

# Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Vorst Fase 2: strategische doelstellingen

Gemeente Vorst

## Eindrapport

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



September 2022

## COLOFON

Titel : Eindrapport van fase 2: strategische doelstellingen  
Opdrachtgever: Gemeente Vorst

Contactpersoon: Mevr. Sarah Grégoire

Datum: 20/09/2022

Versie:

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



**TRAJECT**

### TRAJECT

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

btw: BE 0448 394 475

[www.traject.be](http://www.traject.be)

### TRAJECT

Cantersteen 47  
1000 Brussel  
+ 32 2 321 12 14

# Inhoudstafel

<b>1.</b>	<b>INLEIDING .....</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>KRACHTLIJN I: MULTIMODALE WEGENSPECIALISATIE .....</b>	<b>5</b>
2.1	DEFINITIE EN DOELSTELLING (HERHALING) .....	6
2.2	HIËRARCHIE VAN DE NETWERKEN .....	7
2.2.1	<i>Voetgangersnetwerk</i> .....	7
2.2.2	<i>Fietsnetwerk</i> .....	9
2.2.3	<i>Openbaarvervoernetwerk</i> .....	12
2.2.4	<i>Autonetwerk</i> .....	14
2.2.5	<i>Vrachtverkeersnetwerk</i> .....	16
2.3	WERKINGSVOORWAARDEN VAN DE NETWERKEN .....	18
2.3.1	<i>Voorwoord</i> .....	18
2.3.2	<i>Algemene werkingsvoorwaarden</i> .....	18
2.3.3	<i>Als er keuzes moeten worden gemaakt</i> .....	21
2.3.4	<i>Niet te vergeten: de kruispunten</i> .....	24
<b>3.</b>	<b>KRACHTLIJN 2: DE STRATEGIE VOOR DE UITBOUW VAN RUSTIGE MAZEN .....</b>	<b>25</b>
3.1	DEFINITIE EN DOELSTELLING (HERHALING) .....	26
3.2	STRATEGIE VOOR DE UITBOUW VAN RUSTIGE MAZEN .....	27
3.2.1	<i>Algemene strategie</i> .....	27
3.2.2	<i>Concrete toepassing in de mazen van Vorst</i> .....	28
3.3	PRIORITAIRE PERIMETERS (EN GEFASEERDE INVOERING) .....	30
<b>4.</b>	<b>KRACHTLIJN 3: COMMUNICATIE, SENSIBILISERING EN AANSPORING TOT MULTIMODALITEIT .....</b>	<b>32</b>
4.1	VOORWOORD .....	33
4.2	VERPLAATSINGEN VAN MENSEN .....	33
4.3	LEVERINGEN .....	34
<b>5.</b>	<b>PARKEERSTRATEGIE .....</b>	<b>36</b>
5.1	VOORWOORD .....	37
5.2	MINDER PARKEERPLAATSEN OP DE WEG .....	37
5.3	PARKEERDRUK VERLAGEN AAN DE HAND VAN EEN AANGEPAST GEMEENTELIJK PARKEERBELEID .....	38
5.4	VLOTTER PARKEREN VOOR WIE BIJDRAAGT TOT DE WERKING VAN HET GEWEST .....	38
5.5	DE ONTWIKKELING VAN ELEKTRISCH RIJDEN ONDERSTEUNEN .....	38

# 1. Inleiding

## ***De strategische doelstellingen definiëren***

Dit document handelt over het tweede luik van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Vorst dat, ter herinnering, 4 luiken telt. Het doel is om de strategische doelstellingen van elk van deze 4 krachtlijnen te definiëren.

### Krachtlijn 1: Multimodale wegenspecialisatie

Het gaat er in het bijzonder om de multimodale wegenspecialisatie (MWS) voor elke weg die de Gemeente doorkruist, te preciseren op basis van de MWS die in het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move naar voren komt en de vaststellingen uit de diagnose (samenhang van de voorgestelde netwerken, grijze gebieden). Daarnaast willen we ook de werkingsvoorwaarden definiëren voor de structurerende netwerken (PLUS en COMFORT) in lijn met de voorgestelde MWS.

### Krachtlijn 2: Strategie voor de uitbouw van rustige mazen

Het doel is om de grote principes te definiëren die zullen moeten bijdragen tot de uitbouw van rustige mazen in de Gemeente. Deze krachtlijn wil daarnaast ook de prioritaire gebieden identificeren en de fases van de invoering definiëren.

### Krachtlijn 3: Communicatie, sensibilisering en aansporing tot multimodaliteit

In deze krachtlijn worden de belangrijkste doelstellingen behandeld in verband met communicatie, sensibilisering en aansporing tot multimodaliteit. Die doelstellingen zijn vastgesteld voor zowel verplaatsingen van mensen als voor de goederenstroom (levering/logistiek).

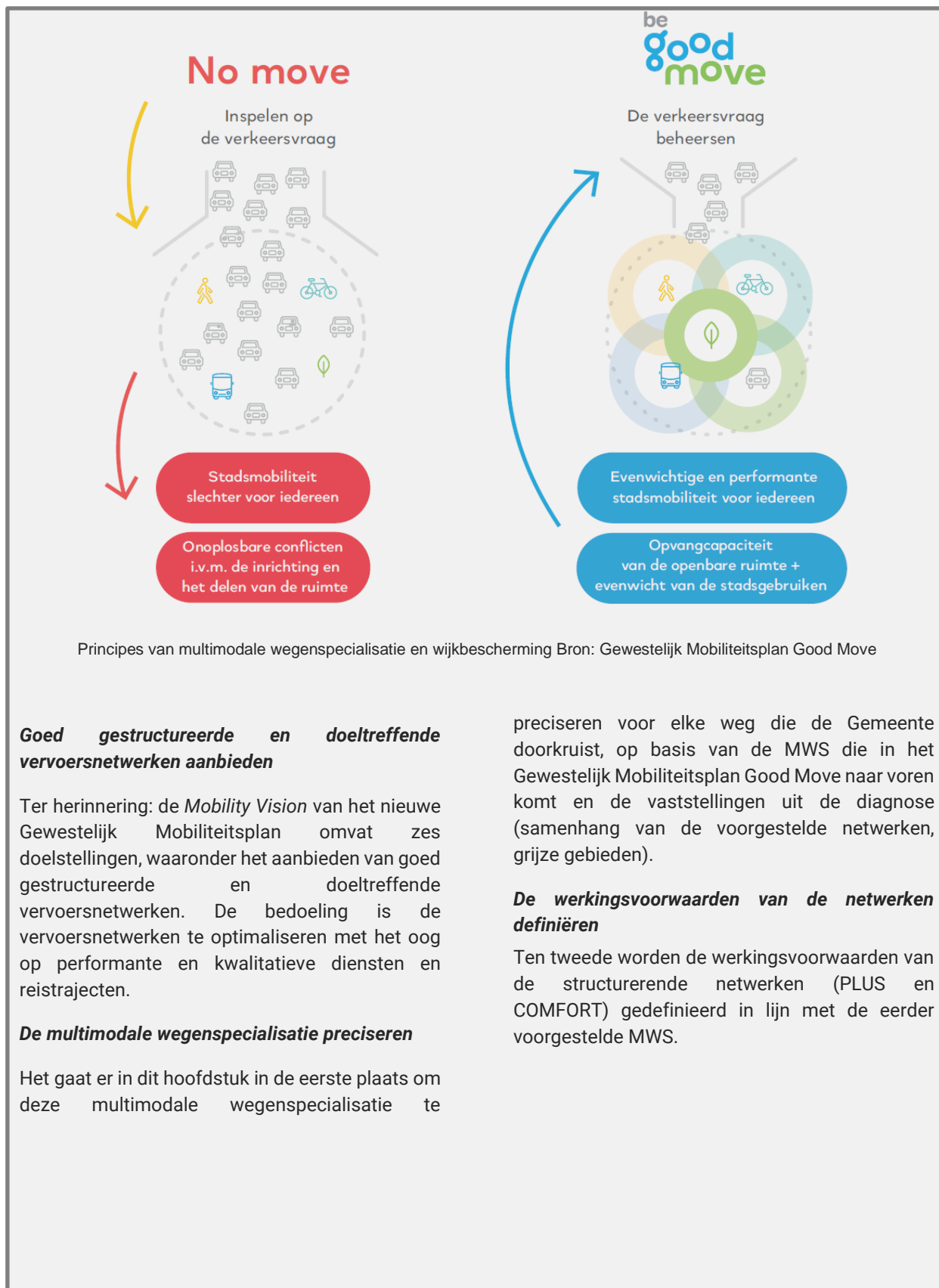
### Krachtlijn 4: Parkeerstrategie

Dankzij deze krachtlijn zouden we de strategische doelstellingen moeten kunnen bijsturen die in het Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP), dat recent werd uitgerold, zijn vastgelegd. Dat onder meer in functie van de geplande aanpassingen aan de netwerken (cf. krachtlijnen 1 en 2) en in overeenstemming met de doelstellingen van het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move.

## 2. KRACHTLIJN I: MULTIMODALE WEGENSPECIALISATIE



## 2.1 Definitie en doelstelling (herhaling)



## 2.2 Hiërarchie van de netwerken

### 2.2.1 Voetgangersnetwerk

#### ***Kleine aanpassingen aan te brengen voor de samenhang van het netwerk***

Ter herinnering: voor het voetgangersnetwerk van het GewPM haalden we de mosterd bij het netwerk dat werd voorgesteld voor de uitrol van een toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (PAVE). Dat is een unieke aanpak voor alle gemeentes van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die gestoeld is op drie soorten wegen, nl. de hoofdwegen (= Voetganger-PLUS), de verbindingswegen (= Voetganger-COMFORT) en het basisnetwerk voor voetgangers (= Voetganger-WIJK).

Om het voetgangersnetwerk coherenter te maken, worden er enkele kleine aanpassingen voorgesteld:

- De hele **Albertlaan in het Voetganger COMFORT-netwerk** opnemen tussen de polen Albert en Vanderkindere (wat Voetganger PLUS-netwerk is) - in plaats van een opeenvolging van COMFORT- en WIJK-wegen.

De Albertlaan is immers een voorkeurs-verbindingsweg voor voetgangers tussen die twee polen;

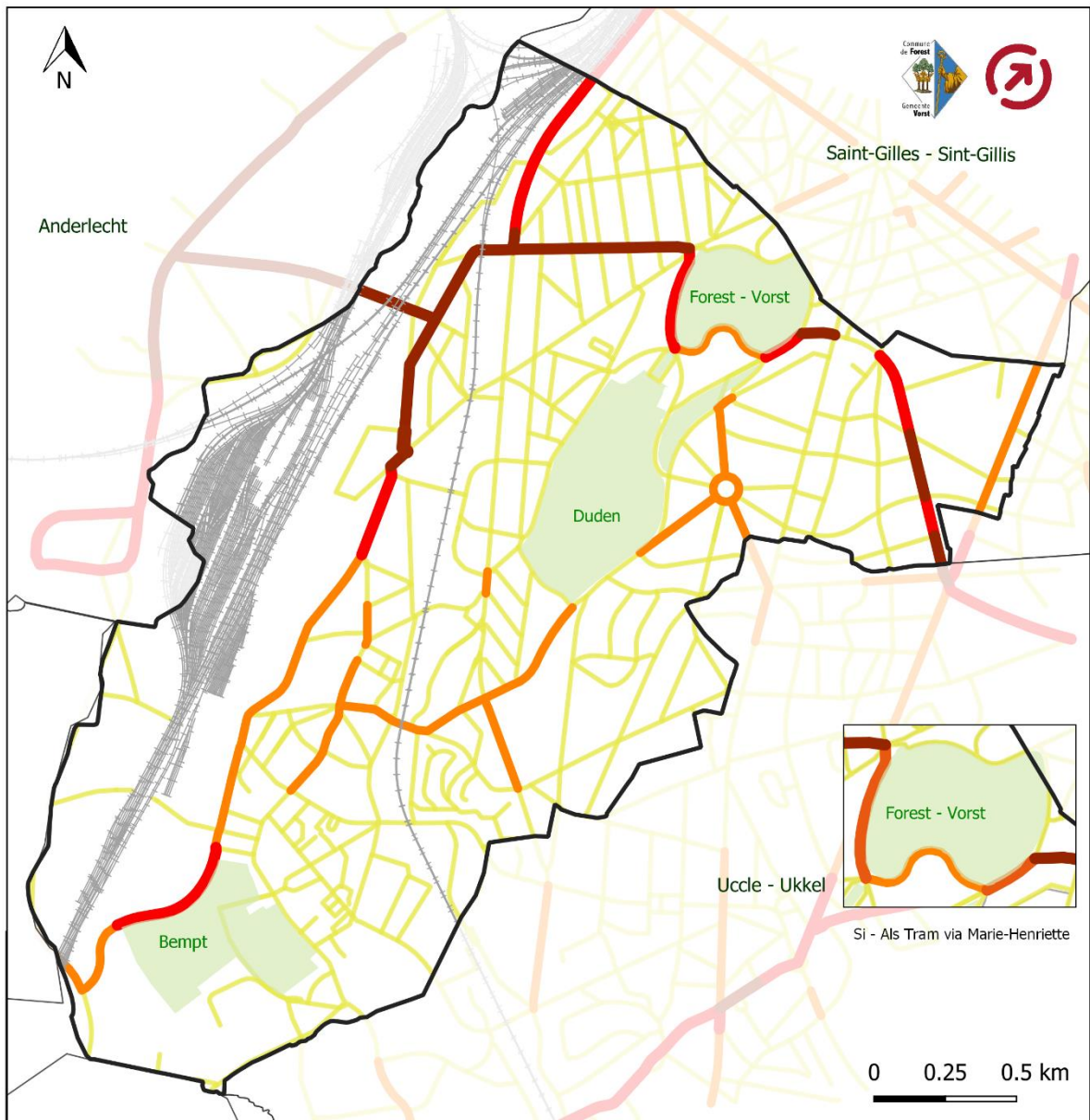
- Van dezelfde orde: de **Rousseaulaan** upgraden (nu WIJK) naar het **COMFORT-netwerk** tussen de polen Hoogte Honderd en Vorst Nationaal;
- De **Driesstraat** en de **Hallestraat** in het **COMFORT-netwerk** opnemen - twee straten met scholen - net zoals het stuk van de **Waterstraat** tussen de Hallestraat en de Neerstalsesteenweg;
- Het stuk van de **Neerstalsesteenweg** tussen de Katangastraat en de weg naar het Bemptpark ook opnemen in het **COMFORT-netwerk** (en niet in het WIJK-netwerk);

- De **Fuchsiasgaarde** naar het **WIJK-netwerk** overhevelen, omdat die straat geen bijzondere rol speelt voor verplaatsingen te voet en om zo op gemeentelijk en gewestelijk niveau de coherentie te bewaren.

