

Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Vorst Fase 3: actieplan

Gemeente Vorst

Eindrapport

(Goedgekeurd door de Gemeenteraad in de zitting van 20 september 2022)



September 2022

COLOFON

Titel: Ontwerp van eindrapport van fase 3: actieplan
Opdrachtgever: Gemeente Vorst

Contactpersoon: Mevr. Sarah Grégoire

Datum: 20/09/2022

Versie:

Projectleider: Jonathan Haynes
Contact: jonathan@traject.be
Auteurs: Jonathan Haynes
Louis de Grady



TRAJECT

TRAJECT

Martelaarslaan 21/401
9000 Gent
+ 32 9 312 34 33

btw/tva: BE 0448 394 475

www.traject.be

TRAJECT

Cantersteen 47
1000 Brussel
+ 32 2 321 12 14

Inhoudstafel

1. INLEIDING	5
2. KRACHTLIJN I: MULTIMODALE WEGENSPECIALISATIE	6
2.1 DEFINITIE EN DOELSTELLING (HERHALING)	7
2.2 VOETGANGERSNETWERK	8
2.2.1 <i>Voetganger PLUS</i>	8
2.2.2 <i>Voetganger COMFORT</i>	13
2.2.3 <i>Voetganger WIJK</i>	13
2.3 FIETSNETWERK	16
2.3.1 <i>Fiets PLUS</i>	16
2.3.2 <i>Fiets COMFORT</i>	22
2.3.3 <i>Andere maatregelen</i>	25
2.4 OPENBAARVERVOER-NETWERK	26
2.4.1 <i>OV PLUS</i>	26
2.4.2 <i>OV-COMFORT/WIJK</i>	26
2.5 AUTONETWERK	29
2.5.1 <i>Auto PLUS</i>	29
2.5.2 <i>Auto COMFORT</i>	29
2.5.3 <i>Auto COMFORT/WIJK</i>	32
2.6 VRACHTVERKEERSNETWERK	33
2.6.1 <i>Vrachtverkeer PLUS/COMFORT</i>	33
3. KRACHTLIJN 2: STRATEGIE VOOR DE UITBOUW VAN VERKEERSLUWE MAZEN	35
3.1 DEFINITIE EN DOELSTELLING (HERHALING)	36
3.2 MAAS GLOBE-HOOGTE HONDERD	37
3.2.1 <i>Aanpak</i>	37
3.2.2 <i>Circulatieplan</i>	40
3.2.3 <i>Andere maatregelen</i>	47
3.3 ANDERE MAZEN	50
4. KRACHTLIJN 3: COMMUNICATIE, SENSIBILISERING EN AANSPORING TOT MULTIMODALITEIT	53
4.1 VERPLAATSINGEN VAN MENSEN	54
4.1.1 <i>Toegang tot informatie</i>	54
4.1.2 <i>Communicatiestrategie</i>	55
4.1.3 <i>Toegang tot mobiliteitsdiensten</i>	56
4.1.4 <i>Het gemeentebestuur als voorbeeld</i>	61
4.1.5 <i>Begeleiding van lokale spelers</i>	61
4.1.6 <i>Aansturen op intermodaliteit</i>	63
4.2 LEVERINGEN	65
5. KRACHTLIJN 4: PARKEERSTRATEGIE	66
5.1 PARKEERDRUK VERLAGEN AAN DE HAND VAN EEN AANGEPAST GEMEENTELIJK BELEID	67
5.2 MINDER PARKEERPLAATSEN OP DE WEG	67
5.3 VLOTTER PARKEREN VOOR WIE BIJDRAAGT TOT DE WERKING VAN DE GEMEENTE	69
5.4 DE OPMARS VAN HET ELEKTRISCH RIJDEN ONDERSTEUNEN	69

Verklarende woordenlijst

BLP	Bedrijfsleveringsplan
BVP	Bedrijfsvervoerplan
GMP	Gemeentelijk mobiliteitsplan
GPAP	Gemeentelijk Parkeeractieplan
KT/MT/LT	Actie op korte termijn (< 5 jaar) / middellange termijn (5-10 jaar) / lange termijn (> 10 jaar)
LMC	Lokaal mobiliteitscontract
OGZ	Ongevalgevoelige Zone
PAVE	Toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte
RMP	Regionaal Mobiliteitsplan (GoodMove)
SVC	Stadsvernieuwingscontract
SVP	Schoolvervoerplan

1. Inleiding

Een actieplan opstellen om de doelstellingen te halen

Dit document is het derde van vier luiken van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Vorst. Het stelt het vooropgestelde actieplan voor elke krachtlijn voor, om de strategische doelstellingen te halen van de tweede fase van het GMP.

Krachtlijn 1: multimodale wegenspecialisatie

Deze krachtlijn omvat maatregelen voor elk vervoersnetwerk (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, auto's, vrachtverkeer) om in de mate van het mogelijke de beoogde performantie te halen, rekening houdend met de hiërarchie van de netwerken (PLUS, COMFORT, WIJK).

Deze maatregelen hebben betrekking op de (her)aanleg van zowel gemeentelijke als gewestelijke wegen, en op de herinrichting van bepaalde kruispunten. Specifiek hebben ze betrekking op de assen van het PLUS- en COMFORT-netwerk.

Krachtlijn 2: strategie voor de uitbouw van verkeersluwe mazen

Het Vorstse grondgebied omvat zes mazen, waarvan er twee hoofdzakelijk stedelijke industriezones zijn (Industrie 1 en Industrie 2). Een daarvan beslaat maar een beperkte oppervlakte van de gemeente (Brugmann). Twee van de drie andere vormen momenteel het voorwerp van een Lokaal Mobiliteitscontract¹ (Neerstalle, VoorpleinEN). Dit GMP heeft dan ook tot enige doel de nodige maatregelen op te lijsten om het Vorstse deel van de maas "Globe - Hoogte Honderd" te ontlasten.

Krachtlijn 3: communicatie, sensibilisering en aansporing tot multimodaliteit

Dit luik omvat de nodige acties op het vlak van communicatie, sensibilisering en aansporing tot

multimodaliteit om de verplaatsingen van mensen en het goederenvervoer beter te omkaderen.

Krachtlijn 4: parkeerstrategie

Op het vlak van parkeren brengt het GMP het actieplan van het recente ontwerp van Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP 2019) in overeenstemming met de doelstellingen die eerder waren opgelegd door het Gemeentelijk Mobiliteitsplan.

Termijnen voor de uitvoering

In dit rapport maken we een onderscheid tussen drie termijnen voor de uitvoering van de acties:

- Korte termijn (KT) : < 5 jaar
- Middellange termijn (MT) : 5 tot 10 jaar
- Lange termijn (LT) : > 10 jaar, dit wil zeggen een periode die verder gaat dan de looptijd van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan

Bij de keuze voor een bepaalde termijn werd er rekening gehouden met de mate van samenhang op gemeentelijk niveau en evenzo met de budgettaire realiteit en beperkingen en de prioriteitsgraad van elk van de acties. Bovendien dienen sommige acties geleidelijk te worden uitgevoerd, waaronder het in overeenstemming brengen van de voetpaden met de richtlijnen uit het toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte. Andere acties dienen permanent te worden uitgevoerd, in het bijzonder de acties gericht op het betrekken en sensibiliseren van lokale actoren.

Het rapport 'Programmering van de acties (fase 4)' geeft de vooropgestelde planning voor de realisatie van de acties weer.

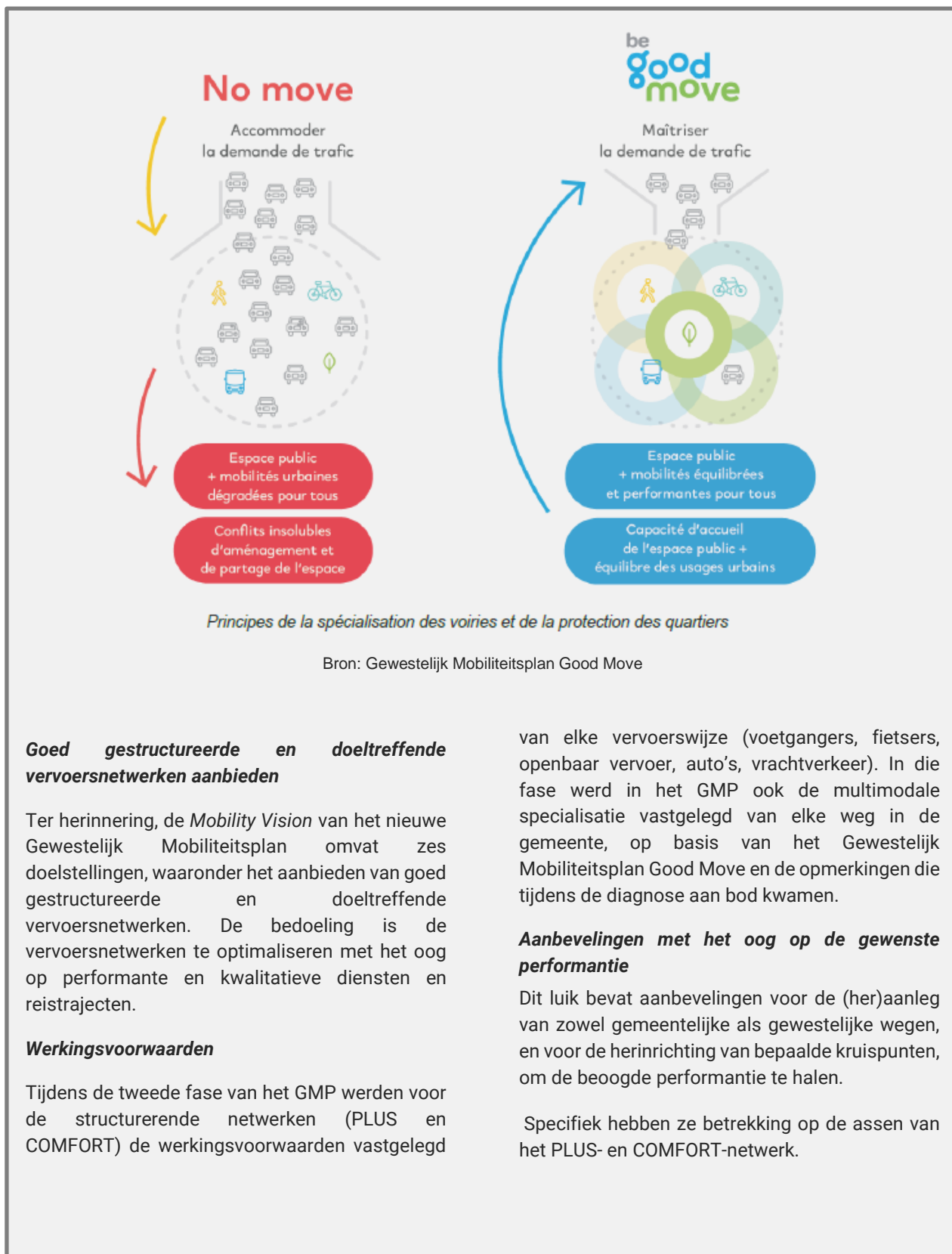
betere samenwerking tussen de gemeentes en het Gewest.

¹ Het Lokaal Mobiliteitscontract (LMC) werd ingericht door het Gewestelijk Mobiliteitsplan en strekt ertoe wijken verkeersluwer te maken via een

2. KRACHTLIJN I: MULTIMODALE WEGENSPECIALISATIE



2.1 Definitie en doelstelling (herhaling)



Goed gestructureerde en doeltreffende vervoersnetwerken aanbieden

Ter herinnering, 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.

Werkingsvoorwaarden

Tijdens de tweede fase van het GMP werden voor de structurerende netwerken (PLUS en COMFORT) de werkingsvoorwaarden vastgelegd

van elke vervoerswijze (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, auto's, vrachtverkeer). In die fase werd in het GMP ook de multimodale specialisatie vastgelegd van elke weg in de gemeente, op basis van het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move en de opmerkingen die tijdens de diagnose aan bod kwamen.

Aanbevelingen met het oog op de gewenste performantie

Dit luik bevat aanbevelingen voor de (her)aanleg van zowel gemeentelijke als gewestelijke wegen, en voor de herinrichting van bepaalde kruispunten, om de beoogde performantie te halen.

Specifiek hebben ze betrekking op de assen van het PLUS- en COMFORT-netwerk.

2.2 Voetgangersnetwerk

2.2.1 Voetganger PLUS

Een hoogwaardig ontwerp vastleggen voor wat betreft de gebruikskwaliteit (afmetingen aangepast aan het volume, vlakheid en comfort, enzovoort) waarbij het gebruiksgemak voor elke as van het Voetganger PLUS-netwerk sterk verbeterd wordt

Lopende projecten in hartje Vorst

Meerdere projecten zullen leiden tot vlottere voetgangersstromen op het Voetganger PLUS-netwerk. Zo bijvoorbeeld de heraanleg van gevel tot gevel van de **openbare ruimte in het hart van Vorst**, onder andere op het Sint-Denijsplein, op een deel van de Brusselsesteenweg en van de Neerstalsesteenweg, die deel uitmaken van het Voetganger PLUS-netwerk. De kwaliteit van de voetgangerszones zal er sterk op vooruitgaan door een betere wegbekleding en ruimte in het algemeen. De bedoeling is een gedeelde ruimte te creëren (woonerf²), wat onder andere naar boven kwam tijdens de participatiewerkshops in het kader van het wijkcontract Abdij. In het voorjaar 2021 werd in dat opzicht een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd.

Tegelijkertijd werd een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd voor de heraanleg van de **Neerstalsesteenweg** (samenwerking tussen de MIVB en Brussel Mobiliteit). De voetgangersruimte zal er ook sterk op vooruitgaan.

Het project **“Watertraject”** werd onlangs opgezet, waarbij regenwater van vier zones van het hart van Vorst samen wordt beheerd. In dat project werd de kwaliteit van de voetgangersinrichtingen sterk verbeterd in de Jean-Baptiste Vanpéstraat en in de omgeving van het station Vorst-Oost. Net zoals in de rest

van het hart van Vorst, moet ook de inrichting van een woonerf (gedeelde ruimte) in de Luikstraat, de Vanpéstraat, en misschien zelfs de zijstraten (Pastoorstraat, Oude Pastoriestraat, Barcelonastraat) worden bekeken in het kader van het Lokaal Mobiliteitscontract “Neerstalle”.



Figuur 1: betere voetgangersinrichtingen in het kader van het project Watertraject (hier: Vanpéstraat) - bron: Traject

Daarnaast zal een nieuw circulatieplan voor deze wijk (maas Neerstalle), dat de mazen zoals bedoeld verkeersluwer moet maken, het voor voetgangers gemakkelijker maken om zich te verplaatsen of te slenteren en zal het ook verblijfsactiviteiten in de wijk mogelijk maken. Zo'n circulatieplan werd opgesteld in het kader van de voorziene herinrichting van de openbare ruimtes in het hart van Vorst en zal overigens de volledige maas “Neerstalle” beslaan in het kader van de nakende opstelling van het Lokaal Mobiliteitscontract voor dat gebied.

Herinrichtingsproject Albertlaan

Brussel Mobiliteit overweegt ook een herinrichtingsproject van gevel tot gevel voor de Albertlaan om het voor voetgangers (en fietsers) comfortabeler te maken om zich te verplaatsen. De trottoirs zullen worden heraangelegd en verbreed. Op het moment van schrijven werd echter nog geen stedenbouwkundige vergunning aangevraagd en was een aanvraag nog niet voorzien in de

² Op woonerven mogen voetgangers de volledige openbare weg bewandelen. De snelheid voor het verkeer er is begrensd op 20 km/u.

komende maanden. Deze as, die structurerend is voor zowel voetgangers als fietsers, moet op middellange of lange termijn heringericht worden om de verplaatsingen van voetgangers (maar ook van fietsers) te maximaal verbeteren. **Hoogte Honderd opnieuw uitvinden samen met de handelaars en de gebruikers.** Net zoals de openbare ruimtes in het hart van Vorst, moet Hoogte Honderd opnieuw uitgevonden worden, zodat het een aangename en comfortabele plek wordt voor voetgangers. Het gebied zou daar bovendien aantrekkelijker door worden.

Bij de herinrichting moet er meer ruimte komen voor voetgangersverkeer en moet de ruimte meer gedeeld worden. Als er parkeerplaatsen worden opgeofferd, zou ruimte vrijkomen voor bijvoorbeeld terrassen en kramen, die momenteel een belemmering vormen voor het voetgangersverkeer en personen met beperkte mobiliteit in het bijzonder. Hoogteverschillen moeten daarbij vermeden worden en er moet een woonerf worden ingericht. Op langere termijn of voor bepaalde gebieden, afhankelijk van het finale circulatieplan (cf. krachtlijn 2).

Op korte termijn moet net zoals elders in de gemeente, bekeken en met de handelaars besproken worden of sommige parkeerplaatsen geen plaats kunnen ruimen voor terrassen.

Tegelijkertijd moet aandacht besteed worden aan de leveringen aan winkels en andere activiteiten in het gebied (cf. sectie 4.2).



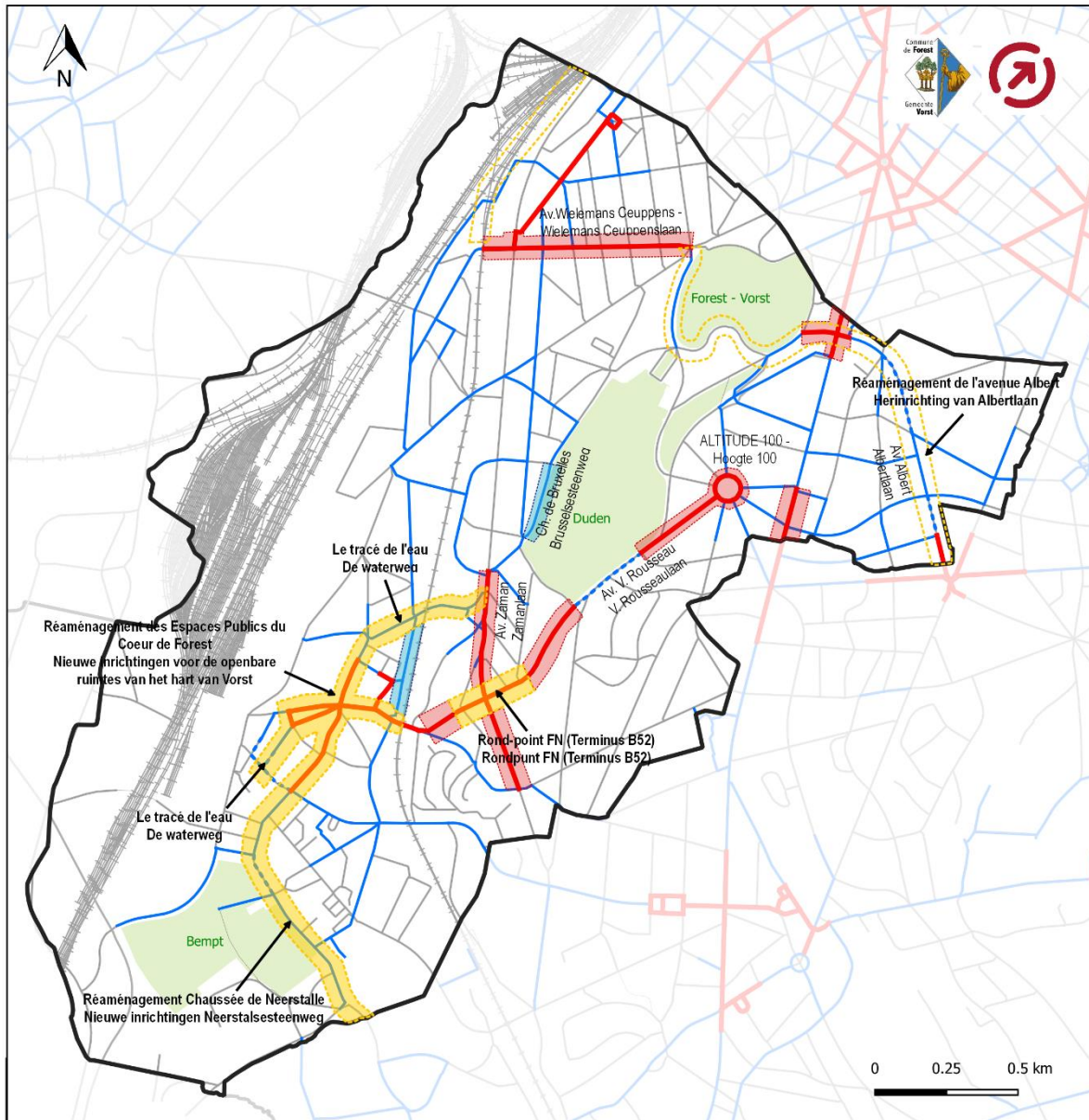
Figuur 2: terras op de weg (hier op de Brusselse Steenweg) - bron: Traject

Met het oog op de continuïteit (en multimodale wegenspecialisatie) kan het noordelijke stuk van de Victor Rousseaulaan (woonerf) gedeeld worden, maar enkel als dezelfde keuze wordt gemaakt voor Hoogte Honderd. In elk geval moeten de trottoirs heringericht worden of een onderhoudsbeurt krijgen, en moet de omgeving van de school Saint-Ursule zichtbaarder worden (dat geldt in het algemeen voor alle scholen in Vorst - cf. sectie 4.1.5).



Figuur 3: trottoirs van de Victor Rousseaulaan (tussen Sint-Denijs en Jupiter) - bron: Traject

Zowel voor Hoogte Honderd als voor de Victor Rousseaulaan zal het voor voetgangers pas aangenamer wandelen worden als er minder autoverkeer is, met name dankzij het circulatieplan dat in het volgende hoofdstuk voorgesteld wordt (cf. krachtlijn 2).



Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst

Phase 3 : Actions à entreprendre/ SMV Piétons
 Fase 3 : Uit te voeren acties / MWS Voetgangers

<p>Fond de plan - Achtergrond</p> <ul style="list-style-type: none"> Chemin de fer - Spoorweg Parc - Park Frontière communale - Gemeentelijke grens 	<p>Projets d'aménagements - Herinrichtingsprojecten</p> <ul style="list-style-type: none"> Aménagement planifié/ récemment réalisé Geplande / Recent voltooid herinrichtingsprojecten Aménagement en projet Herinrichtingsprojecten in de maak
<p>Spécialisation Multimodale des Voiries - Multimodale wegen specialisatie</p> <ul style="list-style-type: none"> Piétons PLUS - Voetgangers PLUS Piétons Confort - Voetgangers Comfort Piétons Quartier - Voetgangers Wijk Nouveau réseau - Nieuw netwerk 	<p>Améliorations sensibles à apporter - Aanzienlijk verbeteringen <i>Outre la mise en conformité du PAVE - Naast de bevestiging van het PAVE</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Sur le réseau PLUS - Op de PLUS netwerk Sur le réseau CONFORT - Op de CONFORT netwerk

Actie vereist op de Alsebergsesteenweg...

Het is aangewezen om de Alsebergsesteenweg opnieuw in te richten, vooral het deel dat in het PLUS-netwerk zit. De heraanleg van het hart van Ukkel kan dienen ter inspiratie (zie figuur hierna). Deze plek is vlak ingericht en bovendien is het er gemakkelijker oversteken nu er een aantal parkeerplaatsen zijn geschrapt. Zo niet, of op kortere termijn, moeten de trottoirs onder handen genomen worden.

Verder moet het kruispunt met de Molièrelaan veiliger worden gemaakt. Tijdens de participatieworkshops in het kader van het huidige GMP gaven de buurtbewoners inderdaad aan dat ze dat kruispunt bijzonder gevaarlijk vinden.

De voorziene beperking van het autoverkeer op deze drukke weg zal verplaatsingen in dat gebied ook vlotter laten verlopen.



Figuur 4: herinrichtingsproject Alsebergsesteenweg in Ukkel - bron: Brussel Mobiliteit

en in de buurt van Vorst Nationaal

Met het oog op de nieuwe buslijn 52, de inrichting van de eindhalte, die moet toelaten dat de bus rechtsomkeert maakt, en de aanleg van haltes die voor iedereen toegankelijk moeten zijn, overweegt de MIVB een deel van de Victor Rousseaulaan opnieuw aan te leggen (tussen de nummers 153 en 240), met inbegrip van de kruispunten met de zijstraten. Dat zou de kwaliteit van de trottoirs moeten verbeteren. Voor personen met beperkte mobiliteit zal het oversteken ook worden vergemakkelijkt.

Gezien het belang van de betrokken wegen en kruispunten voor de verplaatsingen van voetgangers, moet de inrichting die verplaatsingen ondersteunen, vooral:

- Op het kruispunt Victor Rousseau / Globe. De hierboven beschreven behoeftes kunnen worden ingelost met een rotonde, maar de locatie moet kwalitatiever worden voor voetgangers (ander wegdek, kunstwerk op de rotonde, enzovoort).
- Vóór de ingang van Vorst Nationaal, volgens dezelfde filosofie (ander wegdek, enzovoort).

Deze suggesties komen trouwens van sommige buurtbewoners (tijdens de participatieworkshops in het kader van het huidige GMP).

