

Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

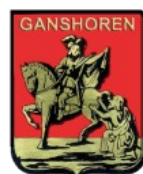
Fase 3: Actieplan



Gemeente Ganshoren

Eindrapport
April 2025

brat



Opvolging van de opdracht		
Versie van het document	4	
Datum van het document	April	
Status van het document	<i>Finale versie vóór openbaar onderzoek</i>	
Contactpersonen	Gemeente Ganshoren	Philippe Libert, Luis-Miguel Ribeiro, Arnaud Parfait
	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 VOORZIENINGEN OP DE STRATEGISCHE ASSEN VAN DE MSW PRIORITEREN	8
1.1 VOORWOORD	
1.2. VOETGANGERSNET	
1.3. FIETSNET	
1.4. OVERZICHTSKAARTEN VAN DE PRIORISATIE VAN DE VOORZIENINGEN VOOR DE ACTIEVE	
III PIJLER 2: VERKEERSLUWE MAAS	15
1. RESULTATEN VAN DE BURGERBEVRAGING: UITDAGINGEN VOOR DE BELANGRIJKE PLAATSEN	
1.1. METHODOLOGIE	
1.2. PRESENTATIE VAN DE RESULTATEN: PROFIEL VAN DE DEELNEMERS	
1.3. PRESENTATIE VAN DE RESULTATEN: MENINGEN OVER DE BELANGRIJKE PLAATSEN	
2. BELANGRIJKE PLAATSEN VOOR VERKEERSLUWE INGREPEN	23
2.1. ACTIEFICHES	
2.2. OVERZICHTSKAART VAN DE INTERACTIE TUSSEN DE INGREPEN EN LOPENDE PROJECTEN	
IV PIJLER 3: COMMUNICATIE, SENSIBILISERING EN AANMOEDIGING TOT MULTI-MODALITEIT	40
1. COMMUNICEREN, SENSIBILISEREN EN AANMOEDIGEN TOT MULTIMODALITEIT	41
1.1 TOEGANG TOT MULTIMODALE INFORMATIE	
1.2 COMMUNICATIESTRATEGIE	
1.3 TOEGANG TOT DE MOBILITEITSDIENSTEN	
2. ZORGEN VOOR VEILIGE VERPLAATSINGEN EN VOOR TOEGANKELIJKHEID	46
2.1 DE VEILIGHEID EN TOEGANKELIJKHEID VERBETEREN	
2.2 DE AANLEG VAN SCHOOLSTRATEN AANMOEDIGEN EN DE SVP OPVOLGEN	
3. VOORBEELDROL VAN HET GEMEENTEBESTUUR EN GOVERNANCE	48
V PIJLER 4: PARKEREN	49
EEN GLOBALE PARKEERSTRATEGIE ONTWIKKELEN	50
WOORDENLIJST	54



INLEIDING

Dit document bevat het derde en laatste luik van het GemMP, namelijk het actieplan voor elke pijler:

PIJLER 1: MULTIMODALE SPECIALISATIE VAN DE WEGEN

Er worden aanbevelingen geformuleerd voor de structurerende voetgangers- en fietsnetwerken—die werden aangepast na fase 2 van het GemMP (toevoeging van bepaalde assen aan het COMFORT- en PLUS-net). Bedoeling is om de priorisatie en planning van de voorzieningen voor de actieve verplaatsingswijzen te bevorderen bij de gemeentelijke diensten.

PIJLER 2: STRATEGIE VAN DE VERKEERSLUWE MAAS

Op het gemeentelijke grondgebied werden enkele belangrijke plaatsen geïdentificeerd die strategisch zijn voor het verkeersluw maken van Ganshoren. Ze werden geïdentificeerd op basis van de mobiliteitsuitdagingen en hun belang in de verkeersdynamiek (auto's, voetgangers, fietsers, openbaar vervoer) in de wijken.

Bijzonder aan Ganshoren is, zoals reeds gezegd, het feit dat de gemeente bijna volledig is opgenomen in de maas "Hoog Jette-Ganshoren". Over de belangrijke plaatsen werd een burgerbevraging (online enquête)

uitgevoerd waarvan de resultaten zijn opgenomen in dit rapport.

PIJLER 3: COMMUNICATIE, SENSIBILISERING EN AANMOEDIGING TOT MULTIMODALITEIT

Dit luik bevat acties die moeten worden uitgevoerd om de verplaatsingen van personen en goederen te verbeteren. Ze zijn gericht op communicatie, sensibilisering en aanmoediging tot multimodaliteit.

Deze acties vloeien voor een deel voort uit de balans van de uitvoering van de mobiliteitsacties van het GewMP door de gemeenten die wordt opgemaakt door Brussel Mobiliteit.

PIJLER 4: PARKEERSTRATEGIE

De in de gemeente te ontwikkelen parkeerstrategie wordt geïdentificeerd, rekening houdend met de behoeften in de andere pijlers, om ze te vertalen in actieplannen die beantwoorden aan de behoeften (buurtbewoners, buiten de openbare weg, voorbehouden, ...), met naleving van de gewestelijke wet- en regelgeving inzake parkeren.

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

1.1 VOORWOORD

De prioritair (her)aan te leggen assen voor de structurerende netwerken die in het kader van het GemMP werden gewijzigd, moeten worden geïdentificeerd. Het betreft het voetgangersnet en het fietsnet.

In het kader van fase 2 van het GemMP werden de assen van de verschillende structurerende netwerken herbekeken. Vervolgens werden er toevoegingen en wijzigingen doorgevoerd om ervoor te zorgen dat de netwerken beantwoorden aan de realiteit in de gemeente en worden ingepast in de gemeentelijke infrastructuurprojecten.

Voor de beide netwerken evalueerden we het voorzieningsniveau van elke COMFORT- of PLUS-as van de MSW. Om de tevredenheid over de voetgangers- of fietsas te evalueren, hebben we de volgende schaal opgesteld:

- Bevredigend: de voorziening voor voetgangers is voldoende breed, verkeert in goede staat en is vrij van grote obstakels die de begaanbaarheid in het gedrang brengen. De oversteekplaatsen zijn beveiligd en aangepast voor PBM. OF de as beschikt over een fietsvoorziening die geschikt is voor het wegtype (gemengd of afgescheiden, naargelang het geval). De voorziening is voldoende breed en de weg verkeert in goede staat.
- Niet-bevredigend: de voorziening voor voetgangers is onvoldoende breed, verkeert in slechte staat en er zijn obstakels die de begaanbaarheid in het gedrang brengen. OF de as beschikt niet over een fietsvoorziening die geschikt is voor het wegtype (gemengd of afgescheiden naargelang het geval). De voorziening is te smal of de weg verkeert in slechte staat.
- Voorziening voorzien op de as: dit laat toe om de assen te identificeren waar de voetgangers- en/of fietsinfrastructuren moeten worden verbeterd in het kader van een project. Vervolgens moet echter een balans worden opgemaakt, of al eerder als de intenties nog niet vastliggen, om te garanderen dat de geplande voorzieningen voldoen aan de verwachtingen en aan de voorschriften ter zake.

- Aandachtspunt: de evaluatie was in bepaalde gevallen niet evident vanwege bepaalde aandachtspunten die we hebben vastgesteld en beschreven voor elke as.

In het algemeen is het vrij duidelijk dat de meeste assen die in het kader van het GemMP werden toegevoegd aan de MSW Voetganger of Fiets niet beschikken over voldoende voorzieningen of zijn opgenomen bij de aandachtspunten.

1. DE VOORZIENINGEN OP DE STRATEGISCHE ASSEN VAN DE MSW PRIORITEREN

1.2. VOETGANGERSNET

In het voetgangersnet zijn veruit de meeste structurende wegen van het niveau COMFORT, met uitzondering van de assen die leiden naar het Guido Gezelleplein, een deel van de Keizer Karellaan, de Landsroemlaan, de Delhovestraat, de Van Overbekelaan en de Pangaertstraat die PLUS-wegen zijn. Een aantal van die PLUS-assen werden in het kader van het GemMP toegevoegd omdat ze belangrijk zijn voor de voetgangers in de gemeente.

Voor al deze assen evalueerden we het voorzieningsniveau op basis van de volgende criteria:

- voetpad met een breedte van minstens 2m,
- wegdek in goede staat,
- Geen tijdelijke of permanente obstakels die de doorgangsbreedte verkleinen,
- voetgangerstrajecten aan de beveiligde oversteekplaatsen (zichtbare markering), aangepast voor PBM (verlaagde stoepranden, geen obstakels aan de oversteekplaats, pododactiele tegels,...)

GEPLANDE VOORZIENINGEN VOOR VOETGANGERS

(PROJECTEN)

In Ganshoren zijn er 3 projecten gepland die de voorzieningen voor voetgangers zouden moeten verbeteren:

- **Heraanleg van de Keizer Karellaan:** heraanleg van de voetpaden met een breedte van 2 m of meer, afhankelijk van het deel, beveiliging van de oversteekplaatsen voor voetgangers en integratie van squares aan de rand van de as.
- **Heraanleg van de as Beeckmans-Sorensen-Goedefroy-De Brouckère :** heraanleg van de voetpaden met een breedte van 2,2 m of meer naargelang het deel en beveiliging van de oversteekplaatsen voor voetgangers (gelijkgrondse plateaus).
- **Broustinlaan:** in 2023-2024 werd een studie uitgevoerd voor de heraanleg van vier zones in de Broustinlaan. Het project betreft de twee nieuwe pleinen die werden gecreëerd door de uiteinden van de Broustinlaan, ter hoogte van de Basiliek en de Jetselaan, maar ook de kruispunten tussen de Broustinlaan, de Grondwetlaan en de Vanderborchtstraat af te sluiten voor het autoverkeer. Bedoeling is om



Geplande heraanleg van de Keizer Karellaan

(Bron: Brussel Mobiliteit —2024)

1. DE VOORZIENINGEN OP DE STRATEGISCHE ASSEN VAN DE MSW PRIORITEREN

1.2. VOETGANGERSNET

zo de veiligheid te verhogen en de openbare ruimte in de wijk verkeersluw te maken en te verbeteren. Bij de inrichting van de openbare ruimte zullen gelijkgrondse voorzieningen met beplanting worden gecreëerd en krijgen de horecazaken de gelegenheid om hun terrassen uit te breiden. Op het Basilieplein zullen een standbeeld van Anne Cordy, fontein en kunstwerken worden geïnstalleerd.

AANDACHTSPUNTEN VOOR DE VOETGANGERS

PLUS-NIVEAU

- **Jetselaan (aan de kant van Ganshoren tussen de Prins Boudewijnlaan en de Richard Braibantstraat):** de breedte van de voetpaden is kleiner dan 2m.

COMFORT-NIVEAU

- **Charles Moensstraat:** de voetpaden aan beide kanten van de straat zijn voldoende breed, maar aan de ingang van de school La Découverte, waar zich een trap bevindt, is het voetpad te smal.
- **Hellinckxstraat** (tussen de Beeckmansstraat en de Delhovestraat): voetpad van 1,5m breedte aan één kant van de straat en de oversteekplaatsen voor

voetgangers zijn niet ingericht (geen doorgangen voor voetgangers aan de kruisingen met de Stedebouwstraat en de Tijlozenstraat).

- **Amaryllissenstraat:** zelfde vaststelling met te smal voetpad aan één kant en gebrek aan oversteekplaatsen.
- **Max Smallaan:** ook hier smalle voetpaden op sommige plaatsen (<1,5m), wegdek in matige staat en oversteekplaatsen die niet altijd ingericht en beveiligd zijn. De as leent zich uitstekend voor een woonerf gezien het beperkte verkeer en het profiel van lokale straat.
- **Karel Mertensstraat:** de voetpaden zijn aan beide zijden zeer smal (<1m). De as leent zich met haar zeer smalle straatprofiel, het beperkte verkeer en het profiel van lokale straat uitstekend voor een woonerf.
- **Malieplein:** brede voetpaden in goede staat, maar de assen zijn niet erg geschikt voor voetgangers: de vergroende centrale ruimte van de square is niet aangelegd voor voetgangers (zand) en biedt geen doorgang naar de Mennegatweg die naar het Sint-



Geplande heraanleg van het uiteinde van de Broustinlaan in Ganshoren

(Bron: Brussel Mobiliteit —2024)

1. DE VOORZIENINGEN OP DE STRATEGISCHE ASSEN VAN DE MSW PRIORITEREN

1.2. VOERGANGERSNET

Ceciliavorplein leidt. ‘Spontane’ paden geven de reële praktijken van de voetgangers aan, maar ze zijn momenteel niet aangelegd. Een verbinding met deze weg en oversteekplaatsen vanaf de voetpaden kunnen worden vooropgesteld.

- **Margaretha van Oostenrijkplein:** de voetpaden aan de kant van de square zijn smal en de continuïteit van de voetgangerstrajecten kan worden verbeterd om omwegen en obstakels te verminderen—zeker omdat het gaat om het traject van de Groene Wandeling. Bij de heraanleg van het park kunnen het voetgangerskarakter en de verblijfsfunctie worden geherwaardeerd, in het verlengde van de heraanleg van de Keizer Karellaan.
- **Vandervekenstraat (tussen het Sint-Ceciliavorplein en de Negen Provincieslaan):** aan één kant van de straat zijn de voetpaden smaller dan 2m. Voetgangersdoorgangen zijn schaars in de Vandervekenstraat.
- **Wilgstraat (in Ganshoren, tussen de Henri Huybrechtsstraat en de Eugène Toussaintstraat) :** de voetpaden zijn smaller dan 2m.
- **Eugène Toussaint (in Ganshoren tussen de Wilgstraat en de Joseph Verhasseltstraat):** het voetpad is smaller dan 2m.
- **Prins Boudewijnstraat (in Ganshoren, tussen de Jetse laan en de Démosthène Poplimontstraat):** het voetpad is smaller dan 2m.

NIET-BEVREDOGE, DE VOETGANGERSVOORZIENINGEN

PLUS-NIVEAU

- Guido Gezelleplein
- Jean De Greefstraat (tussen Guido Gezelleplein en de Brouckèrelaan)
- Sint-Martinuskerkstraat (tussen de Van Overbekelaan en het Guido Gezelleplein)
- Delhovestraat (tussen de Keizer Karellaan en de Pangaertstraat)
- Pangaertstraat

COMFORT-NIVEAU

- Delhovestraat (tussen de Pangaertstraat en de Hertog Janlaan)

- Druezstraat
- De Greefstraat (tussen de de Brouckèrelaan en de Leclercq laan)
- De Baststraat
- Douleronstraat
- Oude Pastoriestraat
- Amayllissenstraat (tussen de Villegaslaan en de Clematisstraat)
- Clematisstraat
- Sint-Martinuskerkstraat (tussen de De Cockstraat en de Van Overbekelaan)
- Demesmaekerstraat/Vandervekenstraat (tussen de Maria van Hongarijelaan en het Sint-Ceciliavorplein)
- Lowetstraat (eerste deel)
- Negen Provincieslaan (tussen de Maria van Hongarijelaan en de Vandervekenstraat)
- Wereldtentoonstellingslaan (tussen de spoorlijn en het Sorbeboomplein)
- Bachlaan (tussen het Paolaplein en de Vandervekenstraat)
- Koningin Paolaplein (noordkant)
- Malieplein (noordkant)
- Hendrickxgaarde
- Bankengaarde
- Chambongaarde
- Zeypstraat
- De Rivierendreef (van het Guido Gezelleplein naar de Wereldtentoonstellingslaan)
- Prins Boudewijnstraat (tussen de Van Pagéstraat en de Démosthène Poplimontlaan)
- Onderwijsstraat (tussen de Moensstraat en de De Rivierendreef)
- Vervaeckstraat (tussen de Druezstraat en de Wereldtentoonstellingslaan)
- Bosstraat

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan geeft geen specifieke aanwijzingen van welke voorzieningen moeten worden verwacht op de structurerende PLUS- en COMFORT-assen. Toch preciseert het verordenende luik van het GewMP:

De handelingen en werken op de PLUS- en COMFORT-wegen bieden een hoge inrichtingsnorm voor de volgen-

1.3. FIETSNET

de criteria: afmetingen aangepast aan de stromen, vlakheid, comfort van de bekleding, grip, helling en aanwezigheid van andere voorzieningen die de toegankelijkheid voor PBM moeten garanderen.

De wegbekleding gebruikt tijdens werken op voetpaden en voetgangerszones van de wegen van het PLUS- en COMFORT-net moeten een minimaal comfort van acht op tien bieden na onderzoek door de wegbeheerder met de Meetstoel erkend door het OCW overeenkomstig het Handvest voor toegankelijke voetgangersbekledingen of een gelijkaardige installatie. Voor de andere wegen moet de gebruikte wegbekleding tijdens werken een comfortniveau van minimum zes op tien bieden na bovenvermeld onderzoek door de wegbeheerder.

Hoofdstuk 3: Kwaliteit van de mobiliteitsnetwerken; afdeling 2: het Voetgangersnetwerk, GewMP, p261

We verwijzen naar het ontwerp van [GSV Good Living](#) voor de inrichtingsvoorschriften (minimumbreedte van de voetpaden 2 m, voorschriften betreffende obstakels, ...) en naar het [Draaiboek Publieke Ruimte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest](#).

De PLUS-assen van het fietsnet zijn geconcentreerd op de gewestelijke assen aan de rand van de gemeente (Keizer Karellaan, Wereldtentoonstellingslaan, Poplimontlaan, Sermonlaan, Landsroemlaan en Margaretha van Oostenrijkplein in verbinding met het fiets-GEN dat langs de spoorlijn L50 loopt). Het COMFORT-netwerk bestrijkt enkel gemeentelijke wegen en vormt dus de reële hefboom van de gemeente voor de ontwikkeling van haar lokale fietsnetwerk.

