

GEMEENTE ANDERLECHT

Gemeentelijk Mobiliteitsplan

Fase 3 – Maatregelen Ontwerp rapport

5-11-2004



Espaces
Mobilités^{SPRL}



Inhoudstafel

1.	INLEIDING	2
1.1	Presentatie van het document.....	2
2.	VERKEERSVEILIGHEID	3
2.1	De aanpassing van de gevaarlijke kruispunten.....	3
2.2	Een veiliger schoolomgeving.....	3
2.3	Programma ter controle van de overtredingen.....	5
3.	ORGANISATIE VAN HET VERKEER.....	6
3.1	De dosering van het verkeer dat het Gewest binnenkomt	6
3.2	Vlotter en veiliger verkeer op de "Iris"-wegen	7
3.3	Het verkeer op de wijkverzamelwegen.....	18
3.4	Plan van de verkeerscirculatie.....	25
3.5	Invoering van zones 30	25
4.	DE PARKEERPROBLEMATIEK	27
4.1	Relaisparkings Erasmus en CERIA.....	27
4.2	Het beheer van het parkeren in de wijken.....	27
4.3	Leverzones voor de bedrijven en handelszaken	31
4.4	Parkeerplaatsen voor PBM.....	32
4.5	Parkeerplaats voor vrachtwagens op aangepaste plaatsen	32
4.6	Gemengd gebruik van parkings.....	32
5.	OPENBAAR VERVOER.....	33
5.1	De ingebruikstelling van de GEN-stations CERIA en Kuregem	33
5.2	De begeleiding van de nieuwe bus- en tramlijnen.....	33
5.3	Nieuwe trajecten van de bussen in het gemeentecentrum	33
5.4	De invoering van een nieuwe "Noord-Zuid "- busverbinding tussen de wijken	33
5.5	Een betere bereikbaarheid van de Erasmuswijk met het openbaar vervoer	34
5.6	Voorrang aan de verkeerslichten	34
5.7	De aanleg van de haltes.....	35
6.	CARSHARING	36
7.	HET VOETGANGERSVERKEER	37
7.1	Meer veiligheid aan de oversteekplaatsen voor voetgangers	37
7.2	Een verdere renovatie van de voetpaden	37
7.3	Aanmoediging van verplaatsingen te voet naar school.....	38
7.4	Aandacht voor personen met beperkte mobiliteit (PBM).....	38
8.	HET FIETSVERKEER.....	41
8.1	Acties voor de promotie van de fiets	41
8.2	Fietsparkings	42
8.3	Invoering van beperkt eenrichtingsverkeer (BEV).....	43
8.4	Fietsvoorzieningen	43
9.	DE REGELING VAN HET VERKEER.....	45
10.	BEWEGWIJZERING	46
10.1	Bewegwijzering van gewestelijk belang	46
10.2	Bewegwijzering van gemeentelijk belang.....	47
11.	BIJZONDERE PLAATSEN	50
11.1	Gemeentecentrum.....	50
11.2	Vanderveldesquare en Bergensesteenweg	57
11.3	Wijk Sylvain Dupuis-Willemijns.....	59
11.4	Rondpunt van Veeweyde	60
11.5	CERIA - COOVI.....	61
11.6	De Erasmuswijk.....	63
11.7	Neerpede	66
11.8	Bizetplein	69
12.	COMMUNICEREN ROND MOBILITEIT	71
12.1	De barometer van de mobiliteit.....	71
12.2	De invoering van schoolverplaatsingsplannen.....	71
12.3	De begeleiding van de bedrijven bij de uitwerking van hun verplaatsingsplannen	72
13.	VERMINDERING VAN GELUIDSOVERLAST	72
14.	WERKPLANNING	73

1. INLEIDING

1.1 Presentatie van het document

Het is de ambitie van het GMP te beschrijven hoe geleidelijk een multimodaal systeem ingevoerd kan worden, als bewijs dat de verschillende vervoerswijzen niet met elkaar moeten concurreren, maar elkaar juist zeer goed kunnen aanvullen.

De maatregelen om dit te bereiken en die het voorwerp uitmaken van dit verslag, hebben dus vaak betrekking op verschillende vervoerswijzen tegelijk. Dit is in het bijzonder zo voor de maatregelen inzake de inrichting van de openbare ruimte (schema's en schetsen) die ermee rekening moeten houden dat op iedere plaats verschillende soorten gebruikers aanwezig zijn.

De lezer zal dus op tal van verwijzingen naar andere documenten of hoofdstukken van het dossier stoten.

De maatregelen worden voorgesteld op verschillende plaatsen:

- in de thematische hoofdstukken, in samengevatte vorm
- in de overzichtstabellen van de Iris-wegen, de wijkverzamelwegen, de zones 30
- meer gedetailleerd in fiches betreffende de aanleg van kruispunten (cf-fiches) en andere fiches, in bijlage 1
- in de beschrijvingen van de fietsvoorzieningen, in bijlage 3
- of nog in hoofdstuk 11 die specifieke plaatsen behandelt (Erasmus, CERIA-COOVI, ...)

In het laatste deel van het rapport wordt een programma voor de uitvoering van de maatregelen bepaald.

2. VERKEERSVEILIGHEID

Een aantal kruispunten, doorgaans met een grote omvang, staan bekend als gevaarlijke punten.

Meestal komt het er dan op aan deze meer overzichtelijke proporties te geven, wat zorgt voor een betere geleiding van de autobestuurders, gevaarlijke manoeuvres voorkomt en de oversteek ervan veiliger maakt voor de zwakke weggebruikers.

Voor bepaalde kruispunten, waar een definitieve inrichting veel tijd vraagt (lange administratieve procedures), kunnen op korte termijn voorlopige inrichtingen gerealiseerd worden op voorwaarde dat redelijk esthetische materialen gebruikt worden.

2.1 De aanpassing van de gevaarlijke kruispunten

Kaart 31 situeert de kruispunten die verbeterd moeten worden.

De fiches in bijlage 1 bepalen de maatregelen en de actoren betrokken bij de uitvoering.

2.2 Een veiliger schoolomgeving

Alle schoolomgevingen moeten in principe, volgens het reglement, zone 30 worden. Verschillende scholen in Anderlecht bevinden zich reeds in een zone 30. De tabel hieronder geeft de stand van zaken wat betreft de vordering van het programma dat gerealiseerd moet worden.

	Scholen	Adressen
OK	Regina Assumpta,	Willemijnsstraat, 213-215
	Basischool nr°6	Fruitsstraat, 73
	Institut Marie-Immaculée-Montjoie, Maria Onbevlekt	Resedasstraat, 51
	Sœurs de Notre-Dame	Democratiestraat, 10
	Atheneum Bracops/Lambert, Cours Erasme,	Processiestraat, 78
	Institut Notre-Dame	Dr Jacobs, 47
	School M6	Grondelsstraat
	Ecole industrielle Notre-Dame	Jorezstraat, 8
	Institut Sainte Marie	Sergent de Bruynestraat, 5
	Basisschool "Les Tourterelles"	Odonstraat, 22
	Scherdemaël (P14/M22)	C. Vaneukenlaan, 31
	Vrije basisschool Saint-Pierre	Past. Cuylijsstraat, 30
	School "L'étincelle"	Veeartsenstraat, 15-17
	Ecole de la Providence, school Saint-François Xavier	Eloystraat, 76
	Kruispunt (P9/10), Gemeentelijke basisschool "De Grondels"	Eloystraat, 114
	Pierre Lairin kleuterschool	Demosthenestraat, 195
	Instituut Marius Renard	G. Moreaustraat, 107
	Voorzienigheidsschool	G. Moreaustraat, 104
	Instituut Marius Renard	Bergensesteenweg, 882
	School voor kunsten en Ambachten Anderlecht	Bergensesteenweg, 884
In ontwerpfase	Institut Notre-Dame	Willemijnstraat, 231
	Vrije basisschool Saint-Pierre	Bergensesteenweg, 219
	Institut de la Providence	Habermanstraat, 27
	Groene school - Maria Middelaers	Bloeistraat, 41
	Les petits Goujons	Grondelstraat, 88
	Les Asters, Gemeentelijke basisschool "De Asters"	Asterhoek, 6
	School voor kunsten en Ambachten Anderlecht	Bergensesteenweg, 884
	Athénée Maimonide	Poincarélaan, 67
	Basisschool "Les Marronniers"	Doverstraat, 80
	Basisschool "Maurice Carême"	Fr. Van Kalkenlaan, 20-22
	Sint Niklaasinstituut	Bergensesteenweg, 1421
	Gemeentelijke kleuterschool "Wayez"	Doverstraat, 25
	Vrije kleuter + basisschool Scheut + Imelda instituut	Ninoofsteenweg 339-333
	Kleuterschool "Clair Soleil"	Marie Groenincks-Demay laan, 55
	Gemeentelijke onafhankelijke kleuterschool nr 6 en 16, Kleuterschool k4	Obusstraat, 27
	Gemeentelijke kleuterschool nr 3	Romain Rollandlaan, 70
Gemeenteschool nr3 "Les Diablotins"	Bussenlenbergstraat, 51	
Gemeentelijke lagere school nr18 "Les Etangs", "De Vijvers"	Pierre Longinstraat, 1	
Basisschool "De Vijvers"	Marius Renardstraat, 5	
Gemeentelijke school "De scheutjes" + "De Scheut"	Van Souststraat, 80	
Koninklijk Atheneum Léonard de Vinci	Chome Wynsstraat, 5	
Lagere school "Clair Soleil"	Potaerdenbergstraat, 170	
Atheneum Bracops/Lambert	J. Bertauxstraat, 45	

In ontwerpfase	School Van Belle en Sint Guido	Itterbeekse laan, 550
	La Petite Roue	G. Melckmanslaan, 18
	"Les Pinsons"	Démosthènesstraat, 231
	Le Tilleul	A. Demunterstraat, 23
	Lagere school Pierre Lairin	Jacobs Smitsstraat, 114
	Les Sureaux	S. Dupuislaan, 112
	Ecole centrale pratique de maréchalerie de l'état	L. Delacroixstraat, 28
	Gemeentelijke basisschool "dertien"	Wayezstraat, 56
	Gemeenteschool nr3 "Les Diablotins"	Bussenlenbergstraat, 51
	Rodolf Steinerschool	SintJanskruidlaan, 14
	Kleuterschool en lagere school	Veeweydestraat, 80
Ontwerp nog op te maken		
	Atheneum 2	Léopold de Swaefstraat, 38
	Kleuterschool "Les peupliers"	C. Paulsensquare, 15
	School Les Tournesols	Demosthenestraat, 31
	Institut Supérieur Notre-Dame	Veeweydestraat, 10
	Gemeentelijke basisschool "'t rad"	Van Winghenstraat, 80
	La Roue	Van Winghenstraat, 1
	Les Acacias, Gemeentelijke basisschool "Goede lucht"	Séverineplein, 1
	Atheneum 1	Sint-Guidostraat, 73
	Ecole des Sœurs de Notre Dame	Veeweydestraat, 27
	Institut Notre-Dame	Agavenstraat, 2a
	Institut Saint Vincent	Puccinistraat, 30
	Institut des Sœurs de Notre Dame	Veeweydestraat, 40
	Institut Notre Dame	Fiennesstraat, 66
	Institut Dominique Pire	Sainte Adresseplein, 12
	CEFA d'Anderlecht	Brognezstraat, 170
	Campus ERASMUS	Lenniksebaan, 808
School nr14	Claeterboschlaan, 20	

2.3 Programma ter controle van de overtredingen

Dit programma focust zich op de gevaarlijkste of meest hinderlijke overtredingen, wendt de meest geschikte controlemiddelen hiervoor aan (automatische camera's, politie, gemeentedienst voor de controle op het parkeren) en verzorgt de publiciteit rond de voorziene acties alsook de evaluatie van de resultaten ervan.

3. ORGANISATIE VAN HET VERKEER

3.1 De dosering van het verkeer dat het Gewest binnenkomt

De optie hier betreft het beperken van het verkeer dat het gewest binnenkomt langs de hoofdrassen in functie van het debiet dat de verderafgelegen wegen effectief aankunnen, rekening houdend met de faciliteiten die gegeven moeten worden aan het openbaar vervoer, de fietsers en de activiteiten van de aangelanden.

De uitvoering ervan vraagt de interventie van zowel het Vlaams gewest als het Brussels Gewest. Zij wil bijdragen tot een vermindering van het verkeer met 20% in het Gewest (optie van het Gewop). Dit moet ongetwijfeld gepaard gaan met zware maatregelen zoals de invoering van de GEN-lijnen en ontradingsparkings.

De inrichting van de wegen wordt beschreven in de tabel in hoofdstuk 3.2.

De maatregelen die specifiek bestemd zijn om het binnenkomende verkeer te doseren en het gebruik van het openbaar vervoer door de pendelaars aan te moedigen zijn:

Bergensesteenweg	<p>Vermindering tot één rijstrook bij het binnenkomen van de stad + 1 busstrook tussen het kruispunt Leemans en de Van Laerlaan (er is reeds een ontwerp)</p> <p>Hiervoor, als men van Vlaanderen komt, hetzelfde profiel als de busstrook in gebruik genomen zal worden op Sint-Pieters-Leeuw</p> <p>De bewegwijzering plaatsen voor P Ceria + Minuuthalte via Leemans voor zij die van S-P-Leeuw en de Ring komen, vanuit het noorden (deze laatste maken dus rechtsomkeer aan het kruispunt Leemans-Bergensesteenweg, onder de dekking van het groen licht !); via de afrit Ring voor zij die vanuit het zuiden komen en de ring verlaten. Zie het schema in hoofdstuk 15</p> <p>De bewegwijzering veranderen:</p> <p>"Centrum " via Ring en de Industrielaan</p> <p>"Anderlecht centrum" via de Bergensesteenweg</p>
Lenniksebaan	<p>Signalisatie plaatsen voor de P Metro aan het rondpunt Erasmus.</p> <p>Een toegang creëren tot P Erasmus op de Simonetlaan, vlakbij het rondpunt. Zie het schema in hoofdstuk 16 Geen dosering van het verkeer vóór Erasmus (want toegang tot de Ring en de Metro) maar wel een relatieve dosering door een vermindering tot 2 x 1 rijstrook na Erasmus (gerealiseerd)</p> <p>Het principe van 2 x 1 rijstrook voortzetten op Maurice Carème..</p>
Ninoofsesteenweg Tussen de Ring en Mettewie	<p>Eigen bedding voor het openbaar vervoer en twee rijstroken in iedere richting, waarvan één voor zij die links afslaan aan de kruispunten (ontwerp ter studie). Dosering van het binnenkomend verkeer mogelijk door verkeerslichten aan de kruispunten Paloke en Dichtkunst maar bij voorkeur op de Ninoofsesteenweg in Vlaanderen (1 rijstrook en 1 busbaan per richting) en op de afritten van de Ring (extra rijstroken om de auto's te stockeren voor de lichten van de Ninoofsesteenweg?)</p> <p>Dosering is nodig om opstopping van het verkeer aan het kruispunt Mettewie te voorkomen, terwijl de parkeerplaatsen voor de handelszaken toch behouden worden.</p>

Itterbeeksesteenweg	<p>! gevaar dat tijdens de heraanleg van de Ninoofsesteenweg het verkeer hiervan zich verplaatst naar de Itterbeeksesteenweg</p> <p>→ Snelheidsmatigende maatregelen op de Itterbeeksesteenweg (school Van Belle)</p> <p>→ Inrichting van het kruispunt Luizemolen-Craps. Zie fiche CF 23</p> <p>→ Busstrook op de brug van de Ring en bij het afdalen van de Bracopslaan naar S. Dupuis.</p>
Klein Eiland	<p>Dosering mogelijk op de Industrielaan aan het kruispunt Industrie-Klein Eiland (verkeerslicht plaatsen)</p> <p>In de Tweestationsstraat richting Zuid een strook voor de bus + fietsers voorbehouden</p> <p>→ Verkeersopstopping zoals momenteel aan het kruispunt Veeartsen- Marius Renardlaan (extra nadelig want midden in een dichtbebouwd stadsmidden) voorkomen</p>

3.2 Vlotter en veiliger verkeer op de "Iris"-wegen

Deze optie wordt uitgevoerd aan de hand van verschillende maatregelen : snelheidscontroles, de aanpassing van de kruispunten en van stukken weg.

De tabel hieronder geeft de maatregelen voor iedere IRIS-weg van Anderlecht.

Weg	Bestaande situatie	Maatregelen	Door wie
In ontwerp-fase	De Ninoofsesteenweg tussen de Ring en de Grote-Ringlaan Fietsers: Eenrichtingsfietspad in één richting Openbaar vervoer: De Lijn Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: school	Algemene herinrichting met centrale eigen bedding voor tram en bus Op korte termijn : radarcontroles en het veiliger maken van de uitgang van de Dichtkunstlaan	BHG+ FOD MV
OK	Grote-Ringlaan Fietsers: Tweerichtingsfietspad, gescheiden van het verkeer Openbaar vervoer: bus 49 Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -	Radarcontroles	Politie
OK	Groeninckx-Demaylaan Fietsers: Tweerichtingsfietspad, gescheiden van het verkeer Openbaar vervoer: bus 49 en 89 Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -	Radarcontroles	Politie
Te bestuderen	S. Dupuislaan tussen de ring en de Groeninckx-Demaylaan Fietsers: Tweerichtingsfietspad, gescheiden van het verkeer langs de kant van Westland Openbaar vervoer: bus 89 en de Lijn Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -	Heraanleg laan met strook voor bussen en +fietsers richting Centrum Kruispunt Groeninckx De May: zie hfst. 13.1. Heraanleg van het kruispunt in de buurt van het WSA	BHG
Te bestuderen	Simonetlaan Fietsers: - Openbaar vervoer: - Snelheid: meer dan 70 km/h Andere: -	De strook voor het linksafslaand verkeer richting Researchdreef (toegang P Lennik) veiliger maken Rechtstreekse toegang tot P Lennik vanaf de laan, vlakbij het rondpunt Erasmus (zie hoofdstuk 16.1.1c.)	BHG
OK	Industrielaan Fietsers: Tweerichtingsfietspad, gescheiden van het verkeer Openbaar vervoer: Bus 78 Snelheid: Meer dan 70 km/h Andere: -	Radarcontroles	Politie

Weg	Bestaande situatie	Maatregelen	Door wie	
In ontwerp-fase	de Barastraat tussen de Tweestationstraat en de Herzieningslaan	Fietsers: Eenrichtingsfietspad in beide richtingen, gescheiden van het verkeer Openbaar vervoer: - Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -	Veiliger maken van het kruispunt Tweestationstraat. Zie fiche Cf 14	BHG
OK	Barastraat tussen de Herzieningslaan en het Baraplein	Fietsers: - Openbaar vervoer: De Lijn Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -		BHG
In ontwerp-fase	Frankrijkstraat	Fietsers: eenrichtingsfietspad in één richting op de rijbaan Openbaar vervoer: - Snelheid: 50km/h Andere: -	Invoering eenrichtingsverkeer richting Zuid Met een fietspad in de tegengestelde richting Omkering van de rijrichting in de Ch. Parentestraat (BEV richting Frankrijkstraat) om de lusverbinding mogelijk te maken tussen Bara-Parente-Frankrijk-Zuid zonder de Veeartsenstraat te overbelasten. Zie fiche 22	BHG
In ontwerp-fase	Ninoofsesteenweg tussen de Grote Ringlaan en het Weststation	Fietsers: Eenrichtingsfietspad langs één kant§ tussen de Obusstraat en Mettwie Openbaar vervoer: De Lijn Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: scholen	Algemene herinrichting	BHG+ FOD MV
In ontwerp-fase	Lenniksebaan tussen het rondpunt Erasmus en de Leemanslaan	Fietsers: Tweerichtingsfietspad gescheiden van het verkeer Openbaar vervoer: bus 98 en De Lijn Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -	Aan het rondpunt Erasmus: geleiding naar P Metro en zone minuuthalte (zie hfst. 16.1.1c) via de Simonetlaan De bewegwijzering herzien (zie hfst. 16.1.1c) Rondpunt aan het kruispunt Researchdreef	BHG

Weg	Bestaande situatie	Maatregelen	Door wie
In ontwerp-fase	M. Carêmelaan Fietsers: Begin van het tweerichtingsfietspad (Cora), gescheiden van het verkeer Openbaar vervoer: De Lijn Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: scholen	Rond punt aan het kruispunt Leemans (overgedimensioneerd kruispunt, snelheidsmatiging, inkorting van de wachttijd, de mogelijkheid rechtsomkeer te maken (3 wegen met middenberm). Op korte termijn: markeringen op het kruispunt voor een betere geleiding. Herprofilering van de Laan (neutralisatie van de parkeerzones en gemarkeerd fietspad richting centrum). Zie fiche Cf 15	BHG
In ontwerp-fase	Th. Lambertlaan Fietsers: - Openbaar vervoer: De Lijn Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: school	2 gemarkeerde fietspaden 2 aan te passen kruispunten (de ontwerpen zijn er) zie fiche Cf3 en Cf 4	BHG
Te bestuderen	Van Kalkenlaan Fietsers: Eenrichtingsfietspad in beide richtingen, gescheiden van het verkeer Openbaar vervoer: bus 49 Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -	Bushalte op de rijbaan Wijziging kruispunt Deleers: zie fiche Cf 6	BHG
OK	Paepsemelaan Fietsers: Eenrichtingsfietspad in beide richtingen, gescheiden van het verkeer Openbaar vervoer: bus 49 Snelheid: meer dan 70 km/h Andere: -		BHG
In ontwerp-fase	Bergensesteenweg tussen de grens van het Gewest en de Ring Fietsers: - Openbaar vervoer: De Lijn Snelheid: - Andere: school	Heraanleg: Richting stad: 1 strook + 1 eigen busbedding richting stad (als er een busstrook is op Sint-Pieters-Leeuw) Richting S-P-Leeuw: 2 rijstroken Beheer toegangen en uitgangen Ikea Een fietspad langs iedere kant	BHG en VI. Gem.

