

Diagnose van de Mobiliteit in Anderlecht

Move Anderlecht

Diagnose ter voorbereiding van het toekomstige gemeentelijke mobiliteitsplan

1 oktober 2019

TRIDÉE : drievoudig duurzaam

Duurzaamheid is één van de belangrijkste onderdelen van mobiliteitsplannen in België en Nederland. TRIDÉE draagt duurzaamheid ook hoog in het vaandel, het is zelfs in onze naam verwerkt: we streven samen met onze opdrachtgever naar drievoudig duurzaam mobiliteitsbeleid.



GROEN

Toekomstgericht mobiliteitsbeleid plaatst duurzame vervoerwijzen centraal. We werken voor een belangrijk deel aan beleidsprojecten die expliciet een toename van groene vervoerwijzen nastreven of faciliteren: stappen, fietsen, openbaar vervoer, deel-auto, elektrisch vervoer. Meestal zijn we met álle vormen van mobiliteit samen bezig, inclusief autoverkeer.



GEDRAGEN

We hebben geleerd hoe belangrijk het is om voor een breed draagvlak te zorgen bij de bevolking en andere betrokken partijen. De behoefte tot participatie groeit en de mogelijkheden nemen evenzeer toe – op de traditionele manier of met slimme online tools. We raden participatie dan ook sterk aan en helpen onze opdrachtgever: we analyseren niet alleen wie invloed heeft, maar stellen een aanpak voor om optimale betrokkenheid en tevredenheid te bereiken.



INTEGRAAL

Mobiliteit is geen doel maar een middel: het dient om ergens te komen. Naar school, het werk, de winkel of naar een vrijetijdsbesteding. Keuzes in mobiliteit kunnen moeilijk zijn en veel geld kosten. Het wordt alleen acceptabel, of zelfs een goede deal, als achterliggende doelen dichterbij gebracht worden. We zoeken naar verbindingen met verschillende beleidsdomeinen en naar gedeelde visies – door brede kennis, analytisch vermogen en een druppel creativiteit.

Document

Titre	Diagnose van de Mobiliteit in Anderlecht
Sous-titre	Move Anderlecht Diagnose ter voorbereiding van het toekomstige gemeentelijke mobiliteitsplan
Pages	58
Projet n°	1927
Date	1 oktober 2019
Auteurs	Benedicte Swennen, Stijn Derkinderen, Dirk Dufour
Maître d'ouvrage	Gemeente Anderlecht
Personnes de contact	Samantha Deblomme

Inhoudstafel

1	Inleiding.....	- 7 -
2	Plan van aanpak	- 8 -
3	Betrokken actoren.....	- 9 -
3.1	Stuurcomité	- 9 -
3.2	Begeleidingscomité.....	- 9 -
3.3	Burgerparticipatie.....	- 9 -
4	Visie van de inwoners.....	- 11 -
4.1	Burgerparticipatie.....	- 11 -
5	Goede voorbeelden.....	- 13 -
5.1	Begeleidingscomité.....	- 13 -
5.2	Burgerparticipatie.....	- 13 -
6	Knelpunten	- 15 -
6.1	Begeleidingscomité.....	- 15 -
6.2	Burgerparticipatie.....	- 15 -
6.2.1	Snelheid van het verkeer.....	- 16 -
6.2.2	Hoeveelheid verkeer	- 16 -
6.2.3	Bereikbaarheid	- 17 -
6.2.4	Slechte staat van trottoir / fietspad / wegdek	- 17 -
6.2.5	Parkeren.....	- 17 -
7	Plannen en projecten.....	- 18 -
7.1	Gewestelijk plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO).....	- 18 -
7.2	Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move (GMP)	- 18 -
7.3	Gewestelijk Parkeerbeleidsplan.....	- 23 -
7.4	Richtplan van aanleg Brussel-Zuid (RPA).....	- 27 -
7.5	Mobiliteitsstudie sector zuidwest Brussel.....	- 28 -
7.6	Beeldkwaliteitsplan (BKP)	- 30 -
7.7	Bijzonder Bestemmingsplan (BBP) Biestebroek.....	- 33 -
7.8	Toegankelijkheidsplannen voor de weg en de openbare ruimte.....	- 34 -

7.9 Bicycle Policy Audit (BYPAD) en Fietsplan.....	- 34 -
7.10 Intergewestelijk richtplan Neerpede.....	- 37 -
7.11 Geluidsoverlastplan	- 37 -
7.12 Netwerk van groene ruimtes in de Heyvaertwijk.....	- 38 -
7.13 MIVB - Richtplan Bus.....	- 39 -
8 Voorstel aanvullend onderzoek.....	- 40 -
8.1 Onderzoek naar doorgaand verkeer door woonwijken.....	- 42 -
8.1.1 Het Rad.....	- 43 -
8.1.2 Moortebeek.....	- 45 -
8.2 Onderzoek naar snelheden van gemotoriseerd verkeer.....	- 47 -
9 Strategische hefboomen	- 49 -
10 Bijlagen.....	- 51 -
10.1 Kaart knelpunten (begeleidingscomité)	- 51 -
10.2 Kaart problemen (participatie - per categorie)	- 52 -

Lijst met figuren

Figuur 1: Doelstellingen Good Move modal shift.....	- 19 -	
Figuur 2: Doelstellingen Good Move vermindering doorgaand verkeer.....	- 20 -	
Figuur 3: Doelstelling Good Move autoluwe mazen.....	- 21 -	
Figuur 4: Iris 2 wegenspecialisatie 2010.....	- 21 -	
Figuur 5: Good Move wegenspecialisatie en autoluwe mazen.....	- 22 -	
Figuur 6: Doelstellingen Good Move herinrichting door Brussel Mobiliteit.....	- 23 -	
Figuur 7: Gereguleerde parkeerzones.....	- 24 -	
Figuur 8: Richtplan van aanleg Brussel-Zuid.....	- 27 -	
Figuur 9: Projecten rond het Vanderveldeplein	Figuur 10.....	- 28 -
Figuur 11: Beeldkwaliteitsplan.....	- 32 -	
Figuur 12: BBP Biestebroek - bedieningsgebied en haltes openbaar vervoer.....	- 33 -	
Figuur 13: Voetgangersnetwerk en structurerend voetgangersnetwerk.....	- 34 -	
Figuur 14: GFR- en GemFR-netwerk.....	- 35 -	
Figuur 15: Resultaat actualisatie BYPAD Audit 2017.....	- 36 -	
Figuur 16: Neerpede - gewenst ontsluitingsplan.....	- 37 -	
Figuur 17: Geluidsoverlastplan.....	- 38 -	
Figuur 18: Heyvaertwijk.....	- 38 -	
Figuur 19: Het Rad – doorgaand verkeer, ochtendspits.....	- 43 -	
Figuur 20: Het Rad – doorgaand verkeer, avondspits.....	- 43 -	
Figuur 21: Het Rad – foto's van de observaties.....	- 44 -	
Figuur 22: Moortebeek – doorgaand verkeer, ochtendspits.....	- 45 -	
Figuur 23: Moortebeek – doorgaand verkeer, avondspits.....	- 45 -	
Figuur 24: Moortebeek – foto's van de observaties.....	- 46 -	
Figuur 25: Kaart met snelheidsremmers.....	- 48 -	
Figuur 26: Kaart met 17 zones 30.....	- 48 -	

1 Inleiding

De gemeentelijke administratie van Anderlecht wil een diagnose van de mobiliteit in de gemeente opmaken ter voorbereiding van het toekomstige gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP).

De doelstelling van de diagnose is om de toekomstige belangrijke strategische hefboomen van het nieuwe GMP te definiëren. De gemeente heeft hiervoor, vanaf het begin van het proces, de technische experts van het gewest en de gemeente betrokken en de ervaring van de bevolking.

Dit rapport bevat (op basis van de informatie beschikbaar tot 1 oktober 2019):

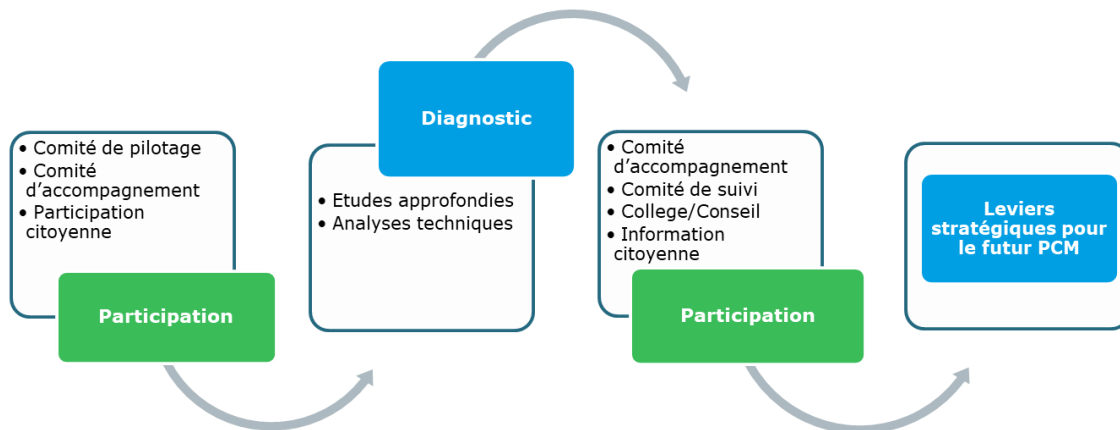
- De visie op mobiliteit in Anderlecht
- De mobiliteitsproblemen gedefinieerd door alle belanghebbenden
- De strategische ontwikkelingen die van invloed zijn op de mobiliteit in Anderlecht

Op basis van deze informatiebronnen werd ook een voorstel voor verdere studies en analyses uitgewerkt om bepaalde kwesties te objectiveren.

2 Plan van aanpak

Het resultaat van de diagnose werd in verschillende fasen opgesteld:

- Gegevensverzameling van lokale en regionale experts, evenals inwoners van Anderlecht
- Gegevensanalyse en voorstel voor verder onderzoek
- Eerste voorstel van strategische hefboomen
- Afronding van de diagnose en strategische hefboomen voor het GMP



3 Betrokken actoren

3.1 Stuurcomité

De Schepen van Stedelijke Ontwikkeling, Mobiliteit en Openbare Werken en de verschillende gemeentelijke diensten volgen de diagnose op de voet:

- De mobiliteitsdienst
- De dienst Openbare Werken
- De dienst Stedelijke Ontwikkeling
- Het huis van de participatie

3.2 Begeleidingscomité

Een comité van regionale experts wordt toegevoegd aan de leden van het stuurcomité en brengt van bij het begin van het proces ook expertise aan.

Volgende organisaties zijn vertegenwoordigd in het begeleidingscomité:

- Brussel Mobiliteit
- Brussel Leefmilieu
- Perspective
- Parking Brussels
- MIVB
- De Lijn
- Politiezone Zuid
- SAU
- Infrabel
- Brulocalis
- Gemeentelijke diensten: preventie, economie, duurzame ontwikkeling, stadsrenovatie

3.3 Burgerparticipatie

In de loop van maart-april 2019 organiseerde de gemeente vier workshops voor burgerparticipatie in vier delen van de gemeente, waarbij bijna 200 mensen die in Anderlecht wonen of werken hun mening over mobiliteit in hun buurt kwamen delen.

Deze evenementen werden gecommuniceerd in de gemeentelijke krant "Anderlecht Contact" van maart 2019. De informatie werd ook online gecommuniceerd op de website van de gemeente Anderlecht, het Huis van de participatie en op de Facebookpagina van de gemeente. Posters en folders werden verspreid op verschillende gemeentelijke sites en er werd een uitnodigingsbrief gestuurd naar de scholen en ziekenhuizen in Anderlecht.

De workshops trokken publiek van alle leeftijden (25- en 80-jarigen) inclusief gezinnen en er waren evenveel vrouwen als mannen, vooral uit de middenklasse. We betreuren echter het lage aantal deelnemers dat woont in de buurten Peterbos, Industrie, etc...

Het aantal deelnemers per buurt:

- Kuregem : 35 personnes
- Bracops-Moortebeek : 18 personnes
- Centrum-Scheut : 85 personnes
- Het Rad-Goede Lucht-Industrie-Neerpede : 46 personnes

Enkele personen stuurden opmerkingen per e-mail. Deze zijn eveneens meegenomen in de analyse.

Elk participatiemoment was onderverdeeld in drie delen, die overeenkwamen met de volgende vragen :

1. Wat is uw visie op de toekomstige mobiliteit in Anderlecht / uw buurt / uw straat?
2. Welke goede voorbeelden wat betreft mobiliteit bestaan er in Anderlecht / uw buurt ?
3. Wat zijn volgens u de belangrijkste mobiliteitsproblemen in Anderlecht / uw buurt?



Het doel van burgerparticipatie was niet om een volledige opsomming van alle problemen of besproken onderwerpen te verkrijgen. Dankzij de combinatie van de informatie van de burgers en de expertise van het begeleidingscomité hebben we de belangrijkste problemen kunnen identificeren. We baseren ons hierop om een strategische visie te bepalen over de belangrijkste hefboomen voor Anderlecht.

4 Visie van de inwoners

4.1 Burgerparticipatie

De eerste oefening van elk participatiemoment ging over de toekomstvisie:

Wat is uw visie op de toekomstige mobiliteit in Anderlecht / uw buurt / uw straat??

Het doel van deze oefening is dat de gemeente zich op deze visie kan baseren om de hefboomen te bepalen en vervolgens de nodige maatregelen kan nemen om de visie waar te maken.

De deelnemers konden hun ideeën en wensen uitdrukken voor hun straat, hun buurt, de gemeente. Elke deelnemer kon verschillende ideeën noteren. De ideeën werden vervolgens onderverdeeld in categorieën:

- Te voet
- Fiets
- Auto
- Openbaar vervoer
- Openbare ruimte
- Verkeersveiligheid
- Milieu
- Logistiek

Sommige ideeën kwamen voor in verschillende categorieën, bijvoorbeeld de vraag naar meer zones 30 kwam voor in de categorie 'auto' en 'verkeersveiligheid'.

Om de visie van de deelnemers concreter te maken, werden voorbeelden die meer dan één keer genoemd werden hieronder weergegeven.

Te voet

Deelnemers willen vooral meer ruimte voor voetgangers en mensen met beperkte mobiliteit, trottoirs in betere staat, een groene wandeling die de groene delen van de gemeente verbindt en die duidelijk bewegwijzerd is, meer veiligheid voor voetgangers, meer voetgangersbruggen over het kanaal.

Fiets

Deelnemers willen meer afgescheiden fietspaden, veilige fietsparkings (ook voor bakfietsen), dat kinderen met de fiets en te voet naar school kunnen gaan, zonneladers voor e-bikes, fietsbruggen over het kanaal, meer Villo-stations.

Auto

We merken twee tegengestelde tendenzen :

- Enerzijds is er de vraag om "meer ruimte aan de auto te geven": sommige deelnemers haalden het feit aan dat er meer parkeerplaatsen nodig zijn, parkeerplaatsen behouden moeten worden, gratis parkeerplaatsen buiten de Ring, duidelijker bewegwijzering en een betere staat van de wegen.
- Anderzijds vraagt een groter deel om "de autodruk te verminderen": deze deelnemers willen meer zones 30 en respect ervan, rustige woonwijken, minder auto's, meer deelauto's (met kinderzitje, elektrische auto's), openbare ruimte zonder auto's, minder doorgaand verkeer, gecontroleerde snelheden, geen autoparkeerplaatsen in het centrum van Anderlecht, dat de CERIA-parking openbaar en gratis is, strengere parkeerregels die gerespecteerd worden (controle op de parkeerplaatsen voor mensen met een mobiliteitsbeperking, vrachtwagens en bestelwagens, duurdere bewonerskaart, strenger optreden tegen valse garages en tegen wildparkeren).

Openbaar vervoer

De deelnemers willen het openbaar vervoer op het kanaal ontwikkelen, dat de bus en de tram sneller zijn (in eigen bedding), betere toegang tot het openbaar vervoer (personen met een mobiliteitsbeperking of speciale noden), meer bus- en tramlijnen (in de buitenwijken, nieuwe buurten), frequenter openbaar vervoer (tijdens piekuren), elektrisch openbaar vervoer, meer intermodaliteit (met een beter aanbod van fietsparkeren, gedeelde fietsen, elektrische scooters enz.), betere afstemming tussen de MIVB, De Lijn, NMBS en TEC.

Openbare ruimte

Er zijn veel wensen voor meer (en goed verbonden) groene openbare ruimtes, meer bomen, plaatsen zonder gemotoriseerd verkeer en / of zonder autoparkeerplaats, meer ruimte om te wandelen, meer ruimte voor kinderen en jongeren, meer terrassen en fonteinen, vlakke en brede trottoirs, beter onderhoud van de openbare ruimte, winkeliers melden dat ze geen wegenwerken willen in de Wayezstraat.

Verkeersveiligheid

Deelnemers willen meer veiligheid voor voetgangers, fietsers en kinderen, geen doorgaand verkeer, respect voor zones 30 en snelheidslimieten, respect voor parkeerregels, respect van éénrichtingsstraten, rustige woonwijken, de politie op de fiets.

Milieu

Deelnemers wensen dat de lucht minder vervuild is en dat voertuigen minder vervuilend zijn.

Logistiek

Deelnemers vragen om leveringen met kleinere en minder vervuilende voertuigen, een lokale economie, een parking voor commerciële/logistieke voertuigen in daarvoor bestemde gebieden (en niet in woonwijken).

We stellen vast dat het merendeel van de wensen en ideeën van de deelnemers aan de participatiemomenten gericht zijn op het verbeteren van de situatie voor voetgangers en fietsers: deze wensen komen voor in verschillende categorieën. Veel verzoeken zijn ook gericht op het verbeteren en herinvesteren van de openbare ruimte en het verlichten van de verkeersdruk. Ten slotte is er ook een grote vraag naar meer kwalitatief openbaar vervoer. De visie van de deelnemers geeft aan dat duurzame mobiliteit moet worden overwogen voor de richting van het GMP.

5 Goede voorbeelden

De tweede vraag die zowel aan het begeleidingscomité als tijdens de bewonersparticipatiemomenten gesteld werd is: Welke goede voorbeelden wat betreft mobiliteit bestaan er in Anderlecht / uw buurt ?

Het doel van deze vraag is om voorbeelden te identificeren van reeds bestaande goede ontwikkelingen om de gemeente in staat te stellen deze gemakkelijker te reproduceren en te vermenigvuldigen op andere locaties in Anderlecht. Dit zal ook zorgen voor consistentie en een grotere leesbaarheid van de infrastructuur.

5.1 Begeleidingscomité

De leden van het begeleidingscomité hebben onder andere volgende elementen aangeduid als goede voorbeelden wat betreft mobiliteit in Anderlecht:

- Het fietspad langs het Kanaal
- Het verkeerscirculatieplan in de Scheut-wijk
- Deelmobiliteit: de talrijke Cambio-stations
- De kwalitatieve heraanleg van de trottoirs in Het Rad
- Het verminderen van doorgaand verkeer in bepaalde straten van Het Rad (al blijft doorgaand verkeer wel nog een probleem dat door de bewoners aangekaart wordt)
- Het verkeerscirculatieplan en het verminderen van doorgaand verkeer in Moortebeek (al blijft doorgaand verkeer wel nog een probleem dat door de bewoners aangekaart wordt))
- De heraanleg van het Verzetsplein zonder parkeerplaats voor auto's
- Metrostation Erasmus: de metro als ondersteuning voor stedelijke ontwikkeling
- De ontwikkeling van het fietsnetwerk (eerste stap: bewegwijzering)
- De inrichting van verschillende zones 30
- Het kwalitatieve fietspad op de Poincarélaan
- Peterbos : de renovatie van de voetgangers- en fietsersbrug
- De verschillende groene ruimtes en parken
- Het Zuid-station en de gemakkelijke toegang tot het treinnetwerk

5.2 Burgerparticipatie

De deelnemers aan de participatiemomenten hebben eveneens goede voorbeelden wat betreft mobiliteit in Anderlecht aangeduid op een kaart. Ze komen overeen met de voorbeelden die het begeleidingscomité gaf. Volgende elementen werden het meest genoemd:

- De afgescheiden fietspaden (bijvoorbeeld langs het Kanaal, Sylvain Dupuislaan, Maurice Herbettelaan, Antoine Nysstraat, Prins van Luiklaan, Barastraat, Klein Eiland, Pointcarélaan, Groene wandeling)
- De éénrichtingsstraten (Busselenbergstraat)
- De zones 30 (Agavendreef, Nellie Melbalaan, Marius Renardlaan)
- De verschillende groene ruimtes en parken
- De kwalitatieve heraanleg van de trottoirs en pleinen (bijvoorbeeld Melckmansstraat, Minister Wautersplein, Veeweydekaai, Adolphe Willemynsstraat, Raadsplein, Haasstraat),
- Verkeersknip (tussen Sylvain Dupuislaan en Adolphe Willemynsstraat, op de Marchantbrug)
- De Cambio-stations
- De metro

Anderlecht heeft enkele goede voorbeelden op vlak van mobiliteit. De genoemde voorbeelden gaan net zoals in de vorige oefening vooral over rustiger verkeer en voetgangers- en fietsvoorzieningen. Niettemin moet worden opgemerkt dat veel goede voorbeelden nog voor verbetering vatbaar zijn. Enkele voorbeelden: fietspaden stoppen abrupt, verbindingen tussen parken en groene ruimtes kunnen nog meer ontwikkeld worden, veel trottoirs moeten nog heraangelegd worden, er is doorgaand verkeer in sommige wijken enz. Er zijn weinig goede voorbeelden gegeven met betrekking tot de auto, behalve voor rustiger autoverkeer of doorgaand verkeer dat verminderd is (er waren weinig of geen voorbeelden met betrekking tot parkeerterreinen, verkeersfluiditeit, een verbreding van wegen, een duidelijker en veiliger kruispunt).

