

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN fase 1 : plaatsbeschrijving en diagnose GEMEENTE VAN KOEKEKELBERG



INHOUDSTAFEL

0.	INLEIDING	1		
I.	PLAATSBESCHRIJVING EN DIAGNOSE			
	A. De algemene mobiliteitscontext			
	1. De globale mobiliteitscontext in het noordwesten van brussel	2		
	2. De oro-hydrografische context	2		
	3. De dominerende stadstypologie	3		
	4. De groene ruimten en rooilijnbeplantingen	4		
	5. De polen die verplaatsingen voortbrengen	5		
	6. De belangrijke bevolkingskenmerken	6		
	7. De beheerder van de openbare ruimte	7		
	B. De kenmerken van de wegen en andere ruimten voorbehouden aan de verplaatsingen			
	1. Het spoornetwerk	8		
	2. De wegen	8		
	3. De voetpaden en andere wegmogelijkheden	10		
	4. De beveiligingsinrichtingen	13		
	5. De inrichtingen voor fietsers	15		
	6. De algemene verkeersorganisatie	16		
	7. De organisatie van het parkeren	17		
	8. De recente heraanleg van wegen	18		
	C. Het openbaar vervoer			
	1. Netwerken en lijnen die door Koekelberg gaan	20		
	2. De ruimtelijke bediening met het openbaar vervoer	21		
	3. De doeltreffendheid van het openbaar vervoer	21		
	4. Het comfort van het openbaar vervoer	23		
	D. De individueel gemotoriseerde verplaatsingen			
	1. Het verkeer in het algemeen	27		
	2. Het vrachtwagenverkeer	28		
	3. Het doorgaand verkeer en verkeersopstoppen	29		
	4. De verkeersonveiligheid	30		
	E. Het parkeren			
	1. De parkeercapaciteit op de weg	33		
	2. De parkeerintensiteit	33		
	3. Diverse problemen	34		
	F. De voetgangers			
	1. Het voetgangersverkeer	35		
	2. Onveiligheid en oncomfortabele situaties	36		
	G. De fietsers			
	1. Het fietsverkeer	38		
	2. Onveiligheid en oncomfortabele situaties	38		
	H. De bewegwijzering			
	1. De bebakende bewegwijzering	39		
	2. Andere verticale bewegwijzering	40		
	I. De milieu-effekten van de verplaatsingen	41		
	II. VOORUITZICHTEN EN ONTWERPEN			
	A. Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan	42		
	B. Het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP)	43		
	C. De gemeentelijke vooruitzichten	44		
	D. De onroerende ontwerpen	44		
	III. DE ALGEMENE DOELSTELLINGEN	45		

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN - ILLUSTRATIES

I. PLAATSBESCHRIJVING EN DIAGNOSE

A. De algemene mobiliteitscontext

- A1 Algemene context van de mobiliteit in het noordwesten van Brussel
- A2 Oro – hydrografische context
- A3 Overheersende stedelijke typologie en voornamste uitrustingen
- A4 Berijdbare toegangen vanuit het openbaar wegennet
- A5 Groene ruimten en rijbomen
- A6 Voornaamste kernen die verplaatsingen tweebrengen
- A7 Bevolkingsdichtheid
- A8 Evolutie van de bevolking tussen 1997 en 2007
- A9 Leeftijdsprofiel van de bevolking
- A10 Gemiddelde grootte van de gezinnen
- A11 Gemiddeld inkomen per aangifte
- A12 Gezinnen die minstens over een auto beschikken
- A13 Gezinnen die over twee of meer wagens beschikken
- A14 Gezinnen die over minstens een fiets beschikken
- A15 Gezinnen die minstens over een auto beschikken (Gewest)
- A16 Beheerder van de openbare ruimte

B. De kenmerken van de wegen en andere ruimten voorbehouden aan de verplaatsingen

- B1 Wegbedekking
- B2 Staat van de wegbedekking
- B3 Gemiddelde breedte van de wegen
- B4 Voetpadbedekking
- B5 Staat van de voetpadbedekking
- B6 Gemiddelde breedte van de voetpaden
- B7 De beveiligingsinrichtingen van de wegen
- B8 Inrichtingen voor fietsers
- B9 Organisatie van het verkeer
- B10 Rechtstoestand van de parkeergelegenheid

C. Het openbaar vervoer

- C1 De lijnen aanwezig in Koekelberg in het gewestelijk net
- C2 Netwerk van het openbaar vervoer
- C3 Bediening van het openbaar vervoer
- C4 Frequentie tijdens het spitsuur (7-9u en 16-18u)
- C5 Frequentie tijdens de dag tijdens de week (10u -14u)
- C6 Frequentie 's avonds (20u-23u)
- C7 Laatste doorgang 's avonds tijdens de week
- C8 Gemiddelde commerciële snelheid tijdens het spitsuur 's morgens (7u-9u)
- C9 Gemiddelde commerciële snelheid in de daluren (9u-16u)
- C10 Gemiddelde commerciële snelheid tijdens het spitsuur 's avonds (16u-18u)
- C11 Gemiddelde commerciële snelheid 's avonds (21u-23u)
- C12 Uitrustingen van de verschillende tram- en bushaltes
- C13 Synthese van de voornaamste karakteristieken van het openbaar vervoernetwerk

D. De individueel gemotoriseerde verplaatsingen

- D1 Evaluatie van het gemotoriseerd wegennetwerk
- D2 Relatieve blootstelling aan doorgand verkeer
- D3 Belangrijkste problemen in verband met de gemechaniseerde verplaatsingen
- D4 Verkeersongevallen met gewonden

E. Het parkeren

- E1 Openbaar parkeeraanbod tijdens de dag
- E2 Ingebruikname van de parkeerplaatsen 's morgens van 9u00 tot 11u45
- E3 Ingebruikname van de parkeerplaatsen 's morgens van 19u30 tot 22u00
- E4 Ingebruikname van de parkeerplaatsen : synthese
- E5 Bezettingsgraad van de parkeerplaatsen per district

F. De voetgangers

- F1 Sleutelelementen van de verplaatsingen te voet
- F2 De voornaamste hinderpalen voor de voetgangers

G. De fietsers

H. De bewegwijzering

- H1 Plaatsen met een regionale, bebakende bewegwijzering
- H2 Plaatsen met een lokale, bebakende bewegwijzering

I. De milieu-effecten van de verplaatsingen

- I1 Milieu-effecten van de verplaatsingen

II. VOORUITZICHTEN EN ONTWERPEN

- J1 Doelstellingen van het GewOP en Iris 2
- J2 Inrichting van Simonisplein (grondplan ontwerp)

0. INLEIDING

Waaruit bestaat het Gemeentelijk Mobiliteitsplan?

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) streeft doelstellingen na van mobiliteit en toegankelijkheid, verkeersveiligheid en leefkwaliteit.

In verband met de mobiliteit en toegankelijkheid streeft het ernaar :

- een samenhangend systeem van verplaatsingen van personen en goederen op touw te zetten, dat multimodaal is, hiërarchisch opgebouwd en juist bewegwijzerd ;
- een antwoord te bieden met betrekking tot de toegankelijkheid van sterk bezochte plaatsen, meerbepaald voor de personen met beperkte mobiliteit en met een bescheiden inkomen ;
- de verplaatsingen te voet en met de fiets (zachte mobiliteit en nabijheidsverkeer) te bevorderen, evenals het openbaar vervoer ; een rationeel gebruik van de auto, evenals de intermodaliteit aan te moedigen ;
- een samenhangend parkeersysteem op touw te zetten, gecoördineerd met het verplaatsingssysteem.

In verband met de veiligheid, heeft het tot doel het aantal verkeersongevallen en hun ernst te verminderen.

In verband met de leefkwaliteit :

- bevoorrecht het de gebruiksvriendelijkheid van de voetgangersruimtes ;
- bevordert het de activiteiten van het plaatselijke leven op de openbare ruimte van de stadskernen ;
- stelt het maatregelen voor ter vermindering van de hinder in verband met het verkeer (geluidshinder, luchtverontreiniging...).

