

Gemeente KOEKELBERG



GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

Fase 3 : Actieprogramma



JULI 2011

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN – FASE 3 : INHOUDSTAFEL

A. Inleiding

- | | |
|--|---|
| 1. Algemene doelstellingen | 1 |
| 2. Manier van presenteren van het actieprogramma (fiches) 2 | |
| 3. Organisatie van het actieprogramma | 4 |

B. Naar een geïntegreerd systeem van de verplaatsingen – het beheersen van het autoverkeer

- | | |
|--|----|
| 1. Een geïntegreerd verplaatsingssysteem | 6 |
| 2. Het verminderd gebruik van de auto door de Koekelbergenaren | 7 |
| Fiche 1 : een krachtig verkeerssysteem op het niveau van het noordwesten van Brussel | 8 |
| Fiche 2 : het gebruik van de auto door Koekelbergenaren verminderen | 10 |

C. Toekomst, beheer en samenhang van de verplaatsingsnetwerken

- | | |
|---|----|
| Fiche 3 : hiërarchie van het wegennet | 12 |
| Fiche 4 : de verkeersplannen | 14 |
| Fiche 5 : richt-plan 30 km/u-zones | 17 |
| Fiche 6 : de toekomst van de netwerken van het openbaar vervoer | 19 |
| Fiche 7 : ontwikkeling van het fietsnetwerk | 22 |
| Fiche 8 : ontwikkeling en verbetering van de verbindingen te voet | 24 |
| Fiche 9 : het beheer van het parkeren van de voertuigen | 27 |
| Fiche 10 : goederen, spoeddiensten en leveringen | 30 |

D. Het structurerend vervoernet

- | | |
|---|----|
| Fiche 11 : het Simonisstation van de NMBS | 33 |
| Fiche 12 : metrolijnen n°2 & 6 | 35 |
| Fiche 13 : metrolijnen n°1 & 5 | 38 |
| Fiche 14 : de Leopold II-laan en -tunnel | 40 |
| Fiche 15 : Simonisplein | 42 |
| Fiche 16 : Bossaertlaan en Mettewielaan | 44 |
| Fiche 17 : het park van de Basiliek, het park Elisabethpark en omgeving | 46 |
| Fiche 18 : Frans Gasthuislaan | 49 |
| Fiche 19 : Jetselaan | 50 |
| Fiche 20 : steenweg op Gent | 51 |
| Fiche 21 : Karreveldlaan | 52 |

E. Begeleidende maatregelen

- | | |
|--|----|
| Fiche 22 : haltes van het openbaar vervoer | 53 |
| Fiche 23 : parkeergelegenheid voor tweewielers | 56 |
| Fiche 24 : een openbare ruimte toegankelijk voor minder mobiele mensen | 59 |
| Fiche 25 : prospectief beheer van de openbare ruimtes | 61 |

| | |
|---|----|
| Fiche 26 : plan voor de verticale signalisatie | |
| 62 | |
| Fiche 27 : plan voor de bewegwijzering | 64 |
| Fiche 28 : De bedrijfsvervoerplannen – het bedrijfsvervoerplan van de gemeente – de schoolvervoerplannen | 65 |
| Fiche 29 : information aan de gebruikers | 67 |
| Fiche 30 : opleiding van gebruikers | 68 |
| Fiche 31 : car sharing en carpooling | 70 |
| Fiche 32 : beheer van het GemMP | 71 |
| Fiche 33 : beheer van ideeënbussen | 72 |

F. Heraanleg van de openbare wegen (gemeentelijk niveau) 73

| | |
|--|----|
| Fiche 34 : interventies op kruispunten | 74 |
| Fiche 35 : interventies op bepaalde secties van de wegen | 78 |

Illustraties :

- Kaart 1 : Beheersing van het verkeer en modale overdracht
- Kaart 2 : Hiërarchie van het wegennet (zie fiche 3)
- Kaart 3 : Ontwerp van verkeersreorganisatie
- Kaart 4 : Evolutie van de snelheidsregeling
- Kaart 5 : Ontwikkeling van het fietsnetwerk
- Kaart 6 : Tussenkomen voor de verplaatsingen te voet
- Kaart 7 : Strategie voor het parkeerbeheer
- Kaart 8 : Voornaamste te heraanleggen wegen

Schets n°1 : kruispunt Normandiëstraat – Vande Sandestraat - Fuchsiasstraat

Schets n°2 : kruispunt Normandiëstraat – Ganshorenstraat – Mahatma Gandhilaan

Schets n°3 : de grote wegen met een middenberm (vrijheidslaan, Segherslaan)

A. INLEIDING

1. Algemene doelstellingen

Laten we er eerst aan herinneren dat **het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP)** een toekomstgericht instrument van planning is, dat het invoeren beoogt van de voorwaarden voor een duurzame mobiliteit in de gemeente.

De derde en laatste fase van het GMP beschrijft het actieprogramma op korte, middellange en zelfs lange termijn. Zij is het vervolg van het uitwerken :

1. van de plaatsbeschrijving en de diagnose van de bestaande toestand (fase 1 - juni 2009);
2. van het scenario voor een duurzame mobiliteit (fase 2 - april 2010).

Ter herinnering : deze twee etappes werden onderworpen aan een openbaar onderzoek en werden voorgesteld en besproken tijdens twee openbare avonden. Zij werden eveneens gestuurd door het Begeleidingscomité van het GMP waarin vertegenwoordigers van verschillende gewestelijke en para-gewestelijke besturen zetelen, evenals de NMBS, De Lijn en BIVV.

Het actieprogramma is het vereiste instrument (operationeel luik) om in de tijd de tussenkomsten van de Gemeente te organiseren, maar ook deze van de verschillende actoren inzake mobiliteit in Koekelberg (Gewest, NMBS...). Het hangt af van :

- een globaal ontwerp van duurzame mobiliteit met, als gevolg, het doel om het autoverkeer en dat van zware vrachtwagens te verminderen ;
- tussenkomsten die door belangrijke actoren (NMBS, MIVB, Gewest...) werden voorzien, en met dewelke de Gemeente interessante complementariteiten en synergieën kan creëren;
- de goede samenwerking tussen Koekelberg en, enerzijds, de naastliggende gemeenten, anderzijds, de andere mogelijkheden ;
- prioriteiten die impliciet afgeleid worden van de bestaande toestand inzake mobiliteit (zie fase 1 - de diagnose): in sommige domeinen moet nog veel gedaan worden (bv.: inrichting van 30 km/u-zones); voor andere werd reeds veel gedaan (bv.: het parkeerbeheer) ;
- de menselijke en financiële middelen waarover de Gemeente beschikt.

De beoogde horizon is vooral de korte en middellange termijn; deze laatstgenoemde situeert zich in 2016-2019. Dit laat aan de Gemeente de tijd om zich te organiseren en om acties, die aanvullende studies en middelen vereisen, te programmeren op een langere termijn. Dat zal het tevens mogelijk maken om beter rekening te houden met het rythme van de verwezenlijkingen die afhangen van andere mogelijkheden (zie Iris 2-plan).

Het GMP is een toekomstgericht instrument van planning dat geen verordenende waarde heeft. Het kan beschouwd worden als "**een marsorder** " voor de Gemeente, zonder dwingend karakter.

2. Manier van presenteren van het actieprogramma (fiches)

Het GMP kan een vertrouwd gemeentelijk beheerinstrument worden indien het gemakkelijk te gebruiken is door de verschillende diensten en de betrokken verantwoordelijken.

Daarom neemt het de vorm van een document dat toelaat om :

- snel kennis te nemen van de inhoud, zonder daarvoor een te groot volume van teksten te moeten doorlezen ;
- over een synthesedocument te beschikken dat zo goed mogelijk overeenstemt met de manier van werken van de verschillende actoren en dat gemakkelijk behandeld kan worden tijdens werksittingen ;
- een instrument te hebben dat gemakkelijk bijgewerkt kan worden.

Daarom bevat het actieprogramma van het GMP een herhaling van de nagestreefde algemene doelstellingen, alsook **fiches** die, voor elk thema van de mobiliteit, het detail van de acties opneemt. Deze fiches hoeven regelmatig aangevuld en bijgewerkt te worden. Een globale balans zou dan elk jaar moeten opgesteld worden (zie fiche 32).

De fiches omvatten (of geven) voor elke actie :

- de betrokken plaats ;
- de prioriteitsgraad ;
- de betrokken actoren ;
- het nagestreefde doel ;
- de concrete behoeften, de gegevens ;
- het soort maatregel dat door de Gemeente moet getroffen worden ;
- indien mogelijk, een evaluatie van de kosten (gegeven ter indicatie, als algemeen referentiepunt) ;
- de eventuele referentiedocumenten.

Het GMP omvat 10 hoofdfiches die de algemene strategie van de Gemeente uitleggen. Daarnaast zijn 25 andere fiches, betreffende tussenkomstplaatsen (een straat, een kruispunt...) of begeleidende maatregelen, gecompileerd in bijlagen.

Synthesekaarten (zie lijst van de illustraties) en **schetsen** zullen bovendien de verschillende thema's en de fiches verduidelijken.

NB : de schetsen moeten beschouwd worden als zijnde de demonstratie van de toepasbaarheid van een concept dat voor een bepaalde plaats wordt gegeven en niet als een perfect afgewerkt plan.

Verschillende tussenkomsten hebben natuurlijk een zeer duidelijk dwarslopend karakter : de heraanleg van de Frans Gasthuilaan, bijvoorbeeld, maakt het mogelijk om een antwoord te bieden zowel op de organisatieproblemen voor meer veiligheid als op de problemen omtrent het openbaar vervoer, de voetgangers en de fietsers. De fiches hebben het voordeel om, voor eenzelfde plaats, verschillende mobiliteitsthematieken aan te pakken, zonder daarvoor talrijke herhalingen te gebruiken.

Om de acties op te delen in een **prioriteitsorde**, gebruiken de fiches de volgende terminologie:

1. "De korte termijn": tzt de werkzaamheden of tussenkomsten die werden bestudeerd, begroot en reeds goedgekeurd (zou het slechts op het principe zijn) door de Gemeente (of een andere openbare verantwoordelijke) en die wachten op een uitvoering (soms op zeer korte termijn) ; ofwel tussenkomsten die niet in een dergelijk stadium zijn, maar waarvan men hoopt dat ze binnen de 3 tot 4 komende jaren (voor 2014-2015) zullen uitgevoerd worden.

2. "De middellange termijn": minder prioritaire en/of ingewikkeldere tussenkomsten waarvoor :

- het principe van een tussenkomst aanvaard werd, maar zonder dat de overheid voor een specifieke oplossing heeft geopteerd (in bepaalde gevallen moet een studie eerst verwezenlijkt worden) ;
- de Gemeente het object of de zaak niet beheerst (of enkel gedeeltelijk beheerst) ;
- overleg of coördinatie nodig is met andere openbare actoren (Gewest, naastliggende gemeenten ...) ; het resultaat ervan is onzeker.

De verwezenlijking van deze tussenkomsten wordt verwacht voor 2016-2019, wetende dat in functie van de opportuniteiten die zich kunnen voorstellen, deze verwezenlijking eventueel kan gebeuren op een kortere termijn.

3. "De lange termijn": omvangrijke tussenkomsten (grote infrastructuren) en/of waarvan de concretisering moeilijk kan verwacht worden voor een tiental jaren (horizon 2020, en zelfs verder).

4. "De te bestuderen ideeën van tussenkomst": te bestuderen of te onderhandelen acties en acties waarop de gemeente weinig vat heeft en/of waarvan de goede afloop actueel zonder programmatie gebeurt. De Gemeente ondersteunt het idee om de zaak te bestuderen, maar behoudt zich het recht voor om er later al dan niet een vervolg aan te geven.

Men zal voorts opmerken dat **het soort maatregel dat door de Gemeente getroffen moet worden** hoofdzakelijk de volgende vormen kan nemen :

- "investering" : de Gemeente komt tussen met haar eigen middelen (buitengewone begroting, driejarenplan,...) ;
- "opvolging en onderhandeling" : de Gemeente stelt werkzaamheden voor en/of begeleidt de werkzaamheden die door andere instanties worden uitgevoerd (Gewest, MIVB...). Indien nodig neemt zij initiatieven om de zaken weer op gang te krijgen ;
- "te verwezenlijken studie" : de voorziene tussenkomst vereist eerst een studie ;
- "administratief beheer" : de voorziene tussenkomst impliceert het invoeren van een nieuwe administratieve procedure.

3. Organisatie van het actieprogramma

Het is nuttig om de manier te beschrijven waarop het actieprogramma functioneert.

Veeleer dan de presentatie op te splitsen volgens de grote mobiliteitsthema's (autoverkeer, openbaar vervoer, parkeerbeleid...), viel de keuze op een presentatie die de voorkeur geeft aan het concept van plaats en ruimte die wordt gedeeld door de verschillende vervoermiddelen (en verplaatsingsnoden).

Deze synthetiserende voorstelling sluit beter aan op de manier waarop de zaken op het terrein ervaren worden. Op enkele uitzonderingen na, speelt de verplaatsing van mensen en goederen zich af in de openbare ruimte. Een ruimte die – in een stadsomgeving – veelal gedeeld wordt door verschillende verplaatsingswijzen (auto's, fietsen, voetgangers...) en diverse "gebruikersfamilies" (kleine kinderen, senioren, volwassenen die over al hun fysieke vermogens beschikken, wegprofessionals...). Een benadering per plaats maakt het dus mogelijk om de behoeften van de ene groep beter in te schatten... zonder die van de andere groepen te vergeten en om de correcte toepassing van het "STOP-principe" af te toetsen (« **STOP** » = **S**tappen, **T**rappen, **O**penbaar vervoer en **P**ersonenwagens). Wat betekent dat openbaar vervoer, voetgangers en fietsers de prioriteit krijgen (en onderling op gelijk niveau staan) tegenover het vervoer met privéwagens. Deze recente keuze van het Gewest (september 2010) biedt uiteraard mogelijkheden om innovatieve pistes te verkennen m.b.t. de plaats van de verschillende gebruikers in de openbare ruimtes van de gemeente, en meer bepaald om :

- het aanbod van alternatieven voor de auto uit te breiden ;
- het openbaar vervoer en de "actieve vervoermiddelen" (stappen en fietsen) effectieve voordelen te verzekeren ;
- gebruikersvriendelijke netwerken voor het openbaar vervoer en de actieve vervoermiddelen te garanderen.

Een presentatie per ruimte krijgt dus de voorkeur, al wordt deze wel geleid en aangevuld door :

- de algemene en oorspronkelijke doelstellingen vastgelegd met het oog op een meer duurzame mobiliteit (cf. fase 1 en 2 van het GemMP) ;
- de aandacht voor een coherente en onderling verbonden organisatie van de verschillende verplaatsingsnetten ;
- de verschillende begeleidende criteria die nuttig zijn voor elk doeltreffend mobiliteitsbeleid.

Het GMP wordt in vijf grote hoofdstukken beschreven :

1. ***Naar een geïntegreerd systeem voor de verplaatsingen*** : of hoe maken dat minder pendelaars Koekelberg doorrijden met hun wagen en dat de Koekelbergenaren hun wagen minder gebruiken ?
2. ***Toekomst, beheer en interconnectie van de verplaatsingsnetwerken*** : hoe beter de verschillende netwerken organiseren en hoe hun interconnectie bevorderen ?
3. ***Het structurerend verplaatsingsnetwerk*** : de grote Koekelbergse wegen en de spoorwegen zijn overwegend bestemd voor de “massamobiliteit”. Zelfs wanneer zij ontsnappen aan de rechtstreekse actie van de Gemeente moet de evolutie ervan aandachtig opgevolgd worden.
4. ***De begeleidende maatregelen*** : repertorium van de te (her)ontwikkelen parameters om een volledig en eigentijds tussenkomstkader vast te leggen in verband met de mobiliteit.
5. ***Andere heraanleggingen van wegen*** : hoe kan de Gemeente rechtstreeks handelen opdat de openbare ruimten die zij beheert van een betere veiligheid kunnen genieten en die beter de doelstellingen van duurzame mobiliteit respecteren ?

Graag bedanken we hier de talrijke Koekelbergenaren die hebben deelgenomen aan de debatten ter gelegenheid van de twee openbare raadplegingen. De rijkvolle opmerkingen en adviezen die ons per post werden toegestuurd hebben het actieprogramma van het GMP constant verfijnd en gevoed. Alle elementen afkomstig van deze raadplegingen werden niet strikt opgenomen in dit verslag omdat ze soms tot in een heel groot detail gaan. Maar men zal erop wijzen dat ze wel deel zullen uitmaken van de voorziene beheerstructuur om de uitwerking van het GMP te begeleiden (zie fiche 33).

B. NAAR EEN GEÏNTEGREERD SYSTEEM VAN DE VERPLAATSINGEN – HET BEHEERSEN VAN HET AUTOVERKEER

Om de mobiliteit in Koekelberg in een geloofwaardig canvas van duurzame mobiliteit te gieten, moet men een systeem van verplaatsingen opbouwen waarvan de verschillende bestanddelen zowel op een macroscopisch vlak (het noordwesten van Brussel en de periferie) als op het plaatselijk vlak ten volle worden geïntegreerd (zie fase 2).

1. Een geïntegreerd verplaatsingssysteem

Een wezenlijk punt voor Koekelberg bestaat erin om de autopendel te verminderen tussen de stad en haar periferie. Naast de problemen die zij verwekt in de Leopold II-laan, de Pantheonlaan, Simonisplein, Bossaertlaan, enz, veroorzaakt zij ook een doorsijpeling van het sluipverkeer in verschillende woonwijken (Ganshorenstraat, Vrijheidslaan...).

In de praktijk betekent dit voor Koekelberg dat men het autoverkeer moet indammen, voordat het het Gewest binnenkomt want daarna... is het te laat (het verkeer verspreidt zich dan over de hele stad). Concrete maatregelen moeten dus getroffen worden.

De toekomstige organisatie van de verplaatsingen in het noordwesten van Brussel zou, zo mogelijk, moeten vertrekken uit een geïntegreerd systeem dat gebaseerd is op (zie fase 2 + kaart 1) :

1. De inperking van de inkomende capaciteit in het Brussels Gewest, gekoppeld aan de aanleg van overstapparkings en de start van het GEN.
2. Een grondige omvorming van het merendeel van de grote gewestassen (Tentoonstellingslaan, Keizer Karellaan, Ninoofsesteenweg, Mettwielaan...) tot lanen waar het openbaar vervoer (trams, bussen) in een eigen bedding rijdt (cf. het tramproject tussen het Simonisplein en het noorden van Jette) en waar de dwarsverbindingen (oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers, maar ook de secundaire wegen) beter georganiseerd en veiliger zijn.
3. Een algemene metamorfose van het verkeer rond de Basiliek (Landsroemlaan, Pantheonlaan, de tandem Bossaert-Sermonlaan) zodat de stromen overzichtelijker en vooral eenvoudiger worden.
4. Begeleidende maatregelen die het sluipverkeer door de Koekelbergse wijken ontmoedigt of zelfs helemaal verhindert.
5. Specifieke infrastructuren voor de multimodaliteit en de aanmoediging daarvan.
6. Een opgedreven promotie van de diverse elementen van het zachte verkeer (voetgangers, fietsers, minder mobiele mensen...), zowel door de aanleg van een compleet fietsnet als dankzij een grondige (en op lange termijn gerichte) herinrichting van de openbare ruimte.

Uiteindelijk kan de gemeente alleen punt 4 tot 6 beïnvloeden (al is ze niet de enige die daarover iets te zeggen heeft). Wat betreft de acties met een meer uitgesproken impact, heeft ze de teugels niet in eigen handen. Koekelberg mag dan wel een voluntaristisch mobiliteitsbeleid voeren en daadkrachtig optreden, ze is hoe dan ook afhankelijk van de dynamiek van het Gewest (en zijn verschillende instanties) en van andere bevoegdheidsniveaus.

2. Het verminderd gebruik van de auto door de Koekelbergenaren

Het oprichten van een geïntegreerd verplaatsingssysteem, concomitant met een belangrijke vermindering van het autoverkeer, impliceert dat belangrijke inspanningen geleverd moeten worden door de Brusselaars en Koekelbergenaren zelf en niet enkel door de pendelaars.

De afname van het verkeer, dat het Brussels Gewest binnenkomt, mag niet dienen om de Brusselaars te helpen gemakkelijker hun auto in de stad te gebruiken. De modale overdracht telt dus ook voor de Koekelbergenaren. Maar daarvoor moet men aan het openbaar vervoer verbeterde verkeerscondities geven en de netwerken van de zachte mobiliteit aantrekkelijk maken.

De strategie daaromtrent moet voldoende samenhangend en verantwoordelijk zijn :

- de ruimte van de grootstedelijke wegen en de interwijkenwegen (structurerend netwerk) moet beter verdeeld worden tussen de verschillende weggebruikers (meer plaats voor het openbaar vervoer en voor de zachte mobiliteit) ;
- het wijkennet moet zo goed mogelijk beveiligd worden, niet enkel omdat men er een betere verkeersveiligheid moet hebben, maar eveneens omdat het via het wijkennet is dat het merendeel van de inwoners (en andere gebruikers) de lijnen van het openbare vervoer bereikt (alsook de trajecten van de zachte mobiliteit).

In fine zou men moeten ijveren voor een kariger en rationeler gebruik van de auto in de stad.

| Gezinnen die over minstens een auto beschikken (NIS 2001) | | | |
|--|-------|------------------------|-------|
| St-Pieters-Woluwe | 78,3% | Brussels Gewest | 60,5% |
| Watermaal-Bosvoorde | 74,2% | Koekelberg (*) | 58,1% |
| Ukkel | 72,5% | Etterbeek | 57,9% |
| Oudergem (*) | 71,4% | Elsene | 57,7% |
| St-Lambrechts-Woluwe | 70,2% | Schaarbeek | 57,0% |
| Sint-Agatha-Berchem | 67,0% | Anderlecht | 56,7% |
| Evere | 65,1% | Molenbeek | 55,2% |
| Ganshoren | 62,7% | Brussel-Stad | 54,4% |
| Jette | 61,2% | Sint-Gillis | 47,8% |
| Vorst | 60,8% | Sint-Joost | 42,9% |

(*) 8% van de Koekelbergse gezinnen beschikt zelfs over twee auto's of meer.

Fiche 1 – Een krachtig verkeerssysteem op het niveau van het noordwesten van Brussel

Thematieken : controle en vermindering van het autoverkeer, grootschaalse modale overdracht, openbaar vervoer, GEN, leefkwaliteit in Koekelberg.

Soort tussenkomst : reorganisatie van de uitrit in het Brussels Gewest van de E40, organisatie van een belangrijke overdracht van de auto naar het openbare vervoer...

Actoren : de Federale Overheid, het Brussels Gewest, het Vlaams Gewest, MIVB, De Lijn, Berchem, Ganshoren, Koekelberg, Jette en Molenbeek.

Prioriteitsgraad : korte termijn (studie) en lange termijn (verwezenlijking).

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling, het Gewest ertoe aanzetten om deze vraag ter studie te brengen.

Het onderwerp : Erop toezien dat een globaal en gecoördineerd mobiliteitsproject wordt ontworpen (en uitgevoerd) voor het noordwestelijk kwadrant van Brussel (grosso modo tussen de Ninoofsesteenweg en de Tentoonstellingslaan) en de nabije omgeving.

De behoefte van :

- beschikken over een synthetiserende visie van de diverse geplande en in uitvoering zijnde mobiliteitsprojecten in het westen van Brussel ;
- de inrichting van de grote verkeersassen van het Gewest moderniseren en harmoniseren volgens hedendaagse concepten en in lijn met het "STOP-principe" ;
- een gecoördineerd plan opstellen dat tussen de betreffende gewesten en gemeentes werd besproken, met inbegrip van een fase-indeling van de acties en een langetermijnvisie (bijv.: op korte termijn een Bus Rapid Transit-lijn regelen vóór er een tramlijn wordt aangelegd) ;
- een modaleoverdrachtsaanbod ontwikkelen ter hoogte van de Ring, in intergewestelijk overleg, en meer specifiek in de lijn van het GRUP-VSGB (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan voor het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel) ;
- begeleidende maatregelen bij de uitvoering van het GEN uitwerken ;
- op het niveau van Koekelberg en rekening houdend met de latere ontwikkeling van nieuwe, krachtige openbaarvervoerinfrastructuur: de multimodale overdrachtsfuncties van de kruispunten Bossaert – Pantheon en Pantheon – Landsroem verder ontwikkelen.

De gegevens :

- een langdurig ontwerp dat tijdens een lange periode en voor eenzelfde doel een groot aantal verschillende actoren moet mobiliseren ;
- om dwangmaatregelen te treffen ten aanzien van het autoverkeer zal men waarschijnlijk moeten wachten op de werkelijke ingebruikname van het GEN, dat nu reeds een belangrijke achterstand heeft opgelopen. Vandaag wordt het GEN verwacht rond 2019 ;
- er ontbreekt een operator die alle vervoermaatschappijen actief op het Brussels grondgebied overkoepelt (NMBS, MIVB, De Lijn...) ;
- om de stijgende behoefte te kunnen volgen, zou er een nieuw tramdepot in het noordwesten van Brussel moeten komen ;
- de kostprijs van zware infrastructuurwerken ;
- de structurele financiering van het openbaar vervoer in Brussel.

Kosten, de financiering : het Federaal, het Gewest, eventueel een publiekprivaat partnerschap. De kosten zullen natuurlijk afhankelijk zijn van het scenario dat zal uitgevoerd worden.

De verwijzingen : het GEN-plan, het Iris 2-plan, Brussel Mobiel, het GMP van Ganshoren, Jette, en Sint-Agatha-Berchem.



De Keizer Karellaan (aan de uitrit van de E40, in Sint-Agatha-Berchem), een sleutelstuk van de mobiliteit in het Noordwesten van Brussel.

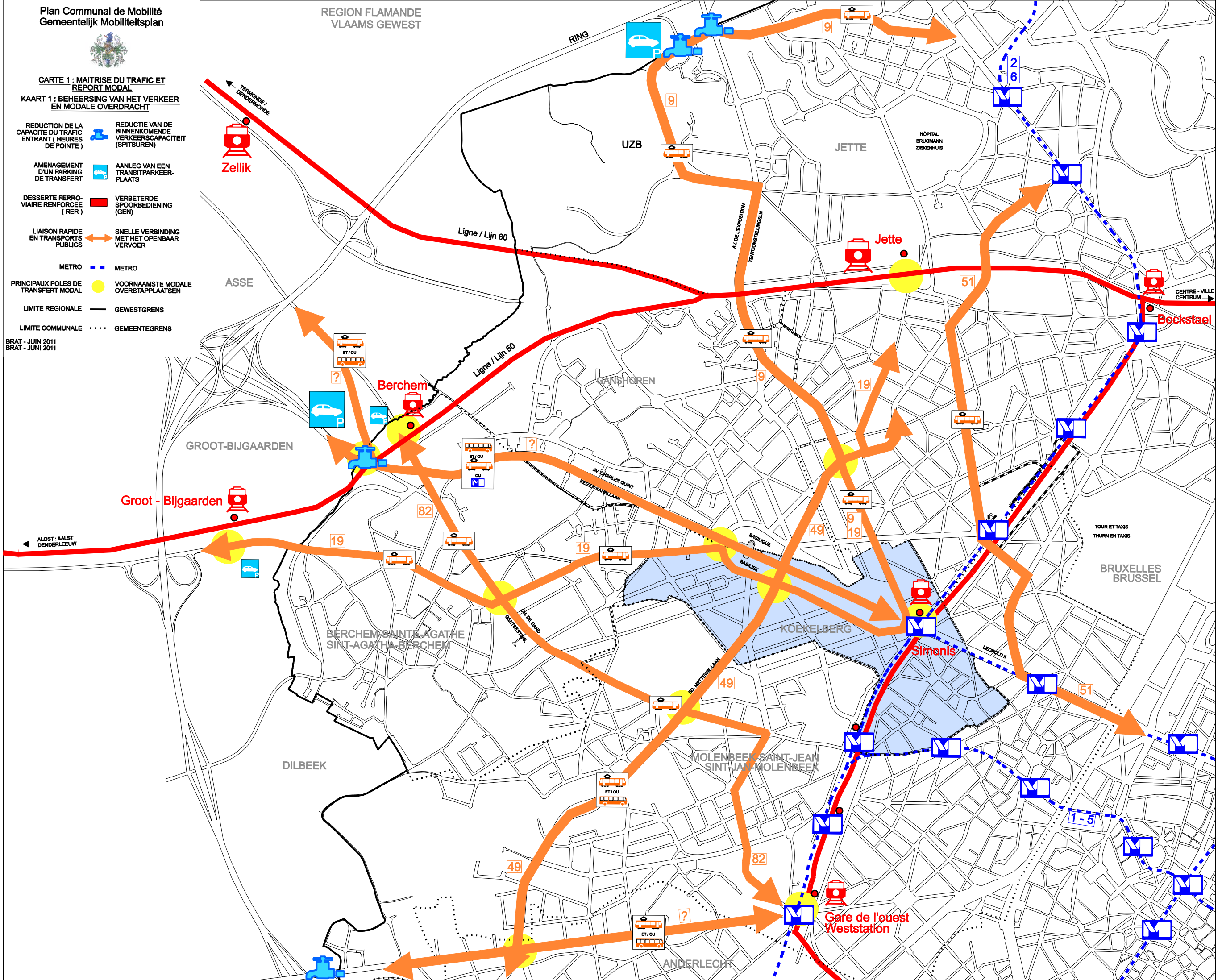


CARTE 1 : MAITRISE DU TRAFIC ET
REPORT MODAL

KAART 1 : BEHEERSING VAN HET VERKEER
EN MODALE OVERDRACHT

- REDUCTION DE LA CAPACITE DU TRAFIC ENTRANT (HEURES DE POINTE)
- AMENAGEMENT D'UN PARKING DE TRANSFERT
- DESSERTE FERRO-VIAIRE RENFORCEE (RER)
- LIAISON RAPIDE EN TRANSPORTS PUBLICS
- METRO
- PRINCIPAUX POLES DE TRANSFERT MODAL
- LIMITE REGIONALE
- LIMITE COMMUNALE
- REDUCTIE VAN DE BINNENKOMENDE VERKEERSCAPACITEIT (SPITSUREN)
- AANLEG VAN EEN TRANSITPARKER-PLAATS
- VERBETERDE SPOORBEDIENING (GEN)
- SNELLE VERBINDING MET HET OPENBAAR VERVOER
- METRO
- VOORNAAMSTE MODALE OVERSTAPPLAATSEN
- GEWESTSGRENS
- GEMEENTEGRENS

BRAT - JUIN 2011
BRAT - JUNI 2011



Fiche 2 – Het gebruik van de auto door Koekelbergenaren verminderen

Thematieken : het autoverkeer, verplaatsingswijze.