GEPLANDE FIETSVOORZIENINGEN (PROJECTEN)

In Ganshoren zijn 5 projecten gepland die de fietsvoorzieningen zouden moeten verbeteren:

- **Heraanleg van de Keizer Karellaan en het Margaretha van Oostenrijkplein:** beveiliging van de oversteekplaatsen voor fietsers, aanleg van gescheiden fietspaden, één of twee richtingen naargelang de delen in de Keizer Karellaan, met verbinding met en integratie van de Groene Wandeling aan de westkant van het Margaretha van Oostenrijkplein (status van fiets-GEN).
- **Bosstraat:** aanleg van een fietszone met grondmarkering tussen de Vandervekenstraat en de begraafplaats.
- **Heraanleg van de as De Brouckère-Beeckmans:** aanleg van een gescheiden eenrichtingsfietspad in opwaartse richting (van de Wereldtentoonstellingslaan naar de Keizer Karellaan) en van een fietssuggestiestrook in de andere richting.
- Uitvoering van de **Fietsostrade C2** (Beliris) tussen, Gent en Brussel (L50) en **verwijdering van de overwegen** (Infrabel): tunnels onder de sporen ter vervanging van de overwegen in de Vandervekenstraat in Ganshoren en de Nestor Martinstraat (tegen 2029).

AANDACHTSPUNTEN VOOR DE FIETTERS

Andere assen van het fietsnet zijn aandachtspunten waar de voorzieningen soms onvoldoende zijn gezien de context en het MSW-niveau:

PLUS-NIVEAU

- **Landsroemlaan:** De as is voorzien van verschillende soorten fietsvoorzieningen, afhankelijk van het deel: bus+fietsstrook en fiets- en voetgangersvoorzieningen langs het park. Vanwege het PLUS-niveau worden er behoorlijke fietsvoorzieningen verwacht, gescheiden van het verkeer. In een eerste fase zou een bus+fietsstrook kunnen worden aangelegd op de hele as om de continuïteit van de voorziening te garanderen.

COMFORT-NIVEAU

- **Maria van Hongarijelaan:** gezien de verkeersdrukke op deze as is de huidige voorziening onvoldoende (minimumbreedte, maar zou kunnen beantwoorden aan de norm): aanleg van een voldoende breed gemarkeerd fietspad en beveiliging van de fietsstrook ten opzichte van de parkeerplaatsen.
- **Van Overbekelaan en Negen Provincieslaan** (tussen de Landsroemlaan en de Vandervekenstraat): in opwaartse richting (kant van de Landsroemlaan) een specifieke voorziening voor fietsers (gemarkeerd fietspad) gezien het drukke verkeer en het bustraject; in enkele delen van de as zijn er geen fietsvoorzieningen zodat het fietstraject wordt onderbroken.

1.3. FIETSNET

NIET-BEVREDIGENDE FIETSVORZIENINGEN

PLUS-NIVEAU

- **Nestor Martinstraat:** geen fietsvoorziening ondanks de status in de MSV en de status als fiets-GEN en (deels) traject van de Groene Wandeling. Een gescheiden fietspad verdient de voorkeur.
- **Wereldtentoonstellingslaan—D. Poplimontlaan:** geen fietsvoorziening die doorloopt op de hele as, wat het fietsgebruik ontmoedigt hoewel deze as een toegangsweg is tot de stad en de verbinding maakt met het fiets-GEN. Het deel tussen de Brouckère en Prins Boudewijn omvat geen enkele voorziening, zodat de fietsers op de rijweg rijden. De fietsvoetgangersvoorzieningen zijn niet optimaal voor een Fiets PLUS-as.
- **J. Sermonlaan:** geen voorziening op deze as. Vanwege het belang van de as in het autonetwerk en de grote verkeersdruk zou er een gescheiden fietsvoorziening-fietspad moeten worden aangelegd.

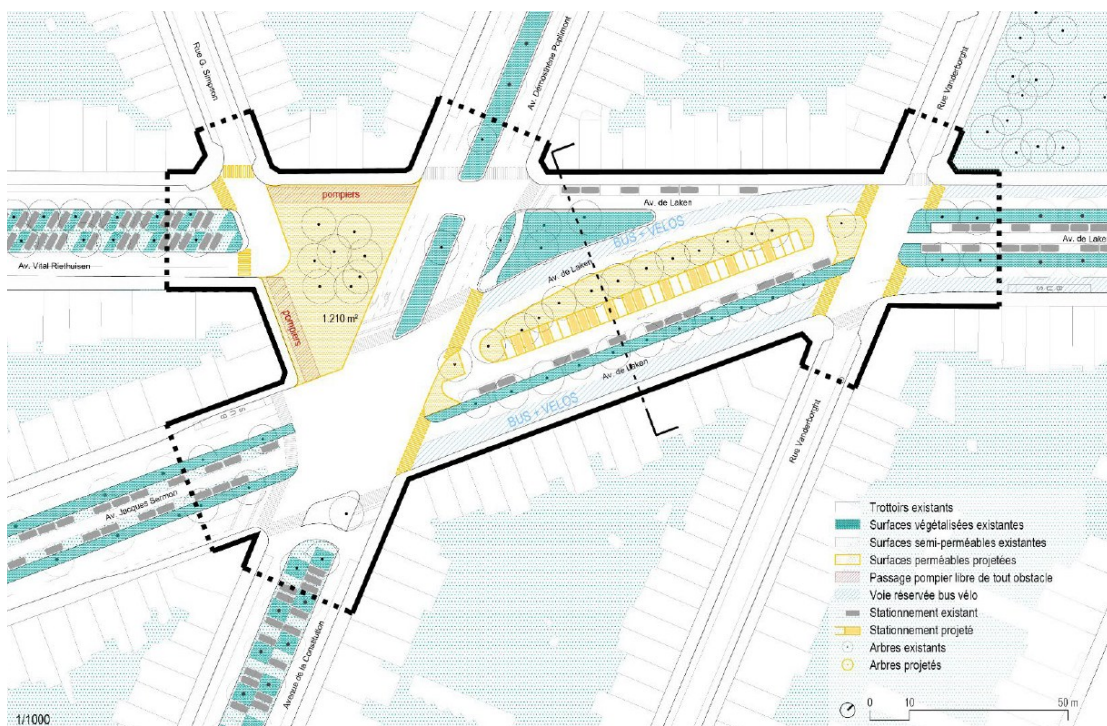
Over het **kruispunt Poplimont-Sermon** loopt een gewestelijke studie die erin voorziet om de G. Simpsonlaan en de V. Riethuisenlaan los te maken van het hoofdkruispunt. Dat zal dit kruispunt vergemakkelijken en het gemotoriseerd verkeer op deze wegen verminderen.

COMFORT-NIVEAU

- **Negen Provincieslaan (tussen Maria van Hongarije en Vanderveken):** deze as, die in het kader van het

GemMP werd toegevoegd aan het MSW Fiets COMFORT-netwerk, zou moeten worden uitgerust met een behoorlijke fietsvoorziening (die momenteel ontbreekt in dit deel), aansluitend op de voorzieningen in de Van Overbekelaan.

- **L..Delhovestraat en Prins Boudewijnstraat (westkant):** deze as, die in het kader van het GemMP werd toegevoegd aan het MSW Fiets COMFORT-netwerk, heeft nood aan een fietsvoorziening, bij voorkeur gemengd gezien haar statuut (type gemarkeerd fietspad, fietszone,...).
- **De Rivierendreef (tussen de Hervormingslaan en de Wereldtentoonstellingslaan):** deze as, die in het kader van het GemMP werd toegevoegd aan het MSW Fiets COMFORT-netwerk, heeft nood aan een behoorlijke fietsvoorziening die de verplaatsingen beveiligd (zie Pijler 2 van het GemMP en voorstel tot interventie op deze as: eenrichtingsverkeer en gemarkeerd fietspad).
- **M. Smallaan:** de as leent zich uitstekend voor een woonerf gezien het beperkte verkeer en het profiel van een lokale straat (type gaarde). Dat garandeert bevoorrechte omstandigheden voor de actieve verplaatsingswijzen.
- **V.Lowetstraat:** gezien het smalle profiel van de straat en het lokale karakter ervan, geniet de inrichting als woonerf de voorkeur. Dit zou een vlottere doorgang voor actieve vervoerswijzen mogelijk maken.



Interventiescenario voor
het kruispunt Poplimont/
Sermon

(Bron: Brussel Mobilité
— studiebureau Traject —
2024)

1. DE VOORZIENINGEN OP DE STRATEGISCHE ASSEN VAN DE MSW PRIORITEREN

1.4. OVERZICHTSKAARTEN VAN DE PRIORISATIE VAN DE VOORZIENINGEN VOOR DE ACTIEVE VER-

VOETGANGERSNET

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3

- Voies lentes- trage wegen
- Niveaux SMV- MWS niveaux
- PLUS
 - CONFORT- COMFORT
 - QUARTIER- WIJK
- Bilan des aménagements
sur le réseau structurant
Beoordeling van ontwikkelingen
op het structurerend netwerk
- Aménagement satisfaisant
- Bevredigende ontwikkeling
 - Aménagement prévu/planifié
- Geplande ontwikkeling
 - Point d'attention
- Aandachtspunt
 - Aménagement insatisfaisant
- Onbevredigende ontwikkeling

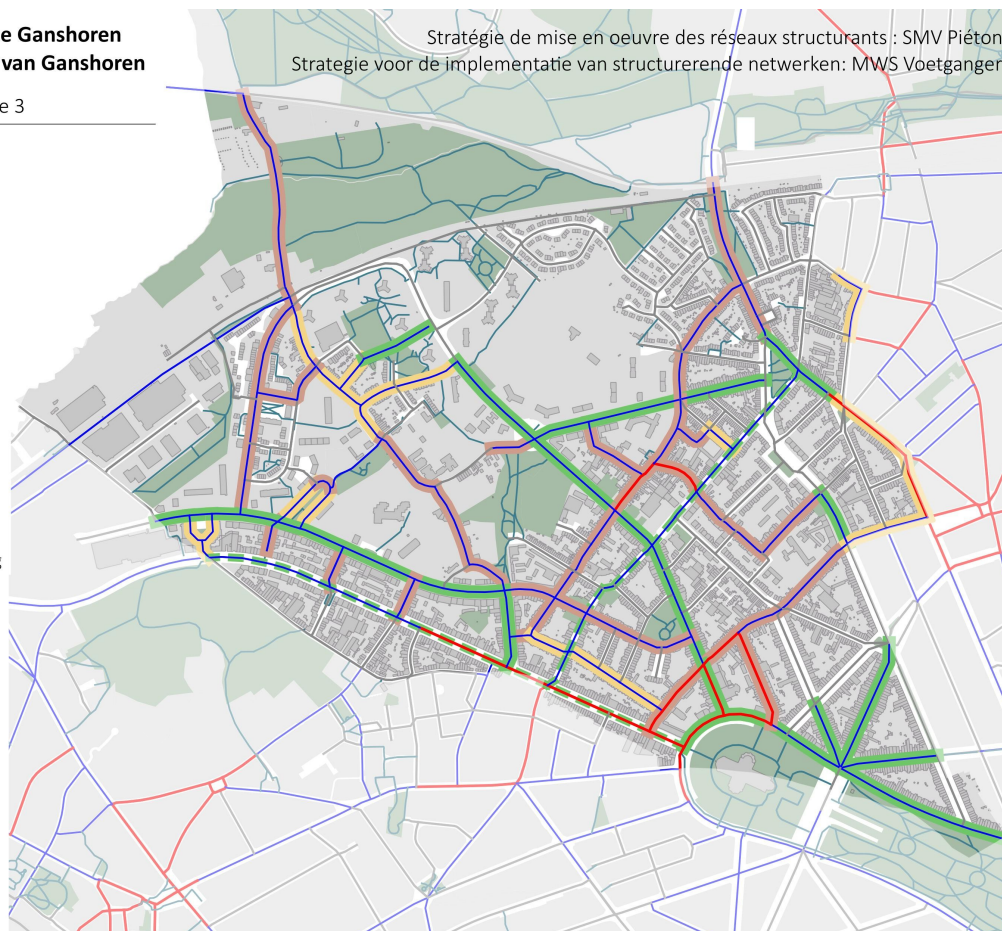
Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Espaces verts- groene ruimten

Sources/ Bronnen : BRAT - 2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat



FIETSNET

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3

- Voies lentes- trage wegen
- Niveaux SMV- MWS niveaux
- PLUS
 - CONFORT- COMFORT
 - QUARTIER- WIJK
- Bilan des aménagements
sur le réseau structurant
Beoordeling van ontwikkelingen
op het structurerend netwerk
- Aménagement satisfaisant
- Bevredigende ontwikkeling
 - Aménagement prévu/planifié
- Geplande ontwikkeling
 - Point d'attention
- Aandachtspunt
 - Aménagement insatisfaisant
- Onbevredigende ontwikkeling

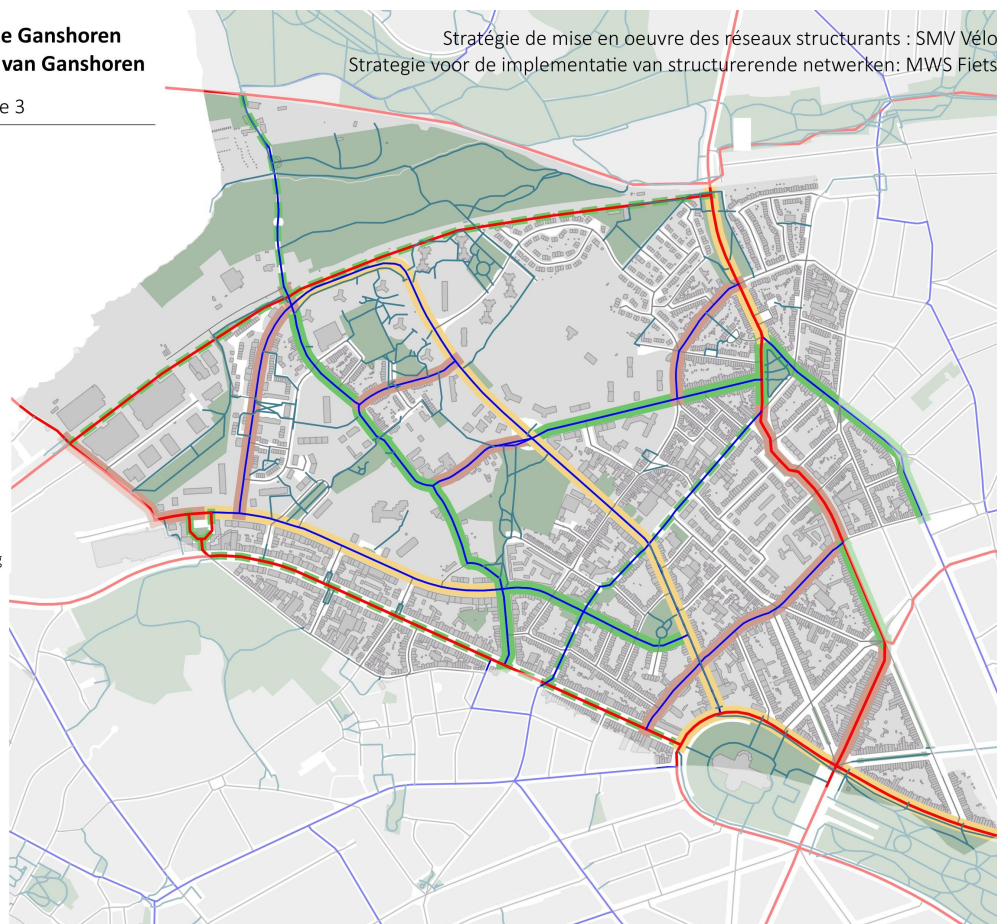
Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Espaces verts- groene ruimten

Sources/ Bronnen : BRAT - 2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat





PIJLER 2: VERKEERSLUWE MAAS

1. RESULTATEN VAN DE BURGERBEVRAGING: UITDAGINGEN VOOR DE BELANGRIJKE

1.1. METHODOLOGIE

Na een raadpleging van het publiek in de eerste fase van de studie werd nog een tweede participatiemoment georganiseerd als basis voor de derde fase van het GemMP.

In een online enquête werden de meningen en suggesties verzameld over de belangrijke mobiliteitsplaatsen in Ganshoren.

Deze enquête stond online van 4 september 2023 tot 27 oktober 2023 en was te vinden op de digitale kanalen van de gemeente (website, Facebookpagina) en via een artikel in Ganshoren Info. Iedere vrijdagochtend was er ook een permanentie van de gemeente waarbij de burgers de enquête konden invullen op papier.

In totaal werden er 88 ingevulde enquêtes ontvangen.

De vragenlijst omvatte 3 luiken:

- een luik over het profiel van de ondervraagde personen (woonplaats, gender, leeftijd, band met de gemeente,...),
- een toelichtend/pedagogisch luik over het GemMP als strategisch mobiliteitsinstrument, de verschillende mogelijke ingrepen om het verkeer te verminderen en de voordelen en aandachtspunten bij elke ingreep,
- Een luik over de 9 geïdentificeerde belangrijke plaatsen: voor elk van hen moesten uitdagingen/prioritaire doelstellingen worden geïdentificeerd en de interventietypes om de doelstellingen te bereiken.