Interwijkenwegen

	Weg	Bestaande situatie	Maatregelen	Door wie
In ontwerp-fase	Prins van Luiklaan	Fietsers: Gemengde weg Openbaar vervoer: bus 49 Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -	Herinrichting van de kruispunten Paulsen en Demosthenes. Zie fiche Cf 13 → Snelheidsmatiging	AND
In ontwerp-fase	Buysseleaan	Fietsers: - Openbaar vervoer: bus 49 Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -	Visuele versmalling door gemarkeerde fietspaden Verminderde snelheid Heraanleg Schoonheidsplein	AND
OK	J. Broerenstraat	Fietsers: - Openbaar vervoer: bus 49 Snelheid: - Andere: -		AND
OK	Auberstraat	Fietsers: - Openbaar vervoer: bus 49 Snelheid: - Andere: -		AND
Te bestuderen	Doverstraat	Fietsers: - Openbaar vervoer: bus 49 en De Lijn Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: scholen, uitzonderlijk vervoer	Herinrichting Van der Bruggensquare 2 schoolomgevingen die aangepakt moeten worden. Zie fiche Cf 10	BHG
In ontwerp-fase	Birminghamstraat	Fietsers: - Openbaar vervoer: bus 89 en De Lijn Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: uitzonderlijke vervoer	Herinrichting van het kruispunt Scheut. Zie fiche Cf 12	AND / BHG

	Weg	Bestaande situatie	Maatregelen	Door wie
In ontwerp-fase	Graindorlaan	Fietsers: - Openbaar vervoer: bus 89 Snelheid: - Andere: Ziekenhuis St Anne St Rémy	Heraanleg Kol. Veteranensquare Omgeving van het ziekenhuis en Leonidas. Zie Fiche 1	AND
In ontwerp-fase	M. Herbettelaan	Fietsers: Gemengde weg Openbaar vervoer: bus 89 Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -	Verkeersplateau voor de Colruyt	AND
OK	F. Paulsenlaan	Fietsers: Gemengde weg Openbaar vervoer: bus 89 Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -		AND
In ontwerp-fase	Van der Bruggenstraat	Fietsers: GFR 6 Openbaar vervoer: De Lijn Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -	Inrichting aan de uitgang van de Demetskaai, gevaar van het links afslaan).	BHG
Te bestuderen	F. Demetskaai	Fietsers: GFR 5 Openbaar vervoer: - Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: Travco	Oversteekplaats PMB voor Travco Zie Fiche 25.	BHG
OK	Industriekaai	Fietsers: - Openbaar vervoer: - Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -		BHG

Weg	Bestaande situatie	Maatregelen	Door wie
In ontwerp-fase	Bergensesteenweg tussen de Ring en de Van Laerstraat Fietsers: eenrichtingsfietspaden in beide richtingen, gescheiden van het verkeer Openbaar vervoer: De Lijn Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: scholen	Herinrichting Bergensesteenweg: Wijziging van het bestaand project: - Toegangsweg CERIA-COOVI op oude trambedding - Uitgang CERIA-COOVI langs de Dreef, die aansluiting krijgt op de afrit van de Ring - afsluiting middenberm, behalve voor Leroy-Merlin (toegang P metro via afrit Ring) - de oversteekplaats voor voetgangers verbreden in de buurt van Van Laer (grote voetgangersdrukte op bepaalde uren)	BHG
Te bestuderen	Bergensesteenweg tussen Van Laerstraat en het Bizetplein Fietsers: - Openbaar vervoer: De Lijn Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: school, handelzaken	Metrostratation Het Rad: zie PMB Omgeving Bizetplein: zie hfst. 18	BHG
OK	Bergensesteenweg tussen het Bizetplein en het rond punt Veeweyde Fietsers: - Openbaar vervoer: De Lijn Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: school	Op termijn: herkwalificatie van de openbare ruimte Op korte termijn: - aanpassing van de grondmarkeringen : 1 strook per rijrichting + strook voor linksafslaand verkeer aan de kruispunten - afbakening van parkeer- en leverzones - voetpadverbredingen aan de oversteekplaatsen voor voetgangers - verkeerslicht met een drukknop aan het kruispunt Blijdschapsstraat	BHG
In ontwerp-fase	Bergensesteenweg tussen het rond punt Veeweyde en Vanderveldesquare Fietsers: - Openbaar vervoer: De Lijn Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -	Op termijn: herkwalificatie van de openbare ruimte Op korte termijn: - Aanpak van het kruispunt Dover. Zie Fiche CF 10 - Heraanleg van het kruispunt Bekaert - Plaatsing van een verkeerslicht met drukknop aan het kruispunt Democratie - heraanleg van het Vanderveldesquare	BHG

Weg	Bestaande situatie	Maatregelen	Door wie	
In ontwerp-fase	Bergensesteenweg tussen Vanderveldesquare en Albertsquare	Fietsers: - Openbaar vervoer: De Lijn Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -	Op termijn: herkwalificatie van de openbare ruimte Herstelling van de continuïteit Bergensesteenweg-Kanaalbrug	BHG
OK	Bergensesteenweg tussen Albertsquare en de Anderlechtsepoort	Fietsers: - Openbaar vervoer: De Lijn Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: school	Algemene heraanleg met eigen busbedding, alternerend in functie van de secties (tegen de file in) Fietsers toelaten op de busbeddingen (minder gevaar voor hen dan op de rijbaan en geen grote invloed op de reissnelheid van de bussen).	BHG
OK	Hoofdrioolstraat	Fietsers: - Openbaar vervoer: - Snelheid: 50 km/h Andere: -		AND
OK	E. Carpentierstraat	Fietsers: - Openbaar vervoer: De Lijn Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -		AND
OK	Veeartsenstraat	Fietsers: GFR 6A Openbaar vervoer: De Lijn Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: School	Voortzetting van de herkwalificatie (kruispunt Herziening, ...)	AND
In ontwerp-fase	Clémenceaulaan	Fietsers: - Openbaar vervoer: bus 20 en 83 Snelheid: - Andere: -	Bushaltes op de rijbaan Gemarkeerd fietspad in beide richtingen	AND / Beliris

	Weg	Bestaande situatie	Maatregelen	Door wie
OK	Ropsy Chaudronstraat	Fietsers: - Openbaar vervoer: bus 20 en 83 Snelheid: - Andere: Slachthuizen	Suggestieve fietspaden	AND / Beliris
OK	Delacroixstraat	Fietsers: - Openbaar vervoer: bus 20 en 83 Snelheid: - Andere: school		AND / Beliris
OK	Zoutstraat	Fietsers: - Openbaar vervoer: - Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -		AND
Te bestuderen	Kanaaldijk	Fietsers: - Openbaar vervoer: - Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: Travail et Vie	Voetgangersweg vrijmaken langs het water De oversteekplaats richting Travail et Vie (PBM) veiliger maken	BHG
Te bestuderen	Klein Eiland tussen de Marchantbrug en de Industrielaan	Fietsers: - Openbaar vervoer: - Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -	Herinrichting kruispunt Grondelsstraat-Klein Eiland voor een rechtstreekse aansluiting op de Bergensesteenweg ROND PUNT?	BHG
OK	P. Marchantstraat	Fietsers: - Openbaar vervoer: - Snelheid: - Andere: -	Omvorming van het kruispunt Grondelsstraat tot een rondpunt waar alle rijrichtingen mogelijk zijn	BHG
OK	Ontwikkelingsstraat	Fietsers: - Openbaar vervoer: - Snelheid: - Andere: -		BHG

Weg	Bestaande situatie	Maatregelen	Door wie
Te bestuderen	Saiostraat Fietsers: - Openbaar vervoer: - Snelheid: - Andere: -	Omkering van het eenrichtingsverkeer (zodat men naar de Bergensesteenweg kan vanaf Lambert en Gounod zonder langs Briand te moeten gaan)	AND
Te bestuderen	E. Ysayelaan Fietsers: - Openbaar vervoer: - Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -	De aanleg van een parkeerzone langs de kant van de huizen (onderbrekingen ter hoogte van de garage-ingangen) of langs de kant van het park tussen de bomen (maar haag!). Fietspad op het voetpad langs het park Zie de doorsnede in bijlage 3, punt g	AND
Te bestuderen	Th. Verbeecklaan tussen de Ysayestraat en de Henrystraat Fietsers: GFR 6A Openbaar vervoer: De Lijn Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -	Herinrichting van de kruispunten Rombaux en Henry: zie fiche Cf 1	AND
Te bestuderen	Henrystraat Fietsers: - Openbaar vervoer: - Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -	Aanleg van een rondpunt aan het kruispunt Itterbeek. Zie Fiche Cf 2	BHG
Te bestuderen	Mededingingsstraat Fietsers: - Openbaar vervoer: De Lijn Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -	Gemarkeerde fietspaden	BHG
In ontwerp-fase	Itterbeeksesteenweg tussen de Grens van het gewest en de Luizenmolen Fietsers: - Openbaar vervoer: De Lijn Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: school	Inrichting van het kruispunt Itterbeek/Luizenmolen (zie fiche Cf 23) Inrichting schoolomgeving (school Van Belle), de plannen bestaan	AND

Weg	Bestaande situatie	Maatregelen	Door wie	
In ontwerp-fase	Itterbeeksesteenweg tussen de Luizenmolen en de Mededingingsstraat	Fietsers: - Openbaar vervoer: bus 46, 75 en De Lijn Snelheid: - Andere:	Aanleg van een rondpunt aan het kruispunt Itterbeek/ Mededinging/Henry (zie fiche Cf 2)	AND
Te bestuderen	Luizenmolenlaan	Fietsers: Tweerichtingsfietspad gescheiden van het verkeer Openbaar vervoer: bus 46 en 75 (c) Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -	Snelheidsmatiging door middel van "Berlijnse kussens" en wegversmallingen. Aanpak van de uitgangen van Scherdemaël en Neerpède in de Luizenmolenlaan door aanleg van verhoogde verkeersplateaus. De creatie van een onthaal- en parkeerzone voor de sportvoorzieningen van Neerpède Zie hfst. 17.2	BHG
OK	J. Bracopslaan	Fietsers: Tweerichtingsfietspad gescheiden van het verkeer Openbaar vervoer: bus 46 en 75 (gedeeltelijk) Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: -	Busstrook richting S. Dupuislaan	BHG
In ontwerp-fase	M. Renardlaan tussen rondpunt Haas en Frans Hals	Fietsers: - Openbaar vervoer: bus 46 Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere:	Op korte termijn, voorzieningen aan het kruispunt Luther King (oversteekplaatsen voor voetgangers en matiging van de snelheid). Zie Fiche Cf 25. Op langere termijn het rond punt Haas voorbehouden voor de opvang en het parkeren van de bezoekers van Neerpède + MIVB-halte voor bus 46. Zie hoofdstuk	AND
In ontwerp-fase	Marius Renardlaan tussen Frans Hals en Debussy	Fietsers: - Openbaar vervoer: Tram 56 Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere: school	Aanleg van het kruispunt Debussy-Stassart. Zie Fiche CF 5	
In ontwerp-fase	De Koning Soldaatlaan tussen Debussy en Ysaye	Fietsers: - Openbaar vervoer: Tram 56 Snelheid: Tussen 50 en 70 km/h Andere:	Herstelling van de tramsporen	MIVB
OK	J. Leemanslaan	Fietsers: Suggestieve fietsstrook in beide richtingen Openbaar vervoer: bus 98 en De Lijn Snelheid: meer dan 70 km/h Andere: -		BHG

3.3 Het verkeer op de wijkverzamelwegen





Iris deelt Anderlecht op in 37 mazen waaronder 9 zeer uitgestrekte die momenteel doorkruist worden door vrij belangrijk niet lokaal verkeer.




Er werd voor gekozen (fase 2) om doorgaand verkeer (naast het bestemmingsverkeer) toe te laten in een aantal straten en lanen. Men mag hierbij niet uit het oog verliezen dat we hiermee niet meer verkeer willen in deze straten en lanen, maar maatregelen willen nemen om verplaatsing van het verkeer naar deze zones te voorkomen bij de invoering van de zones 30 in de naburige wijken.




De belangrijkste verschuivingen die zich zouden kunnen voordoen hebben te maken met de stromen doorgaand verkeer die momenteel waargenomen worden op het traject S. Dupuis – Demosthenes – Graindor




De invoering van de zone 30 in de wijken waar deze stromen doorlopen vraagt bijgevolg een vrij gedetailleerde studie, om onaanvaardbare overlast op de wijkverzamelwegen te voorkomen; hier wonen immers ook mensen.




De inrichtingsmaatregelen voor de wijkverzamelwegen zijn::





	Wijkverzamelweg	Bestaande situatie	Te nemen maatregel
Te bestuderen	Van Der Meerenlaan 	Fietsers: Gemengde weg en fietspad aanwezig in het park Openbaar vervoer: bus 49 en 89 Snelheid: tussen 50 en 70 km/h maar beperkte invloed Andere: -	Project kruispunt Luik/Paulsen, integratie van de fietsverbinding tussen het park en de gemengde weg Prioriteit voor de veiligheid van de voetganger naar de bushalte. Halte Peterbos op verbreding
In ontwerp-fase	R. Berrewaertslaan 	Fietsers: Gemengde weg en bestaand fietspad in het park Openbaar vervoer: bus 49 en 89 Snelheid: tussen 50 en 70 km/h Andere: -	Versmalling en fietspad gescheiden door een haag Project kruispunt Luik/Paulsen, integratie van de fietsverbinding tussen het park en de gemengde weg Bushalte met vooruitgeschoven voetpad (voetpadverbreding)
In ontwerp-fase	Scheutlaan 	Fietsers: Gemengde weg aan het rondpunt van de Veteranen Openbaar vervoer: De Lijn Snelheid: tussen 50 en 70 km/h Andere: Uitzonderlijk vervoer	Project Veteranensquare, integratie van de gemengde weg Kruispunt Scheut/Birmingham zie fiche Cf 12
In ontwerp-fase	Fr. Malherbelaan 	Fietsers: - Openbaar vervoer: - Snelheid: 50 km/h Andere: -	Kruispunt Scheut/Birmingham: zie fiche Cf 12

	Wijkverzamelweg	Bestaande situatie	Te nemen maatregel
OK	Scheutveldstraat 	Fietsers: - Openbaar vervoer: - Snelheid: 50 km/h Andere: -	
In ontwerpfase	S. Dupuislaan tussen de Groeninckx-Demay en de Broeckstraat 	Fietsers: - Openbaar vervoer: - Snelheid: 50 km/h Andere: school	Verkeersplateau voor de gemeenteschool Benadrukking van de toegangen tot het centrum via de lus (Kruispunten Morjau en Demunter). Zie hfst. 11. Inrichting van het kruispunt Moerman-Champion. Zie Fiche Cf 26
Te bestuderen	Erasmustraart	Fietsers: - Openbaar vervoer: - Snelheid: 50 km/h Andere: -	Rechtsplein: keuze nog te maken (GMP = de verzamelweg benadrukken en het verkeer in Serment/Broeck ontmoedigen)
Te bestuderen	J. Pavezstraat 	Fietsers: - Openbaar vervoer: - Snelheid: 50 km/h Andere: -	Keuze te maken in functie van het Rechtsplein : ofwel tweerichtingsverkeer in Pavez behouden ofwel aan elkaar tegengesteld eenrichtingsverkeer invoeren in Pavez en de Eedstraat.

	Wijkverzamelweg	Bestaande situatie	Te nemen maatregel
In ontwerp-fase	De Aumalestraat tussen de J. Broerenstraat en de J. Pavezstraat 	Fietsers: - Openbaar vervoer: - Snelheid: 50 km/h Andere: -	Verkeersplateau aan het kruispunt Pavez-Greffé
Te bestuderen	De Walcourtstraat tussen de Bergensesteenweg en de H. Deleersstraat 	Fietsers: - Openbaar vervoer: - Snelheid: 50 km/h Andere: -	Rond punt aan het ruispunt Deleers/Walcourt. Zie fiche Cf 7
Te bestuderen	H. Deleersstraat 	Fietsers: - Openbaar vervoer: - Snelheid: tussen 50 en 70 km/h Andere: -	Kruispunt Deleers/Van Kalken. Zie fiche Cf 6.
OK	J. Leemanslaan tussen de Lennikbaan en de Simonetlaan	Fietsers: - Openbaar vervoer: - Snelheid: tussen 50 en 70 km/h Andere: -	

	Wijkverzamelweg	Bestaande situatie	Te nemen maatregel
In ontwerpfase	Van Lintstraat 	Fietsers: - Openbaar vervoer: tram 56 Snelheid: tussen 50 en 70 km/h Andere: school	Schoolomgeving aanpakken. Voetpaduitbreidingen op de hoek Onderwijsstraat Aansluiting met inrichting Bergensesteenweg (project Gewest)
In ontwerpfase	Fiennesstraat 	Fietsers: - Openbaar vervoer: tram 56 Snelheid: tussen 50 en 70 km/h Andere: school	Tramhaltes op voetpadverbredingen Schoolomgeving aan te pakken. Project wijkcontract Pequeur-Luchtvaart
Te bestuderen	Neerpedestraat 	Fietsers: GFR 6a Openbaar vervoer: bus 46 Snelheid: 50 km/h Andere: Schoolomgeving gerealiseerd (kruispunt Vaneuken)	Aanleg pleintje aan het kruispunt Wijngaard-Tollenaere. Zie fiche Cf 21 Uitgang ter hoogte van rond punt Rombaux in ontwerpfase.

	Wijkverzamelweg	Bestaande situatie	Te nemen maatregel
OK	Processiestraat 	Fietsers: - Openbaar vervoer: bus 46 en de Lijn Snelheid: 50 km/h Andere: schoolomgeving gerealiseerd (kruispunt Doct. Jacobs) + plateau	Omkering van de rijrichting Aanleg ingang, Lindeplein Zie Fiche Cf 22
In ontwerpfase	Bertauxstraat 	Fietsers: Openbaar vervoer: bus 46 en De Lijn Snelheid: 50 km/h Andere: school	Omkering van de rijrichting Voetpaduitbreidingen aan de kruispunten Processie en Meir Verkeersplateau voor de school
OK	Koning-Soldaatlaan	Fietsers: Openbaar vervoer: tram 56 Snelheid: tussen 50 en 70 km/h Andere:	(Project tweerichtingsfietspad op het voetpad langs de kant van het park tussen Meir en Ysaïe)
In ontwerpfase	P. Janssonlaan tussen Meir et Démocratie 	Fietsers: Openbaar vervoer: tram 56, bus 46 en 49 Snelheid: 50 km/h Andere: handelzaken	Tram 56 in beide richtingen

	Wijkverzamelweg	Bestaande situatie	Te nemen maatregel
Te bestuderen	Veeweydestraat 	Fietsers: Openbaar vervoer: tram 56, bus 46 en 49 en de Lijn Snelheid: 50 km/h Andere: scholen	Verkeersplateaus voor de scholen Verwijdering van de tramsporen. Heraanleg van het kruispunt Limburg (zonder verkeerslichten).
OK	Democratiestraat 	Fietsers: Openbaar vervoer: bus De Lijn Snelheid: 50 km/h Andere: scholen	Bus De Lijn in één enkele richting (naar Bergensesteenweg) Zone 30 op de sectie waar zich de school bevindt.
In ontwerpfase	Blijdschapsstraat 	Fietsers: Openbaar vervoer: Snelheid: tussen 50 en 70 km/h Andere:	Gemeentelijke fietsroute Bus De Lijn richting Dapperheidsplein Verkeersplateau aan het kruispunt Rauter
In ontwerpfase	Anderlechtse Weggevoerdenstraat 	Fietsers: - Openbaar vervoer: - Snelheid: 50 km/h Andere: -	Bus De Lijn richting Dapperheidsplein Verkeersplateau aan het kruispunt Rauter

3.4 Verkeerscirculatieplan

Kaart 26 toont de wijzigingen van rijrichting. Dikwijls gaat het om smalle straten waar eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd omdat wagens zich momenteel moeilijk kunnen kruisen.

De inrichting van eenrichtingsverkeer beoogt ook het transitverkeer te verminderen op de lokale wegen.

De bedoeling van de voorgestelde wijzigingen in het gemeentecentrum is de bereikbaarheid met de wagen te verbeteren en een omleiding rond het Dapperheidsplein te voorzien door middel van een volledige lus die toegang geeft tot de parkings. Zie hoofdstuk 11.1.1.

Andere aanpassingen van de rijrichting zullen voorgesteld worden, meer bepaald in het kader van de studies voor de invoering van de zones 30 of in functie van de voorstellen uitgewerkt door de bewoners, zoals het geval was voor de wijk Jacques Brel.

3.5 Invoering van zones 30

De figuur op de volgende pagina situeert de zones waarbinnen het statuut van zone 30 geleidelijk aan zal ingevoerd worden alsook de prioriteiten voor zone 30 volgens het Richtplan zone 30.