Het kaartje hieronder toont de voorgestelde aanpassingen voor de hiërarchie van het voetgangersnetwerk.

#### ***Kleine wegen en stegen die gevaloriseerd moeten worden***

Uit de diagnose van de huidige situatie bleek dat de kleine wegen en stegen in de Gemeente ook een rol kunnen spelen, aangezien het soms binnenwegen zijn. Het is daarom belangrijk om ze ook op te nemen in het voetgangersnetwerk en ze te valoriseren.



<p><b>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</b></p> <p>Phase 1 : Accumulation des réseaux structurants Fase 1 : Accumulatie van het structurerend netwerken</p>	<p><b>Accumulation des réseaux structurants Accumulatie van het hoofdnetwerk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #8B4513; margin-right: 5px;"></span> 12 - 13</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF0000; margin-right: 5px;"></span> 10 - 11</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF8C00; margin-right: 5px;"></span> 8 - 9</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFFF00; margin-right: 5px;"></span> 7 ou moins 7 of minder</li> </ul>
<p><b>Fond de plan Achtergrond</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 1px dashed gray; margin-right: 5px;"></span> Chemin de fer - Spoorweg</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #90EE90; margin-right: 5px;"></span> Parcs - Parks</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Frontières communales - Gemeentelijke grenzen</li> </ul>	



## 2.2.2 Fietsnetwerk

### **Weinig aanpassingen aan het Fiets PLUS-netwerk maar een herzien netwerk tussen Schaats en Neptunus**

Het Fiets PLUS-netwerk is in de eerste plaats bedoeld voor snelle verbindingen op grootstedelijke schaal en omvat, ter herinnering, het Fiets-GEN en de structurerende gewest- en supragewestwegen van de Gemeente.

Er wordt gesuggereerd om de verbinding tussen de Van Volxemlaan en het Fiets-GEN langs de spoorwegen in het Fiets PLUS-netwerk op te nemen, aangezien die een verbindende rol speelt tussen twee PLUS-assen.

De Fiets PLUS-weg langs de as Luttrebrug – W. Ceuppens – Koningin Maria-Hendrika – Albert werd behouden, ook al vormt die een grote uitdaging op het vlak van de invoering van performante netwerken voor alle transportmodi. Het doel is dat deze volledige weg de vooropgestelde doelstellingen haalt (comfortabel afgescheiden fietsnetwerk op de gewestelijke assen van de Gemeente; cf. later), en dat op een horizon van 10 jaar.

Anderzijds wordt er voorgesteld de route via de Keerkringenlaan en de Mysteriestraat enigszins te herdefiniëren. Deze laatste is bijzonder steil - met een gemiddelde helling van meer dan 10% - waardoor ze moeilijk toegankelijk is (bergop) en onveilig (bergaf). Ook het kruispunt met de Boergondiëstraat werd door burgers aangestipt als een plaats waar veel ongevallen gebeuren en die veiliger moet worden gemaakt, zeker wanneer er een fietsroute langskomt. Deze weg is bovendien een eenrichtingsstraat en het invoeren van BEV<sup>1</sup> is bijzonder delicaat of zelfs af te raden. Er dient ook op te worden gewezen dat het momenteel niet mogelijk is de Van Volxemlaan over te steken om de twee delen van de Keerkringenlaan met elkaar te verbinden. Deze noodzaak om deze route te herbekijken wordt ook door lokale fietsers naar voren geschoven.

<sup>1</sup> BEV staat voor Beperkt EenrichtingsVerkeer, zijnde een weggedeelte waarop fietsers in beide richtingen mogen rijden, in tegenstelling tot automobilisten.

*"De geplande Fiets PLUS-weg via de Mysteriestraat is niet geschikt als transitroute voor fietsers die uit het westen komen (omwille van de hellingsgraad van de straat), noch voor fietsers die uit het oosten komen (omdat het onderste deel een smalle eenrichtingsstraat is zonder uitzondering voor de fietsers). Een aanpassing van de categorisering is hier nodig" (Comité 1190/0)*

*"Wij zijn verbaasd dat de Fiets PLUS-weg tegen het advies van de Gracq in gebruik maakt van de Mysteriestraat. De steile helling maakt deze route gevaarlijk in beide richtingen. De installatie van een technisch hulpmiddel voor de beklimming zou duur zijn. Bovendien zou geen enkele fietser via de Boergondiëstraat omrijden als er geen BEV wordt ingevoerd. Om al deze redenen moet de Fiets PLUS-route via de Mysteriestraat niet worden behouden." (GRACQ).*

Verschillende alternatieve routes werden bestudeerd (via Vignoble, Ukkel, Zaman en d'Huart om de Victor Rousseaulaan te bereiken). Op basis van de verschillende analyses die werden uitgevoerd, wordt er voorgesteld om het tracé in eerste instantie via de Van Volxemlaan, de Ukkelselaan en ten slotte de Boergondiëlaan te laten lopen, met het oog op de verbinding tussen de Keerkringenlaan (lager / westelijk deel) en de Victor Rousseaulaan, om de volgende redenen:

- Deze route maakt een aansluiting met de Brusselsesteenweg mogelijk ter hoogte van de Zamanrotonde (vanwaar een tweerichtingsfietspad<sup>2</sup> zou moeten worden aangelegd om het hart van de gemeente te bereiken);
- Deze zal het mogelijk maken het verkeer langs het structurerend autowegennet (auto COMFORT) te beperken, met name op de Zamanlaan, die nog niet over een afzonderlijke fietsvoorziening beschikt. Dit zal ook een snellere uitvoering mogelijk maken. Zodra de fietsvoorzieningen voltooid zijn, zou de route op termijn via deze weg opnieuw kunnen worden uitgestippeld, gezien het meer lineaire karakter. Indien nodig zal er echter een multicriteria-evaluatie

<sup>2</sup> Vergunningsaanvraag in behandeling op het moment van de opstelling van dit Gemeentelijk Mobiliteitsplan.

moeten worden uitgevoerd (coherentie, snelheid, veiligheid, comfort, beleving).

- Deze beperkt enigszins de afstand van de verplaatsing en de passage langs een druk kruispunt (Zaman/Rousseau).

Merk op dat er ook een alternatief werd overwogen om een nieuwe Fiets PLUS-verbinding uit te rollen om de Gemeente van het westen naar het oosten te doorkruisen, via de G. Faurélaan. Die laan is echter steil, waardoor dit alternatief van tafel werd geveegd.

#### **Het Fiets COMFORT-netwerk vervolledigen, onder meer in het zuiden van de Gemeente**

Naast de assen voorgesteld in het GewMP (dat de GFR's en sommige GemFR's omvat), wordt er wat het Fiets COMFORT-netwerk betreft voorgesteld om de volgende wegen eraan toe te voegen:

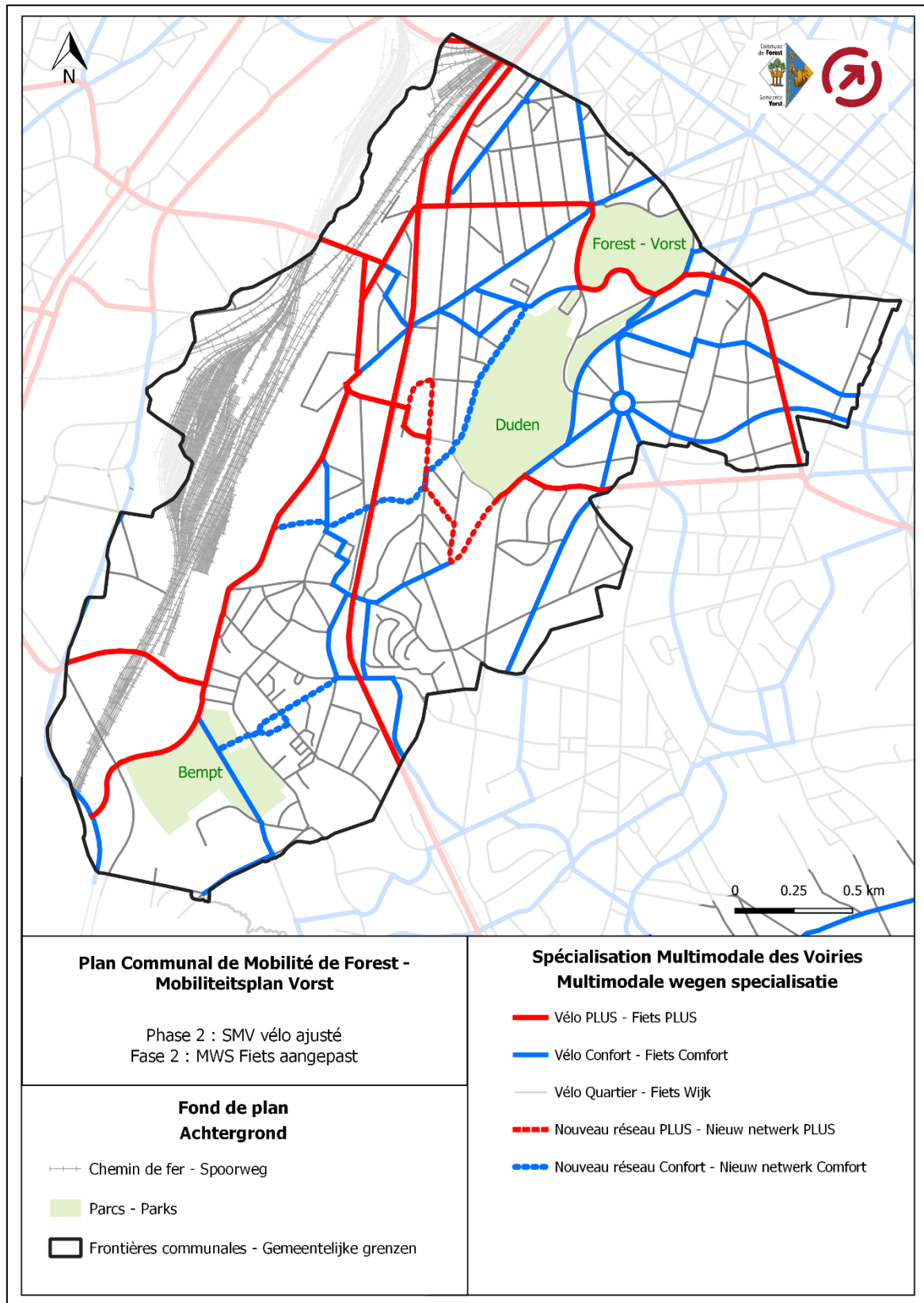
- De Brusselsesteenweg en de Abdissenstraat, aangezien deze weg een structurerende rol speelt en bijzonder druk is volgens de informatie van de lokale GRACQ. De Brusselsesteenweg is bovendien een

gemeentelijke fietsroute die het zuiden van Vorst met het noorden verbindt;

- De Fléronlaan, de Auguste- en Louis Lumièrestraat, de weg die naar het Bemtpark leidt en een stukje van de Glasblazerijlaan om het maaswerk in het zuiden van Vorst te vervolledigen en een verbinding te bieden tussen het Bemtpark en de Groene Wandeling met de rest van het fietsnetwerk.

Merk op dat sinds de Stad 30 algemeen is ingevoerd in het hele Gewest (en dus ook in Vorst), en omdat men alle wegen in het Gewest befietsbaar wil maken, het niet nodig is gebleken om alle GemFR's in het COMFORT-netwerk op te nemen.

Het kaartje hieronder toont ons de hiërarchie van het fietsnetwerk zoals voorgesteld in dit GMP op basis van het netwerk dat het GewMP Good Move beoogde en de voorgestelde aanpassingen.



## 2.2.3 Openbaarvervoernetwerk

### Een voorstel tot lichte aanpassing voor het openbaarvervoernetwerk

De enige voorziene veranderingen hebben betrekking op de **Globelaan**, de **Roosendaelstraat** en de **Gatti de Gammondstraat**. Die zouden worden opgenomen in het **OV WIJK-netwerk** (en niet in het COMFORT-netwerk) om zo meer samenhang te bekomen. Deze wegen worden immers "slechts" door twee buslijnen (48 en 74) gebruikt, ook al is de bedieningsfrequentie van lijn 48 hoog (een bus elke 5 minuten tijdens de spitsuren) en rijden er op die lijn harmonica-bussen. Er werd overwogen om alle wegen die lijn 48 neemt in het OV COMFORT-netwerk op te nemen, maar deze optie werd uiteindelijk niet gekozen. Lijn 48 speelt immers een minder structurerende rol dan de tramlijnen bijvoorbeeld of de andere buslijnen (als lijn 71). Het is dus met het oog op coherentie van het OV COMFORT-netwerk op gewestelijk niveau dat er werd beslist om deze wegen in het OV WIJK-netwerk te houden.

Behalve het spoorwegnet, zijn de assen die gebruikt worden door het netwerk dat op gewestelijk niveau als structurerend wordt beschouwd, over het algemeen in het OV PLUS-netwerk opgenomen. Het gaat dan om de (pre)metrolijnen en de trams op ringlijn, waaronder degene die nog moet worden uitgerold in Vorst. Het OV COMFORT-netwerk omvat de tramassen en de assen die door minstens 3 buslijnen worden bediend.

### Een tram op ringlijn waarvan het traject nog niet helemaal vastligt

Ter herinnering: het Gewest wil een tram op ringlijn invoeren die de Gemeente Vorst zou bedienen. Ter hoogte van het park van Vorst ligt het traject van deze tram echter nog niet vast. Er is nog geen akkoord gevonden tussen het Gewest, de MIVB en de Gemeente.