Een verbreding en/of verbetering van de voetgangersinrichtingen is vereist voor de andere stukken van het Voetganger PLUS-netwerk die niet vallen onder de plannen van de MIVB (langs de Victor Rousseaulaan en de Globelaan). Parkeren in de rijrichting en niet in visgraat kan het probleem voor de Victor Rousseaulaan oplossen.

Buurtbewoners willen een groene corridor...

Bovenop de verbetering van de voetgangersinrichting langs de Victor Rousseaulaan, hebben sommige buurtbewoners tijdens de participatieworkshops laten weten dat ze een groene corridor langs die as wel zien zitten.

ter hoogte van Albert...

Op middellange termijn zal de situatie voor de voetgangers gevoelig verbeteren ter hoogte van dit verkeersknooppunt dankzij de volledige heraanleg van het plein. Twee opties liggen op tafel voor de tramlijn. Als de tram onder het kruispunt door rijdt, kan de locatie voetgangersvriendelijker worden gemaakt, maar dan wordt de Besmelaan afgesneden. Dat

is niet aangewezen want dan wordt ze moeilijker begaanbaar voor voetgangers.

Op korte termijn zijn kleinere initiatieven nodig om de voetgangersinrichting te verbeteren (verharding van de trottoirs, oversteekplaatsen voor voetgangers).



Figuur 5: voetgangersoversteekplaats en voor verbetering vatbare trottoirverharding op het Albertplein - bron: Traject

langs de Wielemans Ceuppenslaan...

Deze gewestweg moet ook opnieuw uitgevonden worden voor voetgangers, maar ook voor fietsers (en in zekere mate ook voor vrachtwagens). De voetgangersruimte moet er verbreed worden, vooral vóór de handelszaken zodat voetgangers er vlot voorbij kunnen.

Het Stadsvernieuwingscontract (SVC 4) voorziet wel in een beperkte heraanleg van het kruispunt met de Van Volxemlaan, maar een ingrijpendere heraanleg is nodig op lange termijn, gezien de toekomstige ringlijn voor trams.

Idem voor de Luttrebruglaan. Het SVC 4 voorziet daar ook in een verbreding en verbetering van de voetgangersinrichting.

Bovendien moet het oversteken van deze wegen gemakkelijker en veiliger worden gemaakt door de zichtbaarheid van de voetgangersoversteekplaatsen te verbeteren.

Deze verbetering moet op (zeer) korte termijn worden gerealiseerd door bepaalde

parkeerplaatsen vóór de oversteekplaatsen te schrappen.

... en in mindere mate in de De Merodestraat

In de De Merodestraat moet de openbare ruimte op korte termijn enigszins verbeterd worden. Eventueel kunnen de trottoirs verbreed worden (en in overeenstemming gebracht met het PAVE-plan).

Op langere termijn is het nuttig om deze as opnieuw aan te leggen, volledig vlak en eventueel met een gedeelde openbare ruimte.

Verhoogde oversteekplaatsen aanleggen en voetpaden aangenamer en gebruiksvriendelijker maken

Wanneer de openbare ruimte opnieuw wordt aangelegd, moeten “verhoogde oversteekplaatsen” worden overwogen langs de wegen van het Voetganger PLUS-netwerk die niet vlak zijn aangelegd, met het oog op meer comfort en een betere toegankelijkheid.

Bovendien moet het oversteken van de voornaamste verkeersassen gemakkelijker en veiliger worden gemaakt, zoals hierboven is aanbevolen voor de Wielemans Ceuppens- en de Luttrebruglaan (betere zichtbaarheid van de voetgangersoversteekplaatsen door een of meerdere parkeerplaatsen vóór de oversteekplaatsen te schrappen).



Figuur 6: in het straatbeeld opgenomen spel - bron: Brussel Mobiliteit (Cahier Go10).

Bovendien zou het nuttig zijn om de wegen door verschillende ingrepen aangenamer en functioneler te maken (aanplantingen, waterspelletjes, banken, enzovoort).

We verwijzen de gemeente (en het Gewest) in dat opzicht naar de gids "Go10: Richtlijnen voor een voetgangersvriendelijke stad".

2.2.2 Voetganger COMFORT

Een vrij hoge inrichtingsnorm vastleggen voor de gebruikskwaliteitscriteria (vlakheid, comfort, enz.) waarbij de richtlijnen van het Toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (PAVE) worden nageleefd

Meerdere lopende projecten

De gemeente en/of het Gewest lanceerden meerdere projecten die de voetpaden van het Voetganger COMFORT-netwerk in de gemeente beter moeten maken:

- heraanleg van de openbare ruimtes in het hart van Vorst;
- heraanleg van de Neerstalsesteenweg;
- heraanleg van de Albertlaan; Vorst aan de Zenne in het kader van het Stadsvernieuwingscontract 4.

Het project "Watertraject" heeft de voetgangersverplaatsingen langs de assen van het COMFORT-netwerk overigens verbeterd (Water, Dries).

Prioritaire acties op de toegangsweg en langs het Dudenpark

Deze toegangsweg is een weg die prioritair onder handen moet worden genomen. Hij verbindt het station van Vorst met de Bervoetswijk die zich volop ontwikkelt, en verkeert in slechte staat. Op korte termijn moet een toegankelijke en comfortabele voetgangersweg worden aangelegd.

Een andere prioriteit die ook de nodige infrastructuur vraagt, is het deel van de Brusselsesteenweg langs het Dudenpark.

Evenzo is het aangewezen dat het Gewest voetpaden aanlegt op de Koningin Maria-Hendrikalaan langs de kant van het park van Vorst. Bij de aanleg en inrichting van voetpaden dient men rekening te houden met de eventuele komst van de ringtram (als de optie wordt weerhouden om de ringtram via de Koningin Maria-Hendrikalaan te laten passeren).

Geleidelijke aanpassing van de andere wegen aan het PAVE, in de eerste plaats bij de verkeersknooppunten

De gemeente en het Gewest moeten daarnaast geleidelijk aan het volledige Voetganger COMFORT-netwerk aanpassen volgens het PAVE. In de eerste plaats moet de omgeving rond de verkeersknooppunten, en met name de scholen, aangepakt worden. Zo bijvoorbeeld de Molièrelaan, de Timmermansstraat en de Hallestraat.

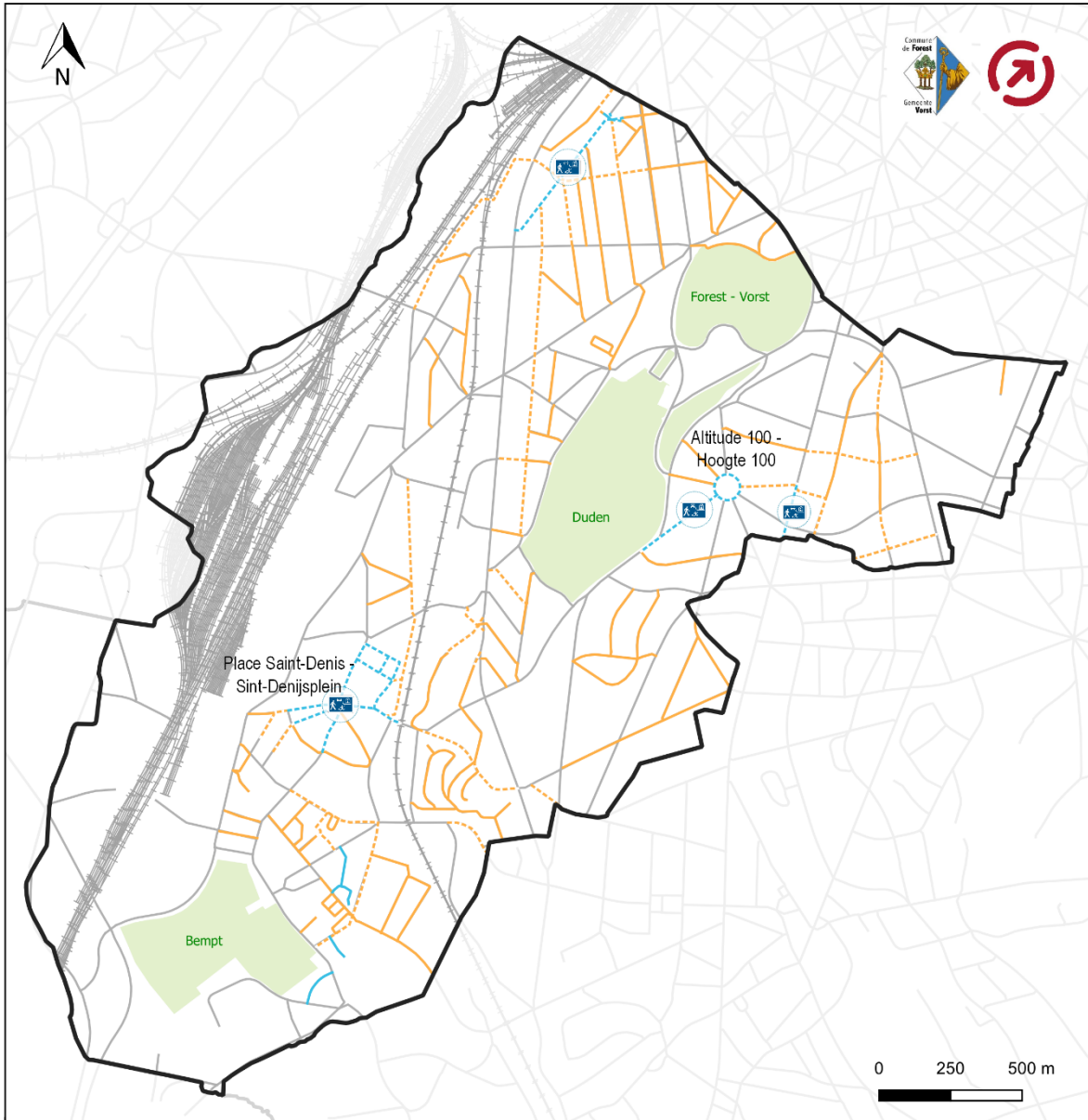
Verhoogde oversteekplaatsen bouwen

Net zoals voor het PLUS-netwerk, moet voor het Voetganger COMFORT-netwerk nagedacht worden over verhoogde oversteekplaatsen.

2.2.3 Voetganger WIJK

Woonerven creëren naargelang de mogelijkheden

Wat betreft de wegen van het WIJK-netwerk, moet naargelang de mogelijkheden (bijvoorbeeld: heraanleg van wegdek) nagedacht worden over de creatie van woonerven, in het bijzonder waar er geen (ander) structurerend vervoersnetwerk bestaat (van het type COMFORT of PLUS). Telkens als een mogelijkheid zich aandient, zal de gemeente dan ook de haalbaarheid en het nut daarvan in kaart brengen.



Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst

Phase 3 : Développement de zones apaisées
 Fase 3 : Ontwikkeling van autoluwe zone

**Fond de plan
 Achtergrond**

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

- Zone de rencontre/ résidentielle existante
Bestaande woonerf
- + Zone de rencontre planifiée ou à envisager
Geplande woonerf
- Zone propice au développement d'une zone résidentielle
Gebied geschikt voor de ontwikkeling van een woonerf
- + Zone résidentielle potentielle sur le réseau piéton CONFORT
Potentiële woonerf op de voetgangersnetwerk COMFORT

Net zoals voor het (PLUS- en) COMFORT-netwerk, moet het volledige WIJK-netwerk geleidelijk aan in overeenstemming worden gebracht met de vereisten van het PAVE. Ook hier is de omgeving van de verkeersknooppunten, en in het bijzonder van de scholen, een prioriteit.

Wandelpaden en stegen opwaarderen en onderhouden

De gemeenten zal ook regelmatig onderhoud plegen op de wandelpaden en stegen die aangename binnenwegen vormen, vrij van verkeer. De gemeente doet dit trouwens vandaag de dag al samen met Zuiderhaard. Idealiter waardeert de gemeente de binnenwegen op (communicatie, borden, enzovoort).

De gemeente waakt er met Leefmilieu Brussel over dat de wandelpaden in de parken begaanbaar blijven.

Ten slotte zorgt ze voor een goede doordringbaarheid en ontwikkeling van het voetgangersnetwerk tijdens komende (publieke of private) vastgoedprojecten.

2.3 Fietsnetwerk

2.3.1 Fiets PLUS

Veilige, comfortabele (en snelle) verplaatsingen garanderen, wat betekent dat fietsers op vele wegen meer plaats moeten krijgen

Meerdere projecten om het fietsverkeer te scheiden van het autoverkeer... op (middel)lange termijn

Een ruimte voor fietsers en wandelaars langs spoorlijn 124

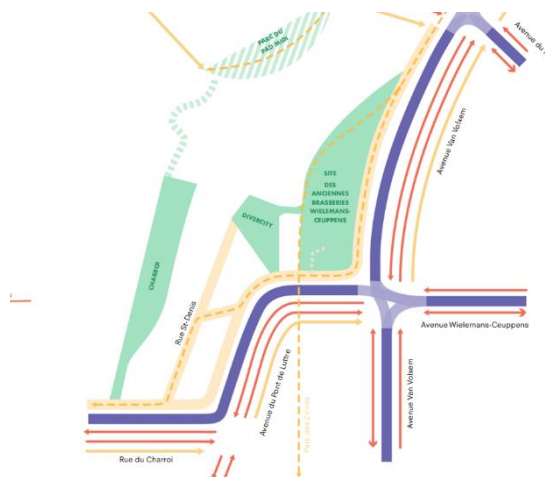
Het project “Tweeoeverspark” langs spoorlijn 124, krijgt (voetgangers- en) fietsinfrastructuur met het oog op het GEN-netwerk. Er moet echter een bijzondere aandacht worden besteed aan de omgang met de voetgangers en aan de toegang tot deze plek vanaf de bestaande wegen (zowel qua kwaliteit als qua aantal toegangswegen). Als de breedte het toelaat, zal de ruimte voor het fietsverkeer gescheiden worden van die voor voetgangers, om een maximum aan veiligheid en comfort te garanderen, maar ook snelheid voor de fietsers op een route die vooral bedoeld is voor “snelle verbindingen op grootstedelijke schaal”. De ruimte voor fietsers moet ook zodanig zijn dat zij elkaar kunnen inhalen of naast elkaar kunnen rijden en elkaar gemakkelijk kunnen kruisen.



Figuur 7: illustratie van het project Tweeoeverspark - bron: quartierabbaye-abdijwijk.blogspot.com

Aparte fietspaden langs de van Volxemlaan, de Luttrebruglaan en Gerij

In het kader van het project “Vorst aan de Zenne” zal de fietsinfrastructuur in de buurt van Wiels verbeterd worden, zowel op de Van Volxemlaan (noordelijk deel) als op de Luttrebruglaan (noordelijk deel) en in de Gerijstaat, via aparte fietspaden aan weerszijden van de weg.



Figuur 8: illustratie van de visie van het project Vorst – bron: A.M ORG2/BBS

... maar ook de Albertlaan

De voorziene heraanleg van de Albertlaan (cf. sectie 2.2.1) zal leiden tot betere fietsomstandigheden dankzij gescheiden fietspaden aan beide zijden van de laan (ter vervanging van de huidige gemarkeerde fietspaden). Deze fietspaden zullen echter niet zo breed zijn als de standaard vraagt (1,8 in plaats van 2,5 meter). De verbreding van deze fietspaden moet daarom vóór de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning nader bekeken worden.

... de Koningin Maria-Hendrikalaan en de Besmelaan

Nu de ringlijn voor trams misschien aangelegd zal worden langs de Koningin Maria-Hendrikalaan en de Besmelaan, voorziet men een heraanleg van deze lanen met fietspaden. Men moet hierbij rekening houden met het

snelheidsverschil tussen fietsers die afdalen en fietsers en voetgangers die klimmen (en maatregelen nemen om conflicten tussen deze weggebruikers te vermijden) als het fietspad op dezelfde hoogte als de ruimte voor voetgangersverkeer wordt aangelegd.

Mocht de tram er toch niet komen, moeten gescheiden fietspaden worden aangelegd.

Maatregelen die op (zeer) korte termijn moeten worden genomen

In afwachting van de voltooiing van deze projecten, die over een periode van meer dan 5 jaar lopen, moeten op (zeer) korte termijn acties worden ondernomen om het comfort en de veiligheid van de fietsers langs deze verkeersassen te verbeteren:

- De huidige infrastructuur en markeringen moeten regelmatig onderhouden worden.
- Er moeten maatregelen worden genomen om de veiligheid en de zichtbaarheid van de fietsroutes op plaatsen die momenteel “zwarte” punten zijn, te verbeteren, meer bepaald op stukken waar geen fietspaden zijn of deze onderbroken worden. Er moet een systematische analyse van deze wegen (Van Volxem, Luttrebrug, Koningin Maria-Hendrika, Besme, Albert) worden uitgevoerd om te bepalen welke maatregelen op korte termijn kunnen worden genomen. De paden moeten ononderbroken en voor iedereen duidelijk zijn. Op stukken zonder fietspaden moeten fietsroutes, voor zover dit niet in strijd is met de wegcode en de goede principes van aanleg, op zijn minst worden gemarkeerd met fietssuggestiestroken die zodanig worden aangelegd dat ze de fietsers de grootst mogelijke veiligheid bieden (bv.: meer naar het midden toe op stukken waar inhalen door voertuigen moeilijk of zelfs onmogelijk is). De mogelijkheid om een fietspad te verlengen en/of aan te leggen zal van tevoren worden geëvalueerd;
- Ook moet worden gestreefd naar veiligere fietspaden op kruispunten, met name ter hoogte van het kruispunt Luttrebrug/Gerij en het kruispunt Wiels;
- Op het oostelijke deel van de Koningin Maria-Hendrikalaan moet men ook in het bijzonder aandachtig zijn voor de snelheid

van afdalende fietsers, die vaak geen voorrang verlenen aan overstekende voetgangers (meer veiligheid nodig voor voetgangers).

- Ten slotte moet op het noordelijke deel van de Luttrebruglaan op korte termijn de aanleg van gescheiden fietspaden worden overwogen (via het SVC4 en/of aan de hand van de mogelijkheden om het parkeeraanbod op de openbare weg in de wijk te verminderen (en voor (gedeeltelijke) compensatie). De aanleg van dergelijke fietspaden zal wellicht vereisen dat een aantal parkeerplaatsen langs deze laan opgeofferd worden (cf. sectie 5.2).

Maatregelen nodig om het fietsverkeer te scheiden, vooral op de W. Ceuppenslaan...

Aangezien de W. Ceuppenslaan deel uitmaakt van het Autonetwerk en het Vrachtverkeer COMFORT-netwerk waardoor deze in eerste instantie extra autoverkeer te verwerken zal krijgen als gevolg van de invoering van de autoluwe mazen (cf. krachtlijn 2), maar ook en vooral omdat er geen gescheiden fietspad is, vormt deze laan een prioriteit om er veilige en comfortabele (en snelle) fietsverplaatsingen toe te laten. Deze gewestweg moet **gescheiden fietspaden** krijgen, daar waar nu parkeerstroken bestaan. Deze weg moet zo snel mogelijk opnieuw worden aangelegd, wat ook een goede zaak zal zijn voor auto's en vrachtwagens, die door fietsers gehinderd kunnen worden. Ter herinnering: deze as moet ook heraangelegd worden met de voetgangers en de handelaars in het achterhoofd (cf. sectie 2.2.1). Dit zijn andere elementen die de urgentie van een globale herinrichting van deze as aantonen. Daarbij zou gebruikgemaakt kunnen worden van de mogelijkheden om de tramsporen op deze laan te vernieuwen.

... op de Luttrebrug- en de Van Volxemiaan

Ter herinnering: op de noordelijke delen van deze lanen zijn aparte fietspaden gepland in het kader van het project Vorst aan de Zenne (cf. hierboven). Op de zuidelijke delen opgenomen in het Fiets PLUS-netwerk, en hoewel de gemarkeerde fietspaden op bijna al deze

stukken de heraanleg ervan (een beetje) minder prioritair maken dan voor de W. Ceuppenslaan, moet de weg ook comfortabeler worden voor fietsers.

In de komende jaren moeten het comfort en de veiligheid van fietsers verbeterd worden aan de hand van **gescheiden fietspaden**. Net zoals voor de noordelijke delen zal dit wellicht vereisen dat een aantal parkeerplaatsen langs deze laan opgeofferd worden (cf. sectie 5.2).

... maar ook in Sint-Denijsstraat en op de Brits Tweedelegerlaan

Aangezien deze wegen uitgerust zijn met fietspaden draaien de voorgestelde initiatieven op (zeer) korte termijn rond het onderhoud en de punctuele verbetering van de bestaande infrastructuur. Op langere termijn en naargelang de mogelijkheden, moet nagedacht worden over een verbreding van de fietspaden (die momenteel de standaard niet halen), met name in het kader van de aanleg van de ringlijn voor trams in de Gerijstraat en naargelang een veranderende vraag naar parkeerplekken en/of een verplaatsing van de parkeerplekken buiten de openbare weg.

Voor de Sint-Denijsstraat is nodig op korte termijn:

- De markering van de fietsroutes op het deel waar momenteel geen fietspad is (deel tussen de Schaatsstraat en de Brits Tweedelegerlaan), en de bestaande fietsinfrastructuurknooppunten herbekijken (daar waar fietspaden elkaar ontmoeten).
- Het belemmeren van wildparkeren voor vrachtwagens op de fietspaden. In dat opzicht moet een dialoog worden aangeknoopt met de bedrijven in die buurt.

Het gedeelte waar momenteel geen fietsinfrastructuur bestaat moet overigens opnieuw

³ De Schaatsstraat en de Deltastraat zijn betrokken bij een heraanlegproject op het moment van de opstelling van dit document, dat de aanleg van fietspaden beoogt.

⁴ In een fietsstraat mogen de fietsers de hele breedte van de rijbaan gebruiken voor zover deze

worden aangelegd en gescheiden fietspaden krijgen.

Ook hier moet op langere termijn en naargelang de mogelijkheden een verbreding van de fietspaden (die momenteel de standaard niet halen) worden bekeken.

De straten van het Fiets PLUS-netwerk in de wijken inrichten en er het autoverkeer beperken

Een oplossing naargelang de situatie

Op de wegen die wijken bedienen (Ukkel, Boergondië, Rousseau, Neptunus, Zijdeweverij³), moet het uit te voeren type voorziening geval per geval worden bekeken, en zal dit met name afhangen van de hoeveelheid verkeer op deze wegen, maar ook van andere factoren (zoals de hellingsgraad, de aanwezigheid van tramsporen en de eventuele mate van vrachtverkeer.

Volgens de fietsinfrastructuurgids die het Gewest na de goedkeuring van het Gewestelijk Mobiliteitsplan GoodMove heeft uitgegeven, moet op wegen met een beperkte verkeersstroom (< 200 voertuigen/uur/richting) de voorkeur worden gegeven aan gemengd verkeer via de aanleg van fietsstraten⁴. In voorkomend geval verwijst de gemeente naar het vademecum "Fietsstraten" van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Op wegen met een steile helling (> 3%) en/of vanwege de aanwezigheid van aanzienlijke verkeersstromen van vrachtverkeer, wordt toch een scheiding van het verkeer aanbevolen en moeten fietspaden worden voorzien, naar het voorbeeld van wat de gemeente plant langs de Brusselsesteenweg in het kader van het project voor de heraanleg van de openbare ruimtes in het hart van Vorst.

Op wegen met veel automobilisten (> 200 voertuigen/uur/richting) moet ook in een scheiding van het verkeer worden voorzien.

slechts opengesteld is in hun rijrichting en de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen. De verkeerssnelheid is er beperkt tot 30 km/u en motorvoertuigen mogen geen fietsers inhalen.

Merk op dat het huidige Gemeentelijk Mobiliteitsplan ernaar streeft op termijn het autoverkeer in de wijken te verminderen om er autoluwe plaatsen van te maken die dus fietsvriendelijker zijn, en dat in dat verband verschillende maatregelen gepland zijn (cf. krachtlijnen 2 en 3). De keuze van de infrastructuur dient bijgevolg ook bekeken te worden in het licht van de voorziene termijnen voor de invoering van de verkeersplannen (cf. krachtlijn 2).

Afhankelijk van de uitvoeringstermijn zullen tijdelijke fietsstroken op de weg worden aangebracht om automobilisten te wijzen op de aanwezigheid van fietsers. De voorzieningen zullen zodanig zijn dat ze een “bevoorrechte” plaats geven aan fietsers boven gemotoriseerd verkeer en maken duidelijk dat de straat voornamelijk bedoeld is voor fietsers. De veiligheid van fietsers moet er maximaal gegarandeerd worden.

Als er bijvoorbeeld fietssuggestiestroken worden aangelegd, kunnen die een kleur krijgen. Er moet echter voor gezorgd worden dat deze voorziening coherent is op gewestelijk niveau, en in voorkomend geval dient te worden verwezen naar de aanbevelingen die zijn gedaan in het kader van de “Evaluation de l’aménagement de deux bandes cyclables suggérées en ocre sur la rue Navez à Schaerbeek” (Evaluatie van de aanleg van twee okerkleurige fietssuggestiestroken in de Navezstraat in Schaerbeek) (OCW, 2019).

Zo ook worden bij voorkeur fietspaden aangelegd in de tegenovergestelde richting van straten met eenrichtingsverkeer, en moeten, waar mogelijk, B22- en B23-borden worden geplaatst.



