

Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

2: Strategische doelstellingen



Gemeente Ganshoren

Eindrapport
April 2022

brat



Opvolging van de opdracht

Versie van het document	3	
Datum van het document	September 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 INLEIDING	5
II PIJLER 1: MULTIMODALE SPECIALISATIE VAN DE WEGEN	7
1. DE MULTIMODALE SPECIALISATIE VAN DE WEGEN NADER BEPALEN	8
1.1. VOETGANGERSNET	
1.2. FIETSNET	
2. BEPALING VAN DE WERKINGSVOORWAARDEN VAN DE NETTEN	10
2.1. ALGEMENE WERKINGSVOORWAARDEN	
2.2. KEUZECRITERIA	
III PIJLER 2: VERKEERSLUWE MAAS	15
1. VOORWOORD	16
1.1. PERIMETERS VAN DE MAZEN VAN GANSHOREN	
2. PRINCIPES VAN DE UITVOERINGSSTRATEGIE VAN DE VERKEERSLUWE MAZEN	17
2.1. DOORGAAND VERKEER VERMINDEREN / WEGWERKEN	
2.2. HET VOLUME EN DE SNELHEID VAN HET LOKALE VERKEER BEHEREN	
2.3. DE VOORWAARDEN BEVEILIGEN EN VERBETEREN VOOR ALLE VERPLAATSINGSWIJZEN	
2.4. DE LEEFOMGEVING VERBETEREN	
IV PIJLER 3: COMMUNICATIE EN SENSIBILISERINGS- EN AANMOEDIGINGSMAATREGELEN	24
1. VERPLAATSINGEN VAN PERSONEN	25
2. BEHEER VAN DE LEVERINGEN EN VAN DE LOGISTIEK	27
V PIJLER 4: PARKEREN	28
1. VOORWOORD	29
2. PARKEERUITDAGINGEN IN HET GEMMP	30
WOORDENLIJST	32



INLEIDING

In dit document, het tweede luik van het GemMP, worden de strategische doelstellingen vastgesteld voor elke pijler:

PIJLER 1: MULTIMODALE SPECIALISATIE VAN DE WEGEN

De multimodale specialisatie van de wegen moet worden verduidelijkt, vooral de COMFORT-netwerken voor alle verplaatsingswijzen. Ook de werkingsvoorwaarden van de PLUS- en COMFORT-netwerken in de gemeente moeten worden gedefinieerd in overeenstemming met de hiërarchie van de MSW en met het STOP-principe.

PIJLER 2: STRATEGIE VAN DE VERKEERSLUWE MAZEN

Bijzonder aan Ganshoren is dat de gemeente bijna volledig is opgenomen in de maas “Hoog Jette-Ganshoren”. Vooral voor het Ganshorens deel van de maas moeten de grote principes worden geïdentificeerd voor de aanpassing van de circulatieschema's (eenrichtingsverkeer, reorganisatie van de kruispunten, ontkoppeling van wegen, ...), evenals de prioritaire perimeters waarvoor een gedetailleerd circulatieplan zal worden opgemaakt volgens de gefaseerde uitvoering. Over de rest van het grondgebied wordt al nagedacht in het kader van projecten in de buurgemeenten.

PIJLER 3: COMMUNICATIE, SENSIBILISERING EN AANMOEDIGING TOT MULTIMODALITEIT

De doelstellingen in deze pijler hebben zowel betrekking op het verkeer van personen (o.m. beter toegankelijke mobiliteitsdiensten, communicatie en informatie over het beschikbare multimodale aanbod, sensibilisering op het vlak van leveringen, ...) als op het goederenverkeer (o.m. optimalisatie van de leveringen in de wijken, in samenhang met de aanwezige handelszaken en bedrijven,...).

PIJLER 4: PARKEERSTRATEGIE

De in de gemeente te ontwikkelen parkeerstrategie moet worden geïdentificeerd, rekening houdend met de behoeften in de andere pijlers, om ze te vertalen in een actieplan in het GPAP. De doelstellingen voor het parkeren: integratie van de impact van de pijlers 1 en 2 op de vermindering van het parkeren op de openbare weg, ervoor zorgen dat professionals makkelijker een parkeerplaats vinden op de openbare weg, het fietsparkeeraanbod, de ontwikkeling van deel- en elektrische mobiliteit, het bevorderen van intermodaliteit,...

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

II

PIJLER 1: MULTIMODALE SPECIALISATIE VAN DE WEGEN

1. DE MULTIMODALE SPECIALISATIE VAN DE WEGEN NADER BEPALEN

1.1. VOETGANGERSNET

HET VOETGANGERSNET VAN DE MSW AANPASSEN

Voor een betere coherentie en continuïteit van het voetgangersnet worden enkele wijzigingen voorgesteld voor de Voetganger PLUS- en COMFORT-netwerken:

TOEVOEGINGEN AAN HET PLUS-NETWERK

Worden toegevoegd aan het PLUS-netwerk:

- De Keizer Karellaan (tussen de Villegaslaan en de Laurent Heirbautlaan), in het kader van de heraanleg van de as. Het gemeentebestuur dat in dit deel gevestigd is, zal op middellange of lange termijn verhuizen
- De omgeving van het Guido Gezelleplein, d.w.z. de J. De Greefstraat (tussen de L. de Brouckèrelaan en het plein) en de Sint-Martinuskerkstraat (tussen de Van Overbekelaan en het plein, om zijn functie als centrum en 'maashart' te versterken)

TOEVOEGINGEN AAN HET COMFORT-NETWERK

Het COMFORT-netwerk wordt uitgebreid met enkele verbindingswegen tussen de polen (voorzieningen, scholen, ...) op het grondgebied:

- De Rivierendreef (tussen de Hervormingslaan en de Wereldtentoonstellingslaan)
- De Opvoedingsstraat (tussen Rivieren en Moens)
- De Moensstraat (tussen de Opvoedingsstraat en de L. de Brouckèrelaan)
- De Zeypstraat

- De J. De Greefstraat en de Druezstraat (tussen de L. de Brouckèrelaan en de F. Vervaeckstraat)
- De F. Vervaeckstraat (tussen Druez en Wereldtentoonstelling)
- De Wereldtentoonstellingslaan (tussen de F. Vervaeckstraat en de Prins Boudewijnstraat)
- De Victor Lowetstraat (van de Vrijheidsrotonde tot aan het pad naar de sportpool)
- De Max Smallaan
- De Clematisstraat (tussen de A. Douleronstraat en de Amaryllisstraat)
- De westkant van het M. Van Oostenrijkplein
- De gaarden die uitgeven in de Keizer Karellaan: J. Hendrickx, L. Banken en W. Chambon
- De Hertog Janlaan (tussen V. Riethuisen en J. Sermon)
- De J. Sermonlaan (tussen Landsroem en Grondwet)
- De Broustinlaan (tussen J. Sermon en Grondwet)

PADEN EN TRAGE WEGEN HERWAARDEREN

Het eerste luik van het GemMP, namelijk de diagnose van de bestaande toestand, wees op het belang van het netwerk van paden en trage wegen in Ganshoren. Vooral in het noorden van de gemeente is dat netwerk zeer uitgebreid en biedt het shortcuts die het wandelen aangenaam maken. Het moet worden geherwaardeerd en wezenlijk deel uitmaken van het voetgangersnet.

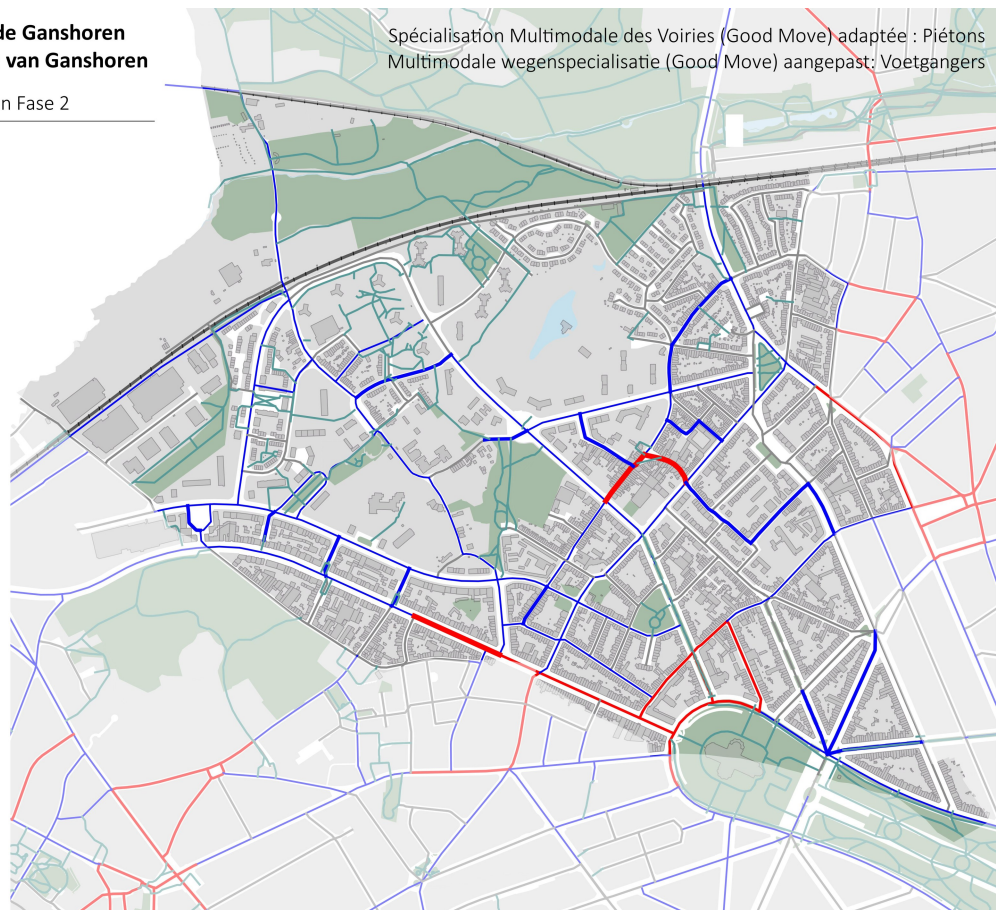
Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Objectifs Phase 2 - Doelstellingen Fase 2

- SMV adaptée
- Marche PLUS
 - Marche CONFORT - COMFORT
- SMV actuelle
- PLUS
 - CONFORT - COMFORT
 - QUARTIER - WIJK
 - Voies lentes - trage wegen

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

Sources/ Bronnen : BRAT - 2022
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



1. DE MULTIMODALE SPECIALISATIE VAN DE WEGEN NADER BEPALEN

1.2. FIETSNET

HET FIETSNET VAN DE MSW AANPASSEN

Eveneens met het oog op een betere coherentie en continuïteit van het netwerk worden enkele wijzigingen voorgesteld voor de Fiets PLUS- en COMFORT-netwerken.