Als vervolg op de studie en in afwachting van een beslissing, zullen de twee voornaamste alternatieven in overweging worden genomen:

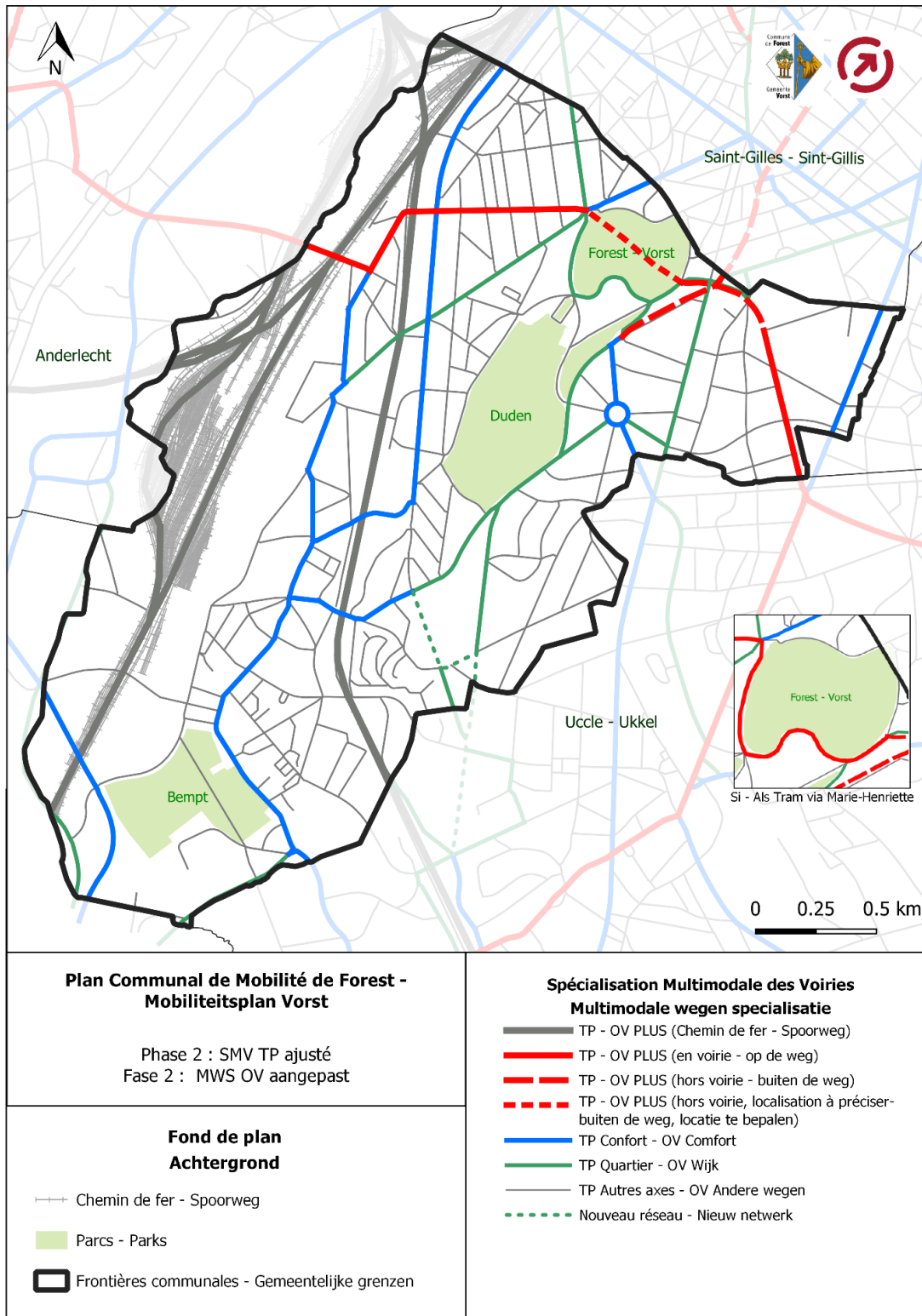
- een doorgang van de tram via de Koningin Maria-Hendrikalaan en de Besmelaan;
- een doorgang van de tram onder het park van Vorst.

Voor de eerste optie zouden de Kon. Maria-Hendrikalaan en de Besmelaan dan worden opgenomen in het OV PLUS-netwerk, wat gevolgen zou hebben voor de andere netwerken (in het bijzonder de Auto- en Vrachtverkeernetwerken; cf. later).

### Opmerking over Bervoets

Aangezien er al meerdere structurerende netwerken in de Sint-Denijsstraat lopen en die smal is (= grijs gebied), werd er overwogen om de bussen in dat gebied via de Marguerite Bervoetsstraat te sturen. Daar zouden er bovendien veel vastgoedactiviteiten worden ontplooid. Momenteel werd deze optie niet weerhouden, want ze zou mogelijk een impact hebben op de regelmaat van de bussen. Een ontdubbeling van de buslijnen tussen de Sint-Denijsstraat en de Marguerite Bervoetsstraat werd ook niet aangenomen, want dat zou geen oplossing vormen voor het grijze gebied in de Sint-Denijsstraat, dat zou de bediening van het openbaar vervoer in de buurt minder duidelijk maken en niet optimaal zijn voor de verbindingen.

Het kaartje hieronder toont ons de hiërarchie van het OV-netwerk zoals voorgesteld in dit GMP, op basis van het netwerk van het GewMP Good Move en de geplande aanpassingen.



## 2.2.4 Autonetwerk

### **Te overwegen aanpassingen als de tram op de Koningin Maria-Hendrikalaan en de Besmelaan zou voorbijkomen**

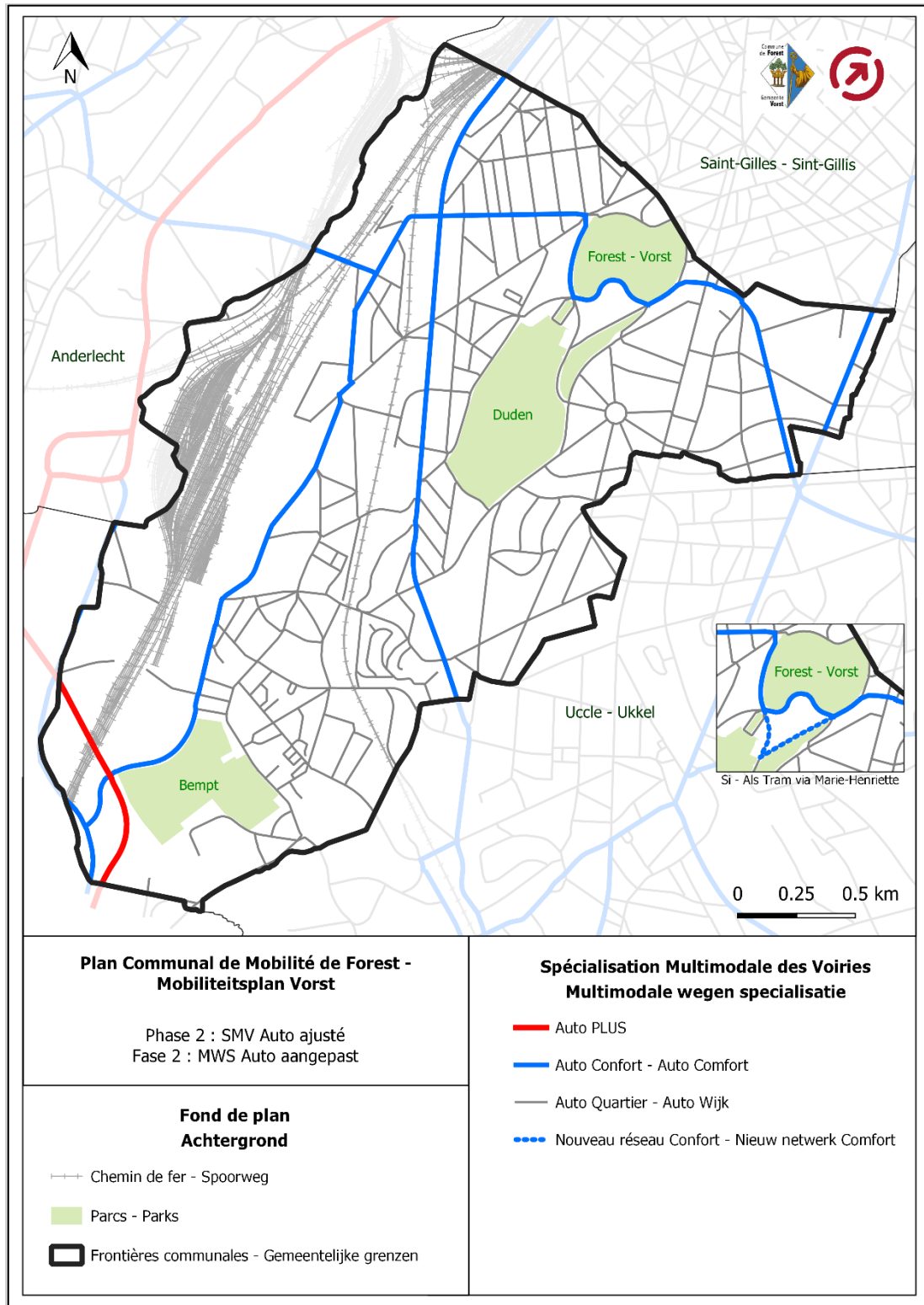
Het voorgestelde autonetwerk in het GewMP is redelijk coherent. Toch moet er een aanpassing overwogen worden, in functie van het traject dat gekozen wordt voor de tram op ringlijn:

- Als de trams (OV PLUS) de Koningin Maria-Hendrikalaan en de Besmelaan zullen gebruiken, dan wordt er voorgesteld om een lus te creëren via de **Gabriel Faurélaan** - zoals voorgesteld in het impactonderzoek van de verbinding met het OV tussen het Albertstation en het zuiden van de Gemeente Vorst. In dat geval zou deze laan en het stuk van de Besmelaan tussen de G. Faurélaan en de Kon. Maria-Hendrikalaan ook aan het **COMFORT-netwerk** worden toegevoegd.
- Mocht de tram onder het park van Vorst passeren, wordt er geen aanpassing aangebracht aan het voorstel van het GewMP.

### **Opmerking over de Wielemans Ceuppenslaan**

Gezien de uitdagingen die de Wielemans Ceuppenslaan stelt, waar talrijke structurerende netwerken lopen, werd er hier ook overwogen om in een lus te voorzien via de Koningslaan en de Van Volxemlaan. Dit voorstel werd om meerdere redenen van tafel geveegd: er moet een rijbaan zijn aan weerskanten van de tramsporen (toegang voor hulpdiensten, handelszaken en privé-parkings), weinig coherent traject, invoering van een nieuwe weinig relevante maas enz.

Het kaartje hieronder toont ons de hiërarchie van het autonetwerk zoals voorgesteld in dit GMP, op basis van het netwerk van het GewMP Good Move en de aangebrachte opmerkingen.



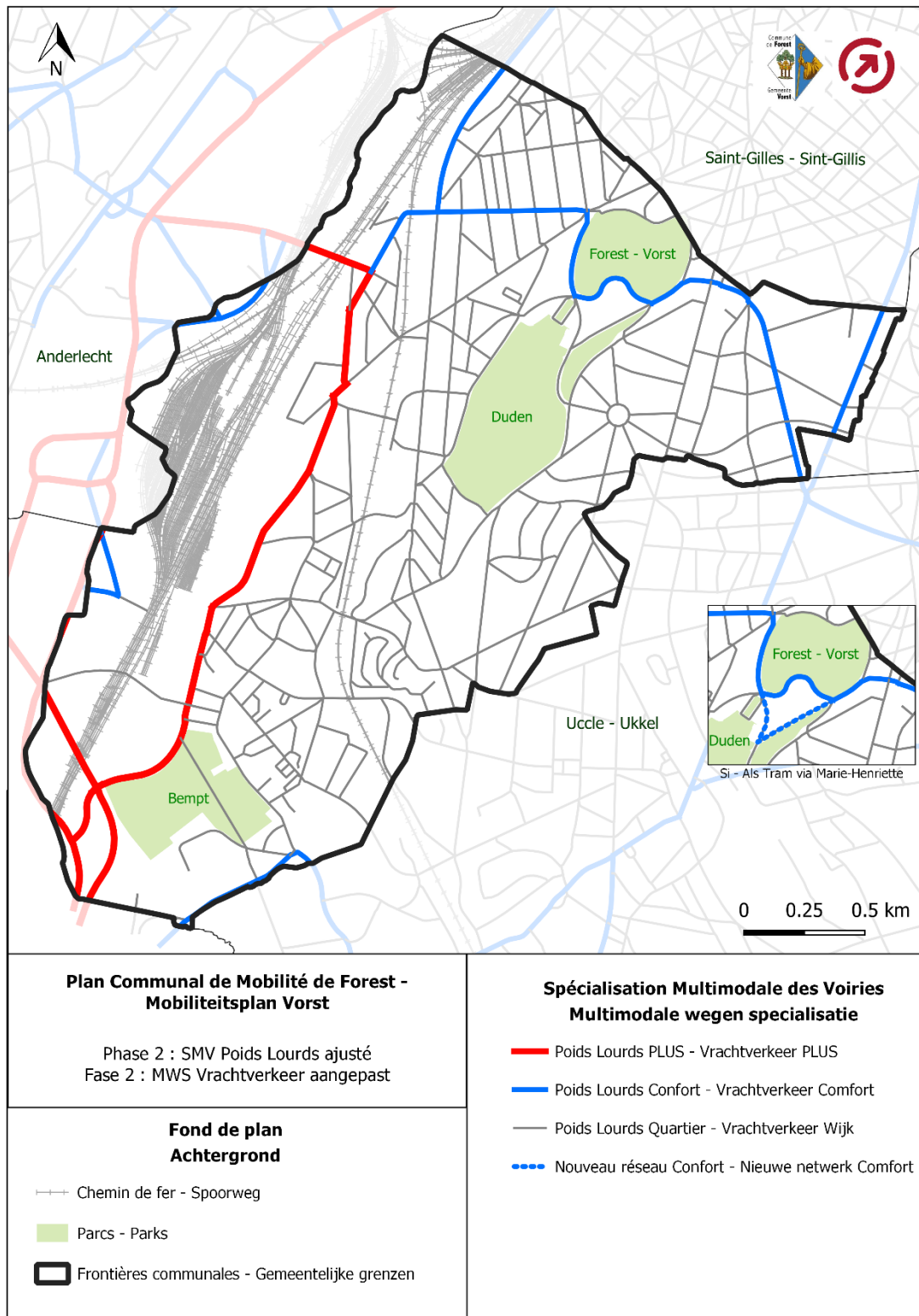
## 2.2.5 Vrachtverkeersnetwerk

**Te overwegen aanpassingen voor het Vrachtverkeersnetwerk als de tram op de Koningin Maria-Hendrikalaan en de Besmelaan zou voorbijkomen**

Net zoals het autonetwerk, is het vrachtverkeersnetwerk van het GewMP redelijk coherent. In functie van het gekozen traject voor de tram op ringlijn, moet hier ook een aanpassing worden overwogen naar het beeld van het autonetwerk. Er moet voorzien worden in een lus via de Gabriel Faurélaan als de trams de Koningin Maria-Hendrikalaan nemen.



