



MILIEUEFFECTENRAPPORT VAN HET
ONTWERP VAN GEMEENTELIJK
MOBILITEITSPLAN VAN VORST

NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING

Brussel, 3 november 2021
BEL010494

CSD Ingénieurs Conseils SA
Paepsemiaan 11
1070 Anderlecht
t + Tel 02 340 29 10
f + Fax 02 340 29 19
e bruxelles@csgivingieurs.be

Inhoudsopgave

VOORWOORD	8
1. ALGEMENE INLEIDING	9
1.1 Ontwikkelingskader van dit effectenrapport	9
1.2 Studiegebied	9
2. PRESENTATIE VAN HET ONTWERP VOOR EEN GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN	10
2.1 Ontwikkelingskader en doelstellingen van het ontwerp-GMP	10
2.2 Presentatie van het actieplan	12
2.3 In kaart brengen van interventies	15
3. DIAGNOSE VAN DE BESTAANDE SITUATIE	22
3.1 Sociaal-economische aspecten en materiële goederen	22
3.2 Mobiliteit	24
3.3 Lucht, klimaat en energie;	29
3.4 Stedenbouw, landschap, grondgebruik en onroerend goed	30
3.5 De geluids- en trillingsomgeving	31
3.6 Fauna en flora	32
3.7 Bodem en water	33
3.8 De mens	34
4. VOORZIENBARE TOEKOMSTIGE SITUATIE	35
4.1 Contracten voor duurzame wijken en stadsvernieuwing	35
4.2 Lopende en toekomstige projecten	37
5. EFFECTENBEOORDELING VAN HET ONTWERP-GMP	48
5.1 Mogelijke algemene gevolgen inzake sociaal-economische aspecten en materiële goederen	48
5.2 Mogelijke algemene gevolgen inzake mobiliteit	48
5.3 Mogelijke algemene gevolgen inzake lucht, klimaat en energie	49
5.4 Mogelijke algemene gevolgen op het gebied van stedenbouw, landschap, grondgebruik en onroerend goed	49
5.5 Mogelijke algemene gevolgen inzake de geluids- en trillingsomgeving	50
5.6 Mogelijke algemene gevolgen inzake biodiversiteit	50
5.7 Mogelijke algemene gevolgen inzake bodem en water	51
5.8 Mogelijke algemene gevolgen inzake de mens	51
5.9 Interacties tussen factoren	52
6. CONCLUSIE	53

6.1	Algemene conclusies over de effecten van het ontwerp-GMP	53
6.2	Samenvatting van de aanbevelingen	55
6.3	Monitoring van de ontwikkeling van de milieukwaliteit	65

Lijst van Figuur

Figuur 1: De vier luiken en elk vier krachtlijnen van het ontwerp-GMP (bron: ontwerp-GMP, Traject, maart 2020)	10
Figuur 2: Kaart van ingrepen in het voetgangersnetwerk (bron: ontwerp-GMP, 2021, fase 3)	16
Figuur 3: Overzicht van de interventies voor de aanleg van rustgebieden (bron: ontwerp-GMP, 2021, fase 3)	17
Figuur 4: Kaart van ingrepen op het fietsnetwerk (bron: ontwerp-GMP, 2021, fase 3)	18
Figuur 5: Kaart van ingrepen op het openbaarvervoernetwerk (bron: Ontwerp-GMP, 2021, fase 3)	19
Figuur 6: Kaart van ingrepen op het Autonetwerk (bron: ontwerp-GMP, 2021, fase 3)	20
Figuur 7: Kaart van ingrepen op het vrachtwagenetwerk (bron: ontwerp-GMP, 2021, fase 3)	21
Figuur 8: Reizen centra van Vorst (bron: ontwerp-GMP, 2021)	23
Figuur 9 : Voetgangersnetwerk zoals gedefinieerd door GoodMove, op basis van de PAVE (bron: Ontwerp-GMP, 2021)	24
Figuur 10: Fietsnetwerk zoals gedefinieerd door GoodMove (bron: ontwerp-GMP, 2021)	24
Figuur 11: Fietsvoorzieningen en -routes in Vorst (bron: ontwerp-GMP, 2021)	25
Figuur 12: Fietsenstallingen in Vorst (bron: Ontwerp-GMP, 2021)	25
Figuur 13: Stations, bus- en tramlijnen in Vorst (bron: ontwerp-GMP, maart 2021)	26
Figuur 14: TP-netwerk zoals gedefinieerd door GoodMove (bron: Ontwerp-GMP, maart 2021)	26
Figuur 15: Autoverkeersstromen (bron: ontwerp-GMP, 2021)	27
Figuur 16: Autonetwerk zoals gedefinieerd door GoodMove (bron: Ontwerp-GMP, 2021)	27
Figuur 17: Vrachtwagenstromen op het bosbouwnetwerk per type verkeer (bron: ontwerp-GMP, 2021)	27
Figuur 18: Vrachtwagenetwerk zoals bepaald door GoodMove (bron: ontwerp-GMP, 2021)	27
Figuur 19: Modale aandelen in Vorst, zijn buurgemeenten en in het BHG (bron: ontwerp GMP, 2021)	28
Figuur 20: Concentratie zwarte koolstof ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) tijdens de piekuren (bron: Geodata, Leefmilieu Brussel 2020)	29
Figuur 21 : In kaart brengen van warmte/koude-eilanden (bron: Leefmilieu Brussel 2020)	29
Figuur 22 : Typologie van het grondgebied van de gemeente Vorst (bron: ontwerp GMP, 2021, gewijzigd door CSD Ingénieurs)	30
Figuur 23 : Topografie van de gemeente Vorst (bron: Uittreksel uit het ontwerp-GMP, 2021)	30
Figuur 24: Multi-blootstellingsgeluidskarta (bron: Geodata, Leefmilieu Brussel, 2020)	31
Figuur 25 : Strategie akoestische comfortzones (bron: Leefmilieu Brussel, 2020)	31
Figuur 26 : Percentage vegetatiebedekking (percelen) (bron: Geodata, Leefmilieu Brussel, 2020)	32
Figuur 27: Straatbomen langs gewestwegen in Vorst (bron: Mobigis, 2021)	32
Figuur 28: kaart van het bodemtoestand (bron: Geodata, Leefmilieu Brussel 2020)	33
Figuur 29: Overstromingsgevaarkaart (bron: Leefmilieu Brussel, 2019)	33
Figuur 30 : Concentratiezones voor ongevallen (bron: Mobigis, 2021)	34

Figuur 31 : Gebieden met een tekort aan voor het publiek toegankelijke groene ruimten (bron : Geodata, Leefmilieu Brussel, 2020)	34
Figuur 32: Betrokken perimeter door de DWC Abdij (bron: DWC Abdij website)	35
Figuur 33: Interventieperimeter van het DWC Wiels aan de Zenne (bron: website van de gemeente Vorst, 2021)	36
Figuur 34: Kaart van de door de SVC geplande interventies4 (bron: Perspective.Brussels, maart 2021)	37
Figuur 35: Luchtfoto van het projectgebied (bron: GoogleMaps, illus. CSD Ingénieurs)	38
Figuur 36: Sint-Denijsplein (bron: GoogleMaps, sept. 2021)	38
Figuur 37: Brusselsesteenweg, ter hoogte van het Sint-Denijsplein (bron: GoogleMaps, sept. 2021)	38
Figuur 38: Sint-Denijsplein in de bestaande (links) en de toekomstige (rechts) situatie (bron: MER van het herinrichtingsproject, ARIES 2021)	38
Figuur 39: Wijziging van het verkeerspatroon op het Sint-Denijsplein / in de maas van Neerstalle (bron: MER van het EPCF-herontwikkelingsproject, maart 2021)	39
Figuur 40: Luchtfoto van de omtrek van het project	40
Figuur 41: de Neerstalsesteenweg bij de waterstraat (bron: GoogleMaps, oktober 2020)	40
Figuur 42: Ligging van het project "Ilot Barcelona" (bron: Gemeente Vorst en MER voor het project EPCF)	41
Figuur 43: Illustratie van het project van het Twee-oeverspark (bron: Taktyk, 2018)	42
Figuur 44: Illustratie van het gewestelijk fiets-voetgangersproject langs de spoorlijnen in Brussel (bron: Twee-oeverspark)	42
Figuur 45: Illustratie van het voorgestelde park van de Voor-Zenne, de spoorwegonderdoorgang en het Twee-oeverspark (bron: DWC Wiels, 2018)	43
Figuur 46: Park langs de Zenne op Gerijstraat-site (bron: DWC Wiels aan de Zenne-programma, 2018)	43
Figuur 47: Luchtfoto van het getroffen knooppunt (bron: Google Maps, 2021)	44
Figuur 48: Illustratie van de geplande interventies op de as Gerij / Luttrebrug en het kruispunt Wiels-van Volxem, in het kader van SVC4 (bron: gewijzigd definitief programma van de SVC, december 2020)	44
Figuur 49: Voorlopige ontwerpliche voor de herinrichting van de toegang tot de De Merodestraat (bron: DWC Wiels aan de Zenne-programma, maart 2018)	45
Figuur 50: Type ingreep voorgesteld voor Merode Street (bron: DWC Wiels aan de Zenne maart 2018, Zeppelin Collective 2017)	45
Figuur 51: Luchtfoto van de perimeter van het MIVB-project (bron: GoogleMaps, ill. CSD Ingénieurs)	46
Figuur 52: Luchtfoto van het projectgebied voor de herinrichting van Schaats-, Delta- en Keerkringenlanen. (bron: Google Maps 2021; illus. CSD Ingénieurs)	47

Lijst van foto's

Foto 1: Illustratie van het project op de site van de abdij van Vorst (bron: ABY.Brussel, 2021)	40
Foto 2: Nieuwe toegang tot het station Vorst-Oost vanaf de Jean-Baptiste Vanpéstraat (MER voor de EPCF-herontwikkelingsproject, ARIES 2021)	41
Foto 3: Voorbeeld van een stedelijke wadi (bron: DWC Wiels aan de Zenne maart 2018)	45
Foto 4: Kruising tussen Globe / V. Rousseau (bron: Google Maps, maart 2021)	46

Lijst van tabellen

Tabel 1: Samenvatting van de aanbevelingen	55
--	----

VOORWOORD

CSD Ingénieurs Conseils bevestigt hierbij dat zij haar mandaat met de nodige zorgvuldigheid heeft uitgevoerd. De resultaten en conclusies zijn gebaseerd op de huidige stand van kennis zoals uiteengezet in het verslag en zijn verkregen in overeenstemming met erkende industriële normen.

CSD baseert zich op de vooronderstelling dat:

- de opdrachtgever of door de opdrachtgever aangewezen derden juiste en volledige informatie en documenten hebben verstrekt voor de uitvoering van het mandaat,
- de resultaten van zijn werk niet gedeeltelijk zullen worden gebruikt,
- zonder toetsing, zullen de resultaten van haar werkzaamheden niet voor andere dan de overeengekomen doeleinden worden gebruikt, noch worden getransponeerd naar gewijzigde omstandigheden.

Indien niet aan deze voorwaarden wordt voldaan, is CSD jegens de opdrachtgever niet aansprakelijk voor de daaruit voortvloeiende schade.

Indien een derde de resultaten van de werkzaamheden gebruikt of daarop beslissingen baseert, aanvaardt CSD geen aansprakelijkheid voor enige directe of indirecte schade die daaruit zou kunnen voortvloeien.

1. ALGEMENE INLEIDING

1.1 Ontwikkelingskader van dit effectenrapport

Dit milieueffectenrapport (MER) wordt opgesteld in het kader van de ontwikkeling van het nieuwe Gemeentelijke Mobiliteitsplan (hierna 'ontwerp-GMP') voor de gemeente Vorst.

Een 'milieueffectenrapport' (MER) over plannen of programma's is een studie van de milieugevolgen die kunnen worden verwacht als gevolg van de uitvoering van een strategisch of regelgevend plan of programma, een officieel document waarin richtlijnen worden gegeven voor de totstandbrenging van nieuwe wijken, gebouwen, enz. Of, in dit geval, de uitvoering van acties gericht op het plannen van duurzame mobiliteit op het gemeentelijk grondgebied, in overeenstemming met het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GwMP) dat bekend staat als 'Good Move'.

Deze gevolgen, die 'effecten' worden genoemd, hebben betrekking op de verschillende parameters van ons milieu in ruime zin, d.w.z. of het nu gaat om fysieke (b.v. bodem, water, lucht, geluid, natuurlijk en gebouwd erfgoed, enz.), sociaal-economische (b.v. effecten op de bevolking) of culturele (b.v. stadsontwerp) parameters.

De opstelling van dit rapport wordt gerechtvaardigd door het feit dat het ontwerp-GMP een plan of programma is in de zin van Richtlijn 2001/42/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de milieueffecten van bepaalde plannen en programma's (artikelen 2 en 3). De Europese Richtlijn 2001/42/EC, omgezet in Brusselse wetgeving in de ordonnantie van 18 maart 2004 « betreffende de milieueffectenbeoordeling van bepaalde plannen en programma's »¹, vereist dat een milieubeoordeling wordt uitgevoerd voor plannen en programma's die van aard zijn aanzienlijke effecten te hebben op het milieu, teneinde een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen en bij te dragen tot de integratie van milieuoverwegingen in de voorbereiding en vaststelling van plannen en programma's.

Het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan moet vergezeld gaan van een milieueffectenrapport, zoals bepaald in artikel 15 van de ordonnantie van 26 juli 2013, "*voor de elementen die niet gedekt zijn door het milieueffectenrapport van het gewestelijk mobiliteitsplan bedoeld in artikel 8, § 2*".

Wanneer een milieubeoordeling vereist is, moet deze worden uitgevoerd tijdens de voorbereiding van het plan of programma en voordat het wordt vastgesteld of aan de wetgevings- of regelgevingsprocedure wordt onderworpen (artikel 8 van de ordonnantie van 18 maart 2004). Hoewel gestroomlijnd, moet de inhoud van het MER de informatie opgesomd in bijlage C van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) bevatten.

1.2 Studiegebied

Aangezien het ontwerp-GMP zich uitstrekt over het grondgebied van de gemeente Vorst, bestrijkt dit rapport hetzelfde studiegebied voor de beoordeling van de milieueffecten van het ontwerp-GMP. Voor de mobiliteits- en sociaal-economische analyses in verband met de buurgebieden wordt het geografisch studiegebied zo nodig uitgebreid tot buiten de gemeentegrenzen.

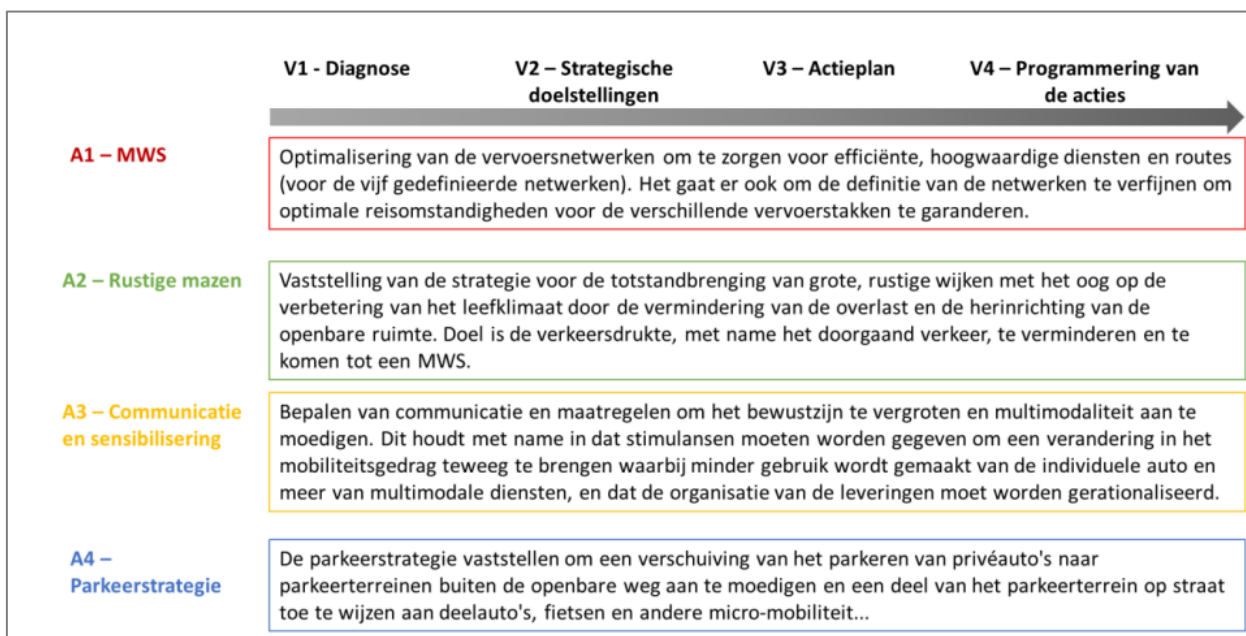
¹ Ordonnantie van 18 maart 2004: <http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/ordonnantie/2004/03/18/2004031136/justel>

2. PRESENTATIE VAN HET ONTWERP VOOR EEN GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

2.1 Ontwikkelingskader en doelstellingen van het ontwerp-GMP

Overeenkomstig de ordonnantie van 26 juli 2013 "tot vaststelling van een kader voor mobiliteitsplanning en tot wijziging van diverse bepalingen die een invloed hebben op de mobiliteit"², zijn alle Brusselse gemeenten verplicht hun gemeentelijk mobiliteitsplan te herzien binnen 2 jaar na de goedkeuring van het nieuwe Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP) 'Good Move' 2020-2030, dat in maart 2020 in tweede lezing is aangenomen.

Overeenkomstig de ordonnantie van 26 juli 2013 is het ontwerp van Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) van de gemeente Vorst gestructureerd in 4 luiken (of fasen): Diagnose, strategische doelstellingen, actieplan en programmering van de acties. Elk deel is georganiseerd rond 4 belangrijke krachtlijnen van het GewMP Good Move, namelijk :



Figuur 1: De vier luiken en elk vier krachtlijnen van het ontwerp-GMP (bron: ontwerp-GMP, Traject, maart 2020)

De diagnose van de bestaande situatie (deel of fase 1 van het ontwerp-GMP) en de vaststelling van de doelstellingen van het ontwerp-GMP (fase 2) zijn tussen 2020 en maart 2021 opgesteld. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de verschillende strategische doelstellingen van het ontwerp-GMP, per werkstroom.

² Beschikking van 26 juli 2013: <http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/ordonnantie/2013/07/26/2013031704/justel>

A1: MULTIMODALE WEGENSPECIALISATIE

Met het oog op goed gestructureerde en efficiënte vervoersnetwerken voorziet het ontwerpplan in :

- Kleine aanpassingen aan het voetgangersnetwerk, voorgesteld door Good Move, om meer samenhang in het netwerk te brengen
- Integratie van wegen en stegen in het voetgangersnetwerk en verbetering van de kwaliteit ervan ;
- Het fiets-COMFORT netwerk vervoledigen ;
- Lichte aanpassing voor het openbaarvervoernetwerk ;
- Geen wijziging van het autonetwerk en het vrachtverkeersnetwerk van Good Move, maar wel een aanpassing overwegen in functie van het traject van de toekomstige tram op ringlijn ;
- Verduidelijking van de algemene werkingsvoorwaarden van de multimodale wegenspecialisatie

A2: DE STRATEGIE VOOR DE UITBOUW VAN RUSTIGE MAZEN

- Het doorgaand verkeer wegwerken/beperken
- Het volume aan lokaal verkeer beheren
- De ongevalgevoelige zones veiliger maken en rustige zones creëren
- Eerst en vooral inzetten op de structurerende netwerken volgens het STOP-principe

A3: COMMUNICATIE, SENSIBILISERING EN AANSPORING TOT MULTIMODALITEIT

- De toegang verzekeren tot informatie over de verplaatsingswijzen voor alle burgers
- Een communicatiestrategie uitstippelen om het aanbod op het grondgebied bekend te maken (en aan te zetten tot een duurzamere mobiliteit)
- De mobiliteitsdiensten toegankelijk maken voor zo veel mogelijk mensen
- De Gemeente profileren als het voorbeeld op het vlak van mobiliteit
- De spelers in de Gemeente, en vooral de jongeren, begeleiden en aanmoedigen richting duurzamere mobiliteit
- Intermodaliteit vergemakkelijken
- Optimalisering van de stadslogistiek op gemeentelijk niveau

A4: PARKEERSTRATEGIE

- Vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de weg
- De parkeerdruk verlagen aan de hand van een aangepast gemeentelijk parkeerbeleid
- Vlotter parkeren voor wie bijdraagt tot de werking van het Gewest
- De ontwikkeling van elektrisch rijden ondersteunen

2.2 Presentatie van het actieplan

Het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) van Vorst stelt **59 acties** voor om de doelstellingen hierboven gepresenteerd te bereiken. Deze zijn ingedeeld naar gewenste uitvoeringsperiode, d.w.z. :

2.2.1 Doorlopende acties (DA) en geleidelijke acties (GA)

Het ontwerp-GMP omvat 16 doorlopende en 10 geleidelijke acties, d.w.z. acties die in de loop der jaren regelmatig en ononderbroken moeten worden uitgevoerd, zoals bewustmaking en begeleiding van plaatselijke actoren (= doorlopende acties) en acties die geleidelijk moeten worden uitgevoerd, soms naar gelang van de beschikbare budgetten en/of mogelijkheden (= geleidelijke acties) Deze moeten op korte termijn worden opgestart.

Nr. Actie	Naam van de actie
DA.1	Wandelpaden en stegen opwaarderen en onderhouden
DA.2	De kwaliteit van de fietsnetwerken monitoren
DA.3	De verkeersregels handhaven voor een correct gebruik van de verschillende transportnetwerken
DA.4	Ongevalgevoelige zones veiliger maken
DA.5	De snelheden monitoren en maatregelen nemen zodat de snelheidsbeperkingen worden nageleefd
DA.6	De operatoren van gedeelde voertuigen aansporen om hun aanbod in het hele gebied uit te breiden
DA.7	Het multimodale aanbod dat toegang biedt tot de voornaamste verkeersknooppunten bekend maken
DA.8	Een ambitieus BVP uitwerken
DA.9	Het woon-werkverkeer van het gemeentepersoneel op een andere manier dan met de auto vergemakkelijken
DA.10	De professionele verplaatsingen van het gemeentepersoneel op een andere manier dan met de auto vergemakkelijken
DA.11	Het bereik van evenementen die duurzamere mobiliteit promoten, aanhouden en uitbreiden
DA.12	In dialoog gaan met de lokale spelers (bedrijven, handelaars, enz.)
DA.13	Invoering ondersteunen van acties gesteund door de lokale spelers
DA.14	Handelaren mobiliseren en ondersteunen om hun handelswaar duurzamer te beheren
DA.15	De naleving van de voorbehouden plaatsen voor levering handhaven
DA.16	De opmars van het elektrisch rijden ondersteunen
GA.1	De voetgangersnetwerken (PLUS), COMFORT en WIJK in overeenstemming brengen met de PAVE-voorschriften
GA. 2	De wegen van het Fiets PLUS-netwerk naar de wijken aanleggen
GA. 3	Het Fiets COMFORT-netwerk aanleggen (ook in functie van de uitvoering van de circulatieplannen)

GA. 4	Naar school fietsen
GA. 5	De circulatieplannen invoeren in de mazen ³
GA. 6	Woonzones ontwikkelen in de wijken
GA. 7	De toegang tot informatie vergroten via geïntegreerde informatie- en dienstenpunten voor mobiliteit
GA. 8	Het parkeeraanbod voor fietsen in de gemeente uitbreiden
GA. 9	De nood om het verlies aan parkeerplaatsen te compenseren evalueren, alsook de mogelijkheden om het aanbod beschikbare parkeerplaatsen gedeeld te gebruiken en de nood om in parkeerplaatsen langs de weg te voorzien bij de nieuwe projecten
GA.10	Het Fiets WIJK-netwerk geleidelijk aan comfortabel maken voor fietser

2.2.2 Acties op korte termijn (AKT)

Het ontwerp-GMP telt 22 acties op korte termijn, d.w.z. binnen de komende 5 jaar (2022-2026). Daarvan zijn er 5 concrete projecten die in de pijplijn zitten of al gepland zijn (met 'P' in het referentienummer).