TOEVOEGINGEN AAN HET PLUS-NETWERK

De enige wijziging in het PLUS-netwerk situeert zich op het Margaretha Van Oostenrijklein waar wordt voorgesteld om de MSW-niveaus van de twee kanten van het plein om te keren: de westkant wordt Fiets PLUS en de oostkant Fiets WIJK. Het PLUS-niveau van de MSW zou dan samenvallen met het Fiets-GEN (aansluitend op de opmerking in fase 1 van het GemMP).

TOEVOEGINGEN AAN HET COMFORT-NETWERK

Het COMFORT-netwerk wordt uitgebreid om de verbindingen in de gemeente en naar/vanaf de bestaande fietsnetten (Fiets-GEN en GFR) te bevorderen:

- De Negen Provincieslaan tussen de M. van Hongarijelaan en de Vandervekenstraat
- De Max Smallaan
- De Rivierendreef (tussen de Hervormingslaan en de Wereldtentoonstellingslaan)

- De Grondwetlaan (tussen de J. Sermonlaan en de Landsroemlaan)
- De L. Delhovestraat en de Prins Boudewijnstraat (tussen de Keizer Karellaan en de Wereldtentoonstellingslaan)

ALLE WEGEN IN DE GEMEENTE BEFIETSBAAR MAKEN

Op 1 januari 2021 werd in het Brussels Gewest Stad 30 van kracht. Het gevolg was dat veel meer wegen—bijna 9 van de 10 straten —werden onderworpen aan een snelheidsbeperking van 30 km/u of minder. Deze snelheidsbeperking moet nog worden geconcretiseerd door voorzieningen of politiecontrole op bepaalde plaatsen, maar betekent toch een aanzienlijke vooruitgang voor de befietsbaarheid van de stad. Fietsers en gemotoriseerd verkeer kunnen moeiteloos worden gemengd als de verkeersvolumes worden beheerst.

De openbaarvervoersnetten, de autonetten en de vrachtverkeernetten worden in hun huidige vorm bevredigend en coherent geacht. Er werden geen aanpassingen voor voorgesteld.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Objectifs Phase 2 - Doelstellingen Fase 2

SMV adaptée- aangepast MWS

— Velo PLUS

— Velo CONFORT- COMFORT

— Velo QUARTIER

SMV actuelle- huidige MWS

— PLUS

— CONFORT- COMFORT

— QUARTIER- WIJK

Fond de plan- Achtergrond

— Bâti- gebouwd

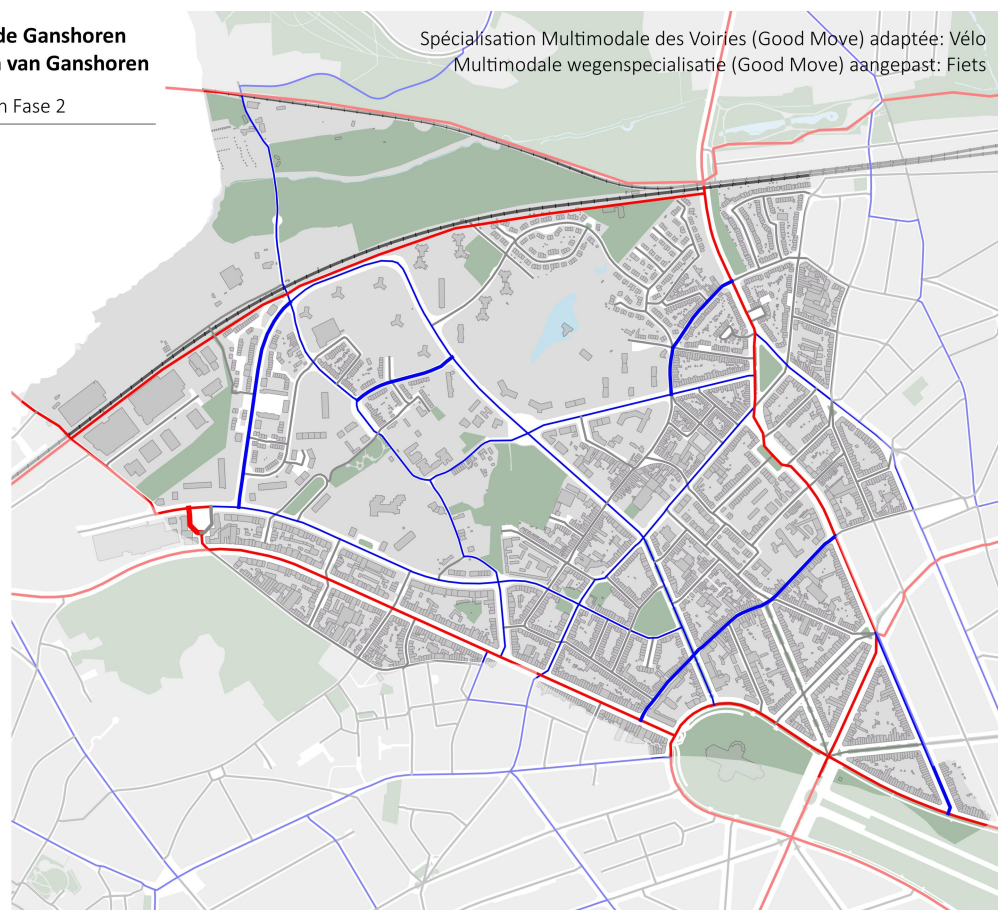
— Points d'eau- waterpunten

— Espaces verts- groene ruimten

— Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021

Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



2. DE WERKINGSVOORWAARDEN VAN DE NETTEN BEPALEN

2.1. ALGEMENE WERKINGSVOORWAARDEN

Good Move bepaalt de grote richtingen voor de algemene werking van de verschillende verplaatsingsnetwerken waarop het GemMP van Ganshoren moet worden gebaseerd. Ze werden voorgesteld in het eerste luik van het GemMP en worden hier herhaald.

VOETGANGERSNET

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).

Naast de lineaire aspecten is het voetgangersnet ook gebaseerd op de openbare ruimten, zowel die van gewestelijke omvang als die op meer lokale schaal. Voor de inrichting van die ruimten bepaalt Good Move de volgende principes:

- *“Garanderen dat het grote aantal voetgangers (stilstaand en in beweging) primeert op de preformantie van de andere modi;*
- *De trajecten van de voetgangers, joggers en fietsers vergemakkelijken door het oversteken in één enkele beweging te privilegiëren en de universele toegankelijkheid te garanderen;*
- *De toegang tot het openbaar vervoer en de intermodaliteit bevorderen”* (GewMP, p81)

FIETSNET

GOOD MOVE

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

Aan de ene kant een wegnnet 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 WIJK-wegen, wat bevoorrechte gemengdheid in een rustig verkeer impliceert.

Aan de andere kant de assen die zijn opgenomen in de PLUS- en COMFORT-netwerken. Deze assen *“hebben als doel de kwaliteit van het fietsgebruik te optimaliseren door hoge inrichtings- en beheersnormen te bieden voor de vijf kwaliteitscriteria van een fietsroute: samenghangend, snel (direct), veilig, aangenaam en comfortabel. Deze bieden de fiets een concurrentievoordeel en vergemakkelijken de keuze van de route (Wayfinding). De ambitie bestaat erin een netwerk van structurerende fietsroutes aan te bieden dat het hele gewestelijke grondgebied bestrijkt met de aanwezigheid van een structurerende route op een maximale afstand van 250 à 500 m van elk punt van het grondgebied”* (GewMP, p82).

Op de PLUS-wegen zijn de rechtstreekse aard en de beperking van conflicten met de andere gebruikers van belang. Afzonderlijke fietsvoorzieningen hebben de voorkeur en de assen zijn zodanig ontworpen dat er met bakfietsen over gereden kan worden.

Op de COMFORT-wegen wordt de mix van verschillende soorten verkeer bevoorrecht en gegarandeerd door doorgaand autoverkeer te ontmoedigen en de zone 30 daadwerkelijk toe te passen (link met de uitvoering van Pijler 2 van het GemMP).

2. DE WERKINGSVOORWAARDEN VAN DE NETTEN BEPALEN

2.1. ALGEMENE WERKINGSVOORWAARDEN

VADEMECUM BABE

Brussel Mobiliteit ontwikkelde recent de gids “De juiste fietsinfrastructuur op de juiste plaats” (in het Frans afgekort als BABE) die helpt om de nodige fietsvoorzieningen te bepalen volgens de multimodale specialisatie van de wegen.

De keuze moet worden gebaseerd op de volgende elementen:

- De daadwerkelijke snelheid van het gemotoriseerd verkeer
- Het volume gemotoriseerd verkeer
- Het verwachte volume fietsverkeer
- De lokale situaties (tramspooren, frequente fileopbouw aan verkeerslichten, BEV, een vrachtwagenroute of een aslogica/landschappelijke inrichting)

Het resultaat is een beslissingstabel die vertrekt vanuit de MSW van Good Move voor fietsers en auto's, met

een onderscheid tussen snelheden (30 en 50 km/u) in de categorie Auto COMFORT om de fietsvoorziening aan te passen aan de wegcategorie.

3 hoofdvormen van infrastructuur kunnen worden onderscheiden:

- Voor de Auto PLUS- en Auto COMFORT-straten (50km/u): een fysieke afscheiding van de fietsinfrastructuur
- Voor de Auto COMFORT-straten (30km/u): een visuele of fysieke afscheiding van de fietsinfrastructuur
- Voor de Auto WIJK-straten: het mengen van fietsen en voertuigen op de rijbaan

Het werkelijke verkeersvolume blijft echter doorslaggevend: als op een Auto WIJK-weg de drempel van ± 200 voertuigen/spitsuur/richting wordt overschreden, moeten circulatiemaatregelen worden genomen of een inrichting worden gekozen die overeenstemt met een Auto COMFORT-weg.