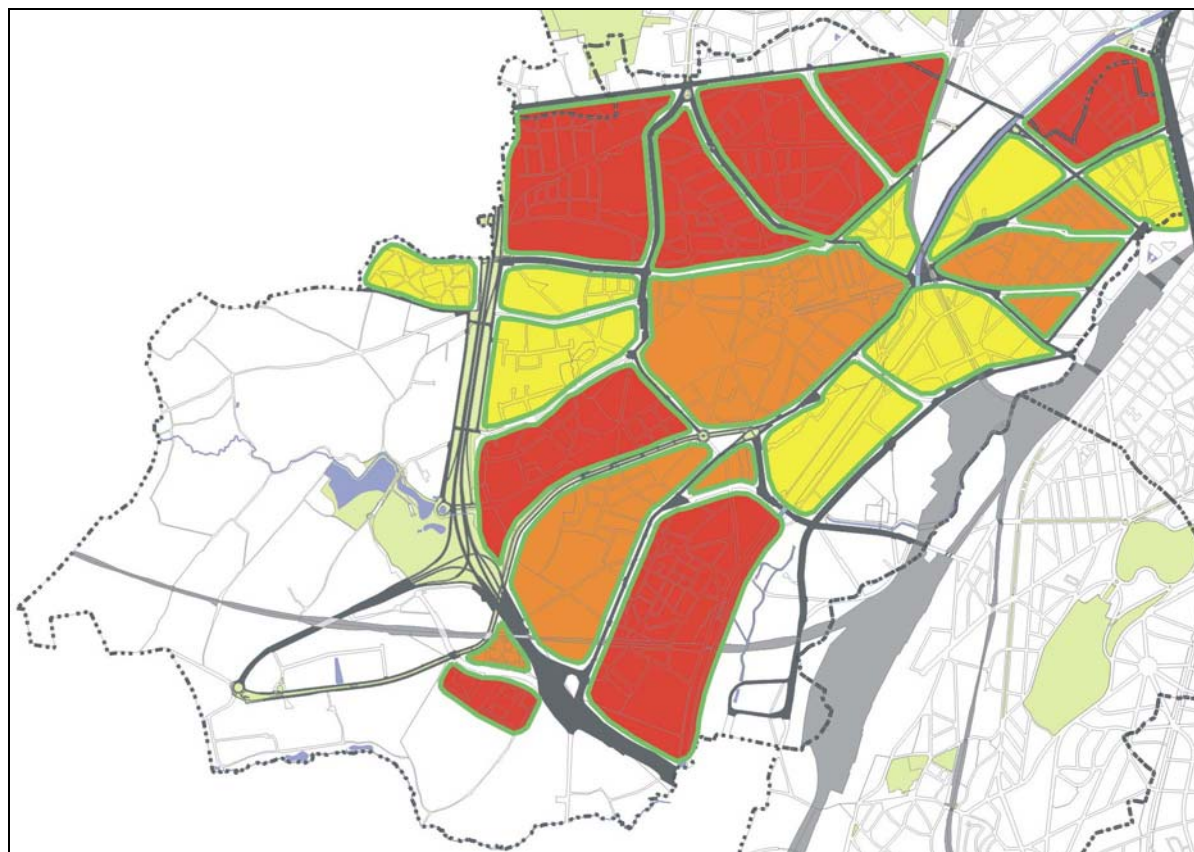
Volgende tabel toont de stand van zaken van de projecten en/of bijzondere aandachtspunten.

Zone 30	
Wijk Brel-Graindor	Uittesten van eenrichtingsstraten in de herfst van 2004. Plaatsing panelen zone 30 mogelijk zonder inrichtingsmaatregelen.
Het Rad	Keuze gemaakt: behoud van de passage voor auto's op de Aa-brug en wijziging van de rijrichting. NB: traject van de bus 75 bemoeilijkt door wijziging van de rijrichting! Plannen in uitvoering. Wegnrichtingen noodzakelijk.
Vogelenzang	Lichte inrichtingen gepland. (openbaar overleg in oktober 2004)
Wijk Dauw	Nodige inrichtingen gerealiseerd.
Wijk Moortebeek	Matigen van het verkeer en vooral van de snelheid in de Willemijnsstraat (verband met beheer van de toegang van de parking WSA)
Wijk Groeninckx-Demay – Prins van Luik	Transitverkeer Démosthène te weren, of verlagen van de snelheid ervan
Wijk Herbette	Transitverkeer Démosthène te weren, of verlagen van de snelheid ervan
Wijk Vijvers	Project te bestuderen.

3.5.1 Benaderingswijze

De maatregelen ter ontmoediging van het verkeer in de zones 30 moeten er rekening mee houden dat de bedrijven, scholen en handelszaken in deze zones wel toegankelijk moeten blijven.

Bijvoorbeeld: in de wijk Jacques Brel werd rekening gehouden met het vrachtverkeer dat de bedrijven in de zone moet kunnen bereiken door de instandhouding van een lusverbinding tussen Verheyden-De Naeyer. Ook de bereikbaarheid van het ziekenhuis voor de ziekenwagens heeft de rijrichtingen beïnvloed.



- prioriteit 1
- prioriteit 2
- prioriteit 3

Opmerkingen

Voor de wijk ten noorden van de Ninoofsesteenweg vraagt de invoering van een zone 30 de interventie van de gemeente Molenbeek. Deze laatste is het wel eens met het principe van de zone 30 "over de gemeentegrenzen heen" maar voorziet niet de noodzakelijke werken op korte termijn.

Voor Neerpede worden op verschillende plaatsen aanpassingen van het type zone 30 voorzien zonder een eigenlijke zone 30 in te voeren. Zie hfst. 17.

3.5.2 Noodzakelijke aanpassingen

Het reglement inzake zones 30 werd versoepeld in april 2004¹

De toegangen tot de zones 30 moeten duidelijk herkenbaar zijn door de inrichting van de plaatsen, door aanpassingswerken of beide. Aanpassingswerken zijn niet altijd noodzakelijk als het visuele aspect (bijvoorbeeld een smalle straat) aangeeft dat het hier gaat om een straat waar een snelheid van 30 km/h logisch is. Het reglement voorziet ook niet langer de noodzaak om het verkeer hier zoveel mogelijk te verminderen. Men mag dus een zone 30 invoeren in de straten waarin het verkeer vrij belangrijk blijft, voor zover dit rijdt tegen een lagere snelheid (dankzij speciale voorzieningen indien nodig).

Dit neemt niet weg dat een beleid voor de vermindering van het autoverkeer door de promotie van andere verplaatsingswijzen (optie van het GMP, en ook van het Plan Iris) maatregelen vereist ter ontmoediging van het autoverkeer op zowel de hoofdwegen als de lokale wegen. De middelen veranderen en de zone 30 is hét middel voor de wijkwegen, inclusief de wijkverzamelwegen.

Op een aantal plaatsen zullen dus snelheidsmatigende maatregelen noodzakelijk zijn, alsook verkeersmaatregelen (met name het beperkt eenrichtingsverkeer) om het doorgaand verkeer te ontmoedigen.

4. DE PARKEERPROBLEMATIEK

4.1 Relaisparkings Erasmus en CERIA.

Met de aanleg van deze twee parkings willen we meer pendelaars ertoe aanzetten om de metro te gebruiken en tegelijk plaats bieden aan de auto's die momenteel geparkeerd staan in de buurt van de andere metrostations.

Zie de hoofdstukken 11.5.1 en 11.6.1

4.2 Het beheer van het parkeren in de wijken

4.2.1 Algemeen concept

Doelstellingen van het parkeerbeleid:

- de inwoners zoveel mogelijk de kans geven om te parkeren in hun woonwijk → de waarde en het comfort van de woningen in de stad verhogen
- de plaatsen op de openbare weg zo goed mogelijk benutten in functie van de noden die soms met elkaar concurreren → de economische vitaliteit van de gemeente
- de inwoners ertoe aanzetten om voor iedere verplaatsing de meest geschikte vervoerswijze te kiezen → zij die niet zonder wagen kunnen krijgen voorrang.

¹ Het KB ter wijziging van het verkeersreglement (KB van 26 april 2004, BS 30 april 2004) heeft het KB van 9 oktober 1998 houdende de vaststelling van de voorwaarden voor de invoering van zones 30 opgeheven. Zie ook het MB van 26 april 2004 (verkeersreglement)

Naargelang de wijk (of in een aantal gevallen de straten) heerst er een concurrentie tussen de verschillende gebruikers van de parkeerplaatsen:

- de inwoners
- de KMO-werknemers en de kleine zelfstandigen voor wie de wagen een werkinstrument is
- de pendelaars (werknemers van de bedrijven, handelszaken, kantoren, scholen, metrogebruikers enz.)
- bezoekers (klanten van handelszaken, bezoekers van kantoren, van de inwoners, van het Erasmushuis enz.)

Men stelt voor om voorrang te geven aan parkeerplaatsen voor de bewoners, in hun woonwijk. In een aantal straatsecties is het echter prioritair (of kan het prioritair worden) om de werking van de economische activiteit te bevorderen. In dergelijk geval krijgen de bewoners overdag geen voorrang bij het parkeren.

4.2.2 Een soepel, evolutief en geautomatiseerd systeem

De parkeerbehoeften evolueren en zullen blijven evolueren. De Gemeente zal zich baseren op de aanbevelingen, die geformuleerd zullen worden door de bijeenkomst van de Burgemeesters, in overleg met het Gewest, om de tarieven te bepalen en de soorten abonnementen in te voeren.

Omdat **eenvoud** belangrijk is gebruiken we de **woordenschat** van het Gewest, met name :

- Rode zone : betaald parkeren, max 2h²; geen uitzonderingen (behalve gehandicapte personen)
- Groene zone : betaald parkeren, max 3h30³, met uitzonderingen voor de inwoners en eventueel andere abonnees)
- Blauwe zone (in de betekenis van het verkeersreglement): gratis parkeren, max 2 h

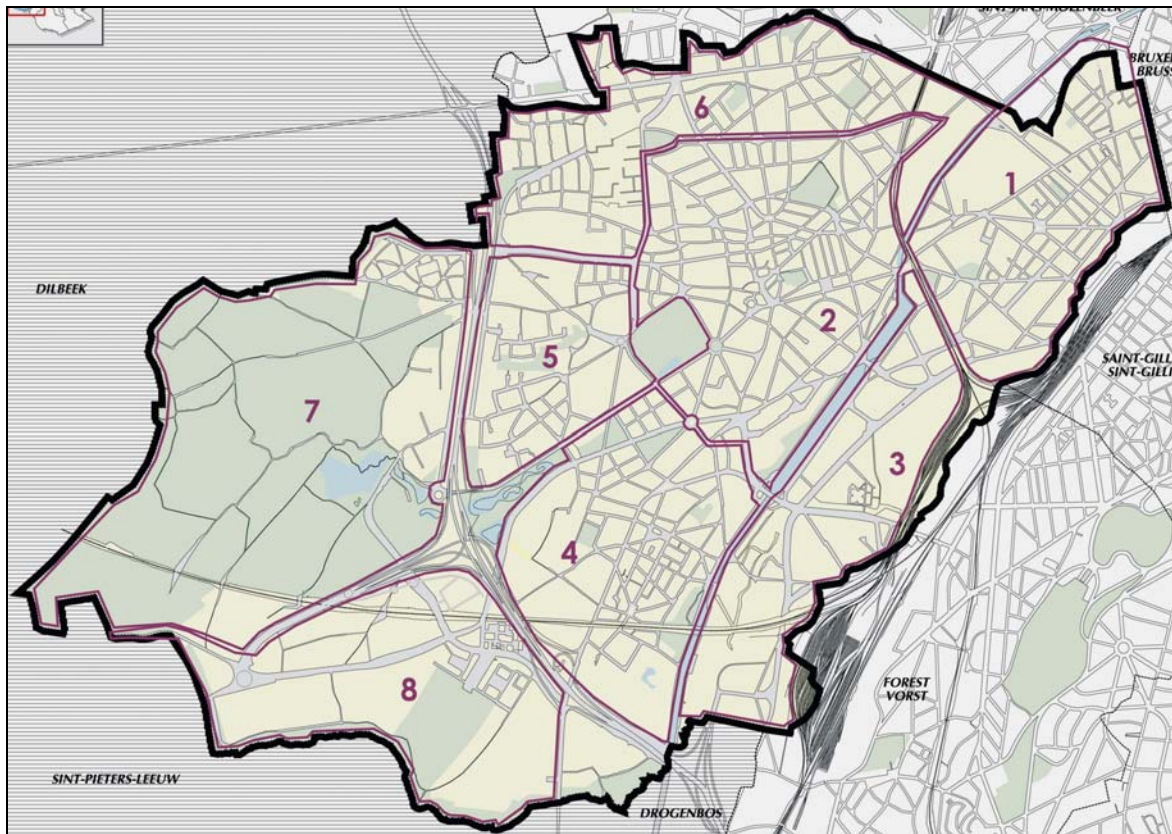
Een "**bewonerskaart**" zal ingevoerd worden. Deze zal verschaft worden aan de personen die in Anderlecht wonen of verblijven, in de groene en blauwe zones.

Gezien de omvang van de gemeente Anderlecht kan men het vrij parkeren met de bewonerskaart best beperken tot de wijk waarin de kaarthouder woont. Als men bijvoorbeeld aan alle inwoners van de wijk Dapperheid zou toestaan om gratis te parkeren in Kuregem, zou dit indruisen tegen de intentie om het oordeelkundig gebruik van de wagen te bevorderen.




Daarom stelt de figuur hieronder een opdeling van de gemeente voor in (grote) zones (waarvan een aantal waarschijnlijk nooit in aanmerking zullen komen voor betaald parkeren).

² buiten deze periode gaat men ervan uit dat de bestuurder kiest voor een vast tarief van ongeveer 12 €.

³ idem



a. De verschillen tussen betaald parkeren en de blauwe zone:

Betaald parkeren	Blauwe zone	
		
Betalen vanaf de eerste minuut (wel enige soepelheid, afhankelijk van de controle-instructies)	Gratis gedurende de toegestane tijd	
Heeft betrekking op een relatief uitgestrekte zone (minstens 15 pl.).		<p>Kan betrekking hebben op slechts één of enkele parkeerplaatsen</p> <p>→ Helpt mee het langparkeeren voorkomen, bijvoorbeeld vlakbij een handelszaak waar men maar even binnenspringt.</p>
Het effect van verplaatsing naar de straten in de omgeving: sterker want betaalparking → uitbreiding van de zone met parkeermeters	Verplaatsing naar de straten in de omgeving afhankelijk van de controles in de blauwe zone	
De toegestane maximumduur wordt vrij soepel vastgesteld door de gemeente en aangeduid op het parkeerticket (doorgaans max 2h in een rode zone of 3h30 in een groene zone)	De toegestane maximumduur bedraagt 30, 60, 90 of 120 minuten (<u>Max 2 uur</u>) Minstens 30 minuten	
De tijden worden vastgesteld door de gemeente. Het belang van een zekere uniformiteit binnen de gemeente (waardoor goed begrepen door de gebruikers). Behalve een andersluidende bepaling loopt het tijdsbestek van het betaald parkeren van 09h – 18h. Vaak met een onderbreking van 1 uur tussen 12h00 en 13h30	Idem	
Van toepassing op volgende dagen: doorgaans ma-za, behoudens andersluidende vermelding Aangegeven op de parkeermeters	Idem Aangegeven op de verkeersborden	
Door het tarief wordt het gebruik van de toegestane maximumduur ontmoedigd → snellere rotatie		
Een belangrijke investering voor de gemeente maar de beheer- en controlekosten in principe gedragen door de gebruikers	<p>Beperkte investering voor de gemeente maar de kosten voor de controle worden uitsluitend gefinancierd door de langparkeerders.</p> <p>Is geschikt voor de ontmoediging van langparkeerders in de woonwijken die de metro gebruiken (sporadische controles).</p>	

b. De abonnementen

Hoe groter de zone van het betaald parkeren, hoe moeilijker de situatie wordt voor zij die de wagen beroepshalve nodig hebben.

Vandaar het voorstel om te werken met abonnementsformules, die afgeleverd worden onder bepaalde voorwaarden en tegen min of meer voordelige tarieven. Het aantal abonnementen moet evenwel beperkt worden, om niet de doodsteek te betekenen voor het ingevoerde systeem!

Het abonnement geeft een parkeerrecht van 24h/24 in de groene of blauwe zones, maar geen enkel recht in de rode zones.

4.2.3 De interventieplaatsen inzake parkeerbeleid

Kaart 30 geeft de beheersmaatregelen die momenteel wenselijk zijn en de maatregelen die waarschijnlijk daarna noodzakelijk zullen worden.

Maatregelen die momenteel wenselijk zijn:

- Gemeentecentrum: groene zone en uitbreidingen in blauwe zone
- Wijk Brel-Graindor: groene zone vlakbij het ziekenhuis en blauwe zone in de straten achter het ziekenhuis
- Ninoofsesteenweg: blauwe zone (toegang handelszones)
- Omgeving van hospitaal Bracops: groene zone
- Bizetplein en Bergensesteenweg: groene zone
- Wijk Kuregem: groene zone in de secties van de handelstraten en rode zone op een deel van het Raadsplein, om parkeerplaatsen vrij te houden voor de bezoekers van het gemeentehuis (ceremoniewagens, huwelijken, ...)
- Het Rad: blauwe zone in de omgeving van het metrostation over een afstand van ongeveer 200m.
- De omgeving van CERIA-COOVI: blauwe zone (of reservatie zonder meer voor de buurtbewoners) voor secties in de buurt van de instituten en afgeboord door huizen. Ook 's avonds beperkt parkeren (blauwe zone van 0 tot 24 h).

Te voorziene maatregelen, in te voeren volgens de evolutie van de situatie:

- Groene zone in de andere straten van de wijk Kuregem
- rode zone (in plaats van blauw) op de Ninoofsesteenweg, vlakbij het kruispunt Grote Ring, na de heraanleg van de Ninoofsesteenweg (vermindering van het aantal plaatsen).
- Wijk Sterremuur: er blijven overdag nog parkeerplaatsen over voor de bewoners (september 2004), ondanks de komst van pendelaars met de wagen (station E. Merckx). Evolutie in het oog houden
- Wijk Strobloemen: idem

Er dienen **uitbreidingen** voorzien te worden naargelang de evaluatie die zal plaatsvinden van de bekomen resultaten en op basis van nieuwe elementen (bijvoorbeeld als de metroparkings opnieuw betaalparkings worden)

4.3 Leverzones voor de bedrijven en handelszaken

De installatie van leverzones wordt voorgesteld op verschillende plaatsen. Dit programma moet voortgezet worden op basis van de vraag die uitgaat van de bedrijven en handelszaken.

4.4 Parkeerplaatsen voor PBM

Dit is een cruciale maatregel voor de mobiliteit en het dagelijks leven van de personen met beperkte mobiliteit (PBM).

Deze optie vraagt ook om een bijzonder regelmatige controle van de parkeerplaatsen alsmede een onverminderde aandacht vanwege de gemeentediensten bij wegeniswerken, de afsluiting van straten voor manifestaties enz.

Er wordt voorgesteld om langs de rijbaan 1 van de 5 parkeerplaatsen te reserveren voor PBM's, maar dit quota te verdrievoudigen (3 op de 5 parkeerplaatsen.) op grote parkings (P Dapperheid, P Verzet,...).

De voorbehouden plaatsen moeten vanzelfsprekend gelegen zijn op routes die toegankelijk zijn voor deze personen.

Dergelijke parkeerplaatsen moeten voorzien worden in de buurt van openbare gebouwen waar regelmatig PBM's komen, tenzij deze gebouwen over een toegankelijke parking beschikken.

Vlaktbij de woonplaats en het werkadres van de personen met beperkte mobiliteit moeten ook parkeerplaatsen voorbehouden worden (te behandelen per geval, naargelang de behoeften van de personen, de beschikking over een garage enz.).

4.5 Parkeerplaats voor vrachtwagens op aangepaste plaatsen

De vijf plaatsen waar vrachtwagens langdurig mogen parkeren lijken momenteel aan de verwachtingen te voldoen: Zoutstraat, Grondelsstraat, Industrielaan (2 zones) en Simonetlaan.

Dit initiatief zal voort uitgebreid worden, naargelang de eventuele klachten van inwoners.

4.6 Gemengd gebruik van parkings

Het gemengd gebruik van parkings (overdag voor werknemers en klanten, 's nachts en 's zaterdags voor bewoners, restaurantbezoekers enz.) is een oplossing die voort uitgewerkt moet worden om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten. Deze oplossing moet bestudeerd worden, nog vóór de oprichting van nieuwe kantoorgebouwen, handelszaken of bedrijven. Ook de vernieuwing van de exploitatievergunningen en de uitwerking van de bedrijfsverplaatsingsplannen zijn gelegenheden waarbij deze mogelijkheid bekeken kan worden.

5. OPENBAAR VERVOER

5.1 De ingebruikstelling van de GEN-stations CERIA en Kuregem

CERIA is het eerste station dat men tegenkomt als men het Brussels Gewest langs de lijn van Aalst binnenrijdt. Naast het aantal arbeidsplaatsen binnen een straal van 800 m, biedt dit station ook aansluitingen op de metro en de toekomstige GEN-buslijn van de Bergensesteenweg naar het centrum en naar de nabije stadsrand. Langs dit station kan men onder andere naar de kantoorgebouwen op de Lenniksebaan en naar het Erasmusziekenhuis. Zoals men weet komt een belangrijk deel van de werknemers en bezoekers van het Erasmusziekenhuis uit het Vlaams Gewest .

Het station van Kuregem bevindt zich midden in een wijk in ontwikkeling, die zich uitstrekt langs weerszijden van het kanaal en waar een sterke toename van het aantal jobs mogelijk is. Men kan hier overstappen op verschillende tram- en buslijnen van het stads- en gewestnet.

Klein Eiland, het andere station dat volgens het GBP voorzien wordt op lijn 28, biedt minder potentieel en situeert zich op korte afstand van Kuregem. De voorkeur gaat dus uit naar het station Kuregem, De Gemeente doet het nodige opdat dit station opgenomen zou worden in het volgende exploitatieplan van het GEN, dat vervolgens gezamenlijk door de NMBS en het Gewest (horizon 2012) zal overgenomen worden.