Hoe vaak gebruikt u de volgende verplaatsingswijzen?

	Dagelijks (of toch bijna)	Vaak	Soms	Nooit
Te voet	☐	☐	☐	☐
(Eigen) fiets	☐	☐	☐	☐
Openbaar vervoer (metro, tram, bus)	☐	☐	☐	☐
Trein	☐	☐	☐	☐
Personenwagen	☐	☐	☐	☐

Vooraf...

Wat zal er met het GemMP veranderen in de mobiliteit?

Het GemMP is een strategisch instrument dat de grote ambities en oriëntaties van de gemeente vastlegt voor de mobiliteitsplanning op korte, middellange en lange termijn.

Het GemMP kan voorstellen:

-  kwaliteitsvolle inrichting van de openbare ruimten (voor verblijf, leefkader)
-  betere verkeersveiligheid voor alle verplaatsingswijzen
-  nieuwe inrichtingen voor voetgangers/PBM, fietsers, openbaar vervoer,...
-  aanleg van fietsparkings of andere mobiliteitsdiensten
-  vermindering van het doorgaand verkeer en de daaraan verbonden hinder (geluid, verontreiniging)
-  bij de organisatie van het parkeren rekening houden met de specifieke behoeften (PBM, leveringen, ...)
-  omkadering van de schoolmobiliteit

Mogelijke interventiemiddelen voor deze verschillende plaatsen

Afhankelijk van de gestelde prioriteiten en de kenmerken van de plaats zijn verschillende soorten interventies mogelijk. Enkele aandachtspunten, afhankelijk van het voorgestelde instrument:



Voordelen:

- Verbetert de leefomgeving en de buurt
- Eigenaarschap van de site door de bewoners (aangename plek om te verblijven, te spelen, elkaar te ontmoeten, enz.)
- Prioriteit wordt gegeven aan actieve vervoerswijzen
- Burgers en verenigingen kunnen bij het project worden betrokken (participatieve werkkampen)

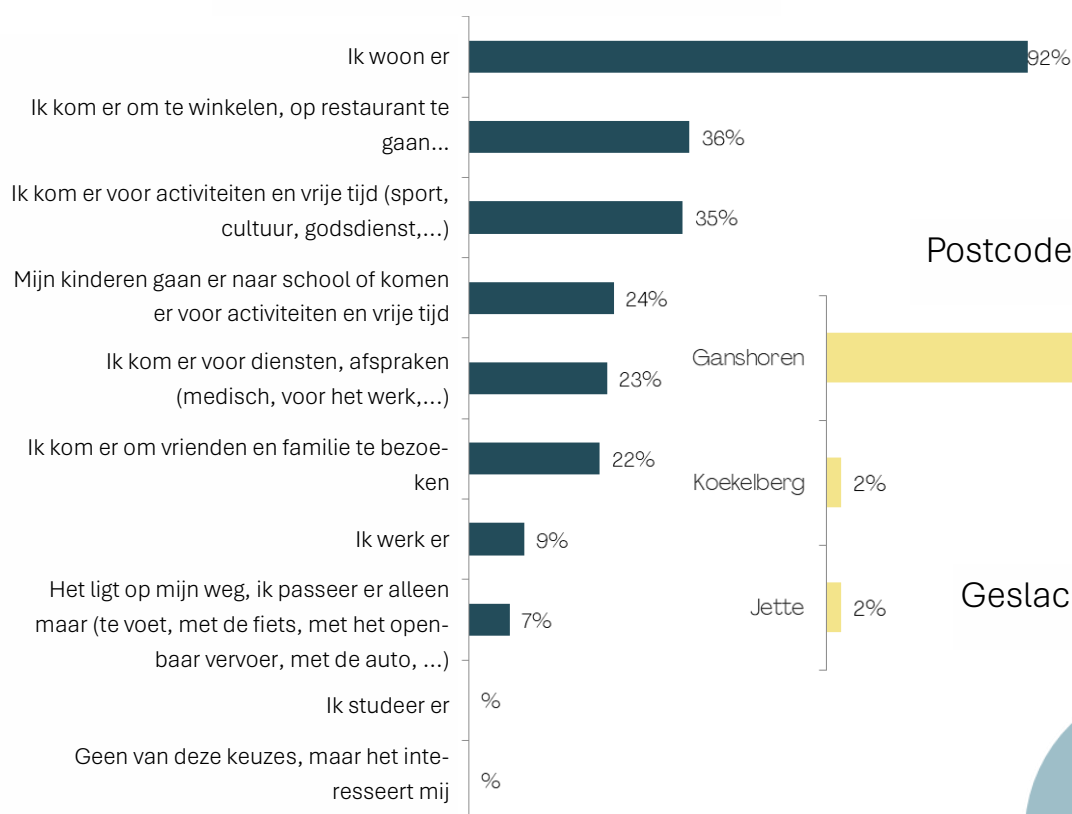
Aandachtspunten:

- Dure
- Het duurt langer om te voltooien

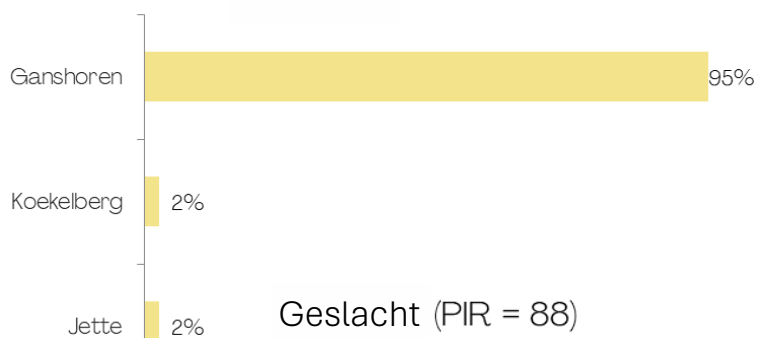
1. RESULTATEN VAN DE BURGERBEVRAGING: UITDAGINGEN VOOR DE BELANGRIJKE

1.2. PRESENTATIE VAN DE RESULTATEN: PROFIEL VAN DE DEELNEMERS

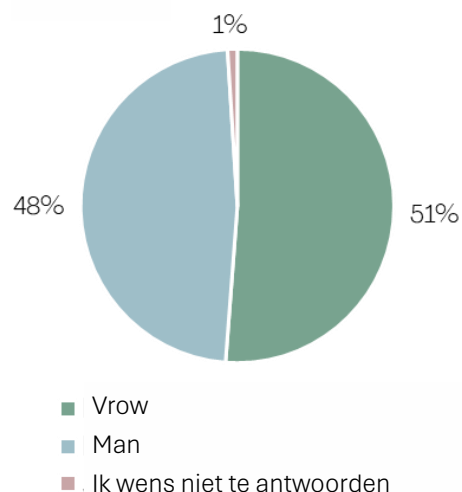
Band met de gemeente Ganshoren (PIR = 88)



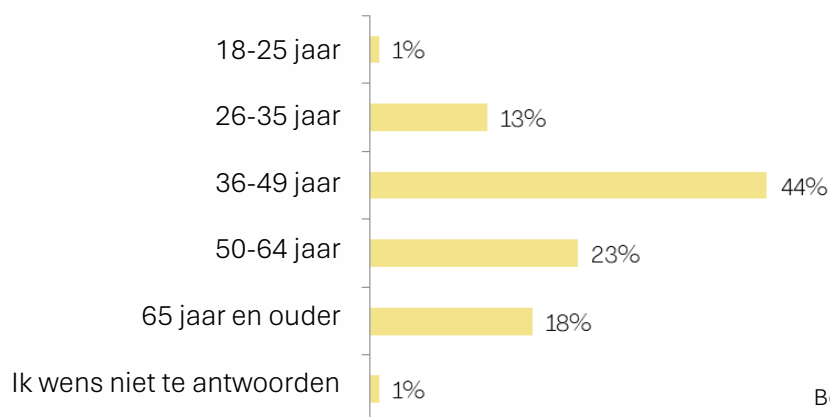
Postcode (PIR = 81)



Geslacht (PIR = 88)

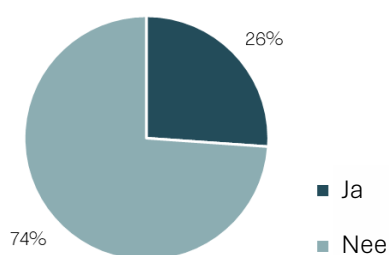


Leeftijd (PIR = 88)

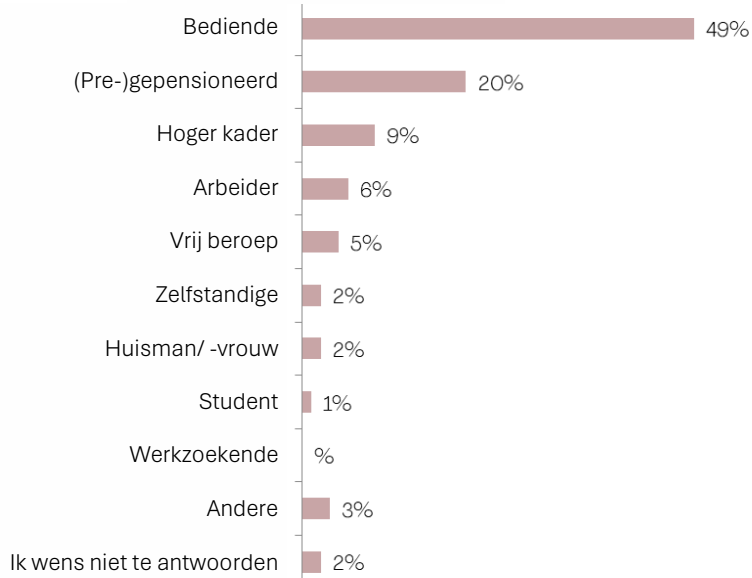


Wordt u soms geconfronteerd met bereikbaarheidsproblemen of beperkte mobiliteit?

(PIR = 88)



Werksituatie (PIR = 88)



1. RESULTATEN VAN DE BURGERBEVRAGING: UITDAGINGEN VOOR DE BELANGRIJKE

1.3. PRESENTATIE VAN DE RESULTATEN: MENINGEN OVER DE BELANGRIJKE PLAATSEN

ROTONDE VAN OVERBEKE-SORENSEN-FABIOLA

38 MENINGEN

Prioritaire uitdagingen en te bereiken doelstellingen:

De verkeersveiligheid verbeteren **59%**
Het doorgaand verkeer verminderen **49%**
Meer ruimte geven aan de fiets, de verkeersoverlast verminderen en de lokale bereikbaarheid met de auto garanderen **27%**

Te bevoorrechten interventietypes:

Snelheidsbeperking/radarcontrole **44%**
Fietsvoorziening **36%**
Vergroenen/Ontharden **28%**
Snelheidsremmer **28%**

"Je trouve que c'est un carrefour plutôt dangereux et les automobilistes ne respectent pas toujours la vitesse autorisée"

"Carrefour dangereux avec énormément de circulation, beaucoup d'enfants se rendant à pied à leurs écoles, beaucoup de conducteurs qui roulent trop vite."

"meer verkeersveiligheid voor zwakke weggebruikers"



GUIDO GEZELLEPLEIN

37 MENINGEN

Prioritaire uitdagingen en te bereiken doelstellingen

Vergroenen/Ontharden **59%**
Leefplaatsen inrichten **49%**
Het doorgaand verkeer verminderen **46%**
Goede toegangsvoorwaarden garanderen voor de handelszaken, bedrijven, scholen **30%**

Te bevoorrechten interventietypes:

Vergroenen/Ontharden **65%**
Autovrij maken **62%**
Gedeelde ruimte **26%**

"(...) Nous sommes sur une voie très passante, bruyante,... aucun enfant ne peut être présent en rue sans une vigilance très /trop accrue. Personne ne veut profiter de cet endroit qui est pourtant le cœur de la commune."

Être attentif au développement des petits commerces

"La place doit devenir piétonne, sans aucun passage de voiture de transit (haut-bas). Il peut rester un passage latéral (...) mais alors en zone d'espace partagé"

"La place est trop petite pour les piétons et n'est de ce fait, pas très attrayante... L'agrandissement permettrait en outre une végétalisation (si nécessaire dans nos milieux urbains) en harmonie avec les commerces"



1. RESULTATEN VAN DE BURGERBEVRAGING: UITDAGINGEN VOOR DE BELANGRIJKE

1.3. PRESENTATIE VAN DE RESULTATEN: MENINGEN OVER DE BELANGRIJKE PLAATSEN

MARGARETHA VAN OOSTENRIJKPLEIN

31 MENINGEN

Prioritaire uitdagingen en te bereiken doelstellingen:

De verkeersveiligheid verbeteren **43%**
Het doorgaand verkeer verminderen **40%**
Vergroenen/Ontharden **40%**
Leefplaatsen inrichten **30%**

Te bevoorrechten interventietypes:

Vergroenen/Ontharden **52%**
Fietsvoorziening **33%**
Autovrij maken **26%**

VRIJHEIDSROTONDE

31 MENINGEN

Prioritaire uitdagingen en te bereiken doelstellingen:

Meer ruimte geven aan de fiets **39%**
Leefplaatsen inrichten **39%**
De verkeersveiligheid verbeteren **35%**
Het doorgaand verkeer verminderen **26%**

Te bevoorrechten interventietypes:

Fietsvoorziening **58%**
Vergroenen/Ontharden **35%**

"Cette place n'en est pas une, c'est un parking à ciel ouvert, cerné par des files régulières de voitures qui transitent par là. Les véhicules qui viennent de l'av Charles-Quint et se dirigent vers l'av Marie de Hongrie ne font pas attention aux piétons qui traversent (...)"

Inquiétude quant à la suppression des places de stationnement pour les véhicules individuels

« Ce rond-point est inaccessible et sous-utilisé. Le transit y passe trop rapidement. Il devrait trouver un moyen de couper (ralentir) dans le sens av Van Overbeke car le contournement est peu utilisé, pour permettre à des piétons de s'y rendre plus facilement ? »

« Aucune place garantie pour les vélos, hors la place est disponible ».

"De rotonde is overgedimensioneerd en erg gevaarlijk voor fietsers"



1. RESULTATEN VAN DE BURGERBEVRAGING: UITDAGINGEN VOOR DE BELANGRIJKE

1.3. PRESENTATIE VAN DE RESULTATEN: MENINGEN OVER DE BELANGRIJKE PLAATSEN

KRUISPUNT VAN PAGÉ-DELHOVE-HERTOG JAN-PRINS BOUDEWIJN-SIMPSON

31 MENINGEN

Prioritaire uitdagingen en te bereiken doelstellingen:

De verkeersveiligheid verbeteren **67%**
Meer ruimte geven aan de fiets **50%**
Het doorgaand verkeer verminderen **47%**

Te bevoorrechten interventietypes:

Fietsvoorziening **60%**
Vergroenen/Ontharden **36%**
Eenrichtingsverkeer/veranderen van de rijrichting **32%**
Snelheidsremmer **32%**

PLACE REINE FABIOLA

28 MENINGEN

Prioritaire uitdagingen en te bereiken doelstellingen:

Vergroenen/Ontharden **57%**
Leefplaatsen inrichten **46%**
Het doorgaand verkeer verminderen **43%**
De verkeersveiligheid verbeteren **39%**

Te bevoorrechten interventietypes:

Vergroenen/Ontharden **59%**
Fietsvoorziening **56%**

« Heel gevaarlijk om daar over te steken. Misschien toch ook de circulatie herbekijken »

« Carrefour compliqué à repenser pour la sécurité routière et cycliste (et piétonne) essentiellement. »

« Il faut laisser une place suffisante pour les bus sans nuire à la végétalisation »

« Cette place "morte" en forme de parking doit être rendue plus conviviale pour les jeunes, enfants et personnes âgées. Lieu de rencontre à la place de parking ».



1. RESULTATEN VAN DE BURGERBEVRAGING: UITDAGINGEN VOOR DE BELANGRIJKE

1.3. PRESENTATIE VAN DE RESULTATEN: MENINGEN OVER DE BELANGRIJKE PLAATSEN

DE RIVIERENDREEF

22 MENINGEN

Prioritaire uitdagingen en te bereiken doelstellingen:

Meer ruimte geven aan de fiets **55%**

Het doorgaand verkeer verminderen **55%**

Te bevoorrechten interventietypes:

Fietsvoorziening **48%**

Eenrichtingsverkeer/veranderen van de rijrichting **38%**

De voetpaden verbreden **38%**

PLACE KONINGIN PAOLA

22 MENINGEN

Prioritaire uitdagingen en te bereiken doelstellingen:

Vergroenen/Ontharden **68%**

Leefplaatsen inrichten **45%**

Meer ruimte geven aan de voetgangers **27%**

Te bevoorrechten interventietypes:

Vergroenen/Ontharden **74%**

Grondmarkering **26%**

Les vélos sont régulièrement dépassés à vive allure et de façon trop proche. Mettre cette rue à sens unique permettrait également de générer une véritable piste cyclable sécurisée.

Enfin, la présence de radars serait dissuasive pour les chauffeurs trop prompts à l'accélération.»

« Vol
sluipverkeer.
Maak er
eenrichtingsweg
met een
gescheiden
fietspad. »

«c'est un axe de
fluidification du
trafic, un axe
inter-quartier, il a
toute son utilité.»

« Vitesse trop
grande de
nombreux
conducteurs sur la
drève de Rivieren.»