Nr. Actie	Naam van de actie
AKT.P1	Ontwerp van heraanleg van de openbare ruimte in het hart van Vorst (fase 1)
AKT.P2	Ontwerp van heraanleg van de Neerstalsesteenweg
AKT.P3	Ontwerp van heraanleg van het kruispunt Victor Rousseau/Globe en de omgeving
AKT.P4	Ontwerp van minimale heraanleg van het kruispunt Wiels en grondigere heraanleg van de Luttrebruglaan (SVC4)
AKT.P5	Ontwerp van heraanleg Schaats-Delta-Keerkringen
AKT.1	De W. Ceuppenslaan heraanleggen: van gevel tot gevel
AKT.2	De voetgangersinrichtingen verbeteren rond Vorst Nationaal (Voetganger PLUS-netwerk)
AKT.3	De toegangsweg en voetpaden aanleggen op de Brusselsesteenweg (langs het Dudenpark)
AKT.4	Kleine ingrepen doen op de Koningin Maria-Hendrikalaan
AKT.5	Kleine aanpassingen aanbrengen in de De Merodestraat
AKT.6	De fietsomstandigheden verbeteren voor fietsers in de Sint-Denijsstaat - "gemeenschappelijk" deel met de Brits Tweedelegerlaan -
AKT.7	De oversteekplaatsen van de Albertlaan (Berkendael) en de Brits Tweedelegerlaan (Abdissen) veiliger maken voor fietsers
AKT.8	Mogelijke verbeteringen van de voornaamste kruispunten in kaart brengen - Gerij/Luttrebrug, Wiels, Rochefort, Albert

³ Het concept van een maas werd door het Brussels Gewest ingevoerd in het kader van het gewestelijk mobiliteitsplan 'Good Move'. Een maas is een wijk die het Gewest tot rust wil brengen door het transitverkeer te verminderen, een verkeersplan voor te stellen, voorrang te geven aan actieve verplaatsingswijzen en openbaar vervoer en de levenskwaliteit van de bewoners te verbeteren.

Nr. Actie	Naam van de actie
AKT.9	De P+R voor het voetlicht plaatsen en aantrekkelijker maken
AKT.10	Nadenken over de wisselaar van Drogenbos
AKT.11	Meer mobiliteitsdiensten bij de voornaamste verkeersknooppunten (stations en halte Albert)
AKT.12	Een bedrijfsleveringsplan voor de gemeente opstellen - en bedrijven in de gemeente aansporen om hetzelfde te doen
AKT.13	Mogelijkheden voor plekken voorbehouden voor lokale logistiek in kaart brengen
AKT.14	Het gemeentebeleid afstemmen op de gewestelijke voorschriften inzake parkeren
AKT.15	Vrijstellingskaarten in de eerste plaats uitreiken aan gebruikers die bijdragen tot de werking van de gemeente
AKT.16	De naleving van de geldende regels verbeteren (parkeren)
AKT.17	Samen met de scholen bekijken of het mogelijk is om schoolstraten op te zetten

2.2.3 Acties op middellange termijn (AMT)

Het ontwerp-GMP telt 9 acties op middellange termijn, d.w.z. binnen de komende 10 jaar (tegen 2032). Daarvan zijn 4 concrete projecten zijn die in de pijplijn zitten of reeds gepland zijn (met "P" in het referentienummer).

Nr. Actie	Naam van de actie
AMT.P1	Ontwerp van heraanleg van de Albertlaan
AMT.P2	Ontwerp van heraanleg van de openbare ruimte in het hart van Vorst (fase 2)
AMT.P3	Ontwerp van heraanleg van de kruispunten Albert, Rochefort, Wiels, Gerij en de Gerijstraat (en zelfs de Koningin Maria-Hendrikalaan) in het kader van de aanleg van de ringlijn voor trams
AMT.P4	Project "Twee-oeverspark"
AMT.1	Heraanleg van de Hoogte Honderd (en de Victor Rousseaulaan: stuk tot aan Jupiter)
AMT.2	Heraanleg van de Alsebergsesteenweg (deel Voetganger PLUS)
AMT.3	Inrichting van stationsomgevingen en voornaamste verkeers-knooppunten
AMT.4	Bekijken of de fietsomstandigheden langs de Van Volxemlaan beter moeten
AMT.5	De Victor Rousseaulaan heraanleggen

Opmerking in het ontwerp-GMP: Actie A. MT.P1 zou op langere termijn kunnen worden uitgevoerd gezien de lagere inzet in verhouding tot andere regionale routes (W. Ceuppens, Reine Marie-Henriette, enz.)

2.2.4 Acties op lange termijn (ALT)

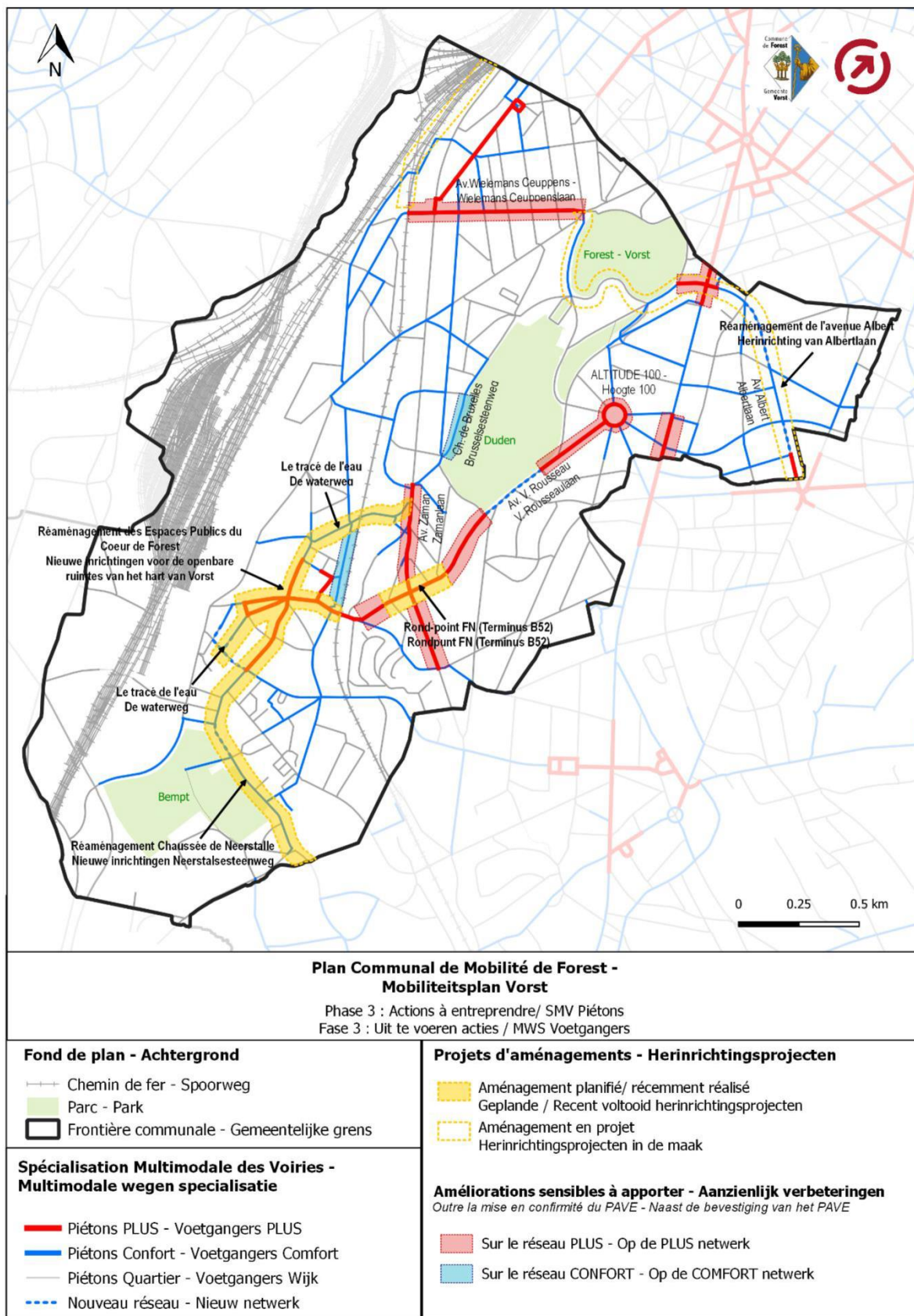
Het ontwerp-GMP omvat 2 acties op lange termijn, d.w.z. na de komende 10 jaar.

Nr. Actie	Naam van de actie
ALT.1	De De Merodestraat heraanleggen - voor het deel dat in het Voetganger PLUS-netwerk vervat zit
ALT.2	De mogelijkheden bekijken om de fietsomstandigheden te verbeteren op de as Brits Tweedelegerlaan-Sint-Denijsstraat

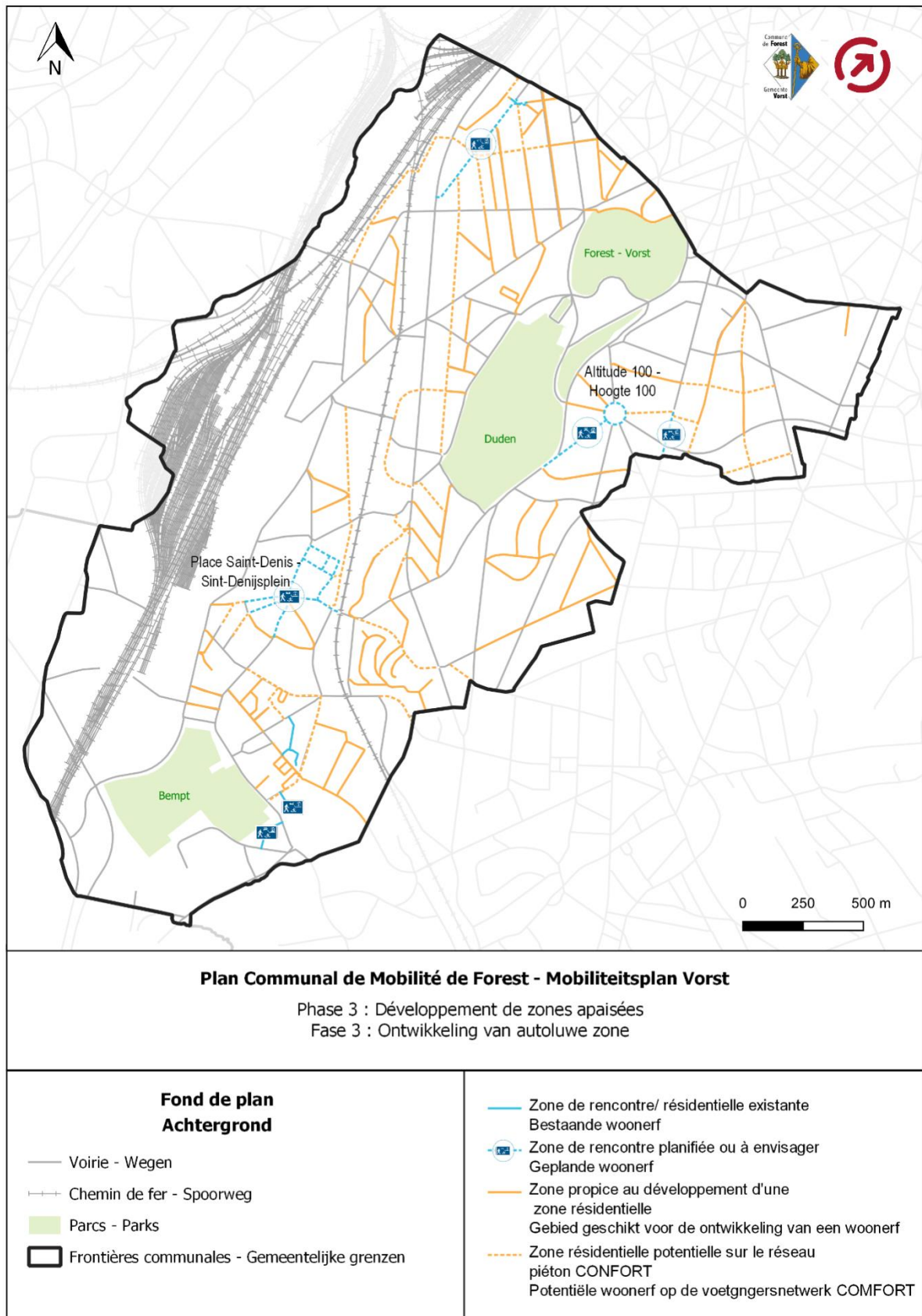
2.3 In kaart brengen van interventies

De onderstaande kaarten geven een overzicht van de verschillende maatregelen die in het ontwerp-GMP zijn gepland om de vervoersnetwerken te verbeteren, zoals gedefinieerd in de multimodale wegspecialisatie die door Good Move is voorgesteld en door het ontwerp-GMP licht is gewijzigd.

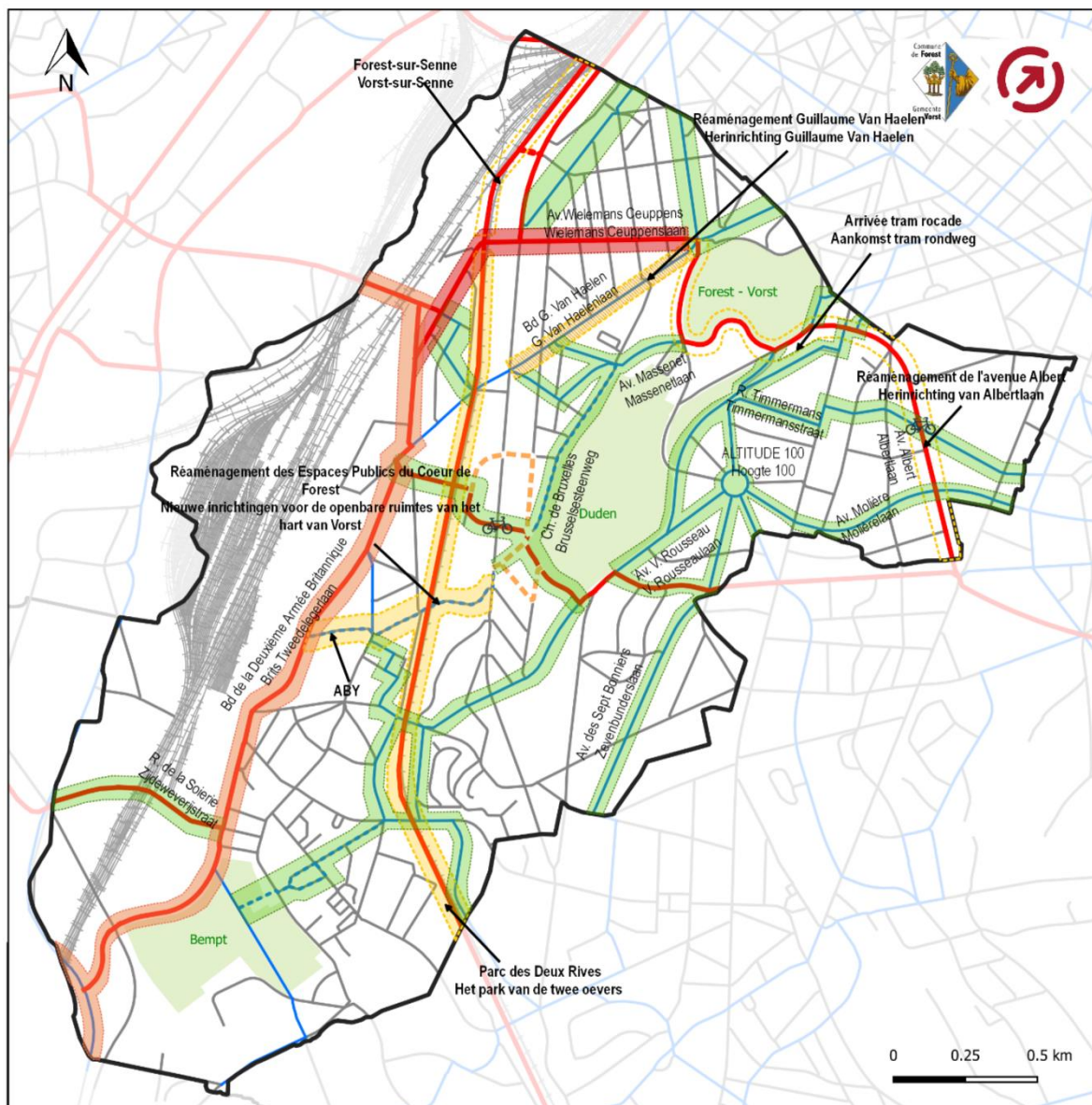
Wat de ingrepen op het fietsnetwerk betreft, zij erop gewezen dat de term "fietsvoorziening" zowel kan verwijzen naar de aanleg van "gescheiden fietspaden" (d.w.z. fietsers maken gebruik van een speciale ruimte weg van het gemotoriseerde verkeer) als naar de aanleg van een "fietsuggestiestrook" (d.w.z. fietslogo-markeringen op de weg die mensen herinneren aan de mogelijke aanwezigheid van fietsers op de weg; fietsers rijden in het gemengde verkeer).



Figuur 2: Kaart van ingrepen in het voetgangersnetwerk (bron: ontwerp-GMP, 2021, fase 3)



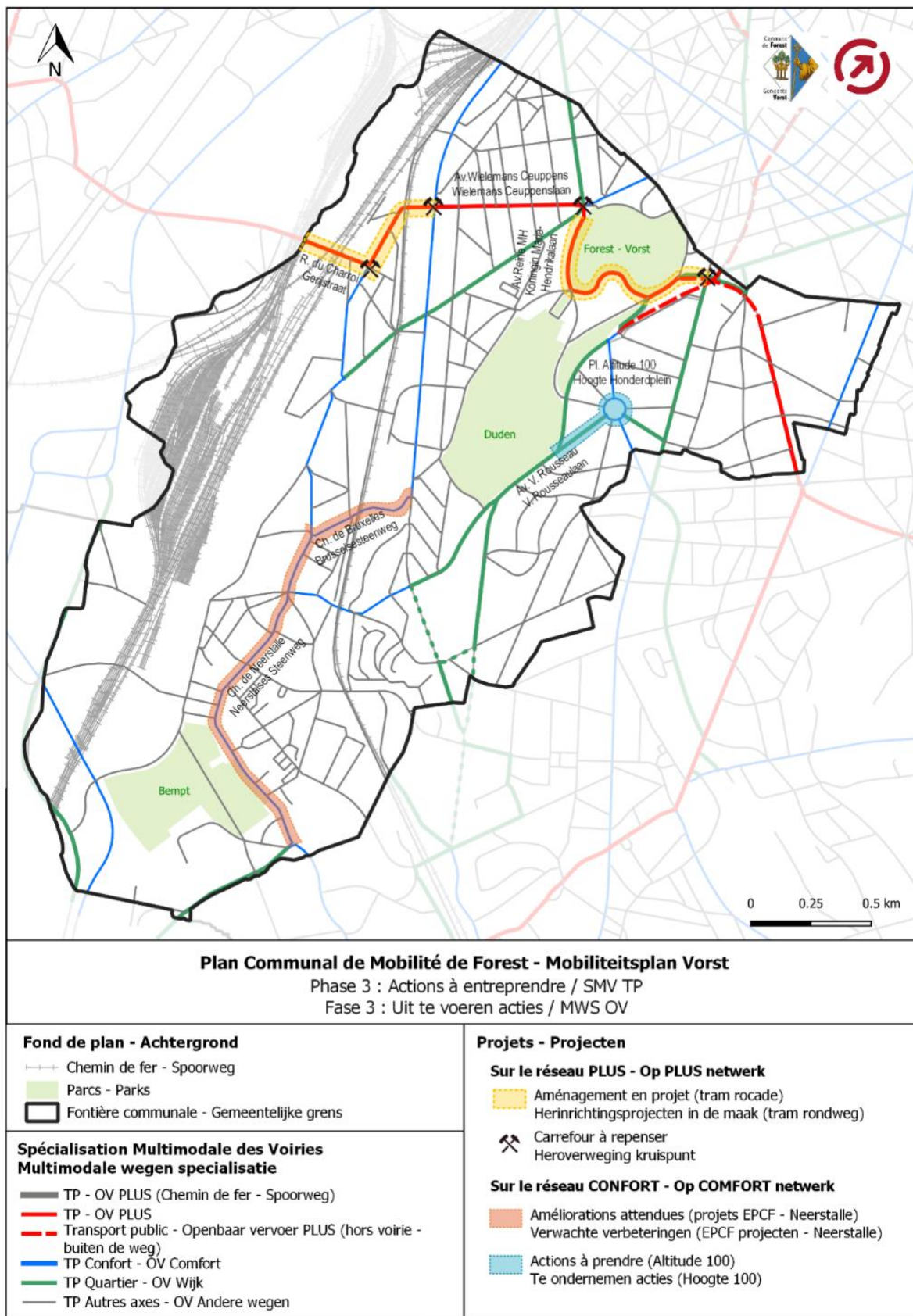
Figuur 3: Overzicht van de interventies voor de aanleg van rustgebieden (bron: ontwerp-GMP, 2021, fase 3)



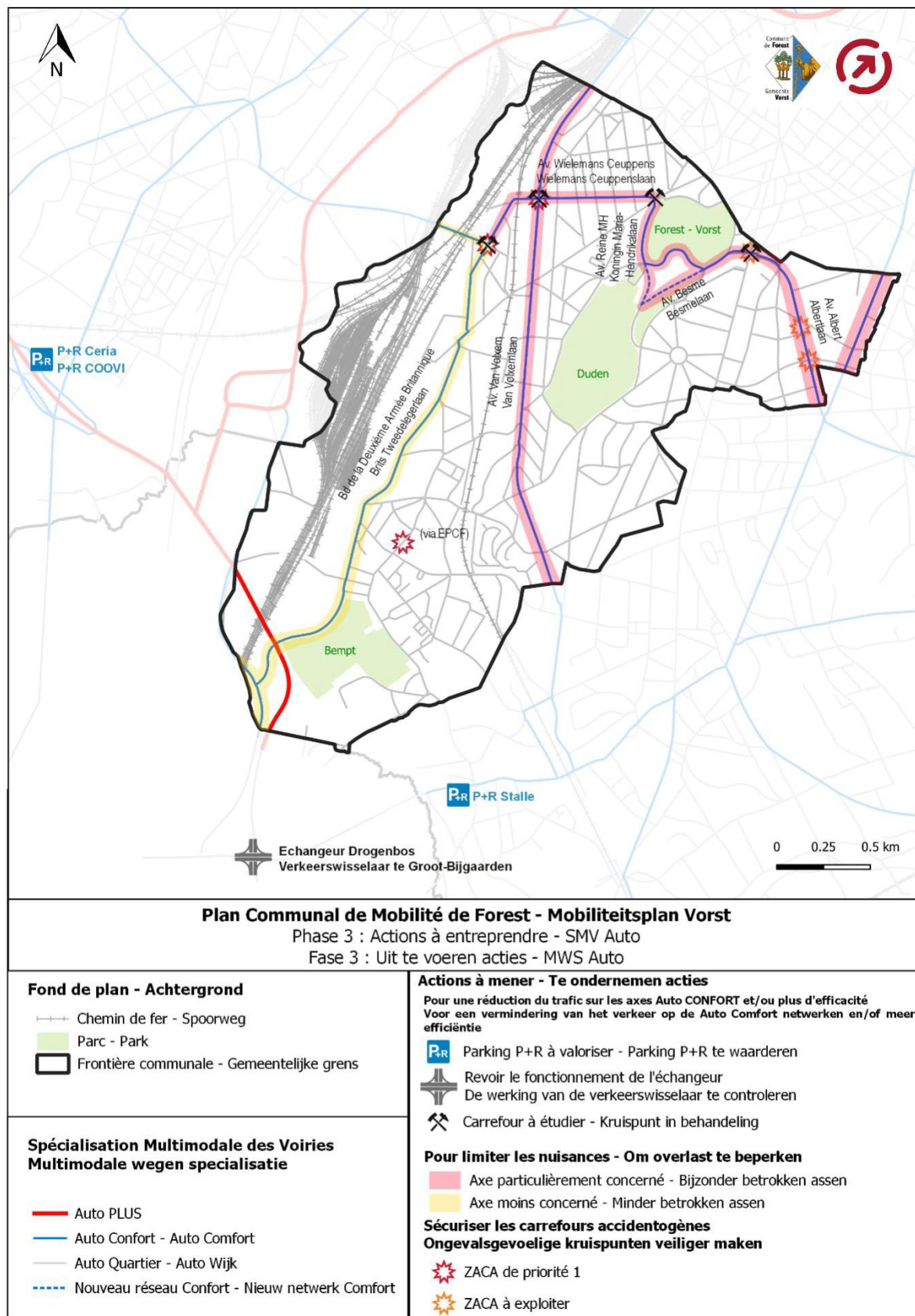
Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst
 Phase 3 : Actions à entreprendre / SMV Vélo
 Fase 3 : Uit te voeren acties / MWS Fiets

<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 -</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-structurerendennetwerk</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 weegen specialisatie</p> <ul style="list-style-type: none"> — Vélo - Fiets PLUS — Vélo bis - Fiets bis PLUS — Vélo Confort - Fiets Comfort — Vélo Quartier - Fiets Wijk — Nouveau réseau - Nieuw netwerk 	

