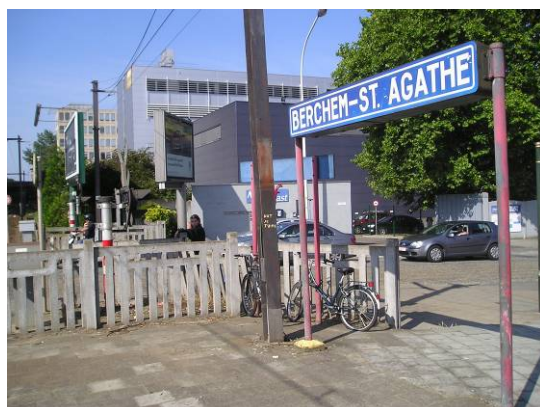


Gemeente van SINT-AGATHA-BERCHEM



GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

Fase 3 : Actieprogramma



AUGUSTUS 2011

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN – FASE 3 : INHOUDSTAFEL

A. Inleiding

1. Algemene doelstellingen	1
2. Manier van presenteren van het actieprogramma (fiches)	2
3. Organisatie van het actieprogramma	4

B. Naar een geïntegreerd systeem van de verplaatsingen – het beheersen van het autoverkeer

	6
Fiche 1 : een krachtig verkeerssysteem op het niveau van het noordwesten van Brussel	7
Fiche 2 : het gebruik van de auto door Berchemnaren verminderen	9

C. Toekomst, beheer en samenhang van de verplaatsingsnetwerken

	10
Fiche 3 : hiërarchie van het wegennet	11
Fiche 4 : de verkeersplannen	13
Fiche 5 : richt-plan 30 km/u-zones	15
Fiche 6 : de toekomst van de netwerken van het openbaar vervoer	17
Fiche 7 : ontwikkeling van het fietsnetwerk	20
Fiche 8 : ontwikkeling en verbetering van de verbindingen te voet	22
Fiche 9 : het beheer van het parkeren van de voertuigen	24
Fiche 10 : goederen, spoeddiensten en leveringen	26

D. Het structurerend vervoernet

	27
Fiche 11 : het Sint-Agatha-Berchemstation van de NMBS	28
Fiche 12 : Keizer Karellaan	30
Fiche 13 : Gentsesteenvweg	32
Fiche 14 : Frans Gasthuislaan	33
Fiche 15 : Goffinlaan	34
Fiche 16 : Koning Albertlaan	35
Fiche 17 : Schweitzerplein	36
Fiche 18 : Hunderenveldlaan en Zelliksesteenweg	38

E. Heraanleg van de wegen (gemeentelijk niveau)

	40
Fiche 19 : Stationswijk	41
Fiche 20 : Hunderenveld – Broek	45
Fiche 21 : Zavelenberg – Moderne wijk	49
Fiche 22 : Berchem Centrum - wijk	55
Fiche 23 : Basiliek – Katteput - wijk	61
Fiche 24 : Potaarde – 't Hof te Overbeke	65
Fiche 25 : Wilder -wijk	68
Fiche 26 : Hogenbos - wijk	71

F. <u>Begeleidende maatregelen</u>	77
Fiche 27 : haltes van het openbaar vervoer	77
Fiche 28 : parkeergelegenheid voor tweewielers	79
Fiche 29 : een openbare ruimte toegankelijk voor minder mobiele mensen	81
Fiche 30 : prospectief beheer van de openbare ruimtes	83
Fiche 31 : plan voor de verticale signalisatie	84
Fiche 32 : plan voor de bewegwijzering	85
Fiche 33 : De bedrijfsvervoerplannen – het bedrijfsvervoerplan van de gemeente – de schoolvervoerplannen	86
Fiche 34 : informatie aan de gebruikers	88
Fiche 35 : opleiding van gebruikers	89
Fiche 36 : car sharing en carpooling	91
Fiche 37 : beheer van het GemMP	92
Fiche 38 : beheer van ideeënbussen	93

A. INLEIDING

1. Algemene doelstellingen

Laten we er eerst aan herinneren dat **het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP)** een toekomstgericht instrument van planning is, dat het invoeren beoogt van de voorwaarden voor een duurzame mobiliteit in de gemeente.

De derde en laatste fase van het GMP beschrijft het actieprogramma op korte, middellange en zelfs lange termijn. Zij is het vervolg van het uitwerken :

1. van de plaatsbeschrijving en de diagnose van de bestaande toestand (fase 1 - januari 2011);
2. van het scenario voor een duurzame mobiliteit (fase 2 - april 2011).

Ter herinnering : deze twee etappes werden onderworpen aan een openbaar onderzoek en werden voorgesteld en besproken tijdens twee openbare avonden. Zij werden eveneens gestuurd door het Begeleidingscomité van het GMP waarin vertegenwoordigers van verschillende gewestelijke en para-gewestelijke besturen zetelen, evenals de NMBS, De Lijn en BIVV.

Het actieprogramma is het vereiste instrument (operationeel luik) om in de tijd de tussenkomsten van de Gemeente te organiseren, maar ook deze van de verschillende actoren inzake mobiliteit in Sint-Agatha-Berchem (Gewest, NMBS...). Het hangt af van :

- een globaal ontwerp van duurzame mobiliteit met, als gevolg, het doel om het autoverkeer en dat van zware vrachtwagens te verminderen ;
- tussenkomsten die door belangrijke actoren (NMBS, MIVB, Gewest...) werden voorzien, en met dewelke de Gemeente interessante complementariteiten en synergieën kan creëren;
- de goede samenwerking tussen Berchem en, enerzijds, de naastliggende gemeenten, anderzijds, de andere mogelijkheden ;
- prioriteiten die impliciet afgeleid worden van de bestaande toestand inzake mobiliteit (zie fase 1 - de diagnose): in sommige domeinen moet nog veel gedaan worden (bv.: de multimodaliteit is een verplaatsingswijze die te weinig is ontwikkeld in Berchem); voor andere werd reeds veel gedaan (bv.: de beveiligingsinrichtingen) ;
- de menselijke en financiële middelen waarover de Gemeente beschikt.

De beoogde horizon is vooral de korte en middellange termijn; deze laatstgenoemde situeert zich in 2016-2019. Dit laat aan de Gemeente de tijd om zich te organiseren en om acties, die aanvullende studies en middelen vereisen, te programmeren op een langere termijn. Dat zal het tevens mogelijk maken om beter rekening te houden met het rythme van de verwezenlijkingen die afhangen van andere mogelijkheden (zie Iris 2-plan).

Het GMP is een toekomstgericht instrument van planning dat geen verordenende waarde heeft. Het kan beschouwd worden als "**een marsorder**" voor de Gemeente, zonder dwingend karakter.

2. Manier van presenteren van het actieprogramma (fiches)

Het GMP kan een vertrouwd gemeentelijk beheerinstrument worden indien het gemakkelijk te gebruiken is door de verschillende diensten en de betrokken verantwoordelijken.

Daarom neemt het de vorm van een document dat toelaat om :

- snel kennis te nemen van de inhoud, zonder daarvoor een te groot volume van teksten te moeten doorlezen ;
- over een synthesesdocument te beschikken dat zo goed mogelijk overeenstemt met de manier van werken van de verschillende actoren en dat gemakkelijk behandeld kan worden tijdens werksittingen ;
- een instrument te hebben dat gemakkelijk bijgewerkt kan worden.

Daarom bevat het actieprogramma van het GMP een herhaling van de nagestreefde algemene doelstellingen, alsook **fiches** die, voor elk thema van de mobiliteit, het detail van de acties opneemt. Deze fiches hoeven regelmatig aangevuld en bijgewerkt te worden. Een globale balans zou dan elk jaar moeten opgesteld worden (zie fiche 37).

De fiches omvatten (of geven) voor elke actie :

- de betrokken plaats ;
- de prioriteitsgraad ;
- de betrokken actoren ;
- het nagestreefde doel ;
- de concrete behoeften, de gegevensheden ;
- het soort maatregel dat door de Gemeente moet getroffen worden ;
- indien mogelijk, een evaluatie van de kosten (gegeven ter indicatie, als algemeen referentiepunt) ;
- de eventuele referentiedocumenten.

Enkele kaarten (+ kaarten van de fase 2) zullen bovendien de verschillende thema's en de fiches verduidelijken.

Verschillende tussenkomsten hebben natuurlijk een zeer duidelijk dwarslopend karakter : de heraanleg van de Keizer Karellaan, bijvoorbeeld, maakt het mogelijk om een antwoord te bieden zowel op de organisatieproblemen voor meer veiligheid als op de problemen omtrent het openbaar vervoer, de voetgangers en de fietsers. De fiches hebben het voordeel om, voor eenzelfde plaats, verschillende mobiliteitsthematieken aan te pakken, zonder daarvoor talrijke herhalingen te gebruiken.

Om de acties op te delen in een **prioriteitsorde**, gebruiken de fiches de volgende terminologie:

1. "De korte termijn": ttz de werkzaamheden of tussenkomsten die werden bestudeerd, begroot en reeds goedgekeurd (zou het slechts op het principe zijn) door de Gemeente (of een andere openbare verantwoordelijke) en die wachten op een uitvoering (soms op zeer korte termijn) ; ofwel tussenkomsten die niet in een dergelijk stadium zijn, maar waarvan men hoopt dat ze binnen de 3 tot 4 komende jaren (voor 2014-2015) zullen uitgevoerd worden.

2. "De middellange termijn": minder prioritaire en/of ingewikkeldere tussenkomsten waarvoor :

- het principe van een tussenkomst aanvaard werd, maar zonder dat de overheid voor een specifieke oplossing heeft geopteerd (in bepaalde gevallen moet een studie eerst verwezenlijkt worden) ;
- de Gemeente het object of de zaak niet beheerst (of enkel gedeeltelijk beheerst) ;
- overleg of coördinatie nodig is met andere openbare actoren (Gewest, naastliggende gemeenten ...) ; het resultaat ervan is onzeker.

De verwezenlijking van deze tussenkomsten wordt verwacht voor 2016-2019, wetende dat in functie van de opportuniteiten die zich kunnen voorstellen, deze verwezenlijking eventueel kan gebeuren op een kortere termijn.

3. "De lange termijn": omvangrijke tussenkomsten (grote infrastructuren) en/of waarvan de concretisering moeilijk kan verwacht worden voor een tiental jaren (horizon 2020, en zelfs verder).

4. "De te bestuderen ideeën van tussenkomst": te bestuderen of te onderhandelen acties en acties waarop de gemeente weinig vat heeft en/of waarvan de goede afloop actueel zonder programmatie gebeurt. De Gemeente ondersteunt het idee om de zaak te bestuderen, maar behoudt zich het recht voor om er later al dan niet een vervolg aan te geven.

Men zal voorts opmerken dat **het soort maatregel dat door de Gemeente getroffen moet worden** hoofdzakelijk de volgende vormen kan nemen :

- "investering" : de Gemeente komt tussen met haar eigen middelen (buitengewone begroting, driejarenplan,...) ;
- "opvolging en onderhandeling" : de Gemeente stelt werkzaamheden voor en/of begeleidt de werkzaamheden die door andere instanties worden uitgevoerd (Gewest, MIVB...). Indien nodig neemt zij initiatieven om de zaken weer op gang te krijgen ;
- "te verwezenlijken studie" : de voorziene tussenkomst vereist eerst een studie ;
- "administratief beheer" : de voorziene tussenkomst impliceert het invoeren van een nieuwe administratieve procedure.

3. Organisatie van het actieprogramma

Het is nuttig om de manier te beschrijven waarop het actieprogramma functionneert.

Veeleer dan de presentatie op te splitsen volgens de grote mobiliteitsthema's (autoverkeer, openbaar vervoer, parkeerbeleid...), viel de keuze op een presentatie die de voorkeur geeft aan het concept van plaats en ruimte die wordt gedeeld door de verschillende vervoermiddelen (en verplaatsingsnaden).

Deze synthetiserende voorstelling sluit beter aan op de manier waarop de zaken op het terrein ervaren worden. Op enkele uitzonderingen na, speelt de verplaatsing van mensen en goederen zich af in de openbare ruimte. Een ruimte die – in een stadsomgeving – veelal gedeeld wordt door verschillende verplaatsingswijzen (auto's, fietsen, voetgangers...) en diverse "gebruikersfamilies" (kleine kinderen, senioren, volwassenen die over al hun fysieke vermogens beschikken, wegprofessionals...). Een benadering per plaats maakt het dus mogelijk om de behoeften van de ene groep beter in te schatten... zonder die van de andere groepen te vergeten en om de correcte toepassing van het "STOP-principe" af te toetsen (« **STOP** » = Stappen, Trappen, Openbaar vervoer en Personenwagen). Wat betekent dat openbaar vervoer, voetgangers en fietsers de prioriteit krijgen (en onderling op gelijk niveau staan) tegenover het vervoer met privéwagens.

Een presentatie per ruimte krijgt dus de voorkeur, al wordt deze wel geleid en aangevuld door :

- de algemene en oorspronkelijke doelstellingen vastgelegd met het oog op een meer duurzame mobiliteit (cf. fase 1 en 2 van het GemMP) ;
- de aandacht voor een coherente en onderling verbonden organisatie van de verschillende verplaatsingsnetten ;
- de verschillende begeleidende criteria die nuttig zijn voor elk doeltreffend mobiliteitsbeleid.

Het GMP wordt in vijf grote hoofdstukken beschreven :

1. ***Naar een geïntegreerd systeem voor de verplaatsingen*** : of hoe maken dat minder pendelaars Berchem doorrijden met hun wagen en dat de Berchemnaren hun wagen minder gebruiken ?
2. ***Toekomst, beheer en interconnectie van de verplaatsingsnetwerken*** : hoe beter de verschillende netwerken organiseren en hoe hun interconnectie bevorderen ? Zijnde de actiefiches met betrekking tot het Verplaatsings- en parkeerrietschema (zie fase 2 van het GMP).
3. ***Het structurerend verplaatsingsnetwerk*** : de grote Berchemse wegen en de spoorwegen zijn overwegend bestemd voor de "massamobiliteit". Zelfs wanneer zij ontsnappen aan de rechtstreekse actie van de Gemeente moet de evolutie ervan aandachtig opgevolgd worden.

4. **Heraanleg van wegen (gemeentelijk niveau)** : hoe kan de Gemeente rechtstreeks handelen opdat de openbare ruimten die zij beheert van een betere veiligheid kunnen genieten en die beter de doelstellingen van duurzame mobiliteit respecteren ?
5. **De begeleidende maatregelen** : repertorium van de te (her)ontwikkelen parameters om een volledig en eigentijds tussenkomstkader vast te leggen in verband met de mobiliteit.

Graag bedanken we hier de talrijke Berchemnaren die hebben deelgenomen aan de debatten ter gelegenheid van de twee openbare raadplegingen. De rijkvolle opmerkingen en adviezen die ons per post werden toegestuurd hebben het actieprogramma van het GMP constant verfijnd en gevoed. Alle elementen afkomstig van deze raadplegingen werden niet strikt opgenomen in dit verslag omdat ze soms tot in een heel groot detail gaan. Maar men zal erop wijzen dat ze wel deel zullen uitmaken van de voorziene beheerstructuur om de uitwerking van het GMP te begeleiden (zie fiche 38).

B. NAAR EEN GEÏNTEGREERD SYSTEEM VAN DE VERPLAATSINGEN – HET BEHEERSEN VAN HET AUTOVERKEER

Om de mobiliteit in Sint-Agatha-Berchem in een geloofwaardig canvas van duurzame mobiliteit te gieten, moet men een systeem van verplaatsingen opbouwen waarvan de verschillende bestanddelen zowel op een macroscopisch vlak (het noordwesten van Brussel en de periferie) als op het plaatselijk vlak ten volle worden geïntegreerd (zie fase 2).

Het oprichten van een geïntegreerd verplaatsingssysteem, concomitant met een belangrijke vermindering van het autoverkeer, impliceert dat belangrijke inspanningen geleverd moeten worden door de Brusselaars en Berchemnaren zelf en niet enkel door de pendelaars.

De afname van het verkeer, dat het Brussels Gewest binnenkomt, mag niet dienen om de Brusselaars te helpen gemakkelijker hun auto in de stad te gebruiken. De modale overdracht telt dus ook voor de Berchemnaren. Maar daarvoor moet men aan het openbaar vervoer verbeterde verkeerscondities geven en de netwerken van de zachte mobiliteit aantrekkelijk maken.

De strategie daaromtrent moet voldoende samenhangend en verantwoordelijk zijn :

- de ruimte van de grootstedelijke wegen en de interwijkenwegen (structurerend netwerk) moet beter verdeeld worden tussen de verschillende weggebruikers (meer plaats voor het openbaar vervoer en voor de zachte mobiliteit) ;
- het wijkennet moet zo goed mogelijk beveiligd worden, niet enkel omdat men er een betere verkeersveiligheid moet hebben, maar eveneens omdat het via het wijkennet is dat het merendeel van de inwoners (en andere gebruikers) de lijnen van het openbare vervoer bereikt (alsook de trajecten van de zachte mobiliteit).

In fine zou men moeten ijveren voor een kariger en rationeler gebruik van de auto in de stad.

Gezinnen die over minstens een auto beschikken (NIS 2001)			
St-Pieters-Woluwe	78,3%	Brussels Gewest	60,5%
Watermaal-Bosvoorde	74,2%	Koekelberg	58,1%
Ukkel	72,5%	Etterbeek	57,9%
Oudergem (*)	71,4%	Elsene	57,7%
St-Lambrechts-Woluwe	70,2%	Schaarbeek	57,0%
Sint-Agatha-Berchem (*)	67,0%	Anderlecht	56,7%
Evere	65,1%	Molenbeek	55,2%
Ganshoren	62,7%	Brussel-Stad	54,4%
Jette	61,2%	Sint-Gillis	47,8%
Vorst	60,8%	Sint-Joost	42,9%

(*) 13% van de Berchemse gezinnen beschikt zelfs over twee auto's of meer.

Fiche 1 – Een krachtig verkeerssysteem op het niveau van het noordwesten van Brussel

Thematieken : controle en vermindering van het autoverkeer, grootschalige modale overdracht, openbaar vervoer, GEN, leefkwaliteit in Sint-Agatha-Berchem.

Soort tussenkomst : reorganisatie van de uitrit in het Brussels Gewest van de E40, organisatie van een belangrijke overdracht van de auto naar het openbare vervoer...

Actoren : de Federale Overheid, het Brussels Gewest, het Vlaams Gewest, MIVB, De Lijn, Berchem, Ganshoren, Koekelberg, Jette en Molenbeek.

