

Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

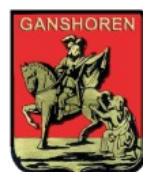
Fase 1: Diagnose



Gemeente Ganshoren

Eindrapport
April 2022

brat



Opvolging van de opdracht

Versie van het document	3	
Datum van het document	April 2022	
Status van het document	<i>Finale versie vóór openbaar onderzoek</i>	
Contactpersonen	Gemeente Ganshoren	Philippe Libert, Luis-Miguel Ribeiro
	Brussel Mobiliteit	Théo Pureur
Auteurs van het rapport	Studiebureau BRAT	Thibaut Philippe Clémence Francotte  Dautzenbergstraat 45 B – 1050 Brussel Tel.: 02/648.67.70 www.bratprojects.be

INHOUDSTAFEL

I ALGEMENE CONTEXT	6
1. ALGEMENE CONTEXT VAN DE OPDRACHT	7
1.1. KADER VAN DE OPDRACHT VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN	
1.2. DOEL, STRUCTUUR EN UITWERKING VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN	
1.3. TERUGBLIK OP HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN VAN 2008	
2. TERRITORIALE EN DEMOGRAFISCHE CONTEXT	13
2.1. ALGEMENE SITUATIE	
2.2. STRUCTUUR EN TERRITORIALE FUNCTIES	
2.3. SOCIAALECONOMISCHE KENMERKEN	
2.4. MILIEUHINDER EN MILIEUKENMERKEN	
3. MOBILITEITSBEHOEFTE	21
3.1. STRUCTUUR VAN DE VERPLAATSINGEN	
3.2. MODALE AANDELEN VAN DE VERPLAATSINGEN	
3.3. BELANGRIJKSTE VERKEER GENERERENDE POLEN	
II PIJLER 1: MULTIMODALE SPECIALISATIE VAN DE WEGEN	30
1. DEFINITIE EN DOELSTELLING VAN DE MULTIMODALE SPECIALISATIE VAN DE WEGEN	31
1.1. PRINCIPE VAN DE MSW VAN GOOD MOVE	
2. VOETGANGERSNETTEN	32
2.1. PRESENTATIE VAN DE NETTEN	
2.2. PERFORMANTIE VAN DE NETTEN	
3. FIETSNETTEN	38
3.1. PRESENTATIE VAN DE NETTEN	
3.2. PERFORMANTIE VAN DE NETTEN	
4. OPENBAARVERVOERSNETTEN	43
4.1. PRESENTATIE VAN DE NETTEN	
4.2. PERFORMANTIE VAN DE NETTEN	
5. AUTONETTEN	48
5.1. PRESENTATIE VAN DE NETTEN	
5.2. PERFORMANTIE VAN DE NETTEN	
6. VRACHTVERKEERNETTEN	55
6.1. PRESENTATIE VAN DE NETTEN	
6.2. PERFORMANTIE VAN DE NETTEN	

7. OVERLAY VAN DE NETTEN	58
7.1. DEFINITIE EN IDENTIFICATIE VAN DE GRIJZE ZONES	
7.2. CONCLUSIES	
III PIJLER 2: VERKEERSLUWE MAAS	60
1. DEFINITIE EN DOELSTELLINGEN VAN DE VERKEERSLUWE MAZEN	61
1.1. PRINCIPE VAN DE VERKEERSLUWE MAAS EN PRESENTATIE VAN DE MAAS	
1.2. INSTEMMING MET HET PRINCIPE VAN DE VERKEERSLUWE MAAS	
2. VERKEERSDRUKTE EN BELANGRIJKSTE TRANSITSTROMEN	63
3. UITDAGINGEN VAN DE VERKEERSLUWE MAAS	67
IV PIJLER 3: COMMUNICATIE, SENSIBILISERING EN AANMOEDIGING TOT MULTI-MODALITEIT	69
1. INLEIDING	70
2. MOBILITEITSDIENSTEN EN –ACTIES	71
2.1. MOBILITEITSDIENSTEN	
2.2. INITIATIEVEN OP HET VLAK VAN MOBILITEIT	
3. BEHEER VAN DE LEVERINGEN	76
V PIJLER 4: PARKEREN	78
1. INLEIDING	79
2. PARKEREN OP DE OPENBARE WEG	80
2.1. AANBOD	
2.2. VRAAG	
3. PARKEREN BUITEN DE OPENBARE WEG	85
3.1. AANBOD	
4. PARKEERUITDAGINGEN VAN HET GPAP	86
WOORDENLIJST	87



ALGEMENE CONTEXT

1. ALGEMENE CONTEXT VAN DE OPDRACHT

1.1. KADER VAN DE OPDRACHT VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN (GEMMP)

In 2020 keurde de Brusselse Regering het nieuwe Gewestelijke Mobiliteitsplan "Good Move" goed in tweede lezing. Het plan bepaalt de grote richtingen die het mobiliteitsbeleid moet uitgaan.

Zoals is bepaald in de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning, zet het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GemMP) het mobiliteitsbeleid uit het Gewestelijk Mobiliteitsplan om op lokaal niveau. De gemeenten stellen een GemMP op voor hun hele grondgebied en herzien het om de 12 jaar.

Omdat het laatste GemMP van Ganshoren al van 2008 dateert, heeft de Gemeente beslist om het bij te werken en aan te passen aan de bepalingen van Good Move.

GOOD MOVE

Good Move is de opvolger van het vorige GewMP Iris II (2010). Het is een "strategisch en richtinggevend instrument voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid en houdt rekening met de richtingen die worden aangegeven in het gewestelijk ontwikkelingsplan. Het vormt een factor voor de economische, sociale en milieuontwikkeling op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest." (art. 3 van de ordonnantie van 26 juli 2013). Het omvat zowel een strategisch als een verordenend luik.

Het plan sluit immers aan bij de *City Vision* van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) dat tegen 2030 de volgende ambities wil waarmaken:

- De milieu-impact van de verschillende mobiliteitsvormen verminderen (**GREEN**);
- Een mobiliteitsaanbod uitbouwen waarmee iedereen zich vlot en comfortabel kan verplaatsen (**SOCIAL**);
- De mobiliteitsbehoeften verzoenen met een goede levenskwaliteit voor de bewoners (**PLEASANT**);



Schema van de City Vision van Good Move
(Bron: Good Move)

1. ALGEMENE CONTEXT VAN DE OPDRACHT

1.1. KADER VAN DE OPDRACHT VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

- Mobiliteitsvormen stimuleren die de lichamelijke en geestelijke gezondheid verbeteren (**HEALTHY**);
- Mobiliteitsvormen organiseren ten gunste van de sociaaleconomische ontwikkeling en de bevoorrading van het Gewest (**PERFORMANT**);
- Zorgen voor veilige en als veilig ervaren mobiliteitsvormen (**SAFE**);
- De mobiliteitsmiddelen optimaal benutten (**EFFICIENT**).

ruimte wordt toegekend aan de verschillende verplaatsingswijzen. De doelstellingen inzake de verbindingen en bedieningen in het mobiliteitsaanbod worden erin geformuleerd, net als de bedieningszones, los van een-der welk traject dat later moet worden uitgestippeld. Dit deel omvat eveneens een verordenend en een budgettair luik (art. 7) “ (GewMP, p. 14).

Het plan is samengesteld uit:

*“Een **algemeen gedeelte** dat de strategie van het mobiliteitsbeleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest omschrijft en de concrete acties voor de uitvoering ervan bepaalt. Dit omvat een strategisch en een verordenend luik (art. 6)*

*Een **specifiek gedeelte** over de elementen die betrekking hebben op de aanleg van wegen en de openbare ruimte, stelt in een strategisch luik een exhaustieve cartografie op van het gewestelijk wegennet en beschrijft de ontwikkelingsperspectieven hiervan, de inrichting van de openbare ruimte en de plaats die binnen de openbare*

1. ALGEMENE CONTEXT VAN DE OPDRACHT

1.2. DOELSTELLING, STRUCTUUR EN UITWERKING VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

DOELSTELLINGEN

Het GemMP “houdt rekening met de richtingen die worden aangegeven in het gewestelijk ontwikkelingsplan.” (art. 3 van de ordonnantie van 26 juli 2013).

In het algemeen streeft het GemMP van Ganshoren hoofdzakelijk de verbetering na van:

- De mobiliteit
 - Een coherent, multimodaal en gehiërarchiseerd verplaatsingssysteem voor personen en goederen;
 - Een beter evenwicht tussen de verschillende verplaatsingswijzen, in antwoord op de behoeften van elk type gebruiker;
 - Aanmoediging van een rationeel autogebruik en bevordering van de actieve verplaatsingswijzen en van de intermodaliteit;
- De toegankelijkheid (incl. parkeren)
 - Van de verschillende leef- en activiteitsplaatsen van de gemeente voor alle verplaatsingswijzen (te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer, met de auto, de vrachtwagen ...) en voor iedereen (voetgangers, kinderen, personen met beperkte mobiliteit ...);

- De verkeersveiligheid
 - Vermindering van het aantal en de ernst van de verkeersongevallen, met bijzondere aandacht voor de zwakste weggebruikers (voetgangers, fietsers, kinderen, personen met beperkte mobiliteit ...);
- Een gezellige leefomgeving
 - Verkeersluwe maar toegankelijke wijken;
 - Rustiger en aangenamer plaatsen (woonwijken, schoolomgevingen ,...);
 - Minder milieuhinder dankzij minder verkeer (lawaaï, luchtvervuiling ,...).

STRUCTUUR

Het GemMP is opgebouwd uit 4 luiken:

- Diagnose
- Strategische doelstellingen
- Actieplan
- Programmatie van de acties

En uit 4 grote pijlers die zijn beschreven in het onderstaande schema:

PIJLER 1: MULTIMODALE SPECIALISATIE VAN DE WEGEN

Optimaliseren van de vervoersnetwerken om te zorgen voor efficiënte, hoogwaardige diensten en routes

→ De definitie van de MSW-netwerken verfijnen

PIJLER 2: STRATEGIE VAN DE VERKEERSLUWE MAZEN

Tot stand brengen van grote, rustige wijken met minder auto's (geen doorgaand verkeer) en lagere rijsnelheden om de leefomgeving te verbeteren

→ De strategie bepalen voor de realisatie van verkeersluwe mazen

PIJLER 3: COMMUNICATIE, SENSIBILISERING EN AANMOEDIGING TOT MULTIMODALITEIT

Uitvoeren van acties om de multimodaliteit van de gebruikers aan te moedigen en te komen tot een rationeler gebruik van de auto

→ De communicatie en de maatregelen bepalen om te sensibiliseren en aan te moedigen tot multimodaliteit

PIJLER 4: PARKEERSTRATEGIE

Verschuiven van het parkeren van privéwagens naar plaatsen buiten de openbare weg en bestemmen van een deel van de plaatsen op de openbare weg voor deelwagens, mobiele professionals, fietsen en andere micromobiliteit,...

→ De parkeerstrategie bepalen

1. ALGEMENE CONTEXT VAN DE OPDRACHT

1.2. DOEL, STRUCTUUR EN UITWERKING VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

Dit document bevat het eerste luik van het GemMP, d.w.z. de diagnose van de bestaande toestand: een beschrijving van de territoriale en demografische context van Ganshoren en de diagnose voor elke pijler.

UITWERKING EN CO-CONSTRUCTIE VAN HET GEMMP

Dit plan werd opgemaakt door het studie bureau BRAT, in samenwerking met de gemeente Ganshoren.

De opvolging en het goede verloop van de opdracht zijn in handen van een begeleidingscomité bestaande uit vertegenwoordigers van verschillende gemeentelijke en gewestelijke diensten en van de politiezone. Na elke fase van het GemMP komt dit comité minstens één keer samen.

Het plan werd opgemaakt in co-constructie met de burgers van Ganshoren. Tijdens de eerste studiefase, in oktober 2021, werden twee verkennende wandelingen georganiseerd om de diagnose aan te vullen. De eerste wandeling vond plaats in de wijken De Rivieren en Negen Provincies, de tweede in de Centrumwijk. In totaal namen ongeveer veertig personen eraan deel. Tijdens een rondgang met verschillende haltes in de wijken konden de weggebruikers de verschillende mobiliteits-

problemen ter plaatse vaststellen. Er werd vooral gewezen op problemen met de begaanbaarheid, befietsbaarheid, verkeersveiligheid, de performantie van het openbaar vervoer en de verkeersdichtheid. Ook vertegenwoordigers van de mobiliteitsdienst en de schepen van mobiliteit waren aanwezig.

In de loop van de zomer van 2021 liep er een online enquête via de informatiekkanalen van de gemeente. Bedoeling was om meer inzicht te krijgen in de mobiliteitsgewoonten, de tevredenheid over de verschillende verplaatsingswijzen, de mening over de openbare ruimten, de mobiliteitsproblemen die werden vastgesteld, ... De resultaten van die enquête werden opgenomen in verschillende hoofdstukken van dit rapport. In totaal hebben 285 personen de enquête ingevuld.

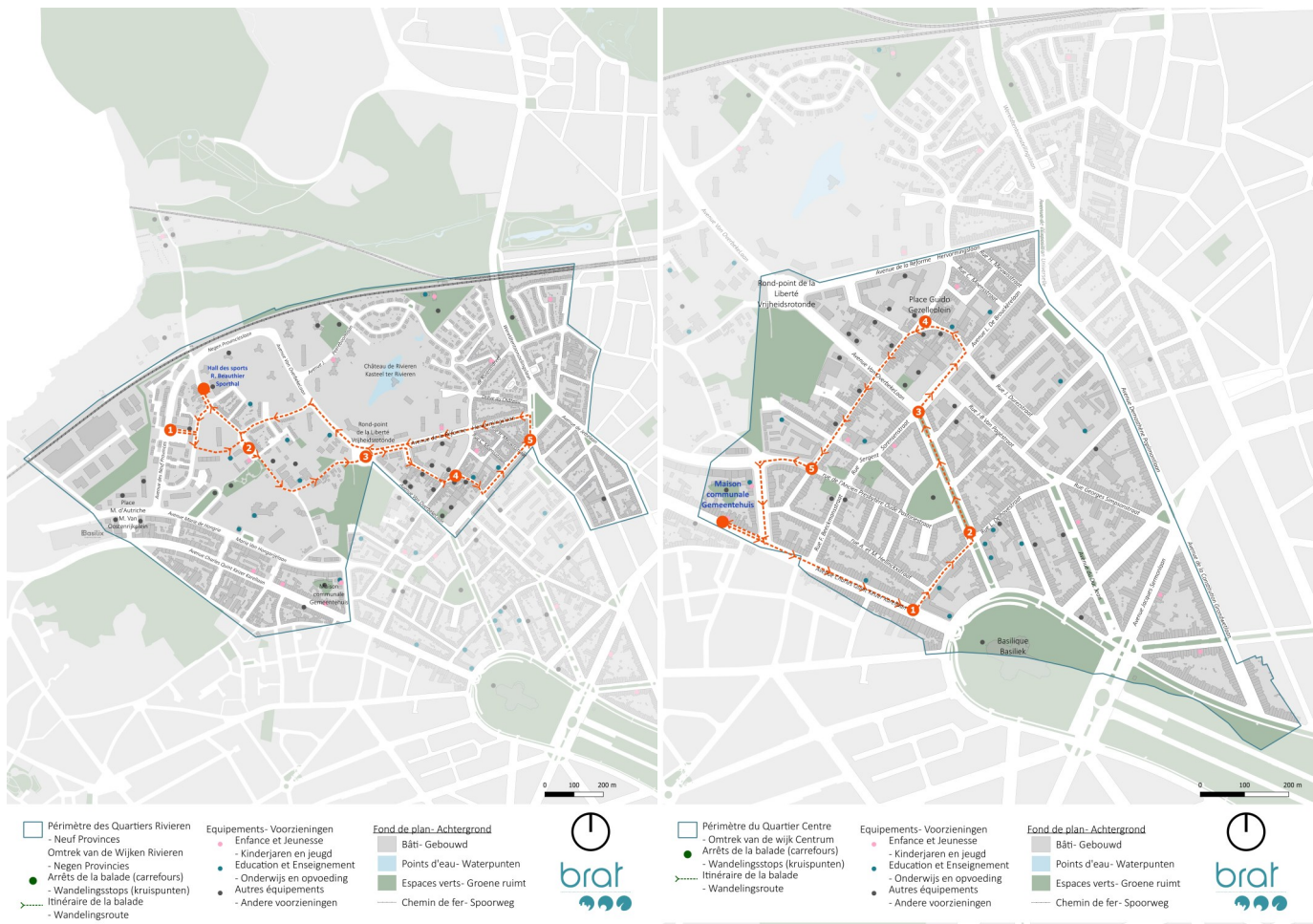
Tijdens informatie- en presentatiesessies in de latere fasen zal dit GemMP ook voor inzage worden voorgelegd aan het publiek.



Foto's van de burgerwandelings die op 20 en 27 oktober 2021 werden georganiseerd in het kader van het GemMP.

1. ALGEMENE CONTEXT VAN DE OPDRACHT

1.2. DOEL, STRUCTUUR EN UITWERKING VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN



Routes van de verkennende wandelingen
Woonplaats van de bewoners die deelnamen aan de verkennende wandelingen (Bron: BRAT, 2021)

1. ALGEMENE CONTEXT VAN DE OPDRACHT

1.3. TERUGBLIK OP HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN VAN 2008

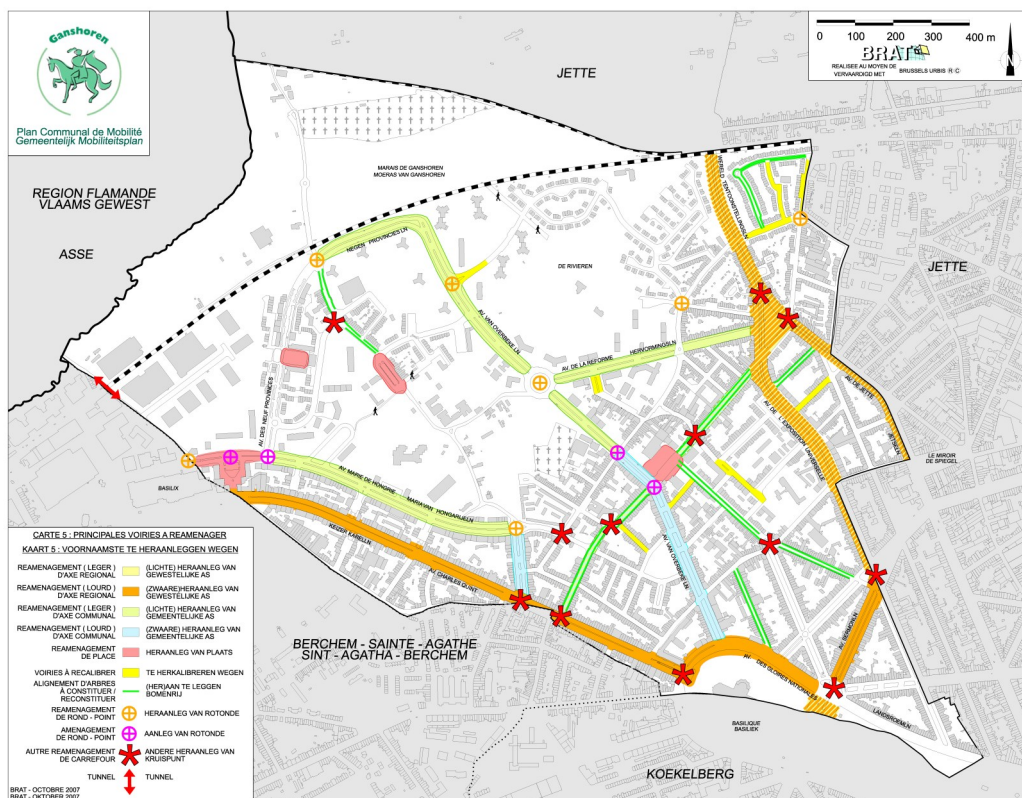
Het oude GemMP van Ganshoren dateert van 2008. Het kondigde een aantal acties en maatregelen aan waarvan een deel intussen werd gerealiseerd.

In het licht van de huidige ambities van het GemMP dringen zich enkele interessante opmerkingen op:

- Er werd een plan uitgewerkt voor de reorganisatie van het verkeer waarin werd voorzien om eenrichtingverkeer in te voeren, de rijrichting te veranderen, bermen af te sluiten, ventwegen heraan te leggen ... Een groot deel van de geplande invoer van eenrichtingverkeer werd gerealiseerd, behalve in De Rivierendreef, de J. De Greefstraat, de JB Van Pagéstraat, de F. Vervaeckstraat en de G. Leclercqlaan.
- Er waren acties gepland ten gunste van de zachte mobiliteit. Die werden echter slechts gedeeltelijk uitgevoerd en heel wat te ontwikkelen fietsroutes werden niet gerealiseerd.
- De ingrepen voor het openbaar vervoer werden herzien sinds de lancering van het Busplan van de MIVB, de geplande voorzieningen in de Keizer Karellaan werden niet gerealiseerd. In de We-

reldtentoonstellingslaan en de Jetselaan kreeg de tram een eigen baan.

- De belangrijkste wegen en openbare ruimten die moesten worden heraangelegd, werden geïdentificeerd. Bijna alle herinrichtingen op de gemeentewegen werden gerealiseerd, bijvoorbeeld in de Villegaslaan, de Hervormingslaan en de Van Overbekelaan. Ook werd een rotonde aangelegd op de plaats van het kruispunt met het Koningin Fabiolaplein. Van de in het GemMP geïdentificeerde gemeentelijke pleinen en rotondes werden er slechts enkele gerealiseerd. De kwaliteit van de openbare ruimte is sinds 2008 dus relatief weinig verbeterd.
- De ingrepen voor het parkeren werden herzien sinds de invoering van de blauwe zone op het gemeentelijke grondgebied.



Kaart 5. Belangrijkste heraan te leggen wegen (Bron: GemMP van Ganshoren, 2008—BRAT)

2. TERRITORIALE EN DEMOGRAFISCHE CONTEXT

2.1. ALGEMENE SITUATIE

Ganshoren, een van de kleinste gemeenten van het Brussels Gewest (2,5 km²), is gelegen in de tweede kroon in het noordwesten van het gewestelijke grondgebied. In het noorden en het oosten grenst ze aan Jette, in het zuiden aan Koekelberg, in het zuidwesten aan Sint-Agatha-Berchem en in het westen aan de Vlaamse gemeente Asse.

De gemeente telt zes wijken waarvan er twee volledig binnen de gemeentegrenzen liggen (Ganshoren-Centrum en Villa's van Ganshoren) en vier de buurgemeenten overlappen: Basiliek (met Koekelberg en Jette), Jette-Centrum en Laarbeekbos-Poelbos (met Jette) en Elisabethpark (met Koekelberg). Deze laatste twee wijken zijn niet bewoond, maar bestaan enkel uit open ruimten, parken of sportinfrastructuren.

In 2020 woonden er in de gemeente meer dan 25.000 inwoners. De gemiddelde bevolkingsdichtheid bedraagt meer dan 10.000 inwoners/km² en ligt dus boven het gewestelijke gemiddelde (Bron: BISA, 2020). We zien echter grote verschillen tussen de wijken.

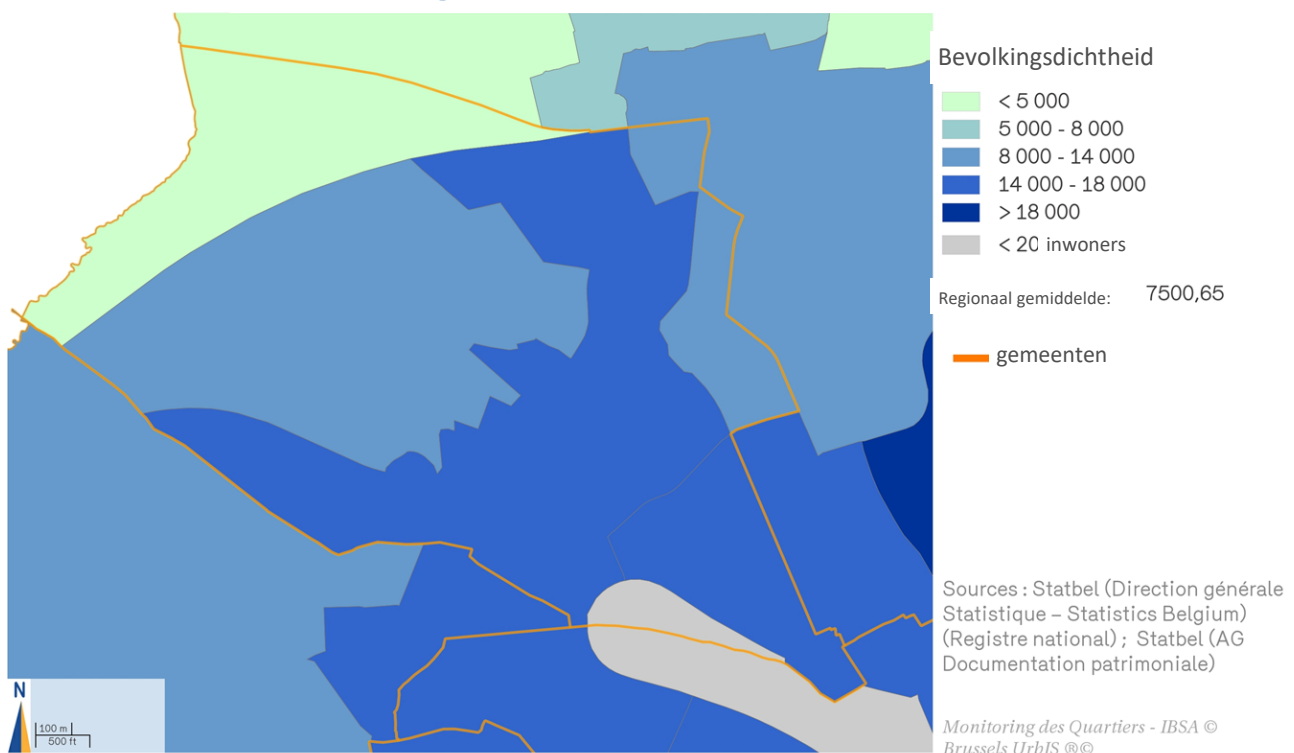
De gemeente omvat twee verschillende stedelijke typologieën:

- Het zuidoosten van het grondgebied, dichtbij de eerste kroon, is dichtbevolkt en verstedelijkt en vormt het centrum van Ganshoren.
- Het noorden en het noordwesten zijn meer in de rand gelegen. De bevolkingsdichtheid is er laag en de stedelijke typologie, in de vallei van de Molenbeek, meer open. Hier staan grote woontorens en verschillende sport- en recreatie-infrastructuren.

De grote invalswegen van de stad (de Wereldtentoonstellingslaan en vooral de Keizer Karellaan), de ligging tussen de verkeerswisselaar van Groot-Bijgaarden en de ingang van de Leopold II-tunnel aan de voet van de Basiliek van Koekelberg en het drukke autoverkeer die ze met zich meebrengen, verstoren het residentiële en rustige karakter van Ganshoren.

De vier residentiële wijken ondergaan de impact van een aanzienlijk deel van het doorgaand verkeer. In het bijzonder rond de Basiliek vermengt het zich met bestemmingsverkeer, met name door de aanwezigheid van meerdere scholen in deze wijk (Bron: Zoom op Ganshoren, BISA—2016).

Bevolkingsdichtheid (inw/km²) — 2020



Bevolkingsdichtheid in Ganshoren (gegevens 2020)
(Bron: BISA, Wijkmonitoring)

2. TERRITORIALE EN DEMOGRAFISCHE CONTEXT

2.2. STRUCTUUR EN TERRITORIALE FUNCTIES

STEDELIJKE FUNCTIES

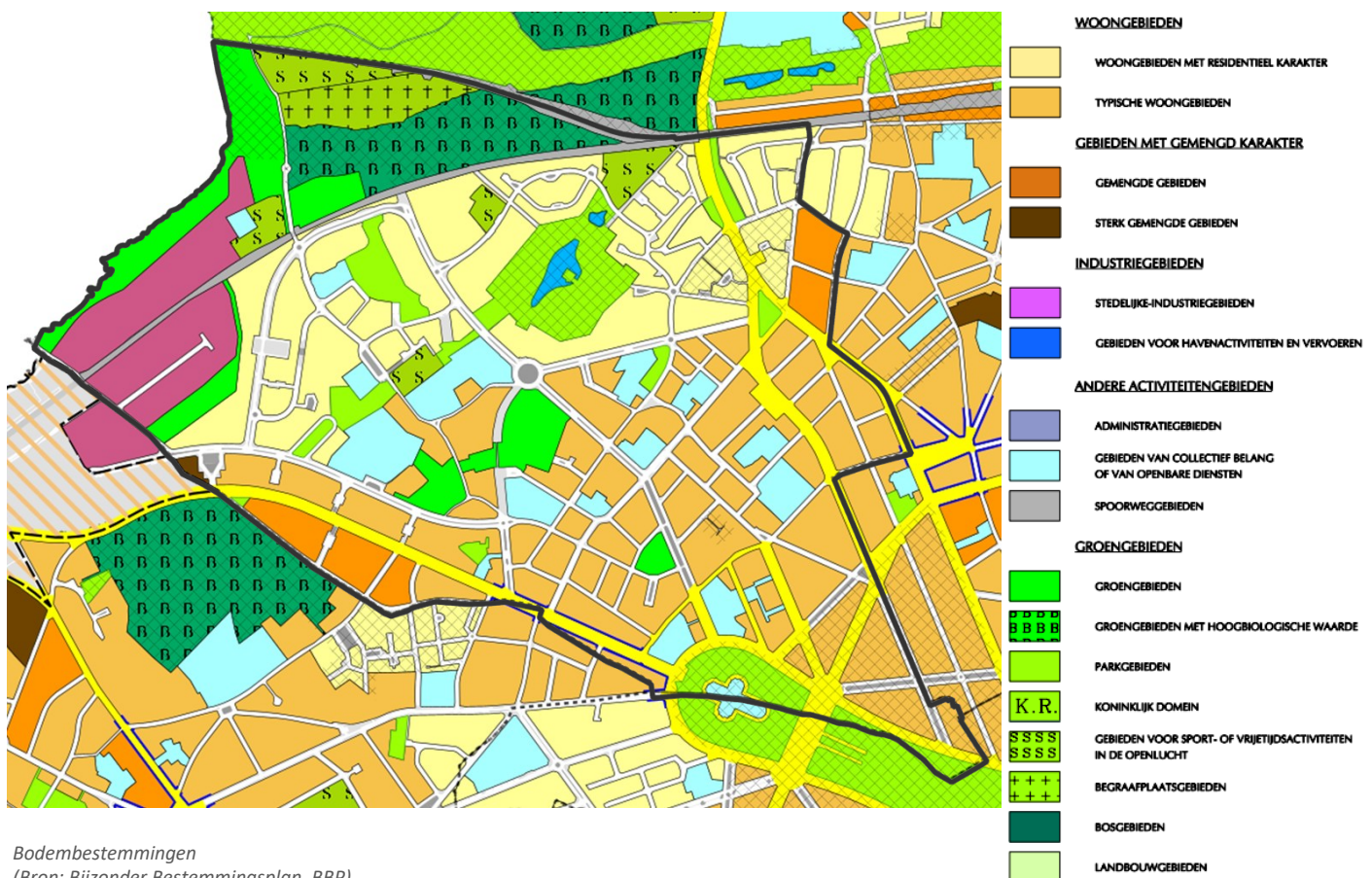
In Ganshoren overheerst de huisvestingsfunctie. Het is een gemeente met een homogeen karakter en met een relatief lage gemengdheid van functies.

Verschillende gebieden voor voorzieningen van collectief belang liggen verspreid over het grondgebied (talrijke scholen, OCMW, sporthal, gemeentelijk zwembad,, ...), net als uitgestrekte gebieden voor groene ruimten, vooral in het noorden (het moeras van Ganshoren, het Albert I-park en het Boudewijnpark, de nieuwe begraafplaats, de sportinfrastructuur,...).

Het gemeentelijk grondgebied wordt begrensd door enkele gemengde gebieden. De site Veroost, deels gelegen in Ganshoren en deels in Sint-Agatha-Berchem, is in het GBP bestemd als gebied voor stedelijke industrie waar zich nieuwe bedrijven zullen vestigen.

In de Keizer Karellaan, naast de Basiliek, ligt een handelsgebied.

In Pijler 3 zullen de verkeer genererende polen met een behoefte aan leveringen meer in detail worden besproken.



Bodembestemmingen
(Bron: Bijzonder Bestemmingsplan, BBP)

2. TERRITORIALE EN DEMOGRAFISCHE CONTEXT

2.2. STRUCTUUR EN TERRITORIALE FUNCTIES

RELIËF

Ganshoren heeft een vrij matig reliëf. Het hoogste punt ligt in de zuidelijke punt van het grondgebied, in de buurt van de Basiliek.

Bij de opmaak van het GemMP moet daarmee rekening worden gehouden. Het verklaart immers bepaalde mobiliteitsgewoonten en oriënteert de aanbevolen voorzieningen, met name voor de fietsers.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

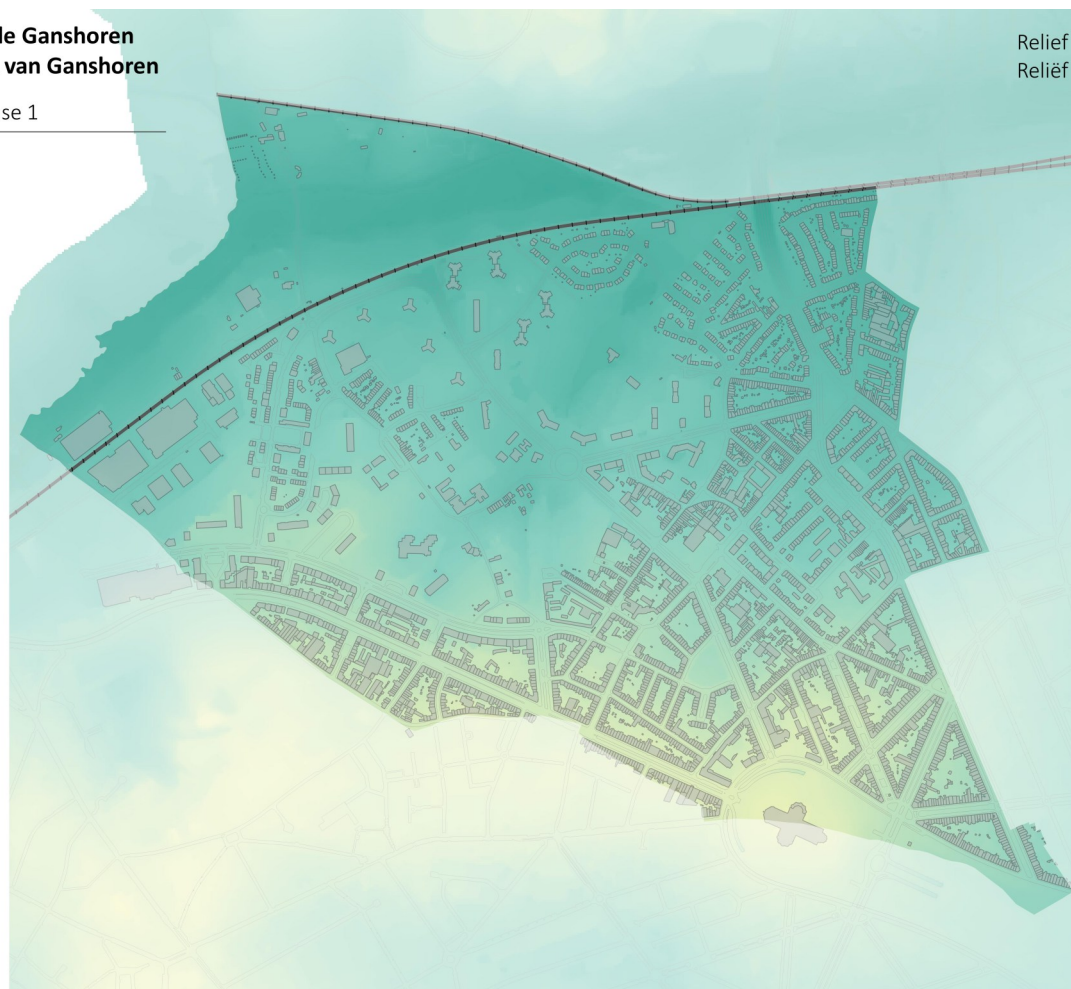
Niveau (m)

10,5000
18,4333
26,3667
34,3000
42,2333
50,1667
58,1000
66,0333
73,9667
81,9000
89,8333
97,7667
105,7000
113,6333
121,5667
129,5000

Fond de plan - Achtergrond

- Bâti - gebouwd
- Rues - straten
- Chemin de fer - Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Relief
Reliëf

2. TERRITORIALE EN DEMOGRAFISCHE CONTEXT

2.3. SOCIAALECONOMISCHE KENMERKEN

Ganshoren heeft de bijzonderheid dat het sociodemografische profiel er sterk varieert naargelang de wijk. Ook de mobiliteitsuitdagingen zijn daardoor erg verschillend.

De **gemiddelde leeftijd** (39,5 jaar) ligt in de gemeente hoger dan in het Gewest (37,5 jaar). Na Watermaal-Bosvoorde is het ook de gemeente met de grootste verhouding alleenstaanden ouder dan 65 jaar (bijna 18% tegenover een gewestelijk gemiddelde van 11,5%). Het grootste aandeel 65-plussers (1/4 van de bevolking) woont in de wijk Villa's van Ganshoren, terwijl in de wijk Ganshoren-Centrum het grootste aandeel jongeren van 0-17 jaar woont (eveneens bijna 1/4 van de bevolking).

Ook **de grootte van de huishoudens** varieert naargelang de wijk: in de wijken Ganshoren-Centrum, Jette Centrum en Basiliek zijn de huishoudens iets groter dan gemiddeld in het Gewest (ongeveer 2,35 tegenover 2,17). In de wijk Villa's van Ganshoren wonen de kleinere huishoudens (2,05).