Bovendien moet het GMP bijzondere aandacht schenken:

- aan het moeilijke evenwicht tussen de noodzaak van het behoud van de productie-activiteiten (en van last die eruit voortvloeit) in het stedelijk weefsel en de leefkwaliteit in deze wijken ;
- aan het beheer van het doorgaand verkeer van de pendelaars en de middelen om de verspreiding van dit verkeer binnen de woonwijken te bestrijden ;
- aan een samenhangend parkeerbeheer in de gebieden met sterke dichtheid, het parkeerbeheer van de vrachtwagens alsmede voor de leveringen.

Het GMP vindt in drie fases plaats:

- Fase 1: plaatsbeschrijving, diagnose van de bestaande situatie en definitie van de doelstellingen;
- Fase 2: opmaak van een scenario van duurzame mobiliteit ;
- Fase 3: actieplan.

Het GMP brengt de doelstellingen en/of de verplichtingen in overeenstemming met de plannen die door de overheid werden goedgekeurd (Gewestelijk Ontwikkelingsplan, Gewestelijk Bestemmingsplan, het Irisplan (Gewestelijk Mobiliteitsplan), het Lawaaiplan, het Plan van de de Zones 30 van Koekelberg, enz.) evenals met de aanbevelingen afkomstig van de staten-generaal van de verkeersveiligheid.

Het GMP is een platform van grensoverschrijdende discussie tussen de actoren die bij de mobiliteit zijn betrokken. Of dit nu particulieren, ondernemingen, groepen of besturen zijn, iedereen neemt aan zijn verwezenlijking deel.

Na zijn uitwerking moet het GMP een referentiedocument blijven voor elke discussie betreffende de mobiliteit in Koekelberg en toepassing van de beslissingen. Het is een levend document, dat een regelmatige aanpassing vereist, in functie van de nieuwe realiteit.

Onderwerp van de eerste fase van de werkzaamheden

De eerste fase van **het Gemeentelijk Mobiliteitsplan** (GMP) bestaat uit **een plaatsbeschrijving en een diagnose** van de verschillende mobiliteitscomponenten in Koekelberg. Deze thematiek is natuurlijk zeer uitgebreid en gediversifiëerd, gaande van de zware infrastructuur (spoorweg, wegen, verschillende kunstwerken), tot de lichte begeleidingstussenkomsten zoals wegmarkeringen, installatie van fietsenstalling, enz.. Deze verscheidenheid op zich loopt uit op een vrij omvangrijk verslag, maar het kan geraadpleegd worden naar de wil van de belangen van iedereen. Bovendien zijn de verzamelde gegevens in de grootste mate van het mogelijke weergegeven door middel van thematische kaarten.

Deze vormen natuurlijk **de referentiegegevens** voor de uitwerking van het GMP, maar ook **tijdelijke indicatoren** om toekomstige vergelijkingen te voeren (namelijk met betrekking tot toepassing van het actieplan dat later vastgelegd zal worden).

De plaatsbeschrijving en de diagnose zijn hoofdzakelijk opgesteld vanaf een belangrijk **terreininventaris die in het voorjaar van 2009 werd uitgevoerd**. Deze inventaris bestond uit :

- een uitvoerige inventariscampagne van het parkeren op de weg (rechtstoestand, feitelijke situatie overdag en 's avonds) ;

- een systematisch onderzoek van de 14 km wegen in Koekelberg, van hun kenmerken en uitrustingen, van hun meest schreeuwende tekorten op het vlak van de veiligheid ;
- een systematisch onderzoek naar de openbare vervoershaltes (uitrusting, enz.) ;
- een inventaris van de bebakende bewegwijzering ;
- de samenstelling van een belangrijke foto-bibliotheek (± 500 opnamen).

De geplande verkeerstellingscampagne heeft niet in het voorjaar van 2009 plaatsgevonden door een belangrijke bouwwerf (Ganshorenstraat). Er is dan ook besloten om deze in de herfst van 2009 uit te voeren (de resultaten zullen toegevoegd worden aan dit document).

Het terreinwerk is natuurlijk aangevuld met verschillende officiële bibliografische gegevens (Gewestelijk Ontwikkelingsplan, Gewestelijk Bestemmingsplan...) en met inlichtingen die vriendelijk verstrekt zijn geweest door gewestelijke diensten (BUV) of paragewestelijke diensten (MIVB en De Lijn) en door de Politie.

Deze informatieverzameling levert een nauwkeurige en kostbare werkbasis, om de keuzen die tijdens de huidige opdracht werden gemaakt te omkaderen en om divers interventiehypotheses uit te testen (fase van scenario).

De organisatie van het verslag van de Fase 1 van het GMP volgt de volgende volgorde :

1. een presentatie van de algemene mobiliteitscontext in Koekelberg ;
2. een beschrijving van de nuttige infrastructuur voor de verplaatsingen, van hun organisatie en hun kenmerken ;
3. een diagnose betreffende elke individuele vervoerswijze (gemotoriseerd, voetgangers, fietsers,...) of collectief (openbaar vervoer) ;
4. een specifieke behandeling van de vragen i.v.m. het parkeren, de bebakende bewegwijzering en de milieugevolgen van de verplaatsingen ;
5. een inventaris van de verschillende vooruitzichten en gekende projecten in verband met de mobiliteit.

Het dossier beëindigt met de presentatie van de algemene doelstellingen die aan het GMP werden toegewezen.

I. PLAATSBESCHRIJVING EN DIAGNOSE

A.

ALGEMENE MOBILITEITSCONTEXT



A. ALGEMENE MOBILITEITSCONTEXT

De expertise en de behandeling van de transportproblemen van goederen en personen in Koekelberg houden natuurlijk nauw verband met de algemene context : dit drukt zich zowel uit door de stedelijke functies op het gemeentelijk grondgebied, in de buurt ervan en op het grondgebied van de Brusselse metropool, als door hun volledige dynamiek en hun kenmerken.

De mobiliteitsproblematiek mag niet teruggebracht worden tot enkel de verplaatsingen en hun veiligheid. Zij is deel van een veel uitgebreider kader van de specificiteit en de organisatie van onze samenleving, in de ruimste zin van het woord. Deze globale elementen zijn zowel opportuniteiten als gegevens voor de uitwerking van een mobiliteitsbeleid dat men uitstekend wenst, en in de lijn van het concept van een duurzame ontwikkeling. Dit eerste hoofdstuk heeft dus als doel het aanhalen van de voornaamste kenmerken van Koekelberg die een rechtstreeks effect hebben op de manier waarop de verplaatsingen gebeuren en worden opgewekt.

1. DE GLOBALE MOBILITEITSCONTEXT IN HET NOORDWESTEN VAN BRUSSEL

Door zijn situering in de Brusselse metropool, maakt Koekelberg deel uit van de **territoriale entiteit in het noordwesten van Brussel**. Om deze reden deelt zij met de gemeenten Jette, Ganshoren, Sint-Agatha-Berchem en Molenbeek een reeks soms gelijkaardige kenmerken en mobiliteitsproblemen, wanneer deze niet zelf de uitdrukking van gemeenschappelijke problemen zijn.

Kaart A.1 maakt het mogelijk om de grote structurerende mobiliteitselementen in Koekelberg zichtbaar te maken:

- de gemeente bevindt zich op de kruising van twee zeer grote verkeersassen: de Leopold II-laan (die een verbinding tussen het centrum en de Ring waarborgt), evenals de E. Bossaertlaan (westelijke randweg van de tweede stadskroon). De gemeente is daardoor blootgesteld aan pendelverkeer en het verkeer van binnen Brussel ;
- Koekelberg geniet van zware infrastructuren in het openbaar vervoer: metrolijnen 1, 2, 5 en 6 en de NMBS-lijn n°28 (zelfs als er momenteel geen halte is).

Bovendien bestaat er in Koekelberg, zoals in het noordwesten van Brussel, een belangrijk verschil tussen de functionele hiërarchie die is toegekend aan de verschillende wegen door het Gewestelijke Verplaatsingsplan (Irisplan I en II) en de praktijk van de automobilisten ter plaatse (zie verder).



De uitrit "Basiliek" van de Leopold II-tunnel (knoop Bossaert) : een sleutelpunt van de mobiliteitsproblemen in Koekelberg.



