJK) die alle beperkt zijn tot 30 km/uur. Merk op dat vóór de invoering van de algemene snelheidslimiet van 30 km/uur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (op 1/01/21), bepaalde wegen niet in zone 30 lagen (Koningslaan, Parklaan, Van Haelenlaan, Jupiterlaan, Sint-Denijsstraat, Zevenbunderslaan). Hoewel bepaalde wegen zo aangelegd zijn of markeringen kregen waardoor fietsers afgescheiden worden van het andere verkeer (Van Haelenlaan, Zevenbunderslaan), is dat niet overal het geval.

met soms veel autoverkeer

Op bepaalde van die assen is er zeer veel autoverkeer, wat de situatie voor fietsers niet comfortabel (en onveilig) maakt, vooral op de plaatsen waar er geen afgescheiden fietspad is. Zo rijden er langs de Parklaan en de Guillaume Van Haelenlaan dagelijks meer dan 15 000 voertuigen. Als de strategie ertoe strekt de mazen rustiger te maken, moet hier dus een bijzondere aandacht aan worden besteed.

Sommige plekken langs het Fiets COMFORT-netwerk moeten veiliger

In zijn enquête inzake de fietsbaarheid van de Gemeente, wijst de Gracq op een aantal gevaarlijke situaties en/of formuleert suggesties voor een vlottere doorstroming van fietsers, bijvoorbeeld:

- In de Humaniteitslaan staan regelmatig vrachtwagens geparkeerd op het gemarkeerde fietspad.
- De V. Rousseaulaan zou een fietspad mogen krijgen voor fietsers die bergop moeten (voor meer comfort en veiligheid voor fietsers op die plek).
- De fietssituatie zou ook beter kunnen langs de Koningslaan, bijvoorbeeld door de fietssuggestiestrook bergaf meer naar het midden te verplaatsen en/of door fietsers toe te laten op de centrale doorgang.



4.3.2.3 Fiets WIJK-netwerk

Voorstelling van het netwerk

Het Fiets WIJK-netwerk met GemFR-routes

De wegen die niet zijn opgenomen in het Fiets PLUS- of COMFORT-netwerk, maken deel uit van het Fiets WIJK-netwerk. Het Gewest heeft immers als ambitie om een compleet netwerk van fietsroutes uit te stippelen.

Merk op dat bepaalde fietsroutes uit het vorige gemeentepan niet opgenomen zijn in het COMFORT- (of PLUS-)netwerk en dus deel uitmaken van het WIJK-netwerk.

We moeten overigens ook onderstrepen dat met uitzondering van de as Globe - Van Volxem, de wegen van het Fiets WIJK-netwerk overlappen met het Auto WIJK-netwerk, waar dus minder autoverkeer is.

Netwerkperformantie

Snelheidsbeperking van 30 km/uur...

Nu de snelheid in Brussel overal beperkt is tot 30 km/uur, ligt die beperking voor alle wegen van het Fiets WIJK-netwerk ook op 30 km/uur, wat gunstig is voor het aantal fietsritten.

Die beperking moet wel gehandhaafd worden, vooral op de assen waar ze nog niet gold op 1 januari 2021, zoals de Globelaan van het Auto COMFORT-netwerk, en waar in geen enkele zijstraat fietsinfrastructuur is aangelegd.

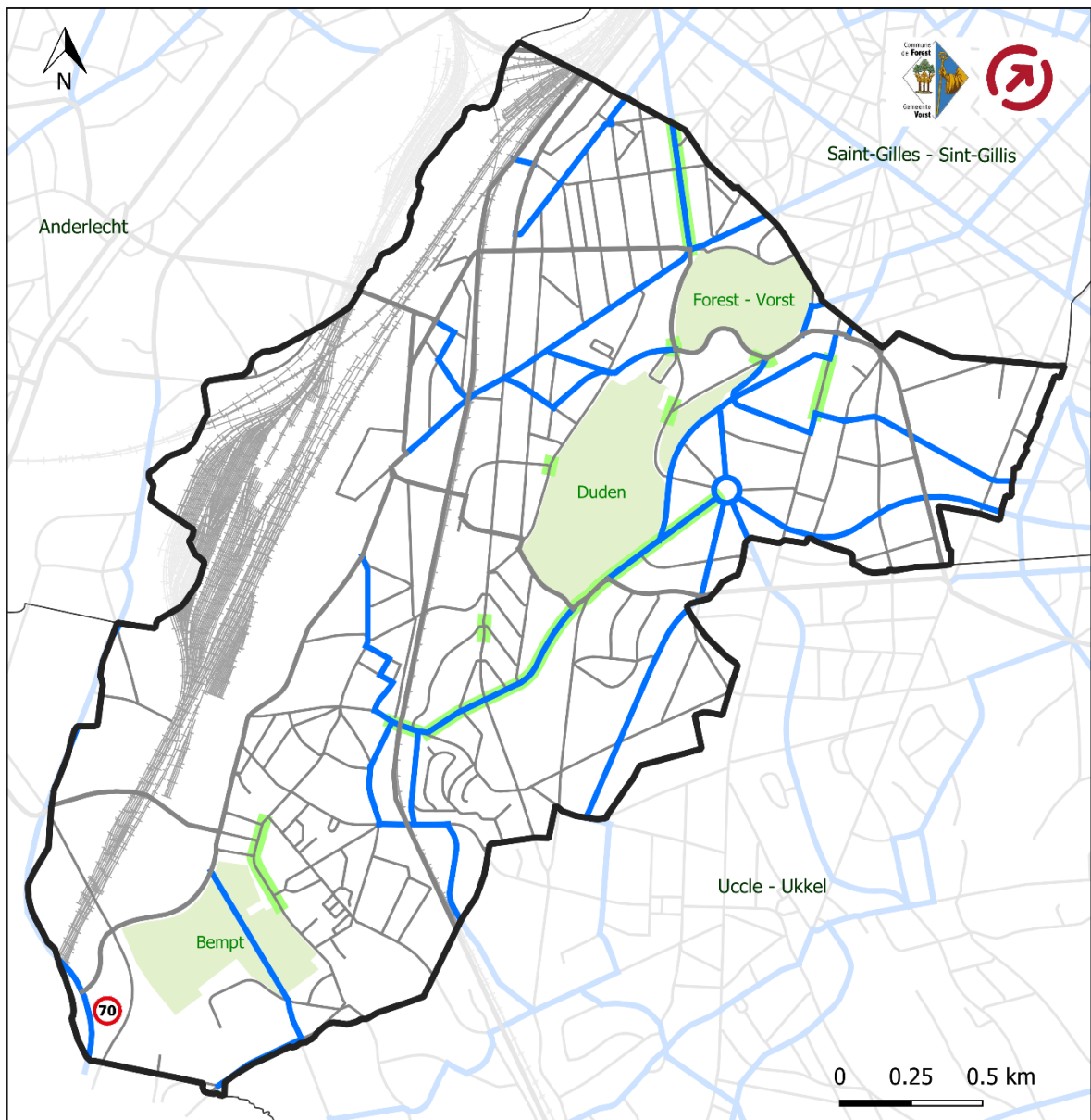
maar toch vrij veel autoverkeer...

Op bepaalde assen rijden overigens toch vrij veel auto's, wat vrij oncomfortabel kan zijn voor fietsers. Dat is bijvoorbeeld het geval van de Alsebergse- en Neerstalsesteenweg, waar bovendien tramrails liggen.

met risicovolle oversteekplaatsen op de grote verkeersaders

Ten slotte is het oversteken van de voornaamste verkeersaders (W. Ceuppenslaan, Albertlaan, enz.), ter hoogte van de secundaire wegen, een aandachtspunt. Dat blijkt bijvoorbeeld uit het tragische dodelijke ongeval op de Albertlaan in februari 2021.





<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Performance du réseau vélo Confort Fase 1 : Prestatie van het fietsnetwerk Comfort</p>	<p>Spécialisation Multimodale des Voiries Multimodale wegen specialisatie</p> <ul style="list-style-type: none"> — Vélo - Fiets PLUS — Vélo Confort - Fiets Comfort — Vélo Quartier - Fiets Wijk
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <ul style="list-style-type: none"> —+—+ Chemin de fer - Spoorweg ■ Parcs - Parks □ Frontières communales - Gemeentelijke grenzen 	<p>Performance - Prestatie</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Lieu à sécuriser - Te beveiligen plaats (GRACQ, ...)



4.4 Openbaar- vervoernetwerk

4.4.1 Bediening van het openbaar vervoer

Vorst, bediend door twee spoorlijnen

De Gemeente Vorst wordt bediend door twee spoorlijnen die elk een halte hebben in de Gemeente:

- Vorst-Oost: deze halte bevindt zich op de lijn 124 (Brussel-Charleroi) en wordt bediend door de voorstedelijke treinverbinding S1 Nijvel-Brussel-Mechelen met twee treinen/uur/richting.

Volgens de tellingen van de NMBS (2018) stappen er op deze halte iets meer dan 485 passagiers op tijdens de week, 100 op zaterdag en iets meer dan 75 op zondag. Daaruit blijkt dus dat deze halte tijdens de week relatief vaak wordt gebruikt. Ter vergelijking: aan de haltes Ukkel-Kalevoet en Ukkel-Stalle worden er tijdens de week respectievelijk 950 en 300 opstappende passagiers geteld.

- Vorst-Zuid: deze halte bevindt zich op de lijn 96 (Brussel-Quévy/Franse grens) en wordt bediend door de voorstedelijke treinverbinding S2 's Gravenbrakel-Brussel-Leuven met twee treinen/uur/richting.

Volgens de tellingen van de NMBS (2018) stappen er op deze halte minder passagiers op: 215 tijdens de week en iets minder dan 30 op zaterdag en zondag.

Deze lijnen lopen van noord naar zuid en verbinden Vorst met de zuidelijke/zuidwestelijke

rand van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar ook met de drie grote Brusselse treinstations: Brussel-Zuid (< '5); Brussel-Centraal (11') en Brussel-Noord (15'), en in mindere mate met de noordelijke/noordoostelijke rand van het Gewest. Daarnaast kan er met de S1-verbinding ook naar buurgemeente Ukkel worden gereisd.

Vorst heeft geen metroverbinding... maar wel talrijke tram- en buslijnen

Vorst is een van de Brusselse gemeentes die geen metrolijn heeft. De Gemeente beschikt daarentegen over talrijke tram- en buslijnen (waaronder 2 premetrolijnen: T3 en T4).

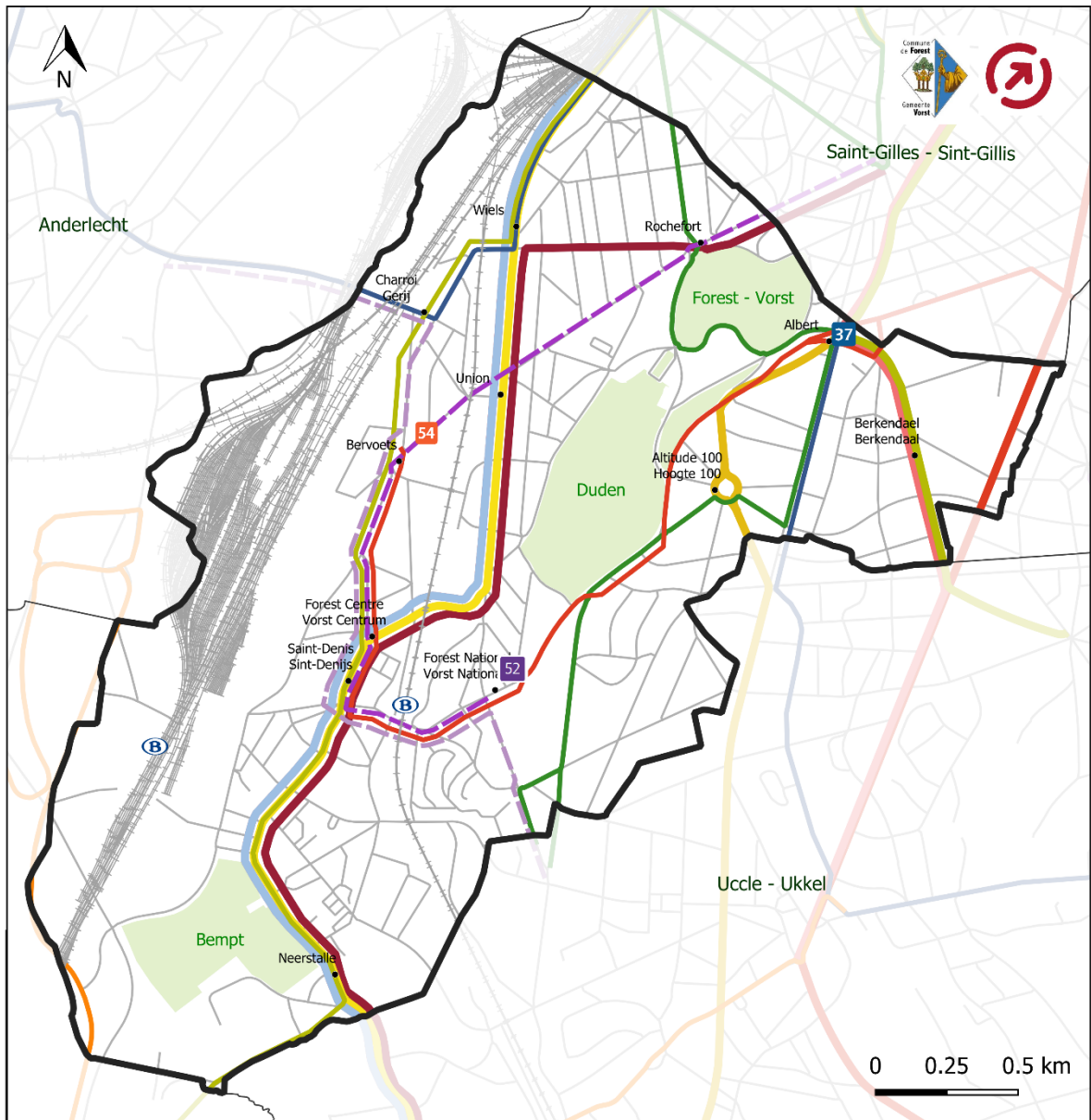
Deze twee premetrolijnen doorkruisen/bedienen de Gemeente slechts heel gedeeltelijk. Hetzelfde geldt voor de lijn T51. Op het vlak van lengte, maar ook van bediening, is de lijn Neerstalle-Brussel-Van Volxem een belangrijke OV-as in de Gemeente. Dat geldt des te meer voor het centrum van Vorst, dat drie tramlijnen (T32, T82 en T97) en twee buslijnen telt (B50 en B54; binnenkort zullen ook nog 2 andere lijnen deze zone bedienen, nl. B52 en B74). Daarnaast bevinden drie van de vijf frequentst gebruikte haltes zich op deze verkeersas: Sint-Denijs (maakt deel uit van de top 50 frequentste haltes van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest), Union en Wiels. De twee frequentste stops van de Gemeente worden bediend door de lijnen 3 en 4: Albert, Berkendael.

Naast de nieuwe buslijnen B52 en B74 (horizon 2021), zou de Gemeente op termijn ook bediend moeten worden door een tram op een ringlijn (cf. hierna).



Foto 7: "Sint-Denijs", de frequentst gebruikte halteplaats voor het OV in Vorst



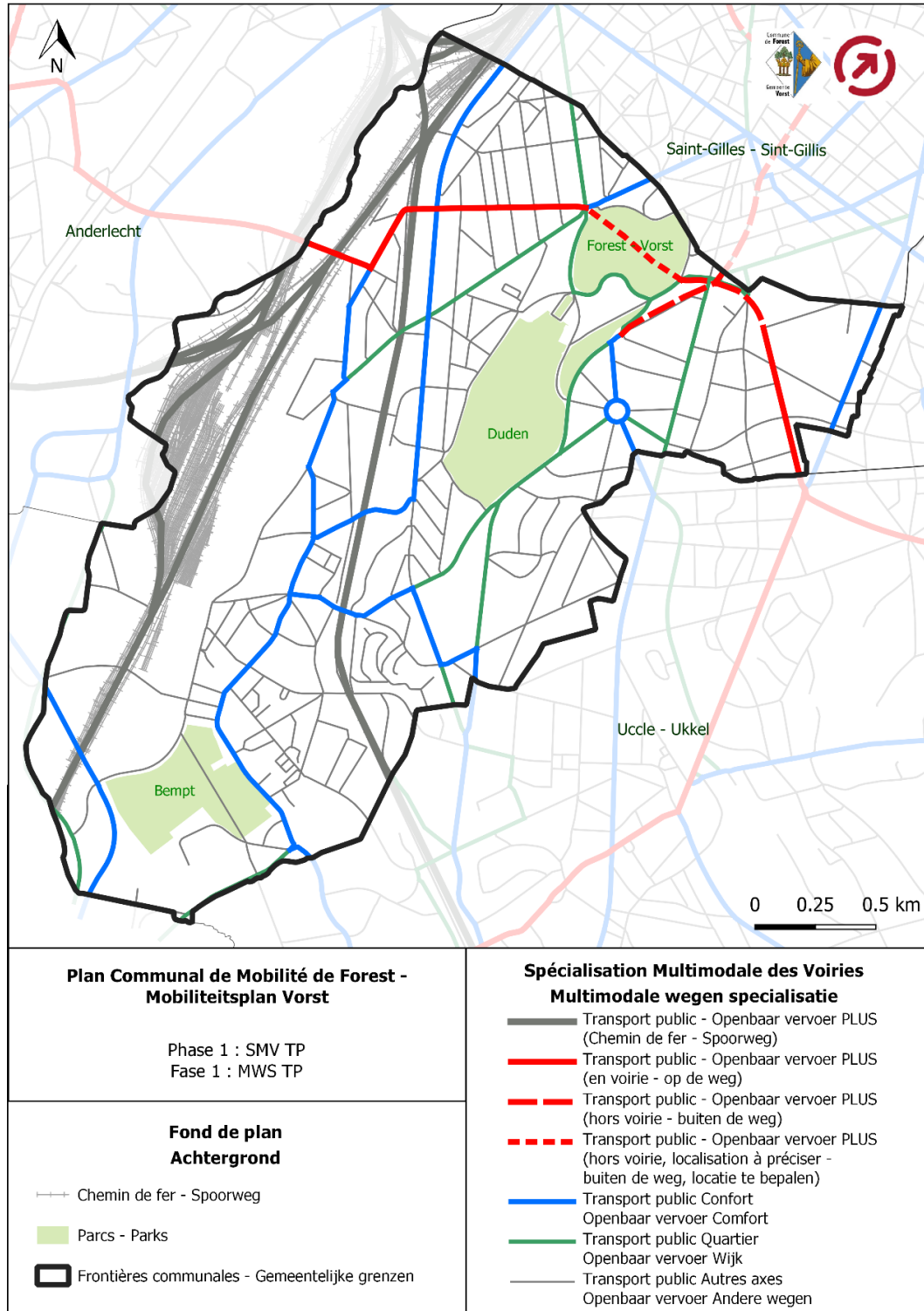


<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Transport public Fase 1 : Openbaar vervoer</p>	<table border="0"> <tr> <td>Bus</td> <td>Tram</td> </tr> <tr> <td>— Bus 37</td> <td>— Tram 3</td> </tr> <tr> <td>— Bus 48</td> <td>— Tram 4</td> </tr> <tr> <td>— Bus 49</td> <td>— Tram 32</td> </tr> <tr> <td>— Bus 50</td> <td>— Tram 51</td> </tr> <tr> <td>— Bus 52 (futur - toekomst)</td> <td>— Tram 82</td> </tr> <tr> <td>— Bus 54</td> <td>— Tram 92</td> </tr> <tr> <td>— Bus 74 (futur - toekomst)</td> <td>— Tram 97</td> </tr> <tr> <td>— Bus 98</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Train - Trein</td> <td>Terminus - Eindpunt</td> </tr> <tr> <td>ⓑ Gare - Station</td> <td>37 52 54</td> </tr> </table>	Bus	Tram	— Bus 37	— Tram 3	— Bus 48	— Tram 4	— Bus 49	— Tram 32	— Bus 50	— Tram 51	— Bus 52 (futur - toekomst)	— Tram 82	— Bus 54	— Tram 92	— Bus 74 (futur - toekomst)	— Tram 97	— Bus 98		Train - Trein	Terminus - Eindpunt	ⓑ Gare - Station	37 52 54
Bus	Tram																						
— Bus 37	— Tram 3																						
— Bus 48	— Tram 4																						
— Bus 49	— Tram 32																						
— Bus 50	— Tram 51																						
— Bus 52 (futur - toekomst)	— Tram 82																						
— Bus 54	— Tram 92																						
— Bus 74 (futur - toekomst)	— Tram 97																						
— Bus 98																							
Train - Trein	Terminus - Eindpunt																						
ⓑ Gare - Station	37 52 54																						
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <p>—+—+ Chemin de fer - Spoorweg</p> <p>— Voirie - Wegen</p> <p>■ Parcs - Parks</p> <p>□ Frontières communales - Gemeentelijke grenzen</p>																							



4.4.2 Hiërarchie van het openbaarvervoernetwerk

De kaart hieronder toont de hiërarchie van het OV-net zoals bepaald door het GewMP Good Move.



4.4.2.1 OV PLUS-netwerk

Voorstelling en netwerkperformantie

Het OV PLUS-netwerk bevat verschillende lijnen... waarvan er enkele (grondig) moeten worden aangepast om aan de doelstellingen van het GewMP te beantwoorden

Het nieuwe Gewestelijk Mobiliteitsplan stelt dat OV PLUS-lijnen “*verre verplaatsingen mogelijk maken tussen de bestaande grote kernen of die in ontwikkeling op grootstedelijk niveau, met interessante trajecttijden en hoge frequentie en capaciteit.*”

Het PLUS-deel van het OV-net bestaat uit:

- **Het spoorwegnet**, dat zoals eerder vermeld Vorst met twee lijnen doorkruist: lijn 96 Brussel-Quévy/Franse grens en lijn 124 Brussel-Charleroi. Er wordt echter in geen enkele bijzondere maatregel voorzien voor deze lijnen, rekening houdend met de aspecten van de multimodale wegenspecialisatie. De bedieningsfrequentie van de S-verbinding die deze lijnen gebruikt, moet daarentegen wel omhoog. Zo komen we tegemoet aan de ambitie van het GewMP om elk kwartier bediening te garanderen;
- **Het gewestelijk structurerend netwerk**, opgebouwd rond:
 - Radiale assen die het centrum met de rand verbinden, met de metro of via de grote stedelijke assen.
De lijnen die **tram 3 en 4** gebruiken, vallen onder deze categorie. Naast de zones die zich buiten het weggennet bevinden (ondergronds), is er ook nog de Albertlaan die een eigen trambedding heeft. **Volgens het GewMP moeten er toch kleine aanpassingen worden aangebracht** om de ambities te halen;
 - Ringwegen van de Kleine, de Midden- en Grote Ring.

In dit verband **ambieert het GewMP de ontwikkeling van het ringnetwerk in het westen van het Gewest aan de hand van een tramlijn**. In Vorst gaat het dan om de Gerijstraat, de Luttrebruglaan en de Wielemans Ceuppenslaan (bovenop de Parklaan). In de Gerijstraat is er momenteel geen enkele bijzondere voorziening voor het

OV, in de twee andere lanen zijn er eigen beddingen. Het GewMP heeft daar echter toch een grootschalige heraanleg gepland om de vooropgestelde doelstellingen op het vlak van de multimodale wegenspecialisatie te behalen, en dan voornamelijk om daar de toekomstige tramlijn(en) te verwelkomen. Uit de analyse van de gegevens van de MIVB blijkt dat die as problemen veroorzaakt met de commerciële snelheid, vooral ter hoogte van het multimodaal knooppunt van de Luttrebrug, W. Ceuppens en Van Volxem.

Daarnaast moet erop gewezen worden dat het GewMP voorziet in een doorgang onder het park van Vorst en dat “*dat strijdig is met het GPDO GDPO (Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling)*”, zoals de Gemeente reeds vermeldde in haar advies. De Gemeente voegt toe dat “*de as van de Koningin Maria-Hendrikalaan moet worden opgenomen in het PLUS-netwerk en niet in het COMFORT-netwerk*”.

Toen dit GMP werd opgesteld, was er nog geen beslissing genomen over de loop van die toekomstige tramlijn. De twee belangrijkste opties zullen in rekening worden gebracht: doorgang van de tram onder het park of via de Kon. Maria-Hendrikalaan.

- **Uitbreidingen van het stadsnet die verband houden met de nabije gewestrand.**

Ook al wil het GewMP de verbindingen met de zuidwestelijke rand van het Gewest versterken - wat voordelig zou zijn voor de verbinding met Vorst -, dat heeft niet meteen betrekking tot de Gemeente Vorst en het aspect van de multimodale wegenspecialisatie.

De treinstations “Vorst-Oost” en “Vorst-Zuid”... en de halte “Albert”: strategische knooppunten die versterkt moeten worden

Naast de twee treinstations in de Gemeente, moet de halte “Albert” een strategisch knooppunt vormen dat volgens het GewMP nog versterkt moet worden. Ter herinnering: het gaat over de halte die het vaakst wordt gebruikt in Vorst en waarvan de aantrekkelijkheid dus nog zou moeten toenemen met de komst van de nieuwe tram op ringlijn.



4.4.2.2 OV COMFORT-netwerk

Voorstelling van het netwerk

Het OV COMFORT-netwerk omvat meerdere assen... volgens een logica die niet altijd evident is

“De assen van het OV COMFORT-netwerk vullen het maaswerk van het PLUS-netwerk aan en maken verplaatsingen tussen wijken mogelijk. Ze worden ingezet voor verplaatsingen op minder grote schaal waarbij gebruik gemaakt wordt van smallere wegen dan in het OV PLUS-netwerk. Het COMFORT-netwerk is niet geschikt om dezelfde soort prestaties te leveren op het vlak van trajecttijden. De uitdaging van de regelmaat is daarentegen essentieel.”

In Vorst zitten er meerdere assen vervat in het OV COMFORT-netwerk (cf. kaart hierboven):

- Het gaat voornamelijk om de assen die door de verschillende tramlijnen in de Gemeente worden gebruikt (32, 51, 82, 92, 97) - voor zover die niet in het PLUS-netwerk zitten.
- Sommige assen die gebruikt worden door bestaande of toekomstige buslijnen zitten ook in dit netwerk omvat (Sint-Denijsstraat en Jean-Baptiste Vanpéstraat, deel van de Rosendaalstraat, de Globelaan en de Domeinlaan). Er is echter geen enkele duidelijke logica om die laatste straten/lanen in het COMFORT-netwerk op te nemen (vergeleken met de andere assen die deel uitmaken van het WIJK-netwerk; cf. hierna).