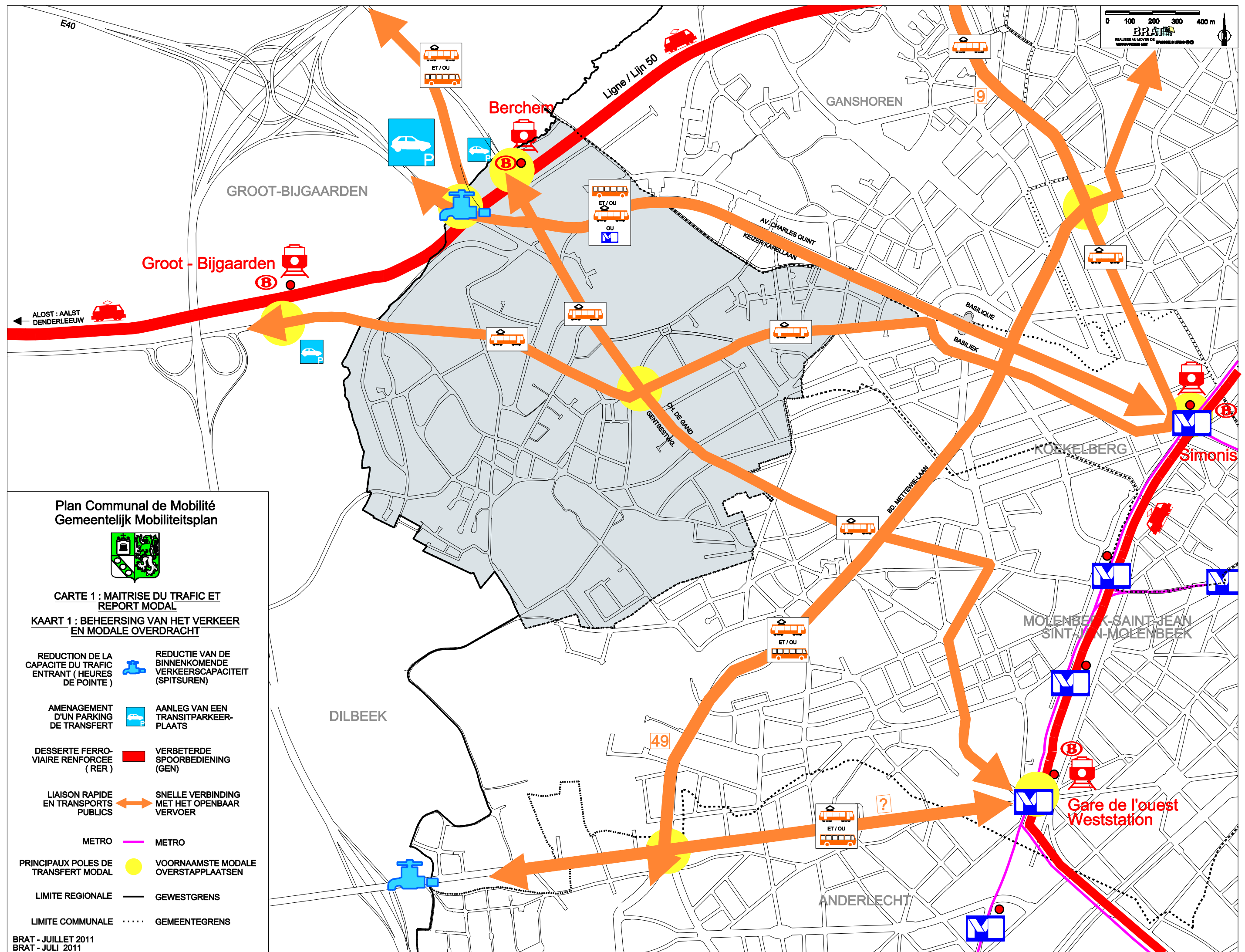
Prioriteitsgraad : korte termijn (studie) en lange termijn (verwezenlijking).

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling, het Gewest ertoe aanzetten om deze vraag ter studie te brengen.

Het onderwerp : Erop toezien dat een globaal en gecoördineerd mobiliteitsproject wordt ontworpen (en uitgevoerd) voor het noordwestelijk kwadrant van Brussel (grosso modo tussen de Ninoofsesteenweg en de Tentoonstellingslaan) en de nabije omgeving (zie kaart 1).

De behoefte van :

- beschikken over een synthetiserende visie van de diverse geplande en in uitvoering zijnde mobiliteitsprojecten in het westen van Brussel (Keizer Karellaan, Gentsesesteenweg, GEN, overwegen spoorlijn n°50, tram 9, Simonisplein, Mettewielaan, Ninoofsesteenweg...);
- de inrichting van de grote verkeersassen van het Gewest moderniseren en harmoniseren volgens hedendaagse concepten en in lijn met het "STOP-principe" ;
- een gecoördineerd plan opstellen dat tussen de betreffende gewesten en gemeentes werd besproken, met inbegrip van een fase-indeling van de acties en een langetermijnvisie (bijv.: op korte termijn een Bus Rapid Transit-lijn regelen vóór er een tramlijn wordt aangelegd) ;
- een modaleoverdrachtsaanbod ontwikkelen ter hoogte van de Ring, in intergewestelijk overleg, en meer specifiek in de lijn van het GRUP-VSGB (*Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan voor het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel*) ;
- begeleidende maatregelen bij de uitvoering van het GEN uitwerken ;
- op het niveau van Berchem en rekening houdend met de latere ontwikkeling van nieuwe, krachtige openbaarvervoerinfrastructuur : de multimodale overdrachtsfuncties van het Berchemstation en het Schweitzerplein.



De gegevensheden :

- een langdurig ontwerp dat tijdens een lange periode en voor eenzelfde doel een groot aantal verschillende actoren moet mobiliseren ;
- om dwangmaatregelen te treffen ten aanzien van het autoverkeer zal men waarschijnlijk moeten wachten op de werkelijke ingebruikname van het GEN, dat nu reeds een belangrijke achterstand heeft opgelopen. Vandaag wordt het GEN verwacht rond 2019 ;
- er ontbreekt een operator die alle vervoermaatschappijen actief op het Brussels grondgebied overkoepelt (NMBS, MIVB, De Lijn...) ;
- om de stijgende behoefte te kunnen volgen, zou er een nieuw tramdepot in het noordwesten van Brussel moeten komen ;
- de kostprijs van zware infrastructuurwerken ;
- de structurele financiering van het openbaar vervoer in Brussel.

Kosten, de financiering : het Federaal, het Gewest, eventueel een publiekprivaat partnerschap. De kosten zullen natuurlijk afhankelijk zijn van het scenario dat zal uitgevoerd worden.

De verwijzingen : het GEN-plan, het Iris 2-plan, Brussel Mobiel, “Gebied van Gewestelijk Belang n°14 : voorafgaande mobiliteitsstudie”, het GMP van Ganshoren, Jette, en Koekelberg.



De Keizer Karellaan (aan de uitrit van de E40, in Sint-Agatha-Berchem), een sleutelstuk van de mobiliteit in het Noordwesten van Brussel.

Fiche 2 – Het gebruik van de auto door Berchemnaren verminderen

Thematieken : het autoverkeer, verplaatsingswijze.

Soort tussenkomst : synthese van de verschillende maatregelen die het openbaar vervoer en de zachte mobiliteit in Berchem bevorderen.

Actoor : gemeente Berchem

Prioriteitsgraad : korte, middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging van de gegevens en informatie van de burger

Het onderwerp : het gebruik van de auto door de Berchemnaren verminderen.

De behoefte van :

- het autogebruik beperken voor korte trajecten ;
- de verplaatsingsvoorwaarden verbeteren voor de netwerken van de zachte mobiliteit ;
- over rechtstreekse (statistieken) of indirecte indicatoren (interviews van bevoorrechte gesprekspartners, parkeerkaarten van buurtbewoners) beschikken. Zij moeten het mogelijk maken om alle vooruitgang inzake mobiliteit te evalueren ;
- een nieuw mobiliteitsgedrag ontwikkelen (autodelen, carpooling, Villo !, ophalen van de leerlingen...) ;
- incentives op het vlak van de plaatselijke fiscaliteit, bv. door het sleutelen aan de parkeermogelijkheden (in fine, om het niveau van het beschikken over een auto te verminderen) ;
- regelmatig de burger nuttige informatie bezorgen inzake duurzame mobiliteit (Website van de gemeente, gemeentekrant).

De gegevens :

- voldoende uitgebreide en uiterst krachtige openbaarvervoer- en mobiliteitsnetwerken kunnen er niet van vandaag op morgen komen ;
- de overvloed van bedrijfswagens is een rem voor de verandering van (slechte) gebruiken ;
- is de productie van gewestelijke statistieken in verband met mobiliteit voor de toekomst verzekerd? Wat wordt nog gedaan door de federale overheid na het sociaal-economisch onderzoek van 2001 (NIS) ?

Kosten, financiering : Gemeente (administratief beheer – inzameling van gegevens), Gewest (Survey van de mobiliteit).

Verwijzingen : het Iris 2-plan, het GMP – Fase 1, NIS (statistieken inzake mobiliteit).

C. TOEKOMST, BEHEER EN SAMENHANG VAN DE VERPLAATSINGSNETWERKEN

De verwachte evolutie van elk verplaatsingsnetwerk (volgens de verplaatsingswijze) werd in fase 2 van het GMP uitgelegd (duurzaam mobiliteitsscenario). Een specifieke aandacht ging naar de multimodaliteit van de verplaatsingen (gebruik van verschillende verplaatsingswijzen om een gegeven traject uit te voeren), een voorwaarde die belangrijk is (maar onvoldoende gevaloriseerd in België) om het gedrag van duurzame mobiliteit te bevorderen.

Naast de opvolging van de prestaties van elk netwerk, zal het toekomstige beheer van het GMP ook het bestuderen omvatten van de evolutie van de samenhang tussen deze netwerken.

De toekomst zelf van deze netwerken zal echter niet “eens voor altijd” verstand mogen worden. De algemene principes en doelstellingen werden bepaald, maar door de evolutie van de verschillende parameters (inzake samenleving en andere) zullen nieuwe evaluaties nodig zijn omtrent de geldigheid zelf van deze principes en doelstellingen en om eventueel over te gaan tot aanpassingen.

Daarom moet de toekomst van elk verplaatsingsnetwerk (gemotoriseerd of niet) onderworpen worden aan een specifieke opvolging met behulp van fiches. Een nuttige keus voor :

- een efficiënte opvolging van de wijzigingen die aan de netwerken worden gebracht en van de geregistreerde verbeteringen ;
- een duidelijk en up-to-date document bijhouden met een beschrijving van de evolutie van de netwerken; dit wordt dan een referentiedocument gebruikt bij elke wegheraanleg, enz. ;
- een mededeling die duidelijk en aangepast is zowel ten aanzien van de bevolking als van de betrokken partners (de MIVB bijvoorbeeld).

De volgende thema's sluiten aan bij deze logica, uitgewerkt per netwerk :

- hiërarchie van het wegnnet ;
- verkeersplannen ;
- zones 30 – richtplannen ;
- de evolutie van het netwerk van het openbaar vervoer ;
- de ontwikkeling van het fietsnetwerk ;
- de ontwikkeling en de verbetering van de verbindingen voor de voetgangers ;
- het beheer van het parkeren van de voertuigen ;
- het vervoer van de goederen en de leveringen.

Fiche 3 – Hiërarchie van het wegennet

Thematieken : specialisatie van de wegen, structurerend netwerk van de verplaatsingen, coördinatie Gemeente – Gewest.

Soort tussenkomst : een verwijzingshiërarchie van de wegen goedkeuren (in overleg met het Gewest) en toepassen.

Actoren : Gemeente Sint-Agatha-Berchem, Gewest, gemeente Koekelberg en gemeente Molenbeek

Prioriteitsgraad : korte, middellange en lange termijn

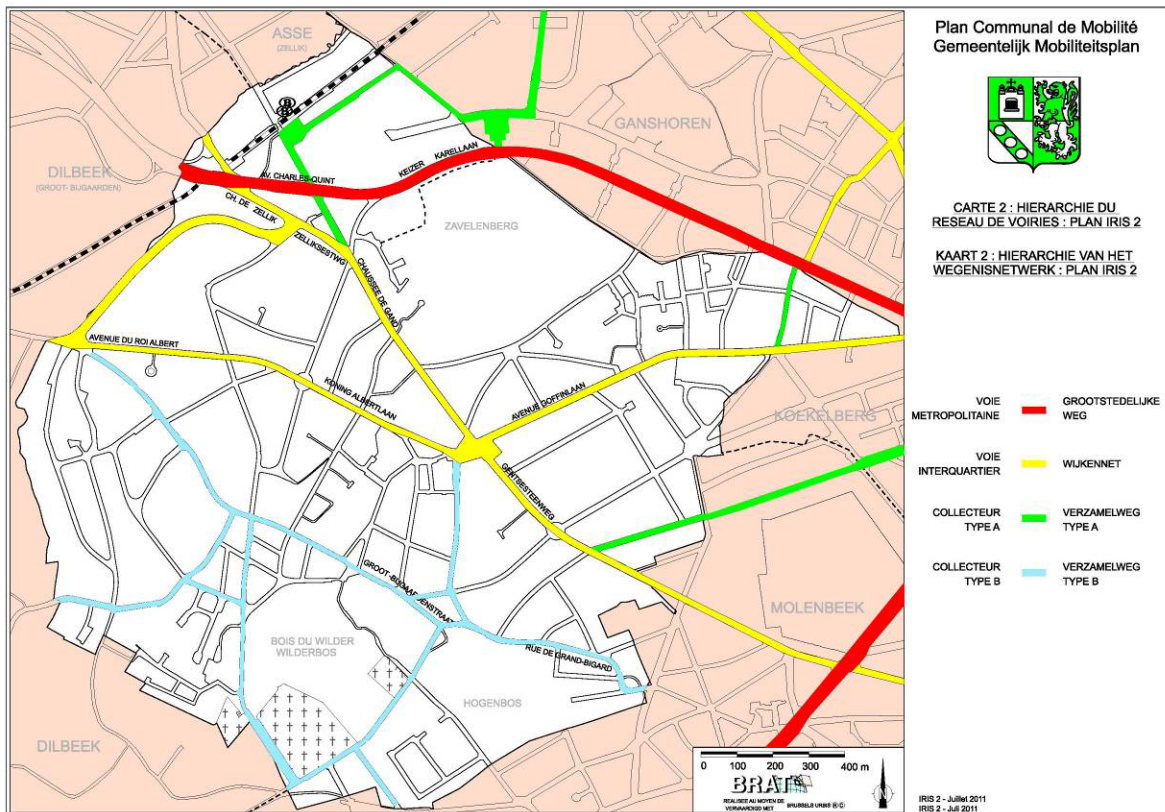
De maatregelen van de gemeente: opvolging en (eventueel) onderhandeling

Het onderwerp : de hiërarchie van het wegennetwerk (en de specialisatie van de wegen) is een referentiedocument dat nuttig is voor verschillende gewestelijke en para-gewestelijke besturen of voor de Gemeente. Het geeft een verwijzingskader voor een gecoördineerde en samenhangende organisatie van de verschillende verplaatsingswijzen. Deze hiërarchie van het Iris 2 plan (Gewestelijk Mobiliteitsplan) betreft expliciet enkele grote Berchemse wegen (zie kaart 2) die het skelet van het structurerende verplaatsingsnetwerk vormen (zie hoofdstuk D) ; de rest van het netwerk wordt, bij verstek, onder het woord "wijkennet" hernomen.

De behoefte van :

- rekening houden met het Iris 2 plan dat het primair net niet wijzigt maar dat het begrip van verzamelweg van type A en type B invoert ;
- nood aan grootstedelijke wegen (Keizer Karellaan...) waarvan de inrichting beter aansluit op de concepten uitgedragen door het Gewest, namelijk dat van de stadslanen waar elke verplaatsingswijze op een doeltreffende en veilige manier gebruikt kan worden ;
- verduidelijking, in samenspraak met het Gewest en de Gemeente Molenbeek, van de keuze (zie Iris 2 plan) om de Koekelberglaan te definiëren als "verzamelweg type A" (NB : de verzamelwegen van type A die een zekere continuïteit tussen aangrenzende gemeentes verzekeren, net als de interwijkenwegen, maar met een minder druk verkeer en een lagere rijsnelheid) ;
- Ter beschikking stellen van een net van verzamelwegen van het type B in het zuidelijk gedeelte van het gemeentelijk grondgebied, daar waar geen enkele weg is opgenomen in de gewestelijke hiërarchie (NB: die als wisselaar fungeren tussen het buurtnet en het net van een hogere hiërarchie. Ze zijn bedoeld om het door de wijken gegenereerde verkeer af te voeren naar het primaire net).
- Het scenario streeft ernaar om de vele "feitelijke" verzamelwegen type A in de gemeente op termijn weer om te vormen tot werkelijke verzamelwegen type B ; Erop toezien dat de uitvoering van de macroscopische mobiliteitsmaatregelen (GEN, enz.) vertaald wordt in een betere overeenstemming tussen de gedefinieerde hiërarchie en de te velde geregistreerde feiten.

Belangrijke gegevenheid : de hiërarchie van het netwerk is een theoretische verwijzing die soms weinig te maken heeft met de werkelijkheid. Daarom wordt ze niet altijd goed begrepen door de bevolking of wordt ze op radicale wijze geïnterpreteerd. Daarbij wordt de interpretatie van de specialisatie van de wegen vaak beperkt tot de autoaspecten, wat fout is.



De hiërarchie van het Iris 2-plan wordt vervolledigd door een gemeentelijke hiërarchie

Kosten, financiering : administratieve handeling

De verwijzingen : Iris 2-plan, GemMP Berchem fase 2

Fiche 4 – De verkeersplannen

Thematieken : specialisatie van de wegen, sluipverkeer, bereikbaarheid van de wijken.

Soort tussenkomst : wijziging van de verkeersplannen van de wijken.

Actoren : gemeente Berchem, Gewest, eventuele coördinaties met de aanpalende gemeenten.

Prioriteitsgraad : korte, middellange en lange termijn ; te bestuderen tussenkomstideeën.

De maatregelen van de gemeente : politiereglement, signaletiek, gelegenheidsstudies.

Het onderwerp : Berchem telt meer dan twintigtal wegen met eenrichtingsverkeer. Deze verkeersplannen zijn de vrucht van een lang reorganisatieproces van het verkeer (cf. Ruelensplein). Maar een verkeersplan is niet noodzakelijkerwijs onveranderlijk. Verschillende aanpassingen zullen dus worden aangebracht in de loop van de tijd (zie kaart 3) :

- als ondersteuning voor de heraanleg van een hoofdas (Gentsesteenweg...) ;
- om te veel doorgaand verkeer te voorkomen (wijken Basiliek, Comhaire-Gisseleire Versé...) ;
- om de rij- en parkeeromstandigheden in bepaalde smalle straten vlotter en veiliger te maken.

De behoefte van :

Op korte termijn :

A.1. Integratie van het eenrichtingsverkeer (tegen 2014) op het stuk van de Gentsesteenweg tussen de Keizer Karellaan en de Zelliksesteenweg (zie heraanlegproject voor de Gentsesteenweg).

A.2. De invoering van eenrichtingsverkeer in een tiental straten, om er aldus komaf te maken met de problemen bij het kruisen van de voertuigen (wegens te smalle wegen) :

- Herderinlaan ;
- rue Preserstraat ;
- De Meersmanlaan ;
- De Neuterstraat ;
- Fik Guidonstraat ;
- Van Overstraetenstraat ;
- Van Nieuwenborghstraat ;
- Koning Boudewijnplein (kiss & ride gemeentelijke school n°1).

Op middellange termijn (te gepasten tijde opnieuw te bekijken, met name wanneer de geplande grote wegenwerken - Schweitzerplein, Gentssteenweg - voltooid zullen zijn) :

B.1. Reorganisatie van het verkeer rond het station van Sint-Agatha-Berchem. Rekening houdend met de begeleidingsmaatregelen die worden genomen in het kader van de opheffing van de overwegen ter hoogte van de spoorlijn (verkeerstunnel), zou de rol van het stuk van de Zelliksesteenweg ten noorden van de Keizer Karellaan (waar vandaag eenrichtingsverkeer geldt) herbekeken kunnen worden.