Soort tussenkomst : synthese van de verschillende maatregelen die het openbaar vervoer en de zachte mobiliteit in Koekelberg bevorderen.

Actoor : gemeente Koekelberg

Prioriteitsgraad : korte, middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging van de gegevens en informatie van de burger

Het onderwerp : het gebruik van de auto door de Koekelbergenaren verminderen.

De behoefte van :

- incentives op het vlak van de plaatselijke fiscaliteit, bv. door het sleutelen aan de parkeermogelijkheden (in fine, om het niveau van het beschikken over een auto te verminderen) ;
- het autogebruik beperken voor korte trajecten ;
- de verplaatsingsvoorwaarden verbeteren voor de netwerken van de zachte mobiliteit ;
- over rechtstreekse (statistieken) of indirecte indicatoren (interviews van bevoorrechte gesprekspartners, parkeerkaarten van buurtbewoners) beschikken. Zij moeten het mogelijk maken om alle vooruitgang inzake mobiliteit te evalueren ;
- een nieuw mobiliteitsgedrag ontwikkelen (autodelen, carpooling, Villo !, ophalen van de leerlingen...) ;
- regelmatig de burger nuttige informatie bezorgen inzake duurzame mobiliteit (Website van de gemeente, gemeentekrant).

De gegevens :

- voldoende uitgebreide en uiterst krachtige openbaarvervoer- en mobiliteitsnetwerken kunnen er niet van vandaag op morgen komen ;
- de overvloed van bedrijfswagens is een rem voor de verandering van (slechte) gebruiken ;
- is de productie van gewestelijke statistieken in verband met mobiliteit voor de toekomst verzekerd? Wat wordt nog gedaan door de federale overheid na het sociaal-economisch onderzoek van 2001 (NIS) ?

Kosten, financiering : Gemeente (administratief beheer – inzameling van gegevens), Gewest (Survey van de mobiliteit).

Verwijzingen : het Iris 2-plan, het GMP – Fase 1, NIS (statistieken inzake mobiliteit).

C. TOEKOMST, BEHEER EN SAMENHANG VAN DE VERPLAATSINGSNETWERKEN

De verwachte evolutie van elk verplaatsingsnetwerk (volgens de verplaatsingswijze) werd in fase 2 van het GMP uitgelegd (duurzaam mobiliteitsscenario). Een specifieke aandacht ging naar de multimodaliteit van de verplaatsingen (gebruik van verschillende verplaatsingswijzen om een gegeven traject uit te voeren), een voorwaarde die belangrijk is (maar onvoldoende gevaloriseerd in België) om het gedrag van duurzame mobiliteit te bevorderen.

Naast de opvolging van de prestaties van elk netwerk, zal het toekomstige beheer van het GMP ook het bestuderen omvatten van de evolutie van de samenhang tussen deze netwerken.

De toekomst zelf van deze netwerken zal echter niet “eens voor altijd” verstand mogen worden. De algemene principes en doelstellingen werden bepaald, maar door de evolutie van de verschillende parameters (inzake samenleving en andere) zullen nieuwe evaluaties nodig zijn omtrent de geldigheid zelf van deze principes en doelstellingen en om eventueel over te gaan tot aanpassingen.

Daarom moet de toekomst van elk verplaatsingsnetwerk (gemotoriseerd of niet) onderworpen worden aan een specifieke opvolging met behulp van fiches. Een nuttige keus voor :

- een efficiënte opvolging van de wijzigingen die aan de netwerken worden gebracht en van de geregistreerde verbeteringen ;
- een duidelijk en up-to-date document bijhouden met een beschrijving van de evolutie van de netwerken; dit wordt dan een referentiedocument gebruikt bij elke wegheraanleg, enz. ;
- een mededeling die duidelijk en aangepast is zowel ten aanzien van de bevolking als van de betrokken partners (de MIVB bijvoorbeeld).

De volgende thema's sluiten aan bij deze logica, uitgewerkt per netwerk :

- hiërarchie van het wegennet ;
- verkeersplannen ;
- zones 30 – richtplannen ;
- de evolutie van het netwerk van het openbaar vervoer ;
- de ontwikkeling van het fietsnetwerk ;
- de ontwikkeling en de verbetering van de verbindingen voor de voetgangers ;
- het beheer van het parkeren van de voertuigen ;
- het vervoer van de goederen en de leveringen.

Fiche 3 – Hiërarchie van het wegennet

Thematieken : specialisatie van de wegen, structurerend netwerk van de verplaatsingen, coördinatie Gemeente – Gewest.

Soort tussenkomst : een verwijzingshiërarchie van de wegen goedkeuren (in overleg met het Gewest) en toepassen.

Actoren : Gewest, gemeente Koekelberg

Prioriteitsgraad : korte, middellange en lange termijn

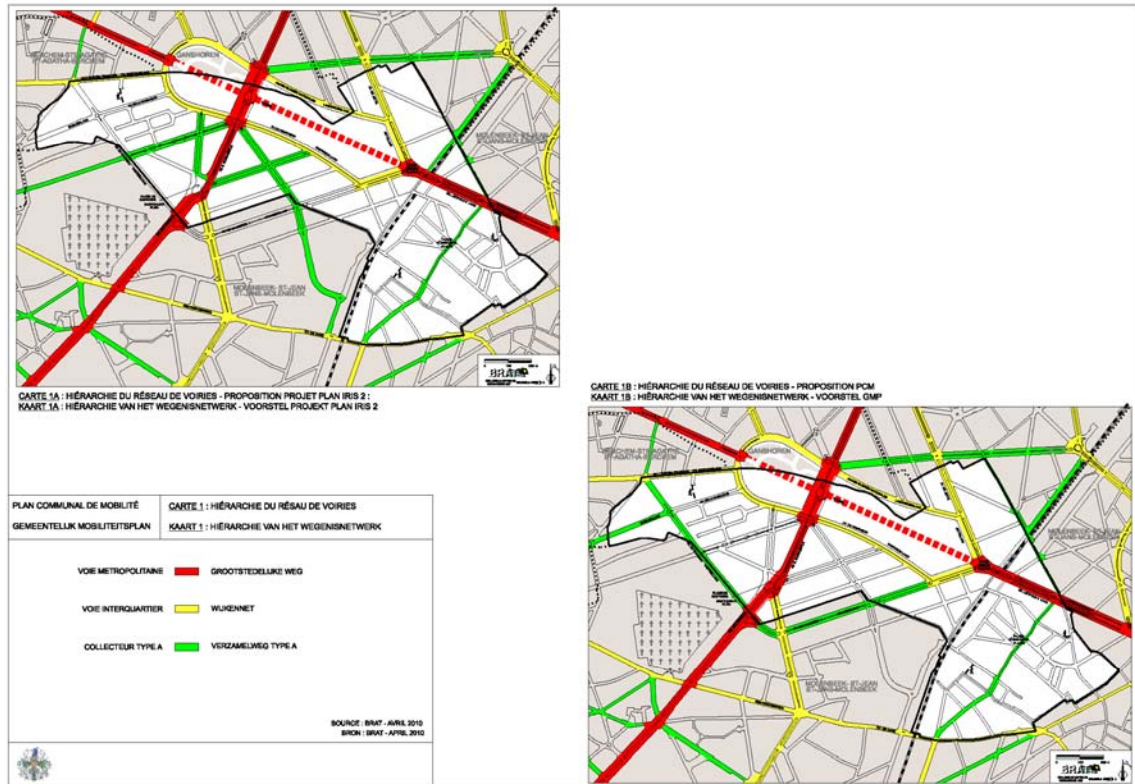
De maatregelen van de gemeente: opvolging en (eventueel) onderhandeling

Het onderwerp : de hiërarchie van het wegennetwerk (en de specialisatie van de wegen) is een referentiedocument dat nuttig is voor verschillende gewestelijke en para-gewestelijke besturen of voor de Gemeente. Het geeft een verwijzingskader voor een gecoördineerde en samenhangende organisatie van de verschillende verplaatsingswijzen. Deze hiërarchie van het Iris 2 plan (Gewestelijk Mobiliteitsplan) betreft expliciet enkele grote Koekelbergse wegen (zie kaart 2) die het skelet van het structurerende verplaatsingsnetwerk vormen (zie hoofdstuk D) ; de rest van het netwerk wordt, bij verstek, onder het woord "wijkennet" hernomen.

De behoefte van :

- rekening houden met het Iris 2 plan dat het primair net niet wijzigt maar dat het begrip van verzamelweg van type A invoert ;
- nood aan grootstedelijke wegen waarvan de inrichting beter aansluit op de concepten uitgedragen door het Gewest, namelijk dat van de stadslanen waar elke verplaatsingswijze op een doeltreffende en veilige manier gebruikt kan worden;
- niet uit het oog verliezen dat de Landsroemlaan en de Pantheonlaan "speciale" interwijkenwegen zijn. Omdat de Leopold II-tunnel geen bouwverkeer aan kan, krijgen deze lanen alle vrachtwagens te verwerken die tussen het stadscentrum en de rand rijden. Dit zijn dus eigenlijk grootstedelijke vervangwegen voor het zware verkeer;
- de keuze voor collectoren type A, zoals geselecteerd in het Irisplan, herbekijken. Die keuze is namelijk in tegenstrijd met de andere principes van datzelfde plan die ijveren voor "een prioritaire verbetering van het beheer van complexe kruispunten, door minder plaatselijke wegen op de kruispunten te laten aansluiten of door er eenrichtingsverkeer in te voeren";
- de keuze voor collectoren type B (NB: die als wisselaar fungeren tussen het buurtnet en het net van een hogere hiërarchie. Ze zijn bedoeld om het door de wijken gegenereerde verkeer af te voeren naar het primaire net : Onafhankelijkheidslaan, Segherslaan, Sint-Agatha-Berchemlaan en Vredelaan ; Normandiestraat en Ganshorenstraat, Schmitzstraat, Sergijselsstraat en Houzeau de Lahaye-straat (zie GemMP Fase 2).

Belangrijke gegevenheid : de hiërarchie van het netwerk is een theoretische verwijzing die soms weinig te maken heeft met de werkelijkheid. Daarom wordt ze niet altijd goed begrepen door de bevolking of wordt ze op radicale wijze geïnterpreteerd. Daarbij wordt de interpretatie van de specialisatie van de wegen vaak beperkt tot de autoaspecten, wat fout is.



De Gemeente zou de hiërarchie van het Iris 2-plan (boven, links) graag zien vervangen door deze voorgesteld beneden, rechts, die beter in fase is met het huidig gebruik van de wegen en die de verzadiging vermijdt aan het kruispunt Bossaertlaan - Pantheonlaan.

Kosten, financiering : administratieve handeling

De verwijzingen : Iris 2-plan, GemMP Koekelberg fase 2

Fiche 4 – De verkeersplannen

Thematieken : specialisatie van de wegen, sluijverkeer, bereikbaarheid van de wijken.

Soort tussenkomst : wijziging van de verkeersplannen van de wijken.

Actoren : gemeente Koekelberg, Gewest, coördinaties met het Gewest en de aanpalende gemeenten.

Prioriteitsgraad : korte, middellange en lange termijn ; te bestuderen tussenkomstideeën.

De maatregelen van de gemeente : politiereglement, signaletiek, gelegenheidsstudies.

Het onderwerp : Koekelberg telt een twintigtal wegen met eenrichtingsverkeer. Deze verkeersplannen zijn de vrucht van een lang reorganisatieproces van het verkeer. Maar een verkeersplan is niet noodzakelijkerwijs onveranderlijk. Verschillende aanpassingen zullen dus worden aangebracht in de loop van de tijd (zie kaart 3) :

- als ondersteuning voor de heraanleg van een hoofdas ;
- om te veel doorgaand verkeer te voorkomen ;
- om de rij- en parkeeromstandigheden in bepaalde smalle straten vlotter en veiliger te maken.

De behoefte van :

Op korte termijn :

A.1 **Wapenstilstandstraat** : aansluitend op de heraanleg van het Simonisplein, kan er eenrichtingsverkeer ingevoerd worden in de Wapenstilstandstraat (zuidelijke tak) om zowel het doorgaand verkeer in de wijk ten zuiden van het plein af te remmen, als om het verkeer op het Simonisplein te vereenvoudigen (geen verkeer dat erop uitkomt).

A.2 **Jetsesteenweg (tussen de Wapenstilstandstraat en de Boogschuttersstraat)** : eenrichtingsverkeer invoeren in het laatste stuk van de Jetsesteenweg waar nog tweerichtingsverkeer geldt, zou het verkeer veiliger maken (de plotse overgang naar een kort (en onaangekondigd) stukje tweerichtingsverkeer, is verwarrend en gevaarlijk voor de automobilist). Bovendien zou dit logisch zijn aangezien de noordelijke tak van de Wapenstilstandstraat sinds kort ook een eenrichtingsstraat is.

A.3 **Van Hoegaardestraat en Sint-Juliaanstraat** : op dit stuk dat de oostgrens met Molenbeek aangeeft, zou eenrichtingsverkeer gerechtvaardigd zijn vanwege de smalle straten en de hoge parkeerdruk. Een oplossing die het recent ingevoerde eenrichtingsverkeer in de Deschamphelerstraat zou ondersteunen.

A.4 **Courtstraat en Piermezstraat** : hetzelfde scenario als in het vorige geval voor deze korte straten die op de Steenweg op Gent uitkomen. Ze spelen niet echt een rol voor het doorgaand verkeer, maar de bereikbaarheid en de parkeermogelijkheden moeten er vlotter en veiliger gemaakt worden.

A.5 **Frans Gasthuislaan en Pantheonlaan** : dit moeten voorrangswegen worden om de veiligheid te verbeteren, de organisatie logischer in te delen (cf. Goffinlaan is al een voorrangsweg) en aan te sluiten op de gewestelijke richtlijnen.

Voor de middellange termijn (de te bestuderen mogelijkheden) :

B.1 **Pantheonlaan** : een reorganisatie van het verkeer rond de basiliek kan gekoppeld worden aan gedeeltelijk of zelfs volledig eenrichtingsverkeer in de Pantheonlaan. Dit zou meteen ook een reorganisatie van de belangrijkste kruispunten impliceren.

B.2 **Ganshorenstraat** : ze wordt zeer intensief gebruikt als parallel traject voor de Leopold II-laan en –tunnel (vandaar dat een goede doorstroming op deze aders zo belangrijk is; zie hoger). Eenrichtingsverkeer (van de stad weg) invoeren in de straat echter zou de verkeersdruk op heel "laag Koekelberg" aanzienlijk verlichten. In de mate waarin er onlangs nog eenrichtingsverkeer in de Gentssteenweg werd ingevoerd, is dergelijke maatregel voor de Ganshorenstraat niet langer ondenkbaar. De eventuele uitvoering is nog niet voor morgen want :

- de heraanleg van het Simonisplein moet eerst klaar zijn ;
- de eventuele gevolgen van de nieuwe inrichting van het Simonisplein (en de aangrenzende verkeersplannen) op het verkeer in de straat moeten eerst geëvalueerd worden ;
- de resultaten van de nieuwe verkeerstellingen die Brussel Mobiliteit in de wijk wil houden, moeten afgewacht worden.

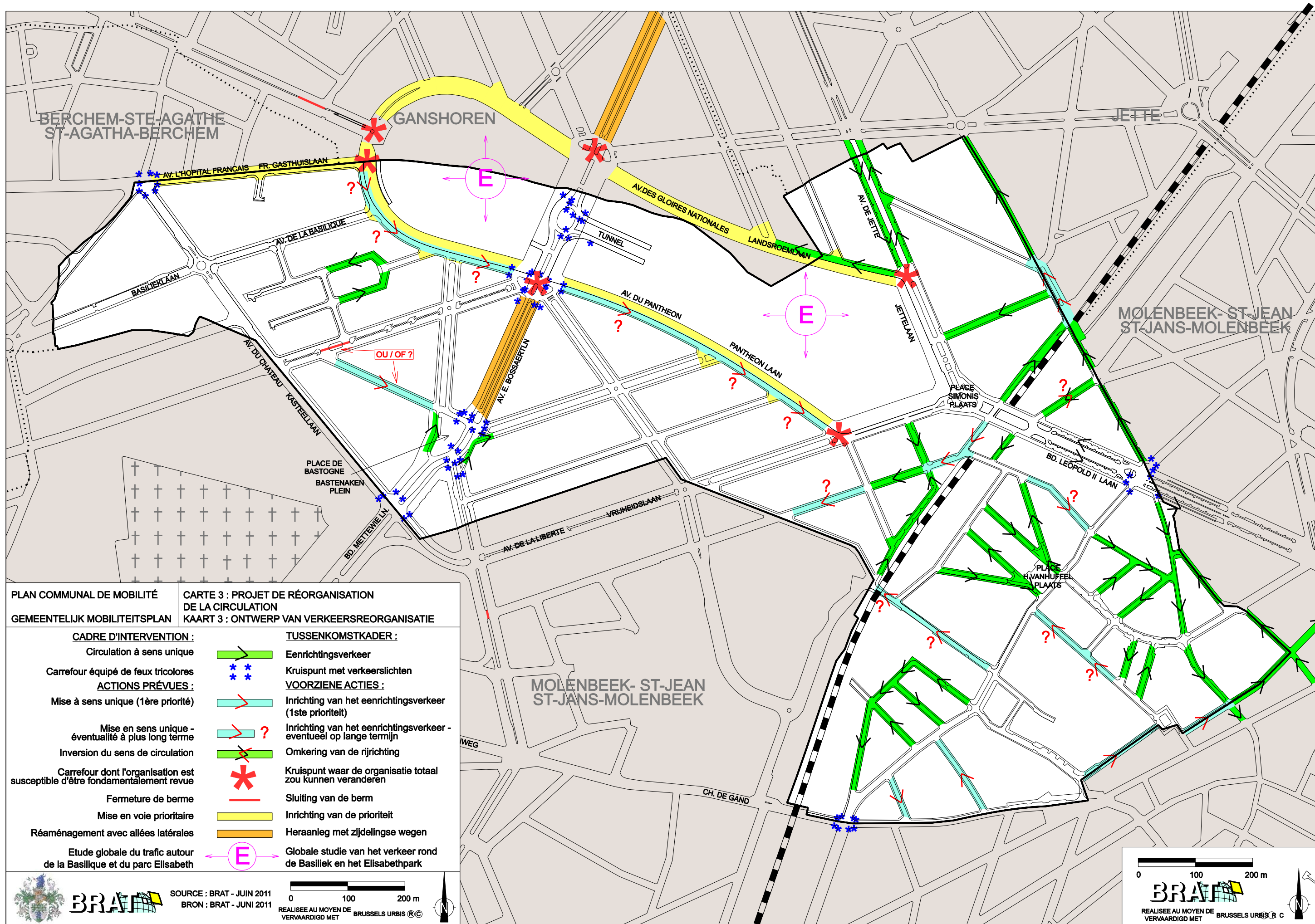
B.3 **Delcoignestraat** : eenrichtingsverkeer tussen de Novillesquare en de Sint-Annakerkstraat zou een antwoord zijn op de toenemende parkeerdruk (omschakeling van eenzijdig naar tweezijdig parkeren). In combinatie met een verkeersremmer zou dit ook helpen om de snelheid van de voertuigen te minderen (smallere visuele perspectieven, zone 30 in de straat).

B.4 **Steengroefstraat** : de straat wordt als sluiptweg gebruikt in combinatie met de Belgische Onafhankelijkheidslaan. Eenrichtingsverkeer zou de voertuigen hier afleiden naar de hoofdwegen. Er is nog een alternatief mogelijk: de middenberm in de Sint-Agatha-Berchemselaan dichtmaken, wat meteen een oplossing is voor de gevaren bij het oversteken op dit punt (+ chronisch wildparkeren).

B.5 **Vande Sandestraat** : het eenrichtingsverkeer in de Vande Sandestraat doortrekken tot aan het kruispunt met de Fuchsiastraat is een optie die de wijk minder toegankelijk zou maken voor het doorgaand verkeer (cf. scenario in de Wapenstilstandstraat).

B.6 **Fourezstraat** : onlangs werd de omkering van het bestaande eenrichtingsverkeer geopperd. Een optie die pas beoordeeld kan worden nadat het heraangelegde Simonisplein een tijdje in gebruik is.

B.7 **Herkoliersstraat** : eenrichtingsverkeer van het deel tussen de Van Bergenstraat en de Sint-Annakerkstraat zou een oplossing zijn voor de problemen (gevaar bij het kruisen, parkeren op het trottoir...) zonder het verkeer in de wijk al te erg te verstoren.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
 GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

CARTE 3 : PROJET DE RÉORGANISATION DE LA CIRCULATION
 KAART 3 : ONTWERP VAN VERKEERSREORGANISATIE

- | | |
|---|--|
| CADRE D'INTERVENTION : | TUSSENKOMSTKADER : |
| Circulation à sens unique | Eenrichtingsverkeer |
| Carrefour équipé de feux tricolores | Kruispunt met verkeerslichten |
| ACTIONS PRÉVUES : | VOORZIENE ACTIES : |
| Mise à sens unique (1ère priorité) | Inrichting van het eenrichtingsverkeer (1ste prioriteit) |
| Mise en sens unique - éventualité à plus long terme | Inrichting van het eenrichtingsverkeer - eventueel op lange termijn |
| Inversion du sens de circulation | Omkering van de rijrichting |
| Carrefour dont l'organisation est susceptible d'être fondamentalement revue | Kruispunt waar de organisatie totaal zou kunnen veranderen |
| Fermeture de berme | Sluiting van de berm |
| Mise en voie prioritaire | Inrichting van de prioriteit |
| Réaménagement avec allées latérales | Heraanleg met zijdelingse wegen |
| Etude globale du trafic autour de la Basilique et du parc Elisabeth | Globale studie van het verkeer rond de Basiliek en het Elisabethpark |

Voor de lange termijn :

C.1 "Onderbrekingen" in de wijken "*Seghers – Belgische Onafhankelijkheid*" en "*Sint-Agatha-Berchem – Vrede*" : indien een doeltreffende reorganisatie van het verkeer rond de basiliek zou uitblijven en het doorgaand verkeer in de wijken zou blijven toenemen, kunnen er onderbrekingen (grotere ontoegankelijkheid voor het verkeer) ingevoerd worden (rekening houdend met de configuratie van deze grote lanen op zich).

C.2 Bossaertlaan (en Sermonlaan in Ganshoren) : men mag niet uit het oog verliezen dat de huidige indeling (uit een ver verleden) vervangen kan worden door een doeltreffender systeem met het gemotoriseerde verkeer in het midden en met zijwegen (parkeren, voetgangers, fietsers) langs de aangrenzende gebouwen.

De gegevens :

- diverse interventies kunnen beslist worden in samenspraak met de buurgemeentes ;
- de belangen m.b.t. de Pantheonlaan moeten aangestuurd (omvangsstudie) en beslist worden door het Gewest ;
- een grotere parkeerdruk en een steeds belangrijker gemiddelde breedte van de voertuigen (monovolumes, 4x4...) vermoeilijken het kruisen van de wagens en leiden tot het instellen van het eenrichtingsverkeer ;
- een verkeersplan heeft eveneens effecten op de verplaatsingen van het openbare vervoer (zie buslijn 14) en van de fietsers (beperkt éénrichtingsverkeer).

Kosten, financiering : administratieve behandeling, signalisatie (beperkte kosten), aanvullende tellingen.

De verwijzingen : Iris 2 plan, GewOP, GMP – Fase 2

Fiche 5 – Richtplan 30 km/u-zones

Thematieken : specialisatie van de wegen, beveiliging van de openbare ruimte, leefkwaliteit van de wijken.

Soort tussenkomst : inrichting van 30 km/u-zones (installatie van snelheidsbeperkende voorzieningen en/of van toegangsdrempels tot de gebieden, signaletiek).

Actoren : gemeente Koekelberg, Gewest, eventuele coördinaties met het Gewest en met de aangrenzende gemeenten.

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn.

De maatregelen van de gemeente : politiereglement, openbare werken, signaletiek.

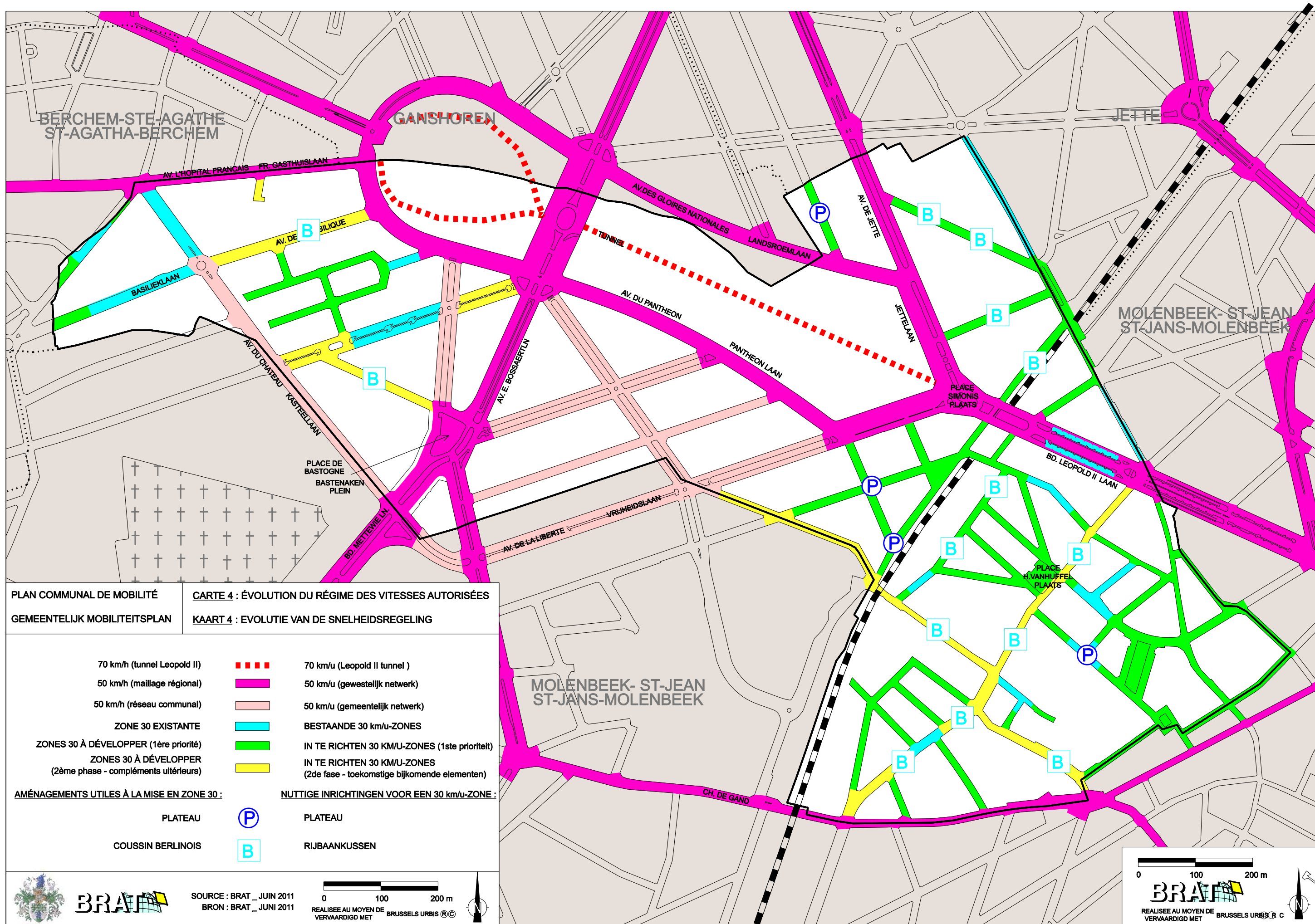
Het onderwerp : toepassing van het Richtplan 30 km/u-zones (goedgekeurd in 2004), dat de veralgemening nastreeft van 30 km/u in het wijkennet. Een spectaculaire verandering die belangrijke en gevarieerde gevolgen zal hebben voor de mobiliteit in Koekelberg door meer rust te bieden voor de buurtbewoners, meer veiligheid voor de zwakke weggebruikers (voetgangers, fietsers, PBM) en door de bestaande snelheidsdifferential tussen de auto, het openbaar vervoer en de fiets te beperken...