Aanpassingswensen van de Gemeente

In het advies over het GewMP-project had de Gemeente bovendien de wens uitgedrukt dat de Marguerite Bervoetsstraat ook in het OV COMFORT-netwerk zou worden opgenomen in plaats van de Sint-Denijsstraat, *“zodat het openbaar vervoer en het autoverkeer gescheiden worden en de doeltreffendheid van de lijn verzekerd wordt.”* Deze zone wordt door de MIVB inderdaad niet specifiek als problematisch bestempeld, maar de Sint-Denijsstraat heeft wel meerdere functies (structurerende as voor

fietsers, OV, auto's en vrachtwagens). Dit voorstel wordt in detail onderzocht tijdens de tweede fase van de studie.

Netwerkperformantie

De lijn as Neerstalle-Brussel, een zwart punt voor het openbaar vervoer... en in het bijzonder bij een passage door het centrum van Vorst en het zuidelijke deel van de Neerstalsesteenweg

Naast de problemen met het “Wiels”-kruispunt - die de regelmaat van de lijn B49 beïnvloeden - is de as Neerstalle-Brussel het voornaamste zwarte punt van de Gemeente. Ter herinnering: het gaat om een van de gemeenschappelijke hoofdtransportassen van de Gemeente, gebruikt door tram T32, T82 en T97 (en deels door de buslijnen B50, B54 en de toekomstige buslijnen B52 en B74). Het OV deelt die rijbanen met de automobilisten (en fietsers) en hebben dus geen eigen bedding. Elk verkeersprobleem dat zich op deze assen voordoet, heeft een impact op de regelmaat van het OV en in het bijzonder op de regelmaat van de trams. Zij hebben immers geen andere keuze dan te wachten tot het probleem is opgelost.

De MIVB heeft een studie gevoerd over het verlies van regelmaat van tram 82 over z'n hele traject. De passage door het centrum van Vorst ligt moeilijk doordat er constant stromen zijn van zowel automobilisten als voetgangers. Daarnaast heeft de opeenvolging van stops over korte afstanden, in samenspel met het aanzienlijk aantal lijnen dat die haltes bedient (op de as Brussel-Neerstalle komen dagelijks 475 bussen en 810 trams voorbij in beide richtingen) en het succes van die lijnen (bijna 5000 passagiers per dag die opstappen aan de halte Sint-Denijs en Monaco) ook een impact op de regelmaat van het OV.

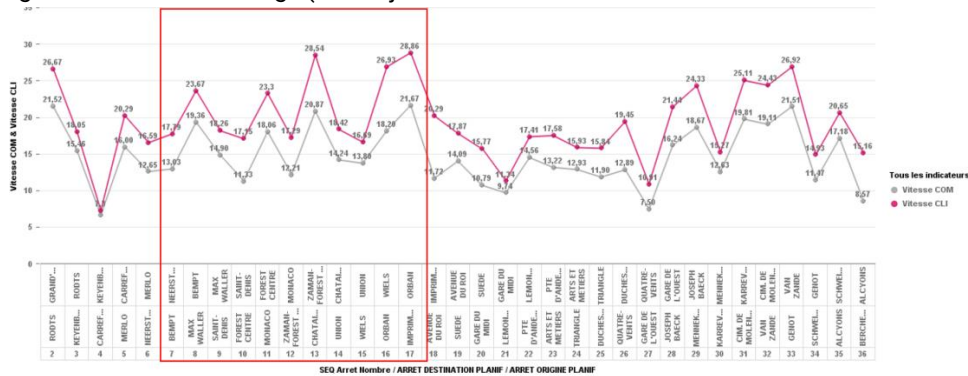
Het zuidelijke deel van de Neerstalsesteenweg vormt een andere moeilijke passage. Naast het kruispunt van Stalle (Ukkel), wordt het kruispunt met de Ruisbroeksesteenweg ook beschouwd als een zwart punt, en dan voornamelijk tijdens de avondspits (richting stad).

Ter info: uit een analyse van de snelheid van de trams 32/82 en 97 in de richting van de rand, tussen de haltes Sint-Denijs en Stalle, blijkt dat die lager ligt dan 12 km/uur voor meer dan twee

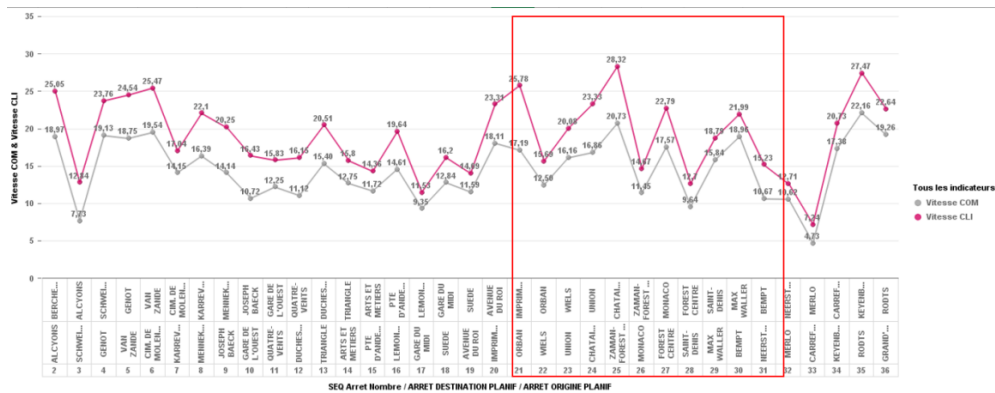


derden van het traject. Dat is dus een zeer lage snelheid die sterk onder de vooropgestelde doelstellingen van het GewMP ligt (namelijk een

bus- en tramnet dat tegen 2030 aan 18 km/uur rijdt).



Figuur 16: Commerciële snelheid T82 (richting centrum) - bron MIVB



Figuur 17: Commerciële snelheid (T82 (richting rand) - bron MIVB

In het kader van de projecten tot heraanleg van die wegen, werden verschillende oplossingen naar voren gebracht. Er werd een nieuw circulatieplan overwogen voor het zuidelijke deel van de Neerstalsesteenweg. Dat plan voorziet onder meer dat de Neerstalsesteenweg een éénrichtingsstraat eenrichtingsstraat wordt tussen de Stallestraat en de Ruisbroeksesteenweg.

De Van Volxemlaan, een as die volgens het GewMP heraangelegd moet worden

Hoewel de trams die hier rijden een eigen bedding hebben en er zich dus geen regelmaatprobleem stelt (behalve ter hoogte van het "Wiels"-kruispunt), moet de Volxemlaan in lichte mate heraangelegd worden volgens het Gewestelijk Mobiliteitsplan.

4.4.2.3 OV WIJK-netwerk

Voorstelling van het netwerk

Enkele assen die door het busnet worden gebruikt, zitten in het WIJK-netwerk vervat...

"Het OV WIJK-netwerk verzorgt de fijnmazige bediening van de wijken en de buurtdiensten voor de bevolking. Dit segment van het aanbod is vandaag samengesteld uit buslijnen die bestemd zijn voor lokale bediening. De exploitatie van het segment kan geleidelijk evolueren naar andere soorten modaliteiten: werking op aanvraag, andere soorten voertuigen enz. Dit zonder afbreuk te doen aan de noodzaak om een openbaar vervoeraanbod aan te bieden dat voor iedereen toegankelijk is."

Op enkele uitzondering uitzonderingen na, omhelst het WIJK-netwerk alle assen die enkel door het busnetwerk worden bediend in de

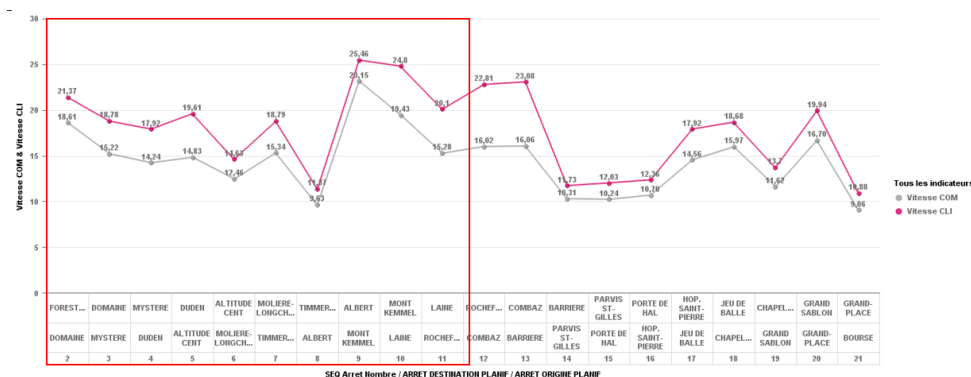


Gemeente. Het gaat zowel over gewestelijke (Guillaume Van Haelenlaan, Koningslaan, Koningin Maria-Hendrikalaan, Besmelaan, Alsebergsesteenweg, Humaniteitslaan) als gemeentelijke wegen (Victor Rousseaulaan, Jupiterlaan, Everardlaan, Globelaan). Ter herinnering: de Gemeente wil dat de Kon. Maria-Hendrikalaan in het TP PLUS-netwerk wordt opgenomen als alternatief voor de doorgang van de toekomstige tramlijn op ring onder het park van Vorst.

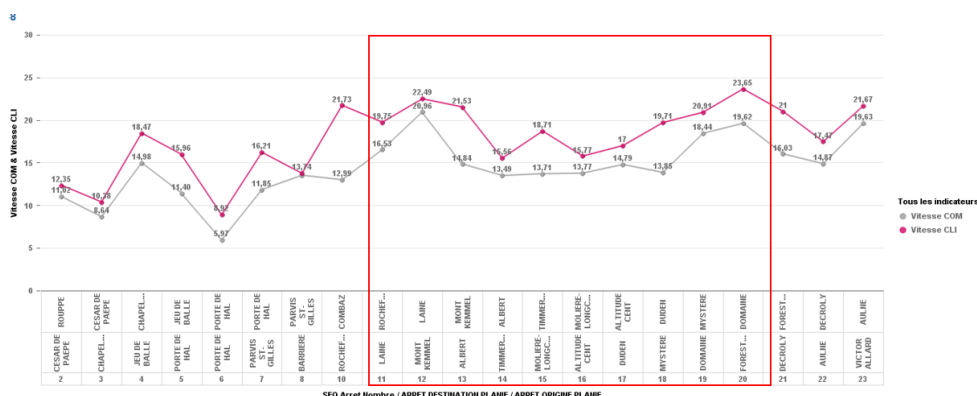
Netwerkperformantie

Problemen met regelmaat op het traject van buslijn B48

Uit de gegevens van de MIVB blijkt dat de buslijn 48 regelmaatproblemen heeft tussen de haltes "Mysterie" en "Albert", en dan voornamelijk in de richting van het stadscentrum ofwel bij de passage door de wijk Hoogte Honderd en op de wegen waar veel verkeer is (cf. as 2).



Figuur 18: Commerciële snelheid B48 (richting centrum) - bron MIVB



Figuur 19: Commerciële snelheid (B48 (richting rand) - bron MIVB

Volgens het GewMP zouden meerdere assen heraanlegd moeten worden

Daarnaast vermeldt het GewMP ook, hoewel dat geen groot probleem vormt op het vlak van regelmaat, dat:

- De Koningin Maria-Hendrikalaan als as grotendeels heraanlegd zou moeten worden. Die vaststelling moeten we hoogstwaarschijnlijk in verband brengen met de doorgang van de nieuwe tramlijn op ring

(die in de eerste plaats onder het Dudenpark wordt gepland, maar die wegens juridische onhaalbaarheid waarschijnlijk zal worden vervangen door een doorgang via de Kon. Maria-Hendrikalaan);

- De G. Van Haelenlaan en de Koningslaan als assen deels heraanlegd zouden moeten worden. Deze twee wegen zitten in het Auto WIJK-netwerk en maakten voordien deel uit van het Auto TUSSENWIJK-netwerk.



4.5 Autonetwerk

4.5.1 Bediening van het autonetwerk

Gewestelijke assen die het autoverkeer structureren... maar dat niet alleen

Vorst wordt bediend door een netwerk van gewestwegen dat momenteel een groot deel van de autoverkeersstroom in de Gemeente structureert. De dagelijkse verkeerslast ligt daar over het algemeen hoger dan 10 000 voertuigen/dag (in beide richtingen). Sommige metingen hebben het zelfs over een verkeerslast hoger dan 15 000 of zelfs 20 000 voertuigen/dag, bijvoorbeeld op de Besmelaan (cf. kaart hierna).

De verkeersstroom op sommige gemeentelijke wegen is ook relatief hoog. Dat kan bijvoorbeeld gaan tot 10 000 voertuigen/dag op de Victor Rousseaulaan (het stuk langs het Dudenpark).

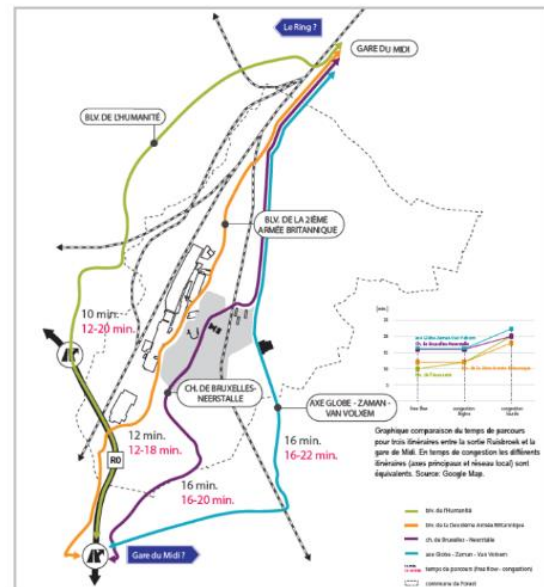
De kaart hierna toont de wegen met verkeersstromen van meer dan 10 000 voertuigen/dag.

Zowel lokale als supralokale verkeerslasten

De gemeten verkeerslasten op deze assen zijn niet te wijten aan het lokale verkeer; ze wijzen ook op doorgaand verkeer in de Gemeente.

Onderhavig GMP gaf al aan dat de hoge verkeerslast op de Gerijstraat kan worden verklaard door doorgaand verkeer tussen de Ring en het centrum van Brussel. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan de route via de Luttrebrug en de Van Volxemlaan boven de variant via de Industrielaan en de Tweestationsstraat.

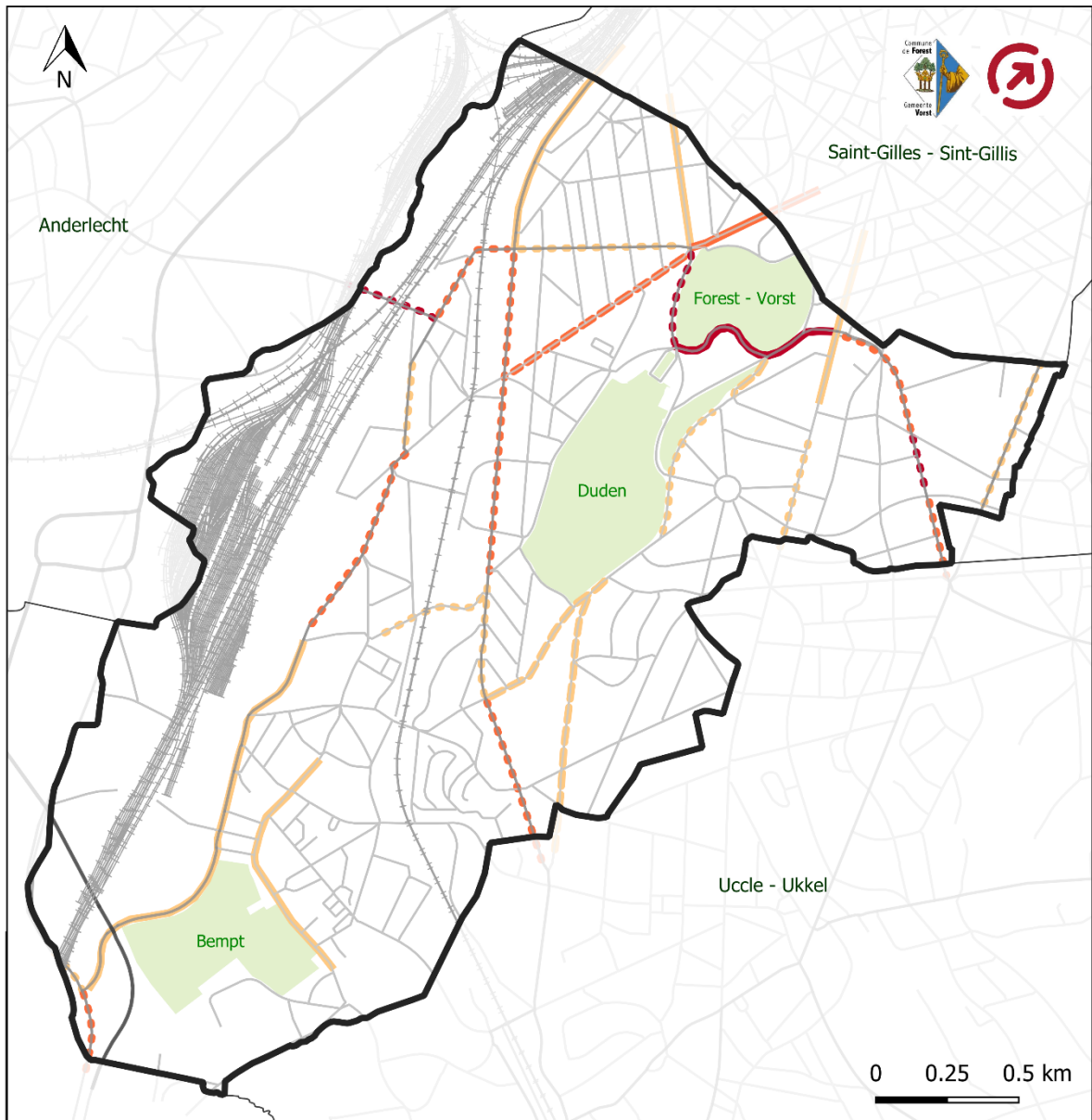
Daarnaast kwamen uit de studie inzake mobiliteitsbeheer met betrekking tot het burgercentrum van de Gemeente Vorst nog andere doorreisroutes naar voren die de Ring met het centrum verbinden, nl. via de Brits Tweedelegerlaan of de as Neerstalle-Brussel.



Figuur 20: Vergelijking van de trajecttijd tussen de Ring en het centrum van Brussel - Bron: studie inzake mobiliteitsbeheer met betrekking tot het burgercentrum van de Gemeente Vorst

Gezien de gemeten verkeerslasten en de mogelijke routes, worden er hoogstwaarschijnlijk ook nog andere assen gebruikt voor supragemeentelijk doorgaand verkeer, zoals de Kon. Maria-Hendrikalaan, de Besmelaan en de Albertlaan. Deze wegen verbinden Vorst met de westelijke (Anderlecht enz.) en oostelijke (Ukkel enz.) buurgemeentes. Daarnaast zijn er ook nog de Parklaan, de Koningslaan, de Guillaume Van Haelenlaan en de Alsebergesteeweg (wat bovendien ook blijkt uit het kandidaatendossier voor de uitvoering van een Lokaal Mobiliteitscontract voor het gebied "Globe - Hoogte Honderd") die de zuidelijke rand met Sint-Gillis en het centrum van Brussel verbinden.



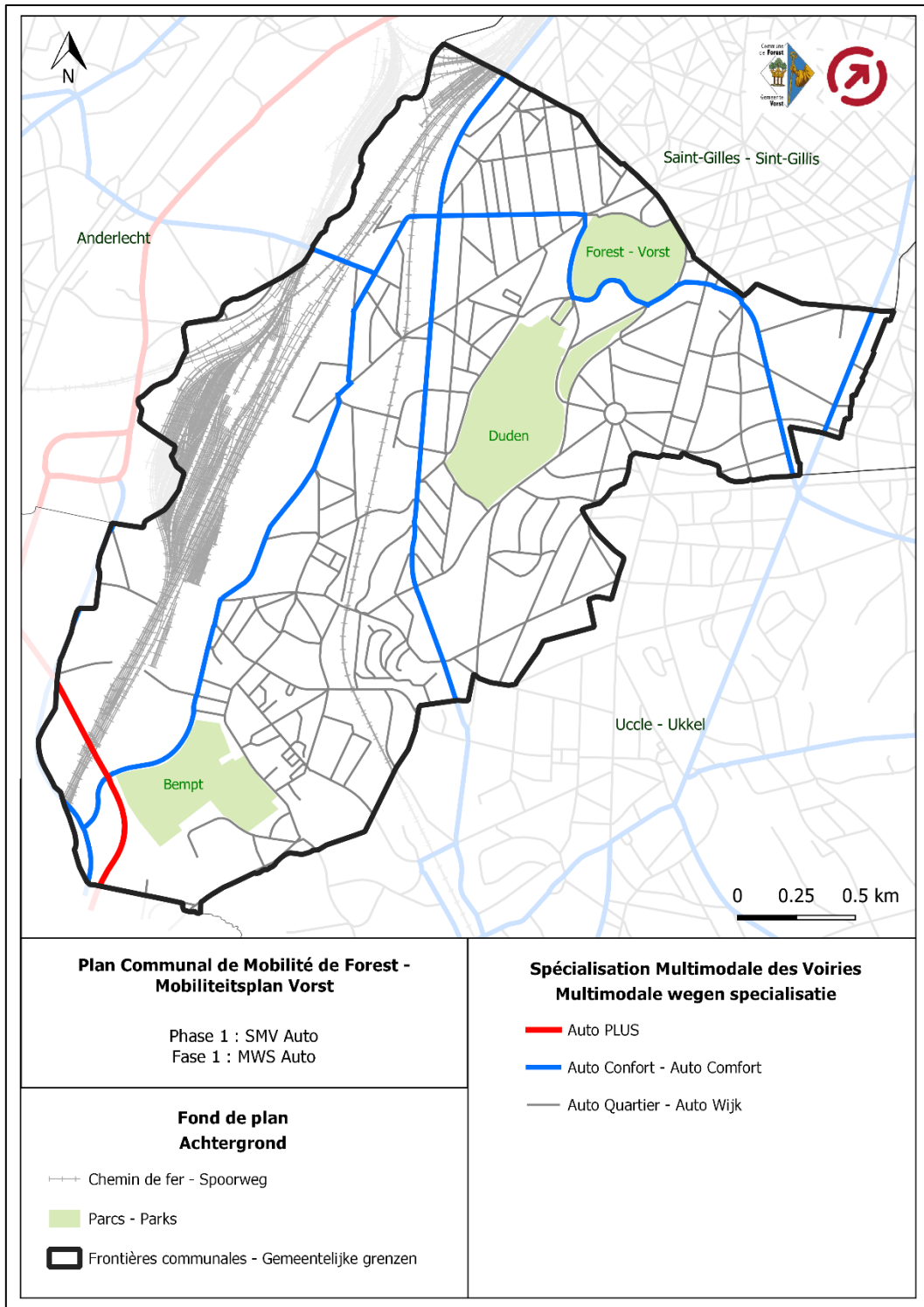


<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Flux de trafic Fase 1 : Verkeersstroom</p>	<p>Spécialisation Multimodale des Voiries Multimodale wegen specialisatie</p> <ul style="list-style-type: none"> — Auto PLUS — Auto Confort - Auto Comfort — Auto Quartier - Auto Wijk 												
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <ul style="list-style-type: none"> —+— Chemin de fer - Spoorweg ■ Parcs - Parks □ Frontières communales - Gemeentelijke grenzen 	<p>Charge de trafic journalier Dagelijkse verkeersbelasting</p> <table border="0"> <thead> <tr> <th>Comptages quinquennaux (BM) Vijf jaar telt 2017</th> <th>PCM 2021</th> <th>Modèle MUSTI MUSTI model 2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10.000 - 15.000</td> <td>—</td> <td>●●●</td> </tr> <tr> <td>15.000 - 20.000</td> <td>—</td> <td>●●●●</td> </tr> <tr> <td>20.000 - 25.000</td> <td>—</td> <td>●●●●●</td> </tr> </tbody> </table>	Comptages quinquennaux (BM) Vijf jaar telt 2017	PCM 2021	Modèle MUSTI MUSTI model 2018	10.000 - 15.000	—	●●●	15.000 - 20.000	—	●●●●	20.000 - 25.000	—	●●●●●
Comptages quinquennaux (BM) Vijf jaar telt 2017	PCM 2021	Modèle MUSTI MUSTI model 2018											
10.000 - 15.000	—	●●●											
15.000 - 20.000	—	●●●●											
20.000 - 25.000	—	●●●●●											



4.5.2 Hiërarchie van het autonetwerk

De kaart hieronder toont de hiërarchie aan van het autonetwerk zoals bepaald door het GewMP Good Move.



4.5.2.1 Auto PLUS-netwerk

Voorstelling en netwerkperformantie

Een stuk van de Ring dat de Gemeente doorkruist... geen grote uitdaging voor het GMP

Het Auto PLUS-netwerk omvat “de Ring en de grote grootstedelijke assen. Dat netwerk kanaliseert de autostromen en verzekert de toegang tot de grote functies van het Gewest.”

Vorst wordt slechts op één plek door de Ring doorkruist en vormt op dat vlak dus geen specifieke uitdaging in de Gemeente. Toch blijkt dat een deel van het doorgaand verkeer in de Gemeente voortkomt uit een minder aantrekkelijk Auto PLUS-netwerk (as Industrielaan - Tweestationsstraat) dan het Auto COMFORT-netwerk, zelfs dan het Auto WIJK-netwerk, van de Gemeente.

4.5.2.2 Auto COMFORT-netwerk

Voorstelling van het netwerk

Een Auto COMFORT-netwerk gestructureerd rond enkele gewestwegen... maar ook rond enkele gemeentelijke wegen

“De COMFORT-wegen van het Autonetwerk zijn de wegen die op gewestelijk niveau verplaatsingen tussen wijken met de auto en motorvoertuigen mogelijk maken, en daarbij doorgaand verkeer binnen de mazen beperken en zorgen voor een goede verbinding met de PLUS-wegen van het Autonetwerk.”