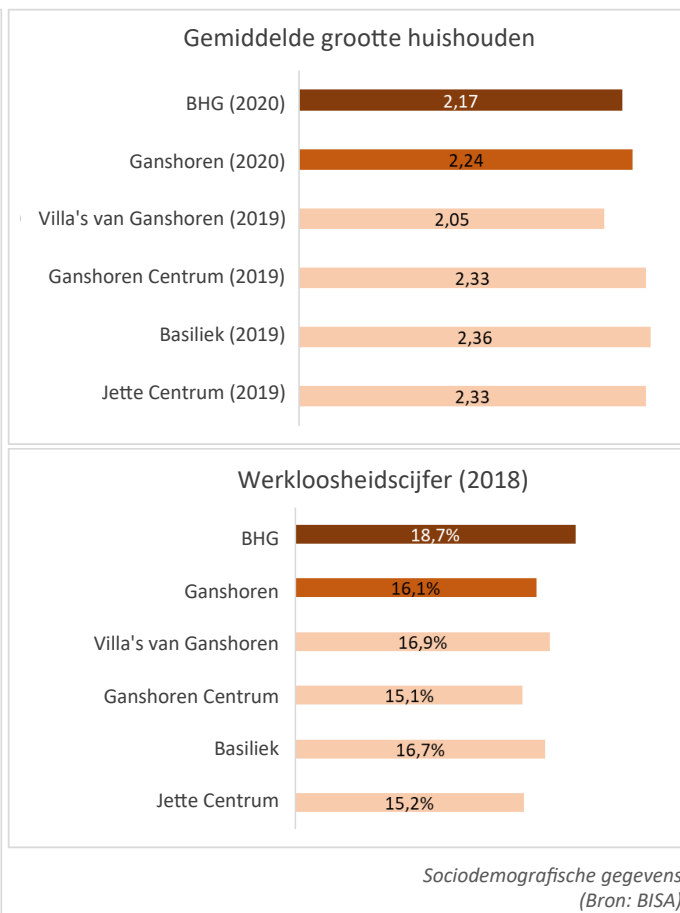
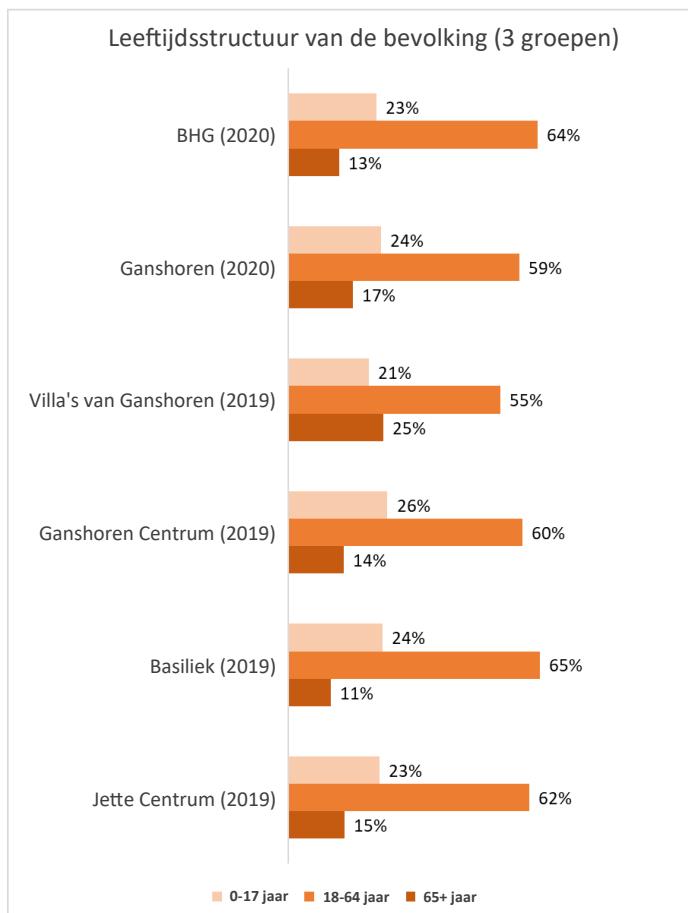
De laatste jaren (2014-2019) ligt de **gemiddelde jaarlijkse bevolkingsgroei** boven het gewestelijke gemiddelde

(0,88 tegenover 0,76). Grondiger analyse wijst op contrasten tussen de wijken: in de wijk Basiliek groeit de bevolking veel sterker (1,04) dan in de wijk Villa's van Ganshoren (0,52). Het gevolg is dat er in de centrale wijken wellicht meer nood is aan infrastructuur en diensten (op het gebied van huisvesting, scholen, tewerkstelling, ...) en, als gevolg van de bevolkingstoename, aan verplaatsingen.

Ongeveer 1/5 van de bevolking heeft een buitenlandse nationaliteit. Dat aandeel is lager dan in het Gewest en wordt vooral genoteerd in het zuidoosten van de gemeente (BISA).

De werkloosheidsgraad ligt onder het gewestelijke niveau (16% tegenover 18,6%) en verschilt niet erg van wijk tot wijk, maar is toch iets lager in de wijken Ganshoren-Centrum en Jette-Centrum. Het gemiddeld belastbaar inkomen per inwoner sluit aan bij het gewestelijke gemiddelde (BISA, 2015).

De zuidoostelijke wijken van de gemeente worden gekenmerkt door een jongere, meer actieve bevolking bestaande uit grotere huishoudens (bijna 30% van de huishoudens zijn koppels met kinderen). In de wijk Villa's van



2. TERRITORIALE EN DEMOGRAFISCHE CONTEXT

2.3. SOCIAALECONOMISCHE KENMERKEN

Ganshoren daarentegen, in het noorden van het gemeentelijke grondgebied, is de bevolking ouder, minder actief en bestaat ze uit kleinere huishoudens (de alleenstaande 65-plussers zijn er oververtegenwoordigd).

2. TERRITORIALE EN DEMOGRAFISCHE CONTEXT

2.4. MILIEUHINDER EN MILIEUKENMERKEN

LUCHTVERVUILING

Langs de grote verkeersaders rond de gemeente, vooral in de Keizer Karellaan en omgeving, worden hoge Black Carbon-concentraties genoteerd. Op de binnenwegen van de gemeente liggen de concentraties lager, al moeten er enkele 'zwarte punten' worden gesignaleerd:

- . De as Beeckmans- de Brouckère
- . De De Rivierendreef
- . Een deel van de Hervormingslaan

GELUIDSHINDER

Ook het verkeerslawaaï is vooral geconcentreerd op de grote wegen.

Maar ook de wegen in de gemeente kampen met een hoge geluidsoverlast, onder meer de Negen Provincieslaan, de Van Overbekelaan, de as Beeckmans-De Brouckère en de Hervormingslaan.

In het kader van de strategie van de akoestische comfortzones werden verschillende zones geïdentificeerd (de wijken, de groene ruimten, de begraafplaatsen of de relaiszones). Twee comfortzones moeten worden verbeterd, een in het Elizabethpark en een in het Albert

I-park.

Een nog aan te leggen comfortzone dekt een klein deel van het zuiden van het grondgebied (deel van de Keizer Karellaan, de Dendermondestraat, de O. Maesschalckstraat en de Pampoelstraat) en een andere situeert zich in een deel van de Jetselaan, deels op het grondgebied van Ganshoren. Vooral in de buurgemeenten zijn echter akoestische comfortzones gelegen.

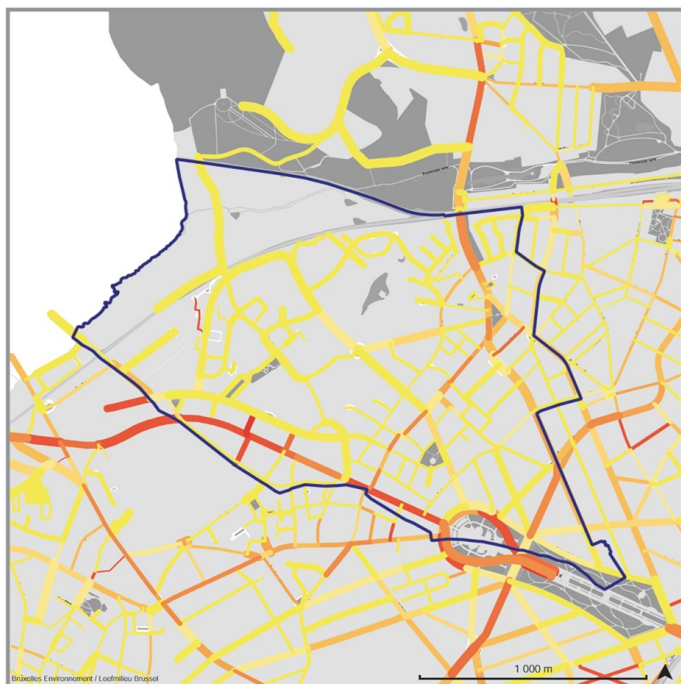
OVERSTROMINGSRISICO'S

De grootste overstromingsrisico's doen zich voort in het noorden van het grondgebied.

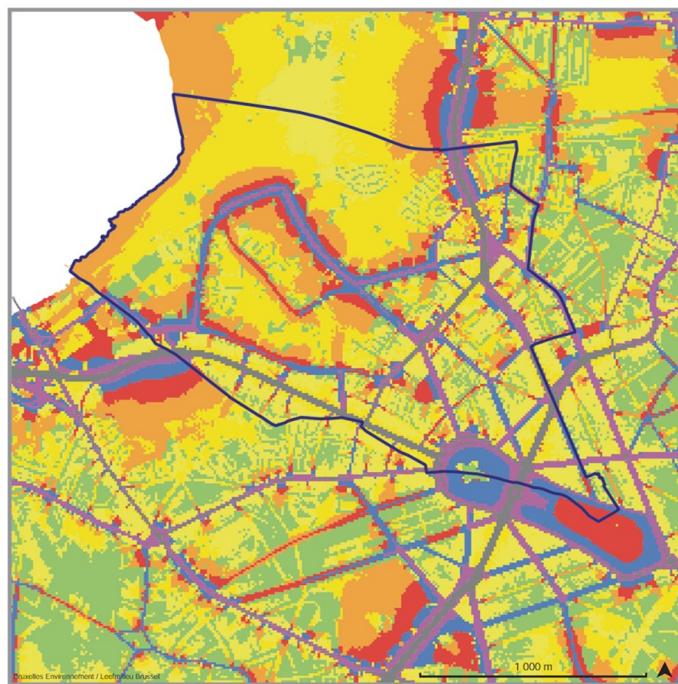
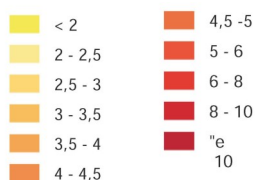
De hele zone van het stroomgebied moet worden beschouwd als prioritair voor het waterbeheer. Al het water dat stroomopwaarts van de plateaus wordt tegengehouden (moeras van Ganshoren ...) zal immers niet verder omlaag stromen, waardoor het overstromingsrisico in de gemeente (in de omgeving van de Eeuwfeest-square, vanaf de Tachtigbeukenlaan via de Vrijheidsrotonde tot aan de Keizer Karellaan,...) afneemt. Bij de herinrichting van de openbare ruimte moet dus met de wateraspecten rekening worden gehouden om de infiltratie te bevorderen.

2. TERRITORIALE EN DEMOGRAFISCHE CONTEXT

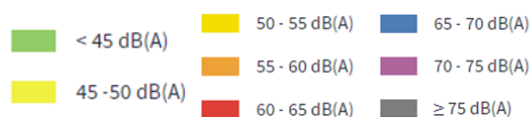
2.4. MILIEUHINDER EN MILIEUKENMERKEN



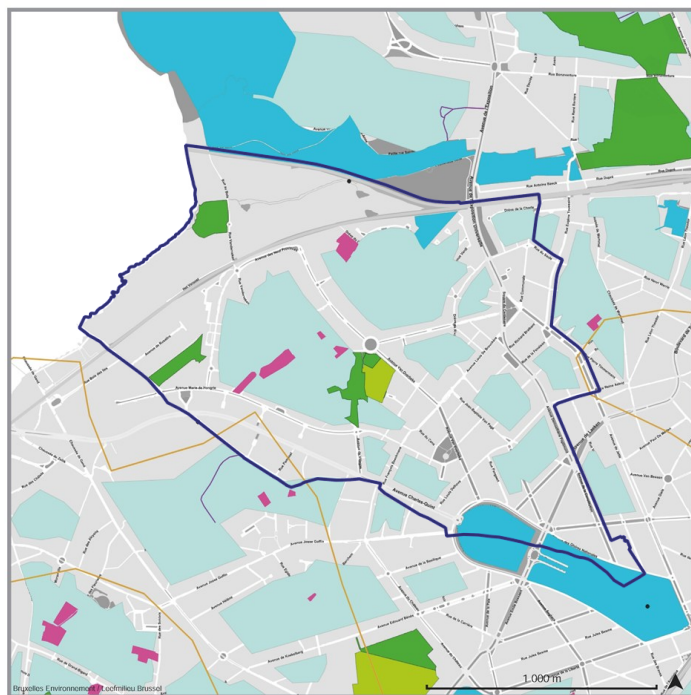
Black carbon concentraties (µg/m³)



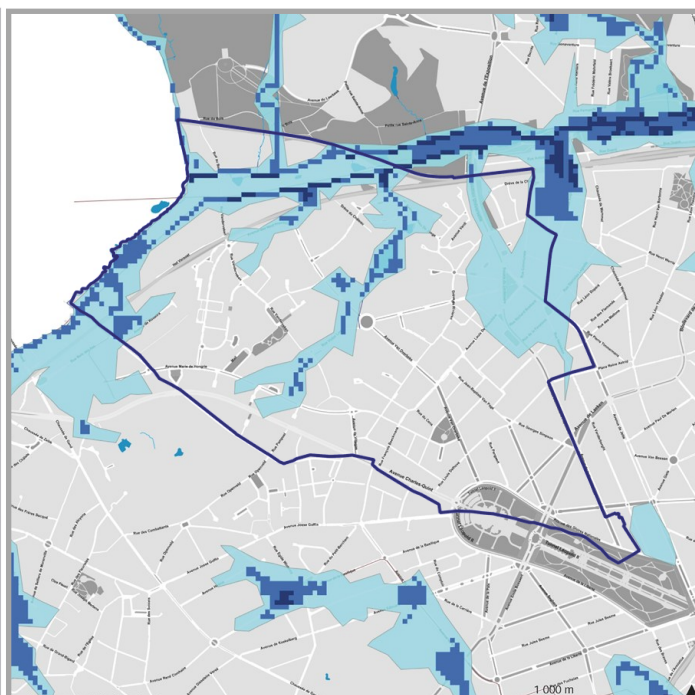
Indicator Lden 2016



Black Carbon-concentratie (links) en geluiddruk van het wegverkeer (rechts)
(Bron: Leefmilieu Brussel, uittreksel in 2021)



- Park met akoestische studie
- Comfortzone te creëren
- Te beschermen comfortzones - Begraafplaatsen
- Te beschermen comfortzones - Groene ruimten
- Stille zone
- Te beschermen comfortzones - Secundaire comfortzones
- Te beschermen comfortzones - Rustige veldwegen
- Comfortzones te verbeteren
- Te beschermen comfortzones - Wijken



Overstromingsgevaarkaart (2019)

- | | |
|------------------|--|
| Kleine kans | Waterlopen en grachten in open bedding |
| Middelgrote kans | Overvulde waterlopen en grachten |
| Grote kans | Vijvers, bassins, vochtige zones |
| | Collectoren |

Akoestische comfortzones (links) en overstromingsrisico (rechts)
(Bron: Leefmilieu Brussel, uittreksel in 2021)

2. TERRITORIALE EN DEMOGRAFISCHE CONTEXT

2.4. MILIEUHINDER EN MILIEUKENMERKEN

BRUSSELS ECOLOGISCH NETWERK (BEN)

In Ganshoren liggen heel wat elementen van het Brussels ecologisch netwerk. Het Moeras van Ganshoren is een centraal gebied, net als de Zavelenberg aan de grens met Sint-Agatha-Berchem. Ook ontwikkelingsgebieden werden geïdentificeerd, vooral in het noorden en in het centrum van de gemeente (Kerremans; kasteel de Rivieren, Groen Hart, enz.). Verbindingsgebieden zijn aanwezig op het hele grondgebied, maar in het oosten zijn ze schaars (met uitzondering van de Eeuwfeestsquare).

De Groene Wandeling loopt door het westen van de gemeente en verbindt de centrale gebieden van het BEN.

Een groene continuïteit van het GPDO doorkruist het grondgebied langs de Van Overbekelaan, de Oude Pastoriestraat, de A. Doucleronstraat, de A. De Baststraat en vervolgens het Groene Hart en het kasteel de Rivieren in het noorden.

VERGROENING EN GEBIEDEN MET EEN TEKORT AAN VOOR HET PUBLIEK TOEGANKELIJKE GROENE RUIMTEN

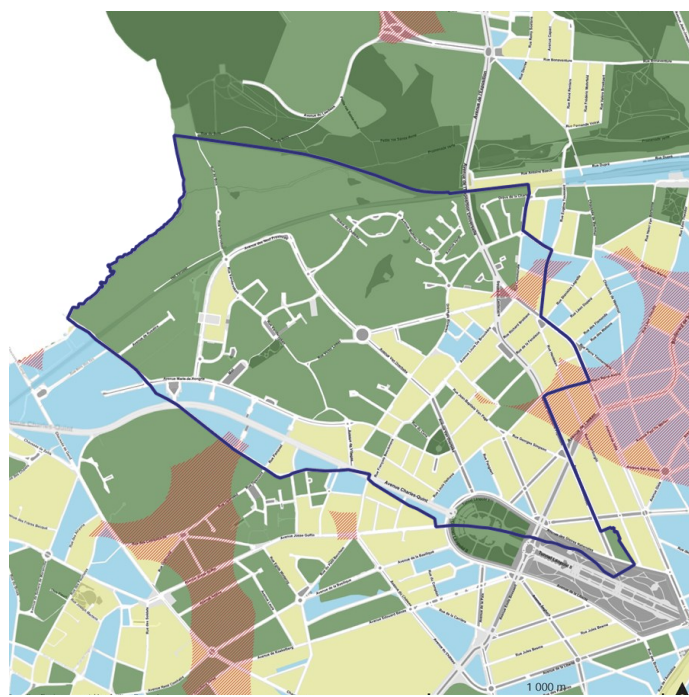
Behalve enkele delen van huizenblokken aan de oostgrens van de gemeente, heeft Ganshoren geen gebieden met een tekort aan voor het publiek toegankelijke groene ruimten. Het is een over het algemeen zeer groene gemeente met een hoge vergroeningsgraad, vooral in het noorden (50 à 100% van de huizenblokken).

Slechts weinig percelen hebben een vergroeningsgraad onder de 30%. Het gaat dan vooral om huizenblokken in de Keizer Karellaan, de Opvoedingsstraat en het zuiden van de Van Overbekelaan (waar meerdere scholen of handelsgebieden liggen).



Brussels ecologisch netwerk

- Ecologisch netwerk
- Ontwikkelingsgebieden
- Verbindingsgebieden
- Groene wandeling
- Groene verbinding (GPDO)



Vergroeningspercentage Tekortzone

- 0% - 30%
- 30% - 50%
- 50% - 100%
- gebieden met een tekort aan publiek toegankelijk groen

Brussels ecologisch netwerk (links) en gebieden met een tekort aan voor het publiek toegankelijke groene ruimten (rechts)
(Bron: Leefmilieu Brussel, uittreksel uit 2021)

3. MOBILITEITSBEHOEFTE

3.1. STRUCTUUR VAN DE VERPLAATSINGEN

In het kader van de uitwerking van het Gewestelijke Mobiliteitsplan Good Move werd een bondige evaluatie gemaakt van het aantal verplaatsingen in, van en naar de gemeenten van het Gewest en van de modale verdeling van deze verplaatsingen (zie hierna). Volgens deze ramingen worden dagelijks 107.500 verplaatsingen gemaakt van en naar Ganshoren (het doorgaand verkeer op het gemeentelijke grondgebied niet meegeteld). In die zin werd een ratio van 3,8 dagelijkse verplaatsingen per inwoner-baan toegepast voor de gemeente Ganshoren, dat is een van de laagste ratio's.

De mobiele telefoniegegevens van Proximus geven een beeld van de herkomst/bestemming van de verplaatsingen in, van en naar Ganshoren. Die gegevens, meegeleverd door Brussel Mobiliteit, moeten echter met enige terughoudendheid worden beschouwd. Niet alle verplaatsingen zijn er immers in opgenomen en ze zijn aan heel wat hypothesen onderhevig, waardoor ze ook een vertekend beeld kunnen geven.

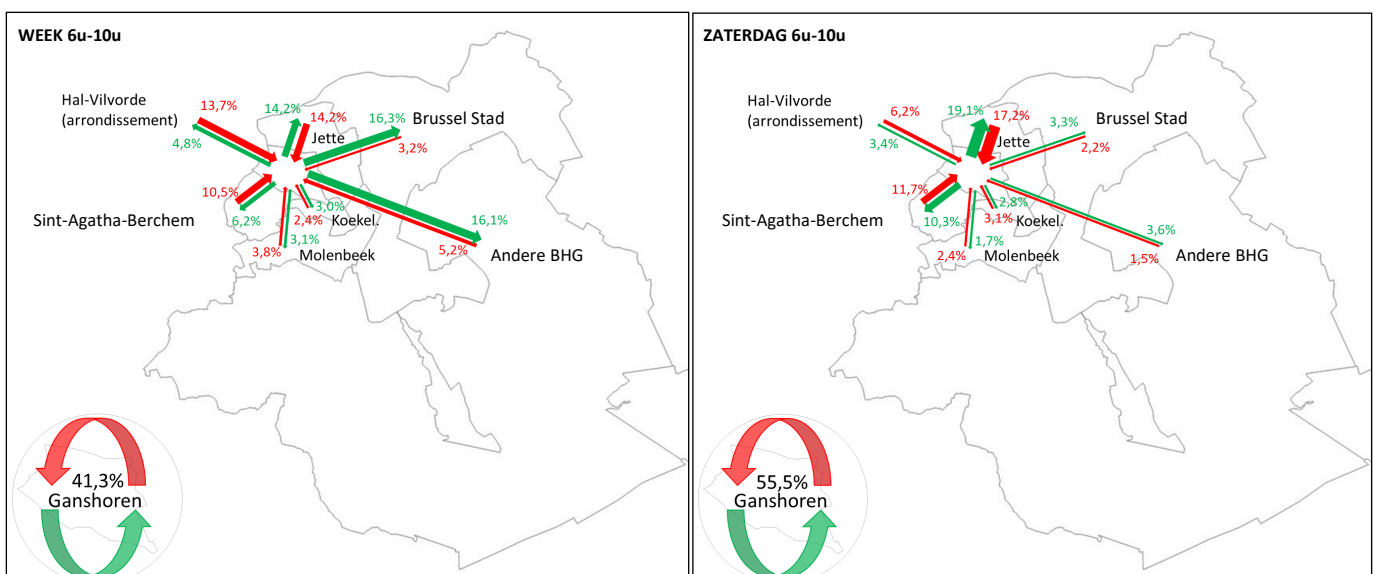
Op weekdays vindt bijna de helft van de verplaatsingen plaats binnen de gemeente zelf (interne verplaatsingen). Dat aandeel varieert globaal gezien van meer dan 40% (tijdens de ochtendspits) tot meer dan 55% (op zaterdag tijdens de dag). Er dient opgemerkt dat op zaterdag het aantal verplaatsingen globaal kleiner is en dat ze zich hoofdzakelijk binnen de gemeente situeren.

Dat wijst erop dat de gemeente zowel op weekdays als in het weekend aantrekkelijk is voor haar bewoners,

maar vooral dat heel wat mensen zich over (zeer) korte afstanden verplaatsen.

We merken ook een sterk verband tussen de gemeente Ganshoren en haar buur- of nabij gelegen gemeenten. Gerangschikt volgens volume en verdeling van de gemaakte verplaatsingen, gaat het om:

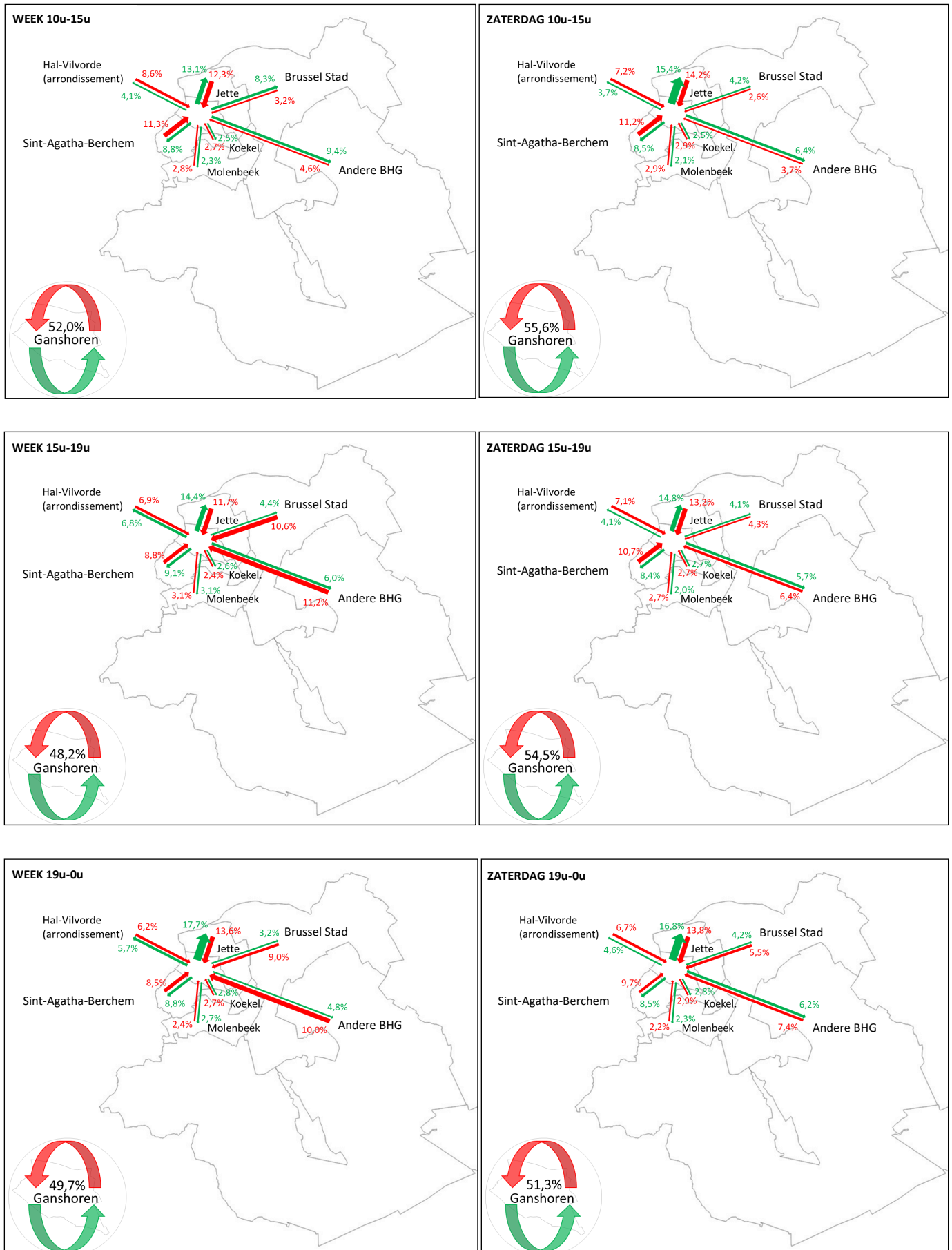
- Jette (gemiddeld rond de 12 à 19% van de in- en uitgaande stromen, afhankelijk van de périodes op weekdays en op zaterdag).
- Sint-Agatha-Berchem (rond de 8 à 11%)
- Arrondissement Halle-Vilvoorde (rond de 3 à 7%, een piek van 13,7% van de stromen naar Ganshoren werd waargenomen tijdens de ochtendspits op weekdays)
- Stad Brussel (rond de 3 à 10%, met een grotere verhouding op weekdays)
- Molenbeek (rond de 2 à 4%)
- Koekelberg (rond de 2 à 3%)
- Anderen gemeenten in het Brussels Gewest (rond de 2 à 11%, met een doorgaans grotere verhouding op weekdays).



Structuur van de dagelijkse verplaatsingen van en naar de gemeente Ganshoren op weekdays en op zaterdag tijdens de ochtendspits (Bron: Brussel Mobiliteit, gegevens Proximus 2017)

3. MOBILITEITSBEHOEFEN

3.1. STRUCTUUR VAN DE VERPLAATSINGEN



Structuur van de dagelijkse verplaatsingen *van* en *naar* de gemeente Ganshoren op weekdagen en op zaterdag in andere periodes
(Bron: Brussel Mobiliteit, gegevens Proximus 2017)

3. MOBILITEITSBEHOEFTE

3.2. MODALE AANDELEN VAN DE VERPLAATSINGEN

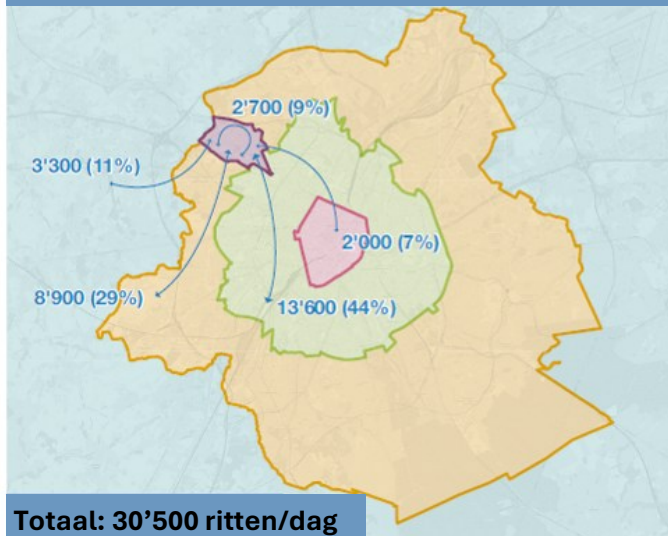
MODALE VERDELING VAN DE VERPLAATSINGEN

Uit de ramingen van de modale verdeling van de verplaatsingen, uitgevoerd in het kader van de uitwerking van het GemMP, blijkt dat een kwart van de verplaatsingen in, van en naar Ganshoren wordt gemaakt met een actieve verplaatsingswijze, hoofdzakelijk te voet. Die verhouding ligt iets boven het gewestelijke gemiddelde en de verhouding in enkele andere gemeenten van de tweede kroon. Ook het modale aandeel van de personenwagen gebruikt als passagier is in Ganshoren groter dan in alle andere Brusselse gemeenten.

Het modale aandeel van het openbaar vervoer (28%) is kleiner dan in het Brussels Gewest. Die verplaatsingen gebeuren vooral van en naar andere Brusselse gemeenten. Voor verplaatsingen van/naar gemeenten buiten het Brussels Gewest wordt het openbaar vervoer slechts weinig gebruikt.

In de enquête voor het GemMP werd de Ganshorens bevolking gevraagd naar de gebruikte vervoerswijzen en de reden van hun verplaatsingen. Voor alle redenen werd de personenwagen het vaakst genoemd, behalve voor de verplaatsingen naar diensten (arts, bank) die

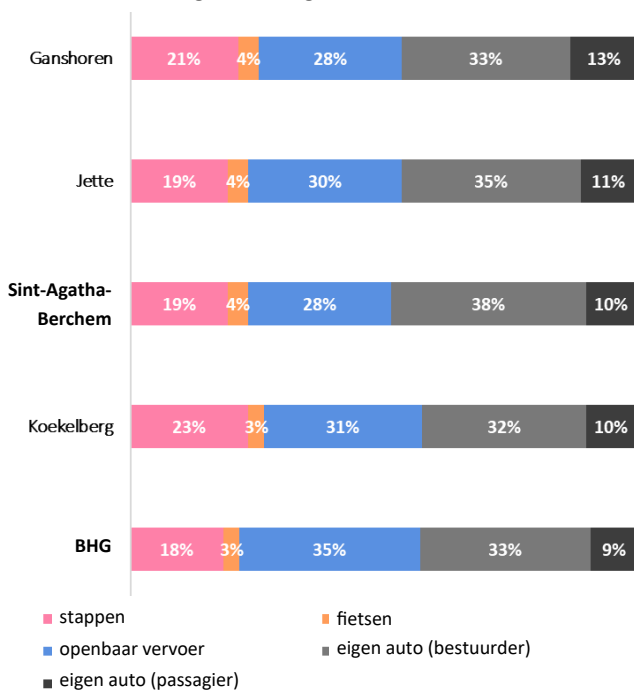
Verplaatsingen met het openbaar vervoer in



Verplaatsingen met het openbaar vervoer in, van en naar Ganshoren
(Bron: Brussel Mobiliteit)

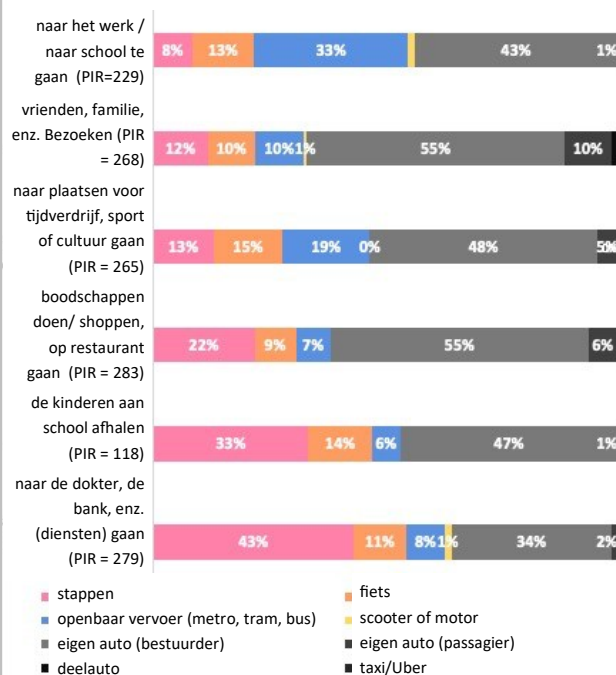
meestal te voet worden gemaakt. Voor woon-werkverplaatsingen werd de personenwagen genoemd door 43% van de deelnemers, gevolgd door het openbaar vervoer (33%), de fiets (13%) en te voet (8%). Van de deelnemers die hun kinderen van school halen doet 47% dat met de auto, 33% te voet en 14% met de fiets.

Modale aandelen van verplaatsingen in Ganshoren en aangrenzende gemeenten



Modale aandelen van de verplaatsingen in Ganshoren, Jette, Sint-Agatha-Berchem, Koekelberg en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
(Bron: Brussel Mobiliteit, GewMP Good Move)

Gebruikte vervoerswijze volgens de soorten reizen



Het gebruik van de verplaatsingswijzen naargelang het type verplaatsing, volgens de deelnemers aan de enquête voor het GemMP
(Bron: BRAT, 2021)

3. MOBILITEITSBEHOEFTE

3.2. MODALE AANDELEN VAN DE VERPLAATSINGEN

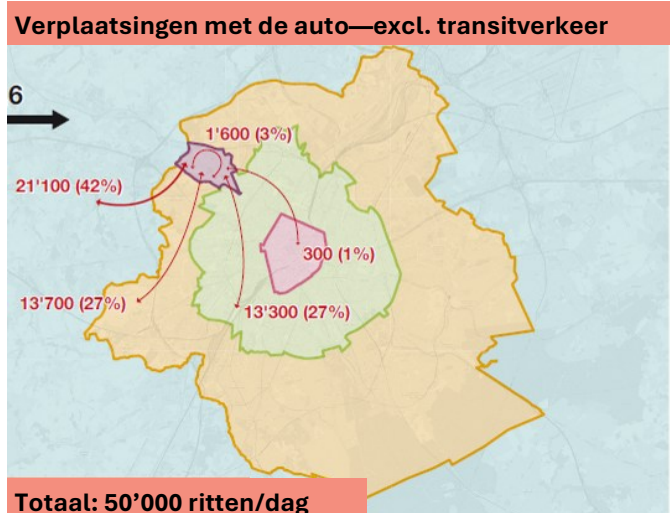
AUTOGEBRUIK

De motorisatiegraad van de Ganshorese huishoudens ligt zoals in alle gemeenten in de tweede kroon boven het gewestelijke gemiddelde.

Met 9.906 privéwagens voor 11.292 private huishoudens in 2021, bedraagt het aantal auto's per huishouden 0,88 (Bron: Statbel). In de sector van de wijk Villa's van Ganshoren en in de noordelijke wijken van de gemeente ligt dat cijfer veel hoger.

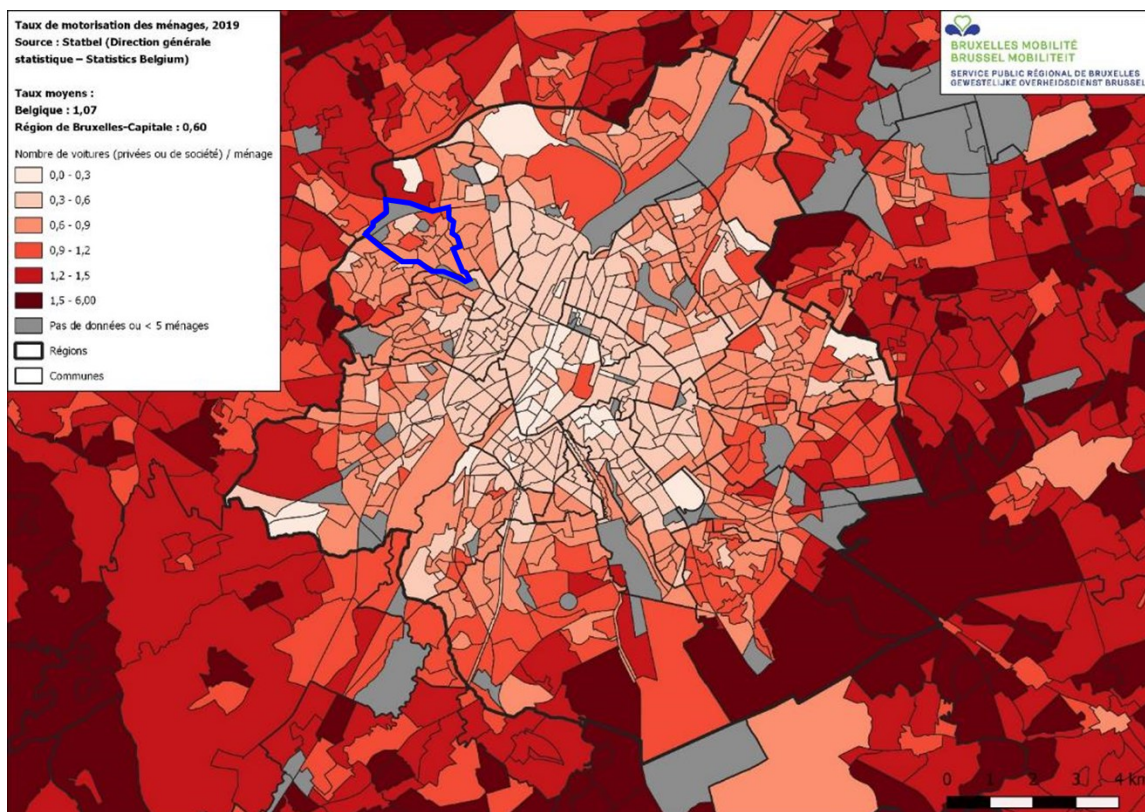
De motorisatiegraad in Ganshoren is de laatste jaren licht gestegen. Er rijden meer gemotoriseerde voertuigen, maar ook het aantal huishoudens is tussen 2006 en 2021 toegenomen van 0,82 naar 0,88.