B.2. De gecoördineerde bescherming van de wijken Comhaire - Gisseleire Versé / Basiliek tegen het transitverkeer. De invoering van eenrichtingsverkeer (of de omkering van bestaand eenrichtingsverkeer) moet overwogen worden voor stukken van de Basilieklaan, de Comhairelaan, de Gisseleire Versélaan en de Koekelberglaan (zie kaart 3). Er moet werk worden gemaakt van een gecoördineerde aanpak van deze twee wijken langs de Gentssteenweg.

Op middellange en lange termijn (men dient steeds de mogelijkheid tot ingrijpen in het achterhoofd te houden) mag men niet uit het oog verliezen dat bijkomende eenrichtingsstraten vereist zouden kunnen zijn om gelijkaardige problemen op te lossen als in het punt hierboven (A.2) :

- Braillestraat en De Smetstraat ;
- Heylensstraat en Dormontlaan ;
- Kerkstraat ;
- Leemansstraat ;
- Gebroeders Becquélaan ;
- Kasterlindenstraat ;
- Pauwelsstraat ;
- Winteroystraat ;
- ...

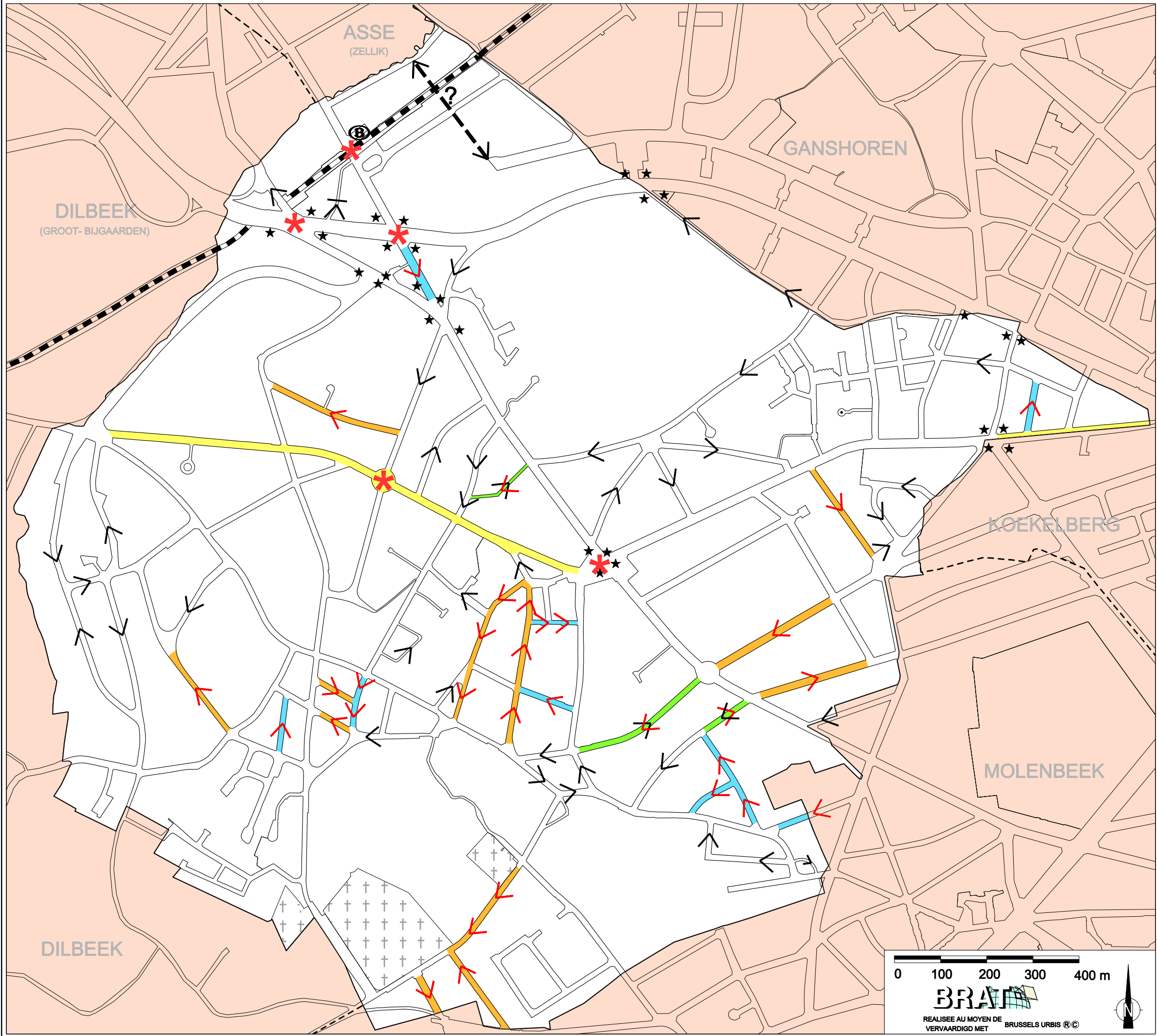
Men mag evenwel niet vergeten dat de moeilijkheden op deze wegen eveneens opgelost zouden kunnen worden door iets te doen aan het parkeren (aanleg van zigzagparkeerplaatsen, maar dan met een vermindering van het parkeeraanbod).

De gegevens :

- enkele interventies moeten gebeuren in samenspraak met Gewest en de gemeente Molenbeek ;
- een grotere parkeerdruk en een steeds belangrijkere gemiddelde breedte van de voertuigen (monovolumes, 4x4...) vermoeilijken het kruisen van de wagens en leiden tot het instellen van het eenrichtingsverkeer ;
- de wijziging van een verkeersplan heeft ook gevolgen voor de verplaatsingen van de fietsers (beperkt eenrichtingsverkeer - BEV).

Kosten, financiering : administratieve behandeling, signalisatie (beperkte kosten), aanvullende tellingen.

De verwijzingen : Iris 2 plan, GewOP, GMP – Fase 2



Plan Communal de Mobilité
Gemeentelijk Mobiliteitsplan



CARTE 3 : PROJET DE RÉORGANISATION
DE LA CIRCULATION

KAART 3 : ONTWERP VAN
VERKEERSREORGANISATIE

CADRE D'INTERVENTION : TUSSENKOMSTKADER :

Circulation à sens unique > Eenrichtingsverkeer

Carrefour équipé de
feux tricolores ★ ★ Kruispunt met
verkeerslichten

ACTIONS PRÉVUES : VOORZIENE ACTIES :

Mise à sens unique (1ère priorité) → Inrichting van het
eenrichtingsverkeer
(1ste prioriteit)

Mise en sens unique -
éventualité à plus long terme → Inrichting van het
eenrichtingsverkeer
eventueel op lange termijn

Inversion éventuelle
du sens de circulation → Omkering van de rijrichting

Carrefour dont l'organisation est
susceptible d'être
fondamentalement revue * Kruispunt waar de
organisatie totaal zou
kunnen veranderen

Mise en voie prioritaire → Inrichting van de prioriteit

Eventuel tunnel ← ? → Eventuele tuneel

Fiche 5 – Richtplan 30 km/u-zones

Thematieken : specialisatie van de wegen, beveiliging van de openbare ruimte, leefkwaliteit van de wijken.

Soort tussenkomst : inrichting van 30 km/u-zones (installatie van snelheidsbeperkende voorzieningen en/of van toegangsdrempels tot de gebieden, signaletiek).

Actoren : gemeente Berchem, Gewest, eventuele coördinaties met het Gewest en met de aangrenzende gemeenten.

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn.

De maatregelen van de gemeente : politiereglement, openbare werken, signaletiek.

Het onderwerp : toepassing van het Richtplan 30 km/u-zones (goedgekeurd in 2003), dat de veralgemening nastreeft van 30 km/u in het wijkennet. Een spectaculaire verandering die belangrijke en gevarieerde gevolgen zal hebben voor de mobiliteit in Berchem door meer rust te bieden voor de buurtbewoners, meer veiligheid voor de zwakke weggebruikers (voetgangers, fietsers, PBM) en door de bestaande snelheidsdifferentiaal tussen de auto, het openbaar vervoer en de fiets te beperken...

De behoefte van :

- bevestiging van plaatsen die de facto (bijna) zones 30 zijn (de wijk Wilderstraat, Onze-Lieve-Vrouw van Fatimalaan, Weilandstraat - Hoogveldlaan, Kerkstraat - Soldatenstraat) en dus nauwelijks extra aanlegmaatregelen vereisen ;
- verderzetting van de recente inrichting als zone 30 van de Basiliëkwijk door toevoeging van de voorzieningen die bijdragen tot de naleving ervan (Basiliëklaan, Winteroystraat) ;
- inrichting als zone 30 van de Potaardewijk aan de hand van definitieve voorzieningen ;
- inrichting van de Kasterlindenwijk als zone 30 bij de ingebruikname van de Dormontlaan ;
- de tamelijk snelle voltooiing van het volledige programma opdat het hele Berchemse wijkennet onder hetzelfde statuut zou komen en coherent zou zijn aangelegd ;
- het programmeren van een zone 30 voor de volledige Dilbeekstraat (in hoofdzaak door aanpak van het kruispunt met de Deniestraat en de Pauwelsstraat) ;
- snelheidsbeperkende voorzieningen gebruiken met de beste duurzaamheid (zigzagdoorgangen, rijbaankussens, plateau's met zebrapaden ...) en een zo goed mogelijke standaardisatie (ongebruikelijke inrichtingen – zoals opstelstroken - of te eenzijdige inrichtingen – zoals de gewone verkeersdrempel - vermijden).

De gegevensheden :

- voor bepaalde gebieden moet men de inrichting van snelheidsbeperkende voorzieningen programmeren wetende dat de verplichtingen van vandaag niet meer deze van gisteren zijn, dat men goedkope voorzieningen kan gebruiken (verkeerskussens) en dat men van talrijke reeds bestaande inrichtingen kan profiteren ;
- het inrichten in 30 km /u –gebieden heeft gevolgen op de verticale signaletiek. Als het toevoegen van nieuwe verkeersborden noodzakelijk is, kunnen bepaalde reeds bestaande verkeersborden weggenomen worden (het wegwerken van een nutteloos geworden signaletiek) ;
- de snelheid van 30 km/u wordt soms weinig geëerbiedigd (zelfs in aanwezigheid van snelheidsbeperkende voorzieningen). Regelmatige snelheidscontroles zijn dan zeker nuttig.

Kosten, financiering : administratieve handeling, signalisatie, aanvullende openbare werken (snelheidsbeperkende voorzieningen en toegangsdrempels tot de 30 km/u-gebieden).

De verwijzingen : Iris 2 plan, GewOP, Richtplan van de 30 km/u-zones (2003), GemMP fase 2 (kaart 3).

Fiche 6 – De toekomst van de netwerken van het openbaar vervoer

Thematieken : openbaar vervoer, duurzame mobiliteit.

Soort tussenkomst : beheer en ontwikkeling van de netwerken.

Actoren : Gewest, MIVB, De Lijn, gemeente Berchem.

Prioriteitsgraad : korte, middellange en lange termijn.

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandelingen.

Het onderwerp : de netwerken van het openbaar vervoer zijn niet onveranderlijk en liggen niet vast in de tijd. De evolutie van deze netwerken (meer bepaald die van de MIVB) moet aandachtig door de Gemeente gevolgd worden. De gemeente speelt de rol van waarnemer (wat gebeurt er op het terrein ? wat wenst de bevolking ?....), maar geeft eveneens ideeën en opmerkingen. Om een zekere coherentie te bereiken moet men steeds verwijzen naar een optimale werking van elke lijn (voor alle types van het openbaar vervoer – zie kaart 1).

☒ **De lijn NMBS n°50 (GEN) :** zie fiche 11.

☒ Een uitbreiding van **metrolijn 2 naar het station van Sint-Agatha-Berchem** ? Dat staat helemaal niet op de agenda en is verre toekomstmuziek, maar die uitbreiding zou heel wat noden inlossen (cf. GemMP fase 2).

☒ **Tramlijn 82/83** (Drogenbos – Berchem Station) : de huidige heraanleg van de Gentsesteenweg zal de prestaties (reissnelheid, wachtcomfort en toegang tot de tramstellen) van tramlijn 82/83 bevorderen.

☒ **Tramlijn 19** (Groot-Bijgaarden – De Wand) zou substantieel moeten verbeteren en dé verbindingslijn voor het noordwesten van Brussel moeten worden :

- de vervanging van de oude 7900-stellen door 3000-trams (beter geschikt voor minder mobiele mensen) ;
- op langere termijn wordt er zelfs overwogen om deze lijn met 4000-trams te bedienen;
- de aanpak van de zwarte punten (reissnelheid, veiligheid) van de lijn binnen en buiten Berchem (bijv.: oversteek van het Schweitzerplein, van de Spiegelwijk...) ;
- een veralgemening van real time informatie aan de haltes (cf. halt Valida) ;
- op langere termijn, de aanleg van een eindhalte in Groot-Bijgaarden als multimodale pool (NB: de eindhalte ligt op het einde van een uitrit van de Ring).

☒ De **buslijn 84** (Beekkant - Heizel) moet een PBM-pilootlijn worden van de MIVB. Het principe bestaat erin de haltes optimaal voor MMM in te richten (geleidetegels, real time informatie enz.) en perfect aangepaste bussen in te zetten. Het proefproject op lijn 84 zou rond 2013 van start gaan.

☒ **Buslijn 20** (Hunderenveld – Zwarte Vijvers) : op korte termijn zou de lijn profiteren van de heraanleg van het Simonisplein (in Koekelberg) en het vlotter doorstromend verkeer. In dat licht heeft het weinig zin dat deze lijn nagenoeg hetzelfde traject volgt als tram 19 op het grondgebied van Sint-Agatha-Berchem (meer bepaald in de Goffinlaan). De MIVB zou de toekomst van de lijn daarom aandachtig moeten bekijken om ze dieper naar het hartje van de dicht bebouwde wijk te brengen (recente urbanisatieontwikkeling). De diverse alternatieven voor een tracé door Sint-Agatha-Berchem, Molenbeek en Koekelberg moeten geëvalueerd, geobjectiveerd en tussen de partners overeengekomen worden.

☒ **Buslijn 87** (Simonis – Station van Berchem) : deze emblematische buslijn van Ganshoren heeft een van zijn eindhaltes op Berchem. Voor de toekomst van deze lijn worden diverse opties overwogen :

- verbetering van de reissnelheid in de Keizer Karellaan dankzij de aanleg van een voorbehouden strook tussen het voorplein van de Basiliek en de Beeckmansstraat (werken in augustus 2011) ;
- exploitatie volgens het principe van de Bus Rapid Transit (zie Iris 2 plan) ;
- eventuele "ontsplitsing" van de lijn, met een bediening door de MIVB over het hele traject van de Keizer Karellaan (in een eigen bedding) ;
- op lange termijn de lijn eventueel vervangen door een tramlijn (als de metrolijn tussen Simonis en het station van Sint-Agatha-Berchem er niet zou komen).

☒ **De metrolijnen 1,2, 5 en 6** : deze lopen niet over het grondgebied van Sint-Agatha-Berchem, maar omdat ze wel vlakbij liggen, interesseren ze wel een groot aantal Berchemnaren. Ze zullen beter presteren met :

- de reeds aangekondigde vernieuwing van het rollend materieel (nieuw en met een grotere capaciteit) ;
- de automatisering die voorzien is voor de 5 tot 10 komende jaren ;
- de geplande automatisering van lijn 1 en 5 tegen 2018 ("Zwarte Vijvers") en van lijn 2 en 6 tegen 2025 ("Simonis"). In theorie moet die automatisering de capaciteit van de lijnen verdubbelen (28.000 passagiers per uur en per richting, tegen 14.000 vandaag).

☒ Het net van **De Lijn** : wordt behoorlijk gehinderd door de verkeersproblemen in de Keizer Karellaan, rond de basiliek, enz.. Een mogelijke verbetering is een integrale eigen bedding voor de bussen in de Keizer Karellaan de reissnelheid van de bussen verbeteren.

Voor de langere termijn citeren we het "Sneltramproject" tussen Aalst en Brussel (zie het rapport van De Lijn 2020). Dit project zou de vroegere streektram in zekere zin nieuw leven inblazen. Maar dat project zit voorlopig pas in het stadium van de voornemens en algemene principes. De operationele werking is nog niet bekend.

De behoefte van :

- een aanzienlijke uitbreiding van het aanbod, zowel in antwoord op de sterke toename van de vraag (bevolkingsaan groei) als om een modale overdracht te faciliteren en aan te moedigen (de auto vaker laten staan om het openbaar vervoer te nemen) ;
- het rollend materieel vernieuwen en een milieuvriendelijker motor voor bussen invoeren (in tegenstelling tot de huidige dieselmotoren) ;
- de wens van de Gemeente wat de toekomstige organisatie van de netwerken van het openbaar vervoer betreft mededelen en rechtvaardigen (het GMP en zijn toekomstig beheer) ;
- met regelmatige tussenpoos het gemeentelijk standpunt herhalen bij de betrokken vervoermaatschappijen.

De gegevensheden :

- er ontbreekt een operator die alle vervoermaatschappijen actief op het Brussels grondgebied overkoepelt (NMBS, MIVB, De Lijn...) ;
- om de stijgende behoefte te kunnen volgen, zou er een nieuw tramdepot in het noordwesten van Brussel moeten komen ;
- de kostprijs van zware infrastructuurwerken ;
- de structurele financiering van het openbaar vervoer in Brussel ;
- harde "nimby"-reflexen worden vaak waargenomen t.o.v. buslijnen.

De verwijzingen : GemMP fase 2 (kaart 5), Iris 2 plan, Brussel Mobiel, GemMP van Ganshoren, GemMP van Koekelberg, De Lijn 2020.

Fiche 7 – Ontwikkeling van het fietsnetwerk

Thematieken : verplaatsingen fietsers, duurzame mobiliteit, multimodaliteit.

Soort tussenkomst : ontwikkeling en beheer van het fietsnetwerk.

Actoren : Gewest, gemeente Berchem, naastliggende gemeenten.

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn.

De maatregelen van de gemeente : de ontwerpen volgen, onderhandelen en investeren (openbare werken...).

Het onderwerp : het net aanvullen (zie kaart 7 GemMP fase 2), rekening houdend met de verwachte ontwikkeling van de 30 km/u-zones.