De behoefte van :

- het statuut van 30 km/u-zones bevestigen op sommige plaatsen waar het (bijna) een feit is (Vanhuffel, Lepreux) ;
- een ontwikkeling volgens twee hoofdfases (zie kaart 4), aansluitend op elkaar en geografisch coherent (opdat de gebruikers de ontwikkeling beter zouden begrijpen) ;
- een goede coördinatie verzekeren met de zones 30 die momenteel in de buurgemeentes worden ingevoerd en ongerijmde toestanden vermijden (cf. de Vanderborghstraat waar zone 30 slechts in de helft van de straat geldt en waar de signalisatie onvolledig is) ;
- snelheidsbeperkend voorzieningen gebruiken met de beste duurzaamheid (zigzagdoorgangen, rijbaankussens, plateau's met zebra's ...) en een zo goed mogelijke standaardisatie (ongebruikelijke inrichtingen – zoals opstelstroken - of te eenzijdige inrichtingen – zoals de gewone verkeersdrempel - vermijden).

Inrichtingen 1ste prioriteit (zie kaart 4) :

- Vanderborghstraat : een plateau ;
- Wapenstilstandstraat (noord) : een verkeerskussen ;
- Wapenstilstandstraat (zuid) : een plateau (kruispunt Dapperenstraat) of een verkeerskussen (verder) ;
- Vande Sandestraat : een plateau (kruispunt Dapperenstraat) ;
- De Beckerstraat : twee verkeerskussens ;
- Boogschuttersstraat : twee verkeerskussens ;
- De Neckstraat : een verkeerskussen ;
- Delcoignestraat : een plateau (kruispunt Veiligheidsstraat) ;
- « Wijk Lepreux – Deroover » : de invoering van een zone 30 impliceert geen specifieke inrichtingen, maar het vrijmaken van de straathoeken (met trottoiruitstulpingen, zogenaamde "oren") zou een pluspunt zijn ;



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
 GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

CARTE 4 : ÉVOLUTION DU RÉGIME DES VITESSES AUTORISÉES
 KAART 4 : EVOLUTIE VAN DE SNELHEIDSREGELING

| | | |
|---|------|---|
| 70 km/h (tunnel Leopold II) | ■■■■ | 70 km/u (Leopold II tunnel) |
| 50 km/h (maillage régional) | ■ | 50 km/u (gewestelijk netwerk) |
| 50 km/h (réseau communal) | ■ | 50 km/u (gemeentelijk netwerk) |
| ZONE 30 EXISTANTE | ■ | BESTAANDE 30 km/u-ZONES |
| ZONES 30 À DÉVELOPPER (1ère priorité) | ■ | IN TE RICHTEN 30 KM/U-ZONES (1ste prioriteit) |
| ZONES 30 À DÉVELOPPER (2ème phase - compléments ultérieurs) | ■ | IN TE RICHTEN 30 KM/U-ZONES (2de fase - toekomstige bijkomende elementen) |
| AMÉNAGEMENTS UTILES À LA MISE EN ZONE 30 : | | NUTTIGE INRICHTINGEN VOOR EEN 30 km/u-ZONE : |
| PLATEAU | Ⓟ | PLATEAU |
| COUSSIN BERLINOIS | Ⓟ | RIJBAANKUSSEN |

- “Wijk Kubisme – Autrique” : de invoering van een zone 30 impliceert geen specifieke inrichtingen, maar het vrijmaken van de straathoeken (met trottoiruitstulpingen, zogenaamde "oren") zou een pluspunt zijn.

Inrichtingen 2de prioriteit (zie kaart 4) :

- Steengroefstraat : een verkeerskussen ;
- Ganshorenstraat : een verkeerskussen ;
- Jacquetstraat en Sint-Anna Kerkstraat : 4 verkeerskussens ;
- Schmitzstraat : een verkeerskussen ;
- Basilieklaan : een verkeerskussen (eventueel) ;
- Sint-Agatha-Berchemstraat : eventuele plaatsing van verkeerskussens halfweg tussen de Kasteellaan en de Vredelaan (vast te koppelen aan de maatregelen in de Steengroefstraat).

De gegevens :

- voor bepaalde gebieden moet men de inrichting van snelheidsbeperkende voorzieningen programmeren wetende dat de verplichtingen van vandaag niet meer deze van gisteren zijn, dat men goedkope voorzieningen kan gebruiken (verkeerskussens) en dat men van talrijke reeds bestaande inrichtingen kan profiteren ;
- het inrichten in 30 km /u –gebieden heeft gevolgen op de verticale signaletiek. Als het toevoegen van nieuwe verkeersborden noodzakelijk is, kunnen bepaalde reeds bestaande verkeersborden weggenomen worden (het wegwerken van een nutteloos geworden signaletiek) ;
- de snelheid van 30 km/u wordt soms weinig geëerbiedigd (zelfs in aanwezigheid van snelheidsbeperkende voorzieningen). Regelmatige snelheidscontroles zijn dan zeker nuttig.

Kosten, financiering : administratieve handeling, signalisatie, aanvullende openbare werken (snelheidsbeperkende voorzieningen en toegangsdrempels tot de 30 km/u-gebieden). Om het inrichten van woonwijken in 30 km /u-zones te beëindigen (zie kaart 4), zal een bedrag van zowat 0,3 tot 0,4 miljoen euro nodig zijn (NB : de investering "30 km /u gebieden" maakt het eveneens mogelijk om op concrete doelstellingen van de verkeersveiligheid een antwoord te geven, enz. Zij dient niet enkel voor vertraging van de voertuigen). Voor de langere termijn zal een gelijksoortig bedrag nodig zijn om de eerste inrichtingen van 30 km/u-gebieden aan te passen en te vernieuwen.

De verwijzingen : Iris 2 plan, GewOP, Richtplan van de 30 km/u-zones (2004), GemMP fase 2.

Fiche 6 – De toekomst van de netwerken van het openbaar vervoer

Thematieken : openbaar vervoer, duurzame mobiliteit.

Soort tussenkomst : beheer en ontwikkeling van de netwerken.

Actoren : Gewest, MIVB, De Lijn, gemeente Koekelberg.

Prioriteitsgraad : korte, middellange en lange termijn.

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandelingen.

Het onderwerp : de netwerken van het openbaar vervoer zijn niet onveranderlijk en liggen niet vast in de tijd. De evolutie van deze netwerken (meer bepaald die van de MIVB) moet aandachtig door de Gemeente gevolgd worden. De gemeente speelt de rol van waarnemer (wat gebeurt er op het terrein ? wat wenst de bevolking ?....), maar geeft eveneens ideeën en opmerkingen. Om een zekere coherentie te bereiken moet men steeds verwijzen naar een optimale werking van elke lijn (voor alle types van het openbaar vervoer – zie kaart 1).

☒ **De lijn NMBS n°28 (GEN) :** zie fiche 11.

☒ **De metrolijnen 1,2, 5 en 6** zullen beter presteren met :

- de reeds aangekondigde vernieuwing van het rollend materieel (nieuw en met een grotere capaciteit) ;
- de automatisering die voorzien is voor de 5 tot 10 komende jaren ;
- de geplande automatisering van lijn 1 en 5 tegen 2018 (“Zwarte Vijvers”) en van lijn 2 en 6 tegen 2025 (“Simonis”). In theorie moet die automatisering de capaciteit van de lijnen verdubbelen (28.000 passagiers per uur en per richting, tegen 14.000 vandaag).

☒ Een uitbreiding van **metrolijn 2 naar het station van Sint-Agatha-Berchem**. Dat staat helemaal niet op de agenda en is verre toekomstmuziek, maar die uitbreiding zou heel wat noden inlossen.

☒ Tramlijn 19 zou substantieel moeten verbeteren en dé verbindinglijn voor het noordwesten van Brussel moeten worden :

- de vervanging van de oude 7900-stellen door 3000-trams (beter geschikt voor minder mobiele mensen) ;
- op langere termijn wordt er zelfs overwogen om deze lijn met 4000-trams te bedienen;
- de aanpak van de zwarte punten (reissnelheid, veiligheid) van de lijn binnen en buiten Koekelberg (bijv.: oversteek van het Schweitzerplein, van de Spiegelwijk...) ;
- een veralgemening van real time informatie aan de haltes ;
- op langere termijn, de aanleg van een eindhalte in Groot-Bijgaarden als multimodale pool (NB: de eindhalte ligt op het einde van een uitrit van de Ring).

☒ Tramlijn 9 (Simonis – "Hoog-Jette" – Heizelplateau) : dit oude project, ooit "tram 10" genoemd, zou op korte termijn het daglicht moeten zien. Er loopt momenteel een bijkomende studie (oorspronkelijk zou de lijn niet tot de Heizel lopen) en de uitvoering van dit grootschalige project zou van 2012 tot 2016 duren. De lijn zou buslijnen 13, 14 en 15 vervangen en doorrijden tot de "Tuinen van Jette" en het UZB.

☒ Buslijn 49 : zou op korte termijn verbeteren dankzij specifieke inrichtingen en een uitgebreider bedieningsniveau. Op lange termijn zou de buslijn omgevormd worden tot een tramlijn om in het westen van Brussel over een tegenhanger voor lijn 7 (randweg in het oosten van Brussel) te beschikken.

☒ Buslijn 87 : deze emblematische buslijn van Ganshoren heeft een van zijn eindhaltes op Simonis en rijdt door de Landsroemlaan. Voor de toekomst van deze lijn worden diverse opties overwogen:

- verbetering van de reissnelheid in de Keizer Karellaan dankzij de aanleg van een voorbehouden strook tussen het voorplein van de Basiliek en de Beeckmansstraat (werken gepland in 2011-2012) ;
- exploitatie volgens het principe van de Bus Rapid Transit ;
- eventuele "ontsplitsing" van de lijn, met een bediening door de MIVB over het hele traject van de Keizer Karellaan (in een eigen bedding) ;
- op lange termijn de lijn eventueel vervangen door een tramlijn (als de metrolijn tussen Simonis en het station van Sint-Agatha-Berchem er niet zou komen).

☒ Buslijn 20 : op korte termijn zou de lijn profiteren van de heraanleg van het Simonisplein en het vlotter doorstromend verkeer. In dat licht heeft het weinig zin dat deze lijn nagenoeg hetzelfde traject volgt als tram 19 op het grondgebied van Sint-Agatha-Berchem (meer bepaald in de Goffinlaan). De MIVB zou de toekomst van de lijn daarom aandachtig moeten bekijken om ze dieper naar het hartje van de dicht bebouwde wijk te brengen (recente urbanisatieontwikkeling). De diverse alternatieven voor een tracé door Sint-Agatha-Berchem, Molenbeek en Koekelberg moeten geëvalueerd, geobjectiveerd en tussen de partners overeengekomen worden.

☒ Het net van **De Lijn** : wordt behoorlijk gehinderd door de verkeersproblemen in de Keizer Karellaan, rond de basiliek, het Simonisplein en in de Leopold II-laan. Een mogelijke verbetering is uiteraard de heraanleg van het Simonisplein (+ eventuele invoeging van busstroken in de toerit naar het plein), waardoor het verkeer en dus ook de bus vlotter zouden doorstromen. Buiten Koekelberg zou een integrale eigen bedding voor de bussen in de Keizer Karellaan de reissnelheid van de bussen verbeteren.

Voor de langere termijn citeren we het "Sneltramproject" tussen Aalst en Brussel (zie het rapport van De Lijn 2020). Dit project zou de vroegere streektram in zekere zin nieuw leven inblazen. Maar dat project zit voorlopig pas in het stadium van de voornemens en algemene principes. De operationele werking is nog niet bekend.

De behoefte van :

- een aanzienlijke uitbreiding van het aanbod, zowel in antwoord op de sterke toename van de vraag (bevolkingsaangroei) als om een modale overdracht te faciliteren en aan te moedigen (de auto vaker laten staan om het openbaar vervoer te nemen) ;
- het rollend materieel vernieuwen en een milieuvriendelijker motor voor bussen invoeren (in tegenstelling tot de huidige dieselmotoren) ;
- de wens van de Gemeente wat de toekomstige organisatie van de netwerken van het openbaar vervoer betreft mededelen en rechtvaardigen (het GMP en zijn toekomstig beheer) ;
- met regelmatige tussenpoos het gemeentelijk standpunt herhalen bij de betrokken vervoermaatschappijen.

De gegevens :

- er ontbreekt een operator die alle vervoermaatschappijen actief op het Brussels grondgebied overkoepelt (NMBS, MIVB, De Lijn...) ;
- om de stijgende behoefte te kunnen volgen, zou er een nieuw tramdepot in het noordwesten van Brussel moeten komen ;
- de kostprijs van zware infrastructuurwerken ;
- de structurele financiering van het openbaar vervoer in Brussel ;
- harde "nimby"-reflexen worden vaak waargenomen t.o.v. buslijnen.

De verwijzingen : Iris 2 plan, Brussel Mobiel, GemMP van Ganshoren, GemMP van Sint-Agatha-Berchem, De Lijn 2020.

Fiche 7 – Ontwikkeling van het fietsnetwerk

Thematieken : verplaatsingen fietsers, duurzame mobiliteit, multimodaliteit.

Soort tussenkomst : ontwikkeling en beheer van het fietsnetwerk.

Actoren : Gewest, gemeente Koekelberg, naastliggende gemeenten.

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn.

De maatregelen van de gemeente : de ontwerpen volgen, onderhandelen en investeren (openbare werken...).

Het onderwerp : het net aanvullen (zie kaart 5), rekening houdend met de verwachte ontwikkeling van de 30 km/u-zones.

De behoefte van :

- **fietsvoorzieningen in de Mettwielaan en Bossaertlaan**, en vervolgens, tot aan de de Smet de Naeyerlaan, wat impliceert dat ook de Lakenselaan en Sermonlaan worden ingericht. Dat zou in een veel completere fietsvermazing voor het hele noordwesten van Brussel resulteren ;
- voor de middellange termijn, behoorlijke fietspaden over de hele lengte van de **Leopold II-laan** (zie fiche 14) ;
- voor de middellange termijn, geformaliseerde fietspaden doorheen het **Elizabethpark** liever dan fietsers aan te moedigen om de Pantheonlaan te nemen (zie fiche 17) ;
- fietspaden (of markeringen) in de Frans Gasthuislaan, opdat de recent aangelegde fietspaden in de Goffinlaan (in Sint-Agatha-Berchem) een logisch verlengstuk krijgen tot aan het voorplein van de basiliek (zie fiche 18) ;
- belangrijke schakels in het basisfietsnet die, hoewel ze niet in Koekelberg liggen, dankzij de hervonden continuïteit van de fietspaden, een intensiever gebruik van het Koekelbergse net in de hand zou werken (bijv. Jetselaan, Woestelaan en Tentoonstellingslaan in Jette) ;
- erop toezien dat de fiets een echt voertuig is voor de utilitaire verplaatsingen (niet beperkt tot de vrijetijdsverplaatsingen) ;
- de mogelijkheden van modale overdracht (parking) duidelijk intensiveren ter hoogte van knooppunten van het netwerk van het openbare vervoer (meer bepaald de metrostations) ;
- fietsvoorzieningen ontwikkelen (zie kaart 5), aansluitend op de ontwikkeling van het systeem van gedeelde fietsen (Villo) ;
- parkeermogelijkheden voor tweewielers in de wijken verbeteren (zie fiche 23).



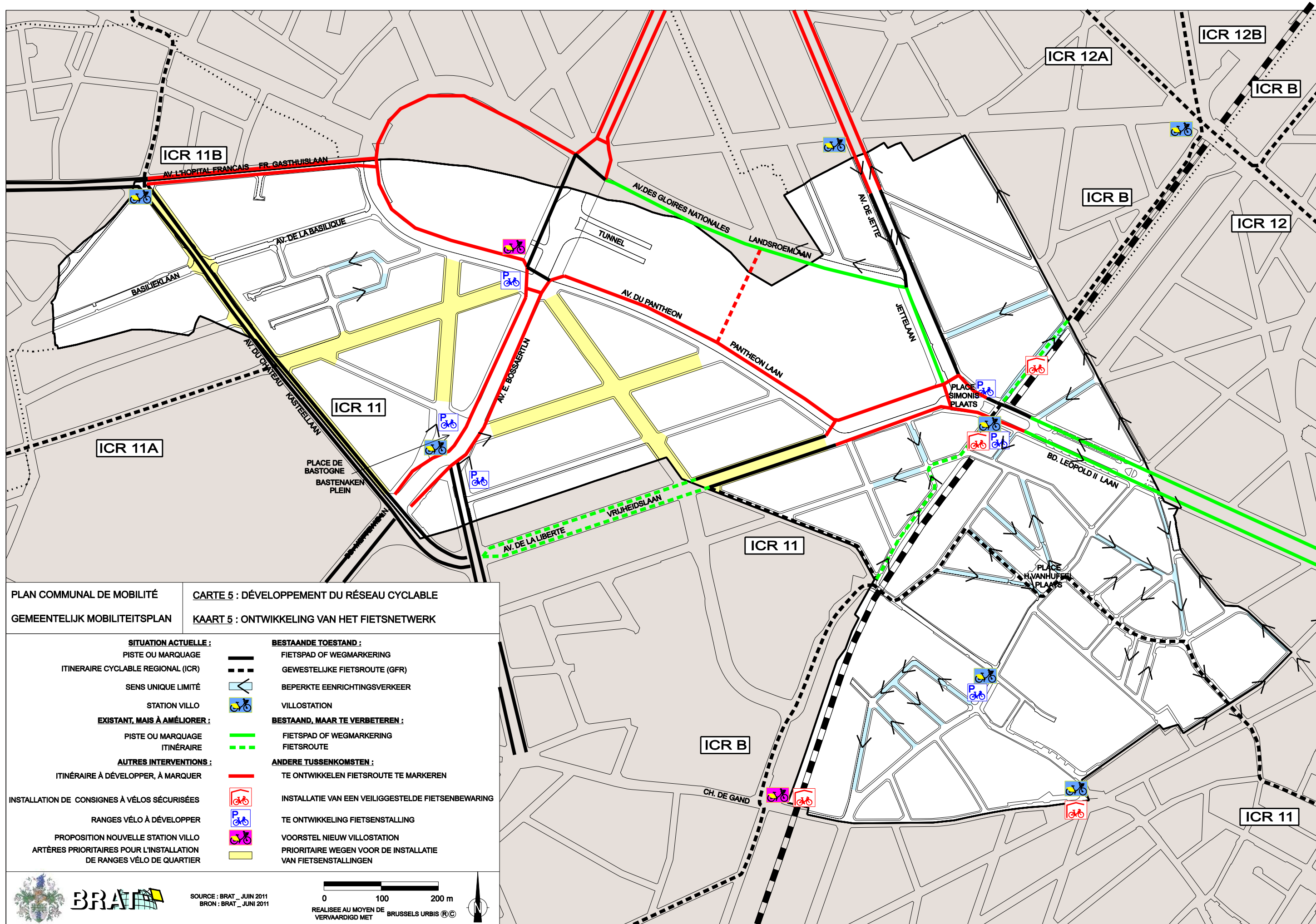
Het fietsnetwerk ontwikkelt zich vlakbij Koekelberg (links, de Mettwielaan), maar de inspanningen zullen moeten voortgezet worden om een volledig en samenhangend netwerk te verkrijgen; de fietser wordt heden toegelaten in het Elisabethpark (rechts, kant Landsroemlaan) maar deze inspanning blijft ontoereikend.

De gegevens :

- de vereiste interventies hangen af van het dynamisme van het gewest (het uit te werken net loopt over gewestwegen) ;
- men moet het netwerk regelmatig inspecteren en onderhouden (het is te vaak verwaarloosd tijdens het onderhoud van de wegen) ;
- het succes van de fiets is als volwaardige verplaatsingswijze afhankelijk van de parkeermogelijkheden en van hun relatieve veiligheid (zie fiche 23).

Kosten, financiering : Gewest.

De verwijzingen : Iris 2 plan, GewOP, Richtplan van de 30 km/u-zones (2004), Brussel Mobiel, GemMP fase 2, GemMP van Jette, GemMP van Ganshoren.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

CARTE 5 : DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE
KAART 5 : ONTWIKKELING VAN HET FIETSNETWERK

| SITUATION ACTUELLE : | BESTAANDE TOESTAND : |
|---|---|
| PISTE OU MARQUAGE | FIETSPAD OF WEGMARKERING |
| ITINÉRAIRE CYCLABLE REGIONAL (ICR) | GEWESTELIJKE FIETSRUTE (GFR) |
| SENS UNIQUE LIMITÉ | BEPERKTE EENRICHTINGSVERKEER |
| STATION VILLO | VILLOSTATION |
| EXISTANT, MAIS À AMÉLIORER : | BESTAAND, MAAR TE VERBETEREN : |
| PISTE OU MARQUAGE | FIETSPAD OF WEGMARKERING |
| ITINÉRAIRE | FIETSRUTE |
| AUTRES INTERVENTIONS : | ANDERE TUSSENKOMSTEN : |
| ITINÉRAIRE À DÉVELOPPER, À MARQUER | TE ONTWIKKELN FIETSRUTE TE MARKEREN |
| INSTALLATION DE CONSIGNES À VÉLOS SÉCURISÉES | INSTALLATIE VAN EEN VEILIGGESTELDE FIETSENBEWARING |
| RANGES VÉLO À DÉVELOPPER | TE ONTWIKKELING FIETSENSTALLING |
| PROPOSITION NOUVELLE STATION VILLO | VOORSTEL NIEUW VILLOSTATION |
| ARTÈRES PRIORITAIRES POUR L'INSTALLATION DE RANGES VÉLO DE QUARTIER | PRIORITAIRE WEGEN VOOR DE INSTALLATIE VAN FIETSENSTALLINGEN |



SOURCE : BRAT, JUIN 2011
BRON : BRAT, JUNI 2011

0 100 200 m
REALISEE AU MOYEN DE
VERVAARDIGD MET BRUSSELS URBIS (R) (C)



Fiche 8 – Ontwikkeling en verbetering van de verbindingen te voet

Thematieken : verplaatsingen voetgangers, duurzame mobiliteit, multimodaliteit.

Soort tussenkomst : de kwaliteit van de verbindingen te voet ontwikkelen en verbeteren.

Actoren : Gewest, gemeente Koekelberg.

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn.

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandelingen ; investeringen (openbare werken...).

Het onderwerp : de verplaatsing te voet is de basisschakel van elke verplaatsing en een belangrijk bestanddeel van de intermodaliteit. Het is immers moeilijk om de bevolking te overtuigen van de voordelen van het openbaar vervoer als de bereikbaarheid van de halten of van de metrostations gebrekkig is.

De behoefte van :

Op korte termijn :

- de heraanleg van het **Simonisplein** en omgeving. Het ligt voor de hand dat deze draaischijf in de multimodale overdracht en in de werking van het openbaar vervoer, veilige en kwalitatieve voetgangerspaden krijgt. Naast de herinrichting van het plein zelf, dient men ook aandacht te besteden aan de voetgangerspaden die momenteel sterk beschadigd zijn (meer bepaald door de wildparkeerders), bijvoorbeeld in de Vande Sandestraat, de Wapenstilstandstraat, de Herkoliersstraat en de Vrijheidslaan ;
- een herstelling van de trottoirs en oversteekplaatsen in de Steenweg op Gent (momenteel zijn er werkzaamheden aan de gang, zij het buiten Koekelberg) ;
- Voortzetting van interventies die bedoeld zijn om **overdreven lange voetgangersoversteekplaatsen** korter te maken en/of om kruispunten overzichtelijker te maken : trottoirverbredingen - sommige tijdelijke inrichtingen moeten bestendig worden (Jacquetstraat, Vanderborghstraat, Boogschuttersstraat...), aanleg van een rotonde op het kruispunt van de Normandiëstraat en Ganshorenstraat... (cf. kaart 6) ;
- verbetering (plaatselijke werkzaamheden) van de kwaliteit van de oversteekplaatsen (overgang van trottoir naar het wegdek) die nu niet echt geschikt zijn voor minder mobiele mensen (cf. kaart 6 van de locaties betrokken bij dergelijke interventies) ;
- een herevaluatie van de meest gebruikte wandelpaden doorheen het **Elizabethpark**. Het park telt tamelijk wat informele trajecten (vooral om naar de openbaarvervoerhaltes te gaan) waarvan de inrichting alleen nog bevestigd hoeft te worden (aanpassing aan de vraag). Ook het fietsverkeer in het park zou bekeken moeten worden (eventuele gebruikskonflikten met voetgangers), net als de veiligheidskwesties i.v.m. tram 19 die net langs het park rijdt (een traject dat misschien niet goed opvalt voor onoplettende voetgangers). Al deze vragen zouden uitgediept moeten worden in een studie onder het toezicht van Brussel Leefmilieu – BIM (naar het voorbeeld van de recente studie over het park van Laken). Dergelijke studie moet uiteraard rekening houden met de toegangen naar de parken vanaf de Vrijheidslaan, Jettelaan, Landsroemlaan en Pantheonlaan ;

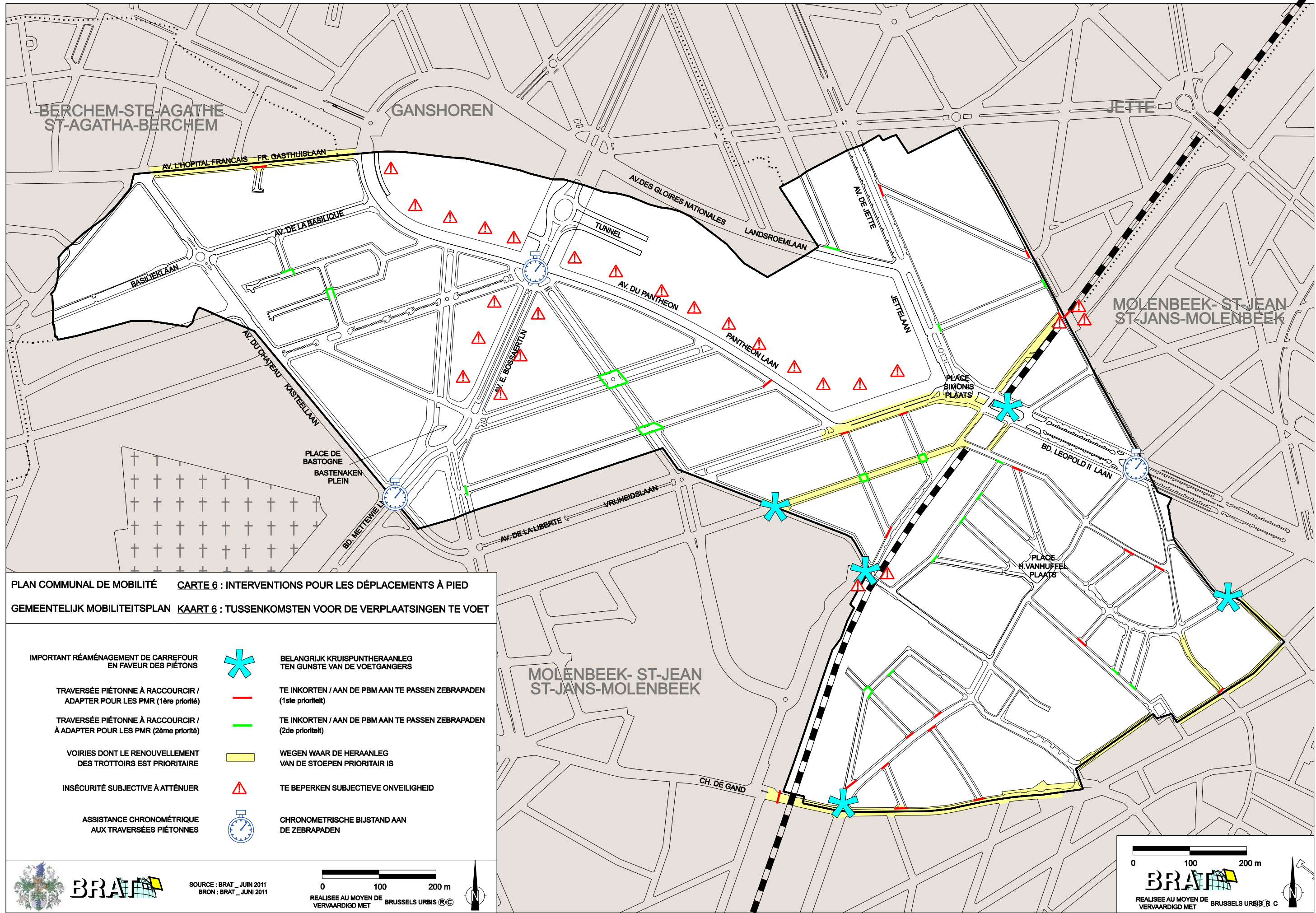
- uiteraard moeten eerst de meest beschadigde trottoirs aangepakt worden (Deschamphelerstraat, Houzeau de Lehaie-straat, Van Hoegaerdestraat...




De oversteekplaats in de Landsroemlaan werd aangepast teneinde voldoende comfortabel te zijn (links, kruispunt met de Jetselaan); wat verre het geval is van de Vrijheidslaan (rechts, het kruispunt met de Dapperenstraat).