Volgens de ramingen in het kader van de uitwerking van het nieuwe Gewestelijke Mobiliteitsplan houdt 58% van de verplaatsingen met de auto verband met een andere Brusselse gemeente. Er is dus potentieel voor een modal shift. Voor verplaatsingen van en naar gemeenten buiten het Gewest wordt 7 keer vaker de auto gebruikt dan het openbaar vervoer.



Verplaatsingen met de auto die verband houden met het grondgebied van Ganshoren (Bron: Brussel Mobiliteit)

De doelstellingen van Good Move bestaan erin om de verhouding verplaatsingen met de auto voor het hele Gewest met een derde tot een kwart terug te dringen. Dat impliceert een verandering van de gewoonten en maatregelen om de modal shift aan te moedigen in Ganshoren waar de motorisatiegraad een opwaartse tendens vertoont.



*Motorisatiegraad van de huishoudens in 2019
(Bron: Brussel Mobiliteit op basis van de gegevens van Statbel, 2019)*

3. MOBILITEITSBEHOEFTE

3.3. BELANGRIJKSTE VERKEER GENERERENDE POLEN

WUJKEVEN

In het GPDO werden drie lokale identiteitskernen (LIK) geïdentificeerd:

Rond het Guido Gezelleplein het **centrum van Ganshoren** met tal van voorzieningen (waaronder het gemeentelijk zwembad) en enkele handelszaken in de Sint-Martinuskerkstraat (vooral horeca). Dit is het hart van de gemeente, het 'dorpsplein'.

In de **Negen Provincieswijk** met talrijke scholen (Internaat Don Bosco, Ecole des Bruyères, Koninklijk Atheneum van Ganshoren,...) en sportvoorzieningen (Sporthal R. Beauthier, sportvelden in Les Bruyères,...).

In de **Basiliek-/Keizer Karelwijk** met een handelskern in de Keizer Karellaan, verschillende voorzieningen (waaronder het gemeentebestuur) en de scholenpool van het Heilig-Hartcollege.

De wijkvoorzieningen liggen geconcentreerd rond het Guido Gezelleplein. Scholen, sport- en vrijetijdsvoorzieningen en voorzieningen voor jonge kinderen zijn er ruim vertegenwoordigd. Ganshoren heeft weinig culturele polen, met uitzondering van de gemeentelijke bi-

bliotheken (Frans- en Nederlandstalig) en de culturele centra ("La Villa" en "De Zeyp").

OPENBARE RUIMTEN

Openbare ruimten met een uitstraling die verder reikt dan het gemeentelijke grondgebied (zoals het Spiegelplein in Jette) zijn er in Ganshoren niet, maar er zijn wel verschillende kleinere buurtruimten. Hoewel ze in hun geheel genomen een beetje overal verspreid liggen in de gemeente, zijn ze weinig kwaliteitsvol en nodigen ze nauwelijks uit om er te vertoeven (geen stadsmeubilair, geen speeltuigen, geen waterpunten,, ...). Verschillende ruimten worden bovendien sterk overheerst door de auto (het Margaretha van Oostenrijkplein wordt vooral gebruikt als parking), zijn grotendeels verhard (bv. het Koningin Fabiolaplein) en er valt weinig te beleven.

Het Guido Gezelleplein is het symbolische 'hart van het dorp Ganshoren'. Tijdens de verkennende wandelingen die werden georganiseerd in het kader van het GemMP, bleek dat de inwoners sterk verbonden zijn met deze centrale ruimte in het lokale leven. In het GemMP moet aan deze ruimte dan ook bijzondere aandacht worden besteed.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- Commerces - winkels (HUB.brussels, 2020)
- Equipements - voorzieningen
 - Aide sociale - Sociale bijstand
 - Enfance et Jeunesse - Kinderjaren en jeugd
 - Emploi - Tewerkstelling
 - Santé - Gezondheid
 - Santé mentale - Mentale gezondheid
 - Senior
 - Education et Enseignement - Onderwijs en opvoeding
 - Sport et récréation - Sport en recreatie
 - Culture - Cultuur
 - Justice - Justitie
 - Handicap
- Zone commerciale - commerciële zone
- Noyaux d'identité locale (PRDD)
 - Lokale identiteitskern (GPDO)
 - Stedelijke-industriegebieden (PRAS)

Fond de plan - Achtergrond

- Bâti - gebouwd
- Points d'eau - waterpunten
- Espaces verts - groene ruimten
- Chemin de fer - Spoorweg

Sources / Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec / Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



3. MOBILITEITSBEHOEFTE

3.3. BELANGRIJKSTE VERKEER GENERERENDE POLEN



Foto's van de openbare ruimten van Ganshoren
(Bron: BRAT, 2021)

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- Espaces publics existants
- Bestaande publieke ruimten
- Espaces publics avec potentiel
- Publieke ruimten met potentieel

1. Place Reine Paola- Koningin Paolaplein
2. Place Sainte-Cécile- Sint-Ceciliavoorplein
3. Place Marguerite d'Autriche - Margaretha van Oostenrijkplein
4. Place du Mail- Maileplein
5. Place Guido Gezelle- Guido Gezelleplein
6. Berme centrale avenue Van Overbeke
- Centrale berm van de Overbekelaan
7. Place Reine Fabiola- Koningin Fabiolaplein
8. Square du Centenaire- Eeuwfeestsquare
9. Square Avenue de Jette - Square Jetteselaan
10. Clos Willy Chambon-gaarde
11. Clos Louis Banken-gaarde
12. Rue Oscar Maesschalck-straat
13. Rue de Termonde- Dendermondestraat
14. Potentielle place "Cordy-Brel"- Potentiële "Cordy-Brel" plein

Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e

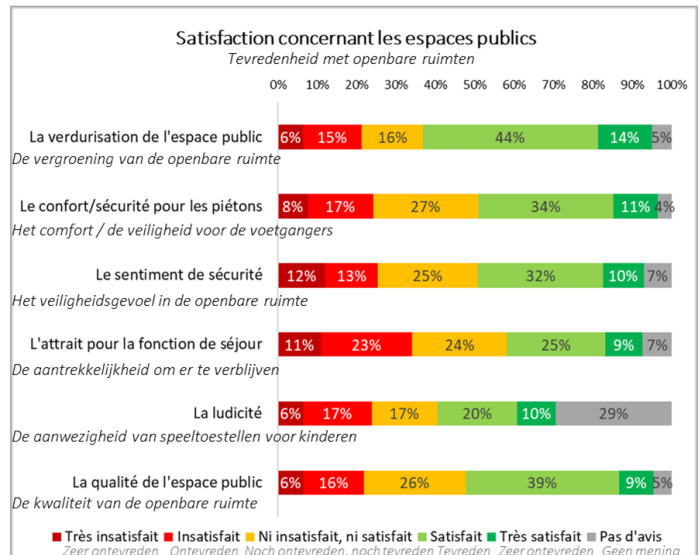


3. MOBILITEITSBEHOEFTE

3.3. BELANGRIJKSTE VERKEER GENERERENDE POLEN

Een aantal ruimten die vandaag weinig of niet ingericht zijn, bieden een zeker potentieel en zijn het onderwerp van veelal gewestelijke denkoefeningen. Dat is het geval voor de Broustinlaan (bij wijze van test afgesloten in de zomer van 2021 en ontwerp voor een autovrije heraanleg) en de kleine squares in de Keizer Karellaan (denkoefening over de integratie van deze ruimten in de heraanlegplannen van de verkeersader).

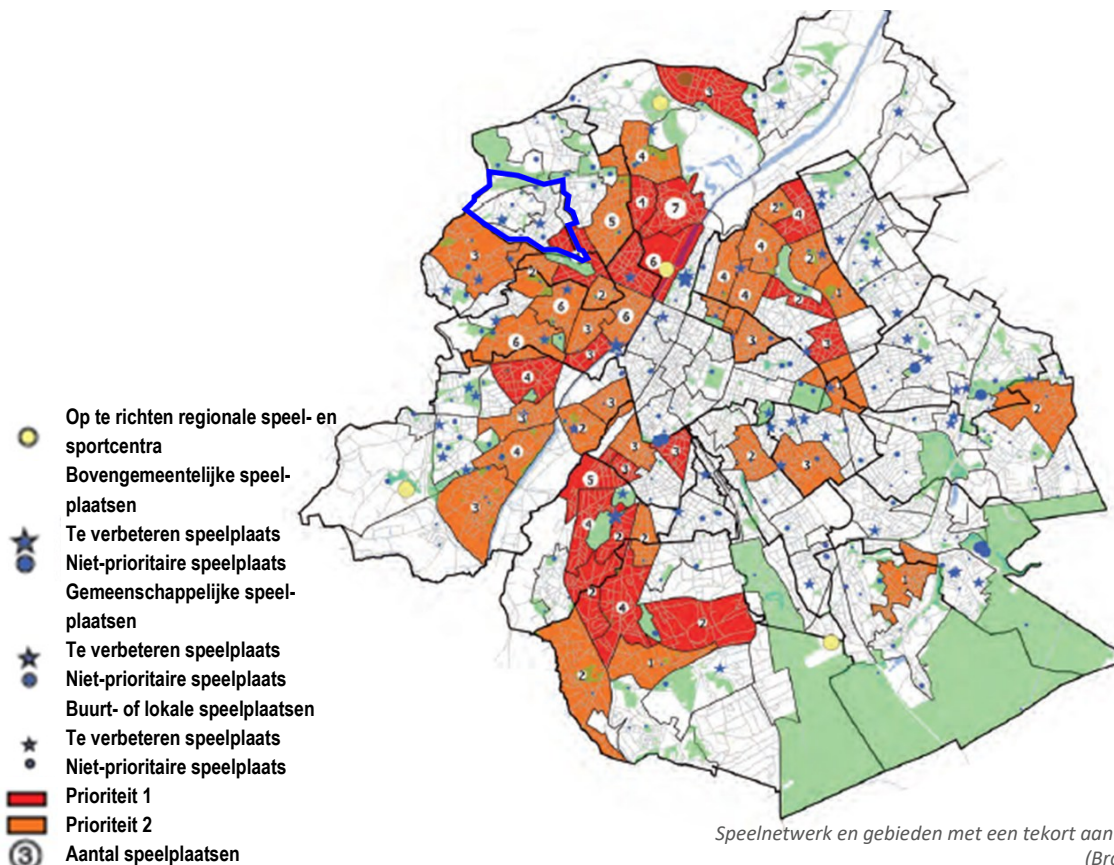
Uit de online enquête bij de Ganshorensse bevolking bleek dat de inwoners doorgaans tevreden zijn over de openbare ruimten, vooral over de vergroening ervan (bijna 60% verklaarde zich (heel) tevreden). De aantrekkingskracht voor verblijf van deze ruimten scoorde de laagste tevredenheid (bijna 35% was (zeer) ontevreden).



SPEELNETWERK

Leefmilieu Brussel identificeert een prioritaire interventiezone (prioriteit 1) voor de versterking van het gewestelijke speelnetwerk in het zuiden van de gemeente. Ook enkele (boven)gemeentelijke speelpleinen moeten worden verbeterd.

Meer verkeersluwe en mooiere openbare ruimten moeten bijdragen aan de ontwikkeling van het speelnetwerk in Ganshoren.



3. MOBILITEITSBEHOEFTE

3.3. BELANGRIJKSTE VERKEER GENERERENDE POLEN

ECONOMISCHE ACTIVITEITEN

Ganshoren telt 1.689 btw-plichtige ondernemingen (2020), actief in de sectoren bouw, gespecialiseerde/wetenschappelijke/technische activiteiten en handel, 402 lokale vestigingseenheden (2019), 3.719 bezoldigde banen (2019) en 1.843 zelfstandigen, hulpkrachten inbegrepen (2018).

Van de ondernemingen in Ganshoren zijn er slechts twee die meer dan 100 personen tewerkstellen: het gemeentebestuur (204 werknemers) en het OCMW (152 werknemers). De **Bedrijfsvervoerplannen (BVP)** geven een beeld van de verplaatsingen en de modale aandelen van deze werknemers.

De herkomst van de werknemers van de beide sites is vrij verdeeld tussen het Brussels Gewest en daarbuiten (57% tegenover 43%). Het modale aandeel van de auto overheerst in de beide gevallen, maar is bijna dubbel zo groot voor de werknemers van buiten het Brussels Gewest (77%). Het openbaar vervoer is goed voor 30% van de interne verplaatsingen en 20% van de verplaatsingen van de werknemers van buiten het Gewest. De fiets is duidelijk ondervertegenwoordigd (slechts 3% binnen

het BHG) of zelfs onbestaande (0% voor de werknemers van buiten het BHG).

SCHOLEN

De Ganshorese scholen ontvangen **meer dan 6300 leerlingen**: 1300 in het kleuteronderwijs, 2400 in het basisonderwijs en 2600 in het middelbaar onderwijs in het schooljaar 2019-2020 (Bron: BISA). In de gemeente zijn bijna een vijftiental scholen gevestigd, waaronder:

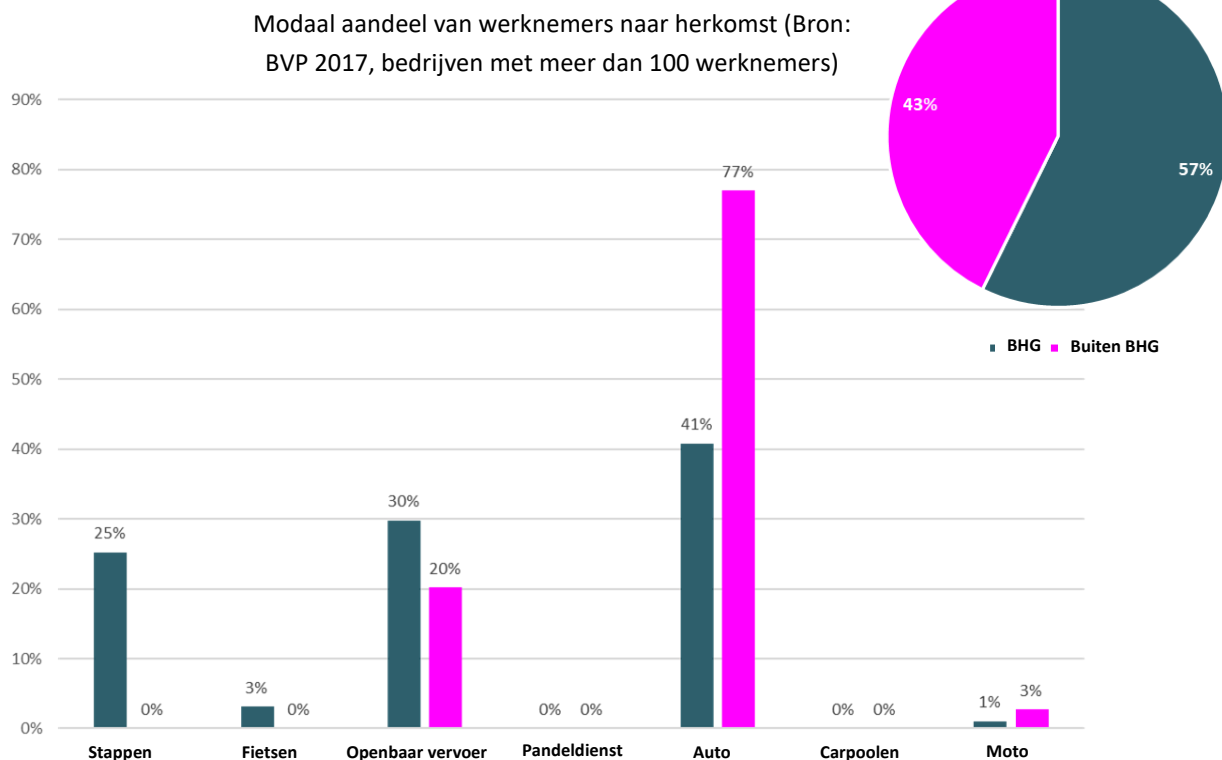
5 kleuterscholen:

- Centre Scolaire Notre-Dame de la Sagesse (La Colombe) (L. Delhovestraat)
- Ecole fondamentale annexée Ganshoren (Maria van Hongarijelaan)
- School Nos Bambins (Sergeant Sorensenstraat)
- School Les Bruyères (Jacques Wagnergaarde)
- Basisschool Sint-Lutgardis (J. De Greefstraat)

6 lagere scholen:

- Centre Scolaire Notre Dame de la Sagesse (Van Overbekelaan)
- Lagere school geannexeerd aan het Koninklijk Atheneum van Ganshoren (Maria van Hongarijelaan)
- Heilig Hartcollege (L. Delhovestraat)
- Ecole de la Découverte (L. De Brouckèrelaan)

Herkomst van werknemers (Bron: BVP 2017, bedrijven met meer dan 100 werknemers)



3. MOBILITEITSBEHOEFTE

3.3. BELANGRIJKSTE VERKEER GENERERENDE POLEN

- Les Bourgeois (Pangaertstraat)
- Basisschool Sint-Lutgardis (J. De Greefstraat)

3 middelbare scholen:

- Koninklijk Atheneum van Ganshoren (A. De Cockstraat)
- Heilig Hartcollege (L. Delhovestraat)
- Scholencentrum Notre-Dame de la Sagesse (Van Overbelaan)

De schoolmobiliteit is een centrale uitdaging in Ganshoren.

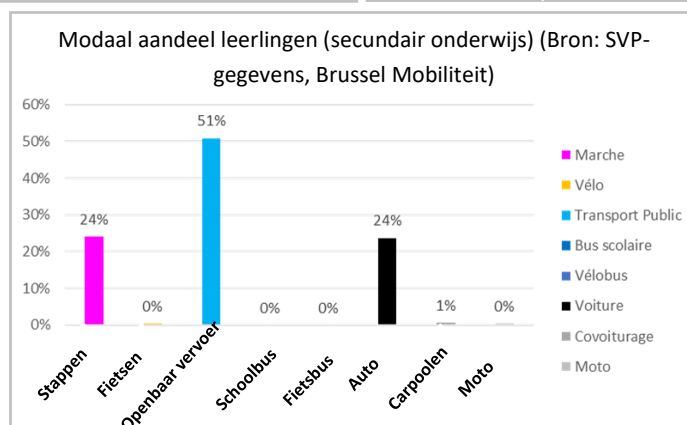
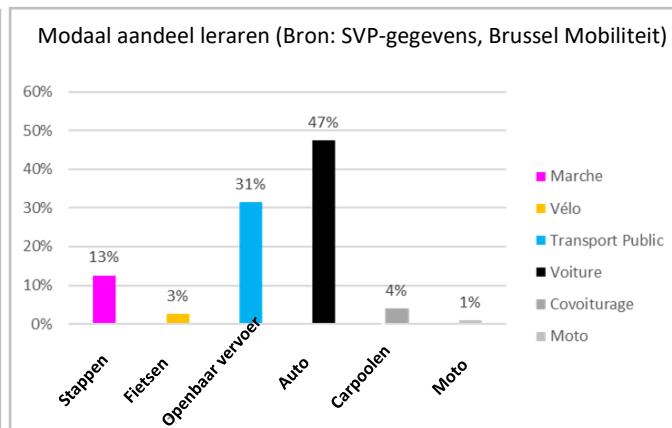
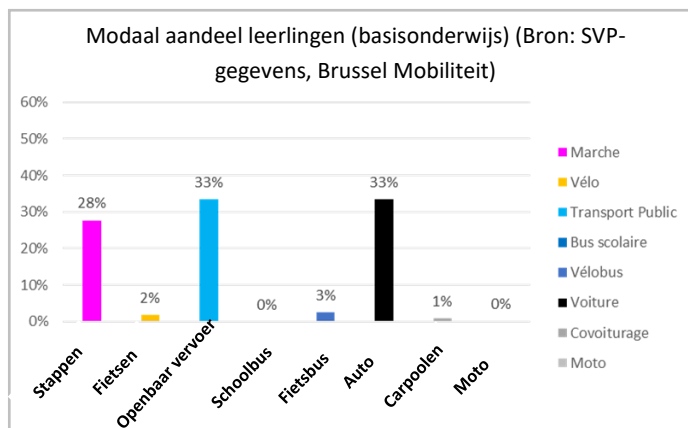
Afgaande op de bestaande gegevens over de **Schoolvervoerplannen (SVP)**, verstrekt door Brussel Mobiliteit, beschikken 11 van de 14 sites over minder recente gegevens over de verplaatsingsgewoonten van hun leerlingen en leerkrachten in het woon-werkverkeer. De gegevens van de onderstaande grafieken zijn gebaseerd op 2781 leerlingen van het basisonderwijs (kleuter- en lager onderwijs), 1942 leerlingen van het middelbaar onderwijs in Ganshoren en 542 leerkrachten.

Een grote verhouding leerlingen maakt gebruik van het openbaar vervoer, vooral in het middelbaar onderwijs (51%). Velen komen met de auto en te voet naar school

(24% in het middelbaar, terwijl een derde van de verplaatsingen in het basisonderwijs met de auto gebeurt).

In alle onderwijsniveaus wordt weinig gebruik gemaakt van de fiets, al zien we wel de combinatie fiets-bus bij de leerlingen van de lagere school van het Heilig Hartcollege.

De leerkrachten komen vooral met de auto naar school (51%) of met het openbaar vervoer (31%).



II

PIJLER 1: MULTIMODALE SPECIALISATIE VAN DE WEGEN

1. DEFINITIE EN DOELSTELLING VAN DE MULTIMODALE SPECIALISATIE VAN DE WEGEN

1.1. PRINCIPE VAN DE MSW VAN GOOD MOVE

Een van de ambities van Good Move via de *Mobility Vision* is het **garanderen van gestructureerde en doel-treffende vervoersnetwerken**. Het komt erop aan om die netwerken te optimaliseren om performante en kwaliteitsvolle diensten en trajecten te kunnen bieden.

De gedefinieerde netwerken zijn gebaseerd op een specialisatie in drie categorieën voor voetgangers, fietsen, openbaar vervoer, auto's en vrachtverkeer waarbij elk niveau een specifieke functie vervult:

“PLUS¹: de belangrijkste assen op grootstedelijk niveau , die de toegang tot Brussel en zijn bestaande én nog te ontwikkelen grote polen garanderen;

COMFORT: de verbindingssassen die de ‘maaswijdte’ van de verschillende netten vervolledigen;

WIJK: rustige ‘mazen’ waar de verblijfsfunctie voorrang heeft op de verplaatsingsfunctie en die beperkt moet blijven tot lokale toegang” (GewMP, p 74).

Die aanpak is gebaseerd op het beheersen van de verkeersvraag, met als doel de openbare ruimte evenwichter te verdelen over alle gebruikers en de actieve mobiliteitsvormen en het gebruik van het openbaar ver-

voer te versterken. De opvatting van de verschillende netten en hun interactie volgen ook het STOP-principe.

Er dient opgemerkt dat het specifieke netwerk voor zwaar vrachtverkeer de bevoorradingsroute identificeert en sterk kan verschillen van het ‘autonetwerk’ (specifieke locatie van productieactiviteiten, hoogtebeperkingen in de tunnels, enz.).

Bovendien zien we in deze nieuwe **specialisatie van de wegen** (MSW) veel meer lokale wegen dan in de oude hiërarchie van Iris II. 85% van het wegennet bestaat voortaan uit lokale wegen.



¹Het voetgangersnetwerk kreeg een bijkomend niveau, de VOETGANGERSBOULEVARDS, die bijzondere assen zijn van het VOETGANGER PLUS-netwerk.

Principeschema van de specialisatie van de wegen en de bescherming van de wijken (Bron: Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move)

2. VOETGANGERSNETTEN

2.1. PRESENTATIE VAN DE NETTEN

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

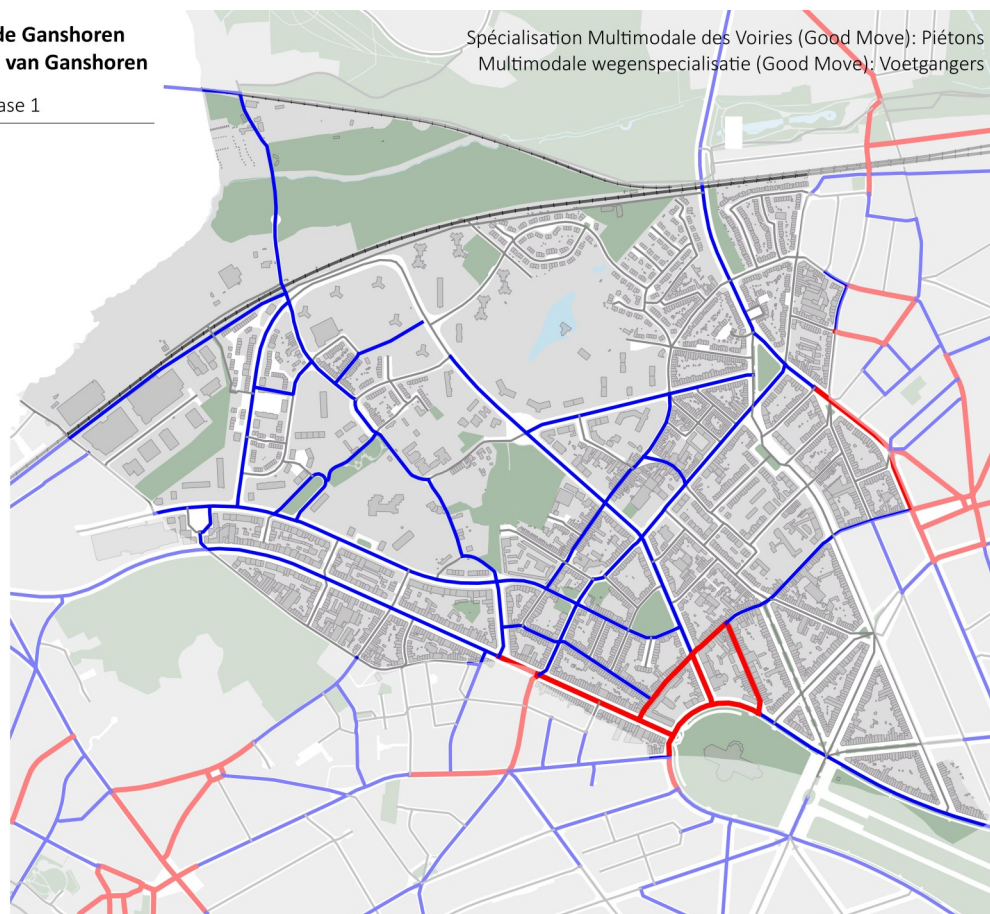
Diagnostic Phase 1 - Diagnose Fase 1

- PLUS
- CONFORT - COMFORT
- QUARTIER - WIJK

Fond de plan - Achtergrond

- Bâti - gebouwd
- Points d'eau - waterpunten
- Espaces verts - groene ruimten
- Chemin de fer - Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

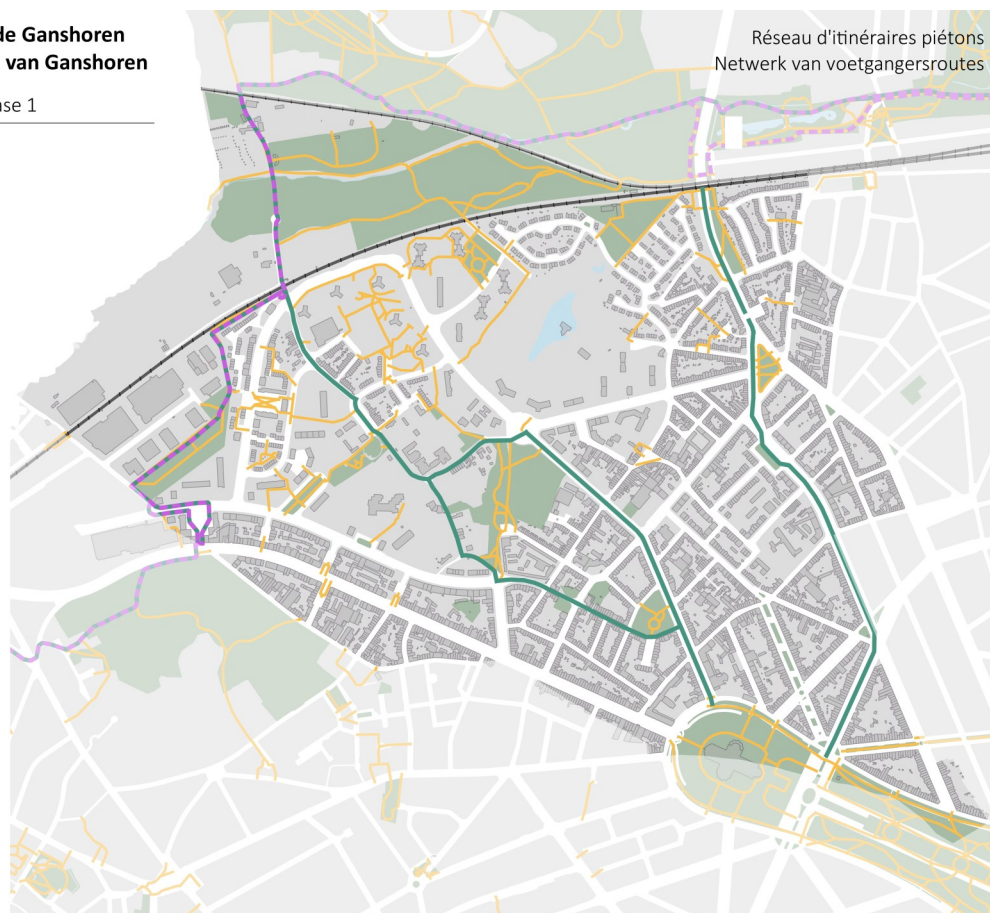
Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- Promenade verte - groene wandeling
- Voies lentes - trage wegen Stapas
- Be running

Fond de plan - Achtergrond

- Bâti - gebouwd
- Points d'eau - waterpunten
- Espaces verts - groene ruimten
- Chemin de fer - Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



2. VOETGANGERSNETTEN

2.1. PRESENTATIE VAN DE NETTEN

Het voetgangersnetwerk wordt uitgebreid met tal van wegen van de hogere niveaus van de MSW.

De Voetganger PLUS-assen, geconcentreerd rond de Basiliek en deels in de Jetselaan (omgeving van het Spiegelplein), zijn de belangrijkste concentratiepunten voor voetgangers (lokale identiteitskernen, grote voorzieningen, toegangen tot de belangrijkste stations van het openbaar vervoer, de handelsgebieden, ...). Ze worden aangevuld door de Voetganger COMFORT-wegen die zorgen voor de continuïteit van de trajecten. Good Move preciseert dat deze PLUS- en COMFORT-wegen *“een hoogwaardig ontwerp vereisen op basis van de volgende criteria qua gebruikskwaliteit: afmetingen aangepast aan het volume voetgangers, zonder omwegen, vlak en comfortabel, met een correcte grip zonder dwarshelling”*. (GewMP, p78).

De WIJK-wegen vertegenwoordigen *“de rest van de wegen, paden, trage wegen en wandelpaden die voor de voetganger toegankelijk zijn. Ze worden zodanig ingericht dat ze voor iedereen toegankelijk zijn”* (GewMP, p78).

Good Move preciseert nog dat het netwerk dat in het GewMP is opgenomen, zal worden aangevuld in het ka-

der van de uitwerking van de GemMP's.

Dat structurele netwerk wordt aangevuld door een netwerk van trage wegen en paden die de voetgangers aangename trajecten en shortcuts bieden, ver van het autoverkeer. Dat netwerk is bijzonder goed ontwikkeld in de Negen Provincieswijk waar het de gaardes en woontorens met elkaar verbindt.

De Groene Wandeling doorkruist het westen van Ganshoren, van de Zavelenberg tot het Moeras van Ganshoren over het Margaretha van Oostenrijkplein.

Het Running-plan van het Gewest identificeert een netwerk van routes geschikt voor sportactiviteiten dat de belangrijkste groene ruimten verbindt via de Groene Wandeling, de as Vanderveken-De Bast, de Van Overbelaan en de Wereldtentoonstellingslaan.

Infrabel ten slotte plant het schrappen van alle overwegen in het Brussels Gewest. In Ganshoren zullen die van L60 en L50 worden vervangen door ondergrondse tunnels voor het autoverkeer en stroken of bruggen voor de voetgangers en fietsers. Die moeten ervoor zorgen dat deze fysieke barrières makkelijk en veilig kunnen worden ge-



Foto's van de wandelwegen en -paden
(BRAT, 2021)

2. VOETGANGERSNETTEN

2.2. PERFORMANTIE VAN DE NETTEN

PLUS-NIVEAU

De terreinbezoeken brachten ons tot de volgende vaststellingen over de performantie van het Voetganger PLUS-netwerk:

- De voetpaden zijn in het algemeen voldoende breed (minstens 2m of meer), behalve in de Delhovestraat. Wel zagen we heel wat obstakels of punctuele versmalingen (laanbomen, verkeersborden, paaltjes, vuilnisbakken, enz.) die de begaanbaarheid voor voetgangers en PBM bemoeilijken;
- De kwaliteit van de voetpaden varieert van de ene straat tot de andere, maar is in het algemeen bevredigend. De Jetselaan werd tussen het Spiegelplein en de Eeuwfeestsquare heraangelegd. Het wegdek in de Delhovestraat daarentegen voldoet niet voor een PLUS-netwerk (beschadigingen, losgekomen of oude stoeptegels, ...). De parkeerdruk in de Pangaertstraat is niet bevorderlijk voor kwaliteitsvolle voorzieningen voor de voetgangers;
- Alle oversteekplaatsen zijn uitgerust met trajecten voor voetgangers. Die in de Keizer Karellaan, vooral aan het

kruispunt van de Basiliek (kant Pantheon), zijn problematisch en onveilig, vooral vanwege de grote voetgangersstromen aan het begin en het einde van de schooldagen. De meeste oversteekplaatsen zijn beveiligd of ingericht voor PBM (geleidelijnen, podotactiele tegels, verlaagde stoepranden, ...), behalve op bepaalde plaatsen (Pangaertstraat, Delhovestraat en op het kruispunt Keizer Karellaan/Ganshorenstraat).

De heraanleg van de Delhovestraat ten gunste van de voetgangers lijkt prioritair.



Van links naar rechts: Keizer Karellaan, Delhovestraat; oversteekplaats Keizer Karellaan aan het kruispunt met de Landsroemlaan (BRAT, 2021)

2. VOETGANGERSNETTEN

2.2. PERFORMANTIE VAN DE NETTEN

COMFORT-NIVEAU

Voor de Voetganger COMFORT-assen gelden dezelfde criteria als voor de PLUS-assen volgens Good Move. Op deze verbindingssassen moet aandacht worden besteed aan de continuïteit van de trajecten.

Heel wat wegen in Ganshoren behoren tot het Voetganger COMFORT-netwerk. Ze verbinden de vele sport- en vrijetijdspolen, de scholen en de voorzieningen.

De Negen Provincieslaan (tussen de Maria van Hongarijelaan en de Vandervekenlaan) is een bijzonder geval van het COMFORT-net dat niet voldoende voorzieningen biedt voor de voetgangers. De ruimte voor de voetgangers is niet duidelijk: grindpaden langs de parkeerplaatsen doen dienst als voetpad. Ook het wegdek is qua type en kwaliteit niet comfortabel en toegankelijk. In de praktijk wandelen de voetgangers vaak op de verharde ventwegen die daar echter niet voor zijn voorzien (verdoken woonerf) en moeilijk begaanbaar zijn voor PBM. Een aantal oversteekplaatsen, met name rond het Koningin Paolaplein, zijn niet ingericht of beveiligd en hebben geen voetgangerstrajecten.

Een ander bijzonder geval van het COMFORT-net is de **as Vanderveken-Demesmaeker**. Deze (zeer) lokale bedieningsweg heeft geen voetpaden aan elke kant (vooral niet aan de kant die hoofdzakelijk onbebouwd is). Het voetpad is ook te smal (1,2 à 1,5m of zelfs minder naargelang het deel). De as behoort ook tot het Fiets COMFORT-net en zou prioritair moeten worden aangelegd voor de actieve verplaatsingswijzen (type woonerf).

De andere belangrijke COMFORT-wegen zijn de **Maria van Hongarijelaan** (recent heraangelegd met bredere voetpaden, beveiligde oversteekplaatsen,...) en de **as Beeckmans-De Brouckère** (de SV voor de volledige heraanleg is aangevraagd). Op het vlak van breedte en voetgangerscomfort voldoen ze aan de normen.

Er dient opgemerkt dat het Voetganger COMFORT-netwerk grotendeels samenvalt met de Auto WIJK-wegen. In theorie zouden er minder auto's moeten rijden, maar in de praktijk is dat niet het geval (zie resultaten van de tellingen—Pijler 2). Sinds januari 2021 geldt er een snelheidsbeperking van 30km/u (behalve op de Auto PLUS-wegen: Keizer Karellaan en Wereldtentoonstellingslaan). Die maatregel zorgt voor lagere snelheden en meer veiligheid.



Van links naar rechts: Maria van Hongarijelaan; L. De Brouckèrestraat; Negen Provincieslaan (BRAT, 2021)

2. VOETGANGERSNETTEN

2.2. PERFORMANTIE VAN DE NETTEN

Aan de hand van de analyse van de non-conformiteiten [WIJK-NIVEAU](#) die werden vastgesteld in het kader van het PTWOR, kan ook de performantie van het netwerk worden beoordeeld. Een aantal punten moeten worden verbeterd/aangepast om ze toegankelijk te maken. Het PTWOR identificeerde in totaal **3.396 non-conformiteiten** in Ganshoren.