De behoefte van :

- fietsinfrastructuur **Gentsesteenweg**. Hoewel er nu al hybride inrichtingen voor fietsers zijn (fietspaden, fietsstroken, soms eenvoudige markeringen), blijkt uit de plannen voor de komende heraanleg dat de Gentsesteenweg een belangrijke fietsas moet worden. De steenweg doorkruist de hele gemeente en zou dus een aantal bestaande inrichtingen met elkaar verbinden en de verzamelweg bij uitstek voor tal van wijken worden ;
- fietspaden (of markeringen) in de **Frans Gasthuislaan**, opdat de recent aangelegde fietspaden in de Goffinlaan een logisch verlengstuk krijgen tot aan het voorplein van de basiliek (NB: de laan wordt momenteel door de gemeente beheerd, maar de overdracht van dat beheer aan het Gewest zou op termijn logischer zijn) ;
- herziening van het tracé dat door het Gewest naar voor werd geschoven voor de Gewestelijke Fietsroute nr.10 (fase 2) ;
- het traject van een gemeentelijke route langs de "pieklijn" tussen de Kasterlinden- en de Dendermondestraat (via de Soldatenstraat, het Schweitzerplein en het Ruelensplein) + een ander gemeentelijk traject (in samenwerking met Ganshoren) in de Dendermondestraat ;
- een hertekening van het traject van GFR 11a die meer fietsers zou aantrekken langs de Basilieklaan (bestaande markeringen) dan langs de Laurelaan ;
- belangrijke schakels in het basisfietsnet die, hoewel ze niet in Berchem liggen, zou in een veel completere fietsvermazing voor het hele noordwesten van Brussel resulteren. Bijv. : geformaliseerde fietspaden doorheen het Elizabethpark (liever dan fietsers aan te moedigen om de Pantheonlaan te nemen) ; aanleg van fietspaden in de Mettewielaan, de Bossaertlaan en de Sermonlaan... ;
- de plaatsing van beveiligde fietsgarages (metrostation Simonis en Ossegem) ;
- erop toezien dat de fiets een echt voertuig is voor de utilitaire verplaatsingen (niet beperkt tot de vrijetijdsverplaatsingen) ;
- de mogelijkheden van modale overdracht (parking) duidelijk intensiveren ter hoogte van knooppunten van het netwerk van het openbare vervoer (station van Berchem, Schweitzerplein...) ;

- fietsvoorzieningen ontwikkelen (zie kaart 7 GemMP fase 2), aansluitend op de ontwikkeling van het systeem van gedeelde fietsen (Villo) ;
- parkeermogelijkheden voor tweewielers in de wijken verbeteren (zie fiche 28).



Het fietsnetwerk ontwikkelt zich in Berchem (links, Zelliksesteenweg) en vlakbij Berchem (rechts, de Mettewielaan), maar de inspanningen zullen moeten voortgezet worden om een volledig en samenhangend netwerk te verkrijgen.

De gegevens :

- de vereiste interventies hangen af van het dynamisme van het gewest (het uit te werken net loopt over gewestwegen) ;
- men moet het netwerk regelmatig inspecteren en onderhouden (het is te vaak verwaarloosd tijdens het onderhoud van de wegen) ;
- het succes van de fiets is als volwaardige verplaatsingswijze afhankelijk van de parkeermogelijkheden en van hun relatieve veiligheid (zie fiche 28).

Kosten, financiering : Gemeente Sint-Agatha-Berchem, Gewest.

De verwijzingen : Iris 2 plan, GemMP fase 2 (kaart 7), Richtplan van de 30 km/u-zones (2003), Brussel Mobiel, GemMP fase 2, GemMP van Ganshoren.

Fiche 8 – Ontwikkeling en verbetering van de verbindingen te voet

Thematieken : verplaatsingen voetgangers, duurzame mobiliteit, multimodaliteit.

Soort tussenkomst : de kwaliteit van de verbindingen te voet ontwikkelen en verbeteren.

Actoren : Gewest, gemeente Berchem.

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn.

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandelingen ; investeringen (openbare werken...).

Het onderwerp : de verplaatsing te voet is de basisschakel van elke verplaatsing en een belangrijk bestanddeel van de intermodaliteit. Het is immers moeilijk om de bevolking te overtuigen van de voordelen van het openbaar vervoer als de bereikbaarheid van de halten gebrekkig is.

De behoefte van :

Op korte termijn :

- de heraanleg van het Schweitzerplein en de Gentsesteenweg zodat de laan comfortabeler en veiliger is voor voetgangers (cf. GemMP fase 2) ;
- voortzetting van interventies die bedoeld zijn om overdreven lange voetgangersoversteekplaatsen korter te maken (cf. Maricollendreef) en/of om kruispunten overzichtelijker te maken ;
- de verdere algemene herstelling van de trottoirs in het netwerk van de gemeentewegen (cf. Groot-Bijgaardenstraat) is essentieel om beter te kunnen stappen, maar ook om de trottoirs beter op elkaar af te stemmen in het Berchemse net (cf. fase 1 en fase 2 van het GemMP) ;
- de ontwikkeling van **voorzieningen voor minder mobiele mensen** (bedoeling is een "netwerk" voor minder mobiele mensen te creëren - cf. GemMP fase 2 kaart 6 + fiche 29) ;
- de verbetering van de passieve veiligheidsfactoren (openbare verlichting, zichtbaarheid van de scholen) ;
- een seizoengebonden procedure voor het snoeien, op een meer systematische wijze, van het voor de voetgangers hinderend plantsoen.

Op middellange termijn :

- herkwalificatie voor voetgangers van de Frans Gasthuislaan (zie fiche 14) ;
- een opmerkelijke verandering in de oversteek van spoorlijn nr. 50 voor voetgangers en fietsers (cf. fiche 11) ;
- bepaalde ruimtes in de straten langs het Schweitzerplein (Koning Boudewijnplein, enz.) kunnen volgens het concept van een "ontmoetingszone" ingericht worden ;

- de voornaamste kruispunten met verkeerslichten uitrusten met indicaties over de resterende tijd voor het oversteken.

De gegevens :

- Berchem heeft geen controle over de planning van de meest dringende acties (aan gewestwegen, NMBS...);
- de noodzakelijke behandeling (vernieuwing van de voetpaden, aanpassing van de oversteekplaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit...) van "perifere" en minder dichte sectoren van de gemeente (b.v. : Potaardeplateau) kampt met het probleem rond de financiering van deze werken (zeer uitgestrekte openbare ruimten);
- de tijd voorbehouden aan de voetgangers is op bepaalde zebrapaden soms te kort (aan kruispunten met verkeerslichten) en de aanduiding van de resterende oversteektijd bestaat nog niet in Brussel (behalve een kruispunt);
- de hoge parkeerdruk heeft negatieve gevolgen voor de kwaliteit van de voetgangerstrajecten (parkeren op de "straathoecken").

Kosten, financiering : Gewest, Infrabel, gemeente

De verwijzingen : Iris 2 plan, Infrabel, gemeente (driejarenplan van de stoepenvernieuwing), GemMP fase 2, GemOP, Brussel Mobiel.

Fiche 9 – Het beheer van het parkeren van de voertuigen

Thematieken : het parkeren.

Soort tussenkomst : algemene beheers- en regelingsmaatregelen van het parkeren.

Actoren : Gewest, gemeente Berchem + eventuele coördinatie met de naastliggende gemeenten.

Prioriteitsgraad : korte, middellange en lange termijn ; te bestuderen ideeën van tussenkomst.

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandelingen, administratieve maatregelen en het eventuele heraanleggen van wegen (openbare werken...).

Het onderwerp : het beheer van het gemeentelijk parkeerplan voortzetten en verschillende maatregelen voor een eigentijds beheer van de parkeerproblemen (organisatie van de openbare ruimte, bestrijding van de excessen...).

De behoefte van :

- in lijn met het toekomstige Gewestelijk Parkeerplan, een gemeentelijk parkeerplan aannemen (naleving van de concepten van het gewestelijk plan in functie met de actielijnen uitgezet in het GemMP) ;
- het parkeerbeheer harmoniseren en coördineren met de buurgemeentes ;
- een ontwikkeling van het systeem (ten behoeve van de buurtbewoners) in overeenstemming met de toenemende parkeerdruk in de wijken (zie bevolkingsgroei) en met oog voor de geografische coherentie (cf. GemMP fase 2). De timing en omvang van de eerste ontwikkelingen moeten nader bepaald worden na voltooiing van de twee hierboven vermelde punten ;
- het om de vijftien dagen afwisselend parkeren afschaffen (Winteroystraat en Broekstraat) ;
- koppeling van de evolutie van de verkeersplannen van de wijken (zie fiche 4) aan de behoefte om komaf te maken met de parkeerproblemen die leiden tot beschadiging van de voetpaden (te smalle rijwegen) ;
- niet vergeten dat de toepassing van het STOP-principe niet zonder gevolgen zou blijven. De moderne herinrichting van de openbare ruimte gaat vaak gepaard met de afschaffing van enkele parkeerplaatsen om verkeersremmers, trottoirverbredingen of bomenrijen te voorzien of ook om potentieel gevaarlijke en/of overbezette plaatsen zichtbaarder te maken (cf. de straathoeken) ;
- de ontwikkeling van het systeem van gedeelde auto's opvolgen en bevorderen (*Cambio*, die de facto van de voordelen van de bewonerskaart geniet) : Berchem station, Ruelensplein, Samenwerkersplein, rotonde Basiliek ;
- beter het “kiss & ride” parkeren organiseren in de naaste omgeving van de scholen ;

- de herlancering bij het Gewest van de initiatieven met betrekking tot de toekomstige organisatie (in het licht van het GEN) van een massale modale overdracht aan de uiterste punten van de E40 en de Ring (transitparkeerplaatsen, in hoofdzaak in Vlaanderen) ;
- het overwegen, in het kader van vastgoedprojecten in de buurt van het Schweitzerplein, van de ontwikkeling van een (ondergrondse) polyvalente parkeerinfrastructuur, die toegankelijk zou zijn voor het publiek (begeleidingsmaatregel die het mogelijk zou maken om kwalitatieve "leefruimten" in te richten op het Boudewijnplein en in de naaste omgeving) ;
- het Gewest aansporen om een globale oplossing te bieden voor het parkeren van vrachtwagens (voertuigen van meer dan 3,5 ton). De bestemming van de Hunderenveldlaan voor dit doel dient als een overgangsmaatregel te worden beschouwd ;
- een krachtigere en meer efficiënte bestrijding van het niet-naleven van de voorbehouden parkeerruimten en van het parkeren in dubbele rij.

De gegevens :

- er zijn nog bepaalde onzekerheden over de uitvoering en de werking van het Gewestelijk parkeeragentschap en over toepassing van het Gewestelijk Parkeerplan ;
- de aanleg en het win-winbeheer van openbare parkeerplaatsen zijn altijd twijfelachtig in het Brusselse Gewest. Het gebrek aan *succes stories* in Brussel speelt in het nadeel van de renovatie van de Simonis-parking. Nieuwe pistes (partnership overheid-privé) moeten aangeboord worden ;
- de grootschalige ontwikkeling van blauwe zones zal echter geen oplossing brengen voor de nachtelijke parkeerproblemen. Toch kan die veralgemening voldoen aan andere streefdoelen (inperking van het gebruik van de auto) ;
- dwangmaatregelen op het vlak van parkeren zijn zelden populair...

Kosten, financiering : Gewest + gemeente (hoofdzakelijk administratieve handelingen + lichte inrichtingswerken).

De verwijzingen : GemMP Fase 2 (kaarten 9 en 10), Iris 2 plan, GemMP van Koekelberg, GemMP van Ganshoren, Gewestelijk Parkeerplan.

Fiche 10 – Goederen, spoeddiensten en leveringen

Thematieken : het verkeer van de vrachtwagens en van de spoeddienstvoertuigen, het parkeren van de vrachtwagens.

Soort tussenkomst : algemene beheermaatregelen van het verkeer en regeling van het parkeren.

Actoren : Federaal, Gewest, gemeente Berchem, DBDMH, politiezone + coördinatie met de naastliggende gemeenten.

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn.

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandelingen ; administratieve maatregelen, oprichten van een studiegroep.

Het onderwerp : het goederenverkeer moet op de grote verkeersassen blijven en moet beter georganiseerd worden op gewestelijke schaal. De behoeften eigen aan de spoeddiensten (DBDMH) moeten in overweging genomen worden. De leveringsplaatsen moeten voorts beter gerespecteerd worden.

De behoefte van :

- erop toezien dat het gewestelijk beleid nageleefd wordt; dit beleid voorziet dat het vrachtwagenverkeer geconcentreerd wordt op het hoofdnetwerk en dat het strikt gereguleerd wordt op het interwijkenet en zelfs verboden wordt - behalve afwijking - in het wijkennet ;
- een globaal goederenvervoerbeleid dat meer verantwoordelijk is op het vlak van het milieu. Het belang en de toename van het aantal zware vrachtwagens die door de grote assen van de gemeente komt (zie fase 1 van het GMP) is vandaag overdreven en schadelijk voor het milieu ;
- het behoud van correcte verkeersregels voor het zware vrachtverkeer dat zich begeeft naar de economische activiteitsgebieden in het noorden van de gemeente (cfr. de impact als gevolg van de geplande afschaffing van de overwegen). De gewestelijke ontwerpen voor het inrichten van parkeerplaatsen voor vrachtwagens van lange duur concretiseren (nl. in het kanaalgebied) ;
- bij elke wegheer aanleg, rekening houden met de voorkeurstrajecten die gebruikt worden door de spoeddiensten (DBDMH). In dit kader wijzen we op een voorkeur voor de plaatsing van verkeerskussens (gunstig voor ambulances enz.) als verkeersremmend systeem.

De gegevens :

- de Federale en Gewestelijke ontwerpen voor een alternatieve mobiliteit van de goederen belopen een steeds grotere achterstand ;
- de controle van de naleving van de verordenende bepalingen is onvoldoende (beperking van de toegang in functie van het gewicht, leveringszones,) ;
- het (over)gewicht van de vrachtwagens wordt zelden gecontroleerd (het versnelt de beschadiging van de weginfrastructuur).

Kosten, financiering : Gewest + gemeente (administratieve handelingen hoofdzakelijk).

De verwijzingen : GewOP, Iris 2-plan, Plan Vrachtwagenroutes (Mobiel Brussel), prioritaire wegen bepaald door de DBDMH.

D. HET STRUCTUREREND VERVOERNET

Het structurerend vervoernet in Sint-Agatha-Berchem omvat grootstedelijke wegen (Keizer Karellaan) en interwijkenwegen (Gentsesteenweg, Franse Gasthuislaan, Goffinlaan, Koning Albertlaan, Schweitzerplein, Hunderenveldlaan en Zelliksesteenweg) om het met de woorden van het Irisplan te zeggen. In de praktijk bestaat het net ook uit tracés buiten de openbare weg, namelijk de spoorlijn n°50.

De evolutie van dat structurerend net is essentieel in verhouding tot de beoogde duurzaamemobiliteitsdoelstellingen: niet alleen omdat dit net de bovenlokale verbindingen mogelijk maakt, maar ook omdat dit net de grootste capaciteit biedt (om aan de vervoervraag te voldoen).

De belangen van dit structurerend net verschillen in maturiteit en belang, naargelang van de betreffende assen waarop ze betrekking hebben. De vereiste interventies en de planning ervan ontsnappen bovendien aan elke gemeentecontrole (veel sites in kwestie worden beheerd door het Gewest, de MIVB of de NMBS). Voor de uitvoering van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan is het echter belangrijk dat de gemeente door de tijd heen borg kan staan voor een totaalvisie op de problematiek, dat ze als drijfveer en aanbrengrer van suggesties kan optreden tegenover de andere operatoren en dat ze de evolutie van deze belangrijke sites op de voet volgt.

Opmerking: de nood aan een coherent en krachtig structurerend vervoernet op schaalgrootte van het Brusselse noordwesten komt aan bod in fiche 1.

Fiche 11 – Het Berchemstation van de NMBS

Thematieken : modale overdracht, openbaar vervoer, GEN

Soort tussenkomst : nieuw spoorvervoeraanbod, inrichting en uitrusting van het station.

Actoren : NMBS en Gewest, MIVB + De Lijn, gemeente Sint-Agatha-Berchem, gemeente Ganshoren + Asse en Dilbeek.

Prioriteitsgraad : korte, middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling

Het onderwerp : erop toezien dat het GEN-project positieve directe gevolgen heeft voor Berchem, aangezien het Berchemstation een belangrijk convergentiepunt is waar diverse netten samenkomen (metro, trein, bus).



Het station van Berchem : de overgang tussen het MIVB-netwerk en het NMBS-netwerk gebeurt in een onaangepaste en verslechterde omgeving. De zwakte van de uitrustingen vermindert de aantrekkingskracht ervan.

De behoefte van :

- het bestaande NMBS-aanbod nu al te promoten ;
- de renovatie van de perrons en de onmiddellijke omgeving van het station (zie Statieplein), naar het recente voorbeeld van het station van Groot-Bijgaarden; de koppeling van die ingreep aan de heraanleg van het terminusplein van de MIVB (tram 82/83, bus 87, integratie van een terminus voor De Lijn) om een performante en kwalitatieve multimodale overdrachtpool te creëren ;
- de afstemming van het station en zijn werking op de gevolgen die gekoppeld zijn aan de ingebruikname van het GEN, met name de afschaffing van de overwegen op de Gentssteenweg en de Nestor Martinstraat, de aanleg van tunnels onder de sporen die toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit, enz. ;
- de herbestemming van het stationsgebouw, zij het slechts gedeeltelijk, voor een spoorwegfunctie (wachtruimte, fietsenstalling...) ;

- de vervanging, op korte termijn, van de belsignalisatie voor het sluiten van de overweg door een discreter model, aangepast aan de residentiële omgeving (denk maar aan de nieuwe gebouwen aan de Gentsesteenweg en de Vliegvelddreef) ;
- de bestudering, op korte termijn, van de manier waarop men een doeltreffende modale overdracht van het autoverkeer zou kunnen organiseren, hetzij op lokaal niveau (gebruik voor de omliggende wijken, eventueel partnership met de parkings van de warenhuizen in de buurt...) of op macroscopische schaal (zie fiche 1 en de aanleg van overstapparkerplaatsen aan het uiteinde van de E40, in de buurt van het station) ;
- de modale overdracht te bevorderen. Er is nood aan meer fietsrekken en meer fietsstallingen: minimaal 50 plaatsen om te beginnen (cf. Groot-Bijgardenstation) ;
- het station opnemen in de bewegwijzering van de plaatselijke bestemmingen.



Het station van Groot-Bijgarden werd onlangs volledig vernieuwd en is een interessante ruimte geworden voor de modale overdracht (auto's → trein en fiets → trein).

De gegevens :

- het dossier voor de globale herstelling van het station is bijzonder complex (het gaat veel verder dan een eenvoudige renovatie) en vereist de coördinatie van een groot aantal spelers (zie hierboven). Vandaar dat het gevaar bestaat dat slechts op middellange of zelfs lange termijn zal kunnen worden voldaan aan de "basic" behoeften ;
- de huidige omstandigheden voor een modale overdracht auto + trein zijn allesbehalve gunstig ;
- de kalender van het GEN-project heeft al heel wat vertragingen opgelopen (in 1998 was er gepland dat de 8 lijnen van het GEN tussen 2002 en 2008 zouden worden opgestart. Vandaag hoopt men dat het net rond 2019 operationeel zal zijn).

Kosten, financiering : het Federaal, het Gewest, Infrabel.

De verwijzingen : GEN plan, Iris 2 plan, Infrabel.

Fiche 12 – Keizer Karelaan

Thematieken : structurerend netwerk, openbaar vervoer, autoverkeer, fietsnetwerk, verbindingen te voet

Soort tussenkomst : heraanleg van de laan ; op lange termijn, het plaatsen van een openbaar vervoerlijn (bus, tram) in eigen bedding

Actoren : Gewest, gemeente Sint-Agatha-Berchem, Gemeente Ganshoren, MIVB, De Lijn, Vlaamse Gewest...