Op middellange termijn :

- herkwalificatie voor voetgangers van de Frans Gasthuislaan (zie fiche 18) ;
- studie van de heraanleg van de Leopold II-laan en de Bossaertlaan en herevaluatie van het voetgangersverkeer (zie fiches 14 en 16) ;
- herevaluatie van de voetgangersfuncties van de middenbermen in grote lanen (Segherslaan, enz. – zie bijlage 3) ;
- eventuele organisatie van een groene wandeling langs de spoorwegtalud (\pm tussen de Vande Sandesquare en de Neepstraat – cf. huidig wijkcontract) ;
- de voornaamste kruispunten met verkeerslichten uitrusten met indicaties over de resterende tijd voor het oversteken ;
- toezien op de geleidelijke verdwijning van waterspuwers op het trottoir (metalen regenafvoer afkomstig van aangrenzende eigendommen); er zijn er nogal veel en ze zijn een bron van gevaar.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
 GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN
CARTE 6 : INTERVENTIONS POUR LES DÉPLACEMENTS À PIED
KAART 6 : TUSSENKOMSTEN VOOR DE VERPLAATSINGEN TE VOET

- | | | |
|--|--|--|
| IMPORTANT RÉAMÉNAGEMENT DE CARREFOUR EN FAVEUR DES PIÉTONS TRAVERSÉE PIÉTONNE À RACCOURCIR / ADAPTER POUR LES PMR (1ère priorité) TRAVERSÉE PIÉTONNE À RACCOURCIR / À ADAPTER POUR LES PMR (2ème priorité) VOIRIES DONT LE RENOUVELLEMENT DES TROTTOIRS EST PRIORITAIRE INSÉCURITÉ SUBJECTIVE À ATTÉNUER ASSISTANCE CHRONOMÉTRIQUE AUX TRAVERSÉES PIÉTONNES |       | BELANGRIJK KRUISPUNTERAANLEG TEN GUNSTE VAN DE VOETGANGERS TE INKORTEN / AAN DE PBM AAN TE PASSEN ZEBRAPADEN (1ste prioriteit) TE INKORTEN / AAN DE PBM AAN TE PASSEN ZEBRAPADEN (2de prioriteit) WEGEN WAAR DE HERAANLEG VAN DE STOEPIEN PRIORITAIR IS TE BEPERKEN SUBJECTIEVE ONVEILIGHEID CHRONOMETRISCHE BIJSTAND AAN DE ZEBRAPADEN |
|--|--|--|



SOURCE : BRAT_ JUIN 2011
BRON : BRAT_ JUNI 2011

0 100 200 m
 REALISEE AU MOYEN DE VERRAARDIGD MET BRUSSELS URBIS (R) (C)

0 100 200 m
BRAT
 REALISEE AU MOYEN DE VERRAARDIGD MET BRUSSELS URBIS (R) (C)



De aanduiding van de resterende tijd om over te steken is nuttig voor de voetgangers. Op termijn zouden de voornaamste kruispunten met verkeerslichten van Koekelberg ervan kunnen voorzien zijn.

De gegevens :

- Koekelberg heeft geen controle over de planning van de meest dringende acties (aan gewestwegen of aan parken) ;
- de aanpassingsbehoeften van de profielen van de oversteekplaatsen voor de PBM zijn belangrijk ;
- de tijd voorbehouden aan de voetgangers is op bepaalde zebrapaden (aan kruispunten met verkeerslichten) soms te kort en de aanduiding van de resterende oversteektijd bestaat nog niet in Brussel (behalve een kruispunt) ;
- de hoge parkeerdruk heeft negatieve gevolgen voor de kwaliteit van de voetgangerstrajecten (parkeren op de "straathoeken").

Kosten, financiering : Gewest + gemeente

De verwijzingen : Iris 2 plan, driejarenplan van de stoepenvernieuwing.

Fiche 9 – Het beheer van het parkeren van de voertuigen

Thematieken : het parkeren.

Soort tussenkomst : algemene beheers- en regelingsmaatregelen van het parkeren.

Actoren : Gewest, gemeente Koekelberg + eventuele coördinatie met de naastliggende gemeenten.

Prioriteitsgraad : korte, middellange en lange termijn.

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandelingen, administratieve maatregelen en het eventuele heraanleggen van wegen (openbare werken...).

Het onderwerp : het beheer van het gemeentelijk parkeerplan voortzetten en verschillende maatregelen voor een eigentijds beheer van de parkeerproblemen (organisatie van de openbare ruimte, bestrijding van de excessen...).

De behoefte van :

- in lijn met het toekomstige Gewestelijk Parkeerplan, een gemeentelijk parkeerplan aannemen (naleving van de concepten van het gewestelijk plan in functie met de actielijnen uitgezet in het GemMP) ;
- het parkeerbeheer harmoniseren en coördineren met de buurgemeentes ;
- de plaatselijke vermindering van het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte vastkoppelen aan een regelsysteem (in het voordeel van de buurtbewoners). N.B.: die vermindering (aanbevolen door het Gewestelijk Parkeerplan) zal het gevolg zijn van bepaalde weginrichtingen (bijv. wegen die een middenberm krijgen) of van de ontwikkeling van specifieke voorbehouden ruimtes (Cambio, tweewielers) ;
- een parkeerregeling die ook de overmotorisatie van de gezinnen probeert in te dammen (kostenfactor) ;
- de inrichting en parkeerindelingen van brede lanen met middenbermen herbekijken ;
- het om de vijftien dagen afwisselend parkeren afschaffen (Courtstraat, Pirmezstraat, Van Hoegaerdestraat, St-Julianstraat) ;
- de mogelijkheid onderzoeken om de Simonisparking te renoveren (en de capaciteit ietwat uit te breiden) of... een substituut vinden (in het kader van de herontwikkeling van de voormalige KUB-site, Vrijheidslaan) ;
- de ontwikkeling van het systeem van gedeelde auto's opvolgen en bevorderen (*Cambio*, die de facto van de voordelen van de bewonerskaart geniet) ;
- beter het “*kiss & ride*” parkeren organiseren in de naaste omgeving van de metrostations (Osseghem bvb.) ;



De voetgangerstoegang tot de Simonisparking : zonder zware renovatiewerken zal deze doorgang heel gevaarlijk blijven (links) ; de voormalige site van de KUB, dichtbij de metro en met een helling die gunstig is voor de inrichting van een transitparking

- de nodige zichtbaarheid geven aan het systeem dat vrachtwagens verbiedt om op het grondgebied van de gemeente te parkeren (behoudens in de daartoe voorziene zone in de Vrijheidslaan). Omdat Koekelberg omgeven is door gemeentes die deze maatregel invoerden (en dus midden in een groot verbodsgebied ligt), staat er geen signalisatie hierover in de gemeente. Enkele herhalingsborden (± 10 borden voor het hele grondgebied) zouden echter welkom zijn ;
- een krachtigere en meer efficiënte bestrijding van het niet-naleven van de voorbehouden parkeerterreinen en van het parkeren in dubbele rij.

Basis van de regelstrategie (zie kaart 7)

1) Het grensoverschrijdend beheer op korte termijn regelen met Molenbeek. Bepaalde straten en de Steenweg op Gent zijn niet geregeld en zitten "ingekneld" tussen een grote betalende zone (in Molenbeek) en een grote blauwe zone (in Koekelberg). Een curiosum dat mag/moet verdwijnen.



Aan de grens met Molenbeek, in enkele delen van straten (Deschamphelerstraat, links ; Jetsesteenweg, rechts), tussen een uitgebreide blauwe zone en een uitgebreid betalend gebied, blijft het vrij parkeren bestaan.

2) Idem als hierboven, maar met de gemeente Jette, wat betreft de Jetsesteenweg en de Vanderborghstraat. Actie plannen voor wanneer de gemeente Jette een blauwe zone invoert rond Belgica en de Carton de Wiartlaan.

3) Rekening houdend met de verworvenheden en instructies uit het Gewestelijk Parkeerplan, een regeling (bij voorkeur blauwe zones) uitwerken (op middellange termijn en in coördinatie met de buurgemeentes) in de wijk van de Kasteellaan. Dit zal de grote parkeerproblemen 's avonds in de wijk niet oplossen, maar zorgt wel voor een harmonisch beleid op het hele grondgebied en voorkomt dat de parkeerproblemen overdag opschuiven.

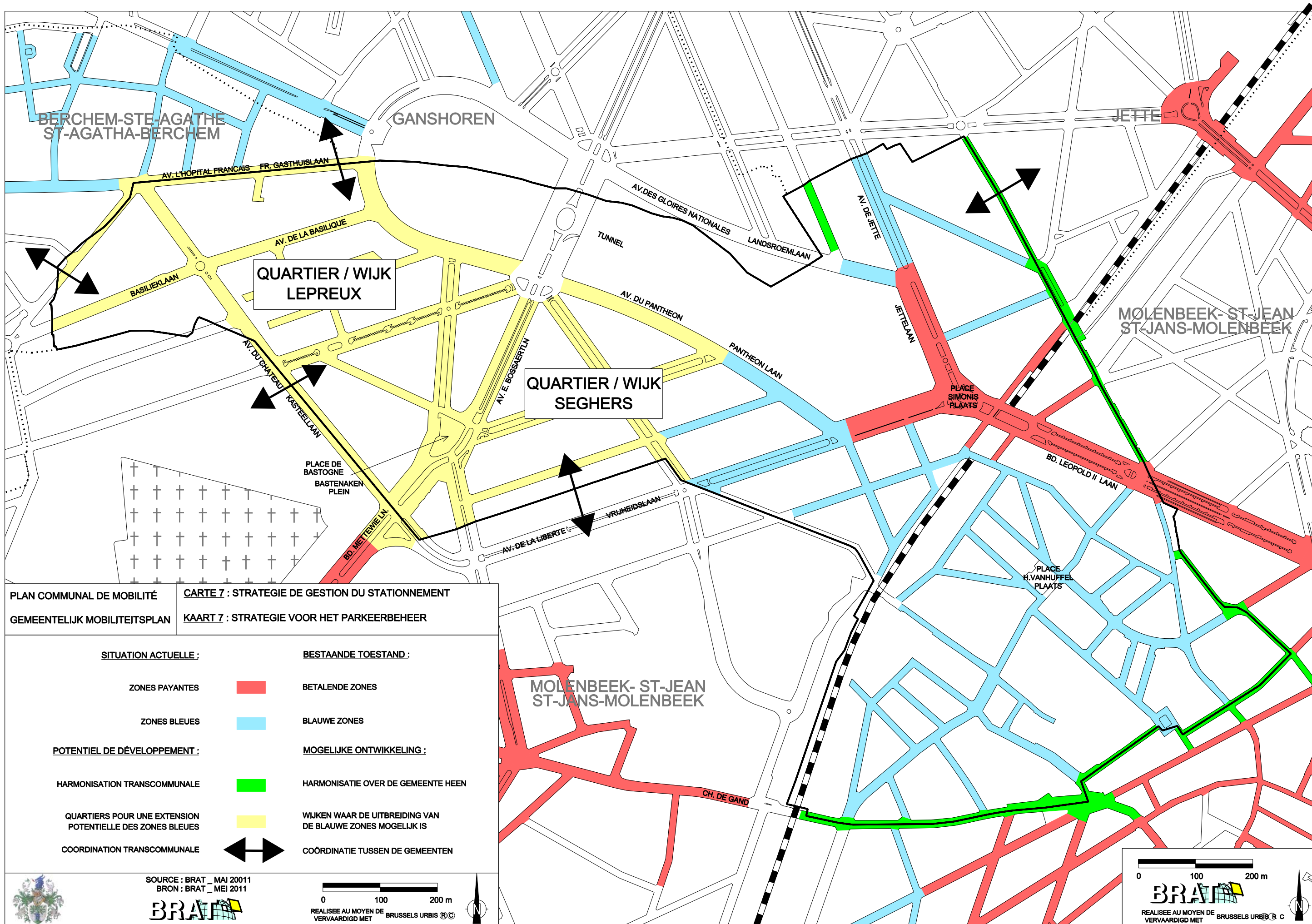
4) Op langere termijn een regeling uitwerken in de wijk van de Segherslaan. Een actie die moet afgestemd worden op wat er beslist wordt voor de Fuchsiawijk (Molenbeek) en zo mogelijk gecombineerd wordt met de heraanleg van de middenbermen van de grote verkeersaders (Segherslaan..).

De gegevens :

- er zijn nog bepaalde onzekerheden over de uitvoering en de werking van het Gewestelijk parkeeragentschap en over toepassing van het Gewestelijk Parkeerplan ;
- de aanleg en het win-winbeheer van openbare parkeerplaatsen zijn altijd twijfelachtig in het Brusselse Gewest. Het gebrek aan *succes stories* in Brussel speelt in het nadeel van de renovatie van de Simonis-parking. Nieuwe pistes (partnership overheid-privé) moeten aangeboord worden ;
- de algemene invoering van blauwe zones in de hele gemeente zal niet erg veel plaatsen vrijmaken voor de buurtbewoners (sterk verdichte buurt – bijv. Kasteellaan – verzadigd door de buurtbewoners zelf), terwijl ze wel beheersverplichtingen met zich meebrengt. Toch kan die veralgemening voldoen aan andere streefdoelen (inperking van het gebruik van de auto) ;
- dwangmaatregelen op het vlak van parkeren zijn zelden populair...

Kosten, financiering : Gewest + gemeente (hoofdzakelijk administratieve handelingen + lichte inrichtingswerken).

De verwijzingen : GemMP Fase 2, Iris 2 plan, GemMP van Berchem, GemMP van Ganshoren.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

CARTE 7 : STRATEGIE DE GESTION DU STATIONNEMENT
KAART 7 : STRATEGIE VOOR HET PARKEERBEHEER

SITUATION ACTUELLE :

ZONES PAYANTES



ZONES BLEUES



POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT :

HARMONISATION TRANSCOMMUNALE



QUARTIERS POUR UNE EXTENSION POTENTIELLE DES ZONES BLEUES



COORDINATION TRANSCOMMUNALE



BESTAANDE TOESTAND :

BETALENDE ZONES

BLAUWE ZONES

MOGELIJKE ONTWIKKELING :

HARMONISATIE OVER DE GEMEENTE HEEN

WIJKEN WAAR DE UITBREIDING VAN DE BLAUWE ZONES MOGELIJK IS

COÖRDINATIE TUSSEN DE GEMEENTEN

SOURCE : BRAT _ MAI 2011
BRON : BRAT _ MEI 2011



0 100 200 m
REALISEE AU MOYEN DE BRUSSELS URBIS R C
VERVAARDIGD MET



0 100 200 m



REALISEE AU MOYEN DE BRUSSELS URBIS R C
VERVAARDIGD MET



Fiche 10 – Goederen, spoeddiensten en leveringen

Thematieken : het verkeer van de vrachtwagens en van de spoeddienstvoertuigen, het parkeren van de vrachtwagens.

Soort tussenkomst : algemene beheermaatregelen van het verkeer en regeling van het parkeren.

Actoren : Federaal, Gewest, gemeente Koekelberg, DBDMH, politiezone + coördinatie met de naastliggende gemeenten.

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn.

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandelingen ; administratieve maatregelen, oprichten van een studiegroep.

Het onderwerp : het goederenverkeer moet op de grote verkeersassen blijven en moet beter georganiseerd worden op gewestelijke schaal. De behoeften eigen aan de spoeddiensten (DBDMH) moeten in overweging genomen worden. De leveringsplaatsen moeten voorts beter gerespecteerd worden.

De behoefte van :

- erop toezien dat het gewestelijk beleid nageleefd wordt; dit beleid voorziet dat het vrachtwagenverkeer geconcentreerd wordt op het hoofdnetwerk en dat het strikt gereguleerd wordt op het interwijkenet en zelfs verboden wordt - behalve afwijking - in het wijkennet ;
- een globaal goederenvervoerbeleid dat meer verantwoordelijk is op het vlak van het milieu. Het belang en de toename van het aantal zware vrachtwagens die door de grote assen van de gemeente komt (zie fase 1 van het GMP) is vandaag overdreven en schadelijk voor het milieu ;
- ondanks het voorgaande punt, betere rijvoorwaarden (manoeuvrbaarheid) en meer veiligheid verzekeren voor het zware verkeer dat rond de basiliek rijdt (verplichte route voor vrachtwagens tussen het stadscentrum en bestemmingen buiten het gewest); dat naar aanleiding van de reorganisatie van het verkeer op diezelfde rondwegen (zie fiche 17) ;



De Pantheonlaan : gewoon het nemen van een bocht kan gevaarlijk zijn voor een vrachtwagen (links), maar ook voor de toerismebussen die eveneens de Leopold II-tunnel niet mogen gebruiken.



Een archieffoto : voor de inrichting van de Leopold II-tunnel gebruikte het zwaar doorgaand verkeer de binnenweg op de site van de Basiliek (een gesp met eenrichtingsverkeer). Vandaag gebeurt dat verkeer buitenwaarts en dus dichterbij de woongebouwen.

- de gewestelijke ontwerpen voor het inrichten van parkeerplaatsen voor vrachtwagens van lange duur concretiseren (nl. in het kanaalgebied) ;
- bij elke wegheeraanleg, rekening houden met de voorkeurtrajecten die gebruikt worden door de spoeddiensten (DBDMH). In dit kader wijzen we op een voorkeur voor de plaatsing van verkeerskussens (gunstig voor ambulances enz.) als verkeersremmend systeem ;
- een beter informatie (herhalingsborden) over het feit dat parkeren (bijna) overal in Koekelberg verboden is voor vrachtwagens (zie fiche 9).

De gegevens :

- de Federale en Gewestelijke ontwerpen voor een alternatieve mobiliteit van de goederen belopen een steeds grotere achterstand ;
- de controle van de naleving van de verordenende bepalingen is onvoldoende (beperking van de toegang in functie van het gewicht, leveringszones,) ;
- het (over)gewicht van de vrachtwagens wordt zelden gecontroleerd (het versnelt de beschadiging van de de wegeninfrastructuur).

Kosten, financiering : Gewest + gemeente (administratieve handelingen hoofdzakelijk).

De verwijzingen : GewOP, Iris 2-plan, Plan Vrachtwagenroutes (Mobiël Brussel), prioritaire wegen bepaald door de DBDMH.

D. HET STRUCTUREREND VERVOERNET

Het structurerend vervoernet in Koekelberg omvat grootstedelijke wegen en interwijkenwegen, om het met de woorden van het Irisplan te zeggen. In de praktijk bestaat het net ook uit tracés buiten de openbare weg, namelijk de spoorlijn en de metrolijn.

De evolutie van dat structurerend net is essentieel in verhouding tot de beoogde duurzaamemobiliteitsdoelstellingen: niet alleen omdat dit net de bovenlokale verbindingen mogelijk maakt, maar ook omdat dit net de grootste capaciteit biedt (om aan de vervoervraag te voldoen).

De belangen van dit structurerend net verschillen in maturiteit en belang, naargelang van de betreffende assen waarop ze betrekking hebben. De vereiste interventies en de planning ervan ontsnappen bovendien aan elke gemeentecontrole (de sites in kwestie worden beheerd door het Gewest, de MIVB of de NMBS). Voor de uitvoering van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan is het echter belangrijk dat de gemeente door de tijd heen borg kan staan voor een totaalvisie op de problematiek, dat ze als drijfveer en aanbrenger van suggesties kan optreden tegenover de andere operatoren en dat ze de evolutie van deze belangrijke sites op de voet volgt.

Opmerking: de nood aan een coherent en krachtig structurerend vervoernet op schaalgrootte van het Brusselse noordwesten komt aan bod in fiche 1.

Fiche 11 – Het Simonisstation van de NMBS

Thematieken : modale overdracht, openbaar vervoer, GEN

Soort tussenkomst : nieuw spoorvervoeraanbod, inrichting en uitrusting van het station.

Actoren : NMBS en Gewest

Prioriteitsgraad : middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling

Het onderwerp : erop toezien dat het GEN-project positieve directe gevolgen heeft voor Koekelberg, aangezien het Simonisstation een belangrijk convergentiepunt is waar diverse netten samenkomen (metro, trein, bus).



De renovatie en heropening van het Simonisstation zijn een troef, maar het station wacht op een betere valorisatie op het gebied van gebruik en uitrusting.

De behoefte van :

- het bestaande NMBS-aanbod nu al te promoten ;
- de modale overdracht te bevorderen. Er is nood aan meer fietsrekken en meer fietsstallingen: minimaal 50 plaatsen om te beginnen, een minimum dat al snel moet worden uitgebreid naar 100 plaatsen (afhankelijk van het effectieve gebruik van de capaciteit). Het fietsstalbeheer indien mogelijk samen met het metrostation organiseren ;
- aansluitend op het toegankelijk maken van de multimodale pool Simonis voor minder mobiele mensen, wordt er in een tweede fase een lift gepland als rechtstreekse verbinding tussen de NMBS-perrons en het plein ;
- wanneer het GEN operationeel zal zijn, zouden er meer banken op de perrons moeten komen ;
- een betere zichtbaarheid bovengronds, want niets geeft aan dat zich daar een treinstation bevindt. De plaatsing van specifieke NMBS-borden op het Simonisplein moet de aandacht van de voorbijgangers op het station vestigen ;

- de informatie aan de reizigers moet verbeteren: de voornaamste bestemmingsrichting(en) moeten expliciet (op de perrons) aangegeven worden. Anders moet de reiziger de dienstregelingen napluizen om te weten of hij op het juiste perron staat. Vreemd is trouwens dat de weinig bekende "Beckerstraat" als toegang naar het Simonisplein wordt aangeduid vanaf de perrons (2 mogelijke uitgangen) ;
- het station opnemen in de bewegwijzering van de plaatselijke bestemmingen.



Toegang tot de Jetsesteenweg (links); toegang tot het metrostation (rechts).

De gegevens :

- het huidige aanbod is beperkt en binnen Brussel bedient dat aanbod gedeeltelijk dezelfde bestemmingen als de metro (en wordt daardoor minder aantrekkelijk) ;
- de bovengrondse toegang vanaf de Jetsesteenweg is van slechte kwaliteit voor de voetgangers (smalle trottoirs en moeilijk oversteekbaar voor minder mobiele mensen) ;
- de kalender van het GEN-project heeft al heel wat vertragingen opgelopen (in 1998 was er gepland dat de 8 lijnen van het GEN tussen 2002 en 2008 zouden worden opgestart. Vandaag hoopt men dat het net rond 2019 operationeel zal zijn).

Kosten, financiering : het Federaal, het Gewest.

De verwijzingen : GEN plan, Iris 2 plan.

Fiche 12 – Metrolijnen 2 & 6

Thematieken : modale overdracht, openbaar vervoer

Soort tussenkomst : Verbetering van het bestaande aanbod, eventuele verlenging van de lijn.

Actoren : Federaal (?), Gewest, STIB, gemeente Koekelberg

Prioriteitsgraad : korte, middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling, begeleidende maatregelen op lokaal vlak

Het onderwerp :

De huidige ontwikkeling van de metrolijnen is nu al een grote troef voor Koekelberg. Toch zien we op korte en middellange termijn een reeks belangen en uitdagingen, zowel voor het beheer van de lijn (nieuw rollend materieel, mogelijke automatisering), als wat betreft de kwaliteit van de infrastructuur (vooral dan de stations) en de ontwikkeling van de multimodaliteit. Op langere termijn zou de verlenging van de lijn tot aan het station van Sint-Agatha-Berchem of tot aan de Ring een onvoorstelbare kans bieden.

De behoefte van :

Op korte termijn is het algemeen zaak om :

- de kwaliteit en veiligheid van de stations te verbeteren ;
- het onderhoud en de algemene netheid van de stationsomgevingen te verbeteren (passieve veiligheidsfactor) ;
- de voorwaarden voor de modale overdracht rond de stations zelf te verbeteren (toegang voor voetgangers en fietsers, kiss & drive) ;
- de stallingsmogelijkheden voor tweewielers aanzienlijk uitbreiden, met minimaal 50 parkeerplaatsen om te beginnen, om dat aantal snel op te trekken tot 100 plaatsen (afhankelijk van het effectieve gebruik van de aangeboden capaciteit).

Voor de verschillende Koekelbergse stations vertaalt zich dat op korte termijn in :

➔ voor Simonis :

- de bovengrondse heraanleg van het Simonisplein moet de modale overdracht tussen de metro en de buslijnen verbeteren. Het aantal busperrons wordt verdubbeld en de ruimte voor de voetgangers wordt verbreed ;
- om de multimodale pool Simonis beter toegankelijk te maken voor minder mobiele mensen, plant een eerste fase de installatie van een lift in het Elisabethpark ;
- de heraanleg van de verbindinggang tussen het metrostation, de ondergrondse perrons van tram 19 en de Simonisparking herbestuderen ;
- de studie van de heraanleg van de eigenlijke stationspleinen uitvoeren ;
- de parkeermogelijkheden voor tweewielers uitbreiden (momenteel nagenoeg onbestaand) ;
- de dubbele benaming van het station (Simonis – Elisabeth en Simonis – Leopold II) herbekijken, die dubbele namen zijn verwarrend voor de gebruikers.



Na de heraanleg van het Simonisplein en de perronnen voor de bussen, zal men de omgeving van het station moeten renoveren en maken dat het station weer langs achter toegankelijk wordt (nu gesloten voor veiligheidsredenen).

→ voor Ossegem :

- om de multimodale pool Simonis beter toegankelijk te maken voor minder mobiele mensen, gaan er binnenkort aanpassings- en renovatiewerken van start. Deze werkzaamheden impliceren de aanleg van een nieuwe toegang vanaf de metrobrug in de Steenweg op Gent, net als de plaatsing van een lift en een roltrap ;
- de stallingsmogelijkheden voor tweewielers uitbreiden ;
- de aanleg van een kiss & drive-strook in de Mahatma Gandhilaan overwegen.



De naaste omgeving van het Ossegemstation is helaas vaak zeer vuil, terwijl de ruimte die toegang biedt tot het station onvoldoende wordt gevaloriseerd (er bestaat genoeg ruimte om er fietsenstallingen te plaatsen).

Op middellange termijn moeten er nog twee beheersuitdagingen voor lijn 2 en 6 aangepakt worden :

- een volledige modernisering van het Simonisstation ;
- de integratie in de toekomstige tramlijn 9 van de verbindingen en de modale overdracht.

Daarbij mogen we niet vergeten dat de "bovengrondse" ingrepen door de gemeente Koekelberg in een complementariteit moeten kaderen die de uitstekende kwaliteit van de multimodale pool op het Simonisplein versterken.

De voornaamste uitdagingen op lange termijn hebben betrekking op :

- de automatisering van de lijn (al wordt dat niet vóór 2025 verwacht) ;
- de eventuele verlenging van de metrolijn tot aan het station van Sint-Agatha-Berchem of zelfs tot aan de Ring ;
- de toekomst van de Simonisparking (renoveren of – naargelang de mogelijkheden – vervangen door een nieuwe infrastructuur).

De gegevens :

- de renovatie van het Simonis- en Ossegemstation en de inpassing ervan in een multimodale strategie (toegang en langdurig parkeren voor fietsen) kunnen niet los gezien worden van een preventie- en veiligheidsbeleid ;
- de versnippering van de acties tussen verschillende operatoren en de spreiding ervan in de tijd hypothekeren de garantie op een optimaal en volledig gecoördineerd resultaat ;
- de herstelling van de Simonisparking is tamelijk onzeker vanwege een tekort aan middelen en misschien ook omdat die minder dringend lijkt dan de andere ingrepen ;
- de zwaarste ingrepen (renovatie van station, verlenging van lijn) kunnen alleen in begrotingen op lange termijn worden ingepast en vergen heel wat middelen.

Kosten, financiering : het Gewest, MIVB, Beliris (?).

De verwijzingen : Iris 2 plan, MIVB.

Fiche 13 – Metrolijnen 1 & 5

Thematieken : modale overdracht, openbaar vervoer

Soort tussenkomst : Verbetering van het bestaande aanbod, eventuele verlenging van de lijn.

Actoren : Federaal (?), Gewest, STIB, gemeente Koekelberg

Prioriteitsgraad : korte, middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling, begeleidende maatregelen op lokaal vlak

Het onderwerp : die andere belangrijke metrolijnen zijn 'direct' van belang voor Koekelberg via het station "Zwarte Vijvers". De uitdaging bestaat erin om ze te verbeteren en te laten evolueren als perfectie-instrumenten voor de Brusselse mobiliteit.

De behoefte van :

Op korte termijn :

- cf. de algemene noden m.b.t. het metronet ;
- geplande opstart van twee liften in augustus 2011 om het station "Zwarte Vijvers" toegankelijk te maken voor minder mobiele mensen ;
- verbeterde bereikbaarheid van het station voor voetgangers (herstelling van de trottoirs in de Steenweg op Gent en Van Hoegaerdestraat) ;
- uitbreiding van de parkeermogelijkheden voor fietsen (station "Zwarte Vijvers").

Op lange termijn, de grootste uitdagingen betreffen:

- de automatisering van de lijn (gepland voor 2018) ;
- de geplande loskoppeling tussen lijn 1 en 5 (op termijn zouden ze alleen nog dezelfde lijn tussen Mérode en het Weststation volgen, wat de frequentie van elke lijn zou verhogen).



Het station "Zwarte Vijvers" werd onlangs gemoderniseerd (liften) en is beter uitgerust voor de multimodaliteit (zie de koppeling aan een Villostation).

De gegevens :

- de omgeving van het station "Zwarte Vijvers" (Steenweg op Gent) wordt intensief gebruikt en is niet geschikt voor de aanleg van een kiss & drive; er zijn nogal wat conflicten tussen de verschillende vervoermiddelen ;
- de evoluties geschetst voor lijn 1 en 5 zijn langetermijnplannen en impliceren aanzienlijke middelen. Daarom is de realisatie ervan lang geen vaststaand feit.