Op de PLUS- en COMFORT-assen hebben deze non-conformiteiten veelal betrekking op de voetgangerstrajecten (markering, verhogingen, geleide- of waarschuwingslijnen, putroosters, ...), de openbaarvervoershalses (bushokjes, infoborden, ...), de obstakels (paaltjes, hekken, laadpalen, ...) en de voorbehouden parkeerplaatsen (bewegwijzering, grootte van de parkeerplaats, ...). Ook de breedte van de doorgangen laat soms te wensen over.

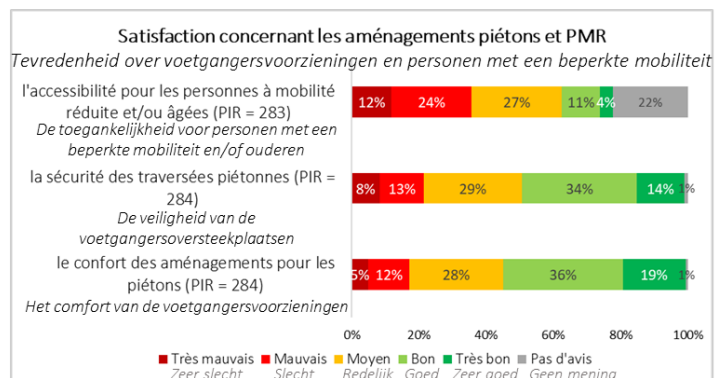
We zien een sterke concentratie van non-conformiteiten in de Negen Provincieswijk: onregelmatig wegdek, gebrekkige oversteekplaatsen voor voetgangers (geen oversteekplaats, ontbrekende markering, waarschuwingslijnen, ...), buitentrappen (gebrekkige handleuning, tredeneuzen, verlichting, ...) en smalle doorgangen.

De Voetganger WIIK-wegen moeten voor iedereen toegankelijk zijn. Er moeten bijvoorbeeld inrichtingen worden voorzien om deze assen beter toegankelijk te maken, vooral voor PBM, op plaatsen waar de toegankelijkheid te wensen overlaat.

[FEEDBACK VAN DE BURGERS](#)

Volgens de enquête onder de bevolking die werd afgenomen in het kader van het GemMP, zijn de burgers doorgaans tevreden over de voetgangersvoorzieningen. De toegankelijkheid voor PBM scoort met 36% ontevreden deelnemers het laagst.

Onderstaande kaarten tonen de plaatsen die volgens de enquête het meest problematisch zijn voor voetgangers en PBM. Vooral de Keizer Karellaan, de Negen Provincieslaan, het Margaretha van Oostenrijkplein en de hele Centrumwijk werden genoemd vanwege de slechte staat van de voetpaden en de toegankelijkheid voor PBM.



*Tevredenheid over de voetgangersvoorzieningen volgens de online enquête oor het GemMP
(Bron: BRAT, 2021)*

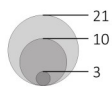
2. VOETGANGERSNETTEN

2.2. PERFORMANTIE VAN DE NETTEN

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

Lieux précis/Places - Specifieke plaatsen



Carrefours - Kruispunten



Axes - Assen



Problèmes - Problemen

- Largeur insuffisante des trottoirs
- onvoldoende brede voetpaden
- Mauvais état des trottoirs
- slechte staat van de voetpaden

Fond de plan - Achtergrond

- Bâti - gebouwd
- Points d'eau - waterpunten
- Espaces verts - groene ruimten
- Chemin de fer - Spoorweg

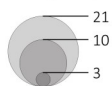
Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

Lieux précis/Places - Specifieke plaatsen



Carrefours - Kruispunten



Axes - Assen



Problèmes - Problemen

- Problème d'accessibilité PMR
- onvoldoende toegankelijkheid voor
personen met een beperkte mobiliteit

Fond de plan - Achtergrond

- Bâti - gebouwd
- Points d'eau - waterpunten
- Espaces verts - groene ruimten
- Chemin de fer - Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



3. FIETSNETTEN

3.1. PRESENTATIE VAN DE NETTEN

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

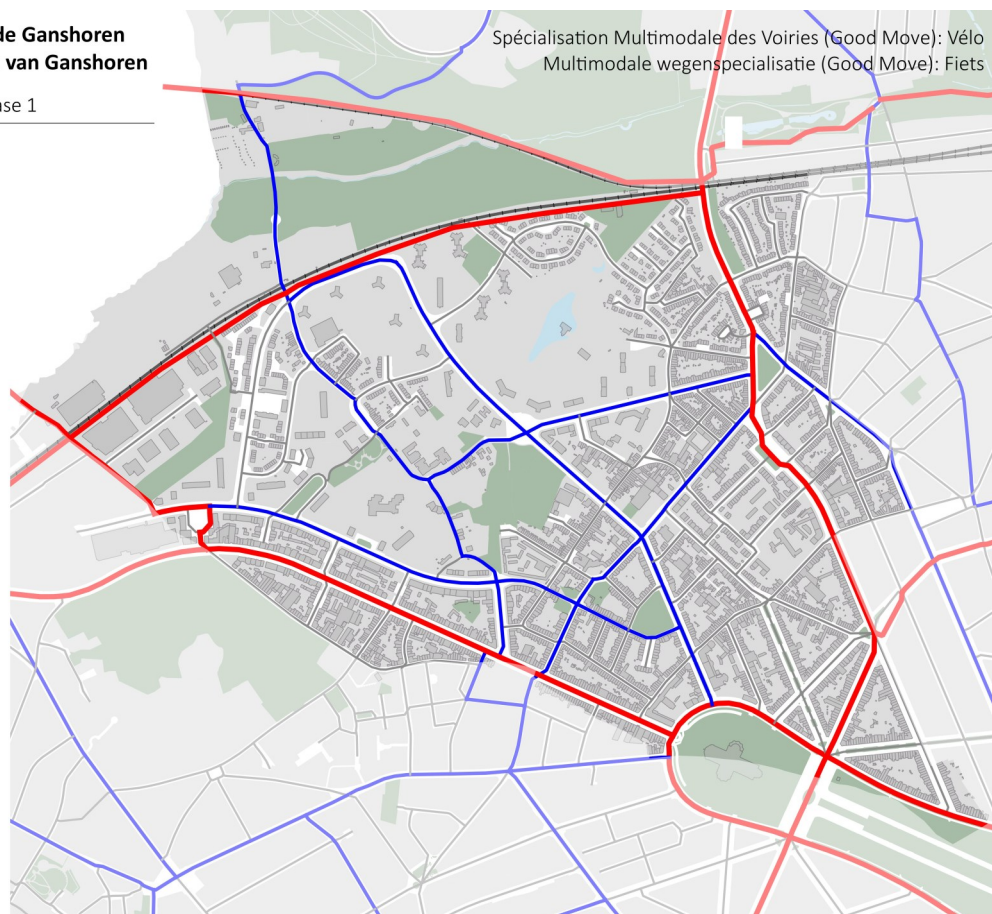
Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- PLUS
- CONFORT - COMFORT
- QUARTIER - WIJK

Fond de plan - Achtergrond

- Bâti - gebouwd
- Points d'eau - waterpunten
- Espaces verts - groene ruimten
- Chemin de fer - Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

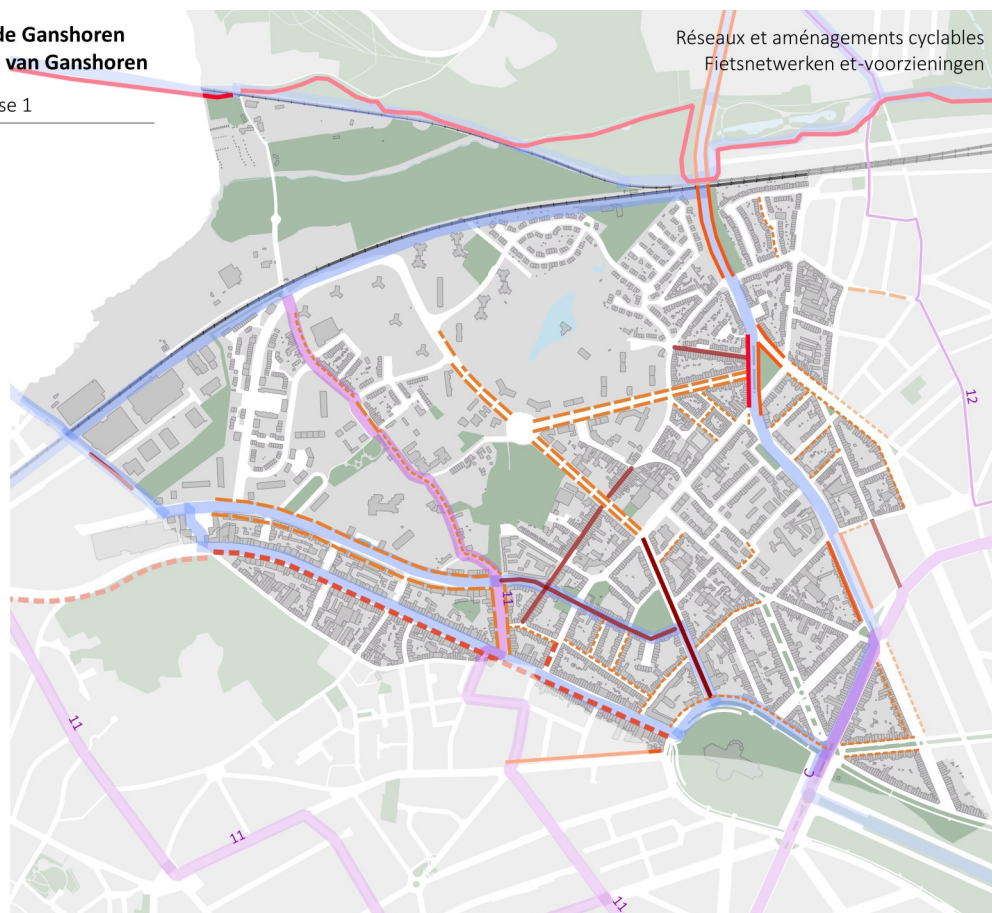
Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- RER-Vélo - GEN route
- Itinéraires cyclables régionaux (ICR)
- Gewestelijke Fietsroutes (GFR)
- autres - andere
- passant par le territoire
- door het gebied
- Aménagements cyclables
- fietsinfrastructuur
 - Bande cyclable suggérée
- fietsuggestiestrook
 - Piste cyclable marquée
- gemarkeerd fietspad
 - Piste cyclable unidirectionnelle
- eenrichtingsfietspad
 - Piste cyclable bidirectionnelle
- tweerichtingsfietspad
 - Couloir ou rue bus + vélo
- fietsbusstrook
 - Rue cyclable - fietsstraat
 - Nouvelle rue cyclable
- nieuwe fietsstraat (2021)

Fond de plan - Achtergrond

- Bâti - gebouwd
- Points d'eau - waterpunten
- Espaces verts - groene ruimten
- Chemin de fer - Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



3. FIETSNETTEN

3.1. PRESENTATIE VAN DE NETTEN

Het grondgebied bevat verschillende structurerende fietsverbindingen:

Het **Fiets-GEN** waarlangs fietsers zich snel kunnen verplaatsen in het Gewest en naar de buurgewesten: langs de spoorlijnen (L50 en L60), de structurerende assen (Keizer Karellaan en Wereldtentoonstellingslaan) en de as Maria van Hongarije-De Bast-Van Overbeke. Een deel van deze routes is ingericht, maar hier en daar ontbreken er nog schakels (o.m. in de Wereldtentoonstellingslaan en in de Landroemlaan).

De **Gewestelijke Fietsroutes** (GFR): de **GFR 11** begint in de Negen Provincieslaan en leidt via de as Vanderveken-Demesmaecker naar Sint-Agatha-Berchem; de **GFR C**, ringvormig, die de verbinding maakt met de buurgemeenten en de gemeenten in de eerste kroon, loopt langs de J. Sermonlaan. Het GFR-netwerk, de basis van de definitie van het MSW-niveau Fiets COMFORT, is in Ganshoren nauwelijks gerealiseerd (vooral in de J. Sermonlaan waar geen enkele voorziening aanwezig is).

De MSW Good Move steunt op twee benaderingen voor het fietsnet:

van doorgaand verkeer en snelheidsbeperking tot 30km/u).

Aan de ene kant een wegennet dat volledig met de fiets kan worden bereden: *“Het doel is om overal standaard veiligheids- en comfortvoorwaarden te bieden, aangepast aan het type straat en het verkeersvolume. Uitgangspunt is: zoveel mogelijk mengen, en scheiden waar nodig”* (GewMP, p82). In Ganshoren zijn de meeste assen Auto WIIK-wegen, wat bevoorrechte gemengdheid in een rustig verkeer impliceert. Op drukke verkeersassen waar tot 50km/u mag worden gereden, bijvoorbeeld in de Keizer Karellaan, de Wereldtentoonstellingslaan of de Sermonlaan, moeten de fietspaden worden gescheiden van het autoverkeer.

Aan de andere kant een groot netwerk van fietsroutes (Fiets PLUS en Fiets COMFORT) waar hogere inrichtings- en beheersnormen gelden voor verschillende kwaliteitscriteria (samenhangend, snel (direct), veilig, aangenaam en comfortabel):

Fiets PLUS: bedoeld voor snelle verbindingen op grootstedelijke schaal en zodanig ontworpen, met afzonderlijke fietsvoorzieningen, dat er ook met bakfietsen kan worden gereden.

Fiets COMFORT: ontworpen om alle wijken te bedienen, met vooral verkeersluwe, lokale wegen (ontmoediging

3. FIETSNETTEN

3.2. PERFORMANTIE VAN DE NETTEN

PLUS-NIVEAU

De Fiets PLUS-assen zijn grotendeels de structurerende assen voor het autonetwerk:

- **De as Wereldtentoonstellingslaan-Démosthène Poplimont:** deels aangelegd met gescheiden fietspaden, maar er ontbreken verschillende schakels en ze zijn te smal voor wat men van een fiets-GEN kan verwachten. Ook de kruispunten en oversteekplaatsen op deze as zijn een aandachtspunt;
- **De Jacques Sermonlaan:** bevat geen enkele fietsvoorziening. Gescheiden voorzieningen genieten de voorkeur boven gemengd verkeer;
- **De as Keizer Karellaan en Landsroemlaan:** de Keizer Karellaan is momenteel voorzien van een fietsbusstrook in de richting van de stad (coronafietspad). Er is een heraanlegproject gepland waarbij onder meer specifieke fietsvoorzieningen zullen worden gecreëerd (nog in uitwerking) in de richting van de Fietssnelweg. In de Landsroemlaan ligt een fietssuggestiestrook, maar een gescheiden voorziening geniet er de voorkeur;

Evenals:

- **De verbinding Margaretha van Oostenrijkplein-Nestor Martinstraat:** bevat momenteel geen fietsvoorzieningen (de gemeente wil een fietsstraat creëren in een deel van de Nestor Martinstraat).

Het Fiets-GEN langs de spoorlijn (L50 en L60) is niet aangeduid. Beliris voert een studie voor de inrichting van een gemeenschappelijke route voor de fiets-GEN-trajecten langs de beide lijnen. Momenteel worden er scenario's uitgewerkt.

Infrabel heeft de laatste spoorwegovergangen op L60 geschrapt en vervangen door fiets-wandelstroken onder de sporen. Langs L50 zijn ook verschillende fiets-wandelbruggen voorzien (in de studiefase) die bijna alle spoorwegovergangen in de gemeente zullen vervangen (die in de Nestor Martinstraat wordt behouden). De actieve verplaatsingswijzen, waaronder de fietsers die vanuit Vlaanderen komen, zullen daardoor deze fysieke barrière makkelijker kunnen oversteken.

COMFORT-NIVEAU

In Ganshoren dekt het Fiets COMFORT-netwerk uitslui-



Bovenaan: Keizer Karellaan (links); Poplimontlaan (rechts);
Onderaan: Wereldtentoonstellingslaan (BRAT, 2021)

3. FIETSNETTEN

3.2. PERFORMANTIE VAN DE NETTEN

tend Auto WIJK-wegen, d.w.z. lokale wegen waar tot 30km/u mag worden gereden en waar men het autoverkeer zoveel mogelijk wil weren.

De voorzieningen op deze COMFORT-wegen zijn gevarieerd:

- Gemarkte fietsstroken in de Maria van Hongarijelaan, de Villegaslaan en de Hervormingslaan en in een deel van de Van Overbekelaan;
- Fietsstraten in een deel van de Van Overbekelaan en op de as Bast-Doulceron-Oude Pastorie;
- Fietssuggestiestroken op de as Vanderveken-Demesmaeker en in de Jetselaan;
- Geen voorzieningen op de as Beeckmans-de Brouckère, maar er loopt een heraanlegproject (gemarkte fietspaden zijn voorzien in de SV-aanvraag). Ook in de Bosstraat zijn er geen voorzieningen.

In het algemeen blijkt uit de analyse:

- De Maria van Hongarijelaan is een belangrijke as voor de fietsers die door hen vaker wordt gebruikt dan de

Keizer Karellaan omdat ze hen beter beschermt tegen het autoverkeer en fietsvoorzieningen biedt (GemMP). Toch ontbreken er nog enkele schakels (voor de Margaretha van Oostenrijklaan en in de richting van Nestor Martin);

- De aanleg van een fietsstraat in de Van Overbekelaan is in de praktijk niet optimaal. De straat vertoont immers een helling en B13 loopt er langs (een GemMP zou dus nuttig zijn);
- Het gebrek aan fietsvoorzieningen op de as Beeckmans/de Brouckère is een gemis voor de fietsers;
- Een aantal straten, bijvoorbeeld op de as De Bast/Doulceron/Oude Pastorie (en SUL) zijn bijzonder smal en het feit dat auto's en fietsers er elkaar moeten kruisen zorgt voor gevaarlijke situaties;
- De voorzieningen in de Van Overbekelaan zijn onderbroken en er ontbreken enkele schakels.

Meer details over deze assen vindt men in de analyse van de MSW-fiches die zijn bijgevoegd.

Wijk-niveau



Bovenaan: M. Van Hongarijelaan (links); Beeckmanslaan (rechts);
Onderaan: Vandervekenstraat (links—Google); Hervormingslaan (midden);
Van Overbekelaan (rechts) (BRAT, 2021)

3. FIETSNETTEN

3.2. PERFORMANTIE VAN DE NETTEN

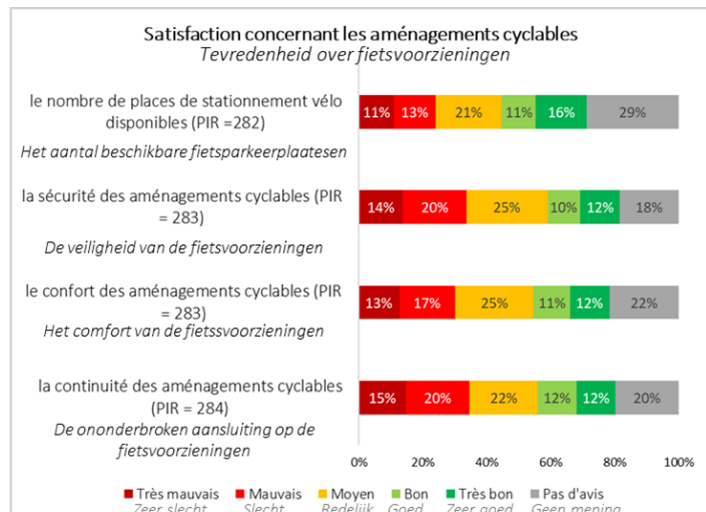
De overige wegen behoren tot het Fiets WIJK-netwerk. Good Move koestert de ambitie om het hele wegennet rijdbaar te maken met de fiets. Al deze wegen zijn Auto WIJK-wegen voor uitsluitend lokaal verkeer en gericht op autoluwheid.

Dit netwerk omvat fietssuggestiestroken of fietsstraten (recent aangelegd in de Kasteeldreef en in de Sint-Martinuskerkstraat).

FEEDBACK VAN DE BURGERS

Uit de enquête onder de bevolking, uitgevoerd in het kader van het GemMP, blijkt dat de burgers niet tevreden zijn over de fietsvoorzieningen. Veiligheid en continuïteit van de voorzieningen scoorden het slechtst.

De Keizer Karellaan en de Negen Provincieslaan, de as Beeckmans-de Brouckère en de Centrumwijk werden het vaakst genoemd vanwege hun slechte staat en het gebrek aan fietsvoorzieningen. Volgens de deelnemers zijn er geen fietsvoorzieningen in de Van Overbekelaan, de Rivierendreef, de Jacques Sermonlaan en de Wereldtentoonstellingslaan.

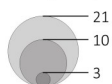


Tevredenheid over de fietsvoorzieningen volgens de deelnemers aan de online enquête voor het GemMP (Bron: BRAT, 2021)

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

Lieux précis/Places - Specifieke plaatsen



Carrefours - Kruispunten



Axes - Assen



Problèmes - Problemen

- Manque d'aménagements cyclables - Gebrek aan fietsvoorzieningen
- Mauvais état des aménagements cyclables - slechte staat van de fietsvoorzieningen

Fond de plan - Achtergrond

- Bâti - gebouwd
- Points d'eau - waterpunten
- Espaces verts - groene ruimten
- Chemin de fer - Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalise avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis 1:11000e



4. OPENBAARVERVOERSNETTEN

4.1. PRESENTATIE VAN DE NETTEN

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- TP PLUS
- TP CONFORT
- TP QUARTIER

Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Spécialisation Multimodale des Voiries (Good Move): Transports publics
Multimodale wegenspecialisatie (Good Move): Openbaar Vervoer

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- Arrêts- halten De Lijn
- Lignes- lijnen De Lijn
- Arrêts- halten STIB

Lignes- lijnen STIB

- B13
- B19
- N16
- B53
- B83
- B87
- T9
- autres- andere

Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Transports en commun
Openbaar vervoer

4. OPENBAARVERVOERSNETTEN

4.1. PRESENTATIE VAN DE NETTEN

De **OV PLUS-assen** in de MSW laten “langeafstandsverplaatsingen toe tussen de bestaande en in ontwikkeling zijnde grote polen op grootstedelijke schaal, met aantrekkelijke trajecttijden en hoge frequentie en capaciteit” (GewMP, p86).

Dit netwerk is samengesteld uit:

- Het spoorwegnet
- Het gewestelijk structurerend netwerk, opgebouwd rond:
 - Ontsluitingswegen die het centrum met de rand verbinden
 - De ringwegen van de Kleine en Middenring
 - De uitbreidingen van het stadsnet die verband houden met de nabije gewestrand

Dit niveau omvat de structurerende assen die langs de gemeente lopen: de Keizer Karellaan (route van de MIVB -lijnen B83 en B87 en van de lijnen 12, 213 en 214 van De Lijn), de Wereldtentoonstellingslaan (route van T9 en B83) en de Jacques Sermonlaan (B53).

De **OV COMFORT-assen** moeten het PLUS-netwerk aanvullen en de verplaatsingen tussen de wijken mogelijk

maken, op minder grote schaal en op kleinere wegen dan die van het OV PLUS-netwerk. Qua trajecttijden wordt hier niet dezelfde performantie verwacht, maar de regelmaat van de lijnen is belangrijk.

Dit niveau omvat de route van bus 87 van de MIVB (Maria van Hongarijelaan, Negen Provincieslaan, Van Overbekelaan, Beeckmanslaan en Landsroemlaan).

Het **OV WIJK-net** verzorgt de fijnmazige bediening van de wijken en de buurtdiensten voor de bevolking.

Het gaat om de route van bus 13 in de Van Overbekelaan en de Hervormingslaan en om die van bus 83 in de Brouckèrelaan en op het Margaretha van Oostenrijkplein.

Verschillende van deze lijnen zijn voortgevloeid uit het Busplan van de MIVB van 2018.

Volgens Good Move is de Basilek overigens een OV-overstapknop die ten volle moet worden benut.

In het noorden van de gemeente lopen twee spoorlijnen (L50 en L60), maar een NMBS-station is in Ganshoren niet aanwezig. De dichtstbij zijnde stations zijn Jette en Koekelberg Simonis.



Foto's van het openbaar vervoer op het gemeentelijke grondgebied (Bron: BRAT, 2021)

4. OPENBAARVERVOERSNETTEN

4.2. PERFORMANTIE VAN DE NETTEN

In het drukbevolkte zuiden van de gemeente wordt Ganshoren in het algemeen goed bediend, maar de plaatselijke bediening blijft beperkt. Het GPAP van Ganshoren doet de volgende vaststelling: *“Met dit type configuratie en gezien de algemene kenmerken van de gemeente (tweede gordel met sterk residentieel karakter) volstaat het aanbod van openbaar vervoer niet om een doorslaggevende invloed op de keuze van de vervoermiddel te hebben”* (Bron: GPAP, p15).

ZWARTE PUNTEN

Volgens de MIVB zijn de grootste zwarte punten in Ganshoren—zowel qua snelheid als qua regelmaat—de Keizer Karellaan en de Beeckmansstraat. Ondanks de aanwezigheid van busbanen wordt de doortocht van de rijtuigen bemoeilijkt aan de oversteekplaats van het kruispunt Beeckmans/Keizer Karel. Over de hele dag beschouwd, bedraagt de snelheid aan de tussenhalte Sorensen-Beeckmans, rekening houdend met de stoptijd aan de halte Beeckmans, gemiddeld 5,79 km/u. Tijdens de avondspits is die snelheid nog lager (3,46 km/u). De

tussenhalte Sorensen-Beeckmans stuurt de regelmaat bovendien nog meer in de war, want bepaalde rijtuigen blijven geblokkeerd terwijl andere makkelijker kunnen doorrijden.

Uit de gegevens van de MIVB blijkt ook een uitdaging voor B53 in de Jacques Sermonlaan, vooral tijdens de avondspits: tussen 15.30 en 17.30 is de reissnelheid daar gemiddeld 8,6 km/u in het deel tussen Bastogne en Simpson. Op het vlak van regelmaat tijdens de avondspits wordt ook hier de tussenhalte Simpson-Riethuisen aangewezen als het grootste zwarte punt van de lijn/richting: ze genereert 26% van het totale verschil in trajecttijd. Deze as bevat geen specifieke voorzieningen voor het OV, hoewel ze is opgenomen in het OV PLUS-netwerk en ondanks de voormelde problemen.

In het algemeen is de MIVB van mening dat haar bussen vrij goed vooruitkomen in Ganshoren: het doorgaand verkeer op bepaalde lokale wegen vormt geen al te grote hindernis voor het openbaar vervoer. Dat danken we aan bepaalde voorzieningen zoals de busstrook in de Hervormingslaan, de eigen baan in de Landsroemlaan, de voorzieningen ten gunste van B13, enz.

Figuur 1: Ochtendspits snelheid



Figuur 2: Ochtendspits regelmaat zwarte punten



Figuur 3: Avondspits snelheid



Figuur 4: Avondspits regelmaat zwarte punten



Vitesse

0 – 6 km/h	9 – 12 km/h
6 – 9 km/h	12 – 18 km/h
	Plus de 18 km/h

Nombre de minutes de surplus d'irrégularité

Moins de 30 secondes
de 30 secondes à 1 minute
de 1 à 2 minutes
de 2 à 3 minutes
de 3 à 4 minutes
plus de 4 minutes

Zwarte punten voor de MIVB in Ganshoren
Tijdens de ochtend- en avondspits
(Bron: MIVB, november 2019 en maart 2020)

4. OPENBAARVERVOERSNETTEN

4.2. PERFORMANTIE VAN DE NETTEN

De strook voor B13 in de Hervormingslaan, in het deel tussen de Meuwisstraat en de Wereldtentoonstellingslaan, is echter een aandachtspunt. Ze heeft immers tot gevolg dat het doorgaand verkeer verschuift naar de aangrenzende straten (vooral de Meuwisstraat).

De afsluiting voor het autoverkeer van de westkant van het Margaretha van Oostenrijkplein werd in de zomer van 2021 uitgetest. Het samenkomen van de autostromen aan de oostkant van het plein bracht echter weinig soelaas voor de verkeersdruk. Vanwege de problemen die zich voordeden (onveilig oversteken, filevorming, ...) zal het experiment niet worden voortgezet.

Voor De Lijn zijn de belangrijkste zwarte punten op de lijnen 213 en 214 de delen in de Keizer Karellaan (vooral tussen de haltes Marg. V. Oostenrijk en de Villegas) en de Landsroemlaan (tot aan de halte Elisabethpark). De reissnelheid is er zeer laag (10-12 km/u) en ook de doeltreffendheid en betrouwbaarheid van de lijnen laten te wensen over. Richting Koekelberg is de daling van de doeltreffendheid het grootst tijdens de ochtendspits van 7 tot 9 uur (in de richting van de stad). Richting Sint-Agatha-Berchem zijn de problemen het grootst tijdens

de avondspits van 15.30 tot 18 uur (richting vanuit de stad).

FREQUENTATIE VAN DE LIJNEN

Niet aan alle haltes in Ganshoren stappen evenveel reizigers op, maar voor een gemeente in de tweede kroon acht de MIVB dat haar lijnen toch regelmatig worden gebruikt. Bovendien is het aantal reizigers dat in Ganshoren op de bus stapt niet per se representatief voor de daadwerkelijke frequentie van de lijn, want er zijn ook reizigers die net buiten de gemeentegrens opstappen. Dezelfde vaststellingen gelden ook voor De Lijn: uit het gemiddelde aantal reizigers dat per schooldag opstapt aan de haltes blijkt dat de frequentie tussen de periode voor en na COVID is gedaald, maar dat de meest gefrequenteerde haltes nog steeds—in volgorde—Heilig Hartcollege, Pampeel, Riethuisen en M. van Oostenrijk zijn.

TOEGANKELIJKHEID VAN DE HALTES

De meeste haltes van de bovengrondse lijnen van de MIVB worden aangemerkt als toegankelijk voor PBM, eventueel met hulp (B13, B83, B87 en T9. Ze zijn ook



Foto's van de voorzieningen (haltes, trambaan) op het gemeentelijke grondgebied (Bron: BRAT, 2021)

4. OPENBAARVERVOERSNETTEN

4.2. PERFORMANTIE VAN DE NETTEN

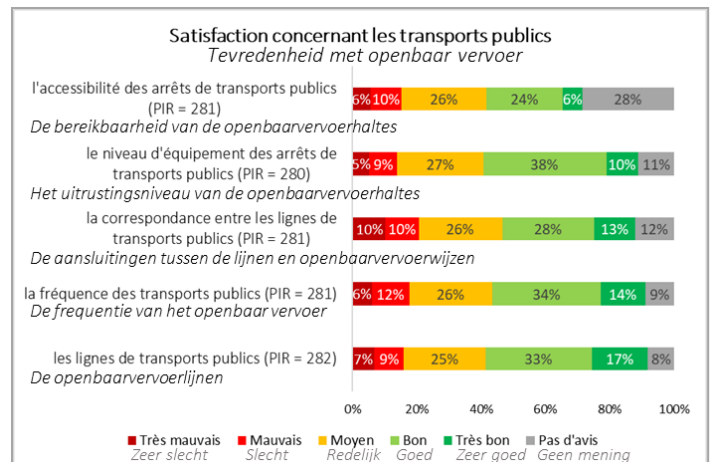
uitgerust met een bushokje en een bord met reizigersinformatie (wachttijd). Toch staat aan slechts weinig haltes een ticketverkoopautomaat.

Ganshoren beschikt over enkele bovengrondse OV-haltes die tussen 2018 en 2021 werden heringericht en waarvoor de gemeenten prioritair een subsidie kunnen aanvragen om de omgeving ervan beter toegankelijk te maken (PAVE-subsidie om te verhelpen aan de geïdentificeerde non-conformiteiten). Dat is het geval voor de haltes “Nereus” van B83 in de Pieter Goedefroylaan, “Delhove” van B13 in de Van Overbekelaan, “OCMW Ganshoren” van B13 in de Hervormingslaan, “Eeuwfeestsquare” van T9, B13 en B83, of “Brusselaars” en “Tentoonstelling” van T9 aan de gemeentegrenzen met Jette.

FEEDBACK VAN DE BURGERS

Uit de enquête onder de bevolking die werd gevoerd in het kader van het GemMP blijkt dat de burgers in het algemeen tevreden zijn over het openbaar vervoer. Het minst tevreden zijn ze over de veiligheid en de continuïteit van de voorzieningen.

De Keizer Karellaan en de Negen Provincieslaan werden het vaakst genoemd voor lange wachttijden. Beide lanen worden, samen met het Margaretha van Oostenrijkplein, de Beeckmansstraat en haar kruispunt met de Keizer Karellaan, ook het vaakst genoemd als problematisch op het vlak van filevorming voor het OV.

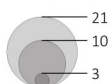


Tevredenheid over het openbaar vervoer volgens de deelnemers aan de online enquête voor het GemMP (Bron: BRAT, 2021)

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

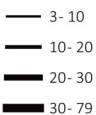
Lieux précis/Places - Specifieke plaatsen



Carrefours - Kruispunten



Axes - Assen



Problèmes - Problemen

- Openbaar vervoer tijdens files
- Congestion des transports publics
- Long temps d'attente des transports publics
- lange wachttijd van het openbaar

Fond de plan - Achtergrond

- Bâti - gebouwd
- Points d'eau - waterpunten
- Espaces verts - groene ruimten
- Chemin de fer - Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis 1:11000e



Problèmes de mobilité relevés dans l'enquête: performance des transports publics
Mobiliteitsproblemen geconstateerde in de enquête: Voorstelling van het openbaar



5. AUTONETTEN

5.1. PRESENTATIE VAN DE NETTEN

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

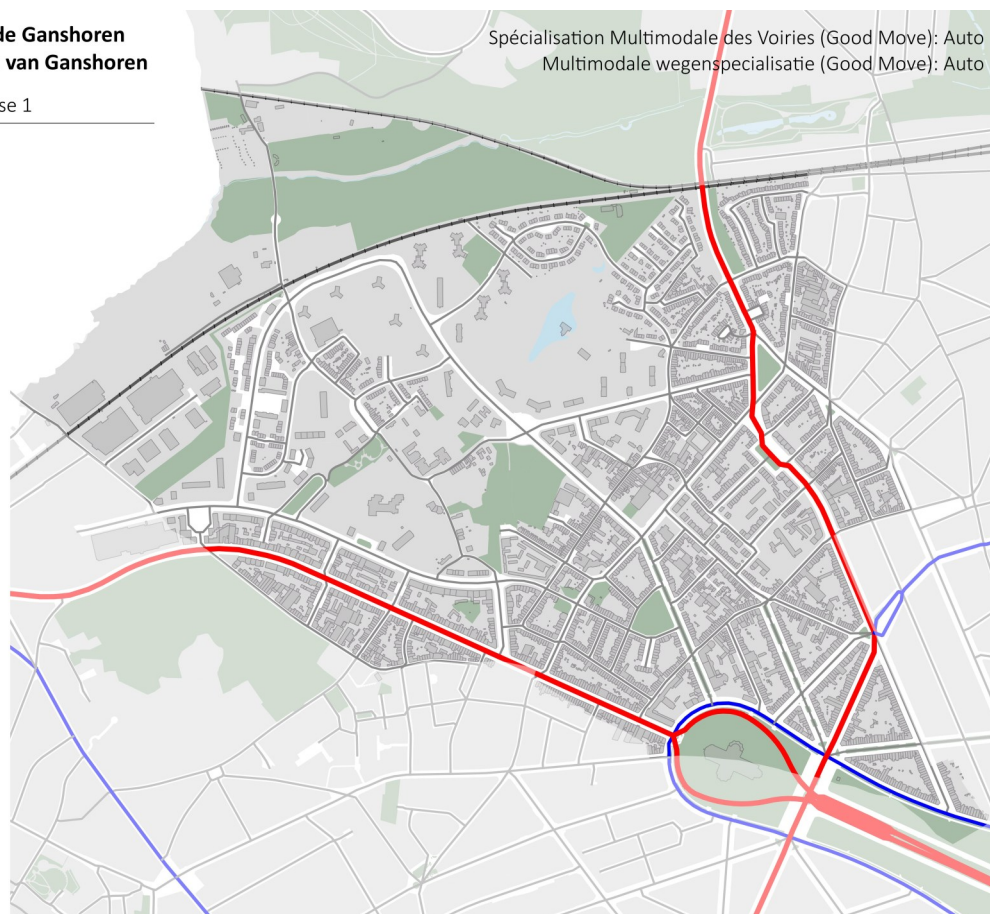
Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- PLUS
- CONFORT - COMFORT
- QUARTIER - WIJK

Fond de plan - Achtergrond

- Bâti - gebouwd
- Points d'eau - waterpunten
- Espaces verts - groene ruimten
- Chemin de fer - Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic général - Algemene Diagnose

- Ralentisseurs de vitesse
- Verkeersdrempelen
- Zones à concentration d'accidents (ZACA)
- Ongevalgevoelige zones
- priorité- priorité 1
- priorité- priorité 2
- à exploiter- te benutten
- Régimes de vitesse (km/h)
- Snelheid (km/u)
- 30
- 50
- 70
- 90
- 100
- 120

Fond de plan - Achtergrond

- Bâti - gebouwd
- Points d'eau - waterpunten
- Espaces verts - groene ruimten
- Chemin de fer - Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



5. AUTONETTEN

5.1. PRESENTATIE VAN DE NETTEN

Het Auto-netwerk van de MSW is een hiërarchisch wegennet dat beter is ingepast in het stedelijk weefsel. Het is samengesteld uit:

Auto PLUS-wegen met de grote grootstedelijke assen die worden beheerd door het Gewest, zoals de Keizer Karel-laan, de Wereldtentoonstellingslaan en de Jacques Sermonlaan. Ze kanaliseren de autostromen en verzekeren de toegang tot de grote functies van het Gewest.

Auto COMFORT-wegen die het PLUS-netwerk aanvullen en het versnipperingseffect van het verkeer in de wijken beperken. In Ganshoren is dat het geval voor de Landsroemlaan.

Auto WIJK-wegen, het hele wegennet in Ganshoren waar autoverkeer mogelijk is, maar enkel voor lokale bereikbaarheid en tegen lage snelheid.