Prioriteitsgraad : middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling

Het onderwerp : Heraanleg van de belangrijkste weg in het noordwesten van Brussel

De behoefte van :

Op korte termijn :

- verbetering van de veiligheid op het kruispunt met de Gentsesteenweg (dat binnenkort heraangelegd wordt, zie fiche 13);
- het andere zwarte punt in de verkeersveiligheid (kruispunt met de Zelliksesteenweg) kan eventueel veiliger worden dankzij de installatie van een camera. Die camera zou chauffeurs dan moeten afschrikken om zich aan de frequent vastgestelde onwettige manoeuvres te bezondigen: U-turn naar de E40, gebruik van de busstrook in tegengestelde richting op de Zelliksesteenweg, links afslaan op de Keizer Karellaan naar de Zelliksesteenweg enz.
- tijdsaanduidingen voor de voetgangersoversteekplaatsen ;
- regeling van het probleem van de "wilde" leveringen (parkeren op het voetpad + onveiligheid) van de nieuwe handelsinfrastructuur op de hoek van de Keizer Karellaan en de Gentsesteenweg.

Op middellange en lange termijn :

- er moet voor gezorgd worden dat auto's niet langer toegang hebben tot de Carrefour, Basilix enz. vanaf het kruispunt van de Keizer Karellaan en de Gentsesteenweg ;
- het laatste stuk van de E40, tussen het knooppunt Groot-Bijgaarden en het beginpunt van de Keizer Karellaan (dus op grondgebied Dilbeek) inrichten als een stadslaan (om de snelheid van de voertuigen op een "natuurlijke" manier af te remmen ;
- de volledige Keizer Karellaan (zowel in Berchem als in Ganshoren) inrichten als een stadslaan, met invoeging van een doeltreffende openbaarvervoerlijn in eigen bedding (trams, eventueel een Rapid-Transitbus in een eerste fase). Een optie die zowel in het GemMP van Ganshoren (2006) in aanmerking wordt genomen als in de mobiliteitsstudie die aan de uitvoering van GGB nr. 14 "Stadspoort" voorafging (2007) ;

- op nog langere termijn valt een metro-oplossing (tussen Simonis en het knooppunt Groot-Bijgaarden) niet uit te sluiten om, onder meer, optimale omstandigheden voor de intermodaliteit te creëren.



De organisatie van een grootschaalse modale overdracht in het noorden van de gemeente (uitrit van de E40, station van Sint-Agatha-Berchem), zal een langdurig proces zijn, dat verschillende ontwikkelingsscenario's zal impliceren.

De gegevens :

- al decennia lang worden de problemen van de Keizer Karellaan stapsgewijs behandeld, geval per geval ;
- de kosten liggen bijzonder hoog en de problematiek vereist dat rekening wordt gehouden met een uitgestrekt gebied (tussen de verkeerswisselaar van Groot-Bijgaarden en het Simonisplein) ;
- de visie mag niet te eng worden. De oprichting van een "task force" (begeleidingscomité) is noodzakelijk. Een behandeling die geïnspireerd is op het "Richtplan voor de Middenring" (Brussel Mobiliteit – als voorbeeld van een type van aanpak) zou opportuun zijn ;
- de Keizer Karellaan is één van de belangrijkste as om het kanaal over te steken ; werkzaamheden zullen hier een behoorlijke impact hebben.

Kosten, financiering : het Federaal, het Gewest. NB : bestaan de eerste kosten bovenal uit studiekosten (om te onderzoeken wat de latere opties zullen gaan kosten).

De verwijzingen : Iris 2 plan, Brussel Mobiel, GemMP Ganshoren.

Fiche 13 – Gentsesteenweg

Thematieken : structurerend netwerk, openbaar vervoer, autoverkeer, fietsnetwerk, verbindingen te voet

Soort tussenkomst : heraanleg van de laan

Actoren : Gewest, MIVB, gemeente Berchem, gemeente Molenbeek

Prioriteitsgraad : korte termijn

De maatregelen van de gemeente : begeleiding van de werken (o.m. organisatie van de tijdelijke verkeersomleidingen)

Het onderwerp : vernieuwing van het beschadigde wegdek, aanleg die de reissnelheid en het comfort van het openbaar vervoer bevordert, integratie van fietsinfrastructuren.

De behoefte van :

- uitvoering (lopend) van het gewestelijk project (einde van de werken voorzien in 2014); een project dat gebaseerd is op de aanleg van halfeigen banen voor de tram en een fietstracé (fietspaden en fietsstroken), de inplanting van rijbomen enz. ;
- een degelijke coördinatie met de heraanleg van het Schweitzerplein ;
- tussen de Keizer Karellaan en de Zelliksesteenweg, daar zal alleen nog eenrichtingsverkeer (richting Schweitzerplein) toegestaan zijn.

De gegevens :

- de fasering van de interventies (de werken zijn al bezig sinds 2010 in Molenbeek) zal leiden tot een lange spreiding van de hinder in de tijd (tot 2014) ;
- omdat de weg niet breed genoeg is, berust de huidige heraanleg op een hybride principe (halfeigen banen voor de trams) ;
- diverse interventies in het wijknet (gemeentewegen) zullen waarschijnlijk pas mogelijk zijn na de voltooiing van deze werken (en van het Schweitzerplein).

Kosten, financiering : 20 miljoen euro ten laste van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (voor het volledige project, ook op het grondgebied van Molenbeek).

De verwijzingen : Brussel Mobiel.

Fiche 14 – Frans Gasthuislaan

Thematieken : structurerend netwerk, openbaar vervoer, fietsnetwerk

Soort tussenkomst : herstelling van het beschadigde wegdek, opdeling en indeling van de openbare ruimte volgens hedendaagse criteria, verfraaiing van de openbare ruimte, verbetering van de reissnelheid van het openbaar vervoer

Actoren : Gewest, MIVB, gemeente Sint-Agatha-Berchem, gemeente Koekelberg, gemeente Ganshoren

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling, begeleidende maatregelen

Het onderwerp : heraanleg van een "missing link" in de netwerken (op het kwalitatieve vlak) tussen het voorplein van de basiliek en het Schweitzerplein ; invoering van correcte gebruiksomstandigheden voor het openbaar vervoer.

De behoefte van :

- een herkwalificering van de wandelomstandigheden voor voetgangers ; verbetering van en ruimer uitzicht voor de oversteekplaatsen op de kruispunten met de Herderinlaan en Boerderijstraat ;
- de laan het statuut van voorrangsweg toekennen om de voorrangsregels te harmoniseren ;
- de continuïteit (met de Goffinlaan) van het fietstraject verzekeren (fietspad of markeringen) ;
- voorkomen dat tram 19 tijd verliest in het verkeer (eigen bedding ter hoogte van het kruispunt met de Pantheonlaan enz.) ;
- de overheveling van het beheer naar het Gewest (na de renovatie).

Gegevensheden :

- momenteel zijn 3 gemeentes verantwoordelijk voor het beheer van de laan; op dit moment ontbreekt het aan gezamenlijke initiatieven ;
- de Goffinlaan is op een tamelijk atypische manier aangelegd en die indeling kan niet zomaar in de Frans Gasthuislaan worden overgenomen ;
- het wordt moeilijk om de heraanleg van de laan te plannen zolang er geen aanzet tot een oplossing werd goedgekeurd en uitgevoerd voor het kruispunt met de Pantheonlaan (op Koekelberg).

Kosten, financiering : het Gewest (Baseren we ons op de kostprijs van de recente heraanleg van de Goffinlaan, dan zouden de werkzaamheden in de Frans Gasthuislaan op ongeveer 1.250.000 euro uitkomen).

De verwijzingen : GemMP Koekelberg, Brussel Mobiel.

Fiche 15 – Goffinlaan

Thematieken : structurerend netwerk, openbaar vervoer, fietsnetwerk

Soort tussenkomst : lichte herinrichting van de laan

Actoren : Gewest, gemeente Sint-Agatha-Berchem

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling, begeleidende maatregelen

Het onderwerp : bijsturing van de kinderziekten van een (te) vernieuwende inrichting, verbetering van de reissnelheid (openbaar vervoer), veiliger inrichting van de laan.

De behoefte van :

- herstelling van de elementen (wegdek) die, sinds de heraanleg van de laan in 2006, in een mum van tijd opnieuw schade zijn gaan vertonen ;
- op korte termijn moeten de voorrangsdrichthoeken die op de grond geschilderd zijn (aan de kruispunten) verplaatst worden opdat ze beter zouden bijdragen tot een duidelijke perceptie van het statuut van de laan (voorrangsweg) ;
- versterking van de zichtbaarheid van de fietspaden door het plaatsen van meer logo's (ter herinnering) die op de grond geschilderd zijn ;
- op middellange termijn, invoering van een eigen bedding voor trams op de toerit naar het Schweitzerplein en op het kruispunt met de Kasteellaan en de Ganshorenstraat (Goffinhalte) ;
- op middellange termijn, aanpassing en opvallender aanduiding van de kruispunten, waarbij het systeem van de doorlopende trottoirs wordt vervangen door een meer traditioneel systeem (cf. Mettewielaan).

De gegevens :

- aangezien de vernieuwing nog tamelijk recent is, ligt de programmering van nieuwe grootschalige werken hier moeilijker ;
- door de toevoeging van een eigen baan bij het naderen van het Schweitzerplein zullen enkele parkeerplaatsen moeten verdwijnen ;
- om de werken te globaliseren en te zorgen voor een harmonische aanpak van de hele as Schweizer - Basilek, zou men de ingrijpende werken (op middellange termijn) moeten koppelen aan de voorziene heraanleg van de Frans Gasthuislaan (zie fiche 14).

Kosten, financiering : het Gewest, MIVB (Vicom programma).

De verwijzingen : GemMP Sint-Agatha-Berchem fase 1 & 2.

Fiche 16 – Koning Albertlaan

Thematieken : structurerend netwerk, openbaar vervoer

Soort tussenkomst : wijziging van het statuut "voorrang van rechts" in dat van een voorrangsweg, lichte herinrichting van de laan

Actoren : Gemeente Sint-Agatha-Berchem, MIVB

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn

De maatregelen van de gemeente : politie règlement, openbare werken

Het onderwerp : veilig maken van een as waar (te) veel ongevallen plaatsgrijpen.

De behoefte van :

- verbetering en veiliger maken van het tramverkeer ;
- wijziging van het statuut "voorrang van rechts" in dat van een voorrangsweg; harmonisering van het statuut van de lanen waarlangs tram 19 rijdt ;
- herziening van de aanleg van de rotonde met de Selliers de Moranvilleaan. Ofwel past men de centrale kern aan (verlaging) en voorziet men de conflictpunten met de tram van de nodige signalisatielichten, ofwel schaft men de rotonde volledig af (en gaat men terug naar een gewone kruispuntinrichting) ;
- na de komende vernieuwing van het rollend materieel van de MIVB (tram 3000), dient de impact van de door de trams veroorzaakte lawaaihinder opnieuw te worden geëvalueerd (zie recente klachten in dat verband).

De gegevens :

- de wegbedekking (klinkers) heeft de tand des tijds slecht doorstaan, en op middellange termijn zou men moeten beslissen wat hiermee in de toekomst moet gebeuren;
- rotondes die worden doorkruist door een tramlijn, zijn steeds structureel gevaarlijk; vandaar het idee om ze af te schaffen waar ze niet noodzakelijk zijn (kruispunt met de Selliers de Moranvilleaan);
- het beheer van de weg (interwijkenweg) is gemeentelijk gebleven (+ gedeelte MIVB), wat het moeilijk maakt om zware ingrepen te plannen voor een as die werd heraangelegd in 2000.

Kosten, financiering : het Gewest, MIVB (afhankelijk van de gekozen opties zou de ingrijpende heraanleg van het kruispunt met de Selliers de Moranvilleaan goed kunnen zijn voor een kostenplaatje tussen 500.000 en 1 miljoen euro).

De verwijzingen : GemMP Sint-Agatha-Berchem fase 1 & 2.

Fiche 17 – Schweitzerplein

Thematieken : structurerend netwerk, openbaar vervoer, autoverkeer, modale overdracht, verkeersveiligheid, actieve mobiliteit...

Soort tussenkomst : heraanleg van de openbare ruimtes

Actoren : Gewest, gemeente Sint-Agatha-Berchem

Prioriteitsgraad : korte termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling, begeleidende maatregelen

Het onderwerp : heraanleg van het plein, de functie van dit plein als multimodaal knooppunt en draaischijf voor het openbaar vervoer verbeteren.

De behoefte van :

- grote leefruimtes vrijgemaakt ;
- voetgangersoversteekplaatsen ingekort ;
- de toegang tot het openbaar vervoer verbeterd ;
- het kernpunt van de zachte mobiliteit in Berchem op een degelijk kwalitatief niveau brengen.



Beeld van de voorziene inrichting van het plein.

De gegevensheden :

- een belangrijk project (het einde der werken is voorzien in juli 2012) ;
- na de herinrichting zal men zorgvuldig de verkeersstroom moeten evalueren, waarbij men dan de eventuele problemen (filevorming) dient aan te duiden, alsook de impact op de omliggende wijken dient te onderzoeken.

Kosten, financiering : Gewest (± 2.900.000 euros).

De verwijzingen : GemMP Sint-Agatha-Berchem fase 1 & 2, Brussel Mobiel.

Fiche 18 – Hunderenveldlaan & Zelliksesteenweg

Thematieken : structurerend netwerk, openbaar vervoer, autoverkeer, fietsnetwerk, verbindingen te voet

Soort tussenkomst : gerichte aanpassings- en onderhoudsmaatregelen
heraanleg van de openbare ruimtes

Actoren : Gewest, gemeente Sint-Agatha-Berchem

Prioriteitsgraad : korte, middellange en lang termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling, begeleidende maatregelen

Het onderwerp : behandeling van verspreide problemen

De behoefte van :

Hunderenveldlaan :

- behoud van het praktisch karakter dat nodig is voor het voetpad langs de Hunderenveldwijk (recent hersteld) ;
- een degelijke integratie en beveiliging van de toekomstige schoolsite (hoek van de Hunderenveldlaan en de Lusthuizenstraat) ;
- een (gedeeltelijke) herstelling van het fietspad en verbetering van de oversteekplaats op het kruispunt aan het omnisportcentrum; aanleg van een fietsverbinding tussen de Hunderenveldlaan en de Zelliksesteenweg (zie fiche 20) ;
- concretisering van de plannen voor de beheersoverdracht (van de Gemeente naar het Gewest) ;
- op termijn mag de parkeerzone niet het statuut van E9c behouden (cf. Fiche 9) ; men dient er het parkeren voor de modale overdracht te promoten (tram 19).



Zelliksesteenweg :

- de nieuwe vastgoedontwikkeling van huizenblok 52 zal wellicht gevolgen hebben voor de organisatie van de openbare weg (aanleg van een parkeerzone bij het verlaten van de stad);
- verbetering van het beheer van het stuk ten noorden van de Keizer Karellaan, waar het gebrekkig onderhoud (wildgroei van de beplanting enz.) het voetgangersverkeer belemmert (subjectief onveiligheidsgevoel);
- programmering van de vernieuwing van de openbare verlichting (die gemeentelijk is gebleven).



De gegevens :

- het plan voor de beheersoverdracht van de Hunderenveldlaan is oud en leidt tot een zeker immobilisme (in afwachting van de concretisering) ;
- de Zelliksesteenweg zal een deel van het verkeer van de (tot eenrichtingsstraat gemaakte) Gentssesteenweg overnemen en dreigt dus nog meer verzadigd te raken.

Kosten, financiering : beperkt.

De verwijzingen : GemMP Sint-Agatha-Berchem fase 2.

E. HERAANLEG VAN DE OPENBARE WEGEN (gemeentelijk niveau)

De uitvoering van het GemMP impliceert ook dat de gemeente zelf een aantal openbare werkzaamheden uitvoert (voornamelijk aan het wijkennet dat onder haar beheer staat).

Nuttige interventies om die van andere overheidsoperatoren aan te vullen, maar evenzeer interventies die fungeren als "uitvoeringsluik" van de verschillende nagestreefde mobiliteitsdoelstellingen (cf. hoofdstuk C).

De uitvoering van die herinrichtingswerken moet worden afgewogen aan de hand van :

- de urgentie van de interventie (cf. voorstel tot relatieve klassering op dat vlak, cf. voorgaande fiches) ;
- de nood aan vernieuwing gedictieerd door de "natuurlijke" slijtage van de openbare ruimtes. Een meer secundaire mobiliteitsinterventie kan eventueel al op korte termijn worden uitgevoerd, gewoon om dat de betreffende weg in een (te) slechte staat is ;
- de financiële middelen die de gemeente de komende 10 à 15 jaar kan uittrekken voor wegenwerken.

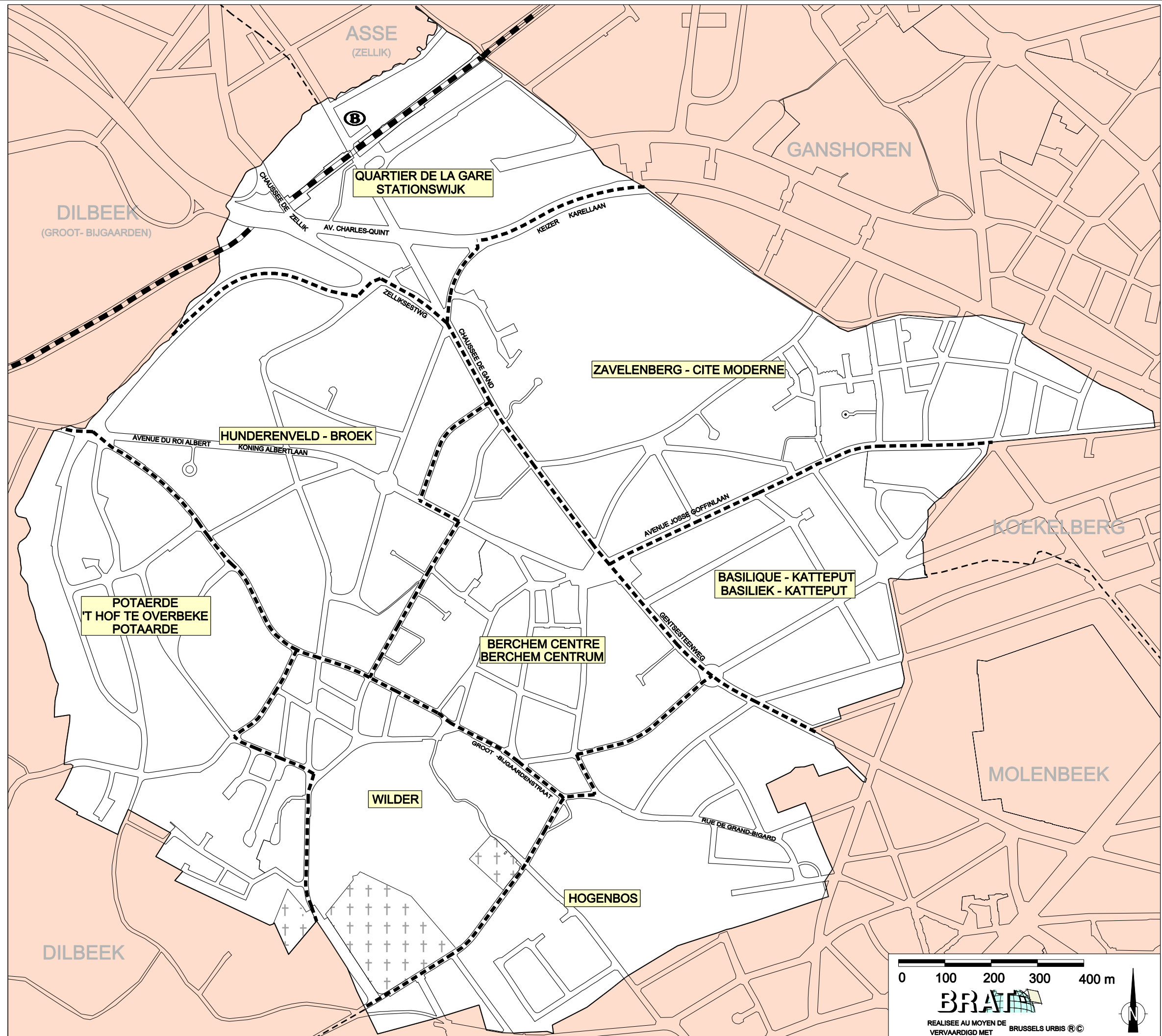
Hier dient opgemerkt dat voorgaande "wegenfiches" niet alles vermelden wat op korte en middellange termijn vernieuwd moet worden in de Berchemse openbare ruimtes. Het accent ligt op plaatsen waar de vernieuwing van de openbare ruimte meer fundamentele (nieuwe) mobiliteitsdoelstellingen (en –parameters) impliceert. Wegen die dus wellicht beter niet "gewoon" vernieuwd worden, maar meteen ook op zo'n manier worden aangepast dat de diverse mobiliteitsaspecten beter georganiseerd zijn.