6 Knelpunten

De derde oefening werd zowel met het begeleidingscomité als tijdens de bewonersparticipatie gedaan: Wat zijn volgens u de belangrijkste mobiliteitsproblemen in Anderlecht / uw buurt?

Elke persoon kon de drie belangrijkste problemen aanduiden op een kaart. Elk probleem werd gekoppeld aan een bepaalde categorie en de details van het probleem werden genoteerd:

- De snelheid van het verkeer
- De hoeveelheid verkeer
- De oversteekbaarheid
- De bereikbaarheid
- De staat van het trottoir/fietspad/wegdek
- Het parkeren

6.1 Begeleidingscomité

De volledige lijst met problemen die door het begeleidingscomité genoemd werden bevindt zich op de kaart in bijlage. Dit is een korte samenvatting van de genoemde problemen:

- De grote assen (Bergensesteenweg, Ninoofsesteenweg) vertonen meerdere problemen: snelheid en hoeveelheid verkeer, gevaarlijke om over te steken, files waarin openbaar vervoer vastzit
- Anderlecht-centrum (Wayezstraat / St-Guido) en Vanderveldeplein vertonen meerdere problemen : de bereikbaarheid, zichtbaarheid en oversteekbaarheid zijn moeilijk voor alle modi
- Industrielaan: snelheid van het verkeer
- Verspreid over heel de gemeente zijn de problemen met oversteekbaarheid en de slechte staat van voet- en fietspaden
- De Ring en het Kanaal zijn fysieke stedelijke barrières met een grote omrijfactor voor voetgangers en fietsers
- Baraplein: de bereikbaarheid is moeilijk en het oversteken is gevaarlijk voor voetgangers en fietsers
- Schoolomgevingen (82 scholen): parkeernoden, moeilijk bereikbaar te voet en met de fiets, gevaarlijk om over te steken
- Sportcentra (Neerpede, stadion R.C. Anderlecht): parkeernoden, moeilijk bereikbaar te voet, met de fiets en beperkt/slecht bereikbaar met het openbaar vervoer
- Woonbuurten: wildparkeren, doorgaand verkeer, geen respect voor zones 30, geen respect voor éénrichtingsstraten (bijvoorbeeld zone Liverpool, Weststation, Heyvaert)
- Tuinwijken: trottoirs in slechte staat, zeer smalle straten met parkeerproblemen
- P+R ontbreekt (de P+R Ceria was nog niet geopend op dit moment)
- Beperkt openbaar vervoer in zones van stedelijke ontwikkeling (bijvoorbeeld Biestebroeck)
- De Lijn: doorstromingsproblemen (bijvoorbeeld Vanderveldeplein, grote assen, St-Guido)
- MIVB: Clemenceau/Bergensesteenweg: te grote voetgangersstroom naar de metro op marktdagen (metro Delacroix: te smalle voetgangersbrug)
- Westland shopping: busterminus voor MIVB is niet ingericht en er is geen voetgangersverbinding van de bushalte naar de shopping
- Peterbos: onduidelijk verkeerscirculatieplan, slecht bereikbaar met openbaar vervoer, weinig kwaliteitsvolle openbare ruimte

6.2 Burgerparticipatie

De volledige lijst met problemen die door tijdens de participatiemomenten genoemd werden bevindt zich op de kaart in bijlage. In totaal werden 371 problemen genoteerd op 6 kaarten, volgens het type probleem. Hieronder volgt een korte samenvatting van de problemen.



6.2.1 Snelheid van het verkeer

Deelnemers aan de participatieworkshop geven aan dat zones 30 slecht gerespecteerd worden, vooral in woonbuurten. Op hoofdwegen doet het probleem zich vooral voor tijdens de daluren. Snelheidsovertredingen komen zowel in tweerichtingsstraten als in eenrichtingsstraten voor (bijv. Kliniekstraat, Lenniksebaan, Doverstraat). Dit zijn brede straten met lange rechtlijnige stukken die "uitnodigen" om snel te rijden.

6.2.2 Hoeveelheid verkeer

Volgens de deelnemers is de verkeersdruk zeer hoog in Anderlecht: op de belangrijkste verkeersassen (Bergensesteenweg, Ninoofsesteenweg, Itterbeeksebaan) evenals op de wegen door lokale wijken (te deklasseren volgens Good Move). Er is veel gemotoriseerd verkeer in Kuregem en rond de vele afritten van de Ring.

Eenzijds verhindert de verkeersdruk het goed functioneren van het openbaar vervoer (bijvoorbeeld Paepsemiaan, Bergensesteenweg, Ninoofsesteenweg). Anderzijds, kaart men ook het probleem van teveel busverkeer aan (bijvoorbeeld Eloystraat: bus De Lijn, internationale bus en luchthavenshuttles) en teveel zwaar vervoer (bijvoorbeeld Liverpoolstraat).

Sommige routes met doorgaand verkeer zijn aangegeven (bijv. via Moortebeek richting het stadion en Westland Shopping, via Het Rad richting Vorst). Het begeleidingscomité voegt eraan toe dat er ook doorgaand verkeer is via Goede Lucht (via de Itterbeeksebaan) en via Neerpede (via de Olympische dreef en de Neerpedestraat). De vele afritten van de Ring trekken ook doorgaand verkeer aan.

Niettemin kan de indruk van de deelnemers dat het probleem verband houdt met de hoeveelheid verkeer, soms verklaard worden door andere factoren: bijvoorbeeld in de Wayezstraat is het probleem eerder gelinkt met parkeermanoeuvres, bij de slachthuizen met dubbel parkeren, op het kruispunt van Paepsemiaan en Industrielaan met de instellingen van de verkeerslichten. Oversteekbaarheid

Deelnemers klagen ook over het gebrek aan respect voor parkeerregels.

Een eerste diagnose laat zien dat de kwaliteit van de kruisingen niet optimaal is: de kruispunten zijn te groot, het zicht wordt belemmerd door parkeren op straathoeken of op kruispunten (bijv. Eloystraat), de lengte van de oversteekplaats is te groot, er zijn obstakels op de gemengde voet- en fietspaden die de oversteekplaatsen minder comfortabel maken (bijv. Maurice Herbettelaan).

6.2.3 Bereikbaarheid

Veel toegankelijkheidsproblemen werden genoemd op grote assen en op bepaalde Auto-COMFORT-wegen in lokale wijken (te deklasseren volgens Good Move). De verkeersdruk van gemotoriseerd verkeer op deze assen vormt een barrière voor voetgangers, mensen met een mobiliteitsbeperking en fietsers. Voor fietsers is het gebrek aan continuïteit van fietspaden een probleem.

Naast de hoofdwegen vormen het kanaal en het Zuidstation ook barrières voor voetgangers en fietsers.

Het gebrek openbaar vervoer en deelmobiliteit werd in enkele specifieke buurten genoemd: Klaver, Luizenmolen, te weinig aanbod van deelauto's in Ketel.

6.2.4 Slechte staat van trottoir / fietspad / wegdek

Het probleem van wegdek in slechte staat wordt gemeld in de buurten Centrum, Kuregem, Het Rad, Moortebeek. Het is vooral de toestand van de trottoirs die als problematisch wordt genoteerd, gevolgd door de slechte staat van fietspaden en wegen. De Ninoofsesteenweg wordt genoemd als problematisch voor alle vervoerswijzen.

6.2.5 Parkeren

Veel parkeerproblemen worden genoemd in Cureghem en in het Centrum van Anderlecht, waar de bevolkingsdichtheid groter is en waar een concentratie van functies is.

Deelnemers signaleren vaker het probleem van wildparkeren, waar voetgangers en fietsers last van hebben, dan het gebrek aan parkeerplaatsen voor auto's.

Er werden ook enkele specifieke problemen genoemd: het chaotische parkeren bij de scholen, het hinderlijk parkeren van vrachtwagens en bestelwagens.

Het begeleidingscomité voegt eraan toe dat er ook geparkeerd wordt in woonwijken rond bepaalde metrostations (Erasmus, Ceria, Eddy Merckx).

Deelnemers aan de burgerparticipatie meldden verschillende soorten problemen. De genoemde problemen gaan meestal ten koste van de mobiliteit van voetgangers, personen met mobiliteitsbeperkingen en fietsers. Sommige problemen zijn meer in de wijken gesignaleerd: de trottoirs zijn in slechte staat, er wordt veel foutgeparkeerd, de zones 30 worden niet gerespecteerd. Andere problemen liggen meer op de grote assen: toegankelijkheid voor voetgangers, personen met mobiliteitsbeperkingen en fietsers en verkeersdruk. Gevaarlijke kruisingen voor voetgangers en fietsers, verspreid over de gemeente, werden aangehaald. Kuregem lijkt een zeer hoge concentratie mobiliteitsproblemen te hebben.

7 Plannen en projecten

De gemeentelijke administratie van Anderlecht volgt of leidt een aantal projecten en plannen die waarschijnlijk een directe impact op de mobiliteit op het grondgebied van de gemeente hebben. Hieronder volgt een samenvatting van de belangrijkste plannen wat betreft de mobiliteit in Anderlecht, op basis van informatie van het Begeleidingscomité: eerst de strategische gewestelijke plannen en daarna de plannen en operationele studies op het gemeentelijk grondgebied.

7.1 Gewestelijk plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)

Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) werd goedgekeurd op 12 juli 2018. Het GPDO deelt de ruimtelijke ordening en de regionale projecten op in vier grote thema's:

- Het grondgebied inzetten om het kader van de territoriale ontwikkeling vast te leggen en nieuwe wijken te creëren.
- Het grondgebied inzetten voor de ontwikkeling van een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving.
- Het grondgebied inzetten voor de ontwikkeling van de stedelijke economie.
- Het grondgebied inzetten om multimodale verplaatsingen te bevorderen.

Het Gewest wil het individuele autogebruik beperken tot het strikt noodzakelijke, tot situaties waarin de auto het meest geschikte vervoermiddel is. Het wil een rationeel autogebruik bevorderen dat is losgekoppeld van het autobezit en van het autosolisme (bijvoorbeeld door autodelen). In die zin wil het Gewest verschillende alternatieve oplossingen aanbieden om de Brusselse trend - daling van het modale aandeel van de auto van 50% in 1999 tot 32% in 2010 - voort te zetten en tegen 2030 een globaal niveau te bereiken van 25% (interne en intergewestelijke verplaatsingen).

De kwaliteit van het openbaar vervoersaanbod moet worden verbeterd om de modale verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer te bevorderen. Niet alleen het comfort voor de gebruikers moet worden verhoogd maar ook de frequentie en de dienstregeling, bijvoorbeeld via vervoer on demand (onder meer op initiatief van het Gewest). Daarnaast moet ook buiten de spitsuren (ook 's nachts, tijdens de weekends, op feestdagen en tijdens de schoolvakanties) een aangepast aanbod worden voorzien om aan alle behoeften tegemoet te komen.

Het GPDO besteed speciale aandacht aan actieve vervoersmodi en in lijn met het territoriale beleid van een 'stad van de korte afstanden', wil het Gewest er tegen 2030 voor zorgen dat voor afstanden van minder dan 5 km vooral actieve vervoerswijzen worden gekozen. Tegen 2025 moet Brussel een voorbeeldregio worden voor het gebruik van de actieve vervoerswijzen, een regio waar voetgangers en fietsers zich in optimale voorwaarden kunnen verplaatsen.

Het GPDO stelt volgende doelstellingen voor mobiliteit:

- De wijken verkeersluw maken door het doorgaand verkeer te verminderen en het rijden in de stad te bemoeilijken.
- Tegen 2030 wil het Gewest het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg verlagen tot minder dan 200.000. Dat betekent een vermindering van 65.000 parkeerplaatsen op gewestelijk niveau. Op gemeentelijk niveau gaat het om een vermindering van 25% van de parkeerplaatsen op de openbare weg.

7.2 Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move (GMP)

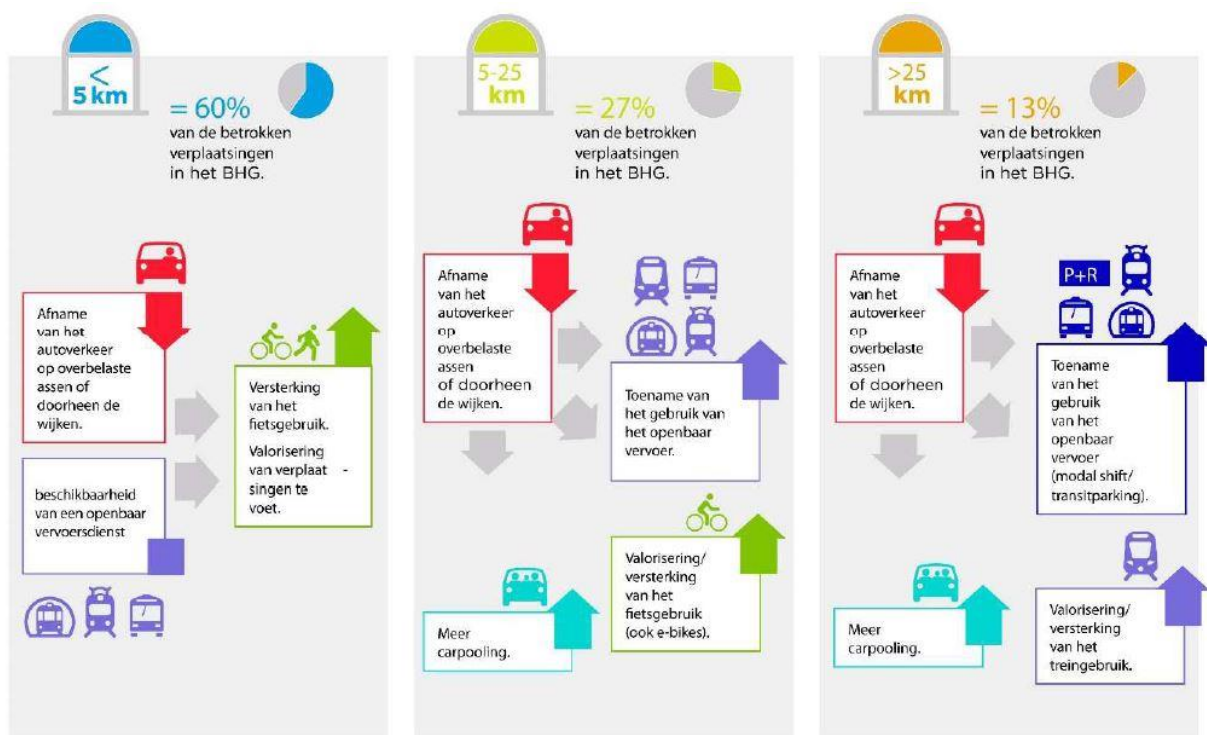
Good Move is het ontwerp van het Gewestelijk Mobiliteitsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat op 4 april 2019 in eerste lezing werd goedgekeurd door de regering. Het openbaar onderzoek loopt van 17 juni tot 17 oktober 2019.

Het project Good Move is de weerslag van een collaboratief proces en een co-constructie met de meerderheid van de Brusselse en Belgische actoren van de overheid, de privésector en het middenveld, gestart in oktober 2016. Het resultaat is een ontwerpplan voor de gewestelijke mobiliteit dat ten dienste staat van de levenskwaliteit van de burgers en de dynamiek in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het plan structureert de strategieën die tegen 2030 moeten worden ingezet en vormt een operationeel instrument voor het toezicht op de uitvoering van acties.

Overeenkomstig de mobiliteitsverordening van 26 juli 2013 (artikel 11) moeten gemeenten de regelgevingsdoelstellingen en de oriëntaties van het regionale mobiliteitsplan in hun gemeentelijke mobiliteitsplannen vaststellen.

Het Regionaal Mobiliteitsplan is van plan het transitverkeer te stroomlijnen en de meest geschikte modi voor de stedelijke context te promoten om de leefomgeving in Brussel te verbeteren. De in Good Move ontwikkelde aanpak is gebaseerd op een beheersing van de verkeersvraag, om de verdeling van de openbare ruimte ten behoeve van alle gebruikers opnieuw in evenwicht te brengen en actieve mobiliteit en het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen.



Modal shift vooruitzichten naargelang de afstand

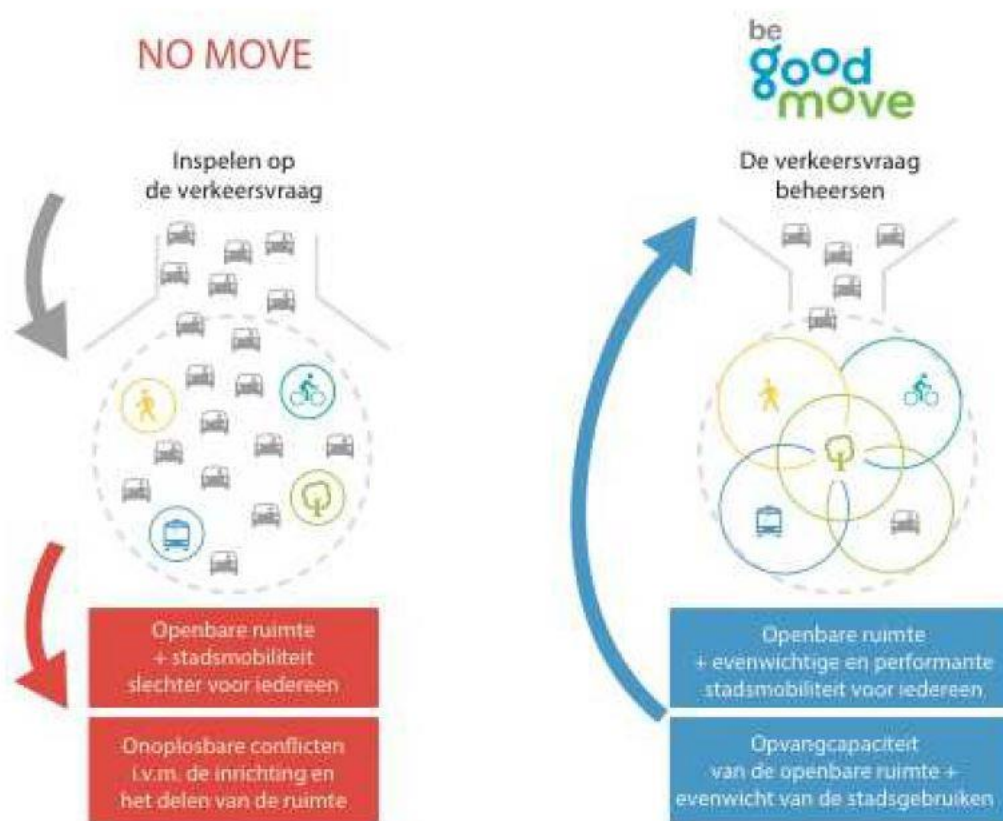
FIGUUR 1: DOELSTELLINGEN GOOD MOVE MODAL SHIFT

De opvatting van de verschillende netten en hun interactie volgen dus het STOP-principe (in volgorde van prioriteit: Stappen – Trappen – Openbaar Vervoer – Privé vervoer).

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

- PLUS: de belangrijkste assen op grootstedelijk niveau, die de toegankelijkheid van Brussel en van zijn bestaande en nog te ontwikkelen grote polen garanderen;
- COMFORT: de verbindingssassen die de maaswijdte van de verschillende netten vervolledigen;
- WIJK: rustige "mazen", waar de verblijfsfunctie voorrang heeft op de verplaatsingsfunctie, die beperkt moet blijven tot lokale toegang.