Een deel van de gewestwegen die naar de Gemeente leiden, is opgenomen in het Auto COMFORT-netwerk (Humaniteit, Britse Tweedeleger, Sint-Denijs, Van Volxem, Gerij, Luttrebrug, W. Ceuppens, Maria-Hendrika, Besme, Albert, Brugmann). Dat is daarentegen niet het geval voor de “oude” steenwegen die smaller zijn (Neerstalse, Brusselse, Alsebergse) of voor andere gewestwegen die iets breder zijn en waar vandaag veel verkeer is (Parklaan, Koningslaan, Guillaume Van Haelenlaan, Brits Tweedelegerlaan - gedeeltelijk).

Er zitten twee gemeentelijke wegen in dit netwerk vervat (Globe, Zaman), maar zij spelen in vergelijking met andere wegen momenteel een minder structurerende rol.

Een Auto COMFORT-netwerk dat voornamelijk van noord naar zuid loopt

Zoals het kaartje hierboven aantoont, loopt het Auto COMFORT-netwerk hoofdzakelijk van noord naar zuid. Daardoor is er een verbinding mogelijk met zowel de R20 als de Ring.

Enkel de as Gerij – Luttrebrug - W. Ceuppens - Kon. Maria-Hendrika – Besme - Park loopt van het westen naar het oosten. Daarbij speelt die as de rol van Middenring in dit deel van het Gewest en legt ze verbindingen tussen de Industrielaan (ten westen) en de Waterlooosesteenweg (ten oosten, via de W. Churchillaan).

Netwerkperformantie

Algemeen beschikbare capaciteitsreserves van het COMFORT-netwerk... dat toch een deeltje van de verkeerslast zou moeten/kunnen verlichten

“Net zoals het Auto PLUS-netwerk, draagt het Auto COMFORT-netwerk bij tot de opvang van het gemotoriseerde transitverkeer dat uit het WIJK-netwerk wordt gehaald, en dat terwijl het kadert binnen een algemene vermindering van het autoverkeer/gemotoriseerd verkeer op het niveau van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het gaat er daarnaast ook om er de overlast voor de buurtbewoners te beperken (geluid, luchtkwaliteit, stedelijke breuklijnen) en om er de verkeersonveiligheid (voor alle modi) te verminderen.”

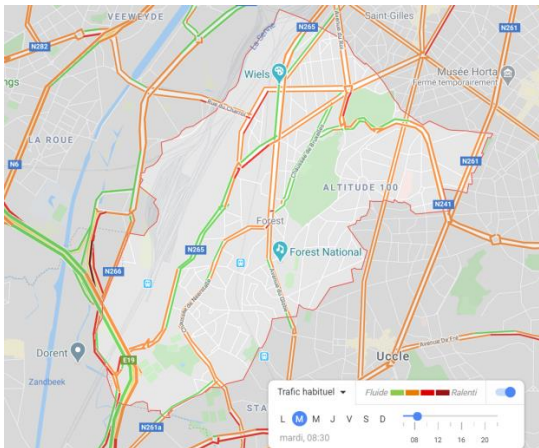
Het kruispunt Wiels, het grootste knelpunt

In Vorst zijn er meerdere kruispunten met capaciteitsproblemen tijdens de spitsuren. Dat is het geval voor de belangrijkste kruispunten op de as Gerij – Luttrebrug - W. Ceuppens - Kon. Maria-Hendrika – Besme - Albert, wat ook duidelijk blijkt uit de figuren die de verkeersdoorstroming weergeven tijdens deze specifieke periodes:

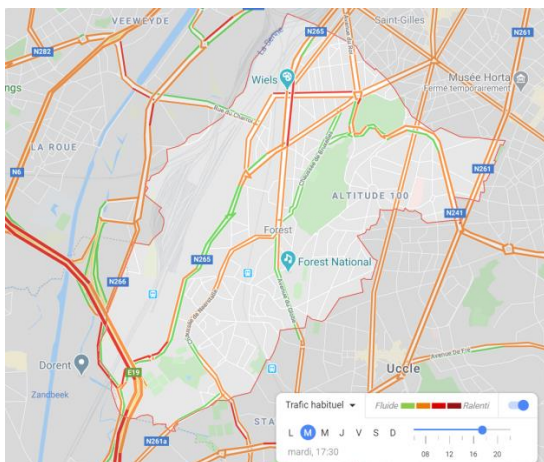
- # Gerij/Luttrebrug;
- # Luttrebrug/W. Ceuppens/Van Volxem;
- # Rochefortplein;
- # Albert.



Andere kruispunten die problemen kunnen veroorzaken, zijn het kruispunt tussen de Brits Tweedelegerlaan en de Humaniteitslaan en het kruispunt tussen de Brits Tweedelegerlaan en de Sint-Denijsstraat.



Figuur 21: Verkeersdoorstroming in Vorst tijdens de ochtendspits (pre-COVID) - Bron: Google Traffic



Figuur 22: Verkeersdoorstroming in Vorst tijdens de avondspits (pre-COVID) - Bron: Google Traffic

Wegen die iets verkeersvrij moeten worden... ook om het 'restverkeer' van de mazen op te vangen

De wegen van het Auto COMFORT-netwerk vangen vandaag heel wat verkeer op, wat deels de opstoppingen op de wegen van en naar de belangrijkste kruispunten (cf. hierboven) verklaart. Om het netwerk performant te maken, maar ook - en vooral - om zoveel mogelijk 'restverkeer' van de mazen op te vangen, moeten

die mazen ontlast worden van het verkeer dat eigenlijk het Auto PLUS-netwerk zou moeten gebruiken. In het advies inzake het GewMP vermeldt de Gemeente dat het zeker en vast noodzakelijk zal zijn om "erover te waken dat de Brits Tweedelegerlaan geen uitweg goed alternatief wordt om Brussel binnen te rijden vergeleken met de wegen die in het PLUS-netwerk zijn opgenomen."

Ongevalgevoelige zones in het Auto COMFORT-netwerk

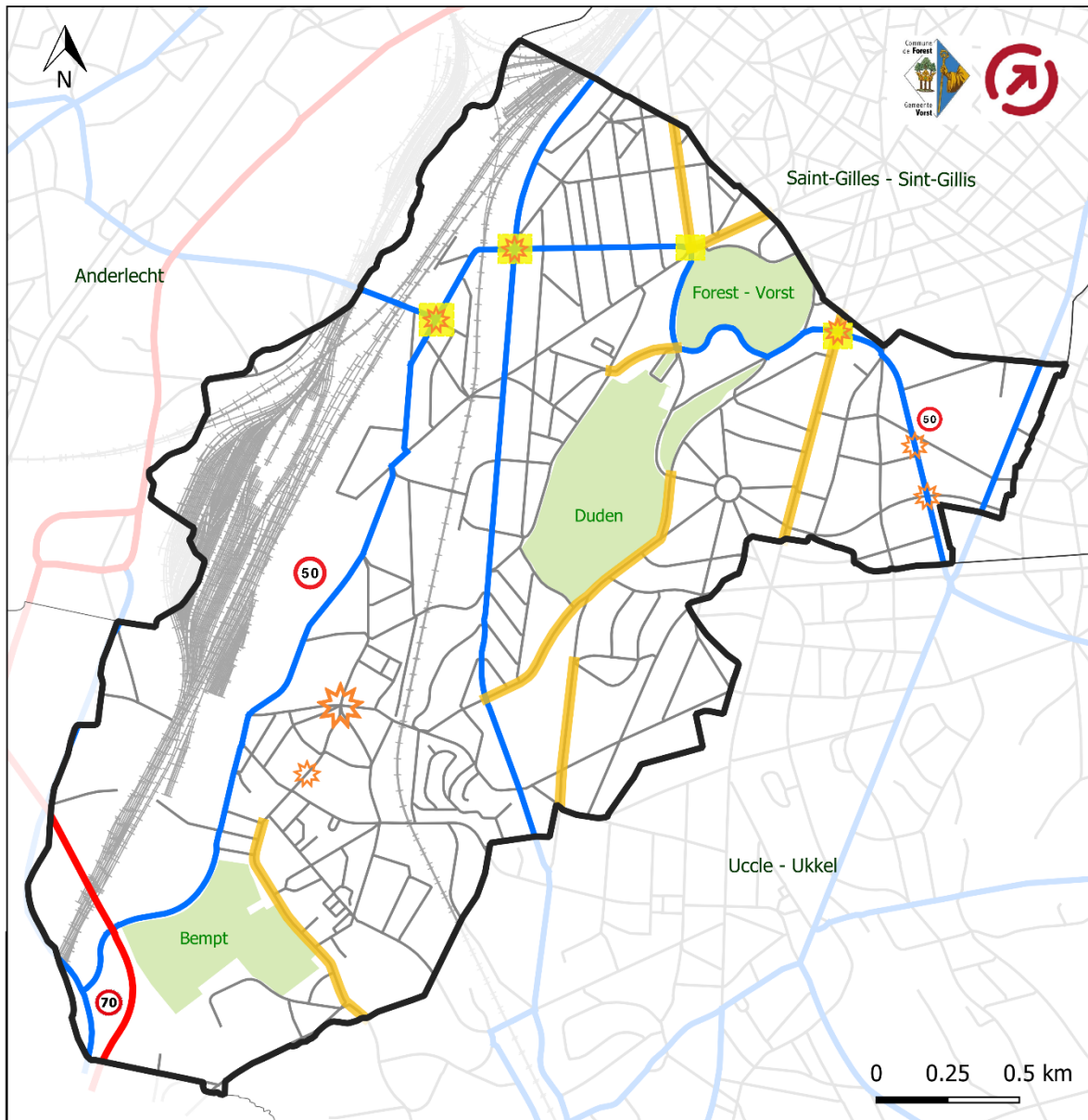
Verder liggen er meerdere ongevalgevoelige zones in het Auto COMFORT-netwerk. Die zones liggen verspreid langs de as Gerij - Luttrebrug - W. Ceuppens - Kon. Maria-Hendrika - Besme - Albert. Er moet extra aandacht besteed worden aan die zones om er de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers te verbeteren.

Rijsnelheid beperkt tot 30 km/uur op een deel van de wegen

Merk op dat er vanaf 1 januari 2021 een snelheidsbeperking van 30 km/uur geldt op een deel van de wegen uit het Auto COMFORT-netwerk. Dat is zo voor de Kon. Maria-Hendrikalaan die eerder al een zone 30 was. De beperking geldt echter ook voor andere wegen die nog geen zone 30 waren voor 1 januari 2021 (as Globe - Zaman - Van Volxem; Luttrebrug; Kon. Maria-Hendrika; Gerij). Er moet hier dus bijzondere aandacht aan besteed worden zodat de snelheidsbeperkingen nageleefd worden.

Op de Albertlaan, de Brits Tweedelegerlaan (deels), de Gerijstraat, de Brugmannlaan (50 km/uur) en de Humaniteitslaan (50/70 km/uur) mag er sneller gereden worden.





<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Performance du réseau Auto Fase 1 : Prestatie van het Autonetwerk</p>	<p>Spécialisation Multimodale des Voiries Multimodale wegen specialisatie</p> <p>— Auto PLUS — Auto Confort - Auto Comfort — Auto Quartier - Auto Wijk</p>
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <p>—+— Chemin de fer - Spoorweg ■ Parcs - Parks □ Frontières communales - Gemeentelijke grenzen</p>	<p>Performance Prestatie</p> <p>★ ZACA - OZ ★ ZACA prioritaire OZ prioritaire ■ Zone de congestion Gebied van congestie — Auto Quartier > 10.000 véhicules/jour Auto Wijk > 10.000 voertuigen/dag</p>



4.5.2.3 Auto WIJK-netwerk

Voorstelling en netwerkperformantie

Gedeclassificeerde wegen in het Auto WIJK-netwerk en/of waar er relatief veel verkeer is

Het Auto WIJK-netwerk omvat het grootste deel van het Autonetwerk. In dit netwerk *“is autoverkeer mogelijk, maar enkel voor de lokale bereikbaarheid en tegen een lagere snelheid.”* Het idee is dus om het doorgaand verkeer (zoveel mogelijk) weg te werken.

Het grootste deel van het netwerk van Vorst is dus logischerwijs opgenomen in het WIJK-netwerk. Dat geldt ook voor wegen die vroeger deel uitmaakten van het tussenwijknetwerk (of wijkverzamelwegen; oude versie van het GewMP/Iris) en die vandaag een structurerende rol spelen in het wegennetwerk. Het gaat dan voornamelijk om gewestwegen (Park, Koning, Van Haelen, Neerstalle (gedeeltelijk), Brusselse (gedeeltelijk), Britse Tweedeleger (gedeeltelijk)), maar ook om gemeentelijke wegen waarvan er op sommige meer dan 10 000 voertuigen/dag voorbijkomen (Victor Rousseau). Er moet dus extra aandacht uitgaan naar deze assen.

Bovendien rijdt er ook nog supralokaal verkeer op andere stukken van die wegen, wat het GewMP beoogt weg te werken. In het volgende hoofdstuk staat een detailanalyse van dit netwerk (en van haar gebreken) inzake “De strategie voor de uitbouw van rustige mazen”.

Ook ongevalgevoelige zones in het WIJK-netwerk...

Het kruispunt Neerstalle/Brussel/Vanpé is een prioritaire ongevalgevoelige zone (OGZ) en moet dus veiliger worden gemaakt. Daarnaast is er ook nog een kleinere zone lager op de Neerstalsesteenweg. Merk op dat de assen Neerstalle en Brussel (gedeeltelijk) deel uitmaken van een project voor heraanleg dat deze veiligheidsaspecten omvat.

Een ander belangrijk feit is dat er op heel wat assen uit het Auto WIJK-netwerk nog geen snelheidsbeperking van 30 km/uur van kracht was vóór de invoering van de Stad 30 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 1 januari 2021. Er moet hier dus in het kader van de invoering van de rustige mazen extra aandacht aan worden besteed, en in het bijzonder aan de verkeerswegen die voordien in het tussenwijknetwerk zaten.



4.6 Vrachverkeersnetwerk

4.6.1 De verplaatsingen van vrachtverkeer in de Gemeente

De stedelijke industriezone in het zuiden van Vorst is het belangrijkste gebied voor verplaatsingen van vrachtverkeer in de Gemeente

Dankzij de gegevens van Viapass¹⁰, ter beschikking gesteld door het Gewest, van 5/09/2019 kunnen we ons een goed idee vormen van de verdeling van de verplaatsingen van vrachtverkeer in de Gemeente.

In totaal werden er op die dag ongeveer 3500 verplaatsingen (zonder de Ring) geregistreerd, waarvan meer dan de helft (> 1800) uit of naar de Gemeente Vorst kwamen/gingen.

Zoals het kaartje hieronder toont, is de stedelijke industriezone in het zuiden van Vorst de belangrijkste vertrekplaats/bestemming van die vrachtauto's. Heel wat van die vrachtauto's nemen bovendien de Brits Tweedelegerlaan en, in mindere mate, de Humaniteitslaan. Merk op dat deze stroom afneemt naarmate we het centrum naderen en zelfs vrij beperkt wordt in de meest noordelijke delen van de Gemeente. Uit de kaart blijkt ook dat het leeuwendeel van deze stroom de Gemeente via de Ring van Brussel binnenkomt/verlaat, en meer bepaald via de afrit 18-Ruisbroek of 17-Sint-Pieters-Leeuw.

Daarnaast zijn er ook nog talrijke andere plekken in de Gemeente die als vertrekpunt of bestemming fungeren voor vrachtauto's (cf. kaart hieronder), zij het in veel mindere mate. De belangrijkste onder hen is de as Neerstalle-Brussel waar er een geringe stroom verplaatsingen wordt vastgesteld.

Een klein deeltje van de geregistreerde stromen op 5 september (540 verpl.; 16%) waren interne verplaatsingen en bleven dus binnen Vorst. Ook

hier is de Brits Tweedelegerlaan de belangrijkste as.

Een grote stroom vrachtauto's dat het grondgebied doorkruist

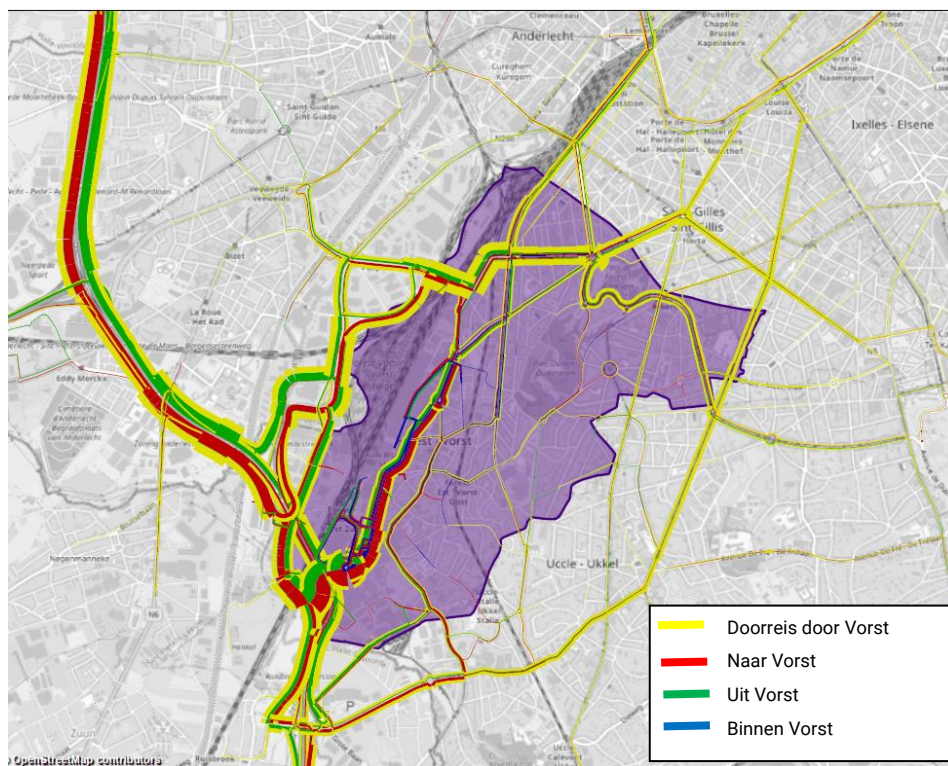
Uit de gegevens van Viapass blijkt ook dat een belangrijke stroom vrachtauto's het grondgebied doorkruist. Op die specifieke dag ging het om ongeveer 1100 verplaatsingen van die aard (of ongeveer 1 op 3).

In tegenstelling tot andere soorten stromen, neemt doorgaand verkeer meestal de route Internationalelaan/Verwelkomingsstraat (Anderlecht) – Humaniteit – Gerij – Luttrebrug - W. Ceuppens - Park. Op andere assen zien we ook een uitgesproken transit, nl. op de Van Volxemlaan (noordelijk deel), de Kon. Maria-Hendrikalaan, de Besmelaan, de Albertlaan en de Brugmannlaan.

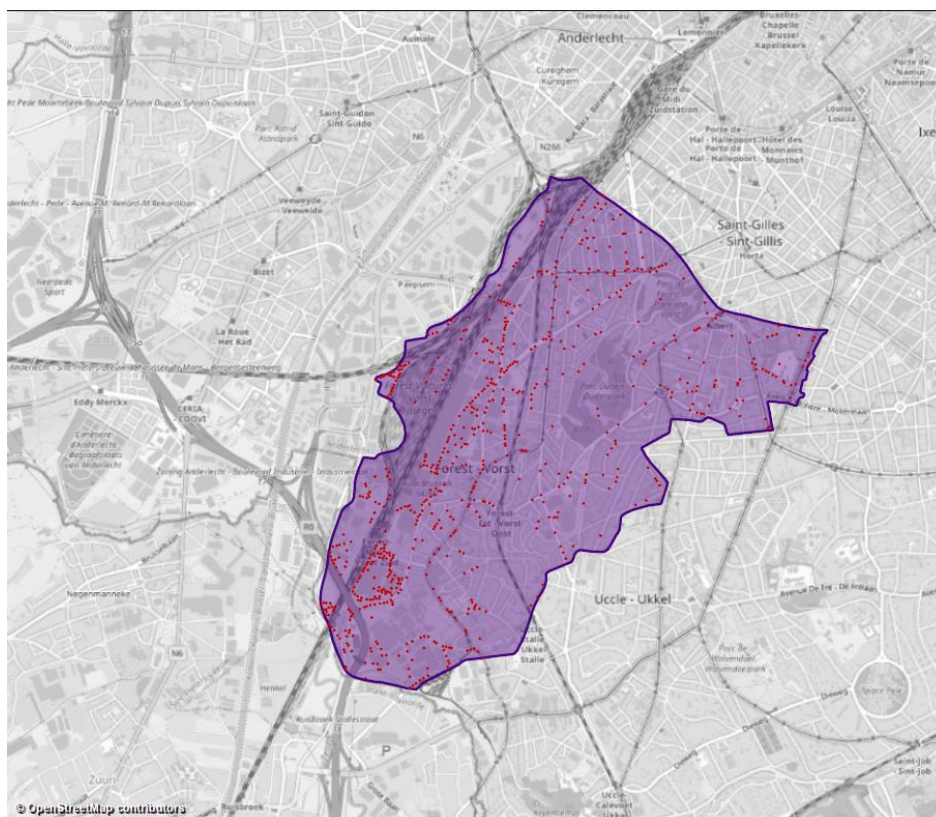
Andere assen worden in mindere mate gebruikt door doorrijdende vrachtauto's, denk maar aan de Neerstalle- en de Brusselsesteenweg, de Alsebergsesteenweg, de Jean-Baptiste Vanpéstraat, de Victor Rousseaulaan en de Guillaume Van Haelenlaan.

¹⁰ Alle vrachtauto's die op de Belgische openbare weg rijden, moeten een On Board Unit aan boord hebben dat permanent aanstaat. Viapass is de openbare entiteit die de kilometerheffing coördineert en controleert.





Figuur 23: Stroom van vrachtauto's in het netwerk van Vorst per verkeerstype
 Bron: Brussel Mobiliteit (op basis van gegevens van Viapass - 5/09/2019)

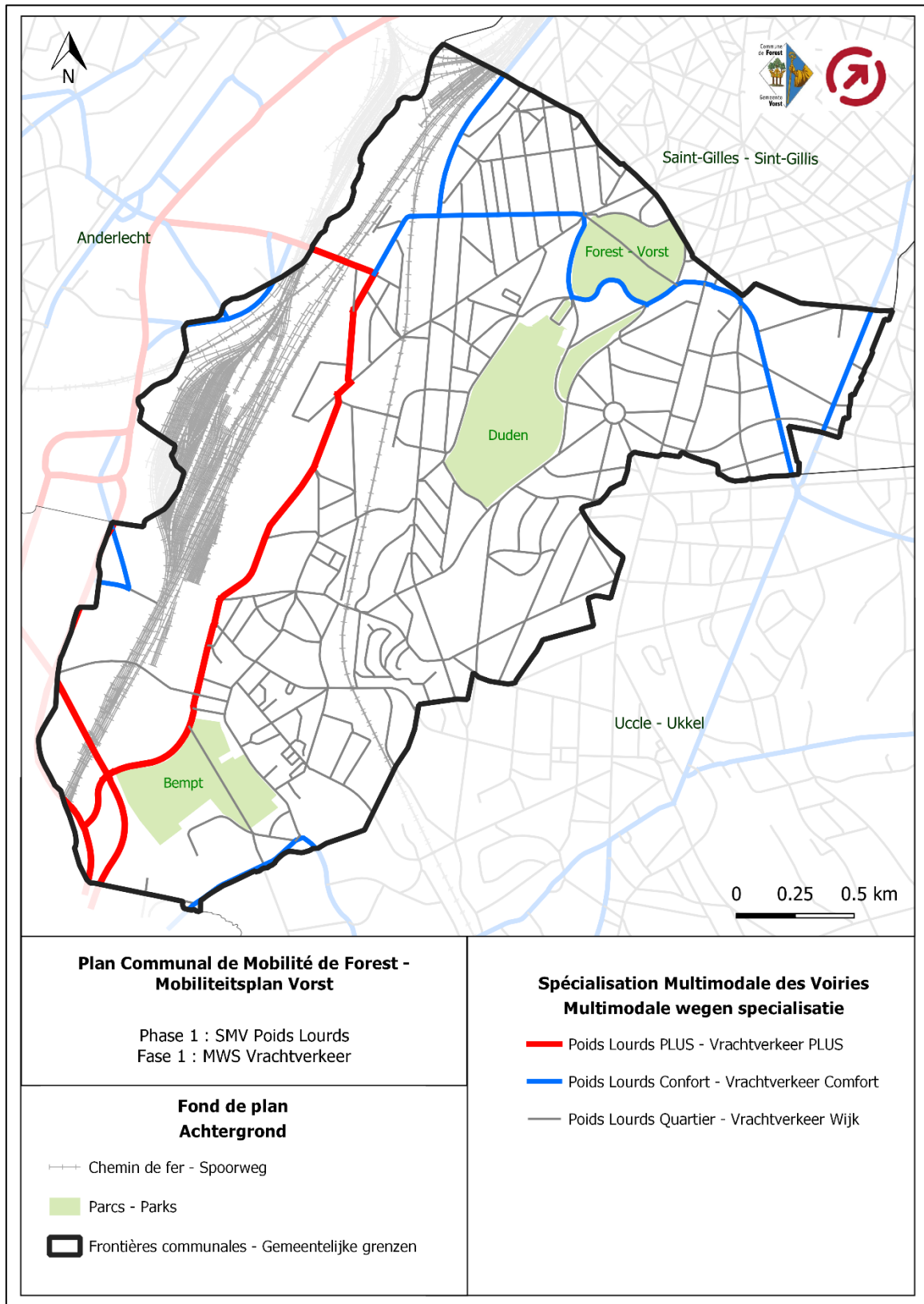


Figuur 24: Stops van vrachtauto's in het netwerk van Vorst
 Bron: Brussel Mobiliteit (op basis van gegevens van Viapass - 5/09/2019)



4.6.2 Hiërarchie van het vrachtverkeersnetwerk

Deze kaart toont de hiërarchie van het vrachtverkeersnetwerk zoals vastgelegd in het GewMP Good Move.



4.6.2.1 Vrachtverkeer PLUS-netwerk

Voorstelling en netwerkperformantie

Een Vrachtverkeer PLUS-netwerk dat over het algemeen de belangrijkste verkeersaders omvat die naar de stedelijke industriezone van Vorst leiden

"De PLUS-wegen van het Vrachtverkeersnetwerk zijn de wegen die de bevoorrading van de voornaamste industriezones en gebieden voor havenactiviteiten en transport garanderen".

Naast de Ring zitten de Brits Tweedelegerlaan en de Humaniteitslaan (zuidelijke deel) van de Gemeente logischerwijs in dit netwerk. Hetzelfde geldt voor de Gerijstraat en een deeltje van de Sint-Denijsstraat en de Luttrebruglaan. Deze twee wegen worden niet noodzakelijk door vrachtauto's gebruikt, aangezien de Luttrebruglaan niet rechtstreeks naar de stedelijke industriezone leidt.