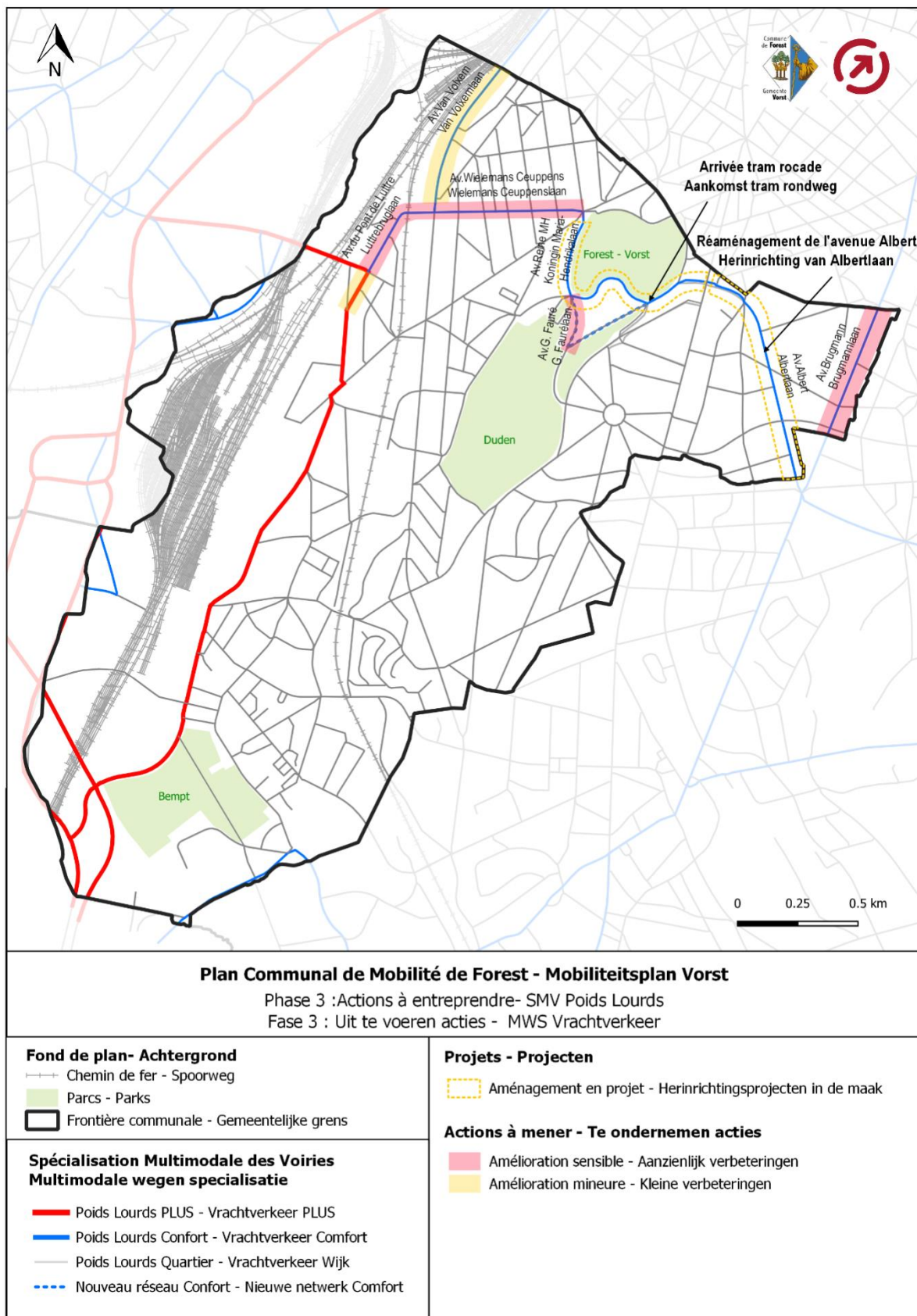
Figuur 4: Kaart van ingrepen op het fietsnetwerk (bron: ontwerp-GMP, 2021, fase 3)



Figuur 5: Kaart van ingrepen op het openbaarvervoernetwerk (bron: Ontwerp-GMP, 2021, fase 3)



Figuur 6: Kaart van ingrepen op het Autonetwerk (bron: ontwerp-GMP, 2021, fase 3)



Figuur 7: Kaart van ingrepen op het vrachtwagenennetwerk (bron: ontwerp-GMP, 2021, fase 3)

3. DIAGNOSE VAN DE BESTAANDE SITUATIE

3.1 Sociaal-economische aspecten en materiële goederen

3.1.1 Bestaande situatie

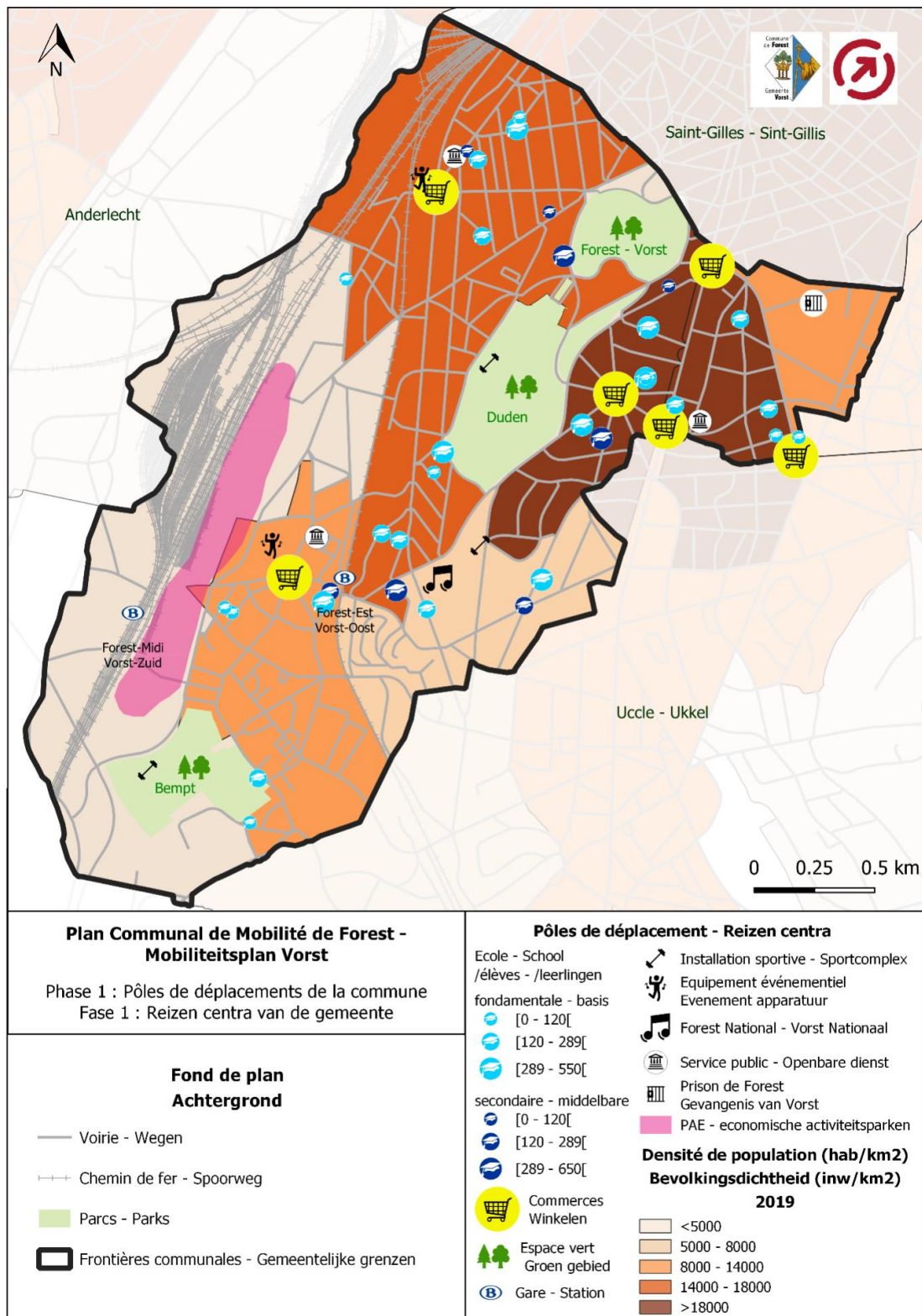
De gemeente Vorst telt 56.581 inwoners (BISA, 2020) op een oppervlakte van 6,3 km². De dichtstbevolkte wijken bevinden zich in het noordelijke en noordoostelijke deel van de gemeente. Het sociaal-economische profiel van de gemeente is zeer vergelijkbaar met het regionale gemiddelde, zowel wat de bevolkingsdichtheid, de kenmerken van de bevolking, het inkomen als wat het werkloosheidspercentage (21,6%) betreft. Op gemeentelijk niveau zijn er echter verschillen tussen de wijken in het westen van het grondgebied en die in het oosten, zoals blijkt uit onderstaande figuur.

Het westelijke deel van Vorst wordt ingenomen door een industrieel en stedelijk bedrijvengebied. Er zijn twee handelscentra in Vorst, namelijk Sint-Denijsplein en Hoogte 100-plein, evenals een aantal winkels aan de Wielemans Ceuppenslaan en de Alsebergsesteenweg. De rest ligt verspreid over de gemeente. Over het algemeen gaat het om plaatselijke winkels of diensten en horecagelegenheden, die een betrekkelijk lokale aantrekkingskring hebben.

Onder de culturele voorzieningen vermelden we het bestaan van de zaal van Vorst-Nationaal (dat meer dan 8.000 mensen ontvangt en waar gemiddeld 2 tot 3 evenementen per week plaatsvinden), het centrum voor hedendaagse kunst Wiels, het cultureel centrum van Vorst (Le Brass) en de abdij van Vorst (toekomstig cultureel centrum 'ABY'). Er zijn 27 scholen in de gemeente met in totaal 9.300 kinderen en jongeren. Het gemeentebestuur (na Audi de grootste werkgever) is verspreid over 6 gebouwen, waaronder het gemeentehuis, dat in het zuidwestelijke deel van Vorst ligt.

3.1.2 Uitdagingen

- De ontwikkeling van het grondgebied voortzetten om tegemoet te komen aan de behoeften van de inwoners ter plaatse, met name op het gebied van voorzieningen;
- Bevorderen van functionele mix (economische activiteiten en huisvesting);
- Bevordering van de werkgelegenheid ;
- Bevorderen van de ontwikkeling van commerciële knooppunten;
- De ontwikkeling van culturele centra aanmoedigen;
- Bij het ontwerpen van projecten voor de herinrichting van de openbare ruimte rekening houden met sociaal-economische behoeften (b.v. markten, vlooiemarkten, enz.);



Figuur 8: Reizen centra van Vorst (bron: ontwerp-GMP, 2021)

3.2 Mobiliteit

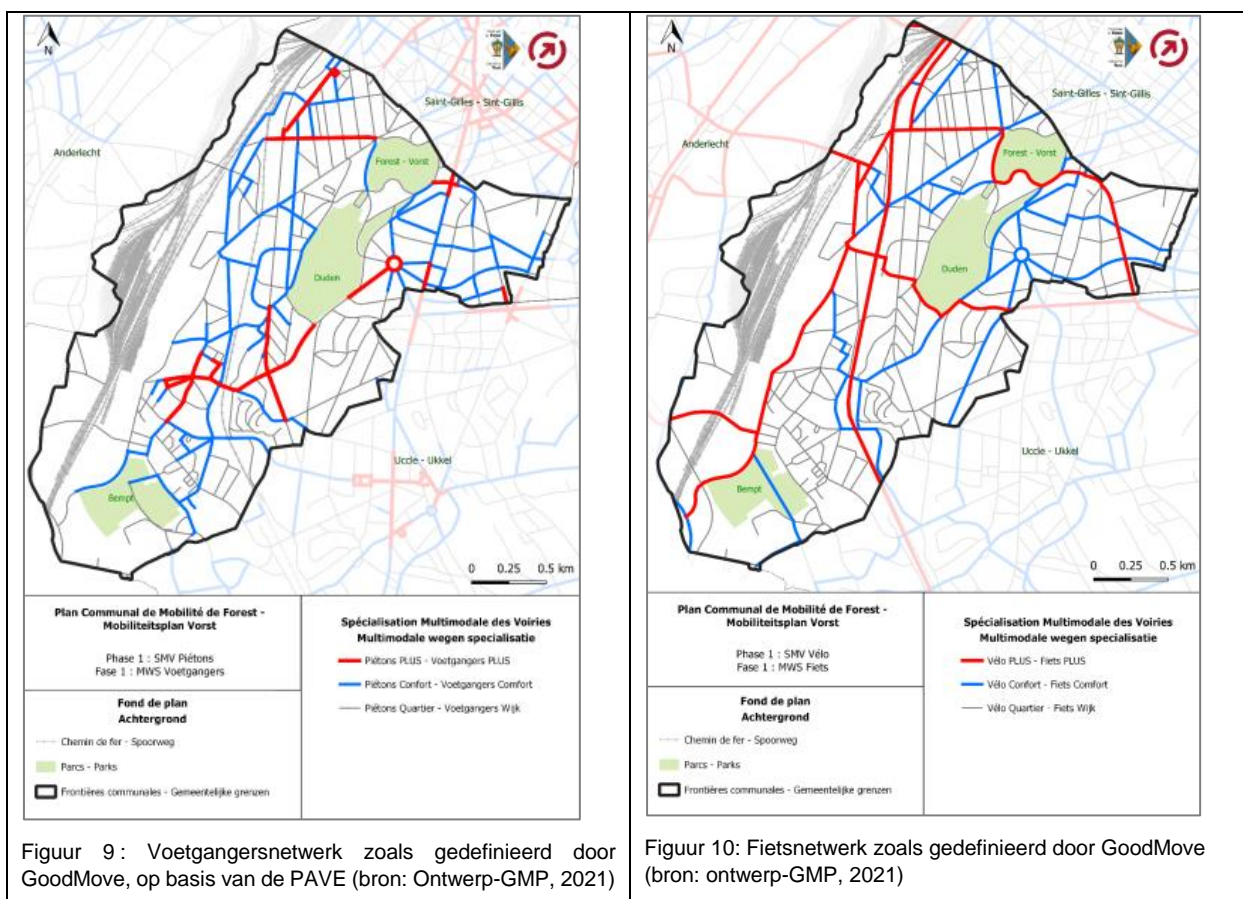
3.2.1 Bestaande situatie

De spoorweginfrastructuur ten westen van de gemeente vormt een echte belemmering voor de mobiliteit in de gemeente. De sporen kunnen slechts op twee plaatsen worden overgestoken (Gerijstraat en Zijdeweveijstraat).

Vorst telt veel paden en wegen, die soms waardevolle sluiptoutes voor voetgangers vormen. Een groot deel van de voetgangersinfrastructuur voldoet niet aan de kwaliteitsnorm die nodig is om het comfort van de voetgangers te verbeteren

Wat de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit (PBM) in de gemeentelijke gebouwen van Vorst betreft, is in het kader van de renovatiewerkzaamheden aan het stadhuis een PBM-toegang gecreëerd. Anderzijds zijn de andere gemeentelijke gebouwen slechts marginaal toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit.

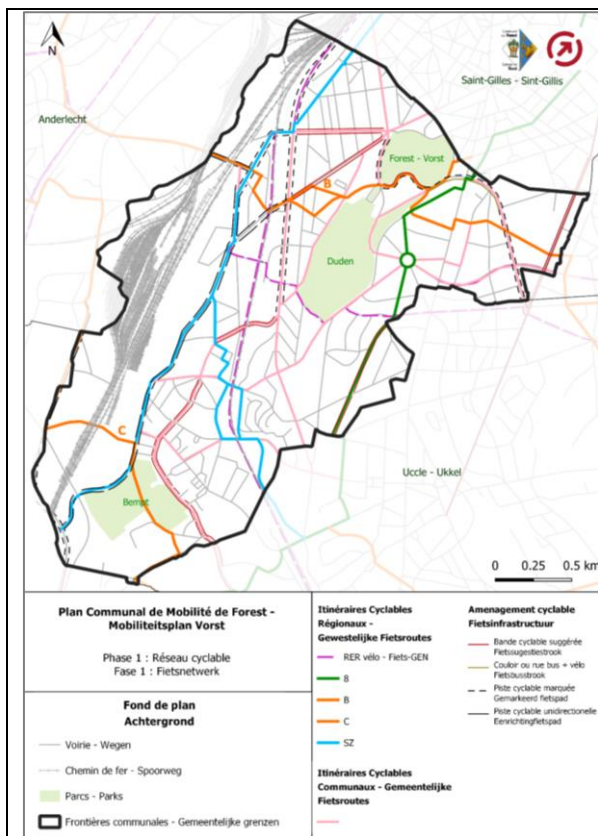
Verschillende grote wegen in Vorst zijn uitgerust met voorzieningen voor fietsers, maar niet allemaal. Verschillende regionale fietsroutes (Fiets-GEN en GFR⁴) lopen door Vorst. Het aanbod aan fietsparkeerplaatsen (1.520 stelplaatsen) bestrijkt het gebied relatief goed, maar is meer aanwezig in de noordelijke en (noord-)oostelijke delen. Nog niet alle werkgelegenheidscentra en handelscentra zijn voldoende toegerust om aan de behoeften te voldoen.



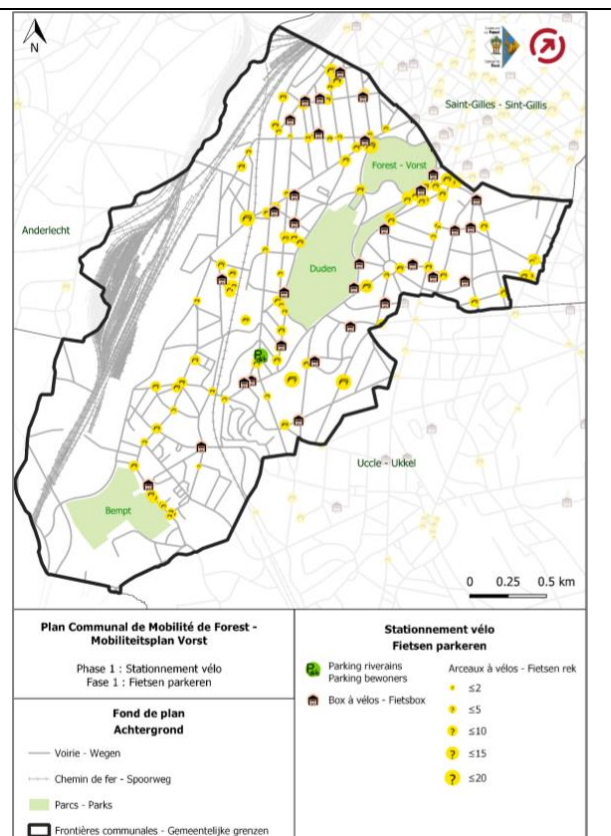
Figuur 9: Voetgangersnetwerk zoals gedefinieerd door GoodMove, op basis van de PAVE (bron: Ontwerp-GMP, 2021)

Figuur 10: Fietsnetwerk zoals gedefinieerd door GoodMove (bron: ontwerp-GMP, 2021)

⁴ Het Gewestelijk Expressnet voor de fiets (Fiets-GEN) heeft tot doel snelle en directe verplaatsingen per fiets mogelijk te maken binnen het Brusselse Gewest en met het Vlaamse en Waalse Gewest. De Gewestelijke Fietsroutes (GFR) zijn aanbevolen routes om te fietsen in het Brussels Gewest.

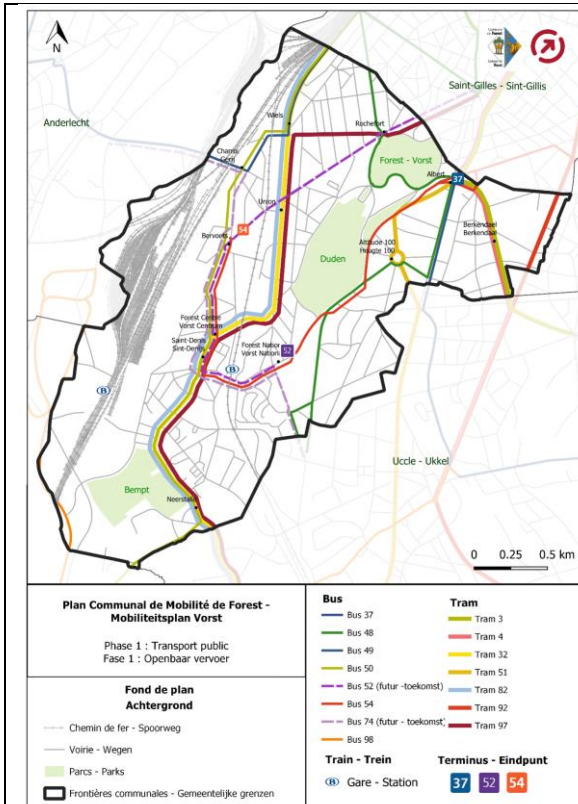


Figuur 11: Fietsvoorzieningen en -routes in Vorst (bron: ontwerp-GMP, 2021)

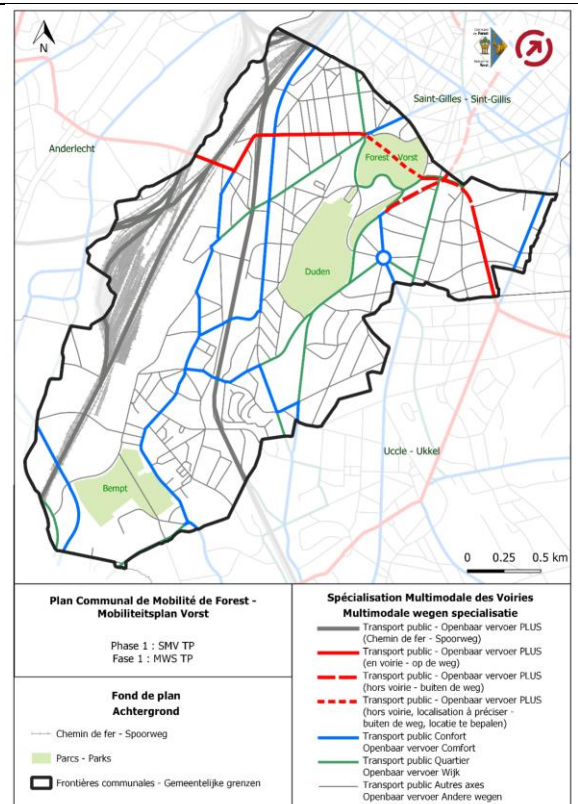


Figuur 12: Fietsenstallingen in Vorst (bron: Ontwerp-GMP, 2021)

Vorst heeft twee treinstations (Vorst-Oost en Vorst-Zuid, bediend door het S-treinnetwerk) en verschillende tram- en buslijnen. De verbindingen van het openbaar vervoer lopen hoofdzakelijk van noord naar zuid (en omgekeerd), niet van west naar oost (en omgekeerd). De as Neerstalle-Brussel en het kruispunt 'Wiels' (Van Volxem x Wielemans Ceuppens) zijn momenteel zwarte punten voor het openbaar vervoer, vooral door het hart van Vorst en onderaan de Neerstallesteenweg.



Figuur 13: Stations, bus- en tramlijnen in Vorst (bron: ontwerp-GMP, maart 2021)



Figuur 14: TP-netwerk zoals gedefinieerd door GoodMove (bron: Ontwerp-GMP, maart 2021)

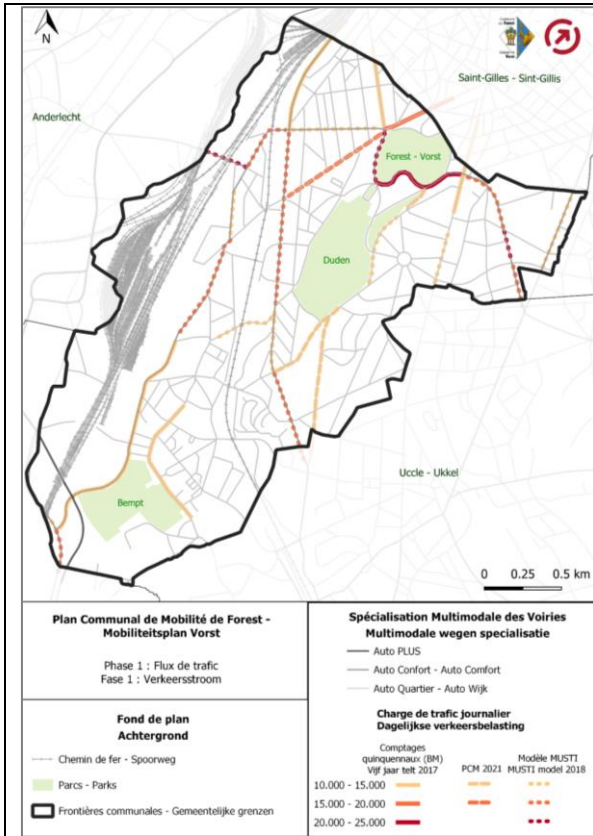
De twee onderstaande Figuren illustreren de (auto)verkeersdrukke in Vorst en het door GoodMove gedefinieerde Autonetwerk. Afgezien van de RING R0 zijn er in de wegehierarchie geen wegen opgenomen als Auto-PLUS.