« (...) Hors marché, elle ne ressemble qu'à un grand parking, peu accueillant. Quelques arbres, des plantations grimpantes sur des treilles, des bacs pour permettre un potager collectif de quartier, un marquage au sol de jeux d'enfants... ET des passages piétons bien visibles pour rejoindre le centre de la place depuis les bâtiments qui la bordent permettraient de rendre plus sympathique cet espace, sans en empêcher l'organisation de marché hebdomadaire.»

« (...) Les passages pour piétons sont mal positionnés par rapport aux arrêts de bus.»

« Une fois sur la place il n'y a pas de passage piéton permettant d'accéder à la banque Belfius et/ou d'accéder à Jean Sébastien Bach, idem manque un passage piéton pour la traverser de part en part.»



1. RESULTATEN VAN DE BURGERBEVRAGING: UITDAGINGEN VOOR DE BELANGRIJKE

1.3. PRESENTATIE VAN DE RESULTATEN: MENINGEN OVER DE BELANGRIJKE PLAATSEN

DE GREEFSQUARE-DRUEZ

13 MENINGEN

Prioritaire uitdagingen en te bereiken doelstellingen:

Vergroenen/Ontharden **62%**

Leefplaatsen inrichten **54%**

Meer ruimte geven aan de voetgangers, meer ruimte
geven aan de fiets **38%**

Te bevoorrechten interventietypes:

Vergroenen/Ontharden **77%**

Fietsvoorziening **31%**

Autovrij maken **31%**

« Quartier résidentiel,
réduire l'emprise de la
voirie trop importante à
cet endroit et
végétaliser.
Rue Leclercq trop
étroite pour être à
double sens »

"Il est naturel de vouloir un
quartier apaisé où mes
enfants pourraient évoluer
librement sans crainte d'un
accident avec une voiture
surpuissante, chaque
intervention choisies ici
rempli ce but"



2. BELANGRIJKE PLAATSEN VOOR VERKEERSLUWE INGREPEN

2.1. ACTIEFICHES

METHODOLOGIE

Er werden 2 soorten actiefiches opgemaakt:

- **Type 1:** actiefiches voor de belangrijke plaatsen waar een voorstel tot ingreep werd weerhouden (met presentatie van een scenario/optie voor verkeersluwheid)
- **Type 2:** actiefiches voor de belangrijke plaatsen waar uitdagingen en aandachtspunten werden geïdentificeerd waarmee rekening zal worden gehouden en die zullen worden onderzocht bij de toekomstige inrichting door de gemeente (zonder scenario/optie voor verkeersluwheid).

De actiefiches worden als volgt opgebouwd:

PAGINA 1: HUIDIGE TOESTAND:

- BESCHRIJVING VAN DE BELANGRIJKE PLAATS (LIGGING, STRATEN,...)
- VISUEEL SCHEMA + FOTO'S VAN DE HUIDIGE TOESTAND
- BESCHRIJVING VAN DE TE BEREIKEN DOELSTELLINGEN VOOR DEZE PLAATS (AFKOMSTIG UIT FASE 2 VAN HET GEMMP)
- BESCHRIJVING VAN DE PRIORITAIRE UITDAGINGEN DIE WERDEN WEERHOUDEN OM DE PLAATS VERKEERSLUW TE MAKEN (AFKOMSTIG UIT DE ONLINE ENQUÊTE IN FASE 3 VAN HET GEMMP)
- IDENTIFICATIE VAN DE BEPERKINGEN EN AANDACHTSPUNTEN WAARMEE REKENING MOET WORDEN GEHOUDEN BIJ HET ONTWERP VAN DE INRICHTING

PAGINA 2 : GEPLANDE TOESTAND

(ENKEL VOOR DE FICHES VAN TYPE 1):

- VISUEEL SCHEMA VAN DE MAATREGEL
- BESCHRIJVING VAN DE INRICHTINGSPRINCIPES VOOR DE MAATREGEL
- PRESENTATIE VAN DE VOORDELEN VAN DE MAATREGEL

NAAM VAN BELANGRIJKE PLAATS	
<u>HUIDIGE TOESTAND: LIGGING EN BESCHRIJVING</u>	
PLAATSNAAM: BETROKKEN STRATEN	
<u>UITDAGINGEN EN PRIORITAIRE DOELSTELLINGEN</u>	
<u>DOELSTELLINGEN</u>	
• • • •	
<u>UITDAGINGEN</u>	
• • • •	
<u>BEPERKINGEN EN AANDACHTSPUNTEN</u>	
• • • •	
3.	

NAAM VAN BELANGRIJKE PLAATS	
<u>GEPLANDE TOESTAND: MAATREGEL</u>	
BESCHRIJVING VAN DE MAATREGEL	
<u>BESCHRIJVING VAN DE INRICHTINGSPRINCIPES</u>	
• • • •	
<u>VOORDELEN</u>	
• • • •	
4.	

2. BELANGRIJKE PLAATSEN VOOR VERKEERSLUWE INGREPEN

2.1. ACTIEFICHES

LIGGING EN IDENTIFICATIE VAN DE BELANGRIJKE PLAATSEN VOOR VERKEERSLUWE INGREPEN

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3

Stratégie de mise en oeuvre des quartiers apaisés
Strategie voor de implementatie van leefwijk

-  Lieux-clés avec proposition d'intervention retenue - Sleutellocaties met geselecteerd interventievoorstel
-  Lieux-clés avec enjeux et points d'attention à étudier - Sleutellocaties met vraagstukken en aandachtspunten om te bestuderen

Fond de plan - Achtergrond

-  Bâti - gebouwd
-  Espaces verts - groene ruimten

Sources/ Bronnen : BRAT - 2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat



HUDIGE TOESTAND: LIGGING EN BESCHRIJVING

GUIDO GEZELLEPLEIN: ZEYPSTRAAT, SINT-MARTNUSKERKSTRAAT, J. DE GREEFSTRAAT, DE RIVIERENDREEF

Het Guido Gezelleplein is een centraal gelegen openbare ruimte die wordt beschouwd als het 'dorpshart' van Ganshoren. Het concentreert heel wat functies van het wijkleven (markt, handelszaken, terrassen, culturele instellingen en scholen...).



UITDAGINGEN EN PRIORITAIRE DOELSTELLINGEN

DOELSTELLINGEN

- De ruimte integreren in de structurerende voetgangers- en fietsnetwerken
- De verplaatsingsvoorwaarden beveiligen en verbeteren voor alle verplaatsingswijzen (in het bijzonder: de voetgangers)
- Een verkeersluwe zone, een 'wijkhart' ontwikkelen
- De centraliteit van de ruimte en haar verblijfsfunctie versterken (activering en reëel gebruik van de openbare ruimte)
- De toegankelijkheid van de aanwezige stedelijke functies garanderen (buurtbewoners, handelszaken, scholen)

UITDAGINGEN

- Vergroenen/Ontharden
- Leefplaatsen inrichten
- Het doorgaand verkeer verminderen
- Goede toegangsvoorwaarden garanderen voor de handelszaken, bedrijven en scholen

BEPERKINGEN EN AANDACHTSPUNTEN

- Lokalisatie van het toekomstige administratief centrum van de gemeente (masterplan is voorzien)
- Behoud van de parkeerplaatsen in de Zeypstraat en van de leveringszones voor de handelszaken en restaurants
- Aanwezigheid van de wekelijkse markt (beschikbare ruimte voor de installatie van de markt, toegangsvoorwaarden voor de marktkramers ...)
- Bescherming van de bomen op het plein
- Toegang tot het plein behouden voor de hulpdiensten

AANLEG VAN EEN AUTORIJE ZONE



BESCHRIJVING VAN DE INRICHTINGSPRINCIPES

- Een autovrije zone aanleggen aan een van de kanten van het plein (deel tussen de Zeypstraat en de De Rivierendreef)
- Uitbreiding van het huidige plein: herwaardering van de openbare ruimte en ontharding
- Invoering van eenrichtingsverkeer in de Zeypstraat (tussen de parking en het Guido Gezelleplein: lokale lus met de Sint-Martinuskerkstraat)

Mogelijk alternatief: de rijrichting van de lokale lus en het eenrichtingsverkeer in de Zeypstraat en de Sint-Martinuskerk omkeren (doel: een rijrichting bevoorrechten die minder doorgaand verkeer aantrekt)

VOORDELEN

- Herwaardering/verbetering van de openbare ruimte
- Beveiliging en verbetering van het comfort voor de verplaatsingen te voet en met de fiets
- Beveiliging en herwaardering van de toegang tot de verkeer genererende polen in de buurt (Sint-Lutgardisschool, culturele centra, medisch centrum, bibliotheek, handelszaken en diensten ...).
- Meer ruimte op de rijbaan (voor het verkeer van de actieve verplaatsingswijzen, uitbreiding van de marktzone, uitbreiding van de terrassen,...)
- Reëel gebruik van het plein voor de verblijfsfunctie (installatie van stadsmeubilair, beplanting, waterpunt, speeltuig, fietsparkeerplaatsen ...)
- Vermindering van het gemotoriseerd verkeer op het plein en aanleg van lokale lussen (Sint-Martinus/Zeyp en De Greef/Rivieren)

KRUISPUNT VAN PAGÉ-DELHOVE-BOUDEWIJN-SIMPSON-HERTOG JAN

HUIDIGE TOESTAND: LIGGING EN BESCHRIJVING

KRUISPUNT TUSSEN DE VAN PAGÉSTRAAT-DELHOVESTRAAT-PRINS BOUDEWIJNSTRAAT-SIMPSONSTRAAT-HERTOG JANSTRAAT

Het kruispunt tussen de Jean-Baptiste Van Pagéstraat, Louis Delhovestraat, Georges Simpsonstraat, Prins Boudevijnstraat en de Hertog Janlaan is gelegen in een residentiële wijk van de gemeente. Met 7 armen is het erg complex en wordt het gedomineerd door de auto.



UITDAGINGEN EN PRIORITAIRE DOELSTELLINGEN

DOELSTELLINGEN

- Het belang van de ruimte in de structurerende voetgangers- en fietsnetwerken benadrukken (zie MSW)
- De verplaatsingsvoorwaarden beveiligen en verbeteren voor alle verplaatsingswijzen (vooral voor voetgangers en fietsers), vooral aan de vele en complexe oversteekplaatsen van het kruispunt
- Een verkeersluwe wijkruimte ontwikkelen en de verblijfsfunctie versterken
- Het fietsparkeren op de openbare weg versterken
- De lokale toegankelijkheid van de buurtbewoners garanderen

UITDAGINGEN

- De verkeersveiligheid verbeteren
- Meer ruimte geven aan de fiets
- Het doorgaand verkeer verminderen
- Vergroenen/Ontharden

BEPERKINGEN EN AANDACHTSPUNTEN

- Aanwezigheid van handelszaken op het kruispunt (een paramedisch centrum, een kruidenierszaak): verbetering van het comfort voor de actieve verplaatsingswijzen, behoud van goede toegangsvoorwaarden (voor leveranciers en klanten)
- Behoud van goede toegangsvoorwaarden voor de wijk vanaf de grote assen
- Toegang tot de parkeerzone in de Hertog Janlaan
- Bescherming van de bomen in de Hertog Janlaan en van het beplante perk in de Van Pagéstraat
- Toegang tot het kruispunt behouden voor de hulpdiensten

VEREENVOUDIGING & AUTOVRIJ MAKEN VAN HET KRUISPUNT



BESCHRIJVING VAN DE INRICHTINGSPRINCIPES

- Een autovrije zone aanleggen op de plaats van het kruispunt, door de voetpaden van de Van Pagéstraat uit te breiden en het kruispunt los te koppelen ter hoogte van de Louis Delhovestraat
- Een deel van de Hertog Janlaan doodlopend maken, omkeren blijft mogelijk via de middenberm
- Vanaf de Louis Delhovestraat uitrijden via de Hertog Janlaan

VOORDELEN

- Aanleg van een pleintje voor de wijk en herwaardering van de openbare ruimte
- Beveiliging en verbetering van het comfort voor de verplaatsingen te voet en met de fiets
- Reëel gebruik van het plein voor de verblijfsfunctie (installatie van stadsmeubilair, beplanting, speeltuig,...)
- Reëel gebruik van de ruimte voor het fietsparkeren (zone met een gebrek aan fietsparkeerplaatsen)
- Vermindering van het doorgaand verkeer in de Delhovestraat en aanleg van lokale lussen (Delhove/Hertog Jan, Simpson/Boudewijn, Van Pagé/Boudewijn)

HUDIGE TOESTAND: LIGGING EN BESCHRIJVING

DE RIVIERENDREEF (TUSSEN DE WERELDTENTOONSTELLINGSLAAN EN DE KASTEELDREEF)

De de Rivierendreef is een strategische as voor de voetgangers en fietsers. Vandaag wordt er in twee richtingen gereden en is er veel doorgaand verkeer, vooral in het noordelijke deel.



UITDAGINGEN EN PRIORITAIRE DOELSTELLINGEN

DOELSTELLINGEN

- De hinder veroorzaakt door het autoverkeer verminderen (lawaai, vervuiling,...)
- Het volume beheren en de lokale verkeerssnelheid verlagen
- De straat opnemen in de structurerende voetgangers- en fietsnetwerken
- De verplaatsingen beveiligen voor alle verplaatsingswijzen (vooral voor de actieve modi en voor het kruisen tussen auto's)
- De lokale toegankelijkheid van de buurtbewoners garanderen

UITDAGINGEN

- Meer ruimte geven aan de fiets (een kwaliteitsvolle fietsvoorziening creëren) en aan de voetgangers
- Het doorgaand verkeer verminderen

BEPERKINGEN EN AANDACHTSPUNTEN

- Behoud van goede toegangsvoorwaarden voor de wijk vanaf de structurerende assen (lokale toegang vanaf de Wereldtentoonstellingslaan via de Hervormingslaan of de Kasteeldreef)
- Sneller rijden door het eenrichtingsverkeer (de aanleg vooropstellen van asverschuivingen of andere snelheidsremmers)

GEPLANEDE TOESTAND: VERKEERSLUWE MAATREGEL

ALTERNATIEF 1:

EENRICHTINGSVERKEER EN GEMARKEERD FIETSPAD IN DE RIJRICHTING



BESCHRIJVING VAN DE INRICHTINGSPRINCIPES

- Eenrichtingsverkeer in de De Rivierendreef tussen de Kasteeldreef en de Wereldtentoonstellingslaan (toegelaten rijrichting: van de Kasteeldreef naar de Wereldtentoonstellingslaan): lokale uitgang van de wijk
- Een gemarkeerd fietspad aanleggen in de rijrichting (richting Wereldtentoonstellingslaan): mogelijke breedte geraamd op 1,8m
- Beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) in de tegengestelde rijrichting
- Behoud van een lange parkeerstrook aan slechts één kant van de straat (asverschuiving mogelijk)

VOORDELEN

- Vermindering van de autodruk in de straat en van de hinder veroorzaakt door het autoverkeer (lawaai, luchtvervuiling,...)
- Vermindering van het doorgaand verkeer in de De Rivierendreef
- Beveiliging en verbetering van het comfort voor vooral de verplaatsingen met de fiets
- Mogelijkheid om meer groen te voorzien in de straat (beplanting op de parkeerstrook,...)

GEPLANEDE TOESTAND: VERKEERSLUWE MAATREGEL

ALTERNATIEF 2:

EENRICHTINGSVERKEER EN AANLEG VAN EEN GEMARKEERD FIETSPAD IN DE TEGENGESTELDE RIJRICHTING



BESCHRIJVING VAN DE INRICHTINGSPRINCIPES

- Eenrichtingsverkeer in de De Rivierendreef tussen de Kasteeldreef en de Wereldtentoonstellingslaan (toegelaten rijrichting: van de Kasteeldreef naar de Wereldtentoonstellingslaan): lokale uitgang van de wijk
- Een gemarkeerd fietspad aanleggen in de tegengestelde rijrichting (richting Hervormingslaan): mogelijke breedte geraamd op 1,8m
- Aanleg van een fietssuggestiestrook of een fietszone in de rijrichting van de auto's
- Behoud van een lange parkeerstrook aan slechts één kant van de straat (asverschuiving mogelijk)

GAINS

- Vermindering van de autodruk in de straat en van de hinder veroorzaakt door het autoverkeer (lawaai, luchtvervuiling,...)
- Vermindering van het doorgaand verkeer in de De Rivierendreef
- Beveiliging en verbetering van het comfort voor vooral de verplaatsingen met de fiets
- Mogelijkheid om meer groen te voorzien in de straat (beplanting op de parkeerstrook,...)

HUDIGE TOESTAND: LIGGING EN BESCHRIJVING

SQUARE DE GREEFSTRAAT EN DRUEZSTRAAT (TUSSEN G. MOTTARDSTRAAT EN G. LECLERCQLAAN)

De square aan de J. De Greefstraat en de J. Druetzstraat, tussen de Georges Leclercq laan en de Guy Mottardstraat, ligt in een residentiële wijk van de gemeente. Vandaag staat deze ruimte volledig in het teken van het autoverkeer, maar ze biedt een potentieel voor de aanleg van een openbare ruimte voor de wijk.



UITDAGINGEN EN PRIORITAIRE DOELSTELLINGEN

DOELSTELLINGEN

- De ruimte opnemen in het structurerend voetgangersnetwerk (verbinding/route naar het Guido Gezelleplein)
- De verplaatsingsvoorwaarden beveiligen en verbeteren voor alle modi (vooral de voetgangers)
- Een verkeersluwe ruimte in de wijk ontwikkelen en de verblijfsfunctie versterken (opgenomen als lokale identiteitskern)
- Een ludieke ruimte creëren verbonden met de scholen en polen in de buurt (waaronder het zwembad)
- De lokale toegankelijkheid van de aanwezige stadsfuncties garanderen (buurtbewoners, scholen ...)