Aan de hand van een specifiek netwerk voor het zware vrachtverkeer, dat op dezelfde categorieën is gebaseerd, kunnen de bevoorradingsroutes naar Brussel worden geïdentificeerd. Deze kunnen sterk verschillen van het "Auto"-netwerk (specifieke locatie van productieve activiteiten, beperkingen inzake spoorbreedte in tunnels, enz.)



Principes van wegspecialisatie en wijkbescherming

FIGUUR 2: DOELSTELLINGEN GOOD MOVE VERMINDERING DOORGAAND VERKEER

Het voorgestelde wegennet telt dan ook veel meer lokale wegen (85% van het netwerk) in vergelijking met de hiërarchie die in het IRIS 2-plan was vastgesteld.

Het algemene principe dat werd ontwikkeld is dat van een "trapsgewijze verschuiving", die het mogelijk maakt de wijken te ontlasten door de gemotoriseerde verkeersstromen vooral te leiden, na ze eerst verminderd te hebben via de modal shift, naar de COMFORT- en PLUS-wegen in het Gewest, waaronder de Ring.

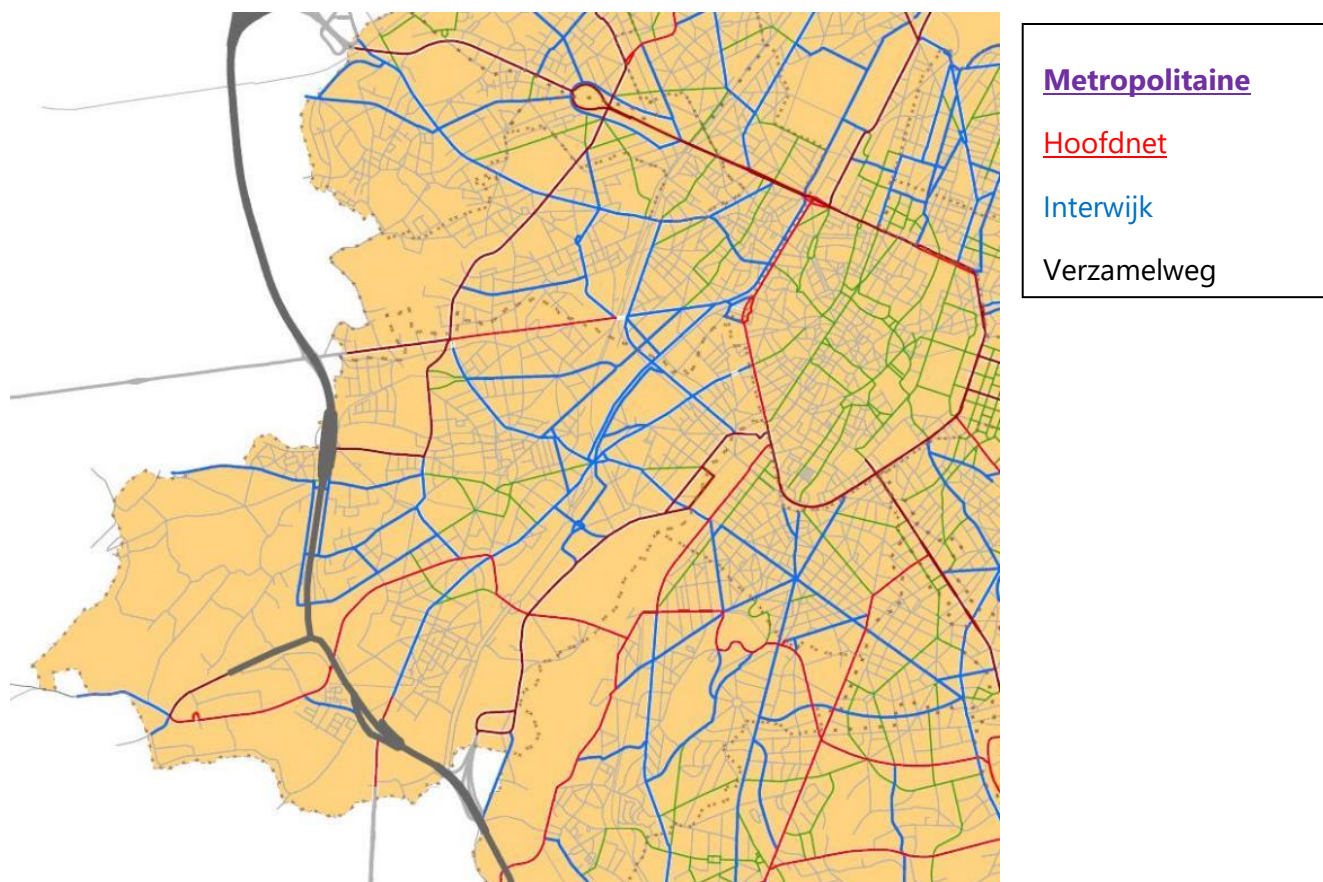
Het gaat hierbij om het definiëren van grote gebieden, of "mazen", met een diameter van 1 km tot 2,5 km rond wijkcentra. De verblijfskwaliteit, de wandelbaarheid, de toegankelijkheid en de fietsbaarheid zijn de belangrijkste elementen voor de lokale verplaatsingen en het openbaar vervoer voor de verbindingen tussen de wijken en met de rest van het Gewest. Gemotoriseerd verkeer naar de bestemming is verzekerd, maar in sommige gevallen zijn een paar omwegen vereist om zo min mogelijk te interfereren met verplaatsingen te voet of met de fiets. Het doorgaand verkeer wordt er echter sterk ontmoedigd. Het GewMP sluit aan bij het

GPDO dat tegen 2030 250 km⁴⁷ verkeersluwe zones (in het hart van de maas) creëren in de vorm van voetgangerszones, zones "woonerven" of ontmoetingszones.

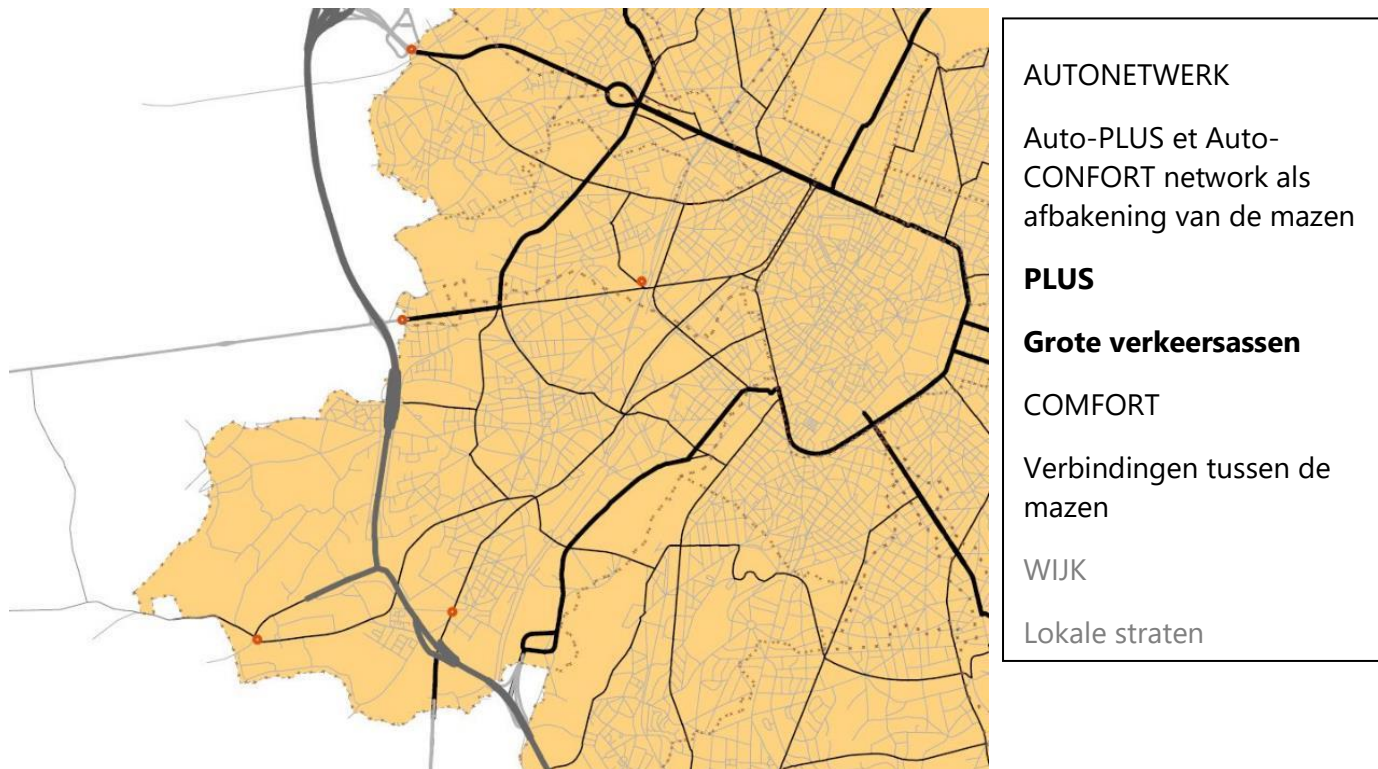


Illustratie van het concept van verkeersluwe mazen en van de verschuiving van het wegverkeer

FIGUUR 3: DOELSTELLING GOOD MOVE AUTOLUWE MAZEN



FIGUUR 4: IRIS 2 WEGENSPECIALISATIE 2010



FIGUUR 5: GOOD MOVE WEGENSPECIALISATIE EN AUTOLUWE MAZEN

Voor Anderlecht voorziet Good Move om verschillende hoofdwegen met een hoeveelheid verkeer te die te belangrijk is voor het wegennet van Auto-QUARTIER te deklasseren, dat wil zeggen dat deze assen bestemd zijn om lokale wegen met minder verkeersdruk te worden. Het is belangrijk op te merken dat het plan ook voorziet om op lokale wegen het doorgaand verkeer te verhinderen. Deze deklassering geldt onder andere voor Marius Renardlaan, Itterbeeksebaan, Maurice Herbettelaan, Industriekaai, Pierre Marchantstraat, Birminghamstraat (of Auto-COMFORT volgens de studie Zuidwest Brussel), Doverstraat, Neerpedestraat.

De gemeente Anderlecht heeft in het kader van het openbare onderzoek rond Good Move een advies uitgebracht met voorstel om bepaalde mazen te vergroten door bepaalde grotere verkeersassen te deklasseren om de samenhang, omvang en werking van het centrum van wijk te bewaren.

Gezien de omvang van de gemeente Anderlecht, bevinden zich slechts enkele mazen volledig op haar grondgebied, andere mazen bevinden zich op de grens met 2 of zelfs 3 gemeenten. De gemeente wil zoveel mogelijk mazen autoluw maken met het nieuwe mobiliteitsplan. Het GMP helpt bij het prioriteren van de mazen. Het Gewest voorziet financiering om een aantal prioritaire mazen autoluw te maken door middel van lokale mobiliteitscontracten (LMC).

Brussel Mobiliteit voorziet ook een heraanleg van bepaalde grote assen in Good Move (zie de figuur hieronder) : Vanderveldeplein, Paepsemlaan, Industrielaan, Bergensesteenweg (Bizet-Vandervelde), Ninoofsesteenweg (Ring-Weststation en Weststation-Kanaal).

Programma Kanaal

Projecten	Bouwheer	uitvoering 2020-2025	uitvoering 2025-2030
Van Praet	BM		X
Jules De Troozsquare	BM		X
Havenlaan	BM	X	
Picardstraat	Beliris/BM	X	
Simon Bolivarlaan	BM	X	
Vlaamsepoort	BM	X	
Vanderveldesquare	BM		X
Paepsemiaan	BM		

Programma's "Stadstoegangen"

Projecten	Bouwheer	uitvoering 2020-2025	uitvoering 2025-2030
A12 -Van Praetlaan	BM	X	
Leuvensesteenweg	BM		X
Parkway - Toegang Mediapark	BM		X
Woluwelaan	BM		X
Industrielaan	BM	X	
Bergensesteenweg (Bizet-Vandervelde)	BM	X	
Ninoofsesteenweg West (Ring-Weststation)	BM	X	
Ninoofsesteenweg Centrum (Weststation-Kanaal)	BM		X
Keizer Karel	BM		X

FIGUUR 6: DOELSTELLINGEN GOOD MOVE HERINRICHTING DOOR BRUSSEL MOBILITEIT

7.3 Gewestelijk Parkeerbeleidsplan

Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan streeft naar een coherent parkeerbeleid en wil de parkeerregels in de 19 Brusselse gemeenten vereenvoudigen en harmoniseren.

De strategie mikt op alle soorten voertuigen: al dan niet gedeelde auto's, taxi's, fietsen, motorfietsen, autobussen, vrachtwagens en bestelwagens... Ook de leveringszones komen aan bod. Ze behandelt het verplichte aantal parkeerplaatsen langs de openbare weg maar ook buiten de openbare weg (openbare parkings, P+R, parkings voor buurtbewoners).

Elke Brusselse gemeente moet zich houden aan de voorschriften van en in het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan en de gewestelijke doelstellingen realiseren, rekening houdend met de specifieke kenmerken van haar gemeentelijk grondgebied.

De doelstellingen zijn de volgende :

- het parkeerbeleid van de Brusselse gemeenten harmoniseren en vereenvoudigen;
- bewoners een parkeerplaats in de buurt van hun woning garanderen;
- het vrijmaken van openbare ruimte voor andere vervoerswijzen (sites voor openbaar vervoer, voetgangersvoorzieningen, fietspaden);
- alternatieven voor de auto positief aanmoedigen: openbaar vervoer en actieve modi.

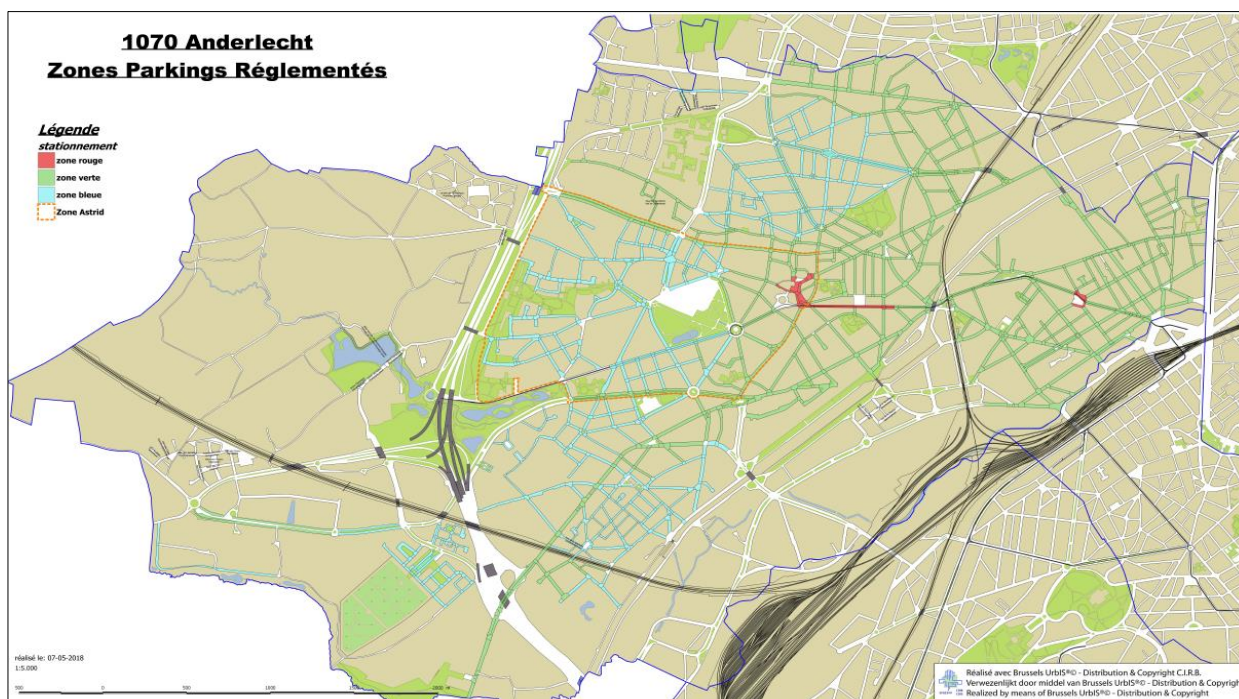
Bepaalde regels van het parkeerbeleid in Anderlecht komen nog niet overeen met het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (prijs bewonerskaart, uurtarieven). De gemeente werkt momenteel aan het ontwikkelen van een Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP).

Parkeren op de openbare weg

Er zijn ongeveer 180 km aan openbare wegen met 519 straten en 26.108 parkeerplaatsen in Anderlecht (2017). De meeste openbare wegen op het gemeentelijk grondgebied zijn gereguleerd in groene zones (10.453 plaatsen, hetzij 40%) en in blauwe zones (8.260 plaatsen, hetzij 32%).

De rode zones (373 plaatsen, hetzij 1,5%) bevinden zich vooral in de commerciële wijken, waar het noodzakelijk is om kortparkeren te stimuleren en zo bij te dragen aan een goede economische activiteit.

7.022 plaatsen (hetzij 27%) zijn niet onderworpen aan specifieke parkeervoorschriften.



FIGUUR 7: GEREGLEMENTEERDE PARKEERZONES

De geldende tarieven in de gereguleerde zones zijn als volgt verdeeld:

	Maximale duur	Normaal tarief	Inwoner	Abonnee	Persoon met een handicap	Forfaitair tarief
Blauwe zone	04.30 u.	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	€ 25,00
Groene zone	04.30 u.	€ 1/uur	Gratis	Gratis	Gratis	€ 25,00
Rode zone	2.00 u.	€ 1/1 ^{ste} uur € 2/2 ^{de} uur	€ 1/1 ^{ste} uur € 2/2 ^{de} uur	€ 1/1 ^{ste} uur € 2/2 ^{de} uur	Gratis	€ 25,00
Astrid-zone	4.30 u. GZ en RZ 1.00 u. BZ	€ 5/uur GZ en RZ Gratis BZ	Gratis	Gratis	Gratis	€ 60,00

Bijzondere parkeerregeling

Soort plaats	Aantal voorbehouden plaatsen (2017) op openbare wegen
Levering	502
Vrachtwagen	217
Autocar	19
Bus	176
Persoon met een handicap	506
Taxi	42

Car-sharing	23
CD	4
Politie	20
Motor	Bollinckxstraat 7-9 + Bergensestw. 4-5 1054
Fiets	Na te gaan
Villo!	+/- 70
Kiss&Ride	4
TOTAAL	+/- 1.597

De gemeente voorziet om de inventaris van het fietsparkeren te actualiseren.

Gemeentelijke parkeerkaarten

De gemeente Anderlecht voorziet 3 types kaarten : bewonerskaarten, bezoekerskaarten en de evenementenzone.

- **Bewonerskaart** : De bewonerskaart maakt parkeren voor buurtbewoners mogelijk zonder onderworpen te zijn aan de regels van de groene en blauwe zones in de sector van hun woonplaats en in een tweede sector naar keuze of standaard in de sector van het Centrum. De eerste kaart is gratis. Voor de tweede kaart geldt een jaarlijkse belasting van € 50,00 en voor de derde van € 200,00. Van 01/01/2010 tot 31/12/2016 werden in totaal 35.104 bewonerskaarten uitgegeven, wat reeds overeenkomt met een verzadiging van 134,46%. In 2018 waren het er 44.988 in totaal en een verzadigingsgraad van 172,31%. De volgende tabel geeft de verzadiging ("overbooking") weer van deze sectoren (aantal uitgegeven kaarten per toegankelijke parkeerplaats).