Wat de prestaties betreft, zijn de capaciteitsreserves over het algemeen beschikbaar, maar er zijn congestieproblemen op verschillende knooppunten, met name op het traject Gerij - Luttrebrug - W. Ceuppens - Reine Marie-Henriette - Besme - Albert.

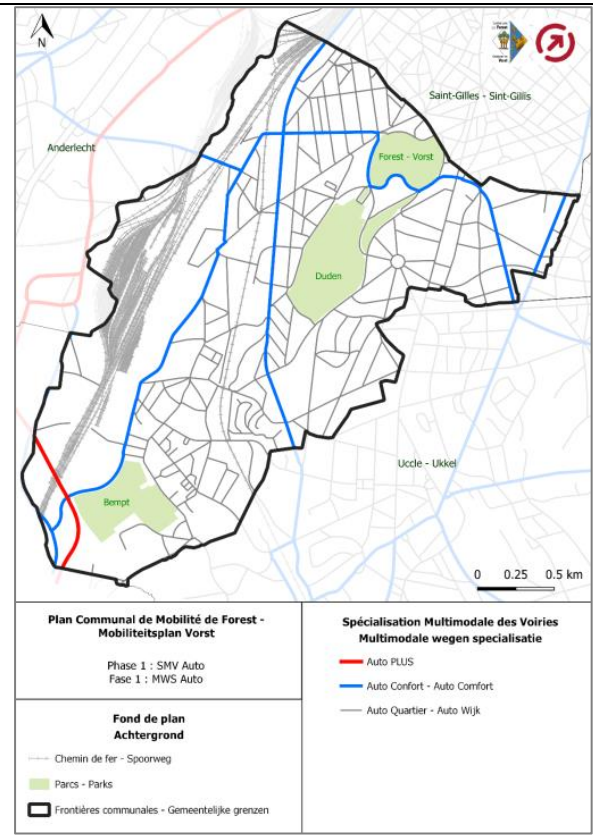
Wat het parkeren betreft, heeft het hele gebied een groene zone, met enkele rode zones in de commerciële centra. Rond Vorst-Nationaal geldt een speciale zone 'evenementen'. Er zijn geen openbare parkings op het grondgebied van Vorst, de dichtstbijzijnde zijn transitparkings: de P+R Stalle in Ukkel en de P+R Ceria in Anderlecht.

Autodelende diensten (b.v. Cambio) zijn reeds wijdverbreid in het gebied. Er zijn echter minder voorzieningen in het lager gelegen gedeelte van Vorst (met inbegrip van de wijk Sint-Denijsplein).

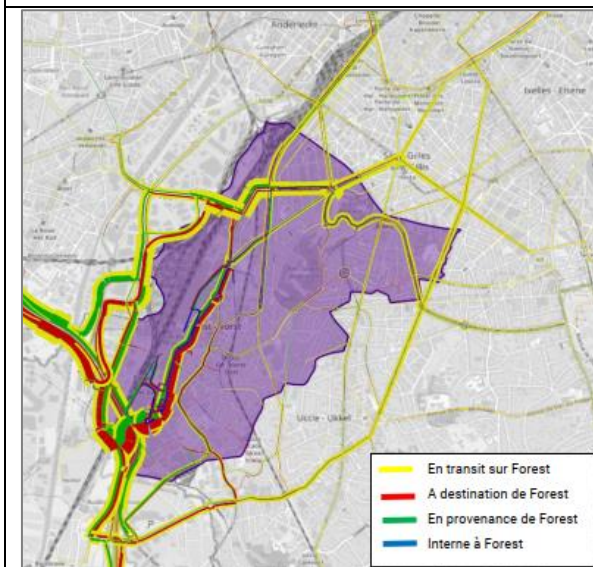
Het industriegebied in het westelijk deel van Vorst is een belangrijk herkomst- en bestemmingsgebied voor vrachtwagens die van/naar Vorst rijden. Aanzienlijk doorgaand verkeer kan worden waargenomen op de W. Ceuppenslaan en Konigin Maria-Hendrikalaan. Wat de prestaties betreft, is de Sint-Denijsstraat iets te smal om twee vrachtwagens vlot te laten passeren.



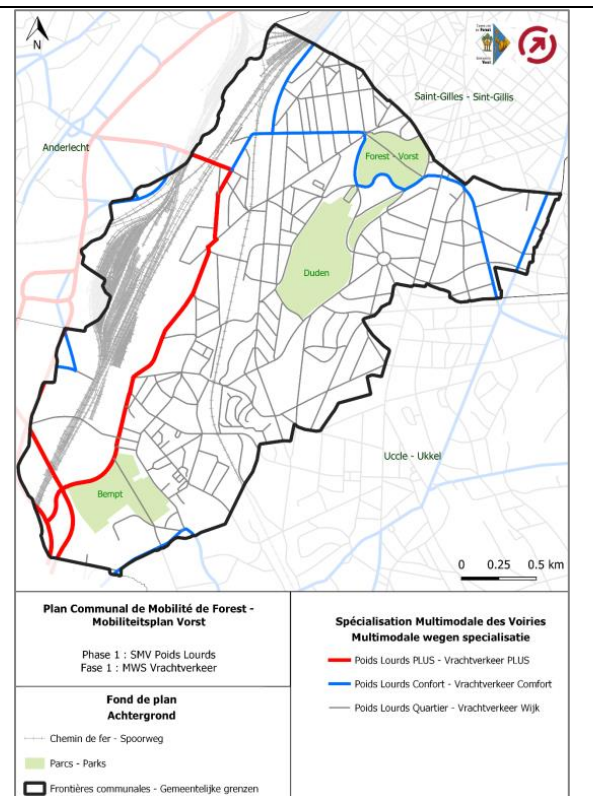
Figuur 15: Autoverkeersstromen (bron: ontwerp-GMP, 2021)



Figuur 16: Autonetwerk zoals gedefinieerd door GoodMove (bron: Ontwerp-GMP, 2021)

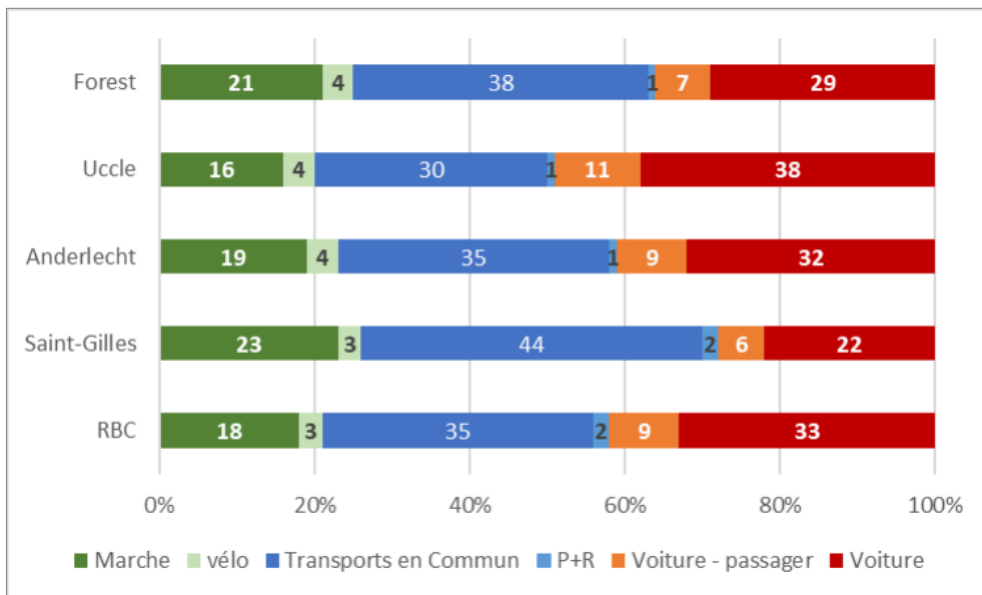


Figuur 17: Vrachtwagenstromen op het bosbouwnetwerk per type verkeer (bron: ontwerp-GMP, 2021)



Figuur 18: Vrachtwagenennetwerk zoals bepaald door GoodMove (bron: ontwerp-GMP, 2021)

Tussen 25% en 40% van de dagelijkse verplaatsingen wordt in Vorst zelf gemaakt, d.w.z. verplaatsingen over een korte afstand (< 5 km). De rest van de ritten wordt hoofdzakelijk gemaakt in verband met buurgemeenten, waaronder Vlaams-Brabant. Het aandeel van stappen en fietsen is relatief hoog in vergelijking met het gewestelijk gemiddelde.



Figuur 19: Modale aandelen in Vorst, zijn buurgemeenten en in het BHG (bron: ontwerp GMP, 2021)

3.2.2 Uitdagingen

- Verbetering van de kwaliteit van voetgangersfaciliteiten;
- Fietsvoorzieningen creëren en verbeteren om het fietsen aan te moedigen;
- De kwantiteit en kwaliteit van de fietsenstallingen verhogen;
- Vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de weg en optimalisering van het parkeren voor particuliere gebruikers;
- Optimaliseren van parkeren voor mobiele professionals (stadslogistiek, inclusief leveringen);
- Verbetering van de toegankelijkheid met het openbaar vervoer ;
- Verbetering van de toegankelijkheid van PBM;

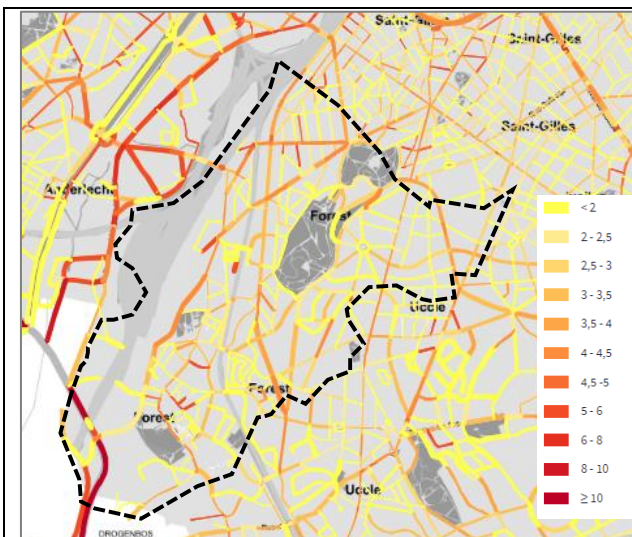
3.3 Lucht, klimaat en energie;

3.3.1 Bestaande situatie

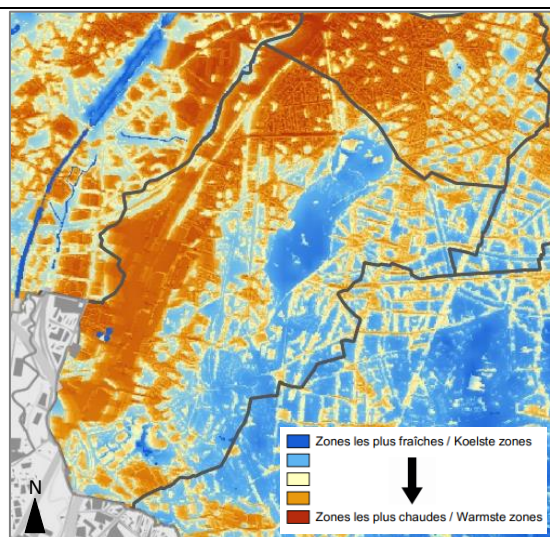
De blootstelling aan fijne deeltjes (in het bijzonder zwarte koolstof) is het hoogst in de onmiddellijke omgeving van de Brusselse Ring en in mindere mate op bepaalde trajecten in Vorst, zoals Fonsnylaan, Van Volxemlaan, W. Ceuppenslaan, Luttrebruglaan, Guillaume Van Haelenlaan, Brits Tweedelegerlaan en Globelaan) en op bepaalde kruispunten in Vorst (bv. W. Ceuppens x Van Volxem, W. Ceuppens x Parklaan).

De luchttemperatuur is over het algemeen hoog in het westelijke en noordwestelijke deel van Vorst, als gevolg van de bebouwingsdichtheid van het centrum en het gebrek aan groene ruimten in vergelijking met de periferie. Het oosten van Vorst is koeler, met een aanzienlijk positief effect van groene zones, met name Vorst, Jupiter en Duden parken.

Wat de ontwikkeling van oplaadpunten voor elektrische voertuigen betreft, is de huidige territoriale dekking relatief goed. Sommige handelscentra zijn echter niet uitgerust (b.v. de wijk Sint-Denijsplein). Er zij op gewezen dat dit het openbare aanbod is en dat het totale aanbod (inclusief het particuliere aanbod) van oplaadstations waarschijnlijk groter is.



Figuur 20: Concentratie zwarte koolstof ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) tijdens de piekuren (bron: Geodata, Leefmilieu Brussel 2020)



Figuur 21 : In kaart brengen van warmte/koede-eilanden (bron: Leefmilieu Brussel 2020)

3.3.2 Uitdagingen

- Vermindering van de blootstelling van de gebruikers aan luchtverontreinigende stoffen;
- Verminder het risico op het ontstaan van hitte-eilanden door meer schaduw, groenvoorzieningen en water;
- Bijdragen tot de ontwikkeling van de elektrificatie van motorvoertuigen (oplaadpunten, elektrische voertuigen);
- Maximaliseren van hernieuwbare energiebronnen en verminderen van de totale energiebehoefte.

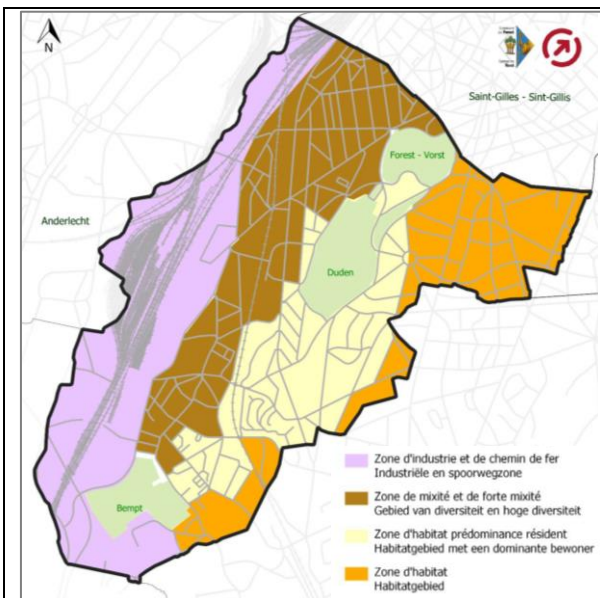
3.4 Stedenbouw, landschap, grondgebruik en onroerend goed

3.4.1 Bestaande situatie

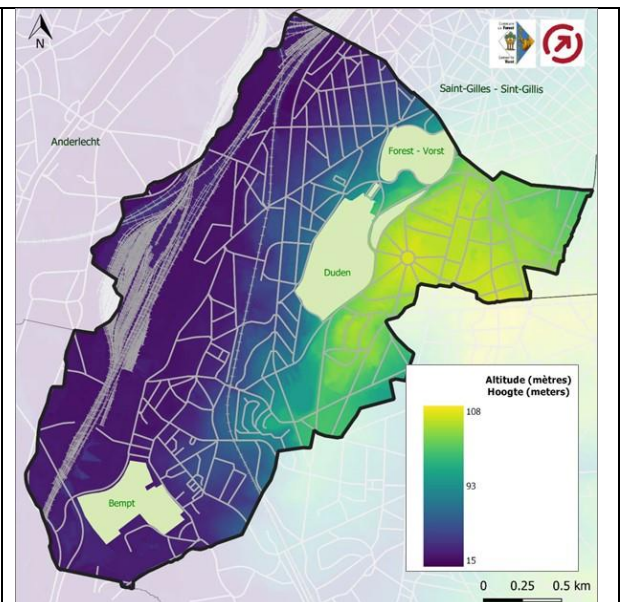
Een groot deel van het gemeentelijk grondgebied van Vorst wordt in beslag genomen door spoorweginfrastructuur en stedelijke industrieën, die zich vooral in het westelijk deel van Vorst bevinden. Er is ook een sterk gemengd functioneel gebied, dat zich uitstrekt van het noorden naar het zuiden van de gemeente en grenst aan het industriegebied. Woonwijken bevinden zich in het centrum-oosten en het oosten. Er zijn ook drie grote groene ruimten in de gemeente: het park van Vorst (in het noorden), het Dudenpark (ernaast) en het Bemptpark (in het zuiden). Jupiter Park verbindt het park van Vorst en het Dudenpark.

Een steile helling markeert het reliëf van Vorst tussen het westen (gelegen in de vallei van de Zenne) en het oosten van de gemeente (hoogste punt van het Brussels Gewest op Hoogte 100-plein).

Tenslotte telt de gemeente talrijke gebouwen die zijn opgenomen in de inventaris 'Irismonumenten'. Deze zijn verspreid over het hele grondgebied, hoewel ze geconcentreerd zijn in bepaalde delen van straten of pleinen.



Figuur 22 : Typologie van het grondgebied van de gemeente Vorst (bron: ontwerp GMP, 2021, gewijzigd door CSD Ingénieurs)



Figuur 23 : Topografie van de gemeente Vorst (bron: Uittreksel uit het ontwerp-GMP, 2021)

3.4.1 Uitdagingen

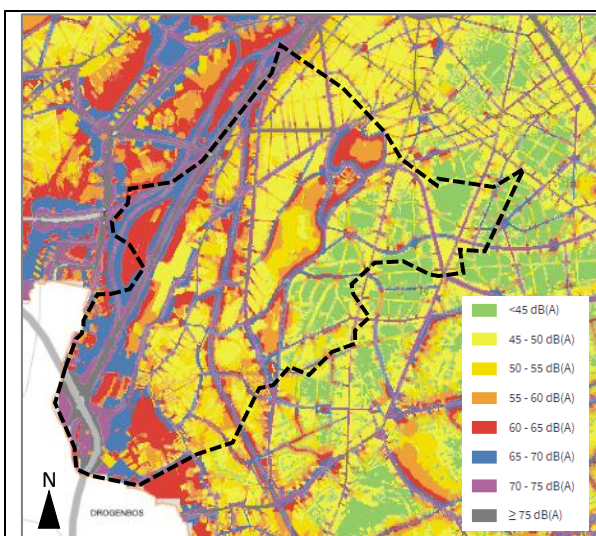
- Verminderen van stedelijke barrières/discontinuïteiten binnen de gemeente en met naburige gemeenten;
- Behoud en verbetering van het onroerend erfgoed van Vorst;
- Behoud of zelfs verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimten in Vorst en de mogelijke toe-eigening ervan door de gebruikers (spelen, meubilair, enz.);

3.5 De geluids- en trillingsomgeving

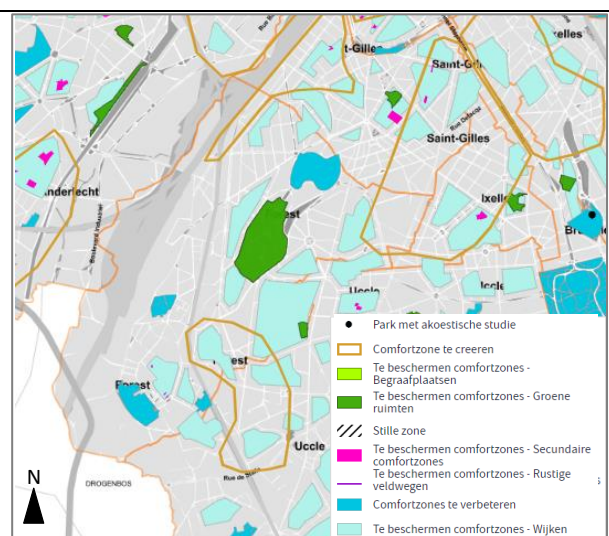
3.5.1 Bestaande situatie

Het geluidsniveau is zeer hoog in de industrie- en spoorwegzone in het westen van het grondgebied en in het uiterste zuiden rond de Brusselse Ring (R0). Er is ook geluidsoverlast langs de lijn L124 (Brussel-Charleroi) die door Vorst loopt, op de grote lanen en boulevards, en in de parken (met name het park van Vorst en het Bemptpark). De binnenblokken en de oostelijke wijken daarentegen zijn (zeer) rustig, behalve op de hoofdwegen.

Hoewel Forest Park alle kenmerken heeft van een akoestische comfortzone (omvang, groen), wordt het hele gebied toch blootgesteld aan een geluidsniveau van meer dan 55-60 dB(A). Dit kan gedeeltelijk worden verklaard door het wegverkeer (bussen, auto's en vrachtwagens) op Konigin Maria-Hendrikalaan, Besmelaan en Gabriel Faurélaan, en door de recreatieve activiteiten in het park. Het is ook opgenomen als een te verbeteren of te creëren akoestische comfortzone ('*Quiet.zone*' of Q-zone').



Figuur 24: Multi-blootstellingsgeluidskartaal (bron: Geodata, Leefmilieu Brussel, 2020)



Figuur 25 : Strategie akoestische comfortzones (bron: Leefmilieu Brussel, 2020)

3.5.2 Uitdagingen

- Creëren en handhaven van stille zones (binnenblokken) door voorrang te verlenen aan de wegen en het verkeer te organiseren;
- Handhaving en verbetering van het akoestisch comfort in groene en open ruimten);
- Beperking van de geluidshinder in verband met het spoorwegnet dat Vorst doorkruist (lijnen L124, L96 en L50A);
- Overlast op als 'akoestische zwarte punten' aangemerkte plaatsen
- Aandacht besteden aan de geluidsproductie van nieuwe faciliteiten/economische activiteiten op woningen;

3.6 Fauna en flora

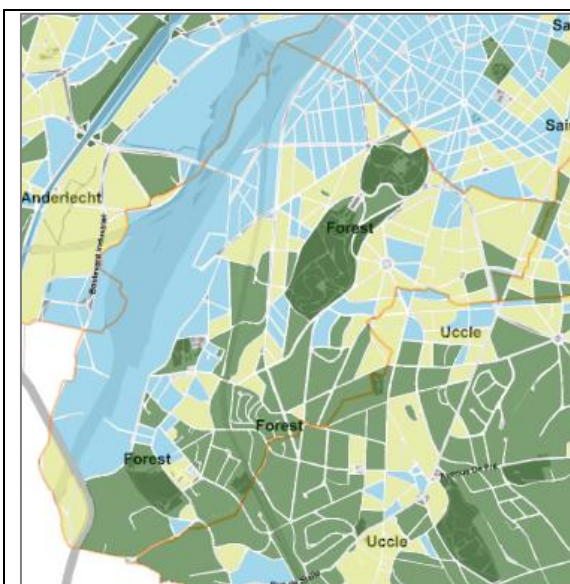
3.6.1 Bestaande situatie

Groene ruimten bedekken een groot deel van het gemeentelijk gebied, vooral aan de oostkant. Anderzijds is er een zeer sterk bebouwde zone aan de westkant, die wordt gekenmerkt door de spoorlijnen en het industriegebied. Zoals hierboven vermeld, beschikt de gemeente over drie grote groene ruimten: het park van Vorst (in het noorden), het Dudenpark (grenzend aan het park van Vorst en met het stadion van de voetbalclub *Union Saint-Gilloise*) en het Bemptpark in het zuidelijke deel van de gemeente. Het Jupiterpark loopt langs de Besmelaan en verbindt het park van Vorst met het Dudenpark.

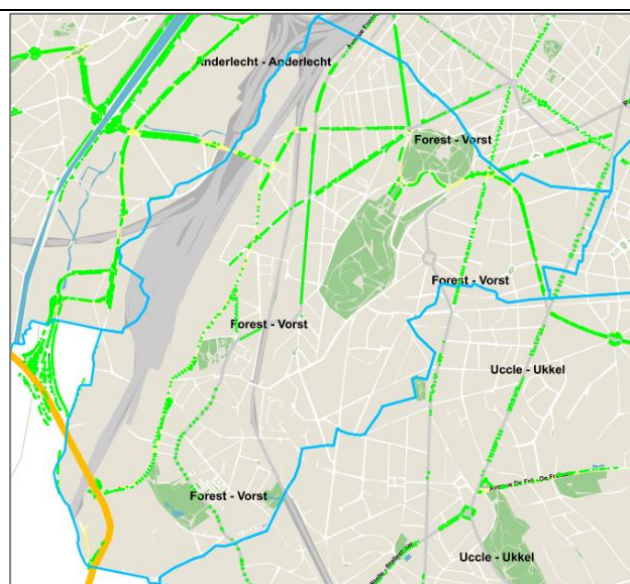
Alle gewestwegen die de gemeente doorkruisen zijn omzoomd met straatbomen, met bepaalde variaties in het aantal en de afstand tussen de bomen. Dit laatste is bijzonder belangrijk op de wegen van Brussel en Neerstalle in vergelijking met bijvoorbeeld de Koningslaan.

In de gemeente zijn opmerkelijke bomen gesignaleerd, vooral in openbare parken, maar ook in het interieur van huizenblokken op particuliere terreinen.