De gids preciseert ook de aanbevolen standaardafmetingen voor één- of tweerichtingsfietspaden naargelang het MSW-niveau. Ook de naleving van de aangege-

 			Fiets PLUS	Fiets COMFORT	Fiets WIJK
Auto PLUS			Van de rijbaan afgescheiden fietsinfrastructuur ¹ of een verkeersluwe ventweg in Auto-WIJK	Van de rijbaan afgescheiden fietsinfrastructuur ¹ of een verkeersluwe ventweg in Auto-WIJK	
Auto COMFORT	50 km/u		Van de rijbaan afgescheiden fietsinfrastructuur ¹	Van de rijbaan afgescheiden fietsinfrastructuur ¹ of gemarkeerd fietspad (of bus- en fietsbaan) ⁴	
	30 km/u		Van de rijbaan afgescheiden fietsinfrastructuur ¹ of gemarkeerd fietspad (of bus- en fietsbaan) ⁴	Gemarkeerd fietspad of van de rijbaan afgescheiden fietsinfrastructuur ¹ of bus- en fietsbaan	
Auto WIJK $\leq \pm 200$ voertuigen/uur/richting)			Fietszone ³ of van de rijbaan afgescheiden fietsinfrastructuur ¹	Gemengd verkeer ³ of fietszone ³ of ontmoetingszone of fietssuggestiestrook	Gemengd verkeer ³ of fietszone ³ of ontmoetingszone of fietssuggestiestrook

¹ Breedte: 2,50m

³ Bij BEV > 3,50 m (Toegang hulpdiensten gewaarborgd): parkeren slechts aan één kant

² Breedte: 1,80 m (cf. p.19)

⁴ Een snelheidsverlaging tot 30km/u is in dit geval wenselijk

2. DE WERKINGSVOORWAARDEN VAN DE NETTEN BEPALEN

2.1. ALGEMENE WERKINGSVOORWAARDEN

ven breedtes is een beslissingsfactor: als ze niet kunnen worden gehaald, verdient een ander soort inrichting de voorkeur boven een ondermaatse inrichting.

Meer details over de standaardnormen voor fietsvoorzieningen vindt men in het [Fietsvademecum](#) van Brussel Mobiliteit.

OPENBAARVERVOERSNET

Om de performantie van het bestaande netwerk te verbeteren, maakt Good Move een onderscheid naargelang de categorieën van het netwerk:

- “Op het OV PLUS-netwerk, dat al in zeer ruime mate gescheiden is van het autoverkeer, bestaat de uitdaging er eerst en vooral in het behoud van de huidige prestaties te garanderen en de regelmaat te verbeteren;
- Op het OV COMFORT-netwerk, dat gebruik maakt van smallere wegen, zijn de mogelijkheden voor een fysieke scheiding van het autoverkeer beperkter. De prestaties zijn dus des te meer onderhevig aan de onzekerheid van het autoverkeer” (GewMP, p90).

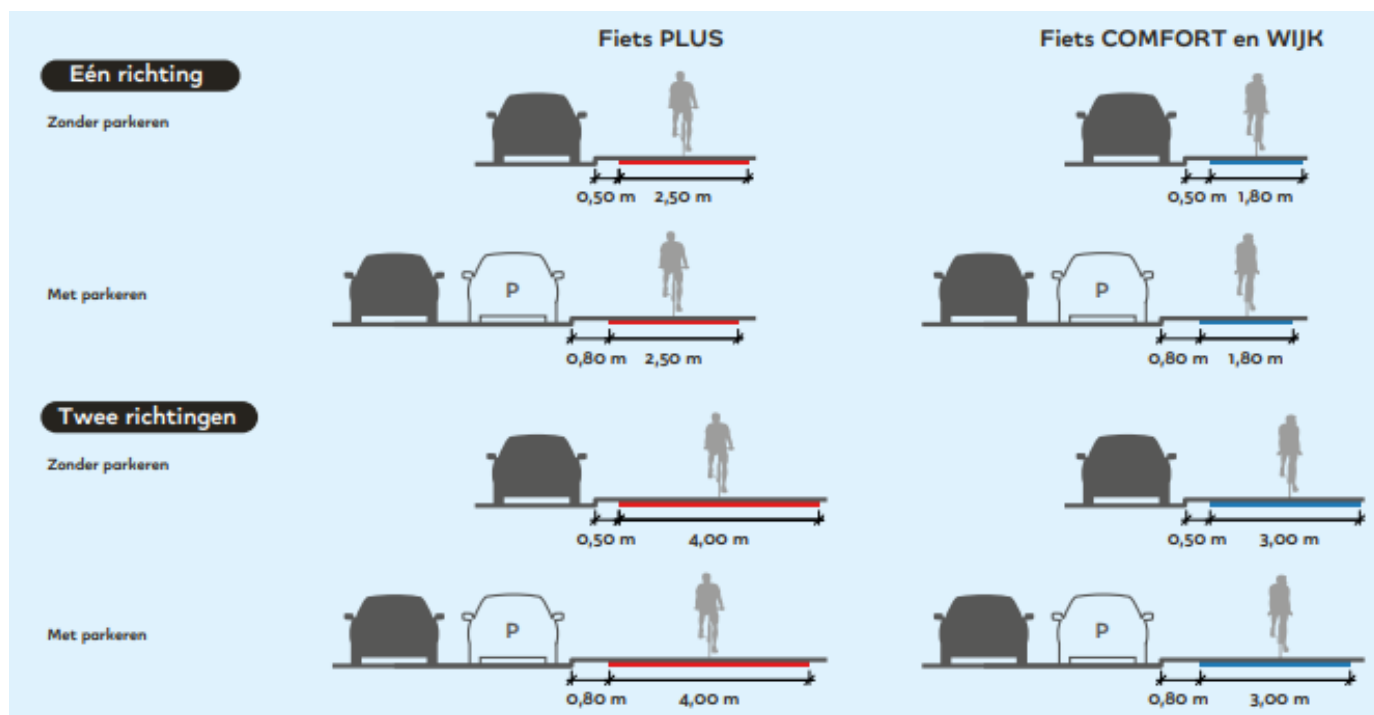
- Voor het OV WIJK-net worden geen specifieke aanbevelingen geformuleerd, maar ook hier moet de onzekerheid van het autoverkeer worden vermindert.

Deze verbetering van de prestaties gebeurt met de inrichting van eigen beddingen waar nodig, maar steunt ook op andere hefbomen: voorrang op kruispunten, plaats van de haltes t.o.v. de kruispunten, afstand tussen de haltes, andere rijrichting, ... maar vooral door de implementatie van de MSW en dus de vermindering van de functie ‘verkeer’ op een groot deel van het netwerk.

Ten slotte beperkt de performantie van het OV-net zich niet enkel tot snelheid en regelmaat, maar houdt ze ook verband met de toegankelijkheid van het net voor de hele bevolking.

AUTONET

Wat het wegennet betreft, stelt Good Move als volgt: “multimodale wegenspecialisatie en de concentratie van het autoverkeer op bepaalde hoofdwegen druist niet in tegen de ambitie om ook op deze wegen de levenskwaliteit te verbeteren en de ruimte voor het auto-



Standaardafmetingen van gescheiden fietspaden

(Bron: De juiste fietsinfrastructuur op de juiste plek, Brussel Mobiliteit —2021)

2. DE WERKINGSVOORWAARDEN VAN DE NETTEN BEPALEN

2.1. ALGEMENE WERKINGSVOORWAARDEN

verkeer daar te rationaliseren. Het doel blijft een algemene vermindering an het autoverkeer op gewestelijke schaal” (GewMP, p96).

In het algemeen houdt de Auto PLUS-status de toepassing in van begeleidende maatregelen om de verkeersoverlast voor de omwonenden te beperken, in het bijzonder de geluids- en luchtvervuiling en het stedelijke breukeffect. Deze assen zijn ook structurerend voor het openbaar vervoer in Ganshoren.

Op de Auto WIJK-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 structurerende interwijkweg of wijkverzamelweg, zoals diegene die de gemeente doorkruisen (Negen Provincieslaan—Van Overbeke, as Beeckmans-de Brouckère).

VRACHTVERKEERNET

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 zijn de structurerende assen voor vrachtverkeer voldoende breed voor vrachtwagens.

Good Move preciseert dat alle andere wegen die toegankelijk zijn voor vrachtwagens WIJK-wegen zijn die de bereikbaarheid garanderen voor de voertuigen die in de wijken moeten zijn.

2. DE WERKINGSVOORWAARDEN VAN DE NETTEN BEPALEN

2.2. KEUZECRITERIA

Naast een visie op de werkingsvoorwaarden van de netwerken per verplaatsingswijze, volgen hierna de criteria die in aanmerking moeten worden genomen wanneer een keuze moet worden gemaakt. De huidige organisatie van bepaalde wegen voldoet immers niet om de performantie van alle verplaatsingswijzen te garanderen. De keuze wordt gemaakt in de hierna volgende volgorde:

1. STOP-PRINCIPE

Bij de keuze tussen de verplaatsingswijzen wordt eerst en vooral het STOP-principe gerespecteerd dat is beschreven in het verordenende luik van Good Move. Het gewestelijke mobiliteitsbeleid is erop gericht om voor iedereen bevredigende verplaatsingsomstandigheden te bieden volgens een prioriteitsvolgorde: voetgangers (stappen), fietsers (trappen), openbaar vervoer en personenwagens.

2. MULTIMODALE SPECIALISATIE VAN DE WEGEN

Vervolgens bepaalt de MSW de status van de verplaatsingswijzen en beïnvloedt ze de prioriteiten wanneer er een keuze moet worden gemaakt: eerst PLUS, dan COMFORT en ten slotte WIJK.

Ook andere criteria kunnen de keuze bij de organisatie van de wegen beïnvloeden:

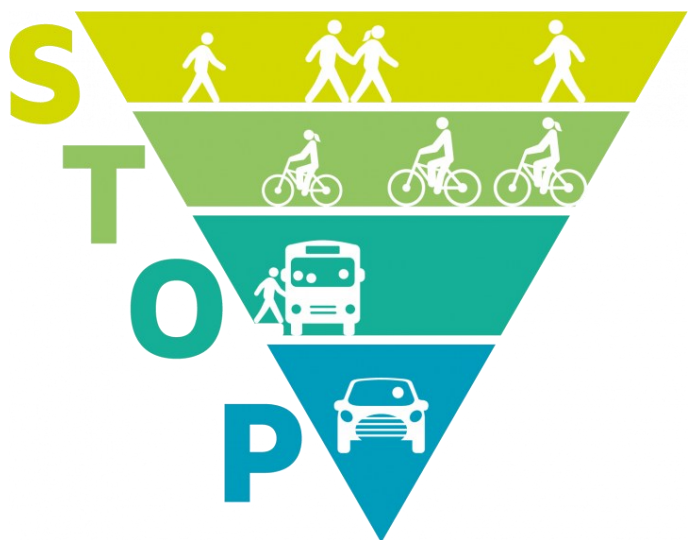
LOKALE SITUATIES DIE DE BREEDTES BEPALEN

Enkele lokale situaties bepalen de breedtes en kunnen de doorslag geven bij de keuze van een bepaalde voorziening (op een deel of het geheel van een as):

- Aanwezigheid van laanbomen
- Aanwezigheid van tramsporen
- De beschikbare fysieke ruimte, de breedte van de openbare weg

HEFBOOM VAN HET PARKEREN OP DE OPENBARE WEG

Ten slotte moet er worden onderhandeld over het al dan niet behouden van het parkeren van auto's op de openbare weg. Voor de gewestelijke ambitie om minder ruimte te voorzien voor parkeerplaatsen en het parkeren te verschuiven naar plaatsen buiten de openbare weg, is het parkeren een belangrijke hefboom om met name de realisatie van geschikte fietsvoorzieningen mogelijk te maken.