Figuur 9: gekleurde fietssuggestiestroken (Gent) - bron: Traject

Vóór elke aanpassing verwijst de gemeente dus naar de fietsinfrastructuurgids van Brussel Mobiliteit (en houdt ze rekening met de voorziene termijnen).

Fietspaden voorzien op de as Schaats-Delta-Keerkringen

Deze as maakt momenteel het voorwerp uit van een heraanlegproject. In dat verband zijn erlangs fietspaden bergop voorzien. Bergaf moet vooral de fietsroute worden aangeduid.

Een nieuw fietspad op de Victor Rousseaulaan

Langs de Victor Rousseaulaan moet, gezien de hellingsgraad van de weg en de buslijn, een fietspad bergop worden aangelegd. Het verkeer moet echter worden beperkt op deze weg die dagelijks door duizenden voertuigen wordt gebruikt. Bergaf blijkt een fietssuggestiestrook voldoende te zijn, rekening houdend met de hellingsgraad en de maximumsnelheid (30 km/u), waardoor bovendien een groene corridor op deze as kan worden aangelegd.

... ook op de Ukkelselaan, de Neptunuslaan en in de Boergondiëstraat

Gezien de hellingsgraad van deze wegen (en hun lengte) moeten ook fietspaden bergop worden voorzien om de fietsers comfort en veiligheid te bieden, en een betere

verstandhouding tussen fietsers en gemotoriseerde voertuigen mogelijk te maken. Dit betekent ook dat het parkeeraanbod langs deze assen moet worden verminderd/geschraapt.

Net als bij de Victor Rousseaulaan volstaat daarentegen een fietssuggestiestrook bergaf.

Nadenken over de Zijdeweeverijstraat

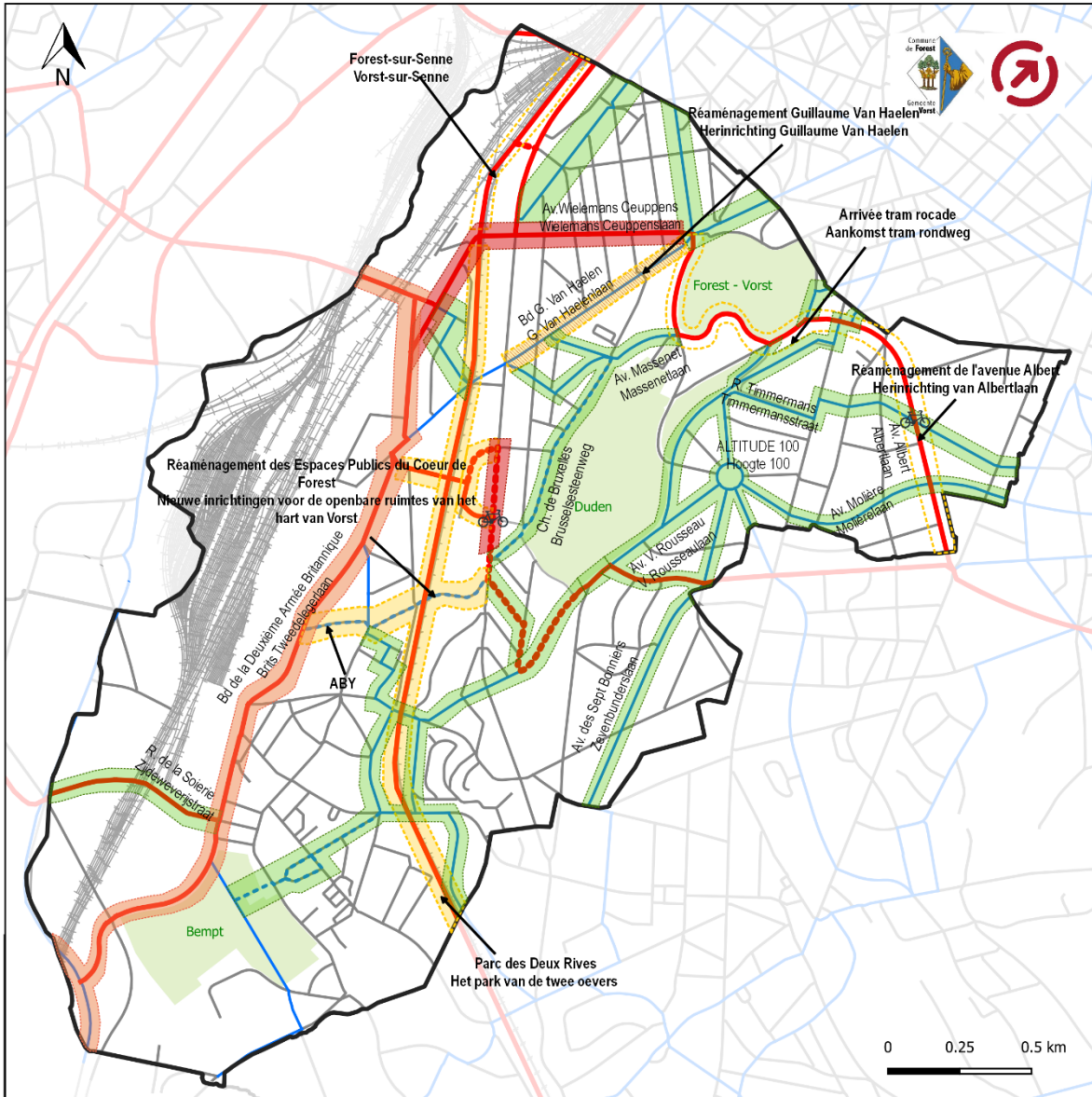
Deze weg wordt gebruikt door vrachtverkeer. Het verkeer en met name het aandeel zwaar verkeer moet worden gekwantificeerd om de meest geschikte inrichting te bepalen.

De oversteekplaatsen op de voornaamste wegen met autoverkeer veiliger maken

Kruispunten zijn vaak oncomfortabele en/of onveilige plekken voor fietsers. Wanneer het fietsnetwerk wordt aangelegd, dient grote aandacht te worden besteed aan de oversteekplaatsen op die kruispunten, in het bijzonder op de grote verkeersassen (Auto PLUS en Auto COMFORT).

Vier kruispunten verdienen een bijzondere aandacht: Albert, Rochefort, Wiels en het kruispunt tussen de Luttrebruglaan en de Gerijstraat. Dat zijn kruispunten die volledig moeten worden herzien (cf. andere secties). Kleine ingrepen zijn vereist op korte termijn, in afwachting van een grondigere herinrichting van deze kruispunten, bijvoorbeeld bij de aanleg van de ringlijn voor trams.

De oversteekplaats op de Van Volxemlaan om de Deltastraat te bereiken moet ook speciale aandacht krijgen voor fietsers.



Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst
 Phase 3 : Actions à entreprendre / SMV Vélo (PLUS + CONFORT)
 Fase 3 : Uit te voeren acties / MWS Fiets (PLUS + COMFORT)

<p>Fond de plan - Achtergrond</p> <ul style="list-style-type: none"> Chemin de fer - Spoorweg Parc - Park Frontière communale - Gemeentelijke grens 	<p>Projets d'aménagements - Ontwikkelingsprojecten</p> <ul style="list-style-type: none"> Aménagement planifié / récemment réalisé Geplande / Recent voltooid herinrichtingsprojecten Aménagement en projet Herinrichtingsprojecten in de maak <p>Améliorations à apporter - Aan te brengen verbeteringen</p> <p>Le long du réseau AUTO structurant - Langs het AUTO-structurerend netwerk</p> <ul style="list-style-type: none"> Améliorations sensibles - Aanzienlijk verbeteringen Améliorations mineures - Kleine verbeteringen <p>Le long du réseau AUTO quartier - Langs het AUTO-buurtnetwerk</p> <ul style="list-style-type: none"> Aménagement cyclable - Fietsinfrastructuur Aménagement cyclable à renforcer - Fietsinfrastructuur te versterken Traversée cyclable à créer - Fietsoversteekplaats te creëren
<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 Nouveau réseau vélo confort Nieuw fiets netwerk Comfort Nouveau réseau vélo PLUS Nieuw fiets netwerk PLUS 	

2.3.2 Fiets COMFORT

Fietsers zichtbaarder maken en meer comfort bieden waar nodig

Het Fiets COMFORT-netwerk aanleggen

Keuzes naargelang de situatie

Binnen Vorst, en met uitzondering van de Humaniteitslaan en de doorgang door het Bemtpark, bedient het Fiets COMFORT-netwerk de Vorstse woonwijken en maakt het gebruik van lokale wegen voor autoverkeer (Auto WIJK) waar de maximumsnelheid 30 km/u bedraagt. Hoewel een gedeelde weg in principe 'volstaat', dient het type voorziening dat moet worden geïmplementeerd geval per geval te worden vastgesteld, met name afhankelijk van de verkeerslast, de helling van de weg, de aanwezigheid van een eventuele verkeersstroom van vrachtverkeer en tramrails.

Naar het voorbeeld van wat in dergelijke gevallen wordt aanbevolen voor het Fiets PLUS-netwerk, wordt op termijn een scheiding van het verkeer aanbevolen op steile weggedeelten (> 3%) alsmede indien de weg intensief wordt gebruikt door vrachtwagens of openbaar vervoer (zonder eigen bedding).

Bij een grote verkeersstroom (> 200 voertuigen/uur/richting) moet op termijn het verkeer worden gescheiden. Bij deze oplossing moet echter ook rekening worden gehouden met de verwachte gevolgen van de circulatieplannen (cf. krachtlijn 2).

In de andere gevallen moet de voorkeur worden gegeven aan gemengd verkeer, eventueel via de aanleg van een fietspad dat fietsers meer zichtbaarheid en belang zou geven op assen die deels voor hen bestemd zijn. Indien er geen fietspad (of woonerf) wordt aangelegd, zullen fietssuggestiestroken worden aangelegd in overeenstemming met de eerder gedane aanbevelingen.

In het kader van dit GMP is een eerste evaluatie van het uit te voeren type voorziening gebeurd,

maar deze moet indien nodig aangepast worden, en rekening houden met de evolutie van de invoering van de circulatieplannen in de wijken (cf. krachtlijn 2).

Speciale gevallen: Humaniteitslaan en Bemtpark

De Humaniteitslaan is de enige Fiets COMFORT-weg die ook in het Auto WIJK-netwerk op een hoger niveau staat ingedeeld. Deze laan heeft al een gescheiden fietspad. Hier komt het er vooral op aan het fietspad goed te onderhouden.

In het Bemtpark loopt een deel van het Fiets COMFORT-netwerk langs de groene promenade. De toegangsweg tussen deze promenade en de Neerstalsesteenweg moet verlicht worden om de veiligheid van voetgangers te garanderen.



Figuur 10: toegangsweg naar de groene promenade vanaf de Neerstalsesteenweg - bron: Traject

Wegen met openbaar vervoer waar momenteel veel autoverkeer is en/of steile hellingen zijn

Met het oog op het comfort voor fietsers, maar ook gezien de snelheid van bussen, zijn gedeelde verkeerszones niet ideaal langs buslijnen, al zeker niet als de straat lang is en/of een groot hoogteverschil kent.

Zo bijvoorbeeld de **Guillaume Van Haelenlaan**, waar de nieuwe buslijn B52 langs loopt en waar momenteel veel auto's circuleren. Op deze

gewestweg legde het Gewest onlangs (zomer 2021) een gemarkeerd fietspad aan vanaf de Pierre Decosterstraat tot op de Rochefort-rotonde. Op andere plekken werden de fietssuggestiestroken behouden. Zonder een drastische beperking van het autoverkeer (cf. krachtlijn 2) bieden fietssuggestiestroken fietsers slechts weinig comfort en veiligheid. Indien nodig moet de plaats van de fietser op deze verkeersader opnieuw worden bekeken (fietspad). Tegelijkertijd moet de snelheidsbeperking worden gehandhaafd en moeten indien nodig maatregelen worden genomen.

Gezien de hellingsgraad van de **Victor Rousseaulaan**, is het delen van verkeersruimtes hier ook niet echt aangewezen; in het bijzonder op de steilste stukken ervan. In het beste geval komt er bergop een gescheiden fietspad (bij gebrek aan een gemarkeerd fietspad). Daar waar er zachtere hellingen zijn, kunnen fietssuggestiestroken overwogen worden (mits een vermindering van het autoverkeer).

Op de **Jupiterlaan**, tussen Timmermans en Rousseau, zouden gescheiden fietspaden fietsers meer comfort bieden, vooral als het verkeer niet wordt beperkt. Afhankelijk van de gewenste parkeermogelijkheden kan dat in één of in beide rijrichtingen. In dat gebied moet het kruispunt met de Gabriel Faurélaan en de Steekspelstraat opnieuw ingericht worden en moet worden bekeken of de Steekspelstraat geen beperkt eenrichtingsverkeer kan worden.

De **Koningslaan en Parklaan** (lijnen B48 en T97, en in de toekomst, B52) zijn nog twee assen met veel autoverkeer. De fietsinfrastructuur moet aangepast worden aan het Lokaal Mobiliteitscontract "VoorpleinEN", wetende dat het comfort voor fietsers langs deze assen aanzienlijk verbeterd moet worden. Als het autoverkeer niet ingeperkt wordt, is het nodig om het fiets- van het autoverkeer te scheiden. Overigens lijkt het voor de Koningslaan beter om een fietspad aan te leggen, gezien de hellingsgraad. Merk op dat de Parklaan wellicht

zeer binnenkort opnieuw aangelegd wordt (project van Brussel Mobiliteit in het kader van het Stadsvernieuwingscontract "Koning").

Langs de **Oscar Van Goidsthoven-** en **Alexandre Bertrandlaan** moet de fietsinfrastructuur vooral beter zichtbaar zijn. Vooral op de Oscar Van Goidstovenlaan zou een andere inrichting van de parkeerplaatsen (in de rijrichting of in visgraat) plaats kunnen vrijmaken voor een comfortabeler fietsverkeer.

Ten slotte moeten haaks op het noordelijke gedeelte van de **Brits Tweedelegerlaan** (tussen Sint-Denijs en Van Volxem), waar momenteel dagelijks duizenden voertuigen rijden en waar een klein stuk gescheiden fietspad bestaat dat de fietsers delen met de voetgangers, conflicten tussen fietsers en voetgangers worden vermeden.

Wegen zonder openbaar vervoer, maar met een steile helling

Langs de **Besmelaan** bestaat in opwaartse richting een gemengd fiets- en voetpad (D10). Aangezien dat fiets- en voetpad gemengd is en sommige fietsers snel rijden, moet overwogen worden om er een F99 van te maken (voorbehouden weg, niet verplicht voor fietsers). In de andere richting volstaat een fietssuggestiestrook.

Op korte termijn kan, ondanks de helling, vanwege de beperkte lengte en de geringe stroom van autoverkeer op deze weg, in eerste instantie de bestaande deling van de verkeersruimte in de **Eikelstraat** worden gehandhaafd, waarbij van deze laatste eventueel een fietsstraat kan worden gemaakt. Op termijn zou deze weg een fietspad kunnen krijgen, afhankelijk van de bevindingen. In de **Louis Lumièrestraat**, de **Meloenstraat** en de **Steenbeukstraat** moet op termijn een scheiding van het verkeer worden overwogen, waarvoor in bepaalde gevallen een parkeerstrook moet worden geschraapt⁵. Hetzelfde geldt voor de **Denayerlaan** en voor een deel van de

⁵ De fietsinfrastructuurgids raadt aan om bij BEV slechts aan één kant te parkeren als het niet

mogelijk is een rijbaan van 3,50 m te garanderen (toegang DBDMH verzekerd).

Wapenrustinglaan die bergaf eenrichtingsstraten zijn (of moeten worden als het verkeersplan zoals voorgesteld in krachtlijn 2 wordt ingevoerd). Hier zal op korte termijn de hele fietsroute worden gemarkeerd, op zijn minst met fietssuggestiestroken.

Wegen die beter geschikt zijn voor het delen van verkeersruimten, als de doorstroming van het autoverkeer er beperkt is

Meerdere straten zijn geschikt om verkeersruimten te delen, zelfs om omgevormd te worden tot fietsstraten, door hun configuratie, omdat er geen openbaar vervoer passeert en omdat het autoverkeer er navenant is. Dat is het geval voor de **Auguste Lumièrestraat**, de **Fléronlaan**, de **Kersbeeklaan**, de **Timmermansstraat**, de **Vanden Corputstraat** en de **Berkendaelstraat**, alsook voor de **Félix Waefelaerstraat** en de **Vroegegroentenstraat**⁶.

Op andere wegen valt een fietsstraat te overwegen zodra de wijk verkeersluw gemaakt is, dus na de invoering van de circulatieplannen in de mazen (cf. krachtlijn 2), zoals op de **Everardlaan**, de **Haveskerckelaan** (gedeeltelijk) en in de **De Merodestraat** bijvoorbeeld.

Op wegen zoals de **Zevenbunderslaan**, de **Massenetlaan** en de **Brusselsesteenweg** (langs Duden), kan het delen van verkeersruimten worden overwogen als de stroom beperkt is. Vanwege de aanwezigheid van een school moet een scheiding van het verkeer op de Zevenbunderslaan worden overwogen. In geval van behoud van de bestaande fietssuggestiestroken worden deze opnieuw aangelegd als ononderbroken stroken (idealiter gekleurd) die meer naar het midden van de weg toe liggen, zodat voertuigen fietsers niet kunnen inhalen als er een tegenligger is en om fietsers niet te dicht op geparkeerde auto's te laten rijden (deuren die worden geopend).

Ten slotte is het delen van de openbare ruimte op de **Molièrelaan** ook een optie, als de verkeersstroom er aanzienlijk wordt beperkt.

⁶ Tegelijkertijd, en in overeenstemming met de fietsinfrastructuurgidsen van Brussel Mobiliteit, moet een minimale rijbaanbreedte van 3,50 m worden

Gelet op de breedte van deze weg, de aanwezigheid van verschillende verkeersknooppunten (waaronder een school) en het regelmatig passeren van urgentiediensten, is een scheiding van het verkeer er echter meer aangewezen en moet deze worden overwogen.

In het algemeen moet voor elke aanleg van fietsinfrastructuur - en met name voor elke beslissing om een fietsstraat te maken - nagegaan worden of dat gepast is in het licht van het (verwachte) auto- en fietsverkeer, en moet rekening worden gehouden met de lokale context (topografie, tramrails, enzovoort). In dat opzicht moeten de wegbeheerders zich baseren op de fietsinfrastructuurgids van Brussel Mobiliteit.

De oversteekplaatsen op de voornaamste wegen met autoverkeer veiliger maken

Net zoals voor het Fiets PLUS-netwerk is het belangrijk om het comfort en de veiligheid te garanderen op de oversteekplaatsen aan kruispunten, in het bijzonder op de grote, drukke assen (Auto PLUS en Auto COMFORT).

Zo moet de oversteekplaats ter hoogte van de Albertlaan en de Berkendaelstraat worden herbekeken, omdat het momenteel niet echt mogelijk is om op die plek de verkeersader over te steken met de fiets.

Hetzelfde geldt voor de Brits Tweedelegerlaan ter hoogte van de Abdissenstraat, waar een fietsoversteekplaats kan worden aangelegd.

2.3.3 Fiets WIJK

Ten slotte zullen de gemeente en het Gewest het Fiets WIJK-netwerk geleidelijk aan comfortabeler maken voor fietsers. In dat opzicht liggen de aandachtspunten bij de Brugmannlaan, de Zamanlaan en de Globelaan. Dat zijn immers structurerende wegen voor het

gewaarborgd voor wegen met BEV. Zoniet moet op termijn de schrapping van een parkeerstrook worden overwogen.

auto- en vrachtverkeer (verkeer moet gescheiden worden) die geen gescheiden fietsinfrastructuur hebben.

De straten van het Auto WIJK-netwerk zouden baat hebben bij rustiger verkeer, bovenop andere maatregelen (woonerven, enzovoort), maar ze moeten ook vlot berijdbaar zijn met de fiets. De gemeente en het Gewest moeten, elk voor de wegen die zij beheren, bij elke herinrichting van de betrokken wegen de reglementaire voorschriften van het Gewestelijk Mobiliteitsplan naleven. Zo moeten bij de heraanleg van de Globe- en de Zamanlaan fietspaden op deze wegen worden aangelegd. Zij zullen met name gebruik maken van de inrichtingsmogelijkheden om al deze wegen 'fietsvriendelijker' te maken.

2.3.4 Andere maatregelen

Regelmatische controle op de naleving van het verkeersreglement

Om tot een doeltreffend fietsnetwerk en optimale verkeersomstandigheden te komen, moet de lokale politiezone regelmatig controles uitvoeren op:

- wildparkeren op fietspaden;
- de naleving van het verkeersreglement in de fietsstraten.

De politiezone waakt daarbij ook over het goede gedrag van fietsers.

Tijdens de participatiewerkshops in het kader van dit GMP werd inderdaad gemeld dat weggebruikers zich niet altijd even correct gedragen. Meer in het algemeen gaat het erom te zorgen voor een goede verstandhouding en wederzijds respect van alle weggebruikers.

De kwaliteit van de infrastructuur monitoren

De gemeente zal tijdig waken over de kwaliteit van de infrastructuur en markeringen, in het bijzonder op de gemeentelijke wegen, maar ook op de gewestelijke (rapportering). Naast een regelmatige monitoring kan ook een platform zoals "Fix My Street" worden gebruikt.

Naar school fietsen

Ongeacht het netwerk (PLUS, COMFORT, WIJK) waarin scholen liggen, zullen de gemeente en het Gewest scholen en hun omgeving vlot toegankelijk maken voor fietsers: befietsbaarheid van de weg waarlangs de school ligt, aansluiting op naburige PLUS- en COMFORT-netwerken en met de parkeerplaatsen in de buurt van scholen. In dat opzicht moet voor elk van de scholen overwogen worden stappen te ondernemen om schoolstraten te creëren.

Dat werd specifiek gevraagd tijdens de participatiewerkshops in het kader van dit Gemeentelijk Mobiliteitsplan. Schoolstraten komen overigens bovenop een andere maatregel, namelijk een betere zichtbaarheid en veiligheid rond scholen (cf. sectie 4.1.5).

Eenrichtingsverkeer voor betere fietsomstandigheden

De gemeente kan in bepaalde straten eenrichtingsverkeer opleggen om de mazen verkeersluwer te maken (cf. krachtlijn 2). Tegelijkertijd verbetert ze zo de fietsomstandigheden. Ook dat hebben meerdere buurtbewoners tijdens de participatiewerkshops naar voren geschoven.



Figuur 9: Marsveldstraat (Elsene) - bron: Traject

2.4 Openbaarvervoernetwerk

2.4.1 OV PLUS

Aantrekkelijke reistijden garanderen, indien mogelijk dankzij een eigen bedding

Projecten (en denkwerk) met het oog op de nieuwe ringlijn voor trams

Met uitzondering van de Gerijlaan, die slechts voor een gedeelte een eigen bedding biedt, beschikt het openbaar vervoer overal op het OV PLUS-netwerk in de gemeente over een eigen bedding.

Met de komst van de ringlijn voor trams is voorzien dat de andere wegen van het OV PLUS-netwerk een eigen bedding krijgen, met name de Besmelaan en de Koningin Maria-Hendrikalaan mocht de tram langs deze verkeersaders voorbijkomen. Bovendien moeten de Luttrebruglaan en de Gerijlaan nog uitgerust worden met tramrails. Meerdere kruispunten moeten ook opnieuw worden aangelegd: Albert, Rochefort, Wiels, Luttrebrug/Gerij.

Voor het Albertkruispunt zijn twee opties mogelijk mocht de tramlijn via de Besmelaan en de Maria-Hendrikalaan lopen (bovengronds of ondergronds). Het impactonderzoek in het kader van de nieuwe ringlijn voor trams stelt dat een ondergrondse tramlijn in het algemeen beter is voor de stiptheid en de kwaliteit van de intermodaliteit met metrolijn 3. Deze optie is wel minder gunstig voor andere criteria, namelijk het promoten van een modale verschuiving en de impact op het landschap en de gemeente.

Merk op dat in afwachting van een ringlijn voor trams die Ukkel, Vorst en Anderlecht met elkaar verbindt, en Vorstenaars meer rechtstreekse verbindingen biedt met het zuiden en het oosten van het Gewest, de MIVB tramlijn 7 vanaf Vanderkindere zal uitbreiden tot aan de halte Albert, wat een nieuw OV-aanbod betekent voor de Vorstenaars die in het noorden van de

gemeente wonen. Binnenkort starten de werkzaamheden ter hoogte van Albert om deze lijn te kunnen verlengen.

Dat is een nuttige uitbreiding die Vorstenaars meer rechtstreekse verbindingen biedt met het zuiden en het oosten van het Gewest, maar de verlenging naar Anderlecht beantwoordt aan een reële behoefte en betekent een ware vooruitgang voor de OV-verbindingen naar naburige gemeentes zoals Anderlecht en Ukkel, waar vele verplaatsingen naartoe leiden.

Er moet nagedacht worden over de doorgang van de tram langs andere kruispunten. Dat geldt zowel voor Rochefort en Wiels, als voor het kruispunt Gerij / Luttrebrug. Dit is de ideale gelegenheid om deze plekken volledig te herbekijken met alle vervoerswijzen en de multimodale wegenspecialisatie in het achterhoofd.