Verschillende diersoorten (vogels en vleermuizen in het bijzonder) zijn in het bos waargenomen. Het aantal soorten is betrekkelijk gelijkmatig over de gemeente verdeeld, met een hoge concentratie in de parken, rond de site van de abdij van Vorst en op het Tillensquare. Op dezelfde plaatsen werden ook invasieve uitheemse soorten waargenomen, vooral op het Tillensquare.



Figuur 26 : Percentage vegetatiebedekking (percelen) (bron: Geodata, Leefmilieu Brussel, 2020)



Figuur 27: Straatbomen langs gewestwegen in Vorst (bron: Mobigis, 2021)

3.6.2 Uitdagingen

- Uitbreiding van de oppervlakte aan groene ruimten en ontwikkeling van het groene netwerk op een bovenlokale schaal;
- Verbetering van bestaande groene ruimten en ontwikkeling van biodiversiteit, fauna en flora;

3.7 Bodem en water

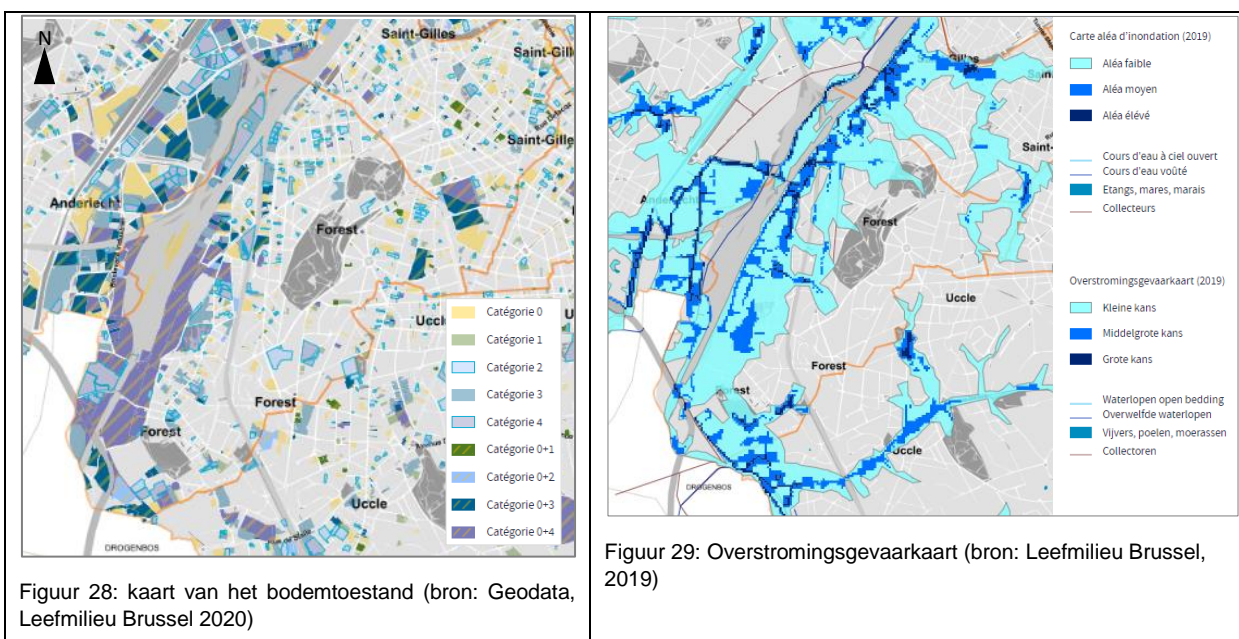
3.7.1 Bestaande situatie

Zoals hieronder wordt geïllustreerd, bevindt het merendeel van de percelen die in de bodeminventarisatie zijn opgenomen, zich in het westelijke deel van de gemeente. De industriegebieden vallen hoofdzakelijk onder categorie 0+4 ('potentieel verontreinigde percelen' en 'verontreinigde percelen die worden onderzocht of behandeld'). Er zij op gewezen dat de site van de abdij van Vorst ook in dezelfde categorie is opgenomen.

De Zenne doorkruist bijna 180 meter van de gemeente, op de grens met de gemeente Anderlecht. Er zijn ook watermassa's in het Bemptpark en het Jacques Brel Park. In Wiels bevinden zich ook natuurlijke watermassa's ('Wiels moerassen').

De gemeente loopt een groot overstromingsrisico, vooral in het hele westelijke deel (dat zich uitstrekt tot in de vallei van de Zenne), het zuidelijke deel (met inbegrip van het Bemptpark) en een klein deel in het noordoosten (rond de Albertlaan en de Brugmannlaan). Aan de rand van Vorst is ook het Tillensquare opgenomen als overstromingsrisicogebied.

De gebieden met een hoog risico zijn: Gerijstraat, Sint-Denijsstraat en Sint-Denijsplein, Luttrebruglaan, Van Volxemlaan en de omliggende straten (d.w.z. de perimeter van het duurzame wijkcontract 'Wiels aan de Zenne'), het Bemptpark, het Jacques Brelpark en hun omgeving.



3.7.1 Uitdagingen

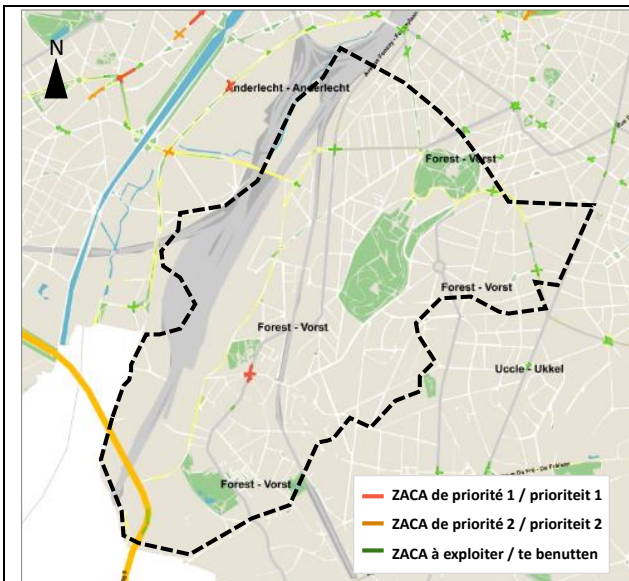
- Voorkomen van verdere bodemverontreiniging;
- Bevorderen van bodemafdekking.

3.8 De mens

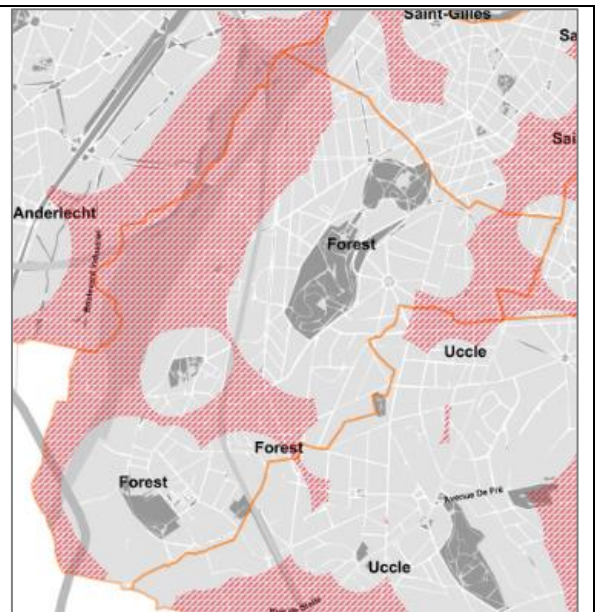
3.8.1 Bestaande situatie

Er zijn 7 concentratiezones voor ongevallen in de gemeente, waarvan prioriteit 1 (eerste 30 in het BHG, in het rood op de onderstaande figuur) op het kruispunt van de Brusselsesteenweg en het Sint-Denijsplein. De kruispunten van Wiels, Gerij / Luttrebrug, en op de Albertlaan maken ook deel van de risicozones.

Volgens de kaart die in het kader van het Natuurplan⁵ is opgesteld, omvat het gemeentelijk grondgebied van Vorst verschillende grote gebieden met een gebrek aan voor het publiek toegankelijke groene ruimten. Dit is hoofdzakelijk het geval in het westelijke deel van de gemeente (in de buurt van de spoorwegen), in het noordoosten van de gemeente (Albertlaan) en in de buurt van Globelaan in het centrum-oosten.



Figuur 30 : Concentratiezones voor ongevallen (bron: Mobigis, 2021)



Figuur 31 : Gebieden met een tekort aan voor het publiek toegankelijke groene ruimten (bron : Geodata, Leefmilieu Brussel, 2020)

3.8.2 Uitdagingen

- Verbetering van de verkeersveiligheid voor de weggebruikers, met name in gebieden met een hoog ongevallenrisico;
- Aanpak van gebieden waar een gebrek is aan voor het publiek toegankelijke groene ruimten (aanleg van nieuwe groene ruimten of openstelling van bestaande groene ruimten voor het publiek)
- Maak de openbare ruimte comfortabel, veilig en activiteitsvriendelijk (met of zonder apparatuur);

⁵ Het Natuurplan, dat op 14 april 2016 door de regering werd goedgekeurd, stelt een visie voor over de ontwikkeling van de natuur en de biodiversiteit in het Brussels Gewest tegen 2050. Het plan is er onder meer op gericht het groene netwerk te versterken en open omgevingen in stand te houden. Voor meer informatie kunt u terecht op de volgende website: <https://environnement.brussels/thematiques/espaces-verts-et-biodiversite/action-de-la-region/le-plan-nature>

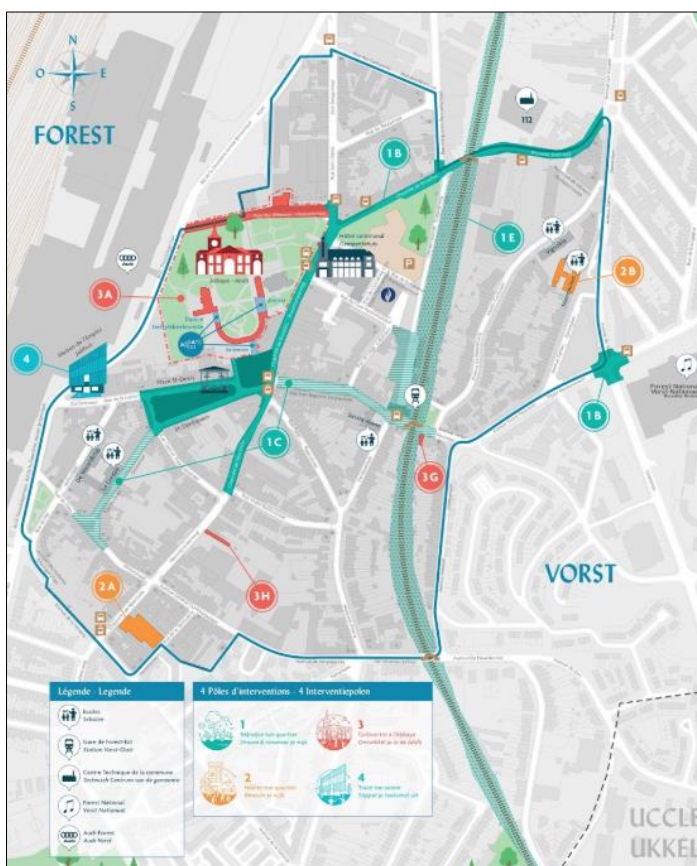
4. VOORZIENBARE TOEKOMSTIGE SITUATIE

4.1 Contracten voor duurzame wijken en stadsvernieuwing

De gemeente Vorst bevindt zich momenteel midden in een ontwikkelingsproces. Parallel aan het ontwerp-GMP lopen op het grondgebied van de gemeente verschillende programma's (gedeeltelijk of volledig). Het gaat om twee contracten voor duurzame wijken (DWC), 'Abdij' en 'Wiels aan de Zenne', en het stadsvernieuwingscontract (SVC) nr. 4 'Koningslaan'.

Abbey Duurzaam Wijkcontract

De DWC Abdij richt zich op het gebied rond de Sint-Denijsplein, het gemeentehuis van Vorst en de site van de Sint-Denijsabdij. In 2014 werd een volledige en transversale diagnose van de wijk en een interventieprogramma opgesteld. Het programma van het DWC Abdij draait rond drie ontwikkelingsassen (Watertraject, Randen van de Abdij en Gemengde Wijk), waarin een geheel aan projecten m.b.t. de renovatie van de openbare ruimte en de schepping van nieuwe voorzieningen verenigd werden. De uitvoering van het programma en de voltooiing van de werven werden gespreid van januari 2015 tot 2020. De DWC is de drijvende kracht achter verschillende lopende en toekomstige projecten in het gebied, die hieronder worden gepresenteerd.

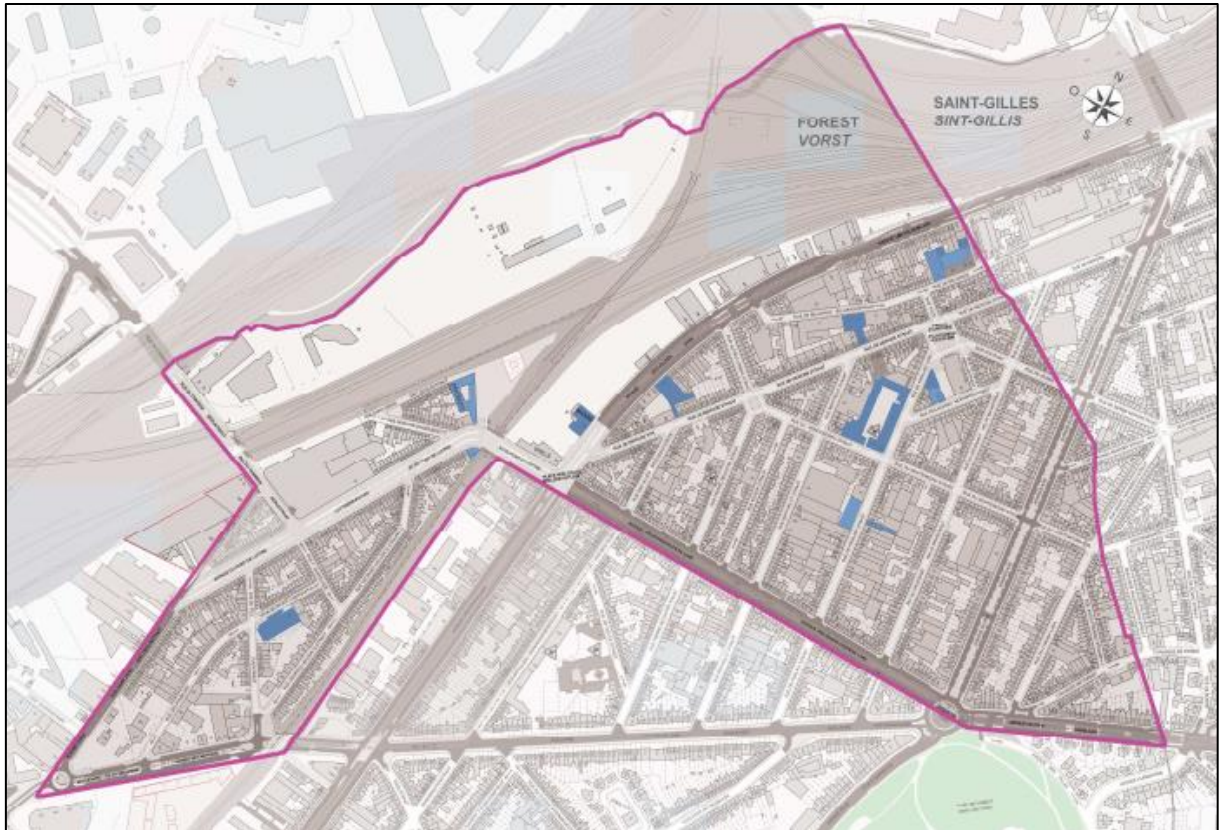


Figuur 32: Betrokken perimeter door de DWC Abdij (bron: DWC Abdij website⁶)

⁶ <http://quartierabbaye-abdijwijk.blogspot.com/>

Duurzaam Wijkcontract Wiels aan de Zenne

De DWC (of DWC Wiels aan de Zenne) van Wiels aan de Zenne is momenteel aan de gang. Het in juli 2018 goedgekeurde interventieprogramma van DWC Wiels aan de Zenne is gebaseerd op drie polen: de pool Sint-Antonius, de pool Wiels en de pool Gerij. De reikwijdte van de DWC wordt hieronder geïllustreerd. Deze DWC vormt de basis voor verschillende toekomstige projecten in het gebied (2022 tot 2025), die hieronder worden gepresenteerd.

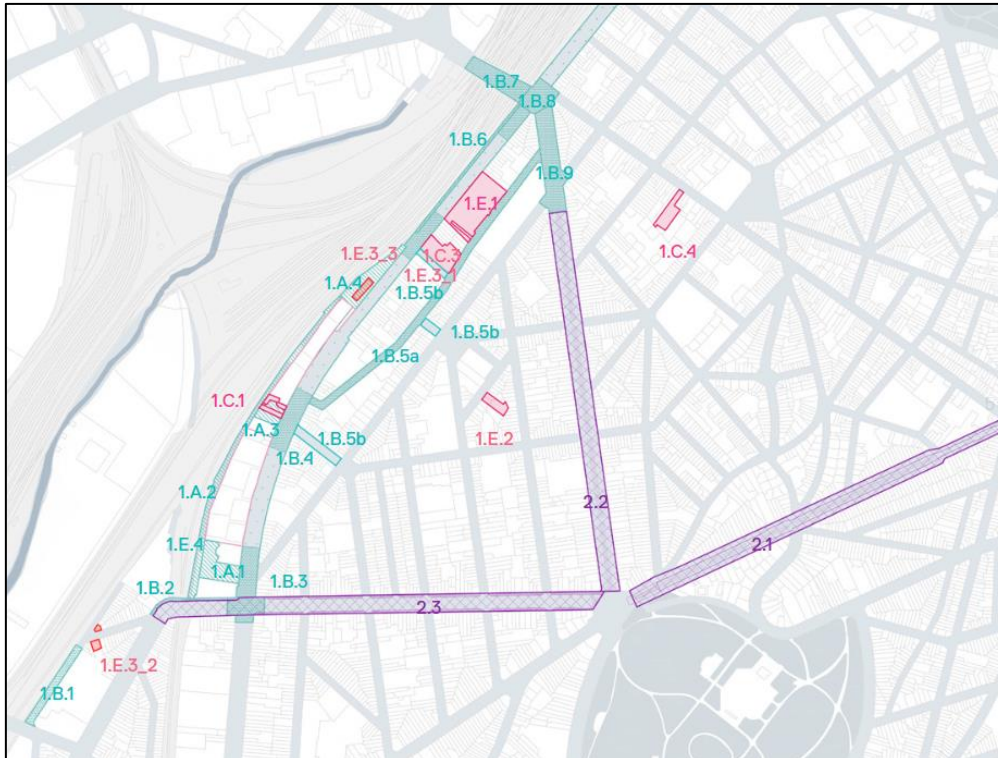


Figuur 33: Interventieperimeter van het DWC Wiels aan de Zenne (bron: website van de gemeente Vorst, 2021)

Contract voor stadsvernieuwing (SVC 4) "Koningslaan"⁷

Het stadsvernieuwingcontract (SVC 4) "Koningslaan" is opgesteld in 2017 en gewijzigd in december 2020. De uitvoering ervan is aan de gang. Zijn programma is gebaseerd op acties voor sociale cohesie en projecten voor openbare ruimte of onroerend goed. Deze UR ligt aan de basis van verschillende lopende of geplande projecten in het noorden van Vorst en het zuidwesten van Sint-Gillis (cf. onderstaande afbakening), in min of meer dezelfde perimeter als het DWC van Wiels aan de Zenne (cf. supra).

⁷ Meer informatief hier : <https://perspective.brussels/nl/nieuws/svc-koningslaan-stand-van-zaken-en-aanpassing-van-het-programma>



Figuur 34: Kaart van de door de SVC geplande interventies4 (bron: Perspective.Brussels, maart 2021)

4.2 Lopende en toekomstige projecten

De belangrijkste nieuwe projecten op particulier terrein en in de openbare ruimte die de voorzienbare toekomstige situatie vormen, worden hieronder kort beschreven en hieronder gesitueerd. Sommige van deze projecten maken deel uit van de hierboven beschreven contracten voor stadsvernieuwing of duurzame wijken.

Project voor de herinrichting van de openbare ruimtes van het hart van Vorst (EPCF)

Het project bestaat uit de gevel-tot-gevel herinrichting van het Sint-Denijsplein, een deel van de Brusselsesteenweg en een deel van de Neerstelsesteenweg. Het project is opgestart in het kader van het contract voor een duurzame wijk van de abdij (2014-2020)⁸, dat betrekking heeft op de site van de abdij van Vorst en de hele omliggende wijk.

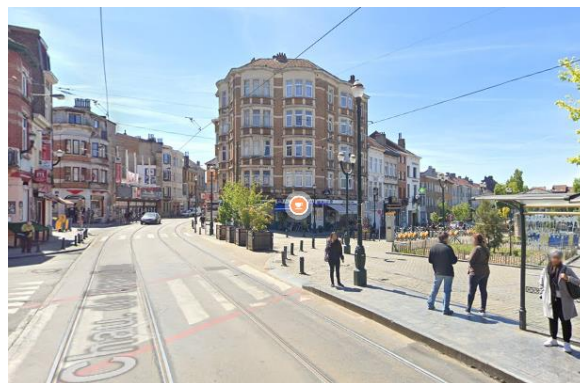
⁸ Een Duurzame Wijkcontract (DWC) is "een in tijd en ruimte beperkt actieplan om de levenskwaliteit van de bewoners te verbeteren. Het wordt gesloten tussen het Gewest, de gemeente en de inwoners van een Brusselse wijk. Het bevat een programma van maatregelen die met een bepaald budget moeten worden uitgevoerd. In een geest van "versterking" van de wijken zijn de projecten die in het kader van de wijkcontracten voor duurzame ontwikkeling worden uitgevoerd, vooral gericht op essentiële behoeften op het gebied van huisvesting (in de eerste plaats bestemd voor lage en middeninkomens); lokale uitrusting en infrastructuur (voorrang voor jonge kinderen en jongeren); openbare ruimten (gezelligheid en toegankelijkheid, "zachte" mobiliteit...); sociaal-economische acties (sociale en economische ontwikkeling, sociale huisvesting...); sociaal-economische acties (sociaal-professionele integratie en opleiding; bewustmaking; steun aan scholen; sociale cohesie; preventie; enz.); productieve, economische en commerciële ruimten (plaatselijke bedrijven en winkels). (bron: website van de gemeente Vorst)



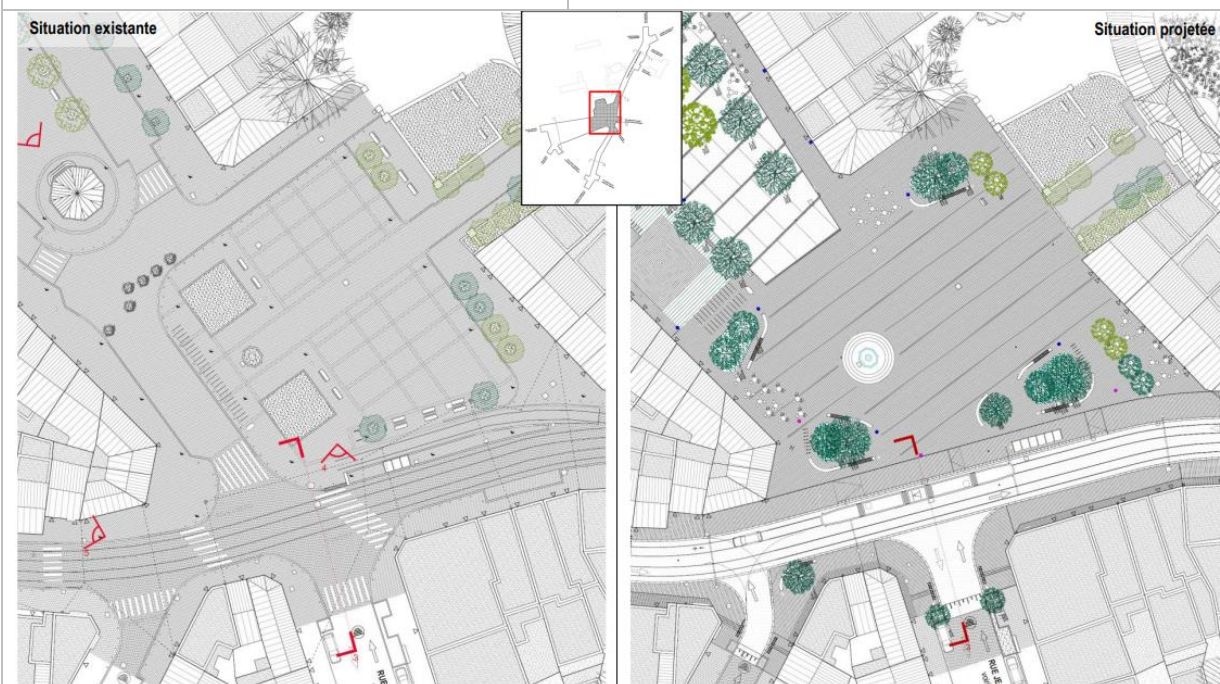
Figuur 35: Luchtfoto van het projectgebied (bron: GoogleMaps, illus. CSD Ingénieurs)