Schema van het STOP-principe

(Bron: Netwerk Duurzame-mobiliteit)



PIJLER 2: VERKEERSLUWE MAAS

1.1. PERIMETERS VAN DE MAZEN VAN GANSHOREN

Op het grondgebied van Ganshoren werden verschillend de mazen geïdentificeerd:

De mazen **Belgica**, **Dielegthem** en **Josse Goffin** die grotendeels in andere gemeenten liggen. Er dient opgemerkt dat voor deze mazen al minstens gedeeltelijk ingrepen werden uitgevoerd of denkwerk werd verricht om het doorgaand verkeer te verminderen:

- Voor de maas Dielegthem wordt momenteel een LMC gerealiseerd waarvoor de gemeente nauw samenwerkt met de gemeente Jette en de Stad Brussel en met Brussel Mobiliteit;
- Sint-Agatha-Berchem wil de rijrichting veranderen in de Dendermondestraat en de omliggende straten;
- Deze zomer werd in samenwerking met de gemeente Jette en Brussel Mobiliteit een gewestelijk project uitgetest dat men wil bestendigen (aanleg van autovrije pleinen).

In het kader van het GemMP zal de strategie van de verkeersluwe maas vooral betrekking hebben op het Ganshorens deel van de maas **Hoog Jette-Ganshoren**.

Die beslaat nagenoeg het hele gemeentelijke grondgebied dat als een prioritair te behandelen geheel moet worden beschouwd. Aansluitend bij de al lopende projecten of denkoefeningen kunnen er ook voorstellen worden gedaan voor de andere mazen.

De maas **Basiliek** is niet bewoond en dekt enkel het park. Ze zal bijgevolg niet worden gerealiseerd.

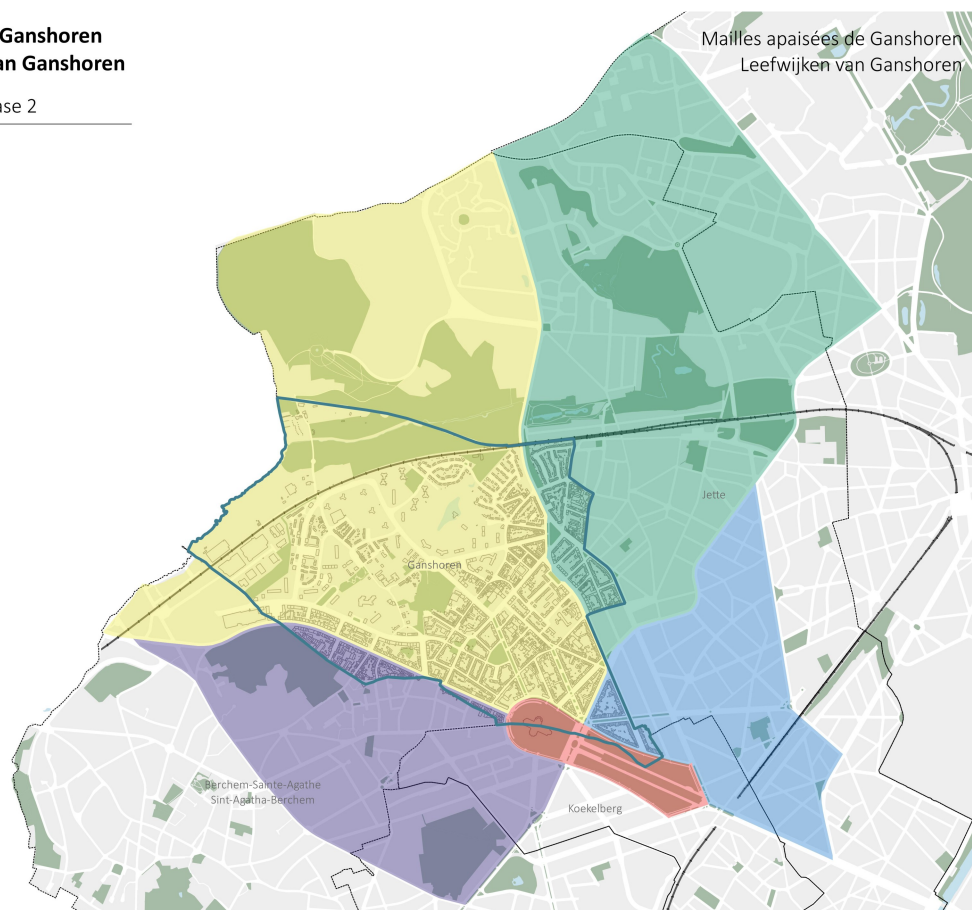
Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Objectifs Phase 2- Doelstellingen Fase 2

- Mailles de Ganshoren-
Leefwijken van Ganshoren
- (Basilique- Basiliek)
 - Belgica
 - Dielegthem
 - Haut-de-Jette- Ganshoren
Hoog-Jette- Ganshoren
 - Josse Goffin
 - Limite communale- gemeentegrens

- 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. PRINCIPES VAN DE UITVOERINGSSTRATEGIE VAN DE VERKEERSLUWE MAZEN

2.1. DOORGAAND VERKEER VERMINDEREN/WEGWERKEN

De beoogde maatregelen moeten bijdragen tot het weren van het doorgaand autoverkeer dat vandaag door Ganshoren rijdt, zonder de toegankelijkheid voor de buurtbewoners in het gedrang te brengen.

VERKEERSLUWE ZONES ONTWIKKELEN

Eenzijds moet het 'maashart' van Ganshoren, zoals het Guide Gezelleplein en zijn omgeving werd genoemd in de diagnose, verkeersluw worden gemaakt. Het Guido Gezelleplein is een centraliteit die uitstraalt tot in de omliggende lokale straten—de Zeypstraat, de Sint-Martinuskerkstraat, de de Greefstraat, de Opvoedingsstraat en de Rivierendreef—en die centrale functie moet worden versterkt.

Eenzelfde denkoefening moet worden gemaakt voor het Margaretha van Oostenrijkplein, een 'toegangspoort' van de gemeente waar te veel verkeer passeert voor het lokale netwerk.

Bedoeling is om voor deze ruimten de verblijfsfunctie en activeringsfunctie te versterken, vooral ten gunste van de actieve verplaatsingswijzen. Er bestaan verschillende mogelijkheden en middelen om verkeersluwe zones in te richten (woonerf, autovrije zone, zone met

beperkte toegang,...), waarvan er enkele kunnen worden toegepast en gerealiseerd om het doel te bereiken.

Vooral op twee assen zal het verkeer worden vermindert:

- De as L. Demesmaeker-Vanderveken die belangrijk is voor de actieve verplaatsingswijzen en een lokaal karakter heeft. Omdat de weg te weinig beschikbare ruimte biedt, moet voorrang worden gegeven aan de voetgangers en de fietsers.
- De L. Delhovestraat, een strategische as waar het verkeer moet worden verminderd omwille van de scholen die er zijn gelegen (dat is ook het geval in de Onderwijsstraat). Bij de geplande volledige heraanleg van de Keizer Karellaan kunnen de mobiliteitsvoorwaarden op deze as, die er rechtstreeks mee verbonden is, worden verbeterd.

DOORGAAND VERKEER VERMINDEREN / WEGWERKEN

Anderzijds moet de maas verkeersluw worden gemaakt door het doorgaand verkeer te verminderen, vooral op de assen waarvan Good Move Auto WIJK-wegen heeft

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Objectifs Phase 2- Doelstellingen Fase 2

Lieux stratégiques - strategische plaatsen

- Axe de transit à traiter
- Transitverkeer te behandelen
- Axe/Zone à apaiser
- As/Zone rustig te maken
- Noeud de transit à traiter
- transitknooppunt te behandelen
- Noeud à apaiser
(zone apaisée, piétonne, de rencontre, ZAL...)
- Knooppunt rustig te maken (rustige zone, voetgangerszone, woonerf, autoluwe zone...)

SMV Auto - MWS Auto

- Auto PLUS
- Auto CONFORT - COMFORT
- Equipements scolaires
- Scholen
- Autres équipements
- Andere voorzieningen

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. PRINCIPES VAN DE UITVOERINGSSTRATEGIE VAN DE VERKEERSLUWE MAZEN

2.1. HET DOORGAAND VERKEER VERMINDEREN/WEGWERKEN

gemaakt, met behoud van de toegankelijkheid van de buurtbewoners, de openbare voorzieningen en de economische activiteiten: de assen Beeckmans-de Brouckère en Negen Provincies-Van Overbeke. Ook op andere wegen, die ook in de oude hiërarchie van het wegennet al lokale wegen waren, is minder doorgaand verkeer wenselijk: de Maria van Hongarijelaan, de Hervormingslaan, de Rivierendreef, de L. Delhovestraat, maar ook de Grondwetlaan waar het autoverkeer volgens de laatste telgegevens van het Gewest bijzonder druk is. Een aantal knooppunten voor doorgaand verkeer werden geïdentificeerd op de plaatsen waar bepaalde transitroutes elkaar kruisen of op een aantal belangrijke kruispunten (zie kaart).

Deze ingreep is zeer belangrijk en moet in het actieplan van het nieuwe GemMP worden opgenomen om te voldoen aan de doelstellingen van Good Move. De meeste van deze assen zijn structurerend voor de voetgangers-, fiets- en/of openbaarvervoersnetten die moeten worden ontwikkeld, versterkt of verbeterd (zie hierna 2.3. *De voorwaarden verbeteren voor alle verplaatsingswijzen*).

DE VERKEERSOMSTANDIGHEDEN VERBETEREN OP DE MAASRANDEN

De beoogde maatregelen moeten zowel helpen om voor bepaalde verplaatsingen de modal shift naar andere vervoerswijzen aan te moedigen, met name voor de korte afstanden, als het doorgaand verkeer deels te verschuiven naar de structurerende auto-assen op de maasranden (Keizer Karellaan, Wereldtentoonstellingslaan en Jacques Sermonlaan). Verder moeten de verkeersomstandigheden op deze assen worden vergemakkelijkt en verbeterd (door bijvoorbeeld het aantal invoegpunten te beperken).