2.4.2 OV-COMFORT/WIJK

Zwarte punten wegwerken op het vlak van stiptheid van het openbaar vervoer

Verbeteringen verwacht door de heraanleg van de openbare ruimtes in het hart van Vorst

Het centrum van Vorst vormt voor het openbaar vervoer het zwartste punt van de gemeente. De samensmelting van de haltes “Vorst-Centrum” en “Sint-Denijs”, zoals voorzien in het ontwerp van heraanleg van de openbare ruimtes in het hart van de gemeente, zal leiden tot stipter openbaar vervoer, terwijl het parkeeraanbod langs de Brusselsesteenweg ook ingeperkt zal worden (minder manoeuvres). Er ligt ook een nieuw circulatieplan voor dat het gebied verkeersluwer moet maken. Dat is een vereiste als men er de stiptheid van het openbaar vervoer wil verbeteren. In het kader van dit herinrichtingsproject werd de aandacht echter gevestigd op de vele OV-lijnen die dat gebied binnenkort zullen bedienen (T82-97, B50-52-54-74), wat een impact kan hebben op de stiptheid (verzadigd OV).

Lopende studie Neerstalsesteenweg

De Neerstalsesteenweg is ook een belangrijke plek voor het openbaar vervoer. De komende herinrichting van deze steenweg moet de trams stipter maken. Het denkwerk concentreert zich onder andere op het kruispunt met de Ruisbroeksesteenweg (en uiteraard op het kruispunt met de Stallestraat richting Ukkel). Het toekomstige Lokaal Mobiliteitscontract moet ook leiden tot een nieuw circulatieplan voor die wijk, bovenop de bestaande voorstellen om het gebied verkeersluwer te maken (bijvoorbeeld qua doorgangsverkeer) en op die manier bij te dragen tot de stiptheid van de trams. Bovendien wordt voorgesteld de fietstrajecten goed aan te geven zodat fietsers de voor hen voorziene plaats gebruiken wanneer ze tussen het centrum en het zuiden van Vorst pendelen (in plaats van de Neerstalsesteenweg).

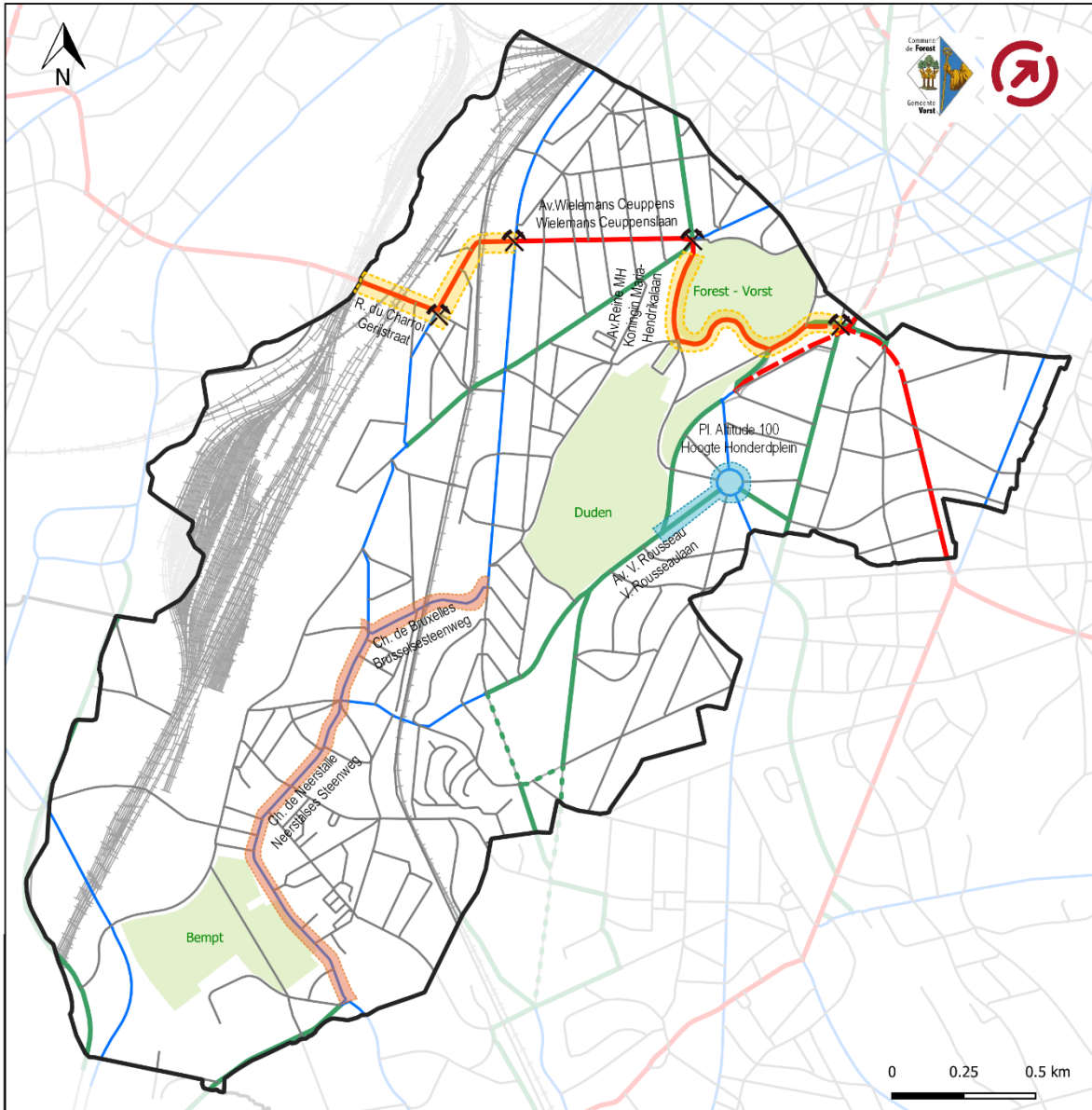
Actie vereist voor Hoogte Honderd en omgeving

Als men de stiptheid van het openbaar vervoer in dit gebied wil verbeteren, moet in de eerste plaats het autoverkeer worden teruggedrongen (cf. krachtlijn 2).

Daarbovenop kan het nut worden bekeken van een samensmelting van de haltes "Mysterie" en "Duden".

Bij de herinrichting van de kruispunten Wiels en Albert rekening houden met de stiptheid van het openbaar vervoer op de COMFORT- en WIJK-netwerken

Om de stiptheid in de zijstraten van de kruispunten Wiels en Albert te verbeteren, moet gewerkt worden aan de stiptheid van het openbaar vervoer op de COMFORT- en WIJK-netwerken. Op korte termijn kan de situatie op deze kruispunten misschien verbeterd worden door bijvoorbeeld een aangepaste fasering van de verkeerslichten.



Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst

Phase 3 : Actions à entreprendre / SMV TP

Fase 3 : Uit te voeren acties / MWS OV

Fond de plan - Achtergrond

- Chemin de fer - Spoorweg
- Parcs - Parks
- Frontière communale - Gemeentelijke grens

Spécialisation Multimodale des Voiries Multimodale wegen specialisatie

- TP - OV PLUS (Chemin de fer - Spoorweg)
- TP - OV PLUS
- Transport public - Openbaar vervoer PLUS (hors voirie - buiten de weg)
- TP Confort - OV Comfort
- TP Quartier - OV Wijk
- TP Autres axes - OV Andere wegen

Projets - Projecten

Sur le réseau PLUS - Op PLUS netwerk

- Aménagement en projet (tram rocade)
Herinrichtingsprojecten in de maak (tram rondweg)
- Carrefour à repenser
Heroverweging kruispunt

Sur le réseau CONFORT - Op CONFORT netwerk

- Améliorations attendues (projets EPCF - Neerstalle)
Verwachte verbeteringen (EPCF projecten - Neerstalle)
- Actions à prendre (Altitude 100)
Te ondernemen acties (Hoogte 100)

2.5 Autonetwerk

2.5.1 Auto PLUS

Op intergemeentelijk niveau, en zoals hierna aanbevolen, moet Brussel Mobiliteit echter maatregelen treffen voor een groter gebruik van het Auto PLUS-netwerk, zodat het Auto COMFORT-netwerk in Vorst in de mate van het mogelijke het doorgaand verkeer kan opvangen dat niet meer langs het WIJK-netwerk passeert.

2.5.2 Auto COMFORT

In de mate van het mogelijke het doorgaand verkeer opvangen dat uit het WIJK-netwerk geweerd wordt (met een algemene vermindering van het autoverkeer)

Het Auto COMFORT-netwerk ontlasten aan de hand van een modale verschuiving...

Het Auto COMFORT-netwerk moet het doorgaand verkeer opvangen dat uit de mazen wordt geweerd. Daarom is het nuttig om dat netwerk enigszins te ontlasten, ook omdat bepaalde kruispunten vastlopen tijdens de spits, in het bijzonder bij Wiels, wat verkeersellende veroorzaakt op onder andere de Luttrebruglaan en de Wielemans Ceuppenslaan.

Alle gewestelijke, gemeentelijke of lokale initiatieven om een *modal shift* te promoten zullen het Auto COMFORT-netwerk ontdoen van een deel van zijn verkeer. Onder krachtlijn 3 worden trouwens meerdere aanbevelingen in die zin geformuleerd. Er wordt specifiek aangeraden om de P+R Ceria voor het voetlicht te plaatsen en aantrekkelijker te maken. Momenteel wordt die verre van ten volle benut. Dat initiatief raakt zowel het Gewest als het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Beide spelers zullen daarnaast ook de populariteit en het gebruiksgemak moeten verbeteren van de P+R Stalle, die binnenkort wordt uitgebreid.

en door een deel van het verkeer te sturen langs het Auto PLUS-netwerk

Het Auto COMFORT-netwerk wordt op dit ogenblik trouwens gebruikt door voertuigen die op het Auto PLUS-netwerk zouden moeten rijden, met name wanneer ze van buiten Brussel naar het centrum van de stad willen rijden. In het bijzonder het Gewest zal het gebruik van dat netwerk promoten. Er zijn meerdere pistes: de dialoog aanknopen met het Vlaams Gewest om het binnenrijden van de stad via de wisselaar van Drogenbos te herbekijken, het verkeer sturen langs de Humaniteitslaan in plaats van de Brits Tweedelegerlaan, en de verticale bewegwijzering aanpassen.

Mogelijke acties bij de voornaamste kruispunten in kaart brengen

Het Gewest gaat na hoe het de verkeersstromen kan bevorderen langs de verkeersaders van het Auto COMFORT-netwerk ter hoogte van de voornaamste kruispunten (Gerij, Wiels, Rochefort, Albert), zonder in het algemeen de hiërarchie en dus de voorrang uit het oog te verliezen die aan elke vervoerswijze toekomt.

In dat opzicht kan het kruispunt met de Brits Tweedelegerlaan en de Sint-Denijsstraat ook worden herbekeken. De installatie van verkeerslichten die voorrang geven aan het verkeer op de voornaamste verkeersas dient overwogen te worden. Die verkeerslichten kunnen ook gecombineerd worden met een systeem dat bussen en trams detecteert.

Als de tram langs de Koningin Maria-Hendrika-laan wordt geleid, moet het kruispunt met de Gabriel Faurélaan en de Besmelaan ook herbekeken worden.

Zoveel als mogelijk de overlast van de verkeersstromen beperken

Meerdere maatregelen mogelijk

Fluisterasfalt voor de steenwegen

Het leeuwendeel van de voornaamste verkeersassen zullen de komende jaren

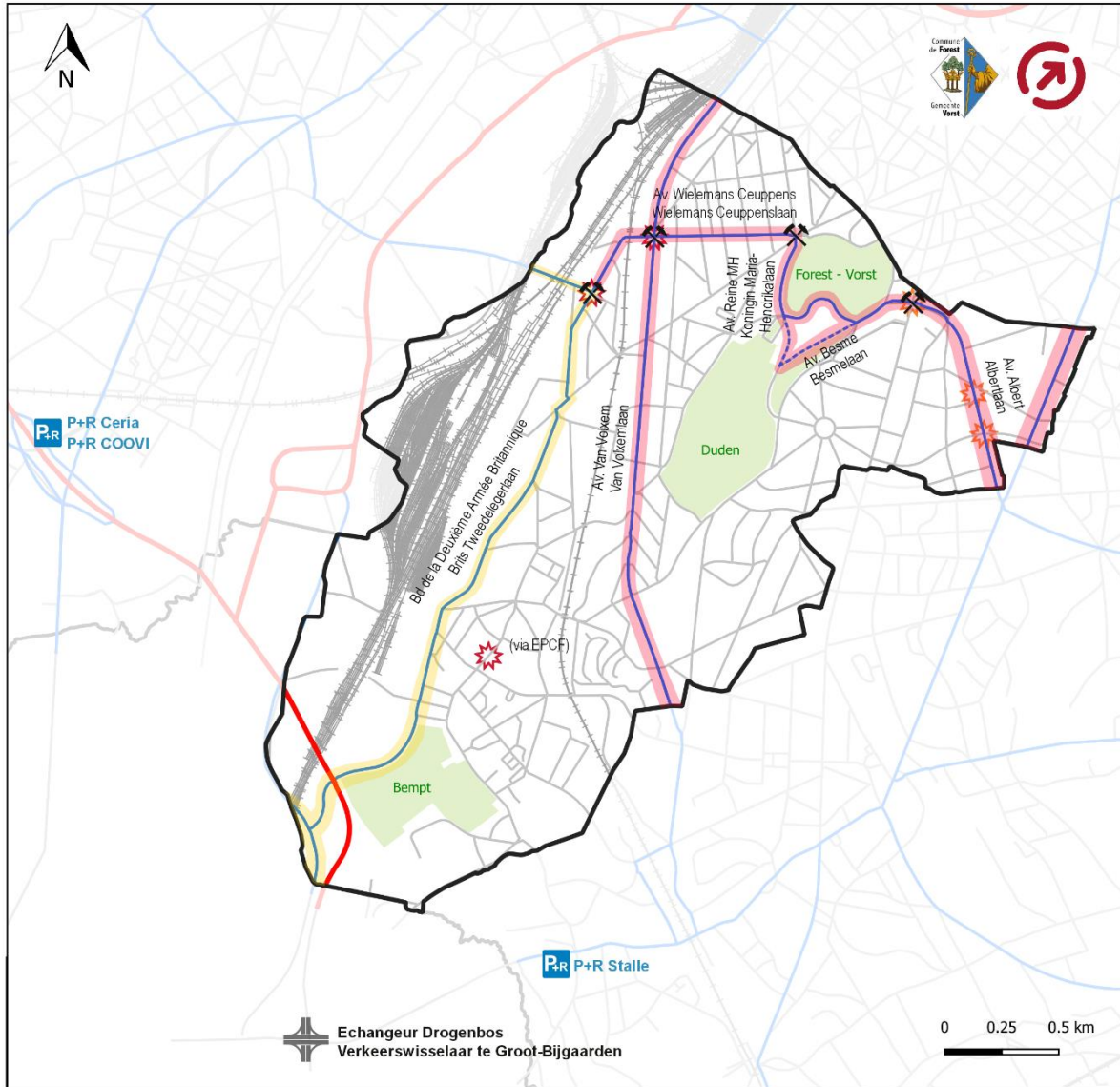
heraangelegd (moeten) worden (W. Ceuppens, Luttrebrug, Albert, enzovoort). Bijzondere aandacht dient te worden besteed aan de kwaliteit van het wegdek en aan het lawaai dat de verkeersstromen veroorzaken.

Tramrails geleidelijk aan vervangen

De MIVB zet zijn plan voort om (oude) tramrails geleidelijk aan te vervangen. Bij de plaatsing van rails op nieuwe wegen gaat daarbij een bijzondere aandacht uit naar de geluidsoverlast die de trams veroorzaken (Luttrebrug, Wielemans Ceuppens, Gerij).

Vastgelegde tijdstippen voor leveringen

Aangezien er vele handelszaken gevestigd zijn langs bepaalde assen van het Auto COMFORT-netwerk, kan de gemeente ook uurregelingen opleggen in samenspraak met de handelaars voor leveringen om de geluidsoverlast op bepaalde momenten van de dag te beperken (bijvoorbeeld 's ochtends vroeg, later op de dag) en/of tijdens de spits (drukker verkeer).



Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst
 Phase 3 : Actions à entreprendre - SMV Auto
 Fase 3 : Uit te voeren acties - MWS Auto

Fond de plan - Achtergrond

- Chemin de fer - Spoorweg
- Parc - Park
- Frontière communale - Gemeentelijke grens

**Spécialisation Multimodale des Voiries
Multimodale wegen specialisatie**

- Auto PLUS
- Auto Confort - Auto Comfort
- Auto Quartier - Auto Wijk
- Nouveau réseau Confort - Nieuw netwerk Comfort

Actions à mener - Te ondernemen acties

Pour une réduction du trafic sur les axes Auto CONFORT et/ou plus d'efficacité
 Voor een vermindering van het verkeer op de Auto Comfort netwerken en/of meer efficiëntie

- Parking P+R à valoriser - Parking P+R te waarderen
- Revoir le fonctionnement de l'échangeur
De werking van de verkeerswisselaar te controleren
- Carrefour à étudier - Kruispunt in behandeling

Pour limiter les nuisances - Om overlast te beperken

- Axe particulièrement concerné - Bijzonder betrokken assen
- Axe moins concerné - Minder betrokken assen

**Sécuriser les carrefours accidentogènes
Ongevalsegevoelige kruispunten veiliger maken**

- ZACA de priorité 1 - ZACA van prioriteit 1
- ZACA à exploiter - ZACA te exploiteren

2.5.3 Auto COMFORT/WIJK

Snelheidsbeperkingen laten naleven, in het bijzonder op de assen met de lagere beperking van 30 km/uur in het kader van Stad 30

Snelheid meten

Twee soorten van metingen worden voorgesteld:

- Structurele meting
Jaarlijkse meting op strategische plaatsen (assen van beide netwerken).
- Meting volgens de noden
Assen die als (mogelijk) problematisch worden beschouwd of die een bijzondere aandacht verdienen (bijvoorbeeld de wegen die recent bij Stad 30 zijn ondergebracht).

Maatregelen nemen zodat de snelheidsbeperkingen worden nageleefd

De gemeente en/of het Gewest kunnen op basis van de metingen de nodige maatregelen treffen om de snelheid te beperken.

In dat opzicht onderstreept het Plan het belang van zowel de gemeentelijke als de gewestelijke communicatie, en van een goede zichtbaarheid en leesbaarheid in de betrokken gebieden. De multimodale wegenspecialisatie en de inrichting van de openbare ruimte dragen ook bij tot een betere naleving van de snelheidsbeperkingen. De bestraffing van overtredingen en/of de aanleg van vertragende infrastructuur kunnen overwogen worden als tijdelijke maatregel of laatste redmiddel.

Ongevalgevoelige zones veiliger maken

De OGZ Sint-Denijs aanpakken tijdens de heraanleg van de openbare ruimtes in het hart van Vorst

Dit is de voornaamste ongevalgevoelige zone (OGZ) in de gemeente. Meerdere maatregelen zijn voorzien om het probleem te verhelpen. De lagere verkeersdruk die we in dat gebied verwachten zal overigens het risico op ongevallen beperken. In lijn met de suggesties

die aan bod kwamen tijdens de opmaak van dit herinrichtingsproject, moet men aandachtig zijn voor een goede verstandhouding tussen trams en voetgangers.

OGZ (weg te werken) verhelpen wanneer kruispunten worden hertekend...

De kruispunten Albert, Wiels en Gerij zijn “weg te werken” ongevalgevoelige zones. Wanneer deze kruispunten worden hertekend, moet men bijzonder aandachtig zijn voor de verkeersveiligheid.

Op korte termijn, en naargelang de reden waarom deze gebieden OGZ zijn, worden maatregelen genomen om ongevallen zo veel mogelijk te vermijden.

of opnemen in herinrichtingsprojecten

Ten slotte zijn er nog twee andere plaatsen een “weg te werken” OGZ: de Neerstalsesteenweg en de Albertlaan. Voor beide bestaat een herinrichtingsproject.

Op de Albertlaan moeten op korte termijn maatregelen worden genomen aangezien de herinrichting van deze weg op de langere termijn voorzien is.

2.6 Vrachtverkeersnetwerk

2.6.1 Vrachtverkeer PLUS/COMFORT

Voldoende ruimte laten voor vrachtwagens

Weinig manoeuvreerruimte in de Sint-Denijsstraat

De Sint-Denijsstraat is de enige straat in het Vrachtverkeer PLUS-netwerk die momenteel onvoldoende breed is voor een comfortabel vrachtverkeer. Door haar smalheid biedt ze weinig manoeuvreerruimte. Een afschaffing van de parkeerplaatsen kan dat oplossen, maar dat is niet aanbevolen op korte termijn. Op langere termijn kan dat wel, afhankelijk van de evolutie van de parkeerbehoeften en de eventuele mogelijkheid om buiten de weg te parkeren.

Prioritaire acties voor de Wielemans Ceuppenslaan en op de Gabriel Faurélaan...

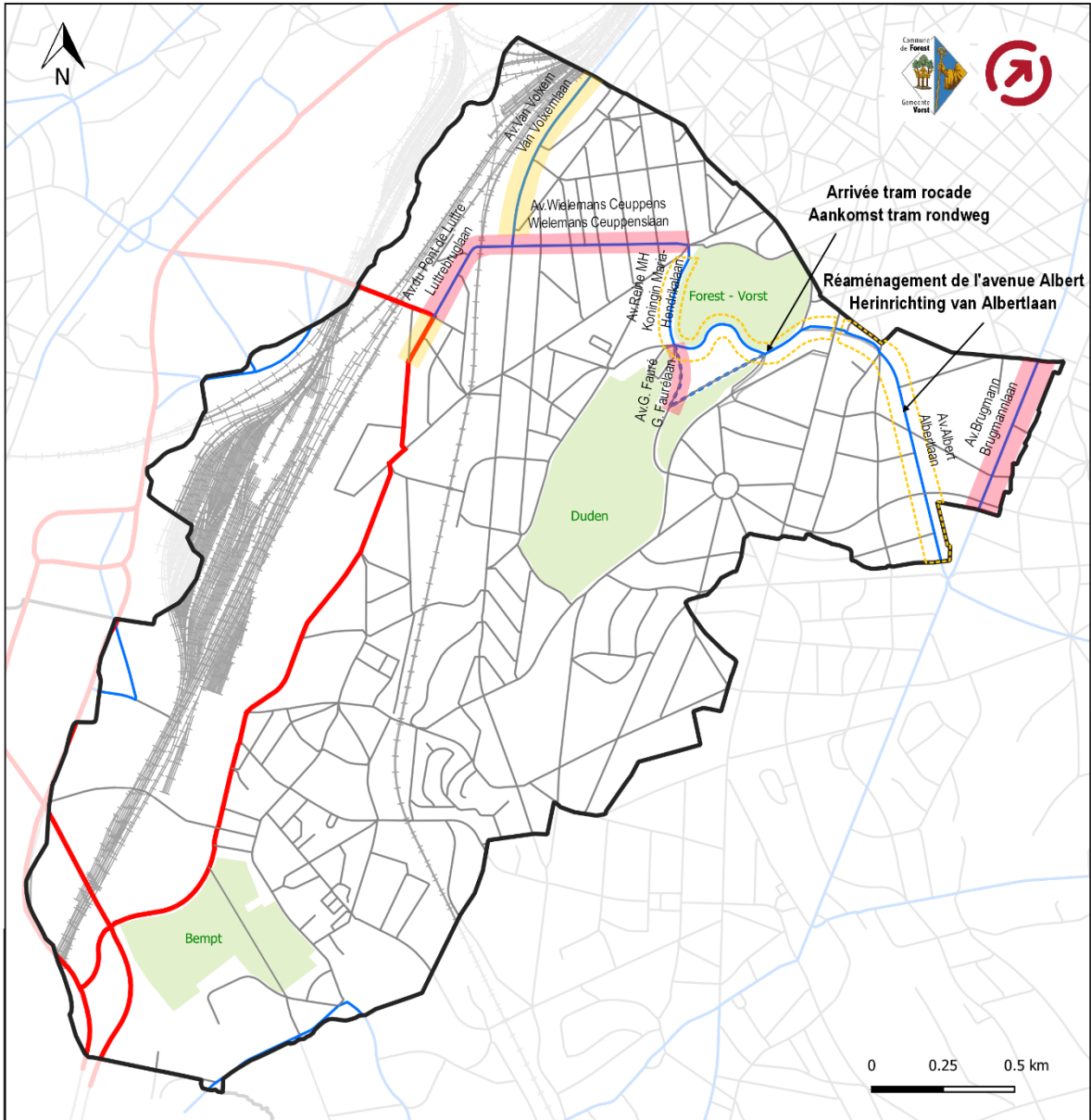
Het conflict tussen fietsers en vrachtwagens is hier al menig keer onderstreept, net zoals we al meermaals hebben aangeraden om de W. Ceuppenslaan (en de Luttrebruglaan) volledig te herzien. De fietsers moeten gescheiden worden van het andere verkeer. Hetzelfde geldt voor het gedeelte van de Sint-Denijsstraat tussen Schaats en Brits Tweedeleger (cf. sectie 2.3.1).