Parkeerzone	Aantal plaatsen	Uitgegeven kaarten (2018)
Niet gereguleerd	7.022	
Blauw	8.260	44.988
Groen	10.453	
Rood	373	
TOTAAL	26.108	44.988
Verzadigingsgraad	100,00%	172,31%

- **Bezoekerskaart** : Elke inwoner die in een groene of rode zone woont en wiens huishouden niet over een bewonerskaart beschikt, kan een bezoekerskaart krijgen. Het aantal is beperkt tot één kaart per huishouden. De bezoekerskaart geeft recht op een quota van € 250,00 gratis parkeren per jaar. Elke inwoner die in een groene of rode zone woont en wiens huishouden over minstens één bewonerskaart beschikt, kan ook een bezoekerskaart krijgen. Het aantal is beperkt tot één kaart per huishouden. De bezoekerskaart geeft in dat geval recht op een quota van € 50,00 gratis parkeren per jaar. De gratis duur van een ticket is beperkt tot 4.30 uur per dag, dichtbij het huis van de eigenaar van de kaart en enkel in de groene zone. In 2016 werden er 443 Bezoekerskaarten uitgegeven. Sinds 2012 werden er in totaal 2.981 Bezoekerskaarten uitgegeven.
- **Evenementenzone** : Elke inwoner die een gereguleerde zone woont die tussen 18 en 24 uur van maandag tot zaterdag en van 12 tot 24 uur op zondag gecontroleerd wordt, kan per huishouden een evenementenkaart aanvragen. De kaart bevat 20 tickets die een jaar geldig zijn vanaf de eerste aanvraag. Deze tickets kunnen ook afzonderlijk worden gekocht (tegen een prijs van € 0,50), zonder de mogelijkheid om het aantal ongebruikte tickets naar het volgende jaar over te zetten. Een ticket is geldig voor een niet-opsplitsbare periode van 6 uur.

Abonnementen

In 2016, werden de volgende abonnementen uitgegeven:

- 2.301 Bedrijfsabonnementen aan 575 bedrijven
- 477 Schoolabonnementen waarvan 179 voor leerkrachten van gemeentescholen
- 186 abonnementen voor Thuiszorgverleners
- 23 abonnementen voor Verenigingen
- 317 individuele abonnementen

Uitzonderingen

De gemeente Anderlecht voorziet gratis parkeren voor:

- Personen met een handicap in alle zones;
- Verenigingen voor deelauto's in de groene en blauwe zones;
- Nood- en nutsvoertuigen in alle zones.

Parkeren buiten de openbare weg

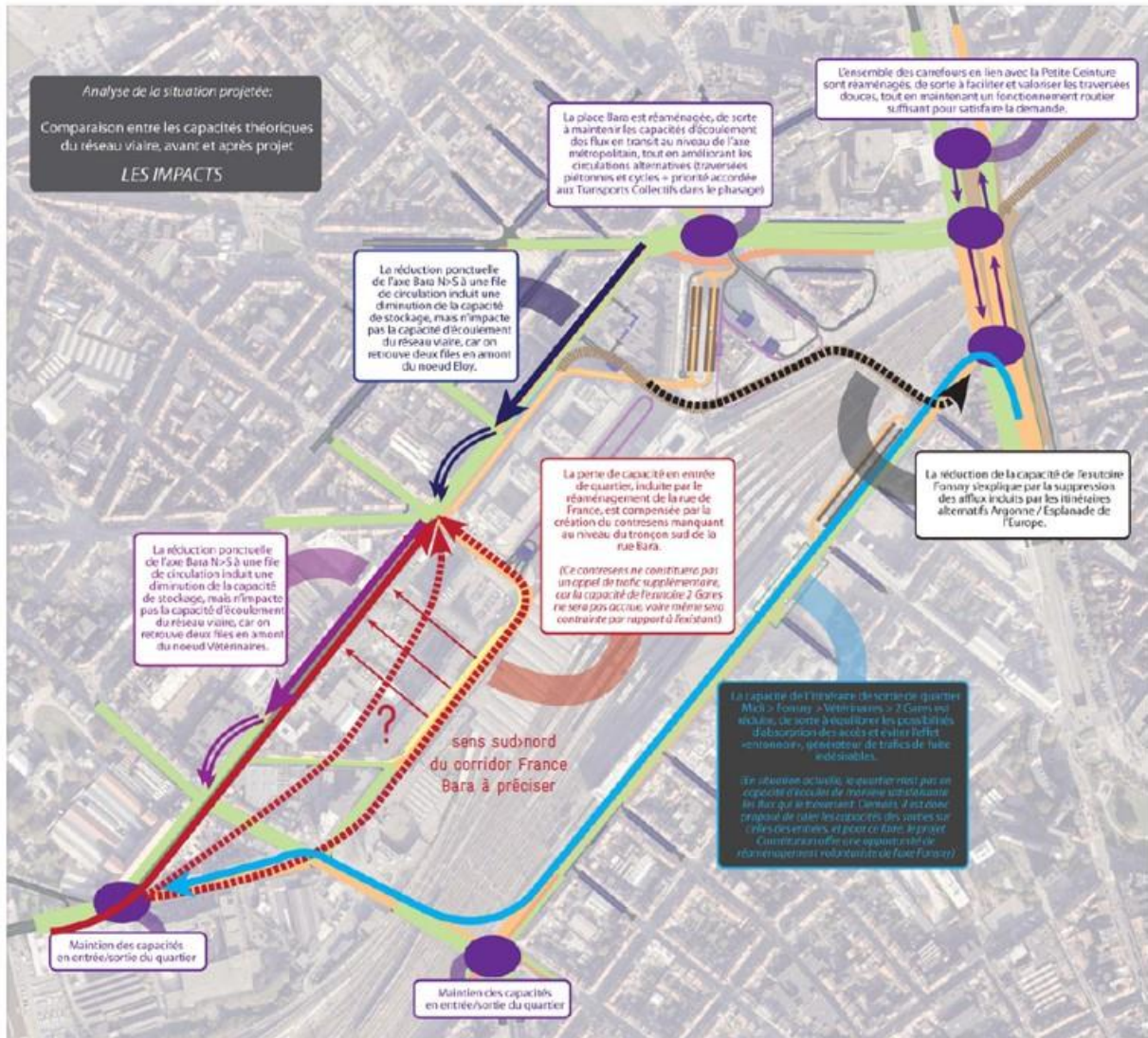
In totaal gaat het om 59.269 parkeerplaatsen:

Aantal plaatsen bestemd voor woningen	21.723
Aantal plaatsen bestemd voor kantoren	12.963
Aantal plaatsen bestemd voor handelszaken	12.077
Aantal plaatsen bestemd voor de industrie	9.040
Aantal plaatsen bestemd voor het onderwijs	1.750
Aantal plaatsen bestemd voor cultuur, godsdienst en sport	646
Aantal plaatsen bestemd voor ziekenhuizen en gezondheidszorgen	1.070

In deze telling wordt de langdurige en beveiligde parkeermogelijkheid voor fietsen niet opgenomen die al formeel bestaat via het aanbod van fietsboxen, meestal in openbare ruimten maar buiten voertuigparkings tot 2019. Sinds oktober 2019 hebben we 18 fietsboxen, goed voor 90 beveiligde plaatsen voor fietsen, en er zijn er nog 7 voorzien voor 2020.

Artikel 17, Titel II, van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening "Lokaal voor tweewielers en kinderwagens" is vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet bindend op vlak van de minimumafmetingen en dit wordt overgelaten aan het oordeel van de eigenaar en de uitvaardigende autoriteit.

7.4 Richtplan van aanleg Brussel-Zuid (RPA)

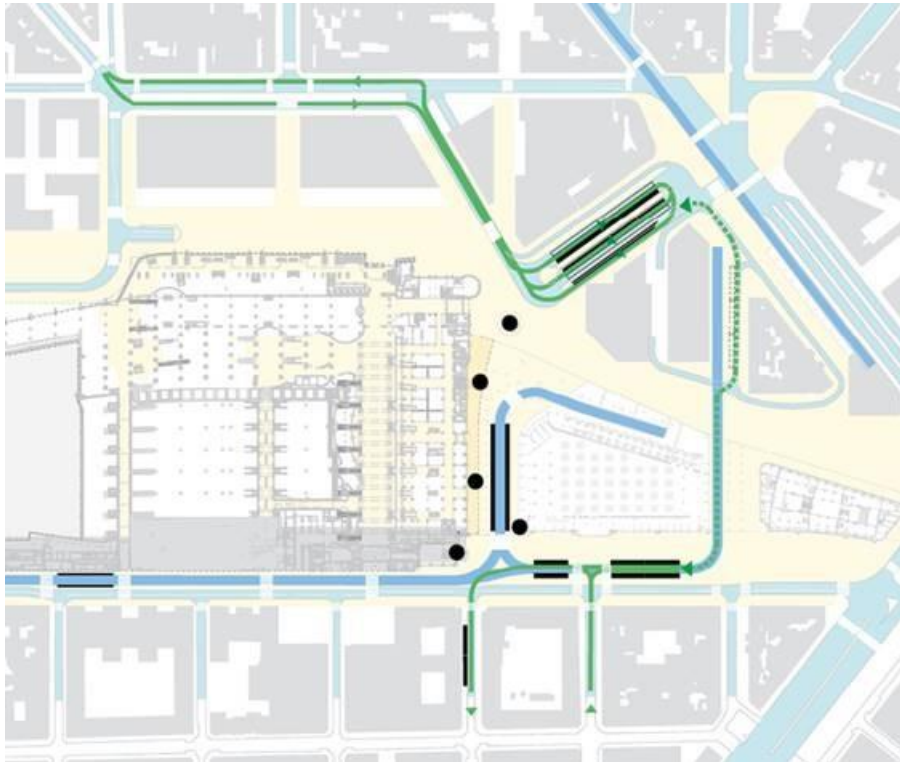


FIGUUR 8: RICHTPLAN VAN AANLEG BRUSSEL-ZUID

De wijk rond het Zuidstation krijgt 230.000 m² extra ontwikkeling. Momenteel trekt het stationsgebied een aanzienlijke hoeveelheid gemotoriseerd verkeer aan, dat met een te hoge snelheid rijdt en het station zelf vormt een barrière voor voetgangers en fietsers. In de ruimere omgeving van het station (heel Kuregem) zijn er problemen met foutparkeren. Het doel van de RPA Brussel-Zuid is dat het autoverkeer niet toeneemt rond het station. Het verkeer moet al bij het binnenrijden van het Brussels Gewest verminderd worden. Een ander doel is het versterken van de verbinding met buurten rond het station en tussen deze buurten onderling zodat het station niet langer een barrière vormt. Herinrichtingen kunnen maatregelen omvatten om de snelheid te verminderen en kruisingen te beveiligen.

De RPA voorzien wijzigingen in de verkeerscirculatie van auto's en openbaar vervoer:

- De Barastraat (PLUS) en de Fonsnylaan (CONFORT) zijn grote verkeersassen met 2x1 rijvak. Tussen deze assen zullen autoluwe mazen gecreëerd worden (en de Barastraat wordt opnieuw dubbelrichting voor auto's)
- Er is een verandering voor de bussen: vanaf het Baraplein zal het mogelijk zijn om naar rechts af te slaan in de Ernest Blérotstraat naar de buspool op de Paul-Henri Spaaklaan.

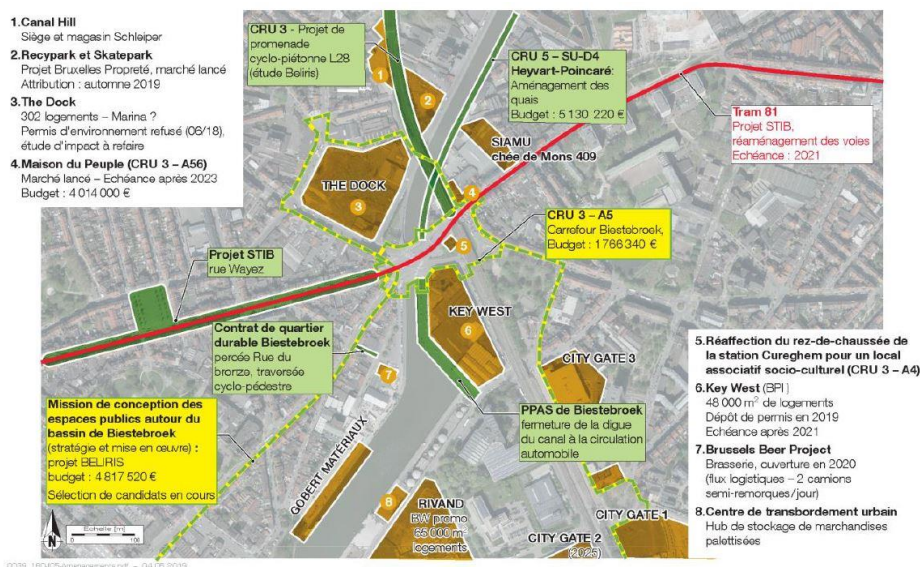


- Een tweede buspool wordt aan de andere kant van het station gecreëerd (Grondwetplein, St-Gillis) om de bushaltes in de overdekte straat te vervangen.
- De openbare ruimte zal opgewaardeerd worden (inclusief de tunnels onder de spoorwegen)

Een belangrijke voorwaarde is de vermindering van het verkeer op de Industrielaan.

7.5 Mobiliteitsstudie sector zuidwest Brussel

Er loopt een mobiliteitsstudie voor de zuidwestelijke sector van Brussel. De studie analyseert de haalbaarheid van de implementatie van de Good Move-strategie en de multimodale wegenspecialisatie (PLUS- en COMFORT-netwerken voor stappen, fietsen, openbaar vervoer, auto's en vrachtwagens) in dit gebied met veel verkeer.



FIGUUR 9: PROJECTEN ROND HET VANDERVELDEPLEIN FIGUUR 10

In overeenstemming met de Good Move-richtlijnen is een ambitieniveau gedefinieerd en gevalideerd door het begeleidingscomité van de studie om de kwaliteit van de openbare ruimte en de multimodale toegankelijkheid te verbeteren.

Het multimodaal richtplan van de zuidwestelijke sector bevat de volgende doelstellingen:

- De leefomgeving van huidige en toekomstige inwoners van de sector verbeteren en hun verplaatsingen veiliger maken
- Het autoverkeer verminderen om de hinder (lawaai, vervuiling, ongevallen, etc.) te verminderen
- De prestaties van het openbaar vervoer verbeteren om modal shift te vergemakkelijken;
- Het gebruik van actieve modi aanmoedigen;
- De vraag naar parkeren op straat beheersen om het delen van openbare ruimte mogelijk te maken;
- De ingangen van de agglomeratie sterker aangeven: ruimtelijk door de opwaardering van openbare ruimtes, maar ook door een verkeersdosering (verkeerslichtenregeling, prioritering van bepaalde verkeersrichtingen, enz.).

De diagnose en de studie van de drie functionaliteitsniveaus van de multimodale wegenspecialisatie (PLUS, COMFORT en QUARTER) voor alle modi (voetgangers, fietsen, openbaar vervoer, auto's en vrachtwagens) leidt tot twee types aanbevelingen:

- Enkele noodzakelijke strategische aanpassingen op de aanvankelijk gedefinieerde netwerken, op de schaal van het zuidwestkwadrant;
- Maar vooral aanbevelingen in de vorm van een actieplan om de effectiviteit van deze netwerkniveaus (inclusief de nodige begeleidende maatregelen) te waarborgen, ontwikkeld voor een reeks specifieke zones (kruispunten, assen en buurten):
 - Het Vanderveleplein
 - De grote verkeersassen die een toegangfunctie hebben: Bergensesteenweg (beschermen) Industrielaan (versterken)
 - De ringweg-as: Paepsemlaan
 - De zones van de kaaien en de oversteek van het Kanaal: Biestebroeckkaai, Kanaaldijk, Demetskaai en Industriekaai
 - De zones van de buurten Kuregem en Birmingham

De studie onderzoekt ook de verbetering van de verkeersomstandigheden van de verschillende modi op het Vanderveleplein, een strategische locatie in Anderlecht. Dit plein is een concentratiegebied van ongevallen en een problematische plek voor voetgangersoversteekplaatsen, fietspaden en de prestaties van het openbaar vervoer.

Volgende doelstellingen werden bepaald voor het Vanderveleplein :

- Vereenvoudiging van de ruimte om deze leesbaarder en functioneler te maken en potentiële conflicten te verminderen
- Verbetering van de kwaliteit van openbare ruimtes
- Daling van doorgaand verkeer (Industrielaan)
- Prioritering van openbaar vervoer: Tram & Bus (1 tramlijn, 11 buslijnen) en mogelijkheid om op lange termijn een intermodaal RER-knooppunt te ontwikkelen
- Beveiliging van het gebied, vooral voor niet-gemotoriseerde weggebruikers
- 100% Fietsbaar in alle richtingen

De resultaten van de studie stellen een wijziging voor van de mazen gedefinieerd in Good Move. Er is bijvoorbeeld een voorstel om het deel van de Bergensesteenweg tussen het Vanderveleplein en de vijfhoek te deklasseren en er een lokale straat van te maken. Dit deel van de Bergensesteenweg is erg populair bij alle modi en bevat veel verschillende functies. Zo kan een grotere, autoluwe maas worden gemaakt in Kuregem.

7.6 Beeldkwaliteitsplan (BKP)

Het Beeldkwaliteitsplan (BKP) vormt een gids en een strategisch kader voor de bouwheren en ontwerpers van alle projecten inzake open ruimte in het kanaalgebied. Het werd goedgekeurd door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 21 mars 2019. Dit plan bevat richtlijnen op vlak van mobiliteit voor de herontwikkeling van een locatie. Dit zijn echter slechts richtlijnen en aanbevelingen die moeten worden getest als onderdeel van het daadwerkelijke ontwerp van een specifiek project. Het plan ondersteunt de doelstellingen van het Gewest op het gebied van duurzame mobiliteit, het verminderen van autodruk en veilige oversteekplaatsen. De uitdaging zit in de implementatie van het plan in concrete herontwikkelingsprojecten, zodat het hoge ambitieniveau van het BKP wordt gehaald, vooral wat betreft mobiliteit.

Het Beeldkwaliteitsplan bevat voorstellen en ambities voor een deel van het Kanaal dat gelegen is in Anderlecht meer bepaald voor volgende locaties:

1. Linkeroever (inclusief de campus CERIA/COOVI) :
 - Openstellen van de CERIA/COOVI-campus en integreren ervan in het kanaallandschap
 - Samenstellen van de open ruimtes tot een productief park
 - Inrichten van een lineair buurtpark op de kanaaloever
2. Zuidelijke industrievlakte (inclusief de Industrielaan):
 - Versterken van de landschappelijke identiteit door implementatie van het kamerlandschap
 - Valoriseren van de Zenne als structurerende landschappelijke element
 - Inrichten van de Industrielaan als stadsboulevard
 - Herinrichten van de rechteroever van het Kanaal
3. Biestebroekdok en Schipperijdok inclusief Vanderveldeplein (zie ook 7.5 Mobiliteitsstudie sector zuidwest Brussel):
 - Heruitvinden van de kades van het Biestebroekdok als gebieden voor gemengd gebruik
 - Valoriseren van het Schipperijdok als landschapselement en als recreatieve pool
 - Verbeteren van de verbindingen tussen de wijken en oevers
 - Organiseren van de nieuwe wijken van de rechteroever rond een groenstructuur
4. ABC-Wijk (Anderlecht-Birmingham-Cureghem):
 - Inrichten van de Kuregembrug als volwaardige publieke ruimte
 - Creëren van een publieke ruimte langs het Kanaal ter hoogte van Abattoir
 - Verbeteren van de relatie met het water van de publieke ruimtes van de Ninoofsepoort
 - Valoriseren van de voormalige bedding van de Kleine Zenne
 - Inrichten van een continu fietspad op de linkeroever