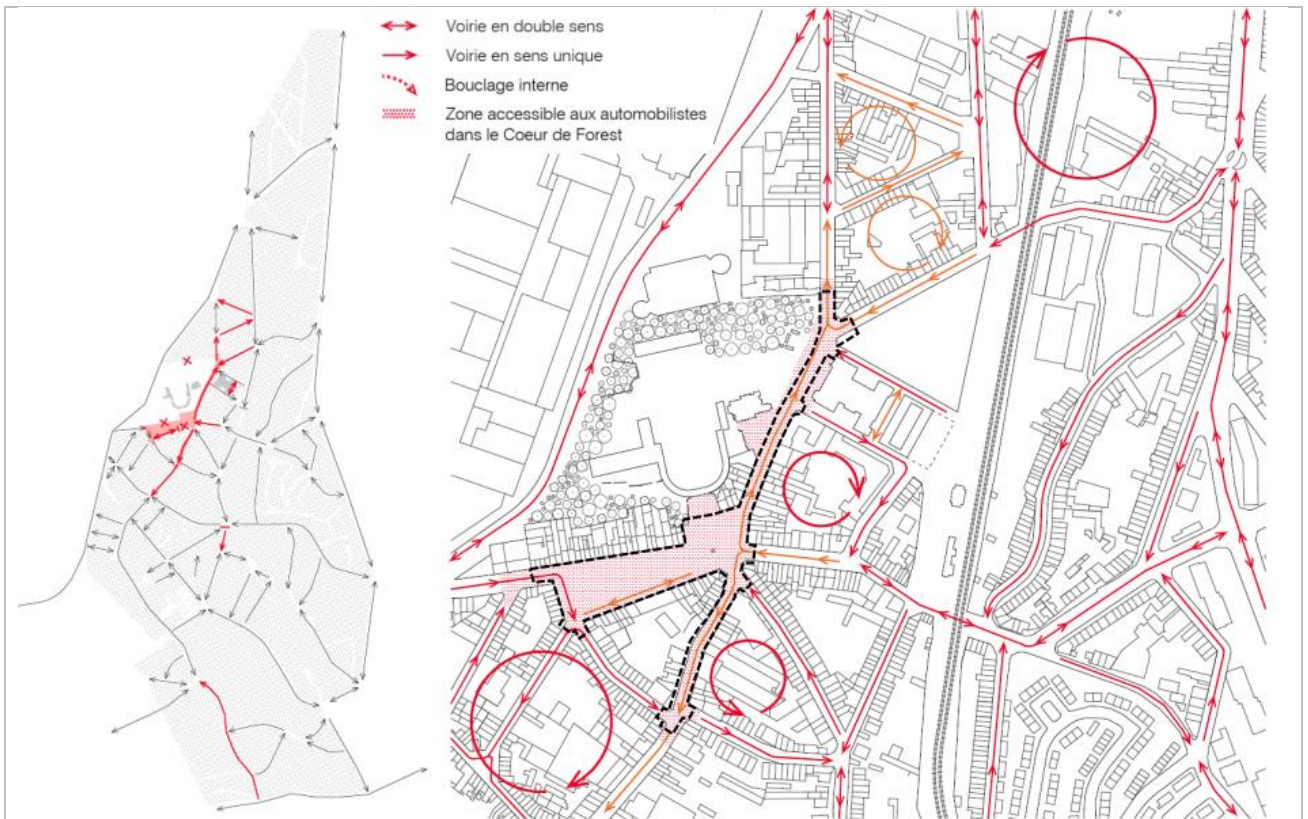
Figuur 36: Sint-Denijsplein (bron: GoogleMaps, sept. 2021)



Figuur 37: Brusselsesteenweg, ter hoogte van het Sint-Denijsplein (bron: GoogleMaps, sept. 2021)



Figuur 38: Sint-Denijsplein in de bestaande (links) en de toekomstige (rechts) situatie (bron: MER van het herinrichtingsproject, ARIES 2021)

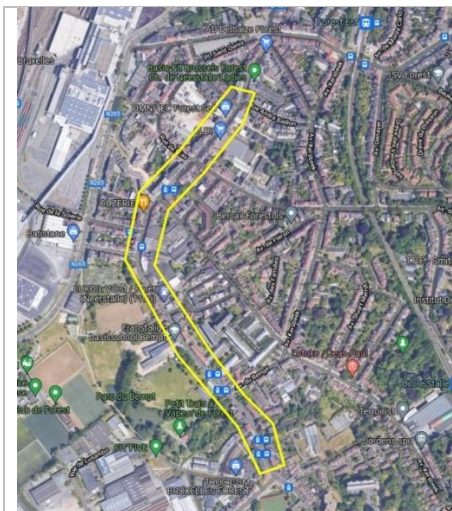


Figuur 39: Wijziging van het verkeerspatroon op het Sint-Denijsplein / in de maas van Neerstalle (bron: MER van het EPCF-herontwikkelingsproject, maart 2021)

MIVB Neerstalle project (2022 - 2023) ⁹

Een project voor de herinrichting van de Neerstallestraat (tussen de André Baillonstraat en de Ruisbroeksesteenweg) wordt momenteel bestudeerd. Op 02/04/2021 is een aanvraag voor een bouwvergunning ingediend (Ref. 07/PFD/1782129). Het project sluit aan bij de noodzaak om de tramsporen te vernieuwen. In het noorden sluit het project aan op het project dat door de gemeente Vorst wordt ontwikkeld in het kader van het DWC Abdij. In het zuiden sluit het project aan op de tramspoorwissels die werden geïnstalleerd in het kader van het project voor de ontwikkeling van de tramremise van Marconi.

⁹ Voor meer informatie kunt u terecht op de website van de gemeente Vorst: <http://www.forest.brussels/fr/services-communaux/revitalisation-des-quartiers/cqdabbaye/Espaces-publics-du-Coeur-de-Vorst>



Figuur 40: Luchtfoto van de omtrek van het project



Figuur 41: de Neerstalsesteenweg bij de waterstraat (bron: GoogleMaps, oktober 2020)

Brusselsesteenweg (2023) (MIVB-project)

De MIVB is van plan een tramlijn aan te leggen op het gedeelte van de Brusselsesteenweg tussen de Sint-Denisstraat en de Bervoetsstraat, in het kader van de toekomstige bouwwerkzaamheden van de MIVB in dit gebied.

ABY project

Het project beoogt de herontwikkeling van de site van de Abdij van Vorst tot een 'cultureel pool' (ook bekend als 'ABY') dat bestaat uit een muziekcademie, een centrum voor optredens, een cultureel centrum, een bibliotheek, een jeugdcentrum, een HoReCa-voorziening en een conciërgesentrum. Het project wil deze activiteiten en initiatieven, die momenteel over de hele gemeente verspreid zijn, samenbrengen en de gebouwen en tuinen van de abdij verfraaien. De vergunning is in oktober 2021 verleend en de opening van het cultureel centrum is gepland voor 2023.



Foto 1: Illustratie van het project op de site van de abdij van Vorst (bron: ABY.Brussel, 2021)

CityDev-project "Ilot Barcelona"/"Champ des Grenouilles"

In het blok tussen de Brusselsesteenweg, de toegangsweg tot het station Vorst-Oost en de Barcelonestraat wordt een project voor de bouw van ongeveer 100 woningen bestudeerd.



Figuur 42: Ligging van het project "Ilot Barcelona" (bron: Gemeente Vorst en MER voor het project EPCF)

Project 'Watertraject'

Het project 'Watertraject' betreft de herinrichting van wegen en gemeenschappelijke ruimten, waarbij landschappelijke waterbeheersingselementen, zoals wadi's, worden geïntegreerd. Het talud van het station Vorst-Oost (toegangsweg en toegang vanaf de Jean-Baptiste Vanpéstraat) wordt in het kader van dit project aangelegd.

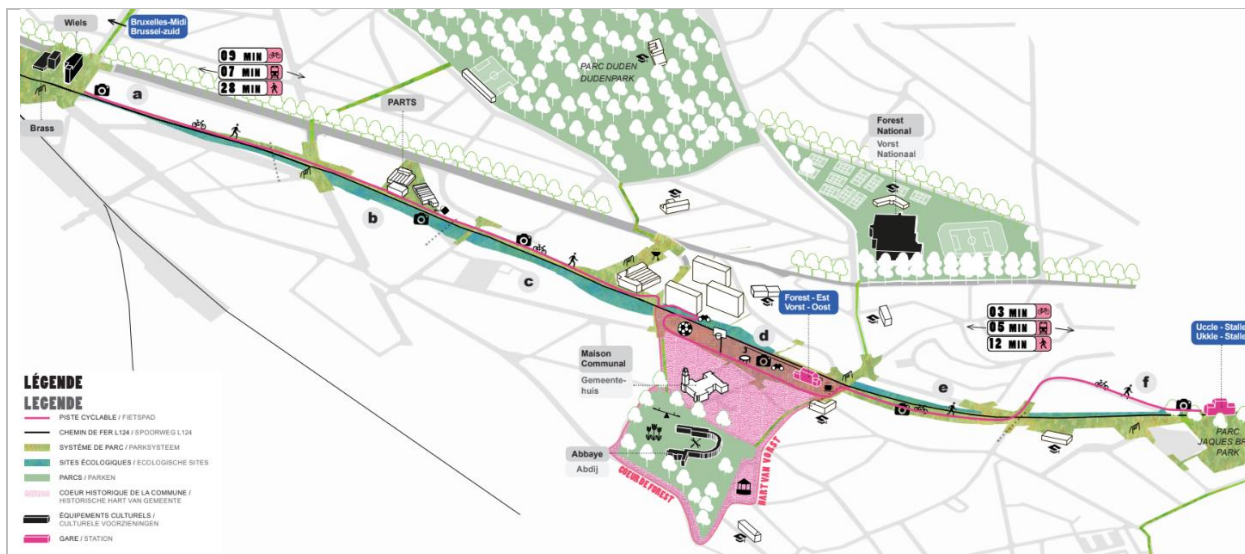


Foto 2: Nieuwe toegang tot het station Vorst-Oost vanaf de Jean-Baptiste Vanpéstraat (MER voor de EPCF-herontwikkelingsproject, ARIES 2021)

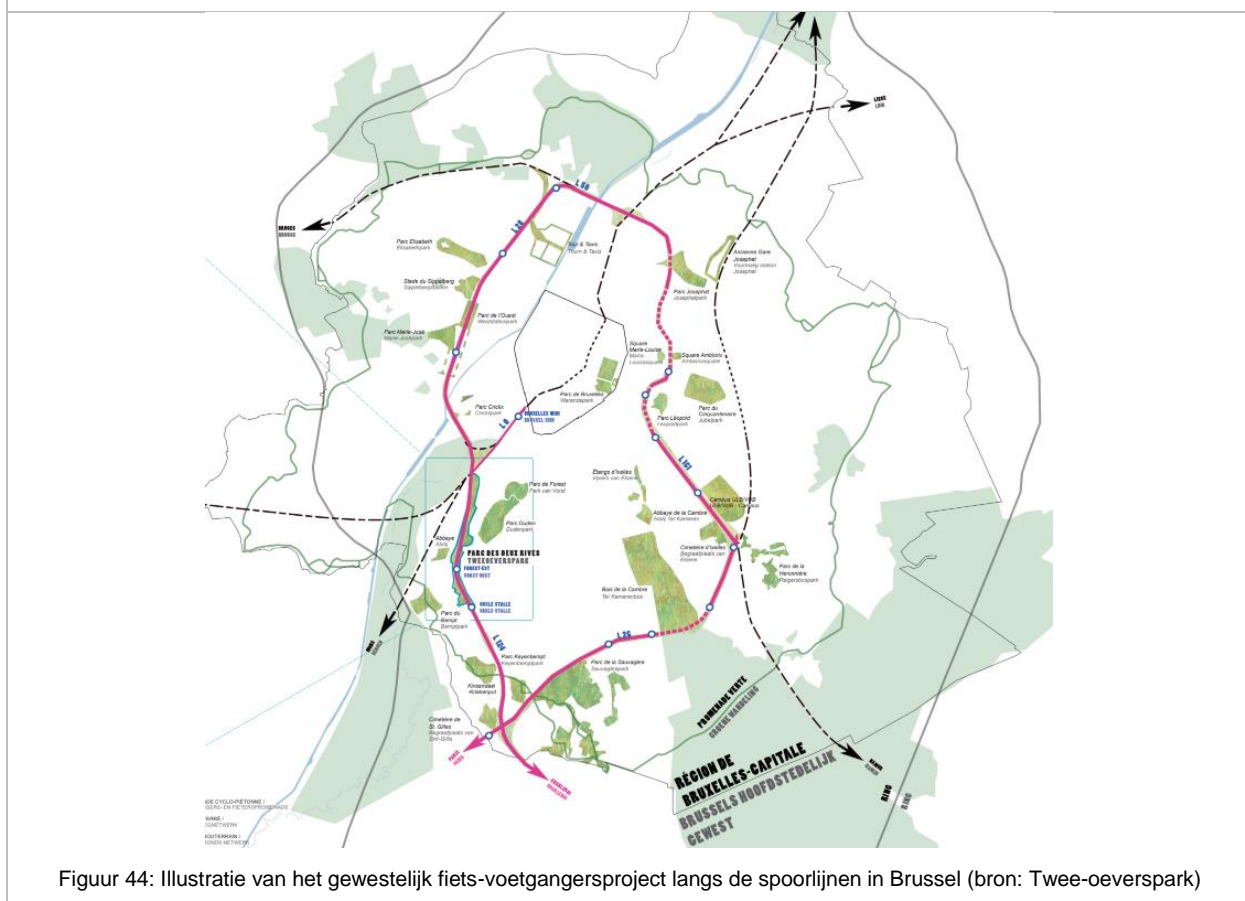
Project 'Twee-oeverspark'

In het kader van het contract voor een duurzame wijk van de abdij heeft het bureau Taktyk een haalbaarheidsstudie uitgevoerd om de mogelijkheden te bestuderen voor de aanleg van een groen voetgangers- en fietspad langs de spoorlijn (lijn 124), tussen het cultureel centrum van Wiels en het

Jacques Brelpark, waardoor verschillende stations, parken en culturele voorzieningen (waaronder de abdij) met elkaar kunnen worden verbonden. Dit park zou 'Twee-oeverspark' worden genoemd¹⁰.



Figuur 43: Illustratie van het project van het Twee-oeverspark (bron: Taktyk, 2018)



Figuur 44: Illustratie van het gewestelijk fiets-voetgangersproject langs de spoorlijnen in Brussel (bron: Twee-oeverspark)

¹⁰ Meer informatie vindt u hier: <http://quartierabbaye-abdijwijk.blogspot.com/2018/07/ensemble-faisons-du-parc-des-deux-rives.html>

Park van de Voor-Zenne

Het project bestaat uit de aanleg van een park langs de spoorlijnen en de aanleg van een wandelpad voor voetgangers en fietsers parallel aan de Fonsnylaan, langs de 'Wiels moerassen' en de gebouwen van de voormalige brouwerij Wielemans Ceuppens. Het park zou een uitbreiding zijn van het Twee-oeverspark (hierboven voorgesteld). Het project wordt uitgevoerd en gefinancierd in het kader van het DWC Wiels aan de Zenne en het stadsvernieuwingscontract (SVC) nr. 4 'Koningslaan'.



Figuur 45: Illustratie van het voorgestelde park van de Voor-Zenne, de spoorwegonderdoorgang en het Twee-oeverspark (bron: DWC Wiels, 2018)

Park langs de Zenne (Gerij site)

Het project bestaat uit de aanleg van een park tussen de spoorlijnen langs de Zenne in het kader van het DWC Wiels aan de Zenne. Het project omvat onder meer de herinrichting van de openbare ruimte (met inbegrip van de verbreding van de voetpaden) in Gerijstraat onder de brug en ter hoogte van Brusse.



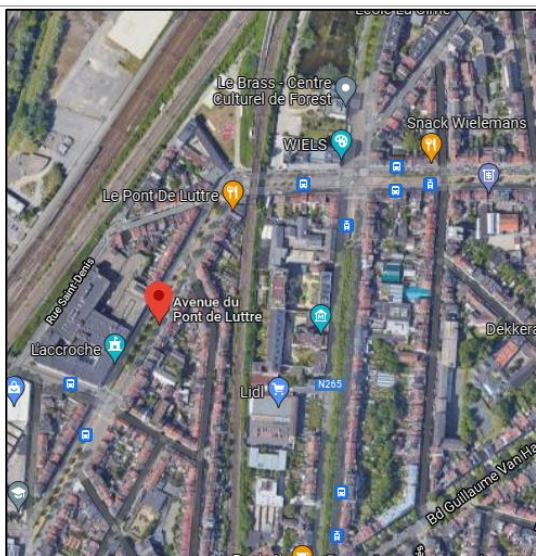
Figuur 46: Park langs de Zenne op Gerijstraat-site (bron: DWC Wiels aan de Zenne-programma, 2018)

Kruispunt Wiels / van Volxem en Luttre Bruglaan (SVC4)

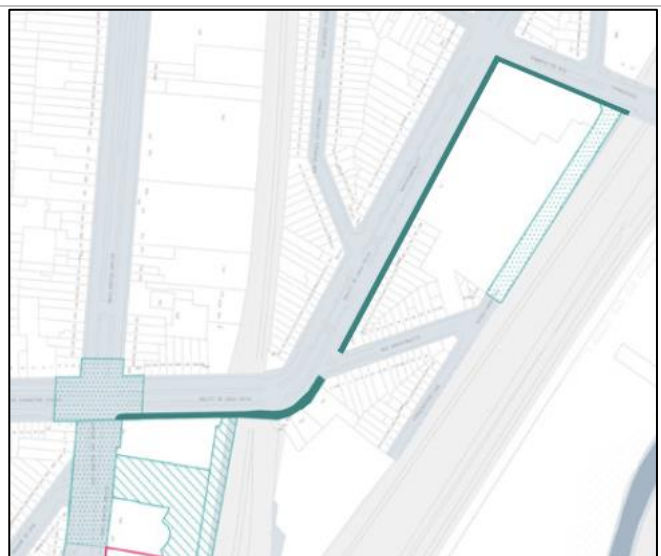
Het project bestaat uit kleine aanpassingen aan het kruispunt Wiels/Van Volxem en de Luttrebruglaan, zoals :

- het schrappen van parkeerplaatsen op dit gedeelte;
- de daaruit voortvloeiende verbreding van het voetpad aan de kant van Wiels;
- de aanleg van een veilig fietspad;
- Bovendien kan langs de hele straat tot aan Gerijstraat-brug worden gedacht aan de nodige veiligheidsverbeteringen en aan verbeteringen die zorgen voor comfortabele verbindingen voor actieve vervoerswijzen.

Dit project maakt deel uit van het SVC4-programma "Koningslaan" (operationele projecten 1.B2 en 1.B3)¹¹. Het zal worden gefinancierd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.



Figuur 47: Luchtfoto van het getroffen knooppunt (bron: Google Maps, 2021)



Figuur 48: Illustratie van de geplande interventies op de as Gerij / Luttrebrug en het kruispunt Wiels-van Volxem, in het kader van SVC4 (bron: gewijzigd definitief programma van de SVC, december 2020)

Heraanleg van de toegang tot de De Merodestraat

Het project, dat deel uitmaakt van het programma "Contract voor een duurzame wijk" van Wiels aan de Zenne (project B.2), heeft tot doel "de verbinding tussen de wijk Sint-Antonius en het centrum van Wiels te verbeteren door de aanleg van een rechtstreekse en veilige oversteekplaats voor voetgangers tussen de De Merodestraat en de nieuwe openbare ruimte. Dit nieuwe kruispunt gaat gepaard met de verplaatsing van de halte van de MIVB in de richting van Vorst-Ville met een twintigtal meter naar het noorden en met een reflectie over het kruispunt Wielemans Ceuppens (waarvan de herinrichting gepland is in het SVC). Het project wil ook bomen planten in de berm tegenover de halte om de continuïteit van het tracé van de Van Volxelaan te herstellen, dat momenteel in het noordelijke deel ervan wordt onderbroken" (bron: DWC Wiels aan de Zenne, maart 2018).

¹¹ Zie de volgende website: <https://quartiers.brussels/2/page/programmes>

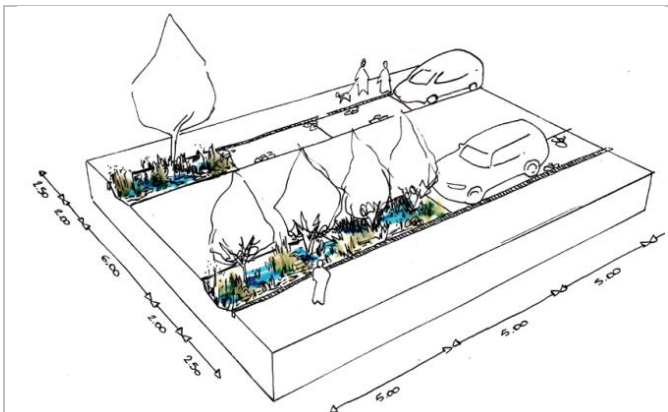


Figuur 49: Voorlopige ontwerpfiets voor de herinrichting van de toegang tot de De Merodestraat (bron: DWC Wiels aan de Zenne-programma, maart 2018)

Specifieke vegetatie- en permeabilisatiewerkzaamheden in de De Merodestraat

Het project maakt deel uit van het DWC-programma van Wiels aan de Zenne. Het omvat de volgende elementen:

- Aanleg van een wadi aan één kant van de rijweg met een lengte van 2 vierkanten op regelmatige afstanden, aanplant van bomen (x2), struiken, vaste planten en ontpolderende grassen;
- herstel van parkeerstroken in doorlaatbaar materiaal (straatstenen);
- verbetering van kruispunten, aanplant van vaste planten op hoeken;
- verbreding van de bestaande plantvakken en aanplant van struiken en vaste planten aan de voet van de bomen.



Figuur 50: Type ingreep voorgesteld voor Merode Street (bron: DWC Wiels aan de Zenne maart 2018, Zeppelin Collective 2017)



Foto 3: Voorbeeld van een stedelijke wadi (bron: DWC Wiels aan de Zenne maart 2018)

Ringtram (MIVB)

Op middellange termijn wil de MIVB tram 7 (die momenteel zijn eindpunt heeft op het Vanderkinderplein in Ukkel) doortrekken van Vorst naar het Albertplein en vervolgens, op lange termijn, naar het Zuidstation en zelfs Molenbeek. Het is de bedoeling een grote ringlijn (tram) aan te leggen in het zuidwesten van het Gewest.

Het ontwerp van GMP stelt voor om de tram te laten rijden langs de oppervlakte van Vorst Park op de Koningin Maria-Hendrikalaan en de Avenue Besme (bovengrondse of ondergrondse invoeging) in plaats van onder Vorst Park (ondergrondse invoeging), zoals oorspronkelijk voorgesteld in het Good Move MRP. Voor dit project zal een specifieke impactstudie worden uitgevoerd, buiten het ontwerp-GMP om.

In afwachting van de komst van de ringtram wil de MIVB tram 7 doortrekken van Vanderkindere naar het Albertstation. Binnenkort zullen er werkzaamheden worden uitgevoerd aan het metrostation Albert om deze lijn aan te leggen.

Heraanleg van het kruispunt Rousseau / Globe en omgeving (MIVB-project)

In het kader van de uitvoering van het Masterplan Bus van de MIVB wordt momenteel ¹²een project bestudeerd voor de herinrichting van de openbare ruimte aan de rand van de site van Vorst Nationaal, namelijk op een deel van de Victor Rousseaulaan (tussen nrs. 153 en 240) en de kruispunten met de aangrenzende wegen. Op 11/10/2019 is door de MIVB een aanvraag voor een bouwvergunning ingediend (ref. 07/PFD/1728366).

Het project omvat :

- de aanleg van een eindpunt voor de nieuwe buslijn 52 en de aanleg van haltes voor het openbaar vervoer die voldoen aan de normen inzake toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit, de vervanging van de verlichting ;
- de herinrichting van het kruispunt Globe/Rousseau tot een rotonde om de bussen vlot te laten passeren en de verkeersopstoppingen te verminderen;
- de integratie van gemarkeerde en veilige fietspaden in het project;
- de integratie van gemarkeerde en veilige oversteekplaatsen voor voetgangers;
- de aanleg van nieuwe groene ruimten (in de vorm van wadi's) om het oppervlaktewater op te vangen.