Als de ringlijn voor trams langs de Koningin Maria-Hendrikalaan wordt aangelegd, zal het Vrachtverkeer COMFORT-netwerk langs de Gabriel Faurélaan worden gelegd. Op die weg kunnen vrachtwagens op dit moment niet (comfortabel) kruisen. Indien nodig zullen dus maatregelen genomen moeten worden.

en ook op andere assen afhankelijk van de mogelijkheden

Ook zou het op de andere assen nuttig zijn om de scheiding van de fietsers beter te markeren, afhankelijk van de behoeften en mogelijkheden. Dat is het geval voor de Brugmannlaan, waar

vrachtwagens momenteel de ruimte delen met fietsers (Fiets WIJK). Tijdens toekomstige herinrichtingen moet het vrachtverkeer “fysiek” van de fietsers gescheiden worden op de Van Volxemlaan, de Albertlaan, de Maria-Hendrikalaan en de Besmelaan (cf. ook sectie 2.3).



Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst

Phase 3 : Actions à entreprendre - SMV Poids Lourds

Fase 3 : Uit te voeren acties - MWS Vrachtverkeer

Fond de plan- Achtergrond

- Chemin de fer - Spoorweg
- Parcs - Parks
- Frontière communale - Gemeentelijke grens

Spécialisation Multimodale des Voies / Multimodale wegen specialisatie

- Poids Lourds PLUS - Vrachtverkeer PLUS
- Poids Lourds Confort - Vrachtverkeer Confort
- Poids Lourds Quartier - Vrachtverkeer Wijk
- Nouveau réseau Confort - Nieuwe netwerk Confort

Projets - Projecten

- Aménagement en projet - Herinrichtingsprojecten in de maak

Actions à mener - Te ondernemen acties

- Amélioration sensible - Aanzienlijk verbeteringen
- Amélioration mineure - Kleine verbeteringen

3. KRACHTLIJN 2: STRATEGIE VOOR DE UITBOUW VAN VERKEERSLUWE MAZEN



3.1 Definitie en doelstelling (herhaling)

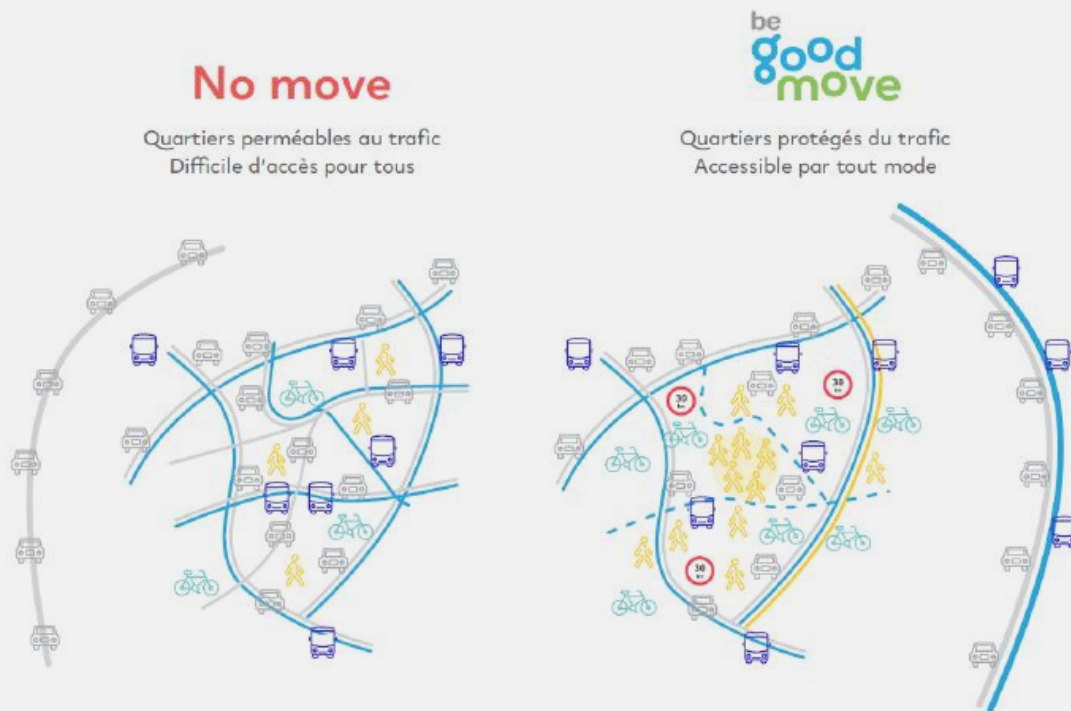


Illustration du concept des mailles apaisées et du report du trafic routier

Bron: GewMP-Good Move

Volledige wijken verkeersluwer maken

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. supra).

Binnen die mazen "zijn de verblijfskwaliteit, de begaanbaarheid, de toegankelijkheid en de befietsbaarheid 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."⁷

Het doorgaand verkeer beperken, maar niet enkel dat

Mazen zijn dus grote gebieden "waarin maatregelen worden genomen om het autoverkeer te verminderen en doorgaand verkeer te ontraden."⁸

Om de leefomgeving te verbeteren, moet ook het volume aan lokaal verkeer gemanaged worden, moeten de ongevalgevoelige zones veiliger worden gemaakt en moeten verkeersluwe zones gecreëerd worden (woonerven, erven, enzovoort).

⁷ Bron: Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move (p. 75).

⁸ Bron: Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move (p. 160).

3.2 Maas Globe-Hoogte Honderd

3.2.1 Aanpak

Dialogo met buurtbewoners over het nieuwe circulatieplan en andere maatregelen

Voor de opmaak van een actieplan om het gedeelte van de maas Globe-Hoogte Honderd op het grondgebied van de gemeente verkeersluwer te maken, werden twee contactmomenten belegd in juni 2021. Via elektronische communicatie (website en Facebookpagina van de gemeente) en affiches in de wijk werden buurtbewoners uitgenodigd op deze contactmomenten.⁹

Het overleg ging over de opmaak van een nieuw circulatieplan om de maas verkeersluwer te maken en in het bijzonder het doorgaand verkeer te beperken, maar ook over maatregelen voor comfortabelere verplaatsingen van voetgangers en fietsers, over verkeersveiligheid en over de begeleiding van burgers naar een *modal shift*. Aangezien bepaalde maatregelen wijkoverstijgend waren, werden ze op hoger niveau opgenomen in dit Gemeentelijk Mobiliteitsplan, met name onder het hoofdstuk rond communicatie, sensibiliseringsmaatregelen en aansporing tot multimodaliteit (cf. krachtlijn 3).

Zeer uiteenlopende visies

Tijdens deze ontmoetingen bleek dat de deelnemers soms zeer uiteenlopende visies hadden over de maatregelen die al dan niet genomen moesten worden om de maas verkeersluwer te maken. Sommigen verkozen een zeer beperkend circulatieplan waarbij elke vorm van doorgaand verkeer verboden werd, terwijl anderen een minder verregaande en dwingende beperking (voor de buurtbewoners) van het autoverkeer ambieerden.

⁹ Beide bijeenkomsten telden respectievelijk een vijftigtal en een zeventigtal deelnemers.

¹⁰ De mazen "VoorpleinEN" en "Neerstalle" (lopende en toekomstige Lokale Mobiliteitscontracten);

Waar ze het wel over eens waren, was dat een bijzondere aandacht nodig was voor de voornaamste verkeersassen waarlangs het "omgeleide" verkeer van de maas zou voorbijkomen, zoals de Wielemans Ceuppenslaan, de Koningin Maria-Hendrikalaan en de Van Volxemlaan.

Een geleidelijke invoering van de maatregelen en circulatieplannen in het gebied, en nodige maatregelen rondom de mazen

Een gelijktijdige of (te) snel gefaseerde invoering van de komende circulatieplannen in de mazen van de gemeente¹⁰ is niet wenselijk, want dat zou nefast zijn voor alle weggebruikers op en bewoners langs de voornaamste verkeersassen. Zo zou een omleiding van een groot verkeersvolume langs de Wielemans Ceuppenslaan op korte termijn een aanzienlijke impact hebben op de files, maar ook (zeer) slecht zijn voor fietsers (conflicten, luchtkwaliteit, lawaai), voetgangers en bewoners (luchtkwaliteit, lawaai). Ter illustratie: volgens de eerste evaluaties die in het kader van het LMC VoorpleinEN zijn gemaakt over de effecten van de verkeersverschuiving als gevolg van de invoering van een nieuw circulatieplan in deze wijk (cf. hieronder), wordt in eerste instantie een verkeerstoename van ongeveer 10% verwacht op de verkeersassen die deze maas afbakenen. Rekening houdend met een verandering van de verplaatsingsgewoonten, met name als gevolg van de andere maatregelen die daarnaast zijn ingevoerd, voorziet het Gewestelijk Mobiliteitsplan echter ook in een vermindering van het verkeer op de voornaamste verkeersassen (-10%).

De circulatieplannen moeten dus in fasen worden uitgerold. De uitvoering ervan moet ook gebeuren in het licht van en tegelijkertijd met de maatregelen die de mazen verkeersluwer moeten maken, maar ook de alternatieven en

"Globe - Hoogte Honderd" (verwerkt in dit GMP en dat van Ukkel).

het openbaar vervoer moeten bestendigen en ontwikkelen (cf. krachtlijn 1).

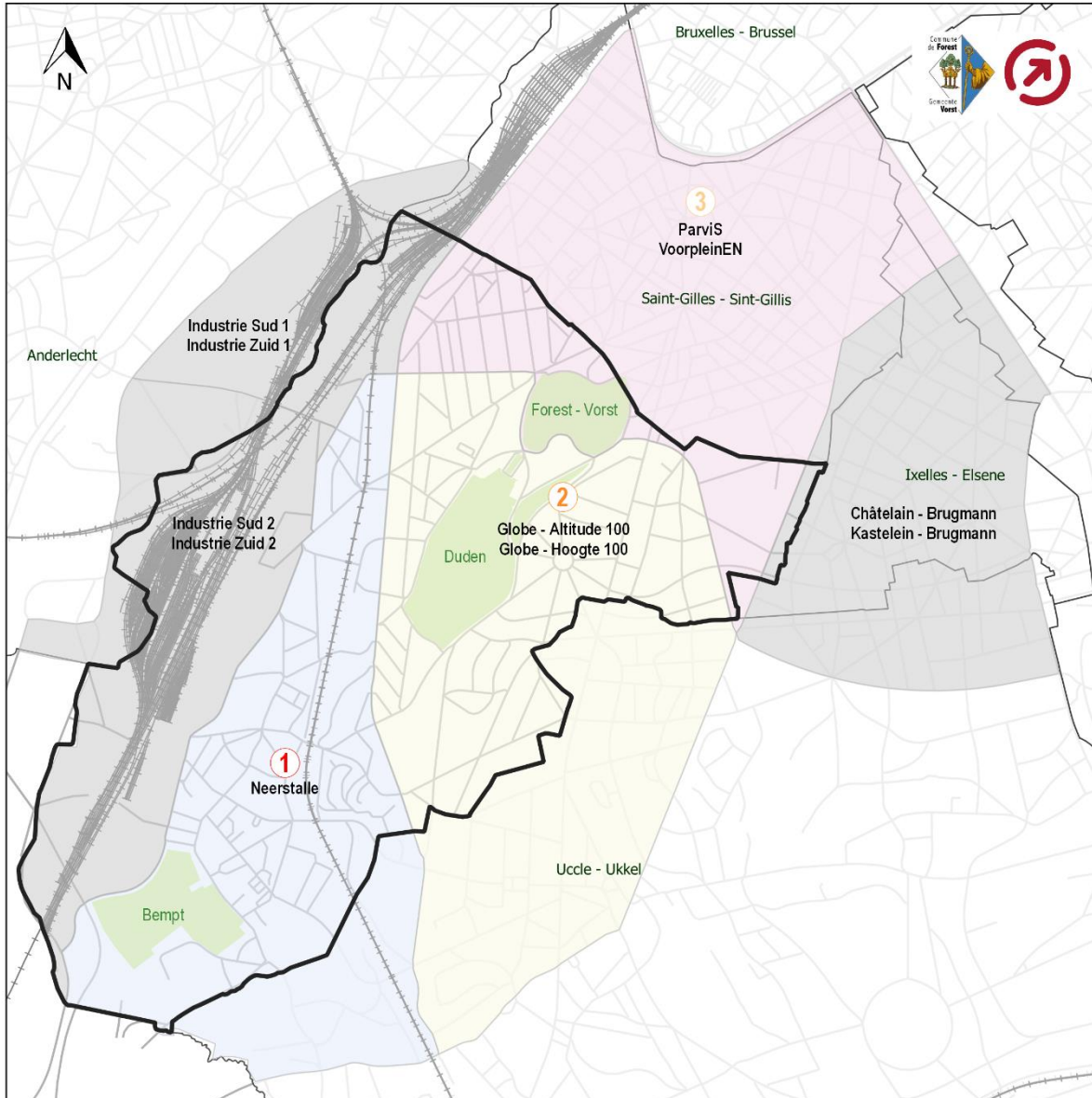
Het is overigens aanbevolen om in de mate van het mogelijke prioritair te werken op de assen rond de mazen, die het verkeer dat uit de mazen wordt geweerd, zullen moeten verwerken, en in het bijzonder de as Luttrebrug - Wielemans Ceuppens.

- Gezien de huidige en toekomstige studies (en eventuele ingeplande werkzaamheden) over elke maas in Vorst wordt in de fase van het opstellen van dit document de uitrol van de volgende verkeersplannen verwacht
- Maas “Neerstalle”, aangezien: (1) in het kader van de denkoefeningen over de heraanleg van de openbare ruimtes in het hart van Vorst een verkeersplan is opgesteld voor een groot deel van de maas; (2) voor deze maas zopas een Lokaal Mobiliteitscontract is opgestart dat de denkoefeningen zal uitbreiden naar de hele maas; (3) dit plan grotendeels zal worden toegespitst op het heraanlegproject van de openbare ruimtes in het hart van Vorst waarvoor de eerste vergunningen zijn ingediend. Bovendien zijn voor de wegen binnen deze maas over het algemeen de minste ingrepen nodig.
- De maas “Globe - Hoogte Honderd”, die ook afhankelijk is van de opties die voor Ukkel weerhouden werden (zeer binnenkort te bepalen in het kader van het lopende Gemeentelijk Mobiliteitsplan) en die idealiter na de heraanleg van de Wielemans Ceuppenslaan (en de Luttrebruglaan) zal worden uitgerold.
- De maas “VoorpleinEN”, die momenteel het voorwerp uitmaakt van een Lokaal Mobiliteitscontract (cf. hierna), aangezien het toekomstige circulatieplan binnen deze maas grotendeels berust op een volledige vernieuwing van de Bareel van Sint-Gillis, die pas op (middel)lange termijn kan worden uitgevoerd. Ook hier is het aangewezen om de uitrol te laten wachten tot de heraanleg van de Wielemans Ceuppenslaan.

De planning van de uitrol van deze circulatieplannen moet echter met het Gewest en met de

rechtstreeks betrokken gemeentes Sint-Gillis en Ukkel worden besproken. De planning moet rekening houden met alle toekomstige wijzigingen in het gebied (hart van Vorst, Bareel van Sint-Gillis, Wielemans Ceuppens, Luttrebrug, heraanleg in het kader van de toekomstige ringlijn voor trams, enzovoort) zodat alle werven goed op elkaar afgestemd worden en de gefaseerde invoering van de circulatieplannen steek houdt.

De in dit stadium beoogde fasering kan dus evolueren naargelang de vorderingen van de verschillende denkoefeningen en projecten.



Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst

Phase 3 : Programmation proposée des plans de circulation des mailles

Fase 3: Voorgestelde programmering van de mazen

Fond de plan - Achtergrond

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

Mailles de Forest - Mazen van Vorst

- Globe - Altitude 100
- Globe - Hoogte 100
- Neerstalle
- ParviS VoorpleinEN
- Autre maille
Andere maas

**Proposition de phasage de mise en oeuvre des plans de circulation des mailles
Voorgestelde fasering van de uitvoering van de circulatieplannen van de mazen**

- ① Priorité 1 - Prioriteit 1
- ② Priorité 2 - Prioriteit 2
- ③ Priorité 3 - Prioriteit 3

3.2.2 Circulatieplan

Algemene zone met beperkt verkeer: niet weerhouden

De invoering van een of meerdere zones met beperkt verkeer¹¹ - waarbij wijken slechts toegankelijk zouden zijn voor bepaalde motorvoertuigen (van bewoners, bezoekers, enzovoort) - werd overwogen maar is van tafel geveegd wegens de zware administratieve complexiteit, de moeilijke controles en opvolging van de toegang voor bepaalde weggebruikers (bezoekers, leveringen, enzovoort), enzovoort.

Deze optie is (nog) niet aangepast om het verkeer te regelen in een hele wijk. Ze is meer bedoeld om het verkeer te regelen op een of meerdere wegen, zoals de Elsensesteenweg.

Gerichte dwangmaatregelen voor minder doorgaand verkeer, met gefaseerde invoering voor impact op korte termijn

De keuze ging naar gerichte (en beperkte) maatregelen om het doorgaand verkeer in de wijk te verhinderen (zoals overwogen voor het hart van Vorst).

Een invoering in twee stappen wordt naar voren geschoven, zodat de eerste voordelen snel zichtbaar kunnen worden (geen zware heraanleg nodig) terwijl tegelijkertijd het mobiliteitsaanbod in de gemeente kan worden uitgebreid en de voornaamste verkeersassen die het verkeer zullen verwerken dat uit de mazen wordt geweerd, kunnen worden "bijgestuurd". Tijdens de participatiewerkshops in het kader van dit Gemeentelijk Mobiliteitsplan wezen alle deelnemers op de noodzaak en het belang van maatregelen die de verplaatsingen rustiger en aangenamer maken, en die de levenskwaliteit langs deze assen moeten verbeteren. De ambitie om de Wielemans Ceuppenslaan snel aan te pakken vloeit met

¹¹ Dit werd niet besproken tijdens de participatiewerkshops.

¹² Voor fietsers zou steeds tweerichtingsverkeer gelden, net zoals bussen bepaalde delen van

name voort uit deze gedeelde vaststelling, net zoals de maatregelen om alle overlast door de verschillende vormen van verkeer en weggebruikers op de voornaamste verkeersaders te verminderen/te beperken.

Het circulatieplan steunt dus in eerste instantie op de invoering van (beperkt) eenrichtingsverkeer in sommige straten.¹² Door in te grijpen op de voornaamste trajecten van het doorgaand verkeer, kan men dit voor een (groot) stuk beperken, zolang dat verkeer niet langs andere lokale wegen wordt gestuurd. Het circulatieplan zal alle doorgaand verkeer vermijden richting Brussel-centrum (bv. langs de Victor Rousseaulaan) en Anderlecht (bv. langs de Molièrelaan en Hoogte Honderd). In dat opzicht werd eenrichtingsverkeer voorgesteld voor de Victor Rousseaulaan, maar ook voor andere wegen zoals de Meloenstraat of de Brusselsesteenweg (cf. kaart hierna).

Dat circulatieplan is opgesteld met oog voor een bepaalde doordringbaarheid voor het lokale verkeer (daarom bevindt het eenrichtingsverkeer zich vooral in de wijken), maar heeft ook tot doel dat lokale verkeer in goede banen te leiden zodat dat snel aansluiting vindt met de voornaamste verkeersassen.

Het circulatieplan wil en zal leiden tot betere omstandigheden voor de actieve verplaatsingswijzen, met name op het PLUS- en het COMFORT-netwerk, maar ook voor het openbaar vervoer. De invoering van eenrichtingsverkeer op het gedeelte van de Victor Rousseaulaan in Laag-Vorst heeft met name tot doel om bussen er vlotter te laten circuleren. (Momenteel zitten bussen in de spits vast in de file op het kruispunt met de Jupiterlaan.) Het eenrichtingsverkeer zou enkel gelden voor de wegen van het Fiets COMFORT-netwerk, wat het comfort voor fietsers op deze wegen aanzienlijk zou moeten verbeteren. Als het eenrichtingsverkeer op bepaalde wegen in neerwaartse richting wordt ingevoerd, moet een

eenrichtingsstraten op hun route zouden mogen gebruiken.

bijzondere aandacht worden verleend aan de naleving van de snelheidsbeperkingen en moeten daartoe maatregelen worden genomen. Omgekeerd verbetert dat ook sterk het comfort voor fietsers die bergop rijden (cf. ook sectie 2.3.2).

Het circulatieplan vermeldt ook dat de toekomstige circulatieplannen voor de andere mazen ook een impact zullen hebben op de maas "Globe - Hoogte Honderd" (cf. hierna). Zo zal een automobilist die van de Louizapoort komt en naar Sint-Pieters-Leeuw rijdt, niet meer langs de maas VoorpleinEN kunnen passeren om via Rochefort te rijden en verder naar de Guillaume Van Haelenlaan en de Brits Tweedelegerlaan. Deze automobilist zou datzelfde traject moeten afleggen langs de voornaamste verkeersassen en beide mazen moeten ontwijken.

De plattegrond hieronder toont de eerste fase van het beoogde circulatieplan.

Deze eerste fase voorziet in het volgende:

- Eenrichtingsverkeer op een deel van de Brusselsesteenweg en de Meloenstraat (met inbegrip van het gedeelte van de Steenbreukstraat dat verbonden is met de Brusselsesteenweg) en op een deel van de Victor Rousseaulaan om doorgaand verkeer door de wijk richting Sint-Gillis en Brussel-centrum te doen verdwijnen;
- De omkering van het eenrichtingsverkeer op de Wapenuitrustringlaan, om het doorgaand verkeer richting Brussel-centrum te beperken. Tezelfdertijd wordt ook eenrichtingsverkeer overwogen voor de Roosendaelstraat en de Zevenbunderslaan (afhankelijk van de eventuele maatregelen op het kruispunt met de Alsebergsesteenweg) in Ukkel;
- Eenrichtingsverkeer op de Molièrelaan (en de Edouard Branlystraat) om het doorgaand verkeer richting Ukkel en het oosten van het Gewest te beperken. Een bijzondere aandacht moet echter worden besteed aan de bereikbaarheid van het ziekenhuis voor de urgentiediensten (het ziekenhuis moet hierover gecontacteerd worden). Er moet een doorgang voor de

urgentiediensten worden gehandhaafd, evenals op de andere verkeersassen die toegankelijk zijn voor bussen in de tegengestelde richting, wat voor deze voertuigen tijdswinst zou opleveren (in vergelijking met de bestaande situatie);

- Eventueel, eenrichtingsverkeer op de Onderlinge Bijstandstraat, de Alsebergsesteenweg en de O. Van Goidtsnovenlaan, naargelang de maatregelen in Ukkel, en in het bijzonder op het kruispunt Alseberg / Zevenbunders / Coghen / Vanderkindere / O. Van Goidtsnoven.

In een tweede fase en indien nodig: strengere maatregelen

Op langere termijn, afhankelijk van het gemeten autoverkeer en als doortastender opgetreden moet worden (er wordt verwacht dat de maatregelen voor andere mazen in het Gewest een positieve impact kunnen hebben op deze maas), zullen strengere maatregelen genomen moeten worden om de maas ook effectief verkeersluwer te maken. Ter info: over het algemeen wordt aangenomen dat de drempel voor een lokale weg tussen de 2000 en de 3000 voertuigen per dag ligt. Dat zou als ijkpunt kunnen dienen.

Verdere mogelijke maatregelen:

- Eenrichtingsverkeer op de Guillaume Van Haelenlaan (gedeelte tussen de P. Decosterstraat en de Bondgenotenstraat; autoverkeer toegelaten richting Vorst-centrum) en de Bondgenotenstraat (gedeelte tussen de Jef Devosstraat en de Guillaume Van Haelenlaan; verkeer toegelaten in de richting van de Guillaume Van Haelenlaan. Dat vraagt dat de Guillaume Van Haelenlaan volledig wordt hertekend voor fietsers. Deze verkeersas is uitgerust met een gemarkeerd fietspad richting Rochefort en omgekeerd geen fysieke scheiding in de andere rijrichting (die beschikbaar blijft voor doorgaand verkeer).
- Eenrichtingsverkeer in de Bondgenotenstraat, tussen Stadion en

Eikel (of tussen Eikel en Van Haelen) om alle doorgaand verkeer richting Brussel-centrum te vermijden (dat niet langs de Van Volxemlaan zou passeren). Deze optie wordt momenteel weerhouden omdat het verkeer naar andere lokale wegen zou worden gestuurd.

- Invoering van een “diabolo” of “modale filter”¹³ ter hoogte van het kruispunt Zevenbunders / Neptunus / Wapenuitruiting (samen met een volledige heraanleg van de openbare ruimte);
- Het doodlopend maken van de Roosendaelstraat op de grens met Ukkel;
- En de gedeeltelijke afsluiting van Hoogte Honderd.

Deze maatregelen moeten vergezeld worden door andere maatregelen die vermijden dat het doorgaand verkeer wordt afgeleid naar andere lokale wegen.

Afhankelijk van de evolutie van de “zones met beperkt verkeer”¹⁴, kan zo'n met camera's uitgerust zone ook worden gecreëerd.