5.2 De begeleiding van de nieuwe bus- en tramlijnen

De gemeente zal proactief tewerk gaan binnen haar bevoegdheidsdomeinen. Het is de bedoeling om te komen tot een zo goed mogelijk gebruik van deze vervoerslijnen door de mensen die wonen en/of werken in Anderlecht en de mogelijke neveneffecten van de nieuwe lijnen (bijvoorbeeld geluid, langparkeren) tot een minimum te beperken of in zo goed mogelijke banen te leiden.

De toekomst van de tramlijn 56 maakt geen deel uit van het GMP. Het tracé dat aangenomen zal worden en de eventuele aanpassingen aan de buslijnen die daaruit volgen, maken deel uit van een apart debat, gevoerd tussen de Gemeente, de MIVB en het Gewest.

Er werd beslist dat de tram 56 komende van Debussy de Jansonlaan zal nemen en niet meer de Limbourglaan en Veeweydelaan in de richting van het Dapperheidsplein.

5.3 Nieuwe trajecten van de bussen in het gemeentecentrum

Zie hoofdstuk 11.1.3.

5.4 De invoering van een nieuwe "Noord-Zuid"- busverbinding tussen de wijken

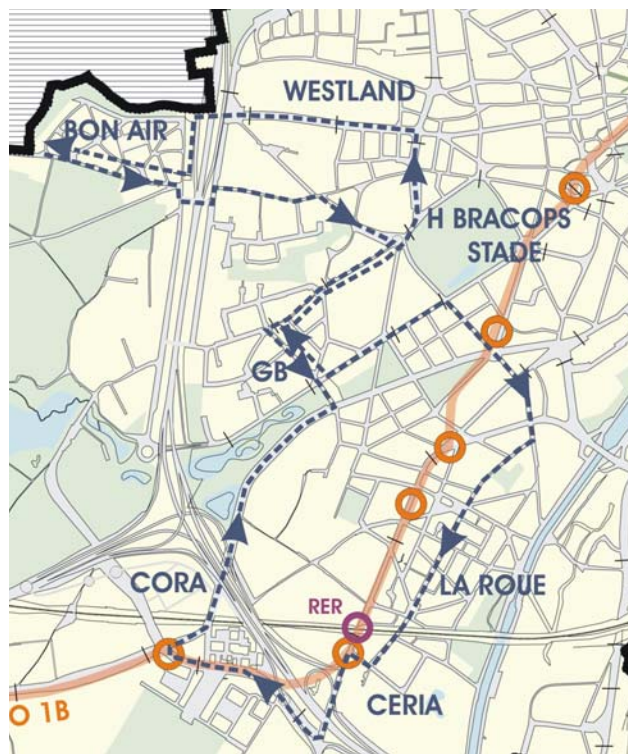
De maatregel wil de verplaatsingen vlotter laten verlopen tussen de wijken Het Rad en Goede Lucht via belangrijke polen zoals de Cora, het hospitaal Bracops, de technische school in de Marius Renardlaan die samenwerkt met CERIA (transfer van de leerlingen) en het Westland Shopping Center. De lijn moet aansluiten op de metro; een aansluiting op bus 49 zou ook het klantenpotentieel ervan verhogen (aansluitingen richting Molenbeek en Vorst).

Verschillende routes zijn mogelijk; de keuze hangt vanzelfsprekend af van de route van tram 56 en bijgevolg van bus 46 (bereikbaarheid van de wijk Vijvers-Itterbeek).



Eenzelfde tracé in beide richtingen
(na te kijken in functie van het zone 30-plan ter studie)

Een ander tracé



Traject in 8-vorm met een gemeenschappelijke sectie in de F. Halsstraat, zodat men van richting kan veranderen naargelang de bestemming. Aansluiting met bus 49 te Verdi.

Figuur 1- verbinding Het Rad- Goede Lucht

De exploitatie met kleine busjes moet overwogen worden omdat dit grote voordelen biedt voor de residentiële wijken waar men doorrijdt.

5.5 Een betere bereikbaarheid van de Erasmuswijk met het openbaar vervoer

De recente verlenging van de metro tot aan Erasmus voldoet slechts voor een deel aan de vraag, gezien de herkomst van de personen die werken in deze wijk. De invoering van een vaste verbinding tussen Elsene, Ukkel en Erasmus (de verbeterde lijn 98) lijkt noodzakelijk. De bereikbaarheid van de wijk met het openbaar vervoer moet versterkt worden, zowel voor de personen afkomstig van het Gewest als voor de personen die komen van de stadsrand. Het GEN-station COOVI zal de bereikbaarheid van de site verbeteren (aansluiting op de metro).

De Lijn kondigt een hogere frequentie aan van de verbindingen die komen van Halle.

Zie hoofdstuk 11.6.

5.6 Voorrang aan de verkeerslichten

Verschillende kruispunten met lichten zouden voorrang kunnen verlenen aan het openbaar vervoer. Zie hoofdstuk 9.

5.7 De aanleg van de haltes

Deze maatregel beoogt een verbetering van het comfort van de klanten van het openbaar vervoer zodat zij gemakkelijker op en van de bus/tram kunnen stappen. Ook een halte aan een vooruitstekend voetpad vergemakkelijkt het aankomen en weer vertrekken van het voertuig (tijdwinst) en voorkomt het heen-en-weergeslinger van de passagiers aan boord (comfort). Ten slotte heeft een halte aan een vooruitstekend voetpad een lengte van 15 m in plaats van 30, waardoor men vaak een aantal parkeerplaatsen kan recupereren.

Kaart 29 situeert de haltes van de MIVB waarbij een vooruitstekend voetpad wenselijk is en de haltes waarvoor een verbetering zal kaderen binnen een meer globaal project.



Halte Veeweyde, men parkeert op de halteplaats. .



Vooruitstekend voetpad, de halte blijft vrij

6. CARSHARING

Door het systeem van carsharing hebben de inwoners of bedrijven die gevestigd zijn in een wijk die goed bereikbaar is met het openbaar vervoer steeds een wagen tot hun beschikking als zij er een nodig hebben, zonder dat hiervoor een eigen wagen nodig is. Hierdoor vermindert het aantal geparkeerde wagens in de wijken die sterk lijden onder dit fenomeen. Volgens de maatschappij Cambio, de eerste carsharing-operator in Brussel, zou de wijk Pequeur-Luchtvaart zeer geschikt zijn voor de installatie van een station in de lente van 2005, en wel om volgende redenen:

- de dichte bebouwing met woningen
- de goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer
- Gemengdheid woningen - bedrijven
- De nabijheid van het geplande carsharingstation Fontainas

Een tweede station zou geïnstalleerd kunnen worden aan het Dapperheidsplein, maar dan in een latere fase.

7. HET VOETGANGERSVERKEER

7.1 Meer veiligheid aan de oversteekplaatsen voor voetgangers

De eerste voorgestelde maatregel heeft betrekking op de oversteekplaatsen ter hoogte van de rijbaan, aan de kruispunten en op een aantal plaatsen buiten de kruispunten. Men moet duidelijk de oversteekplaatsen voor voetgangers aangeven door middel van vooruitgeschoven voetpaden en een centraal eiland in een aantal gevallen, en/of door de verlaging van de trottoirbanden (gebruiksvriendelijkheid naar rolstoelgebruikers toe).

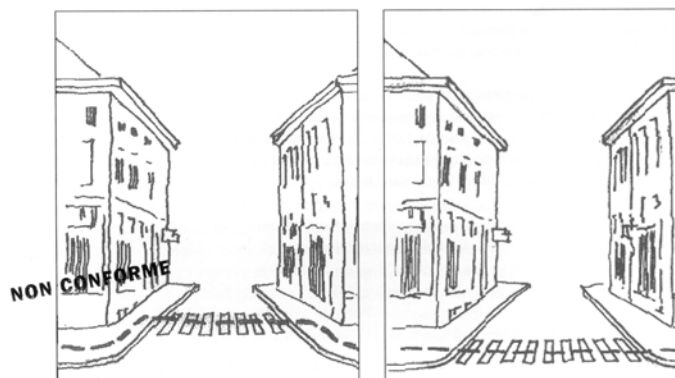
De testgebruiker waarop men zich hier moet baseren is de rolstoelgebruiker en ook in de mate van het mogelijke de slechtziende (die om specifieke, eigen voorzieningen vraagt).

De in hoofdstuk 2.1 genoemde kruispunten zijn belangrijk voor de veiligheid van de voetgangers. Hierbij dienen nog volgende plaatsen gevoegd te worden: het Dapperheidsplein, het Bizetplein, het Raadsplein, het Vanderveldesquare, de Bergensesteenweg en de Ninoofsesteenweg.

Bij de inrichting van de oversteekplaatsen moet men zich houden aan een aantal principes:

7.1.1 De ligging van de oversteekplaatsen voor voetgangers

De oversteekplaatsen voor voetgangers moeten in principe aangelegd worden in het verlengde van de vrije doorgang van de voetgangerswegen (volgens de Gewestelijke stedenbouwkundige verordening)



Opgelet : soms vereist de aanleg van geleidelijnen voor blinden dat men moet afwijken van dit voorschrift.

7.1.2 Verbreding van het voetpad

Als zich op de rijbaan een vaste parkeerzone bevindt, die grenst aan het voetpad, dan wordt dit voetpad verbreed ter hoogte van de oversteekplaatsen voor voetgangers om de veiligheid van deze laatste te vergroten

7.2 Een verdere renovatie van de voetpaden

Een aantal plaatsen vertoont problemen (onstabiele grondbedekking, verzakkingen, te smal, geparkeerde voertuigen op het voetpad enz.) die aangepakt moeten worden.

De gemeente heeft een inventaris van de voetpaden laten opmaken aan de hand waarvan zij een planning kan opmaken voor de interventies ter herstelling of vervanging van de voetpaden.

7.3 Aanmoediging van verplaatsingen te voet naar school

Veel leerlingen keren te voet van school terug. Een deel van hen komt 's morgens echter met de wagen naar school, wat de overbelasting in de straten (vooral in het centrum) alleen maar doet toenemen alsook het gebrek aan comfort voor voetgangers en (zeldzame) fietsers. De optie hier bestaat erin deze vicieuze cirkel te doorbreken : de trajecten naar school moeten veiliger worden (schoolwachters, rijen enz. ...) en de leerlingen moeten aangemoedigd worden om 's morgens te voet naar school te komen.

Zie de stand van zaken van de projecten aan de schoolomgevingen in hoofdstuk 2.2.

7.4 Aandacht voor personen met beperkte mobiliteit (PBM)

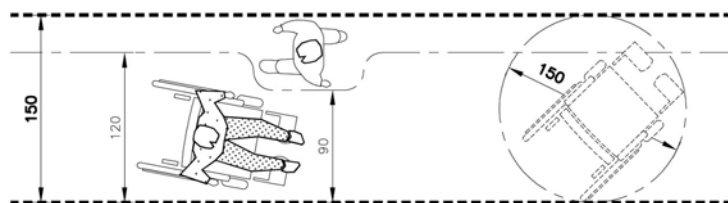
Bij iedere wegaanleg moet men rekening houden met de personen met beperkte mobiliteit, met in het bijzonder de rolstoelgebruikers.

De naleving van een aantal (zeer strenge !) normen is van cruciaal belang opdat deze personen zich zouden kunnen verplaatsen binnen de gemeente.

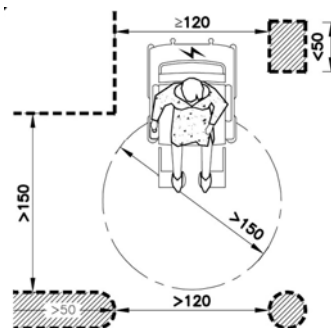
7.4.1 Aandacht voor rolstoelgebruikers

a. Vrije doorgang

Alle straten moeten een berijdbaar voetpad hebben. Een vrije breedte van minstens 1,50m is nodig zodat de gebruikers en meer in het bijzonder rolstoelgebruikers zich hierop gemakkelijk kunnen verplaatsen en deze laatste ook gemakkelijk een voetganger kunnen kruisen. Deze breedte is ook vereist opdat de rolstoelgebruiker rechtsomkeer zou kunnen maken op het voetpad. Hinderlijke obstakels zijn hier onder andere palen, verkeerslichten, telefooncabines, vuilbakken, reclameborden, HORECA-terrassen, slecht geplaatste bomen, bushokjes enz.



© anlh-cooparch

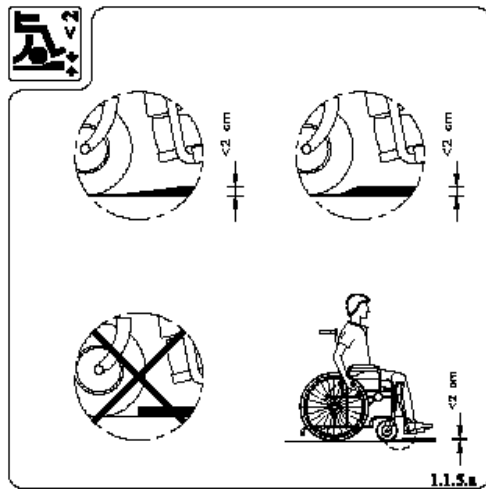


© anlh-cooparch

De breedte van de vrije doorgang kan plaatselijk over een korte afstand smaller worden gemaakt.

b. De trottoirbanden

De hoogte van de trottoirbanden tussen de bodem van de straatgoot en het voetpad mag maximaal 2 cm zijn.



© anlh-cooparch



Een rolstoel kan een hoogteverschil van meer dan 2 cm niet overbruggen

7.4.2 Aandacht voor de slechtzienden aan de oversteekplaatsen

De slechtziende volgt de rooilijnen (gebouwen, tuintjes, ...) door met zijn stok te voelen totdat hij een geleidelijk tegenkomt (ribbeltegels). De ribbeltegels helpen hem om tot aan de oversteekplaats te raken, zich te oriënteren en over te steken.

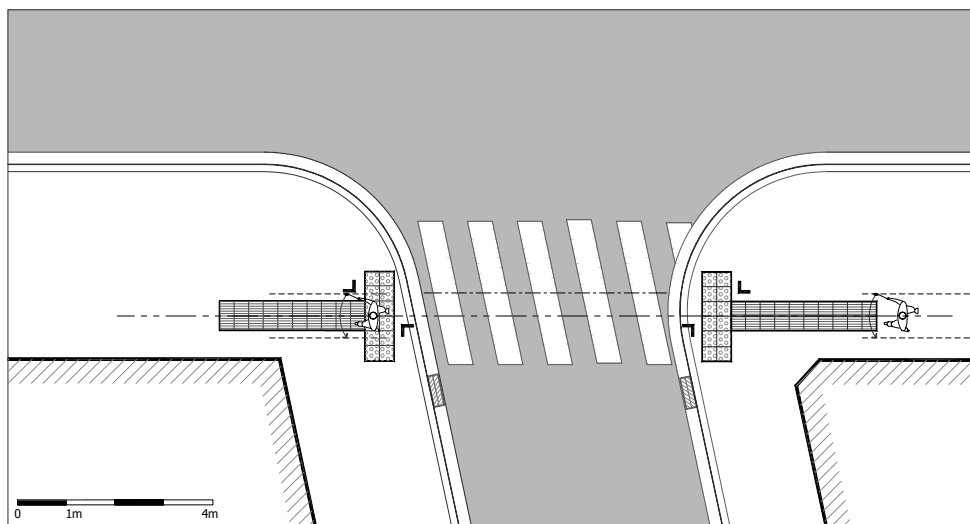
De geleidelijk van ribbeltegels heeft dus twee doelstellingen:

1. de persoon naar de oversteekplaats geleiden;
2. hem oriënteren door de richting van de oversteekplaats voor voetgangers aan te geven.

De slechtziende heeft geleerd zich te oriënteren volgens een as die parallel loopt met de looprichting. Hij is in staat om zijn traject zonder veel afwijking aan te houden over een lengte van ongeveer 20 m.

Na de oversteek zet deze persoon zijn weg voort door met zijn stok van rechts naar links over de grond te tasten.

Bij een schuine oversteek bevindt de geleidelijk zich dus niet loodrecht op de trottoirband en loopt de waarschuwingslijn niet parallel met de trottoirband.





Bergensesteenweg kruispunt Mensenrechtenstraat.

Oversteekplaats goed aangepast voor slechtzienden.

Rubberen tegel om de bushalte aan te geven (ter hoogte van de voordeur van de gestopte bus).

NB: Losgeraakte rubbertegels werden inmiddels hersteld.



Metrostation Het Rad:

Te hoge trottoirband ten opzichte van de rijbaan. Een rolstoelgebruiker kan geen hoogteverschil van meer dan 2 cm overbruggen. Het Gewest zal de nodige aanpassingswerken uitvoeren



De trottoirband is te steil en de oriëntatie van de trottoirband leidt de PBM naar de rijbaan en niet naar de as van de oversteekplaats.

Men gebruikt bij voorkeur trottoirbanden van dit type op de rechte stukken.

7.4.3 Prioritaire wegen

Men stelt voor om op de eerste plaats aandacht te besteden aan de noden van de gehandicapte personen:

- die wonen in het centrum Facere (Erasmus). De gemeente werkt samen met het centrum FACERE aan dit project
- die werken in "Travail et Vie", aan de Kanaaldijk (zie steekkaart 13)
- die werken bij « Travco » aan de Fernand Demetsdijk (zie steekkaart 31)

8. HET FIETSVERKEER

Het GMP wil het fietsgebruik promoten als een alternatieve vervoerswijze voor de wagen, voor verplaatsingen binnen een straal van ongeveer 3 tot 5 km. Hiervoor zullen de volgende maatregelen toegepast worden.

8.1 Acties voor de promotie van de fiets

8.1.1 Fietsbegeleiding georganiseerd door de scholen.

Er bevinden zich veel scholen (4.000 leerlingen) in het centrum van de gemeente, die gekenmerkt wordt door een relatief zacht reliëf. Bij een enquête door de Mobiliteitscel, uitgevoerd onder de leerlingen van deze scholen, kwam duidelijk de wens naar voren om met de fiets naar school te gaan.

De school Notre-Dame in de Dr Jacobsstraat heeft zich geëngageerd om te trachten een fietsbegeleidingssysteem in te voeren. Ook leerlingen die naar andere scholen in de gemeente gaan zouden kunnen aansluiten bij dit systeem.

De invoering van fietsbegeleiding vormt een sleutelement voor de aanmoediging van het fietsgebruik. Het lijkt een goed middel om de interesse van de inwoners voor het fietsgebruik op te wekken. Het systeem kan in Anderlecht reeds toegepast worden op verschillende fietsroutes, nog vóór de realisatie van fietspaden, daar het fietsen in groepsverband op zich voldoende veiligheid biedt aan de jongeren.



Fietsbegeleiding naar school

Dit houdt in dat de leerlingen naar en van school begeleid worden. De leerlingen die hiervoor interesse kunnen hebben zijn de leerlingen vanaf het 4de tot het 6de studiejaar van de lagere school.

8.1.2 Fietstrainingen en -demonstraties

Het is belangrijk om de vele personen "die a priori niet tegen het gebruik van de fiets zijn, maar..." (opnieuw) met een (moderne) fiets te leren rijden in een stad en de gemakkelijke fietsroutes en –voorzieningen te laten ontdekken, naargelang hun behoeften. Pro Vélo en de Fietzersbond beschikken over de noodzakelijke ervaring om dergelijke activiteiten (onder de naam "weer op het zadel") te organiseren.

8.1.3 Andere promotie- en demonstratie-initiatieven

Andere initiatieven zouden ingevoerd moeten worden om het fietsgebruik aan te moedigen :

- Demonstratie-acties ("het voorbeeld van bovenaf "): ambtenaren op de fiets, politie-agenten op de fiets, ...),
- Veiligheidsacties fietsbegeleiding door de scholen, stewards bij de gevaarlijke oversteekplaatsen; lessen voor onzekere volwassenen)
- Promotie-acties (het graveren van fietsen tegen diefstal, onderhoudswerkplaats, technische controle)
- De organisatie van geleide « citytrips ». Zij nemen je mee op ontdekking binnen de gemeente, waarbij cultuur en (licht sportieve) ontspanning met elkaar gecombineerd worden.
- Hierbij komen de initiatieven die kunnen uitgaan van de werkgevers (terugbetaling van 0,15 €/km, zoals de Gemeente dit doet, ...) of van de sport- en toeristische organisaties (de sportinstellingen van Neerpede zouden een folder kunnen verspreiden over de manieren waarop men zich naar Neerpede kan begeven, met of zonder wagen).

8.2 Fietsparkings

Deze maatregel is onmisbaar wil men het gebruik van de fiets aanmoedigen om naar school te gaan, boodschappen te doen of zich naar zijn sport- of ontspanningsadres te begeven.

Het type parking dat voorzien moet worden hangt af van de parkeerduur.

De beste fietsrekken bieden de mogelijkheid om het kader en het voorwiel van de fiets met een hangslot vast te ketenen. Zij worden vlakbij handelszaken, dienstverlenende centra, sportinfrastructuur en in scholen geplaatst.

Bij voorkeur bevinden zij zich:

- op een goed zichtbare plaats (sociale controle)
- in de onmiddellijke nabijheid van de ingang voor voetgangers bij gebouwen (de fietsers moeten geen lang traject te voet afleggen van de parking tot aan hun bestemming).

Een afdak is welkom wanneer men de fiets moet stallen voor langere duur (bij bedrijven, administraties, metrostations enz.) om de fiets en vooral de bijhorende uitrusting (fietszakken, kinderzitje, helm enz.) te beschermen.