Er zij op gewezen dat voor het project momenteel een aanvraag voor een gewijzigde vergunning is ingediend.



Figuur 51: Luchtfoto van de perimeter van het MIVB-project (bron: GoogleMaps, ill. CSD Ingénieurs)

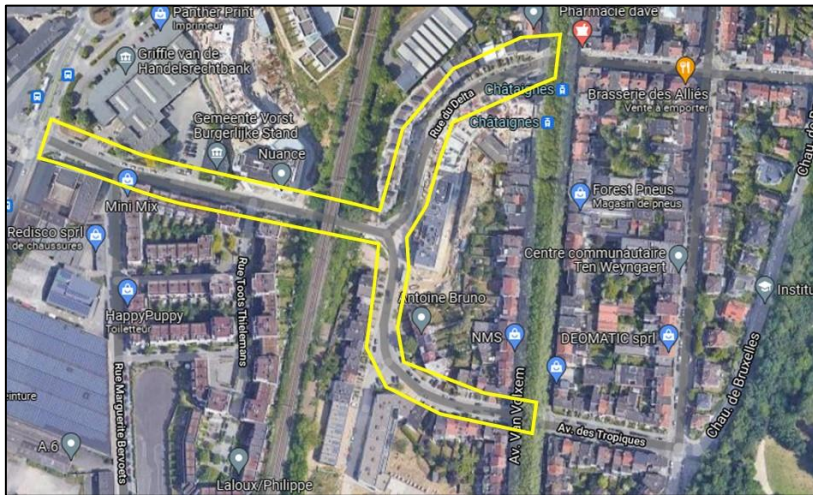


Foto 4: Kruising tussen Globe / V. Rousseau (bron: Google Maps, maart 2021)

¹² Het Masterplan MIVB Bus werd in 2018 goedgekeurd door de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Voor meer informatie kunt u terecht op de volgende website: <http://www.planbusstib.be/>

Schaats-Delta-Keerkringen herontwikkelingsproject

Het project bestaat uit de heraanleg van de gevels van Schaats-, Delta- en Keerkringenlanen (delen tussen de Deltastraat en de Van Volxemlaan). Op 09-03-2021 is een aanvraag voor een bouwvergunning ingediend (Ref. 07/PFD/1779315). Het dossier wordt momenteel onderzocht.



Figuur 52: Luchtfoto van het projectgebied voor de herinrichting van Schaats-, Delta- en Keerkringenlanen. (bron: Google Maps 2021; illus. CSD Ingénieurs)

5. EFFECTENBEOORDELING VAN HET ONTWERP-GMP

5.1 Mogelijke algemene gevolgen inzake sociaal-economische aspecten en materiële goederen

De acties van het ontwerp-GMP bevorderen de toegankelijkheid van de verschillende culturele centra en handelscentra van de gemeente voor actieve vervoerswijzen en spelen zo in op de uitdagingen geïdentificeerd in de diagnose.

De uitvoering van onderhouds- en verzorgingsacties voor de bestaande verkeersassen maakt het ook mogelijk om meer rechtstreekse, continue en aangename verbindingen tussen de commerciële centra aan te bieden.

Door de plaatselijke actoren (winkeliers en anderen) een stem te geven, kan de aandacht worden gevestigd op de problemen die zich voordoen en kunnen passende oplossingen worden overwogen, waarbij de voorkeur wordt gegeven aan gemengd gebruik en dus gedeeltelijk wordt ingegaan op de problemen die bij de diagnose aan het licht zijn gekomen. Bijgevolg zal de totstandbrenging van communicatie tussen de plaatselijke actoren waarschijnlijk een betere samenhang tussen hen bevorderen (totstandbrenging/versterking van sociale banden).

De verschillende acties die gepland zijn om de openbare ruimte te verbeteren, dragen bij tot de verbetering van de aantrekkelijkheid van de winkels. Bovendien zijn de voorgenomen maatregelen ter ondersteuning van de handelaren (b.v. de uitbreiding van bestemde ruimten voor commerciële activiteiten zoals terrassen, meer controle op de plaatsen van levering, enz).

De schepping van verscheidene arbeidsplaatsen en van een faciliteit (informatiepunt van het type BOUTIK) wordt meer dan eens genoemd in het programma van het ontwerp-GMP.

De gevolgen van de vermindering van het aantal parkeerplaatsen op straat zijn te verwaarlozen voor de lokale winkels (vooral plaatselijke klanten), wat minder het geval is voor de bewoners van Vorst met een auto. In het ontwerp-GMP worden (gedeeltelijke) compenserende maatregelen voorgesteld.

Ten slotte hebben de acties op het gebied van communicatie en bewustmaking van de actieve vervoerswijzen tot gevolg dat de behoefte aan een eigen auto en de parkeerproblemen afnemen, waardoor een deel van het huishoudbudget voor andere doeleinden wordt vrijgemaakt.

Concluderend kan worden gesteld dat het ontwerp-GMP van Vorst de ruimte in het algemeen kwalitatiever en aantrekkelijker maakt, wat gunstig is voor de plaatselijke activiteiten, voorzieningen, handelscentra en de verschillende ontwikkelingscentra (zoals Hoogte 100 en het hart van Vorst).

5.2 Mogelijke algemene gevolgen inzake mobiliteit

Per definitie worden de belangrijkste effecten van het ontwerp-GMP verwacht op het gebied van mobiliteit. Het merendeel van de voorgestelde acties is logischerwijs gericht op verbetering van de verkeerssituatie voor actieve vervoerswijzen (voetgangers, fietsers of gelijkwaardig) en het openbaar vervoer, alsmede op verbetering van de verkeersveiligheid. De continuïteit van de routes, het comfort en de verkeersveiligheid worden dus verbeterd.

Wat het autoverkeer betreft, wordt met het ontwerp-GMP beoogd het volume van het autoverkeer te verminderen door de kwaliteit van de infrastructuur en het aanbod van andere, milieuvriendelijker vervoerswijzen te ontwikkelen en te verbeteren, en door de plaatselijke actoren te ondersteunen. Het plan heeft tot doel de automobilisten aan te moedigen niet door de verschillende mazen van het grondgebied te rijden en tegelijkertijd de verkeerssituatie op de assen van het Auto PLUS-netwerk en Auto COMFORT-

netwerk te vergemakkelijken, overeenkomstig de principes van het GwMP Good Move. In fase 3 concentreert het plan zich op één bepaalde maas (de maas 'Hoogte 100 – Globe'), maar het ontwerp is erop gericht de verkeerssituatie in alle mazen op lange termijn te verbeteren.

Het voorgestelde verkeersplan voor de maas 'Hoogte 100 – Globe' wordt over het algemeen positief geacht voor het milieu van de woongebieden, gezien de vermindering van de overlast van het doorgaande verkeer en de mogelijkheden om de vrijgekomen openbare ruimte voor andere doeleinden te gebruiken (b.v. via eenrichtingsverkeer). Een toename van de overlast op het Auto COMFORT-netwerk (meer verkeer, congestie en daarmee gepaard gaande overlast) kan echter niet worden uitgesloten, althans in een eerste fase. Daarom dringt het ontwerp-GMP aan op een geleidelijke uitvoering van de verkeersplannen, het parallel uitvoeren van maatregelen die gericht zijn op een modal shift en op een verschuiving naar het Auto PLUS-netwerk, het nemen van maatregelen om de overlast op het Auto COMFORT-netwerk te beperken en een snelle herinrichting van bepaalde wegen van het Auto COMFORT-netwerk (bv. Luttrebrug en W. Ceuppens).

Wat betreft de vermindering van het parkeren op straat op bepaalde gedeelten, worden in het ontwerp-GMP de verbetering van alternatieve vervoermiddelen voor de auto (stapen, fietsen, openbaar vervoer, deelauto's, enz.) en het zoeken naar (gedeeltelijke) compensatie buiten de weg voorgesteld om de potentiële overlast voor de betrokken bewoners te verminderen.

5.3 Mogelijke algemene gevolgen inzake lucht, klimaat en energie

Op energiegebied zijn de maatregelen van het ontwerp-GMP over het algemeen gunstig, aangezien al deze maatregelen het verplaatsen te voet of met de fiets aanmoedigen (vervoerswijzen die minder energie verbruiken). Een van de voorgestelde acties is het verstrekken van elektrische fietsen aan gemeentepersoneel om een modale verschuiving van de auto naar de fiets voor professionele verplaatsingen te bevorderen. Hoewel ze meer energie verbruiken dan gewone fietsen, zijn ze minder vervuילend dan de bestaande situatie (gebruik van gemotoriseerde voertuigen) en hebben ze een positief effect.

Wat de luchtkwaliteit betreft, maken de maatregelen van het ontwerp-GMP een aanzienlijke verbetering van de luchtkwaliteit mogelijk. Ze moedigen namelijk verplaatsingen te voet of met de fiets aan (niet-vervuilende vervoerswijzen voor de plaatselijke luchtkwaliteit). Ten slotte zullen bepaalde snelheidsbeperkende maatregelen ook de luchtkwaliteit verbeteren, zowel plaatselijk als op gewestelijk schaal.

In het algemeen is het aanmoedigen van alternatieve vervoerswijzen voor het gebruik van de privé-auto gunstig voor de beperking van de opwarming van de aarde (minder broeikasgassen).

5.4 Mogelijke algemene gevolgen op het gebied van stedenbouw, landschap, grondgebruik en onroerend goed

Verscheidene acties van het ontwerp-GMP zijn rechtstreeks van invloed op de openbare ruimte en/of de stadsontwikkeling. Over het algemeen hebben deze veranderingen een positief effect op het stadslandschap en de woonomgeving. De kwaliteit van de openbare ruimte zal de komende tien jaar dus waarschijnlijk toenemen door de geplande of bestudeerde herinrichtingsprojecten, de aanleg van woonerven in bepaalde openbare ruimten in Vorst, enz.

Doordat er minder parkeerplaatsen nodig zijn, komt er openbare ruimte vrij voor andere doeleinden.

Verscheidene gebouwen die in de inventaris 'Iris.monument' zijn opgenomen, worden rechtstreeks door bepaalde acties getroffen (b.v. het gemeentehuis van Vorst) of bevinden zich in de nabijheid van de interventiezones. Het voorgestelde ontwerp-GMP zal de waarde van dit gebouwen erfgoed waarschijnlijk

verhogen, aangezien het tot doel heeft de organisatie van de stedelijke ruimte te herzien, het aantal voertuigen in de nabijheid van de genoemde gebouwen te verminderen en aldus bij te dragen tot de visuele opwaardering ervan. Voor de anderen is het effect te verwaarlozen.

De leesbaarheid van het gebied wordt ook versterkt door de installatie van een passende bewegwijzering. De interacties met de buurgemeenten worden versterkt door de verbetering van de Zijdeweveijstraat (richting Anderlecht) en de uitbreiding van de doorgangsmogelijkheden van de Albertlaan (richting Sint-Gillis, Ukkel en Elsene).

5.5 Mogelijke algemene gevolgen inzake de geluids- en trillingsomgeving

De uitvoering van de verkeersplannen van het ontwerp-GMP vermindert het doorgaand verkeer door de wijken (mazen). Het verwachte effect op de geluids- en trillingsomgeving is positief, aangezien de geluidsoverlast van het wegverkeer in de straten binnen de maas sterk wordt vermindert. Net als bij de effecten op de mobiliteit kan een toename van de geluidsoverlast op het Auto COMFORT-netwerk echter niet worden uitgesloten, althans in een eerste fase. Om deze reden wordt in het ontwerp-GMP de nadruk gelegd op de noodzaak van begeleidende maatregelen (zoals beschreven in punt 5.2 hierboven).

In het algemeen is het ontwerp-GMP gunstig voor de geluidsomgeving, gezien de talrijke gunstige acties die erop gericht zijn de snelheid te verminderen, het wegverkeer terug te dringen (met name door de verplaatsing van het verkeer naar het Auto PLUS-netwerk aan te moedigen) en stapen en fietsen (niet-luide vervoerswijzen) aan te moedigen.

De vervanging van tramsporen (MIVB-projecten gesteund door het ontwerp-GMP) draagt bij tot de vermindering van de trillingshinder veroorzaakt door het passeren van trams.

5.6 Mogelijke algemene gevolgen inzake biodiversiteit

Evenals de projecten die reeds in de gemeente zijn opgestart, zijn de nieuwe acties van het ontwerp-GMP niet rechtstreeks gericht op de ontwikkeling van de biologische waarde van groene ruimten of op het behoud van de biodiversiteit. Over het geheel genomen zijn de gevolgen van het ontwerp-GMP op het gebied van flora en fauna beperkt, behalve in het geval dat groene ruimten worden verwijderd om parkeerterreinen aan te leggen (b.v. in binnenblokken) als onderdeel van de compenserende maatregelen voor het verlies van parkeergelegenheid op straat. Het is echter positief te constateren dat het ontwerp-GMP geen verbreding van wegen ten koste van bestaande groengebieden voorziet.

Voorts biedt het onderhoud van fiets- en voetgangersnetwerken mogelijkheden om de bestaande groene netwerken te verbeteren en uit te breiden. Op dezelfde manier bieden acties die leiden tot de herinrichting van de openbare ruimte (b.v. omvorming van parkeerplaatsen tot ruimte voor commerciële activiteiten zoals terrassen, verbreding van voetpaden, eenrichtingsstraten, aanleg van woonwijken, enz). De integratie van de biologische dimensie in de acties zou aldus kunnen bijdragen tot de instandhouding en verbetering van het gewestelijke groen netwerk en zou stroken met de milieuambities van het Brussels Gewest (cf. Gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling¹³, Gewestelijk Natuurplan¹⁴).

¹³ Meer informatie hier : <https://perspective.brussels/nl/plannen-reglementen-en-handleidingen/de-strategische-plannen/het-gewestelijk-ontwikkelingsplan-0>

¹⁴ Meer informatie hier : <https://leefmilieu.brussels/themas/groene-ruimten-en-biodiversiteit/acties-van-het-gewest/natuurplan>

5.7 Mogelijke algemene gevolgen inzake bodem en water

Verschillende acties in het ontwerp-GMP hebben betrekking op parkeerplaatsen op de weg en de herinrichting van de openbare ruimte in het algemeen. Zoals hierboven voor biodiversiteit werd opgemerkt, bieden deze ingrepen in de openbare ruimte mogelijkheden om de mate van bodemafdekking te verminderen en de bodemkwaliteit te verbeteren, hetgeen aansluit bij de doelstellingen van de Good Soil-strategie¹⁵. Deze ingrepen bieden ook de mogelijkheid om geïntegreerde systemen voor regenwaterbeheer te installeren (b.v. gebruik van doorlaatbare bestrating, stedelijke wadi's, regentuinen, enz.) Deze twee kwesties zijn bijzonder belangrijk in het noordelijke deel van Vorst (wijk van Wiels), dat als een overstromingsrisicogebied wordt beschouwd.

Het ontwerp-GMP voorziet in mogelijke (gedeeltelijke) compenserende maatregelen voor het opheffen van parkeerplaatsen op straat. Indien een nieuwe parkeerplaats op voorheen groene en/of doorlaatbare grond wordt aangelegd, zou de maatregel leiden tot een toename van de kunstmatigheid van het gebied en derhalve van het overstromingsrisico.

Een lichte vermindering van de doorlaatbaarheid van de bodem kan worden verwacht in het geval van de actie die gericht is op de aanleg van een breed voetpad op de Brusselsesteenweg langs het Dudenpark (aanleg van het voetgangersnetwerk).

Tenslotte voorziet het ontwerp-plan in de controle van de doorlatendheid van de bodem van paden en stegen, hetgeen een positief effect op de waterhuishouding zou moeten hebben.

De overige acties van het ontwerp-CMP hebben geen directe gevolgen voor bodem en water.

5.8 Mogelijke algemene gevolgen inzake de mens

Het effect op de mens, en met name op de veiligheid, is een van de belangrijkste te voorziene effecten van het ontwerp-GMP. Het merendeel van de voorgestelde acties is er namelijk specifiek op gericht de verkeerssituatie voor alle vervoerswijzen te verbeteren. Voor het grondgebied is ook een behandeling van ongevallengevoelige zones gepland, door in te grijpen op de problematische kruispunten en weggedeelten volgens de diagnose, ook in de nabijheid van haltes van het openbaar vervoer. Er wordt dus verwacht dat het ontwerp-GMP zal bijdragen tot een algemene verhoging van de verkeersveiligheid en de toegankelijkheid van heel Vorst zal verbeteren.

Sommige activiteiten op het gebied van actieve mobiliteit bevorderen ook de toegankelijkheid van groene ruimten voor het publiek en dragen zo bij tot de kwaliteit van de leefomgeving.

¹⁵ Voor meer informatie : <https://leefmilieu.brussels/themas/bodem/good-soil/good-soil-strategie>

5.9 Interacties tussen factoren

De diagnose en de effectenbeoordeling zijn per milieuthema uitgevoerd. Milieueffecten kunnen echter niet worden beschouwd als de som van verschillende gebieden die niet met elkaar in wisselwerking staan. Tijdens de effectenbeoordeling van het ontwerp-GMP werden aldus verscheidene sterke wisselwerkingen vastgesteld. Deze worden hieronder beschreven.

- *Mobiliteit / Stadsplanning / Sociaal-economische aspecten / Mens*: Veel van de acties van het ontwerp-GMP ter verbetering van de circulatie van actieve vervoerswijzen en het openbaar vervoer dragen ook bij tot de verbetering van het stadsontwerp en de algemene waardering van de openbare ruimte. Dit is met name het geval voor mobiliteitsinterventies die leiden tot een gevel-tot-gevel herinrichting van wegen of pleinen. Bovendien heeft de verbetering van de openbare ruimte ook een positief effect op de winkels en bedrijven in de gemeente. De verbetering van de winkelgevels is bijzonder positief voor de aantrekkelijkheid ervan. Bovendien is een beter beheer van de leveringen positief voor de goede werking van de bedrijven.
- *Mobiliteit / Mens*: Veel mobiliteitsmaatregelen - zoals die welke gericht zijn op het verminderen van doorgaand verkeer, het verlagen van de verkeerssnelheid en het voorzien in een goede infrastructuur voor voetgangers en fietsers die een directe, comfortabele en aangename verplaatsing mogelijk maakt - gaan hand in hand met een verbeterde verkeersveiligheid, met name voor actieve vervoerswijzen die kwetsbaarder zijn bij ongevallen. Omgekeerd stimuleert een grotere verkeersveiligheid ook meer mensen om te lopen/fietsen. Ten slotte zijn lopen en fietsen ook positief voor de gezondheid van de burgers, vooral in de strijd tegen zwaarlijvigheid.
- *Mobiliteit / Luchtkwaliteit / Geluidshinder en trillingen / Microklimaat*: De toename van alternatieven voor de eigen auto is positief voor de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast, zowel op lokaal als regionaal niveau. Het wegverkeer is een belangrijke bron van luchtverontreiniging en lawaaihinder. Een vermindering van het wegverkeer draagt ook bij tot de strijd tegen de klimaatverandering.
- *Mobiliteit / Flora en Fauna / Bodem en Water / Microklimaat*: Herinrichtingsprojecten van de openbare ruimte ten gunste van een betere mobiliteit kunnen de ecologische waarde van het grondgebied en het waterbeheer verbeteren en tegelijkertijd de mate van bodemafdekking beperken. Dit soort van maatregel is bovendien positief in de strijd tegen het hitte-eilandeffect. Dit laatste zal in de komende decennia nog belangrijker worden, aangezien hittegolven in de context van de opwarming van de aarde vaker zullen voorkomen.

6. CONCLUSIE

6.1 Algemene conclusies over de effecten van het ontwerp-GMP

Dit verslag (MER) heeft betrekking op de milieueffectbeoordeling van het ontwerp voor een gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) van de gemeente Vorst. Het MER was gebaseerd op een diagnose van de bestaande situatie en de vaststelling van een te verwachten 'trendscenario', alsmede van de strategische doelstellingen voor de gewestelijk en gemeentelijk grondgebieden, teneinde na te gaan of het ontwerp-GMP een adequate reactie vormt op de geconstateerde milieuitdagingen.

De voornaamste voorzienbare effecten van het ontwerp-GMP worden verwacht op het gebied van mobiliteit, luchtkwaliteit, energie, klimaat en mens (veiligheid en gezondheid). Het merendeel van de voorgestelde acties is er namelijk specifiek op gericht de verkeersomstandigheden voor actieve vervoerswijzen (voetgangers, fietsers of gelijkwaardig) en het openbaar vervoer, alsmede de verkeersveiligheid te verbeteren. De continuïteit van de routes, het comfort en de verkeersveiligheid zullen dus beter worden. Verwacht wordt dat ook de kwaliteit van de openbare ruimte in Vorst de komende tien jaar zal toenemen door geplande herinrichtingsprojecten, de invoering van woonerven, enz. Het ontwerp-GMP beantwoordt dus aan de doelstellingen van het gewestelijk beleid, dat erop gericht is de luchtkwaliteit en het leefcomfort van de inwoners van het Brussels Gewest te verbeteren.

Wat het autoverkeer betreft, wordt met het ontwerp-GMP beoogd het volume van het autoverkeer te verminderen. Dit wordt bereikt door de kwaliteit van de infrastructuur en het aanbod van andere, milieuvriendelijker vervoerswijzen te ontwikkelen en te verbeteren, en door de plaatselijke actoren te steunen. Het plan heeft tot doel de automobilisten aan te moedigen niet door de verschillende mazen van het grondgebied te rijden en tegelijkertijd de verkeerssituatie op de assen van de Auto PLUS- en Auto COMFORT-netwerken te vergemakkelijken, overeenkomstig de principes van het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move. In fase 3 richt het ontwerp-GMP zich op één bepaald wijk of 'maas' (de maas 'hoogte 100 – Globe'), maar hij is erop gericht de verkeerscongestie in alle mazen op lange termijn te verminderen.

De evaluatieoefening is bijzonder nuttig voor het bestuderen van de effecten van de richtingsveranderingen van het verkeer in de maas 'Hoogte 100 – Globe'. Deze worden over het algemeen positief geacht voor het milieu in de woongebieden, gezien de vermindering van de overlast van doorgaand verkeer en de mogelijkheden om de vrijgekomen openbare ruimte (met name door deze eenrichtingsverkeer te maken) voor andere doeleinden te gebruiken. Een toename van de overlast op het Auto-COMFORT-netwerk (meer verkeer, congestie en daarmee gepaard gaande overlast) kan echter niet worden uitgesloten (althans in een eerste fase). Daarom wordt in het ontwerp-GMP aangedrongen op een geleidelijke uitvoering van de verkeersplannen, de parallelle uitvoering van maatregelen die gericht zijn op een modal shift en op een verschuiving naar het Auto PLUS-netwerk, maatregelen te nemen ter beperking van de overlast op het Auto COMFORT-netwerk en een snelle herinrichting van bepaalde wegen van het Auto COMFORT-netwerk (in het bijzonder Luttrebrug en W. Ceuppens) te plannen.

Wat betreft de vermindering van het parkeren op straat op bepaalde gedeelten, worden in het ontwerp-GMP de verbetering van alternatieve vervoerswijzen voor de auto (stappen, fietsen, openbaar vervoer, autodelen, enz.) en het zoeken naar (gedeeltelijke) compensatie buiten de weg voorgesteld om de negatieve overlast voor de betrokken bewoners te verminderen. Het effect van de vermindering van het parkeren op straat is te verwaarlozen voor de buurtwinkels die aan deze wegen liggen en het cultureel centrum Wiels. Er zij op gewezen dat compensatie buiten de weg een potentieel negatief effect heeft op bodem- en regenwaterbeheer, aangezien de aanleg van nieuwe parkeergarages in voorheen groene ruimten leidt tot een grotere kunstmatige bodemvorming in het gebied en dus een hoger overstromingsrisico.

Verscheidene acties die elders reeds in gang zijn gezet, zijn in het ontwerp-GMP opgenomen om te worden ondersteund. Het gaat hierbij om reeds geplande herinrichtingsprojecten (b.v. openbare ruimten in het hart van Vorst), projecten of acties die een eigen financiering genieten (b.v. via een contract voor duurzame wijken of stadsvernieuwing) of zelfs acties die zonder tussenkomst of bijstand van de overheid kunnen worden uitgevoerd (b.v. ambitieuze bedrijfsvervoer- plan). De toegevoegde waarde van het ontwerp-GMP is bovendien dat het een totaalbeeld biedt van de huidige en toekomstige ontwikkelingen binnen de gemeente die van invloed kunnen zijn op de mobiliteit. Bij de multimodale specialisatie van de wegen en de programmering van het actieplan dat in het ontwerp-GMP wordt voorgesteld, is rekening gehouden met deze verschillende projecten. Voor alle andere acties zou het niet uitvoeren van het ontwerp-GMP resulteren in een verlies van milieuvoordelen.