Circulatieplan evalueren vóór eventuele strengere maatregelen

Op bepaalde plekken zal het eenrichtingsverkeer bijkomende maatregelen vragen, om die beperking te handhaven, maar ook om de weg in te passen in zijn omgeving (naleving snelheidsbeperkingen). De invoering van eenrichtingsverkeer biedt overigens de mogelijkheid om de voetgangers- en fietserstrajecten te verbeteren, terwijl ze omgekeerd geen specifieke aanleiding vormt voor een groter parkeeraanbod.¹⁵ Ook moet rekening worden gehouden met de eventuele doorgang van het openbaar vervoer, waarvan de stiptheid niet in het gedrang mag komen.

¹³ Dit houdt de gedeeltelijke afsluiting in van een kruispunt voor auto's, die dan niet meer alle richtingen uit kunnen.

¹⁴ Deze maatregel moet op gewestelijk niveau en door het Gewest worden genomen.

¹⁵ Om het parkeeraanbod op een andere plek in de buurt te beperken, zodat de kwaliteit van de

Voordat dergelijke zware ingrepen worden doorgevoerd, moet een evaluatie plaatsvinden van de positieve en de eventueel negatieve effecten van het circulatieplan, die niet op voorhand werden voorzien. Zo kan het circulatieplan indien nodig worden bijgestuurd voordat het definitief wordt ingevoerd.

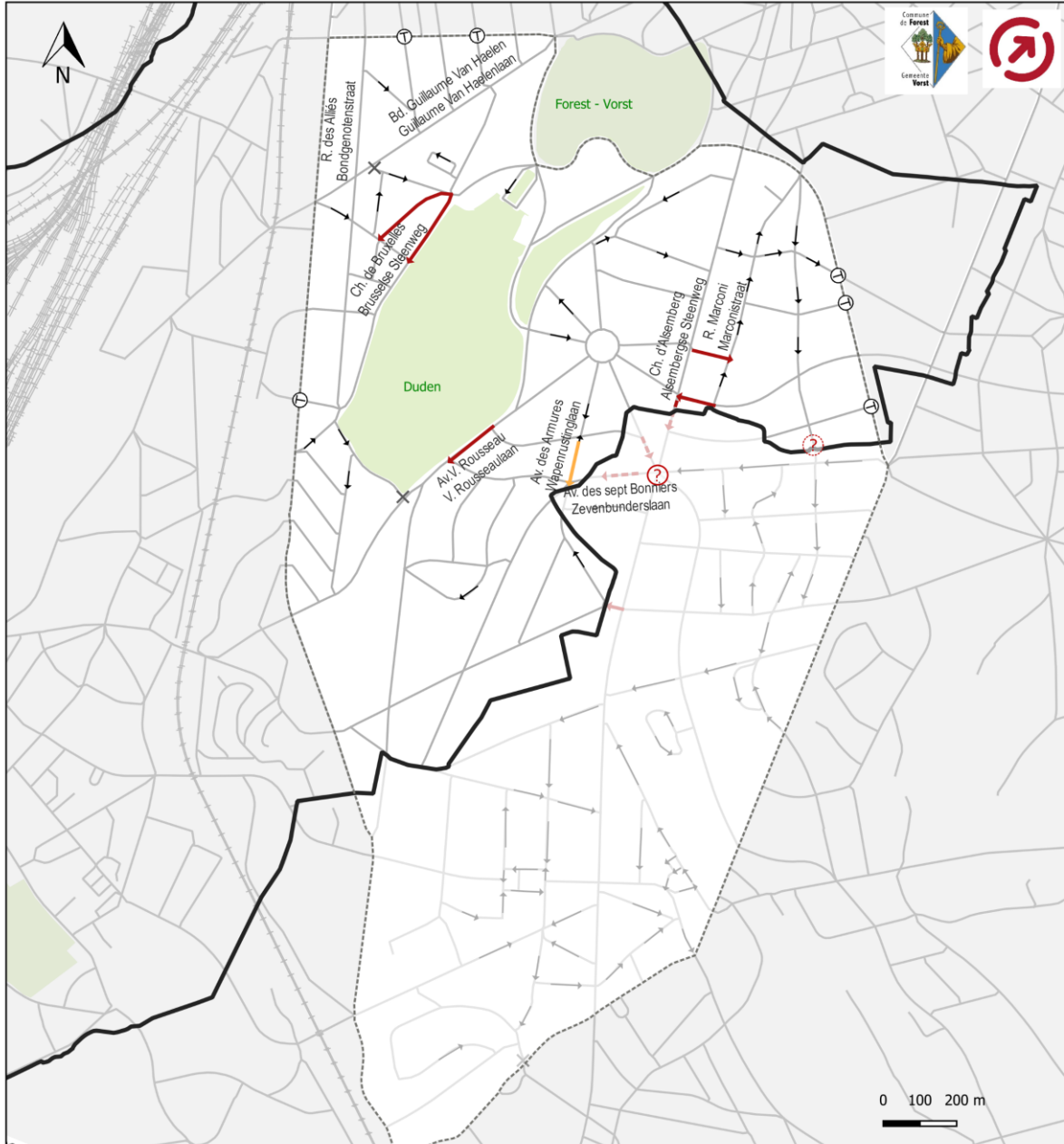
Overleg met de gemeente Ukkel

De gemeente Ukkel werd gecontacteerd om de aanpak uit te leggen om deze maas verkeersluwer te maken, aangezien de helft van deze maas ook op het Ukkelse grondgebied ligt, waardoor bepaalde maatregelen een rechtstreekse impact hebben op deze gemeente.

Bij de opmaak van haar Gemeentelijk Mobiliteitsplan, waar de gemeente nu aan werkt, zal ook zij maatregelen moeten vastleggen om deze maas verkeersluwer te maken.

Het zou nuttig zijn mochten Ukkel en Vorst samenwerken rond de gezamenlijke invoering van het circulatieplan voor beide delen van de maas.

openbare ruimte of de omstandigheden voor de verschillende vervoerswijzen wordt verbeterd, kan deze optie wel bekeken worden, maar wordt ze niet aanbevolen. De bedoeling is echter om het totale parkeeraanbod te beperken.



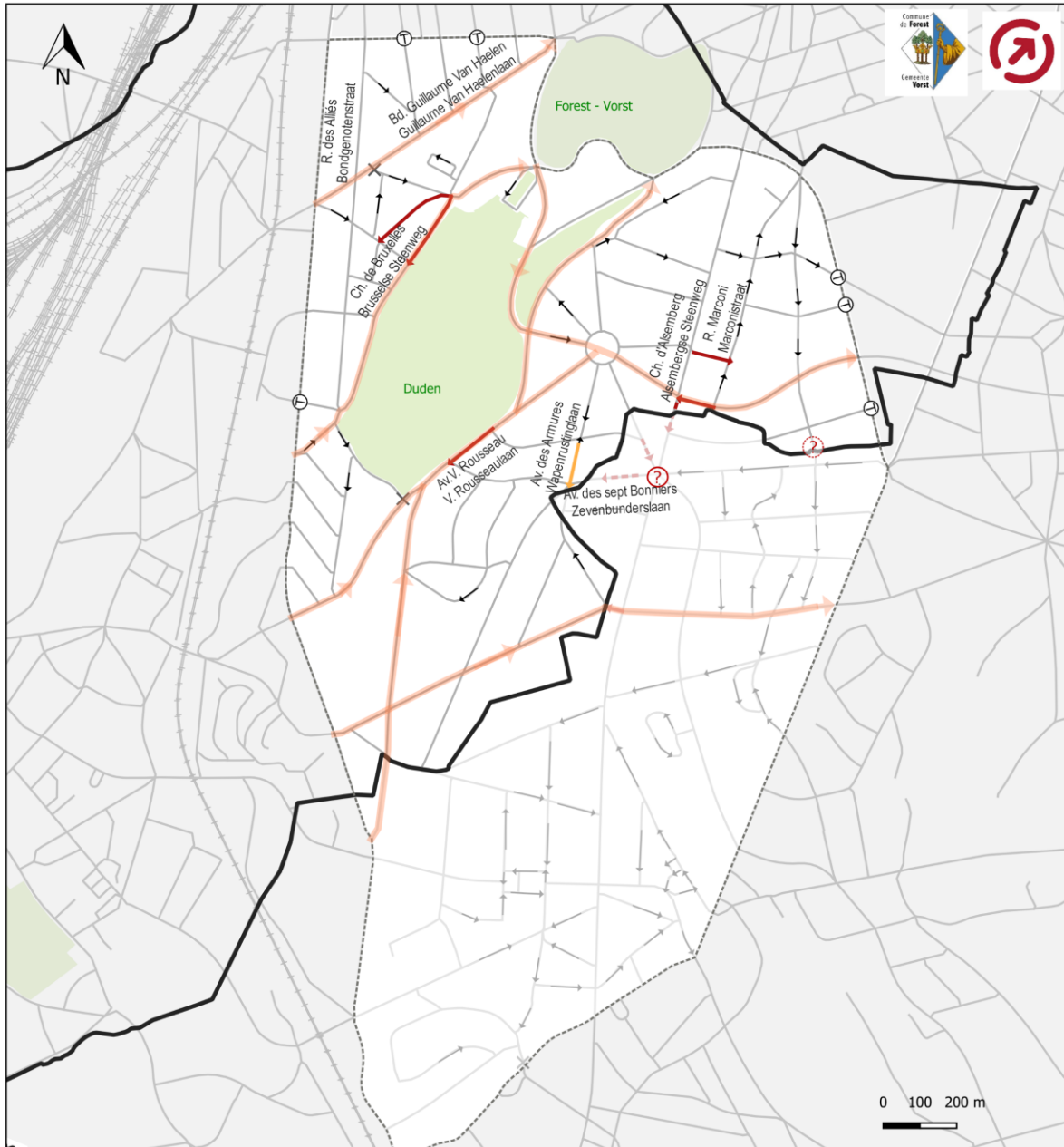
Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst
 Plan de circulation pour la partie forestoise de la maille Altitude 100 - phase 3
 Circulatieplan voor het Vorstse gedeelte van de maas Hoogte Honderd - Fase 3

Fond de plan -Achtergrond

- Limite communale - Gemeentelike grens
- Limite maille Globe-Altitude 100
Grens Globe-Hoogte 100 maas

Plan de circulation - verkeersplan

- Sens unique existant - Bestaande eenrichtingsverkeer
- Sens unique proposé - Voorgestelde eenrichtingsverkeer
- Sens unique proposé en fonction des projets sur la Commune d'Uccle
Voorgestelde eenrichtingsverkeer volgens de projecten op de gemeente Uccle
- Inversion du sens unique existant - Omkering van de bestaande eenrichtingsverkeer
- Coupure existante - Bestaande snee
- Filtre modal existant - Bestaand modaal filter



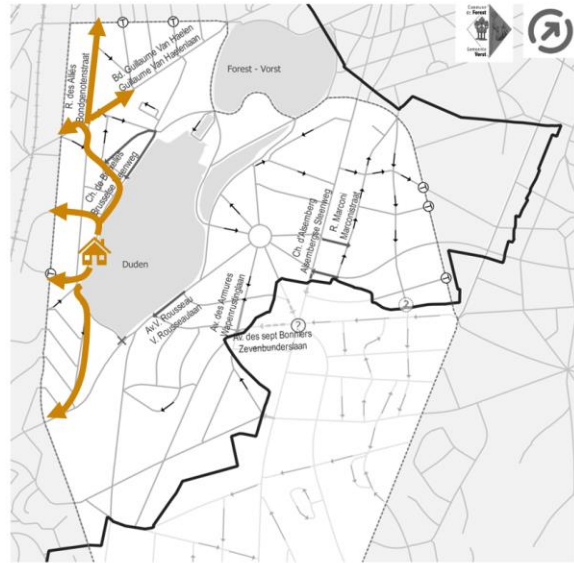
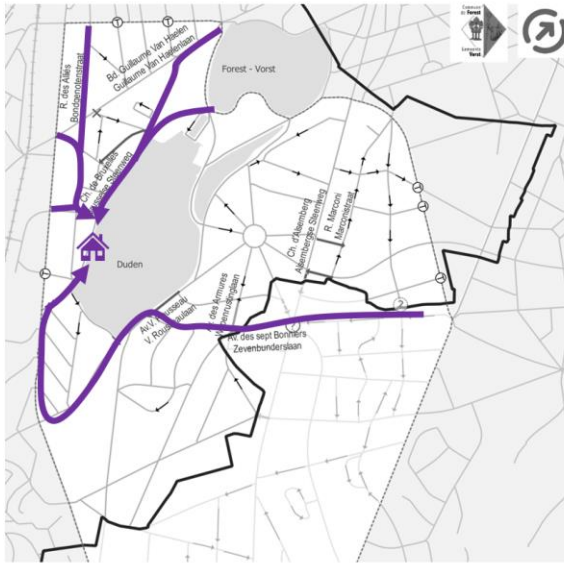
Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst
 Plan de circulation pour la partie forestoise de la maille Altitude 100 - phase 3
 Circulatieplan voor het Vorstse gedeelte van de maas Hoogte Honderd - Fase 3

Fond de plan -Achtergrond

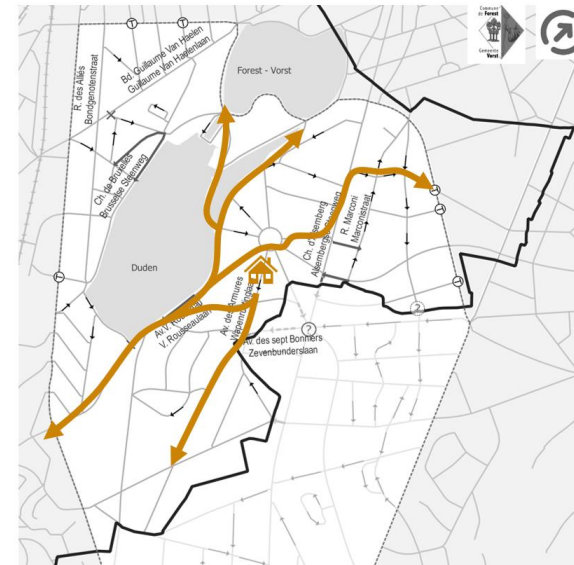
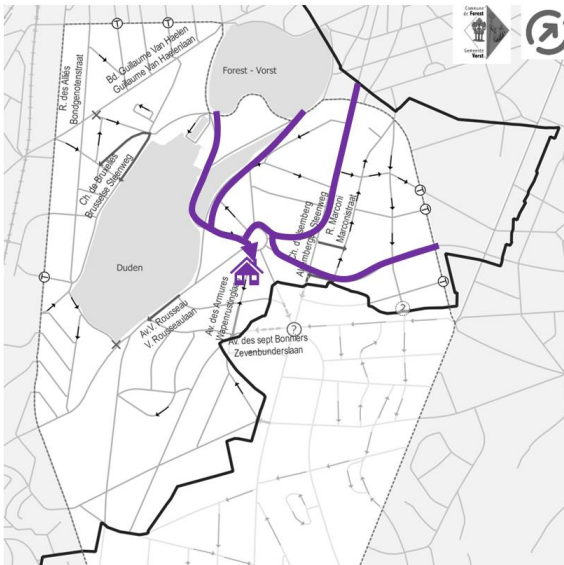
- Limite communale
Gemeentelijke grens
- Limite maille Globe-Altitude 100
Grens Globe-Hoogte 100 maas

Plan de circulation - verkeersplan

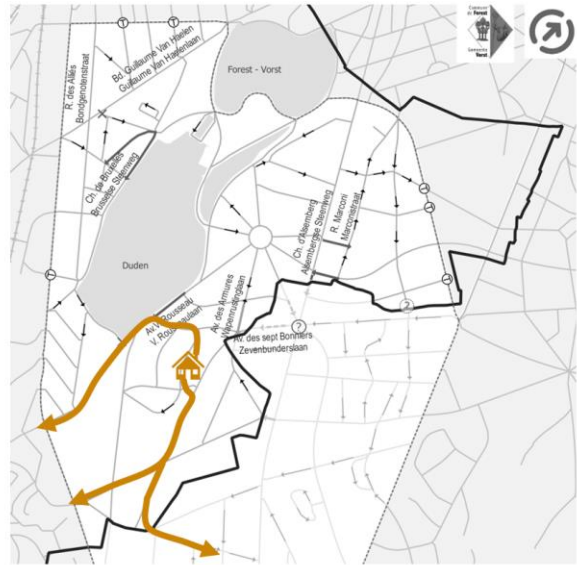
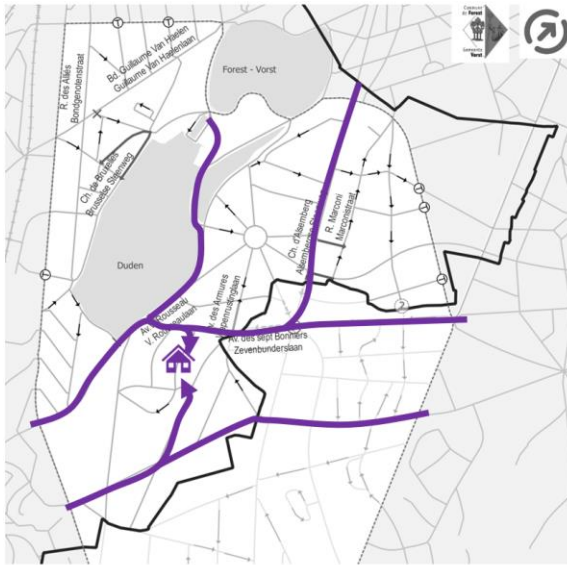
- | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Sens unique existant
Bestaande eenrichtingsverkeer Sens unique proposé
Voorgestelde eenrichtingsverkeer Sens unique proposé en fonction
des projets sur la Commune d'Uccle
Voorgestelde eenrichtingsverkeer
volgens de projecten op de gemeente Ukkel Inversion du sens unique existant
Omkering van de bestaande eenrichtingsverkeer | <ul style="list-style-type: none"> Coupure existante
Bestaande snee Filtre modal existant
Bestaand modaal filter Principal itinéraire de transit
supprimé direction (centre-ville)
Belangrijkste doorgangsroute
verwijderd (richting centrum) | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|



Figuur 12 en 13: Toegang Brusselse Steenweg



Figuur 14 en 15: Toegang Wapenrustinglaan (noordelijk deel)



Figuur 16 en 17: Toegang Penelopeplein (noordelijk deel)

3.2.3 Andere maatregelen

Andere maatregelen voor een beter gebruik van het autonetwerk...

Gps-ontwikkelaars contacteren

In de meeste gevallen volgt het doorgaand verkeer de aanwijzingen van navigatie-apps. De gemeente zal (in samenwerking met het Gewest) contact opnemen met en het nodige doen bij de betrokken stakeholders in het kader van de nieuwe indeling van het autonetwerk, wat in zekere zin zou kunnen leiden tot een beter gebruik van het wegennet.

Verticale bewegwijzering aanpassen (en aanvullen)

De bewegwijzering moet in dat opzicht ook worden herzien. Om zich bijvoorbeeld richting Brussel-centrum te begeven, worden automobilisten gestuurd langs de Guillaume Van Haelenlaan, wat in strijd is met de principes in Good Move.



Figuur 10: bewegwijzering kruispunt Van Volxem / Van Haelen - bron: Traject

Naar analogie met een van de aanbevelingen tijdens de participatiewerkshops, moet de bewegwijzering worden aangevuld zodat automobilisten de maas niet dwarsen, maar in

het algemeen ook om ze langs het juiste traject te sturen.

voor een aangenamere leefomgeving en aangenamere verplaatsingen

De verfraaiing van de openbare ruimte is een van de belangrijke maatregelen die tijdens de participatiewerkshops naar boven kwamen. Dit GMP raadt immers specifiek de heraanleg van het plein Hoogte Honderd aan (cf. sectie 2.2.1), en van het kruispunt met de Neptunuslaan, de Wapenuitrustingslaan, de Zevenbunderslaan en de Mozartlaan, die hertekend moeten worden als openbare ruimte en niet zozeer als verkeerskruispunt. De gemeente zal dus geleidelijk aan haar openbare ruimtes verfraaien zodat ze kwaliteitsvoller, gebruiksvriendelijker en aantrekkelijker worden. Dat geldt voor het volledige grondgebied van de gemeente.

De invoering van woonerven en aanleg van speelpleinen zijn ook nodige initiatieven, met als voorbeeld het speelplein op de hoek van de Brusselsesteenweg en de Bondgenotenlaan.



Figuur 11: bewegwijzering kruispunt Keerkringenlaan - bron: Traject

Bepaalde deelnemers van de participatieworkshop hebben het idee geopperd om een groene corridor aan te leggen tussen het Sint-Denijsplein en het plein op Hoogte Honderd.

De gemeente kan hiervoor suggesties inwinnen.

voor een betere verkeersveiligheid

Tijdens de participatieworkshop kwamen meerdere voorstellen naar boven om de verkeersveiligheid in de wijk te bevorderen, zoals het veiliger maken van de ongevalgevoelige zones (kruispunt Molière/Alseberg, Mysterie/Boergondië) of maatregelen treffen om de snelheidsbeperkingen te handhaven. In overeenstemming met de aanbevelingen van dit GMP, moet de situatie (werkelijke snelheden) in eerste instantie in kaart worden gebracht zodat gepaste maatregelen kunnen worden getroffen.

Andere maatregelen werden ook voorgesteld. Deze zijn in overeenstemming met initiatieven die elders op het getouw worden gezet en gaan concreet over betere verplaatsingen voor voetgangers en fietsers in de buurt (krachtlijn 1). Er werd onderstreept dat veel voetgangersoversteekplaatsen beter zichtbaar moeten worden gemaakt zodat ze veiliger zouden worden (met name bij de toegangen tot het Dudenpark). Geheel volgens de Good Move-principes moeten verhoogde oversteekplaatsen worden overwogen op bepaalde plaatsen (op het volledige grondgebied; cf. sectie 2.2).

De strijd tegen het wildparkeren is nog een andere doelstelling, evenals zorgen voor een goede verstandhouding en wederzijds respect van alle weggebruikers.

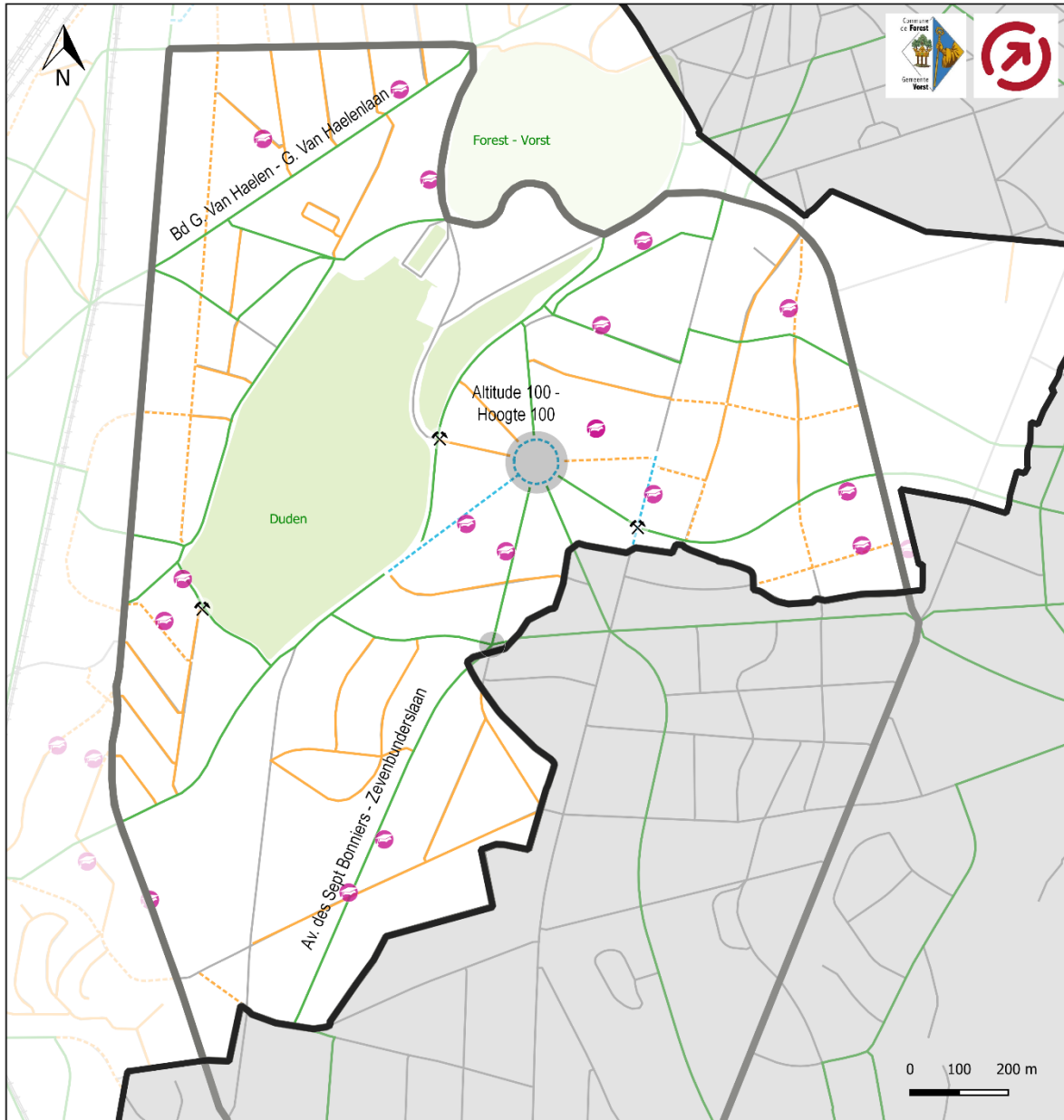
Bijzondere aandacht voor schoolomgevingen

Tijdens de participatiewerkshops leek iedereen het erover eens dat de schoolomgevingen en de toegang tot scholen een bijzondere aandacht verdienen. Dit GMP brengt in dat kader meerdere maatregelen te berde. Zie volgend hoofdstuk (cf. krachtlijn 3). Het GMP wil onder andere schoolstraten promoten.