Voor lang parkeren binnen een niet bewaakte zone (metrostation Jacques Brel bijvoorbeeld) moet men de installatie voorzien van fietsboxen, al dan niet van het betaalttype, die op zijn minst afsluitbaar zijn met een sleutel.

Kaart 27 geeft de plaatsen waar op de eerste plaats fietsparkings moeten komen.



Afdak en type fietsrek

8.3 Invoering van beperkt eenrichtingsverkeer (BEV)

Het verkeersreglement schrijft momenteel een algemene invoering voor van het beperkt eenrichtingsverkeer (straten met eenrichtingsverkeer voor wagens maar tweerichtingsverkeer voor fietsers)⁴ z. De eenrichtingsstraten van Anderlecht lenen zich doorgaans goed voor een invoering van het beperkte eenrichtingsverkeer.

Omwille van praktische redenen die te maken hebben met de plaatsing van de signalisatie, gebeurt de invoering van het beperkt eenrichtingsverkeer in Anderlecht geleidelijk aan, buurt per buurt.

Tegen de zomer van 2005 zou dit systeem in alle wijken ingevoerd moeten zijn.

8.4 Fietsvoorzieningen

8.4.1 Een waaier van oplossingen

De fietsvoorzieningen die nodig zijn voor het comfort en de veiligheid van de fietsers zijn van velerlei aard, afhankelijk van de configuratie van de plaats, de dichtheid en snelheid van het verkeer alsook de beschikbare ruimte en de mogelijkheden die zich aanbieden (stedenbouwkundige projecten en andere).

Bijlage 2 van het verslag geeft de verschillende mogelijke types voorzieningen en hun signalisatie.

8.4.2 De bestaande voorzieningen opwaarderen

De eerste maatregel die voorgesteld wordt is een aanvulling van het bestaande fietspadennet, op zo'n wijze dat de fietspaden met elkaar verbonden en de ontbrekende schakels ingevuld worden. Het netwerk van fietspaden is vrij uitgestrekt en er is maar weinig voor nodig om het echt interessant te maken voor de fietsers, zowel om zich naar sport en ontspanningsinfrastructuur te begeven als voor de dagelijkse verplaatsingen.

Kaart 27 toont het huidige net en de maatregelen die genomen moeten worden om het fietsnet voort aan te vullen op korte termijn.

Bijlage 3 geeft de voorzieningen die gerealiseerd moeten worden om de bestaande voorzieningen op te waarderen.

8.4.3 Het fietsnet op langere termijn

Kaart 28 geeft het volledige fietsnet op het gemeentelijk grondgebied op langere termijn. Men ziet hier:

1. De bestaande fietspaden wanneer deze met elkaar verbonden zijn (cf supra)
2. Het GFR-net dat geleidelijk ingevoerd zal worden, eveneens met behulp van het Gewest. GFR 5 en 7 zijn momenteel in uitvoering. GFR 6, met zijn twee « antennes » (bijkomende fietsverbindingen) en de GFR Grote Ringweg vormen een goede verbinding tussen de wijken en het gemeentecentrum en met Kuregem en Vorst. Hun realisatie is dus prioritair. Zie de wijziging voorgesteld voor de GFR Grote Ringweg, waarbij gebruik

⁴ De tekst van het reglement preciseert :

« Behalve wanneer dit om veiligheidsredenen niet kan:

- wordt de signalisatie van het beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) geïnstalleerd op de openbare wegen waar de toegestane snelheid maximaal 50km/h bedraagt, en waar de nuttige breedte van de rijbaan minstens 3 meter is. »
- kan deze signalisatie geïnstalleerd worden op openbare wegen waar de toegestane snelheid maximaal 50km/h bedraagt en waar de nuttige breedte van de rijbaan minder dan 3 meter bedraagt
- kan deze signalisatie geïnstalleerd worden op openbare wegen waar de toegestane snelheid meer dan 50 km/h bedraagt en waar de nuttige breedte van de rijbaan minder dan 3,50 meter is.

gemaakt wordt van rustiger en rechtstreekser lokale wegen. Hierbij rekening houdend met het nieuwe verkeersplan voor het gemeentecentrum.

3. De gemeentelijke fietsroutes die geleidelijk tot stand moeten komen om het net te vervolledigen en te zorgen voor een aansluiting op de GFR.

De twee aftakkingen van GFR 6 worden in hoofdzaak gematerialiseerd door eenvoudige afbakening op de weg, gezien de relatief smalle straten die men gebruikt (een gedetailleerde studie van deze GFR door het Gewest zal dit kunnen bevestigen). De gemeentelijke fietsroutes worden ook eenvoudig voorzien van afbakening op de grond (bewegwijzering en fietslogo's op de rijbaan).

8.4.4 Afbakening van de fietsroutes

De gewestelijke fietsroutes worden afgebakend met behulp van volgend type verkeersborden :

	<p>Het afbakeningsprincipe van de GFR's houdt in dat in iedere richting van het parcours, bij iedere richtingverandering en op een aantal tussenplaatsen volgende informatie gegeven wordt :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de eindbestemming van de weg • de volgende bestemming (de zogenaamde tussenplaats) • de aansluitingen met andere GFR's (of met metrostations enz. ...) <p>Deze signalisatie is geschikt voor uitgestrekte fietsroutes, relatief geïsoleerd ten opzichte van elkaar.</p>
	<p>Om de routes binnen de gemeente te bewegwijzeren zal men gebruik maken van een signalisatie van dit type, ook bestemd voor voetgangers en (in bepaalde gevallen) voor automobilisten. Zie hoofdstuk 10.</p> <p>Indien deze signalisatie langsheen de fietsroutes geplaatst wordt, dient die niet alleen om de fietser te begeleiden op zijn weg maar ook om de afslag naar een gemeentelijke pool aan te duiden.</p>

9. DE REGELING VAN HET VERKEER

De werking van verschillende kruispunten met lichten kan verbeterd worden : vlotter verkeer, prioriteit voor het openbaar vervoer (twee doelstellingen die doorgaans met elkaar verzoenbaar zijn) of een grotere veiligheid voor de voetgangers. Bij de meeste kruispunten met lichten moeten sluisen voorzien worden voor fietsers (een wachtzone vóór de auto's).

Voor ieder kruispunt zullen voorstellen geformuleerd worden (hier wordt aan gewerkt).

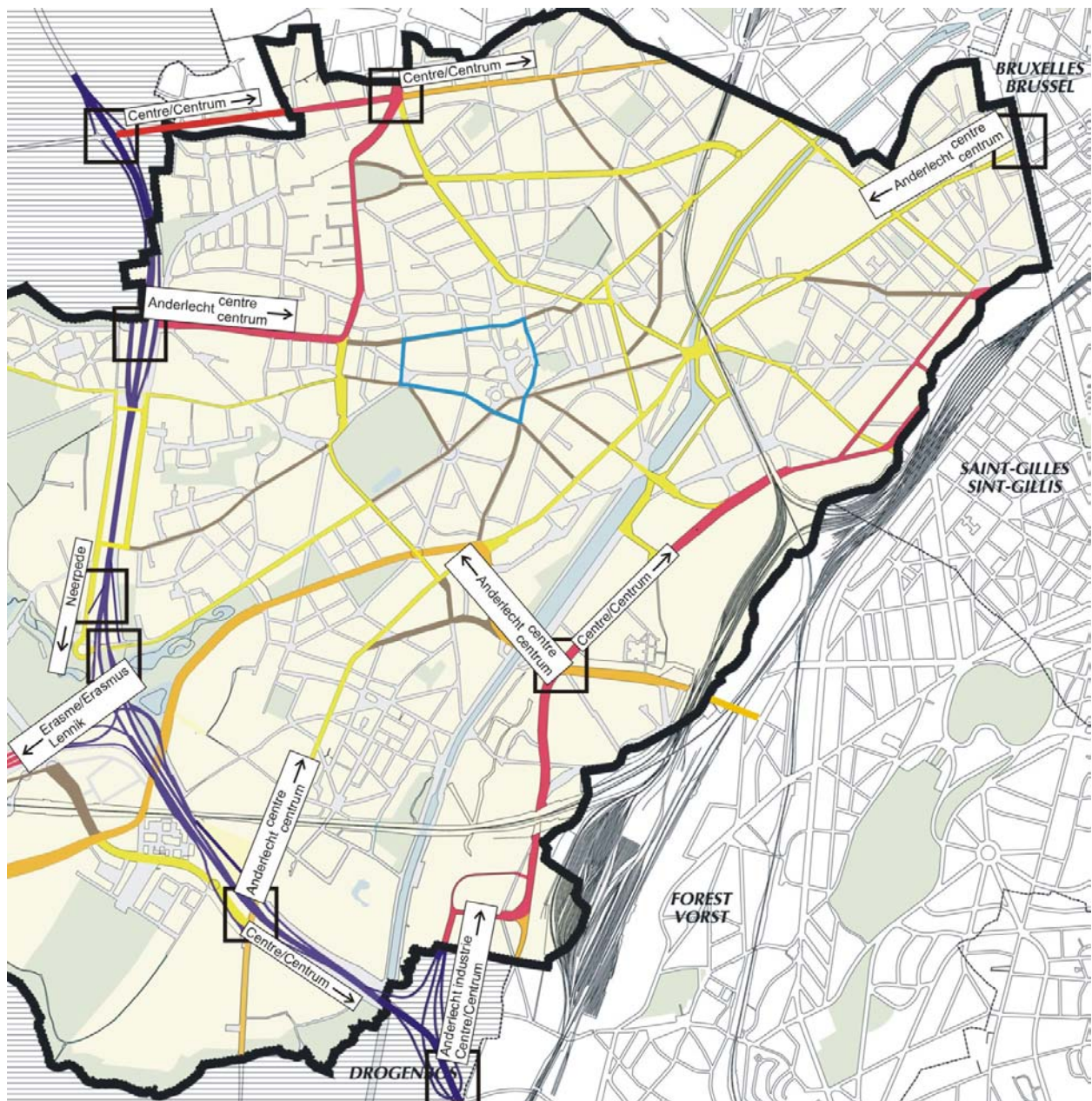
10. BEWEGWIJZERING

10.1 Bewegwijzering van gewestelijk belang

De bewegwijzering die de belangrijkste richtingen aangeeft vanaf de Ring vraagt een aantal aanpassingen.

De figuur hieronder beschrijft hoe, vanaf de Ring, de autobestuurders geleid moeten worden

- naar het centrum van Brussel
- naar het centrum van Anderlecht.



Figuur 3 - Bewegwijzering voor het centrum van Brussel en het centrum van Anderlecht

De gewestelijke richtingsborden (op blauwe palen) geven de "primaire" polen van het Gewest aan (Ring, Centrum Brussel, Zuid, Prins van Luik, Anderlechtse poort, Kuregem).

Er wordt voorgesteld om de naam "Kuregem" te vervangen door "Kuregem Brug" omdat het in werkelijkheid om deze precieze plaats gaat.

De volledige lijst van de verkeersborden, waaronder de richtingsborden, zal opgesteld worden in het kader van het aanhangsel bij de GMP-opdracht. Men zal op dat moment de bijkomende verkeersborden voorstellen die geplaatst moeten worden.

De bewegwijzering van de "primaire polen" moet aangevuld worden door die van de "secundaire polen", gedefinieerd door het Gewest. Deze polen worden aangeduid op kaart S1. Volgens het BUV kan deze bewegwijzering geplaatst worden door gebruikmaking van het stadsmeubilair van de betrokken gemeente. Zie verder in deze tekst.

10.2 Bewegwijzering van gemeentelijk belang

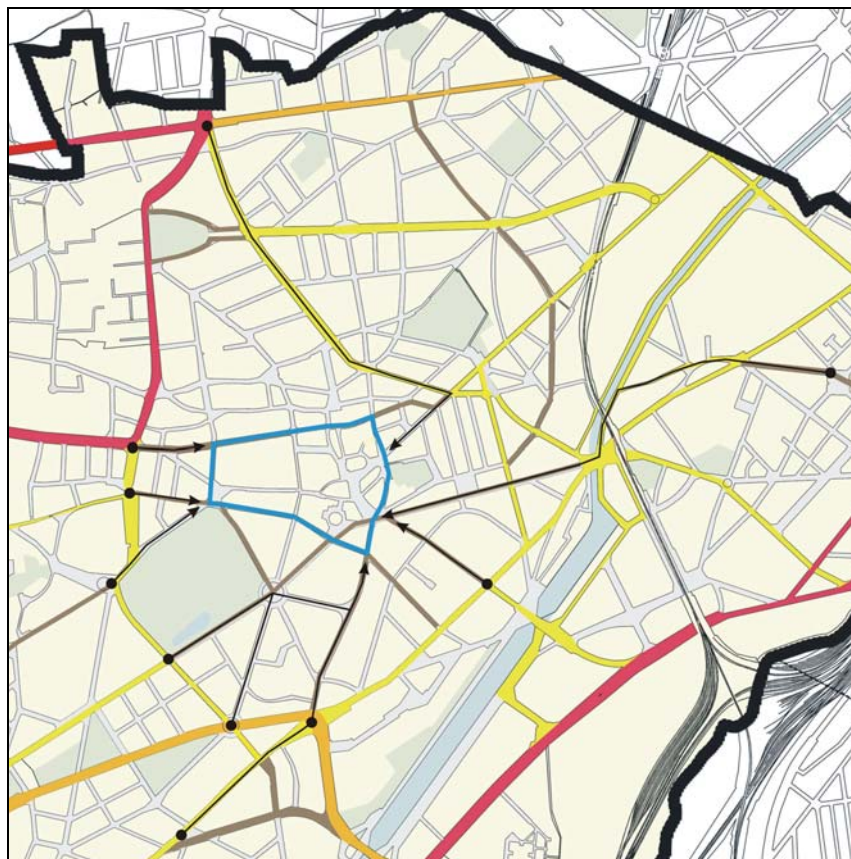
Gezien de quasi totale afwezigheid van richtingsborden van gemeentelijk belang biedt zich hier de gelegenheid aan om één enkel bewegwijzeringssysteem toe te passen en één enkel type meubilair om zowel de fietsers als de voetgangers de weg in de gemeente te wijzen.

10.2.1 Principes van de bewegwijzering

De gemeentelijke bewegwijzering baseert zich op die van het gewest en vult deze aan.

"Anderlecht centrum" zou bewegwijzerd worden vanaf de belangrijkste gewestpolen en vanaf de Ring, volgens de routes beschreven op de figuur hieronder. De bewegwijzering gaat tot aan de IRIS-wegen rond het gemeentecentrum.

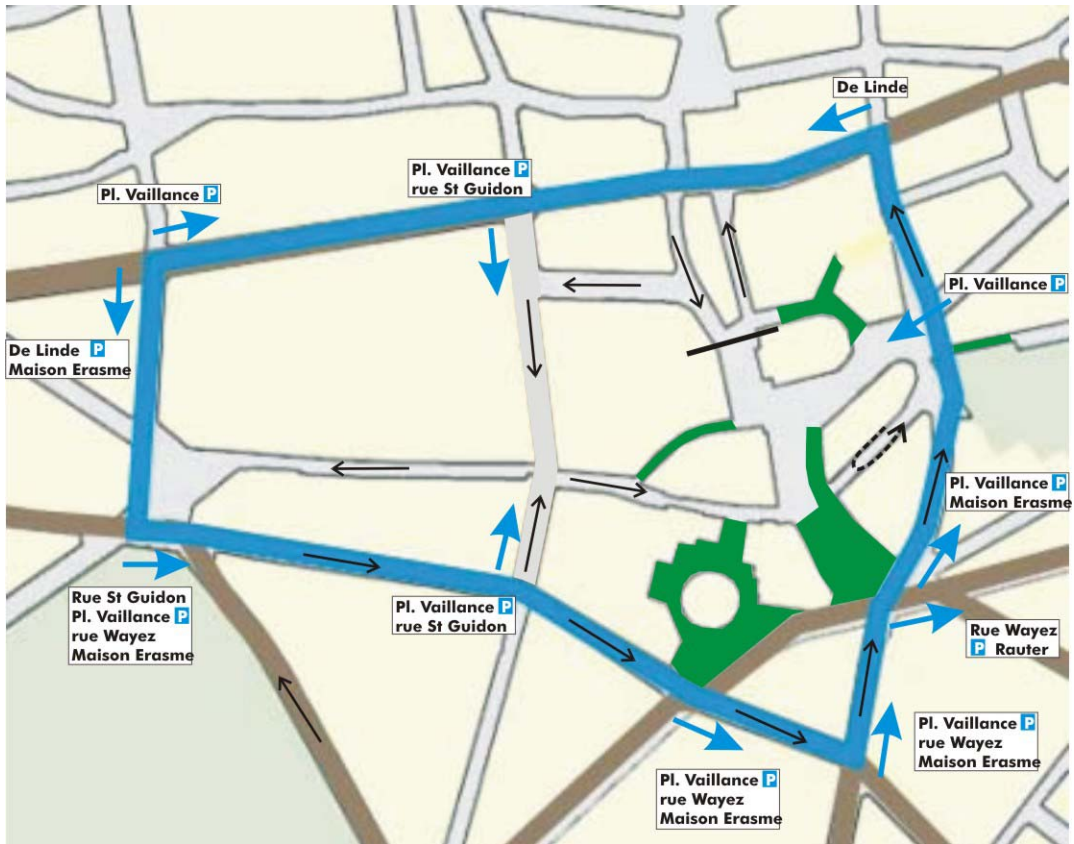
Vanaf deze Iris-wegen, dus bij het naderen van het centrum, wordt de informatie nauwkeuriger. Bijvoorbeeld "St-Guido –St Guido"



Figuur 4 - Bewegwijzering naar de lus St-Guido

Bij afwijking van het principe hierboven zou St-Guido ook bewegwijzerd kunnen worden vanaf het Bizet- en het Raadsplein (en omgekeerd).

Op de lus rond het centrum vermeldt de bewegwijzering verschillende plaatsen in de buurt alsook de parkings.



Figuur 5 - Bewegwijzering op de lus rond het centrum

Er wordt voorgesteld om geen bewegwijzering te voorzien voor de autotrajecten die van het centrum weg lopen. De autobestuurders weten zonder veel problemen de weg langs waar ze gekomen zijn en de bewegwijzering van het gewest terug te vinden.

10.2.2 Type bewegwijzering

De gemeente is van plan een bewegwijzering te gebruiken van hetzelfde type als die van de stad Brussel. Dit meubilair werd ook gekozen door het BIM voor zijn groene ruimten en wandelroutes. Het zal zo bijvoorbeeld geplaatst worden in Neerpede.



Signalisatie voor voertuigen



Signalisatie eerder bestemd voor fietsers en voetgangers

De voordelen van deze bewegwijzering

- De mogelijkheid van gecombineerde draagconstructies voor zowel de richtingborden voor automobilisten (groot formaat) als die voor de trage weggebruiker (klein formaat)
- Uiteenlopende informatie voor de trage weggebruikers (voetgangers en fietsers)

10.2.3 Invoeringsmethode

1. Een lijst opstellen van de polen die bewegwijzerd moeten worden en hun naam (rekening houden met verplichte tweetaligheid, vaak een probleem voor de tekstlengte). Zie de voorstellen op kaart S1.
2. Bepalen vanaf welke afstand iedere pool bewegwijzerd wordt
3. De routes naar deze polen definiëren voor de autobestuurders, voetgangers en fietsers (eventueel ook voor PBM).
4. Overgaan tot de uitwerking, wijk per wijk

11. BIJZONDERE PLAATSEN

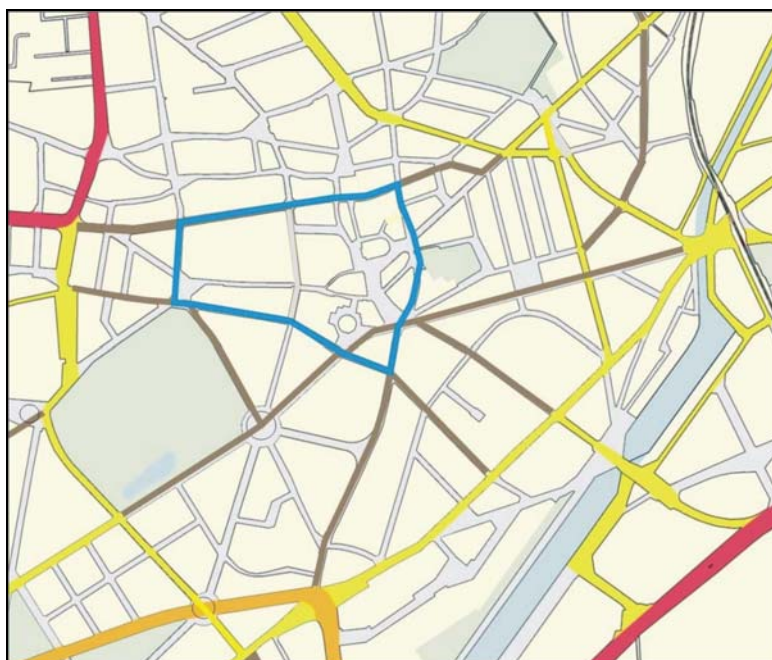
11.1 Gemeentecentrum

We herhalen even de doelstellingen:

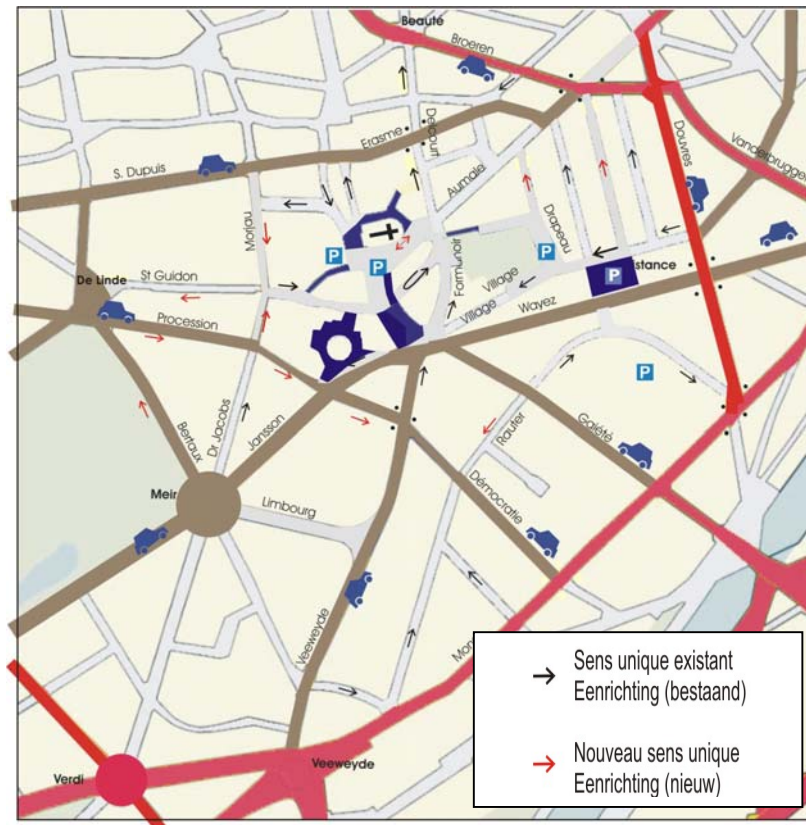
- Een betere bereikbaarheid met de verschillende vervoermiddelen.
- Het Dapperheidsplein ontlasten van het verkeer dat er momenteel langskomt zonder te stoppen, een uitbreiding van de voetgangerszone mogelijk maken
- De veiligheid en het comfort van de voetgangers verbeteren.