Het GemMP moet bijdragen tot een globale vermindering van het verkeer, ook op de grote assen, om de hinder (vooral luchtvervuiling en lawaai) te beperken en de levenskwaliteit van de buurtbewoners te verbeteren. Daarnaast moeten de performantie, het comfort en de veiligheid worden verbeterd voor alle verplaatsingswijzen.

MIDDELEN INZETTEN OM DE DOELSTELLINGEN TE BEREIKEN

Om conflictsituaties op te lossen die leiden tot sluipverkeer en een vermindering van de verkeersveiligheid, de levenskwaliteit en de performantie van de andere verplaatsingswijzen, moet worden nagedacht over het circulatieplan.

Bij de uitwerking van het circulatieplan moeten een aantal mogelijke, mobiliseerbare (en combineerbare) opties worden overwogen waarmee de voormelde doelstellingen kunnen worden bereikt. Bijvoorbeeld:

- Wijziging van de rijrichting (eenrichtingsverkeer, tegengestelde eenrichtingstraten,...).
- Modale filters (beperkte toegang voor bepaalde verplaatsingswijzen).
- Toegang beperkt tot bepaalde gebruikers (leveranciers, buurtbewoners, ...).

Dergelijke ingrepen impliceren specifieke signalisatiemaatregelen en eventueel inrichtingen en beheerswijzen (toelatingen) om de naleving van de maatregelen te controleren (ANPR-camera's— *Automatic Number Plate Recognition*, wegneembare paaltjes,...).

De voordelen / winsten en nadelen / theoretische aandachtspunten zijn aangegeven in de onderstaande tabel.

2. PRINCIPES VAN DE UITVOERINGSSTRATEGIE VAN DE VERKEERSLUWE MAZEN

2.1. HET DOORGAAND VERKEER VERMINDEREN / WEGWERKEN

Circulatie-optie	Voordelen / winsten	Nadelen / aandachtspunten
Verandering van de rijrichting	- Sterke ambitie van Good Move (MSW-niveaus van de assen—performantie van het openbaar vervoer als tram of bus in tegenrichting rijdt, actieve verplaatsingswijzen) - Directe transitroutes onderbroken - Vereenvoudiging/beveiliging van de kruispunten (minder autobewegingen) - Lusvorming via submaas - Meer ruimte op de assen voor de andere verplaatsingswijzen	- Min of meer grote herziening van de bestaande circulatieplannen om lokale verschuivingen te vermijden - Niet altijd mogelijk in de wegencontext (assen met middenberm zoals de Van Overbekelaan) - Min of meer grote verandering van de lokale toegankelijkheid, afhankelijk van de schaal van de ingreep (aanvaardbaarheid)
Modale filters	- Vrij sterke ambitie van Good Move (MSW-niveaus van de assen) - Directe transitroutes onderbroken - Lager gerangschikte assen blijven bevoorrechte toegangs-/uitgangswegen van de subwijken - Sterke beperking van de verandering van rijrichting (eenrichtingsverkeer) - Maatregel vrij makkelijk toe te passen op korte termijn	- Minder vereenvoudiging van het kruispunt en meer openbare ruimte voor de andere verplaatsingswijzen op de assen - Inrichting niet altijd technisch uitvoerbaar, afhankelijk van de beschikbare ruimte of de organisatie van het kruispunt - De directe bypassen beheersen in het lokale netwerk - Controle/naleving van de inrichting garanderen - De leesbaarheid van de inrichting garanderen
Beperkte toegang (paaltjes, ANPR)	- Mogelijkheid om doorgaand verkeer volledig te weren (100% lokaal verkeer) - Directe transitroutes onderbroken - De lager gerangschikte assen blijven bevoorrechte toegangs-/uitgangswegen van de subwijken voor de buurtbewoners - Volledige beperking van de verandering van rijrichting (eenrichtingsverkeer)	- Potentieel zwaar administratief beheer (lijst van de nummerplaten, updates, beheer van de boetes) —> mogelijkheid om doorgaand verkeer te identificeren op basis van de tijd doorgebracht in de gecontroleerde zone tijdens het spitsuur (nader te bepalen). - Uitrol van de inrichting aan elke straattoegang vanaf de maasranden (Keizer Karellaan, Wereldtentoonstellingslaan) - Beheer van de toelatingen voor bezoekers en leveranciers (aanvaardbaarheid) - Werking minder geschikt voor een grote zone (meer geschikt voor het beheer van het verkeer in kleinere

2. PRINCIPES VAN DE UITVOERINGSSTRATEGIE VAN DE VERKEERSLUWE MAZEN

2.2. HET VOLUME EN DE SNELHEID VAN HET LOKALE VERKEER BEHEREN

Het GemMP stelt zich tot doel om de gebruikers aan te moedigen tot rationeel autogebruik voor hun verplaatsingen en hen daarbij te begeleiden. Naast de maatregelen om hen te sensibiliseren tot intermodaliteit, beschreven in pijler 3, kunnen in het circulatieplan ook maatregelen worden opgenomen om het volume lokaal verkeer binnen de maas te beheren.

HET AUTOGEBRUIK RATIONALISEREN EN DE LOKALE TOEGANKELIJKHEID GARANDEREN

Aansluitend bij de algemene mobiliteitsstrategie moeten deze maatregelen ook de toegankelijkheid voor lokaal autoverkeer mogelijk maken dankzij lokale lussen.

Die doelstelling is des te belangrijker omdat beperkt autoverkeer noodzakelijk is om een mix van verplaatsingswijzen op eenzelfde as te garanderen (zie 2.1. *Algemene werkingsvoorwaarden*): boven een bepaald aantal voertuigen—200 PWE/richting tijdens het spitsuur, moeten voor de fietsers gescheiden voorzieningen worden aangelegd.

Dat is ook een belangrijke parameter om de prestatie van het bovengrondse openbaar vervoer te garanderen, een belangrijke uitdaging in Ganshoren omdat de gemeente bijna uitsluitend wordt bediend door bussen die de weg delen met het autoverkeer.

Ten slotte draagt de vermindering van het verkeersvolume bij tot makkelijker en veiliger overstekplaatsen voor voetgangers.

DE VEILIGHEID EN DE NALEVING VAN DE SNELHEIDSBEPERKINGEN GARANDEREN

Wat de verkeerssnelheid betreft, heeft de Stad 30 die sinds 1 januari 2021 van kracht is in het Brussels Gewest er aanzienlijk toe bijgedragen dat op meer wegen—in 9 van de 10 straten—een snelheidsbeperking van 30km/u of minder geldt. Er moeten maatregelen worden genomen om de snelheidsbeperkingen te doen naleven, maar ze betekenen hoe dan ook een belangrijke vooruitgang en zorgen ervoor dat er op de wegen niet alleen auto's rijden.

Bijzondere aandacht moet worden besteed aan de beveiliging van de plaatsen met een groot ongevalrisico, vooral de ongevalgevoelige zones, naargelang hun

prioriteit. De kruispunten Keizer Karellaan/Landsroemlaan en J. Sermonlaan/Landsroemlaan zijn ongevalgevoelige zones van prioriteit 2. Er werden ook 5 ongevalgevoelige zones geïdentificeerd in de Keizer Karellaan en de Wereldtentoonstellingslaan.

2. PRINCIPES VAN DE UITVOERINGSSTRATEGIE VAN DE VERKEERSLUWE MAZEN

2.3. DE VOORWAARDEN BEVEILIGEN EN VERBETEREN VOOR ALLE VERPLAATSWIJZEN

De strategie van de verkeersluwe maas moet bijdragen tot veiliger en betere verplaatsingsvoorwaarden voor de alternatieven voor de auto, zodat die vaker worden gebruikt. Daarvoor moeten verschillende maatregelen worden genomen, met toepassing van het STOP-principe waarbij voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer voorrang krijgen op de personenwagen, en volgens de hiërarchie van de MSW-niveaus (PLUS, COMFORT en WIJK). Hierna volgen per verplaatsingswijze verschillende kaarten van de prioritaire uitdagingen voor de voetgangers-, fiets- en openbaarvervoersnetten in Ganshoren.

VOETGANGERSNET

De uitdagingen voor de voetgangers bestaan erin om te zorgen voor voldoende brede voetpaden van behoorlijke kwaliteit, een betere toegankelijkheid voor PBM, veiliger oversteekplaatsen of een betere staat van de voetpaden.

FIETSNET

Voor het fietsnet bestaat het doel erin om fietsvoorzieningen te creëren (waar nodig gescheiden), de veilig-

heid van de oversteekplaatsen voor fietsers te verbeteren,...

Momenteel loopt een studie van Beliris over de aanleg van een traject dat de Fiets-GEN's volgt langs de spoorlijnen (L50 en L60). Er worden daarvoor enkele scenario's uitgewerkt.

OPENBAARVERVOERSNET

De doelstellingen voor het openbaar vervoer zijn nauw met elkaar verbonden. Het komt erop aan om de performantie en de regelmaat van de lijnen te verbeteren, files te vermijden en het invoegen in het autoverkeer te vergemakkelijken, waar nodig gescheiden OV-voorzieningen te creëren of de frequentie van de OV-lijnen te versterken.