Uitgebreider mobiliteitsaanbod en promotie van duurzame vervoersmodi

Bovenop deze maatregelen, zal een facilitering en aansporing om zich op een duurzame manier te verplaatsen - zowel de bewoners van






de wijk en van de gemeente, als op grotere schaal - bijdragen tot een beperking van het autoverkeer in de wijk en de wijk dus verkeersluwer maken. Dat is specifiek het voorwerp van krachtlijn 3, die hierna wordt uiteengezet. De deelnemers aan de participatiewerkshops hebben zich over deze maatregelen uitgesproken en willen meer fietsparkeerplaatsen (voor korte en lange termijn) en ook meer deelwagens in de wijk.










Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst

Actions proposées sur la maille Globe-Altitude 100 Forestoise
Voorgestelde acties op het maas Globe-Hoogte 100

Fond de plan -Achtergrond

-  Limite communale - Gemeentelike grens
-  Limite Maille Globe-Altitude 100
Grens Globe-Hoogte 100 maas
-  Parc - Park
-  Voirie - Wegen
-  Chemin de fer - Spoorweg

-  Zone de rencontre planifiée ou a envisager - Geplande woonerf
-  Zone propice au développement d'une zone résidentielle
Gebied geschikt voor de ontwikkeling van een woonerf
-  Zone résidentielle potentielle sur le réseau piéton CONFORT
Potentiële woonerf op de voetgangersnetwerk COMFORT
-  Aménagement cyclable - Fietsinfrastructuur
-  Espace public à repenser - Publieke ruimte opnieuw te bekijken
-  Principal carrefour à sécuriser ou repenser
Belangrijkste kruispunten die veilig moeten worden gemaakt of heringericht
-  Visibilité et accessibilité des abords d'école
Visibiliteit en bereikbaarheid van de schoolbenaderingen

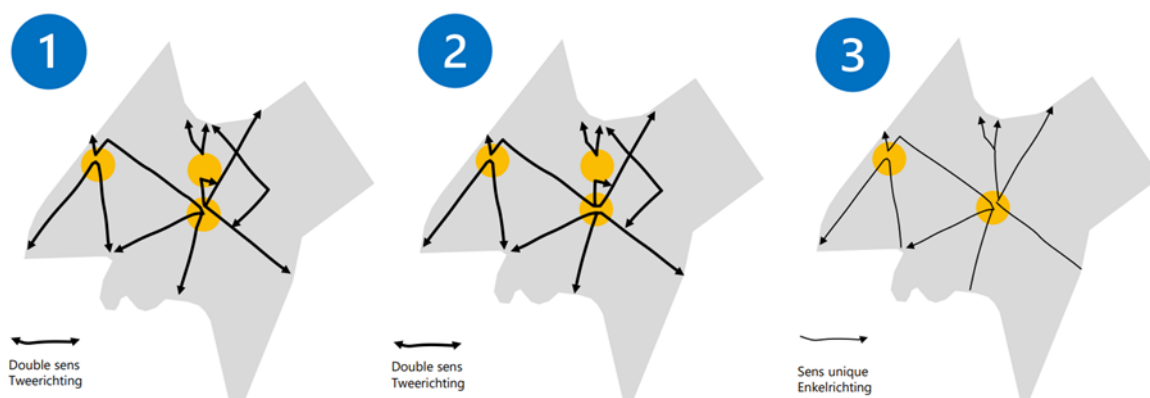
3.3 Andere mazen

De mazen "Neerstalle" en "VoorpleinEN" vallen weldra onder Lokale Mobiliteitscontracten (LMC)¹⁶

De maas VoorpleinEN wordt momenteel in een LMC gegoten. Op het moment van schrijven liggen er meerdere circulatiescenario's voor (cf. figuur hieronder). Ze steunen op multimodale filters (diabolo) op verschillende plekken en daarenboven op de invoering of de omkering van eenrichtingsverkeer op verschillende stukken weg (bovenop de vele bestaande straten met eenrichtingsverkeer).

Er is nog geen definitief scenario gekozen. Dit gaat gepaard met andere maatregelen die soms een rechtstreekse impact hebben op Vorst en met name de Park- en Koningslaan. Het toekomstige circulatieplan zal niet op korte termijn worden ingevoerd omdat het afhangt van de nieuwe inrichting van de Bareel van Sint-Gillis. Zoals hierboven gesteld, is dat trouwens niet aanbevolen voordat de W. Ceuppenslaan wordt herbekeken.

Scénarios – schéma de principe Scénario's principeschema's



Figuur 20: voorgestelde circulatiescenario's voor de maas VoorpleinEN op het moment van de opstelling van dit document – bron: Tridée (2021)

¹⁶ Het Lokaal Mobiliteitscontract (LMC) is een mogelijkheid die door het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP) is ingevoerd. Het doel is om de wijken

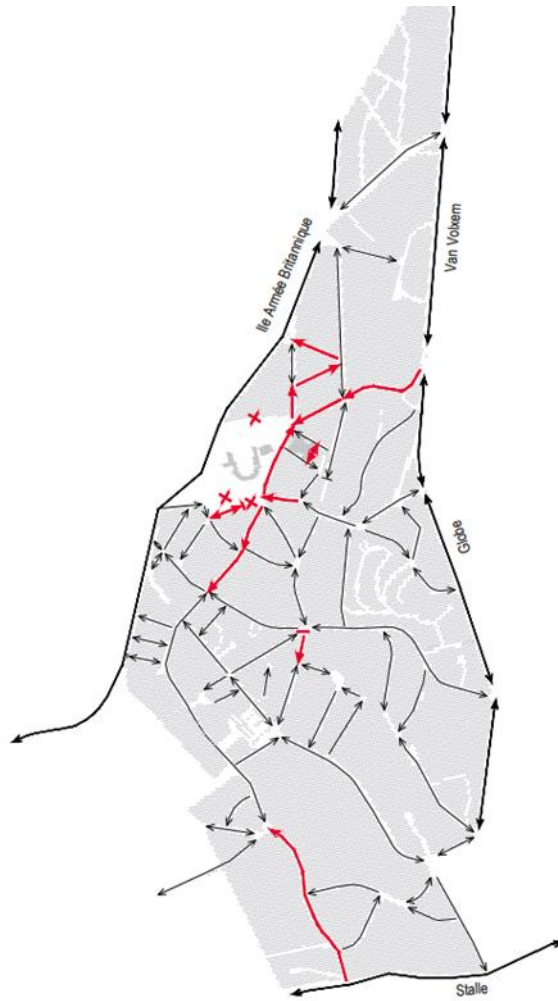
verkeersluwer te maken en de samenwerking tussen de gemeentes en het Gewest te versterken.

Voor de maas "Neerstalle" zijn de werkzaamheden voor een LMC begin 2022 gestart. Dat LMC zal kunnen steunen op het denkwerk in het kader van de voorziene herinrichting van de openbare ruimtes in het hart van Vorst, waarvoor een circulatieplan is bedacht. Het kan ook rekening houden met de denkoefeningen in het kader van het project voor de heraanleg van de Neerstalsesteenweg, waarin de invoering van eenrichtingsverkeer op het onderste deel van deze weg wordt voorgesteld (cf. schema hierna). Het moet overigens ook in overeenstemming zijn met de strategie en de doelstellingen, en kan zich ook baseren op de diagnose van dit GMP. Er zal met name bijzondere aandacht worden besteed aan een eventuele aanzienlijke verplaatsing van het verkeer naar andere lokale verkeerswegen (de Kersbeeklaan is in dit verband als aandachtspunt aangemerkt).

Aangezien de openbare ruimte in het hart van Vorst binnenkort wordt aangepakt, kan een nieuw circulatieplan vrij snel worden ingevoerd in deze wijk.

Zowel voor de maas Neerstalle als voor de maas VoorpleinEN, moeten de LMC's zich voor wat Vorst aangaat ook baseren op de doelstellingen en initiatieven van dit GMP. De gemeente dient daarover te waken.

Ze zal ook de (residentiële) wegen van andere mazen verkeersluwer maken, in het bijzonder de Berkendaelstraat en Darwinstraat, in overleg met de gemeente Elsene (in het kader van het toekomstige LMC).



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



4.1 Verplaatsingen van mensen

4.1.1 Toegang tot informatie

Betere toegang tot informatie via informatie- en dienstenpunten voor mobiliteit (mobiliteitswinkel) in samenwerking met het Gewest

Bovenop de besteding van de bestaande communicatiekanalen (website, Facebook, gemeentebblad) wil het GMP mobiliteitswinkels openen in de gemeente, naar analogie met wat het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move voorziet.

Mobiliteitswinkels voor informatie over en begeleiding naar een duurzame mobiliteit

Met deze winkels wil men "infopunten voor gebruikers" oprichten, "zodat ze toegang krijgen tot informatie en advies over alle mobiliteitsdiensten en de mogelijkheid krijgen om deze diensten aan te kopen of zich erop te abonneren."¹⁷

De peilingen tijdens de participatieworkshops in het kader van dit Gemeentelijk Mobiliteitsplan hebben aangetoond dat de meeste deelnemers voor dergelijke punten en diensten zijn. Meer dan de helft van de 44 respondenten vindt dat deze diensten algemene informatie over het mobiliteitsaanbod moeten kunnen geven en OV-biljetten moeten verkopen. Velen zouden er ook graag gepersonaliseerd advies willen ontvangen over mobiliteitsoplossingen. Sommigen hadden het voor andere diensten, zoals het uittesten van bepaalde mobiliteitsvormen (waaronder de micromobiliteitsvoertuigen). Merk op dat slechts minder dan één op de zeven dergelijke informatie- en dienstenpunten nutteloos vonden.

Grenoble (Frankrijk) als voorbeeld

De mobiliteitsagentschappen in Grenoble vormen in dat opzicht een voorbeeld. In die agentschappen kunnen gebruikers:

- eerder welk biljet of abonnement kopen voor het openbaar vervoer in en rond Grenoble (TAG);
- een kaart kopen en opladen waarmee ze kunnen reizen op het volledige vervoersnetwerk van het gewest Auvergne Rhône-Alpes (Ourà);
- informatie verkrijgen over uurregelingen, trajecten en verkeer;
- gepersonaliseerd advies krijgen over mobiliteitsoplossingen in en rond Grenoble.



Bron: tag.fr.

¹⁷ Bron: Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move

Winkels overal in de gemeente

Momenteel beschikt Vorst over geen enkele structuur die dienst doet of zou kunnen doen als mobiliteitswinkel. Er is geen MIVB-BOOTIK (noch KIOSK), terwijl de stations Vorst-Oost en Vorst-Zuid geen loket hebben. Dat concept moet dus nog worden uitgerold in Vorst.

Twee tot drie winkels kunnen worden opgericht in Vorst samen met het Gewest :

- Een in Laag-Vorst, bij het station Vorst-Oost.
- Een andere, die eerder bestemd is voor de bewoners en andere gebruikers bij Hoogte Honderd. Deze winkel kan geopend worden aan de halte Albert en/of centraler bij Hoogte Honderd.
- Een laatste winkel kan geopend worden in het noordwesten van de gemeente, nabij Wiels.

Deze winkels moeten ingericht worden in samenwerking met andere stakeholders. Het Gewestelijk Mobiliteitsplan stelt overigens dat het Gewest dergelijke diensten in de gemeentes zal steunen en begeleiden. De MIVB en in mindere mate de NMBS zijn andere potentiële partners die gecontacteerd moeten worden.

Ook de buurgemeentes kunnen een bevoorrechte partner worden als de diensten worden gedeeld en de inwoners van meerdere gemeenten ten goede komen.

Idealiter wordt de definitieve locatie vastgelegd in samenspraak met alle partners zodat de dekking op intergemeentelijk niveau gewaarborgd wordt.

4.1.2 Communicatiestrategie

Het multimodale vervoersaanbod naar de voornaamste verkeersknooppunten bekend maken

Bovenop de huidige instrumenten die het mobiliteitsaanbod in de gemeente in het algemeen bekend moeten maken, zal de gemeente maatregelen nemen om de vlotte bereikbaarheid van de voornaamste

verkeersknooppunten (op lokaal niveau) te onderstrepen, in het bijzonder:

- de voornaamste openbare gebouwen van de gemeente (sporthallen, cultuurcentra, enzovoort);
- beide handelskernen, namelijk het hart van Vorst en Hoogte Honderd.

In dat opzicht kan gekozen worden voor de opmaak en verspreiding van kaarten die de multimodale toegankelijkheid weergeven. Deze kaarten zouden kunnen tonen hoe nabij de infrastructuur ligt voor voetgangers en fietsers, hoe vlot bereikbaar ze is met het openbaar vervoer, enzovoort.

Daarnaast kunnen ook sensibiliseringscampagnes gelanceerd worden bij de gebruikers van deze infrastructuur.

Er zou ook een specifieke communicatiestrategie moeten komen voor scholen zodat nog meer kinderen (en leerkrachten) niet met de auto naar school zouden komen (cf. infra). Deze bewustmaking heeft ook meer betrekking op de ouders die hun kinderen op school afzetten. Dat zou deel moeten uitmaken van het Schoolvervoerplan (SVP) dat op het grondgebied moet worden opgezet.

Leuze (Henegouwen) als voorbeeld

Leuze-en-Hainaut heeft een gids voor schoolmobiliteit opgesteld en verspreid onder alle schoolgaande kinderen in de gemeente.



Bron: gemeentebestuur Leuze-en-Hainaut

Communiceren en sensibiliseren voor een betere verstandhouding tussen de verschillende weggebruikers

Tijdens de workshops die in het kader van dit Gemeentelijk Mobiliteitsplan en in het kader van het openbaar onderzoek georganiseerd zijn, is erop gewezen dat de verschillende weggebruikers bewust moeten worden gemaakt van de noodzaak van een betere verstandhouding en respect voor elkaar. In dat verband moeten verschillende sensibiliserings- en informatiecampagnes worden gevoerd door de gemeente (eventueel in partnerschap met andere actoren zoals de politiezone, het Gewest, de mobiliteitsoperatoren), wat op verschillende manieren kan:

- Sensibilisering op het terrein van gebruikers met ongepast gedrag;
- Sensibilisering en voorlichting via verschillende communicatiekanalen;
- Aanbieden van opleidingen over de wegcode en het gebruik van bepaalde verplaatsingsmiddelen (met name micromobiele vervoermiddelen, elektrische fietsen, bakfietsen)

4.1.3 Toegang tot mobiliteitsdiensten

Het parkeeraanbod voor fietsen in de gemeente uitbreiden

Het parkeeraanbod voor fietsen gaat de laatste jaren wel in stijgende lijn en is best wel uitgebreid (> 760 fietsbeugels, een veertigtal fietsboxen en drie bewonersparkings), maar dit GMP wil nog verder gaan.

De gemeente moet dat aanbod in de komende jaren dus geleidelijk aan blijven ontwikkelen.

Zowel voor kortdurend als voor langdurig gebruik

Los van de mogelijkheden voor een gebruik van korte of middellange duur (zoals fietsbeugels, waarvan het aanbod minstens haalt wat door het GPBP wordt opgelegd), moet vooral het aanbod voor middellange (overdekte fietsbeugels) en lange duur (gesloten boxen en lokalen) uitgebreid worden:

- Voor bewoners (lange duur), die niet altijd de mogelijkheid hebben om hun fiets in hun woning te stallen.
- Breder, voor treinreizigers en gebruikers van andere vormen van openbaar vervoer (middellange en lange duur). Dat aanbod moet onder andere worden uitgebreid bij de voornaamste verkeersknooppunten (stations Vorst-Oost en Vorst-Zuid, metrohalte Albert, haltes Vorst-Centrum, Wiels, enzovoort), in samenwerking met de NMBS en de MIVB.
- Voor bezoekers, bij de verkeersknooppunten (middellange duur). De sporthallen (Bempt, Union) moeten er ook

mee uitgerust worden. De gemeente zal er overigens over waken dat er voldoende plaatsen beschikbaar zijn bij scholen en de andere grote trekpleisters van de gemeente, waaronder de pool ABY.

Het aanbod moet afgestemd zijn op speciale fietsen zoals bakfietsen. Ook kunnen laadpalen voor e-bikes worden aangeboden.



Figuur 21: fietsparkeerplaatsen (Leuven) - bron: Traject

Breder aanbod nodig in Laag-Vorst

In het algemeen beschikt Laag-Vorst over minder fietsparkeerplaatsen. Dat gebied kent echter ook minder mobiliteitsdiensten zoals deelfietsen, -auto's en -scooters.

Bijzondere aandacht hiervoor in toekomstige projecten

De gewestelijke stedenbouwkundige verordening legt een quotum op voor fietsparkeerplaatsen in het kader van nieuwe projecten. Los van deze regelgeving zal de gemeente aandachtig zijn voor de kwaliteit van het aanbod, voor de parkeermogelijkheden voor

bijzondere fietsen (bakfietsen, enzovoort) en voor bezoekers.

De gemeente kan daarvoor steunen op het **Masterplan Fietsparkeren** van Brussel Mobiliteit.

Aanbieders van deelvoertuigen aansporen om hun aanbod naar de hele gemeente uit te breiden

Om het aanbod in de gemeente op te schroeven, zal de gemeente de aanbieders van deelvoertuigen contacteren.

- Villo! en Cambio: om voertuigen aan te bieden in de wijken waar er nu nog geen zijn (zie kaarten hierna). Villo! zou vele stations kunnen aanleggen in de gemeente.
- Een groter aanbod aan deelfietsen, -scooters en -auto's in de hele gemeente.

Bovendien zal de gemeente de ontwikkeling van dit aanbod vergemakkelijken, in het bijzonder in de "vaste stations", door zichtbare en toegankelijke plaatsen ter beschikking te stellen aan de operatoren van gedeelde mobiliteit.

Ze zal deze gedeelde mobiliteit ook aanmoedigen tussen particulieren (in haar communicatie).

Parkeerbeleid van steps en andere micromobiele vervoermiddelen op de weg

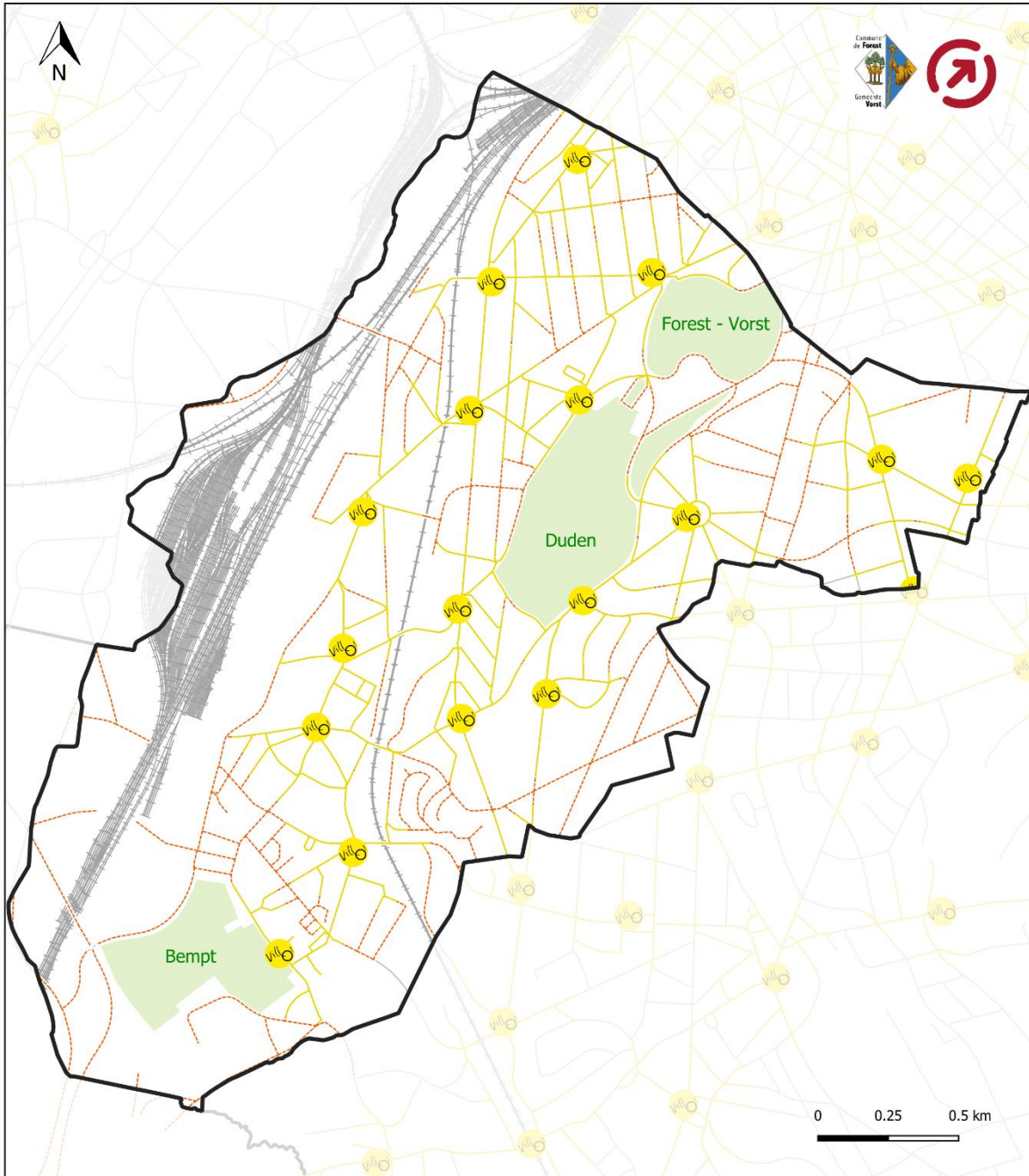
Hoewel het gebruik van steps en andere micromobiele vervoermiddelen bijdraagt tot een duurzame mobiliteit, is het ook belangrijk dat het parkeren van deze vervoermiddelen, die vaak worden wildgeparkeerd in de openbare ruimte, wat met name voetgangers hindert, kan worden geregeld. In afwachting van een eventuele wijziging van de bovengemeentelijke regelgeving zal de gemeente maatregelen nemen met het oog op een dergelijk beleid.

Evaluatie van de mogelijkheden voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer

In het kader van deze studie hebben de inwoners gewezen op verschillende ontbrekende verbindingen in het openbaarvervoersnet, die voor veel Vorstenaren een interessant alternatief kunnen vormen:

- Verbinding tussen het hart van Vorst en Hoogte 100, de belangrijkste handelskernen van de gemeente, waar zich ook veel verkeersknooppunten bevinden. Momenteel is er geen rechtstreekse verbinding mogelijk tussen deze twee polen van de entiteit;
- En in mindere mate, een verbinding tussen Vorst, en meer bepaald de wijk "Union", en het centrum van Ukkel.

In dat verband zal de MIVB, in partnerschap met het Gewest, de mogelijkheden voor de ontwikkeling van het openbaarvervoersaanbod bekijken.