Een ruimte op de Sint-Denijsstraat waar de kruising van twee vrachtauto's lastig wordt

Met uitzondering van de Sint-Denijsstraat, beschikken de andere wegen over een verkeersruimte die de kruising van twee vrachtauto's relatief eenvoudig toelaat. Die kruising ligt voor de Sint-Denijsstraat inderdaad echter ingewikkelder door de breedte van die ruimte (~ 6 m).

4.6.2.2 Vrachtverkeer COMFORT-netwerk

Voorstelling en netwerkperformantie

Een Vrachtverkeer COMFORT-netwerk dat voornamelijk is samengesteld uit gewestwegen die door (meestal doorrijdende) vrachtauto's worden gebruikt in de Gemeente

"De COMFORT-wegen van het Vrachtverkeersnetwerk sturen de stedelijke distributie van goederen in het Gewest, evenals het verkeer van autocars naar busstations en toeristische zones."

Meerdere gewestwegen van de Gemeente zijn in dit netwerk opgenomen:

- De Luttrebruglaan (noordelijke deel), de W. Ceuppenslaan en de Humaniteitslaan (noordelijke deel) worden door heel wat doorrijdend vrachtverkeer gebruikt;
- De Koningin Maria-Hendrikalaan, Besmelaan, Albertlaan en Brugmannlaan worden minder vaak gebruikt door vrachtauto's, en als dat zo is, zijn ze meestal op doorreis;
- De Ruisbroeksesteenweg en de Humaniteitslaan, die rechtstreeks naar de stedelijke industriezone van de Gemeente leiden. Op de Humaniteitslaan komt er veel zwaar verkeer op doorreis voorbij (om zo het traject via de Industrielaan een stuk af te snijden), terwijl er op de Ruisbroeksesteenweg relatief weinig verkeer is;
- En de Neerstalsesteenweg (zeer gedeeltelijk), waar het vrachtverkeer ook relatief beperkt is vergeleken met andere verkeersassen.

De Lieutenant Lotinstraat en de Bollinckxstraat zijn gemeentelijke wegen die rechtstreeks naar de stedelijke industriezone leiden en die ook in dit netwerk zitten.

Al deze wegen zijn breed in functie van het vrachtverkeer.



4.6.2.3 Vrachtverkeer WIJK-netwerk

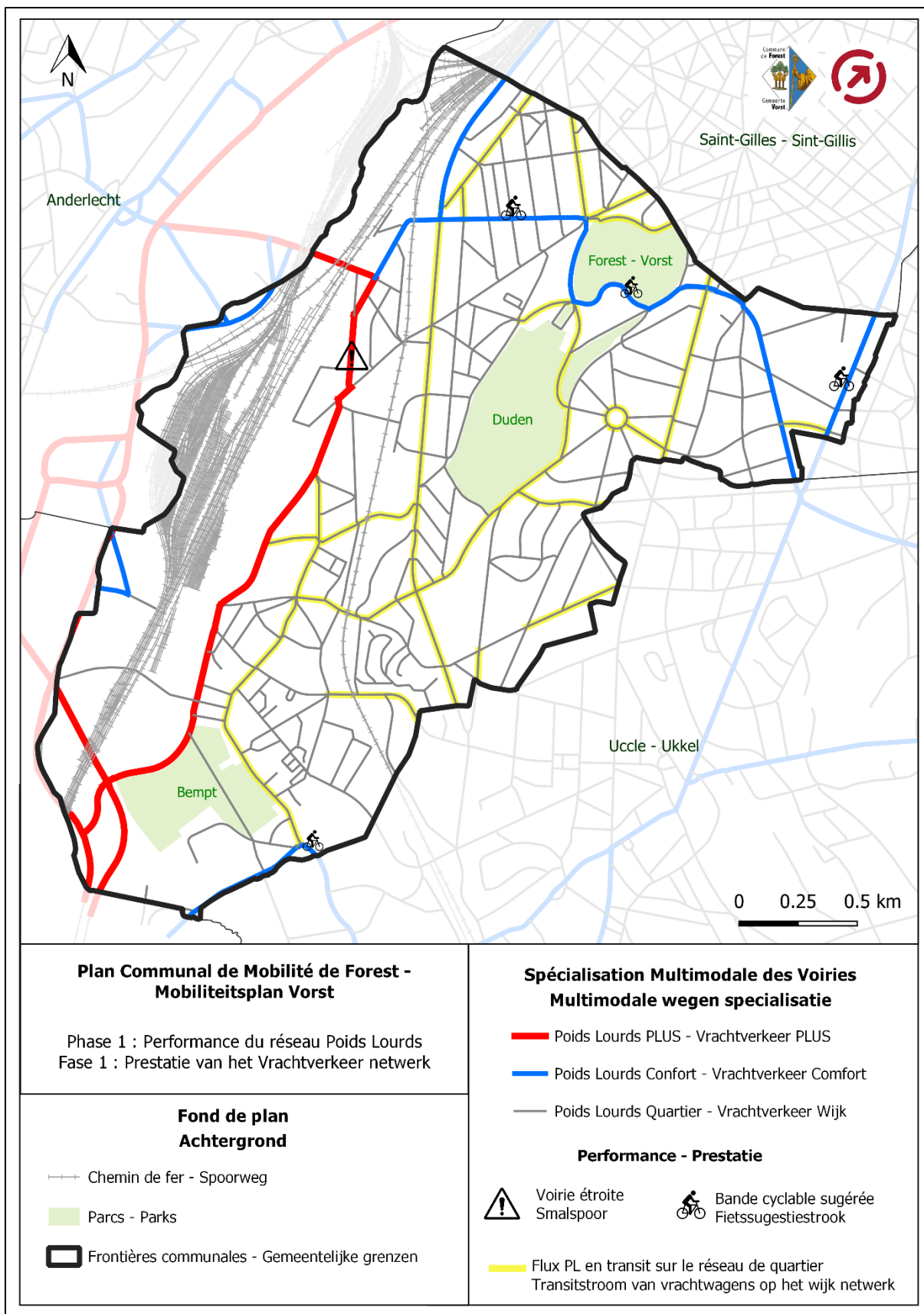
Voorstelling en netwerkperformantie

“Alle andere voor vrachtwagens toegankelijke wegen zijn WIJK-wegen van het Vrachtverkeersnetwerk, die verzekeren dat elke openbare weg toegankelijk is voor voertuigen van hulpdiensten, de diensten voor afvalophaling en de gerichte aanvoer van goederen bestemd voor de wijken.”

Alle andere wegen die in de Gemeente lopen zijn in het Vrachtverkeer WIJK-netwerk opgenomen.

Let wel: sommige van die wegen worden gebruikt door doorrijdend vrachtverkeer. Dat is onder meer het geval voor de Parklaan, maar ook voor de Koningslaan, de Neerstalse- en Brusselsesteenweg, de Alsebergsesteenweg, de as Globe - Van Volxem, de Van Haelenlaan, de as Vanpé - V. Rousseau - Neptunus enz.





4.7 Grijze gebieden

4.7.1 Definitie

Grijze gebieden zijn stukken weg die van meerdere COMFORT- en/of PLUS-netwerken deel uitmaken, maar die zodanig smal zijn dat ze niet “behoorlijk” kunnen functioneren.

4.7.2 Identificatie

Een identificatie in twee stappen

Om grijze gebieden te identificeren, volgen we twee stappen:

- Identificatie van de stukken weg die deel uitmaken van meerdere structurerende netwerken via een scoresysteem: een weg uit het PLUS-netwerk krijgt een score van 3, een weg uit het COMFORT-netwerk een score van 2 en een weg uit het WIJK-netwerk een score van 1;
- Analyse van de wegen met de hoogste scores om zo de stukken te identificeren waar de verschillende transportnetwerken niet “behoorlijk” kunnen functioneren.

Een opeenstapeling van structurerende netwerken in het bijzonder op de gewestwegen

Op de kaart hieronder staan de stukken weg aangeduid die deel uitmaken van meerdere structurerende netwerken. Degene met de hoogste scores (> 9) zijn:

- De as Gerij – Luttrebrug - W. Ceuppens - Koningin Maria-Hendrika – Besme - Albert zit over het algemeen in het Fiets en OV PLUS-netwerk (toekomstige tramlijn op ring) en het Auto en Vrachtverkeer COMFORT-netwerk. Sommige stukken zijn daarenboven ook opgenomen in het Voetganger PLUS- of COMFORT-netwerk.
- Een deel van de as Brits Tweedelegerlaan - Sint-Denijs is over het algemeen opgenomen in het Fiets en Vrachtverkeer PLUS-netwerk en het Auto COMFORT-netwerk. Sommige stukken van die assen maken ook deel uit

van het Voetganger en/of OV COMFORT-netwerk.

- Het noordelijke deel van de Van Volxemlaan. Deze as zit zowel in het Fiets en OV PLUS-netwerk als in het Auto en Vrachtverkeer COMFORT-netwerk.

Ofwel gewestwegen.

Ter info: de gemeentelijke wegen die deel uitmaken van meerdere structurerende netwerken zijn de as Vanpé - Rousseau, de Hoogte Honderd, de A. Bertrand- en Globelaan en de Oscar van Goidtsnoevenlaan. Dat zijn wegen die over het algemeen zijn opgenomen in het Voetganger PLUS-netwerk, de Fiets COMFORT-(of PLUS-)netwerken en die gebruikt worden door het OV. Het zijn daarentegen geen structurerende wegen voor de Auto- en Vrachtverkeersnetwerken, met uitzondering van de Globelaan.

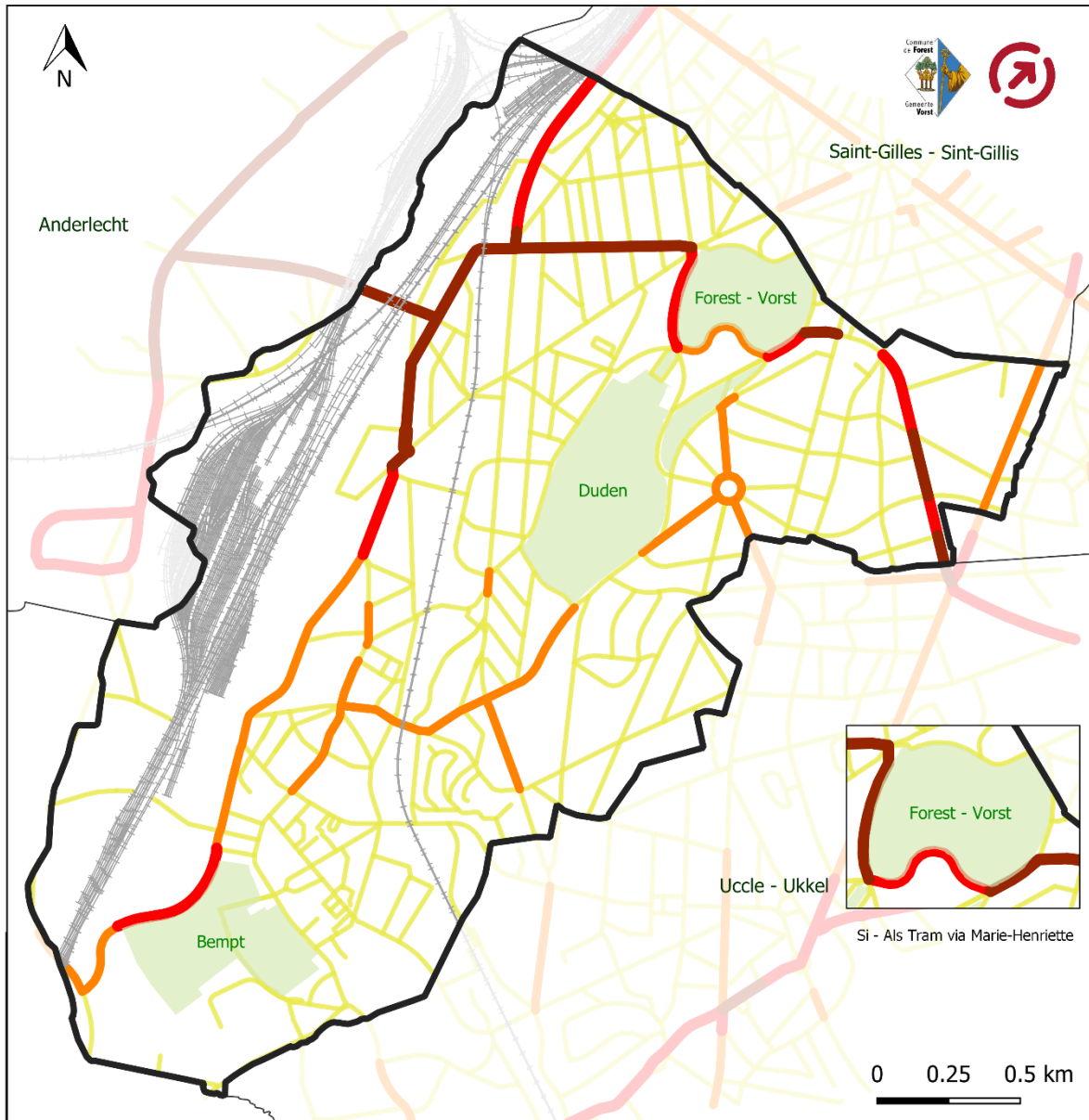
As Gerij – Luttrebrug - W. Ceuppens - Kon. Maria-Hendrika – Besme - Albert

Over het algemeen is de verkeersruimte op deze as voor voetgangers (PLUS of COMFORT) en fietsers (PLUS) niet altijd een van de meest comfortabele.

Doorgaans zijn er langs die drukke wegen wel voetpaden voor voetgangers, maar die zijn op sommige plekken redelijk smal voor alle voetgangers die daar wandelen (bv. W. Ceuppenslaan) of de bekleding van die voetpaden laat te wensen over (bv. Kon. Maria-Hendrikalaan). De Gerijstraat heeft dan weer niet echt een stoep.

Wat de fietsnetwerken betreft, beschikken de meeste wegen wel over een fietspad, maar dat zijn over het algemeen gemarkeerde fietspaden zonder veiligheidsverbredingen als bescherming tegen het auto-/vrachtverkeer. Op sommige plekken zijn het fietsuggestiestroken (W. Ceuppens). De fietspaden in de Gerijstraat zijn perfect afgescheiden van het auto-/vrachtverkeer, maar ze beantwoorden niet aan de kwaliteitsstandaarden van het GewMP.





<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Identification des zones grises Fase 1 : Identificatie van grijze gebieden</p>	<p>Accumulation des réseaux SMV Accumulatie van MWS netwerk</p> <ul style="list-style-type: none"> 12 - 13 10 - 11 8 - 9 7 ou moins 7 of minder
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <ul style="list-style-type: none"> Chemin de fer - Spoorweg Parcs - Parks Frontières communales - Gemeentelijke grenzen 	



Wat het openbaarvervoernetwerk betreft, speelt voornamelijk de kwestie van de invoering van de tramlijn op ring in het westen, en dan in het bijzonder of deze op de Koningin Maria-Hendrikalaan en de Besmelaan¹¹ zou voorbijkomen. Het impactonderzoek van de verbinding met het OV tussen het Albertstation en het zuiden van de Gemeente Vorst (2019) toont de complexiteit, de onhaalbaarheid zelfs, aan van een opeenhoping van tram- en fietsbeddingen in combinatie met het behoud van de autorijstroken in elke rijrichting en het behoud van parkeerplaatsen. Er moeten dus keuzes worden gemaakt en de studie in kwestie wijst op een bijna onvermijdelijk verlies aan parkeerplaatsen. Men stelt dus voor om van een deel van de Kon. Maria-Hendrikalaan een éénrichtingsstraat eenrichtingsstraat te maken, met een lokale loop via Fauré en Besme. In de studie wordt de aandacht ook gevestigd op de uitdagingen op het vlak van autoverkeer in de zone Albert, waarbij de noodzaak wordt benadrukt om *“de wegcapaciteit op de ringas Maria-Hendrika -Besme - Albert te behouden die zo z'n rol als verzamelweg van grootschalige stromen niet verliest of zelfs om veel verkeer te spreiden over de lokale netwerken”*.

Op de andere wegen zijn er trambeddingen, behalve in de Gerijstraat. Daar is dan wel voor een groot stuk een busbedding. Aangezien we op deze as onder bruggen moeten, kan het eventueel nodig zijn om de wegen te verlagen, maar dat moet nog nader worden onderzocht.

Over het algemeen hebben de wegen een bepaalde breedte (> 20 of zelfs > 30 meter), waardoor er performante en comfortabele structurerende netwerken kunnen worden uitgerold. Dit kan echter enkel algemeen ingevoerd worden als het parkeeraanbod op de openbare weg wordt ingeperkt, wat nu een groot deel van de betrokken assen beslaat; een aanbod dat immers ook onder grote druk staat en zeker 's nachts. Er zijn twee stukken weg die in geen

¹¹ Ter herinnering: er werden verschillende trajectvarianten bestudeerd. Er werden er twee geselecteerd, maar toen het rapport werd opgemaakt, was er nog geen beslissing genomen: verbinding tussen Gerij en Albert via de Koningin Maria-Hendrikalaan en de Besmelaan; of doorgang onder het park van Vorst.

geval breed genoeg zijn om er structurerende en performante netwerken uit te rollen voor alle modi, nl. het meest oostelijke deel van de Gerijstraat en een stukje van de Koningin Maria-Hendrikalaan (als de tram daar voorbij zou komen).

Merk op dat er, naast de passage van de tram, nog andere twijfels zijn over de invoering van een Fiets PLUS-netwerk over de hele as Gerij - Albert (cf. fase 2).

Bovendien moet er ook nagedacht worden over de betrokken kruispunten op deze as, zodat ze beter afgestemd zijn op de hiërarchie van de verschillende netwerken. Ook al zal het bijzonder moeilijk zijn om de kwaliteitsstandaard voor elke transportmodus te kunnen aanbieden.

As Brits Tweedelegerlaan - Sint-Denijs

Op deze as zijn de verkeersomstandigheden voor voetgangers en fietsers ook niet optimaal, en dan vooral in de Sint-Denijsstraat waar er relatief smalle wegstroken zijn (~ 15m). De verkeersruimte voor zowel voetgangers (COMFORT) als fietsers (PLUS) is hier redelijk krap.

Algemeen beschouwd zijn er over heel deze as fietspaden, maar ze zijn smaller dan de gewenste standaarden. De Luttrebruglaan heeft een gemarkeerd fietspad dat weinig comfortabel is, omdat er geen veiligheidsverbreding is voor de parkeerstrook of omdat ze tussen het autoverkeer gekneld zit.

Ook al heeft het OV (COMFORT) in de Luttrebruglaan een eigen bedding, dat is niet het geval in de Sint-Denijsstraat. Toch is dat geen zwart punt op het vlak van regelmaat voor het OV. Desondanks moet er nagedacht worden over het kruispunt Sint-Denijs/Brits Tweedelegerlaan, zodat het meer in lijn ligt met de hiërarchie van de verschillende transportnetwerken en zodat de bediening per bus binnenkort toeneemt in dit gebied.

Het noordelijke deel van de Van Volxemlaan

Dit deel is relatief breed (~ 30m) en heeft door de bank genomen redelijk comfortabele voetpaden (≥ 2 m) voor voetgangers (WIJK,



PLUS) en een eigen bedding voor het openbaar vervoer (COMFORT).

De verkeersomstandigheden voor fietsers zijn evenwel minder optimaal. De gemarkeerde fietspaden die er zijn, hebben geen veiligheidsverbredingen voor het autoverkeer en de parkeerzones, waartussen het fietspad "geknel" zit. Gezien de breedte van de weg, is er voldoende bewegingsruimte. Al moet er misschien een parkeerstrook worden weggenomen.

Net zoals bij de as Gerij - Albert, moet er aandacht geschonken worden aan de doorgang van het Fiets PLUS-netwerk via deze verkeersader, aangezien er twee parallelle netwerken lopen: Fiets PLUS langs de treinsporen en Fiets COMFORT in De Merodestraat.

Brugmannlaan

De vaststellingen zijn over het algemeen dezelfde voor de Brugmannlaan, waar er echter geen PLUS-netwerken lopen. Fietsers vinden er geen comfortabele fietspaden. Ze moeten tussen het autoverkeer door fietsen (fietsuggestiestroken).

De weg is minder breed en heeft slechts één parkeerstrook in de beide richtingen. De parkeerdruk ligt er hoog, zowel overdag als 's nachts (> 85%).

As Neerstalle - Brussel

De Brusselse- en Neerstalsteeweg zijn op sommige plaatsen structurerende assen voor voetgangers en zijn opgenomen in het OV COMFORT-netwerk. Ze bieden niet de optimale verkeersomstandigheden voor voetgangers en zijn een zwart punt voor het openbaar vervoer, voornamelijk bij de passage door het centrum van Vorst, een grote bottleneck voor bussen en trams. Deze smalle wegen zijn echter niet geschikt om er een gemeenschappelijke bedding in te voeren voor het openbaar vervoer, er genoeg ruimte te creëren voor voetgangers én tegelijk het huidige parkeeraanbod te behouden.

Er moeten met andere woorden keuzes worden gemaakt. Het project voor de heraanleg van openbare ruimtes in het hart van Vorst houdt al rekening met die kwestie en er wordt voorgesteld

om stukken van de wegen die door het centrum lopen, als ontmoetingsplek in te richten. Bovendien wil men met het project voor de heraanleg van de Neerstalsteeweg de voetgangersruimte verbeteren en op sommige stukken specifieke verkeersruimtes invoeren voor fietsers.

Gemeentelijke wegen

Sommige gemeentelijke wegen maken dus deel uit van meerdere structurerende netwerken (voetgangers, fiets en/of openbaar vervoer).

Eén van die wegen, de Vanpéstraat, is relatief smal waardoor er geen comfortabel en apart netwerk kan worden opgezet voor alle transportmodi (Voetgangers COMFORT, Fiets COMFORT, OV COMFORT). Er moet dan ook eerder gedacht worden aan een gemengde verkeerssituatie, zoals nu het geval is.

Daarnaast moet er ook nagedacht worden over:

- De Victor Rousseaulaan, zodat het verplaatsingscomfort er voor fietsers (in het bijzonder in de richting van de helling) wordt verbeterd en de breedte van de weg een afgescheiden fietspad mogelijk maakt;
- Hoogte Honderd, dat een zwart punt is voor het openbaar vervoer (COMFORT) en geen comfortabele verkeersomstandigheden biedt voor voetgangers en fietsers (PLUS);
- De Alexander Bertrandlaan, een weg waar fietsers (COMFORT), trams (COMFORT) en auto's dezelfde ruimte delen, maar die wel breed genoeg is om de ruimte te herzien.



4.7.3 Samenvatting

Kortom: verschillende stukken weg vormen echte grijze gebieden die niet aan de gewenste kwaliteitsstandaarden kunnen voldoen voor elke transportmodus, rekening houdend met hun respectievelijke hiërarchie. Er moeten knopen worden doorgemaakt. Het gaat dan hoofdzakelijk over een stuk van de Gerijstraat, de Sint-Denijsstraat of de Koningin Maria-Hendrikalaan (in het bijzonder als de tramlijn op ring ten westen loopt).

Sommige wegen zijn daarentegen breed genoeg, maar voor de invoering van performante netwerken voor alle modi zullen er in voorkomend geval parkeerstroken moeten wijken. Ook hier zullen dus keuzes moeten worden gemaakt, en dat terwijl de betrokken wegen al onder zware druk staan wat parkeergelegenheid betreft.

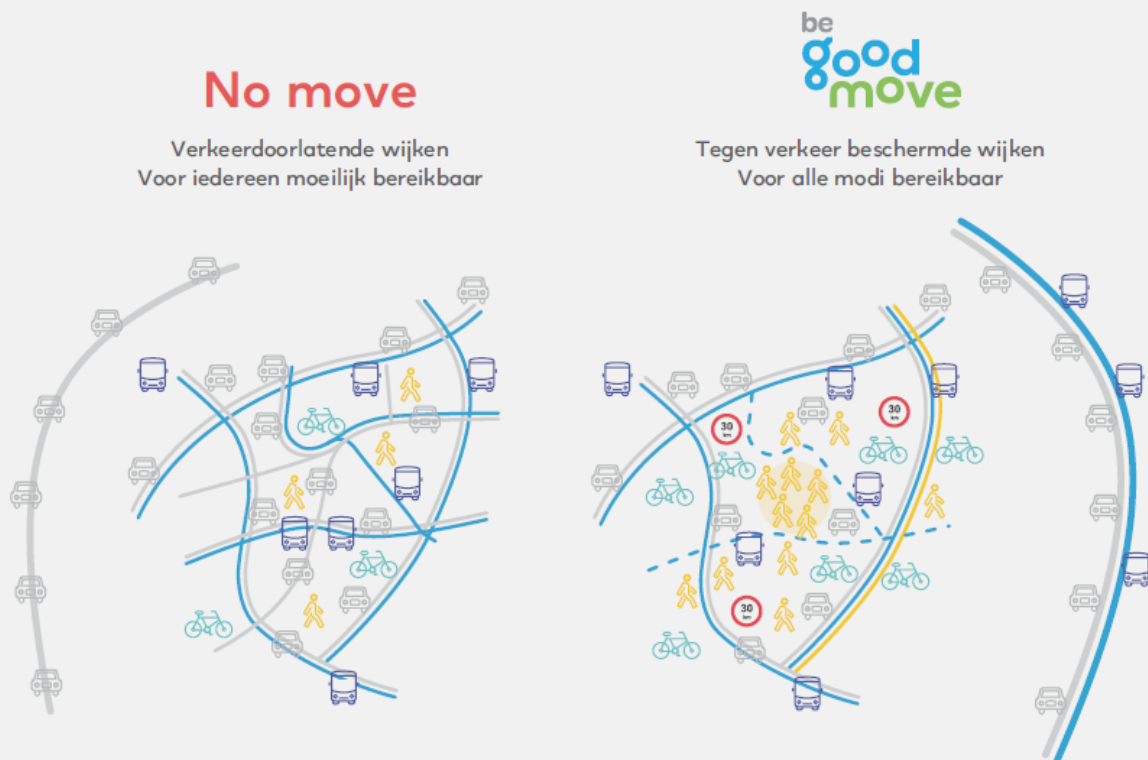
Er moet dus ook extra aandacht uitgaan naar sommige kruispunten om er in de mate van het mogelijke de performantie van de verschillende transportnetwerken te garanderen - wetende dat het bijzonder moeilijk zal zijn om de gewenste kwaliteitsstandaard voor elke transportmodus te halen. Het gaat dan onder meer om het kruispunt Gerij/Luttre, Wiels en Albert.