Het Gewest plant een project in de Keizer Karellaan waarbij de as volledig wordt heraangelegd met voorzieningen voor het openbaar vervoer maar ook voor fietsers. Ook dit project verkeert in de studiefase.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Objectifs phase 2 - Doelstellingen fase 2

Enjeux- Problèmes

- Lieux (carrefours, places,...)
- Plaatsen (kruispunten, pleinen,...)
- Voies (rues,...)
- Wegen (straten,...)
- Réseau piéton existant (promenade verte, be.running, voies lentes)
- Bestaande voetgangersnetwerk (groene wandeling, be.running, trage wegen)

- Fond de plan - Achtergrond
- Equipements scolaires - Scholen
 - Autres équipements - Andere voorzieningen
 - Bâti - gebouwd
 - Points d'eau - waterpunten
 - Espaces verts - groene ruimten
 - Chemin de fer - Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2022
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Negen Provincieslaan:

- Voldoende trottoirbreedte voorzien
- De toegankelijkheid van PBM's verbeteren

Negen Provincieslaan:

- Voldoende trottoirbreedte voorzien
- De toegankelijkheid van PBM's verbeteren

Kon. Paolaplein:

- De veiligheid van voetgangersoversteekplaatsen verbeteren
- De staat van de trottoirs verbeteren
- De toegankelijkheid van PBM's verbeteren

Vandervekenstraat-Demesmaekerstraat:

- Voldoende trottoirbreedte voorzien
- De toegankelijkheid van PBM's verbeteren

Margaretha van Oostenrijkplein:

- Voldoende trottoirbreedte voorzien
- De toegankelijkheid van PBM's verbeteren

Keizer Karellaan:

- De toegankelijkheid van PBM's verbeteren

Clématisstraat:

- Voldoende trottoirbreedte voorzien

Amaryllissenstraat:

- De veiligheid van voetgangersoversteekplaatsen verbeteren
- Voldoende trottoirbreedte voorzien

A. De Baststraat/A. Douleronstraat/Oude Pastoriestraat:

- Voldoende trottoirbreedte voorzien

Kruispunt Landsroemlaan/Keizer Karellaan:

- Voldoende trottoirbreedte voorzien
- De staat van de trottoirs verbeteren
- De toegankelijkheid van PBM's verbeteren

Vrijheidsrotonde:

- Voldoende trottoirbreedte voorzien

Enjeux Piétons
Voetgangersproblemen

Wereldtentoonstellingslaan:

- Voldoende trottoirbreedte voorzien

Guido Guezelleplein:

- Voldoende trottoirbreedte voorzien

Sint-Martinuskerkstraat/De Rivierendreef:

- Voldoende trottoirbreedte voorzien

Pangaertstraat:

- Voldoende trottoirbreedte voorzien
- De staat van de trottoirs verbeteren

L. Delhovestraat:

- Voldoende trottoirbreedte voorzien
- De staat van de trottoirs verbeteren

2. PRINCIPES VAN DE UITVOERINGSSTRATEGIE VAN DE VERKEERSLUWE MAZEN

2.3. DE VOORWAARDEN BEVEILIGEN EN VERBETEREN VOOR ALLE VERPLAATSWIJZEN

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Objectifs phase 2 - Doelstellingen fase 2

Enjeux- Problèmes

- Lieux (carrefours, places,...)
 - Plaatsen (kruispunten, pleinen,...)
- Voiries (rues,...)
 - Wegen (straten,...)
- Réseau cyclable existant (ICR, RER-Vélo)
 - Bestaande fietsnetwerk (GFR, GEN route)

Bosstraat:
- Fietsvoorzieningen creëren

FietsGEN (LSO):
- Fietsvoorzieningen creëren

Negen Provincieslaan/Van Overbekelaan:
- Fietsvoorzieningen creëren

N. Martinstraat/Maria van Hongarijelaan:
- Fietsvoorzieningen creëren

Margaretha van Oostenrijkplein:
- Fietsvoorzieningen creëren

Keizer Karellaan:
- Aparte fietsvoorzieningen aanleggen

Beeckmanstraat/de Brouckereelaan:
- Fietsvoorzieningen creëren

Van Overbekelaan:
- Ongeschikte fietsvoorzieningen (fietsstraat)

Kruispunt Landsroemlaan/J. Sermonlaan:
- Veiligheid fietsoversteekplaatsen verbeteren
- Fietsvoorzieningen creëren

Enjeux cyclables
Fietsproblemen

Fond de plan- Achtergrond

- Equipements scolaires
- Autres équipements
- 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

Objectifs phase 2 - Doelstellingen fase 2

- Lieux (carrefours, places,...)
 - Plaatsen (kruispunten, pleinen,...)
- Voiries (rues,...)
 - Wegen (straten,...)
- Lignes- lignes De Lijn
- Lignes- lignes STIB
- Arrêts- haltes De Lijn
- Arrêts- haltes STIB
- Abords d'arrêts subventions PAVE
- Omgeving openbaar vervoer- haltes PAVE-Subsidies

Negen Provincieslaan:
- De frequentie van de OV-lijnen verhogen

Margaretha van Oostenrijkplein:
- De prestaties van de OV-lijnen verbeteren (vermijden van verkeersopstoppingen)
- De frequentie van de OV-lijnen verhogen

Keizer Karellaan:
- De prestaties van de OV-lijnen verbeteren
- Verkeersopstoppingen vermijden
- De regelmaat van de lijn verbeteren
- De wegruimte beter verdelen tussen de vervoerswijzen

Beeckmans/Charles-Quint:
- De prestaties van de OV-lijnen verbeteren:
- Verkeersopstoppingen vermijden
- De regelmaat van de lijn verbeteren
- De integratie in het verkeer verbeteren

Beeckmans/Sorenstraat:
- De prestaties van de OV-lijnen verbeteren:
- Verkeersopstoppingen vermijden
- De regelmaat van de lijn verbeteren

Enjeux Transports et commun
Openbaar vervoersproblemen

Van Overbekelaan:
- De prestaties van de OV-lijnen verbeteren:
- Verkeersopstoppingen vermijden
- De wegruimte beter verdelen tussen de vervoerswijzen

J. Sermonlaan:
- De prestaties van de OV-lijnen verbeteren:
- Verkeersopstoppingen vermijden
- De regelmaat van de lijn verbeteren
- Een aparte OV-infrastructuur aanleggen

Landsroemlaan:
- De prestaties van de OV-lijnen verbeteren:
- Verkeersopstoppingen vermijden
- De regelmaat van de lijn verbeteren
- Een aparte OV-infrastructuur aanleggen

Fond de plan- Achtergrond

- Equipements scolaires
- Autres équipements
- 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



2.4. DE LEEFOMGEVING VERBETEREN

De verbetering van de leefomgeving is een van de aspecten die centraal staan in de strategie van de verkeersluwe maas. Er worden twee doelen nagestreefd:

DE OVERLAST VAN HET VERKEER (LAWAAI, VERVUILING) VERMINDEREN

Volgens de diagnose van het GemMP (*Fase 1*) worden zeer hoge luchtvervuilingsconcentraties (black carbon) gemeten op de grote assen (Keizer Karellaan, Wereldtentoonstellingslaan, Sermonlaan, ...) maar ook op bepaalde wegen van het lokale wegennet: as Beeckmans/ de Brouckère, Rivierendreef en Mozartsteeg.

De diagnose verwijst ook naar de geluidsoverlast die wordt veroorzaakt door het wegverkeer. Die kan worden verminderd door de uitvoering van de verkeersluwe maas. Op sommige assen wordt de geluidsoverlast nog verergerd door het type wegdek, zoals in de Brouckèrelaan, de Goedefroylaan en op het Koningin Fabiolaplein (waar zeer lawaaiëke klinkers liggen). Ook de akoestische zwarte punten die verband houden met het wegverkeer, vooral in de buurt van de Keizer Karellaan en de Jacques Sermonlaan, moeten worden behandeld.

Om de leefomgeving te verbeteren moeten ook de openbare ruimten van de maas worden geherwaardeerd, vooral die van de lokale identiteitskernen (LIK) volgens het GPDO. Dat zijn het Guido Gezelleplein, het Koningin Fabiolaplein, het Sint-Ceciliavoorplein en het Koningin Paolaplein. Vanwege hun huidige voorwaarden en inrichtingen zijn deze pleinen geen echte gebruiksplassen die kunnen worden geactiveerd. Ze ogen weinig gezellig, nodigen niet uit tot verblijf of recreatie en kreunen onder de overlast van het gemotoriseerd verkeer.

DE OPENBARE RUIMTEN HERWAARDEREN

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

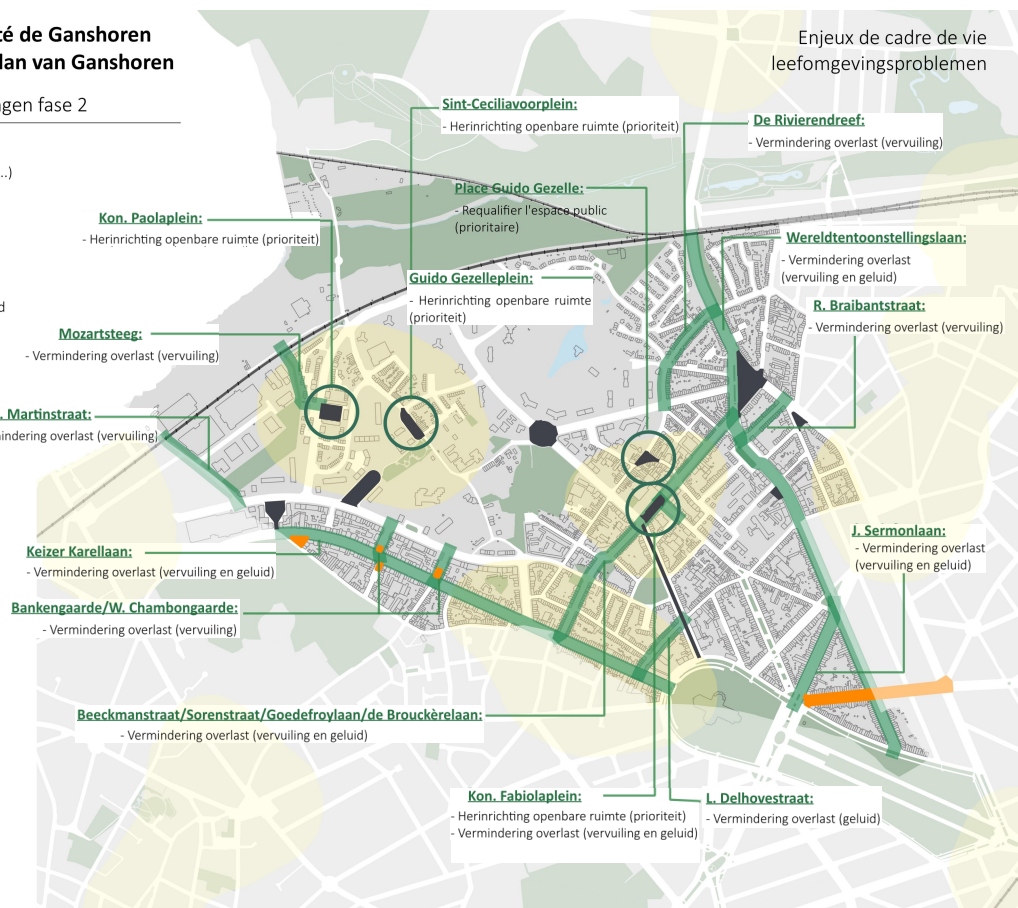
Objectifs phase 2 - Doelstellingen fase 2

- Lieux (carrefours, places,...)
- Plaatsen (kruispunten, pleinen,...)
- Voies (rues,...)
- Wegen (straten,...)
- Noyaux d'identité Locale (PRDD)
- Lokale identiteitskern (GPDO)
- Espaces publics existants
- Bestaande openbare ruimten
- Espaces publics visés par projet
- Openbare ruimten geïdentificeerd door een project

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



IV

PIJLER 3: COMMUNICATIE, SENSIBILISERING EN AANMOEDIGING TOT MULTIMODALITEIT

1. VERPLAATSGINGEN VAN PERSONEN

TOEGANG BIJEN TOT INFORMATIE OVER DE VERSCHILLENDE VERPLAATSGINGSWIJZEN

Volgens de diagnose van het GemMP kunnen de burgers en weggebruikers van Ganshoren beschikken over verschillende kanalen die informatie verstrekken over mobiliteit: de website van de gemeente, de Facebook-pagina van de gemeente en het gemeenteblad *Ganshoren Info*. Ook worden er een aantal evenementen georganiseerd rond het thema duurzame mobiliteit (Be Bright Use a Light, Ganshoren Village tijdens de week van de mobiliteit,...).