Het kaartje hieronder toont ons de hiërarchie van het Vrachtverkeernetwerk zoals voorgesteld in dit GMP, op basis van het netwerk van het GewMP Good Move en de aangebrachte opmerkingen.



## 2.3 Werkingsvoorwaarden van de netwerken

### 2.3.1 Voorwoord

#### ***Richtsnieren vastgelegd door het GewMP***

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move geeft grote richtsnieren over de algemene werking van de verschillende verplaatsingsnetwerken. Die dienden als basis voor dit Gemeentelijk Mobiliteitsplan.

### 2.3.2 Algemene werkingvoorwaarden

#### **2.3.2.1 Voetgangersnetwerk**

Het GewMP vermeldt dat *“de PLUS- en COMFORT-wegen [van het voetgangersnetwerk] een hoogwaardig ontwerp vereisen op basis van de volgende criteria qua gebruikskwaliteit: afmetingen aangepast aan het volume voetgangers, zonder omwegen, vlak en comfortabel, met correcte grip zonder dwarshelling”*.

Gelet op de vaststellingen uit de diagnose, gaat het er voor het **Voetganger PLUS-netwerk** van de Gemeente Vorst over om **het gebruikskomfort sterk te verbeteren**, zowel op het vlak van de bekleding, de plaats voor voetgangers als de gebruiksvriendelijkheid. Dat geldt voor alle Voetganger PLUS-wegen.

Binnen de wijken, en dan voornamelijk voor het hart van Vorst en Hoogte Honderd, moet er worden nagedacht over de invoering van rustige zones in de vorm van ontmoetingsplaatsen. Op de wegen die ook structurerende assen vormen voor het autonetwerk (Wielemans Ceuppenslaan, Zamanlaan, Globelaan, Besmelaan enz.) moet er een fysieke afscheiding worden behouden met het autoverkeer.

Wat het **Voetganger COMFORT-netwerk** betreft (en het Voetganger WIJK-netwerk), is het de bedoeling om de voetpaden en voetgangersroutes geleidelijk voor iedereen toegankelijk te maken door de aanbevelingen van het toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (PAVE) toe te passen. Hetzelfde geldt voor het Voetganger WIJK-netwerk. Indien mogelijk kan de invoering van rustige zones onder de vorm van ontmoetingsplaatsen, woonwijken enz. ook worden overwogen, en dan specifiek op plaatsen die door geen enkel ander structurerend transportnetwerk worden bediend.



#### **2.3.2.2 Fietsnetwerk**

In het GewMP staat dat de assen van de structurerende fietsroutenetwerken (Fiets PLUS en Fiets COMFORT) *“als doel hebben de kwaliteit van het fietsgebruik te optimaliseren door hoge inrichtings- en beheersnormen te bieden voor de vijf kwaliteitscriteria van een fietsroute: samenhangend, snel (direct), veilig, aangenaam en comfortabel. Deze bieden de fiets een concurrentievoordeel en vergemakkelijken de keuze van de route (Way-finding).”*

Tegelijkertijd werd een gids opgesteld door Brussel Mobiliteit over de visie op de keuze voor fietsinfrastructuur in Brussel. Dankzij deze tool wordt elke soort fietsinrichting die de voorkeur geniet volgens de hiërarchie van de fiets- en autonetwerken gedefinieerd. Ze zal ook als basis dienen voor alle overwegingen in verband met de aanleg van het fietsnetwerk. Daarnaast moet er ook rekening worden gehouden met de aanbevolen afmetingen van de fietsroutes. De standaardbreedte van een afgescheiden inrichting bedraagt namelijk:

- *“Voor een eenrichtingsinrichting: 1,80 meter op de WIJK- en COMFORT-routes en 2,5 meter op de PLUS-routes;*
- *“Voor een tweerichtingsinrichting: 3 meter op de WIJK- en COMFORT-routes en 4 meter op de PLUS-routes.”*

De standaardafmetingen van de gemarkeerde fietsinrichtingen bedraagt dan weer 1,3 meter, exclusief buffer en watergreppel.

 		Vélo PLUS	Vélo CONFORT	Vélo QUARTIER
		Auto PLUS	Aménagement cyclable séparé <sup>1</sup> ou contre-allée apaisée en Auto Quartier	Aménagement cyclable séparé <sup>2</sup> ou contre-allée apaisée en Auto Quartier
Auto CONFORT	50 km/h	Aménagement cyclable séparé <sup>1</sup>	Aménagement cyclable séparé <sup>2</sup> ou piste cyclable marquée <sup>4</sup> (ou couloir bus et vélo <sup>4</sup> )	
	30 km/h	Aménagement cyclable séparé <sup>1</sup> ou piste cyclable marquée (ou couloir bus et vélo) <sup>4</sup>	Piste cyclable marquée ou aménagement cyclable séparé ou couloir bus et vélo	
Auto QUARTIER ≤ ±200 véh/HP/sens	Rue cyclable <sup>3</sup>	Partage de la voirie <sup>3</sup> ou rue cyclable <sup>3</sup> ou zone de rencontre ou bande cyclable suggérée	Partage de la voirie <sup>3</sup> ou bande cyclable suggérée ou zone de rencontre	

<sup>1</sup> largeur : 2,50m

<sup>2</sup> largeur : 1,80 m (cf. p.19)

<sup>3</sup> Dans le cas de rues cyclables en SUL, le stationnement, le cas échéant, est aménagé à gauche par rapport au sens de circulation, et la largeur carrossable ≥ 3,50m.

<sup>4</sup> une réduction de la vitesse à 30km/h est dans ce cas souhaitable

Figuur 1: Fragment uit de gids “Welke fietsinrichting op welke plaats?”, Brussel Mobiliteit (2020)

Momenteel beantwoorden noch het Fiets PLUS-netwerk (te smalle of onbestaande fietspaden, geen bufferzones) noch het COMFORT-netwerk (geen inrichting) van Vorst aan de beoogde standaard.

Wat het **Fiets PLUS-netwerk** betreft, gaat het er in de mate van het mogelijke om **meer plaats te creëren voor fietsers** (aanleg/verbreding van fietspaden), en dan voornamelijk/om te beginnen op de structurerende assen voor auto’s waar er geen afgescheiden fietspaden zijn en/of waar er geen (exclusieve) snelheidsbeperking tot 30 km/uur geldt zoals op de Wielemans Ceuppenslaan of de Luttrebruglaan.

Het **Fiets COMFORT-netwerk** gebruikt uitsluitend de Auto WIJK-wegen en daar is het doel om **alle fietsroutes te markeren en ze zo zichtbaarder te maken**.

Binnen de wijken moet er overwogen worden om een fietsstraat in te voeren om de structurerende fietsroutes te markeren (zij zijn niet opgenomen als ontmoetingszone gelet op hun status als structurerende voetgangersas).

Ten slotte moet er een afzonderlijke fietsinrichting komen langs de wegen voor het structurerende autoverkeer, ook al zijn die niet opgenomen als structurerende weg voor fietsers, zoals de Globelaan. Dat alles om de doelstelling van een 100% befietsbaar wegennet te halen, wat het GewMP Good Move ambieert.

### 2.3.2.3 OV-netwerk

Het GewMP stelt dat **OV PLUS-lijnen** “*verre verplaatsingen mogelijk maken tussen de bestaande grote kernen of die in ontwikkeling op grootstedelijk niveau, met interessante trajecttijden en hoge frequentie en capaciteit.*” In dat kader wil het GMP een PLUS-netwerk uitrollen **met in de mate van het mogelijke een eigen bedding** en beperkt tijdverlies bij passages op kruispunten.

Een dergelijke inrichting moet onder meer ook overwogen worden voor de Koningin Maria-Hendrikalaan, mocht de toekomstige tram op ringlijn via deze weg lopen. De invoering van een dergelijke inrichting ligt daarentegen moeilijker op het eerste deel van de Gerijstraat, aangezien die smal is. Een eigen bedding in aanloop van het kruispunt moet wel mogelijk zijn om er het tijdverlies te beperken. Het kruispunt Gerij/Luttre/Sint-Denijs moet ook herzien worden in overeenstemming met de aanbevelingen van de multimodale wegenspecialisatie. Bovendien moet er bijzondere aandacht uitgaan naar andere kruispunten om er indien mogelijk de verkeersomstandigheden voor het OV te verbeteren, nl. het kruispunt Wiels, Albert, Hoogte Honderd en het hart van Vorst.

In verband met het **OV COMFORT-netwerk** zegt het GewMP dat *“ze worden ingezet voor verplaatsingen op minder grote schaal waarbij gebruik gemaakt wordt van smallere wegen dan in het OV PLUS-netwerk. Het COMFORT-netwerk is niet geschikt om dezelfde soort prestaties te leveren op het vlak van trajecttijden. De uitdaging van de regelmaat is daarentegen essentieel.”* Het vooropgestelde doel door het GewMP is om **de zwarte punten voor de regelmaat weg te werken**, die tijdens de eerste fase werden geïdentificeerd (hart van Vorst, Hoogte Honderd enz.). Binnen de wijken brengt dat onder meer een vermindering van het autoverkeer met zich mee, wat men ook wil bereiken met de uitbouw van de rustige mazen.

### 2.3.2.4 Autonetwerk

Het **structurend Autonetwerk** moet **in de mate van het mogelijke het transitverkeer dat uit het WIJK-netwerk wordt gehaald, opvangen**, en dat terwijl het kadert binnen een algemene vermindering van het autoverkeer/gemotoriseerd verkeer op het niveau van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het GewMP voegt daaraan toe dat de maatregelen voor het structurend autonetwerk genomen worden om het binnenkomende en vertrekkende verkeer van Brussel te stroomlijnen.

Om een minimum aan autoverkeer te kunnen opvangen op de Auto COMFORT-wegen, moet er in Vorst bovendien **gegarandeerd worden dat dit**

**netwerk zoveel mogelijk ontlast wordt van supragewestelijk verkeer**. Dat moet naar het enige Auto PLUS-netwerk gestuurd worden.

Het doel is ook hier om **de onveiligheid voor alle modi te verminderen**:

- door te werken aan de ongevalgevoelige zones, waarvan er meerdere in het structurend autonetwerk van Vorst liggen (kruispunten Gerij/Luttrebrug, Wiels, Albert, Albert/Molière, aangeduid als bijkomende OGZ's);
- door de nodige maatregelen te nemen zodat de opgelegde snelheidsbeperkingen gerespecteerd zouden worden. Dat is des te belangrijker omdat er in de kern van het structurend autonetwerk tot voor kort 50 km/uur mocht worden gereden, terwijl dat sinds 1 januari 2021 deel uitmaakt van de Stad 30.

Ten slotte moet **de verkeersoverlast er voor de bewoners worden beperkt**, onder meer op het vlak van geluid, luchtkwaliteit of stedelijke breuklijnen. In dat kader moeten er eventueel snelheidsbeperkende voorzieningen komen om de overlast zoveel mogelijk in te perken en de wegen zo toegankelijk mogelijk te maken voor voetgangers. Er moet ook extra aandacht uitgaan naar de as Luttrebrug - W. Ceuppens - Kon. Maria-Hendrika - Albert of nog naar de Van Volxemlaan in de mate waarin die ook een structurende as vormen voor het OV.

### 2.3.2.5 Vrachtverkeersnetwerk

Wat het **structurend Vrachtverkeersnetwerk** betreft, is het de ambitie om ervoor te zorgen dat de **breedte is aangepast aan het verkeer** en dat de geometrie draaien gemakkelijk toelaat. Dit netwerk moet *“het goederenverkeer op geschikte wegen zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming of bij de overslag naar andere voertuigen/modi houden”* (GewPM).

Momenteel is dit comfort niet overal een feit voor dit netwerk van de Gemeente Vorst, namelijk omdat de weg zo smal is (Sint-Denijsstraat) en/of door het gemengde verkeer met fietsers (Gerij, Luttrebrug, W. Ceuppens, Koningin Maria-Hendrikalaan, Brugmann).

## 2.3.3 Als er keuzes moeten worden gemaakt

### 2.3.3.1 Algemene visie

Door de breedte van de weg kunnen niet altijd alle transportmodi performant zijn, rekening houdend met hun multimodale hiërarchie en de beoogde performantiecriteria voor elk netwerk. Soms moeten er dus keuzes worden gemaakt.

Die te volgen criteria om de netwerken en de heraanleg van de openbare ruimtes te verbeteren, zijn:

- **Eerst de hiërarchie van de verschillende netwerken**

Zo moet er prioriteit gegeven worden aan het PLUS-netwerk, dan het COMFORT-netwerk en als laatste komt het WIJK-netwerk;

- **Daarna het "STOP"-principe**

De verbetering moet er in de eerste plaats voor de voetgangers komen, daarna voor de fietsers, het openbaarvervoernetwerk en ten slotte voor het autoverkeer (en vrachtverkeer).



Figuur 2: STOP-principe

Bron: duurzame-mobiliteit.be

Voorafgaand moet **de mogelijkheid bestudeerd worden om parkeerplaatsen op de openbare weg te schrappen** (om zo plaats terug te winnen). Bij deze analyse (fase 3) moet er echter rekening gehouden worden met de huidige parkeerdruk en eventuele mogelijke (gedeeltelijke) compensaties

buiten de openbare weg. En dat in lijn met de gewestelijke doelstelling om het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte te verminderen door in te zetten op parkeren buiten de openbare weg.