UITDAGINGEN

- Vergroenen/Ontharden
- Leefplaatsen inrichten
- Meer ruimte geven aan fietsers en voetgangers

BEPERKINGEN EN AANDACHTSPUNTEN

- Behoud van de inrit van het gebouw tussen De Greefstraat 38 en Mottardstraat 5
- Behoud van een toegang tot de ruimte voor de hulpdiensten
- Bescherming van de bomen op de middenberm

VEREENVOUDIGING & AUTOVRIJ MAKEN VAN DE SQUARE



BESCHRIJVING VAN DE INRICHTINGSPRINCIPES

- Uitbreiding van het voetpad van de J. De Greefstraat (ongeveer tussen de nrs. 36 en 38 tot aan de hoek met de G. Mottardstraat) en aanleg van een autovrije zone
- Uitbreiding van de beplante zone
- Eenrichtingsverkeer in de J. Druezstraat tussen de F. Vervaeckstraat en de G. Leclercq (toegelaten rijrichting: van de F. Vervaeckstraat naar de J. De Greefstraat)

VOORDELEN

- Aanleg van een pleintje voor de wijk en herwaardering van de openbare ruimte
- Beveiliging en verbetering van de verplaatsingen te voet en met de fiets
- Reëel gebruik van de ruimte voor de verblijfsfunctie (installatie van stadsmeubilair, aanleg van een ludieke ruimte, ...)
- Vergroening van de ruimte en aanleg van een koelte-eiland
- Vermindering van het autoverkeer in een lokaal wegennet

ROTONDE VAN OVERBEKE/SORENSEN

HUDIGE TOESTAND: LIGGING EN BESCHRIJVING

ROTONDE VAN OVERBEKE EN SORENSEN

Deze rotonde is gelegen op het kruispunt van de Van Overbekelaan en de Sergeant Sorensenlaan, strategische assen voor alle verplaatsingswijzen die echter ook veelvuldig worden gebruikt door het doorgaand verkeer.



UITDAGINGEN EN PRIORITAIRE DOELSTELLINGEN

DOELSTELLINGEN

- Het doorgaand verkeer verminderen
- De verplaatsingsvoorwaarden beveiligen en verbeteren voor alle modi (in het bijzonder voor voetgangers en fietsers)
- De prestatie van het openbaar vervoer verbeteren (files vermijden en de regelmatigheid van de lijn verbeteren)
- De lokale toegankelijkheid van de aanwezige stedelijke functies garanderen (buurtbewoners, handelszaken, voorzieningen...)

UITDAGINGEN

- De verkeersveiligheid verbeteren
- De verkeershinder verminderen (vervuiling en lawaai)
- Meer ruimte geven aan de fiets
- De lokale toegankelijkheid met de auto garanderen

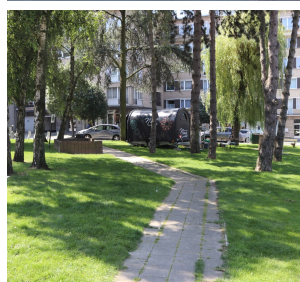
BEPERKINGEN EN AANDACHTSPUNTEN

- Behoud van de goede toegangsvoorwaarden voor de omliggende wijken en de verkeer genererende polen (o.m. het zwembad).
- Keermogelijkheid voor bussen op de rotonde
- Oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers op de rotonde

HUDIGE TOESTAND: LIGGING EN BESCHRIJVING

MARGARETHA VAN OOSTENRIJKPLEIN: MARIA VAN HONGARIJELAAN, KEIZER KARELLAAN

Het Margaretha van Oostenrijkplein, gelegen in het westen van de gemeente, vormt een toegangspoort tot de gemeente vanaf de Keizer Karellaan. Ondanks de strategische ligging en de aanwezige functies in de buurt, heerst er bijzonder druk verkeer en wordt er veelvuldig geparkeerd. In de huidige toestand is het niet echt een openbare ruimte die uitnodigt om er te vertoeven en te ontspannen.



UITDAGINGEN EN PRIORITAIRE DOELSTELLINGEN

DOELSTELLINGEN

- Het doorgaand verkeer verminderen ("toegang tot/uitgang van" de gemeente)
- Een verkeersluwe zone en een kwaliteitsvolle openbare ruimte ontwikkelen (diverse gebruiksdoeleinden)
- De performantie van het openbaar vervoer verbeteren (files vermijden en de kwaliteit van de bushaltes verbeteren)
- De verplaatsingsvoorwaarden beveiligen en verbeteren voor alle modi (in het bijzonder voor voetgangers en PBM)
- Een kwaliteitsvolle fietsvoorziening creëren (verbinding met het fiets-GEN en de GFR)
- De lokale toegankelijkheid van de aanwezige stedelijke functies garanderen (buurtbewoners, handelszaken, ...)

UITDAGINGEN

- De verkeersveiligheid verbeteren
- Vergroenen/Ontharden
- Leefplaatsen inrichten

BEPERKINGEN EN AANDACHTSPUNTEN

- Parkeerzone in het midden van het plein
- Bescherming van de bomen en van de groene ruimte
- Behoud van de toegang tot de wijk via het Margaretha van Oostenrijkplein
- Herwaardering van de handelszaken
- Continuïteit van de Groene Wandeling

VRIJHEIDSROTONDE: VAN OVERBEKELAAN, HERVORMINGSLAAN, V. LOWETSTRAAT

Deze rotonde ligt op het kruispunt van de Van Overbekelaan, de Hervormingslaan en de Victor Lowetstraat, strategische assen voor alle verplaatsingswijzen die echter ook wordt gebruikt door doorgaand verkeer van buiten Ganshoren (transitroute).



UITDAGINGEN EN PRIORITAIRE DOELSTELLINGEN

DOELSTELLINGEN

- De verplaatsingsvoorwaarden beveiligen en verbeteren voor alle modi, vooral voor voetgangers en fietsers
- De performantie en regelmaat van de openbaarvervoerslijnen garanderen
- Het doorgaand verkeer verminderen
- De snelheid van het gemotoriseerde verkeer verlagen
- De lokale toegankelijkheid van de aanwezige stedelijke functies garanderen (buurtbewoners, voorzieningen...)

UITDAGINGEN

- Meer ruimte geven aan de fiets
- Leefplaatsen inrichten
- De verkeersveiligheid verbeteren
- Het doorgaand verkeer verminderen

BEPERKINGEN EN AANDACHTSPUNTEN

- Bestaan van het BBP «Groen Hart» dat de oriëntaties voor de ruimte vastlegt
- Toegankelijkheid van de centrale groene ruimte van de rotonde

HUIDIGE TOESTAND: LIGGING EN BESCHRIJVING

KONINGIN PAOLAPLEIN: NEGEN PROVINCIESLAAN

Het Koningin Paolaplein is een openbare ruimte met een groot potentieel. Er zijn enkele buurtwinkels gevestigd, maar momenteel is er weinig beleving. Het plein wordt doorsneden door de Negen Provincieslaan met druk autoverkeer, waardoor de oversteekplaatsen voor voetgangers onveilig zijn en weinig comfortabel.



UITDAGINGEN EN PRIORITAIRE DOELSTELLINGEN

DOELSTELLINGEN

- De verplaatsingsvoorwaarden beveiligen en verbeteren voor alle modi, in het bijzonder voor voetgangers (o.m. oversteekplaatsen en de staat van de voetpaden) en fietsers (door een kwaliteitsvolle fietsvoorziening te creëren)
- De toegankelijkheid van de ruimte voor PBM verbeteren
- De preformantie van het openbaar vervoer verbeteren (files vermijden en de regelmaat van de lijn garanderen)
- Het doorgaand verkeer verminderen
- De lokale toegankelijkheid van de aanwezige stedelijke functies garanderen (buurtbewoners, handelszaken, voorzieningen)

UITDAGINGEN

- Vergroenen/Ontharden
- Leefplaatsen inrichten
- Meer ruimte geven aan de voetgangers (vooral de oversteekplaatsen verbeteren)

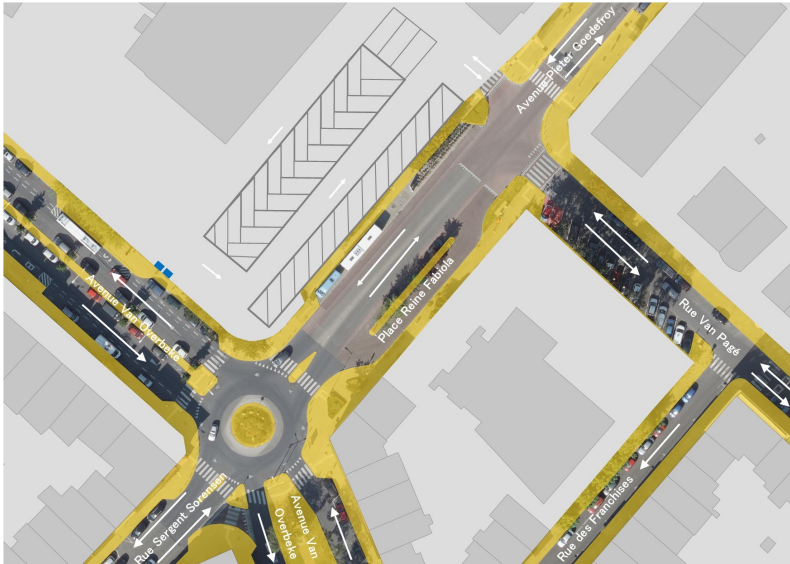
BEPERKINGEN EN AANDACHTSPUNTEN

- Aanwezigheid van een busroute en een halte
- Aanwezigheid van de wekelijkse markt
- Behoud van een goede toegankelijkheid van de handelszaken
- Duurzaam Wijkcontract Villa's van Ganshoren in uitvoering in de buurt

HUDIGE TOESTAND: LIGGING EN BESCHRIJVING

KONINGIN FABIOLAPLEIN: VAN OVERBEKELAAN, SERGEANT SORENSENSTRAAT, P. GOEDEFROYLAAN

Het Koningin Fabiolaplein ligt voor het zwembad Nereus en het voorplein van de Sint-Martinuskerk. Ondanks zijn strategische ligging is het in de huidige toestand geen echt plein. De ruimte wordt vooral gebruikt als bushalte en als parking voor de bezoekers van het zwembad en de kerk.



UITDAGINGEN EN PRIORITAIRE DOELSTELLINGEN

DOELSTELLINGEN

- De openbare ruimte opknappen
- De verplaatsingsvoorwaarden beveiligen en verbeteren voor alle modi (vooral de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers)
- De hinder veroorzaakt door het autoverkeer verminderen (vervuiling, lawaai)
- De performantie en de regelmaat van het openbaar vervoer verbeteren (o.m. beheer van de bushalte)
- De toegankelijkheid van de aanwezige stedelijke functies garanderen (buurtbewoners, handelszaken, voorzieningen ...)

UITDAGINGEN

- Vergroenen/Ontharden
- Leefplaatsen inrichten
- Het doorgaand verkeer verminderen
- De verkeersveiligheid verbeteren

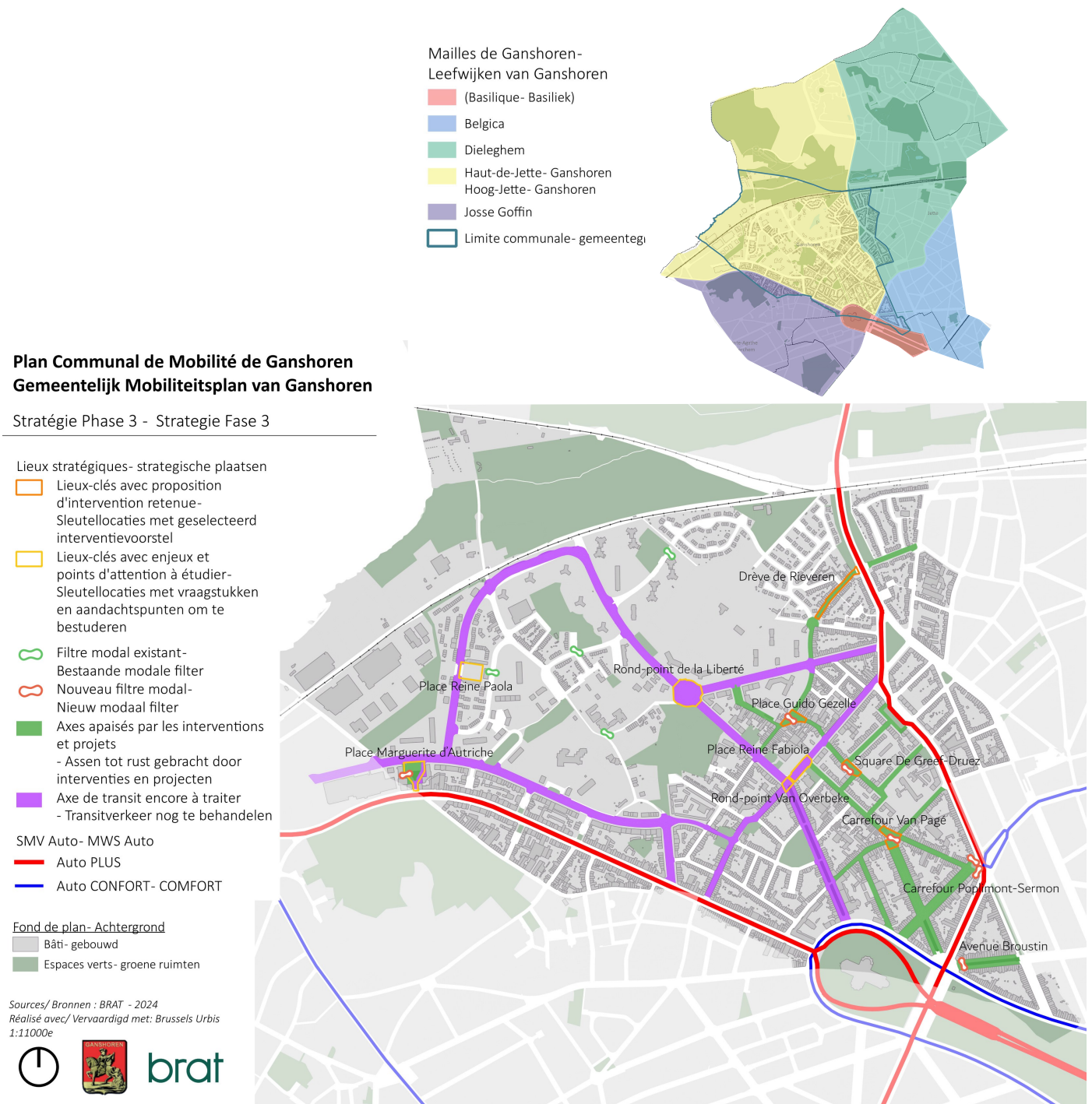
BEPERKINGEN EN AANDACHTSPUNTEN

- Gemeentelijk project voor de heraanleg van de as Beeckmans-Sorensen-Goedefroy-de Brouckère
- Toegang tot de parking van het zwembad
- Toegankelijkheid van de kerk
- Aanwezigheid van bushaltes

2. BELANGRIJKE PLAATSEN VOOR VERKEERSLUWE INGREPEN

2.2. OVERZICHTSKAART VAN DE INTERACTIE VAN DE INGREPEN EN LOPENDE PROJECTEN

INTERACTIE TUSSEN DE INGREPEN EN LOPENDE PROJECTEN VOOR VERKEERSLUWHEID EN HUN IMPACT



IV

PIJLER 3: COMMUNICATIE, SENSIBILISERING EN AANMOEDIGING TOT MULTIMODALITEIT

1. COMMUNICEREN, SENSIBILISEREN EN AANMOEDIGEN TOT MULTIMODALITEIT

1.1 TOEGANG TOT MULTIMODALE INFORMATIE

DE TOEGANG TOT DE INFORMATIE UITBREIDEN

Het GemMP beveelt aan om de bestaande informatiekanalen in stand te houden en het gebruik ervan op te voeren (website—nog meer aan te vullen-, Ganshoren Info, sociale media, enz.). De mobiliteitspagina van de gemeente bevat momenteel nog te veel leemten, terwijl de mobiliteitsdienst toch over veel gegevens beschikt die ze via dat kanaal toegankelijk zou kunnen maken voor het publiek. Meer mensen zouden de informatie kunnen raadplegen en de multimodaliteit zou worden gepromoot. Via subthema's (bv: deelmobiliteit, Ganshoren met de fiets, Ganshoren te voet), ... kunnen informatie en lokalisatiekaarten (fietsbeugels, dropzones, laadpalen, enz.) worden getoond zodat de burgers makkelijk weten waar ze wat kunnen vinden of er toe worden gemobiliseerd.

MOBILITY HUB'S ONTWIKKELEN

Het Gewest wil de deelmobiliteit versterken via een servicemodel (Mobility as a Service – MaaS) waarin de gebruikers heel wat geïntegreerde diensten vinden die beantwoorden aan hun behoeften, zodat een aanzienlijk deel van de bevolking geen eigen wagen hoeft te

bezitten.