Bepaalde (quasi) identieke herstellingen die niet expliciet in dit document vermeld staan, mogen niet uit het oog verloren worden omdat ze eveneens een rol spelen in de kwaliteit van het gemotoriseerde of zachte verkeer.

Voorbeelden :

- een trottoir in goede staat kan gebruikers alleen maar aanmoedigen om vaker te voet te gaan ;
- een goede asfaltkwaliteit is veiliger voor motorrijders en fietsers, en veroorzaakt bovendien minder geluid ;
- enz.

De beschouwde ruimtes in de gemeente werden hieronder in 8 wijken onderverdeeld (zie kaart).



Fiche 19 – Stationswijk

Vliegvelddreef

Op korte termijn :

- inrichting van de straat als zone 30 (het is de facto een zone 30) ;
- vervollediging van de BEV-signalisatie (kruispunt Keizer Karellaan) ;
- niet langer toestaan dat het voetpad aan de overweg (en in het verlengde van een zebrapad) wordt gebruikt voor de opslag van de containers (vuilnisbakken).



Klissenlaan

Op korte termijn :

- vernieuwing van de voetpaden ;
- verbetering van de zichtbaarheid (signalisatie van de ingang) van de zone 30 ;
- aanpassing van de aanleg van het kruispunt met de Keizer Karellaan (bestrijding van het wildparkeren en het parkeren op de hoeken, oplossen van de leveringsproblemen en de gevaarlijke manoeuvres van de gebruikers van de parking van nr. 37 : ze rijden de Keizer Karellaan op tegen het eenrichtingverkeer in !).

Op middellange termijn :

- aanpassing van de fietssluis op het kruispunt van de Zavelenberggaarde (frequente blokkering van vrachtwagens).



Eilandenhoutstraat

Op korte termijn :

- tussen de nrs. 2 en 22 tijdelijk deels op het voetpad laten parkeren (E9f) ; daar een leveringszone voorzien ter hoogte van nr. 14 ;
- in afwachting van de heraanleg (cf. fiche 11) dient men het wildparkeren van auto's op het middeneiland van het kruispunt met de Gentssteenweg (frituur) fysisch te verhinderen.

Op middellange termijn :

- een globale heraanleg van de weg, aansluitend op de projecten van Infrabel en de MIVB voor het station van Sint-Agatha-Berchem (cf. fiche 11).



Keizer Karellaan : cf. fiche 12.

Gentssteenweg

Op korte termijn :

- cf. fiche 11 en fiche 13 ;
- voorziening van meer wachthuisjes aan de MIVB-halte "Berchem Shopping" (cf. fiche 27) ;
- heraanleg (en structurele aanpassing) van het voetpad ter hoogte van de ingang van de parking van het kantoorgebouw op de hoek van de Keizer Karellaan.



Stationsplein

Op korte en middellange termijn :

- cf. fiche 11 ;
- een globale heraanleg van de weg, aansluitend op de projekt van Infrabel



Nestor Martinstraat

Op korte termijn :

- cf. fiche 11 ;
- de herstelling van het wegdek is er dringend.

Op middellange termijn :

- heraanleg van de kruispunten (Maria van Hongarijelaan en Technologiestraat) ;
- herstelling van het voetpad en definitief maken van de parkeerzone (de huidige paaltjes zijn tijdelijk) ;
- integratie van een fietsroute aan de kant van Ganshoren (zie GemMP Ganshoren) ;
- herkwalificering als voetgangerszone van het stuk ten noorden van de spoorweg (zie de recente herstelling van de voetpaden op grondgebied Asse).



Maria van Hongarijelaan

Op korte termijn :

- de (soms gevaarlijke) beschadigingen van de voetpaden in het oog houden ;
- instelling van een zone 30 om de overgang te beklemtonen tussen de Ganshorenlaan (waar 50 km/u geldt) en de parking van Carrefour (waar de beheerder een snelheidsbeperking van 20 km/u oplegt) ;
- bij de uitvoering van het project van Infrabel (zie fiche 11) dient men de organisatie te herzien van de oversteekplaatsen die momenteel niet echt stroken met de behoeften van de voetgangers.

Op middellange termijn :

- heraanleg van de rotonde met de Nestor Martinstraat, die beter aangepast moet worden aan het zware vrachtverkeer (toegang tot de bedrijfszones van de GOMB).



Technologiestraat

Op korte termijn :

- bij de aanleg van een nieuwe weg in Ganshoren (Molenbeekvallei), dient het kruispunt met de Nestor Martinstraat te worden herzien (slecht aangepast aan de doortocht van vrachtwagens) ;
- herstelling van het voetpad op de hoek van de Gentsesteenweg en bescherming ervan (met paaltjes) tegen het wildparkeren van auto's.



Zelliksesteenweg : cf. fiche 18.

Fiche 20 – Hunderenveld – Broek

Azuurstraat

Op middellange termijn :

- inrichting van de straat als zone 30 (+ Lusthuizenstraat).



Broekstraat

Op korte termijn :

- afschaffing van het halfmaandelijks beurtelings parkeren en vervanging door "zigzag"-parkeerinrichtingen ;
- vernieuwing van het wegdek (asfalt).

Op middellange termijn :

- aanpassing aan de PBM-normen van de voetgangersoversteekplaatsen ter hoogte van de Zevensterrestraat en de Selliers de Moranvilleaan.



Lusthuizenstraat

Op korte termijn :

- definitieve aanpassing van de parkeerwijze (zigzag), vervanging van de tijdelijke paaltjes.

Op middellange termijn :

- vernieuwing van het voetpad aan de kant van de Jean Monnet-wijk ;
- aanpassing aan de PBM-normen van de voetgangersoversteekplaats ter hoogte van de bedieningsweg (die trouwens ontoegankelijk is) die leidt naar het basketbalplein van het speelterrein ;
- globale heraanleg van het kruispunt Lusthuizenstraat - Hunderenveld - Zelliksesteenweg, met aanleg van een "drempel" (waardoor de straat als zone 30 kan worden ingericht) en een fietsverbinding tussen het net van de Hunderenveldlaan en dat van de Zelliksesteenweg.



De Selliers de Moranvillelaan

Op korte termijn :

- vereenvoudiging van de verticale signalisatie die overbodig is in een zone 30 (noordelijk stuk).

Op middellange termijn :

- inrichting van het zuidelijk stuk als zone 30 ; vertragswijze nog nader te bepalen ter hoogte van de OCMW-lokalen.



Bloemennoord

Op korte termijn :

- naar het voorbeeld van de Lindegaaarde (zie foto) zou het uiteinde voorzien moeten worden van een bord B1 (voorrang verlenen) ;
- indien mogelijk dient er het statuut van woongebied te worden ingevoerd.



Gebroeders Becquélaan

Op korte termijn :

- integratie van rijbaankussens in de twee kruisingszones (ter bevestiging van het statuut van zone 30).

Op middellange termijn :

- vernieuwing van het wegdek (dit is 50 jaar oud) ;
- evalueren of het opportuun zou zijn om eenrichtingsverkeer in te voeren (om komaf te maken met de kruisingsproblemen voor wagens).



Groot Bijgaardenstraat

Op korte termijn :

- verderzetting en voltooiing van het globale renovatieproject dat in 2004 werd gestart (NB : werken aan de gang tussen de Leemansstraat en de Bloemenkwekersstraat) en dat vandaag is voltooid voor het hele gedeelte tussen de Mirtenlaan en de Leemansstraat.

Op middellange termijn :

- het overwegen van de vervanging van de porfierstenen ter hoogte van het Kerkplein door een minder lawaaijige wegbedekking.



Hunderenveldlaan : cf. fiche 18.

Koning Albertlaan : cf. fiche 16.

Zevensterrenstraat

Op korte termijn :

- inrichting als zone 30 (2 rijbaankussens) ;
- aanpassing aan de PBM-normen van de voetgangersoversteekplaatsen ter hoogte van de Broekstraat.



Fiche 21 – Zavelenbergwijk – Moderne-Wijk

Herderinlaan

Op korte termijn :

- inrichting als zone 30 ;
- invoering van beperkt eenrichtingsverkeer (ingang langs de Frans Gasthuislaan) ;
- vernieuwing van het wegdek.



Geheel van wegen die de Moderne-wijk vormen

Op korte termijn :

- globale restauratie van de openbare ruimten van de Victor Bourgeoiswijk (project Beliris), met aanpak van bepaalde te brede stukken van de rijweg ;
- afschaffing van bepaalde overbodige signalisaties (b.v. : de borden A7) ;
- herinnering aan het statuut van zone 30 in de wijk zelf (wegmarkeringen) ;
- integratie van de wijk in het Cambio-systeem, of zelfs Villo ! (Initiatiefplein of Samenwerkersplein).



Strijdersstraat

Op korte termijn :

- het oplossen van de signalisatieproblemen (overbodige borden + het stuk van de straat tussen de Molenveldsteeg en de Goffinlaan dat geen zone 30 is) ;
- gerichte herstelling van de voetpadbeschadigingen.

Op middellange termijn :

- installatie van 3 rijbaankussens om een betere naleving van de 30 km/u te garanderen ;
- vernieuwing van het wegdek (dit is 50 jaar oud).



Ganshorenstraat

Op korte termijn :

- aanpassing van de oversteekplaatsen voor voetgangers in de Rémystraat en de Onze Lieve Vrouw van Fatimalaan (momenteel niet zo geschikt voor personen met een beperkte mobiliteit) ;
- vernieuwing van het wegdek (dit is 50 jaar oud).

Op middellange termijn :

- vervanging van het zebrapad van de Goffinlaan (zinloos vermits het om een kruispunt met lichten gaat !) door een traditionelere kruispuntinrichting.



Openluchtstraat

Op korte termijn :

- de zone 30 laten beginnen aan het kruispunt met de Keizer Karellaan en niet vanaf het kruispunt met de Dendermondestraat (coördinatie met Ganshoren) ;
- correctie van de vage markeringen van de GFR.

Op middellange termijn :

- aanpassing van de oversteekplaats voor voetgangers in de Stichtingstraat (momenteel niet zo geschikt voor personen met een beperkte mobiliteit).



Franse Gasthuislaan : cf. fiche 14.

Boerderijstraat

Op korte termijn :

- inrichting als zone 30 (coördinatie met Ganshoren) ;
- vernieuwing van de voetpaden.



Onze-Lieve-Vrouw van Fatima

Op korte termijn :

- inrichting als zone 30 ;
- vereenvoudiging van de verticale signalisatie die overbodig is in een zone 30.



Openveldstraat

Op korte termijn :

- vernieuwing van de verlichting aan de scholen (gemeenteschool nr. 3 + Institut Saint Albert) ;
- tussen het Initiatiefplein en de Dendermondestraat moet het parkeren in zigzag worden georganiseerd (om het kruisen van de wagens te vergemakkelijken).

Op middellange termijn :

- aanleg van een plateau voor de ingang van het Institut Saint Albert ;
- vernieuwing van het wegdek (sectie Gentssesteenweg - Ruelensplein - dit is 50 jaar oud).



Place Ruelensplein

Op korte termijn :

- aanpassing van het kruispunt met de westelijke tak van de Strijdersstraat (aansluitend op de invoering van eenrichtingsverkeer in de straat) ;
- vernieuwing van de verlichting aan de scholen (K.T.A. Zavelenberg).

Op middellange termijn :

- volledige heraanleg van het plein (kern van een wijk in zone 30) volgens de hedendaagse principes (aanleg van meer vlakke ruimtes, rekening houden met het nieuwe verkeersplan, degelijke aanpassingen voor PBM, integratie van een kiss & ride voor de omliggende scholen) ;
- vereenvoudiging van de verticale signalisatie.



Dendermondestraat

Op korte termijn :

- vernieuwing van het wegdek ;
- inrichting van de straat als zone 30 (installatie van 2 tot 3 rijbaankussens), te coördineren met Ganshoren, opdat het hele wijknet tussen de Keizer Karellaan en de Goffinlaan zone 30 zou worden.

Op middellange termijn :

- vernieuwing van de voetpaden ;
- samenwerking met Leefmilieu Brussel moet het probleem van het voetgangersverkeer langs de weilanden van de Zavelenberg worden opgelost.



Zavelenberggaarde

Op middellange termijn :

- vernieuwing van de voetpaden.



Fiche 22 – Berchem Centrum - Wijk

Alcyonsstraat

Op korte termijn :

- vernieuwing van het wegdek.

Op middellange termijn :

- men dient de plaatsing van een rijbaankussen ter hoogte van nr. 88 te overwegen om het statuut van zone 30 kracht bij te zetten.



Blauwetstraat

Op middellange termijn :

- rekening houdend met de heraanleg van de Gentsesteenweg, dient men de omkering van het eenrichtingsverkeer te overwegen.

Op lange termijn :

- vlakke heraanleg van de straat, volgens het principe van een woongebied.



Kortestraat

Op korte termijn :

- inrichting als zone 30 (cf. Kerkstraat).



Kerkstraat

Op korte termijn :

- inrichting als zone 30 (sectie Schweitzerplein - Leemansstraat) ;
- vereenvoudiging van de verticale signalisatie.

Op middellange termijn :

- overweging om van het stuk tussen de Leemansstraat en de Groot-Bijgaardenstraat een eenrichtingsstraat te maken (te koppelen aan eventueel eenrichtingsverkeer in de Leemansstraat) ;
- aansluitend op de heraanleg van het Schweitzerplein dient men de heraanleg te bestuderen van het stuk tussen het Schweitzerplein en de Leemansstraat (voorplein van de kerk), volgens het principe van een ontmoetingsruimte, te koppelen aan de heraanleg van het Koning Boudewijnplein en de Grand Halleuxstraat.



Bloemkwekersstraat

Op korte termijn :

- definitieve aanpassing van de parkeerwijze (zigzag) ;
- aanleg van een plateau voor de ingang van het Sint-Albertusschool.

Op middellange of lange termijn :

- vernieuwing van het wegdek (dit is 50 jaar oud).



Groot Bijgaardenstraat : cf. fiche 20.

Hortensiagaarde

Op korte termijn :

- vernieuwing van het wegdek, volgens het principe van een woongebied ;
- naar het voorbeeld van de Lindegaarde zou het uiteinde voorzien moeten worden van een bord B1 (voorrang verlenen).



Leemansstraat

Op korte termijn :

- inrichting als zone 30 (cf. zone 30 Kerk - Soldaten).

Op middellange termijn :

- overweging om van het stuk tussen de Leemansstraat en de Groot-Bijgaardenstraat een eenrichtingsstraat te maken (te koppelen aan eventueel eenrichtingsverkeer in de Kerkstraat).



Populierenoord

Op korte termijn :

- naar het voorbeeld van de Lindegaarde zou het uiteinde voorzien moeten worden van een bord B1 (voorrang verlenen).

Op lange termijn :

- vernieuwing van het wegdek, volgens het principe van een woongebied.



Preserstraat

Op korte termijn :

- een eenrichtingsstraat te maken tussen de Soldatenstraat en de Leemansstraat ;
- inrichting als zone 30 (cf. zone 30 Kerk - Soldaten).



Koning Albertlaan : cf. fiche 16

Koning Boudewijnplein

Op korte termijn :

- vernieuwing van het asfalt op de parking;
- invoering van eenrichtingsverkeer op het stuk langs de centrale school (kiss & ridefunctie).

Op middellange termijn :

- aansluitend op de heraanleg van het Schweitzerplein dient men de heraanleg te bestuderen van het plein (volgens het principe van een ontmoetingsruimte), te koppelen aan de heraanleg van de Kerkstraat en de Grand Halleuxstraat.



Schweitzerplein : cf. fiche 17

Soldatenstraat

Op korte termijn :

- inrichting als zone 30 (sectie Comhairelaan – Schweitzerplein - cf. zone 30 Kerk - Soldaten).



Fiche 23 – Basiliek – Katteput - Wijk

Basilieklaan

Op korte termijn :

- invoering van een zone 30, ondersteund door de plaatsing van 2 x 2 rijbaankussens op het stuk tussen de Gentsesteenweg en de Lauralaan.

Op middellange termijn :

- inplanting van rijbomen in de parkeerzones ;
- eventuele invoering van eenrichtingsverkeer in de laan om het transitverkeer tegen te gaan (te evalueren na de heringebruikname van de Gentsesteenweg. Actie te koppelen aan de Koekelberglaan).



Genotstraat

Op korte termijn :

- invoering van een zone 30 (maar deze actie hangt af van de gemeente Molenbeek) ;
- eventuele inrichting van een BEV (beperkt eenrichtingsverkeer).



Goffinlaan : cf. fiche 15.

Katteputstraat

Op korte termijn :

- invoering van een zone 30 ;
- het kruispunt met de laterale bedieningsweg van de Basiliëklaan zou hierop voorrang moeten krijgen (te voorzien van een bord B1) voor meer veiligheid (slechte zichtbaarheid en leesbaarheid, geparkeerde wagens op de hoek...).

Op middellange termijn :

- herziening van de aanleg van het kruispunt met de Klein-Berchemstraat (minder breed uitlopend profiel), verkorting van de oversteekplaats en aanpassing ervan voor PBM.



Koekelberglaan

Op korte termijn :

- invoering van een zone 30 ;
- behandeling van de schade die door de rijbepanting werd veroorzaakt aan de (recente) voetpaden (gevaarlijk voor de voetgangers).