Deze analyse zal ook rekening houden met het profiel van de gebruikers. Het is namelijk de ambitie van het Gewest om parkeren op de openbare weg gemakkelijker te maken voor mobiele beroepsgroepen en het aanbod en de aantrekkelijkheid voor (sedentaire) werknemers daarentegen te drukken. Ze zal ook de mogelijkheid tot een evolutie van het parkingbeheer in de Gemeente omvatten, zoals trouwens ook was aanbevolen (cf. krachtlijn 4). Het gaat dan in het bijzonder om de beperking van vrijstellingskaarten voor de (sedentaire) actieve bevolking en om de parkeersectoren te verdelen. Tot slot moet er ook in de mate van het mogelijke rekening gehouden worden met het potentieel tot "buitenbezitstelling" van de privéwagens in functie van het multimodale mobiliteitsaanbod in de buurt - wetende dat slechts een heel gering aantal Vorstenaars eigenlijk een eigen auto bezit.

### 2.3.3.2 Wat met de grijze gebieden?

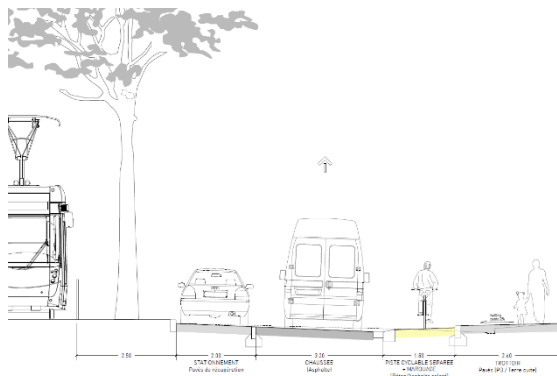
**As Gerij - Luttrebrug - W. Ceuppens - Kon. Maria-Hendrika - Besme - Albert**

Op deze as is het voornamelijk het verplaatsingscomfort van fietsers (Fiets PLUS-netwerk) dat beter moet. Door de bank genomen moet er meer plaats vrijgemaakt worden voor fietsinrichtingen, die hoofdzakelijk bestaan uit gemarkeerde fietspaden zonder veiligheidsverbreding voor het autoverkeer en de parkeerplaatsen langs de steenweg. In mindere mate moet de kwaliteit van de voetgangersinrichtingen ook beter. In het bijzonder langs de Wielemans Ceuppenslaan (Voetganger PLUS) waar er niet genoeg plaats is voor de voetgangers tijdens drukke periodes, of de Gerijstraat (Voetganger WIJK) waar er op sommige plekken eigenlijk geen ruimte is voor verplaatsingen te voet.

Op de Luttrebruglaan en de Wielemans Ceuppenslaan zal de invoering van een performant netwerk voor de actieve modi vooral uitmonden in minder parkeerplaatsen langs deze

wegen, die nu elk 4 parkeerstroken tellen. De parkeerdruk ligt er momenteel relatief hoog en er moet dus op lange termijn gedacht worden: de te nemen begeleidende maatregelen moeten worden geïdentificeerd zodat die parkeerplaatsen kunnen worden weggehaald (gedeeltelijke compensatie buiten de openbare weg, herziening van het algemeen parkeerbeleid - cf. krachtlijn 4 - enz.). Het doel is om performante netwerken uit te rollen op deze assen en deze wegen dus op middellange termijn opnieuw aan te leggen (5 à 10 jaar).

Het Gewest plant de heraanleg van de Albertlaan op korte-middellange termijn. Het project omvat de invoering van afgescheiden fietspaden (1,80 m) in beide rijrichtingen. De stoep wordt 2,60 m breed en de verkeersruimte voor auto's wordt 3,20 m breed. Daardoor, en zelfs als de verkeersruimte voor fietsers de gewenste comfortstandaard (2,50 m) niet haalt, voorziet dit GMP niet in extra maatregelen.

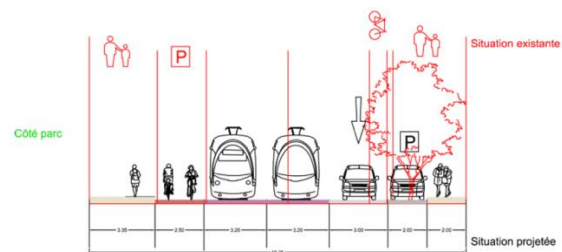


Figuur 3: Project tot heraanleg van de Albertlaan - Bron: Brussel Mobiliteit

Wat de Gerijstraat betreft moet(en) er (een) verkeersweg(en) voor auto's en parkeerplaatsen wijken en mogelijk in het westelijke deel, aangezien er een eigen bedding komt voor de trams en er zo meer comfort wordt gecreëerd voor de actieve modi. Toch moet er ook een verkeersstrook voor autoverkeer worden behouden in elke rijrichting van minimaal 3,20 m breed. Zo komt het vrachtverkeer op deze as, die in het Vrachtverkeer PLUS-netwerk zit vervat, niet in de problemen. Op het meest oostelijke deel is er weinig bewegingsruimte. Er moet overwogen worden om parkeerplaatsen weg te halen en, in dat geval, begeleidende maatregelen te nemen.

Daarnaast moet er extra aandacht uitgaan naar de regelmaat van de trams en de eigen bedding naar aanloop van het kruispunt met de Luttrebruglaan.

Tot slot hangt de toekomst van de Koningin Maria-Hendrikalaan en de Besmelaan voornamelijk af van de eventuele doorgang van de tram daar. In dat geval wordt er overwogen om van die lanen eenrichtingsstraten te maken op het stuk tussen Albert en de rotonde van de Massenetlaan. Zo zouden er een eigen trambedding en fietspaden kunnen komen en zou de comfortabele verkeersruimte voor voetgangers, auto's en vrachtauto's behouden kunnen worden. De parkeerplaatsen langs deze wegen zouden in dat geval zelfs ook kunnen blijven.



Figuur 4: Mogelijk uitzicht van de Kon. Maria-Hendrikalaan - Bron: Transitec

Als de tram onder het park komt, moeten de fietsinrichtingen verbeterd worden, waarvoor er waarschijnlijk een deel van de parkeerplaatsen zou moeten wijken.

Bovendien moet er ook nagedacht worden over de betrokken kruispunten van al deze assen (in het bijzonder Albert, Rochefort, Wiels en Gerij/Luttrebrug). We moeten hun goede werking immers zoveel mogelijk garanderen, rekening houdend met de hiërarchie van de verschillende netwerken rond die punten - ook al zal het bijzonder moeilijk zijn om de gewenste kwaliteitsstandaard voor elke transportmodus te halen.

### As Brits Tweedelegerlaan / Sint-Denijs / Luttrebrug

Uit de diagnosefase bleek dat de verkeersomstandigheden voor fietsers in het bijzonder (en voetgangers) ook niet altijd even optimaal zijn op deze as.

In het zuidelijke deel van de Brits Tweedelegerlaan (tot aan de rotonde Sint-Denijs) zou de verkeersruimte voor fietsers<sup>3</sup> breder kunnen worden gemaakt als de parkeerstroken - die nu langs beide kanten van de weg lopen - zouden worden weggehaald. De breedte van de fietsinrichtingen haalt nu de aanbevolen normen niet (1,3 m in plaats van 2,5 m). Aangezien er afgescheiden fietspaden zijn, de parkeerstroken reserveparking bieden om er (een deel) van de parkeergelegenheid op te vangen die in het hart van Vorst wordt weggehaald en gezien de relatief recente heraanleg van die weg, is dit stuk geen prioriteit. Wel moet er op langere termijn nagedacht worden over mogelijkheden om de parking in dat gebied naar buiten de openbare weg te verplaatsen. Hetzelfde geldt voor het stuk van de Sint-Denijsstraat dat naar de volgende rotonde leidt.

Het deel van de Sint-Denijsstraat tussen de Schaatsstraat zou, doordat de weg zo breed is, de verkeersomstandigheden aanzienlijk kunnen verbeteren voor fietsers (invoering van een fietspad - Fiets PLUS), voetgangers (bredere voetpaden - Voetganger COMFORT) en zelfs voor andere transportmodi. Daarnaast zou het voor het gemotoriseerde verkeer (Vrachtverkeer PLUS; Auto en OV COMFORT) ook aangenamer zijn als de fietsers afgescheiden werden van het autoverkeer.

Een beter verplaatsingscomfort voor fietsers (en voetgangers) langs het volgende stuk van de Sint-Denijsstraat (tussen de Brits Tweedelegerlaan en de Luttrebrug) zou daarentegen betekenen dat er parkeerplaatsen verdwijnen (wat op lange termijn overwogen moet worden), maar ook en vooral dat er op korte termijn nagedacht moet worden over het beheer van leveringen langs deze as. De smalle fiets- (en voetgangers-)inrichtingen brengen namelijk een zeker ongemak met zich mee, maar het zijn vooral de voertuigen voor leveringen die problemen veroorzaken op deze wegen. Aangezien het stuk smal is en er geen noemenswaardig regelmaatprobleem is voor het openbaar vervoer, wordt er geen specifieke maatregel aanbevolen (OV COMFORT).

---

<sup>3</sup> Er werden dagelijks gemiddeld 50 à 250 fietsers geteld tijdens de eerste twee weken van december 2020 (in 1 richting).

Wat de Luttrebrug betreft zouden er voor de noodzakelijke verbetering van de fietsinrichtingen parkeerplaatsen moeten wijken op deze as, waar er 4 parkeerstroken zijn. Net zoals bij de voorstellen voor het andere deel van de laan (cf. eerder), moet er op termijn nagedacht worden over te nemen begeleidende maatregelen zodat die parkeerplaatsen kunnen worden weggehaald (gedeeltelijke compensatie buiten de openbare weg, herziening van het algemeen parkeerbeleid (cf. krachtlijn 4) enz.).

Tot slot moet er ook aandacht uitgaan naar het kruispunt Sint-Denijs / Brits Tweedelegerlaan. Daar moet meer samenhang komen op het vlak van de hiërarchie van de verschillende transportnetwerken, zodat de busbediening in dat gebied weldra toeneemt.

### Het noordelijke deel van de Van Volxemlaan

Op dit stuk moet ook hoofdzakelijk de fietsinrichting verbeterd worden qua verkeersruimte. Prioriteit gaat uit naar een verbreding, wat ten koste zou gaan van parkeerbzones, en/of naar een verbreding van de weg. Dat zou kunnen worden overwogen in het kader van het Masterplan Vorst aan de Zenne.

### Brugmannlaan

Naast de kwestie van de kwaliteit van het wegdek van de voetgangersinrichtingen, is vooral de plaats voor fietsers een aandachtspunt op deze as. Gezien de hiërarchie van de verschillende netwerken en de beschikbare ruimte, zal er hier ook parkeergelegenheid verdwijnen voor betere fietsinfrastructuur. Dat is echter geen prioriteit, aangezien deze as deel uitmaakt van het Fiets WIJK-netwerk, er andere zones zijn waar het verplaatsingscomfort voor fietsers beter eerder wordt aangepakt en gezien de hoge parkeerdruk op deze as.

## Gemeentelijke wegen

Rekening houdend met de werkingsvoorwaarden van de eerder voorgestelde netwerken, beantwoorden alle gemeentelijke wegen in het algemeen aan de gewenste standaarden. De norm is er op de meeste wegen immers een gemengd verkeer (behalve eventueel met voetgangers). De Globe- en Zamanlaan uit het Auto COMFORT-netwerk zijn breed genoeg om de fietsers van de rest van het verkeer af te zonderen en nog steeds in een comfortabele verkeersruimte te voorzien voor voetgangers (en de parkeerplaatsen te behouden).

In de Vanpéstraat, een structurerende weg voor voetgangers, fietsers en het OV, kan het gemengd verkeer behouden blijven. De omstandigheden voor voetgangers moeten daarentegen wel verbeterd worden.

Er moet ook bijzondere aandacht besteed worden aan andere assen, zoals vermeld in het eerste deel van de studie:

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

### 2.3.4 Niet te vergeten: de kruispunten

Zoals eerder vermeld, spelen kruispunten bovendien een sleutelrol in de netwerken en moeten die ook "performant" worden. In dat kader moeten de volgende kruispunten nader bestudeerd worden:

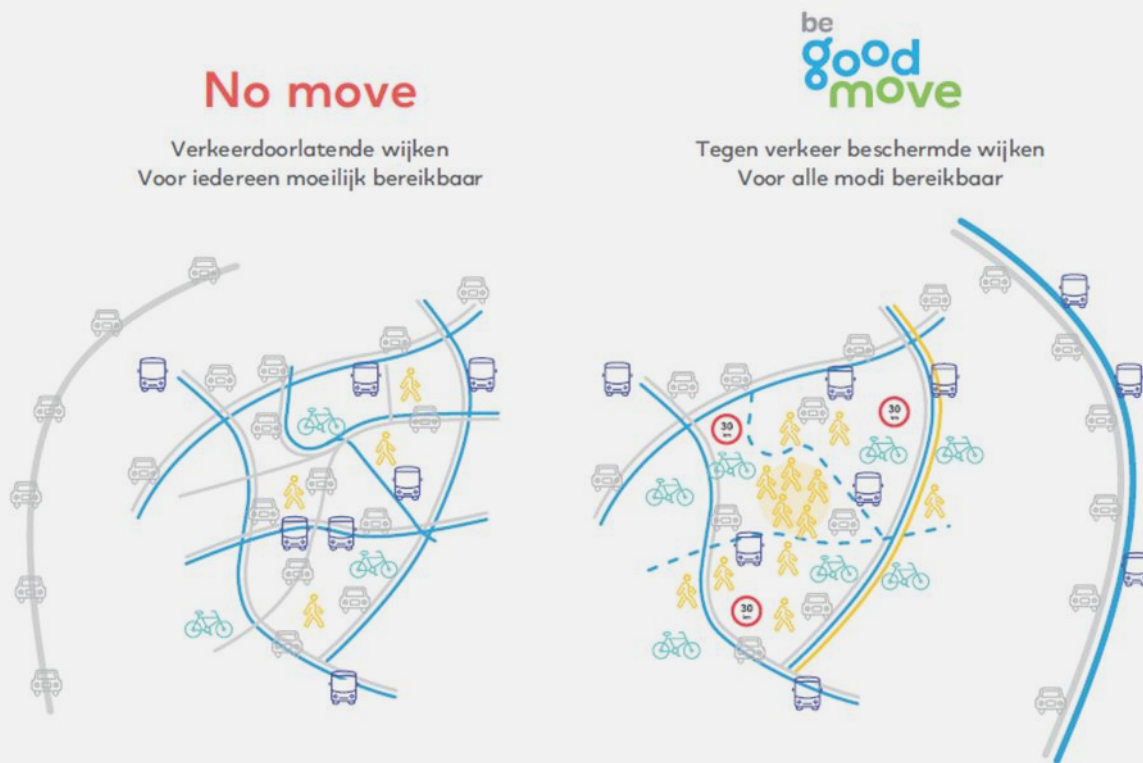
- Gerij/Luttrebrug;
- "Wiels"
- "Rochefortplein"
- "Albert".