Vergeleken met de oude hiërarchisering van Iris II wil Good Move het bestaande structurerende autonet vereenvoudigen en bepaalde historische verkeersaders (interwijkwegen en wijkverzamelwegen) lager rangschikken. De assen die de gemeente doorkruisen, Negen Provincies-Van Overbeke (van noord naar zuid) en Beek-

mans-De Brouckère (van oost naar west) werden gedeclasseerd en worden net als het hele wijknetwerk geacht enkel voor lokaal verkeer te worden gebruikt.

De Keizer Karellaan heeft het statuut van grote toegangsweg tot de stad met snelwegprofiel. Good Move wil ze omvormen tot een stadsweg met ruimte voor de verschillende verplaatsingswijzen en met name voor het openbaar vervoer door voorbehouden rijstroken of carpooling te ontwikkelen. Brussel Mobiliteit is bezig met een denkoefening hierover en er worden verschillende scenario's uitgewerkt.

Het GemMP biedt de gemeente Ganshoren de gelegenheid om dit grootschalige gewestelijke project te begeleiden door aanvullende maatregelen voor te stellen om haar residentiële wijken te beschermen tegen de eventuele verschuiving van het doorgaand verkeer.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic général - Algemene Diagnose

- Voies métropolitaines - grootstedelijke wegen
- Voies principales - hoofdwegen
- Voies interquartier - interwijkwegen
- Collecteurs de quartier - verzamelwegen
- Voiries de quartier - wijkwegen

Fond de plan - Achtergrond

- Bâti - gebouwd
- Points d'eau - waterpunten
- Espaces verts - groene ruimten
- Chemin de fer - Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



5. AUTONETTEN

5.2. PERFORMANTIE VAN DE NETTEN

PLUS-NIVEAU

De Auto PLUS-wegen zijn de toegangswegen tot de stad vanuit het Vlaamse Gewest en verzamelen bijgevolg veel inkomend autoverkeer.

Er geldt een snelheidsbeperking van 50 km/u.

In het kader van de gezondheidscrisis legde Brussel Mobiliteit een 'coronafietspad' (voor bussen en fietsen) aan aan de stadstoegang. Daarvoor werd een rijstrook voor het autoverkeer weggenomen tussen de Pantheonlaan en de Beeckmansstraat. Het project kaderde in een ruimer programma waarbij 40 kilometer nieuwe fietspaden werden aangelegd.

Tijdens de avondspits kampt deze as vaak met zware filevorming.

COMFORT-NIVEAU

In Ganshoren is alleen de Landsroemlaan een Auto COMFORT-weg. Bij het verlaten van de stad voegt ze zich bij de Keizer Karellaan, waar ook de verkeersstromen uit de tunnels terechtkomen. Er heerst druk verkeer en het fileprobleem is groot. De snelheid is er beperkt tot 30

km/u.

Op de PLUS- en COMFORT-assen werden verschillende ongevalgevoelige zones geïdentificeerd. Vooral de kruispunten Keizer Karel/Landsroem (voor de Basiliek) en Jacques Sermon/Landsroem zijn bijzonder ongevalgevoelig en kregen prioriteit 2.

WIJK-NIVEAU

Op deze wegen, die het grootste deel van het wegennet vertegenwoordigen, staat de uitdaging van het wegwerken van doorgaand verkeer centraal. Het hele interne wegennet van Ganshoren bestaat uit Auto WIJK-wegen, ook de assen die in Iris II waren opgenomen als interwijkweg of wijkverzamelweg, zoals diegene die de gemeente doorkruisen (Negen Provincies/Van Overbeke, Beeckmans-De Brouckère).

Sinds in 2021 Stad 30 werd ingevoerd in het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest, is de snelheid op deze wegen beperkt tot 30 km/u.

De verkeersdrukke op deze (inmiddels lager gerangschikte) assen is bijzonder groot. Naast het bestemmingsverkeer dat onder meer naar de scholen rijdt, rijdt er ook



Bovenaan: Keizer Karellaan tijdens het spitsuur (links);
Margaretha van Oostenrijkplein (midden); L. De Brouckèrestraat (rechts);
Onderaan: kruispunt Keizer Karel/Landsroem (links);
Kruispunt Van Overbeke/Delhove (midden); Delhovestraat (rechts);
(Bron: BRAT, 2021)

5. AUTONETTEN

5.2. PERFORMANTIE VAN DE NETTEN

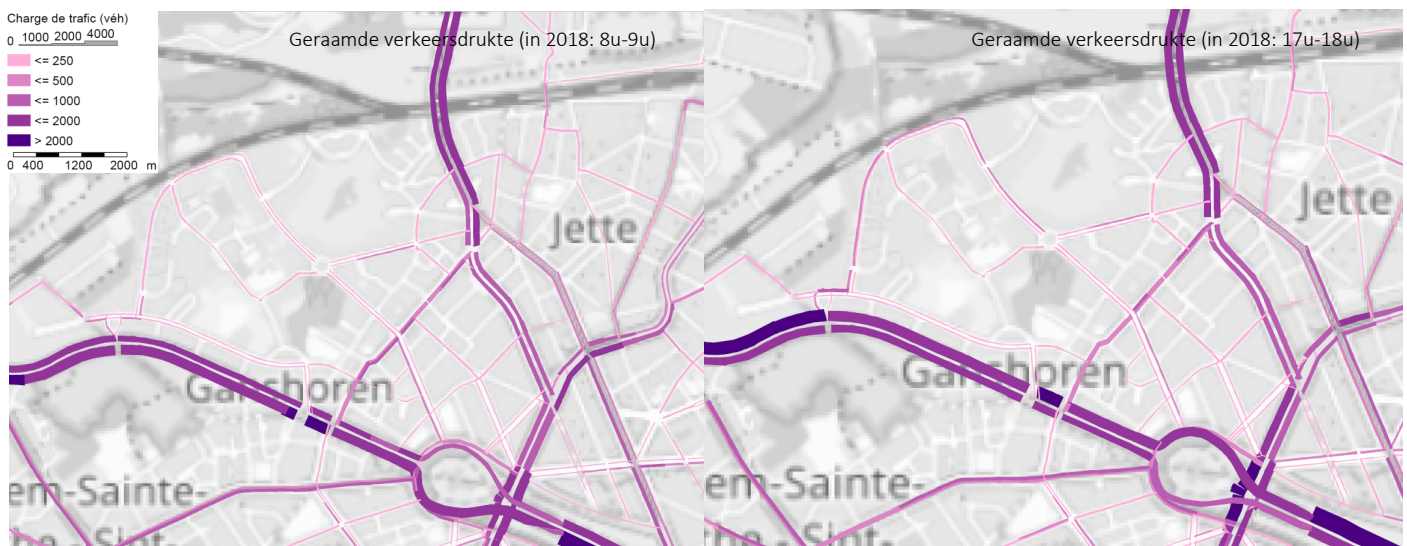
veel doorgaand verkeer. Niet alleen de historische assen, maar ook bepaalde lokale straten zoals de De Rivierendreef en de Hervormingslaan lijden zwaar onder dat probleem, zoals blijkt uit de MUSTI-simulaties (geraamde verkeersdruk tijdens de ochtend- en avondspits) en wordt bevestigd door de telgegevens (zie Pijler 2).

ONGEVALLEN

Uit de gegevens over verkeersongevallen, meegedeeld door de Politie, blijkt dat het aantal ongevallen de laatste jaren (tussen 2019 en 2021) in het algemeen is afgenomen. Dat kan deels worden verklaard door het feit dat er minder auto's reden tijdens de gezondheidscrisis, maar ook door de invoering van de Stad 30 in het Gewest.

In 2021 (het jaar van de extractie van deze gegevens) werden er 116 verkeersongevallen geregistreerd, de meeste met alleen materiële schade. Bij de ongevallen met gewonden ging het vooral om lichtgewonden. Slechts één persoon werd zwaargewond. Van die 116 ongevallen waren er 9 waarbij minstens 1 voetganger was betrokken, Bij 3 ongevallen was minstens 1 bromfietser betrokken en bij 5 ongevallen minstens 1 motorrijder.

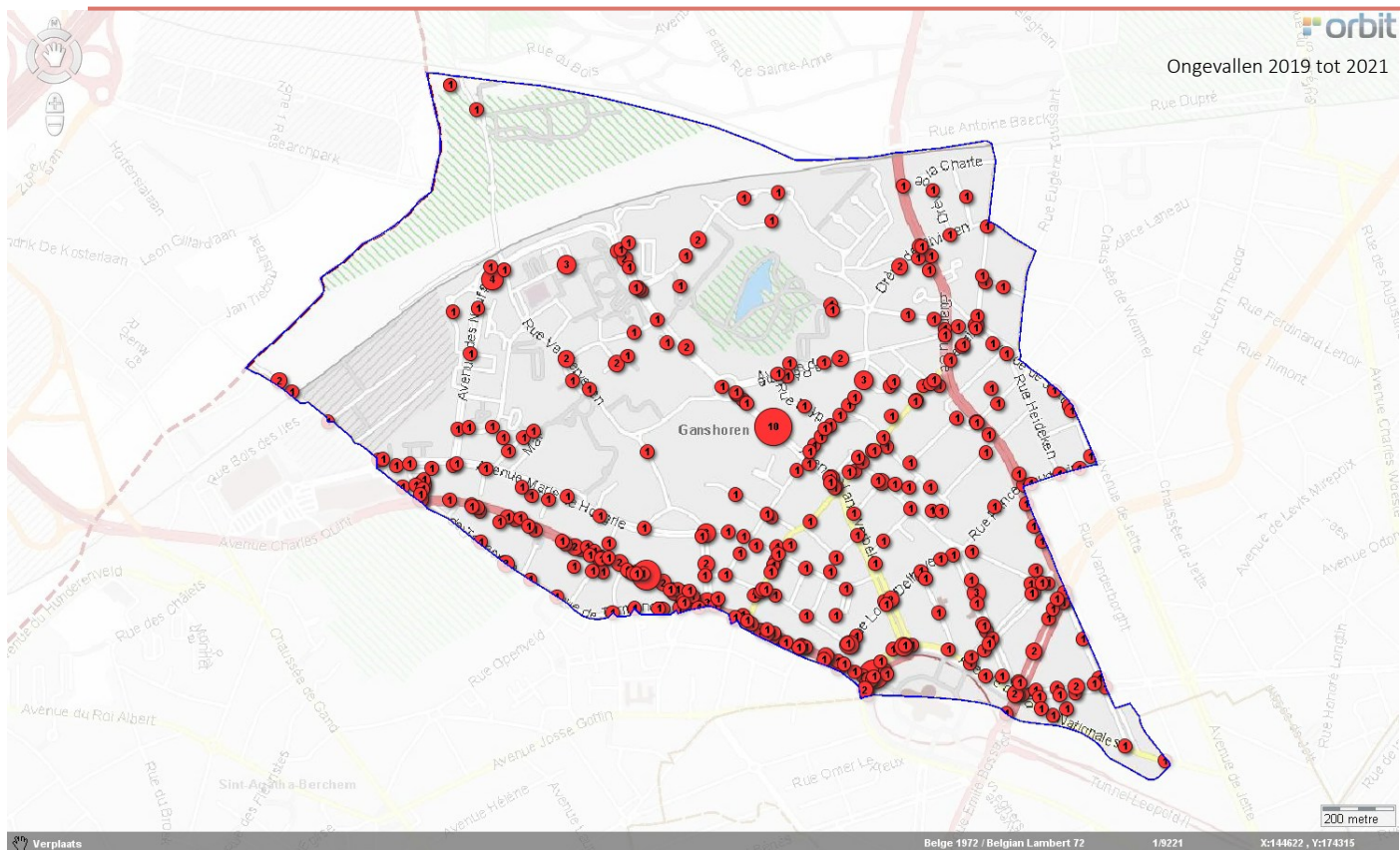
Er gebeuren ongevallen in de hele gemeente, maar vooral de Keizer Karellaan, de Negen Provincieslaan, de Van Overbekelaan, de Landsroemlaan, de Broustinlaan, de Beeckmans-de Brouckère-as en de Sint-Martinuskerkstraat zijn bijzonder ongevalgevoelig.



Geraamde verkeersdrukte (horizon 2018)
(bron: MUSTI, Brussel Mobiliteit)

5. AUTONETTEN

5.2. PERFORMANTIE VAN DE NETTEN



Verkeersongevallen	2019	2020	2021*
met lichtgewonden	37	27	22
met zwaargewonden	3	0	1
met gewonden (niet nader bepaald)	0	0	1
met materiële schade	131	108	92
Totaal	171	135	116

Met minstens 1		2019	2020	2021*
Voetganger	Nee	158	125	107
	Ja	13	10	9
Fietser	Nee	168	126	112
	Ja	3	9	4
Bromfietser	Nee	167	134	113
	Ja	4	1	3
Motorrijder	Nee	162	131	111
	Ja	9	4	5
Totaal		171	135	116

Plaats	Richting	Toegelaten maximumsnelheid (km/u)	Gemiddelde berekende snelheids-overschrijding (km/u)	Gemiddelde gecorrigeerde snelheids-overschrijding (km/u)	Verschil tussen toegelaten snelheid en snelheidsoverschrijding (km/u)
Keizer Karellaan	Toegang stad	50	61	55	+5
Keizer Karellaan	Toegang stad	50	66	55	+5
Wereldtentoonstellingslaan	Uitgang stad	50	62	56	+6
Wereldtentoonstellingslaan	Toegang stad	50	62	56	+6
Démosthène Poplimontlaan	Toegang stad	50	62	56	+6
Negen Provincieslaan	/	50	60	54	+4
Jacques Sermonlaan	Uitgang stad	50	63	57	+7
Jacques Sermonlaan	Toegang stad	50	63	57	+7
Maria van Hongarijelaan	Toegang stad	30	44	38	+8
Van Overbekelaan	Toegang stad	30	42	36	+6
François Beeckmansstraat	Toegang stad (pare nummers)	30	51	45	+15

Bron:

- Snelheidsovertredingen (uitsluitend met mobiele controles): lokale gegevens, extractiedatum 8/10/2021
- Verkeersongevallen: ORBIT-GIS 17.2 Periode : 01/01/2019-30/09/2021

Bovenaan: Ongevallen van 2019 tot 2021 (Source: Politie)

Onderaan: aantal en type ongevallen (links);

Snelheidsovertredingen via mobiele radars (rechts); (Bron: Politie)

5. AUTONETTEN

5.2. PERFORMANTIE VAN DE NETTEN

DBDMH-WAAKZAAMHEIDSASSEN

Onderstaande kaart toont de prioritaire assen voor de DBDMH. Deze assen moeten efficiënte verkeersvoorwaarden garanderen voor de hulpdiensten die eveneens kampen met druk verkeer tijdens de spitsuren, wat een snelle en efficiënte interventie bemoeilijkt.

FEEDBACK VAN DE BURGERS

65% van de deelnemers aan de enquête die werd gevoerd in het kader van het GemMP is (zeer) ontevreden over de verkeersdruk in het algemeen, op schaal van de gemeente. Meer dan de helft is ook (zeer) ontevreden over de geluidshinder en de luchtvervuiling die eruit voortvloeien.

Druk verkeer wordt het meest aangehaald in de enquête, vaak gekoppeld aan overdreven snelheid. De Keizer Karellaan en het Margaretha van Oostenrijkplein worden het vaakst genoemd, evenals de Centrumwijk. De structurerende assen van de gemeente (Van Overbeke, Negen Provincies en Beeckmans-de Brouckère) worden eveneens genoemd.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

— Axes à vigilance SIAMU
- DBDMH waakzaamheid assen

Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



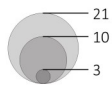
5. AUTONETTEN

5.2. PERFORMANTIE VAN DE NETTEN

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

Lieux précis/Places- Specifieke plaatsen



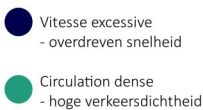
Carrefours- Kruispunten



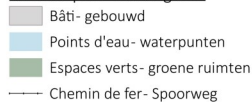
Axes- Assen



Problèmes- Problemen



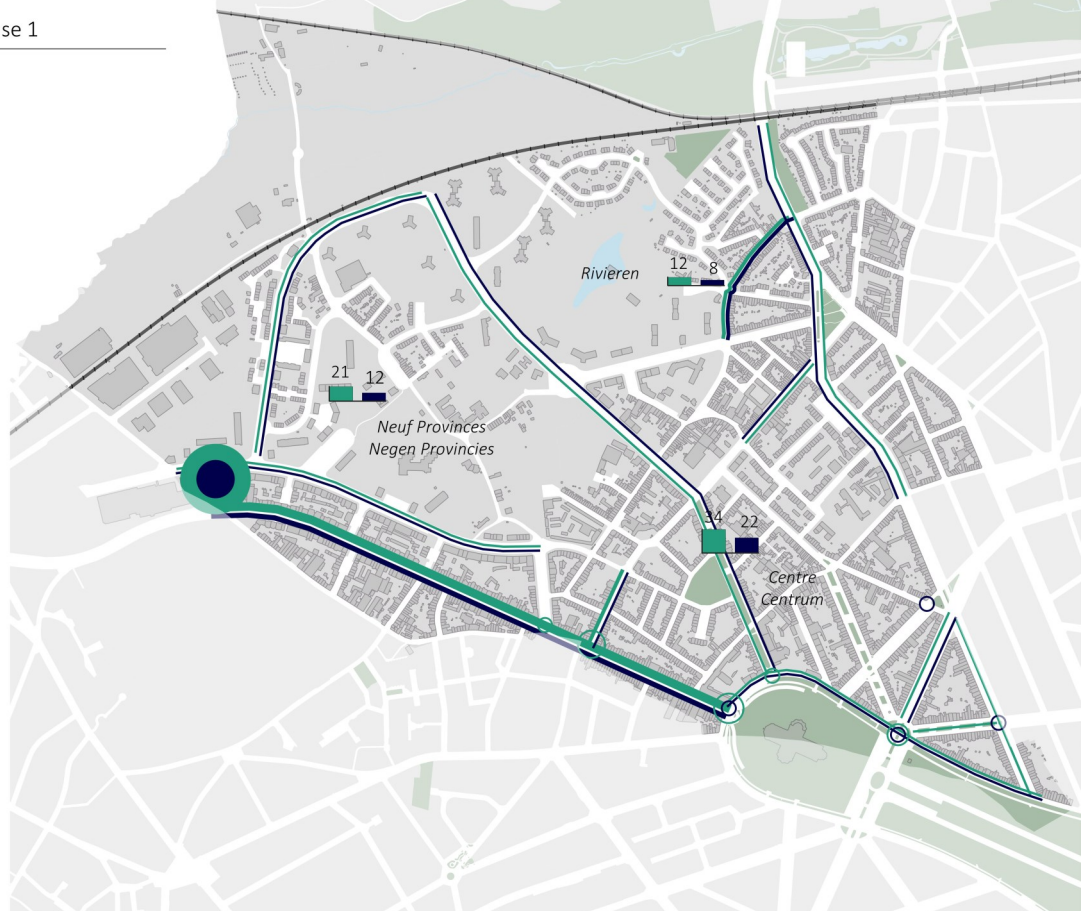
Fond de plan- Achtergrond



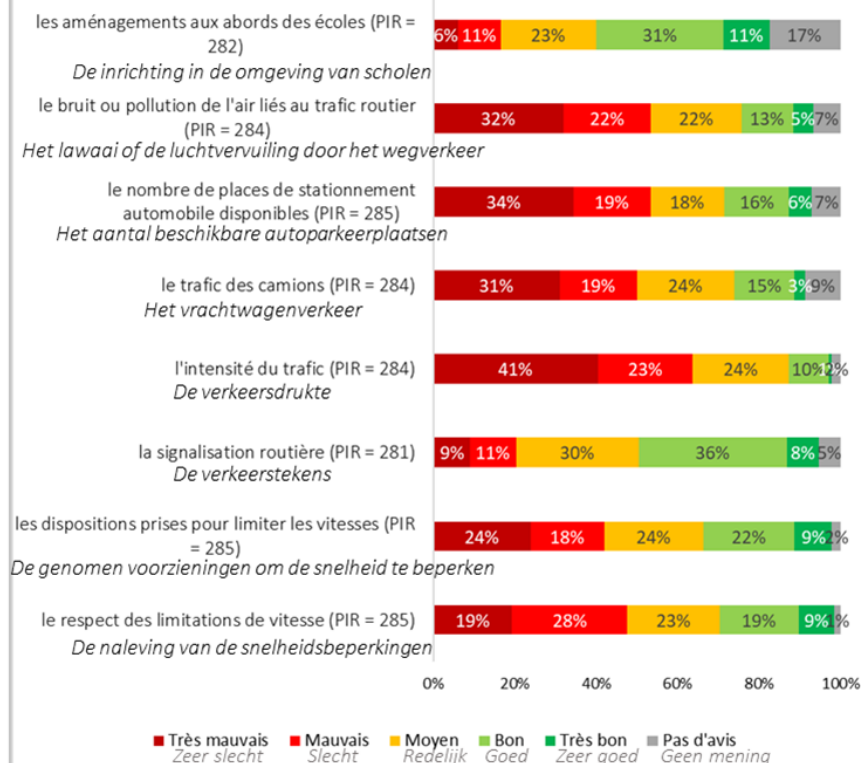
Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Problèmes de mobilité relevés dans l'enquête: trafic routier
Mobiliteitsproblemen geconstateerde in de enquête: autoverkeer



Satisfaction concernant le trafic automobile Tevredenheid over autoverkeer



Tevredenheid over het autoverkeer volgens de deelnemers aan de online enquête voor het GemMP (Bron: BRAT, 2021)

6. VRACHTVERKEERNETTEN

6.1. PRESENTATIE VAN DE NETTEN

Het MSW vrachtverkeernetwerk organiseert het goederenverkeer op geschikte wegen, PLUS of COMFORT, zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming of bij de overslag naar andere voertuigen/modi.

In Ganshoren omvat het VV-netwerk enkel COMFORT-wegen, namelijk de structurerende gewestwegen die aan de rand van de gemeente lopen: de Keizer Karellaan, de Wereldtentoonstellingslaan, de Jacques Sermonlaan en de Landsroemlaan.

Naast het bedrijventerrein in het noordwesten van de gemeente en enkele handelsgebieden die bestemmingsverkeer genereren, is het goederenverkeer vooral doorgaand verkeer op deze assen.

Good Move preciseerd dat alle andere wegen die toegankelijk zijn voor vrachtwagens WIJK-wegen zijn die de bereikbaarheid voor de voertuigen van de hulpdiensten, de vuilnisophaaldienst en het punctuele goederenverkeer naar de wijken garanderen. Het hele wegennet in de gemeente bestaat uit WIJK-wegen.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

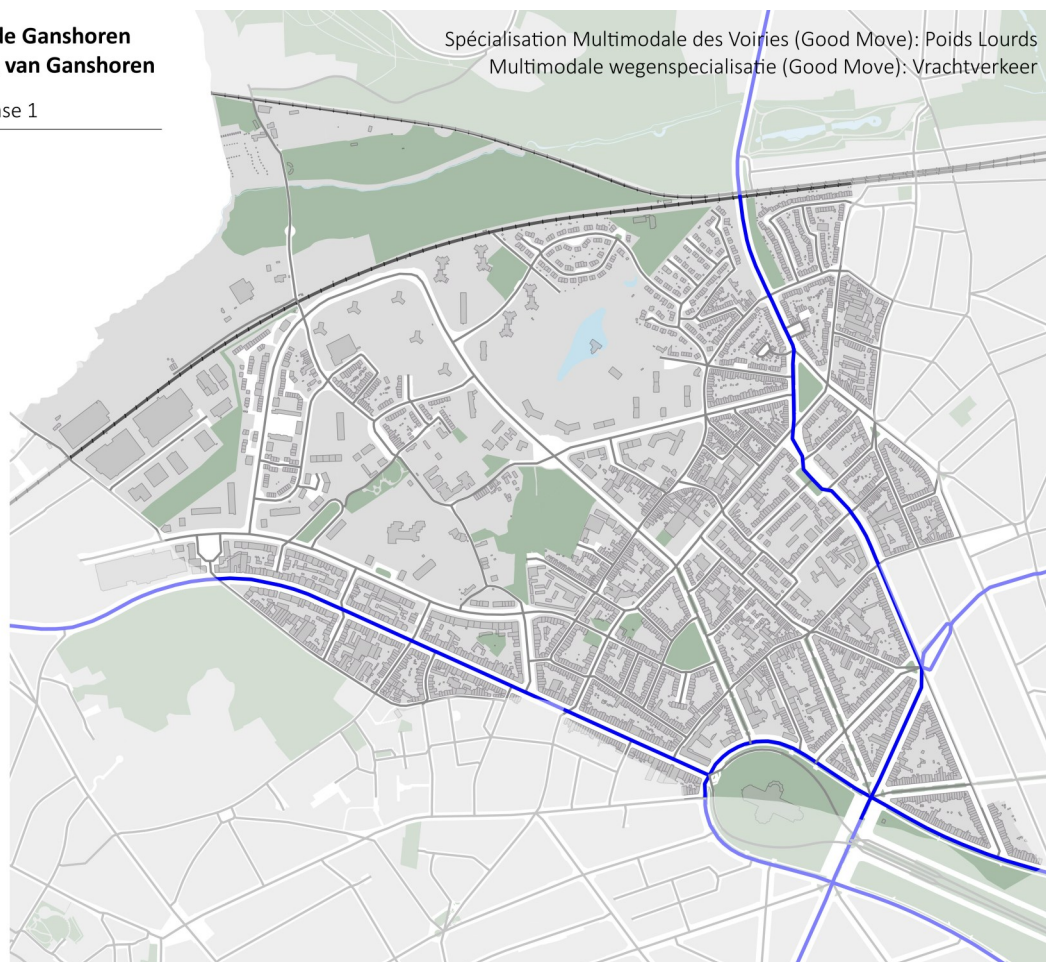
Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- PLUS
- CONFORT - COMFORT
- QUARTIER - WIJK

Fond de plan - Achtergrond

- Bâti - gebouwd
- Points d'eau - waterpunten
- Espaces verts - groene ruimten
- Chemin de fer - Spoorweg

Sources / Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec / Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



6. VRACHTVERKEERNETTEN

6.2. PERFORMANTIE VAN DE NETTEN

COMFORT-NIVEAU

De wegen van het vrachtverkeernetwerk zijn de grote structurerende assen op het gewestelijke grondgebied die voldoende breed zijn voor het verkeer van vrachtwagens.

Aan deze assen zijn geen specifieke problemen verbonden.

ANALYSE VAN DE VERPLAATSINGEN VAN VRACHTWAGENS

Onderstaande kaart van Brussel Mobiliteit toont de verdeling van de vrachtwagenverplaatsingen op het grondgebied van de gemeente Ganshoren op basis van de Viapass-gegevens van de week van 25 oktober 2021 tot en met 31 oktober 2021. Die periode werd gekozen omdat het de week is met het meeste verkeer in het Brussels

Type verplaatsing	Aantal vrachtwagens	Aantal verplaatsingen	Aandeel vrachtwagens	Aandeel verplaatsingen
Bestemming	412	427	10.6%	8.5%
Herkomst	86	86	2.2%	1.7%
Transit	3.352	4.465	86.3%	89.1%
Intern	34	34	0.9%	0.7%
Totaal	3.884	5.012	100%	100%

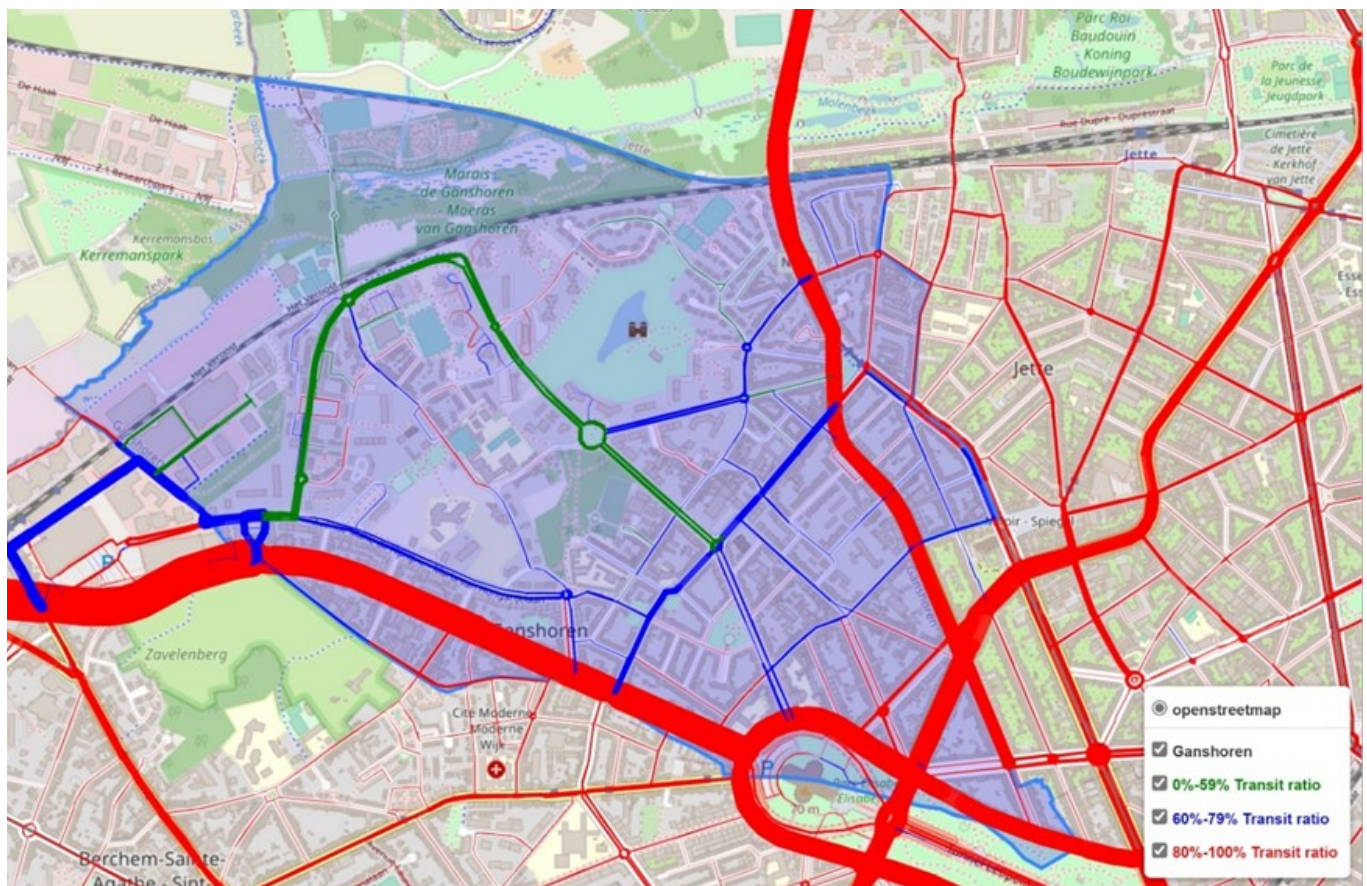
Hoofdstedelijk Gewest (tot in december).

Beschouwd over de hele week reden er 3.884 vrachtwagens in Ganshoren. Dat stemt overeen met 5.012 verplaatsingen. De verplaatsingen zijn de trajecten van vrachtwagens, gescheiden door stilstanden van meer dan 30 minuten.

We onderscheiden drie soorten verplaatsingen:

- Doorgaand, verplaatsingen zonder stilstand (van meer dan 30 minuten) op het grondgebied.
- Met een herkomst of bestemming op het grondgebied van de gemeente Ganshoren.
- Intern, met herkomst en bestemming op het grondgebied van de gemeente Ganshoren.

De grootste stromen zijn de transitstromen (89% van de verplaatsingen in de gemeente). De vrachtwagens van het doorgaand verkeer gebruiken vooral de VV COMFORT-wegen. Uit de gegevens blijkt echter dat ze ook dezelfde transitassen gebruiken als de automobilisten, zoals de Beeckmans-de Brouckère-as (60 à 80% doorgaand verkeer) tussen de Keizer Karellaan en de Wereldtentoonstellingslaan, de as Maria van Hongarije die pa-



Vrachtwagenstromen in Ganshoren per type verkeer
(Bron: Brussel Mobiliteit, op basis van de gegevens van Viapass, week van 25 oktober 2021 tot en met 31 oktober)

6. VRACHTVERKEERNETTEN

6.2. PERFORMANTIE VAN DE NETTEN

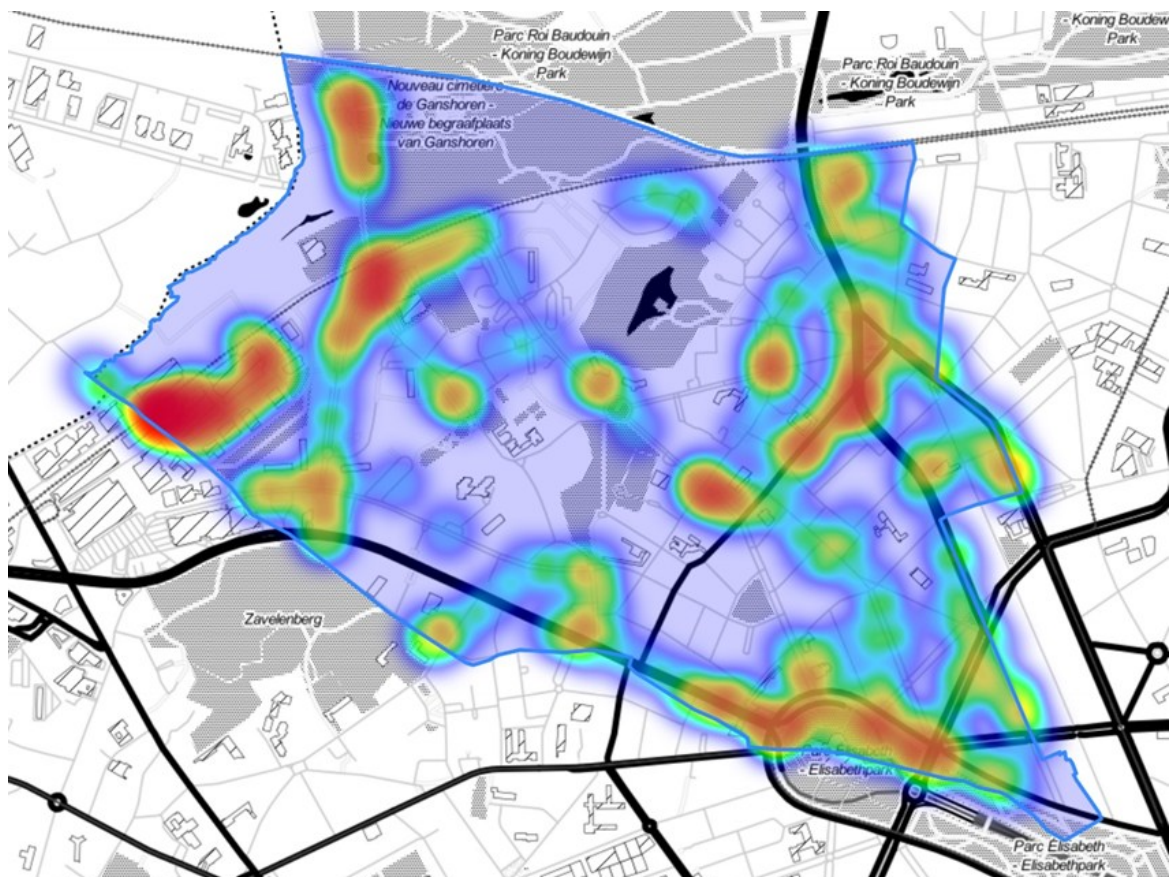
rallel loopt met de Keizer Karellaan (eveneens 60 à 80%) of de as Negen Provincies (die vaker wordt gebruikt voor bestemmingsverkeer) via Hervorming-Rivieren of Van Overbeke. Het aantal vrachtwagens blijft echter beperkt, beschouwd over 24 uur zijn het er ongeveer zestig of ongeveer 25% van het VV in de Wereldtentoonstellingslaan en 15% van het VV in de Keizer Karellaan (+/- 400 per 24u op het deel gelegen in Ganshoren).

CONCENTRATIE VAN DE STILSTANDEN

Onderstaande kaart toont de concentraties van stilstanden van de vrachtwagens in de week van 25 oktober 2021 tot en met 31 oktober. Brussel Mobiliteit koos die periode omdat het de week is met het meeste verkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (tot december). We spreken van een stilstand als de vrachtwagen meer dan 30 minuten stilstaat. Stilstanden met een kortere duur kunnen verband houden met snelle leveringen of verkeersopstoppen.

De stilstanden zijn vooral geconcentreerd in zones die bestemmingsverkeer voor vrachtwagens genereren (het voormelde bedrijventerrein) en ten noorden van de Ne-

gen Provincieslaan in de parkeerzones voorbehouden voor vrachtwagens. Ook op het Margaretha van Oostenrijkplein, in de Brouckèrelaan of de Keizer Karellaan staan er vrachtwagens stil in verband met de handelsactiviteiten.



Concentratie van de stilstanden van meer dan 30 min in de week van 25 oktober 2021 tot 31 oktober 2021. Hoe roder de zone, hoe groter de concentratie van de stilstanden (Bron: Brussel Mobiliteit op basis van de gegevens van Viapass, 2021)

7. OVERLAY VAN DE NETTEN

7.1. DEFINITIE EN IDENTIFICATIE VAN DE GRIJZE ZONES

Pijler 1 van het GemMP identificeert de “grijze zones” van de MSW, d.w.z. delen van wegen waar meerdere COMFORT- en/of PLUS-netwerken gecumuleerd zijn maar die niet optimaal functioneren omdat ze te smal zijn.

Aangezien in Ganshoren alle Auto COMFORT of PLUS-wegen maastrand zijn (en gewestwegen), wordt deze analyse uitgebreid tot de Auto WIJK-wegen die PLUS of COMFORT zijn voor de fietsers of het openbaar vervoer. Een grondige analyse van al deze assen werd gerealiseerd in de vorm van 21 fiches (bijgevoegd). Voor elke as werd een balans opgemaakt voor de huidige voorzieningen en voor de voorzieningen die worden verwacht vanwege hun niveau in de MSW voor alle verplaatsingswijzen: Auto, VV, OV, Fiets of Voetganger. Ook worden er aanbevelingen geformuleerd en worden de algemene kenmerken van de weg beschreven (breedte, aanwezigheid van bomen, parkeeraanbod en parkeervraag,...).