Die ambitie is opgenomen in het actieprogramma “Good Service” van het Gewestelijk Mobiliteitsplan dat het belang benadrukt om een coherent en relevant aanbod van deelmobiliteit te ontwikkelen en het makkelijk toegankelijk te maken. Daarvoor moeten mobiliteitshubs worden ontwikkeld met als doel een netwerk te creëren om de complementariteit van de deelmobiliteitsdiensten met het openbaar vervoer te versterken, en de vermindering van het autobezit te bevorderen en geloofwaardig te maken. Daarnaast moeten de mobiliteitshubs ook worden opgenomen in de wijkcentra door te steunen op de al bestaande stedelijke functies (handelszaken, culturele voorzieningen, scholen, enz.). De gemeente Ganshoren identificeerde 4 potentiële plaatsen, aangeduid op de onderstaande kaart, waar ‘mobility hubs’ kunnen worden gecreëerd:

- **Eeuwfeestsquare**, met haltes van tram 9 en van de bussen 13 en 83, een Villo!-station,

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

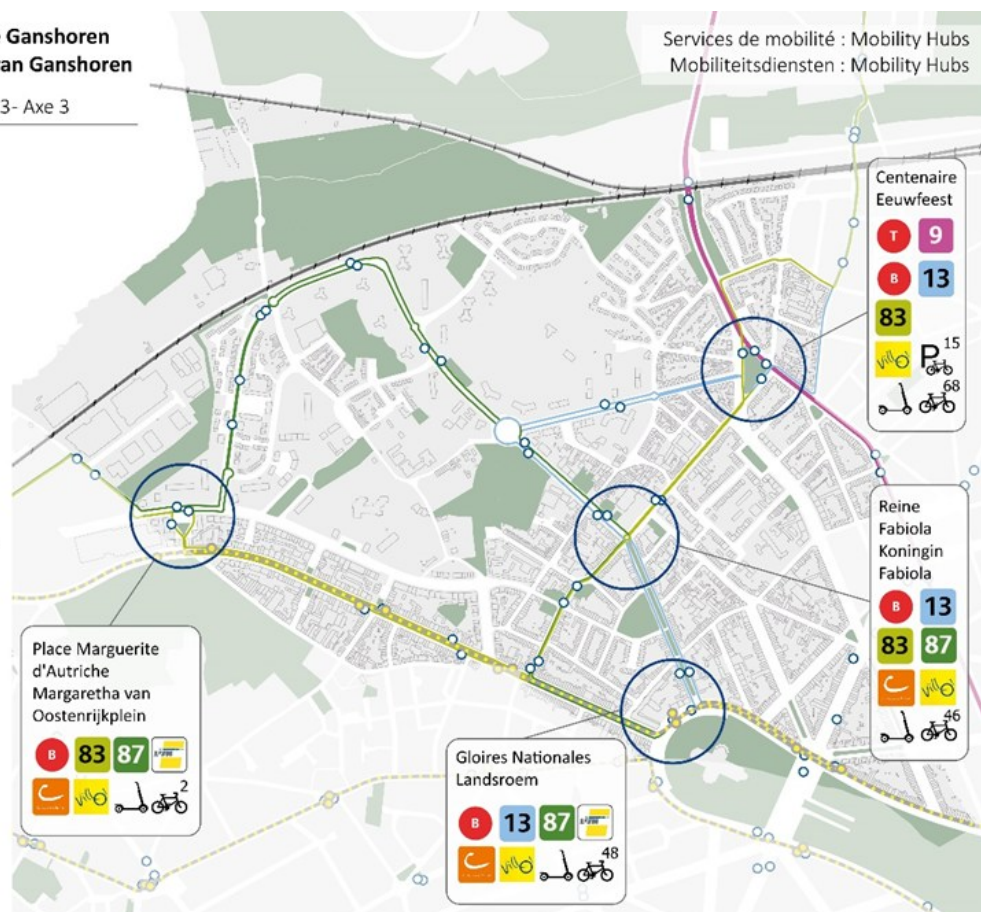
Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3- Axe 3

- T** Ligne de tram STIB
MIVB Tram lijn
- B** Ligne(s) de bus STIB
MIVB bus lijn(en)
- De Lijn** Ligne(s) de bus De Lijn
De lijn-netwerk Bus lijn(en)
- Cambio**
- Villo**
- Box vélo** (chiffre = capacité)
Fietsbox (aantal = capaciteit)
- Dropzone**
- Arceaux vélo** (chiffre = capacité totale dans le hub)
Bogen voor fietsen (aantal = totale capaciteit in de hub)

Fond de plan - Achtergrond

- Espaces verts** - Groene ruimten
- Bâti**
- Chemin de fer** - Spoorweg

Sources / Bronnen : BRAT & commune/gemeente Ganshoren - 2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis 1:11000e



1. COMMUNICEREN, SENSIBILISEREN EN AANMOEDIGEN TOT MULTIMODALITEIT

1.2 COMMUNICATIESTRATEGIE

- Fietsparkeerplaatsen voor kortdurend parkeren en een dropzone;
- **Koningin Fabiolaplein – Nereus**, met haltes van de bussen 13, 83 en 87, een Cambio-station, een Villo!-station, fietsparkeerplaatsen voor kortdurend en langdurig parkeren en een dropzone;
- **Margaretha van Oostenrijkplein – Basilix**, met haltes van de bussen 83 en 87 en van De Lijn 213 en R14, een Cambio-station, een Villo!-station, fietsparkeerplaatsen voor kortdurend parkeren en een dropzone;
- **Landsroemlaan – Heilig Hartcollege**, met haltes van de bussen 13 en 87 en van De Lijn 213, 714 en R14, een Cambio-station, een Villo!-station, fietsparkeerplaatsen voor kortdurend parkeren en een dropzone.

COMMUNICEREN OVER DE BRUSSEL'AIR-PREMIE

Met de Brussel'Air-premie, gelanceerd in het kader van de Low Emission Zone (LEZ), biedt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest financiële ondersteuning aan de inwoners die hun auto van de hand doen en voor een ande-

re verplaatsingswijze kiezen. Deze premie, waarvan het bedrag wordt bepaald volgens het inkomen van het gezin, wordt verstrekt in de vorm van een mobiliteitsbudget voor een hele reeks mobiliteitsdiensten dat het gezin mag besteden gedurende maximaal twee jaar. De premie kan worden aangevraagd via een online formulier op het gewestelijke loket IRISbox, binnen 6 maanden nadat de nummerplaat van de auto is geschrapt. Professionals kunnen een LEZ-premie aanvragen om te investeren in een elektrische bestelwagen of een bakfiets.

COMMUNICEREN OVER EN SENSIBILISEREN TOT AUTODELEN

Autodelen is een mobiliteitsoplossing waarmee burgers een voertuig kunnen gebruiken zonder het zelf te bezitten. In Brussel bestaan er verschillende vormen van autodelen:

- Autodelen via een station: Cambio stelt een gediversifieerd autopark ter beschikking in meer dan 200 stations die zijn verdeeld over het gewestelijke grondgebied. De gebruiker huurt een voertuig en laat het achter in een station van zijn keuze (hij be-

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3

Axe 3- Communication et mesures de sensibilisation à la multimodalité
Prioriteit 3- Communicatie en maatregelen om bewustmaking van multimodaliteit
Stations cambio

 Cambio

Fond de plan - Achtergrond

 Bâti - Gebouwd
 Espaces verts - Groene ruimten
 Chemin de fer - Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT & Mobigis - 2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat



Services de mobilité : Cambio
Mobiliteitsdiensten : Cambio

1. COMMUNCEREN, SENSIBILISEREN EN AANMOEDIGEN TOT MULTIMODALITEIT

1.3 TOEGANG TOT DE MOBILITEITSDIENSTEN

taalt volgens de kilometerstand en de duur van de huur, benzine inbegrepen).

- Free floating autodelen: in Brussel stellen verschillende operatoren de bevolking een aantal voertuigen ter beschikking. Ze hebben geen stations: de auto's zijn verdeeld volgens het gebruik van de gebruikers die de auto huren via een app op hun smartphone en hem achterlaten op de plaats van hun keuze.
- Autodelen tussen particulieren: met deze formule wordt een privéwagen gedeeld tussen burens of vrienden. Cozywheels, Getaround, Wibee of Dégage zijn de bestaande systemen in Brussel. Ze bieden ook de mogelijkheid om verschillende soorten voertuigen te delen, waaronder (bak)fietsen.

HET DEELMOBILITEITSAANBOD UITBREIDEN

In Brussel werd het aanbod gediversifieerd met de komst van nieuwe operatoren die heel wat verschillende diensten aanbieden. Het aantal gebruikers is sinds 2021 verdrievoudigd: meer dan 50 000 Brusselaars maken regelmatig gebruik van een deelwagen.

Om het autodelen aan te moedigen kan de gemeente werken aan het aanbod, de strategie en de communicatie om de vraag op te voeren. De "Green Deal Inclusive Car-Sharing" bijvoorbeeld, ondertekend door verschillende gemeenten, is bedoeld om het autodelen inclusiever en duurzamer te maken. De gemeente kan heel wat informatie, tips en goede praktijken vinden in de inspiratiegids voor de Brusselse lokale besturen (Autodelen).

HET AANBOD VAN (BAK)FIETSPARKEERPLAATSEN IN DE OPENBARE RUIMTE EN BUITEN DE OPENBARE WEG ONTWIKKELEN

Parking Brussels voerde recent een studie naar het parkeren van alternatieve modi op het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het onderzocht het aanbod en de vraag op de bestaande voorzieningen en in de openbare ruimte. Fietsparkeren is de laatste jaren aanzienlijk toegenomen. De gemeente heeft regelmatig nieuwe fietsbeugels geïnstalleerd (103 beugels, goed voor 586 plaatsen in de zomer van 2024), evenals fietsboxen (30 voor 150 plaatsen in de zomer van 2024) in de openbare ruimte. Toch zijn er op

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3- Axe 3

Etat des lieux des dispositifs cyclables
Fietsvoorzieningen

- Nombre de vélo(s) en marge
Aantal fietsen aan de zijlijn
- 1
- 3
- Zones de carence identifiées
Tekortgebieden geïdentificeerd
- Box Vélos
Fietsbox
- Arceaux vélos
Bogen voor fietsen
- Villo

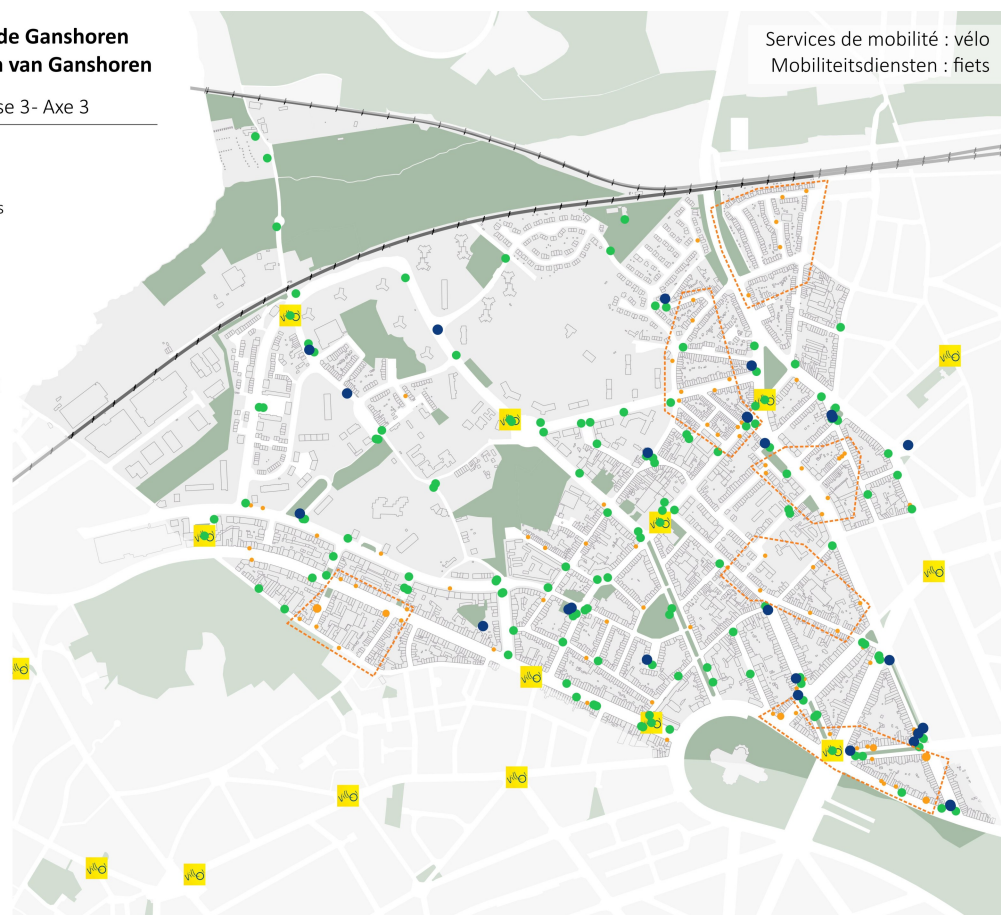
Fond de plan- Achtergrond

- Espaces verts- Groene ruimten
- Bâti- Gebouwd
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT & Commune Ganshoren
2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat



1. COMMUNICEREN, SENSIBILISEREN EN AANMOEDIGEN TOT MULTIMODALITEIT

1.3 TOEGANG TOTDE MOBILITEITSDIENSTEN

het grondgebied nog zones met een tekort aan fietsparkeerplaatsen waar bij voorrang nieuwe voorzieningen moeten worden geïnstalleerd. Dat kan worden gecombineerd met de beveiliging van de oversteekplaatsen voor voetgangers die we later nog bespreken aangezien het vaak gaat om dezelfde zones.

DE OMKADERING VAN DE MICROMOBILITEIT VOORTZETTEN

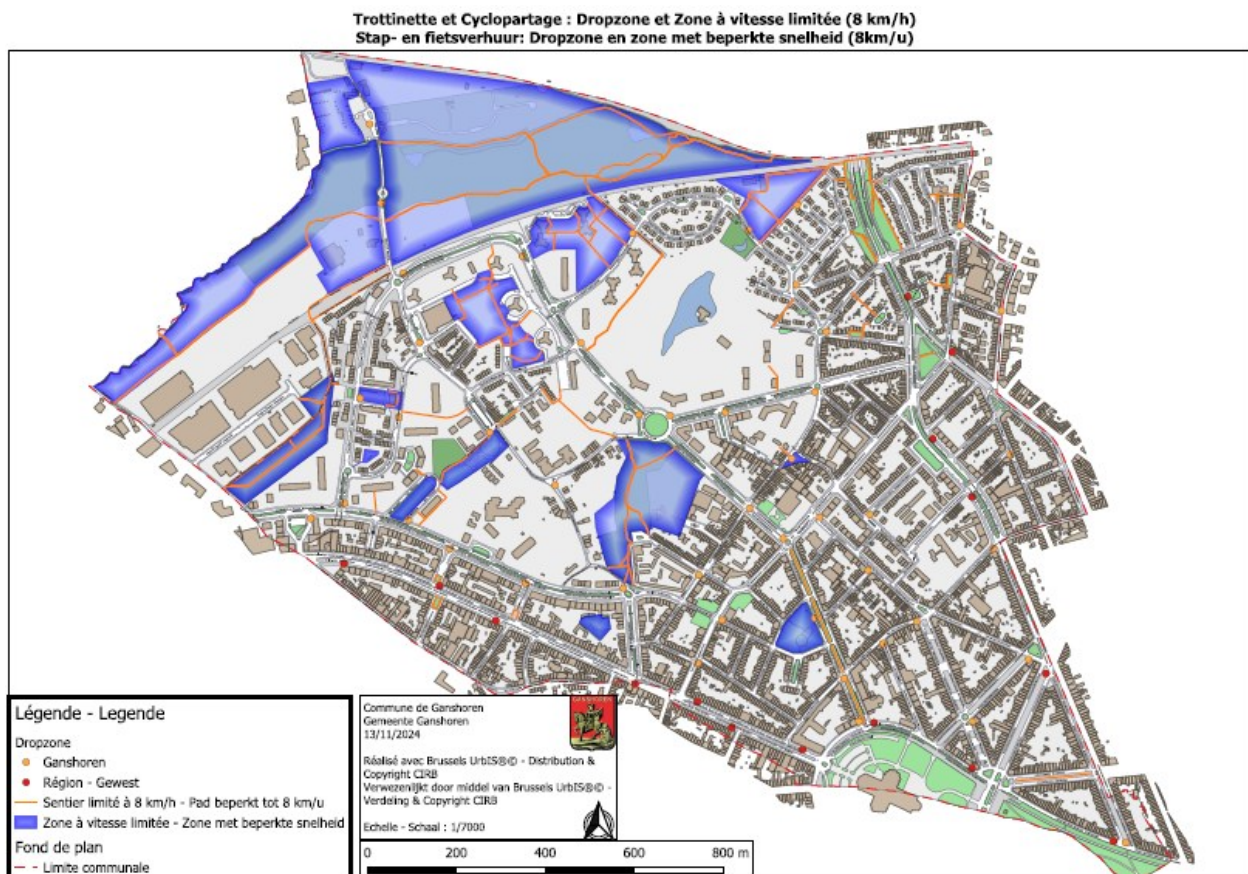
Gedeelde micromobiliteit is een bijkomend alternatief in het Brusselse vervoersaanbod en kent sinds enkele jaren steeds meer succes.