Op middellange termijn :

- ter ondersteuning van de invoering van een zone 30 voor de laan zou men 2 x 2 rijbaankussens moeten plaatsen (zie verlenging met de Bénèslaan in Molenbeek waar al jaren 2 snelheidsbeperkende voorzieningen bestaan) ;



- eventuele invoering van eenrichtingsverkeer in de laan om het transitverkeer tegen te gaan (te evalueren na de heringebruikname van de Gentsesteenweg). Actie te koppelen aan de Basilieklaan).

Lauralaan

Op korte termijn :

- vernieuwing van het wegdek (asfalt).

Op middellange termijn :

- ter ondersteuning van de invoering van een zone 30 voor de laan zou men 1 x 2 rijbaankussens moeten plaatsen ;
- aanpassing aan de PBM-normen van de voetgangersoversteekplaatsen ter hoogte van de Beekgaarde ;
- invoering van een zone 30 (sectie Basiliek – Koekelberg).



Klein Berchemstraat

Op kort termijn :

- overleg en een gemeenschappelijk project met de gemeente Koekelberg voor de veralgemening van het zone 30-statuuut voor de hele straat ;
- vernieuwing van het wegdek (asfalt).

Op middellange termijn :

- heraanleg van het kruispunt met de Katteputstraat (overweging om de oppervlakte ervan te verminderen - minder uitlopend, aanleg van een plateau).



Van Zandestraat

Op korte termijn :

- uitvoering van het gemeenschappelijk heraanlegproject dat werd uitgewerkt in samenspraak met de gemeente Molenbeek (verantwoordelijke van het project, want hoofdbeheerder van de straat).

Winteroystraat

Op korte termijn :

- afschaffing van het halfmaandelijks beurtelings parkeren en vervanging door "zigzag"-parkeerinrichtingen ;
- invoering van een zone 30.

Op middellange termijn :

- eventuele invoering van eenrichtingsverkeer in de straat, toevoeging van een vertrager (nader te bepalen) halverwege.



Fiche 24 – Potaerde – ‘t Hof te Overbeke - Wijk

Kerseboomstraat

Op korte termijn :

- plaatsing van het Berchems gedeelte van de straat onder het zone 30-statuuut (NB : vermits dat ook geldt voor het hele gedeelte van de Dilbeekstraat, is het ook niet logisch dat men dan plots een stuk weg van 80 meter heeft waar 50 km/u geldt, dichtbij een kruispunt met een plateau).



Kweepereboomlaan

Op korte termijn :

- voor het stuk tussen de Maricollendreef en de Groenteboerstraat (NB : zie toegang tot de woonwijk), dient men zigzagparkeerzones te voorzien met voldoende kruisingsruimte (NB : momenteel rijden auto's op de stoep om mekaar te kruisen, omdat de rijweg te smal is) ;
- men dient een akkoord te bereiken met de gemeente Dilbeek om de voetgangersverbinding tussen het nieuwe tracé van de groene wandeling en het deel van de laan op grondgebied Dilbeek degelijk aan te leggen (informeel gebruik in de huidige toestand).



Geheel van wegen die het Potaardeplateau vormen (Potaardestraat, kattedstraat, Zénithstraat...)

Op korte termijn :

- concretisering van de oude (1999) zone 30 in de wijk aan de hand van definitieve inrichtingen ;
- bekrachtiging van een richtplan voor de herkwalificering van de wijk als autovrije zone (programmering van de vernieuwing van voetpaden, die prioriteit moeten krijgen, en verbetering van de oversteekplaatsen).

Op middellange termijn :

- er moet werk worden gemaakt van een bevredigende uitvoering van het voetgangersrichtplan (zie hierboven).



Dilbeekstraat

Op korte termijn :

- heraanleg van het kruispunt met de Deniestraat en de Pauwelsstraat, naar het voorbeeld van de recente heraanleg van het kruispunt Kerselaar - Potaarde (met een plateau); veiliger en makkelijker maken van oversteekplaatsen voor voetgangers ;
- aansluitend op de heraanleg van het kruispunt Denie - Pauwels zou men de hele Dilbeekstraat onder zone 30-statuuut moeten plaatsen.

Op middellange termijn :

- overweging van een reorganisatie van het parkeren met zigzagparkeerplaatsen tussen de Vliergaarde en de Groot-Bijgaardenstraat (om het kruisen van de auto's veiliger te laten verlopen); indien nodig moet van de Pauwelsstraat een eenrichtingsstraat worden gemaakt om de capaciteitsvermindering in de Dilbeekstraat plaatselijk te compenseren ;
- vernieuwing van de voetpaden (sectie Grootbijgaarden – Vliergaarde).



Groot Bijgaardenstraat : cf. fiche 20.

't Hof te Overbeke

Op korte termijn :

- vereenvoudiging van de verticale signalisatie die overbodig is in een zone 30 ;
- herstelling van de voetgangersverbinding met de Kweepereboomlaan.



Fiche 25 – Wilder-Wijk

Groendreefstraat

Op korte termijn :

- globale herstelling (rijweg + voetpaden) van het stuk aan het oude kerkhof ;
- globale herstelling (rijweg met kasseien) van het stuk aan Le Fourquet en de oude kerk.



Braille en De Smet - straat

Op korte termijn :

- invoering van zone 30 voor die twee straten.

Op middellange termijn :

- eventuele invoering van eenrichtingsverkeer in deze straten om komaf te maken met het probleem dat auto's er niet kunnen kruisen (vooral 's avonds).



Kerkplein

Op korte termijn :

- verhinderen dat het hier stilaan een wildparkeerzone wordt.

Groot Bijgaardenstraat : cf. fiche 20.

Maricollendreef

Op korte termijn :

- vernieuwing van de voetpaden tussen de Groot-Bijgaardenstraat en het kruispunt Denie - Wilder; verkorting van de oversteekplaatsen voor voetgangers (uitstulpingen) aan de Braillestraat en de De Smetstraat.

Op middellange termijn :

- evaluatie van de snelheidsbeperkende voorzieningen (sassen met rijbaankussens) tussen de Europadorpstraat en de Kweepereboomlaan. Definitief maken van de inrichtingen of keuze van een andere optie.



Rozengaardestraat

Op korte termijn :

- invoering van zone 30.

Op middellange termijn :

- vernieuwing van vernieuwing van het wegdek en de voetpaden.



Van Nieuwenborghstraat

Op korte termijn :

- invoering van eenrichtingsverkeer om komaf te maken met het probleem dat auto's er niet kunnen kruisen (vooral 's avonds) ;
- vereenvoudiging van de verticale signalisatie die overbodig is in een zone 30.



Van Overstraetenstraat

Op korte termijn :

- invoering van zone 30 ;
- invoering van eenrichtingsverkeer om komaf te maken met het probleem dat auto's er niet kunnen kruisen (vooral 's avonds).



Wilderstraat

Op korte termijn :

- invoering van zone 30.

Op middellange termijn :

- inrichting (definitief) van het voorplein aan de ingang van het Wilderbos + vernieuwing van de voetpaden.

Fiche 26 – Hogenbos - Wijk

Comhairelaan

Op korte termijn :

- vereenvoudiging van de verticale signalisatie die overbodig is in een zone 30.

Op middellange termijn :

- aansluitend op de heraanleg van de Gentssteenweg en het Schweitzerplein, moet een eventuele omkering van het eenrichtingsverkeer worden overwogen (op grond van nieuwe verkeersmetingen die te gepasten tijde zullen gebeuren).



De Meersmanlaan

Op korte termijn :

- invoering van eenrichtingsverkeer om komaf te maken met het probleem dat auto's er niet kunnen kruisen (vooral 's avonds).



De Neuterstraat

Op korte termijn :

- invoering van eenrichtingsverkeer om komaf te maken met het probleem dat auto's er niet kunnen kruisen (vooral 's avonds).



Elbersstraat

Op korte termijn :

- overleg met de gemeenten Molenbeek en Dilbeek over de toekomst van de as en de organisatie van het kruispunt aan het kerkhof van Dilbeek.

Op middellange termijn :

- de huidige weg zou moeten verdwijnen (of autovrij worden gemaakt) met de ingebruikname van de Dormontlaan.



Fik Guidonstraat

Op korte termijn :

- invoering van eenrichtingsverkeer om komaf te maken met het probleem dat auto's er niet kunnen kruisen (vooral 's avonds) ;
- vernieuwing van de voetpaden.



Gisseleire Versélaan

Op korte termijn :

- vereenvoudiging van de verticale signalisatie die overbodig is in een zone 30.

Op middellange termijn :

- aansluitend op de heraanleg van de Gentssteenweg en het Schweitzerplein, moet een eventuele omkering van het eenrichtingsverkeer worden overwogen (sectie Gent – De Meersman).



Groot Bijgaardenstraat : cf. fiche 20.

Weilandstraat

Op korte termijn :

- vernieuwing van de voetpaden.



Hoogveldlaan

Op korte termijn :

- invoer van zone 30 voor de hele straat (NB : er bestaat al een zone 30 voor de schoolbuurt) ;
- inrichting van een kiss & ride (school Zavelput) op het kruispunt met de Gulden Koornstraat.

Op middellange termijn :

- vernieuwing van het wegdek (dit is 50 jaar oud).



Rue Heylensstraat

Op korte termijn :

- invoer van zone 30 voor de straat (NB : de Elbersstraat in Molenbeek is ook een zone 30, en dus is de toestand in de Heylensstraat onlogisch) ;

- invoer van eenrichtingsverkeer in de straat (van Elbers richting Kasterlinden) om komaf te maken met het probleem van de auto's die er niet kunnen kruisen (vooral 's avonds) en om de beschadiging aan de (nochtans recente) voetpaden te vermijden; desnoods moet er zigzagparkeren worden ingevoerd.



Hogenbosstraat

Op korte termijn :

- invoer van zone 30 voor de straat (NB : wat reeds het geval is voor het Molenbeekse gedeelte van de straat) ;
- organisatie van zigzagparkeren, zowel om het verkeer te vertragen als om er het tweerichtingsverkeer te kunnen behouden (NB : de smalle rijweg maakt het kruisen van auto's onmogelijk, vooral in de buurt van de Kasterlindenstraat).



Tuinbouwstraat

Op middellange termijn :

- vernieuwing van de voetpaden.



Kasterlindenstraat

Op korte termijn :

- invoering van zone 30 ;
- correctie van de verticale signalisatie (slecht gebruik van de borden).

Op middellange termijn :

- de eventuele invoering van eenrichtingsverkeer tussen de Groot-Bijgaardenstraat en de Dormontlaan is een mogelijkheid om het transitverkeer te ontraden, rekening houdend met de smalle rijweg die er het kruisen van auto's bemoeilijkt.



F. BEGELEIDENDE MAATREGELEN

De uitvoering van het GemMP steunt op een prospectieve denkoefening rond de organisatie en prestaties van de (mobiliteits)netten – cf. Hoofdstuk C. Ze is ook schatplichtig aan een reeks begeleidende maatregelen. Noodzakelijke maatregelen om over een compleet en coherent interventiekader voor de mobiliteit te beschikken.

Daartoe worden hierna diverse begeleidende maatregelen voorgesteld aan de hand van fiches. Ze verwijzen systematisch naar bepaalde types van behoeften die inherent zijn aan de mobiliteit, maar die niet altijd op de agenda staan. Topics waarvan het nuttig is om geregeld de balans op te maken van de al dan niet geboekte vooruitgang op het gemeentelijk grondgebied.

Fiche 27 – Haltes van het openbaar vervoer

Thematieken : openbaar vervoer, modale overdracht

Soort tussenkomst : de diverse haltes van het openbaar vervoer zo compleet mogelijk maken (toegang voor voertuigen, wachtcomfort, informatie).

Actoren : Gewest, MIVB, gemeente Sint-Agatha-Berchem

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling

Het onderwerp : toegangen, wachtomstandigheden en informatie van goede kwaliteit op de openbaarvervoerhaltes vormen een belangrijke aanvulling voor de aantrekkingskracht van die netten.

De behoefte van :

- reorganisatie van tramshaltes (perrons) op het Gentssteenweg en het Schweitzerplein (cf. fiche 13 en fiche 17) om de modale overdracht en het wachtcomfort te verbeteren ;
- creatie van een heuse multimodale overdrachtpool aan het station van Sint-Agatha-Berchem (cf. fiche 11);
- de volgende haltes comfortabeler maken (wachthuisjes plaatsen enz.): « Broek » en « Maricollen » (bus 84 en bus 20 richting stad) ;
- meer wachthuisjes voor de drukst bezochte haltes : « Goffin » en « Valida » (19 – richting Simonis), « Vereman » en « Azuur » (19 – richting Simonis) ; « Berchem Shopping » (82/83 richting stad) ;
- real time informatie voor alle haltes van tramlijnen (19 + 82/83 – richting stad), en prioritair ook voor de bushaltes « Broek » en « Kerkplein » ;
- rekening houden met de huidige en toekomstige insteek van de cel "haltes van het bovengrondse net" van de MIVB (kwaliteitsonderzoek van de haltes).

De gegevensheden :

- de meest spectaculaire evoluties (Gentsesteenweg, Schweitzerplein, station van Berchem) zullen pas volledig operationeel zijn in 2014 ;
- sommige haltes spelen een secundaire lijn (voornamelijk afstappunten) die het behoud van een beperkte voorziening rechtvaardigen ;
- een correcte aanpak van de bushalte is moeilijk door de onmiddellijke omgeving van de stopplaats.

Kosten, financiering : het Gewest, gemeente Berchem, MIVB

De verwijzingen : Iris 2 plan, rooster kwaliteitsonderzoek van de cel "haltes bovengronds net" van de MIVB.

Fiche 28 – Parkeergelegenheid voor tweewielers

Thematieken : het fietsverkeer, modale overdracht

Soort tussenkomst : optimale parkeergelegenheden voor tweewielers (fietsen en motoren) inrichten in de openbare ruimte en op de knooppunten van het openbaar vervoer.

Actoren : Gewest, gemeente Berchem, scholen, handel, en uitrustingen (kernen die verplaatsingen voortbrengen)

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling, aankoop

Het onderwerp : het Berchemse fietsnet moet ontwikkeld worden binnen een kader van begeleidende maatregelen die het gebruik van de fiets aanmoedigen en bevorderen. De tweewieler als volwaardige functie promoten heeft immers geen zin als er geen stallingsmogelijkheden zijn. Mogelijkheden die voor fietsers aan uiteenlopende behoeften moeten voldoen: modale overdracht (naar de metro...), toegankelijkheid (naar handelszaken...), langdurig stallen (als dat op privédomein niet mogelijk is). Ook de specifieke noden voor motoren mogen niet over het hoofd gezien worden.

De behoefte van :

- de ontwikkeling van een uitgebreid primair fietsnet (cf. huidige voorzieningen in het Gentssteenweg) vasthaken aan een uitbreiding van de parkeercapaciteit ;
- het aanbod fietsenstallingen op korte termijn uitbreiden (zie GemMP fase 2 kaart 7). In een eerste fase wordt een uitbreiding voorgesteld op en in de omgeving van de openbaarvervoerknooppunten en kleine handelskernen (Schweiterplein, Koning Boudewijnplein, Kerkstraat, Kerkplein, Zavelput, kruispunt Groot Bijgaarden - Broek, rotonde Basiliek, kruispunt Hunderenveld) ;
- de parkeervoorzieningen in het treinstation van Berchem fors uitbreiden (cf. Fiche 11) ; gebruikers moeten hun fiets in het metrostation (Simonis, Ossegem) zelf kunnen stallen ;
- meer fietsenstallingen installeren op het privédomein van ondernemingen en bij de voornaamste voorzieningen. Interventies voorzien in het kader van bedrijfsvervoerplannen en schoolvervoerplannen, maar ook naar aanleiding van specifieke promotie-initiatieven ;
- bij wijze van experiment, enkele motorstallingen installeren in en bij de belangrijkste aantrekkingspolen ;
- inspelen op de dynamiek gegenereerd door de opening van Villo-stations. Het systeem verder blijven ontwikkelen (zie GemMP fase 2 kaart 7).

De gegevenhenden :

- fietsen zal pas aantrekkelijk zijn nadat de werken aan de Gentsesteenweg klaar zijn (in 2014) ;
- een geregelde controle van deze voorzieningen is noodzakelijk om te voorkomen dat er "fietskarkassen" worden achtergelaten en om beschadigingen te herstellen ;
- sommige spelers (cf. ontwerp van Gewestelijk Parkeerplan) zijn gekant tegen de installatie van parkeerinfrastructuur voor tweewielers op trottoirs, bermen of pleintjes (volgens hen moeten die systematisch vervangen worden door autoparkeerplaatsen). In Berchem zijn er heel wat bermen en trottoirplaatsen (cf. Kruispunt Hunderenveld) die perfect geschikt zijn om er fietsen te stallen, zonder conflicten met andere gebruikerstypes.

Kosten, financiering : het Gewest, NMBS, gemeente Berchem, privé-sector

De verwijzingen : Iris 2 plan, ontwerp van Gewestelijk Parkeerplan.

Fiche 29 – Een openbare ruimte toegankelijk voor minder mobiele mensen

Thematieken : actieve mobiliteit, verplaatsingen te voet

Soort tussenkomst : de openbare ruimte aanpassen aan minder mobiele mensen en de nodige, plaatselijke aanpassingen uitvoeren (prioritaire plaatsen).

Actoren : Gewest, gemeente Berchem.

Prioriteitsgraad : korte, middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging en onderhandeling, studies, openbare werken

Het onderwerp : voorzieningen voor minder mobiele mensen ontwikkelen is van belang om de zachte mobiliteit te promoten. Voor alle oversteekplaatsen moet er een minimumbasis verzekerd worden (verlaging van de trottoirrand). De zwaarste werkzaamheden moeten prioritair voorbehouden worden voor de meest gevoelige plaatsen (grote assen, drukke plaatsen, openbaarvervoerhaltes, schoolomgevingen...).

De behoefte van :

- van Sint-Agatha-Berchem één van de referentiegemeenten maken inzake de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit ;
- het Berchemstation (liften) en andere belangrijke haltes van het openbaar vervoer volledig aanpassen aan minder mobiele mensen ;
- de (juiste) aanpassingen voor minder mobiele mensen systematisch opnemen in de herinrichting van wegen (bijv.: de heraanleg van de Groot Bijgaardenstraat) ;
- voldoende ruimte vrij houden voor minder mobiele mensen (rolstoelen, looprekken, wandelwagens...) en de voetgangers in het algemeen (diverse hindernissen...) ;
- toezien op de prioritaire uitvoering van het aanpassingsprogramma voor minder mobiele mensen (inventaris 2011) ; de nodige openbare werkzaamheden plannen.

De gegevens :

- de installatie en het beheer van de grootste middelen (liften) zullen behoorlijk wat kosten ;
- de toename van uiteenlopend stadsmeubilair (verticale signalisatie, paaltjes tegen wildparkeerders, kraampjes) maakt het moeilijk om een hindernissenvrije ruimte voor voetgangers te creëren en te behouden ;
- een geregelde controle van de voorzieningen (volglijnen, geleidetegels...) is noodzakelijk want ze gaan snel kapot en kunnen daardoor contraproductief zijn (en "valstrikken" voor voetgangers doen ontstaan).



Het gebruik van specifiek materiaal (rechts), maakt het mogelijk om het effect voor de PBM van bepaalde hinderpalen te beperken.