Op die manier werden de wegen als volgt gecategoriseerd:

- De huidige voorzieningen voldoen aan de verwachtingen van de MSW of het verschil is verwaarloosbaar (donkergroen);

- De huidige voorzieningen voldoen niet aan de verwachtingen van de MSW maar dat kan worden verholpen met een quick-win (lichtgroen);
- De weg moet worden heraangelegd om te voldoen aan de verwachtingen van de MSW (rood);
- Grijze zone: de weg is te smal om te voldoen aan de verwachtingen van de MSW (grijs).

Uit deze analyse blijkt dat in Ganshoren geen enkele grijze zone werd geïdentificeerd. Alle wegen cumuleren dus structurerende netwerken die voldoende breed zijn om bevredigend te functioneren, in sommige gevallen mits herprofilering of het schrappen van parkeerplaatsen.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- Aménagements suffisants
(ou différence acceptable)
- Voldoende voorzieningen
(of aanvaardbaar verschil)
- Aménagements insuffisants
- Onvoldoende voorzieningen :
Quick Wins
- Aménagements insuffisants:
Réaménagement
- Onvoldoende voorzieningen:
Ontwikkeling
- Aménagements insuffisants:
Quick Win (CT)/ Réaménagement (MT-LT)
- Onvoldoende voorzieningen:
Quick Win (KT)/ Ontwikkeling (MT-LT)



Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



7.2. CONCLUSIES

Voor de analyse van de verschillende assen wordt verwezen naar de fiches. Hier beperken we ons tot de grote vaststellingen van deze analyse:

De Villegaslaan (fiche 6), de Vandervekenstraat (7b), de Hervormingslaan (11) en de Jetselaan (18) beschikken over voldoende voorzieningen voor alle verplaatsingswijzen.

In heel wat gevallen, als de huidige voorzieningen onvoldoende zijn, kan dit worden verholpen met Quick Wins zoals de aanleg van gemarkeerde fietspaden of van een bus+fietsstrook (markering).

4 gemeentelijke wegen moeten worden heraangelegd om te voldoen aan de normen van de MSW voor de structurerende netten die er gecumuleerd zijn:

- De Negen Provincieslaan waar de voetgangersvoorzieningen ruim onvoldoende zijn
- De as Vanderveken-Leopold Demesmaeker en de Lo-wetstraat waar de voorzieningen voor voetgangers en fietsers onvoldoende zijn en de omvorming tot woonerf wordt vooropgesteld

- De as de Bast-Doulceron-Oude Pastorie waar de voorzieningen voor voetgangers, fietsers en vrachtverkeer onvoldoende zijn.

De andere weg die moet worden heraangelegd is de Keizer Karellaan. Daarvoor lopen er denkoefeningen op gewestelijk niveau.

Een tussencategorie werd voorgesteld voor de assen waar eerst een Quick Win kan worden gerealiseerd, maar die op termijn moeten worden heraangelegd. Dat zijn het Margaretha van Oostenrijkplein en de Wereldtentoonstellingslaan, de Démosthène Poulimontlaan en de Jacques Sermonlaan die gewestwegen zijn.

Een bijzondere bevinding in deze analyse is het feit dat de Fiets PLUS-route ten oosten van het M. van Oostenrijkplein loopt en het fiets-GEN ten westen van dit plein. Via dit GemMP zou de MSW moeten worden gewijzigd zodat het Fiets PLUS-netwerk samenvalt met het fiets-GEN.



PIJLER 2: VERKEERSLUWE MAAS

1. DEFINITIE EN DOELSTELLINGEN VAN DE VERKEERSLUWE MAAS

1.1. PRINCIPE VAN DE VERKEERSLUWE MAAS EN PRESENTATIE VAN DE MAAS

Het eerste luik van het actieprogramma van Good Move, *Good Neighbourhood*, wordt behandeld in pijler 2 van het GemMP.

Dit luik heeft betrekking op de organisatie van de mobiliteit in de wijken. De ambitie is om *“de voorwaarden te scheppen om van de wijken echt verkeersluwe wijken te maken, een aanzienlijke verbetering van de levenskwaliteit en de kwaliteit van de openbare ruimten tot stand te brengen en voorrang te geven aan de woonfunctie, de universele toegankelijkheid, de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit en de gezondheid”* (GewMP, p114).

Verkeersluwe mazen zijn grote zones met een diameter van 1 km tot 2,5 km rond de wijkcentra, waar verblijfskwaliteit, begaanbaarheid, toegankelijkheid en befietsbaarheid belangrijk zijn voor de lokale verplaatsingen en het openbaar vervoer voor de verbindingen tussen de wijken. Ze worden afgebakend door Auto PLUS- en Auto COMFORT-wegen.

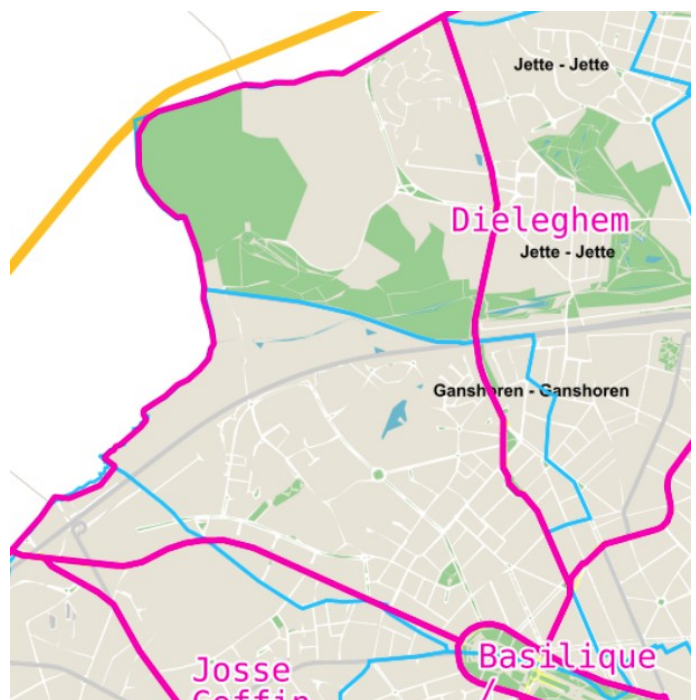
De auto is er toegelaten voor bestemmingsverkeer, maar in bepaalde gevallen zijn omwegen nodig om zo min mogelijk te interfereren met de andere verplaatsingswijzen. Doorgaand autoverkeer wordt sterk ontmoedigd.

“Het ontwikkelde scenario geeft, in termen van kilometerrendement (voertuigkilometer) de volgende resultaten: een vermindering van het verkeer op de lokale we-

gen met ongeveer 35%; een vermindering van het verkeer op de hoofdwegen met ongeveer 10%; en een toename van het Ringverkeer en het autowegennet met ongeveer 18%, wat overeenkomt met de veranderingen die worden verwacht in een trendscenario” (GewMP, pp75-76).

Vanwege het kleine grondgebied is bijna de hele gemeente openomen in één maas: de maas “Hoog Jette—Ganshoren” die, zoals de naam al aangeeft, ook het noordwesten van de gemeente Jette beslaat (Tuinen van Jette, UZ Brussel en Laarbeekbos). Het deel van het grondgebied ten oosten van de Wereldtentoonstellingslaan maakt deel uit van de maas “Dielegthem” waarvoor momenteel een Lokaal Mobiliteitscontract (LMC) wordt opgemaakt.

Dat impliceert dat in de hele gemeente het autoverkeer moet worden verminderd ten gunste van de andere verplaatsingswijzen zoals voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer (performantie, comfort en veiligheid). Niet alleen wordt de modal shift bevorderd, het principe impliceert ook dat het doorgaand verkeer deels verschuift naar de maasranden: de Keizer Karellaan, de J. Sermonlaan, de D. Poulumontlaan en de Wereldtentoonstellingslaan die meer verkeer aankunnen (structurerende auto-netten) dan het lokale wegennet (performantie, comfort



Principe van de verkeersluwe maas en verschuiving van het wegverkeer (links) en perimeter van de maas Hoog Jette-ganshoren (rechts) (Bron: Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move)

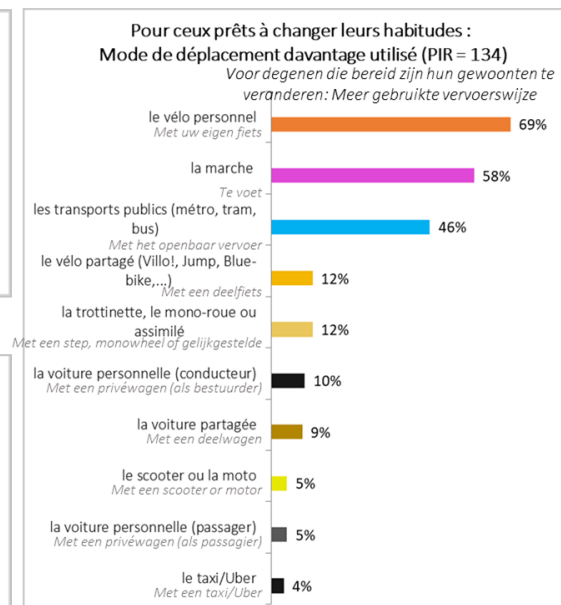
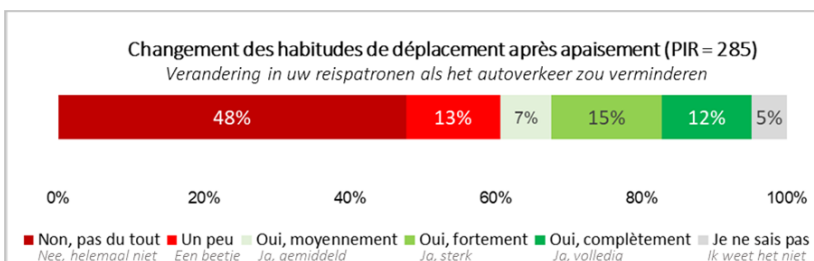
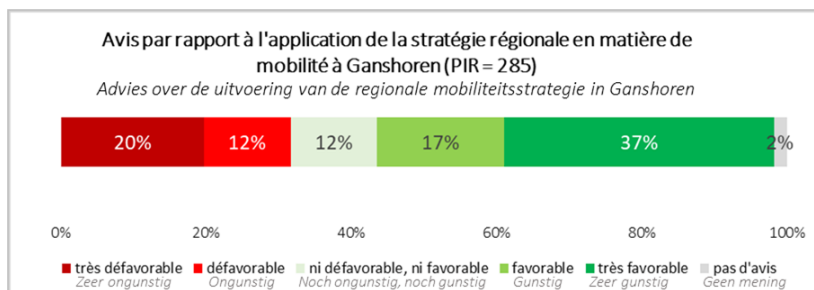
1. DEFINITIE EN DOELSTELLINGEN VAN DE VERKEERSLUWE MAAS

1.2. INSTEMMING MET HET PRINCIPE VAN DE VERKEERSLUWE MAAS

In de enquête voor het GemMP werd de Ganshorese bevolking bevraagd over hun instemming met het principe van de verkeersluwe maas en hun bereidheid om hun verplaatsingsgewoonten te veranderen.

De meeste deelnemers aan de enquête (54%) staan (zeer) gunstig tegenover de toepassing van de gewestelijke strategie en de vermindering van het doorgaand verkeer in Ganshoren om de hinder te verminderen, de veiligheid te verbeteren, de fietsers en voetgangers te bevorderen en de openbare ruimte (pleinen, squares, ...) en de performantie van het openbaar vervoer te verbeteren.

Als het autoverkeer wordt verminderd en de verkeersvoorwaarden voor de andere verplaatsingswijzen in Ganshoren worden verbeterd, is 34% van de deelnemers bereid om hun verplaatsingsgewoonten te veranderen. Ze zouden meer gebruik maken van de eigen fiets (69%), meer te voet gaan (58%) en vaker het openbaar vervoer nemen (46%).



Instemming met het principe van de verkeersluwe maas volgens de deelnemers aan de online enquête voor het GemMP (Bron: BRAT, 2021)

2. VERKEERSDRUKTE EN BELANGRIJKSTE TRANSITSTROMEN

VERKEERSTELLINGEN

Een telcampagne van de directionele stromen tijdens de ochtend- en avondspits werd uitgevoerd op dinsdag 28 september 2021, toen de gemotoriseerde verkeersstromen op gewestelijke schaal weer de situatie van vóór de Covid-19-pandemie benaderden. Deze stromen werden gemeten aan de volgende kruispunten:

- Tentoonstelling/Wereldtentoonstelling/Rivieren
- Keizer Karel/Margaretha van Oostenrijk/Dendermonde
- Keizer Karel/Landsroem/Pantheon/Leopold II-tunnel
- Margaretha van Oostenrijk/Maria van Hongarije
- Maria van Hongarije/Negen Provincies
- Vrijheidsrotonde
- Van Overbeke/Sorensen/Koningin Fabiola
- Sorensen/Beeckmans/Doulceron/Oude Pastorie
- Delhove/Hertog Jan/Simpson/Van Pagé/Prins Boudewijn

De ochtendspits loopt van 7.45 uur tot 8.45 uur en de avondspits van 16.45 uur tot 17.45 uur. Tijdens deze periodes waren de verkeersvolumes het grootst. Op de Auto PLUS-wegen reden de meeste PWE, maar ook het Auto WIJK-net wordt druk gebruikt door het gemotoriseerde verkeer. Bijna 1.500 PWE kwamen tijdens de ochtendspits bijvoorbeeld samen op het kruispunt tus-

sen de assen Beeckmans/de Brouckère en Van Overbeke. Dat volume is niet compatibel met het niveau dat is bepaald in de MSW en bevestigt dat deze lager gerangschikte assen, waar minder dan 200 PWE/u zouden mogen rijden, worden gebruikt door het doorgaand verkeer. Andere transitroutes lopen onder meer via Maria van Hongarije-De Bast-Doulceron (vooral tijdens de ochtendspits) en Negen Provincies-Van Overbeke-Hervorming-Rivieren. De routes zijn min of meer dezelfde als deze die in het oude GemMP werden geïdentificeerd, maar een deel van het verkeer van de Keizer Karellaan is verschoven naar de lager gerangschikte interne assen.

Uit de tellingen per type voertuig bleek dat per spitsuur een honderdtal fietsers passeren in de Wereldtentoonstellingslaan en tussen 20 en 60 fietsers op verschillende grote kruispunten in het gemeentelijke wegennet (Maria van Hongarije, Vrijheid, Koningin Fabiola....). Door de huidige voorzieningen en verkeersvoorwaarden trekt dit laatste meer fietsers aan dan de Keizer Karellaan.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

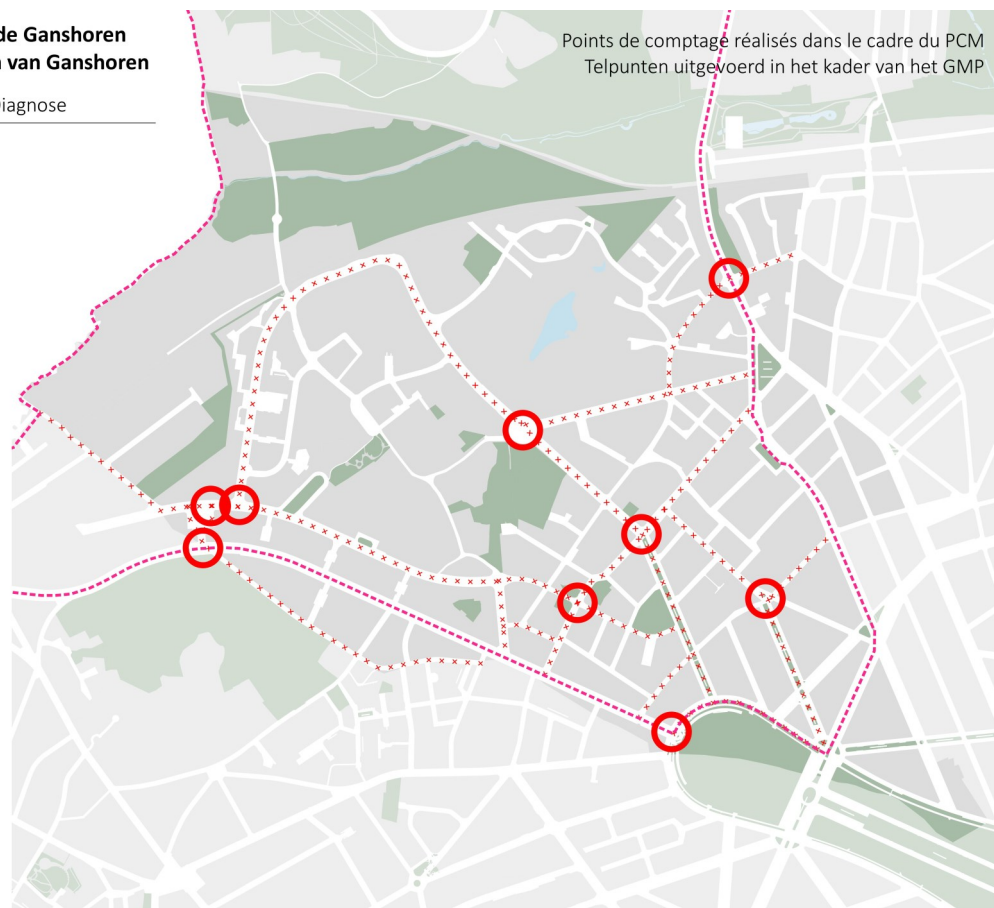
Diagnostic général - Algemene Diagnose

- Points de comptage
- Telpunten
- × × × Itinéraires de transit présumés
- Vermeende transitroutes

Fond de plan - Achtergrond

- Points d'eau - waterpunten
- Espaces verts - groene ruimten

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



2. VERKEERSDRUKTE EN BELANGRIJKSTE TRANSITSTROMEN

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic général - Algemene Diagnose

Heure de pointe du matin - HPM

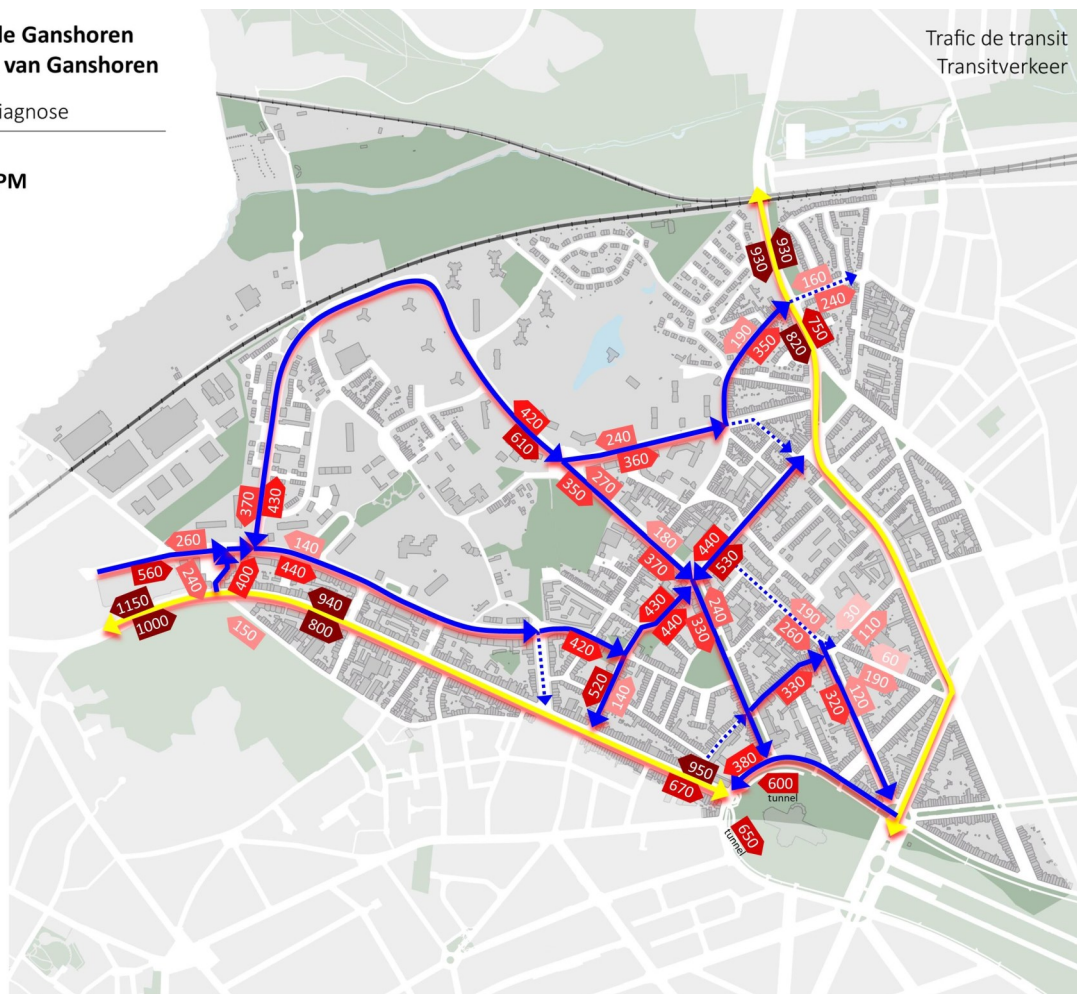
Ochtendspits

07h45 - 08h45

Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic général - Algemene Diagnose

Heure de pointe du soir - HPS

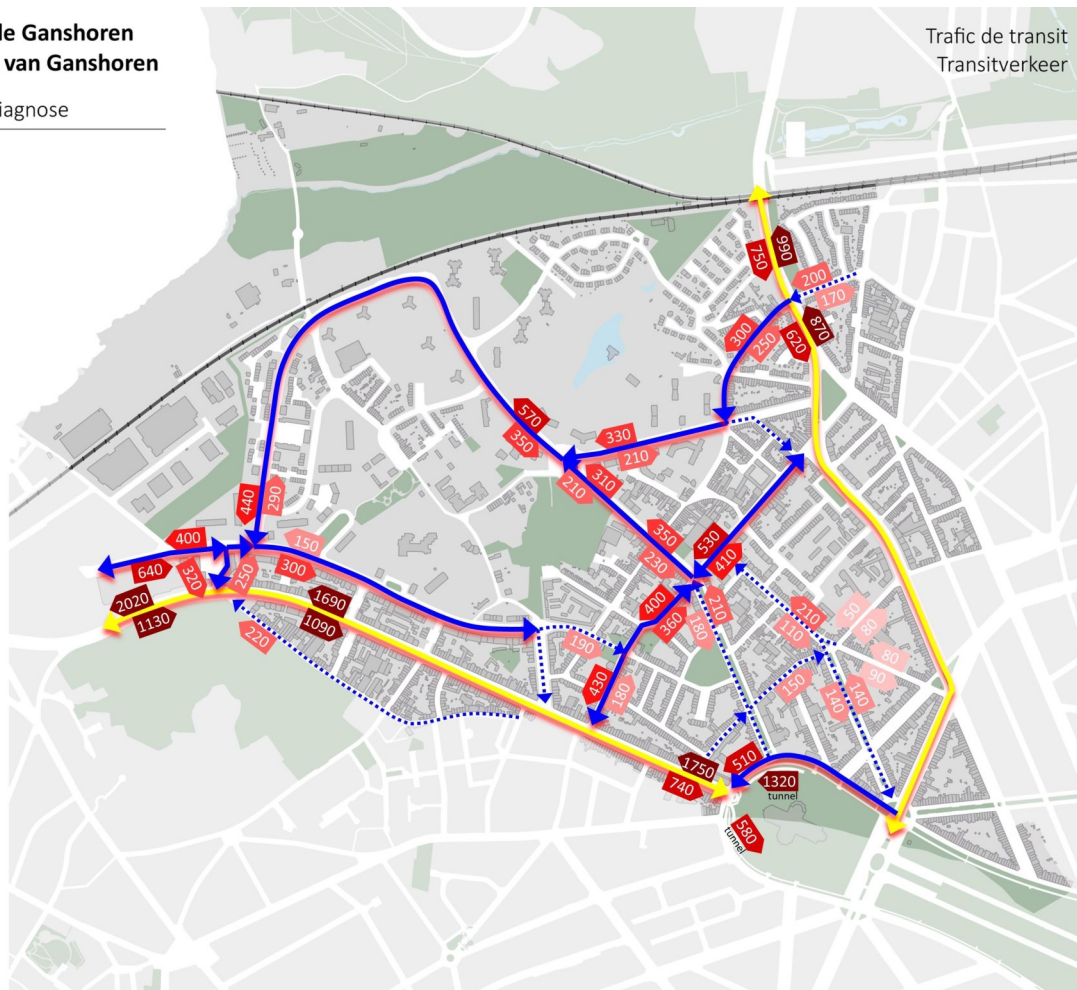
Avondspits

16h45 - 17h45

Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



2. VERKEERSDRUKTE EN BELANGRIJKSTE TRANSITSTROMEN

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

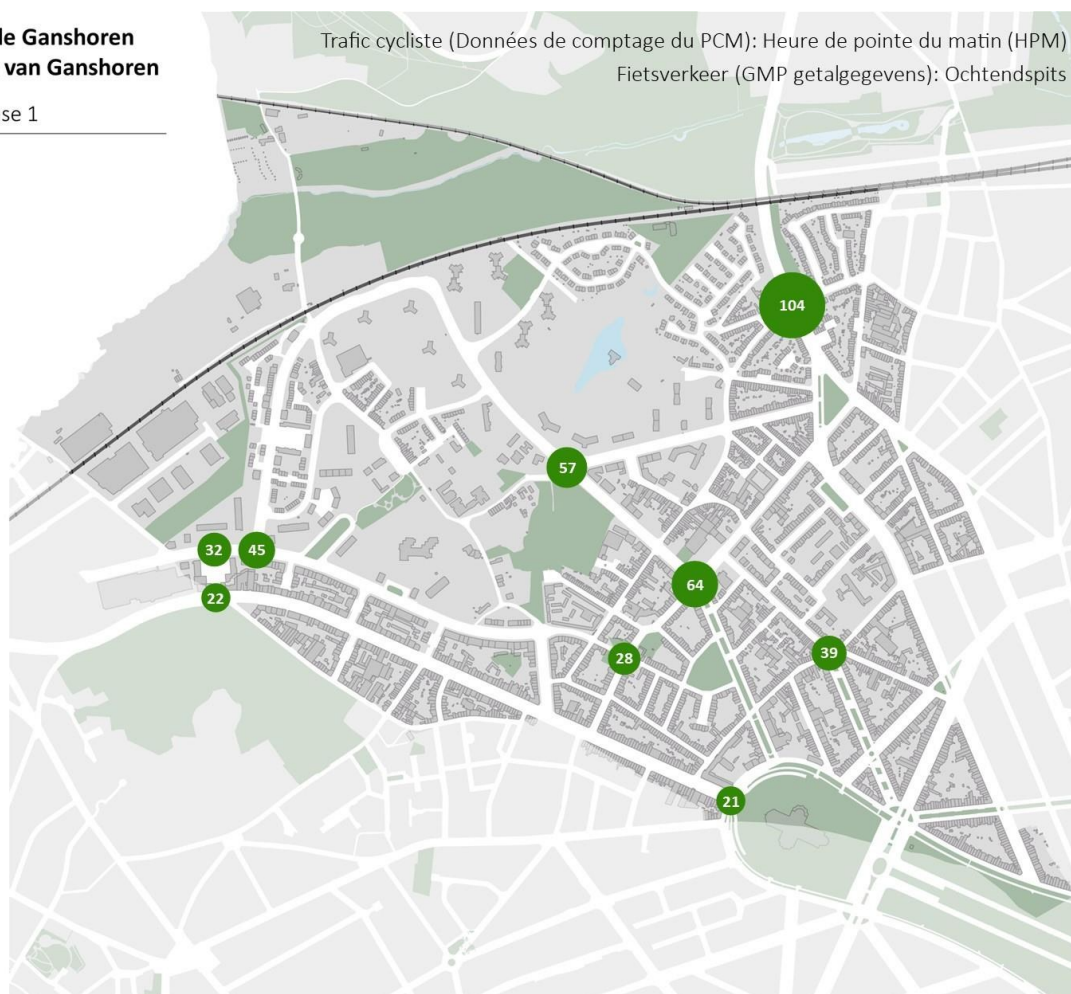
Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

07:45 - 08:45

Fond de plan - Achtergrond

- Bâti - gebouwd
- Points d'eau - waterpunten
- Espaces verts - groene ruimten
- Chemin de fer - Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

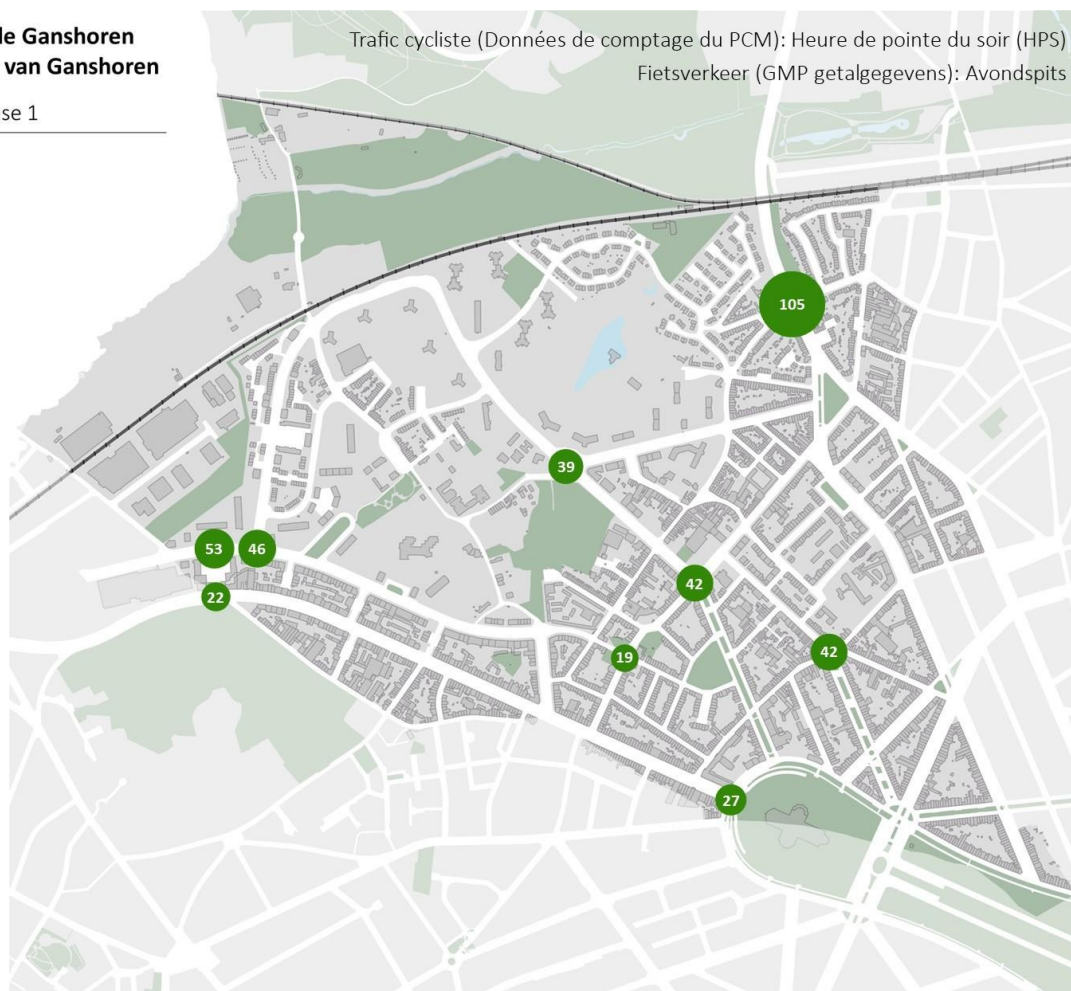
Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

16:45 - 17:45

Fond de plan - Achtergrond

- Bâti - gebouwd
- Points d'eau - waterpunten
- Espaces verts - groene ruimten
- Chemin de fer - Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



2. VERKEERSDRUKTE EN BELANGRIJKSTE TRANSITSTROMEN

FLOATING CAR DATA - RELATIES TUSSEN MAZEN

De Floating Car Data-analyse via de TomTom-gegevens, gelanceerd in het kader van de LMC's, geeft inzicht in de relaties tussen de Good Move-mazen in het Brussels Gewest en met zones buiten het Gewest en in de afstanden en trajecttijden van de gemotoriseerde stromen vanuit en in de richting van de maas. Het einde van een traject is gedefinieerd als 30 minuten nadat een voertuig tot stilstand is gekomen.

De analyseperiode strekt zich uit van september tot december 2019, vóór de Covid-19-pandemie. De analysedagen zijn werkdagen van maandag tot vrijdag, tijdens de ochtendspits (6—10 uur) en de avondspits (15—19 uur). De steekproef bestaat uit 3.764.157 voertuigen in totaal, waarvan 47% afkomstig uit het Brussels Gewest en 53% afkomstig van buiten het Gewest.

Vanaf de maas van Ganshoren, tijdens de ochtendspits, rijden de meeste stromen vooral:

- Binnen het Gewest (53,3%)
- Naar buiten het Gewest (31%)
- In de maas zelf, d.w.z. interne stromen (15,7%)

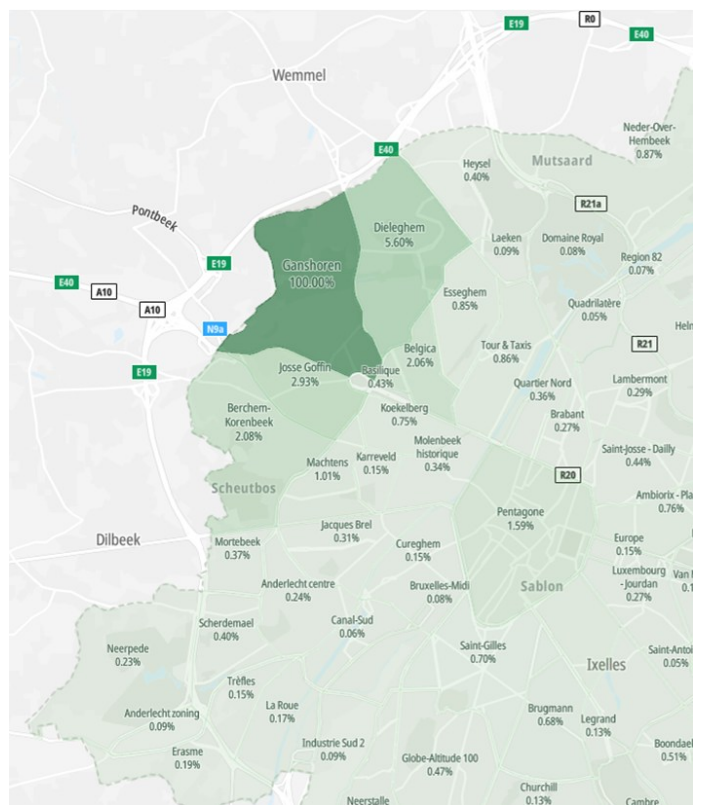
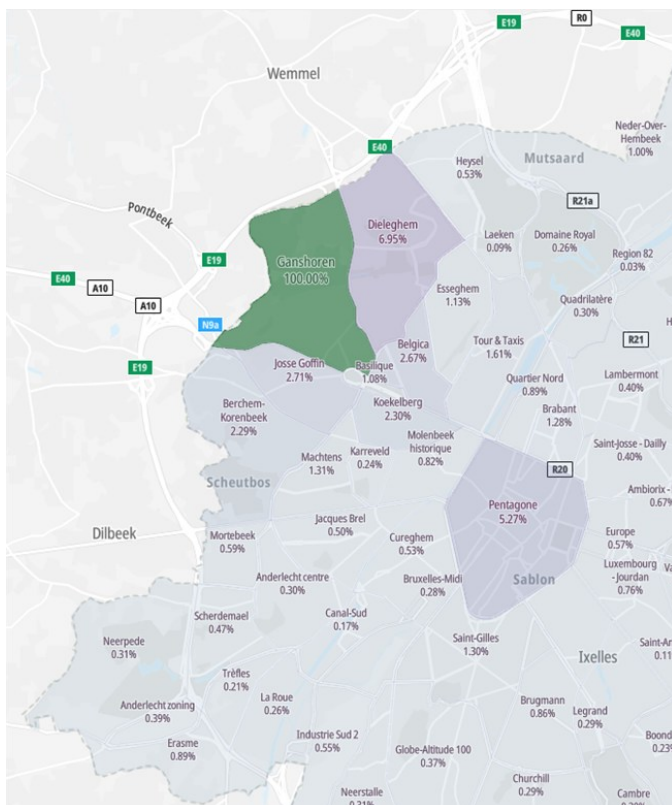
- Naar zones nabij of grenzend aan de maas (Dielegem) en het centrum van Brussel (Vijfhoek).

42% van de trajecten is korter dan 5 km (20,5% korter dan 2 km), wat aantoonde dat voor bepaalde korte verplaatsingen, met name in het BHG, een modal shift mogelijk is.

De stromen in de richting van de maas van Ganshoren, tijdens de ochtendspits, zijn afkomstig van:

- Buiten het Gewest (58,7%)
- Het Gewest (41,3%)
- De maas zelf, d.w.z. interne stromen (10,4%)
- Zones nabij of grenzend aan de maas, (Dielegem, Josse-Goffin...).

De stromen naar de maas (50% talrijker dan de stromen afkomstig van de maas), afkomstig van buiten het Gewest (58,7%), zijn groter dan deze afkomstig uit Ganshoren die het Gewest verlaten (31%). Dat verklaart het verschil in de interne stromen naargelang herkomst (15,7%) of bestemming (10,4%). Er moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van de site van het UZ Brussel in de maas om de interpretatie van deze resultaten te nuanceren.



Kaartuittreksels met de verdeling van de gemotoriseerde stromen afkomstig uit (links) en in de richting van (rechts) de maas Ganshoren-Hoog Jette vanaf de andere Good Move-mazen van het Brussels Gewest, tijdens de ochtendspits (Bron: BRAT, op basis van de GPS TomTom-gegevens op werkdagen van september tot december 2019)

Deze pijler van het GemMP behandelt de uitdagingen die zijn verbonden aan het verkeersluw maken van de gemeente Ganshoren, die hier wordt beschouwd als één 'maas'. De verkeer genererende polen en de lokale identiteitskernen binnen de maas werden beschreven in de Algemene Context.