### 3. KRACHTLIJN 2: DE STRATEGIE VOOR DE UITBOUW VAN RUSTIGE MAZEN



### 3.1 Definitie en doelstelling (herhaling)



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

Bron: GewMP-Good Move

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

Binnen die mazen "zijn de verblijfskwaliteit, de begaanbaarheid, de toegankelijkheid en de fietsbaarheid belangrijk voor de lokale verplaatsingen en het openbaar vervoer voor verbindingen tussen de wijken en de rest van het Gewest. Gemotoriseerd bestemmingsverkeer is er verzekerd, maar in sommige gevallen zijn omwegen nodig om zo min mogelijk te interfereren met verplaatsingen te voet of met de fiets. Het doorgaand autoverkeer wordt er daarentegen sterk ontmoedigd."<sup>4</sup>

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

te verminderen en doorgaand verkeer te ontraden."<sup>5</sup> Met als doel om:

- **"De leefomgeving te verbeteren:**
  - door verkeershinder te beperken;
  - door de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren;
  - door de veiligheid van alle verplaatsingsmodi te verzekeren.
- **Te zorgen voor de uitvoering en het goed functioneren van de wegennetten, zoals gedefinieerd in de multimodale wegenspecialisatie."**<sup>6</sup>

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

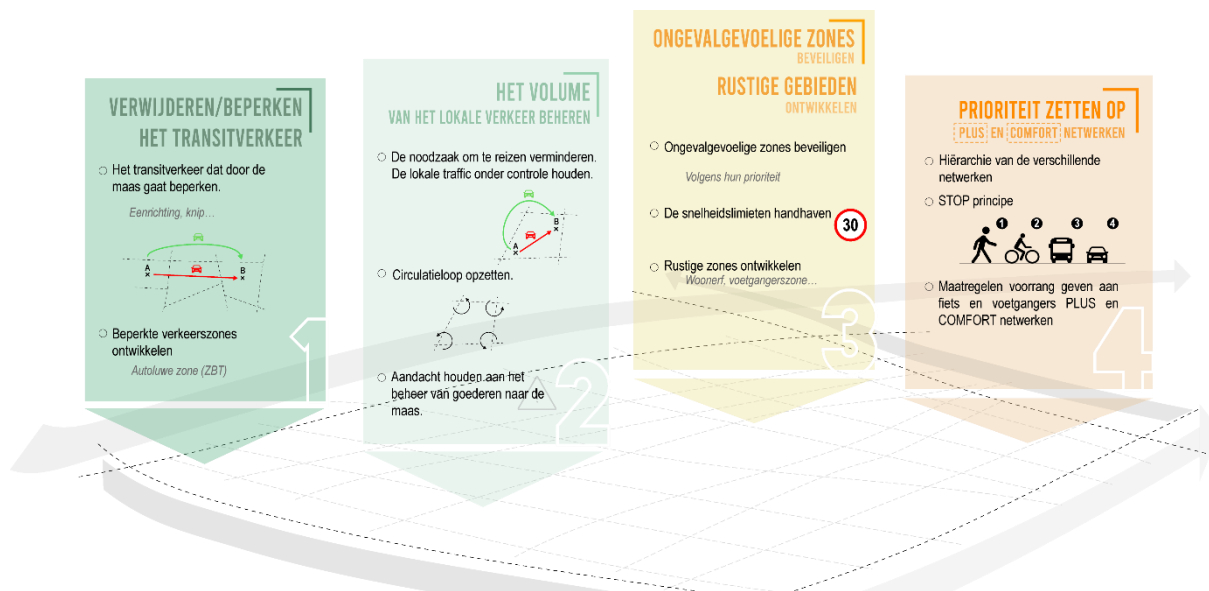
<sup>4</sup> Bron: Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move (p. 75).

<sup>5</sup> Bron: Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move (p. 160).

<sup>6</sup> Bron: Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move (p. 258).

## 3.2 Strategie voor de uitbouw van rustige mazen

### 3.2.1 Algemene strategie



Figuur 5: Algemene strategie voor de uitbouw van rustige mazen

#### **Het doorgaand verkeer wegwerken/beperken**

In de eerste stap worden er maatregelen genomen om al het doorgaand verkeer in de maas te beperken of zelfs helemaal weg te werken. Daarvoor kunnen verschillende middelen aangewend worden: de invoering van verkeersbeperkingen (eenrichtingsstraat, verkeersvrij maken enz.) en/of de ontwikkeling van zones met beperkt verkeer (beperkte toegangszone enz.).

#### **Het volume aan lokaal verkeer beheeren**

Daarna moeten er maatregelen komen om het volume aan lokaal verkeer te beheeren door ten eerste de verplaatsingsbehoeften te verminderen en ten tweede het lokaal verkeer beter te beheersen. Het idee is dat lokale verplaatsingen met de auto zoveel mogelijk beperkt worden binnen de maas (redelijkerwijs vermijden dat een automobilist die het noorden van de maas wil bereiken, dat doet via het zuiden).

Bovendien moeten de goederenstromen naar de mazen ook beheerd worden.

#### **De ongevalgevoelige zones veiliger maken en rustige zones creëren**

Tegelijkertijd moeten de nodige maatregelen worden genomen om:

- de ongevalgevoelige zones, in het bijzonder de OGZ's, veiliger te maken - volgens hun prioriteit - maar ook de andere eventueel geïdentificeerde zones;
- ervoor te zorgen dat de opgelegde snelheidsbeperkingen worden nageleefd.

Afhankelijk van het belang en de haalbaarheid, wordt er ook geopperd voor de ontwikkeling van rustige zones (ontmoetingsplaats, voetgangerszone, schoolstraat, speelstraat enz.) om de uitbouw van rustige mazen te bewerkstelligen.

#### **Eerst en vooral inzetten op de structurende netwerken volgens het STOP-principe**

De verschillende maatregelen zullen volgens prioriteit en het STOP-principe moeten worden ingevoerd en moeten in lijn liggen met de hiërarchie van de verschillende transportnetwerken die eerder werden uitgewerkt. De maatregelen moeten eerst en vooral het voetgangersnetwerk beschermen, daarna het fietsnetwerk en tot slot het OV-netwerk; en dan eerst de PLUS- en COMFORT-netwerken. Bovendien zullen de maatregelen ook zoveel

mogelijk alle extra overlast op de andere wegen in de buurt moeten vermijden of beperken.

## 3.2.2 Concrete toepassing in de mazen van Vorst

### 3.2.2.1 “Neerstalle”

#### *Het doorgaand verkeer wegwerken/beperken*

De te nemen maatregelen moeten het doorgaand verkeer door de maas wegwerken, en in het bijzonder het verkeer dat het centrum van Vorst doorkruist. Daar vinden immers heel wat activiteiten plaats, liggen meerdere scholen (die veel zwakke weggebruikers trekken) en de assen van het centrum zitten vervat in het Voetganger PLUS-netwerk. Bovendien is het ook een zwart punt voor de regelmaat van het openbaar vervoer en een ongevalgevoelige zone. Algemeen beschouwd moet er gewerkt worden aan het doorgaand verkeer op de as Neerstalle - Brussel, een structurerende as voor voetgangers en het openbaar vervoer waar op sommige plekken meer dan 10 000 voertuigen/dag voorbijkomen.

Daarnaast moeten de maatregelen er ook voor zorgen dat het doorgaand verkeer wordt weggewerkt op de andere wegen die er last van hebben, waaronder de Brits Tweedelegerlaan of de assen Schaats - Keerkringen en Kersbeek - Dumonceau – Haveskercke, die ook structurerende assen zijn voor actieve modi. Het doorgaand verkeer dient bovendien te worden weggewerkt op wegen met scholen.

#### *Het volume aan lokaal verkeer beheren*

Eerst en vooral moeten de gebruikers uit de buurt aangezet worden tot en begeleid worden bij een rationeler gebruik van de auto. In dat kader zijn er meerdere maatregelen mogelijk, die worden uitgerold in krachtlijn 3. Denk maar aan middelen om te sensibiliseren en aan te moedigen om de kern van de Gemeente op een andere manier dan met de auto te bereiken dankzij specifieke campagnes. Bovendien moeten de bedrijven en scholen uit de buurt bijgestaan worden, maar bovenal moeten ze het voorbeeld geven. Momenteel komt een aanzienlijk deel van het gemeentepersoneel met de auto naar het Gemeentebestuur (37%). Daar doet zich dus een

mogelijkheid voor een modale verschuiving voor, aangezien een deel van dat personeel in de Gemeente of vlakbij woont. Door het grote aantal winkels, moet er extra aandacht uitgaan naar het vraagstuk van de stedelijke logistiek. Zo moet het aantal zware voertuigen binnen de maas, en in het bijzonder in het hart van Vorst, naar omlaag. Daarnaast moet er ook gekeken worden naar het ontwikkelingsproject van het cultuurcentrum ABY.

Tegelijkertijd moet er een circulatieplan worden ontwikkeld dat het "lokaal" verkeer kan opvangen, maar wel zoveel mogelijk de uitwisselingen tussen de verschillende zones in de maas beperkt. Het hart van Vorst moet in het bijzonder zo verkeersvrij mogelijk worden en beschouwd worden als een bestemming en niet als een doorgang. Het is voornamelijk noodzakelijk om er de ruimte voor voetgangers te verbeteren en veiliger te maken. De invoering van een ontmoetingsplaats is een stap in die richting. Dat is trouwens voorzien in het project tot heraanleg van de openbare ruimtes in het hart van Vorst, dat zich baseert op de voorstellen in het kader van het duurzame wijkcontract Abdij.

#### *De ongevalgevoelige zones veiliger maken en rustige zones creëren*

Er moeten ook andere rustige zones worden overwogen (fietsstraten, schoolstraten, woongebieden) en geleidelijk worden ingevoerd. Om de zone rustiger te maken, zal het ook nodig zijn om de OGZ's veiliger te maken - wat trouwens ook in het project tot heraanleg van de openbare ruimtes van het hart van Vorst staat - en om ervoor te zorgen dat de snelheidsbeperkingen worden nageleefd en dat er ad hoc-maatregelen worden genomen. Daarnaast moeten we extra aandacht besteden aan de wegen die in 2020 nog geen zone 30 waren, en dan specifiek aan de as Neerstalle - Brussel en de Marguerite Bervoetsstraat. Dat zijn immers lange en relatief rechte straten. Dat geldt ook voor de buurten rond scholen, zodat die veilig en gebruiksvriendelijk zijn.

### 3.2.2.2 “Globe - Hoogte Honderd”

#### *Het doorgaand verkeer wegwerken/beperken*

Er zijn talrijke mogelijkheden om deze maas te doorkruisen en die moeten dus ingeperkt worden, of toch op z'n minst hun aantrekkelijkheid.

Sommige assen die sterk lijden onder doorgaand verkeer registreren meer dan 10 000 voertuigen/dag, soms zelfs bijna 20 000 voertuigen/dag, en vormen daarenboven structurerende assen voor de actieve modi (Van Haelen, Victor Rousseau, Jupiter). Er moet dus eerst aandacht uitgaan naar deze assen, net zoals naar de structurerende assen voor de actieve modi (en het OV). Denk maar aan de Brusselsesteenweg, Hoogte Honderd en omgeving of de wegen waar scholen liggen. Over het algemeen moet deze maas een zone worden die minder gebruikt wordt door en minder aantrekkelijk is voor doorgaand verkeer.

#### *Het volume aan lokaal verkeer beheren*

In deze buurt moeten er maatregelen genomen worden die een rationeler gebruik van de auto aanmoedigen en kaderen. Naast de buurtbewoners, moeten die acties zich ook richten op scholen, handelszaken en hun klanten. Tegelijkertijd moeten de acties die verplaatsingen met de auto naar Vorst Nationaal willen verminderen en/of afraden, verdergezet worden. Dat veroorzaakt immers een hoge parkeerdruk in die buurt. Maar hetzelfde geldt voor de verplaatsingen met de auto binnen die hele buurt. Tot slot is het vraagstuk van de stedelijke logistiek ook een uitdaging die moet worden aangegaan in deze buurt met talrijke handelszaken.

Er moet ook een circulatieplan worden ontwikkeld dat het "lokaal" verkeer zoveel mogelijk beheert en de uitwisselingen tussen de verschillende zones in de maas beperkt. Het Dudenpark is al een interessante zone op dat vlak. Net zoals het hart van Vorst, moet Hoogte Honderd ook beschouwd worden als een bestemming en niet als een doorgang (behalve voor het OV), waar de ruimte voor voetgangers (en fietsers) in het bijzonder beter moet.

#### *De ongevalgevoelige zones veiliger maken en rustige zones creëren*

De rustige zones moeten ook geleidelijk uitgerold worden in deze maas (ontmoetingsplaatsen / woonwijken, fietsstraten, schoolstraten enz.), onder meer op de structurerende assen voor voetgangers en fietsers.

Een zone rustiger maken gaat ook hier gepaard met de naleving van de snelheidsbeperkingen. Bovendien moet er ook gekeken worden naar de wegen die in 2020 nog geen zone 30 waren, zoals de Alsebergsesteenweg en vele andere. Hetzelfde geldt voor de omgeving rond de scholen, die talrijk zijn in deze buurt.

### **3.2.2.3 “VoorpleinEN” (Sint-Gillis)**

#### *Het doorgaand verkeer wegwerken/beperken*

Uit de eerste analyses van dit GMP<sup>7</sup> blijkt dat sommige assen in de Gemeente Vorst vandaag te kampen hebben met veel doorgaand verkeer, wat sterk moet worden afgeraden. De betrokken wegen zijn bovendien structurerende assen voor voetgangers en fietsers. Het gaat om de Parklaan (> 15 000 voertuigen/dag), de Koningslaan en de Alsebergsesteenweg (> 10 000 voertuigen/dag) en in mindere mate de Molièrelaan (> 5000 voertuigen/dag).