11.1.1 Een lus rond het centrum

Door een aantal wijzigingen qua toepassing van het eenrichtingsverkeer kan een lus gecreëerd worden rond het centrum, tegen de wijzers van de klok in (op een aantal straatsecties blijft tweerichtingsverkeer behouden).



Figuur 6 - De lus St-Guido

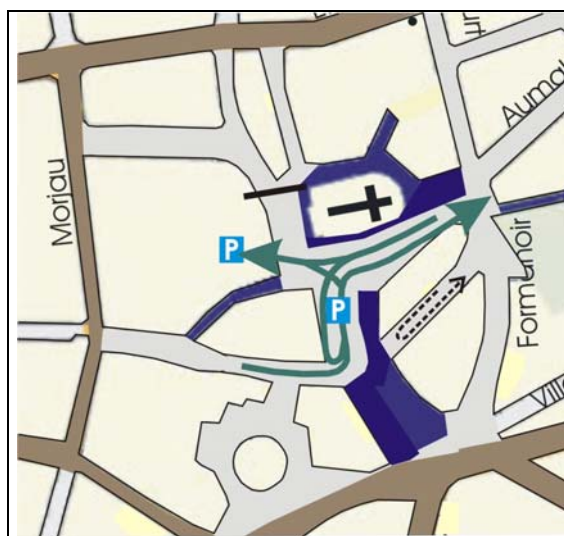


Figuur 7 - Rijrichtingen

Men bereikt de lus zeer gemakkelijk vanuit de verschillende richtingen.

Eenmaal op de lus, rijdt men met de wagen tot aan de binnenkant van de lus (door links af te draaien aan één van de kruispunten) als men wil stoppen in het gemeentecentrum (bezoek, aankopen, leveringen). Het doorgaand verkeer op het Dapperheidsplein wordt zo sterk vermindert, zodat het plein en de parkeerplaatsen gemakkelijker bereikbaar worden.

Op de lus leidt de bewegwijzering de bezoeker naar het Dapperheidsplein, het Erasmushuis en de St-Guidostraat, enz... (zie hfst. 10.2.1).



Met de wagen bereikt men het Dapperheidsplein

- Via de Morjaustraart en dan de St-Guidostraat,
- Via de Dr Jacobsstraat en de St-Guidostraat,
- Via de Aumalestraat.

Langs deze drie toegangswegen geraakt men ook tot bij de parkings vlakbij de collegiale (kerk).

Figuur 8 - Toegang tot de parkings op het Dapperheidsplein

Men verlaat het Dapperheidsplein opnieuw langs de Aumalestraat waar tweerichtingsverkeer werd ingevoerd tussen het Plein en de Formanoirstraat. De sectie van de St-Guidostraat langs de kant van de Post wordt aan de voetgangers teruggegeven (toegang voor leveringen voor 11 u).

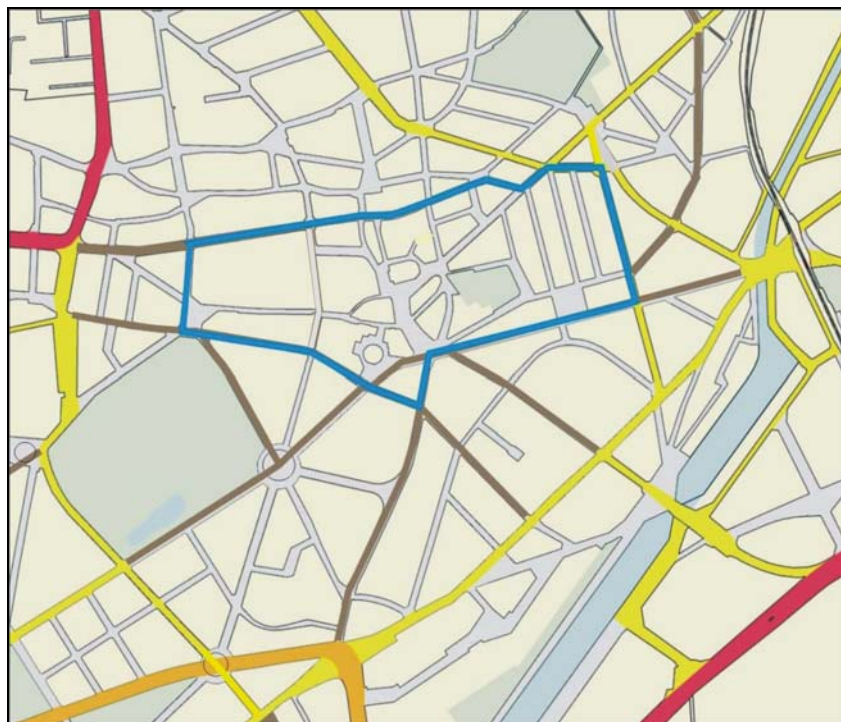
De Kapittelstraat wordt een doodlopende straat, toegankelijk vanaf de Formanoirstraat en het parkeren is er voorbehouden voor buurtbewoners.

De situatie aan het kruispunt Wayez-Janson-Veeweyde wordt eenvoudiger, wat verschillende voordelen biedt aan de voetgangers die bijzonder talrijk zijn op deze plaats.

De Morjaustraart situeert zich langs de binnenkant van de lus; haar functie van lokale weg wordt versterkt (doorgaand verkeer ontmoedigd) en de invoering van eenrichtingsverkeer in deze straat, met in het verlengde hiervan de Dr Jacobsstraat, voorkomt problemen met tegenliggers, zoals die zich momenteel voordoen. De straten Morjau en Dr Jacobs geven ook toegang tot de St-Guidostraat waarvan de rijrichting omgedraaid wordt (in de richting van het Lindeplein).

Mogelijke evolutie

De eventuele volgende stap bij de terugdringing van het verkeer uit het gemeentecentrum is de uitbreiding van de perimeter tot aan de Doverstraat. Op dat moment zal de Formanoirstraat zijn functie van weg voor doorgaand verkeer verliezen en zou het zelfs een voetgangerszone kunnen worden.



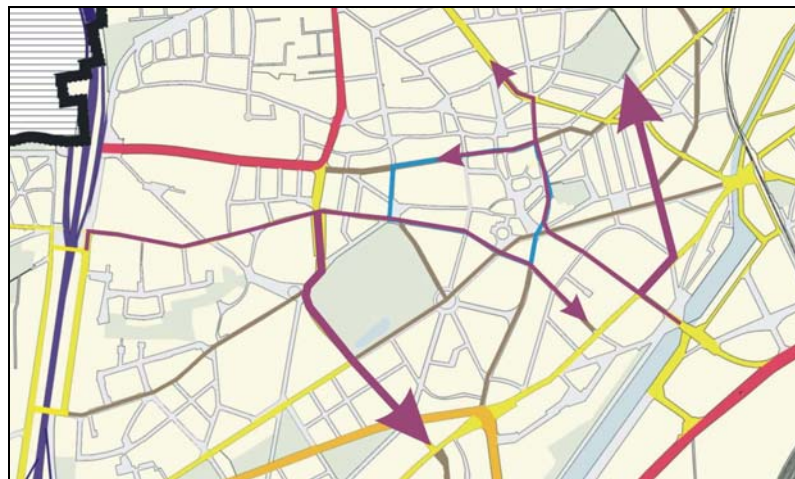
Figuur 9 - Eventuele latere uitbreiding van de lus St-Guido

Op de lus krijgen een aantal kruispunten of pleinen een bijzonder karakter :

- Het kruispunt Aumale-Formanoir kan behandeld worden als "toegangspoort tot het centrum" langwaar men het Dapperheidsplein bereikt.
- Het Lindeplein ziet de belangrijkste verkeersstromen die er momenteel langs lopen veranderen (Processiestraat) en ook het verkeer op het plein zelf neemt af door de omkering vande rijrichting in de St-Guidostraat. En ondertussen blijft het wel bereikbaar: men rijdt er net zoals vandaag rond en het gevaar van blokkeringen door vrachtverkeer dat niet voorbij slecht geparkeerde auto's kan is veel minder aanwezig.

11.1.2 Doorgaand verkeer ?

Via de lus rond het centrum kan men het centrum bereiken van verschillende kanten. De bedoeling is niet om het doorgaand verkeer te bevorderen. Door de morfologie van het wegennet en de behoefte aan een vrije doortocht voor het openbaar vervoer zijn twee trajecten voor het doorgaand verkeer mogelijk.



In de west-oostrichting, via Processie-Democratie

Dit verkeer moet aangemoedigd worden om de interwijkenverbinding Ysaye-Verdi-Saïo te volgen.

Om dit te bereiken:

- Richtingsignalisatie op de interwijkenweg (met pijlen "Paepsem" en "Kuregem" aangeven)
- Rondpunt Henry en versmalling van de Itterbeeksesteenweg richting De Linde
- Leesbaarheid van de interwijkenroute (kruispunt Romobaux vooral)
- vlot verkeer op de interwijkenroute (omkering rijrichting Saïostraat, 2 stroken voor de lichten van de Bergensesteenweg).

Opgelet bij de plaatsing van lichten aan het kruispunt Bergensesteenweg-Democratie: dit zorgt voor vlotter verkeer maar heeft ook een aanzuigeffect → voorzichtigheid; de evolutie van de situatie volgen

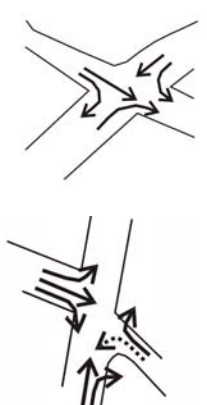
In de oost-westrichting via Blijdschap-Formanoir (hoewel minder druk verkeer momenteel)

Men moet dit verkeer aanmoedigen om gebruik te maken van de Doverstraat.

Om dit te bereiken:

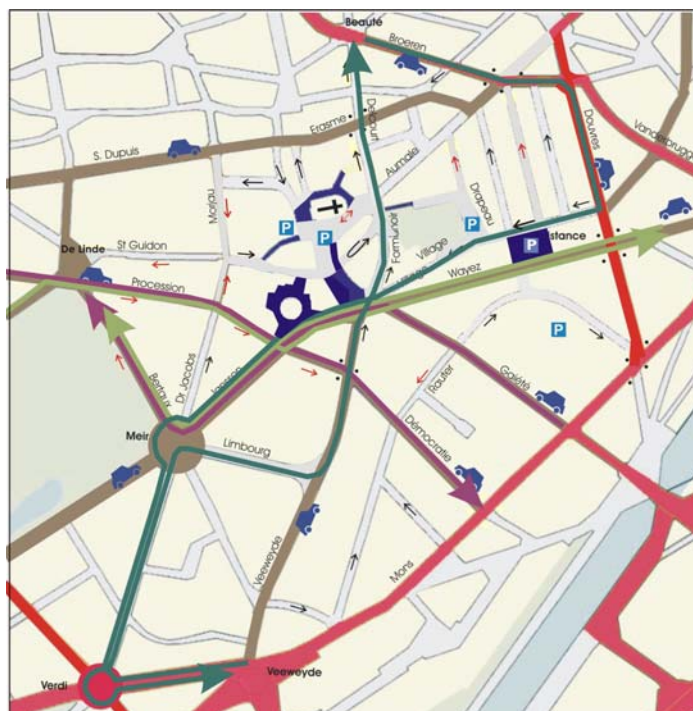
- Richtingsignalisatie (met pijlen "Mettewie" en Ring aangeven)
- Inrichting Blijdschap als "centrumstraat"

Waarom de rijrichting in de Processiestraat omdraaien ?

	<p>Een duidelijker toegang vanaf het westen (Itterbeeksesteenweg, S Dupuis)</p> <p>Kruispunt De Linde: minder turbulent:</p> <ul style="list-style-type: none">• Gematigde snelheden• Oversteekplaatsen voor voetgangers• Dosering van het binnenkomend verkeer door het uitgaand verkeer (voorrang van rechts aan de Bertauxstraat). <p>Kortere trajecten voor de bussen.</p> <p>Flotter verkeer op het kruispunt Janson-Processie Voorrang van rechts → snelheidsmatiging</p> <p>Flotter verkeer op het kruispunt Veeweyde-Processie</p>
--	--

11.1.3 Het Openbaar vervoer in het centrum

De lijnen van het openbaar vervoer rijden zoals aangegeven op het plan hieronder:

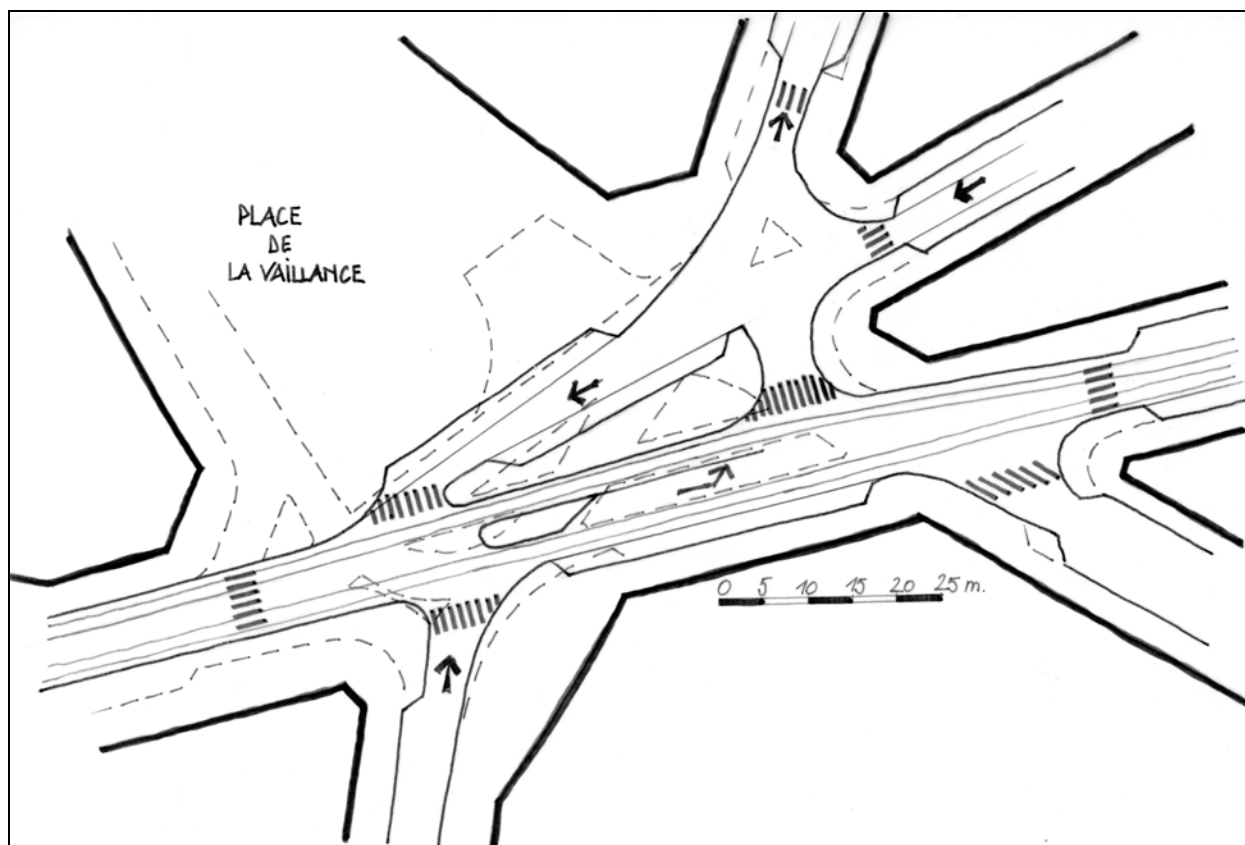


Figuur 10 - Bustrajecten in het centrum

De MIVB-lijnen 46 en 49 winnen tijd als zij rijden langs de Jansonlaan in plaats van langs de Veeweydestraat maar wel is het zo dat het aantal openbaar-voervoerslijnen in de Jansonlaan toeneemt.

Deze impact lijkt echter aanvaardbaar omdat het verkeer gevoelig zal afnemen in de richting van het Dapperheidsplein (verplaatsing naar Limburg-Veeweyde, aantrekkelijker gemaakt door – onder andere- de verdwijning van het verkeerslicht aan het kruispunt Limburg-Veeweyde.

De bussen van De Lijn rijden van de Bergensesteenweg naar de Wayezstraat via de Blijdschapsstraat; ze rijden naar de Bergensesteenweg langs de straten Processie-Democratie. Dit lost het probleem op van de moeilijke kruising van bussen dat zich momenteel stelt in de Processiestraat.