Aan de hand van de telgegevens konden in het interne wegennet van de 'maas Ganshoren' verschillende transitroutes worden geïdentificeerd en kon de verkeersdruk op de 'maasranden' worden beoordeeld.

Deze routes zijn bijna allemaal structurerende assen van de voetgangers-, fietsers- en openbaarvervoersnetwerken die werden gedefinieerd in de MSW (met uitzondering van de De Rivierendreef en de Hertog Janlaan). Bovendien heeft de drukte van het (doorgaand) verkeer op deze assen een impact op de regelmaat en de reissnelheid van de OV-lijnen, vooral in de Keizer Karellaan/F. Beeckmansstraat en de J. Sermonlaan die niet te verwaarlozen zwarte punten zijn van het MIVB-net.

Het verkeer heeft ook een impact op de kwaliteit en gezelligheid van de leefomgeving en de lokale identiteitskernen en op de actieve verplaatsingswijzen. Het

centrum van de maas moet een bestemming zijn, geen plaats voor doorgaand verkeer.

Bovendien werden op de maasranden meerdere ongevalgevoelige punten geïdentificeerd, vooral in de Keizer Karellaan waar de meeste ongevallen gebeuren in de gemeente.

Op het vlak van verkeersonveiligheid werden in de enquête voor het GemMP vooral het Margaretha van Oostenrijkplein en de Keizer Karellaan genoemd, ook vanwege het gebrek aan zicht/veiligheid aan de oversteekplaatsen voor voetgangers.

Het verkeersluw maken van het centrum van de gemeente—volgens de burgers gesymboliseerd door het Guido Gezelleplein— is een grote uitdaging, maar ook aan de structurerende assen van de maas (Beeckmans-de Brouckère, Negen Provincies-Van Overbeke, Maria van Hongarije, Hervorming-Rivieren...) zijn verschillende uitdagingen verbonden. Een aantal van hen zijn structurerende assen voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer, maar moeten veel meer (doorgaand) autoverkeer trotseren dan is gewenst voor wijkwegen. Dat brengt de performantie van deze netwerken in het gedrang.

3. UITDAGINGEN VAN DE VERKEERSLUWE MAAS

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

Zones à concentration d'accidents
(ZACA) - Ongevalgevoelige zones

- priorité- prioriteit 1
- priorité- prioriteit 2
- à exploiter- te benutten

Axes repris dans la SMV

Marche, Vélo ou TP

- Assen van de Voetgangers,

Fiets, OV SMV

- PLUS
- CONFORT- COMFORT
- QUARTIER (TP)- WIJK (OV)

Bords de maille

- Maasranden

Flux principaux de transit présumés

- Veronderstelde belangrijkste

transitverkeer

Flux secondaires de transit présumés

- Veronderstelde secundaire

transitverkeer

Points noirs STIB

- Zwarte punten MIVB

Fond de plan- Achtergrond

Bâti- gebouwd

Points d'eau- waterpunten

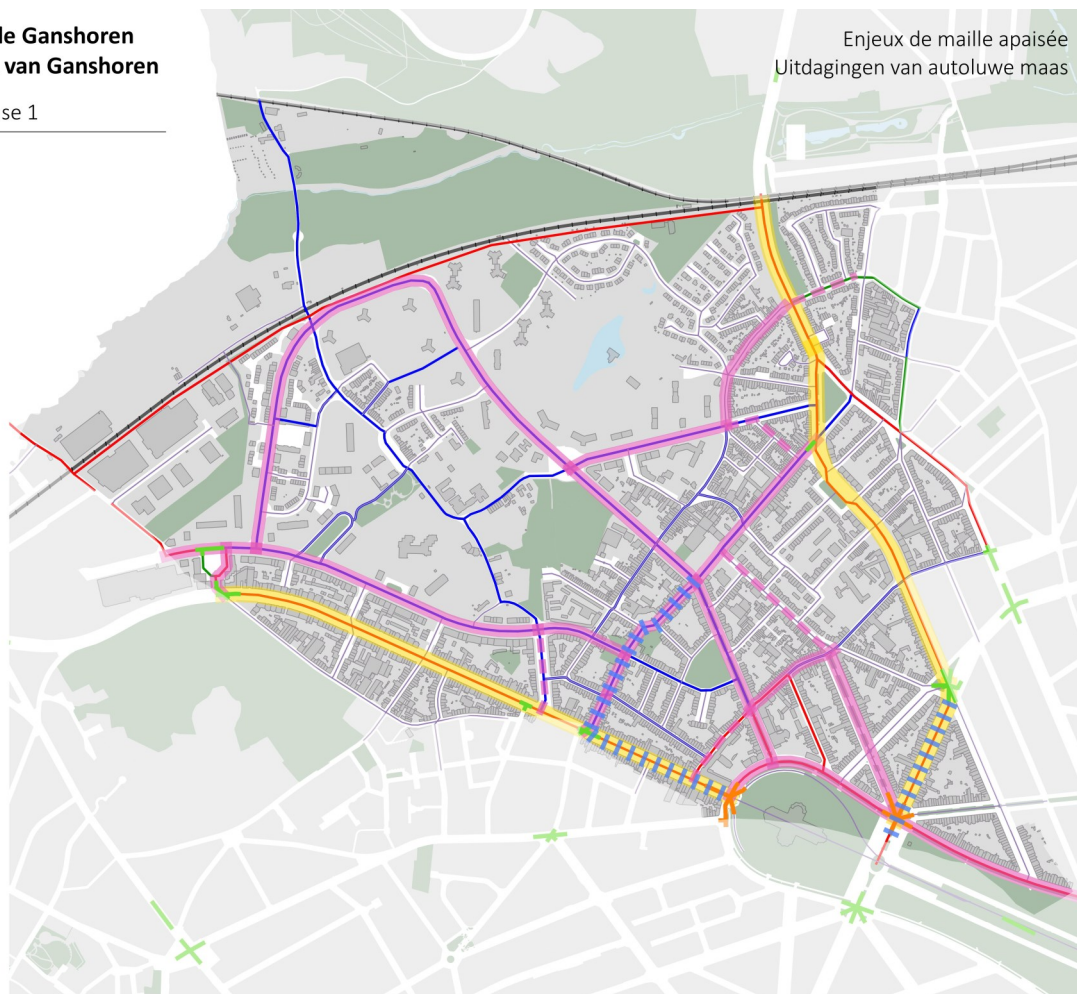
Espaces verts- groene ruimten

Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021

Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis

1:11000e



Enjeux de maille apaisée
Uitdagingen van autoluwe maas

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

Lieux précis/Places- Specifieke plaatsen

- 21
- 10
- 3

Carrefours- Kruispunten

- 7
- 3

Axes- Assen

— 3- 10

— 10- 20

— 20- 30

— 30- 79

Problèmes- Problemen

— Insécurité routière

- Verkeersonveiligheid

— Manque de visibilité/sécurité aux

traversées pour les piétons

- Gebrek aan zichtbaarheid/veiligheid

voor voetgangers

Fond de plan- Achtergrond

Bâti- gebouwd

Points d'eau- waterpunten

Espaces verts- groene ruimten

Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021

Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis

1:11000e



Problèmes de mobilité relevés dans l'enquête: Insécurité routière
Mobiliteitsproblemen geconstateerde in de enquête: Verkeersonveiligheid

IV

PIJLER 3: COMMUNICATIE, SENSIBILISERING EN AANMOEDIGING TOT MULTIMODALITEIT

Deze derde pijler van het GemMP stemt overeen met het tweede actieprogramma van Good Move: *Good Service*. Het programma verenigt acties voor de promotie van diensten die de intermodaliteit en dus ook het rationeel autogebruik bevorderen. Het gaat vooral om het aanbod van mobiliteitsdiensten en de verbetering van dat aanbod, en om acties op het vlak van communicatie en begeleiding bij de verandering.

Dit luik van het GemMP omvat enerzijds de analyse van de bestaande mobiliteitsdiensten en –middelen in de gemeente en anderzijds de analyse van het aanbod op het vlak van leveringen en het beheer ervan (aanbod van voorbehouden plaatsen en behoeften op het vlak van leveringen).



Foto's van verschillende inrichtingen op het gemeentelijke grondgebied
(Cambio-station, fietsbox, elektrische laadpalen, Villo!-station)

2. MOBILITEITSDIENSTEN EN –ACTIES

2.1. MOBILITEITSDIENSTEN

FIETSPARKEREN

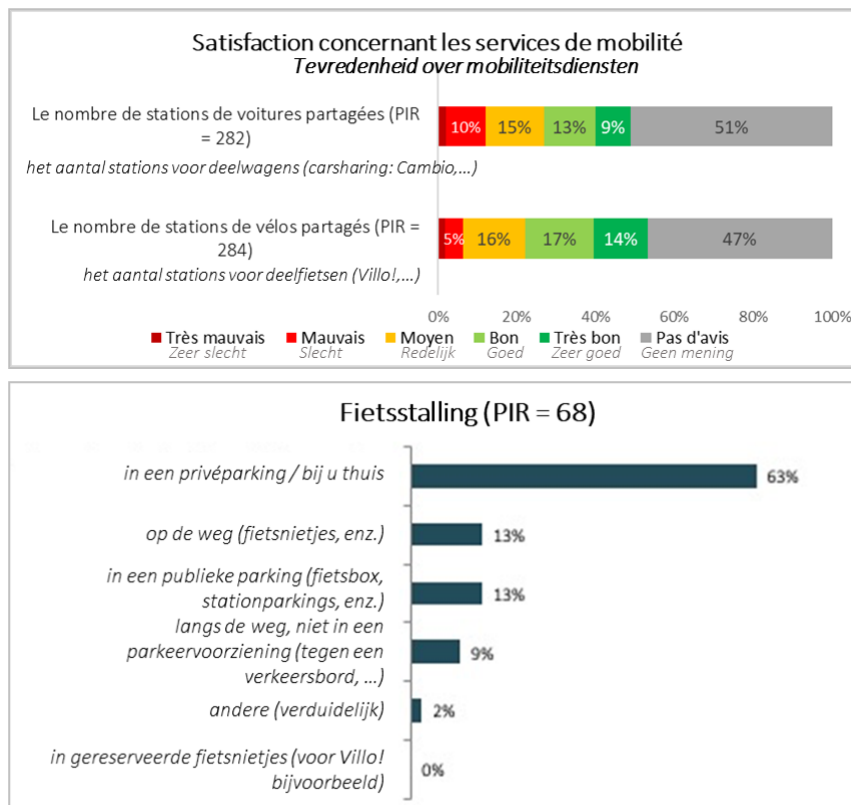
In 2020 maakte het consortium BRAT en Stratec in opdracht van Parking.brussels een inventaris op van het aanbod van parkeervoorzieningen voor fietsen op de openbare weg en in de openbare ruimte. In Ganshoren werden verschillende soorten fietsparkeerplaatsen geteld:

- 11 alleenstaande fietsbeugels (totale capaciteit: 32 plaatsen)
- 36 groepen van fietsbeugels (288 plaatsen)
- 3 fietsrekken (15 plaatsen)
- 1 mobiele inrichting (8 plaatsen)
- 13 fietsboxen (79 plaatsen) en de gemeente plande in 2021 nog 6 nieuwe fietsboxen

Volgens de fietsparkeerkaart is het aanbod verspreid over het hele gemeentelijke grondgebied, maar het blijft geconcentreerd in het centrum van de gemeente.

De nachtelijke bezettingsgraad (vóór 7 uur) van deze inrichtingen bereikt zelden het verzadigingspunt. In het dichter bevolkte zuidoosten van de gemeente ligt de gebruiksgraad hoger. Ook de vraag naar fietsparkings 's nachts werd geanalyseerd. In het zuiden van de gemeente, met name op de as Keizer Karellaan en Beeckmansstraat, blijkt die vraag het grootst.

Volgens de deelnemers aan de enquête voor het GemMP die over een fiets beschikken, stallen ze hun fiets meestal op een privéplaats (63%). 26% maakt gebruik van een openbare fietsparkeerplaats (fietsbeugel of fietsbox).



Tevredenheid over de mobiliteitsdiensten en de fietsparkeerplaatsen volgens de deelnemers aan de online enquête voor het GemMP (Bron: BRAT, 2021)

2. MOBILITEITSDIENSTEN EN –ACTIES

2.1. MOBILITEITSDIENSTEN

DEELMOBILITEIT

Ganshoren beschikt over enkele diensten die deelfietsen en deelauto's aanbieden:

- 7 Villo!-stations
- 4 Cambio-stations (Basiliek, Sint-Martinus, Tentoonstelling en Sermon)

Het Cambio-aanbod in Ganshoren zal binnenkort (in de loop van 2022) worden verdubbeld:

- Uitbreiding van het bestaande station "Sint-Martinus" in de Van Pagéstraat met 2 plaatsen
- Inrichting van 4 nieuwe stations:
 - Station "Charles": 2 plaatsen in de Delhovestraat
 - Station "Marie": 2 plaatsen in de Maria van Hongarijelaan
 - Station "Neuberger": 3 plaatsen in de Van Overbekelaan
 - Station "Paola": 2 plaatsen voor elektrische voertuigen op het Koningin Paolaplein

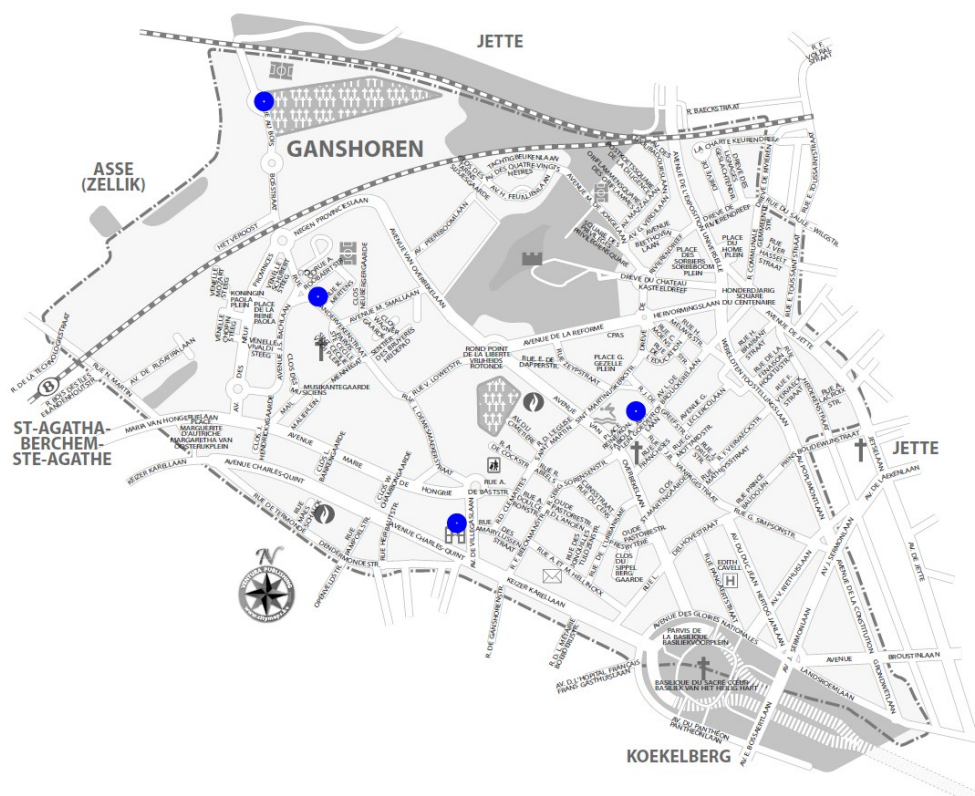
De gemeente telt ook 3 Collecto-taxihaltes: Ganshoren Sport, Nereus en Heilig Hartcollege. Ook zijn er 5 voorbehouden parkeerzones voor elektrisch opladen.

Free floating deelmobiliteitsdiensten zijn in Ganshoren aanwezig, maar niet op het hele grondgebied (vooral in het zuidoosten): fietsen (Jump, ...), steps (Dott, ...) scooters (Poppy) en auto's.

Het aanbod van mobiliteitsdiensten wordt in Ganshoren geleidelijk aan uitgebreid. Bij de enkele deelnemers aan de enquête die er gebruik van maken, varieert de tevredenheid maar is ze over het algemeen matig tot goed.

Op verschillende parkings zullen binnenkort 4 fietsreparatiepalen worden geïnstalleerd:

- Aan het gemeentehuis (toegang via de Villegasstraat)
- Aan de Schaapskooi (Bosstraat)
- Aan het zwembad (Koningin Fabiolaplein)
- Aan de sporthal (Vandervekenstraat)



Lokalisatieplan van de toekomstige fietsreparatiepalen
(Bron: gemeente Ganshoren, 2022)

2. MOBILITEITSDIENSTEN EN –ACTIES

2.1. MOBILITEITSDIENSTEN

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

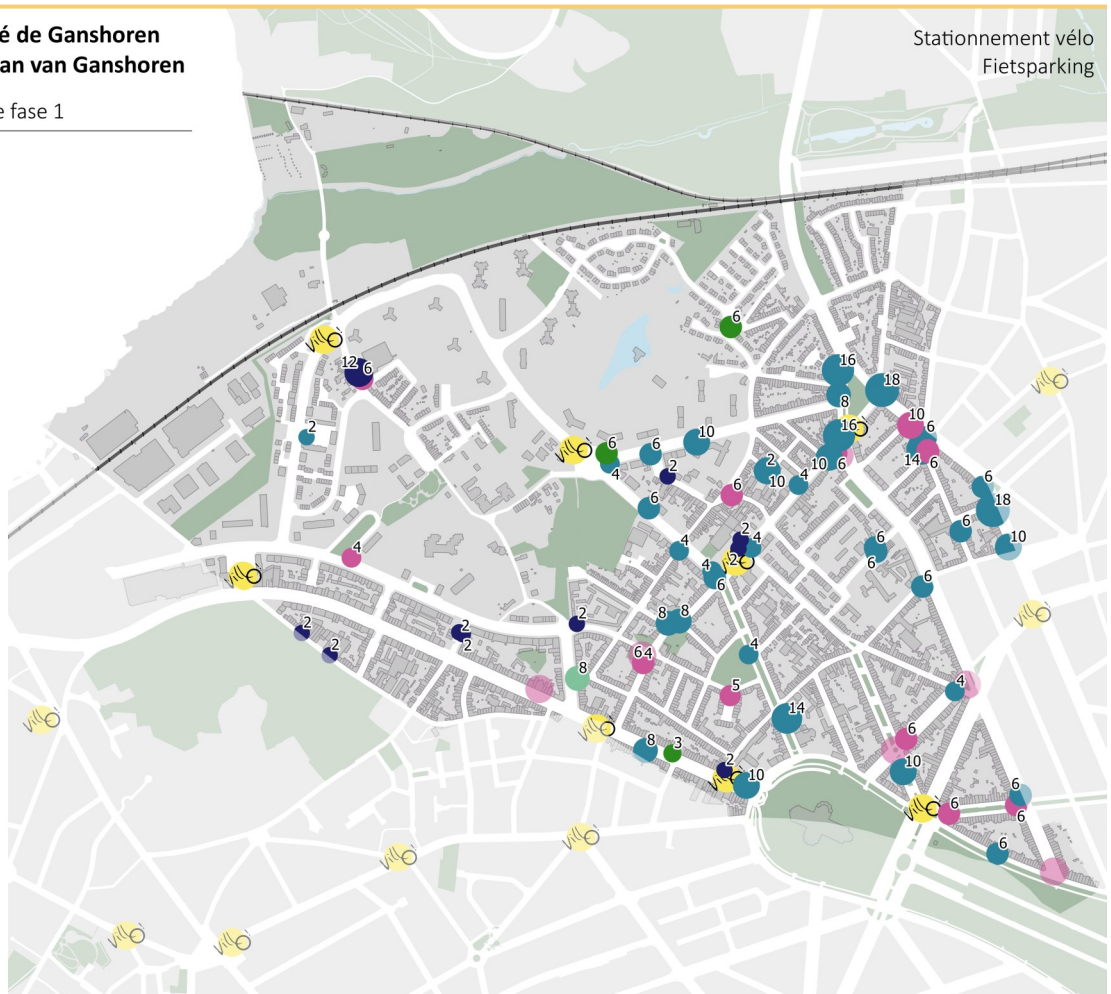
Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- Dispositifs vélos- fietsstalling
- Arceau isolé- geïsoleerde boog
 - Groupe d'arceaux - gegroepeerde bogen
 - Range-vélo- fietsenstalling
 - Dispositif mobile
 - Box-vélo- fietsbox
 - Nouveau box-vélo- nieuw fietsbox (2021)
 - Villo!

Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis 1:11000e



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- Dispositifs vélo (% occupation)
- fietsvoorzieningen (% bezetting)
- % libre- vrij
 - % occupé- bezet



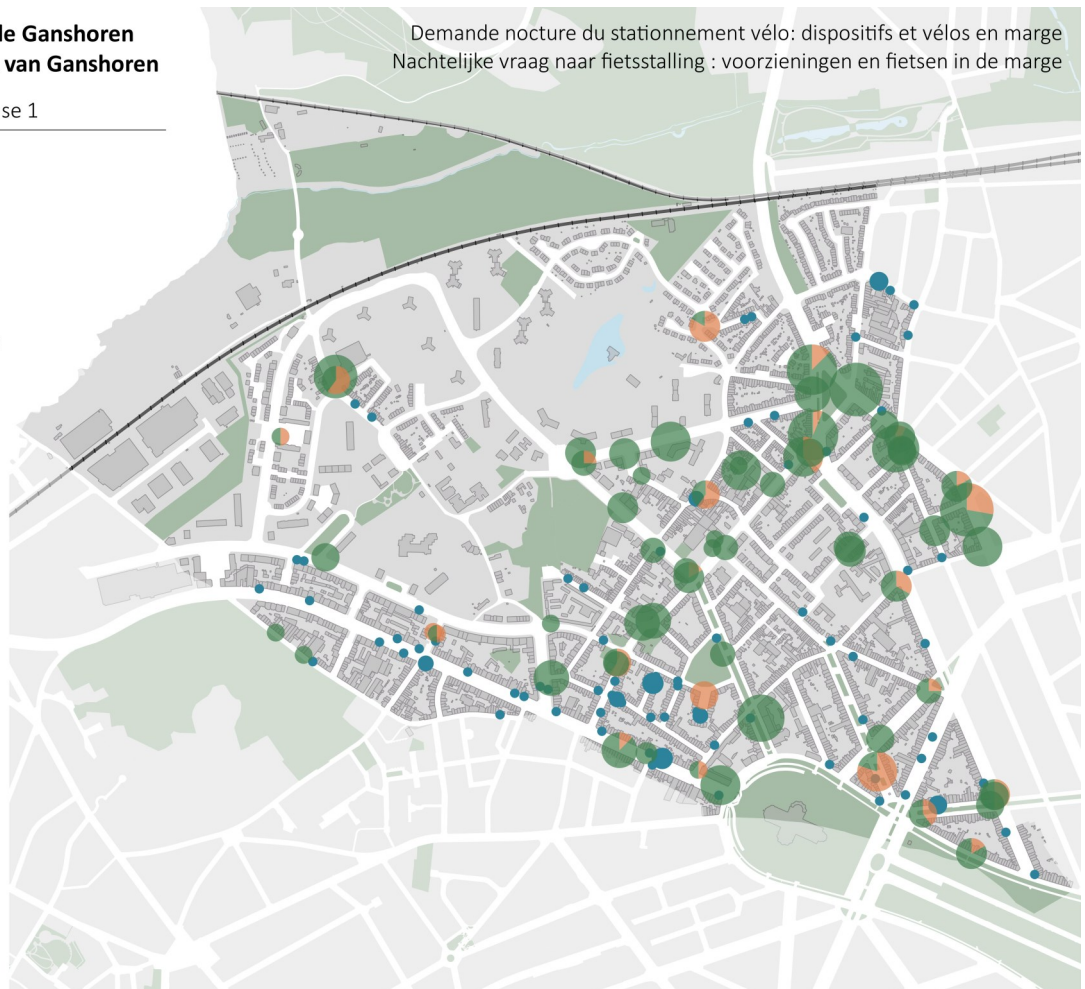
Vélos stationnés en marge des dispositifs
- fietsen geparkeerd in de marge



Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis 1:11000e



2. MOBILITEITSDIENSTEN EN –ACTIES

2.1. MOBILITEITSDIENSTEN

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

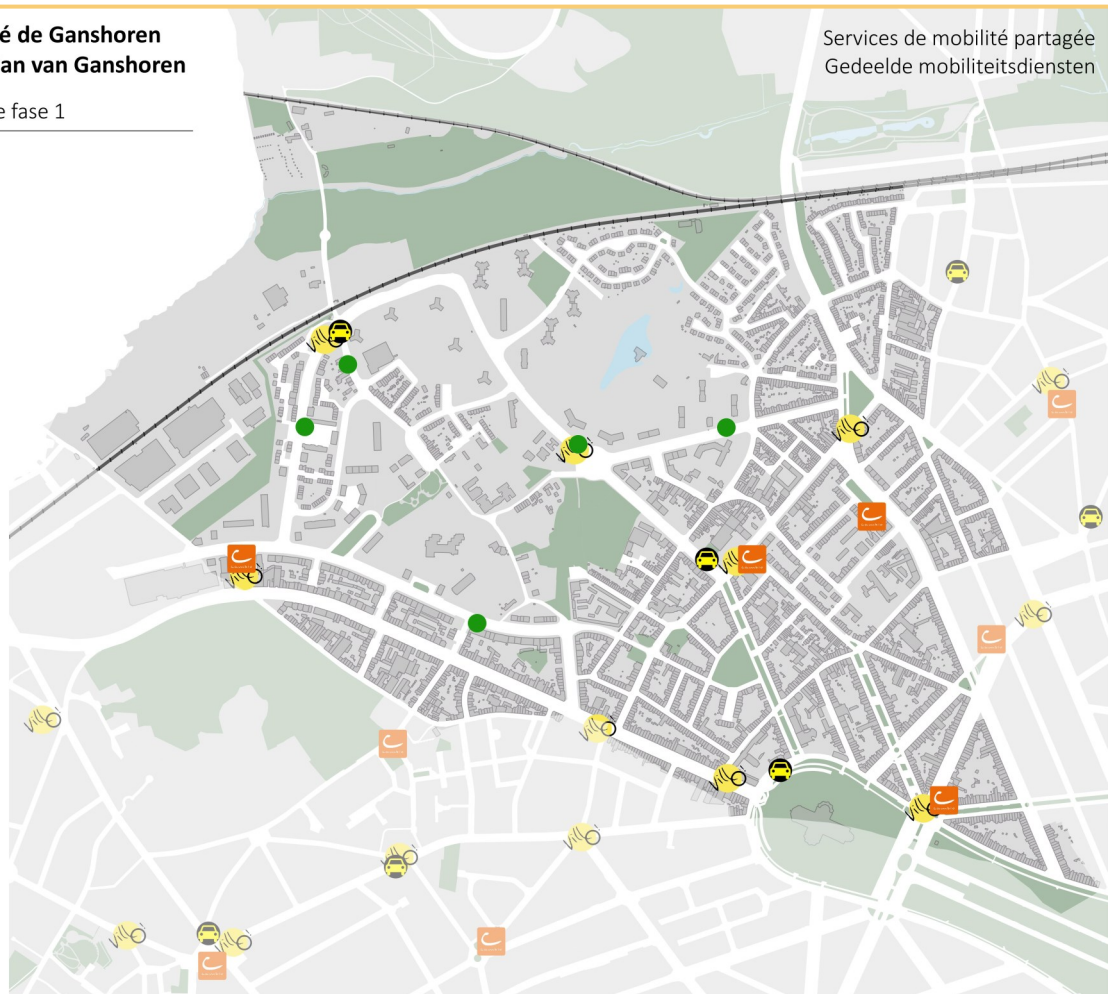
Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

-  Stations Villo!
-  Stations Cambio
-  Arrêts - Stops Collecto
-  Zone de chargement électrique

Fond de plan - Achtergrond

-  Bâti - gebouwd
-  Points d'eau - waterpunten
-  Espaces verts - groene ruimten
-  Chemin de fer - Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

Lieux précis/Places - Specifieke plaatsen



Carrefours - Kruispunten



Axes - Assen



Problèmes - Problemen

-  Manque de stationnement vélo
- gebrek aan parkeerplaatsen voor fietsen
-  Stationnement gênant de trottinettes
- ongemakkelijk parkeren van steps

Fond de plan - Achtergrond

-  Bâti - gebouwd
-  Points d'eau - waterpunten
-  Espaces verts - groene ruimten
-  Chemin de fer - Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



2. MOBILITEITSDIENSTEN EN –ACTIES

2.2. INITIATIEVEN OP HET VLAK VAN MOBILITEIT

INFORMATIEKANALEN

De website van de gemeente bevat een tabblad 'Mobiliteit': <https://www.ganshoren.be/mobilite/>

Deze pagina geeft belangrijke informatie, maar de toegankelijke inhoud is eerder beperkt. De bezoeker vindt er informatie over parkeren (blauwe zone, parkeerkaart, link naar het GPAP), de beschikbare fietsboxen en de gemeentelijke premies voor de aankoop van een nieuwe fiets (elektrische fiets of bakfiets). Ook naar By-pad wordt verwezen.

Op de Facebookpagina van de gemeente worden regelmatig nieuwsberichten geplaatst over het grondgebied, ook over thema's die te maken hebben met mobiliteit.

"Ganshoren Info" is het informatieblad van het gemeentebestuur dat om de 2 maanden wordt verdeeld.

EVENEMENTEN

De gemeente Ganshoren organiseert punctuele evenementen en acties rond duurzame mobiliteit:

Be Bright Use a Light: de lokale editie van de gewestelijke organisatie die verlichtingskits voor fietsers aanbiedt en installeert (jaarlijkse actie in het najaar).

Ganshoren village: tijdens de week van de mobiliteit en op autoloze zondag worden er activiteiten georganiseerd in samenwerking met de dienst Agenda 21, ieder jaar op een andere plaats. In 2021 was dat de Vrijheidsrotonde, de jaren daarvoor de parking van het zwembad, het Koningin Paolaplein en het Sint-Ceciliavoorplein.

BURGERGROEPEN

Een aantal burgergroepen helpen bij de organisatie van deze acties of organiseren er andere. Dat is onder meer het geval voor de lokale afdeling van de GRACQ (les cyclistes quotidiens vzw) voor de zone Noord-West Brussel en voor de lokale groep 1083/0 die zich inzet voor verkeersveiligheid. Samenwerkingen zijn echter nog vrij zeldzaam en slechts punctueel.

In 2021 werd in het Brussels Gewest het platform *walk* opgericht dat verschillende actoren samenbrengt rond het thema wandelen (functioneel of recreatief). In Ganshoren is Walk nog niet actief.

3. BEHEER VAN DE LEVERINGEN

De belangrijkste polen die leveringsbehoeften genereren zijn in Ganshoren de handelsgebieden en de gebieden voor stedelijke industrie. Ze werden beschreven in het hoofdstuk “Algemene Context”.

Onderstaande kaart toont de verschillende types handelszaken in Ganshoren. Het gaat vooral om dienstbedrijven en horeca.

28 parkeerplaatsen in Ganshoren zijn voorbehouden voor leveringen. Ze worden aangeduid door E1-borden en een bord met een vrachtwagen met open laadklep. Op de grond is de “voorbehouden” zone gemarkeerd met witte zigzagstroken, meestal op de assen met de meeste handelszaken. Er dient opgemerkt dat er geen voorbehouden parkeerplaatsen zijn op plaatsen waar volgens de Viapass-gegevens van Brussel Mobiliteit (zie pijler 1, Vrachtverkeernetten) vrachtwagens stilstaan, onder meer op het Margaretha van Oostenrijksplein en in de Brouckèrelaan.

Zowel de uren (en de dagen) als de lengte van de parkeerplaatsen kunnen variëren naargelang de behoeften in de zone.

In de buurt van de rotonde in de Negen Provincieslaan zijn twee grote parkeerzones voorbehouden voor vrachtwagens (max. 3,5T). In totaal bieden ze 66 plaatsen. De aanwezigheid van deze specifieke parkeerzones, dichtbij de site Veroost, trekt heel wat vrachtwagens aan.



Voorbehouden parkeerzones voor leveringen (links) en vrachtwagens (rechts) (Bron: BRAT, 2021)

3. BEHEER VAN DE LEVERINGEN

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

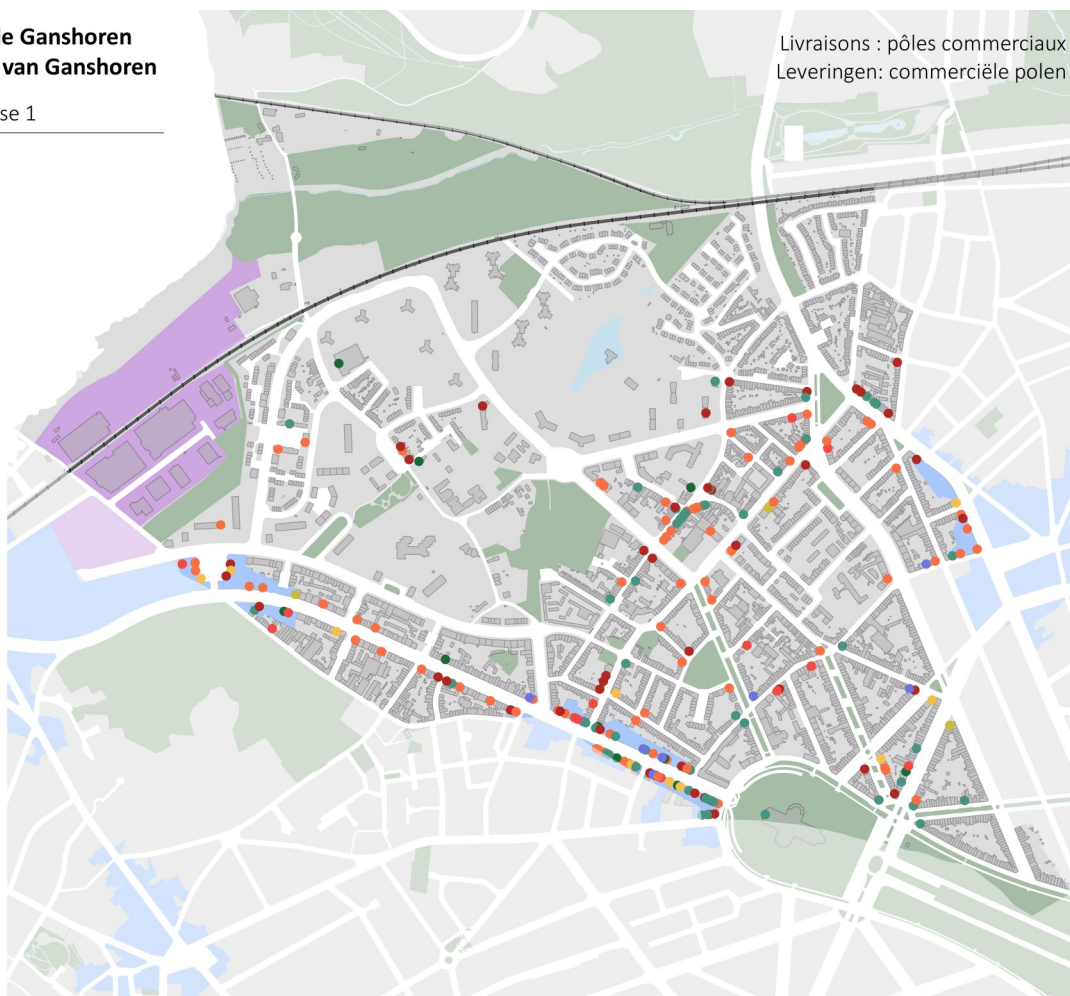
Livraisons : pôles commerciaux
Leveringen: commerciële polen

- Équipement de la maison
- Huishoudelijke uitrusting
- Équipement et soins de la personne
- Uitrusting en persoonlijke verzorging
- HoReCa
- Loisirs
- Vrijtijdsbesteding
- Produits de quotidienneté
- Alledaagse producten
- Services
- Diensten
- Sorties et divertissements
- Uitgaan en amusement
- Transport
- Vervoer
- Zones commerciales
- Commerciële zones
- Zones d'industries urbaines
- Stedelijke-industriegebieden (PRAS)

Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

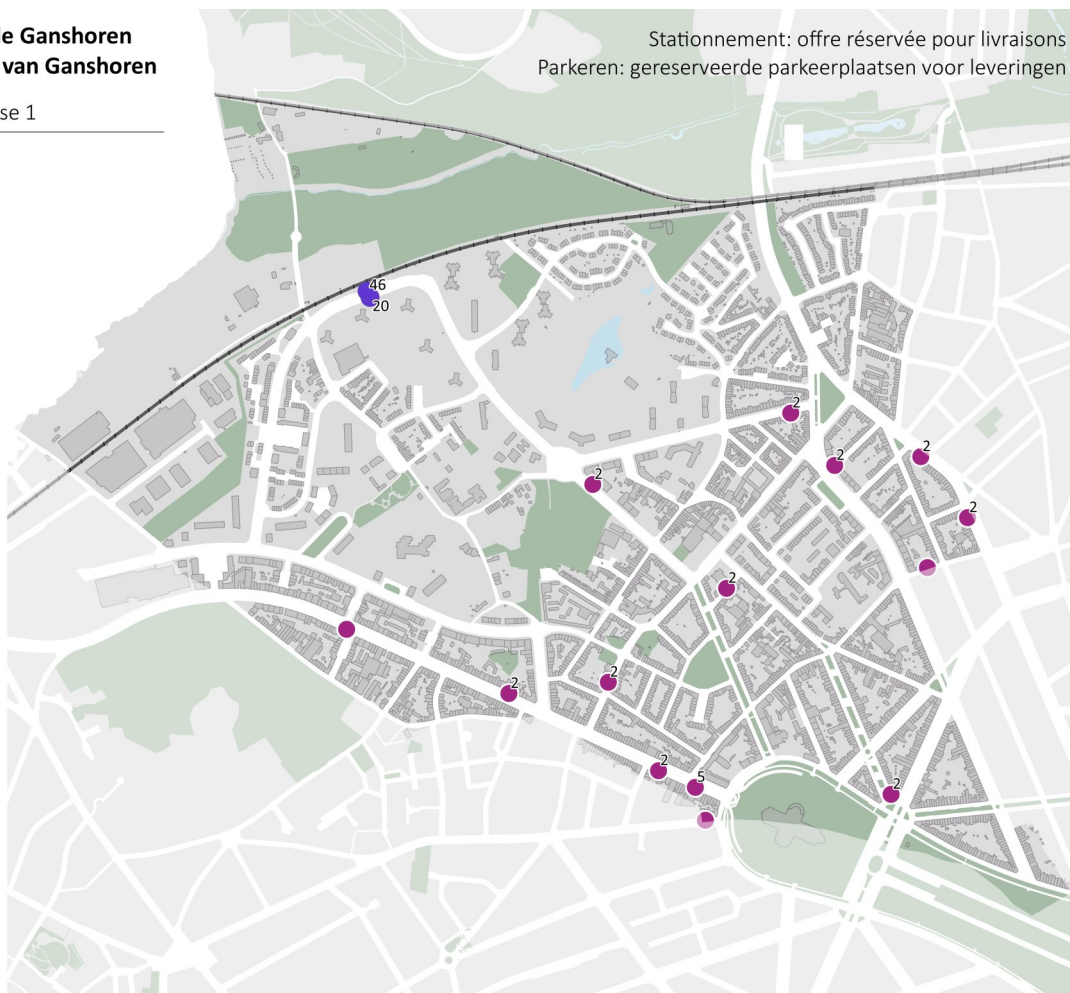
Stationnement: offre réservée pour livraisons
Parkeren: gereserveerde parkeerplaatsen voor leveringen

- Emplacements réservés
- Gereserveerde parkeerplaatsen
- Livraison
- Poids lourds

Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



V

PIJLER 4: PARKEREN

Ganshoren beschikt over een Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP) dat in 2016 werd opgemaakt door Parking.brussels.