Het Simonisplein : knelpunt van de mobiliteitsvraagstukken in Koekelberg.

2. ORO-HYDROGRAFISCHE CONTEXT

Kaart A.2 maakt het mogelijk om zich een beeld te vormen van de **topografie** van Koekelberg, een belangrijke factor met name in het vooruitzicht van een promotie van de zachte mobiliteit (verplaatsingen te voet en met de fiets) :

- Koekelberg bezet de westelijke helling van de vallei van de Zenne, die culmineert ter hoogte van de Basiliek van Koekelberg. Het zuidoosten van het grondgebied ligt hiertegenover dicht bij de valleibodem ;
- deze helling, die afloopt van het noordwesten naar het zuidoosten, vertoont een vrij homogeen reliëf en een regelmatige helling. Er is, zoals bijvoorbeeld in Vorst of in Elsene, geen straat met een sterke helling ;
- indien de gevolgen van de helling bijna overal aanwezig zijn, vormen zij echter geen zeer sterke beperkingen en nadelen voor de zachte verplaatsingen (ter uitzondering misschien van het laatste gedeelte van de Basilieklaan vlakbij de Basiliek en van de Kasteellaan vlakbij de Frans Gasthuislaan).



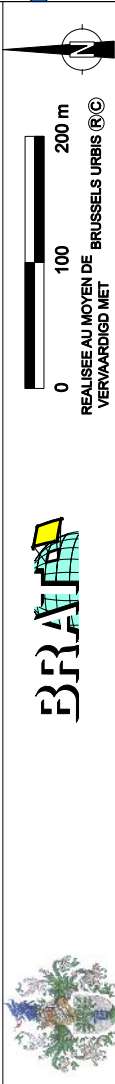
De Kasteellaan (in het noordelijk gedeelte) : een van de straatgedeeltes die de grootste (gematigde) helling vertonen in Koekelberg.

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

CARTE A1 : CONTEXTE GLOBAL DE LA MOBILITE DANS
LE NORD-OUEST BRUXELLOIS
KAART A1 : ALGEMENE CONTEXT VAN DE MOBILITEIT
IN HET NOORDWESTEN VAN BRUSSEL

- LIMITE REGIONALE ——— GEWESTSGRENS
LIMITE COMMUNALE GEMEENTEGRENS
- METRO + STATION  METRO + STATION
CHEMIN DE FER + GARE  SPOORLIJN + STATION
- CLASSIFICATION DES VOIES
- AUTOROUTE (plan IRIS)  AUTOSNELWEG (IRIS - vervoerplan)
VOIE METROPOLITAINE (plan IRIS)  GROOTSTEDELIJKE WEG (IRIS - vervoerplan)
VOIE PRINCIPALE (plan IRIS)  HOOFDWEG (IRIS - vervoerplan)
VOIE INTERQUARTIER (plan IRIS)  WIJKNET (IRIS - vervoerplan)
AUTRE AXE MAJEUR DE TRANSIT  ANDERE BELANGRIJKE TRANSITAS