Wat de acties voor de openbare ruimte betreft, zou het milieuvoordeel van het ontwerp-GMP groter zijn als de toename van de groene ruimten en de totstandbrenging van geïntegreerde systemen voor stormwaterbeheer systematisch worden gepland.

6.2 Samenvatting van de aanbevelingen

Alle aanbevelingen met betrekking tot het ontwerp-GMP van Vorst zijn in de onderstaande tabel opgenomen, gerangschikt per actie.

Tabel 1: Samenvatting van de aanbevelingen

Actienummer	Naam van de actie	Aanbevelingen
Voortdurende en geleidelijke acties		
DA.1	Wandelpaden en stegen opwaarderen en onderhouden	<ul style="list-style-type: none"> ■ Groene zones aanleggen langs steegjes en paden en de ecologische kwaliteit ervan verhogen; ■ Waar mogelijk, paden en steegjes toegankelijk maken voor personen met beperkte mobiliteit (bv. geen stoepranden, voldoende breedte, comfortabel en effen oppervlak, enz.), vooral die in parken en die de verschillende centra van de gemeente met elkaar verbinden; ■ Controleer of nieuwe steegjes / paden, die door toekomstige projecten (openbaar of particulier) worden aangelegd, aan het voetgangersnetwerk worden toegevoegd; ■ De haalbaarheid bestuderen van de aanleg van een voetgangers- (fiets)verbinding tussen het Jacques Brelpark (gelegen in Vorst, langs de Kersbeeklaan) en het station van Ukkel-Stalle (in Ukkel, aan de rand van Vorst); ■ Biodiversiteitsvriendelijke verlichting installeren;
DA.2	De kwaliteit van de fietsnetwerken monitoren	<ul style="list-style-type: none"> ■ de algemene kwaliteit van de infrastructuur te waarborgen en deze analyse waar nodig uit te breiden tot de directe omgeving; ■ Controleren of fietsnetwerken goed geïntegreerd zijn in toekomstige projecten ■ Promoten van het platform bij de burgers
DA.3	De verkeersregels handhaven voor een correct gebruik van de verschillende transportnetwerken	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bewustmaking van verkeersveiligheid en fietstraining opnemen in het lesprogramma van scholen;

Actienummer	Naam van de actie	Aanbevelingen
		<ul style="list-style-type: none"> ■ Een plan/mededeling opstellen waarin aan de burgers de juiste attitudes worden voorgesteld (vanuit het oogpunt van voertuigen, fietsers en voetgangers)
DA.4	Ongevalgevoelige zones veiliger maken	/
DA.5	De snelheden monitoren en maatregelen nemen zodat de snelheidsbeperkingen worden nageleefd	/
DA.6	De operatoren van gedeelde voertuigen aansporen om hun aanbod in het hele gebied uit te breiden	<ul style="list-style-type: none"> ■ Overweeg Cambio- en Villo! stations op te nemen in elke wegverbetering;
DA.7	Het multimodale aanbod dat toegang biedt tot de voornaamste verkeersknooppunten bekend maken	<ul style="list-style-type: none"> ■ Plaatselijke verenigingen betrekken bij acties om de toegankelijkheid en de bestaande kernen/infrastructuur te verbeteren; ■ Integratie van toekomstige projecten in bewustmakingscampagnes.
DA.8	Een ambitieus BVP uitwerken	<ul style="list-style-type: none"> ■ Een reflectie opnemen over de herinrichting van de omgeving van het gemeentebestuur (zie onderstaande figuur) met het oog op de verhoging van de biologische kwaliteit van de groene ruimten in de directe omgeving van het gemeentehuis en binnen de percelen die eigendom zijn van de gemeente, voor zover dit toegelaten is door het beschermde karakter van bepaalde gemeentelijke gebouwen (bv. het gemeentehuis)¹⁶;
DA.9	Het woon-werkverkeer van het gemeentepersoneel op een andere manier dan met de auto vergemakkelijken	/
DA.10	De professionele verplaatsingen van het gemeentepersoneel op een andere manier dan met de auto vergemakkelijken	/

¹⁶ Er zij aan herinnerd dat een locatie op de monumentenlijst bijzondere beperkingen inhoudt, met name wat betreft de instandhouding van de gevels en de uiterlijke kenmerken van de locatie. Deze bescherming houdt in beginsel een verbod in om: de gevels af te breken, aan te passen of te wijzigen, zowel wat hun structuur als wat hun uitzicht betreft; en aan of voor de gevels uitwendige elementen aan te brengen die het uitzicht wijzigen (zoals verlichting, verkeersborden, vuilnisbakken, parkeren op de stoep, het type en de opstelling van de beplantingselementen, enz.) Er kan een advies worden gevraagd aan de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen om na te gaan of een project al dan niet stedenbouwkundig aanvaardbaar is.

Actienummer	Naam van de actie	Aanbevelingen
DA.11	Het bereik van evenementen die duurzamere mobiliteit promoten, aanhouden en uitbreiden	<ul style="list-style-type: none"> De beschikbaarheid van alternatieve vervoermiddelen die de inwoners kunnen uitproberen (tijdens evenementen) handhaven en vergroten; Aanbieden van wandel- en fietstochten in de gemeente; Aanpassing van de communicatie aan de behoeften van verschillende soorten publiek; de professionele integratie van deze evenementen te bevorderen (zowel in de organisatie als in de personen die met de promotie ervan belast zijn)
DA.12	Uitwisseling met plaatselijke actoren (bedrijven, handelaren, enz.)	<ul style="list-style-type: none"> Aanpassing van de communicatie aan de categorieën van actoren en hun behoeften; Voortdurend toezicht op deze vergaderingen/ontmoetingen Opstellen van een vraagbaak / aanbevelingen vanuit het oogpunt van participatief landbeheer.
DA.13	Ondersteuning van de uitvoering van acties door plaatselijke actoren	<ul style="list-style-type: none"> Ervoor zorgen dat er een mobiliteitsreferent is om vragen van plaatselijke actoren te beantwoorden; Financiële steun bieden voor de aanwerving van personeel voor de succesvolle uitvoering van initiatieven voor een duurzamere mobiliteit (eventuele beroepsintegratie).
DA.14	Handelaren mobiliseren en ondersteunen om hun goederen op duurzamere wijze te beheren	<ul style="list-style-type: none"> De aanleg van groene ruimten integreren in de parkeerplaatsen die worden omgevormd tot ruimten voor commerciële activiteiten;
DA.15	Zorg voor respect voor de leveringsgebieden	/
DA.16	Ondersteuning van de ontwikkeling van elektrische motoren	<ul style="list-style-type: none"> Ervoor zorgen dat de elektriciteit die wordt gebruikt om elektrische voertuigen op te laden, afkomstig is van hernieuwbare energiebronnen.
GA.1	Overeenstemming met PAVE van het PLUS-, COMFORT- en WIJK-voetgangersnetwerk	<ul style="list-style-type: none"> Betrek de grenzen van Duden Park bij de actie en verbeter ze tegelijkertijd. Nagaan of toekomstige (openbare of particuliere) projecten voldoen aan de kwaliteitsnormen met betrekking tot het voetgangersnetwerk.
GA.2	Ontwikkeling van de rijbanen van het fiets-PLUS-netwerk dat de wijken bedient	/

Actienummer	Naam van de actie	Aanbevelingen
GA.3	Ontwikkeling van het fietsnetwerk - COMFORT (mede afhankelijk van de uitvoering van de verkeersplannen)	<ul style="list-style-type: none"> De zichtbaarheid en het begrip van het concept van de fietsstraat vergroten door middel van passende bewustmaking/communicatie van het publiek.
GA.4	Zorgen voor bereikbaarheid van scholen per fiets	<ul style="list-style-type: none"> Nadenken over fietsenstallingen binnen de schoolpolen om aan de behoeften te voldoen (link naar actie GA.8); Integreer de toegankelijkheid van PBM's (bv. gemotoriseerde rolstoel) in het denken over de verbetering van de toegankelijkheid van scholen per fiets;
GA.5	Uitvoering van verkeersplannen in de mazen	/
GA.6	Ontwikkelen van woonwijken in de wijken	<ul style="list-style-type: none"> Zorgen voor een grotere boombedekking bij projecten voor de aanleg van woonstraten;
GA.7	Verbreden van de toegang tot informatie door de oprichting van informatiepunten en geïntegreerde mobiliteitsdiensten	<ul style="list-style-type: none"> Kies een onderneming uit de sociale economie (bv. Cyclo) om de toekomstige informatie- en dienstenpunten te exploiteren; Ervoor zorgen dat toekomstige informatiepunten toegankelijk zijn voor PVM's; Ervoor zorgen dat de locatie van informatiepunten hand in hand gaat met een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimten eromheen; Toekomstige informatiepunten en/of hun omgeving beplanten en integreren in een duurzaam beheer dat rekening houdt met de fauna en flora;
GA.8	Ontwikkeling van het aanbod aan fietsenstallingen in de gemeente	<ul style="list-style-type: none"> Scholen en winkels moeten prioritair worden uitgerust met voldoende fietsenstallingen van goede kwaliteit; Overdekte fietsenstallingen vergroenen (bv. groendak, klimplant, enz.).
GA.9	de behoefte aan compensatie voor het verlies van parkeergelegenheid, de mogelijkheden om het beschikbare parkeeraanbod te bundelen, en de behoefte aan parkeergelegenheid op straat bij nieuwe ontwikkelingen te beoordelen	/

Actienummer	Naam van de actie	Aanbevelingen
GA.10	Geleidelijk aan het fietsnetwerk comfortabeler maken voor fietsers	/
Maatregelen op korte termijn		
AKT.P1	Ontwerp van heraanleg van de openbare ruimte in het hart van Vorst (fase 1)	/
AKT.P2	Ontwerp van heraanleg van de Neerstalsesteenweg	/
AKT.P3	Ontwerp van heraanleg van het kruispunt Victor Rousseau/Globe en de omgeving	<ul style="list-style-type: none"> ■ Indien het MIVB-project niet doorgaat, de in actie AKT.P2 geplande acties ter verbetering van de fiets- en voetgangerstoegankelijkheid opnemen in actie CT.2. van het ontwerp-GMP.
AKT.P4	Ontwerp van minimale heraanleg van het kruispunt Wiels en grondigere heraanleg van de Luttrebruglaan (SVC4)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Het volgen van het landschaps- en stadskwaliteitsplan (het Beeldkwaliteitsplan - BKP) om de oriëntatie te bepalen van de ontwikkelingskeuzen van het Vorst-gedeelte van Gerijstraat dat ten westen van de spoorlijnen ligt.
AKT.P5	Ontwerp van heraanleg Schaats-Delta-Keerkringen	/
AKT.1	De W. Ceuppenslaan heraanleggen: van gevel tot gevel	<ul style="list-style-type: none"> ■ Maak gebruik van de uitbreiding van voetpads om extra fietsenrekken te plaatsen, met name voor winkels en restaurants; ■ Voorzie in leveringszones in de buurt van winkels om problemen met illegaal parkeren op fiets- en voetgangersvoorzieningen te voorkomen; ■ Bestudering van de mogelijkheden van parkeercompensatie buiten de straat. ■ Maak gebruik van de uitbreiding van voetpads om nieuwe groene zones in de open lucht te creëren. ■ Profiteer van de herinrichting van de rijweg van voor naar achter om de in SVC4 voorgestelde doelstellingen inzake waterbeheer en doorlaatbaarheid van de bodem te bereiken.

Actienummer	Naam van de actie	Aanbevelingen
AKT.2	De voetgangersinrichtingen verbeteren rond Vorst Nationaal (Voetganger PLUS-netwerk)	/
AKT.3	De toegangsweg en voetpaden aanleggen op de Brusselsesteenweg (langs het Dudenpark)	<ul style="list-style-type: none"> ■ De aanleg van een gelijkvloerse ontmoetingszone (snelheidsbeperking 20 km/u) of zelfs van een voetgangers- en fietspad (eventueel met toegang voor toegelaten voertuigen) verdient de voorkeur boven de aanleg van voetpaden aan weerszijden van het toegangspad naar het station van Vorst-Oost. ■ Verbetering van de bestaande groenzones langs de toegangsweg; ■ Nadenken over het belang van de aanleg van een hardloopparcours (bijvoorbeeld een Fins pad, gemaakt van houtsnippers) in plaats van de aanleg van een voetpad langs het Dudenpark, in overeenstemming met de "be running"-strategie die door Perspective.brussels is ontwikkeld. ■ Installeer hoogwaardige, wildvriendelijke verlichting op de toegangsweg naar het station van East Vorst;
AKT.4	Kleine ingrepen doen op de Koningin Maria-Hendrikalaan	/
AKT.5	Kleine aanpassingen aanbrengen in de De Merodestraat	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zorg voor leveringsplaatsen in de buurt van winkels; ■ Maak gebruik van de uitbreiding van voetpads om extra fietsenrekken te plaatsen, met name voor winkels en voorzieningen (scholen, enz.); ■ Maak gebruik van de reflectie op de uitbreiding van de voetpads om nieuwe groene zones in de open lucht te creëren. ■ Gebruik maken van de actie voor de installatie van geïntegreerde systemen voor het beheer van regenwater in de De Merodestraat (bijv. stedelijke wadi's), overeenkomstig de doelstelling om de wijk groener te maken, zoals bepaald in de DWC van Wiels aan de Zenne.
AKT.6	De fietsomstandigheden verbeteren voor fietsers in de Sint-Denijsstaat -	/

Actienummer	Naam van de actie	Aanbevelingen
	“gemeenschappelijk” deel met de Brits Tweedelegerlaan -	
AKT.7	De oversteekplaatsen van de Albertlaan (Berkendael) en de Brits Tweedelegerlaan (Abdissen) veiliger maken voor fietsers	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bij het ontwerp van de veilige fietsoversteekplaats van de Abdissenstraat met de Brits Tweedelegerlaan (zie ABY-project) rekening houden met de toekomstige opheffing van de Abdissenstraat in het autonetwerk; ■ Plan om de Abdissenstraat te verwijderen uit het Auto WIJK-netwerk;
AKT.8	Mogelijke verbeteringen van de voornaamste kruispunten in kaart brengen - Gerij/Luttrebrug, Wiels, Rochefort, Albert	/
AKT.9	De P+R voor het voetlicht plaatsen en aantrekkelijker maken	<ul style="list-style-type: none"> ■ De oorzaken van de onderbenutting van de P+R van Ceria opsporen en een specifiek actieplan opstellen om dit te verhelpen (met inbegrip van een voorstel voor alternatieve gebruiksmogelijkheden); ■ Ervoor zorgen dat het aanbod (P+R Stalle) en de vraag (de behoeften van de pendelaars) goed op elkaar zijn afgestemd voor de goede werking van de voorgestelde mobiliteitsdienst; ■ Ervoor zorgen dat er oplaadpunten voor elektrische voertuigen beschikbaar zijn bij de twee P+R's en ze installeren als dat niet het geval is.
AKT.10	Nadenken over de wisselaar van Drogenbos	/
AKT.11	Meer mobiliteitsdiensten bij de voornaamste verkeersknooppunten (stations en halte Albert)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bestudering van de haalbaarheid van het vergroenen van bestaande/toekomstige fietsenstallingen en hun omgeving. ■ Ervoor zorgen dat de fietsparkeerplaatsen voldoen aan de kwaliteitsnormen van Brussel Mobiliteit en aan de behoeften van de gebruikers, bv. voorrang geven aan overdekte parkeerplaatsen in de buurt van de stations (middellang/lang parkeren) om de fietsen te beschermen tegen de regen.
AKT.12	Een bedrijfsleveringsplan voor de gemeente opstellen - en bedrijven in de	/

Actienummer	Naam van de actie	Aanbevelingen
	gemeente aansporen om hetzelfde te doen	
AKT.13	Mogelijkheden voor plekken voorbehouden voor lokale logistiek in kaart brengen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Integreer de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit in het ontwerp en de uitvoering van ruimten die bestemd zijn voor stadslogistiek (bv. het ophalen van een pakje door een persoon met beperkte mobiliteit); ■ Zorgen voor laad- en losplaatsen voor pakjes in de directe omgeving van ruimten die bestemd zijn voor stadslogistiek.
AKT.14	Het gemeentebestuur afstemmen op de gewestelijke voorschriften inzake parkeren	<ul style="list-style-type: none"> ■ Herziening van het ontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan op basis van deze actie
AKT.15	Vrijstellingskaarten in de eerste plaats uitreiken aan gebruikers die bijdragen tot de werking van de gemeente	<ul style="list-style-type: none"> ■ Als de reservering van plaatsen voor bepaalde categorieën gebruikers door het Gewest wordt gevalideerd, gebruik dan een doorlaatbare oppervlakte voor de gereserveerde plaatsen; ■ Herziening van het ontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan op basis van deze actie;
AKT.16	De naleving van de geldende regels verbeteren (parkeren)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Herziening van het ontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan op basis van deze actie;
AKT.17	Samen met de scholen bekijken of het mogelijk is om schoolstraten op te zetten	<ul style="list-style-type: none"> ■ Besprekingen over deze regeling richten op scholen die niet langs PLUS- of COMFORT-niveau auto/ PT-routes liggen; ■ Volg de aanbevelingen van Brussel Mobiliteit voor de aanleg van een schoolstraat¹⁷. ■ Ervoor zorgen dat de verkeersveiligheid bij de toegangen tot de schoolstraat gewaarborgd is en dat de problemen niet gewoon naar elders zijn verplaatst.
Acties op middellange termijn		
AMT.P1	Ontwerp van heraanleg van de Albertlaan	<ul style="list-style-type: none"> ■ De "groene" tramroute opnemen en de ecologische kwaliteit ervan verhogen;

¹⁷ Voor meer informatie kunt u terecht op: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/diy-schoolstraat>

Actienummer	Naam van de actie	Aanbevelingen
		<ul style="list-style-type: none"> ■ Voorzien in de aanleg van nieuwe groene ruimten (van biologische, esthetische en zelfs recreatieve kwaliteit) en geïntegreerde systemen voor regenwaterbeheer (b.v. regentuinen) als onderdeel van het herontwikkelingsproject; ■ Controleer of de tramhalte toegankelijk is voor PBM's (bv. geen stoepranden, voldoende breedte, enz.); ■ Zorg voor 2,5 m scheiding tussen fietspaden
AMT.P2	Ontwerp van heraanleg van de openbare ruimte in het hart van Vorst (fase 2)	/
AMT.P3	Ontwerp van heraanleg van de kruispunten Albert, Rochefort, Wiels, Gerij en de Gerijstraat (en zelfs de Koningin Maria-Hendrikalaan) in het kader van de aanleg van de ringlijn voor trams	<ul style="list-style-type: none"> ■ Het Beeldkwaliteitsplan (BKP) volgen als leidraad voor de ontwikkelingskeuzes van het Vorst-gedeelte van Gerijstraat ten westen van de spoorlijn.
AMT.P4	Project 'Twee-oeverspark'	<ul style="list-style-type: none"> ■ Koppel deze actie aan de doelstellingen van actie AKT.3.
AMT.1	Heraanleg van de Hoogte Honderd (en de Victor Rousseaulaan: stuk tot aan Jupiter)	<ul style="list-style-type: none"> ■ De aanleg van groene ruimten met biologische en esthetische waarde opnemen in de ontwikkeling van het Hoogte Honderd-plein en de aangrenzende wegen. ■ Bij de ontwikkeling van het Hoogte Honderd-plein en de aangrenzende wegen rekening houden met de aanleg van geïntegreerde systemen voor het beheer van regenwater (b.v. stedelijke waterlopen, regentuinen).
AMT.2	Heraanleg van de Alsebergsesteenweg (deel Voetganger PLUS)	<ul style="list-style-type: none"> ■ De aanleg van groene ruimten opnemen in de ontwikkeling van de Alsebergsesteenweg. ■ De aanleg van geïntegreerde systemen voor het beheer van regenwater (b.v. stedelijke wadi's) opnemen in het ontwikkelingsproject voor de Alsebergsesteenweg.
AMT.3	Inrichting van stationsomgevingen en voornaamste verkeers-knooppunten	<ul style="list-style-type: none"> ■ Koppel de doelstellingen van deze actie aan die van de acties GA.1, AKT.3, A.MT.P4.
AMT.4	Bekijken of de fietsomstandigheden langs de Van Volxemlaan beter moeten	<ul style="list-style-type: none"> ■ De aanleg van nieuwe groenzones langs de Laan van Volxem opnemen als onderdeel van het herinrichtingsproject voor de Laan.

Actienummer	Naam van de actie	Aanbevelingen
		<ul style="list-style-type: none"> ■ Kies voor een doorlaatbare bestrating voor de parkeerplaatsen als onderdeel van de herinrichting van de laan.
AMT.5	De Victor Rousseaulaan heraanleggen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Creëer groene zones aan beide zijden van de laan. ■ Uitbreiding van de bomenrij aan de oneven zijde van de V. Rousseaulaan, met gebruikmaking van dezelfde boomsoorten. ■ Ontwikkel het kruispunt tussen Rousseaulaan en de Mysteriestraat (Fiets-PLUS-route) op een comfortabele en veilige manier voor fietsers en andere gebruikers.
Acties op lange termijn		
ALT.1	De De Merodestraat heraanleggen - voor het deel dat in het Voetganger PLUS-netwerk vervat zit	<ul style="list-style-type: none"> ■ De aanleg van groene ruimten met biologische waarde integreren in het herontwikkelingsproject. ■ Begeleid de herontwikkeling met maatregelen om het verkeer en de verkeerssnelheden te beperken;
ALT.2	De mogelijkheden bekijken om de fietsomstandigheden te verbeteren op de as Brits Tweedelegerlaan-Sint-Denijsstraat	Zie AKT.6

6.3 Monitoring van de ontwikkeling van de milieukwaliteit

Milieubewaking

Het toezicht door de overheid moet het mogelijk maken de aanzienlijke milieueffecten ten gevolge van de uitvoering van het Gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) van Vorst te beheersen. De monitoring dient ertoe te verifiëren of de geplande operaties en acties voldoen aan alle reglementaire milieueisen en bijdragen tot het nastreven van de milieumissies van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, rekening houdend met de aanbevelingen die in dit MER worden gedaan.

Het toezicht zal hoofdzakelijk worden uitgeoefend door de gemeente Vorst. Andere actoren (met name Brussel Mobiliteit, de MIVB en de omliggende gemeenten) zijn echter ook rechtstreeks betrokken bij de uitvoering van de acties en dus bij het toezicht op de milieukwaliteit ervan.

Indicatoren en toezichtinstrumenten

Om de monitoring te verzekeren, kunnen de actoren een beroep doen op bestaande gegevens binnen de gemeentelijke administratie (bv. uitgevoerde tellingen), bij Brussel-Mobiliteit (bv. MobiGIS-platform, Fietsobservatorium) en bij Leefmilieu Brussel (bv. Geodataplatform), maar ook binnen de wijkcomités, via de lokale politie, fietsverenigingen, voetgangersverenigingen, enz.

Frequentie van toezicht

De opdrachtgever beveelt aan de milieukwaliteit van het GMP ten minste om de 5 jaar te controleren, zodat er voldoende tijd is om zo nodig bij te sturen (en eventueel aanvullend onderzoek te verrichten).

Bewijs dat de auteur een bekwaam deskundige is ¹⁸

De naamloze vennootschap CSD Ingénieurs Conseils, die deel uitmaakt van de Europese groep CSD INGENIEURS, is in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest erkend voor het uitvoeren van impactstudies, onder het nummer 001394049 (verstrijkt op 27 augustus 2030). De contactgegevens van het kantoor in Brussel staan op de voorpagina van dit verslag.

Binnen het departement Leefmilieu van de CSD INGENIEURS is een team van zeven personen exclusief belast met het uitvoeren van milieubeoordelingen van plannen en projecten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze gespecialiseerde en multidisciplinaire eenheid, bestaande uit twee bio-ingenieurs, een geograaf, een stedenbouwkundige, een landschapsarchitect en een bioloog, staat onder leiding van Stanislas MICHOTTE (architect van opleiding), die bijna 15 jaar ervaring heeft opgedaan op het gebied van effectbeoordelingen, voornamelijk in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met de opstelling van verschillende rapporten over milieu-effecten in verband met strategische en/of operationele plannen.

Bovendien krijgt de eenheid die zich bezighoudt met de activiteiten in Brussel permanente technische en operationele steun van deskundigen die gespecialiseerd zijn in een bepaald milieuthema, zoals lawaai, biodiversiteit, bodemverontreiniging of rationeel energiegebruik. Zo verlenen de afdelingen Bouwen en Mobiliteit enerzijds en Bodem en Biodiversiteit anderzijds regelmatig technische ondersteuning aan het generalistenteam dat in Anderlecht is gevestigd.

Onder toezicht van het afdelingshoofd heeft de projectleider Hélène ZIANE, geograaf en mobiliteitsexpert, aan de voorbereiding van dit verslag gewerkt met de steun van het Brusselse team, in het bijzonder de bijdrage van de landschapsarchitecte Mégane GEEROMS.

¹⁸ In overeenstemming met art. 175/16, 9° van de CoBAT.