#### *Het volume aan lokaal verkeer beheren*

In Vorst zijn er doelgroepen die kunnen worden aangesproken en aangespoord om de wagen minder te gebruiken. Naast de inwoners, zijn er ook de scholen, de handelszaken en hun klanten van de polen Wiels en Albert aan de rand van de maas.

Bovendien is het aangeraden, en ligt het in lijn met de voorgestelde algemene strategie, dat het toekomstige LMC een circulatieplan omvat dat het autoverkeer op het niveau van de hele maas inperkt (bv. volgens het principe van de verkeerslus).

#### *De ongevalgevoelige zones veiliger maken en rustige zones creëren*

Het lopende LMC zal ook nagaan in welke mate de rustige zones kunnen worden uitgerold in deze maas en zal bijzondere aandacht besteden aan de naleving van de opgelegde snelheidsbeperkingen, onder meer op de wegen die in 2020 nog geen zone 30 waren. Denk maar aan de Parklaan en de Koningslaan, die immers lang en relatief rechtlijnig zijn. Bovendien zijn dat assen die herzien moeten worden door hun huidige configuratie en in het licht van de multimodale wegenspecialisatie.

<sup>7</sup> Deze zouden moeten worden aangevuld door het toekomstige LMC.

### 3.2.2.4 Andere mazen

De andere mazen in de Gemeente Vorst zijn ofwel monofunctioneel (industriezone) of lopen slechts gedeeltelijk in de Gemeente. Daar is er dus geen specifieke strategie op het vlak van ruimtelijke ordening nodig (zie evenwel de aandachtspunten hieronder).

## 3.3 Prioritaire perimeters (en gefaseerde invoering)

### *De mazen "Neerstalle" en "VoorpleinEN" vallen weldra onder Lokale Mobiliteitscontracten<sup>8</sup>*

In 2021 zullen de mazen "Neerstalle" en "VoorpleinEN" deel uitmaken van een Lokaal Mobiliteitscontract. Op basis van een diepgaande studie naar multimodale mobiliteit, zullen hier maatregelen uit voortvloeien die moeten worden genomen op het terrein om deze buurten rustiger te maken.

Deze mazen werden geselecteerd om opgenomen te worden in een Lokaal Mobiliteitscontract en werden dus gedefinieerd als prioritair voor het Gewest, met als vertrekpunt dat ze gekozen werden uit een grote groep mazen. Het gaat om buurten met effectief belangrijke uitdagingen voor de hele maas. Ter herinnering: de maas "Neerstalle" loopt rond het hart van Vorst en de maas "VoorpleinEN" loopt rond het Bareel van Sint-Gillis.

### *Ook bijzondere aandacht voor de maas "Hoogte Honderd"*

De maas "Hoogte Honderd" is een buurt waar snel gehandeld moet worden, gezien de uitdagingen die zich er stellen voor de rustige zones (en de multimodale wegenspecialisatie), en dat zowel in Vorst als in Ukkel.

Bovendien wordt er ook overwogen om de te nemen maatregelen specifiek te identificeren in het kader van dit Gemeentelijk Mobiliteitsplan, om zo tot een rustige maas te komen via onder meer een nieuw (multimodaal) circulatieplan.

---

<sup>8</sup> Het Lokaal Mobiliteitscontract (LMC) is een middel dat door het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP) is ingevoerd. Het doel is om de wijken rustiger te maken en

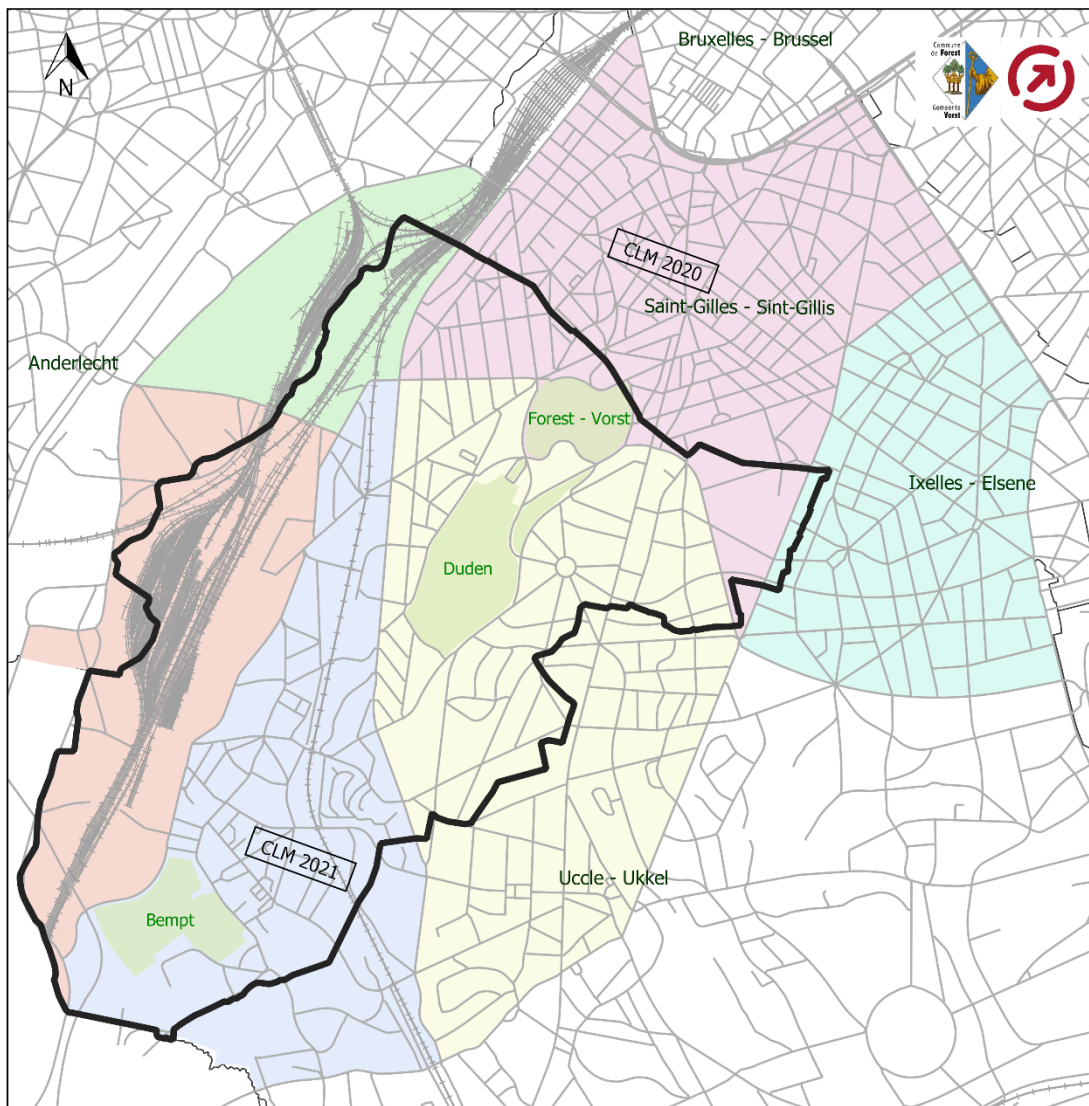
### *Niet te vergeten: de andere (stukken van) mazen*

Ook al ligt de maas "Brugmann" slechts heel gedeeltelijk in Vorst, de Gemeente moet toch aandachtig zijn voor de uitdagingen en de maatregelen die deze buurt nodig heeft. Onder meer omdat er mogelijk doorgaand verkeer kan zijn op sommige gemeentelijke wegen die naar die buurt leiden. Hetzelfde geldt voor de industriële mazen en de mazen met structureerende assen voor de actieve modi, in het bijzonder de Zijdeweveijstraat opgenomen in het Fiets PLUS-netwerk.

Over het algemeen moet de Gemeente ervoor zorgen dat de inrichtingen voor voetgangers en fietsers kwaliteitsvol zijn.

Er moet ook bijzondere aandacht uitgaan naar de aspecten van de rustige mazen (en de wegenspecialisatie) bij de ontwikkeling van nieuwe projecten.

de samenwerking tussen de gemeentes en het Gewest te versterken.



<p><b>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</b></p> <p>Phase 2 : Identification des mailles communales Fase 2 : Identificatie van gemeentelijke mazen</p>	<p><b>Mailles de Forest - Mazen van Vorst</b></p> <table border="0"> <tr> <td>Mailles prioritaires</td> <td>Enjeu moindre pour Forest</td> </tr> <tr> <td>Prioritaire mazen</td> <td>Lagere inzet voor Vorst</td> </tr> <tr> <td> Globe - Altitude 100</td> <td> Chatelain - Brugmann</td> </tr> <tr> <td> Globe - Hoogte 100</td> <td> Kastelein - Brugmann</td> </tr> <tr> <td> Neerstalle</td> <td> Industrie Sud 1</td> </tr> <tr> <td> ParviS</td> <td> Industrie Zuid 1</td> </tr> <tr> <td> Voorplein</td> <td> Industrie Sud 2</td> </tr> <tr> <td></td> <td> Industrie Zuid 2</td> </tr> </table>	Mailles prioritaires	Enjeu moindre pour Forest	Prioritaire mazen	Lagere inzet voor Vorst	Globe - Altitude 100	Chatelain - Brugmann	Globe - Hoogte 100	Kastelein - Brugmann	Neerstalle	Industrie Sud 1	ParviS	Industrie Zuid 1	Voorplein	Industrie Sud 2		Industrie Zuid 2
Mailles prioritaires	Enjeu moindre pour Forest																
Prioritaire mazen	Lagere inzet voor Vorst																
Globe - Altitude 100	Chatelain - Brugmann																
Globe - Hoogte 100	Kastelein - Brugmann																
Neerstalle	Industrie Sud 1																
ParviS	Industrie Zuid 1																
Voorplein	Industrie Sud 2																
	Industrie Zuid 2																
<p><b>Fond de plan</b></p> <p><b>Achtergrond</b></p> <p> Voirie - Wegen</p> <p> Chemin de fer - Spoorweg</p> <p> Parcs - Parks</p> <p> Frontières communales - Gemeentelijke grenzen</p>																	

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





## 4.1 Voorwoord

In dit gedeelte worden de doelstellingen vastgelegd op het vlak van het management van de verplaatsingen van mensen en het vervoer van goederen. Ter herinnering: deze krachtlijn houdt verband met de acties van het GewMP Good Move voor een grotere multimodaliteit bij de gebruikers en dus, een meer beredeneerd gebruik van individuele auto's. Deze acties betreffen zowel het mobiliteitsaanbod en de verbetering van de leesbaarheid van dit aanbod als de volledige communicatie en omkadering van de veranderingen.

## 4.2 Verplaatsingen van mensen

### *De toegang verzekeren tot informatie over de verplaatsingswijzen voor alle burgers*

De diagnose heeft aangetoond dat de burgers en andere gebruikers van de Gemeente via meerdere kanalen informatie ontvangen over de manier waarop ze zich kunnen verplaatsen binnen de Gemeente: website, Facebook, gemeentelijk infoblad.

Los van de bestending van deze informatiekkanalen zou het nuttig zijn om ook te communiceren via geïntegreerde informatie- en dienstenpunten voor mobiliteit, wat onder andere gevraagd wordt door actie C.2 van het Good Moveplan. De aanpak zou persoonlijker zijn en de informatie toegankelijker. Denk aan een testdienst/verhuring van bepaalde vervoersmodi, of zelfs een aankoopmogelijkheid (vervoersbiljet, enz.). In de derde fase van de studie worden onder andere deze plekken en hun precieze functie in kaart gebracht.

### *Een communicatiestrategie uitstippelen om het aanbod op het grondgebied bekend te maken (en aan te zetten tot een duurzamere mobiliteit)*

Bovendien wordt voorgesteld om acties op het getouw te zetten waarmee de burgers en andere gebruikers van het grondgebied gericht worden geïnformeerd, afhankelijk van hun profiel en hun vertrekpunt(en) en bestemming(en). Bijzondere

aandacht dient daarbij te worden besteed aan verplaatsingen van/naar handelskernen (fiche van de multimodale toegankelijkheid, enz.) en de andere voornaamste knooppunten waarvoor momenteel geen specifieke communicatie bestaat (sporthallen, enz.).

### *De mobiliteitsdiensten toegankelijk maken voor zo veel mogelijk mensen*

Bepaalde diensten staan momenteel ter beschikking van de gebruikers van de Gemeente (fietsen, scooters en deelauto's, enz.). Het doel is deze toegankelijk te maken voor zo veel mogelijk mensen. Dat betekent dat deze diensten op meer plaatsen (en zelfs tijdstippen) beschikbaar moeten zijn, bovenop de algemene toegang tot deze diensten. Dat moet in samenspraak gebeuren met de betrokken operatoren. Diensten zoals Villo! en Cambio, die al vaste voet hebben gekregen in de Gemeente, zouden verder uitgebouwd kunnen worden. Ter info: het ontwerp van GPAP vermeldt dat, in het licht van de doelstellingen vastgelegd in het Besluit van 21 maart 2013 inzake gedeelde motorvoertuigen, er sinds 2020 al 37 dergelijke voertuigen ter beschikking hadden moeten worden gesteld op het grondgebied van Vorst, wat niet het geval is: momenteel telt de gemeente 14 standplaatsen met een totale capaciteit van 31 voertuigen. Dat is dus het minimum minimum dat de komende jaren gehaald moet worden.

Ook het aantal parkeerplaatsen voor fietsen, zowel voor het kortetermijn- als voor het langetermijnparkeren, moet verder worden uitgebouwd. Volgens het GPAP (2019) moeten er, gezien het huidige aanbod, 450 nieuwe plaatsen voor kortetermijnparkeren worden aangelegd om te beantwoorden aan de doelstellingen van het GPBP.

Ook het vervoer op aanvraag moet worden ontwikkeld, in het bijzonder voor minder mobiele personen.