SOURCE : PLAN IRIS 2 + BRAT - MARS 2009
BRON : IRIS 2-PLAN + BRAT - MAART 2009



REGION FLAMANDE
VLAAMS GEWEST

ASSE

GROOT-
BIJGAARDEN

BAANSHOREN

BERCHEM-SAINTE-AGATHE
SINT-AGATHA-BERCHTEM

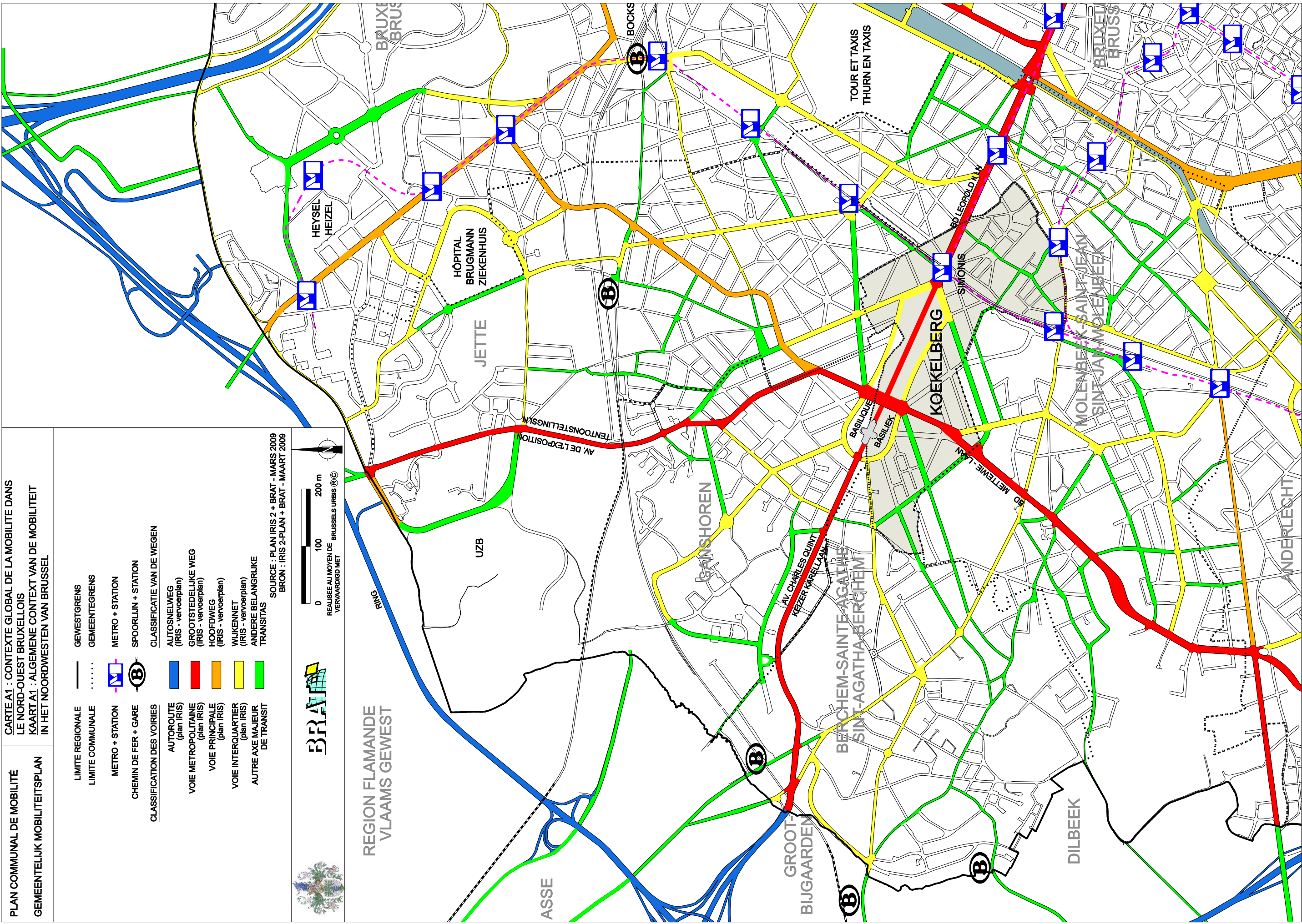
DILBEEK

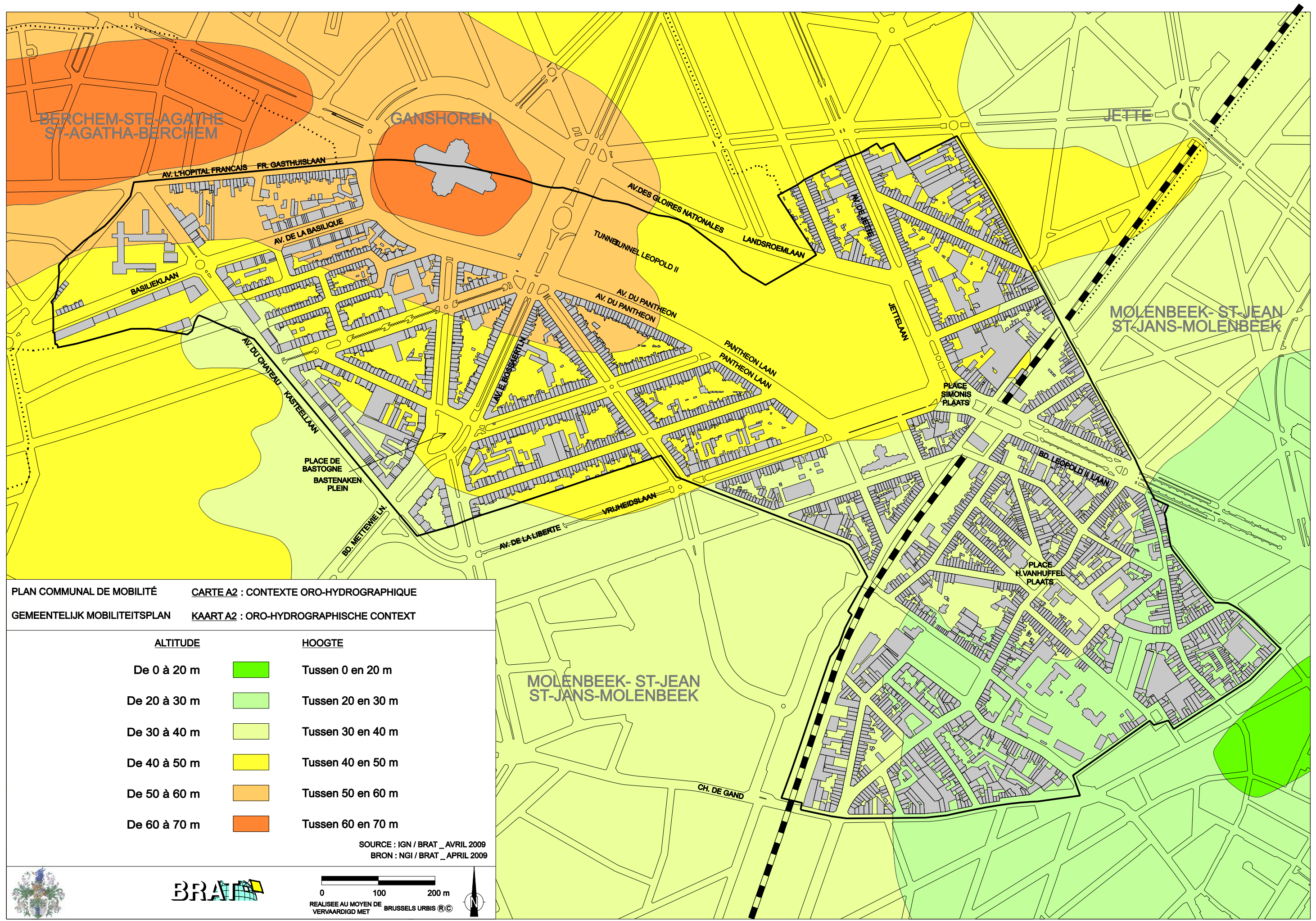
KOEKELBERG

DILBEEK

MOLENBECK-SAINTE-JEAN
SINT-JAN-MOLENBEEK

ANDERLECHT





PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

CARTE A2 : CONTEXTE ORO-HYDROGRAPHIQUE

KAART A2 : ORO-HYDROGRAPHISCHE CONTEXT

ALTITUDE		HOOGTE
De 0 à 20 m		Tussen 0 en 20 m
De 20 à 30 m		Tussen 20 en 30 m
De 30 à 40 m		Tussen 30 en 40 m
De 40 à 50 m		Tussen 40 en 50 m
De 50 à 60 m		Tussen 50 en 60 m
De 60 à 70 m		Tussen 60 en 70 m

SOURCE : IGN / BRAT _ AVRIL 2009

BRON : NGI / BRAT _ APRIL 2009

3. DOMINERENDE STADSTYPOLOGIE

Koekelberg telt 18.500 inwoners en is een gemeente waar de woonfunctie in zeer ruime mate domineert. De stadstypologieën zijn echter gediversifieerd en overlappen elkaar gedeeltelijk (zie kaart A.3) :

- **"laag Koekelberg"**, ten oosten van de spoorlijn (laag Koekelberg), vertoont evenals de huizenblokken gelegen tussen de Basiliëkiaan en de Jettesteeweg **een dens en oud stedelijk weefsel** (1^{ste} helft van de 20^{ste} eeuw), waarin zich woningen, kleine werkplaatsen, uitrustingen (scholen, sportcentrum Gemeentehuis, enz.) en voormalige industriële gebouwen onder elkaar mengen. De straten zijn er nauw, de gebouwen laag (Gvl+2, Gvl+3) en de beplanting is er eerder beperkt. De recentere gebouwen (1980 tot 1995) van de "Koekelbergse Haard", in de Schmitzstraat en de Weverstraat, hebben een open bebouwing en zijn een uitzondering in dit strak, stedelijk weefsel, zoals ook de gebouwen met een hoger bouwvolume aan het de Novillesquare (jaren '60) ;



Laag Koekelberg wordt gekenmerkt door zijn oud en dens stedelijk weefsel, zijn nauwe straten en zijn geringe beplanting, wat de Delcoignestraat uitstekend verduidelijkt.

- **"Hoog Koekelberg"** vertoont **een meer verlucht stedelijk weefsel**. Het is vooral de breedte en de beplanting van de wegen die dit verluchte karakter verlenen, want de densiteit van de gebouwen blijft er belangrijk (gesloten bebouwing, kleine appartementsgebouwen en eengezinswoningen, gemiddelde hoogte van Gvl+2 tot Gvl+4). Het woonkarakter is overheersend in dit deel van Koekelberg, zelfs wanneer men er

enkele uitrustingen terugvindt, namelijk scholen en handel met lokale bediening ;



In het westen van de gemeente zijn de wegen breder en meer vertakt wat een meer verlucht karakter verleent (Sint-Agatha-Berchem-laan).

- **de Basiliëk- en de Kasteellaan** samen vormen een bijzonder geheel dat gekenmerkt wordt door **hoge, moderne appartementsgebouwen** (ongeveer 10 verdiepingen hoog). Het gaat daar om de meest recente wijk van Koekelberg, die gekenmerkt wordt door zijn woonkarakter en zeer sterke bebouwingsdichtheid ;



De Lepreux-wijk met, achteraan, de grote appartementsgebouwen van de Basiliëkiaan.

- **de eengezinswoningen van de Lepreuxlaan, de Derooverlaan en de Toonbanklaan** vormen, wat hen betreft, een bijzonder geheel met de allures van een woonerf.

De Lepreux-wijk met, achteraan, de grote appartementsgebouwen van de Basiliëkiaan.