Kosten, financiering : het Gewest, MIVB, Beliris (?).

De verwijzingen : Iris 2 plan, MIVB.

Fiche 14 – De Leopold II-laan en –tunnel

Thematieken : structurerend netwerk, openbaar vervoer, autoverkeer, fietsnetwerk, verbindingen te voet

Soort tussenkomst : bovengrondse renovatie om de laan op een hedendaagse manier heraan te leggen; renovatie en modernisering van een grote ondergrondse infrastructuur.

Actoren : Federaal (Beliris), Gewest, gemeente Koekelberg, gemeente Molenbeek, De Lijn...

Prioriteitsgraad : middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling.

Het onderwerp :

Op termijn zou de **Leopold II-laan** (bovengronds verkeer) op de hedendaagse noden moeten worden afgestemd. De bovengrondse heraanleg van de laan dateert al weer van 20 jaar geleden (gebaseerd op principes van 30 jaar geleden) biedt nauwelijks ruimte aan het zachte verkeer en telt maar weinig "rustpunten". De verkeers- en parkeervlakken palmen nagenoeg de volledige breedte in en de groene inrichting is uiteindelijk wel erg mager uitgevallen.

Daarom zou het niet slecht zijn om een studie voor deze as op te starten, om de mogelijkheden en uitdagingen van een toekomstige herinrichting beter af te wegen.

Aangewezen voor **de Leopold II-tunnel** de infrastructuur renoveren, want die vertoont verontrustende tekenen van slijtage en veroudering (ingestorte muren...). Op termijn een krachtig doorstromingsconcept tussen de kleine ring (de Louizapoort, bijvoorbeeld) en het begin van de E40 in Dilbeek ontwikkelen. Niet om de capaciteit van de infrastructuur op te voeren, maar om ervoor te zorgen dat ze zo goed mogelijk functioneert en dat de doorstroming geoptimaliseerd wordt.

De behoefte van :

Voor de Leopold II-laan :

- een verkennende studie uitvoeren m.b.t. de mogelijkheden voor een volledige of gedeeltelijke heraanleg van de laan; een herinrichting die beter zou aansluiten op het STOP-principe ;
- de mogelijkheden (en voorwaarden) onderzoeken om ononderbroken fietspaden tussen Simonis en het stadscentrum aan te leggen ;
- de werking van het bovengrondse openbaar verkeer verbeteren (traject en organisatie van de busstroken) ;
- de aanpak van bepaalde, potentieel gevaarlijke toestanden op de agenda zetten (bijv.: toegang naar de Sint-Annakerkstraat vanaf de uitritkoker van de Leopold II-tunnel); het statuut als voorrangsweg formeel vastleggen ;
- de openbare ruimte beter toegankelijk maken voor minder mobiele mensen.



De toegang tot de tunnel vanuit de Bossaertlaan (links): talrijke automobilisten, die te laat de opstopping in de tunnel hebben vastgesteld, hebben er gewoon achteruit gereden ; de ruimte waarover de voetganger beschikt in de Leopold II-laan is onvoldoende (rechts), vooral vergeleken met de totale breedte van de laan !

Voor de Leopold II-tunnel :

- de nodige renovaties van de infrastructuur uitvoeren (opm.: er is een investering van 9.300.000 euro voorzien die over 2011, 2012 en 2013 gespreid zal worden) ;
- de ingangspunten naar de tunnel (voorplein van de Basiliek, Bossaertlaan) uitrusten met borden met wisselende meldingen (informatie over de al dan niet vlotte doorstroming van het verkeer) ;
- de toekomst van de Leopold II-tunnel opnemen in een meer algemeen denkraam dat alle knelpunten op de Kleine Ring moet oplossen (of beperken).

De gegevens :

- de kosten dreigen hoog op te lopen voor deze as waarvan niet altijd wordt ingezien dat ze verouderd is. Wellicht is een gedeeltelijke heraanleg van de Leopold II-laan beter haalbaar om de kosten te beperken ;
- de Leopold II-laan (en de tunnel) is de belangrijkste as om het kanaal over te steken; werkzaamheden zullen hier een behoorlijke impact hebben ;
- de visie mag niet te eng worden. De oprichting van een "task force" (begeleidingscomité) is noodzakelijk.

Kosten, financiering : het Federaal, het Gewest. NB: naast de renovatie en het veiliger maken van de tunnel, bestaan de eerste kosten bovenal uit studiekosten (om te onderzoeken wat de latere opties zullen gaan kosten). Brussel Mobiel startte onlangs een studie naar de voorwaarden van een overheid-privépartnership om een beter onderhoud van de Leopold II-tunnel te verzekeren.

De verwijzingen : Iris 2 plan, Brussel Mobiel, GemMP Koekelberg fase 2.

Fiche 15 – Simonisplein

Thematieken : structurerend netwerk, openbaar vervoer, autoverkeer, modale overdracht, verkeersveiligheid, duurzame mobiliteit

Soort tussenkomst : heraanleg van de openbare ruimtes, aanpassing van het plaatselijke verkeersplan

Actoren : Gewest, gemeente Koekelberg

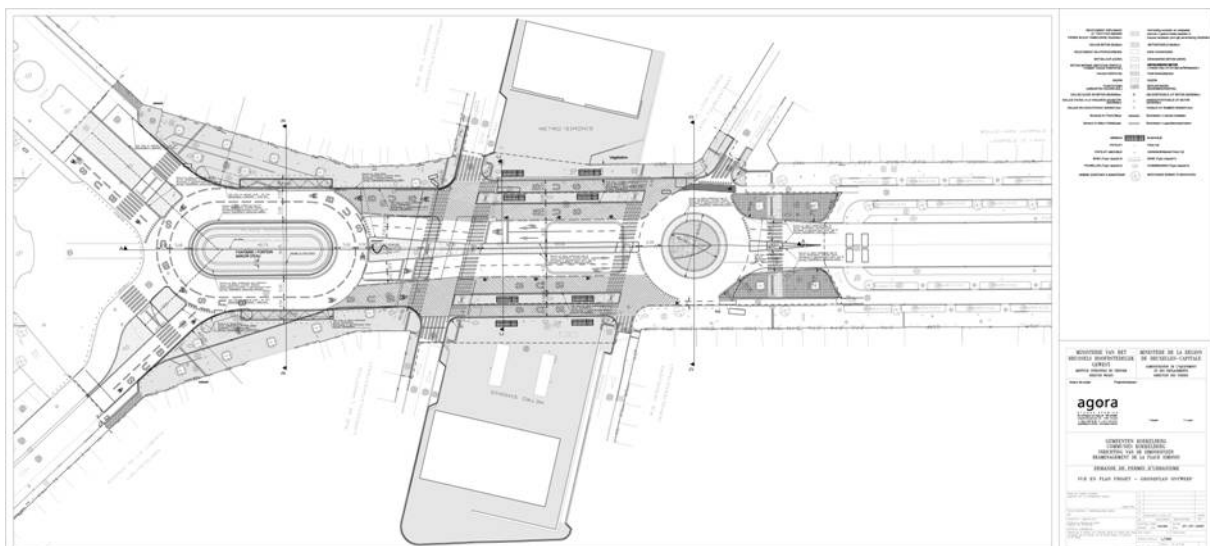
Prioriteitsgraad : korte termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling, begeleidende maatregelen.

Het onderwerp : projekt in behandeling. Dat plan zou zowel de doorstroming verbeteren (het verkeer ligt daar geregeld in de knop) dankzij twee rotondes, als de functie van dit plein als multimodaal knooppunt en draaischijf voor het openbaar vervoer verbeteren.

De behoefte van :

- de kruispunten met verkeerslichten vervangen door rotondes ;
- de gebruikers van het openbaar vervoer, maar ook fietsers en voetgangers meer voorzieningen en veiligheid verzekeren (grote multimodale pool) ;
- de verkeersstromen vereenvoudigen en het gemotoriseerde verkeer naar het plein indammen ;
- een belangrijk knooppunt voor het fietsnet integreren, meer bepaald de doorgang van gewestelijke randweg B ;
- een nieuwe fontein plaatsen.



Beeld van de voorziene inrichting van het plein.



De heraanleg van het Simonisplein is gestart in het voorjaar van 2011.

De gegevens :

- dit is een werk van lange adem dat een jaar in beslag zal nemen (einde van de werkzaamheden in de lente van 2012) ;
- het Simonisplein is een punt waar vele wegen en openbaarvervoerlijnen samenkomen; bovendien hangen er heel wat topics aan dit plein vast en het gevaar bestaat dat de planning van al die punten niet gecoördineerd wordt ;
- tijdens de huidige werkzaamheden blijven de pleinen van het metrostation onaangeroerd (net als de ruimtes achteraan, naar de Jetsesteenweg en Herkoliersstraat toe). Die elementen worden later bekeken. Dit uitstel hypothekeert de kwaliteit van bepaalde toegangen naar het plein ;
- een correcte toegang voor het bedrijf Godiva garanderen.

Kosten, financiering : Gewest (± 2.000.000 euros).

Fiche 16 – Bossaertlaan & Mettwielaan

Thematieken : structurerend netwerk, openbaar vervoer, autoverkeer, fietsnetwerk, verbindingen te voet

Soort tussenkomst : heraanleg van de laan ; op lange termijn, het plaatsen van een openbaar vervoerlijn (bus, tram) in eigen bedding

Actoren : Gewest, gemeente Koekelberg

Prioriteitsgraad : korte, middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling, begeleidende maatregelen

Het onderwerp : Heraanleg van de belangrijkste randweg in het noordwesten van Brussel

De behoefte van :

- maatregelen treffen om de reissnelheid van bus 49 te verbeteren (gepland voor 2013) ;
- een **totaalstudie** voor deze as, vanaf de Mettwielaan (\pm ter hoogte van het kruispunt met de Kasteellaan) en de Leopold I-sstraat (Jette) om de basis uit te zetten voor een complete herziening van deze wegen. Een herziening die wellicht noodzakelijk wordt aangezien er steeds vaker gesuggereerd wordt om een eigen bedding aan te leggen of zelfs om deze as te "vertrammen" ;
- de mogelijkheid evalueren om het verkeer in het midden van de weg te organiseren (in de plaats van de huidige parkeerplaatsen) en de wagens langs de gevelrijen te laten parkeren (via zijwegen die overigens een comfortabeler omgeving voor fietsers en voetgangers zouden creëren) ;
- de heraanleg van het kruispunt Bossaert – Pantheon, om het verkeer te vereenvoudigen en vlotter te laten doorstromen. Cf. Iris 2 m.b.t. de inrichting van de kruispunten: "*prioritaire verbetering van het beheer van complexe kruispunten door er minder lokale wegen te laten op aansluiten of door er eenrichtingsverkeer in te voeren*" ;
- integratie van een fietstraject (in uitvoering) ;
- de modale overdracht verbeteren tussen bus 49 (randlijn) en de radiale lijnen (tram 19, al is dat strikt genomen geen echte radiale lijn).

De gegevens :

- de aanleg van dergelijke brede lanen van A tot Z herzien, kost behoorlijk wat geld (gedeeltelijke aanpassingen en wat "oplapwerk" volstaan niet) ;
- er zouden nieuwe aanplantingen moeten komen ;
- een langdurig ontwerp dat tijdens een lange periode en voor eenzelfde doel een groot aantal verschillende actoren moet mobiliseren.



De huidige bepaling van het parkeren in het centrum van de Bossaertlaan is een erfenis van heel oude inrichtingen (links) ; de wachtcondities aan de halte "Bossaertlaan – Basiliek" (bus 49) zijn redelijk slecht (rechts).



Bastenakenplein (links) : een vrij onlangs heraangelegde ruimte die geen drastische nieuwe tussenkomsten vereist ; de huidige configuratie van de Bossaertlaan (rechts) brengt problemen met zich mee op het vlak van overdreven snelheid en van veiligheid op de zebrapaden (toegang tot de parkeerruimte).

Kosten, financiering : het Federaal (Beliris ?), het Gewest. De rekening voor al deze interventies zal hoog oplopen en zal waarschijnlijk zo'n 5 miljoen euro bedragen (voor het Koekelbergse gedeelte). Op korte termijn (2013) worden de Vicom-maatregelen voor bus 49 (Bossaertlaan, maar ook de Sermontlaan in Ganshoren) op 1,2 miljoen euro geschat.

De verwijzingen : Iris 2 plan, Brussel Mobiel, GemMP Koekelberg fase 2.

Fiche 17 – Het park van de basiliek, het Elisabethpark en omgeving (Pantheonlaan, Landsroemlaan, Vrijheidslaan en Jettelaan)

Thematieken : structurerend netwerk, openbaar vervoer, verkeersveiligheid, rustpunten (parken), verbindingen te voet en te fiets

Soort tussenkomst : studies, de algemene organisatie van het verkeer herzien

Actoren : Gewest, gemeente Koekelberg, gemeente Ganshoren

Prioriteitsgraad : korte (studies), middellange termijn; te bestuderen ideeën van tussenkomst

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling, begeleidende maatregelen

Het onderwerp : een eenvoudiger en veiliger algemene organisatie van het verkeer, betere integratie van de parken in de fiets- en voetgangersnetwerken.

De behoefte van :

- een algemene vereenvoudiging van het verkeer is bijzonder wenselijk, maar is pas mogelijk indien het volledige verkeer rond de basiliek en het Elisabethpark wordt herbekeken. Eenrichtingsverkeer invoeren in de volledige Landsroemlaan en Pantheonlaan zou de zaken heel wat duidelijker maken. Maar een dergelijke optie zou (naast andere opties) vooral specifiek onderzocht moeten worden, onder toezicht van het Gewest, om alle pro's en contra's goed af te wegen ;
- een antwoord vinden op de problemen die het Gewest al lang aanhaalt, maar die tot op vandaag zonder gevolg bleven (cf. *"logischerwijze volgt de heraanleg van de Frans Gasthuislaan op die van de Josse Goffinlaan. Absoluut prioritair is echter de opstelling van een mobiliteitsschema voor alle lanen die in de richting van en langs het park lopen, op het grondgebied van Koekelberg, Ganshoren en Sint-Agatha-Berchem. Dat zou ongetwijfeld de verkeersoverlast oplossen en vooral de zwarte punten voor het openbaar vervoer" + "Landsroemlaan: er moet een definitieve oplossing komen voor de momenteel nog voorlopige busstrook"* – overgenomen uit het meerjarenplan 2005-2009 van de gewestelijke openbare werkzaamheden (opm.: het mobiliteitsschema had moeten klaar zijn... in 2009) ;
- een oplossing vinden voor het zwarte punt op tramlijn 19, op het kruispunt tussen de Frans Gasthuislaan en de Pantheonlaan; a fortiori de werking van het kruispunt van de Keizer Karellaan, Pantheonlaan en Landsroemlaan (op het grondgebied van Ganshoren) herzien en verbeteren ;
- uiterst gevaarlijke indelingen die al heel wat ongevallen veroorzaakt hebben, veiliger maken. De verkeersaders met een statuut als voorrangsweg krijgen ;
- diverse elementen (voorzieningen, paden, grasperken...) in het park van de basiliek en het Elisabethpark renoveren; rekening houden met verplaatsingsbehoeften die tot nu toe over het hoofd gezien werden (informele paden, doorsteekroute voor fietsers in het Elisabethpark...);

- een fietsinfrastructuur aanbieden die die naam waard is, als een zenuwcentrum voor het net in het noordwesten van Brussel. Een goed voorbeeld in die zin is het huidige project van Brussel Mobiliteit voor het Jubelpark. De conclusie daar luidde: "*De huidige fiets- en voetgangerspaden rond het park zijn niet continu en niet coherent*". Een conclusie die ook in grote mate geldt voor de basiliek en het Elisabethpark.



Het verkeer in de Pantheonlaan en het verkeer afkomstig van de Frans Gasthuislaan (het links afslaan in deze laan) komen structureel samen ter hoogte van het heterocliet kruispunt met de Keizer Karellaan (rechts). Een vereenvoudiging is er nodig.



De omtrek van het Elisabethpark wordt langs de Landsroemlaan opgesplitst met ketens (rechts) ; dit is niet het geval langs de Pantheonlaan (links).

De gegevens :

- een totaaloplossing voor een dergelijk belangrijk en complex probleem is ondenkbaar zonder grondig voorafgaand onderzoek dat diverse scenario's overweegt en dat door alle betrokken partijen wordt begeleid ;
- de omtrek van de parken is een verplichte route voor het zware verkeer in het noordwesten van Brussel (vrachtwagens mogen niet door de Leopold II-tunnel) ;

- de invoering van eenrichtingsverkeer kan inderdaad onderzocht worden (één van de scenario's), toch dringt de gemeente Koekelberg erop aan om zoveel mogelijk toegangen naar de wijken langs de betreffende verkeersaders (voornamelijk de Pantheonlaan) te behouden en begeleidende veiligheidsmaatregelen te treffen (bijv. indien eenrichtingsverkeer, dan "verkeersremmende" inrichting ter hoogte van het kruispunt Pantheonlaan – Belgische Onafhankelijkheidslaan) ;
- een reorganisatie op grote schaal impliceert dat de buurtbewoners hun rijgewoontes zullen moeten veranderen. De voorgestelde oplossingen kunnen wel uitgetest worden vóór de definitieve inrichtingen worden uitgevoerd ;
- een mobiliteitsonderzoek van de omgeving van de parken (Brussel Mobiel) zou vastgekoppeld (of op zijn minst gecoördineerd) moeten worden met een studie naar de interne aspecten van de parken (Leefmilieu Brussel).

Kosten, financiering : het Gewest (de kostprijs voor de interventies op korte termijn kan erg beperkt blijven : statuutwijziging voorrangsweg, signalisatie, testfase).

De verwijzingen : Iris 2 plan, GemMP Koekelberg fase 2, GemMP Ganshoren.

Fiche 18 – Frans Gasthuislaan

Thematieken : structurerend netwerk, openbaar vervoer, fietsnetwerk

Soort tussenkomst : herstelling van het beschadigde wegdek, opdeling en indeling van de openbare ruimte volgens hedendaagse criteria, verfraaiing van de openbare ruimte, verbetering van de reissnelheid van het openbaar vervoer

Actoren : Gewest, MIVB, gemeente Koekelberg, gemeente Sint-Agatha-Berchem, gemeente Ganshoren

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling, begeleidende maatregelen

Het onderwerp : heraanleg van een "missing link" in de netwerken (op het kwalitatieve vlak) tussen het voorplein van de basiliek en het Schweitzerplein ; invoering van correcte gebruiksomstandigheden voor het openbaar vervoer.

De behoefte van :

- voorkomen dat tram 19 tijd verliest in het verkeer (eigen bedding ter hoogte van het kruispunt met de Pantheonlaan enz.) ;
- de laan het statuut van voorrangsweg toekennen om de voorrangswegs te harmoniseren (zie hoger) ;
- de continuïteit (met de Goffinlaan) van het fietstraject verzekeren (fietspad of markeringen) ;
- een herkwalificering van de wandelomstandigheden voor voetgangers ;
- de overheveling van het beheer naar het Gewest (na de renovatie).

Gegevens :

- momenteel zijn 3 gemeentes verantwoordelijk voor het beheer van de laan; op dit moment ontbreekt het aan gezamenlijke initiatieven ;
- de Goffinlaan is op een tamelijk atypische manier aangelegd en die indeling kan niet zomaar in de Frans Gasthuislaan worden overgenomen ;
- het wordt moeilijk om de heraanleg van de laan te plannen zolang er geen aanzet tot een oplossing werd goedgekeurd en uitgevoerd voor het kruispunt met de Pantheonlaan (zie fiche 17).

Kosten, financiering : het Gewest (Baseren we ons op de kostprijs van de recente heraanleg van de Goffinlaan, dan zouden de werkzaamheden in de Frans Gasthuislaan op ongeveer 1.250.000 euro uitkomen).

De verwijzingen : GemMP Sint-Agatha-Berchem, Brussel Mobiel.

Fiche 19 – Jetselaan

Thematieken : structurerend netwerk, openbaar vervoer

Soort tussenkomst : lichte herinrichting van de laan

Actoren : Gewest, gemeente Koekelberg, gemeente Jette

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling, begeleidende maatregelen

Het onderwerp : goede integratie van de toekomstige krachtlijnen voor het openbaarvervoernet, veiliger inrichting van de laan.

De behoefte van :

- een harmonische aanpak van de omgeving rond het Elisabethpark voor het deel tussen het Simonisplein en de Landsroemlaan (zie fiche 17) ;
- het kruispunt met de Boogschuttersstraat heraanleggen (te lange oversteek voor voetgangers) door de realisatie van een trottoiruitstulping (noordkant) en een kruispunt met rechte hoek ;
- een herstelling van de trottoirs.

Gegevens :

- het toekomstige traject van tram 9 zou door de Jetselaan lopen (inrichtingsstudie in uitvoering). Maar omdat tram 19 al een eigen bedding heeft, zou deze interventie niet veel veranderen aan het Koekelbergse deel van de laan ;
- de fietsstroken worden onderbroken in het Jetse gedeelte van de laan. Oorzaak: de trottoirs zijn er breder dan in Koekelberg en door de aanwezigheid van parkeerstroken is er geen plaats meer voor fietsmarkeringen. Op termijn is het wenselijk om de laan herin te richten, vooral het gedeelte tussen het Simonisplein en de Lakenselaan.

Kosten, financiering : het Gewest

De verwijzingen : Brussel Mobiel.

Fiche 20 – Steenweg op Gent

Thematieken : structurerend netwerk, verkeersveiligheid

Soort tussenkomst : betere beveiliging van de verplaatsingen te voet

Actoren : Gewest, gemeente Koekelberg, gemeente Molenbeek

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling, begeleidende maatregelen

Het onderwerp : Herstelling van de trottoirs, verbetering van de oversteekplaatsen.

De behoefte van :

- vernieuwing van de trottoirs, eenrichtingsverkeer in de Courts- en Piermezstraat ;
- verbetering van en ruimer uitzicht voor de oversteekplaatsen op de kruispunten met de Pirmez-, Court- en Jacquetstraat.



De “Koekelbergse” stoep van de Gentssteenweg is nauw, niet comfortabele en vaak versperd door handelsuitstallingen.

Gegevens :

- deze sector ligt min of meer aan de rand van Koekelberg (gedeelde weg met Molenbeek) ;
- de trottoirs zijn smal omdat dit deel van de Steenweg op Gent zelf ook smal is ;
- weinig gebruikersvriendelijke en comfortabele omgeving voor fietsers ;
- voorkomen dat de kraampjes te veel plaats innemen; vandaar dat geregeld toezicht noodzakelijk is.

Kosten, financiering : het Gewest

De verwijzingen : Brussel Mobiel.

Fiche 21 – Karreveldlaan

Thematieken : structurerend netwerk, verkeersveiligheid

Soort tussenkomst : verbetering van de omstandigheden voor voetgangers, inperking van het doorgaand verkeer (Molenbeek)

Actoren : Gewest, gemeente Koekelberg, gemeente Molenbeek

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling

Het onderwerp : plaatselijke verbeteringen, sluiting van de berm (in Molenbeek).

De behoefte van :

- de centrale middenberm ter hoogte van de Fuchsiastraat dichtmaken (in Molenbeek, cf. minder mobiele mensen in deze gemeente), wat het doorgaand verkeer richting Normandië- en Ganshorenstraat zou beperken ;
- verbetering van en ruimer uitzicht voor de oversteekplaatsen op het kruispunt met de Besmestraat. De oversteekplaats is van slechte kwaliteit voor minder mobiele mensen en het zicht wordt vaak belemmerd door auto's die op de "hoek" van het kruispunt parkeren (trottoiruitstulping nodig) ;
- installatie van fietsbeugels voor de kleine handelskern.



De Karreveldlaan : algemeen genomen zijn de inrichtingen goed op het Koekelbergs grondgebied, maar kunnen toch nog verbeterd worden (zie rechts, de oversteekplaats van de Besmestraat).

Gegevens :

- de Karreveldlaan speelt slechts een minieme rol in Koekelberg (deze weg ligt hoofdzakelijk in Molenbeek).

Kosten, financiering : het Gewest

De verwijzingen : GemMP Molenbeek

E. BEGELEIDENDE MAATREGELEN

De uitvoering van het GemMP steunt op een prospectieve denkoefening rond de organisatie en prestaties van de (mobiliteits)netten. Ze is ook schatplichtig aan een reeks begeleidende maatregelen. Noodzakelijke maatregelen om over een compleet en coherent interventiekader voor de mobiliteit te beschikken.

Daartoe worden hierna diverse begeleidende maatregelen voorgesteld aan de hand van fiches. Ze verwijzen systematisch naar bepaalde types van behoeften die inherent zijn aan de mobiliteit, maar die niet altijd op de agenda staan. Topics waarvan het nuttig is om geregeld de balans op te maken van de al dan niet geboekte vooruitgang op het gemeentelijk grondgebied.

Fiche 22 – Haltes van het openbaar vervoer

Thematieken : openbaar vervoer, modale overdracht

Soort tussenkomst : de diverse haltes van het openbaar vervoer zo compleet mogelijk maken (toegang voor voertuigen, wachtcomfort, informatie).

Actoren : Gewest, MIVB, gemeente Koekelberg

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling

Het onderwerp : toegangen, wachtomstandigheden en informatie van goede kwaliteit op de openbaarvervoerhaltes vormen een belangrijke aanvulling voor de aantrekkingskracht van die netten.

De behoefte van :

- doorgaan met de renovatie van de metrostations en de omgeving veiliger maken; aanpassingen voor minder mobiele mensen ;
- reorganisatie (in uitvoering) van bushaltes (perrons) op het Simonisplein om de modale overdracht metro-tram-bus en het wachtcomfort te verbeteren ;
- te grote afstanden voorkomen tussen de haltes gebruikt als overstappunt (cf. de haltes "Bastenaken" en "Bossaert – Basiliek") die de doorgang mogelijk maken van tramlijn 19 en buslijn 20 (veeleer radiale trajecten) en buslijn 49 (veeleer randtraject) ;
- de volgende haltes comfortabeler maken (wachthuisjes plaatsen enz.): "Elisabethpark" (Landsroemlaan), "Bossaert – Basiliek" (bus 49), "Bastenaken" (bus 20 richting voorsteden) ;
- meer wachthuisjes voor de drukst bezochte haltes: "Heilig Hart College" (19), "Bossaert – Basiliek" (19), "Besme" (19), "Bénès (20 richting stad); vervanging van de wachthuisjes op sokkel (niet toegankelijk voor minder mobiele mensen en potentieel gevaarlijk) die "tijdelijk" gebruikt worden bij de halte "Zwarte Vijvers" (Steenweg op Gent) ;

- real time informatie voor alle haltes van tramlijn 19, en prioritair ook voor de bushaltes "Bénès", "Elisabethpark" en "Bossaert – Basiliek" (opm.: bestaat al bij de halte "Bastenaken") ;
- op termijn de haltes "Heilig Hart College" en "Besme" (tramlijn 19) beter toegankelijk maken voor minder mobiele mensen (grotere werkzaamheden) ;
- rekening houden met de huidige en toekomstige insteek van de cel "haltes van het bovengrondse net" van de MIVB (kwaliteitsonderzoek van de haltes).



Links, de halte "Bossaertlaan – Basiliek" (tram 19), intensief gebruikt, maar te weinig uitgerust met wachthuisjes en zonder "real time" informatie. Rechts, de halte "Heilig Hart College" (tram 19) die chronisch slecht onderhouden wordt.

De gegevens :

- de aansluitingspunten met buslijn 49 kunnen pas echt dichter geplaatst worden na een grondige herinrichting (en vereenvoudiging) van het kruispunt Bossaert – Pantheon en/of de omvorming van buslijn 49 in een tramlijn ;
- sommige haltes spelen een secundaire lijn (voornamelijk afstappunten van De Lijn...) die het behoud van een beperkte voorziening rechtvaardigen ;
- een geregelde controle van de haltes is noodzakelijk want ze worden geregeld beschadigd door vandalen en/of ze zijn erg vuil.

Kosten, financiering : het Gewest, gemeente Koekelberg

De verwijzingen : Iris 2 plan, rooster kwaliteitsonderzoek van de cel "haltes bovengronds net" van de MIVB.



De halte "Besme" (tram 19 en de Lijn 355) is bijzonderlijk blootgesteld aan het verkeer dat de Pantheonlaan doorloopt.



De halte "Bossaertlaan – Basiliek" (bus 49) heeft bijna geen uitrustingen (links) ; afwezigheid van een wachthuisje aan de halte "Park Elisabeth" van de Landsroemlaan (rechts).

Fiche 23 – Parkeergelegenheid voor tweewielers

Thematieken : het fietsverkeer, modale overdracht

Soort tussenkomst : optimale parkeergelegenheden voor tweewielers (fietsen en motoren) inrichten in de openbare ruimte en op de knooppunten van het openbaar vervoer.

Actoren : Gewest, gemeente Koekelberg, scholen en uitrustingen (kernen die verplaatsingen voortbrengen)

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling, aankoop

Het onderwerp : het Koekelbergse fietsnet moet ontwikkeld worden binnen een kader van begeleidende maatregelen die het gebruik van de fiets aanmoedigen en bevorderen. De tweewieler als volwaardige functie promoten heeft immers geen zin als er geen stallingsmogelijkheden zijn. Mogelijkheden die voor fietsers aan uiteenlopende behoeften moeten voldoen: modale overdracht (naar de metro...), toegankelijkheid (naar handelszaken...), langdurig stallen (als dat op privédomein niet mogelijk is). Ook de specifieke noden voor motoren mogen niet over het hoofd gezien worden.