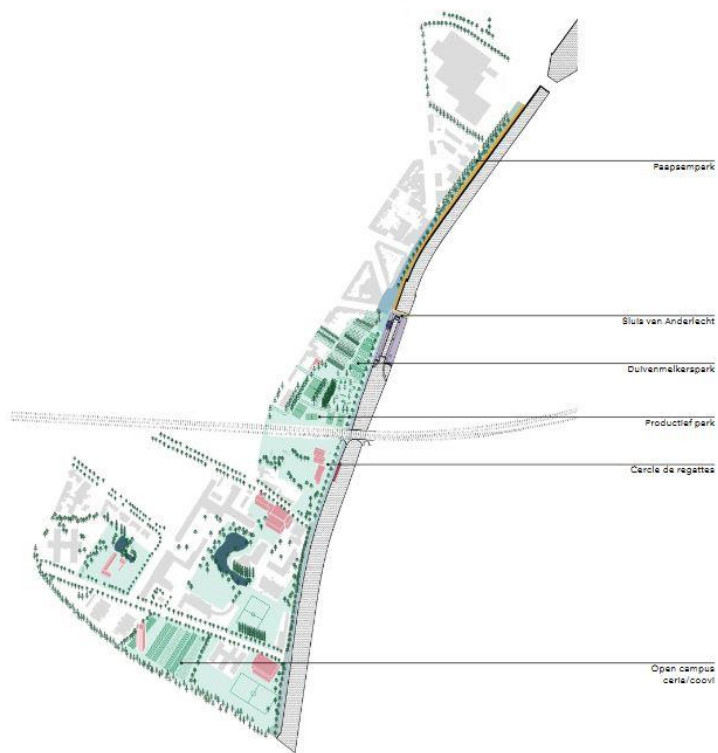


Figure D1-1. Illustratieve kaart van de BKP ambities voor het deelgebied

BKP LINKEROEVER



Figure D2-1. Illustratieve kaart van de BKP ambities voor het deelgebied

BKP ZONE INDUSTRIE ZUID

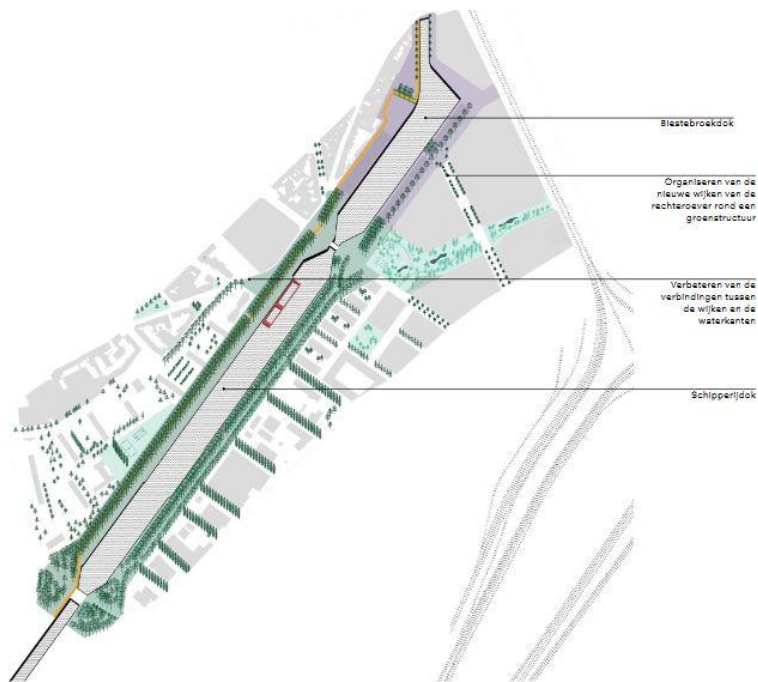


Figure D5-1. Illustratieve kaart van de BKP ambities voor het deelgebied

BKP BIESTEBROEKDOK EN SCHIPPERIJDOK



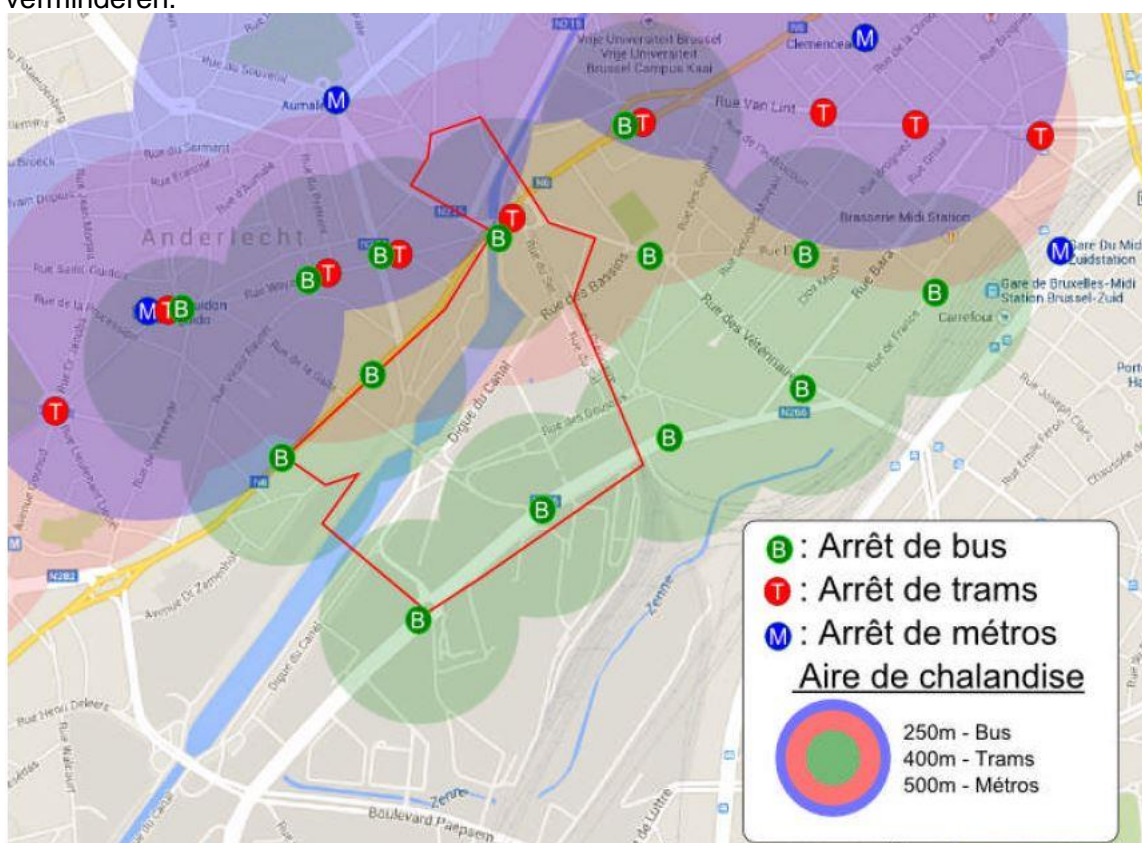
Figure D4-1. Illustratieve kaart van de BKP ambities voor het deelgebied

BKP ABC-WIJK

FIGUUR 11: BEELDKWALITEITSPLAN

7.7 Bijzonder Bestemmingsplan (BBP) Biestebroek

Het Bijzonder Bestemmingsplan (BBP) Biestebroek voorziet ongeveer 610.000m² ontwikkeling van woningen, handelszaken, productie en dienstverlenende bedrijven die een extra mobiliteitsvraag van en naar de projecten genereert. Het effectenrapport vermeldt dat er maatregelen moeten worden genomen om de modal shift aan te moedigen, zoals het verbeteren van het aanbod van openbaar vervoer (vooral ten zuiden van het gebied), het creëren van veilige fietspaden in het hele gebied en rond de nabijgelegen attractiepolen, de toename van het aanbod van gedeelde voertuigen (Cambio-type), en Villo en openbare fietsenstallingen, evenals de plaats van de voetganger in de toekomstige openbare ruimte om het oversteken van stedelijke barrières en het comfort van trottoirs te verbeteren. Al deze maatregelen zullen het gebruik van de auto binnen het project verminderen en dus de impact op het verkeer verminderen.



FIGUUR 12: BBP BIESTEBROEK - BEDIENINGSGBIED EN HALTES OPENBAAR VERVOER

Tijdens de bewonersparticipatie zijn volgende problemen gesignaleerd in deze buurt: **gevaarlijk oversteken, foutparkeren, het Kanaal als stedelijke barrière voor voetgangers en fietsers. Er is ook een grote concentratie van problemen op het Vanderveledeplein.**

De BBP Biestebroek voorziet volgende veranderingen in de verkeerscirculatie:

- De Marchantbrug: de brug is sinds december 2014 om veiligheidsredenen gesloten voor gemotoriseerd verkeer, maar voetgangers en fietsers kunnen er nog steeds gebruik van maken. Brussel Mobiliteit diende in maart 2019 een stedenbouwkundige vergunning in voor de renovatie van de brug en de heropening van de verkeersstroom. De impactstudie om de verschillende alternatieven te analyseren met betrekking tot de toekomstige gepland door de BBP Biestebroek loopt nog.
- De Kanaaldijk wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer op de Marchantbrug om de doorgang van actieve modi te vergemakkelijken.
- Doorgaand verkeer wordt geweerd in de wijk.

7.8 Toegankelijkheidsplannen voor de weg en de openbare ruimte

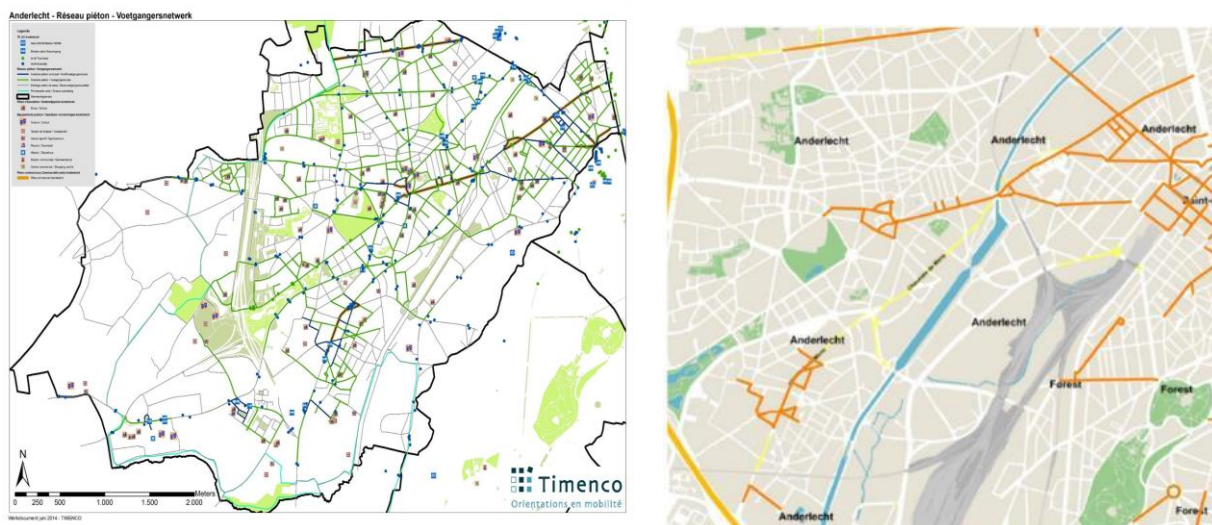
In 2015 voerde de gemeente Anderlecht een audit uit van wegen en openbare ruimtes in het kader van de doelstelling van het Brussels Gewest om van Brussel een exemplarische voetgangersstad te maken en een modaal aandeel van 40% voetgangers te bereiken tegen 2040 (32% in 2012).

In samenwerking met de gemeente werd het structurerende voetgangersnetwerk gedefinieerd in het toegankelijkheidsplan. Vervolgens werd een terreinevaluatie van alle straten en openbare plaatsen uitgevoerd, met voorstellen voor technische oplossingen, een prioritering en een programmering van de werken. De belangrijkste routes worden als eerste behandeld bij de programmering van de werken omdat het concentratiegebieden van lokale attractiepolen zijn. Het plan reikt een oplossing aan voor problemen in verband met staat van het trottoir, toegankelijkheid voor voetgangers en personen met een mobiliteitsbeperking en gevaarlijke kruispunten.

Enkele specifieke aandachtspunten voor Anderlecht zijn:

- De wegbedekking van voetgangerstrajecten (opgelet met de talrijke straten met kasseien)
- De obstakels (bloempotten, foutparkeren, winkelvitruines, etc.)
- De oversteekplaatsen (in het Brussels Gewest zijn vier doden en zwaargewonden op tien in het verkeer voetgangers, vooral aangereden op onbeveiligde oversteekplaatsen)

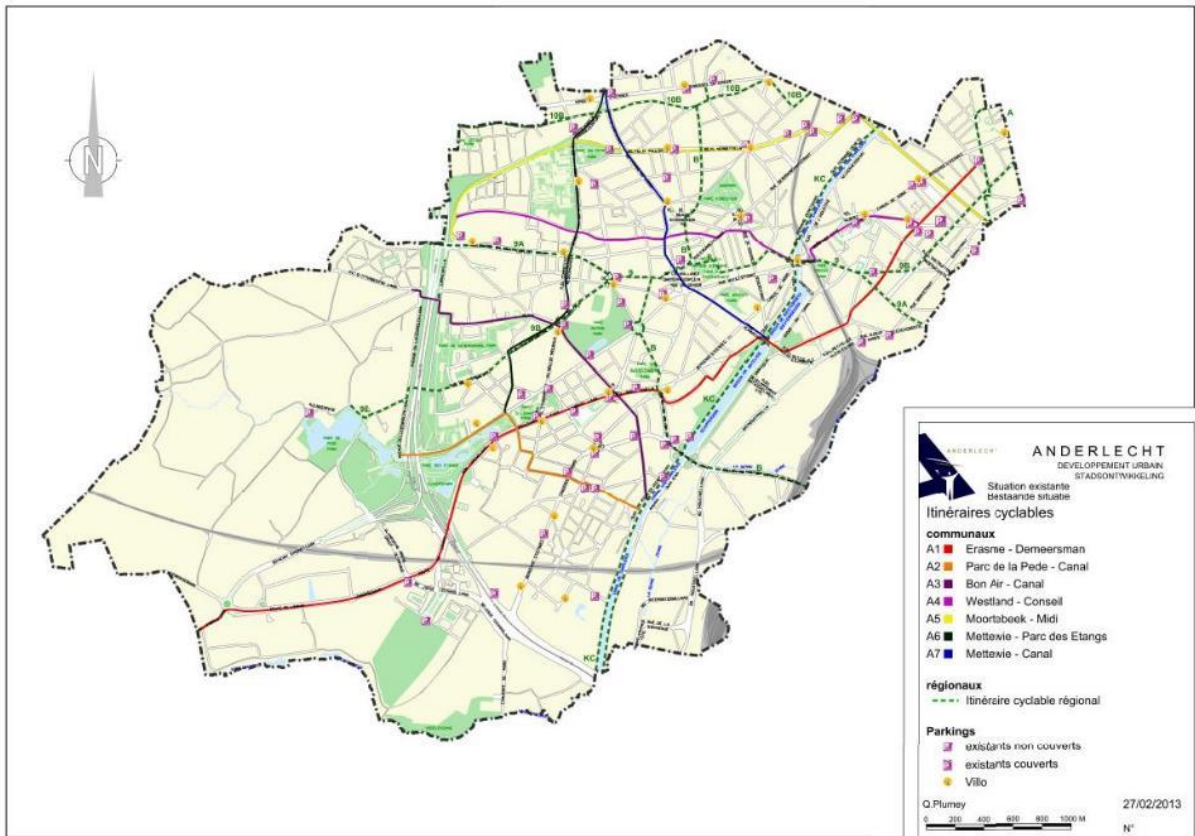
De gemeente werkt sinds 2015 met de database van het toegankelijkheidsplan en neemt de aanbevelingen mee in alle nieuwe inrichtingen van de weg, de wijkcontracten en andere projecten.



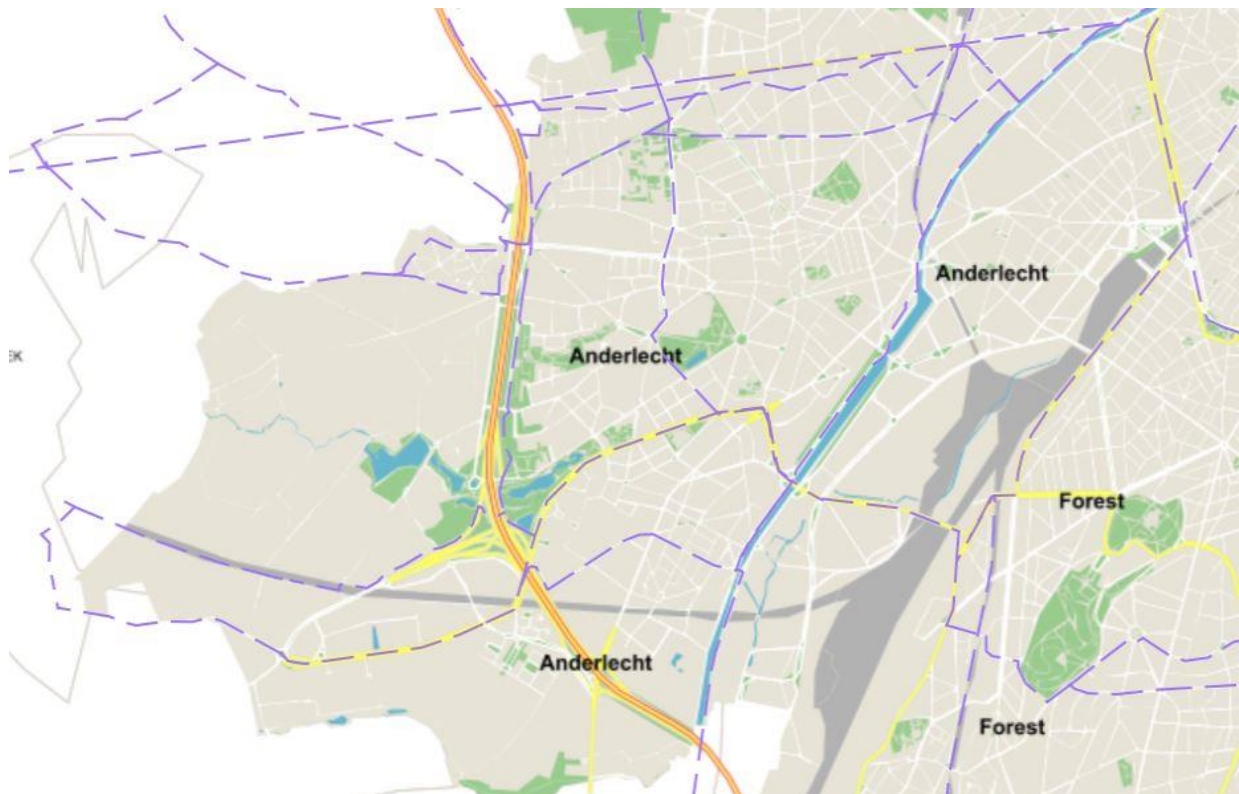
FIGUUR 13: VOETGANGERSNETWERK EN STRUCTUREREND VOETGANGERSNETWERK

7.9 Bicycle Policy Audit (BYPAD) en Fietsplan

Het grondgebied van Anderlecht wordt doorkruist door 5 Gewestelijke Fietsroutes (GFR 9a, 9b, 10b, ring A en B en Kanaalroute), 7 Gemeentelijke Fietsroutes (GemFR) en de Groene Wandeling (voor voetgangers en fietsers). Het Fiets-GEN voor lange afstanden is in volle ontwikkelingsfase en komt ook door Anderlecht. Anderlecht telt 27 Villo-stations.



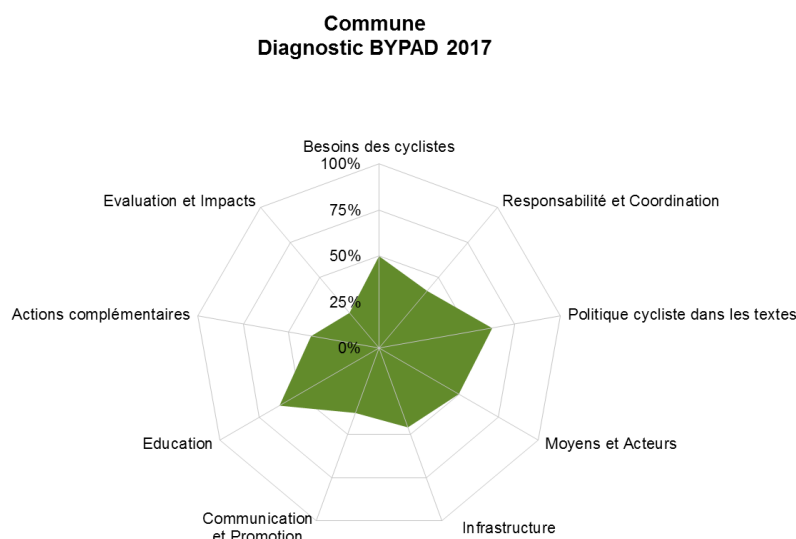
FIGUUR14: GFR- EN GEMFR-NETWERK



FIETS-GEN ANDERLECHT

In 2012 voerde Anderlecht een eerste audit van het fietsbeleid uit volgens de Europese BYPAD (Bicycle Audit Policy) methode. De BYPAD audit en het gemeentelijk fietsplan stellen oplossingen voor wat betreft **bereikbaarheid per fiets, gevaarlijke oversteken voor fietsers,**

de staat van fietspaden. In 2017 werd de audit geactualiseerd. De politieke vertegenwoordigers, de administratie, de politie, de MIVB en de fietsers zelf namen deel aan de evaluatie. In vergelijking met 2012 zag het evaluatieteam een positieve vooruitgang in het verankeren van het fietsbeleid (in gemeentelijke documenten), in infrastructuur en fietseducatie. De aspecten waar minder vooruitgang geboekt werd zijn de evaluatie van de impact, de maatregelen, de middelen en verantwoordelijken voor de coordinatie van het fietsbeleid.