5. KRACHTLIJN 2: DE STRATEGIE VOOR DE UITBOUW VAN RUSTIGE MAZEN



5.1 Definitie en doelstelling



Illustratie van het concept van verkeersluwe mazen en van de verschuiving van het wegverkeer

Bron: GewMP-Good Move

Mazen zijn grote gebieden met een diameter van 1 tot 2,5 km, begrensd door de Auto PLUS- en COMFORT-wegen van het Autonetwerk (cf. eerder).

Binnen die mazen "zijn de verblijfskwaliteit, de begaanbaarheid, de toegankelijkheid en de fietsbaarheid belangrijk voor de lokale verplaatsingen en het openbaar vervoer voor verbindingen tussen de wijken en de rest van het Gewest. Gemotoriseerd bestemmingsverkeer is er verzekerd, maar in sommige gevallen zijn omwegen nodig om zo min mogelijk te interfereren met verplaatsingen te voet of met de fiets. Het doorgaand autoverkeer wordt er daarentegen sterk ontmoedigd."¹²

Mazen zijn dus grote gebieden "waarin maatregelen worden genomen om het autoverkeer

te verminderen en doorgaand verkeer te ontraden."¹³ Met als doel om:

- **"De leefomgeving te verbeteren:**
 - door verkeershinder te beperken;
 - door de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren;
 - door de veiligheid van alle verplaatsingsmodi te verzekeren.
- **Te zorgen voor de uitvoering en het goed functioneren van de wegennetten,** zoals gedefinieerd in de multimodale wegenspecialisatie."¹⁴

Merk ook op dat het GewMP, dat kadert in de ambities van het GPDO, tegen 2030 beoogt om 250 km rustige plekken (binnen de mazen) te creëren onder de vorm van voetgangerszones, woonwijken en ontmoetingsplaatsen.

¹² Bron: Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move (p. 75).

¹³ Bron: Gewestelijk Mobiliteitsplan – Good Move (p. 160).

¹⁴ Bron: Gewestelijk Mobiliteitsplan – Good Move (p. 258).



5.2 Voorstelling van de mazen

Vorst maakt deel uit van 6 mazen... maar ligt grotendeels in die van Neerstalle, Globe -Hoogte Honderd en, in mindere mate, Sint-Gillis

In totaal liggen er zes mazen in de Gemeente Vorst (cf. kaart hieronder):

- **“Neerstalle”**, dat hoofdzakelijk het zuiden van Vorst omvat en rond het centrum van de Gemeente loopt. Deze maas ligt ook deels in Ukkel;
- **“Globe - Hoogte Honderd”**, dat overwegend het noorden van Vorst omvat en voor een groot deel ook in Ukkel loopt;
- **“VoorpleinEN”**, dat slecht enkele wegen in het zuiden van Vorst omvat. Deze maas ligt voornamelijk in Sint-Gillis;
- **“Industrie 1” en “Industrie 2”**, waar slechts een heel gering aantal wegen lopen en die grotendeels de bedrijventerreinen en de spoorwegen in het westen van de Gemeente omvatten;
- **“Kastelein-Brugmann”**, dat amper over een heel klein deeltje van Vorst loopt.

De volgende hoofdstukken vatten voor elke maas de belangrijkste vaststellingen en uitdagingen samen - na alles wat zonet werd voorgesteld over de multimodale wegenspecialisatie - op het vlak van:

- **verkeerslast en doorgaand verkeer;**
- **verkeersveiligheid.**

Bovendien wordt er voor elke maas ook kort ingegaan op de knooppunten voor vertrekkend verkeer die er deel van uitmaken.

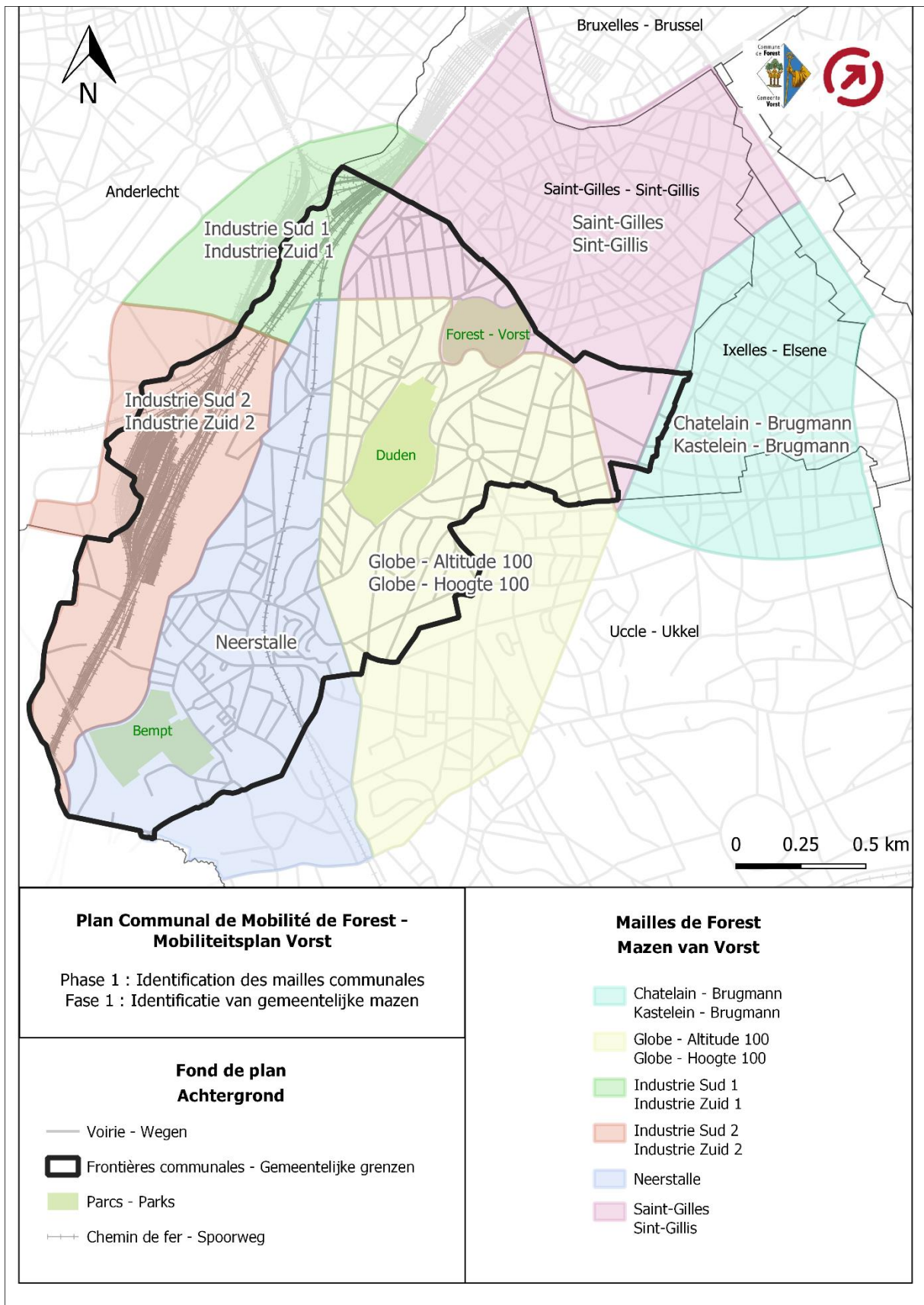
Opmerkingen:

Merk op dat deze analyse voornamelijk focust op de delen van de mazen die zich in de Gemeente Vorst bevinden.

Merk ook op dat de mazen “Neerstalle” en “Sint-Gillis” onder een Lokaal Mobiliteitscontract¹⁵ vallen terwijl onderhavig Gemeentelijk Mobiliteitsplan wordt opgesteld. Zij worden dus heel grondig bestudeerd in het kader van dit plan. Dit GMP zal dus dieper ingaan op de maas “Globe - Hoogte Honderd”, maar zal ook algemene conclusies formuleren over de uitdagingen die zich in de andere mazen stellen. Bovendien worden de richtsnoeren voor de uitbouw van rustige mazen er gedefinieerd in overeenstemming met de visie van dit GMP.

¹⁵ Het Lokaal Mobiliteitscontract (LMC) is een middel dat door het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP) is ingevoerd. Het doel is om de wijken rustiger te maken en de samenwerking tussen de gemeentes en het Gewest te versterken.





5.3 Samenvatting van de uitdagingen

5.3.1 Maas “Neerstalle”

Een multifunctionele maas met veel en gevarieerde verplaatsingen... in het bijzonder van en naar z'n centrum met talrijke verkeersknooppunten

De maas “Neerstalle” heeft door de bank genomen een gemiddelde bevolkingsdichtheid en wordt in twee gesplitst door de spoorwegen.

Haar belangrijkste kenmerk? Multifunctionaliteit. Ze bevat verschillende verkeersknooppunten, waarvan de meerderheid zich in het centrum bevindt rond het Sint-Denijsplein, wat op zijn beurt zowel een echte handelskern als een kern voor stadsleven en uitwisseling is. Het handelsleven in die pool draait voornamelijk om horeca, dagdagelijkse producten of diensten¹⁶. Het gaat om een aantrekkelijke lokale pool waar de bewoners hoofdzakelijk in de buurt (of aangrenzende buurten) wonen en werken. Volgens een enquête gevoerd door Hub.brussels bij mensen die deze buurt doorkruisen, komen de meesten te voet en komen ze er dagelijks. Elke dinsdagmiddag en zaterdagochtend is er trouwens een wekelijkse markt.

In het centrum van Vorst vinden we ook het Gemeentebestuur en de Abdij van Vorst, dat een echt centrum voor cultuur wordt.



Bron: aby.brussels

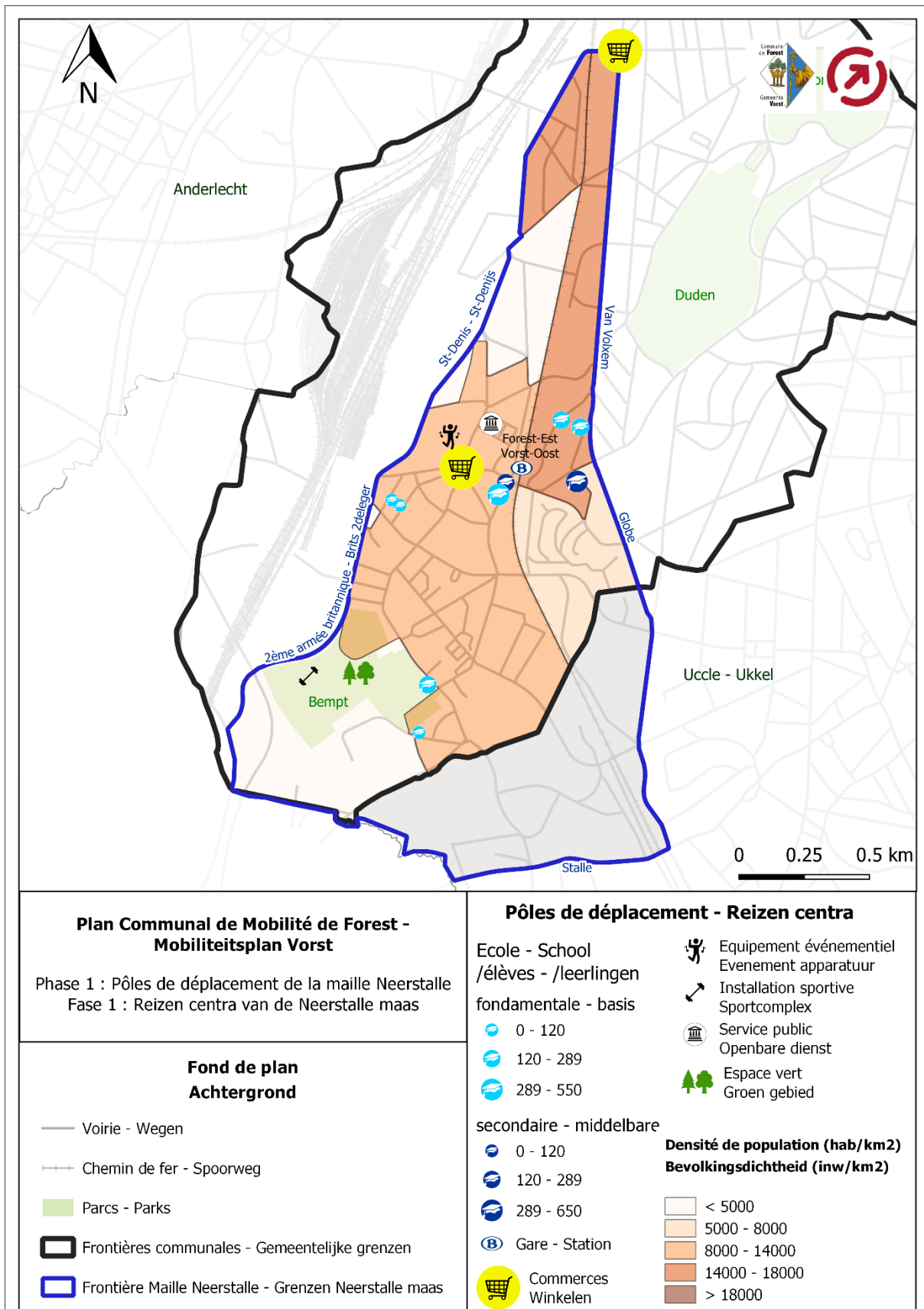
Op slechts enkele minuten wandelen van dit activiteitscentrum, vinden we het station Vorst-Oost, waar tijdens de week dagelijks bijna 500 mensen komen en een honderdtal in het weekend. Dit station wordt bediend door de S1-treinen (Nijvel-Brussel-Antwerpen), heeft een lokale invloed en wordt dus hoofdzakelijk gebruikt door de bewoners en andere gebruikers uit de buurt en de omliggende buurten. Ook al is dit station niet groot en wordt het niet noemenswaardig veel gebruikt, toch kan het een rol spelen bij de uitbouw van deze rustige maas. Het ligt namelijk in het centrum van de maas en vlakbij talrijke verkeersknooppunten. Zo kan je de maas dus betreden/verlaten zonder de interne wegen te belasten, wat in het bijzonder interessant is voor verplaatsingen naar of van de rest van het Gewest (en de buurgemeentes).

Daarnaast liggen er ook meerdere scholen (basisscholen en middelbare scholen) in de maas (waarvan de belangrijkste dicht bij het station Vorst-Oost liggen).

In het zuiden van de maas vinden we het Bemtpark: een groene plek, met zowel in de zomer als in de winter veel vertrekkend verkeer, die vooral lokaal in de smaak valt. Bij dat park liggen ook verschillende sportterreinen (voetbal, petanque) en een handels- en economische kern (in uitbreiding van de pool in Drogenbos).

¹⁶ Bron: Hub.brussels





Meerdere doorreisroutes geïdentificeerd...

Ook al zijn er heel wat factoren die doorgaand verkeer door de maas eigenlijk zouden moeten beperken (spoorwegen in de maas, maar ook ten westen van de maas tussen Anderlecht en Vorst; de Ring die snelle verplaatsingen mogelijk maakt tussen het zuidwesten en het zuiden van het Gewest; structurerende wegen aan de rand van de mazen die aantrekkelijker zijn; "sluiting" van het Sint-Denijsplein; meerdere eenrichtingsstraten enz.), toch zijn er meerdere doorreisroutes geïdentificeerd binnen de maas die worden weergegeven op het kaartje hieronder.

¹⁷ tonen aan dat er heel wat verkeer is (> 5000 voertuigen/dag) op meerdere assen in de maas:

- > 10 000 voertuigen/dag Neerstalsesteenweg;
- > 5000 voertuigen/dag Brusselsesteenweg en Vanpéstraat;
- Waarschijnlijk ook op de Brits Tweedelegerlaan.

In het hart van de maas liggen talrijke verkeersknooppunten en komen er ook vaak verkeersproblemen voor tijdens de ochtend- en avondspits. Dat heeft een impact op de regelmaat en de commerciële snelheid van de vele OV-lijnen die het centrum bedienen, maar ook op de kwaliteit en de gebruiksvriendelijkheid van de verplaatsingen met actieve transportmodi.

Het centrum van deze maas moet worden beschouwd als een bestemming en niet als een plek voor doorgaand verkeer (behalve dan voor het openbaar vervoer). Temeer omdat een aantal verplaatsingen wordt gedaan door bewoners uit de buurt en de omliggende buurten en de keuze voor actieve transportmodi gestimuleerd en vereenvoudigd moet worden. Dat geldt ook voor het openbaar vervoer bij verdere verplaatsingen, gelet op de relatief gemakkelijke verbinding met de buurt.

Het hart van Vorst is bijzonder ongevalgevoelig

Het kruispunt Brusselse/Vanpé/Neerstalse/Sint-Denijsplein zit in de top 30 van meest ongevalgevoelige zones (OGZ) van het Brussels

¹⁷ Brussel Mobiliteit (2017)

voornamelijk op de structurerende assen voor voetgangers en fietsers

De wegen die als doorreisroute worden gebruikt, zijn diegene die ook de structurerende netwerken voor voetgangers en fietsers (en het openbaar vervoer) herbergen. Denk aan de Brusselse- en Neerstalsesteenweg, de Vanpéstraat, de Brits Tweedelegerlaan en de Delta- en Schaatsstraat.

Assen die soms heel druk zijn waardoor er verkeersproblemen ontstaan in het hart van Vorst

De beschikbare gegevens over verkeerslast

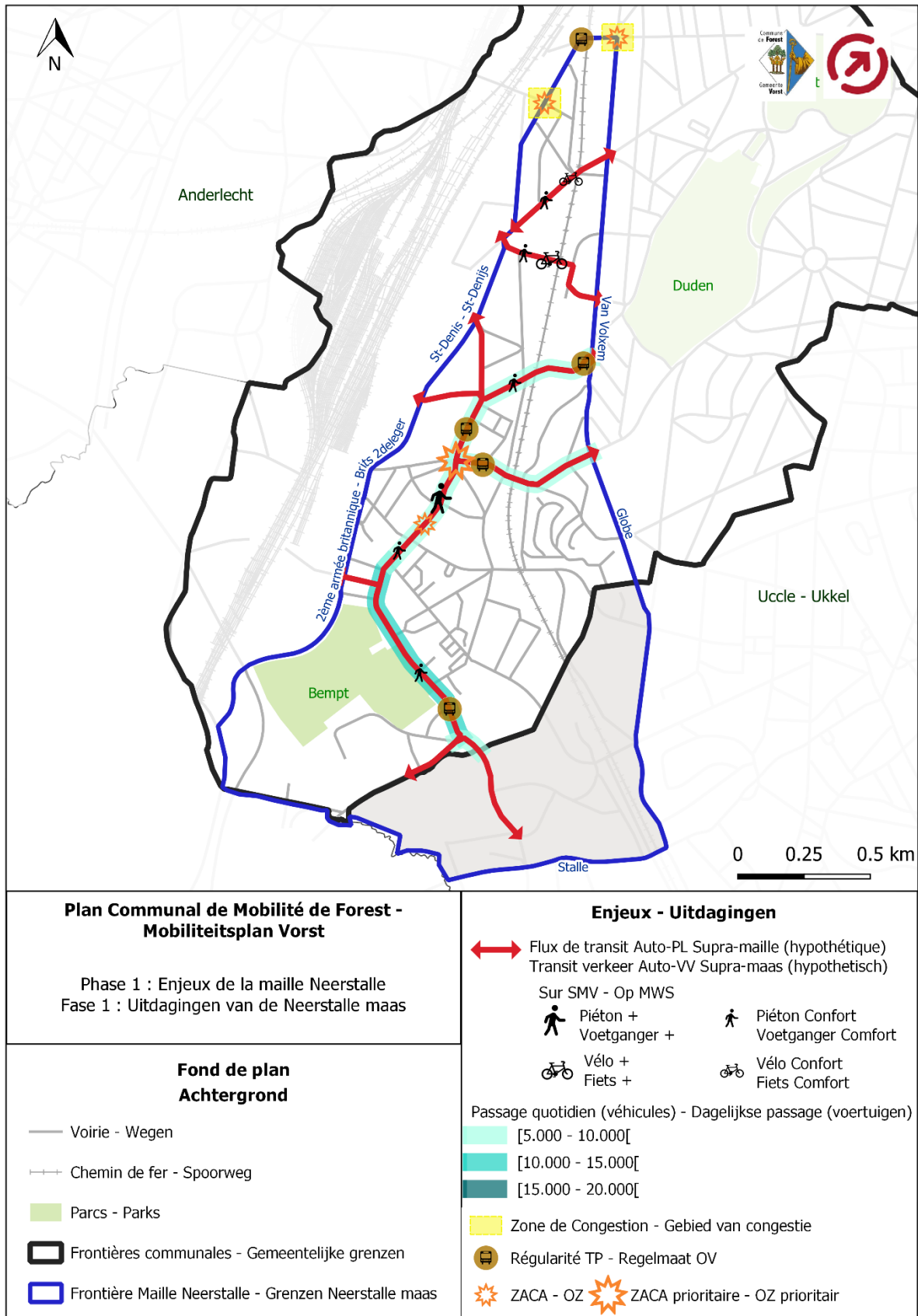
Hoofdstedelijk Gewest¹⁸. Het gaat om de meest ongevalgevoelige zone van de maas én de Gemeente. Daarnaast ligt er geen andere OGZ in de maas.

Sinds 1 januari 2021 is de toegestane snelheid in deze maas beperkt tot 30 km/uur. Dat is nieuw voor heel wat wegen. Er moet dus in het bijzonder aandacht besteed worden aan de naleving van deze nieuwe beperking - zeker op de Brusselse- en Neerstalsesteenweg, aangezien zij prioritair zijn (vergeleken met andere verkeerswegen).

Het centrum van Vorst ligt algemeen beschouwd in het hart van de verschillende uitdagingen van de maas, maar het is niet de enige plek waar er extra aandacht naar moet gaan. Op meerdere assen, soms structurerende voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer, stelt men doorgaand verkeer vast en/of aanzienlijk wat autoverkeer.

¹⁸ OGZ's worden gedefinieerd op basis van 6 criteria: aantal ongevallen, ernst, aantal zwakke weggebruikers, lengte van de zone, aantal betrokken MIVB-voertuigen en hoeveelheid verkeer.





5.3.2 Maas “Globe - Hoogte Honderd”

Een maas met verscheidene verkeersknooppunten van verschillende aard... zowel in Vorst...

De maas Globe - Hoogte Honderd is een maas van gemiddelde grootte (ongeveer 3,4 km²) met een gemiddelde tot relatief hoge bevolkingsdichtheid in Vorst (met uitzondering van het Dudenpark). Door dat park liggen de westelijke en oostelijke delen van de maas in de Gemeente Vorst trouwens ietwat geïsoleerd en daardoor vormen ze aparte entiteiten.

De oostelijke buurt ligt rond de Hoogte Honderd en is een lokale identiteitskern. Die buurt is behoorlijk multifunctioneel en er vinden veel gevarieerde verplaatsingen plaats. Er ligt een handelskern ter hoogte van Hoogte Honderd (wel kleiner dan die in het centrum van Vorst) en een handelslint op de Alsebergsesteenweg. Daarnaast liggen er ook nog meerdere basisscholen en één middelbare school. Het ziekenhuis Molière Longchamp bevindt zich ook in deze maas.

De westelijke buurt is residentiëler, maar telt ook enkele scholen.

Bovendien ligt er ook een van de belangrijkste verkeersknooppunten van de Gemeente: de concertzaal Vorst Nationaal kan tot wel 8000 mensen ontvangen op één avond (vaak meerdere evenementen per week). De zaal ligt aan de westelijke rand van de maas.

Door het Dudenpark zijn de noordwestelijke en oostelijke delen van de maas geïsoleerd, maar zij vormen toch een aantrekkelijk verkeersknooppunt voor veel joggers en wandelaars uit de buurt. Het voetbalstadion van de ploeg Union Sint-Gillis ligt ook in het park, waar eveneens ongeveer 8000 mensen binnen kunnen en er meermaals per maand gevoetbald wordt.

Kortom: er zijn talrijke en gevarieerde verkeersknooppunten in Vorst met heel wat winkels, supralokale polen die duizenden

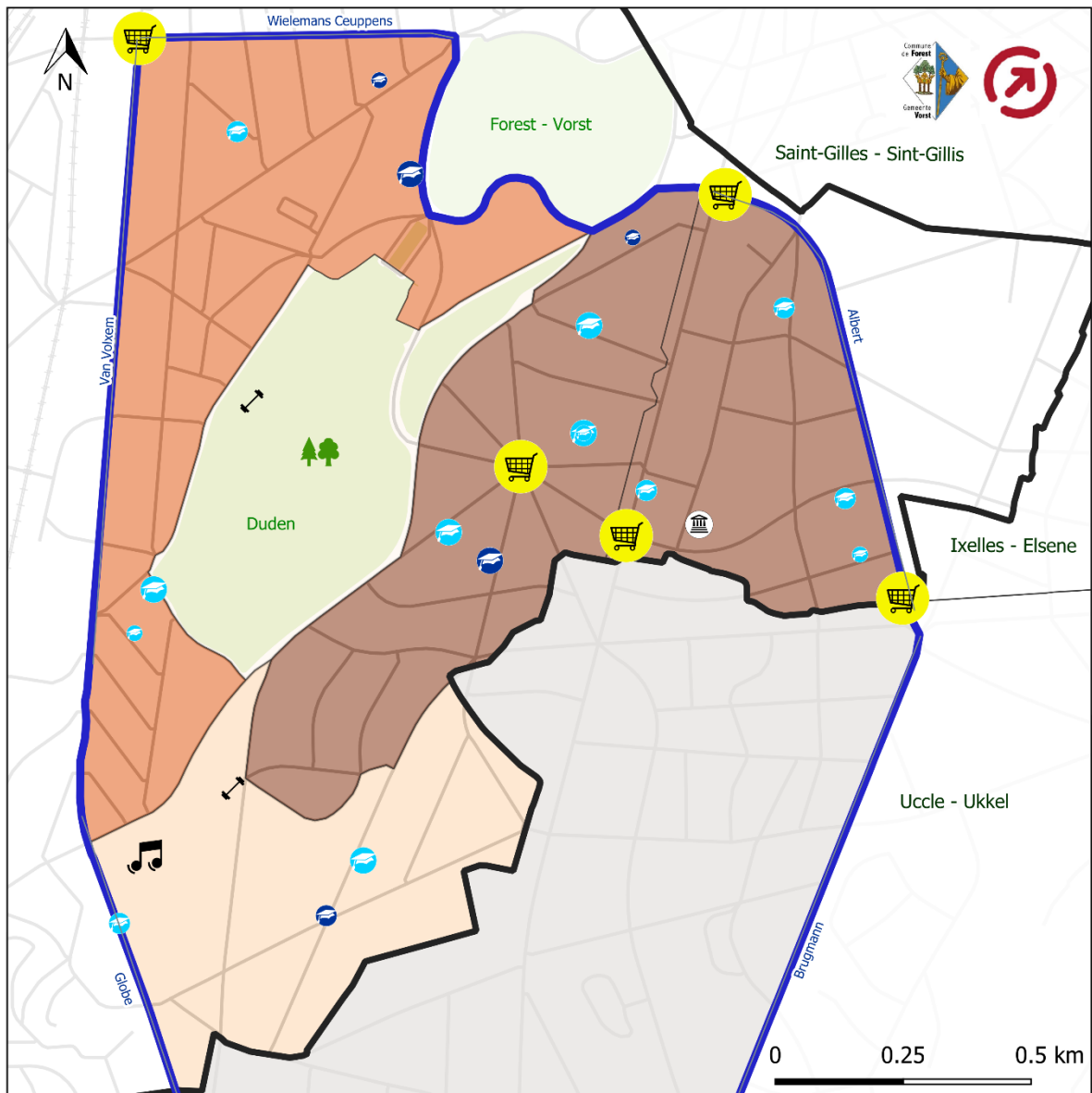
bezoekers lokken, niet minder dan 12 scholen enz.

als in Ukkel

De maas is langs de kant van Ukkel ook multifunctioneel en loopt rond het administratief en commercieel hart van de Gemeente, dat bekendstaat als lokale identiteitskern. Er liggen ook meerdere scholen.