Via het GemMP moet de toegang tot de informatie over de verschillende verplaatsingswijzen en acties worden verzekerd voor de hele bevolking, rekening houdend met ieders bijzonderheden (gender, leeftijd, zelfredzaamheid, taal, ...). Bovendien moet de beschikbare informatie over het luik Good Service van Good Move, en met name de inrichting van infopunten en buurtdiensten in de gemeenten en verkeer genererende polen, worden uitgebreid: visuele identiteit, opleidingen, delen van ervaringen, informatiedragers, mo-

biele eenheden, ... (zie actie C.2. van het actieplan van Good Move).

Voor deze communicatie- en informatie-acties kan het een troef zijn om samen te werken met burgerverenigingen die duurzame mobiliteit promoten.

SPECIFIEK COMMUNICEREN EN HET BESCHIKBARE MULTIMODALE AANBOD PROMOTEN

Om een meer duurzame mobiliteit en het beschikbare multimodale aanbod te promoten moet specifiek worden gecommuniceerd, op maat van het verplaatsingsprofiel van het doelpubliek. Bedoeling is om zich vooral te richten op de grote polen die verkeer genereren op het gemeentelijke grondgebied (handelskernen, scholen, sportinfrastructuur, bedrijven, ...) en ze te informeren over de multimodale toegankelijkheid van hun inrichting.

DE MOBILITEITSDIENSTEN ONTWIKKELEN EN TOEGANKELIJK MAKEN

Ganshoren beschikt over een aantal diensten die deelfietsen, deelsteps, deelscooters en deelauto's aanbie-

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

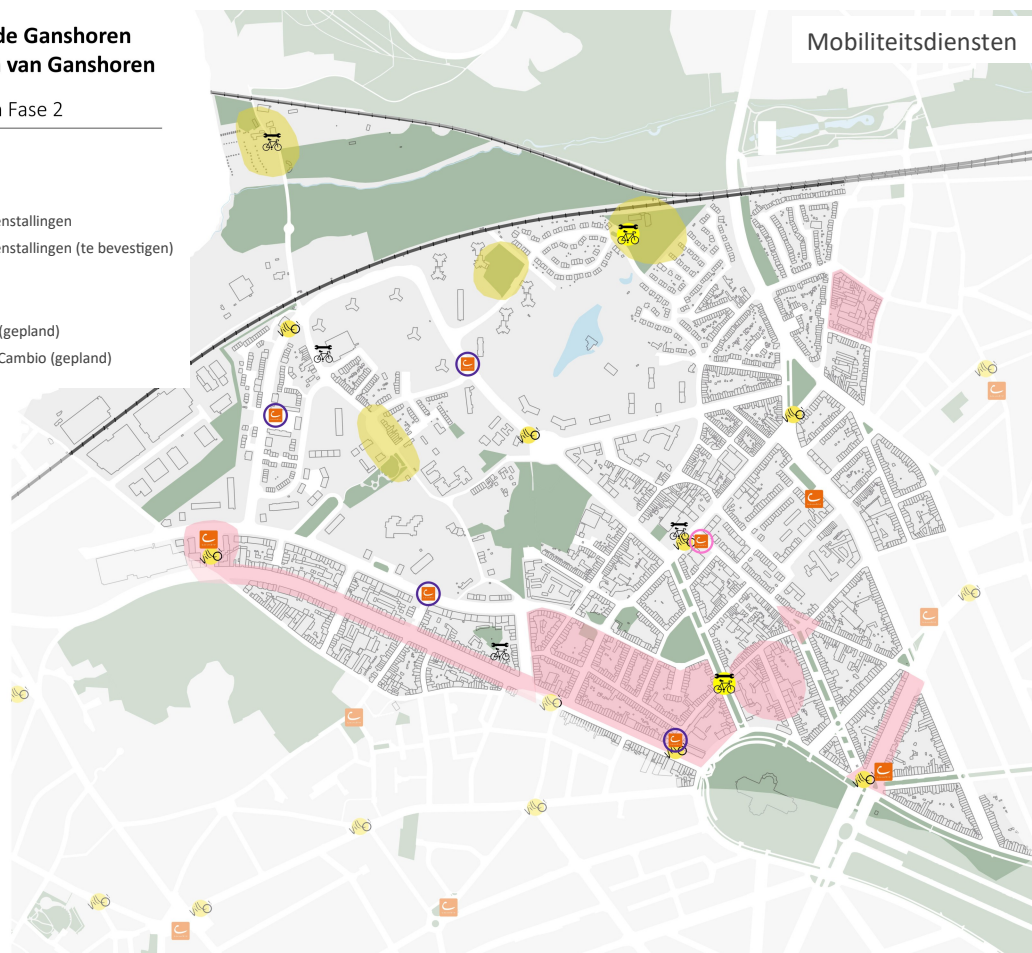
Objectifs Phase 2- Doelstellingen Fase 2

-  Fietsherstelstation (gepland)
-  Fietsherstelstation (toe te voegen)
-  Gebied voor de ontwikkeling van fietsenstallingen
-  Gebied voor de ontwikkeling van fietsenstallingen (te bevestigen)
-  Bestaand station Villo!
-  Bestaand station Cambio
-  Creatie van een nieuw station Cambio (gepland)
-  Uitbreiding van het bestaande station Cambio (gepland)

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



den waarvan steeds meer gebruik wordt gemaakt. Het GemMP wil deze diensten verder uitbouwen en het aanbod diversifiëren. De diensten moeten ook zo goed mogelijk toegankelijk worden gemaakt voor de hele bevolking.

De gemeente plant al een aantal fietsonderhoudspunten en nieuwe Cambio-stations die zijn aangeduid op de vorige kaart. Deze diensten kunnen nog verder worden ontwikkeld. 'Free floating' deelwagens zijn in Ganshoren nog vrij beperkt aanwezig. Hun aantal zou kunnen worden opgevoerd in overleg met privé-operatoren.

Ook vervoer 'on demand' voor minder mobiele inwoners of personen met beperkte mobiliteit kan worden georganiseerd.

VOLDOENDE FIETSPARKEERPLAATSEN AANBIEDEN OM HET FIETSGEBRUIK TE STIMULEREN

Er moeten voldoende fietsparkeerplaatsen worden ontwikkeld, met een bijkomend aanbod voor kortdurend (bij voorkeur op de openbare weg) en langdurig (buiten de openbare weg of beveiligd op de openbare weg) parkeren. De doelstellingen voor fietsparkeren moeten zich ook richten op bakfietsen, die steeds talrijker zijn en zeer belangrijk voor een optimale duurzame stedelijke logistiek. Parking.brussels voerde recent een studie over de parkeerstrategie voor bakfietsen in het Brussels Gewest. Een aantal aanbevelingen die daaruit voortvloeiden, kunnen ook in Ganshoren worden toegepast.

Volgens de diagnose is er in het zuiden van de gemeente 's nachts nood aan fietsparkeerplaatsen voor langdurig parkeren (buiten de parkeervoorzieningen). Dat is het geval voor de Keizer Karellaan, het Margaretha van Oostenrijkplein en op het wegennet tussen de Villiega-slaan en de Van Overbekelaan en in de J. Sermonlaan.

Voor kortdurend parkeren moet het aanbod vooral worden voorzien in de buurt van de verkeer generende polen zoals sportcentra en lokale identiteitskernen. Deze plaatsen lenen zich ook voor de installatie van fietsreparatiestations die al is voorzien.

INTERMODALITEIT EN DUURZAME MOBILITEIT BEVORDEREN

Hier komt het erop aan om de leesbaarheid en toegankelijkheid van de vervoersnetten en –diensten te verbeteren en de interconnectie tussen de verschillende diensten te versterken.

Een intermodale plaats (zoals een station of een groot multimodaal knooppunt) is in Ganshoren niet aanwezig. Wel zijn er verschillende strategisch gelegen openbaarvervoershalthes die door verschillende soorten openbaar vervoer worden bediend (OV-haltes, Cambio-station en Villo!-station) en zich lenen voor intermodaliteit.

Dat zijn de haltes Nereus (in het hart van de gemeente), Basilix (M. Van Oostenrijkplein), Riethuisen (Broustinlaan) en eventueel Eeuwfeest-square.

Een voldoende groot en beveiligd fietsparkeeraanbod (ook voor langdurig parkeren), een goede bereikbaarheid voor voetgangers en een performant openbaarvervoersaanbod moeten er worden gegarandeerd.

Volgens Good Move is ook de Basiliek een OV-wisselpunt dat moet worden geëxploiteerd (zie acties C.8 en C.11 van het actieplan van Good Move).

Om de multimodaliteit te bevorderen is een fysieke concentratie van het OV-aanbod belangrijk (wisselpolen), maar de informatie over het aanbod moet ook digitaal worden gecentraliseerd om de mentaliteits- en gewoonteveranderingen te ondersteunen. Daarvoor kunnen de gemeentelijke infokanalen worden gebruikt.

Meer transversaal wil het GemMP ook de duurzame mobiliteit aanmoedigen. Bedoeling is om evenementen rond duurzame mobiliteit te blijven organiseren en acties van andere lokale actoren (sensibiliseringscampagnes, initiatieven in de scholen of bedrijven, ...) te ondersteunen.

DE SCHOOLMOBILITEIT VERBETEREN

In samenhang met de vorige doelstelling moeten ook de leerlingen en jongeren worden gesensibiliseerd tot en begeleid bij een duurzame mobiliteit. Schoolvervoerplannen en fietsstraten moeten worden aangemoedigd met de steun van de gemeente en van Brussel Mobiliteit.

Het optimaal beheren van de leveringen en de stedelijke logistiek is een van de ambities van Good Move ter ondersteuning van het Strategisch Plan voor het Goederenvervoer. Voor de basislogistiek en de stedelijke distributie komt het erop aan om het aantal bewegingen en de afstanden over de weg zoveel mogelijk te beperken en het gebruik te bevorderen van lichtere voertuigen die geschikt zijn voor de stedelijke logistieke ketens (met name bakfietsen).