De behoefte van :

- de ontwikkeling van een uitgebreid primair fietsnet (cf. huidige voorzieningen in de Mettewielaan) vasthaken aan een uitbreiding van de parkeercapaciteit ;
- het aanbod fietsenstallingen op korte termijn uitbreiden (zie kaart 5). In een eerste fase wordt een uitbreiding voorgesteld op en in de omgeving van de openbaarvervoerknooppunten en kleine handelskernen (Bastenakenplein, Karreveldlaan, Simonisplein, Jacquetstraat, kruispunt Bossaert – Pantheon) ;
- de woonwijken uitrusten met fietsbeugels, naar het voorbeeld van een recente interventie in de Basiliéklaan (zie kaart 5). Op termijn echte fietsstallingen in wijken voorzien (in de dichtstbevolkte buurten) ;
- de parkeervoorzieningen in metrostations en in het treinstation Simonis fors uitbreiden; gebruikers moeten hun fiets in het metrostation zelf kunnen stallen ;
- meer fietsenstallingen installeren op het privédomein van ondernemingen en bij de voornaamste voorzieningen. Interventies voorzien in het kader van bedrijfsvervoerplannen en schoolvervoerplannen, maar ook naar aanleiding van specifieke promotie-initiatieven ;
- bij wijze van experiment, enkele motorstallingen installeren in en bij de belangrijkste aantrekkingspolen ;
- inspelen op de dynamiek gegenereerd door de opening van Villo-stations. Het systeem verder blijven ontwikkelen (zie kaart 5).



Talrijke tekenen getuigen van een vraag voor meer fietsenstallingen (links, de Vrijheidslaan ; rechts, de Derooverstraat).

De gegevens :

- het gebruik van beveiligde fietsenstallingen moet nog ingeburgerd raken in Brussel, want momenteel zijn dergelijke infrastructuren nagenoeg onbestaand. Sommige systemen zijn erg duur in aankoop ;
- de uitbreiding van de parkeermogelijkheden voor tweewielers wordt onvoldoende gecoördineerd tussen de verschillende operatoren (overheid of privé). De gemeente zou een inventaris van de bestaande capaciteit moeten bijhouden ;
- een geregelde controle van deze voorzieningen is noodzakelijk om te voorkomen dat er "fietskarkassen" worden achtergelaten en om beschadigingen te herstellen ;
- sommige spelers (cf. ontwerp van Gewestelijk Parkeerplan) zijn gekant tegen de installatie van parkeerinfrastructuren voor tweewielers op trottoirs, bermen of pleintjes (volgens hen moeten die systematisch vervangen worden door autoparkeerplaatsen). In Koekelberg zijn er heel wat bermen en trottoirplaatsen die perfect geschikt zijn om er fietsen te stallen, zonder conflicten met andere gebruikerstypes.

Kosten, financiering : het Gewest, NMBS, gemeente Koekelberg, privé-sector

De verwijzingen : Iris 2 plan



Koekelberg moet de dynamica van het plaatsen van fietsenstallingen in de openbare ruimte voortzetten (links, fietsenstalling in de Basilieklaan ; rechts, "parkeerpool" aan het Victoriapark).



De vraag voor het parkeren van gemotoriseerde tweewielers stijgt in Koekelberg (links, het Bastenakenplein ; rechts, de Basilieklaan).



Een routinecontrole is noodzakelijk om het buiten gebruik van bepaalde fietsenstallingen te voorkomen (hier, de Landsroemlaan).

Fiche 24 – Een openbare ruimte toegankelijk voor minder mobiele mensen

Thematieken : actieve mobiliteit, verplaatsingen te voet

Soort tussenkomst : de openbare ruimte aanpassen aan minder mobiele mensen en de nodige, plaatselijke aanpassingen uitvoeren (prioritaire plaatsen).

Actoren : Gewest, gemeente Koekelberg,

Prioriteitsgraad : korte, middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling, studies, openbare werken

Het onderwerp : voorzieningen voor minder mobiele mensen ontwikkelen is van belang om de zachte mobiliteit te promoten. Voor alle oversteekplaatsen moet er een minimumbasis verzekerd worden (verlaging van de trottoirrand). De zwaarste werkzaamheden moeten prioritair voorbehouden worden voor de meest gevoelige plaatsen (grote assen, drukke plaatsen, openbaarvervoerhaltes, schoolomgevingen...).



De Sint-Annakerkstraat (links, het kruispunt met de Delcoignestraat), een verlaagd zebepad, aangepast aan het gebruik door PBM ; maar er blijven eveneens voor PBM onaangepaste oversteekplaatsen bestaan (rechts, het kruispunt Delcoignestraat - Veiligheidsstraat).

De behoefte van :

- de metrostations, het Simonisstation (liften) en andere belangrijke haltes van het openbaar vervoer volledig aanpassen aan minder mobiele mensen ;
- de (juiste) aanpassingen voor minder mobiele mensen systematisch opnemen in de herinrichting van wegen (bijv.: de heraanleg van de Jacquetstraat inspireren op wat er in de Sint-Annakerkstraat gedaan werd) ;
- voldoende ruimte vrij houden voor minder mobiele mensen (rolstoelen, looprekken, wandelwagens...) en de voetgangers in het algemeen (diverse hindernissen...) ;
- rekening houden met het doorsneetype van trottoir in Koekelberg: doorgaans "hoog" en voorzien van "hellende vlakken" (in sommige gevallen zijn er "mirakels" nodig en/of zou de aanpassing bijzonder duur uitvallen) ;

- toezien op de prioritaire uitvoering van het aanpassingsprogramma voor minder mobiele mensen zoals aangeduid op kaart 6; de nodige openbare werkzaamheden plannen.

De gegevens :

- de installatie en het beheer van de grootste middelen (liften, roltrappen in metrostations) zullen behoorlijk wat kosten ;
- de toename van uiteenlopend stadsmeubilair (verticale signalisatie, paaltjes tegen wildparkeerders, kraampjes) maakt het moeilijk om een hindernissenrijke ruimte voor voetgangers te creëren en te behouden ;
- een geregelde controle van de voorzieningen (volglijnen, geleidetegels...) is noodzakelijk want ze gaan snel kapot en kunnen daardoor contraproductief zijn (en "valstrikken" voor voetgangers doen ontstaan).



De PBM vragen een beter aan hun behoeften aangepaste openbare ruimte (links, de Jetsesteenweg) ; het gebruik van specifiek materiaal (rechts), maakt het mogelijk om het effect voor de PBM van bepaalde hinderpalen te beperken.

Kosten, financiering : opnemen in de totale kostprijs wanneer het om de volledige heraanleg van een weg of van trottoirs gaat; plaatselijke aanpassingen aan het gemeentelijk net moeten d.m.v. stockopdrachten uitgevoerd worden.

De verwijzingen : Iris 2 plan, Vade-mecum PBM Brussel Mobiel 2008

Fiche 25 – Prospectief beheer van de openbare ruimtes

Thematieken : openbare ruimtes

Soort tussenkomst : frequent onderhoud van de openbare ruimte en de diverse onderdelen daarvan die verband houden met de mobiliteit

Actoren : Gewest, gemeente Koekelberg,

Prioriteitsgraad : korte, middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : inspecties op het terrein, herstelling van gebreken, ingebrekestelling van derden

Het onderwerp : erop toezien dat de openbare ruimte in een goede staat blijft, correct onderhouden wordt (als een "goed huisvader"); toestanden voorkomen die gevaarlijk zijn voor de mobiliteit.

De behoefte van :

- de openbare ruimte geregeld controleren om schade (losse tegels, gaten in het wegdek...) te inventariseren (en vervolgens te repareren) als die de verplaatsingszones en de bijbehorende voorzieningen in het gedrang brengt ;
- de markeringen op de grond geregeld opnieuw schilderen; ervoor zorgen dat de verticale signalisatie netjes en duidelijk zichtbaar blijft ;
- geregeld controleren of de bewegwijzeringen (nog) compleet zijn (afbakeningstekens, specifieke routes); idem wat de paaltjes tegen wildparkeren betreft (die worden vaak losgetrokken) ;
- geschikte boomsoorten kiezen voor de bomenrijen (langs de trottoirs); woekerende soorten vermijden (kerselaars, kastanjabomen, lindes...) ;
- een doeltreffend beheer van de openbare netheid: tags (op verkeerstekens) verwijderen en afgelegen plaatsen die herhaaldelijk vervuild raken, schoonmaken (een indirecte handicap voor de zachte mobiliteit en het gebruik van het openbaar vervoer – cf. de tramhalte "Heilig Hart College").

De gegevens :

- men kan er niet altijd op rekenen dat buurtbewoners schadegevallen melden ;
- er moeten inspectieroutines komen (gemeente-agenten, politie) en/of nieuwe procedures voor de interne communicatie ;
- het Gewest slaagt er niet in zijn wegen vaak genoeg te controleren.

Kosten, financiering : Gewest, gemeente Koekelberg.

De verwijzingen : Net Brussel, enz.

Fiche 26 – Plan voor de verticale signalisatie

Thematieken : signalisatie, verplaatsingen te voet (PBM)

Soort tussenkomst : diagnose en rationalisering van het gebruik van verticale signalisatie

Actoren : Gewest, gemeente Koekelberg + coördinatie met de naastliggende gemeenten.

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn

De maatregelen van de gemeente : studie (inventaris en diagnose), inspecties op het terrein, opvolging en onderhandeling

Het onderwerp : de verticale verkeersborden staan soms dicht op elkaar en kunnen verwarrend zijn. In sommige buurgemeentes zijn die problemen erg acuut, maar Koekelberg blijft daarvan gespaard omdat er maar weinig zones 30 en verkeersremmende voorzieningen zijn. Soms profiteert de gemeente mee van de zonale signalisatie van de buurgemeentes (cf. de parkeerbeperkingen voor vrachtwagens). Maar de geplande projecten zouden daar wel eens verandering kunnen in brengen: de gemeente moet zich daarom voorbereiden op een toekomstige toename van deze behoefte.

De behoefte van :

1°) Een volledige inventaris van de verticale signalisatie in Koekelberg. Er wordt voorgesteld om die inventaris aan te leggen naarmate de (nieuwe) zones 30 worden ingevoerd.

2°) Op grond van 1°), het gebruik van de verkeersborden rationaliseren, zodat er uiteindelijk minder staan. Ook oudere verkeersborden kunnen opgeruimd worden; ze hoeven niet allemaal te blijven staan.

3°) Bepaalde incoherenties oplossen in de signalisatie aan de gemeentegrenzen, ongeacht of ze zijn ontstaan door het gevolgde parkeerbeleid (cf. de gemeente Molenbeek) of door een gebrek aan coördinatie bij de toepassing van de maatregelen.

4°) Verbleekte en daardoor minder leesbare borden vernieuwen. Bijv.: de eerste generatie verkeersborden die de parkeerzone rond Simonis aangeven is sterk versleten.

5°) Een doordachte begeleiding bij het ontwikkelen van de zones 30 (die op termijn algemeen ingevoerd worden in een groot deel van het wijkennet). Hoewel er specifieke verkeersborden bijkomen, kunnen in een zone 30 heel wat andere waarschuwingsborden weggelaten worden die in een zone 50 km/u wel verplicht zijn.

6°) Een informatieve verticale signalisatie ontwikkelen (met afwisselende meldingen) voor de Leopold II-tunnel (Bossaertlaan) om de weggebruikers te informeren over de al dan niet vlotte doorstroming in de tunnel (zie fiche 14).



De Vanderborghstraat : links, het einde van een 30 km /u zone (in Jette) waarvan het begin in Koekelberg niet is aangeduid; rechts, een verkeersbord dat het einde aanduidt van het gebied van verboden parkeren voor vrachtwagens (steeds in Jette), terwijl deze bepaling eveneens geldig is voor heel het grondgebied van Koekelberg.

De gegevens :

- tot op vandaag leeft de gewoonte om overal verkeersborden neer te zetten ;
- er is nood aan een gesystematiseerde inventaris (kadaster van de bestaande borden), wat een omslachtige taak is ;
- een algemene sanering van de verticale signalisatie is vaak een werk van lange adem dat in fases moet worden opgesplitst, wijk per wijk, om niet in de werklust te verdrinken ;
- het gemeentepersoneel moet een correcte opleiding ter zake krijgen (gebruiksvoorwaarden voor de verticale signalisatie).

Kosten, financiering : Gewest, gemeente Koekelberg.

De verwijzingen : verkeersreglement, enz.

Fiche 27 – Plan voor de bewegwijzering

Thematieken : toegankelijkheid, informatie aan de gebruikers, signalisatie

Soort tussenkomst : plaatsing en beheer van signalisatie die courante bestemmingen aanduidt

Actoren : Gewest, gemeente Koekelberg

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn

De maatregelen van de gemeente : studie, opvolging en onderhandeling

Het onderwerp : de bewegwijzering moderniseren en algemeen in orde brengen

De behoefte van :

1°) Een korte bewegwijzering plaatsen naar plaatsen die totnogtoe niet aangegeven werden.

2°) De continuïteit en coherentie van onderbroken bewegwijzeringen verzekeren (sportcomplex, politie).

3°) Specifieke signalisatie voor voetgangers en fietsers ontwikkelen (aanduiding van de afstanden, van bepaalde bestemmingen).

4°) Enkele (oude) non-conforme of beschadigde borden vervangen.

5°) De straatplannen (nuttige gegevens voor de lokalisatie) aanpassen, want ze zijn teveel op de auto gericht (onvoldoende informatie over de actieve mobiliteit en het openbaar vervoer).

De gegevens :

- net als voor de verticale signalisatie, bestaat ook op dit vlak een trend om te veel borden te plaatsen. In Koekelberg is de toestand evenwichtig en dat moet zo blijven ;
- meerdere generaties van borden die naast en over elkaar bestaan zijn verwarrend voor de gebruikers (cf. gewestelijke signalisatie) ;
- het is moeilijk om doeltreffend op te treden zolang de grote bouwwerkzaamheden niet voltooid zijn ;
- het ontbreekt de coördinatie tussen de diverse operatoren aan continuïteit in tijd en ruimte; het zou aangewezen zijn om een werkgroep (Gemeente, Gewest...) op te richten die een gemeenschappelijk actieplan coördineert.

Kosten, financiering : Gewest, gemeente Koekelberg.

De verwijzingen : GemMP fase 1.

Fiche 28 – De bedrijfsvervoerplannen – het bedrijfsvervoerplan van de gemeente – de schoolvervoerplannen

Thematieken : toegankelijkheid, duurzame mobiliteit

Soort tussenkomst : toepassing van bedrijfs- en schoolvervoerplannen

Actoren : Gewest, gemeente Koekelberg, bedrijven en scholen

Prioriteitsgraad : korte, middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : bijstand en informatie aan bedrijven, scholen en administraties aanwezig in de gemeente; toepassing van een bedrijfsvervoerplan voor het gemeentebestuur ; opvolging.

Het onderwerp : een noodzakelijke dynamisering van het proces van de Bedrijfs- en Schoolvervoerplannen die het gebruik van het openbaar vervoer en de zachte mobiliteit moeten aanmoedigen, maar ook het aantal auto's met één enkele inzittende moeten ontmoedigen (carpooling).

De behoefte van :

- proactief reageren naar enkele ondernemingen toe en andere instellingen die verplaatsingen genereren in Koekelberg ;
- mobiliteitsinformatie (bereikbaarheid) verstrekken die is afgestemd op de Koekelbergse actoren (nuttig voor hun routeplan); recente en toekomstige verbeteringen in het aanbod van het openbaar vervoer en de zachte mobiliteit accentueren (een meer compleet fietsnet...);
- een bedrijfsvervoerplan voor het gemeentebestuur opzetten (het onderzoek is klaar, het plan wordt nu geschreven). Indien mogelijk moet het gemeentebestuur over dienstfietsen (waarvan sommige elektrisch) kunnen beschikken. De fiets kan immers beter gepromoot worden als ook het gemeentepersoneel vaker de fiets gebruikt voor zijn beroepsverplaatsingen binnen Koekelberg (in principe zijn dat korte trajecten) ;
- een schoolvervoerplan opstarten en aannemen voor elke school. Zo'n plan moet meer efficiëntie en structuur brengen in de initiatieven bestemd om carpooling in te voeren in de klassen, bereikbaarheidsfiches uit te delen (gewestelijk initiatief in uitvoering), eventueel ophaalrondes per fiets te organiseren, een fietsenstalling te plaatsen...

De gegevens :

- de huidige resultaten van de bedrijfsvervoerplannen zijn wel interessant, maar blijven marginaal om dat ze beperkt zijn tot aanmoedigende maatregelen (in tegenstelling tot "bestraffende" maatregelen). De recente wijzigingen in de criteria om zo'n plan in te voeren (de drempel werd verlaagd van bedrijven met meer dan 200 naar 100 werknemers) dreigen het proces in een "indekbeleid" te dwingen ;
- de verzaaging van het openbaarvervoeraanbod en de problemen bij sommige operatoren bemoeilijken de zaak (soms ontbreekt het aan aantrekkelijke alternatieven) ;

- de opstelling van een schoolvervoerplan moet niet alleen aangemoedigd, maar zo nodig ook uitgelokt worden. Die mentaliteit moet er in alle scholen komen en mag niet beperkt blijven tot een handvol gemotiveerde leerkrachten of ouders.



Een voorbeeld, in Berchem, van maatregel die in het kader van een Schoolverplaatsingenplan werd goedgekeurd (informatiefiche "mobiliteit" die aan de ingang van de instellingen werd aangebracht).

Kosten, financiering : Gewest, gemeente Koekelberg.

De verwijzingen : Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiel

Fiche 29 – Informatie aan de gebruikers

Thematieken : informatie aan de gebruikers, duurzame mobiliteit

Soort tussenkomst : nuttige en specifieke mobiliteitsinformatie aanbieden aan de inwoners van Koekelberg

Actoor : gemeente Koekelberg (mobiliteitsadviseur)

Prioriteitsgraad : korte, middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : redactie van artikelen en brochures; informatie via de website van de gemeente.

Het onderwerp : geregeld nuttige informatie m.b.t. mobiliteit meedelen (meer specifiek via de gemeentekrant en de website van de gemeente).

De behoefte van :

- informatie meedelen via het internet en deze geregeld updaten ;
- informatie over de belangrijkste mobiliteitsprojecten van de gemeente en het gewest en links naar de andere voornaamste informatiebronnen (MIVB) ;
- duidelijk uitleggen aan de bevolking welke de respectieve rollen zijn van de gemeente en het gewest (en van andere overheden) in het beheer van de openbare ruimte en de mobiliteit ;
- informatie geven over specifieke mobiliteitsinitiatieven in Koekelberg en omgeving (carpooling, ontwikkeling van Cambio, ontwikkeling van Villo...);
- "mobiliteitsinformatie" (folders uitgegeven door het Gewest, het BIVV, de MIVB enz.) beschikbaar stellen bij de dienst Bevolking op het gemeentehuis. Zo'n display bestaat al (algemene info over de gemeente) en heeft het voordeel dat dit de vaakst geraadpleegde dienst is ;
- informatie over het GemMP en de uitvoering ervan (balans) distilleren.

De gegevens :

- mensen die niet zonder auto kunnen, doen vaak geen moeite en zijn niet op de hoogte van de bestaande alternatieven. Daarom moet er geregeld op dezelfde nagel gehamerd worden !

Kosten, financiering : gemeente Koekelberg.

De verwijzingen : varia

Fiche 30 – Opleiding van gebruikers

Thematieken : opleiding en informatie aan de gebruikers, duurzame mobiliteit

Soort tussenkomst : leren om zich (goed) te verplaatsen in de stad

Actoren : gemeente Koekelberg + Gewest

Prioriteitsgraad : middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : organisatie van opleidingen / infosessies (mobiliteitsconsulent), link naar operators die mobiliteitsopleidingen geven.

Het onderwerp : de burger informeren is goed, hem "opleiden" is nog beter als het om zijn veiligheid in de openbare ruimte gaat, als het erop aankomt nieuwe zaken uit te leggen... Opleidingen die vooral op jongeren gericht zijn, maar ook bijzonder nuttig kunnen zijn voor volwassenen.

De behoefte van :

- scholen aanmoedigen en helpen om specifieke acties rond het mobiliteitsthema te organiseren (verkeersveiligheid, alternatieve vervoermiddelen enz.). Hen didactisch materiaal (PowerPoint...) en/of informatie bezorgen die de leerkrachten kunnen gebruiken of ook de bestaande opleidingsmogelijkheden verspreiden onder de scholen (zie verder) ;
- de aandacht vestigen op de mogelijkheden om specifieke opleidingen en activiteiten te organiseren (Pro-vélo, GRACQ – Vélo Trafic) om te leren fietsen in de stad. Opleidingen die zowel voor jongeren als volwassenen bestemd zijn. Opm.: de gemeente kan eventueel optreden als de centrale spil voor gemeenschappelijke opleidingen (een vergaderzaal beschikbaar stellen enz.) ;
- opleidingen die uitleg geven over de "nieuwe producten van de mobiliteit". Bijv.: Cambio, Villo, de elektrische fiets, carpooling, hoe een fietshelm gebruiken ? enz. ;
- een specifieke opleiding voorzien voor motorrijders en bromfietzers. Hun aandacht vestigen op de gevaren op de weg voor gemotoriseerde tweewielers ;
- een voortgezette opleiding voor weggebruikers verzekeren. Bijvoorbeeld de nieuwe bepalingen van het verkeersreglement uitleggen (vooral voor de oudere weggebruikers).



Het leren, vanaf de jongste leeftijd, om zich (goed) te verplaatsen is één van de uitdagingen van een burgerschapgerichte opleiding.

De gegevens :

- gemeentes zijn het niet gewend om proactief om te gaan met dit soort opleidingen; er moet tijd vrijgemaakt worden op het administratieve vlak ;
- om een zekere schaalvergroting te halen zou het aangewezen zijn om op een intercommunaal niveau te werken (het noordwesten van Brussel) ;
- de fakkel moet ook op lokaal niveau doorgegeven worden (verenigingen enz.) opdat er voldoende publiciteit gemaakt wordt rond deze opleidingen ;
- het bestaande aanbod aan opleidingsmodules is tamelijk versplinterd en impliceert enig zoekwerk ;
- acties in scholen steunen vaak op het dynamisme van de ene of andere leerkracht. De systematische invoering van schoolvervoerplannen zou nieuwe vooruitzichten bieden.

Kosten, financiering : gemeente Koekelberg.

De verwijzingen : varia

Fiche 31 – Car sharing en carpooling

Thematieken : motorisatiepeil, modale overdracht

Soort tussenkomst : ondersteuning van de ontwikkeling van car sharing en carpoolingsystemen

Actoren : gemeente Koekelberg + Cambio

Prioriteitsgraad : kort, middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging, specifieke parkeerplaatsen en een specifieke signalisatie

Het onderwerp : opvolging en bevordering van de car sharing projecten (Cambio enz.) en initiatieven die carpooling organiseren.

De behoefte van :

- het succes (balans) van deze systemen op lange termijn evalueren ;
- het aantal Cambio-stations uitbreiden naargelang van hun succes; op zeer korte termijn zou de installatie van zo'n station op het Bastenakenplein aangewezen zijn. In diezelfde lijn kan een tweede station bij het kruispunt van de Basiliëklaan met de Kasteellaan overwogen worden (opm.: sterk verdichte buurt waar Cambio een doeltreffend antwoord kan zijn op de parkeerproblemen en het grote aantal voertuigen van de gezinnen) ;
- het carpoolingsysteem bevorderen ;
- informatie / opleidingen over dergelijke systemen distilleren.

De gegevens :

- carpoolinginitiatieven op grote schaal waren tot nu toe niet echt een succes ;
- erop toezien dat het aanvankelijke enthousiasme blijft duren op langere termijn.

Kosten, financiering : gemeente Koekelberg.

De verwijzingen : Iris 2 plan, varia

Fiche 32 – Beheer van het GemMP

Thematieken : Gemeentelijk mobiliteitsplan

Soort tussenkomst : opvolging en beheer van het GemMP

Actoren : gemeente Koekelberg, Gewest

Prioriteitsgraad : kort, middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : beheer van het GemMP (projectfiches, algemene balans, actualisering van mobiliteitsindicatoren)

Het onderwerp : het GemMP tot een reëel en langdurig beheerinstrument voor de mobiliteitskwesties in Koekelberg maken. Een nuttige leidraad op zowel intern (communicatie en coördinatie tussen verschillende diensten) als extern vlak (met andere overheden of besturen).

De behoefte van :

- een reeks studies of werkgroepen opzetten die rechtstreeks aansluiten op het GemMP (cf. voorgaande fiches) ;
- de mobiliteitsindicatoren actualiseren (zie GemMP fase 1 en 2) ;
- niet alleen administratief opvolgen, maar ook op het terrein zelf + statistische follow-up van verkeersongevallen (en analyse van de oorzaken) ;
- nieuwe fiches – projecten opnemen die over een paar jaar haalbaar zijn; op geregelde tussentijden een balans van de realisaties opmaken en meedelen aan een breed publiek ;
- het Begeleidingscomité van het GemMP één keer per jaar samenbrengen ;
- naar het GemMP terugkoppelen om de lokale interventies met de buurgemeentes (die allemaal over een GemMP beschikken) en het gewest te coördineren. In heel wat wijken zijn dergelijke coördinaties noodzakelijk opdat de inwoners van die "grensgebieden" niet het slachtoffer worden van contradictorische acties bij gebrek aan overleg.

De gegevens :

- de rol van de GemMP post-opstelling is niet duidelijk op gewestelijk niveau, er werd nog geen specifiek beheerkader uitgezet ;
- ook de uitvoering van het plan Iris 2 moet beoordeeld worden ;
- het Brussels gewest is momenteel niet bereid om middelen vrij te maken voor de gemeentes opdat ze hun GemMP kunnen beheren.

Kosten, financiering : gemeente Koekelberg, Gewest.

De verwijzingen : GewOP, Iris 2 plan, GemMP Koekelberg

Fiche 33 – Beheer van ideeënbusen

Thematieken : Gemeentelijk mobiliteitsplan, participatie van de burger

Soort tussenkomst : compilatie en rangschikking van de meningen van de burger in een "ideeënbus"

Actoor : gemeente Koekelberg

Prioriteitsgraad : kort, middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : klassering van de meningen of eisen van inwoners of sociaaleconomische actoren uit Koekelberg

Het onderwerp : een logboek bijhouden van de ontelbare meningen en voorstellen rond mobiliteit geformuleerd door de inwoners (of sociaaleconomische actoren) naar aanleiding van de opstelling van het GemMP (fase openbare raadpleging). Daarop terugvallen bij welbepaalde dossiers.

De behoefte van :

- de resultaten van het participatieve luik bij de opstelling van het GemMP behouden en meer bepaald alle meningen op een coherente manier klasseren (index van straten en thema's) ;
- gebruik maken van interessante suggesties op wijkniveau (ideeënbus) die niet in dit document konden worden opgenomen wegens te sterk gedetailleerd enz. ;
- parallel met praktische mobiliteitsinfo op de website van de gemeente (zie fiche 29), moet de gemeente beschikken over een transparante en doeltreffende procedure voor de burger om informatie te verkrijgen en vragen te stellen.

De gegevens :

- nieuwe adviezen moeten vaak en correct geklasseerd worden; die klassering moet m.a.w. stipt en continu opgevolgd worden ;
- er moet een onderscheid gemaakt worden tussen meningen en suggesties die voldoende scherpzinnig zijn en andere die veeleer vaag blijven.

Kosten, financiering : gemeente Koekelberg

De verwijzingen : onderzoeken uitgevoerd voor de opstelling van het GemMP (fase 1 en 2).

F. HERAANLEG VAN DE OPENBARE WEGEN (gemeentelijk niveau)

De uitvoering van het GemMP impliceert ook dat de gemeente zelf een aantal openbare werkzaamheden uitvoert (voornamelijk aan het wijkennet dat onder haar beheer staat).

Nuttige interventies om die van andere overheidsoperatoren aan te vullen, maar evenzeer interventies die fungeren als "uitvoeringsluik" van de verschillende nagestreefde mobiliteitsdoelstellingen (cf. hoofdstuk C).

De uitvoering van die herinrichtingswerken moet worden afgewogen aan de hand van :

- de urgentie van de interventie (cf. voorstel tot relatieve klassering op dat vlak, cf. voorgaande fiches) ;
- de nood aan vernieuwing gedictieerd door de "natuurlijke" slijtage van de openbare ruimtes. Een meer secundaire mobiliteitsinterventie kan eventueel al op korte termijn worden uitgevoerd, gewoon om dat de betreffende weg in een (te) slechte staat is ;
- de financiële middelen die de gemeente de komende 10 à 15 jaar kan uittrekken voor wegenwerken.

Hier dient opgemerkt dat voorgaande "wegenfiches" niet alles vermelden wat op korte en middellange termijn vernieuwd moet worden in de Koekelbergse openbare ruimtes. Het accent ligt op plaatsen waar de vernieuwing van de openbare ruimte meer fundamentele (nieuwe) mobiliteitsdoelstellingen (en –parameters) impliceert. Wegen die dus wellicht beter niet "gewoon" vernieuwd worden, maar meteen ook op zo'n manier worden aangepast dat de diverse mobiliteitsaspecten beter georganiseerd zijn.

Bepaalde (quasi) identieke herstellingen die niet expliciet in dit document vermeld staan, mogen niet uit het oog verloren worden omdat ze eveneens een rol spelen in de kwaliteit van het gemotoriseerde of zachte verkeer.