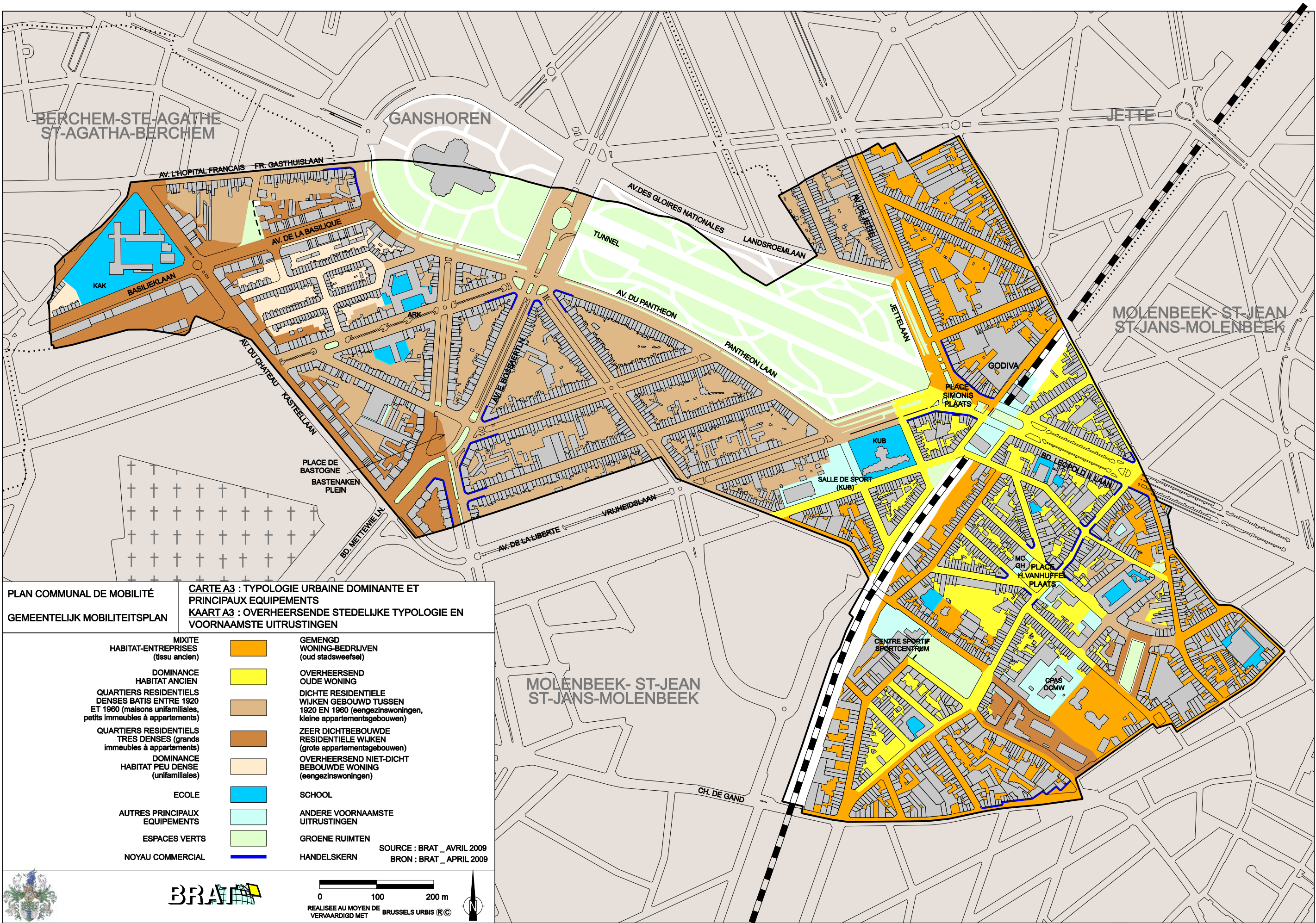
Te noteren valt dat er nauwelijks een polarisatie is van het leven in Koekelberg door een sterke handelskern. De handel is er weinig ontwikkeld en vertoont een gemarkeerd lokaal karakter.

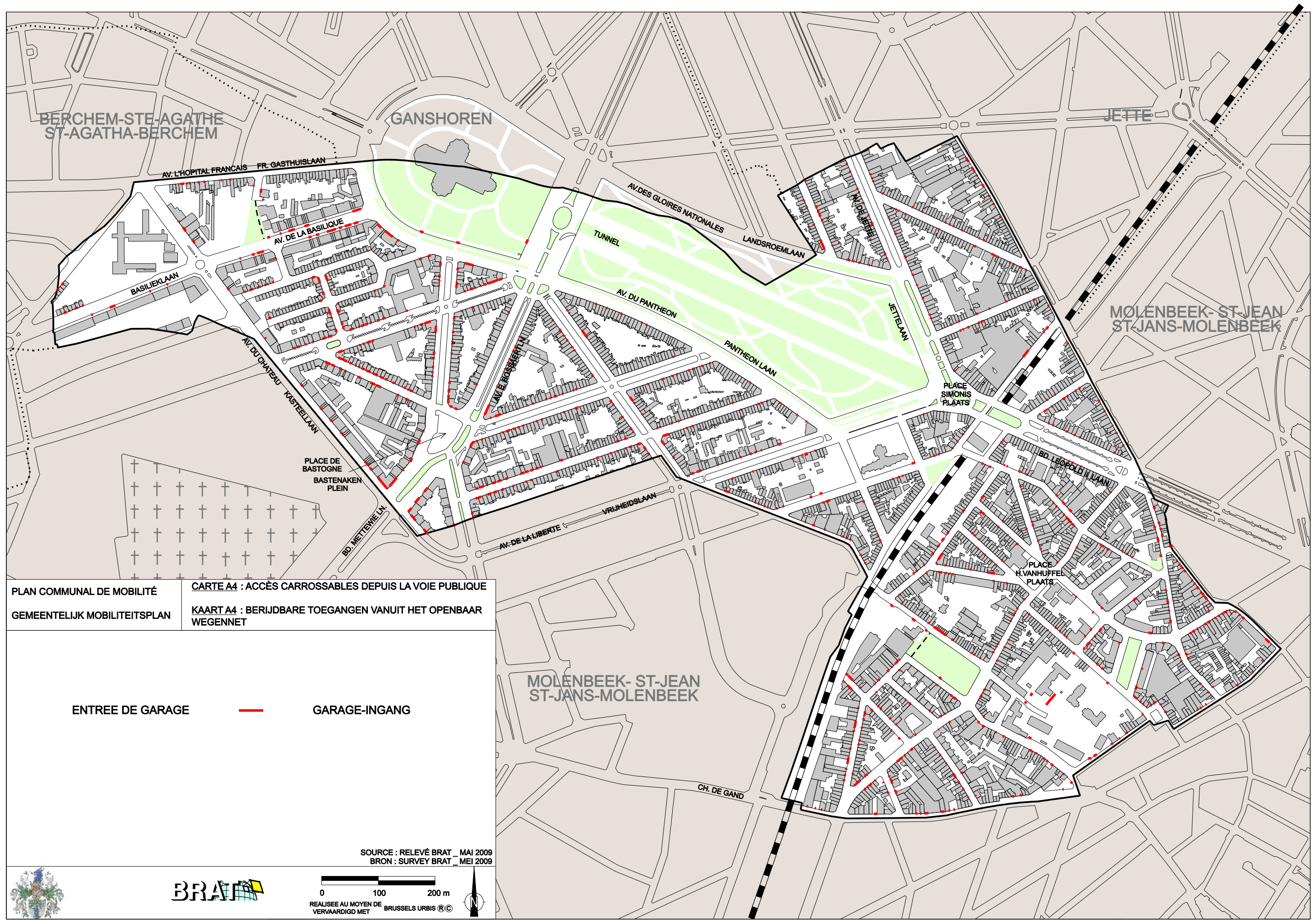
Kaart A.3 vermeldt eveneens de ligging van de voornaamste **uitrustingen** en alle **onderwijsinstellingen**. De aanwezigheid van deze laatste in het stedelijk weefsel is op uitdrukkelijke wijze aangeduid met behulp van verkeersborden, alsmede met behulp van gemeentelijke vlaggen die de aanwezigheid van de school en zijn naam vermelden (met uitzondering van de KUB - universitair onderwijs - en van de school "Centre la Famille" - een gespecialiseerde school). Zones 30 beveiligen eveneens de naaste omgeving van elke instelling (met uitzondering nogmaals van de KUB) wat nog meer de aanwezigheid van dergelijke plaatsen versterkt.

In de beste gevallen (Koninklijk Atheneum van Koekelberg - franstalige en vlaamse afdeling -, de Oscar Bossaertschool, Basisschool van de Kadeekes), vindt men in de naaste omgeving van de scholen aanvullende beveiligingsinrichtingen, zoals doorlopende trottoirs, plateaus, enz.



De Oscar Bossaertschool: een van de goed zichtbare onderwijsinstellingen van Koekelberg.





PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

CARTE A4 : ACCÈS CARROSSABLES DEPUIS LA VOIE PUBLIQUE
KAART A4 : BERIJDBARE TOEGANGEN VANUIT HET OPENBAAR WEGENNET

ENTREE DE GARAGE — GARAGE-INGANG

SOURCE : RELEVÉ BRAT _ MAI 2009
BRON : SURVEY BRAT _ MEI 2009

4. GROENE RUIMTEN EN ROOILIJNBEPLANTINGEN

De **groene ruimten** die de gemeente versieren (zie kaart A.5) kunnen aangename verplaatsingsmogelijkheden te voet en met de fiets aanbieden.