Kosten, financiering : opnemen in de totale kostprijs wanneer het om de volledige heraanleg van een weg of van trottoirs gaat; plaatselijke aanpassingen aan het gemeentelijk net moeten d.m.v. stockopdrachten uitgevoerd worden.

De verwijzingen : Iris 2 plan, Vade-mecum PBM Brussel Mobiel 2008, inventaris 2011.

Fiche 30 – Prospectief beheer van de openbare ruimtes

Thematieken : openbare ruimtes

Soort tussenkomst : frequent onderhoud van de openbare ruimte en de diverse onderdelen daarvan die verband houden met de mobiliteit

Actoren : Gewest, gemeente Berchem,

Prioriteitsgraad : korte, middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : inspecties op het terrein, herstelling van gebreken, ingebrekestelling van derden

Het onderwerp : erop toezien dat de openbare ruimte in een goede staat blijft, correct onderhouden wordt (als een "goed huisvader"); toestanden voorkomen die gevaarlijk zijn voor de mobiliteit.

De behoefte van :

- de openbare ruimte geregeld controleren om schade (losse tegels, gaten in het wegdek...) te inventariseren (en vervolgens te repareren) als die de verplaatsingszones en de bijbehorende voorzieningen in het gedrang brengt ;
- de markeringen op de grond geregeld opnieuw schilderen; ervoor zorgen dat de verticale signalisatie netjes en duidelijk zichtbaar blijft ;
- geregeld controleren of de bewegwijzeringen (nog) compleet zijn (afbakeningstekens, specifieke routes); idem wat de paaltjes tegen wildparkeren betreft (die worden vaak losgetrokken) ;
- geschikte boomsoorten kiezen voor de bomenrijen (langs de trottoirs); woekerende soorten vermijden (kerselaars, amberboom, lindes...) ;
- een doeltreffend beheer van de openbare netheid: tags (op verkeerstekens) verwijderen en afgelegen plaatsen die herhaaldelijk vervuild raken, schoonmaken (een indirecte handicap voor de zachte mobiliteit en het gebruik van het openbaar vervoer – cf. Het station van Berchem).

De gegevens :

- men kan er niet altijd op rekenen dat buurtbewoners schadegevallen melden ;
- er moeten inspectieroutines komen (gemeente-agenten, politie) en/of nieuwe procedures voor de interne communicatie ;
- het Gewest slaagt er niet in zijn wegen vaak genoeg te controleren.

Kosten, financiering : Gewest, gemeente Berchem.

De verwijzingen : Net Brussel, enz.

Fiche 31 – Plan voor de verticale signalisatie

Thematieken : signalisatie, verplaatsingen te voet (PBM)

Soort tussenkomst : diagnose en rationalisering van het gebruik van verticale signalisatie

Actoren : Gewest, gemeente Berchem

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn

De maatregelen van de gemeente : studie (inventaris en diagnose), inspecties op het terrein, opvolging en onderhandeling

Het onderwerp : de verticale verkeersborden staan soms dicht op elkaar en kunnen verwarrend zijn.

De behoefte van :

1°) Op grond van fiches 19 tot 26, het gebruik van de verkeersborden rationaliseren, zodat er uiteindelijk minder staan. Ook oudere verkeersborden kunnen opgeruimd worden; ze hoeven niet allemaal te blijven staan (zones 30).

2°) Bepaalde incoherenties oplossen in de signalisatie.

3°) Een doordachte begeleiding bij het ontwikkelen van de zones 30 (die op termijn algemeen ingevoerd worden in een groot deel van het wijkennet). Hoewel er specifieke verkeersborden bijkomen, kunnen in een zone 30 heel wat andere waarschuwborden weggelaten worden die in een zone 50 km/u wel verplicht zijn.

De gegevens :

- tot op vandaag leeft de gewoonte om overal verkeersborden neer te zetten ;
- er is nood aan een gesystematiseerde inventaris (kadaster van de bestaande borden), wat een omslachtige taak is ;
- een algemene sanering van de verticale signalisatie is vaak een werk van lange adem dat in fases moet worden opgesplitst, wijk per wijk, om niet in de werklust te verdrinken ;
- het gemeentepersoneel moet een correcte opleiding ter zake krijgen (gebruiksvoorwaarden voor de verticale signalisatie).

Kosten, financiering : Gewest, gemeente Berchem.

De verwijzingen : verkeersreglement, enz.

Fiche 32 – Plan voor de bewegwijzering

Thematieken : toegankelijkheid, informatie aan de gebruikers, signalisatie

Soort tussenkomst : plaatsing en beheer van signalisatie die courante bestemmingen aanduidt

Actoren : Gewest, gemeente Berchem

Prioriteitsgraad : korte en middellange termijn

De maatregelen van de gemeente : studie, opvolging en onderhandeling

Het onderwerp : de bewegwijzering moderniseren en algemeen in orde brengen

De behoefte van :

- 1°) Een korte bewegwijzering plaatsen naar plaatsen die totnogtoe niet aangegeven werden.
- 2°) De continuïteit en coherentie van onderbroken bewegwijzeringen verzekeren (cf. GemMP fase 1).
- 3°) Specifieke signalisatie voor voetgangers en fietsers ontwikkelen (aanduiding van de afstanden, van bepaalde bestemmingen).
- 4°) Enkele (oude) non-conforme of beschadigde borden vervangen.

De gegevens :

- net als voor de verticale signalisatie, bestaat ook op dit vlak een trend om te veel borden te plaatsen. In Berchem is de toestand evenwichtig en dat moet zo blijven ;
- meerdere generaties van borden die naast en over elkaar bestaan zijn verwarrend voor de gebruikers (cf. gewestelijke signalisatie) ;
- het is moeilijk om doeltreffend op te treden zolang de grote bouwwerkzaamheden niet voltooid zijn (2014) ;
- het ontbreekt de coördinatie tussen de diverse operatoren aan continuïteit in tijd en ruimte; het zou aangewezen zijn om een werkgroep (Gemeente, Gewest...) op te richten die een gemeenschappelijk actieplan coördineert.

Kosten, financiering : Gewest, gemeente Berchem.

De verwijzingen : GemMP fase 1.

Fiche 33 – De bedrijfsvervoerplannen – het bedrijfsvervoerplan van de gemeente – de schoolvervoerplannen

Thematieken : toegankelijkheid, duurzame mobiliteit

Soort tussenkomst : toepassing van bedrijfs- en schoolvervoerplannen

Actoren : Gewest, gemeente Berchem, bedrijven en scholen

Prioriteitsgraad : korte, middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : bijstand en informatie aan bedrijven, scholen en administraties aanwezig in de gemeente; toepassing van een bedrijfsvervoerplan voor het gemeentebestuur ; opvolging.

Het onderwerp : een noodzakelijke dynamisering van het proces van de Bedrijfs- en Schoolvervoerplannen die het gebruik van het openbaar vervoer en de zachte mobiliteit moeten aanmoedigen, maar ook het aantal auto's met één enkele inzittende moeten ontmoedigen (carpooling).

De behoefte van :

- proactief reageren naar enkele ondernemingen toe en andere instellingen die verplaatsingen genereren in Berchem ;
- mobiliteitsinformatie (bereikbaarheid) verstrekken die is afgestemd op de Berchemse actoren (nuttig voor hun routeplan); recente en toekomstige verbeteringen in het aanbod van het openbaar vervoer en de zachte mobiliteit accentueren (een meer compleet fietsnet...);
- een bedrijfsvervoerplan voor het gemeentebestuur opzetten (het onderzoek is klaar, het plan wordt nu geschreven). Indien mogelijk moet het gemeentebestuur over dienstfietsen (waarvan sommige elektrisch) kunnen beschikken. De fiets kan immers beter gepromoot worden als ook het gemeentepersoneel vaker de fiets gebruikt voor zijn beroepsverplaatsingen binnen Berchem (in principe zijn dat korte trajecten) ;
- een schoolvervoerplan opstarten en aannemen voor elke school. Zo'n plan moet meer efficiëntie en structuur brengen in de initiatieven bestemd om carpooling in te voeren in de klassen, bereikbaarheidsfiches uit te delen (gewestelijk initiatief in uitvoering), eventueel ophaalrondes per fiets te organiseren, een fietsenstalling te plaatsen...

De gegevens :

- de huidige resultaten van de bedrijfsvervoerplannen zijn wel interessant, maar blijven marginaal om dat ze beperkt zijn tot aanmoedigende maatregelen (in tegenstelling tot "bestraffende" maatregelen). De recente wijzigingen in de criteria om zo'n plan in te voeren (de drempel werd verlaagd van bedrijven met meer dan 200 naar 100 werknemers) dreigen het proces in een "indekbeleid" te dwingen ;
- de verzadiging van het openbaarvervoeraanbod en de problemen bij sommige operatoren bemoeilijken de zaak (soms ontbreekt het aan aantrekkelijke alternatieven) ;

- de opstelling van een schoolvervoerplan moet niet alleen aangemoedigd, maar zo nodig ook uitgelokt worden. Die mentaliteit moet er in alle scholen komen en mag niet beperkt blijven tot een handvol gemotiveerde leerkrachten of ouders.



Een voorbeeld (Bloemkwekersstraat), van maatregel die in het kader van een Schoolverplaatsingsplan werd goedgekeurd (informatiefiche "mobiliteit" die aan de ingang van de instellingen werd aangebracht).

Kosten, financiering : Gewest, gemeente.

De verwijzingen : Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiel

Fiche 34 – Informatie aan de gebruikers

Thematieken : informatie aan de gebruikers, duurzame mobiliteit

Soort tussenkomst : nuttige en specifieke mobiliteitsinformatie aanbieden aan de inwoners van Berchem

Actoor : gemeente Berchem (mobiliteitsadviseur)

Prioriteitsgraad : korte, middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : redactie van artikelen en brochures; informatie via de website van de gemeente.

Het onderwerp : geregeld nuttige informatie m.b.t. mobiliteit meedelen (meer specifiek via de gemeentekrant en de website van de gemeente).

De behoefte van :

- informatie meedelen via het internet en deze geregeld updaten ;
- informatie over de belangrijkste mobiliteitsprojecten van de gemeente en het gewest en links naar de andere voornaamste informatiebronnen (MIVB) ;
- duidelijk uitleggen aan de bevolking welke de respectieve rollen zijn van de gemeente en het gewest (en van andere overheden) in het beheer van de openbare ruimte en de mobiliteit ;
- informatie geven over specifieke mobiliteitsinitiatieven in Berchem en omgeving (carpooling, ontwikkeling van Cambio, ontwikkeling van Villo...) ;
- "mobiliteitsinformatie" (folders uitgegeven door het Gewest, het BIVV, de MIVB enz.) beschikbaar stellen bij de dienst Bevolking op het gemeentehuis. Zo'n display bestaat al (algemene info over de gemeente) en heeft het voordeel dat dit de vaakst geraadpleegde dienst is ;
- informatie over het GemMP en de uitvoering ervan (balans) distilleren.

De gegevens :

- de website van de gemeente geeft dan wel regelmatig praktische informatie, maar vertelt helemaal niets over het bestaan van een Mobiliteitsdienst ;
- mensen die niet zonder auto kunnen, doen vaak geen moeite en zijn niet op de hoogte van de bestaande alternatieven. Daarom moet er geregeld op dezelfde nagel gehamerd worden !

Kosten, financiering : gemeente Berchem

De verwijzingen : varia

Fiche 35 – Opleiding van gebruikers

Thematieken : opleiding en informatie aan de gebruikers, duurzame mobiliteit

Soort tussenkomst : leren om zich (goed) te verplaatsen in de stad

Actoren : gemeente Berchem + Gewest

Prioriteitsgraad : middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : organisatie van opleidingen / infosessies (mobiliteitsconsulent), link naar operators die mobiliteitsopleidingen geven.

Het onderwerp : de burger informeren is goed, hem "opleiden" is nog beter als het om zijn veiligheid in de openbare ruimte gaat, als het erop aankomt nieuwe zaken uit te leggen... Opleidingen die vooral op jongeren gericht zijn, maar ook bijzonder nuttig kunnen zijn voor volwassenen.

De behoefte van :

- scholen aanmoedigen en helpen om specifieke acties rond het mobiliteitsthema te organiseren (verkeersveiligheid, alternatieve vervoermiddelen enz.). Hen didactisch materiaal (PowerPoint...) en/of informatie bezorgen die de leerkrachten kunnen gebruiken of ook de bestaande opleidingsmogelijkheden verspreiden onder de scholen (zie verder) ;
- de aandacht vestigen op de mogelijkheden om specifieke opleidingen en activiteiten te organiseren (Pro-vélo, GRACQ – Vélo Trafic) om te leren fietsen in de stad. Opleidingen die zowel voor jongeren als volwassenen bestemd zijn. Opm.: de gemeente kan eventueel optreden als de centrale spil voor gemeenschappelijke opleidingen (een vergaderzaal beschikbaar stellen enz.) ;
- opleidingen die uitleg geven over de "nieuwe producten van de mobiliteit". Bijv.: Cambio, Villo, de elektrische fiets, carpooling, hoe een fietshelm gebruiken ? enz. ;
- een specifieke opleiding voorzien voor motorrijders en bromfietzers. Hun aandacht vestigen op de gevaren op de weg voor gemotoriseerde tweewielers ;
- een voortgezette opleiding voor weggebruikers verzekeren. Bijvoorbeeld de nieuwe bepalingen van het verkeersreglement uitleggen (vooral voor de oudere weggebruikers).



Het leren, vanaf de jongste leeftijd, om zich (goed) te verplaatsen is één van de uitdagingen van een burgerschapgerichte opleiding.

De gegevens :

- gemeentes zijn het niet gewend om proactief om te gaan met dit soort opleidingen; er moet tijd vrijgemaakt worden op het administratieve vlak ;
- om een zekere schaalvergroting te halen zou het aangewezen zijn om op een intercommunaal niveau te werken (het noordwesten van Brussel) ;
- de fakkel moet ook op lokaal niveau doorgegeven worden (verenigingen enz.) opdat er voldoende publiciteit gemaakt wordt rond deze opleidingen ;
- het bestaande aanbod aan opleidingsmodules is tamelijk versplinterd en impliceert enig zoekwerk ;
- acties in scholen steunen vaak op het dynamisme van de ene of andere leerkracht. De systematische invoering van schoolvervoerplannen zou nieuwe vooruitzichten bieden.

Kosten, financiering : gemeente Berchem.

De verwijzingen : varia

Fiche 36 – Car sharing en carpooling

Thematieken : motorisatiepeil, modale overdracht

Soort tussenkomst : ondersteuning van de ontwikkeling van car sharing en carpoolingsystemen

Actoren : gemeente Berchem + Cambio

Prioriteitsgraad : kort, middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : opvolging, specifieke parkeerplaatsen en een specifieke signalisatie

Het onderwerp : opvolging en bevordering van de car sharing projecten (Cambio enz.) en initiatieven die carpooling organiseren.

De behoefte van :

- het succes (balans) van deze systemen op lange termijn evalueren ;
- het aantal Cambio-stations uitbreiden naargelang van hun succes; op zeer korte termijn zou de installatie van zo'n station op het station van Berchem aangewezen zijn ;
- het carpoolingsysteem bevorderen ;
- informatie / opleidingen over dergelijke systemen distilleren.

De gegevens :

- carpoolinginitiatieven op grote schaal waren tot nu toe niet echt een succes ;
- erop toezien dat het aanvankelijke enthousiasme blijft duren op langere termijn.

Kosten, financiering : gemeente Berchem.

De verwijzingen : Iris 2 plan, varia

Fiche 37 – Beheer van het GemMP

Thematieken : Gemeentelijk mobiliteitsplan

Soort tussenkomst : opvolging en beheer van het GemMP

Actoren : gemeente Berchem, Gewest

Prioriteitsgraad : kort, middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : beheer van het GemMP (projectfiches, algemene balans, actualisering van mobiliteitsindicatoren)

Het onderwerp : het GemMP tot een reëel en langdurig beheerinstrument voor de mobiliteitskwesties in Berchem maken. Een nuttige leidraad op zowel intern (communicatie en coördinatie tussen verschillende diensten) als extern vlak (met andere overheden of besturen).

De behoefte van :

- een reeks studies of werkgroepen opzetten die rechtstreeks aansluiten op het GemMP (cf. voorgaande fiches) ;
- de mobiliteitsindicatoren actualiseren (zie GemMP fase 1 en 2) ;
- niet alleen administratief opvolgen, maar ook op het terrein zelf + statistische follow-up van verkeersongevallen (en analyse van de oorzaken) ;
- nieuwe fiches – projecten opnemen die over een paar jaar haalbaar zijn; op geregelde tussentijden een balans van de realisaties opmaken en meedelen aan een breed publiek ;
- het Begeleidingscomité van het GemMP één keer per jaar samenbrengen ;
- naar het GemMP terugkoppelen om de lokale interventies met de buurgemeentes (die allemaal over een GemMP beschikken) en het gewest te coördineren. In heel wat wijken zijn dergelijke coördinaties noodzakelijk opdat de inwoners van die "grensgebieden" niet het slachtoffer worden van contradictorische acties bij gebrek aan overleg.

De gegevens :

- de rol van de GemMP post-opstelling is niet duidelijk op gewestelijk niveau, er werd nog geen specifiek beheerkader uitgezet ;
- ook de uitvoering van het plan Iris 2 moet beoordeeld worden ;
- het Brussels gewest is momenteel niet bereid om middelen vrij te maken voor de gemeentes opdat ze hun GemMP kunnen beheren.

Kosten, financiering : gemeente Berchem, Gewest.

De verwijzingen : GewOP, Iris 2 plan, GemMP Berchem

Fiche 38 – Beheer van ideeënbussen

Thematieken : Gemeentelijk mobiliteitsplan, participatie van de burger

Soort tussenkomst : compilatie en rangschikking van de meningen van de burger in een "ideeënbus"

Actoor : gemeente Berchem

Prioriteitsgraad : kort, middellange en lange termijn

De maatregelen van de gemeente : klassering van de meningen of eisen van inwoners of sociaaleconomische actoren uit Berchem

Het onderwerp : een logboek bijhouden van de ontelbare meningen en voorstellen rond mobiliteit geformuleerd door de inwoners (of sociaaleconomische actoren) naar aanleiding van de opstelling van het GemMP (fase openbare raadpleging). Daarop terugvallen bij welbepaalde dossiers.

De behoefte van :

- de resultaten van het participatieve luik bij de opstelling van het GemMP behouden en meer bepaald alle meningen op een coherente manier klasseren (index van straten en thema's) ;
- gebruik maken van interessante suggesties op wijkniveau (ideeënbus) die niet in dit document konden worden opgenomen wegens te sterk gedetailleerd enz. ;
- parallel met praktische mobiliteitsinfo op de website van de gemeente (zie fiche 34), moet de gemeente beschikken over een transparante en doeltreffende procedure voor de burger om informatie te verkrijgen en vragen te stellen.

De gegevens :

- nieuwe adviezen moeten vaak en correct geklasseerd worden; die klassering moet m.a.w. stipt en continu opgevolgd worden ;
- er moet een onderscheid gemaakt worden tussen meningen en suggesties die voldoende scherpzinnig zijn en andere die veeleer vaag blijven.

Kosten, financiering : gemeente Berchem

De verwijzingen : onderzoeken uitgevoerd voor de opstelling van het GemMP (fase 1 en 2).