Bovendien zijn er ook verschillende handels- en lokale identiteitskernen aan de rand van de maas: Vanderkindere, Albert en Wiels.





**Plan Communal de Mobilité de Forest -
Mobilitéitsplan Vorst**

Phase 1 : Pôles de déplacement de la maille Globe-
Altitude 100
Fase 1 : Reizen centra van de Globe-Hoogte 100 maas

**Fond de plan
Achtergrond**

- Voirie - Wegen
- Parcs - Parks
- Frontières communales - Gemeentelijke grenzen
- Frontière Maille Globe-Altitude 100
Grenzen Globe-Hoogte 100 maas

Pôles de déplacement - Reizen centra

- Ecole - School
/élèves - /leerlingen
fondamentale - basis
 - [0 - 120[
 - [120 - 289[
 - [289 - 550[
secondaire - middelbare
 - [0 - 120[
 - [120 - 289[
 - [289 - 650[
 - Commerces
Winkelen
 - Installation sportive
Sportcomplex
 - Service public
Openbare dienst
 - Espace vert
Groen gebied
 - Forest National
Vorst Nationaal
- Densité de population (hab/km²)
Bevolkingsdichtheid (inw/km²)**
- < 5000
 - 5000 - 8000
 - 8000 - 14000
 - 14000 - 18000
 - > 18000



Een grote telcampagne om de verkeerslast binnen de maas te evalueren...

In het kader van dit GMP werd een grote telcampagne op poten gezet in oktober 2020. Het doel was om de verkeerslast in de maas te evalueren. Er werden een dertigtal slangtellers geïnstalleerd aan de ingangen/uitgangen van de maas en tijdens de ochtend- en avondspits werd een directionele telling georganiseerd op de drie kruispunten (Brusselse/Mysterie/Keerkringen; Brusselse/Charme/Massenet/Meloen; Mozart/Zevenbunders/Neptunus/Wapenrusting).

De resultaten van die tellingen staan op de kaart hieronder en zijn uitgedrukt in aantal voertuigen-equivalent per uur.

Opmerkingen:

De waarden werden licht aangepast om zo rekening te houden met de gezondheidscrisis op het moment van de meting:

- Bij de automatische tellingen (15/10/2020) werden 12 voertuigen toegevoegd;
- Bij de manuele tellingen (22/10/2020) werden 20% voertuigen toegevoegd.

Deze aanpassingen gebeurden op basis van de vergelijkende studie die Brussel Mobiliteit maakte met zijn wegennetwerk (vergelijking 2019-2020).

Merk ook op dat de Massenetlaan voorbehouden was voor plaatselijk verkeer (ze was afgesloten langs de kant van het kruispunt met het Lainésquare) in navolging van specifieke aanpassingen in het kader van de COVID-maatregelen.

Wijkwegen die (te) vaak gebruikt worden...

De telcampagne bevestigt de zeer hoge verkeerslast op een aantal verkeersassen die naar de maas leiden:

- **> 15 000 pe/dag** op de G. Van Haelenlaan;
- **> 10 000 pe/dag** op de Domeinlaan en de Besme-/Jupiterlaan;
- **~ 10 000 pe/dag** op de Rousseaulaan;
- **~ 8000 pe/dag** op de Alsebergsesteenweg en de Molièrelaan;
- **~ 7500 pe/dag** op de Roosendaelstraat.

Nog andere wegen zien dagelijks ook meerdere duizenden voertuigen voorbijkomen.

(groten)deels door doorrijdend verkeer...

De verkeerslast is deels te verklaren door het lokale verkeer (met bestemming en/of vanuit de maas), maar ook en soms in grotere mate door doorrijdend verkeer. Dat is het geval voor alle bovengenoemde wegen en ook voor de wegen waar er minder verkeer is, zoals op de Brusselsesteenweg.

In de maas zijn er inderdaad verschillende doorreisroutes mogelijk en dat zijn de voorkeurswegen voor heel wat kleine of grotere verplaatsingen. Het vertrekpunt en de bestemming liggen evenwel buiten de maas.

met een impact op de levenskwaliteit, de gebruiksvriendelijkheid en het verplaatsingscomfort van actieve transportmodi, met name op structurende assen

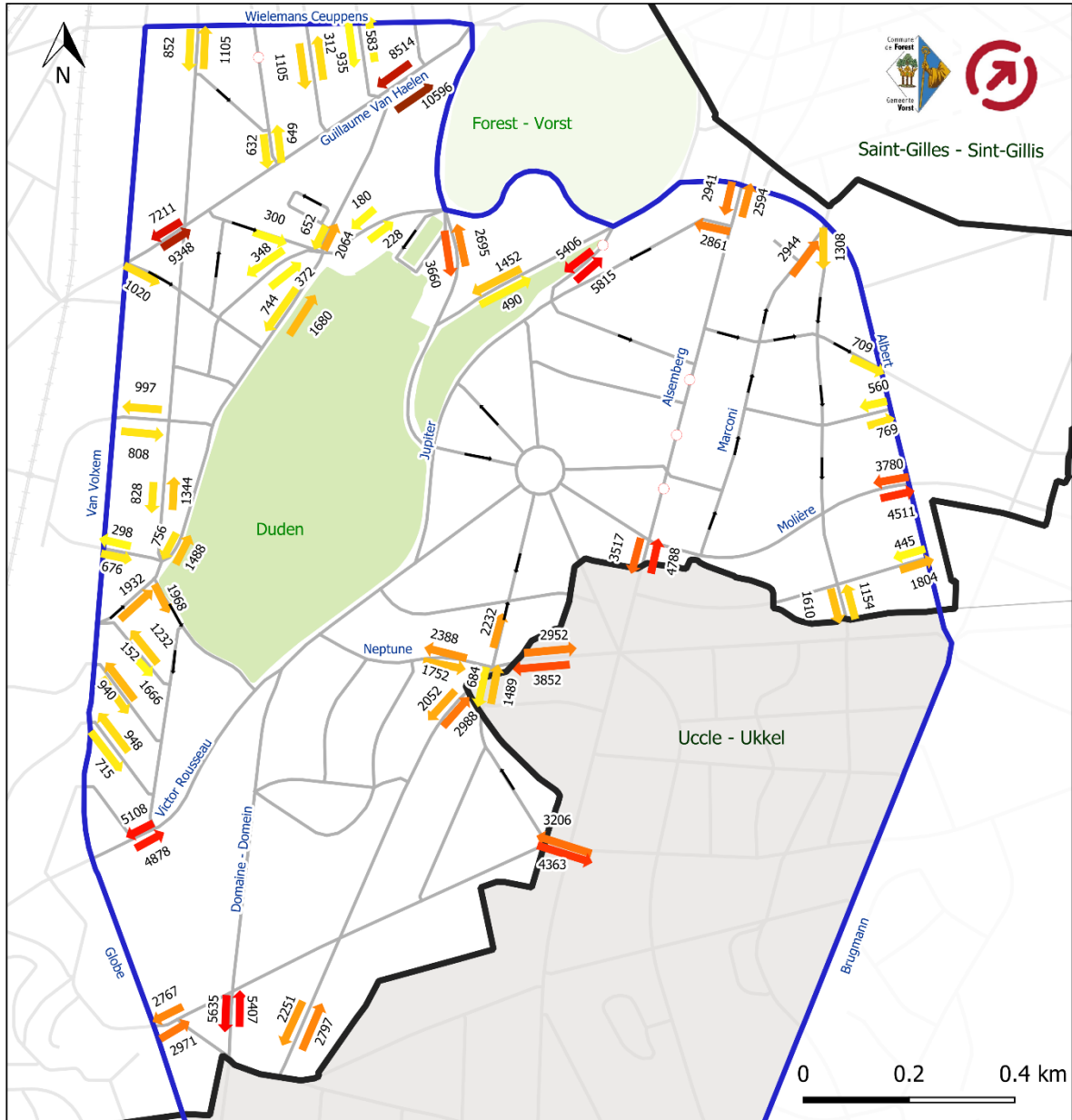
Die verkeerslast draagt natuurlijk niet bij tot een rustige en gezellige buurt. Bovendien worden die lasten soms vastgesteld op structurende assen gebruikt door voetgangers, fietsers en/of het openbaar vervoer. Dat is bijvoorbeeld zo voor de Guillaume Van Haelenlaan, de Victor Rousseaulaan, de Besmelaan, de Alsebergsesteenweg en de Molièrelaan.

Geen ongevalgevoelige zone

De maas is geen bijzonder ongevalgevoelige zone (niet bij de eerste 100 OGZ's). Er liggen er echter meerdere aan de rand van de maas.

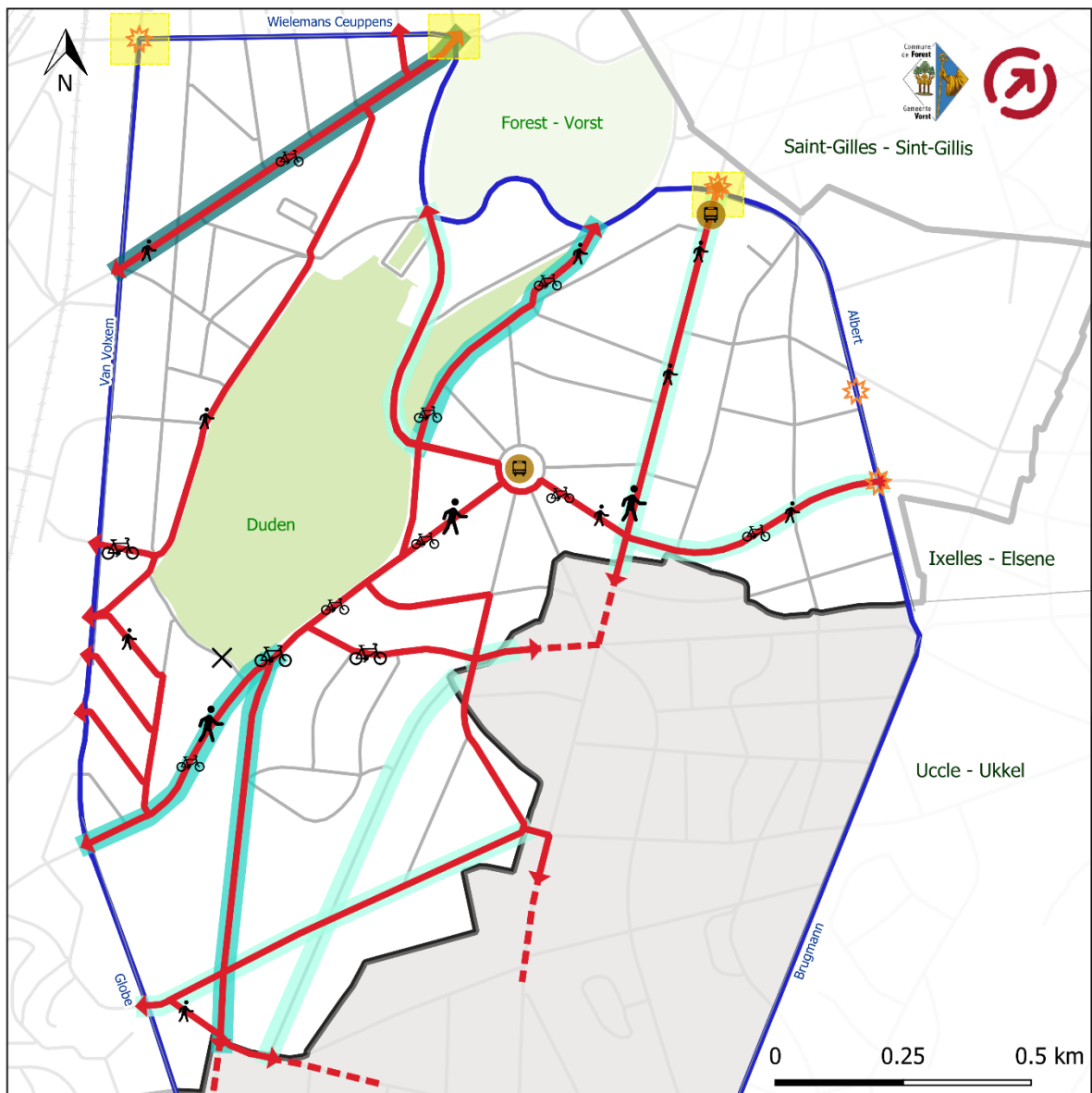
Sinds 1 januari 2021 is de toegestane snelheid in deze maas beperkt tot 30 km/uur. Die beperking gold al op bijna alle wegen die in deze buurt lopen vóór de invoering van de Stad 30 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Op de wegen die nog geen zone 30 waren, moet er verzekerd worden dat de nieuwe regel nageleefd wordt, met name op de Alsebergsesteenweg en de Guillaume Van Haelenlaan. Er moet daar echter ook rekening gehouden worden met het feit dat ze rechtlijnig zijn en dat deze assen momenteel veel doorgaand verkeer kennen.





<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Charge quotidienne de trafic de la maille Globe-Altitude 100 Altitude 100 Fase 1 : Dagelijkse Belasting van het verkeer van de Globe-Hoogte 100 maas</p>	<p>Comptages des jeudis 15 et 22/10/20 Tellingen van donderdagen 15 en 22/10/20</p> <p>Graduation en fonction de la charge Belastingsafhankelijke schaling</p> <p>→ 152 → 1.870 → 4.052 → 6.233 → 10.596</p>
<p>Fond de plan</p> <p>Achtergrond</p> <ul style="list-style-type: none"> — Voirie - Wegen ■ Parcs - Parks ▭ Frontières communales - Gemeentelijke grenzen ▭ Frontière Maille Globe-Altitude 100 Grenzen Globe-Hoogte 100 maas 	<ul style="list-style-type: none"> — Sens Unique - Verboden Richting ○ Voie fermée ou en travaux Weg gesloten of in aanbouw





<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Enjeux de la partie forestoise de la maille Globe-Altitude 100</p> <p>Fase 1 : Uitdagingen van het part van Vorst van de Globe-Hoogte 100 maas</p>	<p>Enjeux - Uitdagingen</p> <p>↔ Flux de transit Auto-PL Supra-maille (hypothétique) Transit verkeer Auto-VV Supra-maas (hypothetisch) Sur SMV - Op MWS</p> <p> Piéton + Voetganger + Vélo + Fiets + </p> <p> Piéton Confort Voetganger Comfort Vélo Confort Fiets Comfort </p> <p>Passage quotidien (véhicules) - Dagelijkse passage (voertuigen)</p> <p> [5.000 - 10.000[[10.000 - 15.000[[15.000 - 20.000[</p> <p> Zone de Congestion Gebied van congestie Régularité TP Regelmaat OV </p> <p> Impasse Dood spoor ZACA OZ </p>
<p>Fond de plan</p> <p>Achtergrond</p> <p> Voirie - Wegen Parcs - Parks Frontières communales - Gemeentelijke grenzen Frontière Maille Globe-Altitude 100 Grenzen Globe-Hoogte 100 maas </p>	



5.3.3 Maas “Sint-Gillis”

Enkele verkeersknooppunten in Vorst

Het deel dat deze maas in Vorst bekleedt, is redelijk beperkt. Ze strekt zich uit over buurten met een gemiddeld hoge (Brugmann) tot hoge bevolkingsdichtheid (zuiden van Vorst) waar ook enkele knooppunten voor vertrekkend verkeer liggen:

- Sommige redelijk kleine scholen, hoofdzakelijk in het westelijke deel;
- De gevangenis van Vorst in het oosten.

De maas “Sint-Gillis” heeft ook een belangrijk groen gebied: het park van Vorst, dat niet alleen heel wat inwoners en families uit Vorst trekt, maar ook uit andere gemeentes.

Als laatste liggen er ook handelspannen aan de rand van de maas: Wiels, Albert, en Vanderkindere.

Assen die dagelijks door meer dan 10 000 voertuigen worden gebruikt

De vijfjaarlijkse tellingen uit 2017 tonen aan dat er meerdere assen zijn die heel vaak worden gebruikt. Het gaat over oude assen die in het vorige GewMP als tussenwijkwegen waren opgenomen en die nu als worden gebruikt door doorgaand verkeer:

- De Koningslaan (~ 12 000 voertuigen) en de Parklaan (~ 18 000 voertuigen) die respectievelijk leiden naar het Zuidstation, de Hallepoort en Elsene via de rotonde Rochefort;
- De Alsebergsesteenweg (> 10 000 voertuigen/dag) is een voorkeursweg voor de verbinding van Ukkel en Vorst met Sint-Gillis en het stadscentrum;
- De Molièrelaan (~ 8000 voertuigen/dag) verbindt Vorst met het zuiden van Elsene en de Louizalaan.

Deze wegen zijn bovendien ook structurerende assen voor voetgangers en fietsers.

Geen OGZ

Het deel van de maas dat in Vorst ligt, is geen bijzonder **ongevalgevoelige** zone (niet bij de eerste 100 OGZ's).

Sinds 1 januari 2021 is de toegestane snelheid in deze maas beperkt tot 30 km/uur. Die beperking gold al op bijna alle wegen die in deze buurt lopen vóór de invoering van de Stad 30 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Voornamelijk de wegen die nog geen zone 30 waren, moeten goed gecontroleerd worden op de naleving van de nieuwe regelgeving. Het gaat dan over de Parklaan en de Koningslaan, waar er veel doorgaand verkeer is.

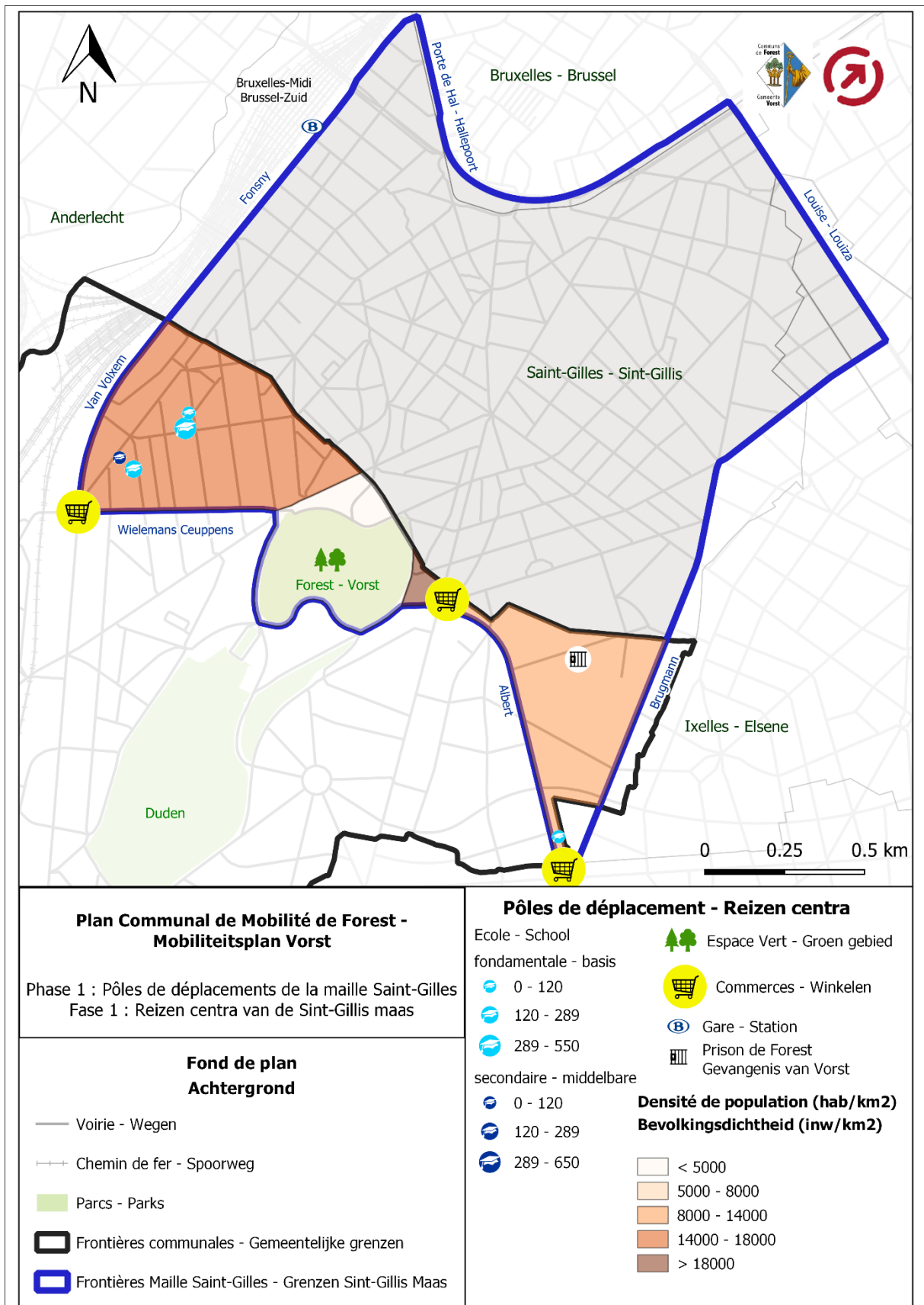
5.3.4 Andere mazen

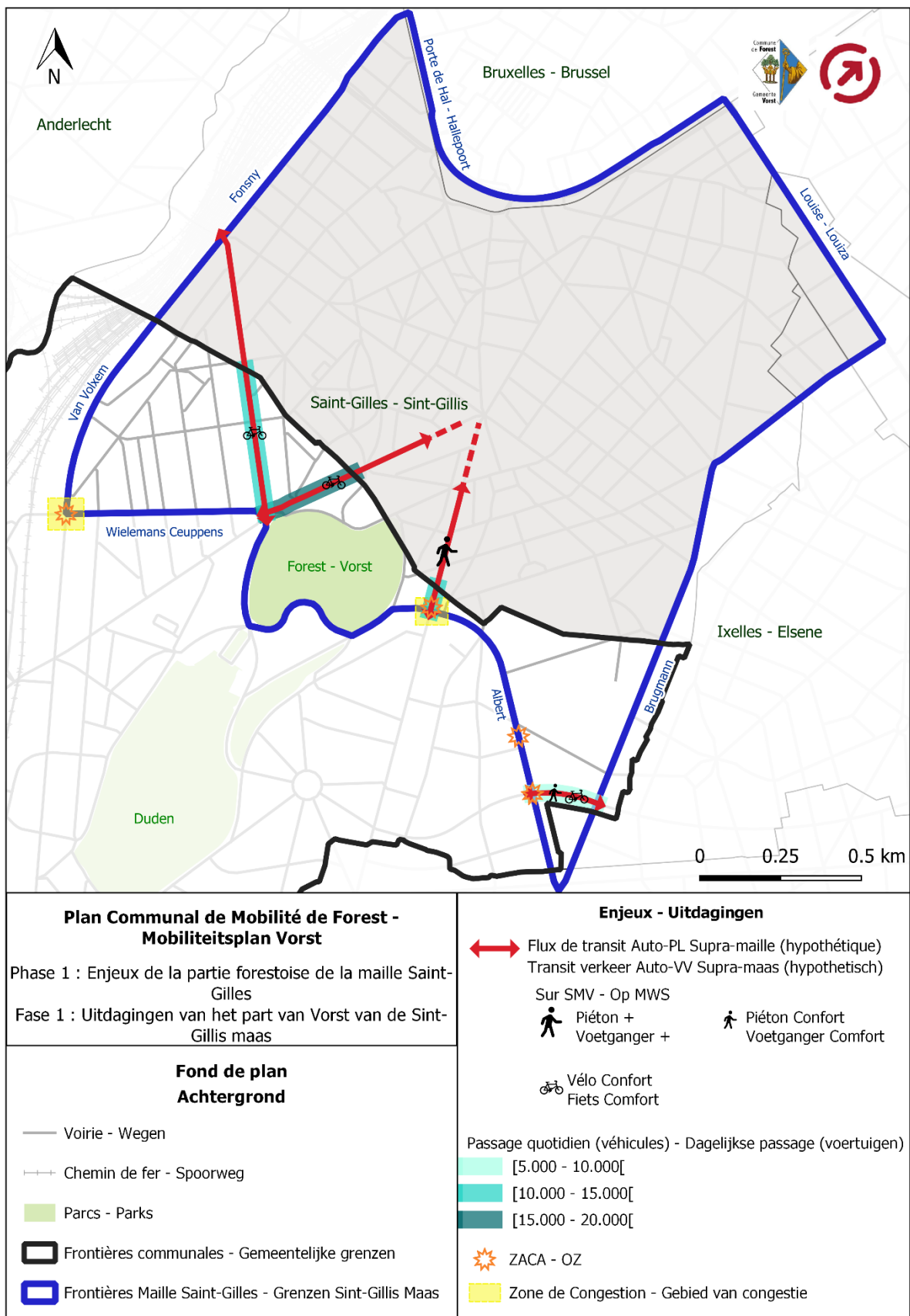
Wat de drie andere mazen betreft:

- De mazen Industrie 1 en Industrie 2 beslaan voor het overgrote deel de stedelijke industriezones. Toch moet er aandacht besteed worden aan de zone die wordt uitgebouwd bij Wiels (project Vorst-sur-Senne) en aan de wegen die in de structurerende voetgangers- en fietsnetwerken liggen van deze mazen en in het bijzonder in de Zedeweverijstraat die opgenomen is in het Fiets PLUS-netwerk;
- Wat de maas “Kastelein-Brugmann” betreft, moet er aandacht uitgaan naar de stukken weg in de Gemeente die eventueel te kampen hebben met ongewenst verkeer. Denk aan de Molièrelaan die vroeger in het tussenwijknetwerk zat en een Fiets COMFORT-weg is.