FIGUUR 15: RESULTAAT ACTUALISATIE BYPAD AUDIT 2017

Op basis van de aanbevelingen van deze audit werd een gemeentelijk Fietsplan opgesteld met acties voor de vier onderdelen van fietsbeleid: fietsen, fietsparkeren, stimuleren, verankeren van het beleid.

In juni 2019 kwam de Fietscommissie (die bestaat uit fietsers, administratie en de schepen van mobiliteit) bij elkaar om samen de prioritaire acties voor de fiets voor 2020-2021 te bespreken. Onderstaande acties werden in consensus goedgekeurd door de Fietscommissie en zullen goedgekeurd worden door het College en in het budget van 2020-2021 ingeschreven worden.

Het doel is om deze oefening elk jaar te herhalen met de Fietscommissie.

Fietsen
De plaats van de auto en de gereden snelheden verminderen in het kader van een autoluwe maas.
Fietsstraten inrichten:
<ul style="list-style-type: none"> ▫ Focus op éénrichtingsstraten waar er niet voldoende plaats is voor een fietspad ▫ Focus op de GemFR om logische routes te creëren
Fietsparkeren
De inventaris van de fietsparkeerplaatsen in de gemeente updaten.
Het aanbod fietsnietjes en fietsboxen vergroten en een aanvraagprocedure voorzien op de gemeentelijke website (een stock aan fietsnietjes voorzien om snelle plaatsingen mogelijk te maken)
Stimuleren
Projecten « Roue Libre », Fietsbrevet in scholen, FietsRepair-Café (bestaat al in de scholen)
Artikels en video's in het gemeentelijk infoblad / website en deelname aan gewestelijke campagnes
Informatie over de rechten van fietsers en nieuwe fietsinfrastructuur op de gemeentelijke website

7.10 Intergewestelijk richtplan Neerpede

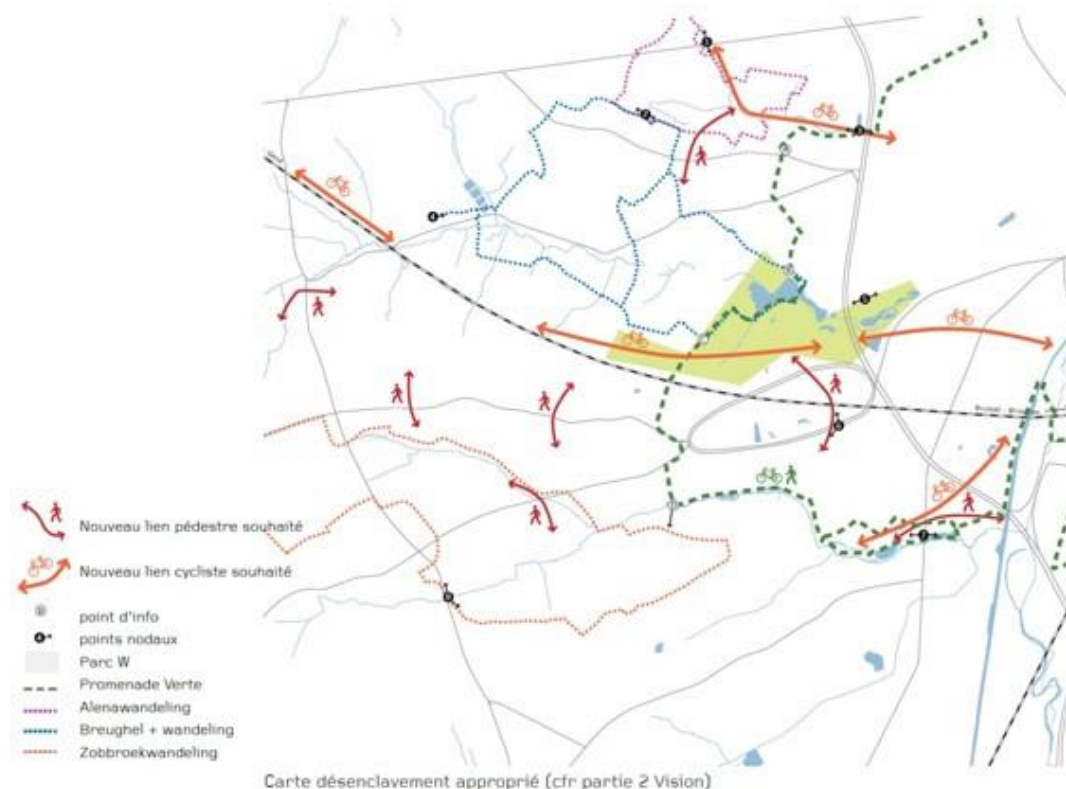
Het Intergewestelijk Richtplan Neerpede – St-Anna-Pede – Vlezenbeek heeft als doel om de groene ruimtes beter toegankelijk te maken voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoergebruikers. De problemen die rond Neerpede gesignaleerd werden zijn inderdaad **moeilijke toegang te voet, met de fiets en het openbaar vervoer, de toestand van het trottoir, fietspaden en wegen, gevaarlijke oversteken, overdreven snelheid van gemotoriseerd vervoer en foutparkeren (punctueel bij sportevenementen).**

Het gebied bevat verschillende netwerken:

- Het groene netwerk van groene ruimtes
- Het blauwe netwerk van water
- Verschillende voetganger- en fietsnetwerken (recreatief en functioneel)

De voorgestelde maatregelen zijn :

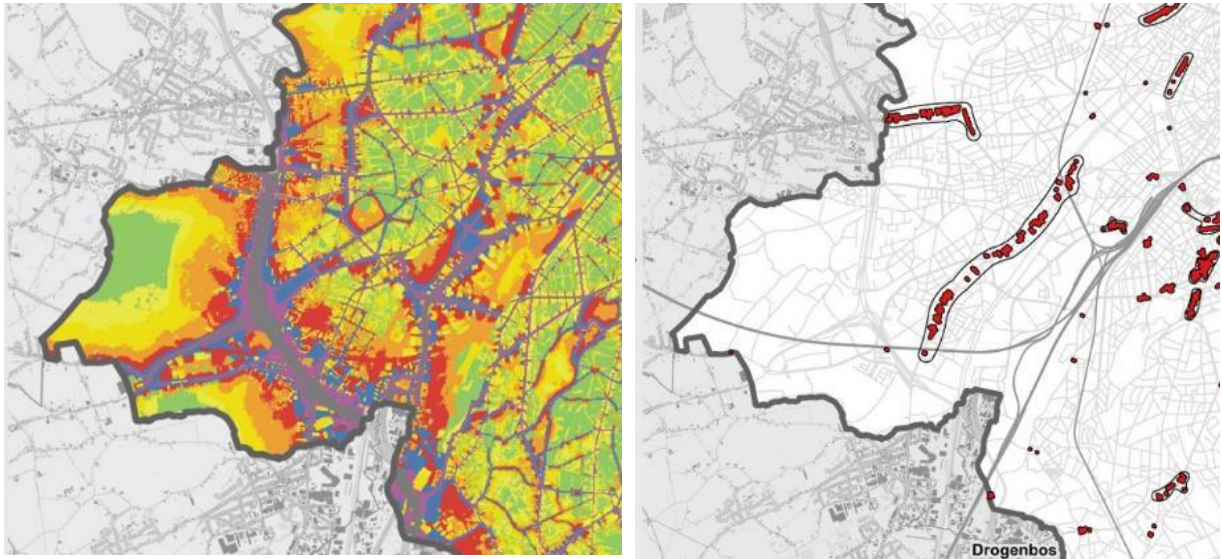
- Een verbetering van de verbinding met de metro en de tram
- Het doorgaand verkeer in het gebied ontraden



FIGUUR 16: NEERPEDE - GEWENST ONTSLUITINGSPLAN

7.11 Geluidsoverlastplan

Brussel Leefmilieu heeft zwarte punten van verkeerslawaaai vastgesteld, rekening houdend met de bevolkingsdichtheid. De meeste zwarte punten zijn op regionale wegen.



FIGUUR 17: GELUIDSOVERLASTPLAN

De maatregelen om de overlast van verkeerslawaaai te verminderen zijn:

- De vermindering van het verkeer
- De vermindering van de snelheid van het verkeer
- De verandering van de wegbedekking

De gemeente heeft voorgesteld aan het Gewest om ook de Ring als zwart punt op te nemen in het plan.

7.12 Netwerk van groene ruimtes in de Heyvaertwijk



FIGUUR 18: HEYVAERTWIJK

De Heyvaertwijk in Kuregem ondervindt verschillende problemen als gevolg van gemotoriseerd verkeer: snelheidsproblemen, foutparkeren, doorgang en parkeren van vrachtwagens. Het doel van het groene netwerk in de Heyvaertbuurt is om het nieuwe park aan de Ninoofsepoort te verbinden met het Slachthuis via een lineair park dat de Kleine Zenne volgt. Zo kunnen we een netwerk van verschillende groene ruimtes "Sennette Park" creëren (ook opgenomen in de RPA Heyvaert). Er is ook een plan om het park van de Dauw beter te ontsluiten. Het is noodzakelijk om autoverkeer te verminderen en doorgaand verkeer door dit project te voorkomen.

7.13 MIVB - Richtplan Bus

In 2019-2020, voorziet de MIVB om verschillende buslijnen die Anderlecht bedienen te versterken te heroriënteren:

- lijn 53: nieuwe structurerende lijn
- lijn 49: gelede bus
- lijn e 46: gelede bus, geen aanpassing van het traject
- lijn 89: gelede bus, aanpassing van het traject: verbinding met Bruxelles-stad (centrum)
- lijn 74: nieuw traject : verbinding Erasmus, Veeweyde, Vorst en Ukkel
- lijn 68: nieuwe lijn op de Industrielaan
- lijn 78: versterkt aanbod
- lijn 75-98: verbetering van de toegankelijkheid

De nieuwe lijnen en de capaciteitsverhoging lossen deels de problemen van de toegang tot openbaar vervoer in Anderlecht op. De MIVB wil op de hoofdwegen bussen in eigen bedding als oplossing voor te grote hoeveelheid auto's en files.

Aan het nieuwe Westland Shopping is een busterminus gepland. Een voetgangersverbinding tussen de Shopping en de busterminus is noodzakelijk.

8 Voorstel aanvullend onderzoek

Het doel van de onderstaande tabel is niet om een exhaustieve lijst te geven van alle problemen die eerder in deze diagnose werden genoemd, noch van alle plaatsen in Anderlecht waar de problemen zich voordoen, maar om de reflectie en de beslissing van het begeleidingscomité te tonen over onderzoek dat wel of niet nodig is om bepaalde problemen te objectiveren of te verduidelijken.

Knelpunten (op basis van expert en terreinkennis)	Belangrijke plaatsen	Belangrijke plannen	Bijkomend onderzoek nodig ?	Oplossingsrichting
Foutparkeren	Kuregem Centrum	Gewestelijke stedenbouwkundige verordening RPA Brussel-Zuid Masterplan Slachthuizen Project Wayezstraat	nee	Mutualisation d'usage des parkings Plan d'action communal voitures partagées Parking hors voirie pour nouvelles fonctions et nouveaux développements
Parkeren rond eindhaltes metro	Erasmus, Eddy Merckx, CERIA/COOVI, Jacques Brel, parking Bizet	Diagnose GPAP/ Parking Brussels	nee	Gestion des parkings métro Régulation de la demande de parking des entreprises Tarification (voirie vs. hors voirie)
Gevaarlijke oversteekplaatsen	Grote assen, specifieke kruispunten	Mobiliteitsstudie zuidwest Brussel Ongevalsgevoelige zones	nee	Réaménagement des grands axes dans le cadre de Good Move / AVANTI
Toegankelijkheid	Verspreid over de gemeente Barrière Kanaal Barrière Ring	Toegankelijkheidsplannen voor de weg en de openbare ruimte (PAVE)	nee	PAVE prioriteitenlijst / actieplan



Knelpunten (op basis van expert en terreinkennis)	Belangrijke plaatsen	Belangrijke plannen	Bijkomend onderzoek nodig ?	Oplossingsrichting
Staat van het trottoir	Verspreid over de gemeente	Toegankelijkheidsplannen voor de weg en de openbare ruimte (PAVE)PAVE audit	nee	PAVE prioriteitenlijst / actieplan
Staat fietspaden	Verspreid over de gemeente	BYPAD audit	nee	BYPAD prioriteiten (lopend)
Staat wegdek	Verspreid over de gemeente	Inventaris en prioriteitenlijst gemeente / MIVB	nee	Gemeentelijk actieplan
Te hoge snelheden	Grote assen en verspreid over de woonwijken (zone 30)	Snelheidsmetingen gemeente / Politie Ongevalsgevoelige zones VIAS	Onderzoek van bestaande gegevens (afhankelijk van de beschikbaarheid en vorm van de gegevens)	Plan poorteffecten (aangepast aan autoluwe mazen van Good Move en noden van fietsers) Herinrichting grote assen in het kader van Good Move / AVANTI
Hoeveelheid verkeer op grote assen	Bergensesteenweg, Ninoofsesteenweg, Industrielaan, Paepsemiaan	Mobiliteitsstudie zuidwest Brussel Prioritaire bus/tramlijnen (en zwarte punten) Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move	nee	
Doorgaand verkeer in woonwijken	Volgens inwoners : door Het Rad, door Moortebeek (en andere gelijkaardige plaatsen)	Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move	Onderzoek naar de hoeveelheid (doorgaand) verkeer op twee veronderstelde assen	Circulatieplan per autoluwe maas
Ring	Op- en afritten met een grote concentratie van problemen	Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move	nee	Sluiting van een aantal op/afritten van de Ring

8.1 Onderzoek naar doorgaand verkeer door woonwijken

Tijdens de participatiemomenten werden problemen met doorgaand verkeer in lokale straten gesignaleerd. Om de ernst van dit probleem te objectiveren en te meten, heeft mobiliteitsadviesbureau TRIDÉE in twee wijken onderzoek uitgevoerd: Het Rad en Moortebeek.

Op routes waar doorgaand verkeer vermoed werd, werden tijdens de ochtend- en avondspits gedurende 2 uur de nummerplaten genoteerd van alle gemotoriseerde voertuigen. De mogelijke sluiproutes zijn bepaald op basis van onderstaande criteria: comfortabele routes zonder hindernissen, waar er zo min mogelijk moet omgereden worden en zo lang mogelijk de hoofdroute vermeden kan worden. Andere routes konden uitgesloten worden door bestaande verkeersregeling (eenrichtingsverkeer, beperkte doorgang).

- Voertuigen waarvan het nummerplaat aan het begin en bij de uitgang van de vermoedelijke route voor doorgaand verkeer genoteerd werd, die **minder dan 15 minuten doen over de route tussen de twee observatiepunten**, worden beschouwd als **doorgaand verkeer**.
- Voertuigen waarvan het nummerplaat aan het begin en bij de uitgang van de vermoedelijke route voor doorgaand verkeer genoteerd werd, die meer dan 15 minutes doen over de route tussen de twee observatiepunten, worden niet beschouwd als doorgaand verkeer.

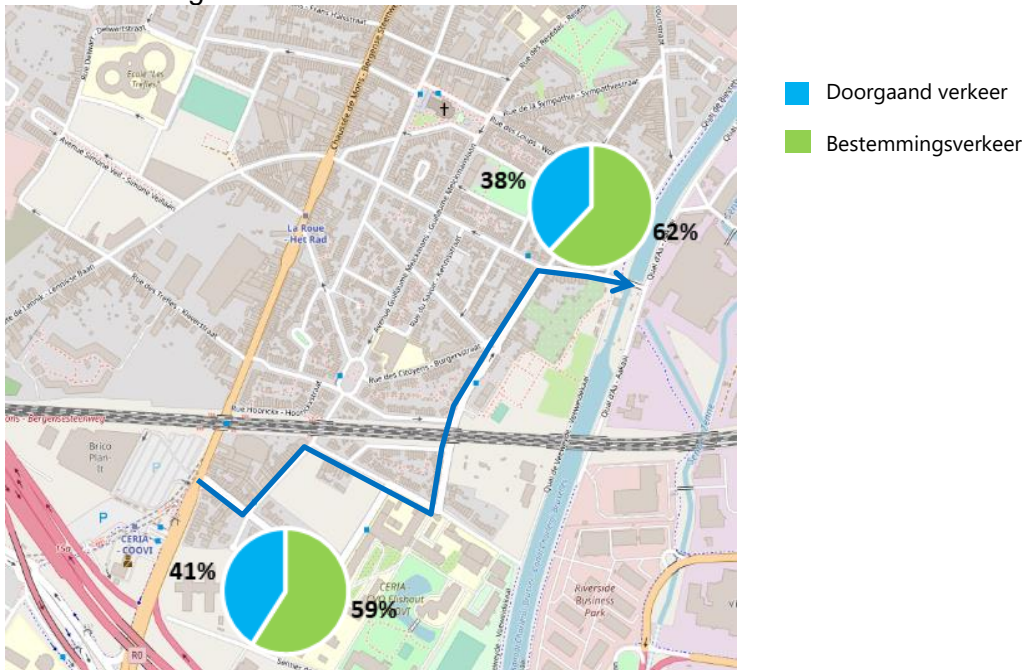
Tijdens de ochtendspits werden nummerplaten genoteerd van voertuigen die richting Vijfhoek/Anderlecht-centrum/Anderlecht-industrie/Vorst reden en tijdens de avondspits van voertuigen die in de omgekeerde richting reden. Telkens gedurende 2 uren op een voor het verkeer representatieve dag. Op die manier kon de hoeveelheid doorgaand verkeer en de totale hoeveelheid verkeer op de routes gemeten worden.

De resultaten van het onderzoek zijn in detail beschreven in een onderzoeksrapport en samengevat opgenomen in deze diagnose.

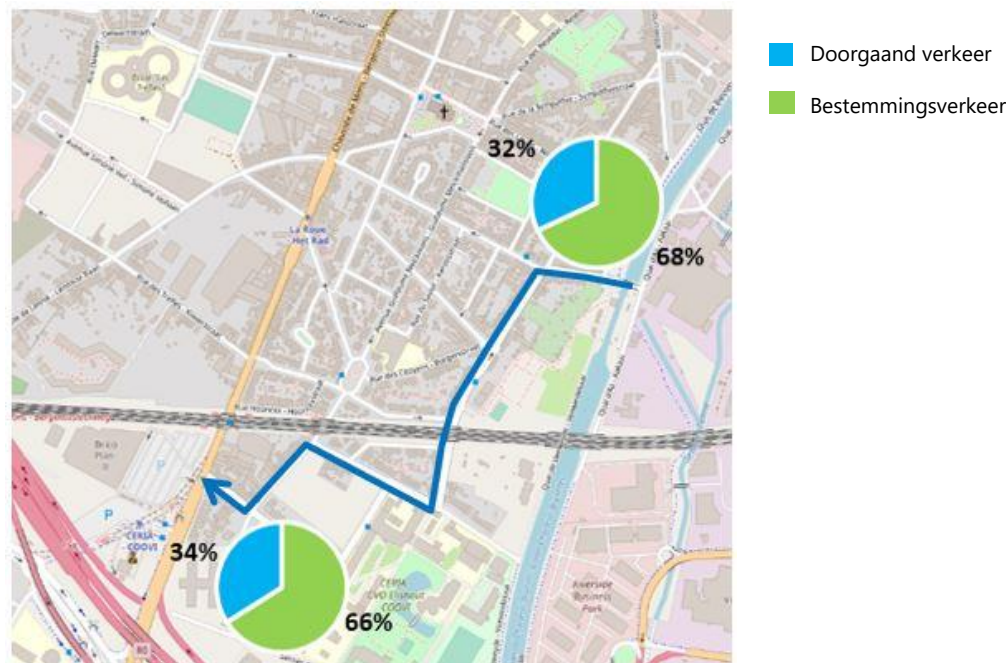
Het onderzoek werd uitgevoerd door 2 ervaren mobiliteitsadviseurs en is dus betrouwbaar.

8.1.1 Het Rad

Op dinsdag 25 juni, van 7u tot 9u en van 16h tot 18u, werden de nummerplaten van voertuigen door Het Rad genoteerd.