Voorbeelden :

- een trottoir in goede staat kan gebruikers alleen maar aanmoedigen om vaker te voet te gaan ;
- een goede asfaltkwaliteit is veiliger voor motorrijders en fietsers, en veroorzaakt bovendien minder geluid ;
- enz.

De beschouwde ruimtes in de gemeente werden hieronder in twee categorieën onderverdeeld:

- interventies die meer specifiek betrekking hebben op kruispunten ;
- interventies die meer specifiek betrekking hebben op bepaalde secties van wegen.

Fiche 34 – Interventies op kruispunten

Actoren : gemeente Koekelberg, gemeente Molenbeek (enkele dossiers)

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn (zie hieronder)

Het onderwerp : heraanleg van kruispunten

1. Kruispunt Vande Sandestraat – Normandiëstraat – Fuchsiastraat (op de splitsing tussen Koekelberg en Molenbeek). Dit kruispunt heeft een moeilijke en gevaarlijke geometrie (scherpe hoeken), met eenrichtingsverkeer (Fuchsiastraat) dat uitkomt op een weg met tweerichtingsverkeer (Vande Sandestraat). Het Koekelbergse deel werd provisorisch aangelegd, terwijl het Molenbeekse deel gedeeltelijk heraanlegd werd. Er werd een schets gemaakt van dit kruispunt. Het principe bestaat erin het kruispunt duidelijker te markeren en het verkeer "loodrecht" te laten invoegen. De schets toont ook een variant ingeval er in de Vande Sandestraat eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd. Dit project dient op relatief korte termijn overwogen te worden.



De Vande Sandestraat : een voorlopige inrichting die verbeterd en verder gebruikt moet worden.

2. Kruispunt Wapenstilstandstraat – Normandiëstraat – Mahatma Gandhilaan. Een grote asfaltvlakte waarop de trajecten voor de talrijke voertuigen op deze plaats slecht zijn afgebakend. Er is weinig ruimte voor voetgangers. Voor dit kruispunt werd er een schets gemaakt. Het principe: een rotonde aanleggen en de voetgangersoversteekplaatsen korter en veiliger maken.

3. Kruispunt Houzeau de Lehaiestraat – Engelenbergstraat – Hovenierstraat. Eveneens een grote asfaltvlakte met een slechte aanduiding van de trajecten, wildparkeerders en moeilijk oversteekbaar voor voetgangers. De heraanleg van dit kruispunt wordt op zeer korte termijn verwacht (in het kader van het wijkcontract).



Kruispunt Wapenstilstandstraat – Normandiëstraat – Mahatma Gandhilaan



Kruispunt Houzeau de Lehaestraat – Engelenbergstraat – Hovenierstraat

4. Rotondes Sint-Agatha-Berchemselaan / Vredelaan en Segherslaan / Belgische Onafhankelijkheidslaan. Deze rotondes werden achteraf aangelegd in lanen die een middenberm hadden. De (over)zichtbaarheid voor de gebruikers kan op zeer korte termijn verbeteren wanneer de bestaande grondmarkeringen worden aangepast en de voetgangersoversteekplaatsen enigszins verplaatst worden.



Voorrangsdriehoeken geplaatst voor de zebrapaden...



.... zijn minder zichtbaar dan wanneer zij geplaatst zijn na de zebrapaden (hier, in de Vrijheidslaan, maar ook in de Kasteellaan).

5. Wijk Lepreux – Deroover – Handelskantoor – Uytroever : de vier kruispunten in deze woonwijk is moeilijk oversteekbaar voor voetgangers en er staan heel wat auto's geparkeerd. Om de invoering van een zone 30 op korte termijn voor te bereiden, zou het nuttig zijn om trottoiruitstulpingen ("oren") aan te leggen in de wijk, al was het maar voorlopig.

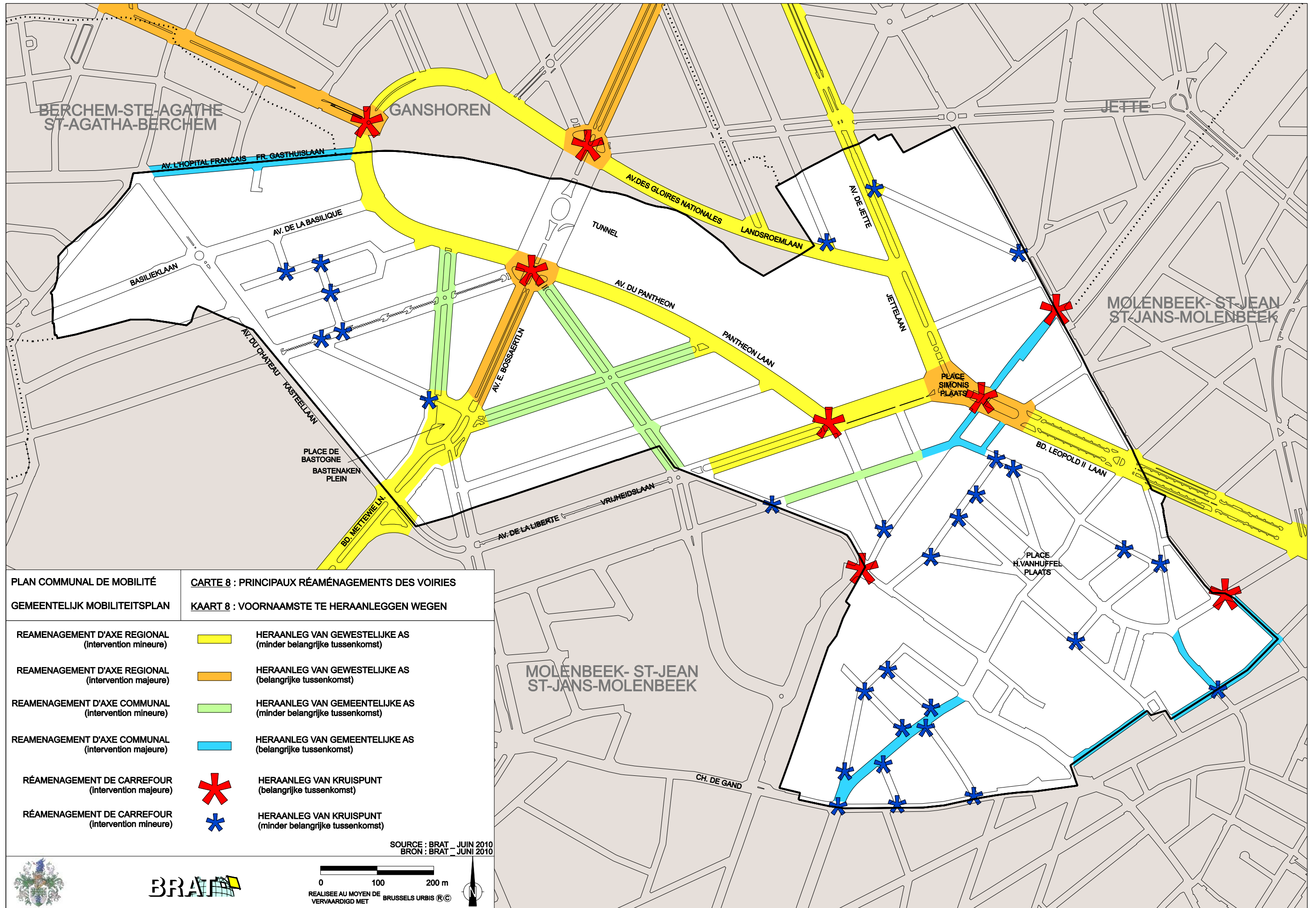


Uytroeverstraat (links) en Derooverstraat (rechts).

6. Wijk Autrique – Kubisme – Neep – Stepman : ongeveer hetzelfde scenario als in de bovenstaande wijk. Al zijn interventies hier iets minder dringend (minder auto- en voetgangersverkeer, minder zware parkeerproblemen).

7. Kruispunt Besmestraat en Segherslaan : kleine aanpassingen volstaan om de voetgangersoversteekplaatsen vlotter en korter te maken. Te plannen op middellange termijn.

8. Kruispunt Sint-Agatha-Berchemselaan– Steengroefstraat en Handelskantoorstraat : hoewel er eventueel eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd in de Steengroefstraat, blijft het de vraag of de oversteek van de middenberm in de Sint-Agatha-Berchemselaan al dan niet blijft bestaan. Die doorgang werkt het doorgaand verkeer in de hand en de auto's staan er ongeldig geparkeerd. Wordt de berm dichtgemaakt, dan kunnen er enkele parkeerplaatsen heringericht worden en kan er een degelijke voetgangersoversteekplaats worden aangelegd tussen de Steengroefstraat en de Handelskantoorstraat.

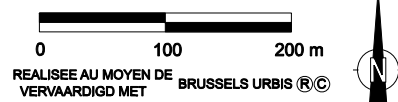


PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

CARTE 8 : PRINCIPAUX RÉAMÉNAGEMENTS DES VOIRIES
KAART 8 : VOORNAAMSTE TE HERAANLEGGEN WEGEN

| | | |
|--|--|--|
| REAMENAGEMENT D'AXE REGIONAL (intervention mineure) | | HERAANLEG VAN GEWESTELIJKE AS (minder belangrijke tussenkomst) |
| REAMENAGEMENT D'AXE REGIONAL (intervention majeure) | | HERAANLEG VAN GEWESTELIJKE AS (belangrijke tussenkomst) |
| REAMENAGEMENT D'AXE COMMUNAL (intervention mineure) | | HERAANLEG VAN GEMEENTELIJKE AS (minder belangrijke tussenkomst) |
| REAMENAGEMENT D'AXE COMMUNAL (intervention majeure) | | HERAANLEG VAN GEMEENTELIJKE AS (belangrijke tussenkomst) |
| RÉAMENAGEMENT DE CARREFOUR (intervention majeure) | | HERAANLEG VAN KRUISPUNT (belangrijke tussenkomst) |
| RÉAMENAGEMENT DE CARREFOUR (intervention mineure) | | HERAANLEG VAN KRUISPUNT (minder belangrijke tussenkomst) |

SOURCE : BRAT - JUIN 2010
BRON : BRAT - JUNI 2010





Kruispunt Neepstraat en Stepmanstraat.



Kruispunt Segherslaan en Besmestraat



Kruispunt Sint-Agatha-Berchemselaan – Steengroefstraat en Handelskantorstraat

Fiche 35 – Interventies op bepaalde secties van de wegen

Actoren : gemeente Koekelberg, gemeente Molenbeek (enkele dossiers)

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn (zie hieronder)

Het onderwerp : heraanleg van wegen

1. De grote wegen met een middenberm (Vrijheidslaan, Vredelaan, Belgische Onafhankelijkheidslaan en Segherslaan) De middenbermen doen (nagenoeg uitsluitend) dienst als parkeerstroken. Ze kunnen op een evenwichtiger manier heraangelegd worden, zodat ze ook fungeren als wandelruimte, verfraaiingselementen enz., in de stijl van de Broustinlaan (in Ganshoren), de Carton de Wiartlaan (in Jette) of ook de Vrijheidslaan (in Molenbeek). Er werd een schets gemaakt om de verschillende heraanlegmogelijkheden van die bermen uit te testen. De voorgestelde herinrichting zou uiteindelijk de kwaliteit voor voetgangers en fietsers verbeteren (vooral in de Vrijheidslaan met GFR 11), de betreffende straten mooier maken en de snelheid afremmen (smaller uitzierende perspectieven). De inkrimping van het aantal parkeerplaatsen zou slechts 5% van het huidige aanbod betreffen. Een grootschalig project te overwegen op middellange termijn.



De Segherslaan biedt mooie heraanlegmogelijkheden.

2. Kasteellaan : in de recent heraanlegde laan zijn geen grote ingrepen nodig. Toch zou het nuttig zijn om de voorrang van rechts op het kruispunt met de Sebrechtlaan af te schaffen. Ook biedt de laan uitstekende mogelijkheden om er fietsbeugels en een Cambio-station te installeren. Verder zou het aanbevolen zijn om afbakeningen ("vakken") aan te duiden op de parkeerstroken. De parkeerruimte zou daardoor beter gestructureerd zijn en er zouden minder parkeerplaatsen verloren gaan in een wijk waar de parkeerdruk 's nachts erg zwaar weegt.

3. Jacquetstraat : uiteindelijk is deze straat een verlengstuk van de Sint-Annakerkstraat. In die zin loont het beslist om de straat heraan te leggen in dezelfde stijl als die Sint-Annakerkstraat en een continuïteit te verzekeren in de inrichting tussen de Leopold II-laan en de Steenweg op Gent. Daarbij moet vooral gelet worden op :

- de aanpak van het kruispunt met de Steenweg op Gent (verouderde inrichting) ;
- de realisatie van trottoiruitstulpingen op de verschillende kruispunten en aanpassing van de oversteekplaatsen voor minder mobiele mensen (cf. het voorbeeld in de Sint-Annakerkstraat) ;
- het kruispunt met de Hellinckxstraat dat bijzonder lastig is voor voetgangers ;

- de plaatsing van verkeerskussens (en op termijn een zone 30).



De Jacquetstraat : men moet het zichtbaarheidsgebrek aan de kruispunten verhelpen (links, verboden parkeren op de hoeken) ; het kruispunt met de Hellinckxstraat (rechts).

4. Jetsesteenweg : het grootste deel van deze weg werd recent heraangelegd, toch blijven er nog enkele pijnpunten :

- het gedeelte tussen de Sergijselsstraat en de Sint-Juliaanstraat is in zeer slechte staat. Hopelijk wordt dit stuk op korte termijn aangepakt, in dezelfde stijl als die waarin de steenweg werd aangelegd ;
- het gedeelte tussen de spoorweg en de Boogschuttersstraat: aanpassingen (voetgangersoversteekplaatsen van slechte kwaliteit) en eenrichtingsverkeer zijn aanbevolen. De kruispunten Wapenstilstand – De Neck en Boogschutters moeten op termijn opnieuw gedaan worden. Een doelstelling voor de middellange termijn.



5. Vande Sandestraat : het wegdek is beschadigd en herstellingen kunnen dan ook niet lang uitblijven. Bij die gelegenheid moet er over bepaalde lokale belangen beslist worden (eenrichtingsverkeer in het gedeelte Dapperen – Normandië). De heraanleg van de kruispunten is geen luxe.



De Vande Sandestraat : kruispunten die van stoeporen moeten voorzien worden en waar de zebrapaden aan de PBM-vereisten aangepast moeten worden.

6. Van Hoegaerdestraat – Sint-Juliaanstraat en Deschamphelerstraat : ook deze wegen zijn beschadigd. Lokaal bestaan er nog regelingen voor beurtelings parkeren (aanpassingen bezig, in combinatie met een wijziging van het verkeersplan). Sommige kruispunten werden niet vernieuwd. De heraanleg moet voortgezet en afgewerkt worden zodat deze grenslijn tussen Koekelberg en Molenbeek correcte verkeersvoorwaarden verzekert.



Bepaalde kruispunten van « Beneden-Koekelberg » werden volledig heringericht (rechts, kruispunt met de Hovenierstraat); in dat van de Jetsesteenweg (links) werd het maar gedeeltelijk.

7. De Beckerstraat : op middellange termijn is het aangewezen om de oversteekplaatsen heraan te leggen en enkele tijdelijke inrichtingen een definitieve vorm te geven.



De Beckerstraat : een belangrijke schakel van de voetgangersverplaatsingen in "Beneden Koekelberg".

8. Delcoignestraat : belangrijk voor de mobiliteit hier is een eventueel eenrichtingsverkeer en vooral een verbetering van de voetgangersoversteekplaatsen.



De Delcoignestraat : zelfs indien het eerder het kruispunt met de Veiligheidsstraat is dat eerst behandeld zou moeten worden, zal het op termijn nodig zijn om de kwaliteit van de oversteekplaatsen te verbeteren ter hoogte van de Novillesquare.

9. Herkoliersstraat : naast de plannen om eenrichtingsverkeer in te voeren tussen de De Beckerstraat en de Sint-Annakerkstraat, verdient het aanbeveling om de kruispunten met de Van Bergenstraat, Fakkelloopstraat en Veiligheidsstraat opnieuw aan te leggen. De voetgangersoversteekplaatsen aanpassen voor minder mobiele mensen en voorkomen dat er auto's op de "hoeken" kunnen parkeren.



De Herkoliersstraat : naast de nauwheid van de stoepen, heeft de voetganger nog te maken met weinig comfortabele oversteekplaatsen ; het frequente gebrek aan zichtbaarheid benadeelt er alle weggebruikers.

10. Steengroefstraat : eveneens een straat waar eenrichtingstermijn op termijn mogelijk is. Op korte termijn moet vooral de slechte zichtbaarheid op het kruispunt en het Bastenakenplein aangepakt worden d.m.v. trottoiruitstulpingen (om wildparkeren op de hoeken tegen te gaan, een chronisch probleem daar).



De Steengroefstraat : om het kruispunt met het Bastenakenplein enigszins te beveiligen was het noodzakelijk om voorrangsdriehoeken te plaatsen (zie links).

11. Boogschuttersstraat : op beide uiteinden zouden er trottoiruitstulpingen moeten komen om de voetgangersoversteekplaatsen in te korten en het verkeer "loodrecht" te laten invoegen (veiliger en vertraagt bovendien het verkeer). De realisatie van die doelstellingen hangt echter af van de coördinatie met het gewest en met de gemeente Jette.



De Boogschuttersstraat : de heraanleg van zijn uiteinden zou bijdragen tot het ontwerp om er een 30 km /u zone in te richten.

12. Vanderborghstraat : op korte termijn moet er in de hele straat één statuut komen (zone 30) en moet de aanleg met het Jetse gedeelte van de straat bekeken worden. Op langere termijn zou het geweest het kruispunt met de Landsroemlaan anders moeten inrichten.



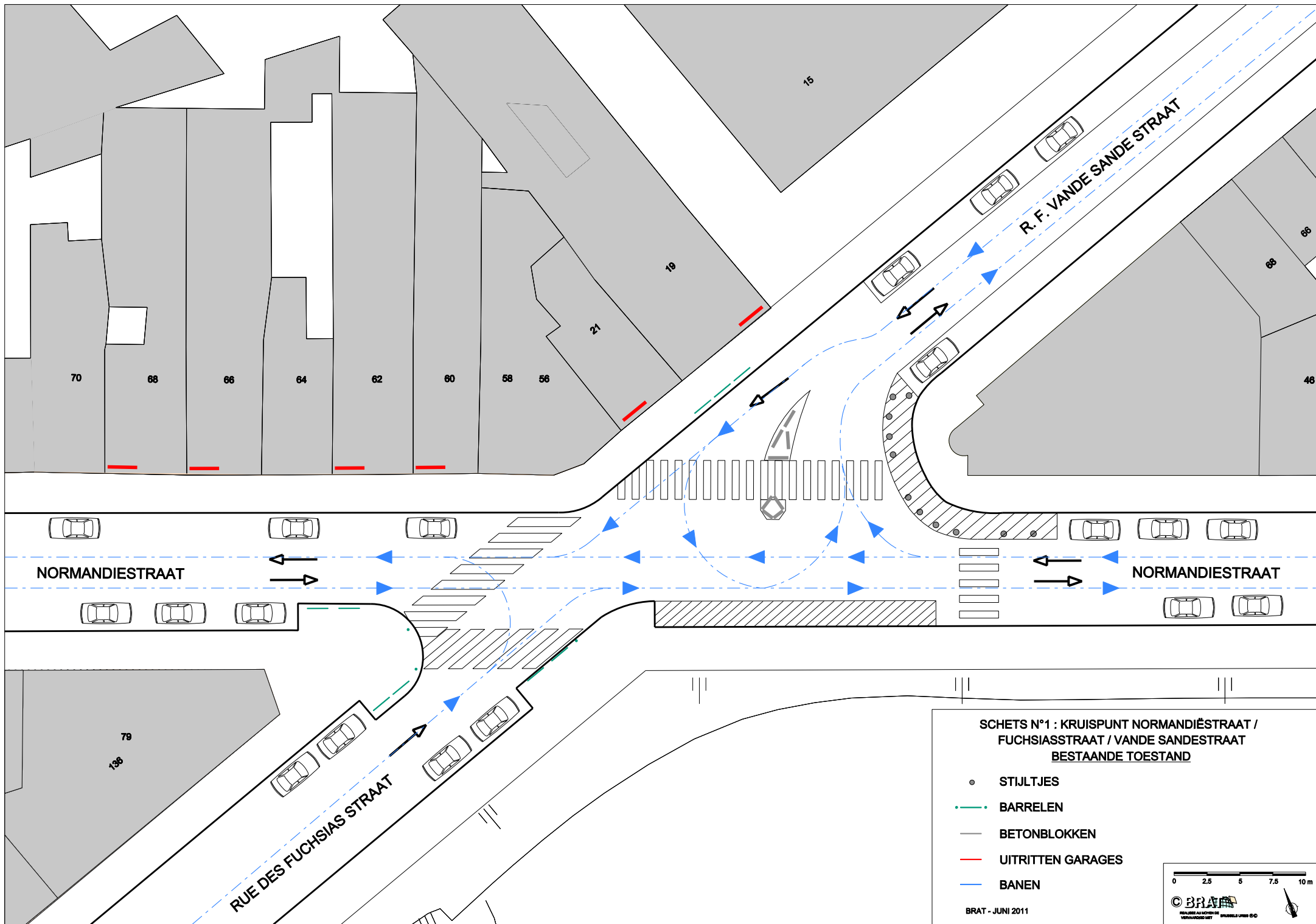
De Vanderborghstraat : links, een onlangs ingericht plateau, kant Jette ; rechts, de herinrichting van het kruispunt met de Landsroemlaan is zeker niet overbodig.

| |
|----------------------------|
| BIJLAGEN - SCHETSEN |
|----------------------------|

SCHETS N°1 : KRUIPUNT NORMANDIËSTRAAT – VANDE SANDESTRAAT
FUCHSIASSTRAAT

SCHETS N°2 : KRUIPUNT NORMANDIËSTRAAT – GANSHORENSTRAAT –
MAHATMA GANDHILAAN

SCHETS N°3 : DE GROTE WEGEN MET EEN MIDDENBERM (VRIJHEIDSLAAN,
SEGHERSLAAN)



NORMANDIESTRAAT

NORMANDIESTRAAT

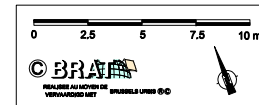
RUE DES FUCHSIAS STRAAT

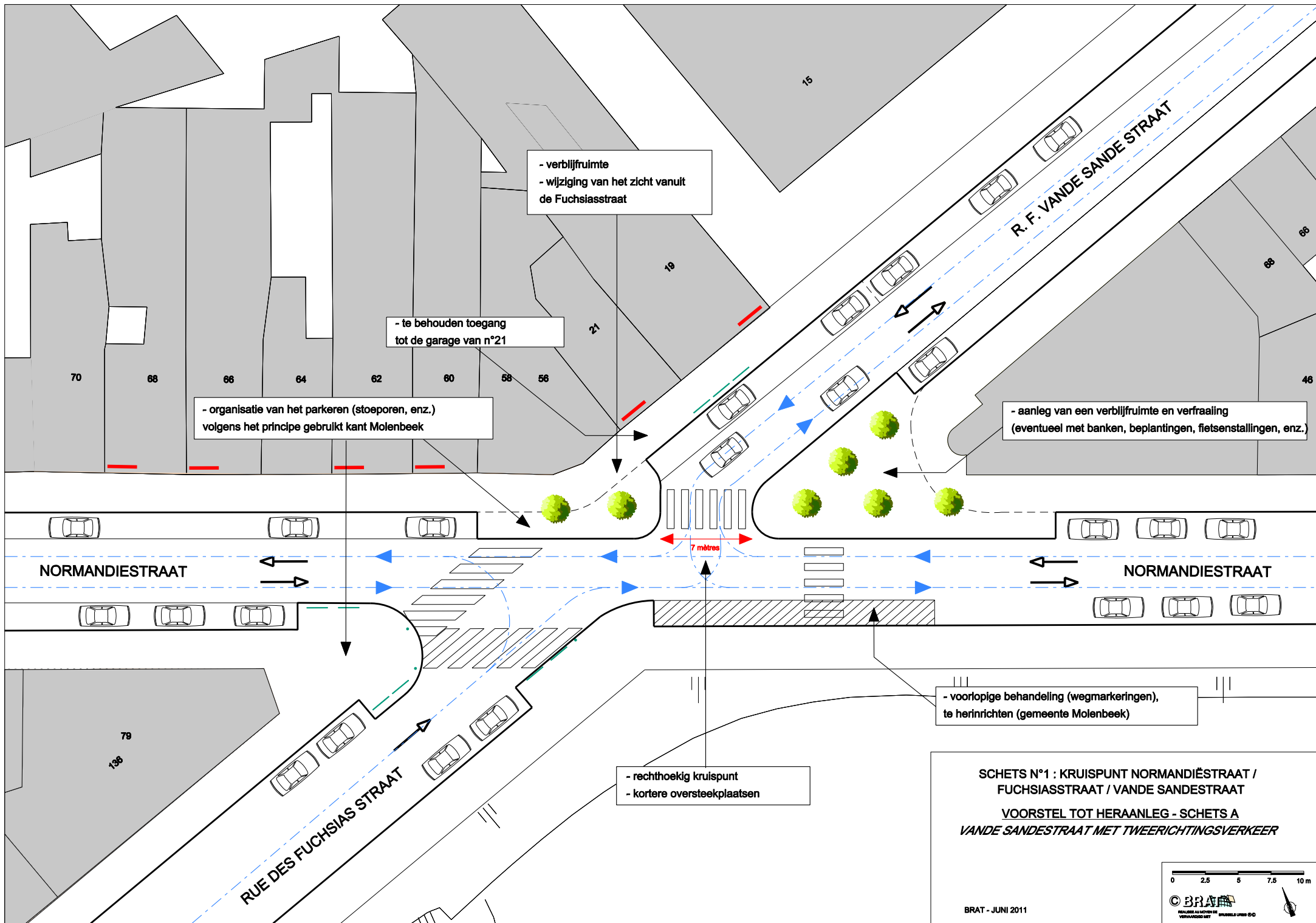
R. F. VANDE SANDE STRAAT

SCHETS N°1 : KRUISPUNT NORMANDIESTRAAT /
FUCHSIASSTRAAT / VANDE SANDESTRAAT
BESTAANDE TOESTAND

- STIJLTJES
- BARRELEN
- BETONBLOKKEN
- UITRITTEN GARAGES
- BANEN

BRAT - JUNI 2011





- verblijfruimte
 - wijziging van het zicht vanuit
 de Fuchsiasstraat

- te behouden toegang
 tot de garage van n°21

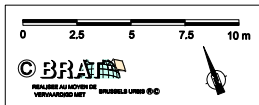
- organisatie van het parkeren (stoeporen, enz.)
 volgens het principe gebruikt kant Molenbeek

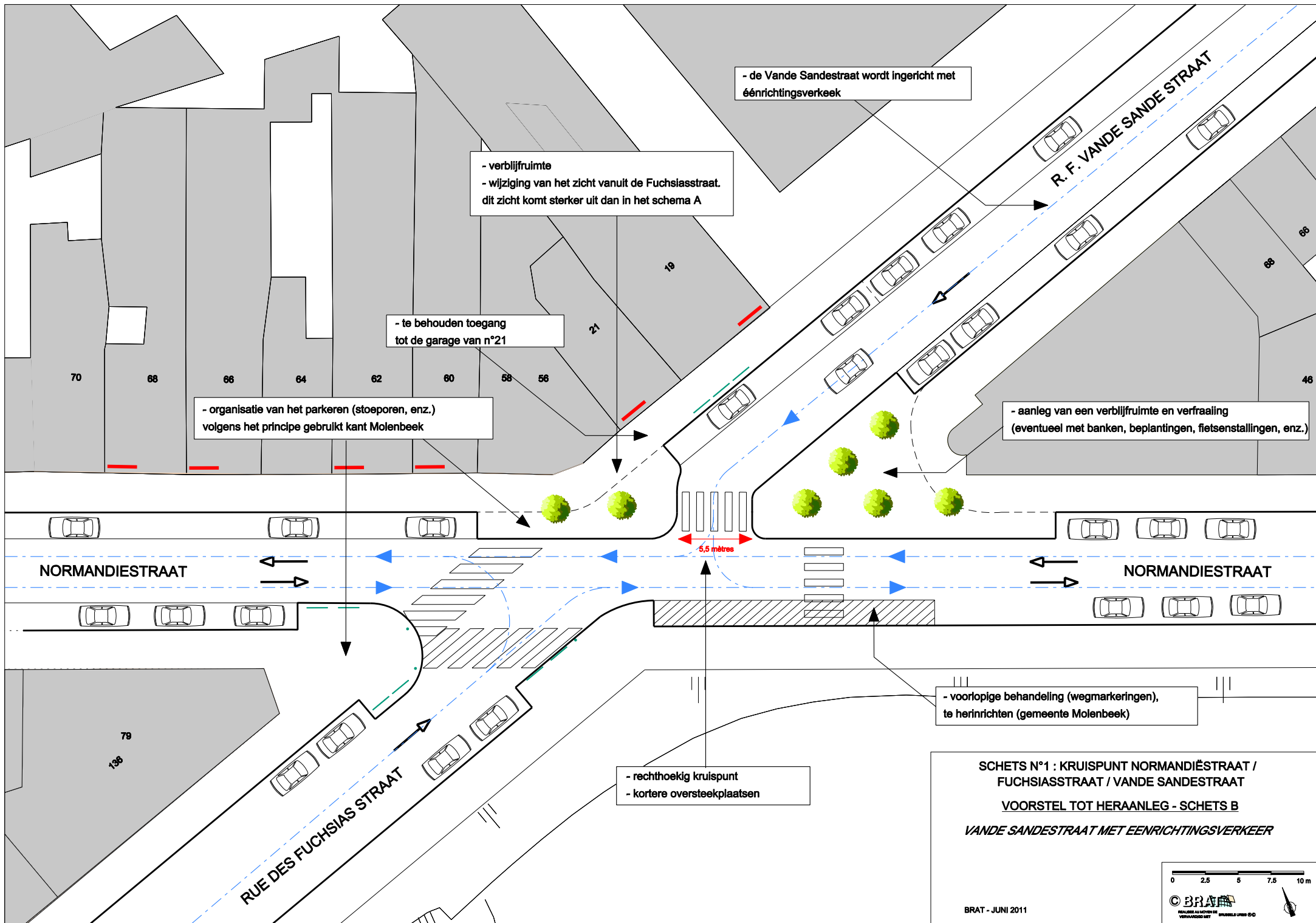
- aanleg van een verblijfruimte en verfraaiing
 (eventueel met banken, beplantingen, fietsenstallingen, enz.)