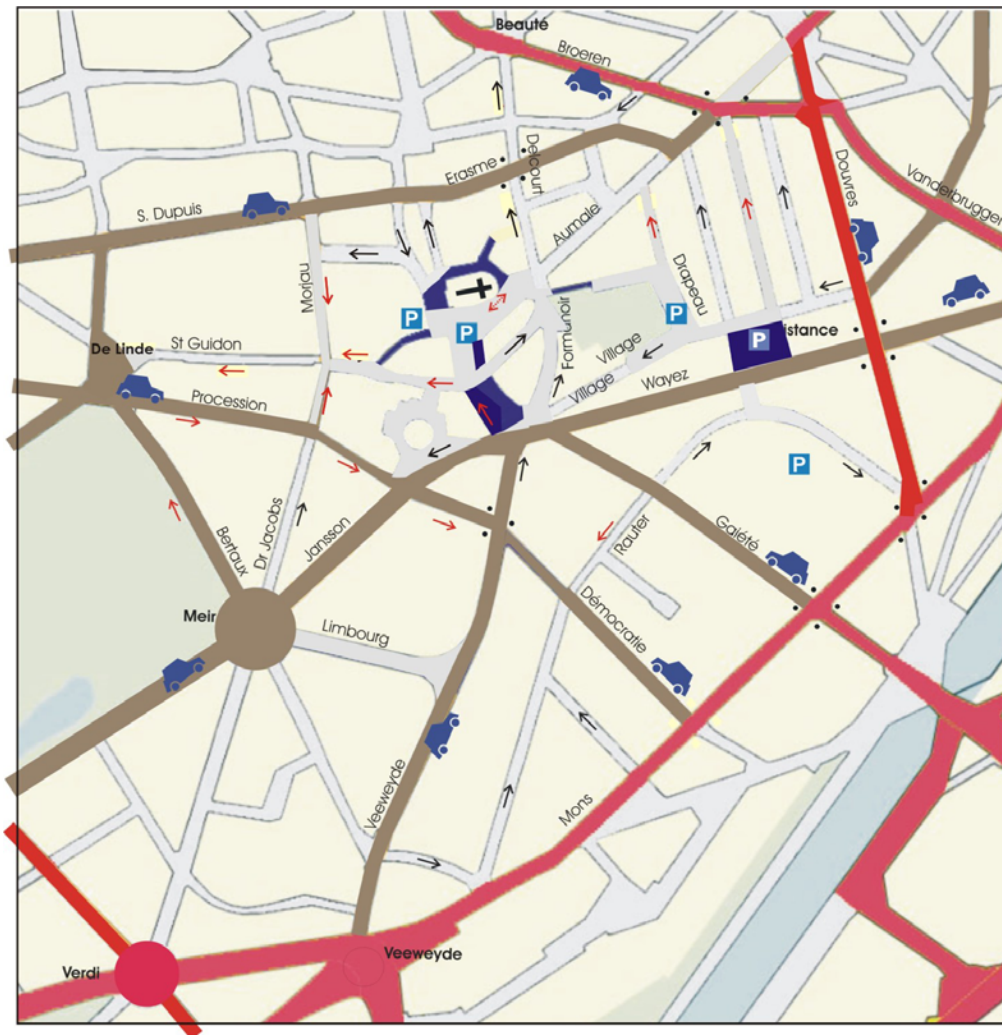


Figuur 11 - Mogelijke herinrichting van het kruispunt Wayez-Formanoir

Variante

Een andere visie op het autoverkeer in het centrum bestaat erin een autoverbinding toe te laten tussen de Wayezstraat en de Sint-Guidostraat, door het nemen van volgende maatregelen:

- Omkeren van de rijrichting in de Sint-Guidostraat over de volledige lengte, met inbegrip van de kant van het Dapperheidsplein, voor de Post;
- Omkeren van de rijrichting in de Processiestraat en de Bertauxstraat, zoals in het eerste voorstel;
- Voetgangerszone voor de cafés gelegen aan de kant van de Aumalestraat;
- Invoering eenrichtingsverkeer in de Kapittelstraat, vanaf het plein in de richting van de Formanoirstraat



Figuur 12 - Variante voor het autoverkeer in het gemeentecentrum

11.2 Vanderveldesquare en Bergensesteenweg

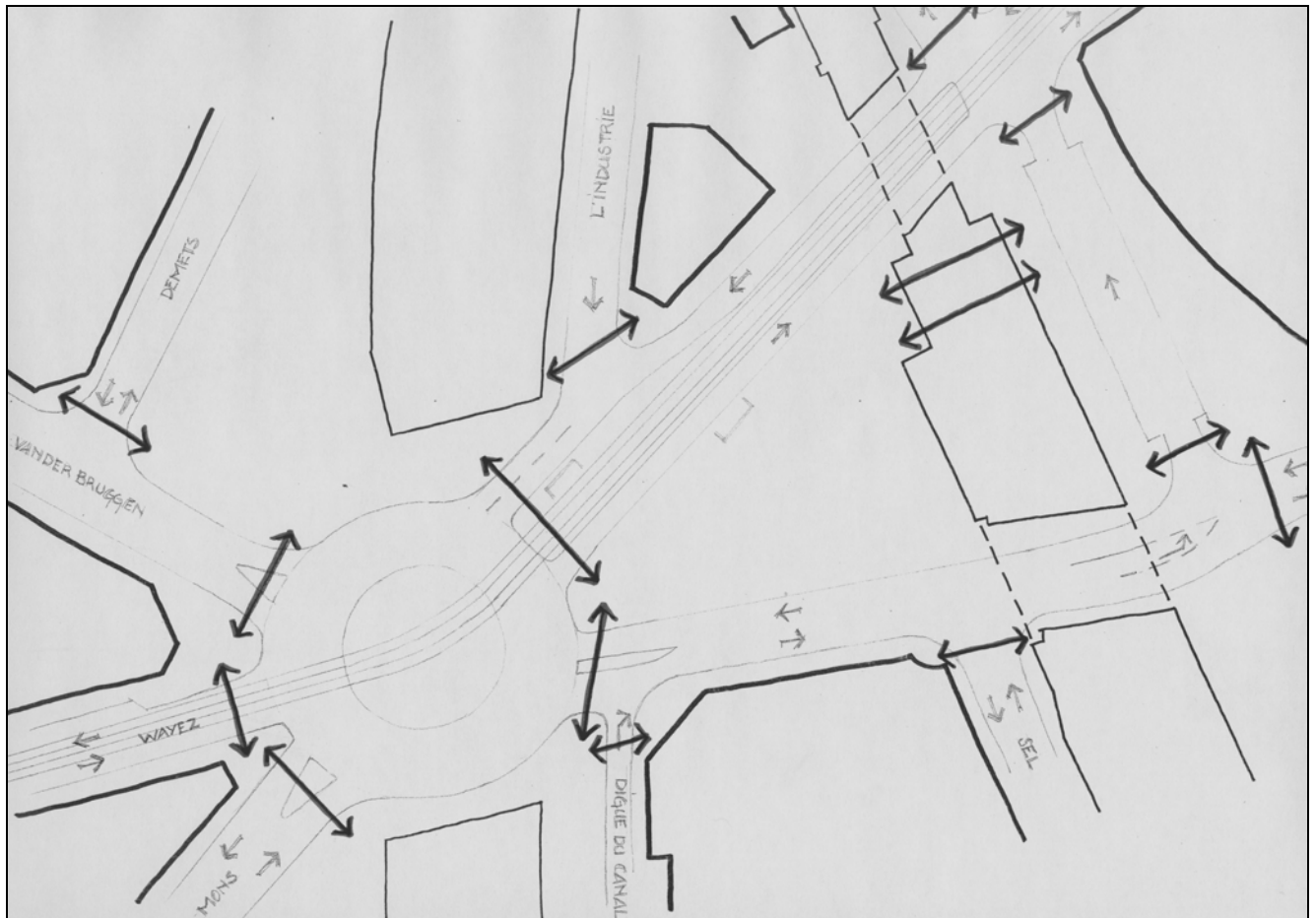
Het Vanderveldesquare ligt ter studie bij het Gewest. De mogelijkheid om een rondpunt te creëren wordt geëvalueerd in functie van de verkeersdruk.

Voordelen van een rondpunt

- Alle bewegingen zijn mogelijk, ook zij die momenteel onmogelijk zijn (bijv: van de Bergensesteenweg –Zuid naar VanderBruggen)
- Een grotere overzichtelijkheid van de assen waar opnieuw tweerichtingsverkeer werd ingevoerd: bijv: Carpentier-Nens; Wayez-Bergen
- Behoud van het GEN-station + ander openbaar vervoer in het centrum (oversteekplaatsen te bestuderen)

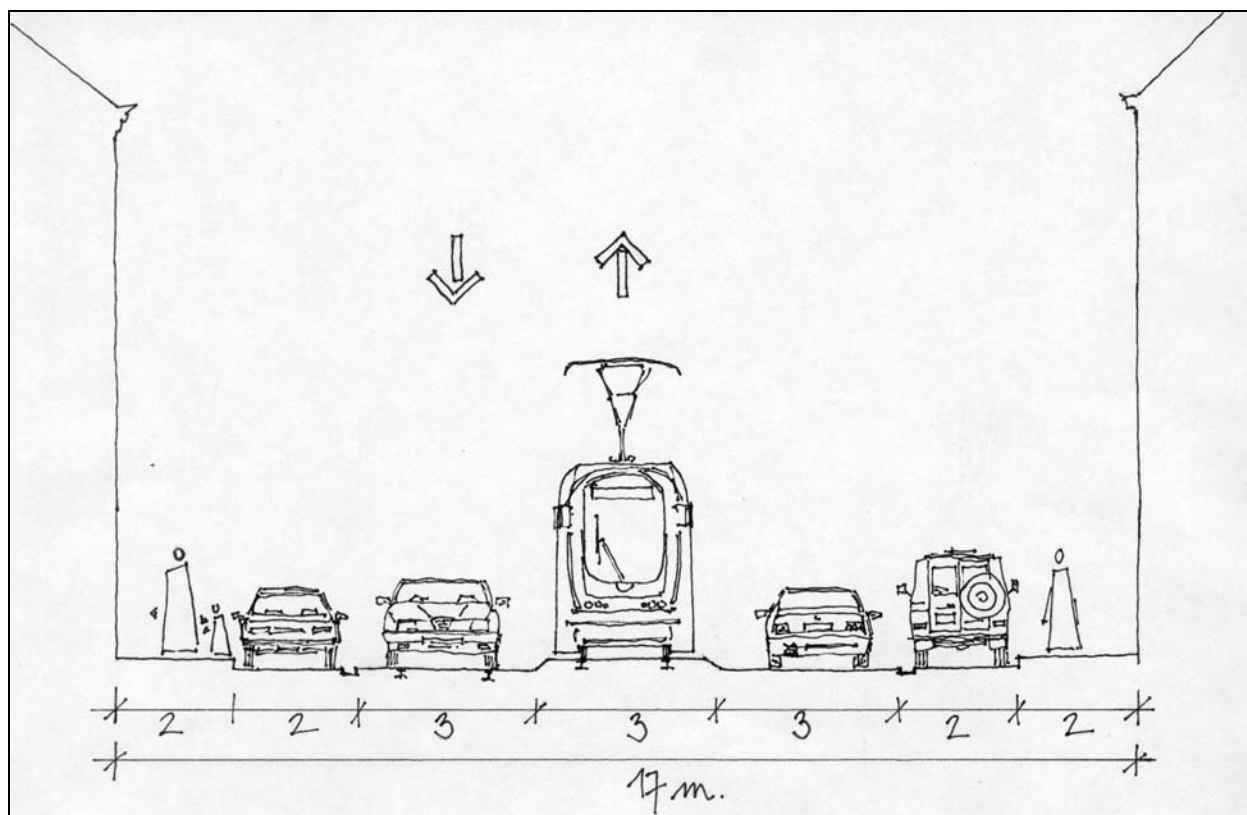
Op de Kanaaldijk kan opnieuw eenrichtingsverkeer ingevoerd worden (bij voorkeur in de richting van de Gouv. Nensstraat) met een verplichting om rechts af te slaan. De andere richting wordt verzekerd door de Zoutstraat (onbewoond). Dit vergemakkelijkt de aanleg van de aansluiting van de Dijkstraat op de Gouv. Nensstraat.

Het lijkt mogelijk om één van de verschillende doorgangen onder de spoorwegen (arcades) weer open te maken, waardoor de voetgangerszone weer geopend zou worden (niet alleen de feitelijke permeabiliteit voor de voetgangers, maar ook een visuele permeabiliteit).



Men moet ook trachten de rechtstreekse verbinding tussen het Albert I-square en de kanaalbrug te herstellen.

De figuur hieronder toont de mogelijkheid om een site te creëren voor het openbaar vervoer in de richting van de brug.



11.3 Wijk Sylvain Dupuis-Willemijns

11.3.1 De S. Dupuislaan en het WSA

Er moet een ontwerp uitgewerkt worden voor de "nieuwe Dupuislaan", dat rekening houdt met de nood aan vlot verkeer en de behoeften van het Openbaar vervoer, de toegang tot het WSA en de veiligheid van de fietsers en voetgangers.

Ook dienen de behoeften van het Shopping Center inzake parkeermogelijkheden verzoend te worden met die van de omliggende wijken en moet het statuut van de Willemijnsstraat als een voornamelijk residentiële straat hersteld worden.

Er kwam een partnership tot stand tussen de gemeente, het Gewest en het WSA.

Toestand van de kwestie (augustus 2004)

- Het BUV stelt de plannen op voor een nieuw kruispunt vlakbij het Shopping Center, dat moet zorgen voor een gemakkelijker toegang tot het WSA als men van de Ring komt en een gemakkelijker vertrek van het WSA naar het centrum van Anderlecht. Het plan heeft ook betrekking op de volledige S. Dupuislaan.
- Het WSA wacht de evaluatie af van de werking van het betaald parkeren in het shopping center van Woluwé om zijn eigen strategie te bepalen (al dan niet betaald parkeren)
- De gemeente stelt voor om de toegang langs de Willemijnsstraat af te sluiten eenmaal de nieuwe toegang langs de S. Dupuislaan en de Bracopslaan aangelegd is. De uitgang langs de Willemijnsstraat zou mogelijk blijven maar wel gedoseerd met behulp van een slagboom (200 voertuigen/h max)

Bijkomende voorstellen:

1. De inrichting van het kruispunt Groeninckx-Demay herzien/aanvullen:

- de oversteekplaats voor voetgangers onder in de Groeninckx-Demaystraat beveiligen met behulp van een licht dat de aandacht trekt van de links afslaande chauffeurs die komen van de S. Dupuislaan.
- uitbreiding van de verkeerseilanden tot aan de grens van de gearceerde zones (grotere capaciteit van het kruispunt door vermindering van de dode tijden tussen de verschillende fasen van de lichten)
- verlaging van de trottoirbanden
- integratie van de fietspaden (zie kaarten 27 en 28).

2. de veiligheid van de fietsers verbeteren op het bestaande tweerichtingsfietspad met behulp van markeringen aan iedere ingang van de aangelanden (bedrijven enz.) (alleen uitgevoerd op een aantal plaatsen).

3. een verbinding tot stand brengen tussen het fietspad in Bracops, langs de zuidkant, en de oversteekplaats voor voetgangers tegenover het WSA (stuk BEV in de Voorstraat en verlaging van de trottoirbanden)

Ook op te nemen in het definitief ontwerp : busstrook als men van de Ring komt (eventueel bus + fietsers want te weinig ruimte voor de aanleg van een gescheiden fietspad langs deze kant, gezien de bomenrijen)

Willemijnsstraat

Rekening houdend met de handelszaken in de buurt, wordt voorgesteld om een doorgaand verkeer (uitgang van het WSA) te behouden, en de snelheid te beperken met een of andere bijkomende voorziening.

11.4 Rondpunt van Veeweyde

Dit communicatieknooppunt krijgt extra aandacht omdat zich hier een groot aantal mobiliteitsproblemen concentreren. De grote ruimte die dit plein inneemt bevindt zich op een herkenningspunt van het Anderlechtse wegennet en zou behandeld kunnen worden als een toegangspoort tot Anderlecht.

Zie de voorstellen op fiche Cf 20

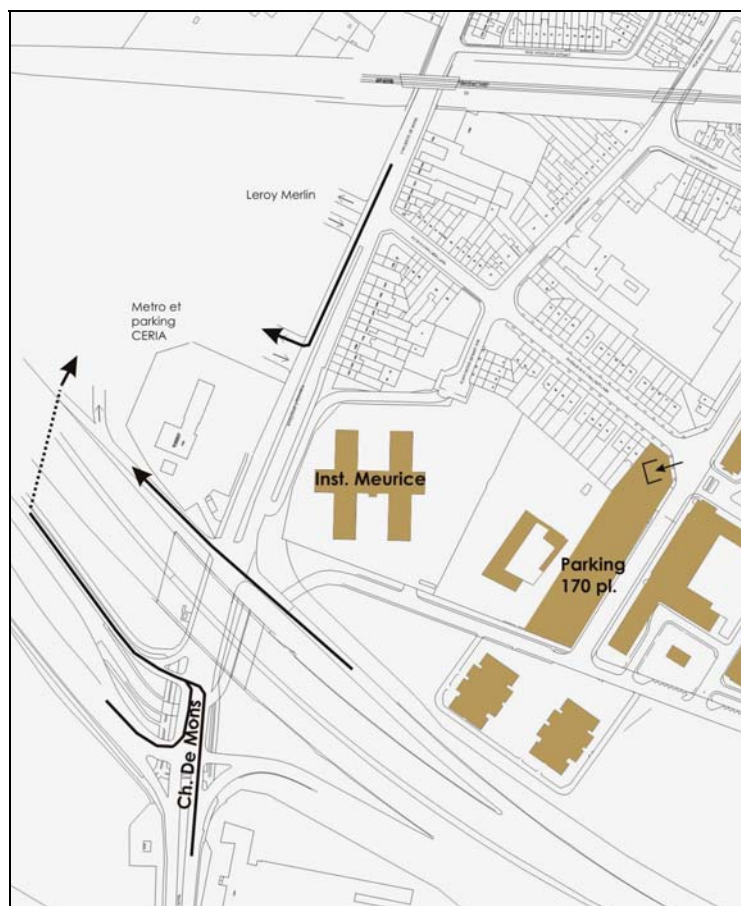
11.5 CERIA - COOVI

11.5.1 Relaisparking CERIA

Er moet een uitgestrekte parking komen (600 pl., uitbreidbaar tot 1200 pl). Ondertussen wordt de parking van 200 pl. in sterke mate onderbenut. De controlemaatregelen inzake het parkeren in de buurt van andere stations zouden moeten bijdragen tot een betere of zelfs volledige vulling van de parking.

Een publicitaire voorsignalisatie moet op korte termijn geplaatst worden.

De bestuurders moeten naar de P CERIA geleid worden via:



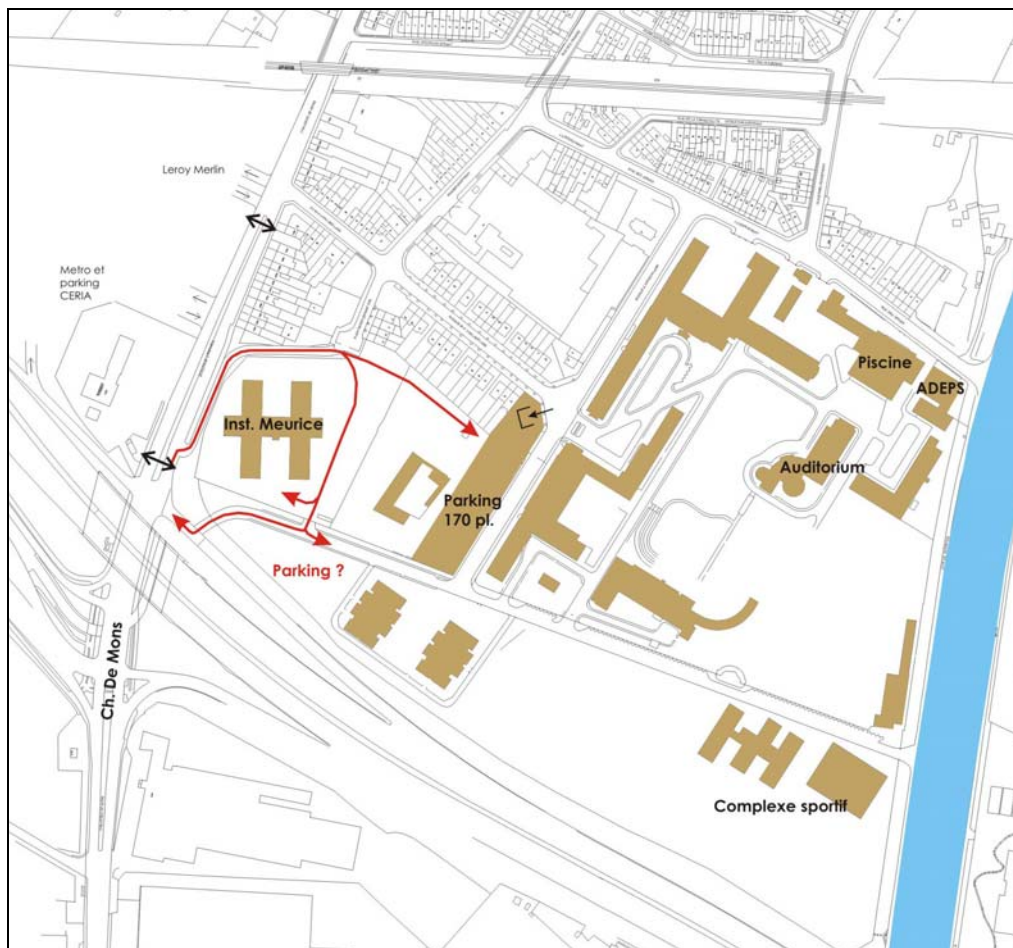
Figuur 13 - Routes naar de overstapparking CERIA

11.5.2 De toegang tot CERIA-COOVI

Er wordt momenteel onderhandeld over een aankomst- en vertrekschema tussen het Gewest en CERIA-COOVI:

Dit schema beschrijft :

- De aanleg van een « private » toegangsweg op de voormalige transite, voor bezoekers die komen vanaf de ring en van buiten de stad.
- Het verlaten van de campus langs de dreef, die aansluiting krijgt op de afrit van de Ring, en langs waar men alle richtingen uitkan.



Figuur 14 - Toegang tot de campus CERIA-COOVI

→ De onderhandelingen moeten nog voortgezet worden om de werken op hetzelfde moment te laten uitvoeren als de heraanleg van de Bergensesteenweg.

Het gebruik van de P CERIA door het personeel en de bezoekers van CERIA wordt gunstig onthaald door CERIA-COOVI

→ Maatregel die voort uitgewerkt moet worden in het kader van het bedrijfverplaatsingsplan dat deze instellingen willen uitwerken en op korte termijn uitvoeren:

De creatie van parkeerplaatsen op de brede lanen vlakbij de toegang tot CERIA-COOVI (parking met schuine parkeervakken).

Een verkeersplan in de wijk Het Rad, dat het doorgaand verkeer wil buitenhouden en het aanrijden en vertrekken bij de sportinfrastructuur ten zuiden van de spoorweg in bedwang wil houden.

Nieuwe verbindingen voor buslijn 75 zodat onder andere de studenten zich kunnen begeven van CERIA naar het technisch instituut op de Marius Renardlaan.

11.5.3 Het bewonersparkeren

De invoering van een blauwe zone met een bewonerskaart (of gewoon het reserveren van parkeerplaatsen voor de bewoners) in de bewoonde straatsecties dicht bij de instituten.

11.6 De Erasmuswijk

11.6.1 Parking Erasmus

Drie aspecten moeten grondiger bestudeerd worden.

a. Het aantal plaatsen.

De Parking Erasmus (Lenniksebaan) wordt veel gebruikt door het personeel en de bezoekers van het ziekenhuis.



Het Gewest is nieuwe onderhandelingen gestart met de exploitant over het contract, dat slechts 175 plaatsen reserveert voor de metrogebruikers. Dit is weinig ten opzichte van de raming van het aantal plaatsen dat voorgesteld kan worden op deze plaats (600 pl. volgens het Gewop). De parking (675 pl.) loopt 's ochtends vol en is bijna volledig volzet omstreeks 9h30. Als men plaatsen wil vrijmaken op deze parking vraagt dit een serieuze inspanning van de ULB (budgetten?) om de wagens van zijn personeel elders onder te brengen. (Zie hfst. 16)

Maar heel weinig metrogebruikers vertonen zich op de Parking maar dit aantal zou moeten toenemen!

b. Gratis parking voor de metrogebruikers

(gratis ofwel een tariefformule waarbij de parking vervat zit in het vervoersbewijs).