Aangezien binnenkort een nieuwe parkeerordonnantie van kracht wordt, zal het ongetwijfeld worden herzien om het ermee in overeenstemming te brengen.

Dit laatste luik van het GemMP handelt over de uitvoering van de parkeerstrategie die werd uitgewerkt in het GPAP. Het parkeeraanbod voor gemotoriseerde voertuigen (op en buiten de openbare weg) wordt geanalyseerd, evenals de parkeervraag. Ook de uitdagingen die werden geïdentificeerd in het GPAP komen aan bod.



Foto's van parkeerplaatsen op het gemeentelijke grondgebied (Bron: BRAT,

2. PARKEREN OP DE OPENBARE WEG¹

2.1. AANBOD

In Ganshoren zijn er **5.695 parkeerplaatsen** PWE (1 plaats = 5 meter) op de openbare weg.

GEREGLEMENTEERD AANBOD

Van de 5.329 niet-voorbehouden plaatsen PWE op de openbare weg zijn er **5.056 gereglementeerd in de blauwe zone**, dus op het grootste deel van het grondgebied van Ganshoren (op 1 april 2021 werd de zone uitgebreid). Slechts 273 parkeerplaatsen zijn dus niet-gereglementeerd en niet voorbehouden, op zeer specifieke plaatsen (Rusatiralaan, Bosstraat en Basiliek).

Op de wegen in Jette aan de grens met Ganshoren (wijk Spiegelplein, Jetselaan) zullen nieuwe betalende zones worden ingericht. Het GemMP zal rekening houden met de mogelijke ongewenste gevolgen van deze maatregelen.

VOORBEHOUDEN AANBOD

356 parkeerplaatsen PWE op de openbare weg zijn voorbehouden, d.w.z. bestemd voor bepaalde categorieën van gebruikers en gebruik. Ze zijn verdeeld over in totaal 191 specifieke zones en vertegenwoordigen **6%** van het totale aanbod. Veruit de meeste van deze parkeer-

plaatsen zijn voorbehouden voor PBM (143 parkeerplaatsen PWE verdeeld over 130 zones). Een dubbele parkeerzone voor vrachtwagens is gelegen in de Negen Provincieslaan (66 plaatsen PWE verdeeld over twee stroken). Verder tellen we:

- 32 plaatsen PWE bus in 6 zones
- 29 plaatsen PWE zone E1 specifieke uitzondering in 13 zones
- 28 plaatsen PWE levering in 14 zones
- 20 plaatsen PWE kiss & ride in 7 zones
- 11 plaatsen PWE deelwagens in 5 zones
- 10 plaatsen PWE elektrisch laden in 5 zones
- 9 plaatsen PWE politie in 2 zones
- 3 plaatsen PWE taxi in 1 zone
- 5 voorbehouden zones motorfietsen

INRITTEN

Er zijn **2.041 inritten** voor een parking of privégarage. We onderscheiden individuele inritten (met of zonder nummerplaat) met of zonder parkeermogelijkheid op de openbare weg (als die te smal is om een voertuig volledig voor de inrit te parkeren of als er voor de inrit geen parkeerstrook ligt) en collectieve inritten. Zo tellen we 1.111 individuele parkeerplaatsen op de openbare weg voor een inrit met fysieke parkeermogelijkheid.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic général - Algemene Diagnose

- Zone bleue- blauwe zone
- Zone rouge- rode zone
- Zone grise- grijze zone
- Zone verte- groene zone

- Fond de plan- Achtergrond
- Bâti- gebouwd
 - Points d'eau- waterpunten
 - Espaces verts- groene ruimten
 - Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



¹ Alle gegevens over het parkeren op de openbare weg zijn afkomstig uit een studie die voor Parking.brussels werd uitgevoerd in 2019 door BRAT (vraag) en in 2020 door BRAT en Stratec (aanbod). Bij de vraag werd dus rekening gehouden met de nieuwe gegevens over het aanbod van 2020.

2. PARKEREN OP DE OPENBARE WEG

2.1. AANBOD

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

Accès carrossables

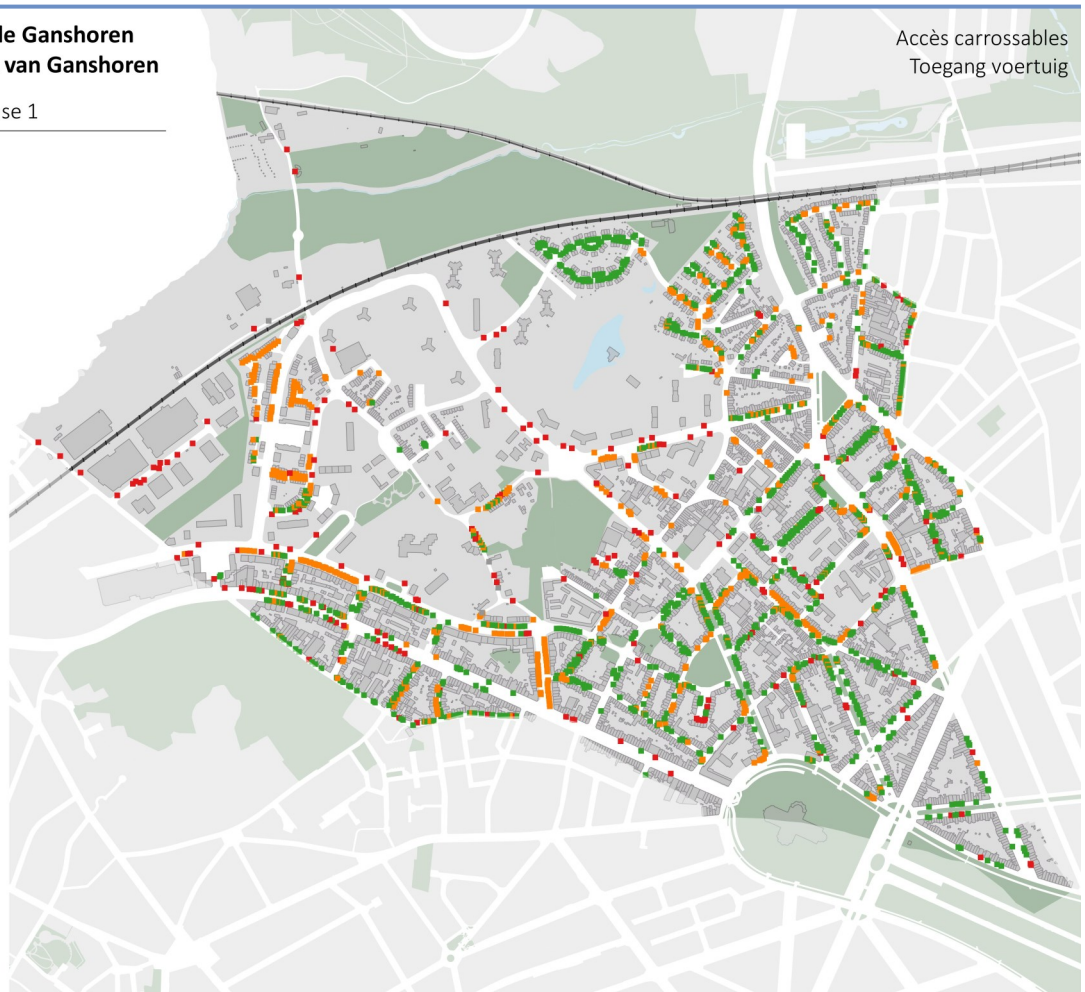
- toegang voertuig (N=2.041)

- Individuel avec possibilité de stationnement en voirie- eigen met mogelijkheid tot parkeren op straat (N=1.111)
- Individuel sans possibilité de stationnement en voirie- eigen zonder mogelijkheid tot parkeren op straat (N=712)
- Collectif- collectief (N=210)
- Indéterminé- onbepaald (N=8)

Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouw
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Accès carrossables
Toegang voertuig

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

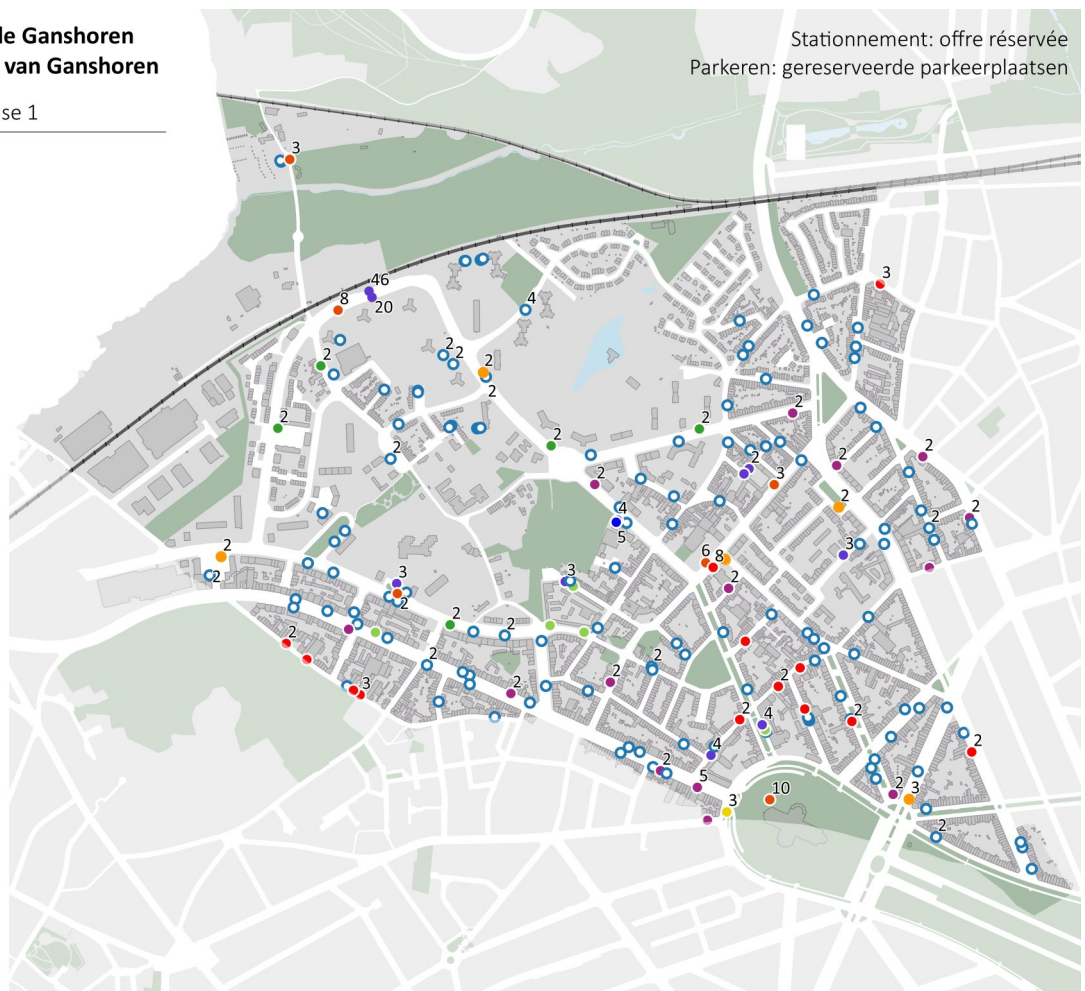
Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- Livraison (14 zones, 28 places EVP)
- Poids lourds (2 zones, 66 places EVP)
- Bus (6 zones, 32 places EVP)
- PMR (130 zones, 143 places EVP)
- Taxi (1 zone, 3 places EVP)
- Police (2 zones, 9 places EVP)
- Moto (5 zones)
- Kiss & Ride (7 zones, 20 places EVP)
- Voitures partagées (5 zones, 11 places EVP)
- Zone de chargement électrique (5 zones, 10 places EVP)
- Zone E1 (exception spécifique) (13 zones, 29 places EVP)

Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouw
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Stationnement: offre réservée
Parkeren: gereserveerde parkeerplaatsen

2. PARKEREN OP DE OPENBARE WEG

2.2. VRAAG

In 2019 werd in opdracht van Parking.brussels op een weekdag die representatief is voor een normale werking een analyse gemaakt van de parkeervraag. In 4 belangrijke periodes (05-07 uur, 10-12 uur, 15-17 uur en 20-22 uur) werd het aantal bezette parkeerplaatsen geteld, met dus een onderscheid tussen de bezetting door buurtbewoners 's nachts, de bezetting overdag en de bezetting 's avonds als de horecazaken open zijn.

De zuidoostelijke helft van het grondgebied is in het algemeen vaak oververzadigd: de parkeervraag van de buurtbewoners 's nachts is bijzonder groot (vaak meer dan 85%), maar ook overdag rond de sector Elisabeth.

Daarmee vergeleken is de bezettingsgraad op de rest van het grondgebied vrij laag, vooral in de voormiddag.

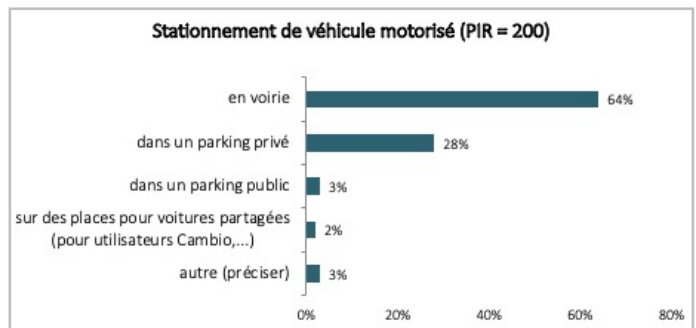
De gemiddelde bezettingsgraad op gemeentelijke schaal in de verschillende telperiodes is als volgt:

- 05-07 uur: 70%
- 10-12 uur: 57,5%
- 15-17 uur: 58%
- 20-22 uur: 69,5%

's Avonds en 's nachts is de bezettingsgraad het hoogst, grotendeels vanwege de vraag van de buurtbewoners.

FEEDBACK VAN DE BURGERS

De deelnemers aan de enquête voor het GemMP die over een gemotoriseerd voertuig (motorfiets of auto) beschikken, gaven aan dat ze meestal parkeren op de openbare weg (64%) of in een privégarage (28%). Qua parkeerovertredingen en de nood aan parkeerplaatsen werden de Keizer Karellaan, de Maria van Hongarijelaan, de Beeckmansstraat en het Margaretha van Oostenrijkplein het vaakst genoemd. Net als in de Overbelaan en de De Rivierendreef vinden de deelnemers dat er een tekort is aan parkeerplaatsen.

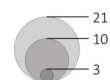


Parkeren van gemotoriseerde voertuigen volgens de deelnemers aan de online enquête voor het GemMP (Bron: BRAT, 2021)

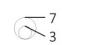
Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

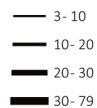
Lieux précis/Places - Specifieke plaatsen



Carrefours - Kruispunten



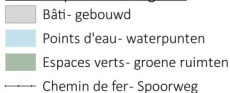
Axes - Assen



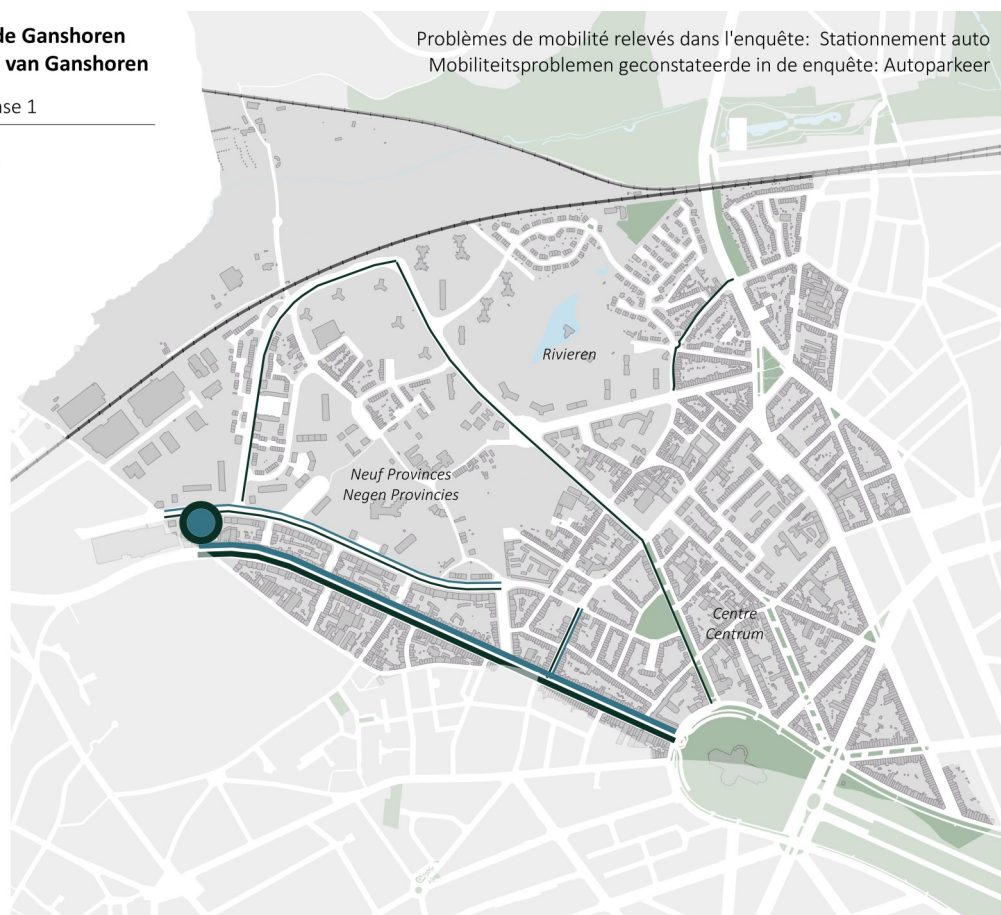
Problèmes - Problemen



Fond de plan - Achtergrond



Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



2. PARKEREN OP DE OPENBARE WEG

2.2. VRAAG

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

Stationnement : taux d'occupation 05-07h

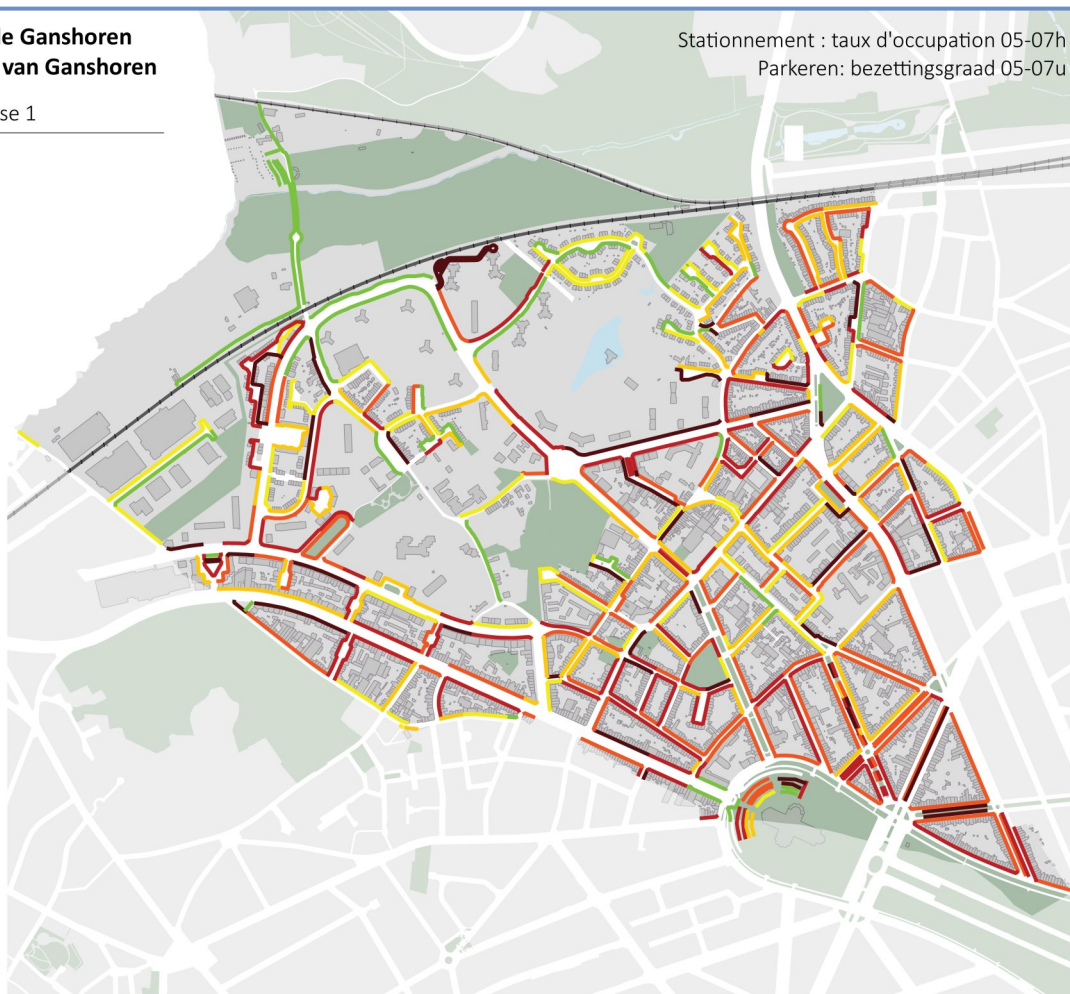
Parkeren: bezettingsgraad 05-07u

- < 25%
- [25;50%[
- [50;70%[
- [70;85%[
- [85;100%[
- >100%

Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

Stationnement : taux d'occupation 10-12h

Parkeren: bezettingsgraad 10-12u

- < 25%
- [25;50%[
- [50;70%[
- [70;85%[
- [85;100%[
- >100%

Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



2. PARKEREN OP DE OPENBARE WEG

2.2. VRAAG

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic général - Algemene Diagnose

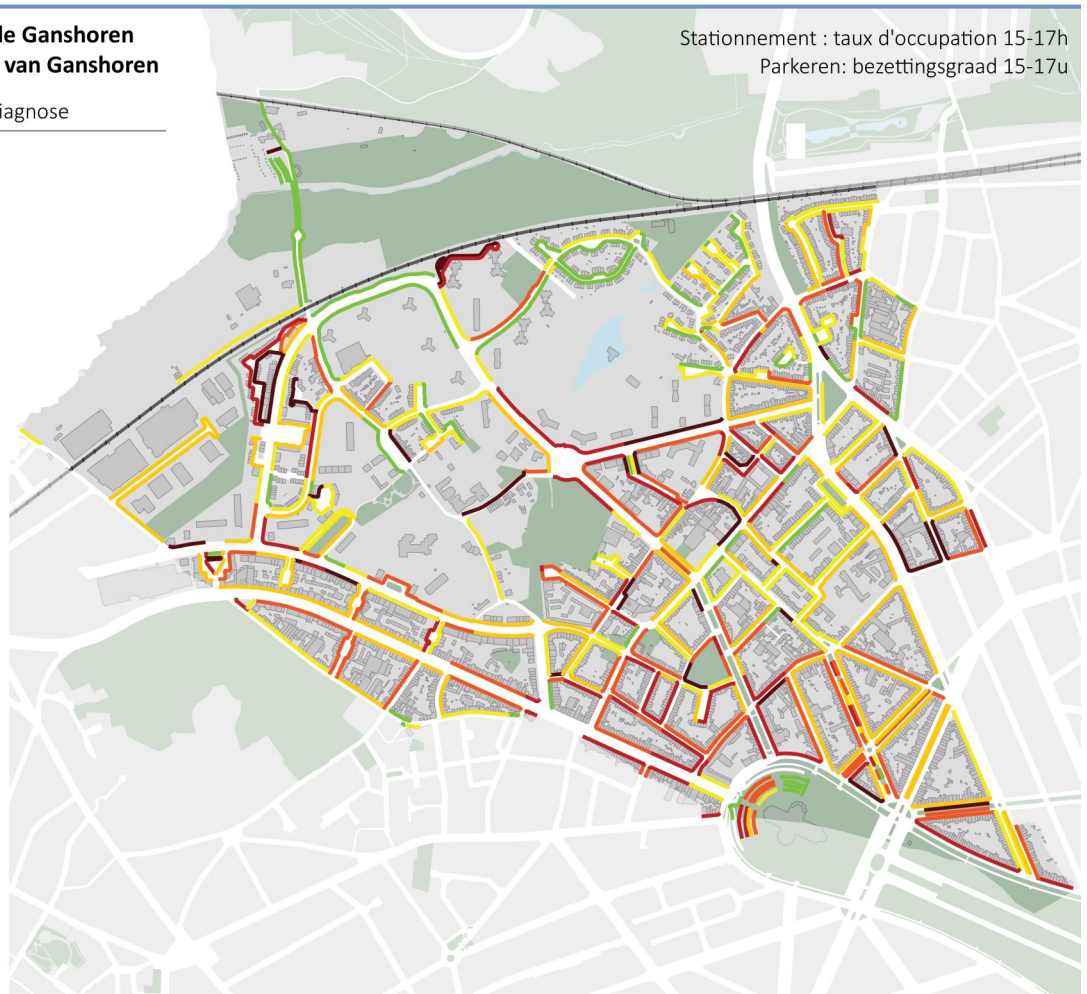
Stationnement : taux d'occupation 15-17h
Parkeren: bezettingsgraad 15-17u

- < 25%
- [25;50%[
- [50;70%[
- [70;85%[
- [85;100%[
- >100%

Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

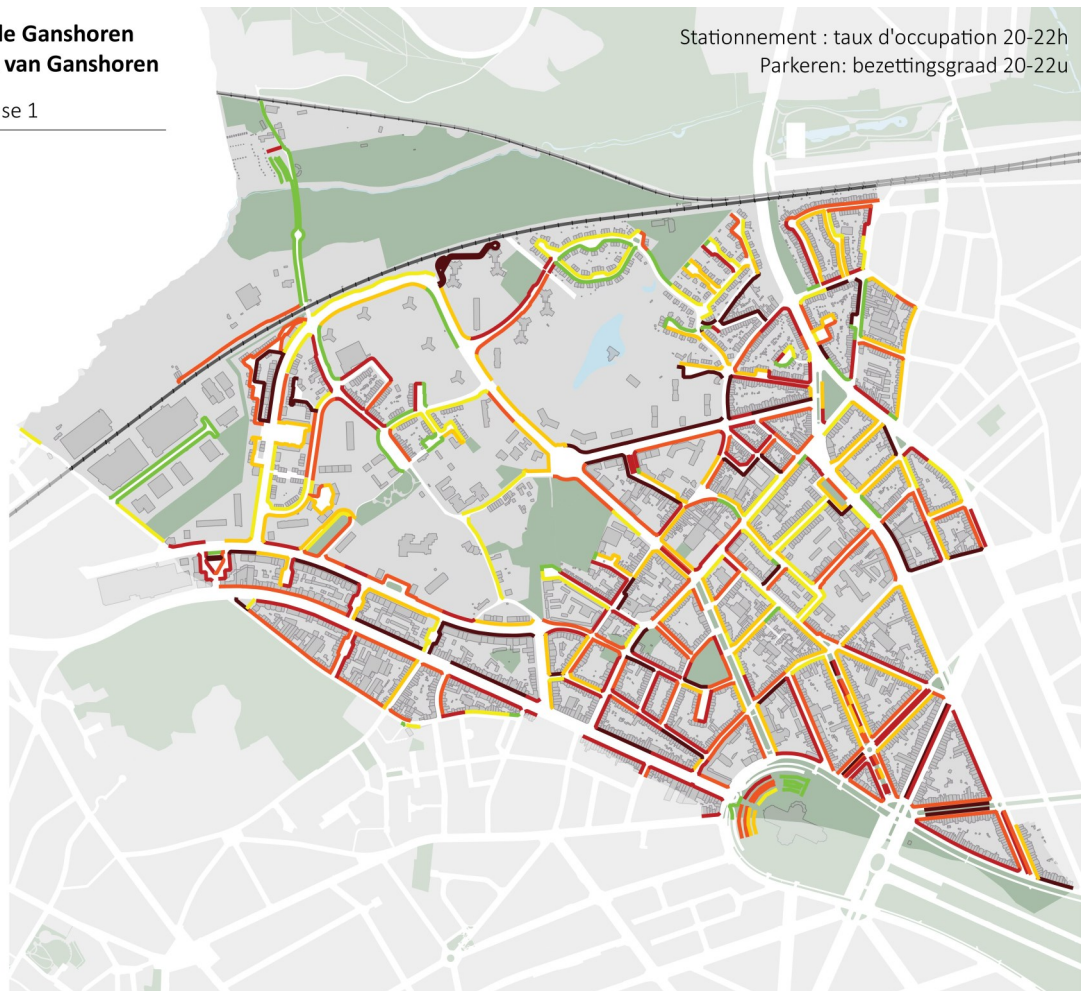
Stationnement : taux d'occupation 20-22h
Parkeren: bezettingsgraad 20-22u

- < 25%
- [25;50%[
- [50;70%[
- [70;85%[
- [85;100%[
- >100%

Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



3. PARKEREN BUITEN DE OPENBARE WEG

Voor het parkeren buiten de openbare weg bestaan er noch P+R-parkings (Park & Ride) in Ganshoren, noch openbare parkings (de dichtstbij gelegen is die van het Spiegelplein in Jette, met 194 plaatsen).

In totaal bedraagt het parkeeraanbod buiten de openbare weg 7.777 plaatsen, waarvan meer dan 80% (6.454) bestemd zijn voor de woningen. Het aanbod is vooral geconcentreerd in het noorden van de gemeente, waar verschillende woontorens staan. Mogelijkheden van gedeeld gebruik beperken zich tot de overige 17% die vooral bestemd zijn voor kantoren, culturele en sportvoorzieningen ... en voor de industrie. Deze gege-

vens, afkomstig van het Gewest (Mobigis), moeten met de nodige omzichtigheid worden geïnterpreteerd aangezien ze al heel lang niet meer werden geüpdatet.

Met 5.695 parkeerplaatsen PWE op de openbare weg, voor 11.292 huishoudens in 2021, beschikt de gemeente over 0,5 parkeerplaats op de openbare weg per huishouden. Als we daar de 1.111 plaatsen PWE voor individuele inritten met parkeermogelijkheid bijtellen, komen we in werkelijkheid op gemiddeld 0,6 parkeerplaats op de openbare weg per huishouden.

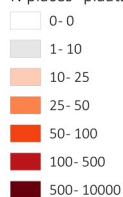
Met 6.454 parkeerplaatsen buiten de openbare weg die zijn bestemd voor de woningen, zouden er voor de Ganshorese buurtbewoners in totaal 12.149 parkeerplaatsen beschikbaar zijn (of 13.260 als we ook de extra plaatsen voor de individuele garages bijrekenen). Dat komt neer op ongeveer 1,08 parkeerplaats per huishouden (of 1,17) voor een motorisatiegraad van gemiddeld 0,88 voertuigen per huishouden.

Woningen	Kantoren	Cultuur, sport, ...	Industrie	Onderwijs	Handelszaken	Gezondheid	Totaal
6.454	518	388	267	51	89	10	7.777
83%	7%	5%	3%	1%	1%	0%	100%

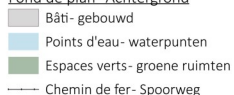
Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose phase 1

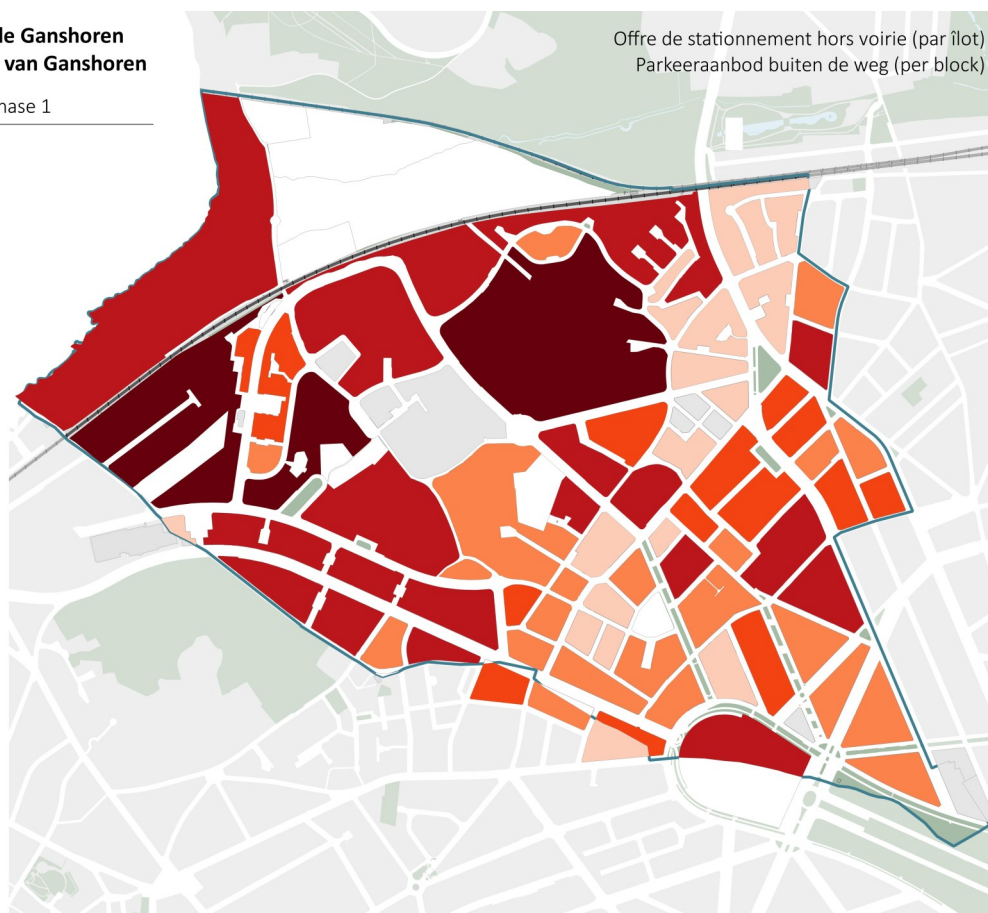
N places- plaatsen



Fond de plan- Achtergrond



Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Offre de stationnement hors voirie (par îlot)
Parkeeraanbod buiten de weg (per block)

In 2016, toen ze het beheer van het parkeren op de openbare weg kreeg toevertrouwd, maakte Parking.brussels het ontwerp van GPAP van Ganshoren op. Het GPAP identificeert 5 grote uitdagingen:

- **uitdaging 1: de parkeermogelijkheden voor buurtbewoners vrijwaren;**

Deze maatregel werd gerealiseerd door de veralgemening van de blauwe zone op het hele gemeentelijke grondgebied, gestart in 2018 en voltooid in 2021.

- **uitdaging 2: de parkeermogelijkheden voor specifieke gebruikers en alternatieven voor de auto bevorderen;**

Deze uitdaging situeerde zich vooral in de Keizer Karel-laan waar parkeerproblemen voor de leveranciers en de klanten van de handelszaken werden vastgesteld.

- **uitdaging 3: mogelijkheden op het vlak van mutualisering buiten de openbare weg bepalen;**

Deze uitdaging bestaat er vooral in om compensatiemogelijkheden te voorzien voor parkeerplaatsen die op de openbare weg worden verwijderd in het kader van herinrichtings- of stedenbouwkundige projecten of de ontwikkeling van een verkeer genererende pool.

- **uitdaging 4: de middelen voor het parkeertoezicht aanpassen;**

Het komt er vooral op aan om de duurzaamheid van het parkeertoezicht, momenteel in handen van Parking.brussels, te garanderen.

- **uitdaging 5: een gemeentelijk beleid in overeenstemming met de nieuwe gewestelijke richtsnoeren;**

Deze uitdaging bestaat erin om het gemeentelijke beleid aan te passen aan de nieuwe versie van het besluit van 18 juli 2013 betreffende de gereglementeerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten dat in 2016 werd aangepast.

Een voorontwerp van ordonnantie betreffende de organisatie van het parkeerbeleid verkeert momenteel in de uitwerkings- en goedkeuringsfase en is niet beschikbaar voor het grote publiek. Het GPAP zal dus waarschijnlijk binnenkort worden bijgewerkt om de toekomstige wijzigingen in de inhoud van de gemeentelijke parkeeractieplannen erin op te nemen.

WOORDENLIJST

BEV	Bedrijfsvervoerplan Beperkt eenrichtingsverkeer
BHG	Brussels Hoofdstedelijk Gewest
GFP	Gemarkeerd fietspad
GemMP	Gemeentelijk mobiliteitsplan
GewMP	Gewestelijk mobiliteitsplan
GPDO	Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling
LCM	Lokaal mobiliteitscontract
LIK	Lokale identiteitskern
MSW	Multimodale specialisatie van de wegen
PWE	Personenwagen-equivalent
SVP	Schoolvervoerplan
ZACA	Ongevalgevoelige zone