Dit is het geval voor het Elisabethpark dat een toegankelijke en ruime groene verbinding voor de zachte verplaatsingen in het noorden van de gemeente aanbiedt. En zelfs wanneer het park vaak voor vrije tijdsbeoefening wordt gebruikt, biedt het een nuttig antwoord op bepaalde behoeften van de zachte mobiliteit.



Het Elisabethpark biedt verkortingswegen aan voor de voetgangers en fietsers, en trajecten beschut tegen het verkeerstumult.

In het oosten van de gemeente biedt het Victoriapark dat onlangs is ingericht dezelfde mogelijkheden, maar in mindere mate. Daarentegen biedt de groene ruimte gelegen op het de Novillesquare niet dezelfde mogelijkheden van een verkortingsweg en wordt met het oog hierop zelden gebruikt.

De aanwezigheid van **rijbomen** op de weg is een criterium dat marginaal kan lijken voor een Mobiliteitsplan. Dit heeft echter een indirecte invloed op de snelheden van de automobilisten, enz.. Door de perspectivische zichten te vernauwen, hebben de rijbomen een vertragingseffect wat door verschillende studies naar voren is gehaald. Om die reden zijn bijna alle wegen in het westen van de gemeente uitgerust met rijbomen, in tegenstelling tot de vaak nauwe wegen in het oosten van het grondgebied, in oud Koekelberg.



De rijbomen zijn alomtegenwoordig in het westen van de gemeente (hier de Mettwielaan).

Twee andere bijzonderheden van beplantingen bepalen duidelijk de gemeentelijke context :

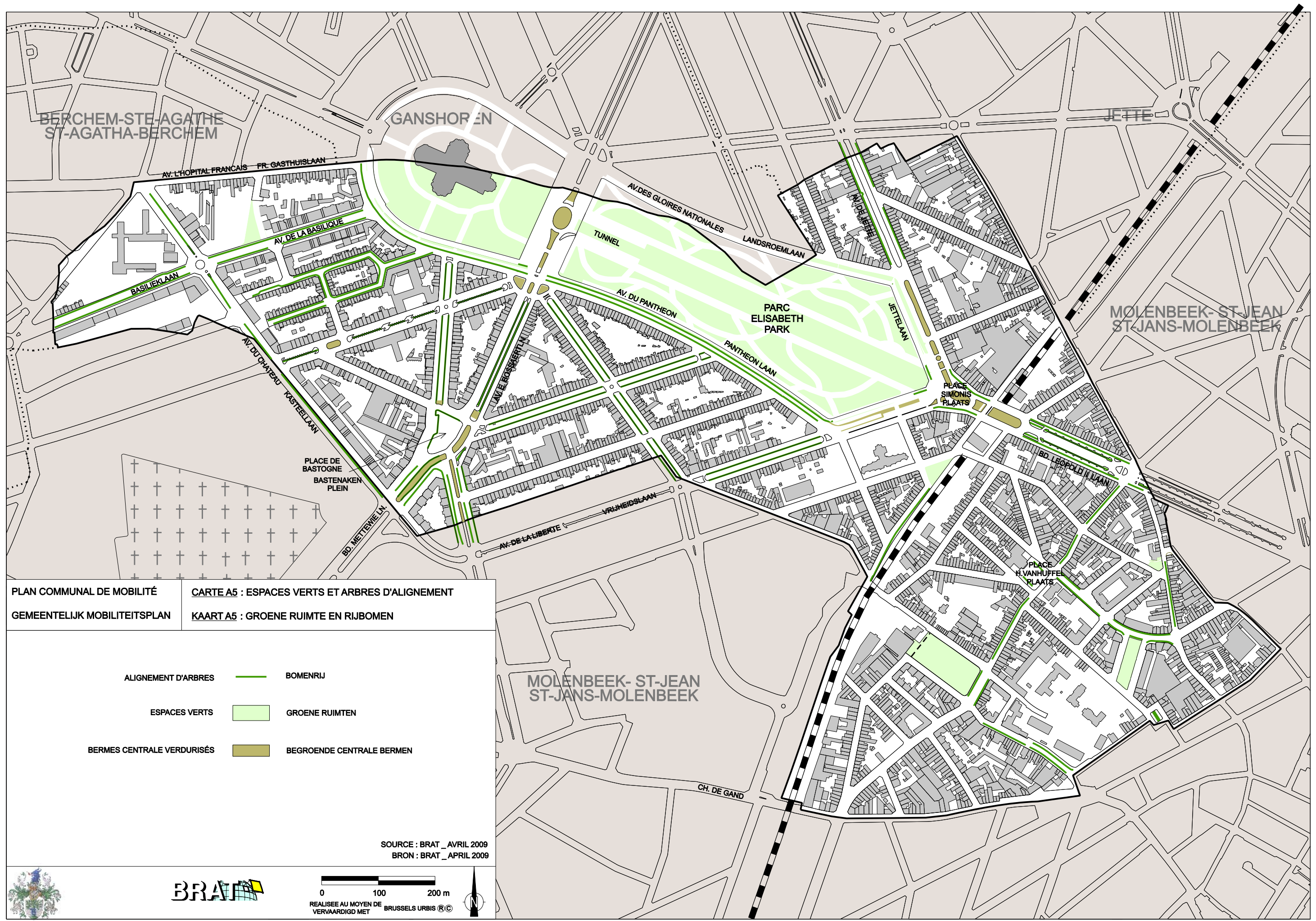
- de brede centrale bermen die van een rij grote bomen zijn voorzien en die men in het westen van de gemeente terugvindt (de Bossaertlaan, Segherslaan, Belgische Onafhankelijkheidslaan, Sint-Agatha-Berchemlaan, Vrijheidslaan, Mettwielaan, Vredelaan). Deze dienen vaak als parkeerruimten ;
- de centrale bermen van andere grote lanen (Jetselaan, Leopold II-laan) waar grasperken, struiken en alleenstaande bomen elkaar afwisselen.



Belgische Onafhankelijkheidslaan.



Leopold II-laan (Simonisplaats).



5. DE POLEN DIE VERPLAATSINGEN VOORTBRENGEN

Een belangrijk punt in elke mobiliteitsstudie bestaat erin om de polen die verplaatsingen voortbrengen, in het licht te stellen (zie kaart A.6). In de huidige studie zijn dit vertrek- of bestemmingsplaatsen (buiten de huisvesting) in Koekelberg of de directe omgeving. Deze polen hebben natuurlijk een effect en functioneren verschillend geval tot geval.

A. Polen met een supra-plaatselijke invloed

Als er geen pool van gewestelijke invloed bestaat in Koekelberg – buiten de zeldzame gebeurtenissen die in de Basiliek of het Elisabethpark plaats vinden –, hebben bepaalde polen toch een supra-plaatselijke invloed. Dit is het geval:

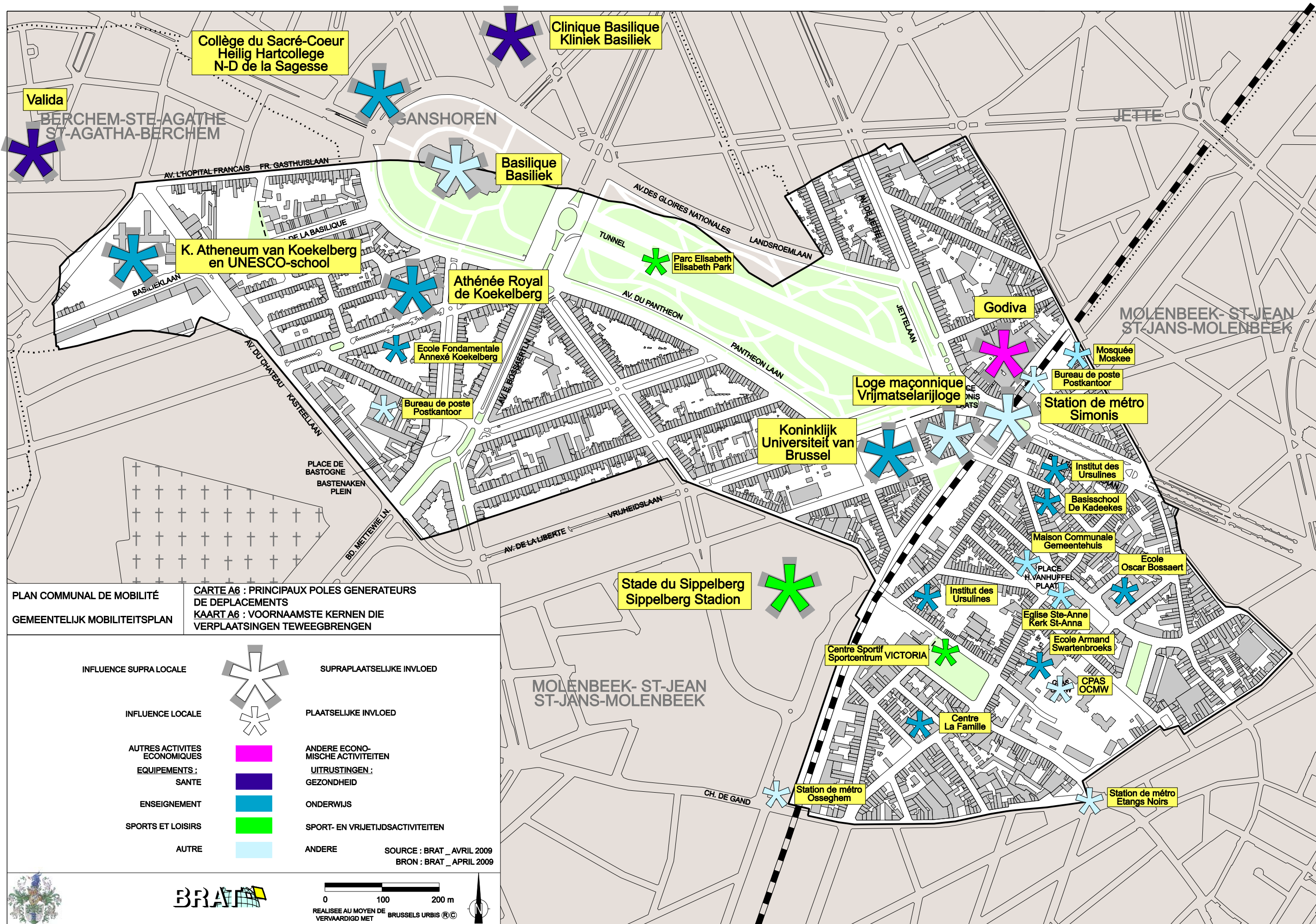
- voor de schoolinstelling het “Athenée Royal de Koekelberg” (Sint-Agatha-Berchemlaan) en zijn Vlaamse tegenhanger “Koninglijk Atheneum Van Koekelberg” (Kasteellaan, Basilieklaan en Klein-Berchemstraat);
- voor de onderwijsinstelling van de KUB (Vande Sandestraat en Vrijheidslaan);
- voor het metrostation Simonis ;
- voor de onderneming Godiva (Wapenstilstandstraat).

Men mag overigens niet vergeten belangrijke polen in aanmerking te nemen die niet op het grondgebied van Koekelberg liggen, maar wel aan de grens zelf ervan :

- het schoolcomplex van het Heilig Hart-College (Sacré-Coeur, Onze-Lieve-Vrouw van de Wijsheid, Heilig-Hart - Landsroemlaan in Ganshoren);
- de kliniek van de Basiliek (Pangaertstraat in Ganshoren);
- Valida, een ziekenhuis centrum waarvan de hoofdactiviteit de revalidatie is (Goffinlaan in Sint-Agatha-Berchem);
- Het sportcomplex van Sippelberg in de M. Gandhilaan in Sint-Jans-Molenbeek.

B. Polen met een plaatselijke invloed

Andere polen hebben een invloed die men als “lokaler” kan beschouwen, ofwel omdat zij kleiner zijn (lagere impact), ofwel omdat zij meer bestemd (en gebruikt) zijn (/worden) voor een plaatselijke bevolking (inwoner van Koekelberg of nabije wijken). Dit is het geval voor de wijksholen (kleuter- en lager onderwijs) die hoofdzakelijk zijn bezet met Koekelbergenaren, evenals de lokalen van het Gemeentebestuur of nog het Elisabethpark.



6. BELANGRIJKE BEVOLKINGSKENMERKEN

De verplaatsingsbehoeften en hun specificiteit zijn eveneens afhankelijk van het belang van de bewoners. Vandaar het belang om deze te karakteriseren. De bevolkingsfactoren hebben natuurlijk een praktische kant die niet gelijk is aan de gemeentelijke mobiliteitsacties - het is een belangrijk basisgegeven, maar men handelt niet specifiek volgens deze parameter. Maar zij kunnen de besluitvormer wel helpen in het inzicht in waargenomen veranderingen, zoals bijvoorbeeld:

- een vermeerdering van de parkeermoeilijkheden die niet noodzakelijkerwijs het (enige) resultaat is van de belangrijkere motorisatiegraad van de maatschappij (het kan ook voortvloeien uit de stijging van het aantal gezinnen) ;
- een belangrijkere aanwezigheid van jonge kinderen of bejaarden op de openbare ruimte ;
- een verdichting van het grondgebruik door een verjonging van de bevolking ;
- het aanbod in openbaar vervoer moet niet onveranderlijk blijven, zelfs wanneer de wijk geen nieuwe gebouwen meer registreert ;
- enz.

Laten we nog verduidelijken dat de gebruikte informatie afkomstig is van STATBEL (ex-NIS), met zijn territoriale onderverdeling in statistische sectoren.

1. De bevolkingsdichtheid

Koekelberg telt **18.541 inwoners** (op 1 januari 2007). Ondanks de aanwezigheid van een deel van het Elisabethpark en de Basiliek van Koekelberg op haar grondgebied, is de gemeente hierdoor één van de dichtst bevolkte gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Met haar **158 inw./ha**, bevindt zij zich net achter de gemeenten Sint-Joost-Ten-Node (208 inw./ha) en Sint-Gillis (177 inw./ha).

In vergelijking met de gemiddelde bevolkingsdichtheid merkt men het volgende op (zie kaart A.7) :

- de belangrijke bevolkingsdichtheden (> 158 inw./ha) in het westen van de gemeente - de Lepreux-wijk, de Basiliekwijk en de wijk rond de Vredelaan -, en in het oosten - de Sint-Anna wijk, de Jacquet-, Van Huffel- en Archers-Fourez-wijk ;

- de minder belangrijke bevolkingsdichtheid, maar toch nog hoog (135 inw./ha), in de Plateauwijk die het centrum van de gemeente bezet.

Te noteren valt dat met uitzondering van het gebied bezet door het Elisabethpark en de Basiliek (waar geen bewoning is), alle wijken een hogere bevolkingsdichtheid hebben dan het gewestelijke gemiddelde (64 inw./ha) en de dichtheid die men in de Brusselse vijfhoek opmerkt (99 inw./ha).



Koekelberg, een van de gemeenten die het dichtst bevolkt in het gewest is, ondanks de aanwezigheid van een deel van het Elisabethpark en de Basiliek van Koekelberg op zijn grondgebied.



De Basiliekwijk : het dichtst bevolkt van de gemeente.

Naast de kwantitatieve factor, moet men verschillende kwalitatieve criteria van de bevolking aanstippen die een rechtstreeks effect hebben op de verplaatsingsvraag, de verkeersdrukte, de parkeerbehoeften, enz..

2. Bevolkingsgroei tussen 1997 en 2007

Koekelberg heeft dit laatste decennium een sterke bevolkingsgroei gekend, met een stijging van 17,4% tussen 1997 en 2007, d.w.z. de tweede hoogste groei van het gewest na de naburige gemeente Sint-Jans-Molenbeek (+ 18,5 %).