Geen enkele weg van deze mazen is een OGZ.







6. KRACHTLIJN 3: COMMUNICATIE, SENSIBILISERING EN AANSPORING TOT MULTIMODALITEIT



6.1 Inleiding

De derde krachtlijn van dit GMP ligt in lijn met de acties van het GewMP Good Move. Die willen de multimodaliteit van weggebruikers namelijk stimuleren en zo tot een rationeler individueel gebruik van de auto komen. Deze acties betreffen zowel het mobiliteitsaanbod, de verbetering van de leesbaarheid van dit aanbod als alles wat verband houdt met de communicatie en de omkadering van de veranderingen.

Dit hoofdstuk heeft specifiek als doel om:

- de doelgroepen te identificeren van de campagnes die een duurzame(re) mobiliteit moeten promoten;
- de middelen en diensten te identificeren die in dat kader al bestaan, inclusief hun eventuele gebreken.

Bovendien is het ook de bedoeling om een optimaler logistiek beheer te bekomen en dus om de manier waarop leveringen in de Gemeente momenteel verlopen, te begrijpen.

6.2 Doelgroepen

Verskillende doelgroepen om aan te spreken voor een duurzamere mobiliteit

Aangezien de Gemeente multifunctioneel is, zijn de doelgroepen tot wie we ons kunnen richten voor een duurzamere mobiliteit talrijk en gevarieerd. Ze zijn opgedeeld in 4 grote categorieën:

- **De inwoners**, die op hun beurt kunnen worden opgedeeld in functie van hun verschillende noden en verwachtingen:
 - De kinderen (en hun ouders);
 - De jongeren (die al zelfstandiger zijn);
 - De actieve bevolking;
 - De ouderen.

Aanvullend kunnen de nieuwkomers nog een aparte doelgroep vormen tot wie we ons kunnen richten.

Daarnaast moeten we aandacht besteden aan het socio-economisch profiel en ook rekening houden met de bereikbaarheidszones waarin de Vorstenaars wonen.

- **De werknemers en bedrijven** van de Gemeente, inclusief het Gemeentebestuur;
- **De klanten en handelaars**;
- **De bezoekers** (en verenigingen/organen die verschillende activiteiten organiseren in de Gemeente).



6.3 Middelen en diensten

6.3.1 Informatie

Een website die behoorlijk op punt staat, informatie die ook via de Facebook-pagina wordt gecommuniceerd en de gemeentekrant

Om de burgers te informeren heeft de Gemeente al diverse middelen in het leven geroepen:

Eerst en vooral is er een **website** met een luik "Mobiliteit". Die site is redelijk goed onderhouden en bevat heel veel info over de verplaatsingsmogelijkheden, maar ook over specifieke thema's: zone 30, LEZ, schoolstraten enz. De site richt zich bovendien ook tot alle andere gebruikers van de Gemeente.

Schoolstraat



De ogenblikken wanneer kinderen op school aankomen of de school verlaten, zijn gevaarlijke momenten op het vlak van verkeersveiligheid.

Vaak is het verkeer in de omgeving van de school op dat ogenblik chaotisch en hachelijk. Het samengaan van voetgangers, fietsers en autobestuurders is verre van vanzelfsprekend.

Wat is een schoolstraat?

Een schoolstraat is een straat waarin zich een school bevindt en die aan het begin en einde van de lessen tijdelijk wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Concreet zal er aan het begin van de straat een mobiel hek worden geplaatst om de toegang voor auto's, motorfietsen en bromfietsen af te snijden. De volledig breedte van de weg zal dus alleen aan de voetgangers en fietsers voorbehouden zijn; dezen moeten heel langzaam rijden en de voorgang verlenen aan de voetgangers. Op deze manier kunnen de kinderen, ouders en leerkrachten veilig, gezond en aangenaam naar school en terug gaan.

Het doel van deze maatregel is het verbeteren van de veiligheid van de kinderen in de omgeving van de scholen.

Bovendien is een schoolstraat bevorderlijk voor de luchtkwaliteit en voor de contacten tussen ouders tijdens dit tijdelijke gebruik van de openbare ruimte.

De afsluiting is over het algemeen van korte duur (30 à 45 minuten) en gebeurt enkel tijdens de schoolperiodes.

Bron: vorst.brussels

Verder is er ook een **Facebookpagina** die regelmatig wordt aangevuld en een **gemeentekrant** die elke twee maanden wordt verdeeld. Via deze twee middelen wordt er onder meer info over mobiliteit verstrekt. De Facebookposts zijn duidelijk, bondig en gebruiken verschillende "moderne" communicatietechnieken.

Op eender welk kanaal is de info zowel in het Frans als in het Nederlands beschikbaar.

6.3.2 Evenementen

De Gemeente organiseert verschillende evenementen en onderneemt acties om de burgers bij te staan... en om hen in het bijzonder op de fiets te krijgen

De Gemeente Vorst organiseert periodiek of eenmalig verschillende evenementen en acties om de burgers in de richting van een duurzamere mobiliteit te duwen:

Vollenbike. Activiteiten voor kinderen (elke woensdag van de maand mei): fietslessen, behendigheidsparcours, test met bakfiets, creatieve workshops en herstelatelier.



Bron: provelo.org

Via Velo. Organisatie van een fietsopleiding voor volwassenen (met als doelgroep voornamelijk kwetsbare leden van verenigingen uit Vorst)

Be Bright Use a Light. Lokale uitwerking van een gewestelijk concept om fietsverlichting ter beschikking te stellen en te installeren (jaarlijkse actie).

Test elektrische fiets. Sinds 2018 wordt er elk jaar een test (van 2 weken) georganiseerd met elektrische fietsen voor Vorstenaars.

Dorp van de Mobiliteit. Info over fietsen in Vorst: veiligheid, parking, herstellingen, beste routes, zwarte punten, herstellingsatelier enz. Drie jaar lang georganiseerd, maar stopgezet wegens te weinig opkomst.

Merk op dat er andere acties zijn opgezet op een supragemeentelijk niveau, waaronder evenementen als het Mobility Passport, de Bike Experience enz. Evenementen die ofwel de hele



bevolking aanspreken of zich richten tot een specifiek publiek.

6.3.3 Diensten en uitrustingen

Verskillende diensten en uitrustingen die de Gemeente Vorst ter beschikking stelt

De Gemeente Vorst telt bovendien bijna veertig fietsboxen. Dat zijn beveiligde fietsparkings die je met een sleutel moet openen en waar 5 fietsen in kunnen. Ze zijn specifiek bedoeld voor de inwoners van bepaalde buurten. Het is de bedoeling om dit aanbod constant op te trekken (op het moment van de opstelling van het GPAP-project lag dit aantal op 14 boxen) en om zo tegemoet te komen aan een specifieke vraag van de bewoners. Die vraag is er voornamelijk in de noordelijke helft van de Gemeente, die ook het dichtstbevolkt is.

Daarnaast zijn er in de Gemeente ook twee beveiligde fietsenparkings voor de buurtbewoners van de Globelaan (14 pl.) en de Albertlaan (12 pl.). In 2021 wordt er een derde geïnstalleerd met een capaciteit van 80 plaatsen ter hoogte van de "Olieslagerij" (Neerstalsesteenweg) en er zou ook een vierde¹⁹ en in het kader van het huidige parkeeraanbod voor auto's, 450 nieuwe plaatsen (ofwel 225 fietsbeugels) moeten worden bijgeplaatst.

Als laatste heeft de Gemeente openbare pompen en herstelstations opgezet. Dat zijn er zo'n 12 in totaal. Met andere woorden: zoveel diensten en uitrustingen om fietsen in de Gemeente gemakkelijker te maken.

moeten komen in een recent aangekocht gebouw door de Gemeente (Montenegrostraat).



Foto 11: Fietsbox - Bron: Traject

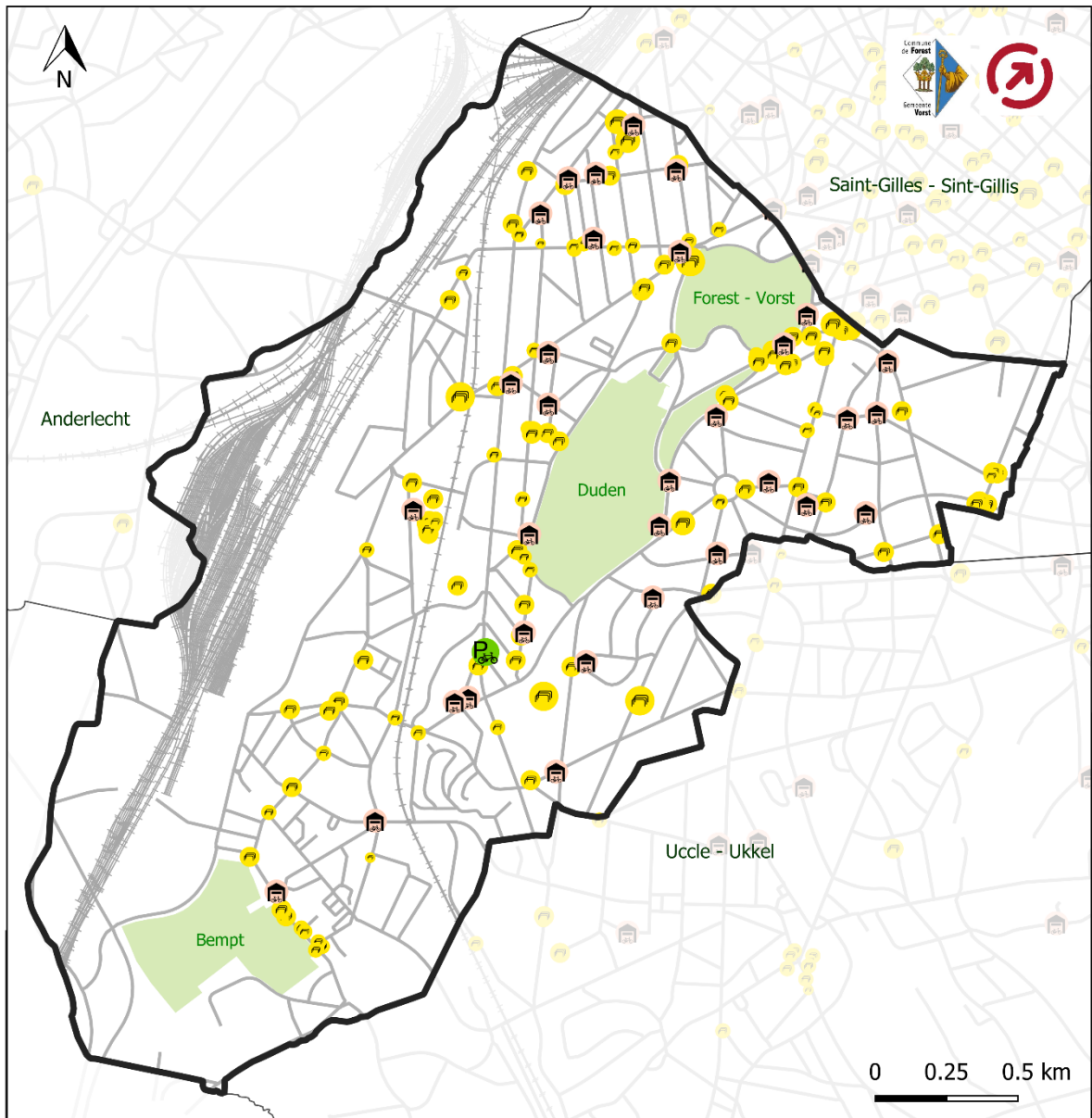
Naast deze installaties zijn er trouwens nog 760 fietsbeugels langs de weg voor alle weggebruikers en vooral bedoeld voor een parkeersessie van korte tot middellange duur. Het GPAP-project (2019) vermeldt in verband met die beugels dat dit aanbod relatief toereikend is voor de Gemeente, ook al ligt die hoofdzakelijk in het noordelijke en noordoostelijke deel [...]. Dergelijke inplanting komt echter helemaal niet overeen met de plekken waar er het meest werkgelegenheid is [...]. Daar komt nog bij dat er, volgens de vastgestelde doelstellingen van het GPBP



Foto 111: Pompstations voor fietsen
Bron: Traject

¹⁹ Namelijk 2 fietsparkeerplaatsen "van korte duur" ter beschikking stellen (1 fietsbeugel) voor 20 parkeerplaatsen voor auto's met een maximum van 150 m voetpad zonder fietsbeugel in het volledige stedelijke gebied.





<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Stationnement vélo Fase 1 : Fietsen parkeren</p>	<p>Stationnement vélo Fietsen parkeren</p> <p> Parking riverains Parking bewoners</p> <p> Box à vélos - Fietsbox</p> <p>Arceaux à vélos - Fietsen rek</p> <p> ≤ 2</p> <p> ≤ 5</p> <p> ≤ 10</p> <p> ≤ 15</p> <p> ≤ 20</p>
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <p> Voirie - Wegen</p> <p> Chemin de fer - Spoorweg</p> <p> Parcs - Parks</p> <p> Frontières communales - Gemeentelijke grenzen</p>	



*Groot aanbod gedeelde mobiliteit in de Gemeente...
en vooral in het noord(oost)elijke deel*

De diensten voor deelfietsen en autodelen, Villo! en Cambio, vinden we in de hele Gemeente terug. Het aanbod is relatief toereikend, ook al kan het nog worden uitgebreid in sommige delen van de Gemeente, en dan vooral in het zuiden.

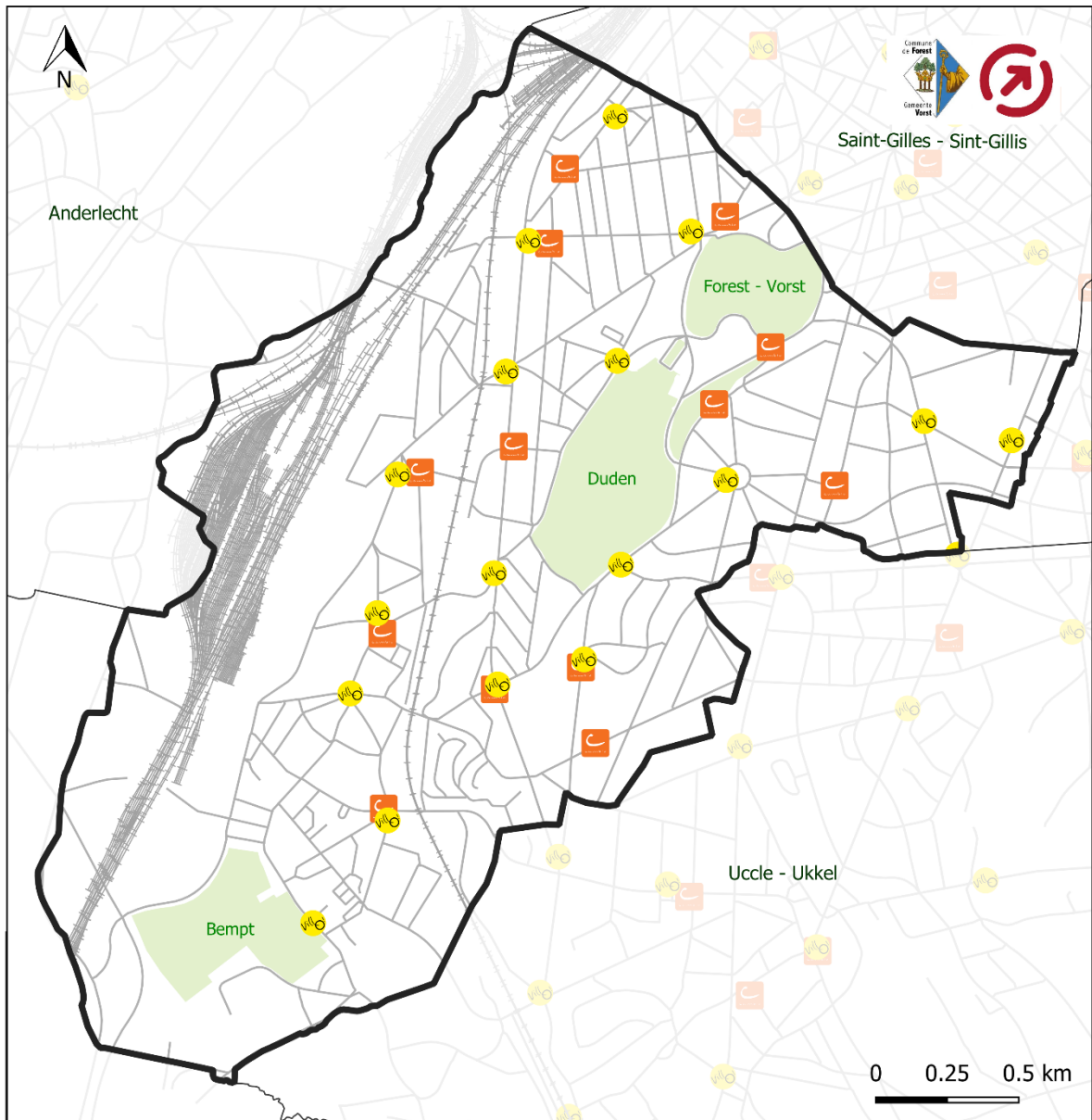
Ter info, Vorst telt:







- 17 stations met deelfietsen (Villo!);
- 14 stations voor autodelen (Cambio) met in totaal 31 wagens. Gezien de gestelde doelstellingen in het Besluit van 21 maart 2013 inzake gedeelde motorvoertuigen, zouden 37 zulke voertuigen ter beschikking moeten worden gesteld in de Gemeente Vorst tegen 2020, wat dus niet het geval is. Merk op dat de stopzetting van Zen Car in december 2020, dat 2 stations uitbaatte, en van Ubeeqo dat aanbod iets hebben teruggedrongen.

Er zijn ook *free floating*-diensten voor deelfietsen (Billy Bike, Jump), deelscooters (Scooty, Felix, Poppy) en autodelen (Poppy) beschikbaar, maar enkel en alleen in het noorden/noordoosten van de Gemeente.

Het is ook mogelijk om in Vorst gebruik te maken van carpooldiensten als Cozycar en Getaround (noorden).





<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Offre de services de mobilité partagée Fase 1 : Aanbod van gedeelde mobiliteitsdiensten</p>	<p>Service automobile Autodienst</p> <p> Cambio</p>
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <p> Chemin de fer - Spoorweg</p> <p> Parcs - Parks</p> <p> Voirie - Wegen</p> <p> Frontières communales - Gemeentelijke grenzen</p>	<p>Service cyclable Fietsdienst</p> <p> Villo!</p>



6.3.4 Vervoerplannen

Bedrijfs- en schoolvervoerplannen voor een duurzamer mobiliteitsbeheer

Ook al is deze procedure niet specifiek door de Gemeente ingevoerd, het is toch interessant op te merken dat:

- talrijke scholen uit Vorst over een Schoolvervoerplan beschikken. Andere scholen (7) hebben er daarentegen (nog) geen en sommigen hebben alleen nog maar hun voorbeschouwing uitgewerkt;
- in overeenstemming met de wetgeving de bedrijven met meer dan 100 personeelsleden een Bedrijfsvervoerplan moeten hebben. Dat is onder meer zo voor Audi of het Gemeentebestuur van Vorst.

Het doel van die plannen is een duurzamer mobiliteitsbeheer bij die instellingen en er blijkt ook uit dat er nog heel wat potentieel is voor een modale shift en een rationeler gebruik van de wagen. Daarnaast zou het interessant zijn dat elke school een dergelijk plan heeft en dat het regelmatig geüpdatet wordt.

Samenvatting

- De Gemeente heeft een informatiepanel ter beschikking gesteld van de burgers en andere gebruikers over de verschillende transportmodi en mobiliteit in het algemeen;
- Er zijn diensten voor autodelen (en fietsen, scooters en auto's) beschikbaar voor alle gebruikers, maar het aanbod is uitgebreider in het noord(oost)elijke deel van de Gemeente;
- Er zit een nog uitgebreider aanbod fietsenparking aan te komen speciaal voor de inwoners;
- De Gemeente zet diverse evenementen op touw om de burgers bij te staan in hun keuze voor een duurzamere mobiliteit en in het bijzonder voor de fiets. Sommige acties richten zich tot specifieke doelgroepen, waaronder kinderen (Vollenbike) en kwetsbare Vorstenaars (Via Vélo);
- De School- en Bedrijfsvervoerplannen, die ijveren voor een duurzamer mobiliteitsbeheer, moeten veralgemeend en voortgezet worden.



6.4 Beheer van leveringen


6.4.1 Knooppunten

In Vorst zijn de belangrijkste polen waar levering noodzakelijk is:

- **De handelskernen:** Sint-Denijs, Wiels, Hoogte Honderd, Alseberg (afhankelijk van het type handel).

De Gemeente Vorst staat bovendien ook bekend om de talrijke **buurtwinkels en horecazaken verspreid over de Gemeente**. Die winkels hebben ook relatief veel en frequente leveringen nodig. Denk maar aan supermarkten die beleverd worden door grote voertuigen en heel vaak brengt dat algemene verkeersproblemen met zich in de buurt. Het leeuwendeel van die grote supermarkten heeft echter een eigen leveringszone, in tegenstelling tot de kleinere winkels die bevoorrad worden van op straat. In dat kader werden er leveringszones gecreëerd in de openbare ruimte (cf. later);

- **De stedelijke industriezones** in het zuidwesten van de Gemeente. De bedrijven in die zones hebben over het algemeen eigen leveringszones. Binnen die zones geldt een bijzondere parkeerregeling: de industriezone. Parkeren is betalend, aan € 1/uur, en het is de enige zone waar vrachtauto's van meer dan 3 ton mogen parkeren.

INDUSTRIËLE ZONE	
	Voertuigen +3,5 ton zijn enkel toegelaten in de volgende straten: Humaniteitslaan, Bollinckxstraat, Zijdeweveijstraat, Luitenant Lotinstraat, Lusambostraat, Kaboutersstraat.
	Geen tijdslimiet
	Tarieven van de groene zone: betalend: 1u = 1€ / + 1€ per extra uur

6.4.2 Voorbehouden parkeerplaatsen voor leveringen

Volgens de meest recente gegevens van parking.brussels (2020) telt Vorst:

- **2 legale "leveringszones"**

Deze zones (ook "gele zones" genaamd) bevinden zich in het hart van de handelskernen in het centrum van Vorst (Sint-Denijs) en Hoogte Honderd. Ze staan aangeduid als betalende parkeerplaatsen aan een afschrikwekkend forfaitair tarief, behalve voor leveringen.

Aangezien ze legaal zijn, kunnen deze zones extra gecontroleerd worden. Wat het GPAP trouwens ook aanbeveelt.

Het is echter niet eenvoudig om de borden van die zones te lezen aangezien er meerdere hangen;

LEVERINGSZONE	
	Voorbehouden plaatsen tijdens de aangegeven dagen en tijdstippen op de signalisatie ter plaatse
	Gebruik van de leveringszone is enkel toegelaten voor de duur van het laden en lossen voor handelszaken.
	Foutparkeren : 100€ per dag



Figuur 25: voorbeeld van een legale leveringszone

- **51 plaatsen voorbehouden voor leveringen**

Deze plaatsen staan aangeduid via het E1-bord en het bijhorende bord met de vrachtwagen met laadbak. Op de grond zijn witte zigzaglijnen geschilderd om de "voorbehouden" plaats aan te duiden.

Merk op dat zowel



Figuur 26: voorbeeld van een plaats voor levering

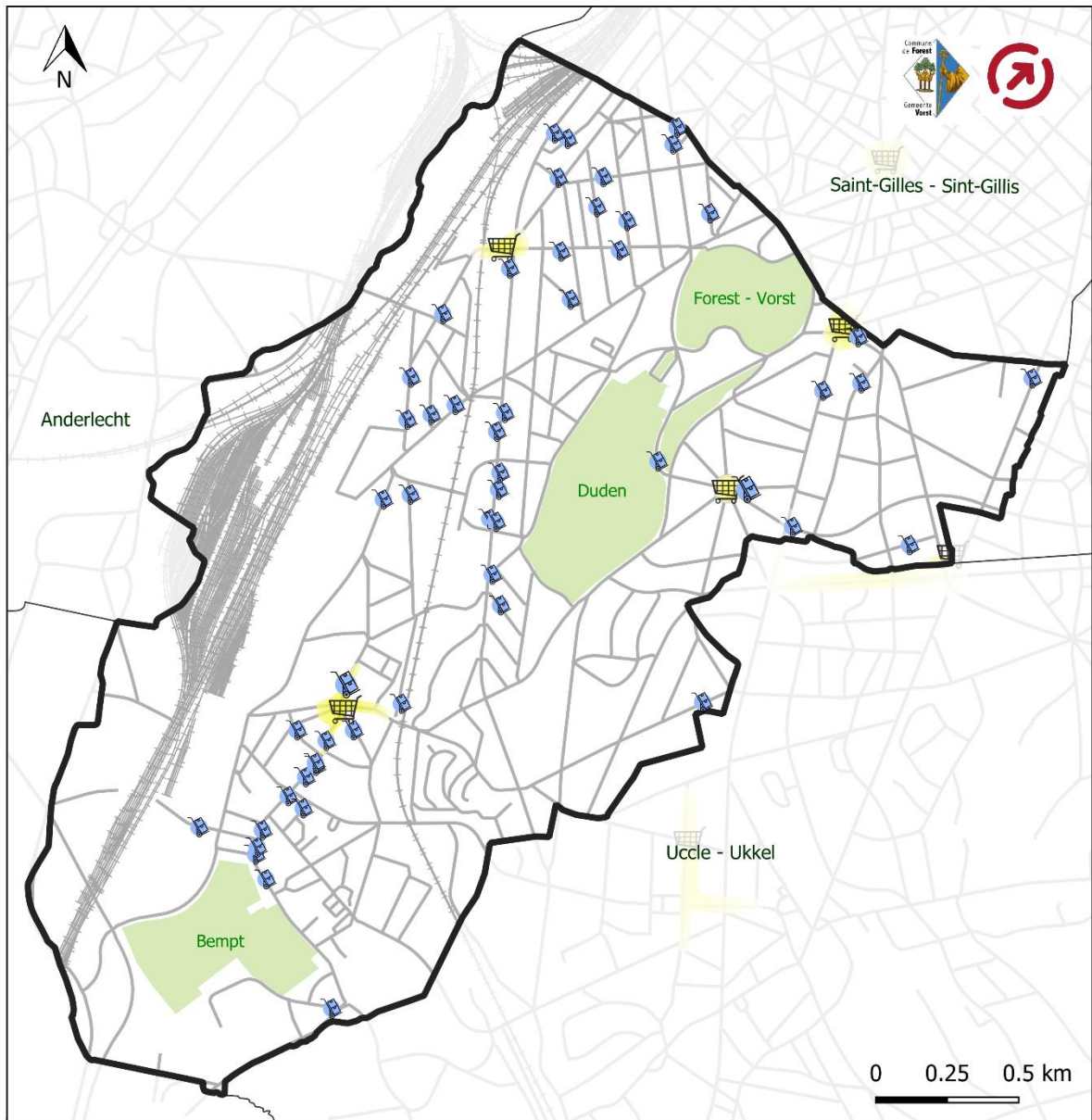









het tijdstip (uren en dagen) als de lengte van de plaatsen voor levering van de ene tot de andere zone kunnen verschillen.