- rechthoekig kruispunt
 - kortere oversteekplaatsen

- voorlopige behandeling (wegmarkeringen),
 te herinrichten (gemeente Molenbeek)

SCHETS N°1 : KRUISPUNT NORMANDIËSTRAAT /
 FUCHSIASSTRAAT / VANDE SANDESTRAAT
 VOORSTEL TOT HERAANLEG - SCHETS A
 VANDE SANDESTRAAT MET TWEERICHTINGSVERKEER





- de Vande Sandestraat wordt ingericht met éénrichtingsverkeer

- verblijfruimte
- wijziging van het zicht vanuit de Fuchsiasstraat. dit zicht komt sterker uit dan in het schema A

- te behouden toegang tot de garage van n°21

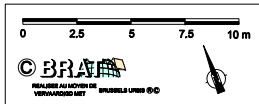
- organisatie van het parkeren (stoeporen, enz.) volgens het principe gebruikt kant Molenbeek

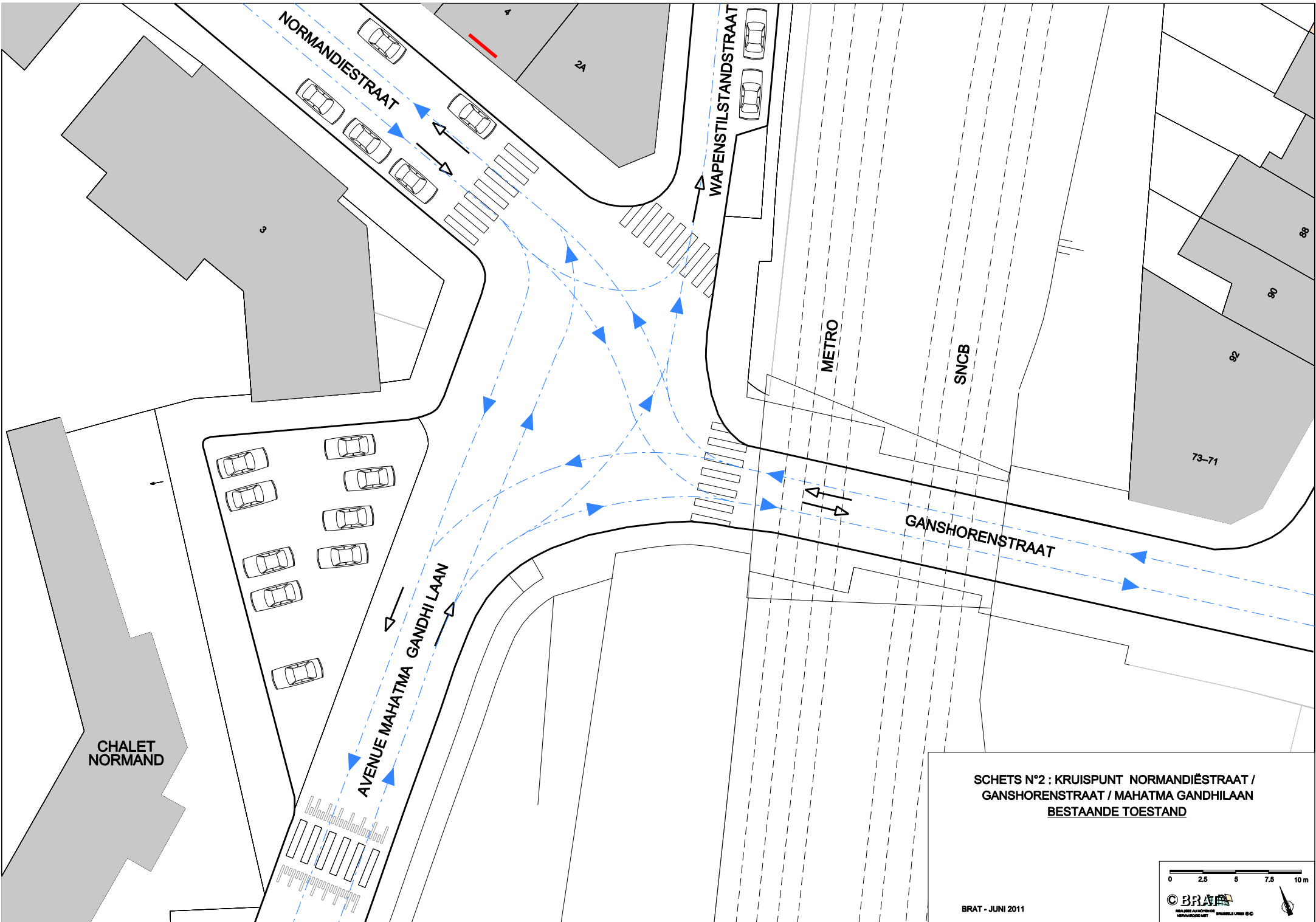
- aanleg van een verblijfruimte en verfraaiing (eventueel met banken, beplantingen, fietsenstallingen, enz.)

- rechthoekig kruispunt
- kortere oversteekplaatsen

- voorlopige behandeling (wegmarkeringen), te herinrichten (gemeente Molenbeek)

SCHETS N°1 : KRUISPUNT NORMANDIËSTRAAT / FUCHSIASSTRAAT / VANDE SANDESTRAAT
VOORSTEL TOT HERAANLEG - SCHETS B
VANDE SANDESTRAAT MET EENRICHTINGSVERKEER



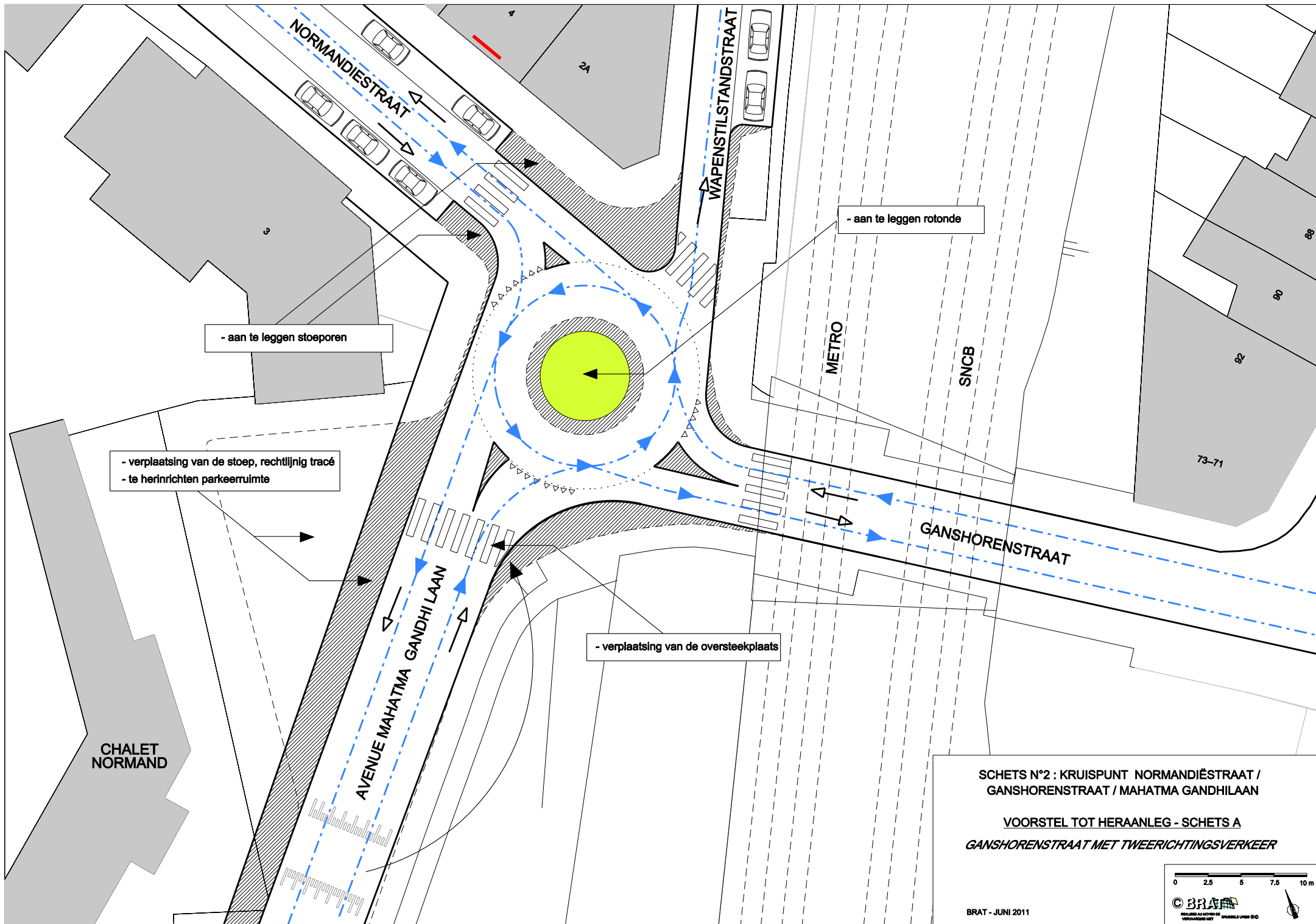


SCHETS N°2 : KRUISPUNT NORMANDIËSTRAAT /
 GANSHORENSTRAAT / MAHATMA GANDHILAAN
 BESTAANDE TOESTAND

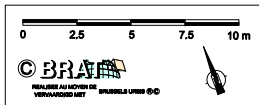
BRAT - JUNI 2011

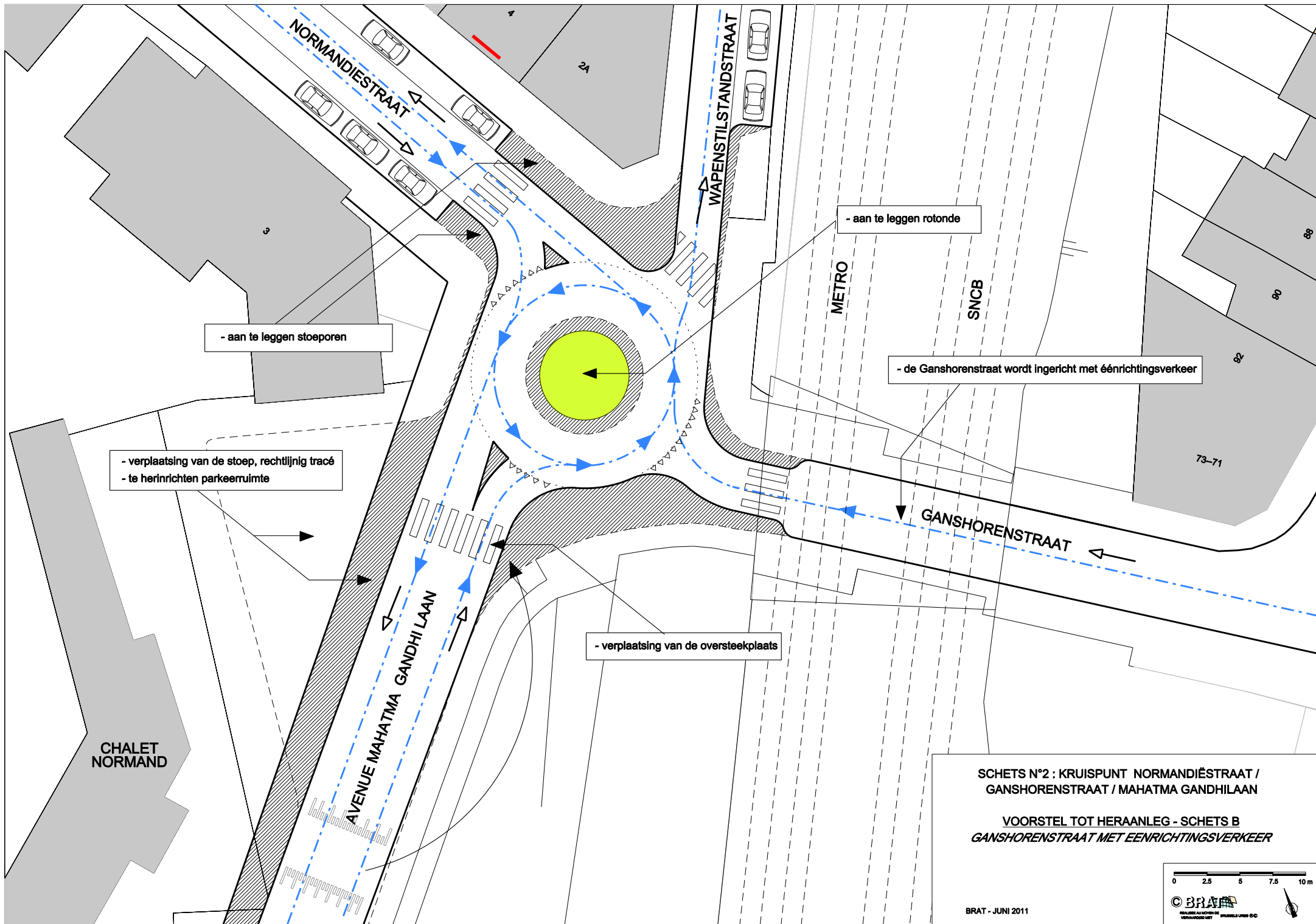
0 2.5 5 7.5 10 m

© BRAT
 PLANIER EN ARCHITECTEN
 VERVAARDIGD MET
 SPINELLE LIPEN ©/C



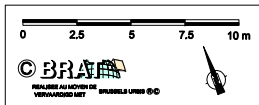
SCHETS N°2 : KRUISPUNT NORMANDIESTRAAT /
 GANSHORENSTRAAT / MAHATMA GANDHILAAN
 VOORSTEL TOT HERAANLEG - SCHETS A
 GANSHORENSTRAAT MET TWEERICHTINGSVERKEER





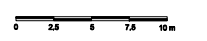
SCHETS N°2 : KRUISPUNT NORMANDIËSTRAAT /
GANSHORENSTRAAT / MAHATMA GANDHILAAN

VOORSTEL TOT HERAANLEG - SCHETS B
GANSHORENSTRAAT MET EENRICHTINGSVERKEER

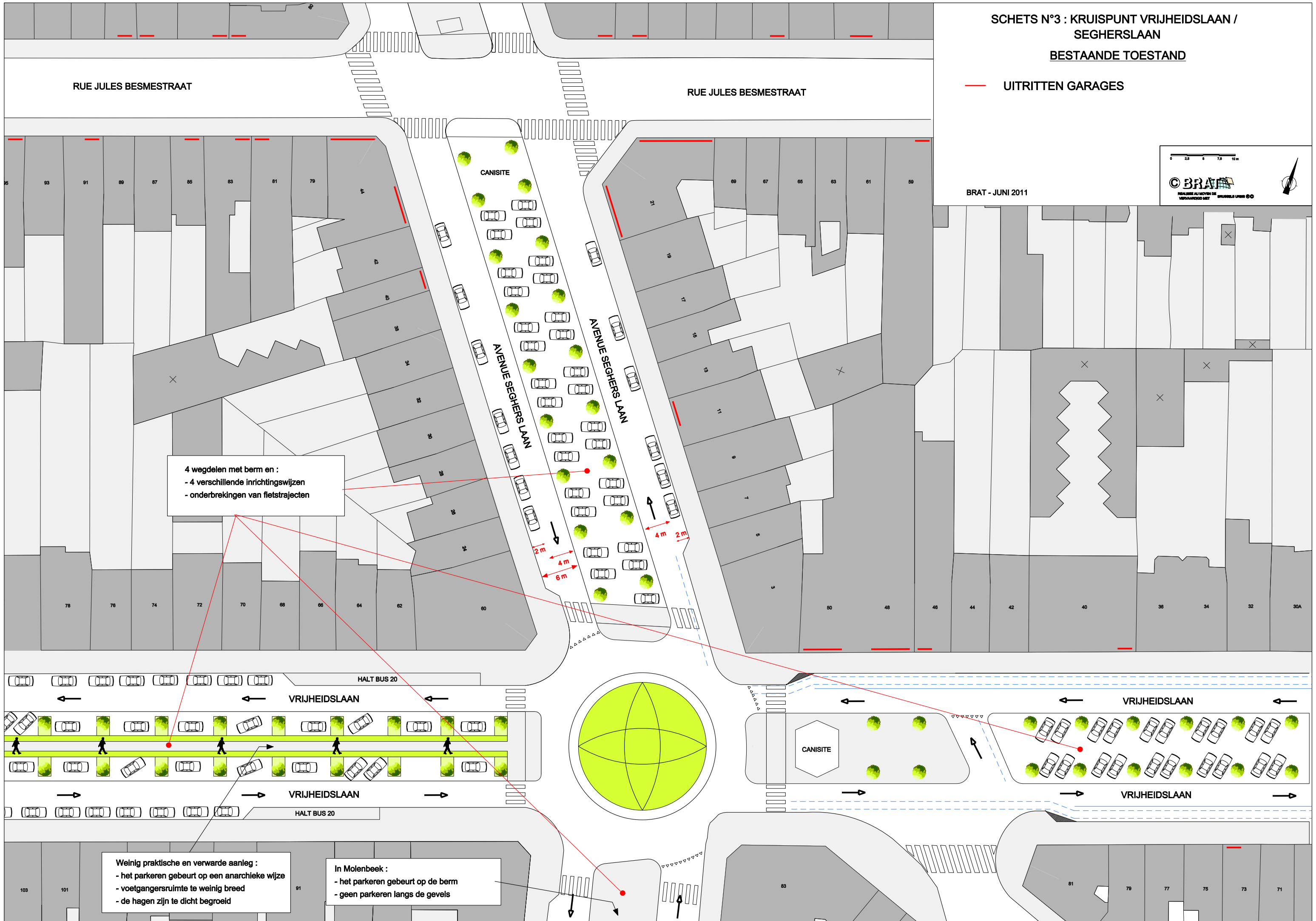


SCHETS N°3 : KRUISPUNT VRIJHEIDSLAAN /
SEGHERSLAAN
BESTAANDE TOESTAND

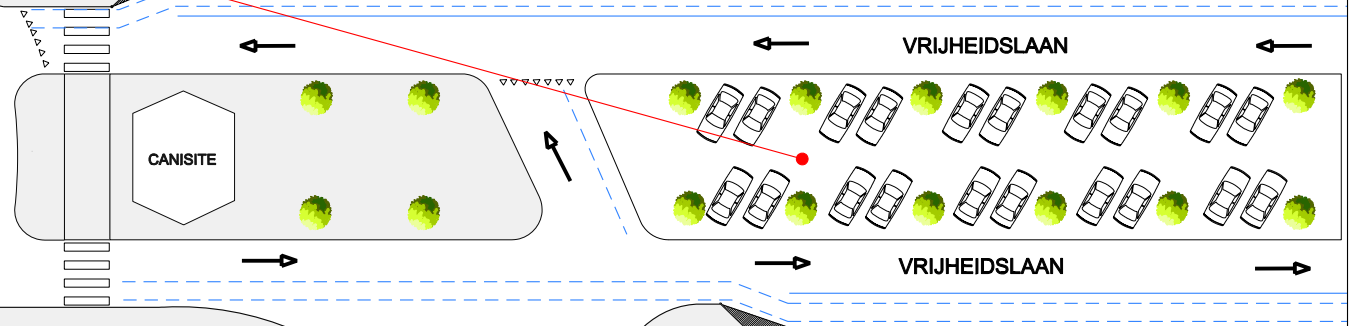
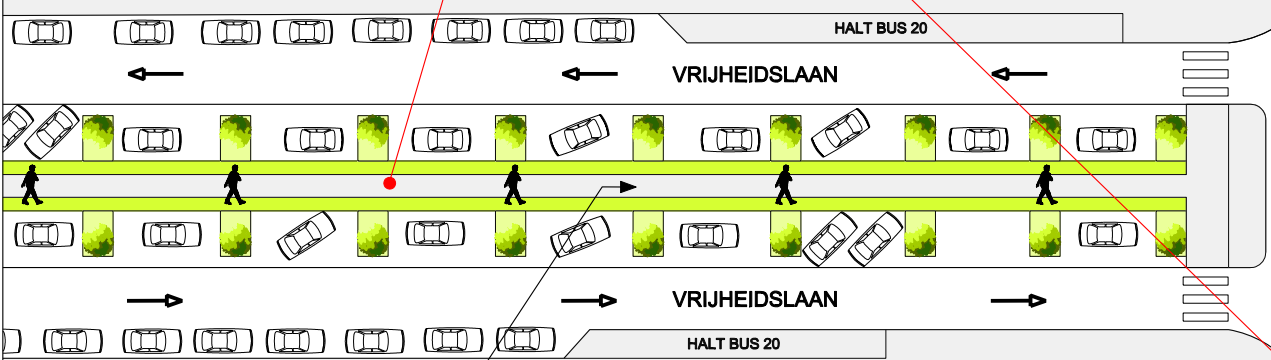
— UITRITTEN GARAGES



BRAT - JUNI 2011



4 wegdelen met berm en :
- 4 verschillende inrichtingswijzen
- onderbrekingen van fietstrajecten



Weinig praktische en verwarde aanleg :
- het parkeren gebeurt op een anarchieke wijze
- voetgangersruimte te weinig breed
- de hagen zijn te dicht begroeid

In Molenbeek :
- het parkeren gebeurt op de berm
- geen parkeren langs de gevels

SCHETS N°3 : KRUISPUNT VRIJHEIDSLAAN /
SEGHERSLAAN

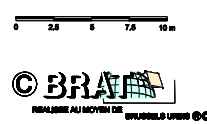
VOORSTEL TOT HERAANLEG - SCHETS A

— UITRITTEN GARAGES

RUE JULES BESMESTRAAT

RUE JULES BESMESTRAAT

BRAT - JUNI 2011



Herinrichting :

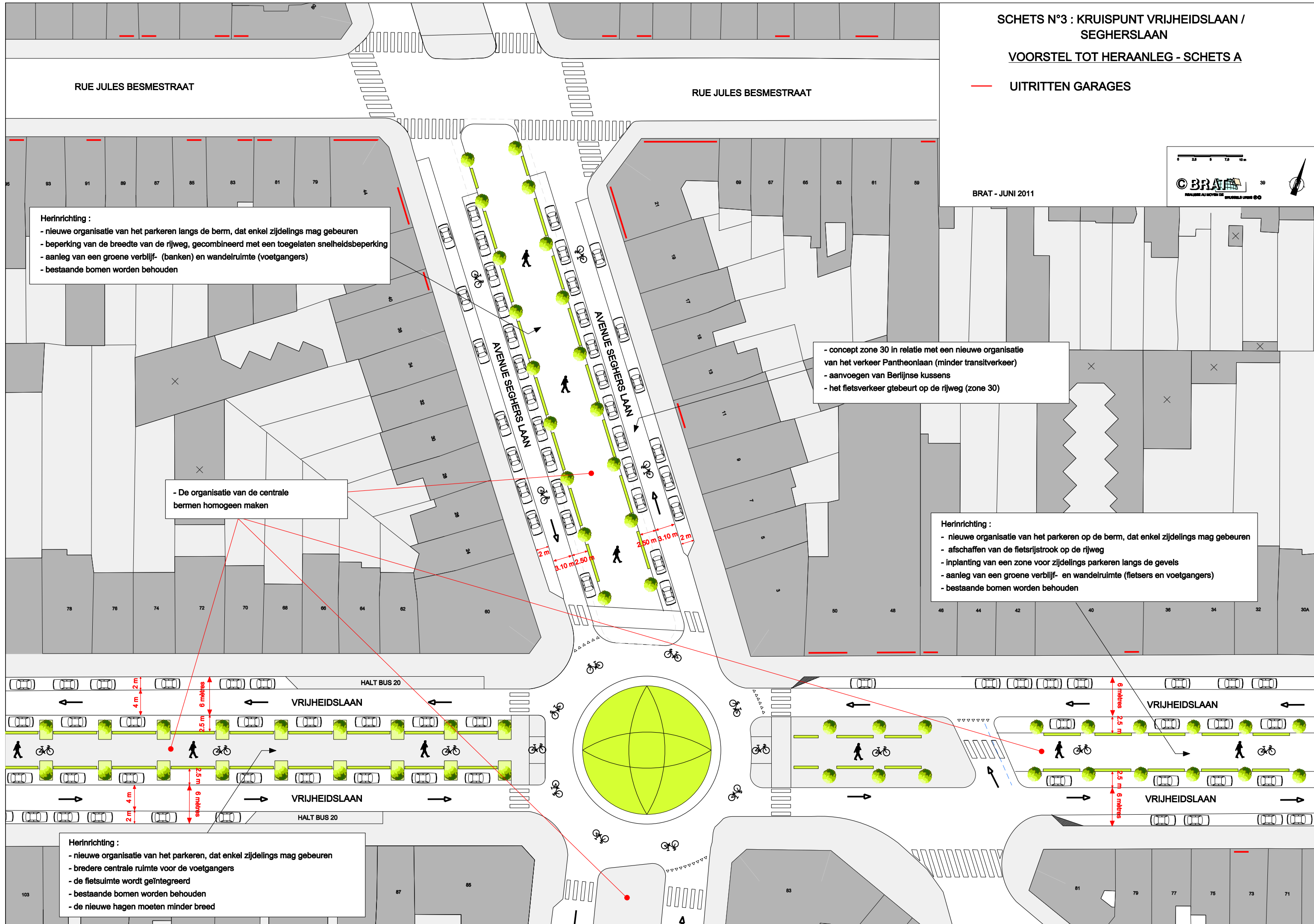
- nieuwe organisatie van het parkeren langs de berm, dat enkel zijdelings mag gebeuren
- beperking van de breedte van de rijweg, gecombineerd met een toegelaten snelheidsbeperking
- aanleg van een groene verblijf- (banken) en wandelruimte (voetgangers)
- bestaande bomen worden behouden

- concept zone 30 in relatie met een nieuwe organisatie van het verkeer Pantheonlaan (minder transitverkeer)
- aanvoegen van Berlijnse kussens
- het fietsverkeer gebeurt op de rijweg (zone 30)

- De organisatie van de centrale bermen homogeen maken

Herinrichting :

- nieuwe organisatie van het parkeren op de berm, dat enkel zijdelings mag gebeuren
- afschaffen van de fietsrijstrook op de rijweg
- inplanting van een zone voor zijdelings parkeren langs de gevels
- aanleg van een groene verblijf- en wandelruimte (fietsers en voetgangers)
- bestaande bomen worden behouden



Herinrichting :

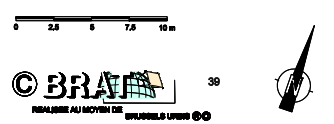
- nieuwe organisatie van het parkeren, dat enkel zijdelings mag gebeuren
- bredere centrale ruimte voor de voetgangers
- de fietsruimte wordt geïntegreerd
- bestaande bomen worden behouden
- de nieuwe hagen moeten minder breed

SCHETS N°3 : KRUISPUNT VRIJHEIDSLAAN /
SEGHERSLAAN

VOORSTEL TOT HERAANLEG - SCHETS B

— UITRITTEN GARAGES

BRAT - JUNI 2011



RUE JULES BESMESTRAAT

RUE JULES BESMESTRAAT

Herinrichting :
- nieuwe organisatie van het parkeren langs de berm, dat enkel zijdelings mag gebeuren
- aanleg van een groene verblijf- (banken) en wandelruimte (voetgangers)
- beplanting met nieuwe bomen en nieuwe hagen

- de organisatie van de centrale bermen homogeen maken

- aan te leggen rotonde

Herinrichting :
- nieuwe organisatie van het parkeren op de berm, dat enkel zijdelings mag gebeuren
- afschaffen van de fietsrijstrook op de rijweg
- inplanting van een zone voor zijdelings parkeren langs de gevels
- aanleg van een groene verblijf- en wandelruimte (fietsers en voetgangers)
- bestaande bomen worden behouden

Herinrichting :
- nieuwe organisatie van het parkeren, dat enkel zijdelings mag gebeuren
- bredere centrale ruimte voor de voetgangers
- de fietsruimte wordt geïntegreerd
- bestaande bomen worden behouden
- de nieuwe hagen moeten minder breed

- afschaffing van de oversteekplaats van de centrale berm
- beplanting van 2 nieuwe bomen
- omkering van het eenrichtingsverkeer in de Fuchsiasstraat (Molenbeek)