Omdat de willekeurig geparkeerde vervoermiddelen steeds meer plaats innamen in de openbare ruimte, moest de overheid op zoek naar oplossingen. Dat leidde tot de dropzones. Een dropzone is een zone waar via de gps van elk voertuig wordt gecontroleerd of het correct geparkeerd is. Zo weet men (op enkele meters na) of het voertuig zich in de toegelaten zone bevindt. De dropzones zijn dus digitaal afgebakend, maar ook visueel op de openbare weg en uitsluitend bestemd voor het parkeren van deze voertuigen. Eind 2022 publiceerde Brussel Mobiliteit een gids met aanbevelingen inzake de locatie en de uitvoering van dropzones op het

grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die de gemeenten moeten volgen.

De gebruiker kan de zones waar hij een voertuig kan achterlaten of ophalen identificeren. Op de app van de operator vindt hij ook een kaart van de wijk en van de dropzones in zijn buurt

De gemeente Ganshoren heeft de gewestelijke aanbevelingen gevolgd (verticale en horizontale signalisatie, beugels en afbakening via grondmarkering) en de afgelopen maanden bijna 50 dropzones geïnstalleerd op de gemeentelijke wegen. Het Gewest installeerde er 14 op de gewestwegen (toestand in de zomer van 2024). De dropzones liggen dus goed verspreid over het grondgebied (doel: ongeveer 30 dropzones/km² in stedelijk gebied). In enkele steegjes in de gemeente werd ook een snelheidsbeperking opgelegd van 8 km/u. Nu komt het erop aan om deze voorzieningen op te volgen en het aanbod aan te passen naargelang de waargenomen praktijken (conflict met andere gebruikers of eventueel tekort aan capaciteit).



(Source: Commune de Ganshoren —2024)

2. ZORGEN VOOR VEILIGE VERPLAATSINGEN EN VOOR TOEGANKELIJKHEID

2.1 DE VEILIGHEID VAN DE VERPLAATSINGEN EN DE TOEGANKELIJKHEID VERBETEREN

DE STAAT VAN DE VOETPADEN CONTROLEREN

In 2023 vroeg Brussel Mobiliteit het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) om een methode uit te werken voor de evaluatie van de staat van de voetpaden. De methodologie die het OCW ontwikkelde, steunt op drie indicatoren die moeten worden gemeten en geobjectiveerd:

- De indicator voor zichtbare beschadiging die de algemene staat van het voetpad weergeeft;
- De comfortindicator die het comfortniveau van het voetpad aangeeft;
- De stroefheidsindicator die de mate van stroefheid van het voetpad aangeeft.

Om de gemeente de mogelijkheid te bieden om zelf haar voetpaden door te lichten, overweegt het OCW een verhuursysteem op te zetten voor de meetstoel, met een vaste prijs voor het gebruik van de mobiele invoerapplicatie, inclusief toegang tot de door het OCW ontwikkelde formulieren, gegevensopslag, opleiding van een gebruiker, ondersteuning bij problemen en toegang tot het geoportaal van het OCW. In Ganshoren

kan de toegankelijkheid van de voetpaden voor PBM en voetgangers worden onderzocht om een plaatsbeschrijving van de kwaliteit van de voetpaden op te maken. Op basis van die evaluatie en overeenkomstig het politiereglement op de voetpaden zou de gemeente de eigenaar van een perceel langs waar een als 'onvoldoende' aangemerkt voetpad loopt, kunnen vragen om dat voetpad op zijn kosten te laten herstellen.

DE VERPLAATSINGEN VAN ALLE MODI VERDER BEVEILIGEN, IN SAMENHANG MET HET TOEKOMSTIGE GEMEENTELIJKE ACTIEPLAN VERKEERSVEILIGHEID

Eind 2021 werd een Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid (GAVV) 2021-2030 goedgekeurd. Om het succes daarvan te garanderen, moet het ook worden vertaald op lokaal niveau. Daarom werden de gemeenten verzocht om hun eigen Gemeentelijk Actieplan Verkeersveiligheid op te maken.

Om de gemeenten in staat te stellen de nodige menselijke middelen aan te trekken, heeft het Gewest vanaf januari 2023 subsidies voorzien zodat ze een coördinator verkeersveiligheid kunnen aanwerven. De gemeente Ganshoren stelde een coördinator verkeersveiligheid

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3- Axe 3

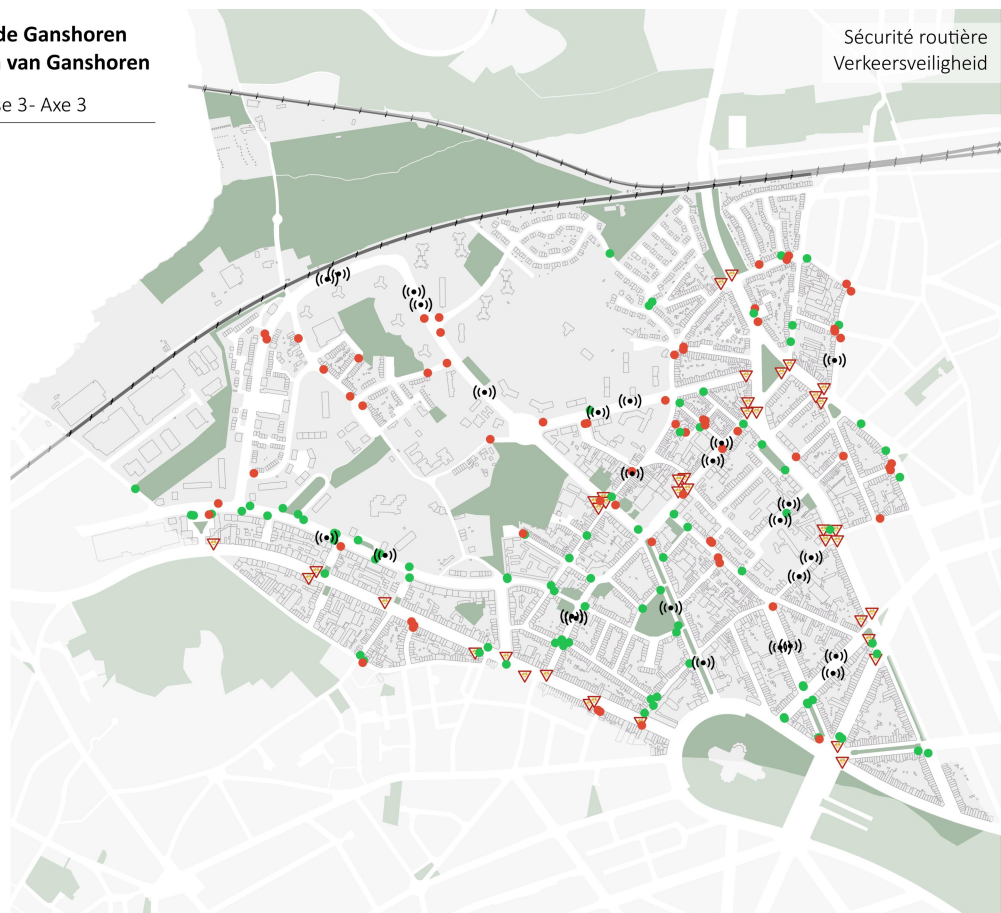
- Sécurité routière
Verkeersveiligheid
- Sécurisation de 5m
des passages piétons/
Beveiliging 5m
voetgangersoversteekplaatsen:
- Non/Nee
 - Oui/Ja
- (••) Radar
- ▽ B22-B23

- Fond de plan- Achtergrond
- Espaces verts- Groene ruimten
 - Bâti- Gebouwd
 - Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT & Commune Ganshoren
2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat



2. ZORGEN VOOR VEILIGE VERPLAATSINGEN EN VOOR TOEGANKELIJKHEID

2.1 DE VEILIGHEID VAN DE VERPLAATSINGEN EN DE TOEGANKELIJKHEID VERBETEREN

aan om het gemeentelijke AVV uit te werken en vervolgens uit te voeren.

In dat kader werd een overzicht gemaakt van de oversteekplaatsen voor voetgangers die moeten worden beveiligd vanwege onvoldoende parkeerafstand (minder dan 5m) in de rijrichting. Heel wat oversteekplaatsen werden al beveiligd door er fietsparkeervoorzieningen te installeren of dropzones in te richten, maar het werk is nog niet ten einde. Een aantal nog niet behandelde zones waar ook nood is aan voorzieningen voor fietsparkeren moeten prioritair worden aangepakt zodat een antwoord wordt geboden op twee gekruiste uitdagingen.

Andere prioritaire acties die voortvloeien uit het GAVV:

- Nagaan welke voetgangers- en fietsersoversteekplaatsen ongevalgevoelig zijn en een planning opstellen voor een duurzame beveiliging, met inbegrip van toegankelijkheid en matiging van de naderingssnelheden;
- De ongevalgevoelige zones identificeren en prioriteren, jaarlijks een planning opmaken en projecten opzetten om deze zones op de gemeentelijke wegen

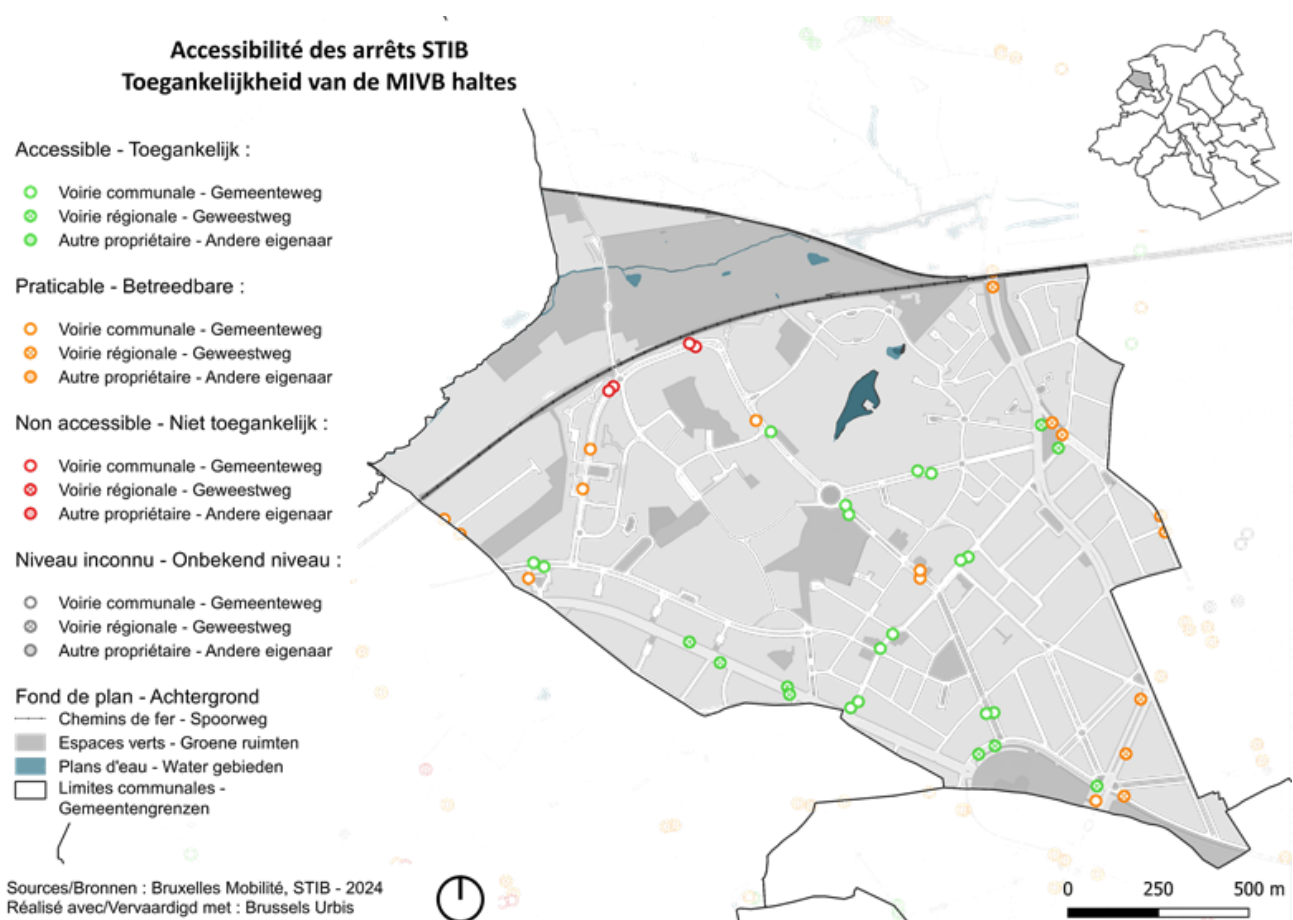
tijdelijk en/of definitief te beveiligen (studies, voorzieningen)

- Elke nieuwe school uitrusten met preventieve radars en een standaard conformiteitskit (reglementaire verticale verkeersborden, markering herinnering snelheidsbeperking + A23).

De gemeente beschikt momenteel over 25 preventieve radars die zijn verspreid over haar grondgebied, en over B22- en B23-borden voor fietsers op de verkeerslichtgeregelde kruispunten. Via de radars kunnen de gemeentelijke diensten de snelheden en verkeersdruk te monitoren, in samenwerking met de politiezone en op basis van de klachten.

Wat de toegankelijkheid van de openbaarvervoershalthes en hun omgeving betreft, dient opgemerkt dat heel wat MIVB-haltes in Ganshoren toegankelijk zijn voor PBM. Er zijn 3 toegankelijkheidscategorieën van de haltes van het MIB-net:

- Toegankelijke haltes: deze haltes (in Ganshoren 56%) zijn toegankelijk voor rolstoelgebruikers zonder begeleider;



2. ZORGEN VOOR VEILIGE VERPLAATSINGEN EN VOOR TOEGANKELIJKHEID

2.2 SCHOOLSTRATEN AANMOEDIGEN EN DE SVP OPVOLGEN

- Betreedbare haltes: deze haltes (in Ganshoren 35%) zijn toegankelijk voor rolstoelgebruikers met een begeleider. Helaas kunnen ze niet zelfstandig worden gebruikt, zelfs niet met een gemotoriseerde rolstoel;
- Niet-toegankelijke haltes: deze haltes (in Ganshoren slechts 9%) zijn niet toegankelijk voor rolstoelgebruikers.

NIEUWE SCHOOLSTRATEN ONTWIKKELEN

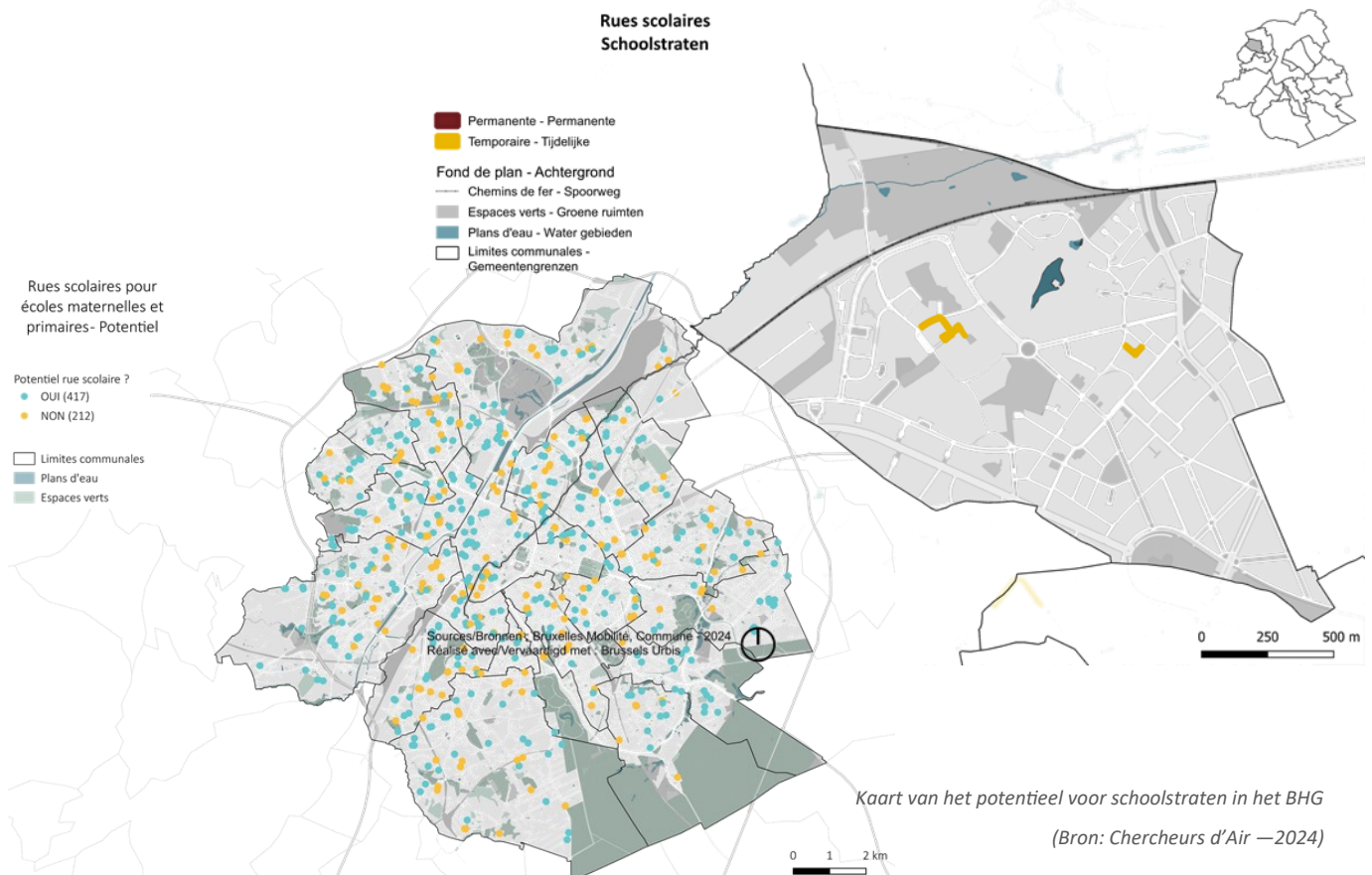
In Ganshoren werden twee schoolstraten definitief ingericht door telescopische barrièresystemen te plaatsen. In de Maria Van Hongarijelaan bevindt een derde schoolstraat zich in de testfase voor het Koninklijk Atheneum van Ganshoren.