FIGUUR 19: HET RAD – DOORGAAND VERKEER, OCHTENDSPITS



FIGUUR 20: HET RAD – DOORGAAND VERKEER, AVONDSPITS

Het onderzoek bevestigt doorgaand verkeer in Het Rad op de route tussen de Marc Henri Van Laerlaan en de Arthur Dehemstraat. Het doorgaand verkeer is het grootst tijdens de ochtendspits (41,5%) in de Van Laerlaan. Dit verkeer wil waarschijnlijk de file op de Bergensesteenweg vermijden. Observaties tonen aan dat het gaat om pendelverkeer.

Om het doorgaand verkeer door Het Rad te ontmoedigen, moet er ook rekening gehouden worden met nog andere mogelijke routes door de wijk.

De totale verkeersintensiteiten tijdens de spits situeren zich tussen de 250 en 300 voertuigen per uur. Dit aantal is te hoog voor een lokale woonstraat. Een richtwaarde voor een lokale woonstraat zit eerder tussen de 50 en 150 voertuigen per uur.



Avenue Marc Henri Van Laerlaan



Avenue Guillaume Melckmanslaan



Rue Arthur Dehemstraat



Rue Arthur Dehemstraat

FIGUUR 21: HET RAD – FOTO'S VAN DE OBSERVATIES

8.1.2 Moortebeek

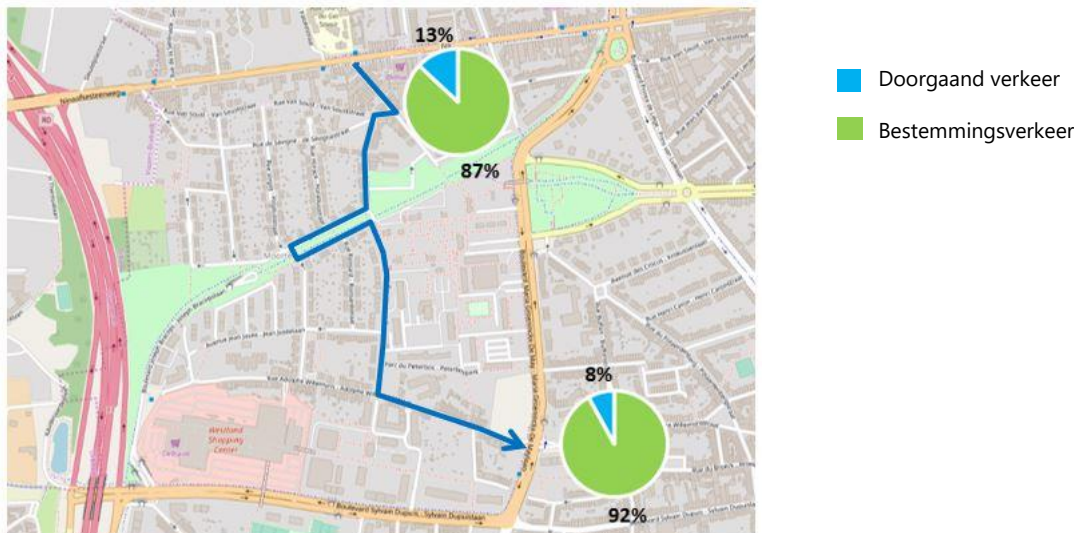
Op woensdag 26 juni, van 7u tot 9u en van 16h tot 18u, werden de nummerplaten van voertuigen door Moortebeek genoteerd. Er werd voor een woensdag gekozen om de impact van verkeer naar de Westland Shopping mee in rekening te kunnen nemen.

Het onderzoek toont aan dat er weinig doorgaand verkeer door Moortebeek is op de route tussen de Potaardenberg en de Adolphe Willemynsstraat (13% tijdens de ochtendspits). Dit verkeer wil waarschijnlijk de Ninoofsesteenweg vermijden, zelfs al waren er op het moment van het onderzoek geen doorstromingsproblemen daar. Bij calamiteiten op de Ninoofsesteenweg kan het aandeel doorgaand verkeer hoger liggen dan tijdens het onderzoek is waar genomen.

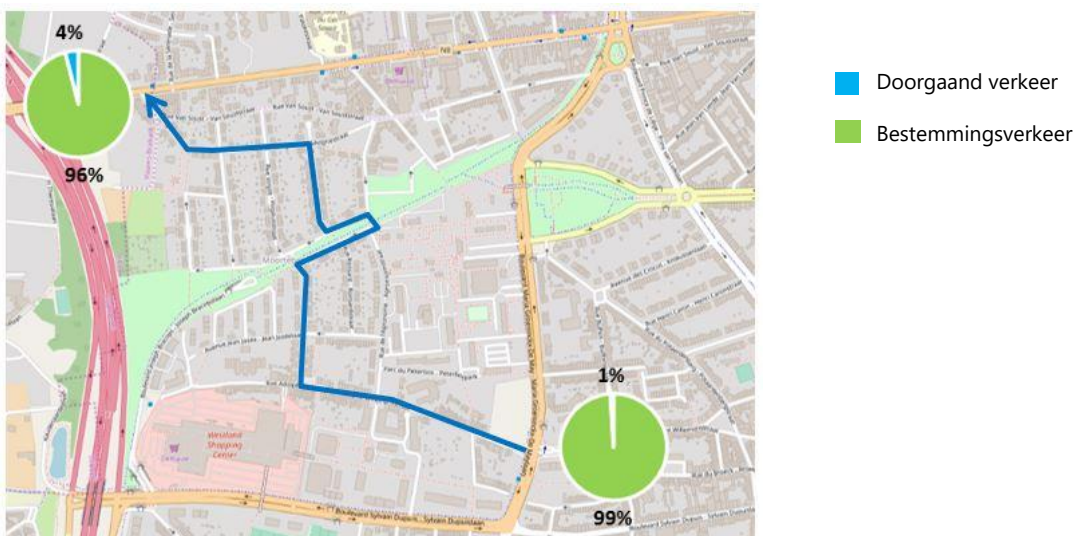
Er werd geen doorgaand verkeer vastgesteld tijdens de avondspits.

Om het doorgaand verkeer door Moortebeek te ontmoedigen, moet er ook rekening gehouden worden met nog andere mogelijke routes door de wijk.

Er zijn echter twee belangrijke bestemmingen in de lokale Willemynsstraat die veel verkeer aantrekken: de school en de Westland Shopping.



FIGUUR 22: MOORTEBEEK – DOORGAAND VERKEER, OCHTENDSPITS



FIGUUR 23: MOORTEBEEK – DOORGAAND VERKEER, AVONDSPITS

De totale verkeersintensiteit is aanvaardbaar in de Potaardenbergstraat en de Van Souststraat. In de Adolphe Willemynsstraat echter zijn er ongeveer 230 voertuigen per uur. Net zoals in Het Rad is deze intensiteit te hoog voor een lokale woonstraat.



Rue Van Souststraat



Boulevard Shakespearelaan



Rue Adolphe Willemynsstraat



Entrée/ingang Westland Shopping



FIGUUR 24: MOORTEBEEK – FOTO'S VAN DE OBSERVATIES

8.2 Onderzoek naar snelheden van gemotoriseerd verkeer

Om het gesignaleerde probleem van te hoge snelheden te evalueren, werd een analyse uitgevoerd op basis van de beschikbare gegevens van snelheidsmetingen. Het gebruikte type radar is een preventieve radar, die de snelheid van automobilisten enigszins beïnvloedt.

In 2017 heeft de gemeente de snelheid van het gemotoriseerd verkeer gemeten op de volgende plaatsen: Blijdschapsstraat, Koning-Soldaatlaan, Materiaalstraat, Scherdemaalstraat, Oprechtheidsstraat, Nationale Maatschappijlaan, Aardbeienstraat, Clément de Clétystraat. In deze straten is de maximale snelheid gelimiteerd tot 30km/u. In 2 van de 8 straten (Koning-Soldaatlaan, Materiaalstraat), overschreed de V85 inderdaad de maximale toegelaten snelheid (V85 tussen 41 en 47km/u) (de V85 is de snelheid waaraan 85 % van de voertuigen rijden).

In 2018 heeft de gemeente de snelheid van het gemotoriseerd verkeer gemeten op de volgende plaatsen: Adolphe Willemynsstraat, Demosthenesstraat, Aristide Briandlaan, Ropsy Chaudronlaan, Walcourtstraat, Van Souststraat, Duivenmelkersstraat, Dupuislaan, Edgard Tinelstraat, Vogelzanglaan, Poëziestraat, Marius Renardlaan, Koning-Soldaatlaan, Brogniezstraat, Georges Moreaustraat, Fernand Demetskaai, Vruchtbaarheidslaan, Horatiusstraat, Puccinistraat.

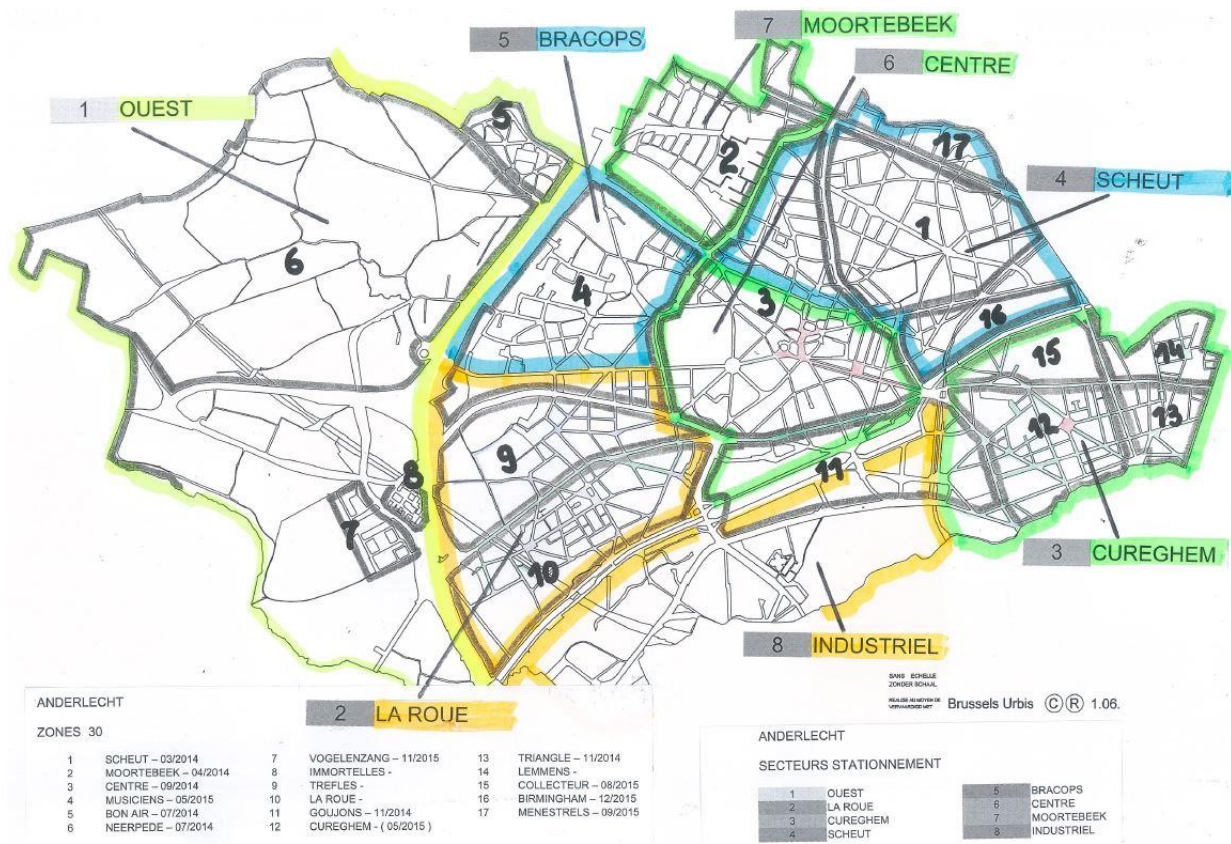
In de Aristide Briandlaan en de Fernand Demetskaai is de maximale snelheid gelimiteerd tot 50km/u. Deze snelheid wordt gerespecteerd in de Aristide Briandlaan, maar wordt overschreden op de Demetskaai (V85 tussen 54 en 58km/u). In de lijst van de 18 andere geciteerde straten is de maximale snelheid gelimiteerd tot 30km/u en wordt deze snelheid overschreden in 7 van deze straten (Adolphe Willemynsstraat, rue Demosthenesstraat, Edgar Tinelstraat, Poëziestraat, Koning-Soldaatlaan, Brogniezstraat, Vruchtbaarheidslaan) met een V85 die gaat tot 45km/u.

In 2019 heeft de gemeente de snelheid van het gemotoriseerd verkeer gemeten op de volgende plaatsen: Ninoofsesteenweg, Vrije-Academielaan, Generaal Ruquoystraat, Kelchtermansstraat, Camille Vaneukemstraat, Venizelosstraat, Scheutlaan, Korte Molenstraat, Obusstraat, Bronsstraat, Severineplein, Felix Paulisenstraat, Adolphe Willemynsstraat. Al deze straten zijn gelimiteerd aan 30km/u behalve de Ninoofsesteenweg die gelimiteerd is aan 50km/u. In 2 straten van 30km/u, wordt deze snelheid overschreden: V85 tot 41km/u. Op de Ninoofsesteenweg met snelheidsbeperking van 50km/u wordt deze ook overschreden (V85 tot 58km/u).

De gemeente Anderlecht heeft al maatregelen genomen om het verkeer te vertragen, bijvoorbeeld door berlijnse kussens te plaatsen en verhoogde kruispunten aan te leggen (zie kaart hieronder). Een groot deel van de gemeente is al zone 30.



FIGUUR 25: KAART MET SNELHEIDSREMMERS



FIGUUR 26: KAART MET 17 ZONES 30

De talrijke gegevens die verzameld werden tijdens de workshops, gecombineerd met de expertise van het begeleidingscomité leverden de basis voor een strategische visie, bestaande uit 9 prioritaire hefbomen voor de toekomstige mobiliteit in Anderlecht.

1. Autoluwe buurten creëren die aangenaam zijn om in te wonen

→ autoluwe mazen inrichten volgens Good Move

- Doorgaand verkeer verhinderen
- De veiligheid en het comfort voor fietsers en voetgangers verbeteren
- De leesbaarheid van de zones 30 blijven vergroten
- De poorteffecten en maatregelen om de snelheid van het verkeer te remmen uitrollen

2. De voetganger en de personen mobiliteitsbeperking (PMR) op een piedestal plaatsen

→ een pro-actief plan met heldere prioriteiten maken (om het bestaande toegankelijkheidsplan uit te voeren)

- De focus leggen op universele toegankelijkheid en het comfort van de voetganger (brede trottoirs)
- Erfinrichting (zone de rencontre) en kruispunten extra veilig maken
- De prioriteit leggen op toegankelijke routes voor personen met een mobiliteitsbeperking naar belangrijke openbaar vervoerpolen (zoals voorzien in het toegankelijkheidsplan en in Good Move : het voetgangersnetwerk is onder andere gebaseerd op de openbaar vervoerpolen)
- Een meerjarenplanning voorzien voor de uitvoering
- Een onderhoudsplan voorzien

3. Fietsen evident en veilig maken

- Afgescheiden fietspaden aanleggen rond de autoluwe mazen (en op bepaalde specifieke Auto-WIJK wegen bijvoorbeeld degenen met openbaar vervoer – in het algemeen is er gemengd verkeer binnen de autoluwe mazen)
- Het Fiets-GEN uitvoeren
- De acties van het BYPAD Fietsplan uitvoeren (vooral fietsparkeren)

4. Het openbaar vervoer stimuleren en faciliteren

- De kwaliteit en het comfort voor de reiziger verbeteren (frequentie en regelmaat)
- De missing links oplossen: Klaverwijk, Luizenmolen, nieuwe wijken
- De doorstroming van bussen en trams faciliteren (eigen bedding, slimme verkeerslichten, etc.)
- De busroutes door de autoluwe mazen optimaliseren
- Kwalitatieve toegangsroutes naar de belangrijkste haltes aanleggen

5. De multimodale wegenspecialisatie volgens Good Move toepassen in verschillende fasen (de inrichting van de wegen beter afstemmen op hun functie zoals die in Good Move aangegeven is)

- In eerste instantie: snel wegen deklasseren en het gebruik van deze wegen veranderen (volgens Good Move)
- Quick win-maatregelen nemen om het gebruik van deze wegen op korte termijn aan te passen (kleine interventies, zonder vergunning, met aantrekkelijk stadsmeubilair)
- In tweede instantie: een kwalitatieve heraanleg van gevel tot gevel inplannen

6. Nieuwe buurten voorbereiden op actieve mobiliteit

Erover waken dat nieuwe buurten de volgende kwaliteiten hebben :

- autoluw
- goed doorsteekbaar te voet en met de fiets
- goed ontsloten met openbaar vervoer (met kwalitatieve, autoluwe, groene routes naar de belangrijkste haltes van hoogwaardig openbaar vervoer – bijvoorbeeld parkstraten integreren in het park systeem van Anderlecht)
- deelvoertuigen voorzien
- beperkte autoparking voorzien, liefst gegroepeerd en buiten de openbare weg

7. Het parkeren van gemotoriseerd verkeer controleren

→ een algemene visie en aanpak over parkeren voorzien zonder in detail te gaan

- Een Gemeentelijk Parkeeractieplan uitwerken (GPAP) dat de plaats van de auto in de openbare ruimte inperkt
- De parkeertarieven herzien (onbetaald parkeren, aantal bewonerskaarten)
- Het gebruik van parkeerplaatsen buiten de openbare weg delen (zowel in nieuwe als in bestaande wijken, in samenwerking met privébedrijven)

8. Het respect voor verkeersregels vergroten en stimuleren

- Een handhavingsstrategie opstellen samen met de Politie
- Actief deelnemen aan de gewestelijke campagnes rond respect (parkeren, snelheid, verkeersveiligheid, hoffelijkheid)
- organiser des actions locales

9. Zorgen voor duurzamere logistiek

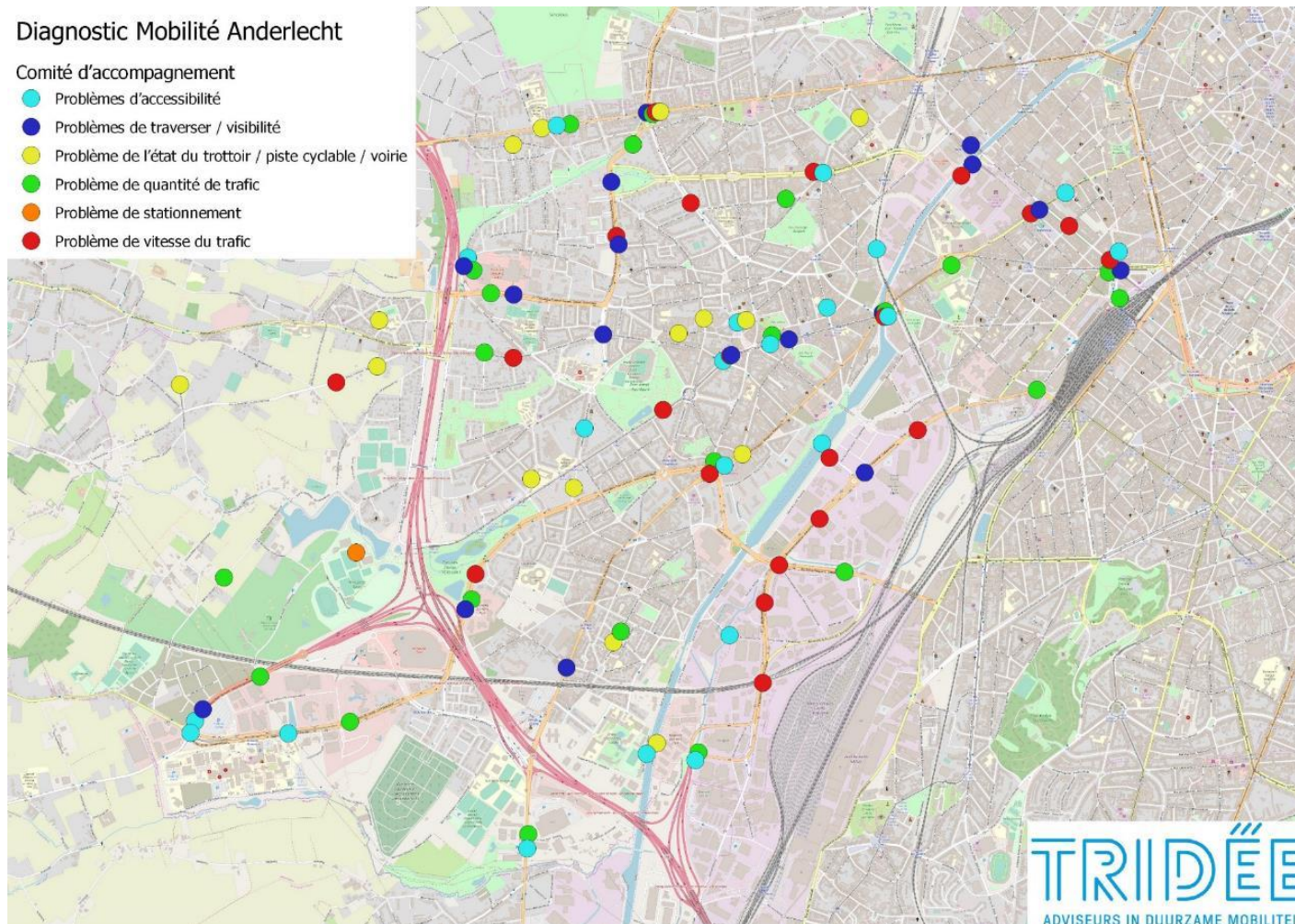
- Het voorbeeld geven op gemeentelijk niveau
- Via de stedenbouwkundige vergunning bedrijven aanmoedigen om gebruik te maken van het Kanaal en stadsdistributiecentra