De MIVB en het Gewest zoeken een oplossing om de echte metrogebruikers te identificeren, omdat voor hen de parking gratis zou zijn. Deze bezoekers kunnen abonnees zijn maar ook metrogebruikers voor één dag. Tot op vandaag heeft men hiervoor nog geen oplossing gevonden.

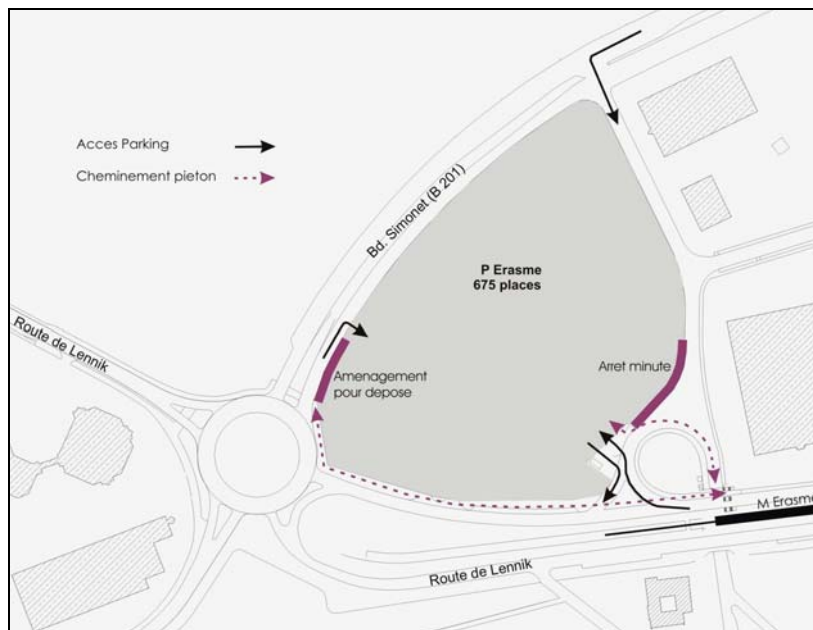
c. De bereikbaarheid van de relaisparking.

De parking moet veel gemakkelijker te bereiken zijn voor de bestuurders afkomstig van het Vlaams Gewest. De hoofdingang zou zich moeten situeren in de Simonetlaan, vlakbij het Erasmus-rondpunt.

Een publicitaire voorsignalisatie en een bewegwijzering naar de P Métro moeten geplaatst worden.

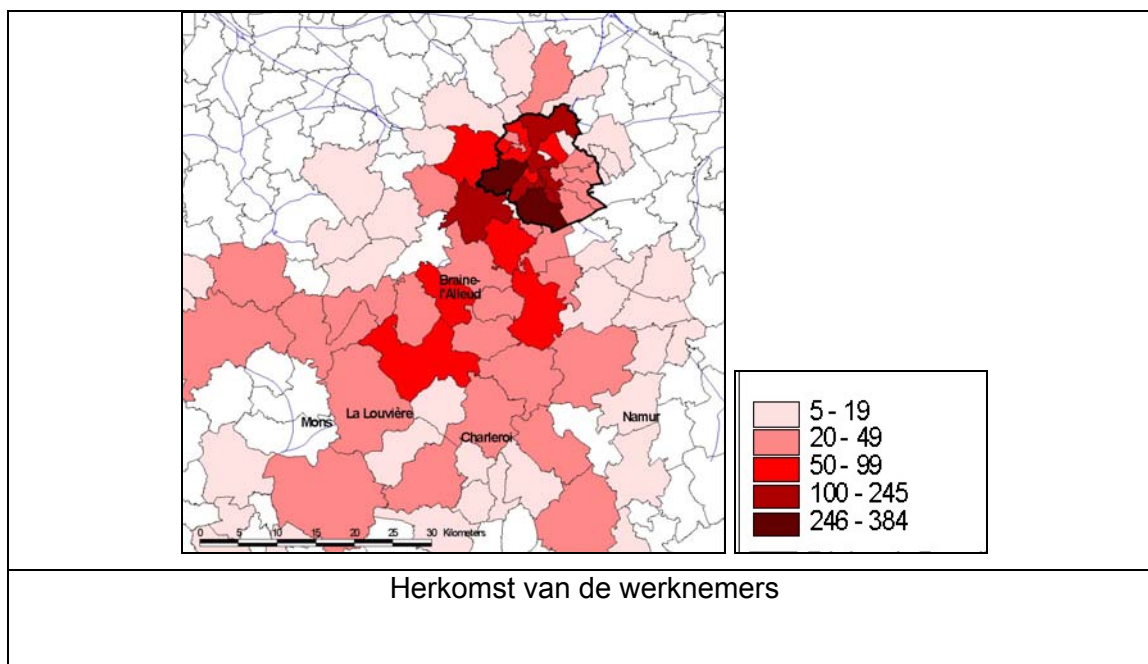
Ook het image van « betaalparking » moet gecorrigeerd worden.

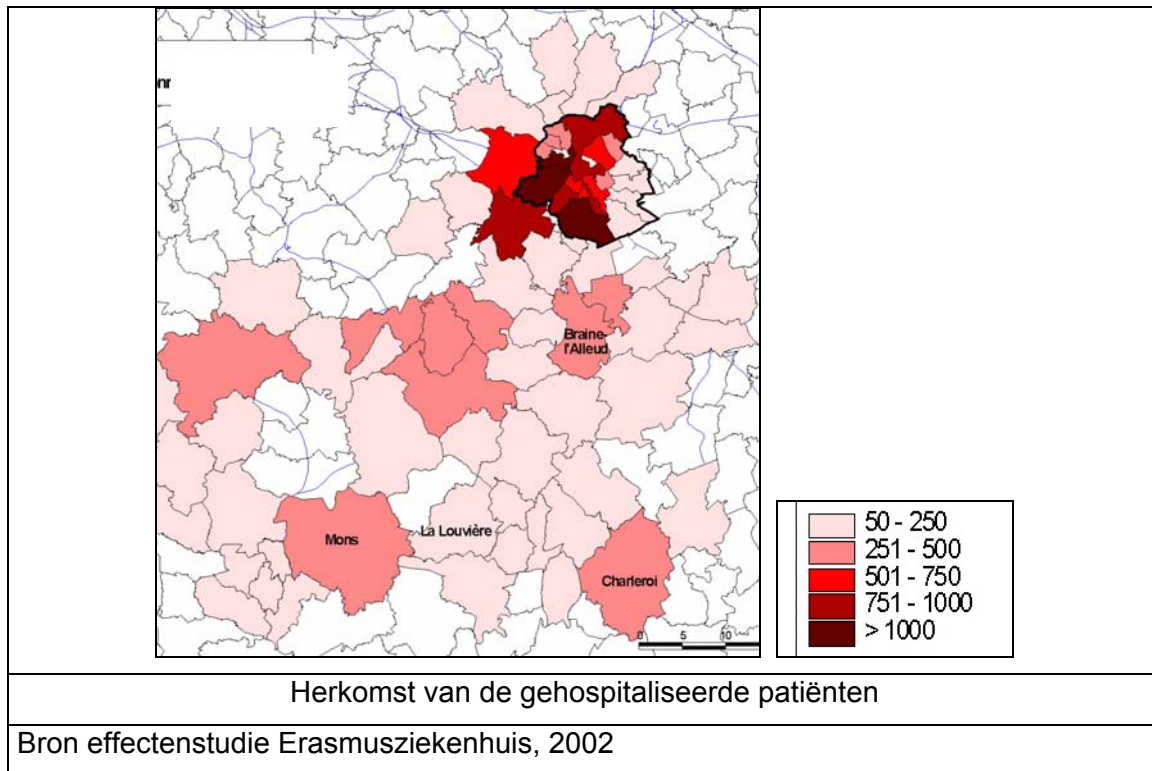
Gratis P metro !
Slechts 17 minuten tot aan het De Brouckèreplein



11.6.2 Bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Ongeveer 60 % van de werknemers van het Erasmusziekenhuis komen van buiten het gewest, de meeste van het Pajottenland. Een groot deel van de patiënten komt ook van buiten het Gewest.





Het Bedrijfsverplaatsingenplan waar momenteel aan gewerkt wordt, toont aan dat:

- 51 % van het personeel (3400 jobs) werkt volgens een vast uurschema
- 83% van de personen die werken in Erasmus met de wagen komt, waarvan drievierde alleen in de wagen zitten. Dit betekent dus zo'n 2000 wagens.
- Meer dan tweederde van de personen die met het openbaar vervoer komen, reizen met de MIVB, wat erop wijst dat De Lijn slechts voor een deel tegemoet komt aan de vraag van de inwoners van het Pajottenland.
- Minder dan 100 personen verklaren dat zij hun wagen aan de kant hebben laten staan en gekozen hebben voor de metro sinds de openstelling van de nieuwe stations. 150 andere gebruiken de metro terwijl zij vroeger een combinatie van metro + bus gebruikten. Het grootste voordeel dat hierbij aangehaald wordt is de tijds winst.

Uit een lijst van maatregelen om het alternatief vervoer aan te moedigen, geloven de werknemers vooral in de volgende:

- gratis abonnement OV (openbaar vervoer)
- verbetering van het OV
- Carpooling

Zo'n 300 personen zien de fiets als een mogelijk alternatief.

Het blijkt belangrijk om de bereikbaarheid van Erasmus te verbeteren vanuit de Vlaamse gemeenten, Ukkel en Elsene.

11.7 Neerpede

11.7.1 Wandelcircuits

De gemeente richt verschillende wandelcircuits in te Neerpede: circuits voor voetgangers, fietsers en mountainbikers, paardrijders.

Voor deze circuits gebruikt men rustige wegen (waarvan een aantal nog te restaureren of te creëren) en kleine wegeltjes.

De wandelwegen zullen worden bewegwijzerd (bewegwijzering van het BIM) vanaf het onthaalpunt vlakbij de vijvers en de parking.

11.7.2 De opvang van de bezoekers

De infrastructuur van Neerpede trekt steeds meer bezoekers aan, waarvan velen met de wagen komen.

De parkeerplaatsen vlakbij het meer zijn verzadigd tijdens het weekend en op feestdagen

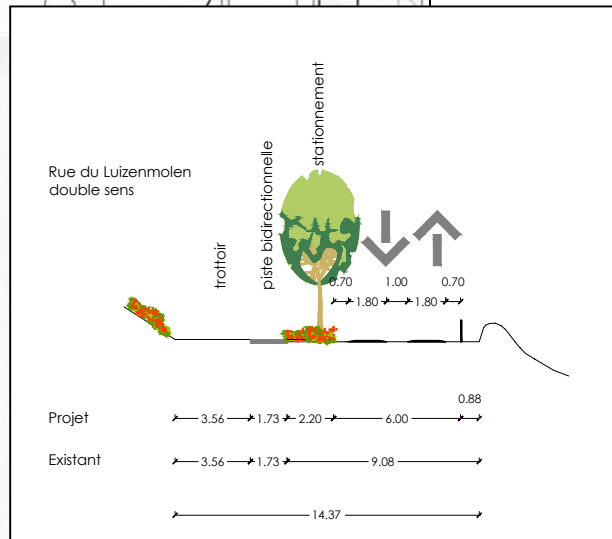
Daarom wordt voorgesteld om het aanbod op korte afstand te verhogen en het comfort van de wandeltrajecten op de laatste 100 tot 300 meter te verbeteren.

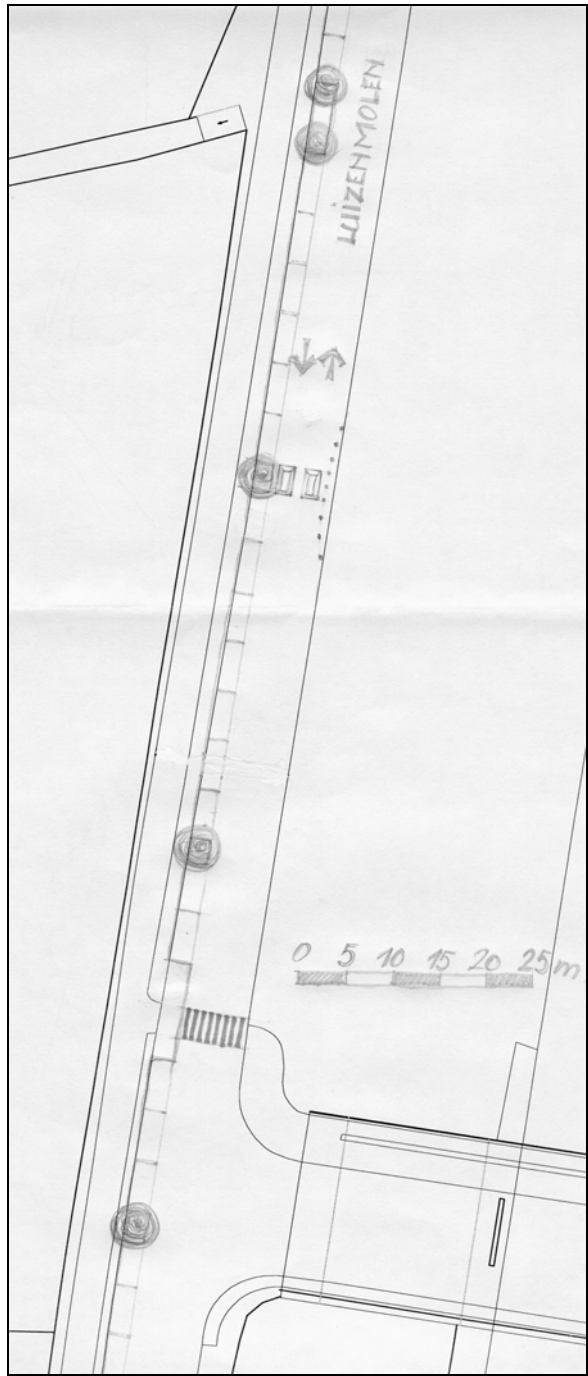
De maatregelen hier zijn: (zie de figuur op de volgende pagina)

- Matiging van het verkeer op de Luizenmolenlaan met behulp van « Berlijnse kussens » met een plaatselijke versmalling van de rijbaan
- De aanleg van een bezoekersparking aan de Luizenmolen en rond het rondpunt Haas. Het rondpunt wordt voorbehouden voor het parkeren en het verkeer gebruikt de noordkant van het rondpunt om naar de Marius Renardlaan te rijden.
- Behandeling van de ingangen van de Neerpedestraat en de Scherdemaelstraat op de Luizenmolenlaan als oversteekvoetpaden +-fietspaden
- Snelheidsmatiging in de Neerpedestraat door een duidelijke afbakening van de parkeerplaatsen (witte verf en bloembedden met beplanting) met, indien nodig (na een evaluatie van de eerste resultaten) een of twee snelheidsremmende voorzieningen
- Snelheidsmatiging in de Scherdemaelstraat door de installatie van één of twee snelheidsremmers
- Bewegwijzering van de voetgangers- en fietsroutes naar Neerpede
- De plaatsing van verkeersborden die paardrijden rond de vijvers verbieden tussen 12h en 20h (door de toestroom van voetgangers 's namiddags, tijdens het weekend en de vakanties is de aanwezigheid van ruiters op deze momenten gevaarlijk).
- Aanpassing van het kruispunt Bietenstraat-Ketelstraat (zie fiche cf 24).

De parkeerzones worden afgebakend op esthetische wijze (hagen en bloembedden zoals in het park vlakbij het meer) zodat het « vrijetijds » karakter van de openbare ruimte tot aan de rand van de Ring voortgezet wordt en de parkeervoorzieningen duidelijk zichtbaar zijn, ook als er niemand geparkeerd staat.

Voor de aanleg en bewegwijzering van de parkings en toegangswegen naar Neerpede zou een totaalproject uitgewerkt moeten worden (type aanleg, meubilair, benaming voor de verschillende infrastructuren samen om het naast elkaar staan van borden te voorkomen) in overleg met de centra en clubs die ter plaatse gevestigd zijn.





Inrichting van een parkeerstrook

11.8 Bizetplein

De maatregelen : (zie het plan op de volgende pagina)

- Plaatsing van parkeermeters (groene zone)
- Nieuwe oversteekplaatsen voor voetgangers
 - Aan het kruispunt F Hals
 - Aan het begin van de Deleersstraat (maar een herhalingslicht om de van richting veranderende chauffeurs te waarschuwen)
 - Aan het kruispunt Buyck (op een verkeersplateau voor snelheidsmatiging in Deleers)
- Voetpadverbredingen en verlaging van de trottoirbanden aan de oversteekplaatsen voor voetgangers
- Aanpassing dienstregeling lichten
- De creatie van een toegang tot de Parking "MIVB" in de Promenadestraat en bewegwijzering van deze parking vanaf de Bergensesteenweg
- Leverzones (3 + 1 in Deleers, na Buyck)
- Extra leverzones tussen de Korte Wolvenstraat en de Pierrardstraat.

PLAN A3

12. COMMUNICEREN ROND MOBILITEIT

De vergaderingen met de inwoners hebben aangetoond dat het nodig is de vernieuwingen inzake mobiliteit toe te lichten.

De tot stand te brengen communicatie wil de mentaliteit van de burger mee helpen veranderen, wat onmisbaar blijkt te zijn om de mobiliteit te laten evolueren in de richting van een weldoordachte mobiliteit, met een "duurzaam" karakter.

De communicatie zal in hoofdzaak gaan over de alternatieven voor het individuele wagengebruik :

- De burger het pakket oplossingen voorstellen waarover hij beschikt voor zijn verplaatsingen, binnen een optiek van multimodaliteit ;
- De aankondiging van werven, veranderingen, nieuwe diensten die aangeboden worden;...
- Toelichting geven bij de projecten (voor de invoering van het betaald parkeren zullen grote middelen moeten ingezet worden om de bevolking te informeren)
- De bereikte resultaten voorstellen (balans van de parkeercontroles, van de BEV-straten, barometer enz., ...)

Verschillende studies in andere landen tonen aan dat mensen de voorkeur geven aan de wagen omdat ze de performances van de andere vervoermiddelen onderschatten terwijl ze die van de wagen overschatten. Zowel qua reistijd als qua kostprijs. Als men wil komen tot een duurzame mobiliteit moet men dus informeren, toelichten en het concept van het **mobilitéitspakket** voorstellen, waarbij men niet uitgaat van één enkele vervoerswijze, maar van een pakket bestaande uit een combinatie van meerdere vervoerswijzen. Met een hogere toegevoegde waarde.

12.1 De barometer van de mobiliteit

Om de evolutie van de situatie te kunnen volgen en de resultaten van de ondernomen acties te kunnen evalueren zal de gemeente een opvolgingssysteem opzetten. Er zullen hiervoor indicatoren gedefinieerd worden, alsook een soort overzicht van de uitvoering van het GMP.

12.2 De invoering van schoolverplaatsingsplannen

De verplaatsingen van huis naar school vormen een belangrijk aandeel van het ochtendverkeer binnen het gemeentecentrum en in Kuregem. De schoolverplaatsingsplannen zijn actieprogramma's uitgewerkt door de scholen, met de logistieke steun van de gemeente (hoofdzakelijk de mobiliteitscel). Zo ontwikkelt zich een samenwerkingsverband tussen de school, de ouders, de gemeente (en politie) en soms ook de bewoners in de buurt van de school, een plan dat leidt tot verschillende types acties, die echter parallel met elkaar uitgevoerd worden : de aanpassing van de infrastructuur in de buurt van de scholen, sensibilisering van de leerlingen en de ouders voor de verkeersveiligheid, schoolrangen te voet of met de fiets, organisatie van het afzetten met de wagen, het parkeren van het onderwijzend personeel op de meest geschikte plaatsen, de organisatie van het vervoer tijdens de schooluren, ...allemaal maatregelen die bepaald worden door een bilateraal werk « op maat ». De valorisatie van het werk dat terzake verricht wordt in de meest dynamische scholen stimuleert de andere scholen om ook deze weg in te slaan.

12.3 De begeleiding van de bedrijven bij de uitwerking van hun verplaatsingsplannen

De bedrijven die meer dan 200 personen tewerkstellen moeten in de nabije toekomst de mobiliteitsbehoeften van hun personeel en de organisatie van het goederentransport dat zij veroorzaken aan een studie onderwerpen, teneinde oplossingen te definiëren die (beter) afgestemd zijn op hun noden en tegelijk de weerslag van hun huidige activiteiten beperken. Deze plannen maken het mogelijk om te komen tot een partnership tussen de openbare en de privé-sector voor mobiliteitsproblemen die de Gemeente en het Gewest niet alleen kunnen oplossen.

Door de bedrijven te stimuleren en te helpen bij deze studies en vooral bij de uitvoering ervan kan de Gemeente ertoe bijdragen dat de maatregelen die genomen worden ook interessant zijn voor de betrokken wijken.

De belangrijkste "bedrijven" waarvoor een vervoersplan uitgewerkt zou moeten worden in Anderlecht:

- Kliniek Sint Anna-Sint Remi
- Sporting Club Anderlecht
- Het Westland Shopping Center
- Erasmus
- De gemeentelijke administratie en het OCMW.

13. VERMINDERING VAN GELUIDSOVERLAST



Onlangs werden op verschillende plaatsen langs de Ring geluidswerende schermen geplaatst.

Het BIM zal evalueren welke winst dit oplevert.

Wat betreft de spoorweg in de wijk Het Rad: de in uitvoering zijnde effectenstudie (sept 2004) zou duidelijk moeten maken welke maatregelen nodig zijn om de geluidshinder van de treinen te verminderen.

14. WERKPLANNING

Remplacer par \$5