Een recente studie van de vzw Les Chercheurs d’Air wees op een aanzienlijk potentieel voor de inrichting van nieuwe schoolstraten. Dat moet zeker worden aangemoedigd als de scholen gemotiveerd zijn, nadat ze zijn geïnformeerd over de bestaande subsidies infra en beheerspersoneel via GoodPlanet. Op de website van Brussel Mobiliteit stelt het Gewest ook een toolbox “schoolstraat” ter beschikking.

Ook andere acties ten gunste van een betere schoolmobiliteit moeten prioritair worden ontwikkeld:

- Voorpleinen aanleggen voor de scholen of eenrichtingsverkeer invoeren in straten waar scholen zijn gevestigd: in die zin worden acties voorgesteld in pijler 2 (belangrijke plaatsen);
- Fietsparkings aanleggen in of in de buurt van de scholen: de gemeente werkt eraan, maar in de buurt van de kleuter- en lagere scholen zouden fietsenstallingen voor bakfietsen kunnen worden geïnstalleerd. De ouders zouden hun bakfiets dan in de buurt van de ingang kunnen parkeren, wat het actieve woon-schoolverkeer zou aanmoedigen.

De gemeente heeft ook de prioritaire taak om de infrastructurele aanvragen op te volgen en de scholen regelmatig feedback te geven over wat er mogelijk is en wat niet. Ze moet daarbij ook de objectieve redenen toelichten om de scholen niet te ontmoedigen (aanvragen en ontwikkeling van acties in het kader van de Schoolvervoerplannen (SVP)).



3. VOORBEELDROL VAN HET GEMEENTEBESTUUR EN GOVERNANCE

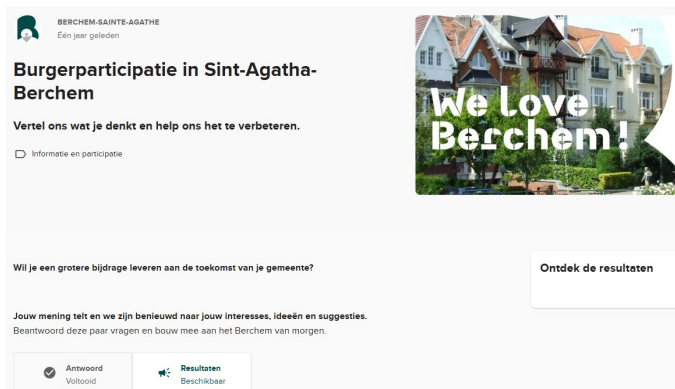
De gemeente heeft een voorbeeldrol te vervullen om de burgers, de verkeer generende polen (bedrijven, socioculturele polen, handelszaken, ...) te sensibiliseren tot duurzame mobiliteit. Ze kan zich bijvoorbeeld richten tot de scholen, de bedrijven of de nieuwkomers. Verschillende acties waarvoor de gemeente meestal al de eerste stappen heeft gezet moeten worden voortgezet, opnieuw worden gelanceerd of versterkt:

- Het gemeentelijke bedrijfsvervoerplan (BVP) bijwerken en meer duurzame leveringssystemen ontwikkelen: de gemeente moet een ambassadeursrol vervullen in een duurzaam beheer van de leveringen (sensibilisering van de bedrijven, voorbeeldrol) en het bevorderen van de woon-werk- en professionele verplaatsingen van haar personeelsleden op een andere manier dan met de auto;
- Het Klimaatplan en de acties voor een betere luchtkwaliteit uitvoeren op het vlak van mobiliteit;
- Systematisch een logistiek plan opmaken voor de gemeentelijke werven: vrachtwagens die van en naar de werven rijden vertegenwoordigen 20% van

het vrachtverkeer in het Brussels Gewest, bestelwagens tussen 30 en 50% ;

- Experimenten met collaboratieve tijdelijke inrichtingen (door verenigingen, wijkcomités ...) in de openbare ruimte bevorderen om de levenskwaliteit in de wijken, het verblijf en het gebruik door de actieve modi te verbeteren (via subsidies Living Labs - Brussel op Vakantie of andere projecten voor de bezetting van de openbare ruimte);
- De fietsers van de gemeente raadplegen (commissie fiets/actieve modi, mobiliteitscommissie, ...) om het fietsbeleid te begeleiden (behoeften, informatie over de projecten);
- Acties en sensibiliseringscampagnes rond mobiliteit organiseren voor specifieke doelgroepen (bv: mobiliteitstests in de openbare ruimte of op andere specifieke plaatsen om andere verplaatsingswijzen uit te proberen);
- Instrumenten lanceren voor burgerparticipatie bij projecten rond mobiliteit en openbare ruimte (gids, charter, platform, enz.).

ELSSENS HANDVEST VOOR BURGER PARTICIPATIE



Voorbeelden van instrumenten voor burgerparticipatie in andere Brusselse gemeenten

(Bron: gemeenten Elsene, Anderlecht en Sint-Agatha-Berchem)

V

PIJLER 4: PARKEREN

DE PLAATSIJNNAME OP DE OPENBARE WEG VERMINDE- REN

De gemeente moet in het kader van de verschillende projecten bijdragen tot een beter evenwicht in de openbare ruimte ten gunste van de alternatieve verplaatsingswijzen. Daarvoor moet ze waar nodig parkeerplaatsen op de openbare weg schrappen om de voetgangers- en fietsers conform te maken of een betere regelmaat van het openbaar vervoer te garanderen. Zoals overal in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de motorisatiegraad van de huishoudens in de periode 2019-2022 globaal gezien gedaald, zoals blijkt uit de onderstaande kaart van de Ganshorese wijken.

De gemeente moet dus haar strategie om de voetgangers weer meer ruimte te geven voortzetten en parkeerplaatsen voorbehouden voor andere modi (zie de acties in pijler 3).

Bovendien moet de gemeente de buurtbewoners aanmoedigen om hun auto te parkeren op de bestaande parkings buiten de openbare weg (privégarages, gedeeld gebruik van parkeerplaatsen, ...). Via een studie kunnen daarvoor mogelijkheden worden gezocht. Een recente studie van Parking.Brussels wees uit dat Gans-

horen beschikt over ongeveer 7.600 parkeerplaatsen buiten de openbare weg, maar in tegenstelling tot elders in het Gewest zijn er momenteel geen parkings of parkeerplaatsen die gedeeld worden gebruikt.

Parking.Brussels heeft recent de gegevens bijgewerkt over de parkeervraag op de openbare weg in 4 belangrijke periodes (de kaarten op de volgende pagina's tonen de gegevens van 2023 van de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen, met uitzondering van deze voor de inritten van eigendommen):

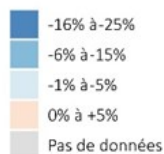
- Tussen 5 en 7 uur op weekdays;
- Tussen 10 en 12 uur op weekdays;
- Tussen 20 en 22 uur op weekdays;
- Tussen 12 en 18 uur op zaterdag (nieuw).

Deze nieuwe gegevens zijn recenter dan de gegevens die we gaven in fase 1 van de diagnose van dit GemMP (gegevens 2019) en tonen een vrij positieve evolutie. In bepaalde straatsdelen is het verzadigingspunt nagenoeg bereikt, maar in andere, omliggende straten zijn nog parkeerplaatsen beschikbaar. Tijdens de vier periodes blijft de gemiddelde bezettingsgraad op schaal van de gemeente onder de 80%.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3- Axe 4

Evolution du taux de motorisation
entre 2019 et 2022/Verandering
in autobezit tussen 2019 en 2022



Fond de plan - Achtergrond

- Espaces verts - Groene ruimten
- Bâti - Gebouwd
- Chemin de fer - Spoorweg

Sources / Bronnen : BRAT & Statbel - 2024
Réalisé avec / Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat

DEMANDE NOCTURNE (05H-07H) EN SEMAINE

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3- Axe 4

Taux d'occupation du stationnement
hors emplacements devant accès carrossables
(2024) entre 05h et 07h en semaine
Bezettingsgraad parkeerplaatsen
buiten parkeerplaatsen vóór inrij van eigendom
(2024) tussen 05u en 07u weekdagen

- 0%-70%
- 70%-85%
- 85%-100%
- +100%
- Pas de données/ geen data

Fond de plan- Achtergrond

- Espaces verts- Groene ruimten
- Bâti- Gebouwd
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat



DEMANDE DIURNE (10H-12H) EN SEMAINE

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3- Axe 4

Taux d'occupation du stationnement
hors emplacements devant accès carrossables
(2024) entre 10h et 12h en semaine
Bezettingsgraad parkeerplaatsen
buiten parkeerplaatsen vóór inrij van eigendom
(2024) tussen 10u en 12u weekdagen

- 0%-70%
- 70%-85%
- 85%-100%
- +100%
- Pas de données/ geen data

Fond de plan- Achtergrond

- Espaces verts- Groene ruimten
- Bâti- Gebouwd
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat



DEMANDE EN SOIRÉE (20H-22H) EN SEMAINE

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3- Axe 4

Taux d'occupation du stationnement
hors emplacements devant accès carrossables
(2024) entre 20h et 22h en semaine
Bezettingsgraad parkeerplaatsen
buiten parkeerplaatsen vóór inrij van eigendom
(2024) tussen 20u en 22u weekdag

- 0%-70%
- 70%-85%
- 85%-100%
- +100%
- Pas de données/ geen data

Fond de plan- Achtergrond

- Espaces verts- Groene ruimten
- Bâti- Gebouwd
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat



DEMANDE LE SAMEDI APRÈS-MIDI (12H-18H) EN WEEK-END

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3- Axe 4

Taux d'occupation du stationnement
hors emplacements devant accès carrossables
(2024) entre 12h et 18h le samedi
Bezettingsgraad parkeerplaatsen
buiten parkeerplaatsen vóór inrij van eigendom
(2024) tussen 12u en 18u zaterdag

- 0%-70%
- 70%-85%
- 85%-100%
- +100%
- Pas de données/ geen data

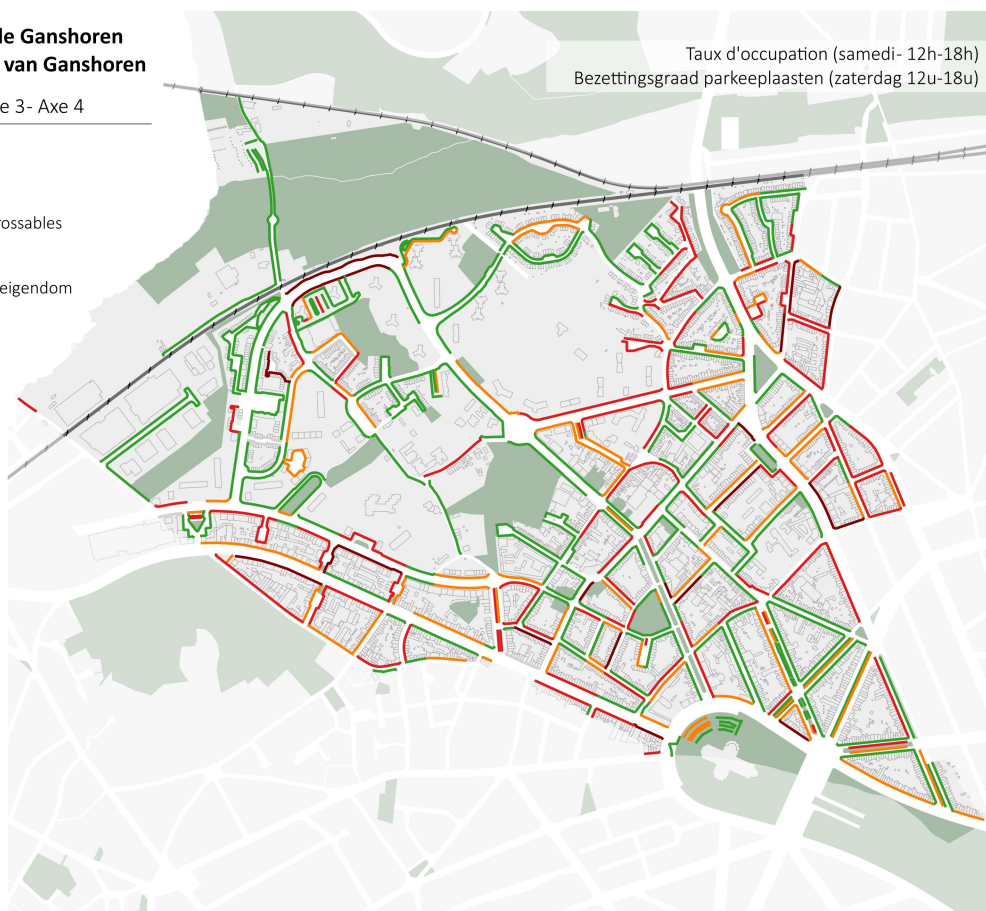
Fond de plan- Achtergrond

- Espaces verts- Groene ruimten
- Bâti- Gebouwd
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat



DE PARKEERDRUK VERMINDEREN VIA EEN Aangepast Gemeentelijk Beleid

De gemeente Ganshoren heeft het beheer van het parkeren overgedragen aan het Gewestelijk Parkeeragentschap Parking.Brussels. Sinds 2022 is het hele grondgebied blauwe zone (gratis parkeren beperkt tot 2 uur, met parkeerschijf). De al doorgevoerde sectorisatie wil het parkeren door buurtbewoners beperken tot een kleinere geografische perimeter rond hun woning. Daarvoor werden ook akkoorden gesloten met de buurgemeenten om de sector uit te breiden tot bepaalde grensstraten aan de rand van de gemeente. Om meer parkeerplaatsen voor te behouden voor de buurtbewoners zou de gemeente het reglementeringsniveau kunnen wijzigen om op haar grondgebied een veralgemeende groene zone in te voeren (betalend parkeren).

De gemeente moet ook de ontwikkeling van technische en verordenende instrumenten bevorderen om te vermijden dat te veel vrijstellingskaarten worden verstrekt naast de klassieke (bewoners, professionals, gezondheid, bezoekers...). Vandaag verstrekt ze per 1000 inwoners 40,9 andere kaarten dan bewonerskaarten, tegenover 28,5 in het Brussels Gewest.

Een Aangepast Aantal Leveringszones Voorzien En Erop Toezien Dat Die Worden Gerespecteerd

Naast de 'shop & go'-parkeerplaatsen die recent werden ontwikkeld in de buurt van de handelszaken, moet de gemeente de nood aan voorbehouden parkeerplaatsen voor leveringen bij de handelszaken en activiteiten opvolgen. Daarvoor kunnen de aanbevelingen worden gevolgd van het Katern van de gids van de mobiliteit over de leveringen op de openbare weg (voldoende ruimten, geharmoniseerde tijdstippen, controle op het goede gebruik).

TOEZIEN OP DE UITROL VAN LAADPALEN NAARGELANG DE BEHOEFTE

De gemeente Ganshoren heeft de afgelopen maanden sterk bijgedragen tot de uitrol van laadpalen (voor auto's) op haar grondgebied. In de zomer van 2024 beschikte ze over 37 laadpalen op de openbare weg die voor iedereen toegankelijk zijn, op 74 parkeerplaatsen. Bovendien zijn er op 6 parkeerplaatsen ook 3 semipublieke laadpalen buiten de openbare weg. In totaal beschikt ze over 3,1 oplaadplaatsen per 1000 inwoners, dat is meer dan het gewestelijke gemiddelde. De doelstelling is dus bereikt, maar de gemeente moet de evolutie van de behoefte blijven opvolgen.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3- Axe 4

Stationnement/parking :

Stationnement réglementé/
gereguleerde zones :

- Grise/grijze
- Verte/groene
- Bleue/blauwe
- "Poids lourds"/"zwaargewicht"

Stationnement réservé/
gereserveerde parkeerplaatsen:

- Livraison/levering
- Poids Lourds/zwaargewicht
- Shop and go
- Bornes de recharge électrique
Elektrische oplaadpunten

Fond de plan- Achtergrond

- Espaces verts- Groene ruimten
- Bâti- Gebouwd
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT, Mobigis & Commune
Ganshoren - 2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat



WOORDENLIJST

BEV	Beperkt eenrichtingsverkeer
BHG	Brussels Hoofdstedelijk Gewest
BVP	Bedrijfsvervoerplan
GAVV	Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid
GFP	Gemarkeerd fietspad
GewMP	Gewestelijk Mobiliteitsplan
GPDO	Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling
LIK	Lokale identiteitskern
LMC	Lokaal mobiliteitscontract
MSW	Multimodale specialisatie van de wegen
OCW	Opzoekingscentrum voor de wegenbouw
PBM	Persoon met beperkte mobiliteit
PWE	Personenwagen-equivalent
SVP	Schoolvervoerplan
ZACA	Ongevalgevoelige zone