10.1 Kaart knelpunten (begeleidingscomité)

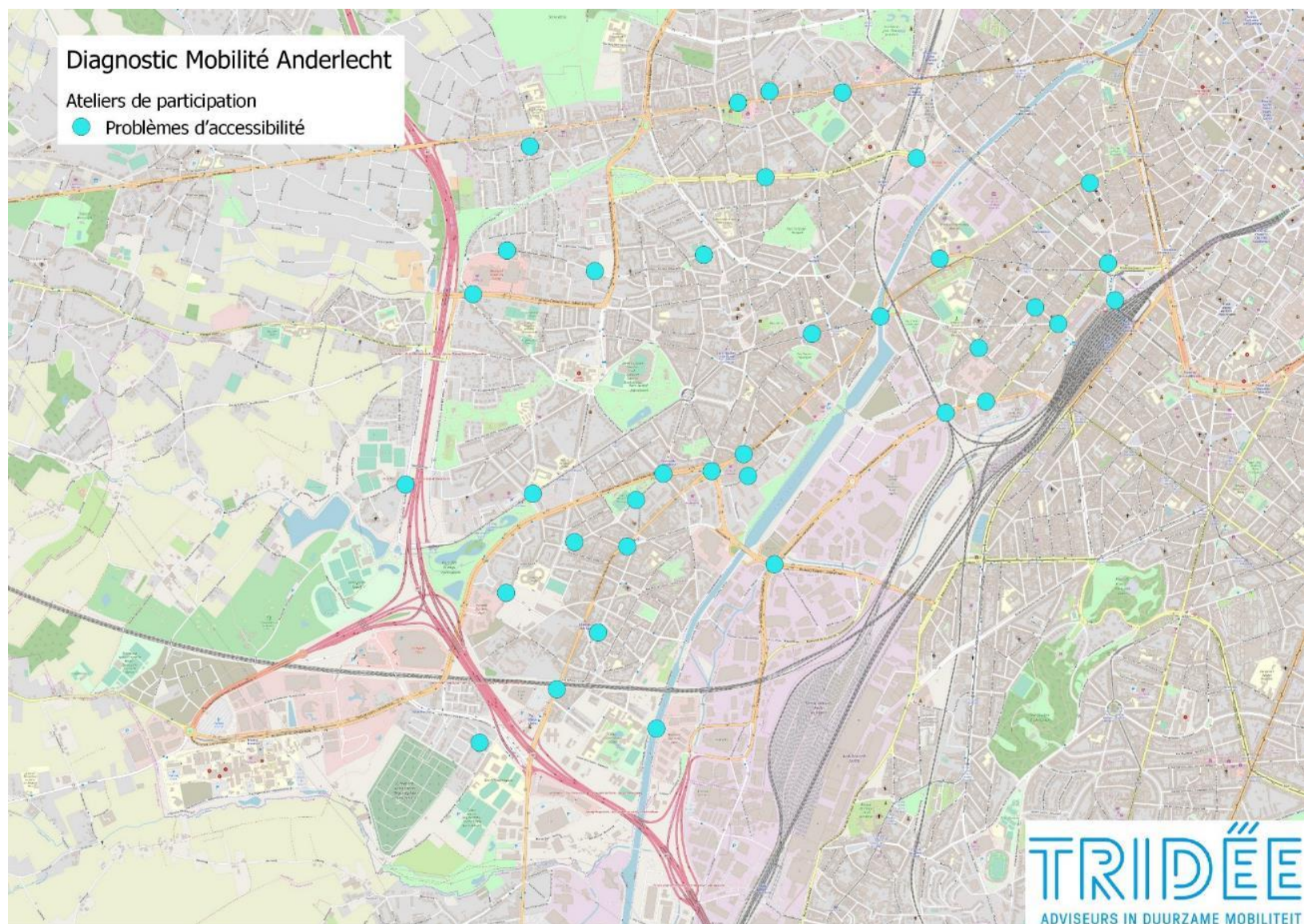
Diagnostic Mobilité Anderlecht

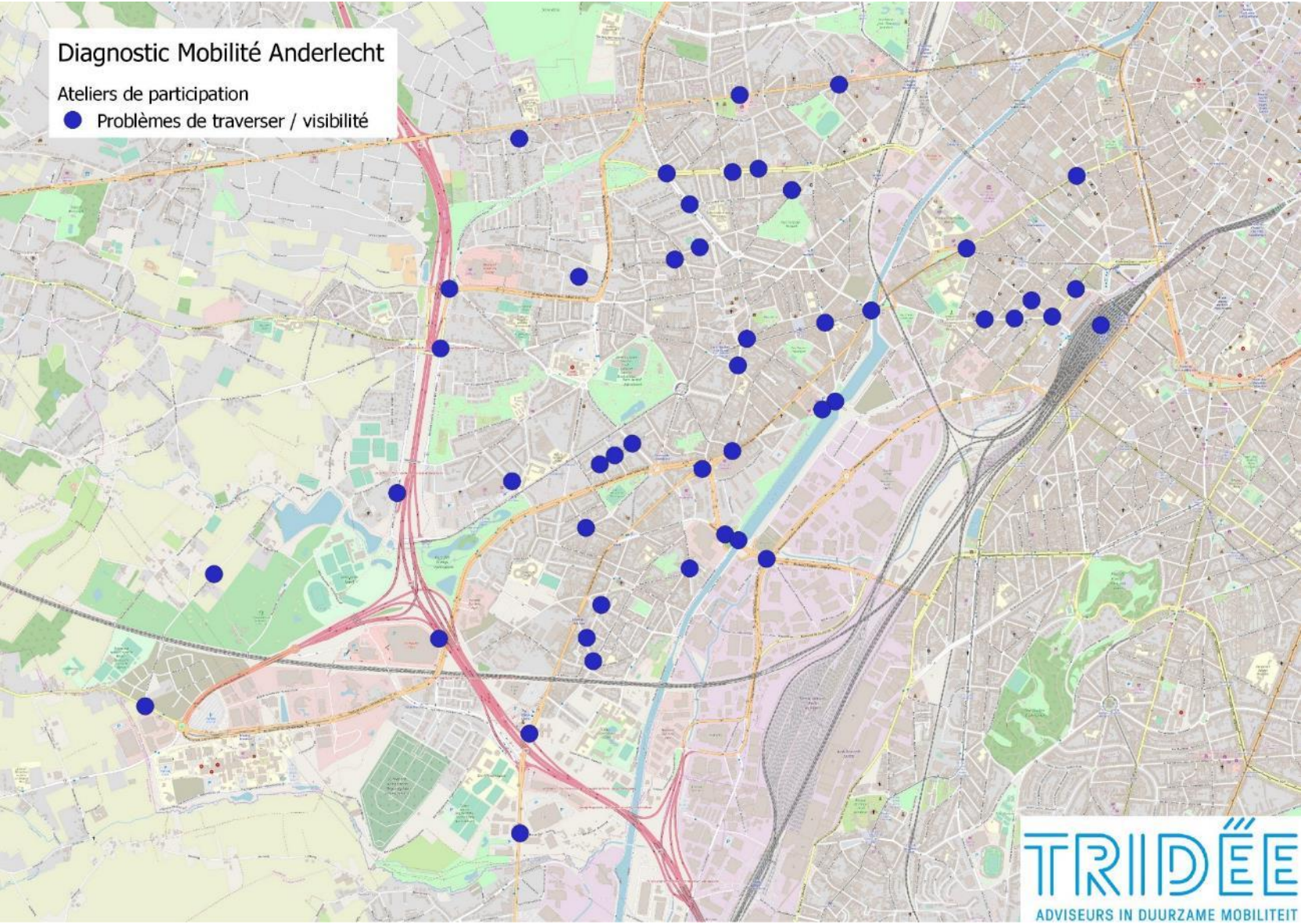
Comité d'accompagnement

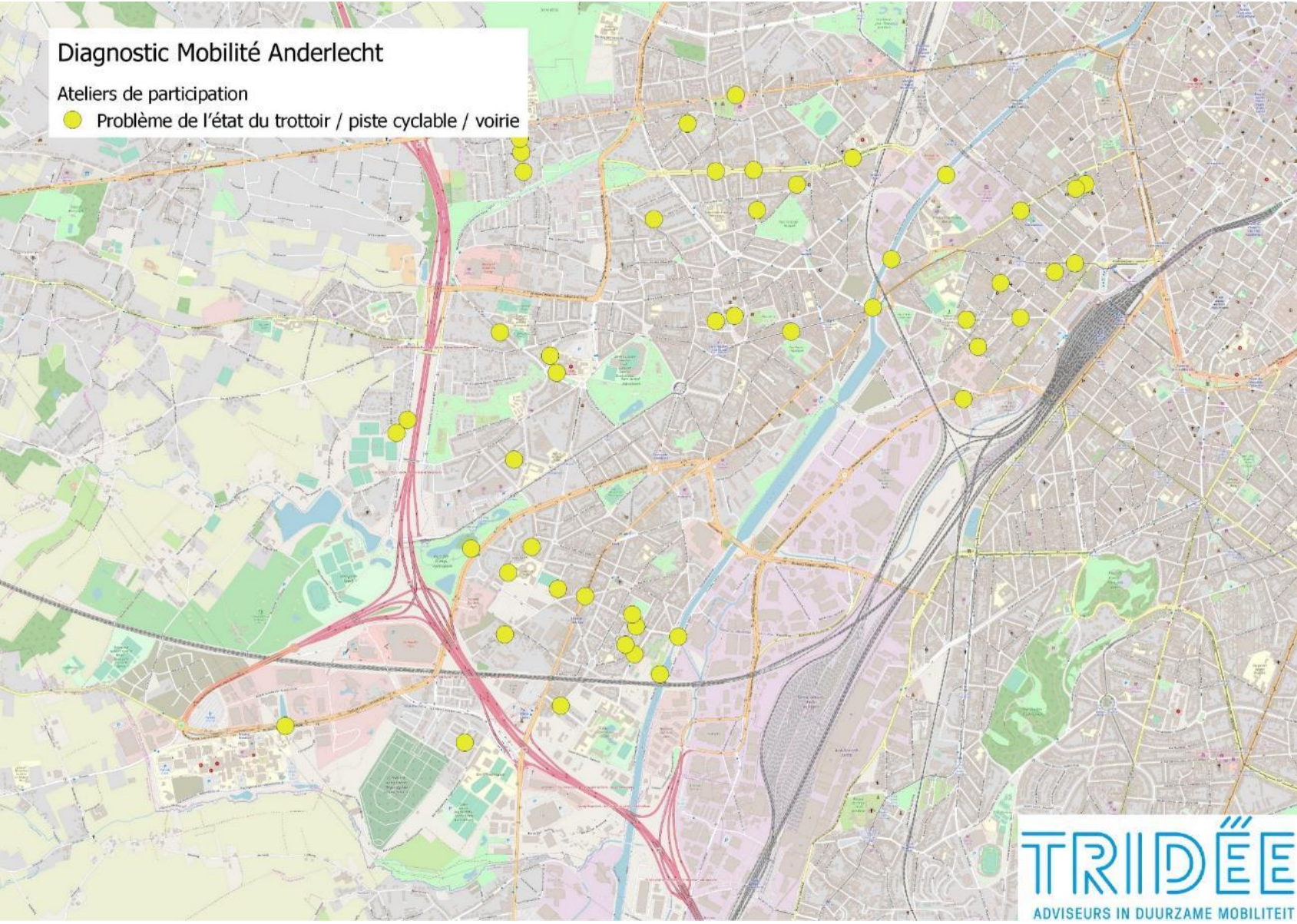
- Problèmes d'accessibilité
- Problèmes de traverser / visibilité
- Problème de l'état du trottoir / piste cyclable / voirie
- Problème de quantité de trafic
- Problème de stationnement
- Problème de vitesse du trafic

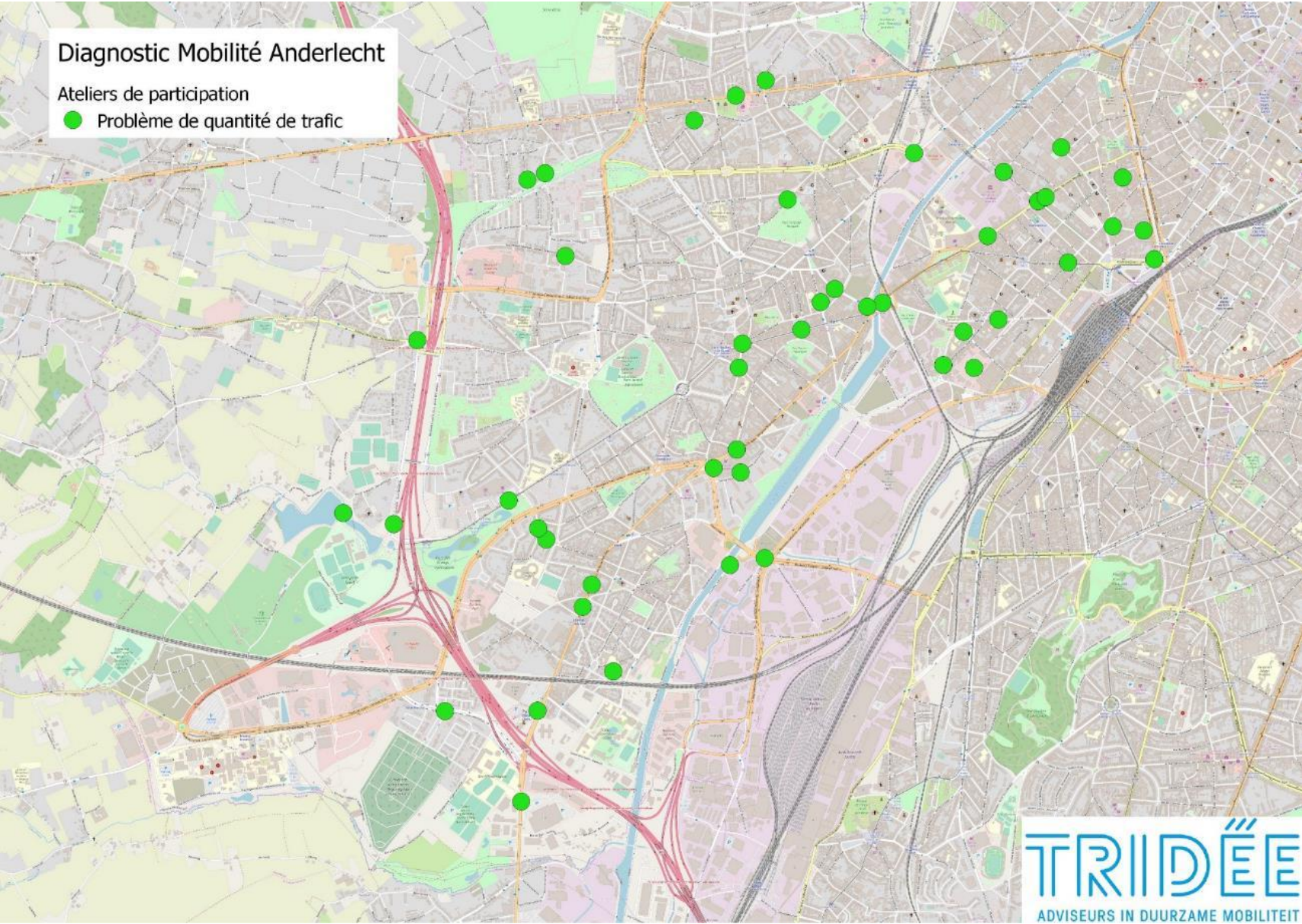


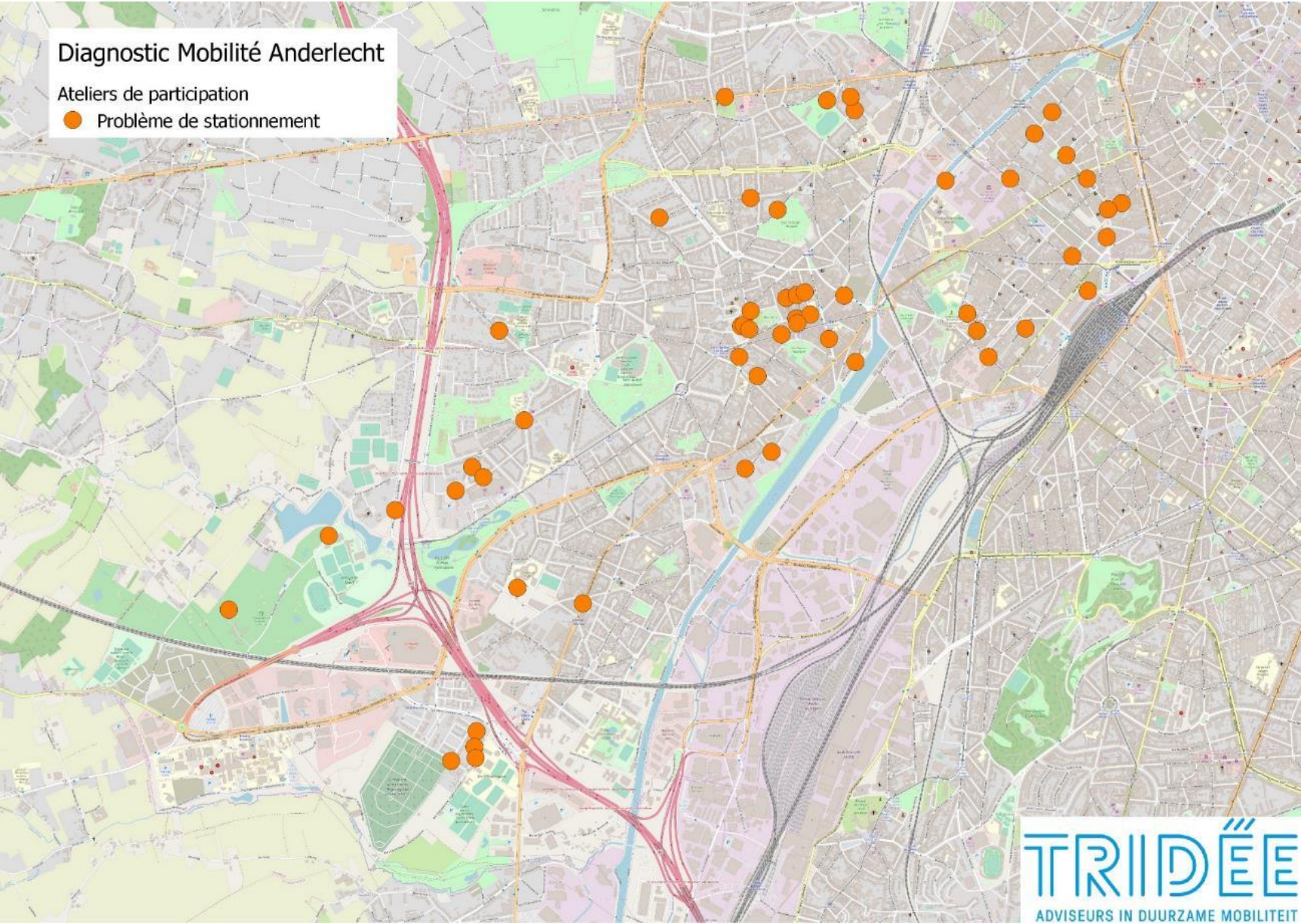
10.2 Kaart problemen (participatie - per categorie)











TRIDÉE
ADVISEURS IN DUURZAME MOBILITEIT