DE LEVERINGEN IN DE WIJKEN OPTIMALISEREN IN SAMENHANG MET DE HANDELSZAKEN EN BEDRIJVEN

Op gemeentelijke schaal moeten de leveringen aan de handelszaken en bedrijven, maar ook aan de bestemmingen van pakjes, worden geoptimaliseerd zodat er minder nutteloze kilometers worden afgelegd voor online bestelde producten en om de impact op de openbare ruimte te verminderen.

In mobiliteitspunten op schaal van de wijken kunnen verschillende diensten worden samengebracht, waaronder de levering van pakjes (relaispunten). Die moeten worden ingericht op belangrijke plaatsen voor de intermodaliteit om gedeeld gebruik en de relevantie van het aanbod te maximaliseren.

De aanwezigheid van het bedrijventerrein Veroost aan de rand van de gemeente is een troef voor het optimale beheer van de leveringen en de logistiek.

Deze doelstelling impliceert ook de optimalisatie van de voor leveringen voorbehouden zones op de openbare weg in de buurt van de handelszaken.

EEN COMMUNICATIE- EN SENSIBILISERINGSSTRATEGIE ONTWIKKELEN ROND DE LEVERINGEN

De handelaars en de bestemmingen van pakjes moeten worden gesensibiliseerd tot een duurzamer beheer van de leveringen, door deze te rationaliseren (gebruik van relaispunten) en bakfietsen te gebruiken wanneer mogelijk.

V

PIJLER 4: PARKEREN

GEWESTELIJKE PARKEERSTRATEGIE VAN GOOD MOVE

Volgens Good Move is parkeren een *“essentiële factor voor het succes en de realisatie van de ambities van de mobiliteitsstrategie”* (GemMP, p108).

De gewestelijke strategie steunt op de volgende visie op het parkeerbeleid:

- a. *“Het helpt bij het sturen van het mobiliteitsgedrag om het gebruik en bezit van privéwagens te verminderen;*
- b. *Het beoogt de inname van de inname van de openbare ruimte door parkeerplaatsen te beperken en parkeerplaatsen buiten de weg beter te benutten met de tarifiering, de regels voor uitzonderingen en de inrichting van de openbare ruimte;*
- c. *Het bevordert het gedeeld gebruik van auto's en alternatieve modi;*
- d. *Het bevordert de intermodaliteit door parkeergelegenheid te bieden die aangepast is aan het overstappen van de ene vervoerswijze naar de andere;*
- e. *Het draagt bij tot de dienstverlening aan de gebruikers in het Gewest (het bevoordeelt professionals, leveringen, doelgroepen (PBM, laadpalen, car sharing...), enz.);*
- f. *Het bevordert de toegankelijkheid voor de omwonenden”* (GewMP, p254).

De gewestelijke parkeerstrategie koestert ook via het GPDO de ambitie om het aantal parkeerplaatsen tegen 2030 te verminderen: minder dan 200 000 autoparkeerplaatsen op de openbare weg, maximaal 35 000 niet-gereguleerde parkeerplaatsen en 20 000 parkeerplaatsen buiten de openbare weg voor buurtbewoners.

Het parkeerbeleid moet er ook op gericht zijn om het fietsgebruik te stimuleren en het gebruik van de individuele wagen te verminderen (ten gunste van het parkeeraanbod voor autodelen en carpoolen).

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;
- uitdaging 2: de parkeermogelijkheden voor specifieke gebruikers en alternatieven voor de auto bevorderen;
- uitdaging 3: mogelijkheden op het vlak van mutualisering buiten de openbare weg bepalen;
- uitdaging 4: de middelen voor het parkeertoezicht aanpassen;
- uitdaging 5: een gemeentelijk beleid in overeenstemming met de nieuwe gewestelijke richtsnoeren;

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.

PARKEESTRATEGIE VAN HET GPAP

2. PARKEERUITDAGINGEN IN HET GEMMP

Op basis van de richtlijnen van Good Move en het GPAP stelt het GemMP de volgende doelstellingen voor inzake parkeren:

DE PARKEERDRUK EN PLAATSIINNAME OP DE OPENBARE WEG VERMINDEREN...

Door de druk en de plaatsinname van het autoparkeren op de openbare weg te verminderen, kan de ruimte beter worden verdeeld ten gunste van de actieve verplaatsingswijzen en het openbaar vervoer (Pijlers 1 en 2). Ook de mobiliteitsdiensten (Pijler 3), kunnen worden verbeterd, net als de kwaliteit en de duurzaamheid van de openbare ruimten.

In het kader van deze doelstelling moeten eerst de schoolomgevingen, de handelsgebieden en de straten met een grote parkeerdruk worden aangepakt, zoals geïdentificeerd in de diagnose. Bovendien moet ook rekening worden gehouden met de impact van de geplande ingrepen in het kader van de pijlers 1 en 2 van het GemMP. In die zin werden in de diagnose een aantal straten geïdentificeerd waar het parkeren een hefboom is voor een inrichting ten gunste van andere verplaatsingswijzen. Indien nodig moeten maatregelen

worden genomen om de verloren parkeerplaatsen te compenseren buiten de openbare weg.

...TEN GUNSTE VAN HET PARKEREN BUITEN DE OPENBARE WEG

Eerst en vooral moet het gedeeld gebruik van de bestaande parkeerplaatsen in de parkings worden bevorderd. Vervolgens moeten er parkeerplaatsen worden gecreëerd buiten de openbare weg.

... VIA EEN AANGEPAST GEMEENTELIJK BELEID

De verordenende instrumenten aangaande het parkeerbeleid moeten worden aangepast om enerzijds het parkeren te reglementeren en tarifieren zodat de plaatsen buiten de openbare weg het voordeligst zijn, en anderzijds het parkeren op de openbare weg te reglementeren (rationalisatie van het aantal parkeerkaarten, verhoging van de tarieven, sectorisatie en quotaprinциpes, ...). Dat is het voorwerp van actie D.2 van het actieplan van Good Move.

Een van de uitdagingen van het parkeerbeleid in Ganshoren is de reglementering. Sinds kort is bijna het hele gemeentelijke grondgebied een blauwe zone, wat het voordeel biedt dat de zonale benadering (leesbaarheid)

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Objectifs Phase 2- Doelstellingen Fase 2

Gereguleerd parkeren

- Rode zone
- Grijze zone
- Groene zone
- Blauwe zone

Gereserveerd parkeren

- Levering
- Vrachtwagens
- Concentratie van waargenomen stops van vrachtwagens
- Interessante locaties voor "shop&go"-systeem

Electrisch laden

- voorzieningen
- handelen

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



en het parkeerbeheer vereenvoudigd worden. In een aantal wijken die grenzen aan andere gemeenten (zoals Jette) gelden echter andere reglementeringen en is het parkeren betalend. Dat kan ertoe leiden dat het parkeren verschuift naar de dichtstbijzijnde wegen in Ganshoren, in de blauwe zone. Deze problematiek moet worden bekeken in overleg met Parking.brussels dat belast is met het parkeerbeheer in Ganshoren, om na te gaan of een wijziging van de reglementering in bepaalde betrokken straten mogelijk is. Het kader van de nieuwe gewestelijke ordonnantie (die nog in de uitwer kingsfase verkeert) zal deze kwestie ongetwijfeld verduidelijken.

ERVOOR ZORGEN DAT MOBIELE PROFESSIONALS MAKKELIJK EEN PARKEERPLAATS VINDEN OP DE OPENBARE WEG

Volgens het plan Good Move is het de ambitie om *“geleidelijk een systeem te bevoordelen waarin de gebruikers die een meerwaarde betekenen voor de werking van het Gewest (professionals uit de gezondheidssector, de bouwsector, de leveranciers, enz.) voorrang zouden krijgen in de toegang tot parkeerplaatsen, meer bepaald tot de plaatsen in de openbare ruimte, zonder deze dienst evenwel gratis te maken”*. Uit de Viapass-gegevens van het parkeren van vrachtwagens blijkt in de diagnose dat de vraag, genomen over één week, sterk geconcentreerd is in bepaalde zones van het grondgebied. Aan die zones moet dus de nodige aandacht worden besteed bij de uitwerking van een specifiek voorbehouden parkeeraanbod.

BEGELEIDING VAN DE ONTWIKKELING VAN DE ELEKTRISCHE MOTORISATIES

Naarmate de gebruiken en behoeften veranderen, moeten de gemeenten op hun grondgebied ook een netwerk van laadpalen ontwikkelen (specifiek voorbehouden parkeerplaatsen) volgens de modaliteiten die zijn vastgelegd door de Regering (verdeelcriteria, definitie van de parkeerplaatsen, uitbreiding van het laadpa lennetwerk, ...) In Ganshoren zijn momenteel 5 zones gepland, maar naargelang de behoeften kunnen dat er meer worden.

BEANTWOORDEN AAN DE BEHOEFTE VAN DE HANDELAARS EN HUN CLIËNTEEL

De gemeente Ganshoren wil op haar grondgebied ‘Shop & Go’-parkeerplaatsen creëren. Eind 2021 hield ze een enquête onder de handelaars en hun klanten om de opportuniteit van de uitrol daarvan te evalueren en opties te identificeren om ze controleerbaar te maken (Parking.brussels).

‘Shop & Go’-parkeerplaatsen zijn punctuele plaatsen gelegen rond handelszaken waar enkel voor een bepaalde duur (bv. 15 minuten) mag worden geparkeerd, net voldoende om een aankoop te doen. In het huidige GPBP zijn geen ‘shop & go’-zones opgenomen, maar zoals al gezegd wordt dat plan momenteel herzien.

Volgens de handelaars zijn 4 wijken vanwege de parkeerproblemen interessant voor de aanleg van ‘shop & go’-plaatsen: de Beeckmansstraat, de Jetselaan, de Keizer Karellaan en het Margaretha van Oostenrijkplein. Voor de klanten (25% komt met de auto winkelen in Ganshoren), maar ook voor de handelaars, zou een parkeerduur van 30 minuten beter zijn.

DE INTERMODALITEIT BEVORDEREN EN DE DEELMOBILITEIT ONTWIKKELEN

Intermodaliteit maakt het voorwerp uit van pijler 3 van het GemMP, maar eigenlijk is het een transversaal thema dat sterk afhangt van de richtsnoeren van het parkeerbeleid. Bedoeling is om voldoende parkeerplaatsen voor te behouden in de onmiddellijke buurt van de wisselpolen en voor de deelmobiliteit en het vervoer ‘on demand’.

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