Deze voorbehouden plaatsen voor leveringen bevinden zich hoofdzakelijk in het

noorden (buurt Laag Vorst), ten westen van het Dudenpark en ten zuiden van het Sint-Denijsplein. Zoals het GPAP al aangaf, liggen deze plaatsen en zones niet noodzakelijk in de handelsbuurten.





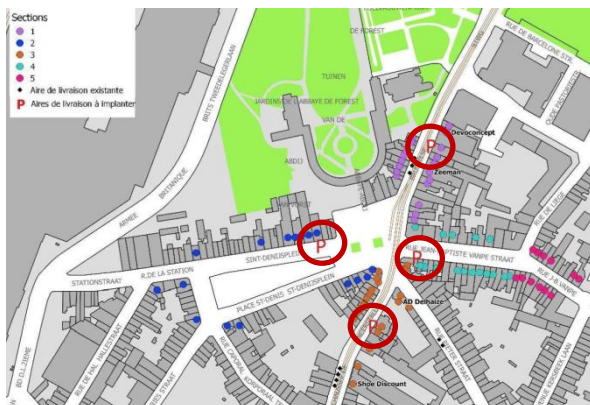
<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Livraison Fase 1 : Levering</p>	<p>Livraisons - Levering</p> <ul style="list-style-type: none">  Réserve livraison - Reservering voor leveringen (51)  Zone livraison - Levering zone (2)  Commerces - Winkelen
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <ul style="list-style-type: none">  Voirie - Wegen  Chemin de fer - Spoorweg  Parcs - Parks  Frontières communales - Gemeentelijke grenzen 	



6.4.3 Leveringsnoden en -uitdagingen

Zoals vermeld in het GPAP-project en op basis van de instructies van het GPBP kunnen de noden van een winkelgebied op het vlak van leveringszones theoretisch worden berekend op basis van de "leveringscoëfficiënten".

In het kader van de ontwikkeling van het GPAP-project is dat gebeurd voor het Sint-Denijsplein en omstreken (belangrijkste handelskern). Er kwam een aanbeveling uit voort om 4 extra leveringszones te ontwikkelen die volgens de figuur hieronder (P) zouden worden ingeplant - een aanbeveling die op het moment dat onderhavig document werd opgesteld, nog niet was gevolgd.



Figuur 27: In te planten leveringszones (GPAP)

Naast een eventueel uitgebreider aanbod aan leveringszones (voor de hele Gemeente en specifiek voor de handelskernen), was de grootste uitdaging van het GPAP-project de naleving van de leveringszones. Die worden momenteel gebruikt voor andere doeleinden, onder meer door de handelaars zelf. In dat opzicht raadt het GPAP aan om de depenalisering van de parkeerplaatsen ondernomen door de Gemeente Vorst (gele zones) verder te zetten en zich in eerste instantie te focussen op de handelszones en de meest problematische gebieden.



7. PARKEERSTRATEGIE



7.1 Voorwoord

De Gemeente Vorst heeft een recent (2019) (ontwerp) Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP). Het doel van dit hoofdstuk is om de belangrijkste vaststellingen uit dat plan weer te geven, de gegevens te actualiseren (indien mogelijk) en de grootste huidige parkeeruitdagingen te identificeren in de Gemeente Vorst. Daarbij moet ook rekening gehouden worden met de ambities en de visie van het nieuwe Gewestelijk Mobiliteitsplan en de vaststellingen die werden gedaan bij de opmaak van dit mobiliteitsplan (krachtlijnen 1 en 2).

De database van het aanbod en de vraag in de Gemeente wordt momenteel bijgewerkt door het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (parking.brussels). Toen dit document werd opgesteld, waren enkel de bijgewerkte gegevens van het aanbod beschikbaar. Die zijn dus up-to-date. De vaststellingen op het vlak van parkeerbehoeften zijn dus gebaseerd op degene die in het kader van het GPAP-project zijn gemaakt (op basis van gegevens uit 2014).

Merk op dat dit hoofdstuk enkel de parkeergelegenheid voor gemotoriseerde voertuigen behandelt. De kwestie van fietsparkings en autodelen werd in het vorige hoofdstuk aangekaart.

7.2 Parkeeraanbod

7.2.1 Op de openbare weg

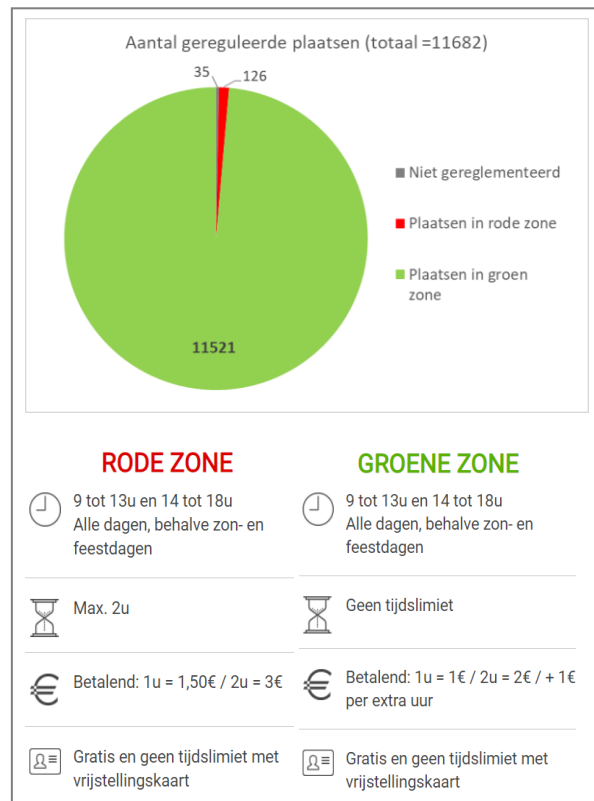
Volgens de meest recente gegevens over het aanbod van parking.brussels (2020) zijn er in de Gemeente Vorst **11 682 parkeerplaatsen** op de openbare weg. Die plaatsen kunnen ingedeeld worden volgens twee grote kenmerken: al dan niet gereguleerd en voorbehouden.

Regulering: een Gemeente die bijna uitsluitend groene zone is...

Van de 11 682 plaatsen liggen er 11 521 in een "groene zone" (98,6%), 126 in een "rode zone" (1,1%) en slechts 35 (0,3%) zijn niet gereguleerd. Die cijfers zijn volgens het GPAP²⁰ niet echt geëvolueerd; en ze komen overeen met de visies

²⁰ De gegevens over het aanbod in dat plan dateren uit 2014.

van de verschillende gewestelijke strategische documenten.



Zoals al benadrukt werd in het GPAP-project, bevinden de rode zones zich in de buurt van het Sint-Denijsplein en rond de Hoogte Honderd, waar er veel commerciële bedrijvigheid is en er dus nood is aan "rotatieparkeren". De groene zones liggen verspreid over de rest van de Gemeente (cf. kaart hieronder).

Er is ook een speciale zone rond Vorst Nationaal

Die geldt enkel tijdens concertavonden. Parkeren is er betalend, aan een speciaal tarief, behalve voor zij die een geldige vrijstellingskaart kunnen voorleggen.

EVENEMENTENZONE VORST NATIONAAL	
🕒	Concertavonden in Vorst Nationaal tussen 19u30 en 24u
🕒	Geen tijdslimiet
€	Betalend - € 5 per uur
🕒	Gratis en zonder tijdslimiet met geldige parkeerkaart

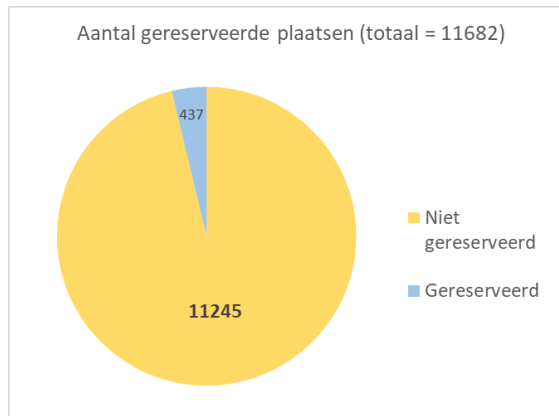
Voorbehouden: ongeveer 430 voorbehouden plaatsen in de Gemeente

Zoals vermeld in het GPAP-project zijn de voorbehouden parkeerplaatsen plaatsen voor



specifieke categorieën van gebruik en gebruikers, voor minstens een deel van de dag [...].

Uit de meest recente beschikbare gegevens (2020) blijkt dat er meer dan 400 parkeerplaatsen voorbehouden zijn op de openbare weg - wat slechts een beperkt deel is van het aanbod (< 5%). In de andere Brusselse gemeentes stellen we echter hetzelfde vast.



In vergelijking met de gegevens uit het GPAP-project ziet het ernaar uit dat het aanbod voorbehouden plaatsen de laatste jaren is afgenomen: van 679 voorbehouden parkeerplaatsen (verspreid over 298 plekken) naar 437 stuks. Daarmee gaat deze vaststelling in tegen de gestelde doelstellingen op het vlak van parkeren in het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (dat minimaal 575 plaatsen eist voor Vorst) en tegen het GewMP, dat de ambitie heeft om de voorbehouden plaatsen op te trekken.

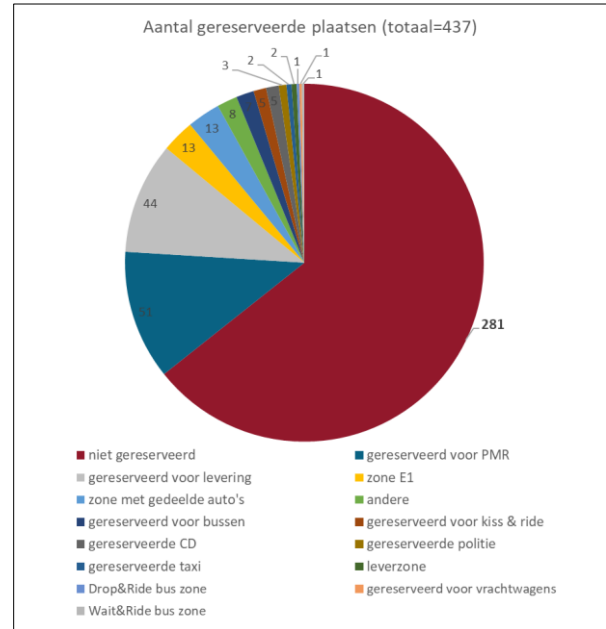
Het is zeer waarschijnlijk dat deze evolutie het resultaat is van verschillende telmethodes. De huidige gegevens vermelden het aantal plaatsen immers niet als personenauto-equivalent (= 5 m) zoals bij de vorige telling.

De meeste plaatsen zijn voorbehouden voor personen met beperkte mobiliteit (PBM)

Van die 437 voorbehouden plaatsen/zones, zijn de meeste (281) voorbehouden voor PBM. 51 en 44 stuks zijn voorbehouden voor leveringen en "E1-zones"²¹. Deze drie categorieën omvatten 86% van de voorbehouden plaatsen.

²¹ Verboden te parkeren, maar stoppen mag en in zekere zin voorbehouden voor leveringen (cf. krachtlijn 3).

De andere plaatsen zijn voorbehouden voor allerlei ander gebruik en andere gebruikers: er zijn bijvoorbeeld 13 plaatsen/zones voorbehouden voor autodelen, 8 voor bussen en 6 voor de politie. Merk op dat toen dit rapport werd opgesteld, er ook plaatsen werden voorbehouden voor laadpunten voor elektrische wagens (en die zijn niet opgenomen in de grafiek hieronder).



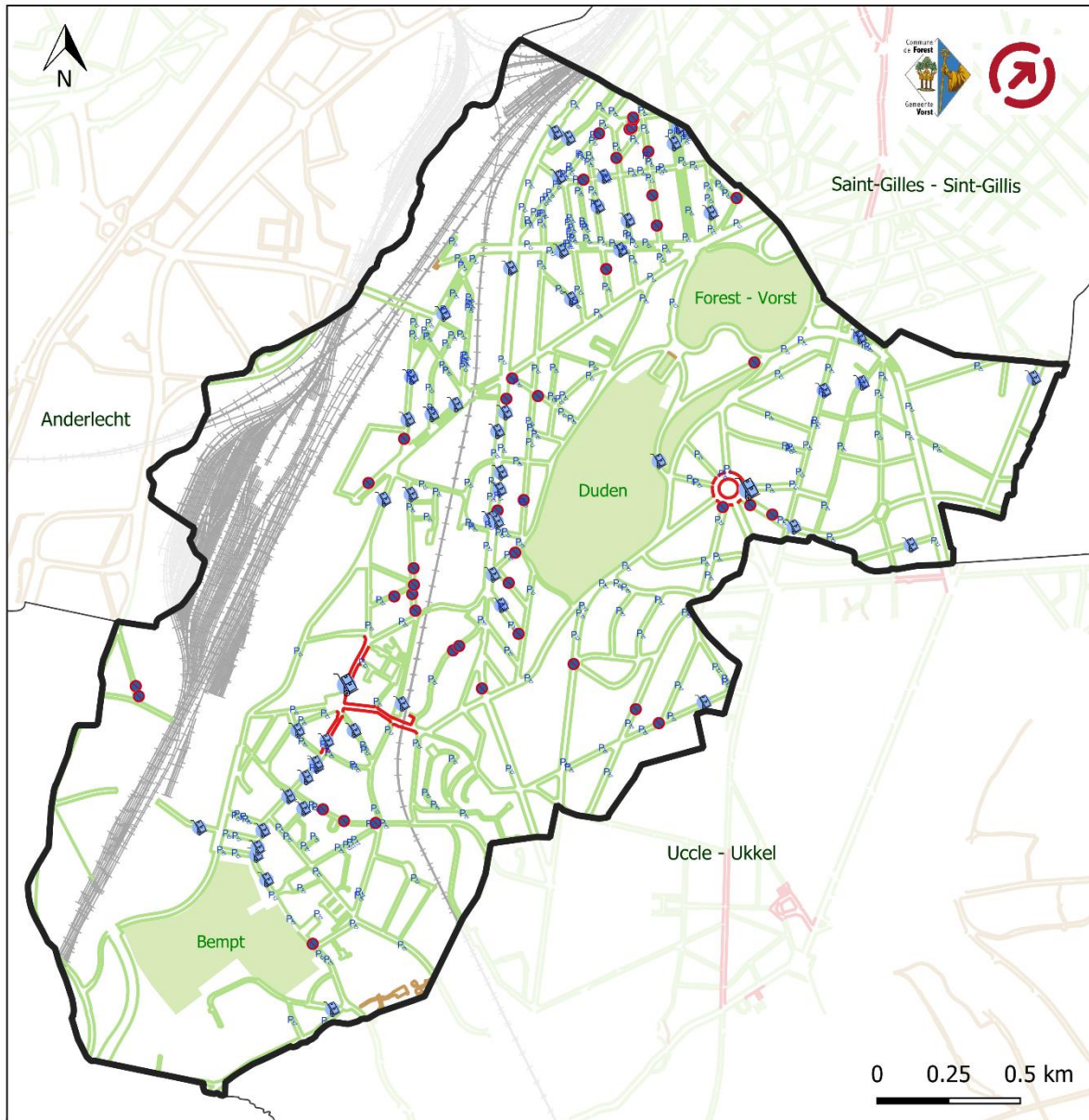
Een deel van de plaatsen is zowel gereguleerd als voorbehouden









Het kan dat sommige parkeerplaatsen zowel gereguleerd als voorbehouden zijn. De 437 voorbehouden plaatsen zijn in feite gereguleerd (er zijn dus geen plaatsen die voorbehouden zijn, maar niet gereguleerd). Van de 281 voorbehouden parkeerplaatsen voor PBM bijvoorbeeld, liggen er 279 in een groene zone en 2 in een rode zone. Dit parkeerbeleid strookt met de visie van het Good Move-plan (voorbehouden plaatsen die niet noodzakelijk gratis en onbeperkt zijn).

Bijna 4000 parkeerplaatsen voor de inrit van een eigendom

In de Gemeente zijn er 3831 parkeerplaatsen die zich voor de inrit van een eigendom bevinden, nl. voor een private parking/garage. Die plaatsen zijn dus niet voor iedereen toegankelijk, maar enkel voor voertuigen met dezelfde nummerplaat als die op het bord dat bij de parkeerplaats hangt (en die niet noodzakelijk van de bewoner of eigenaar is).





<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Stationnement vélo Fase 1 : Fietsen parkeren</p>	<p>Stationnement auto et livraisons Auto parkeren en levering</p> <ul style="list-style-type: none">  PMR (281)  Livraison - Levering (51)  Zone de livraison - Levering zone (2)  E1 (44)
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <ul style="list-style-type: none">  Voirie - Wegen  Chemin de fer - Spoorweg  Parcs - Parks  Frontières communales - Gemeentelijke grenzen 	



7.2.2 Buiten de openbare weg

Geen Park & Ride in Vorst

Momenteel is er geen P+R in Vorst. De twee dichtste transitparkings (of overstapparkings) zijn de parking Ceria (Anderlecht) en Stalle (Ukkel).

Ter info: de parking Ceria heeft op dit moment de grootste capaciteit (1300 plaatsen), maar ligt op ongeveer 1,5 km van Vorst. De capaciteit van de parking van Stalle ligt lager (380 plaatsen), maar die ligt slechts op 700 m van Vorst. Merk op dat de capaciteit van deze parking weldra zal worden uitgebreid (~ 750 plaatsen).

Geen andere openbare parking

De meeste openbare parkings (Interparking, Indigo enz.) liggen in het centrum van Brussel. Er zijn er geen in Vorst, noch in de nabije omgeving.

Bijna 17 000 parkeerplaatsen buiten de openbare weg

Volgens het GPAP-project:

- zijn er bijna 17 000 parkeerplaatsen buiten de openbare weg;
- zijn dat voor het grootste deel parkeerplaatsen voor woningen (~ 10 400 plaatsen);
- moeten de mogelijkheden voor gedeelde parkings gezocht worden bij kantoorgebouwen (~ 2250), handelszaken (~ 780) en hobby- of sportcomplexen (~ 360). Voor de meeste plaatsen is die mogelijkheid dus praktisch onbestaande.

Het is interessant om ter illustratie het aantal voertuigen van gezinnen uit Vorst (~ 15 000) te vergelijken met het aantal beschikbare plaatsen op de openbare weg (~ 10 400). Bijna 70% van de vraag van de inwoners kan dus met dit aanbod parkeerplaatsen buiten de openbare weg worden ingevuld. Zoals het in het GewMP benadrukt wordt, is de geringe kostprijs van parkeren op de openbare weg (in Vorst kost een "bewonerskaart" € 15/jaar) in vergelijking met een private parkeerplaats (tussen € 75 en € 150 euro/maand) echter geen aanmoediging om buiten de openbare weg te parkeren. Dat geldt trouwens voor het hele Gewest en het zorgt er bovendien ook voor dat het Gewest nieuwe

maatregelen moet overwegen om parkeren buiten de openbare weg te stimuleren.

7.3 Parkeerbehoeften

7.3.1 Bezetting overdag

*"Uit de tellingen van Brussel Mobiliteit in 2014 blijkt dat er aan het einde van de voormiddag op alle wegen in de Gemeente 9500 voertuigen waren geteld, wat een algemene **bezettingsgraad** van **68%** is (14 000 plaatsen).*

Deze goede toegankelijkheid voor parkeren overdag (1 plaats vrij op 3) maskeert echter grote verschillen tussen buurten. In sommige gebieden is er immers een hele hoge bezetting, tot verzadiging toe, van de straten: [...]."

Het gaat voornamelijk om de Wielemans Ceuppenslaan (en bij uitbreiding over de Sint-Antoniuswijk). Dat gebied vormt een uitdaging, rekening houdend met de meerdere structurerende assen die daar lopen (cf. krachtlijn 1). Hetzelfde geldt voor een deel van de Koningin Maria-Hendrikalaan, de Sint-Denijsstraat en de Brugmannlaan.

In het algemeen ligt de parkeerdruk hoog (hoger) in het noorden van de Gemeente en in de buurt van de belangrijkste handelskernen als het Sint-Denijsplein (en omstreken) en Hoogte Honderd (en omstreken); of de Alsebergsesteenweg (en aangrenzende straten).

De parkeerdruk ligt daarentegen algemeen beschouwd lager in het zuiden van de Gemeente (onder meer rond de Domeinlaan, Globelaan en de Haveskerckelaan).

7.3.2 Bezetting 's nachts

*"'s Nachts tellen we 1800 voertuigen extra dan overdag, wat een **bezettingsgraad** van **81%** geeft. Daaruit blijkt dat de Gemeente hoofdzakelijk een 'woongemeente' is."*

Parkeerdruk 's nachts manifesteert zich vaak in de meest residentiële wijken en de dichtstbevolkte gebieden, wat ook het geval is in Vorst.



“Met uitzondering van het Sint-Denijsplein en de onmiddellijke omgeving, zijn bijna alle gebieden die overdag verzadigd zijn dat 's nachts nog meer.”

7.4 Belangrijkste uitdagingen en maatregelen van het GPAP-project

In het GPAP-project werden 6 belangrijke uitdagingen gedefinieerd:

- **Het reguleringsbeleid voor parkeren op de openbare weg aanpassen;**

De eerste uitdaging van het GPAP is om voort te borduren op het bestaande reguleringsbeleid voor parkeren door het nauwkeurig aan te passen zodat het comfort van de bewoners en dat van de horecaklanten toeneemt en zodat het perfect strookt met het GPBP.

De eerste actie die in dat kader werd gedefinieerd door het GPAP is om de toegang tot parkeren overdag in de meest aantrekkelijke gebieden van de Gemeente te valoriseren (Sint-Denijs, W. Ceuppens, Alsebergse, Hoogte Honderd) door een grijze zone in het leven te roepen - een zone van betalend parkeren met strengere normen dan een groene zone, maar minder streng dan een rode zone.

Ten tweede is er de actie om samenhang te scheppen in de regulering van de oostgrens van de Gemeente, ook via de invoering van een grijze zone.

Momenteel zijn deze twee acties nog niet uitgevoerd en moeten die dus worden overwogen in het kader van het huidige GMP.

De derde actie is daarentegen wel al ingevoerd. Dat was een nieuwe parkeerregulering rond Vorst Nationaal (cf. eerder). Toch is het nog te voorbarig om die actie al te evalueren, aangezien die slechts heel kort van toepassing was door de coronacrisis.

- **De naleving van de geldende regels op de openbare weg verbeteren;**

Het idee is om de efficiëntie van de controles (op het vlak van ruimtelijke verspreiding) te verbeteren zodat de regels vaker worden nageleefd en parkeren wordt geoptimaliseerd.

- **Parkeren van particulieren en alternatieven voor de privéwagen optimaliseren;**

“Deze uitdaging stelt zich in de hele Gemeente en bestaat erin dat er maatregelen en gepaste acties genomen moeten worden zodat de normen en de drempels van het GPBP inzake voorbehouden parkeerplaatsen voor particulieren en alternatieven voor de privéwagen kunnen worden gehaald.”

Het GMP zal daar bijzonder aandachtig voor zijn aangezien dat aspect volledig kadert binnen de visie van het Gewest.

- **Het potentieel voor gedeelde parkings buiten de openbare weg identificeren;**
- **Het gemeentebestuur afstemmen op de gewestelijke voorschriften inzake prijszetting en vrijstellingen;**

Naast de aanpassing van het gemeentelijk retributiereglement, ambitieert het GPAP-project een opsplitsing in sectoren van de parkeergelegenheid - om zo de geografische geldigheid van de vrijstellingskaarten een kader te bieden - en het aantal toegekende vrijstellingen te beperken - wat momenteel 20 000 bedraagt voor 11 400 gereguleerde plaatsen.

Ofwel een dergelijke actie voor een beter parkingbeheer in de Gemeente.

- **Tweejaarlijkse evaluatie van het GPAP.**



Samenvatting

- Het parkeeraanbod op de openbare weg in de Gemeente (11 400 plaatsen) is bijna uitsluitend gereguleerd. Bijna 400 van die plaatsen zijn voorbehouden voor een specifiek gebruik of gebruikers, grotendeels voor personen met een beperkte mobiliteit;
- De Gemeente telt ook ongeveer 17 000 parkeerplaatsen buiten de openbare weg die voornamelijk voor bewoners zijn bestemd (10 400 plaatsen);
- De parkeerdruk ligt overdag redelijk hoog in het noorden van de Gemeente en/of in de buurt van de belangrijkste handelskernen. Die druk ligt 's nachts nog hoger;
- De uitdagingen en acties die in het GPAP staan gedefinieerd voor een beter parkeerbeheer in de Gemeente zijn o.a. de aanpassing van het parkeerbeleid op de openbare weg (in het bijzonder in de buurt van de belangrijkste handelskernen), de optimalisering van parkeren voor particulieren en van alternatieven voor de privéwagen, en de overeenstemming van het gemeentebeleid met de gewestelijke voorschriften op het vlak van prijszetting en vrijstellingen.