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

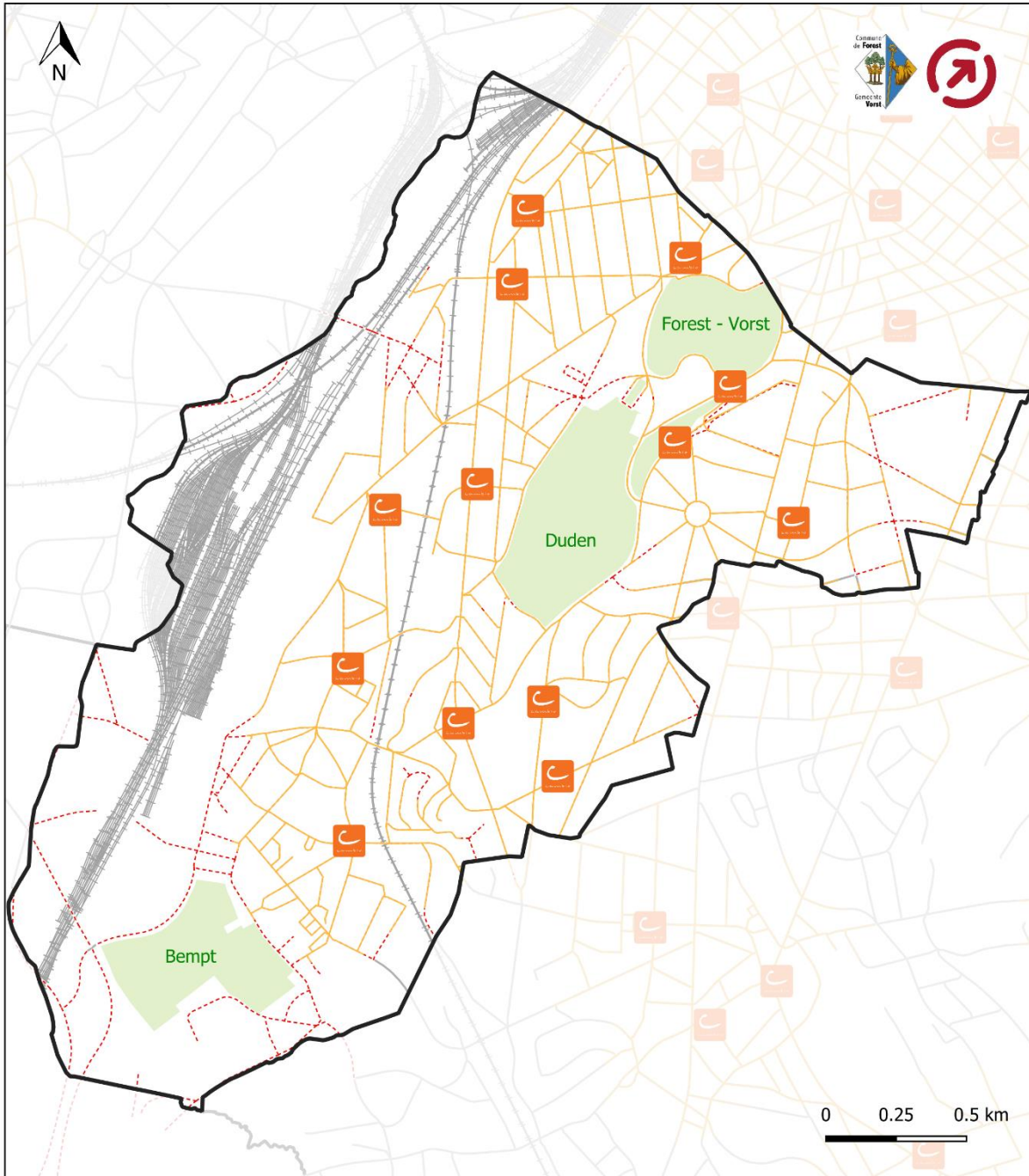
Phase 3 : Présence et absence de services de mobilité partagée
Fase 3 : Aanwezigheid en afwezigheid van mobiliteitsdiensten








**Fond de plan
Achtergrond**

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

Service cyclable - Fietsdienst

- Villo!
- 300m depuis la station
300m van het station
- Absence de service Villo!
Afwezigheid van Villo! dienst

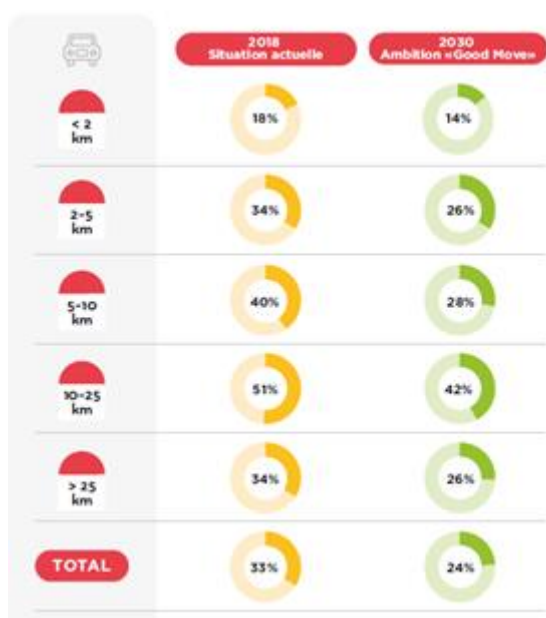


<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p>	<p>Phase 3 : Présence et absence de services de mobilité partagée Fase 3 : Aanwezigheid en afwezigheid van mobiliteitsdiensten</p>
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <p>  Frontières communales Gemeentelijke grenzen </p> <p>  Parcs - Parks </p> <p>  Chemin de fer Spoorweg </p> <p>  Voirie - Wegen </p>	<p>Service auto - Autodienst</p> <p>  Cambio </p> <p>  500m depuis la station 500m van het station </p> <p>  Absence de service Cambio Afwezigheid van Cambio dienst </p>

4.1.4 Het gemeentebestuur als voorbeeld

Ambitieuze doelstellingen die de weg tonen vastleggen in het Bedrijfsvervoerplan

Hoewel het modale aandeel van het woon-werkverkeer met de auto (37%, 2017) lager ligt dan het gemiddelde in gebieden die qua toegankelijkheid vergelijkbaar zijn¹⁸, wil het GMP dat het gemeentebestuur nog meer het voorbeeld toont. Dat kan aan de hand van de doelstellingen van het volgende BVP van het gemeentebestuur, die minstens even ambitieus moeten zijn als het Gewestelijk Mobiliteitsplan en vastgelegd moeten worden op grond van de woon-werkafstand van het personeel.



Figuur 12: verwachte evolutie van het modale aandeel van de auto in functie van de afstand - bron: Gewestelijk Mobiliteitsplan (2020)

Woon-werkverkeer zonder auto vergemakkelijken (en omgekeerd)

De gemeente zal bijkomende maatregelen nemen bovenop de bestaande (terugbetaling

¹⁸ Dat is logisch aangezien een groot deel van het personeel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of in de buurt van Vorst woont (> 60%).

OV-abonnement, fietsvergoeding, voetgangerspremie, enzovoort) om het gemeentepersoneel aan te sporen en aan te moedigen om zich niet met de auto naar het werk te begeven. Zo kan gezorgd worden voor kwaliteitsvolle fietsparkeerplaatsen, vestiaires en douches, voor fietsleasing (of leasing van e-bikes), enzovoort. Omgekeerd moet het traject met de auto ontraden worden, vooral voor werknemers die in de buurt wonen en/of over andere mogelijkheden beschikken. Het parkeerbeleid zal in dat opzicht herbekeken worden (cf. krachtlijn 4).

Beroepsverplaatsingen zonder auto vergemakkelijken (en omgekeerd)

De gemeente kan ook bijkomende maatregelen nemen om het gemeentepersoneel aan te moedigen om beroepsverplaatsingen niet met de auto te verrichten. De gemeente beschikt hiervoor al over fietsen en e-bikes. Ook overweegt ze het uitlenen van fietsen. Er is echter geen enkel personeelslid aangeduid om de fietsen te managen, onderhouden, laten repareren, enzovoort, wat niet bijdraagt tot de populariteit ervan. Iemand zal zich moeten buigen over deze taken. Deze persoon zou in een breder kader belast kunnen worden met de uitvoering van het bedrijfsvervoerplan van de gemeente.

4.1.5 Begeleiding van lokale spelers

Meer en bredere evenementen die een duurzamere mobiliteit promoten

In de komende jaren zal de gemeente evenementen blijven organiseren die een duurzamere mobiliteit promoten. Deze draaien voornamelijk rond de fiets, maar zouden ook andere vervoersmodi aan bod kunnen laten komen (micromobiliteitsvoertuigen, vervoer op aanvraag, enzovoort). Deze evenementen kunnen samen met andere partners

(verenigingen, Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel, enzovoort) worden georganiseerd.

Om de personen te begeleiden die getroffen worden door de nieuwe maatregelen van de lage-emissiezone, organiseert Leefmilieu Brussel tochten waarbij gespecialiseerde mobiliteitscoaches uitleg geven (cf. lez.brussels).

LOW EMISSION ZONE Votre véhicule est impacté par la LEZ?

.brussels

Découvrez les différentes façons de vous déplacer à Bruxelles avec les Mobility Visit!

100% gratuit - 100% découverte

Dialogo met lokale spelers

De gemeente zal een of meerdere keren per jaar de dialoog aanknopen met lokale spelers om te peilen naar de moeilijkheden, behoeften en eventuele nadere maatregelen die moeten leiden tot duurzamere verplaatsingsmodi. Denk daarbij aan de handelaars (via de handelaarsverenigingen), de schooldirecteurs, de

bedrijven, de sportclubs, de culturele verenigingen, enzovoort.

Invoering ondersteunen van acties gesteund door de lokale spelers

Daarbovenop zal de gemeente maatregelen van de lokale spelers steunen om gemakkelijker en sneller te komen tot een duurzamere mobiliteit. In de mate van het mogelijke zal de gemeente bijdragen tot de goede uitvoering van de maatregelen en kan ze hier eventueel fondsen voor voorzien (bijvoorbeeld: steunpremie, aankoop van materiaal).

De gemeente kan bijvoorbeeld de lancering steunen van een pedi- en fietsbus in de scholen.



Bron: Traject

Meer zichtbaarheid en veiligheid in schoolomgevingen

Hoewel er al inspanningen worden geleverd om de schoolomgevingen zichtbaarder en veiliger te maken, kan op sommige vlakken nog een tandje worden bijgestoken, bijvoorbeeld aan de hand van zichtbaar en gekleurd stadsmeubilair of een specifieke inrichting/bekleding.

De gemeente en het Gewest kunnen zich in dat opzicht laten inspireren door de aanbevelingen van perspective.brussels ([Focus - Kwaliteit in de schoolomgeving | perspective.brussels](http://perspective.brussels)).

4.1.6 Aansturen op intermodaliteit

Meer mobiliteitsdiensten bij de voornaamste verkeersknooppunten

De voornaamste knooppunten (in het bijzonder de stations Vorst-Oost en Vorst-Zuid, en de halte Albert) moeten met name snel worden uitgerust voor de stalling van fietsen van middellange of lange duur (overdekte stallingen, lokalen of boxen). Er komt op korte termijn ook een Villo! en/of Blue-bike-station (in de buurt biedt enkel het station Vorst-Oost diensten van Villo! aan). Wat het station Albert betreft, moeten de uitrol van het fietsparkeeraanbod en de vervanging van de Villo!-faciliteiten gebeuren zodra de lopende inrichtingswerken van het station Albert (werken van de MIVB) zijn voltooid, net zoals de installatie van een Cambio-station.

Naast de eventuele mobiliteitswinkels die er geopend kunnen worden (cf. sectie 4.1.1 "Toegang tot informatie"), kunnen nog andere diensten aangeboden worden, zoals laadpalen voor e-bikes, fietsherstelpunten en lockers.

De intermodaliteit op de voornaamste verkeersknooppunten, zoals hier in het station van Vorst-Oost, moet verder ontwikkeld worden.



Figuur 13: station Vorst-Oost - bron: Traject

De kleinere verkeersknooppunten (Sint-Denijs, Wiels, Rochefort, enzovoort) moeten ook minstens voldoende fietsparkeerplaatsen krijgen.

Inrichting van stationsomgevingen en voornaamste verkeersknooppunten

Station Vorst-Oost

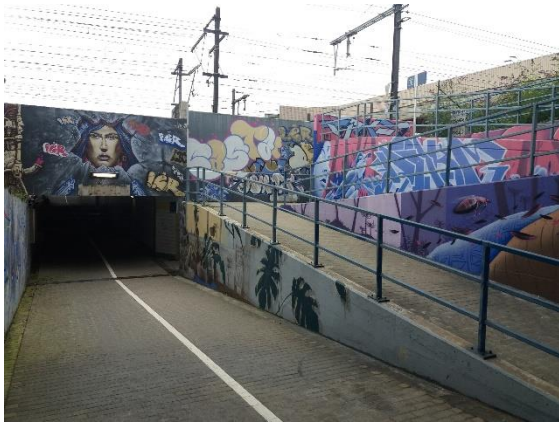
In het kader van het project "Watertraject" werden de voetgangersverbindingen naar het station Vorst-Oost verbeterd (opfrissing trappen, hellend vlak voor personen met beperkte mobiliteit). Bijkomende initiatieven zijn nog mogelijk om dat verkeersknooppunt naar een hoger niveau te tillen en het aantrekkelijker en toegankelijker te maken (via de toegangsweg). Het project "Tweeoeverspark" biedt daartoe een eerste mogelijkheid.



Figuur 14: station Vorst-Oost - bron: Traject

Station Vorst-Zuid

Hoewel dat station minder populair is (215 reizigersbewegingen / weekdag) dan Vorst-Oost (485 reizigersbewegingen / weekdag) zou het station Vorst-Zuid ook baat hebben bij een betere toegankelijkheid en verfraaiing.



Figuur 15: station Vorst-Zuid -
bron: Traject



Figuur 16: omgeving van de metrohalte Albert -
bron: Traject

Metrohalte Albert

De omgeving van de metrohalte Albert moet opnieuw aangelegd worden, gezien de huidige toestand ervan en het belang van deze halte voor de gemeente en over de gemeentegrenzen heen. Deze omgeving is momenteel heel erg flets. Zowel de aantrekkelijkheid als de (universele) toegankelijkheid moeten erop vooruitgaan. De geplande heraanleg (waarvoor reeds een omgevingsvergunning werd verkregen) moet gerealiseerd worden van zodra de inrichtingswerken van het metrostation dit toelaten. Met de aanleg van de ringlijn voor trams zal het gebied onder handen worden genomen als de tram bovengronds zal rijden. Zo niet moet een dergelijke heraanleg worden voorzien.

Op korte termijn kunnen kleine ingrepen de aantrekkelijkheid en de toegankelijkheid van dat verkeersknooppunt verbeteren.

4.2 Leveringen

Een bedrijfsleveringsplan voor de gemeente opstellen (en bedrijven in de gemeente aansporen om hetzelfde te doen)

De gemeente zal eerst en vooral het goede voorbeeld tonen en aan de hand van een Bedrijfsleveringsplan (BLP) haar goederen duurzamer beheren.

Ze zal de bedrijven in de gemeente aansporen en begeleiden bij de opmaak van zo'n plan.

Bovenop bovenstaand initiatief zou de persoon die verantwoordelijk is voor het BVP ook belast kunnen worden met het BLP, en dus de contactpersoon kunnen vormen voor externe bedrijven.

Handelaars mobiliseren en ondersteunen om hun handelswaar duurzamer te beheren

Net zoals andere lokale spelers en bovenop de maatregel hieronder, zal de gemeente haar handelaars ook aansporen en begeleiden naar een duurzamere mobiliteit en een beperking van het aantal kilometers dat afgelegd wordt in het kader van leveringen. In eerste instantie zal de gemeente de handelaars contacteren om ze te sensibiliseren en om de maatregelen die dat doel kunnen dienen, de behoeften en de eventuele obstakels in kaart te brengen.

Daarna kan de gemeente nog andere initiatieven op het getouw zetten: parkeerplaatsen voor bakfietsen aanleggen, een aankooppremie uitreiken voor de aankoop van dergelijke voertuigen voor leveringen, of andere initiatieven voor een duurzamere mobiliteit, zoals de omvorming van parkeerplaatsen tot handelsruimtes (terrassen, enzovoort).

Mogelijkheden om plekken voor lokale logistiek in kaart te brengen

Er bestaan in de gemeente al door de post of andere spelers uit de privésector uitgebate punten waar particulieren hun pakjes kunnen ophalen of afgeven.

Daarbovenop beveelt dit GMP aan om pakketkluizen te installeren en/of pakkethubs te bouwen (7d/7, 24u/24):

- Op de multimodale knooppunten (stations Vorst-Oost en Vorst-Zuid, halte Albert).
- Op verschillende plaatsen in de gemeente, om het verkeer voor de levering van (kleine) goederen in de wijken/mazen te beperken. Dergelijke systemen moeten worden aangemoedigd via de aflevering van stedenbouwkundige vergunningen.

De opening van locaties voor lokale logistiek in de handelskernen moet overwogen worden (Sint-Denijs, Hoogte Honderd, misschien zelfs Wielemans-Ceuppens). Daarvoor zal een aparte studie worden gevoerd in samenspraak met de handelaars om de haalbaarheid, de noden, het nut en de vorm van deze voorziening in kaart te brengen. De bedoeling is de goederenstromen in het verkeer te beperken en de laatste kilometer van het traject zo duurzaam mogelijk te maken, terwijl er een minimum aan "comfort" wordt geboden aan vervoerders en handelaars.

Tegelijkertijd dient men af te stemmen met de handelaars of het mogelijk is om leveringen in de handelskernen of in de mazen te beperken. Het kan gaan om de volgende beperkingen:

- tijdelijke beperkingen: leveringen enkel in bepaalde tijdspannes toelaten;
- beperkingen naargelang het gewicht en/of de omvang van het voertuig.

5. KRACHTLIJN 4: PARKEERSTRATEGIE



5.1 Parkeerdruk verlagen aan de hand van een aangepast gemeentelijk beleid

De hieronder opgesomde acties steunen op en bevestigen de acties van het ontwerp van GPAP. Ze komen bovenop andere acties met het oog op een modale verschuiving en een daling van het aantal voertuigen in bezit per gezin.

Gemeentebeleid afstemmen op gewestelijke voorschriften inzake prijszetting en vrijstellingen

Dat kan door:

- Het gemeentelijk retributiereglement aan te passen. Tegelijkertijd moet nagedacht worden over een groter gebruik van parkeerplaatsen in residentiële (en kantoor)gebouwen en buiten de weg. Deze analyse moet samen met het gewestelijke niveau plaatsvinden. Het GewMP Good Move overweegt onder andere om een GPBP op te stellen waarbij parkeren op de weg duurder zou zijn dan buiten de weg.
- Parkeerzones te creëren.
- Een beperking van het aantal vrijstellingen in te voeren, in het bijzonder voor de niet-reizende actieve bevolking, leerkrachten en bezoekers (cf. sectie 5.4).

De naleving van de geldende regels op de openbare weg verbeteren

De bedoeling is vaker te controleren: twee controles per dag in de rode zones en van de andere gereguleerde parkeerplaatsen.

5.2 Minder parkeerplaatsen op de weg

Meerdere projecten die het aantal parkeerplaatsen op de weg al hebben teruggedrongen, vooral in het hart van Vorst...

Het aantal parkeerplaatsen op de weg zal de komende jaren al flink dalen door alle heraanlegprojecten die de gemeente al heeft gepland of voorziet. Dat komt bovenop meer gebruiksgemak en comfortabelere en veiligere verplaatsingen voor de actieve vervoersmodi, en een openbare ruimte van hogere kwaliteit.

De heraanleg van de **openbare ruimte in het hart van Vorst** zal in eerste instantie leiden tot een honderdtal minder parkeerplaatsen, vooral aan het Sint-Denijsplein. Meerdere pistes worden bekeken om dat ingeperkte parkeeraanbod deels te compenseren (poolingdiensten voor bestaande beschikbare parkeerplaatsen, mogelijke verschuiving naar de Brits Tweedelegerlaan, enzovoort). Nadien zullen nog een dertigtal plaatsen geschrapt worden op de Brusselsesteenweg tussen de Sint-Denijsstraat en de Marguerite Bervoetsstraat. Een (gedeeltelijke) compensatie zal misschien nodig zijn, bijvoorbeeld door plaatsen ter beschikking te stellen bij toekomstige ontwikkelingsprojecten in de wijk.

en in beperktere mate op andere plekken

Tijdens de nakende heraanleg van de **Neerstalsesteenweg** (2023) zullen ook een aantal parkeerplaatsen op de weg verdwijnen.

Op langere termijn en afhankelijk van de ringlijn voor trams, zullen ook een aantal parkeerplaatsen sneuvelen langs de **Besmelaan**, de **Koningin Maria-Hendrikalaan** en het eerste deel van de **Albertlaan** (bij #Albert).

Parkeerruimte op de weg beperken, specifiek langs de Wilemans Ceuppenslaan en de Luttrebruglaan...

Als men de omstandigheden voor voetgangers, fietsers en motorvoertuigen wil verbeteren,

moet de uitgestrekte parkeerruimte langs de Wielemans Ceuppenslaan (vier parkeerstroken met in totaal 165 plaatsen) beperkt worden - wat ook de beste optie is om het probleem te verhelpen.. Een bijzondere aandacht dient uit te gaan naar de leveringen en de plaatsen voor personen met beperkte mobiliteit.

Om diezelfde redenen moet de parkeerdruk op de Luttrebruglaan ook ingedijkt worden..

Deze beperking van het parkeeraanbod is belangrijk als men betere omstandigheden wil creëren voor de actieve vervoersmodi en voor motorvoertuigen, maar de impact op het parkeeraanbod langs de weg in deze wijk mag niet worden onderschat. Daarom is een (gedeeltelijke) compensatie in een eerste fase nodig. Er bestaan meerdere pistes waarvan de haalbaarheid nog moet worden onderzocht:

- pooling van het beschikbare aanbod in handels- en kantoorgebouwen in de buurt;
- terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen binnen het project "Vorst aan de Zenne".

Mensen moeten voorts aangespoord worden om te parkeren in hun gebouw (en niet op de weg), ook al is het aanbod beperkt (42 plaatsen volgens parking.brussels).

maar ook op andere plekken

Om meer ruimte te geven aan voetgangers en het aantal conflicten in te dammen tussen fietsers, automobilisten en het openbaar vervoer op het zwaarste deel van de helling van de Victor Rousseaulaan, moet het parkeren in visgraat worden gewijzigd naar parkeren in de rijrichting. Gezien het huidige gebruik van de 110 beschikbare parkeerplaatsen (< 50% 's nachts en 25% overdag¹⁹) en de daling van het aantal parkeerplaatsen door die wijziging (ongeveer de helft), is een compensatie niet onontbeerlijk. Een compensatie zou ook niet nodig zijn voor de bezoekers van Vorst Nationaal, aangezien de concertzaal elke vorm

van parkeren binnen een straal van 1 kilometer rond de concertzaal wil vermijden.²⁰

Deze optie moet ook op langere termijn overwogen worden op andere delen van deze laan. Hetzelfde geldt voor de Jupiterlaan.

Op andere wegen zou de parkeerdruk om voornoemde redenen ook moeten worden verlaagd, zoals bij Hoogte Honderd en op de Alsebergsesteenweg.

Tegelijkertijd zal de gemeente nagaan of het mogelijk (en nuttig is) om het parkeeraanbod op de weg te beperken wanneer de voorziene heraanleg van de openbare ruimtes van start gaat.

Hoe dan ook moet nagegaan worden of:

- de beperking van het parkeeraanbod (gedeeltelijk) gecompenseerd moet worden, in het licht van de huidige bezettingsgraad van de parkeerplaatsen in de zone;
- het mogelijk is om het parkeren te verschuiven naar bestaande parkings (bv. in residentiële of kantoorgebouwen);
- het mogelijk is om te parkeren in het oude gebouw van DiamantBoard (Zuiderhaard en Rijksarchief)

In overeenstemming met het ontwerp van GPAP, zal het Parkeeragentschap een globaal plan opstellen met alle initiatieven die moeten leiden tot meer parkeerplaatsen op kantoorparkings, parkings voor buurtbewoners en buurtparkings, of transitparkings.

Een bijzondere aandacht zal uitgaan naar het verlies en de noodzakelijke compensatie van parkeerplaatsen voor specifieke vormen van parkeren en gebruikers, zoals PBM's, leveringen, enzovoort (cf. sectie 5.2).

belastingreglement op vertoningen en gemakkelikheden.

¹⁹ Bron: parking.brussels (2020)

²⁰ Bron: protocol voor de concertzaal Vorst Nationaal, opgesteld in het kader van het

5.3 Vlotter parkeren voor wie bijdraagt tot de werking van de gemeente

Vrijstellingskaarten in de eerste plaats uitreiken aan gebruikers die bijdragen tot de werking van de gemeente

Dit GMP beveelt aan om het aantal vrijstellingskaarten te beperken en in de eerste plaats kaarten voor “professionals” uit te reiken aan bepaalde soorten gebruikers: gezondheidswerkers en bouwlieden.

In samenwerking met het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet, in het licht van het toekomstige Gewestelijk Parkeerbeleidsplan, de mogelijkheid worden bekeken om parkeerplaatsen langs (of buiten) de weg voor te behouden voor deze groepen. Indien nodig komt dat punt aan bod tijdens de heraanleg van de openbare ruimtes.

Naleving van de voorbehouden plaatsen voor leveringen handhaven

Zoals het ontwerp van GPAP voorstelt, zal de gemeente de nodige maatregelen treffen zodat de voorbehouden plaatsen voor leveringen niet door andere gebruikers bezet worden. Het ontwerp van GPAP beveelt een depenalisering van het parkeren aan (gele zones), ten bate van de handelszaken en de problematische locaties.

Tegelijkertijd moet in voldoende parkeerplaatsen voor leveringen worden voorzien, zonder een duurzamer goederenbeheer in de gemeente uit het oog te verliezen (cf. krachtlijn 3).

5.4 De opmars van het elektrisch rijden ondersteunen

De gemeente zal de installatie van laadinfrastructuur op haar grondgebied inplannen volgens de vereisten van de regering (verdeelcriteria, keuze van locatie, uitbreiding van het laadpalennetwerk).

Merk op dat de gemeente sinds 2019 gevolg geeft aan de verzoeken van haar burgers. In 2019-2020 werden op zeven plaatsen laadpalen geïnstalleerd. In 2021-2022 zullen op twaalf plaatsen laadpalen worden geïnstalleerd.

Het zou nuttig zijn om deze in kaart te brengen om een overzicht te hebben op de uitbreiding van het netwerk en in de toekomst een goede dekking te verkrijgen.