### *De Gemeente profileren als het voorbeeld op het vlak van mobiliteit*

Het laatste bedrijfsvervoerplan van het gemeentebestuur van Vorst toont aan dat er een (niet te verwaarlozen) potentieel voor modale verschuiving bestaat.

Meer dan een derde van het gemeentepersoneel neemt dagelijks de auto naar het werk, terwijl een deel daarvan in de Gemeente, het Gewest of in een van de buurgemeentes woont. (Een vierde van de personeelsleden dat in Vorst woont, komt met de auto.)

De bedoeling is dus dat het gemeentebestuur het voorbeeld wordt op het vlak van mobiliteit, wat in de eerste plaats communicatie, informatie en sensibilisering zal vragen, maar ook andere maatregelen (voldoende comfortabele opvangstructuren voor fietsers, enz., maar ook voldoende mankracht).

### ***De spelers in de Gemeente, en vooral de jongeren, begeleiden en aanmoedigen richting duurzamere mobiliteit***

Doelstellingen:

- De bestaande events blijven organiseren en eventueel uitbreiden naar andere vormen van mobiliteit. Momenteel zijn ze voornamelijk gericht op fietsers.
- Lokale spelers ondersteunen in hun initiatieven voor een duurzame mobiliteit (bv. pedibus en fietsbus in de scholen).
- Vaker contact onderhouden met de stakeholders op het grondgebied: handelaars, bedrijven, enz.

De jongeren vormen daarbij een bevoorrechte doelgroep die begeleid moet worden.

### ***Intermodaliteit vergemakkelijken***

De laatste doelstelling bestaat er ten slotte in om de intermodaliteit te vergemakkelijken en te bevorderen. De stations, in het bijzonder Vorst-Oost gezien zijn ligging, vormen het sluitstuk van deze doelstelling. Hetzelfde geldt voor de andere OV-haltes, meer bepaald de multimodale knooppunten zoals de haltes "Albert" en "Sint-Denijs" (waar het OV nog uitgebouwd zal worden), evenals de haltes "Wiels", "Hoogte 100" en "Gerij", zij het in mindere mate.

Deze plekken moeten vlot toegankelijk zijn te voet. De intermodaliteit OV-fiets moet er worden bevorderd, aan de hand van voldoende aangepaste parkeerplaatsen voor fietsers. Op de voornaamste intermodale knooppunten hierboven moeten er ook deelfietsen komen (wat bv. niet meer het geval is voor de halte Albert, waar de MIVB alles

weghaalde ten behoeve van de metrowerken, of nog, het station Vorst-Zuid). De overstap tussen de verschillende OV-netwerken moet vlot gebeuren en de routes moeten begrijpbaar zijn.

Deze ambitie ligt in de lijn van het GewMP: *"de mogelijkheden van het intermodaal vervoer (...) versterken door de herkwalificatie van de overstapknopen waarbij wordt gelet op de kwaliteit van de diensten, de universele toegankelijkheid, het comfortniveau en de begrijpbaarheid van de routes."*

## **4.3 Leveringen**

Het GewMP wil onder andere de stedelijke logistiek optimaliseren en steunt daarbij deels op het Strategisch Goederenvervoerplan, wat ook aansluit bij de doelstellingen van onderhavig Gemeentelijk Mobiliteitsplan. De bedoeling is te komen tot minder en een optimaler goederenvervoer in en naar de Gemeente, en om de dagelijkse ritten van de transporteurs te vergemakkelijken.

Op schaal van de Gemeente impliceert dat een optimalisering van de leveringen aan de handelszaken en bedrijven van de Gemeente, om de impact op de openbare ruimte en de transportnetwerken te verkleinen, en een optimalisering van de leveringen in de wijken om onder andere het aantal nutteloze kilometers te verminderen in het kader van e-commerceleveringen. Dat alles mag echter de toelevering van de stedelijke nabijheidsfuncties niet in het gedrang brengen.

In dat opzicht moet nagedacht worden over de aanleg van wijkleverpunten, zowel voor e-commerce (afhaalpunten) als voor de fysieke handelszaken in de betrokken wijken - in het bijzonder die in het hart van Vorst (Sint-Denijs) en Hoogte Honderd. De e-commerce-afhaalpunten moeten met name worden aangelegd bij de multimodale vervoersknooppunten, in het bijzonder de stations Vorst-Oost en (in mindere mate) Vorst-Zuid, maar ook de (pre)-metrohalte "Albert".

De handelaars moeten overigens worden gemobiliseerd en ondersteund om zich anders te laten beleveren, met schonere vervoersmiddelen (bakfietsen, enz.).

Dat is des te belangrijker omdat er vele handelszaken verspreid liggen over het grondgebied van de Gemeente, bovenop de handelszaken die geconcentreerd liggen in bepaalde wijken.

Wanneer overigens de keuze wordt gemaakt om leveringsplaatsen langs de openbare weg te behouden en/of aan te leggen, met name om de buurtwinkels te bedienen, moeten deze plaatsen vlot toegankelijk zijn. Dat is trouwens wat het ontwerp van GPAP onrechtstreeks aanbeveelt, namelijk om de depenalisering van het parkeren, ondernomen door de gemeente Vorst (gele zones) verder te zetten en zich in eerste instantie te focussen op de handelszones en de meest problematische gebieden.

## 5. PARKEERSTRATEGIE



## 5.1 Voorwoord

### **Richtsnoeren uit het GewMP en concrete maatregelen in het ontwerp van GPAP**

Het GewMP bevat een duidelijke strategie voor het parkeerbeleid en tekent bijgevolg de krijtlijnen uit voor dit GMP. Dat GMP zal op zijn beurt steunen op het Gemeentelijk Parkeeractieplan van Vorst (2019), waarin een hele resem te nemen maatregelen staan. Hoewel ze werden vastgelegd vóór de goedkeuring van het GewMP, liggen ze grotendeels in lijn met de gewestelijke strategie.

### **Parkeerbeleid om het mobiliteitsgedrag te sturen**

Het GewMP vermeldt het volgende: *“Parkeren is een essentiële factor voor het succes en de realisatie van de ambities van de mobiliteitsstrategie. In dat opzicht ontwikkelt het Gewest een globale strategie die ernaar streeft het parkeren te gebruiken als een:*

- *Actiehefboom voor de keuzes op gebied van mobiliteit;*
- *Instrument voor de herovering van de openbare ruimte;*
- *Schakel in de intermodale verplaatsingsketens (zie deel over de overstapknopen); en*
- *Dienst aan de gebruikers van het Gewest.”*

Het stelt verder: *“Parkeren is een zeer krachtig instrument om het mobiliteitsgedrag te sturen (...). Het huidige beleid dat het parkeeraanbod op de plaats van de bestemming, zowel op als langs de weg, beperkt moet dus verdergezet en versterkt worden, en dit zowel in termen van aantal beschikbare parkeerplaatsen (...) als inzake tarifiering.*

*Parkeren moet dus ook in zijn aanmoedigende dimensie gebruikt worden om:*

- *Het fietsgebruik te stimuleren: voorzien in fietsparkeergelegenheid op en buiten de weg, aangepast aan kortstondig of langdurig gebruik;*
- *Het individuele gebruik van de personenauto te verminderen: uitbreiding van het aanbod parkeerplaatsen voor deelauto's, carpoolers, enz;*
- *De met de auto afgelegde afstanden te verkleinen (P+R);*

- *De evolutie van de soorten aandrijving van het autopark te begeleiden: reservatie en ontwikkeling van plaatsen met elektrische (sic) laadpalen.*

Het GewMP bepaalt verder nog dat *“de inbeslagname van openbare ruimte door parkeergelegenheid verminderd (moet) worden door de shift naar het parkeren buiten de weg te bevorderen. (...)*

*In deze optiek ambieert het Gewest, via zijn GPDO, de volgende doelstellingen tegen 2030:*

- *Het aantal autoparkeerplaatsen op de weg beperken tot minder dan 200 000 t.o.v. de huidige 265 000 plaatsen;*
- *Het aantal niet-gereguleerde plaatsen beperken tot 35 000; en*
- *Het aantal parkeerplaatsen buiten de weg uitbreiden met 20 000 plaatsen voor buurtbewoners.”*

## 5.2 Minder parkeerplaatsen op de weg

Minder parkeerplaatsen op de weg betekent meer ruimte voor andere gebruiksvormen: comfortabel verkeer voor de andere weggebruikers, in overeenstemming met de doelstelling om performante netwerken te creëren (zie krachtlijn 1), terwijl de openbare ruimte er gevoelig op vooruitgaat.

De daling van het aantal parkeerplaatsen is dus een noodzakelijke prioriteit daar waar de multimodale netwerken doeltreffend moeten werken (Wielemans, Ceuppenslaan, Luttrebruglaan, hart van Vorst, enz.) en/of waar een kwaliteitsvolle openbare ruimte gecreëerd moet worden (Sint-Denijsplein, enz.).

Indien nodig moeten volgens de behoeften begeleidende maatregelen getroffen en bijgestuurd worden (gedeeltelijke compensatie buiten de weg). Een andere hefboom bestaat erin de vraag naar parkeermogelijkheden te beperken en het aanbod maximaal te waarborgen voor gebruikers die een meerwaarde betekenen voor de werking van het Gewest (gezondheidswerkers, bouwsector, leveringen aan winkels, enz.), in overeenstemming met de visie van het Gewest.

## 5.3 Parkeerdruk verlagen aan de hand van een aangepast gemeentelijk parkeerbeleid

Om de parkeerdruk te verlagen, moeten eerst en vooral de netwerken voor actieve vervoersmodi en het openbaar vervoer (krachtlijnen 1 en 2) verbeterd worden, net zoals de mobiliteitsdiensten (krachtlijn 3).

De diagnose van de huidige situatie heeft echter aangetoond dat de parkeerdruk (op de weg) zeer hoog is op bepaalde plekken. Bovendien draagt het ontwerp van GPAP en overigens ook het huidige parkeerbeleid - dat niet altijd in overeenstemming is met de gewestelijke regelgeving -, daar in zekere mate toe bij (vele vrijstellingskaarten die voor het gehele grondgebied geldig zijn). Het ontwerp van GPAP stelt inderdaad een aantal punten voorop:

- **Parkeren in zones** om de geldigheid van de vrijstellingskaarten te beperken.
- **Het aantal vrijstellingen beperken.** Het ontwerp van GPAP vermeldt dat er in Vorst 20 000 vrijstellingen bestaan voor ongeveer 11 500 parkeerplaatsen (zie hoofdstuk 5.4).

Het ontwerp van GPAP omvat ook andere nuttige maatregelen voor een beter parkeerbeleid in de Gemeente: betere naleving van de geldende regelgeving op de weg en bijsturing van de regelgeving inzake parkeren op de weg. In de analyse van belangrijke zones zoals de W. Ceuppenslaan, Hoogte Honderd en de Sint-Denijswijk, zal aan dat laatste punt trouwens een bijzondere aandacht moeten worden besteed.

## 5.4 Vlotter parkeren voor wie bijdraagt tot de werking van het Gewest

Het GewMP stelt het volgende: *“Het is de ambitie geleidelijk een systeem te bevoordelen waarin de gebruikers die een meerwaarde betekenen voor de werking van het Gewest (professionals uit de*

*gezondheidssector, de bouwsector, de leveranciers, enz.) voorrang zouden krijgen in de toegang tot parkeerplaatsen, meer bepaald tot de plaatsen in de openbare ruimte, zonder deze dienst evenwel gratis te maken.”*

Gezien de vaststellingen tijdens de diagnosefase, zou dat betekenen dat in de leveringszones de regels beter moeten worden nageleefd en dus gecontroleerd (door een algemene depenalisering van het parkeren - gele zones - zoals aanbevolen in het ontwerp van GPAP). Dat vraagt ook een beter algemeen beheer van de leveringen, in het bijzonder, in de handelskernen (het ontwerp van GPAP beveelt onder andere aan om in meer leveringszones te voorzien in die handelskernen). Op schaal van de wijken moet deze logistieke verbetering gepaard gaan met kortere trajecten, met name voor e-commerceleveringen, en met een kleinere impact op de openbare ruimte.

Een eventuele herziening van de vrijstellingen in de Gemeente (cf. supra) moet gepaard gaan met een groter parkeergemak voor gebruikers die bijdragen tot de werking van het Gewest (gezondheidswerkers, enz.).

Ten slotte zal daar in de toekomst een bijzondere aandacht naar moeten uitgaan, zowel rond de handelskernen (Sint-Denijs, Hoogte Honderd, enz.) als in de zones van multimodale wegen-specialisatie (Wielemans Ceuppens, Luttre, enz.).

## 5.5 De ontwikkeling van elektrisch rijden ondersteunen

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil binnenkort komaf maken met verbrandingsmotoren. Twee van de maatregelen in het GewMP worden nu al uitgerold, namelijk de ontwikkeling op korte en middellange termijn van alternatieve technologieën en de aanleg van oplaadinfrastructuur.

Het Gewest stippelde in dat opzicht een strategie uit voor de uitbouw van oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Een van de pijlers van deze

strategie is dat dat netwerk uitgebouwd moet worden zonder overheidsfinanciering. De kosten moeten met andere woorden gedragen worden door de gebruikers van de infrastructuur, los van de indirecte kosten die sowieso voor de overheid zijn (planning, parkeerreglementering, wegmarkeringen, enz.).

Om de kosten te drukken en het proces te vergemakkelijken, koos het Gewest voor een concessie. De overheid kent een concessie toe aan uitbaters van laadpalen, die de regels van de concessie moeten naleven en laadpalen moeten installeren op de plaatsen van de concessie.

De gemeentes moeten in dat opzicht de uitrol van het netwerk op hun grondgebied plannen en daarbij

de modaliteiten van de regering naleven (verdeelcriteria, vastlegging van de zones, uitbreiding van het laadpalennetwerk, enz.). Merk op dat bij het opstellen van dit gemeentelijk mobiliteitsplan, het netwerk op het gemeentelijk grondgebied in ontwikkeling was – er zijn negen oplaadpunten geïnstalleerd en een vijftiental komen er binnenkort nog bij.

Het betreft hier met name een vlottere aanleg van laadpunten op standplaatsen van gedeelde voertuigen.

**Merk op dat het parkeren voor fietsers en de deelwagens, net zoals de leveringen, in het vorige hoofdstuk aan bod zijn gekomen.**