Deze evolutie wordt genuanceerd volgens de plaats (zie kaart A.8) aangezien bepaalde wijken slechts een geringe bevolkingsgroei hebben gekend (wijk Vredelaan: + 5,4 %), terwijl in andere wijken de groei zeer sterk is geweest (Lepreux-wijk: + 35,0% - waar talrijke huisvestingen onlangs gebouwd zijn (Kasteellaan, enz.)). Geen enkele wijk heeft een vermindering van de bevolking gekend, hetgeen de dynamiek van de bevolkingsverdichting toont die de gemeente momenteel kent.

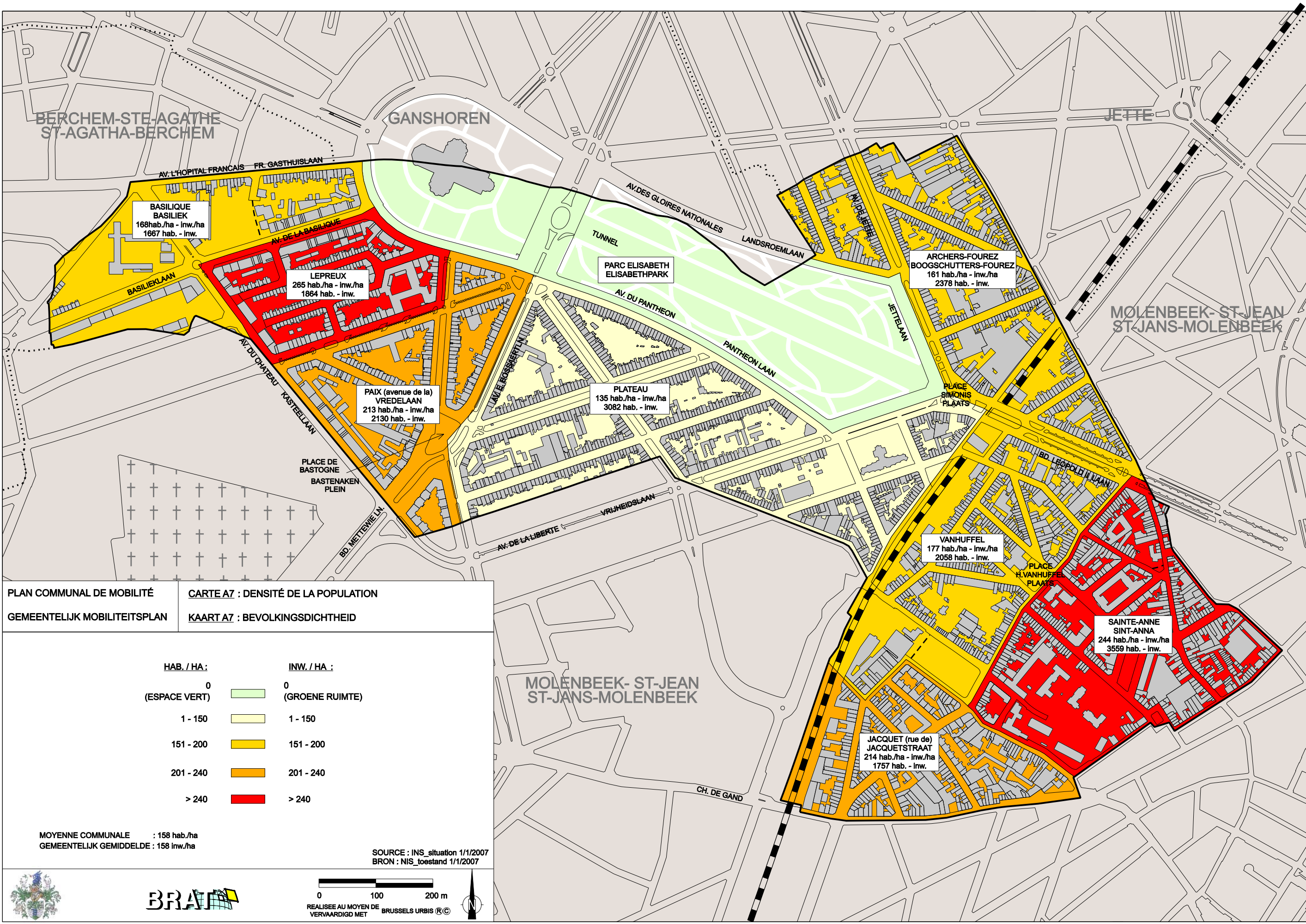
3. Het leeftijdsprofiel van de bevolking

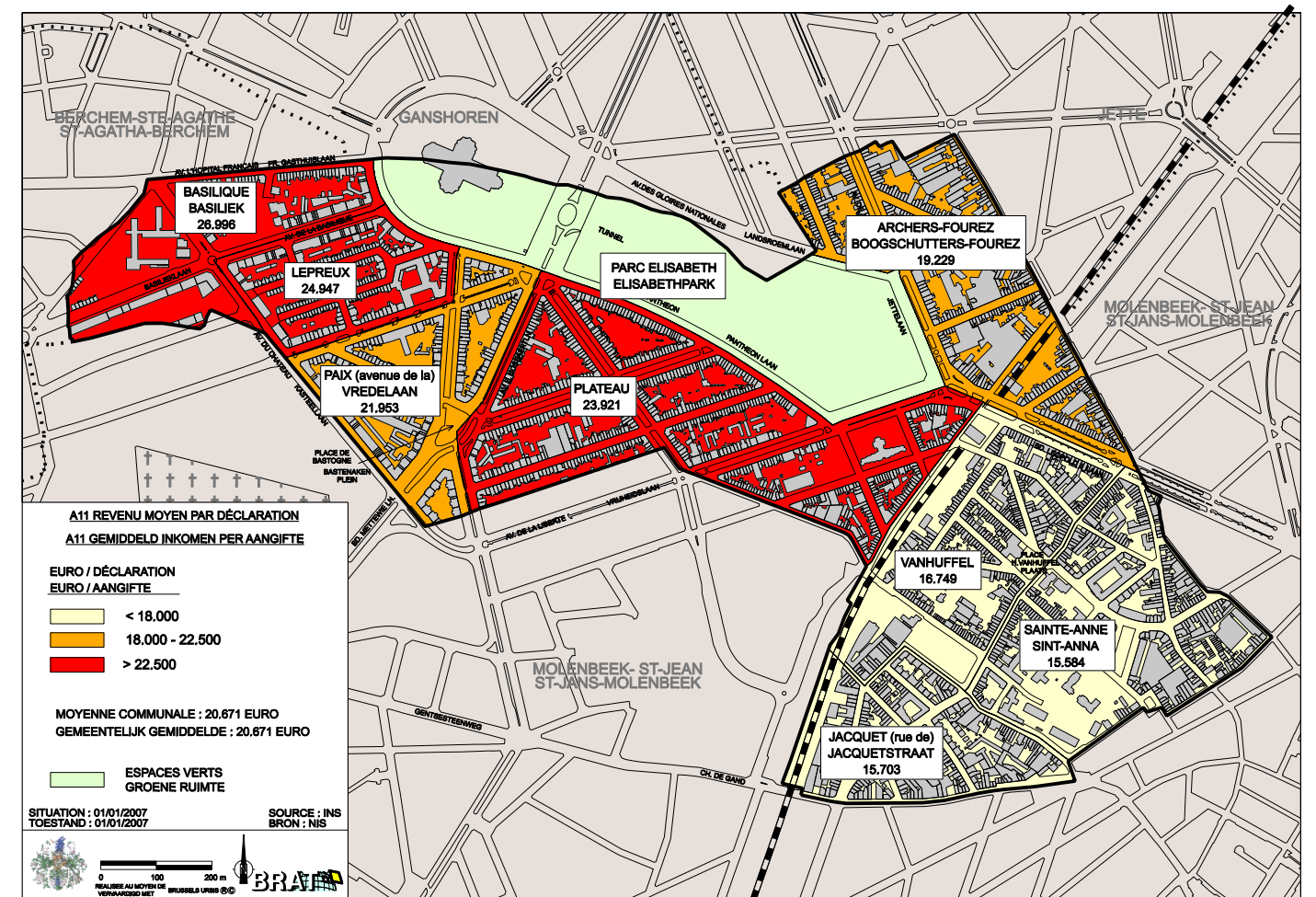
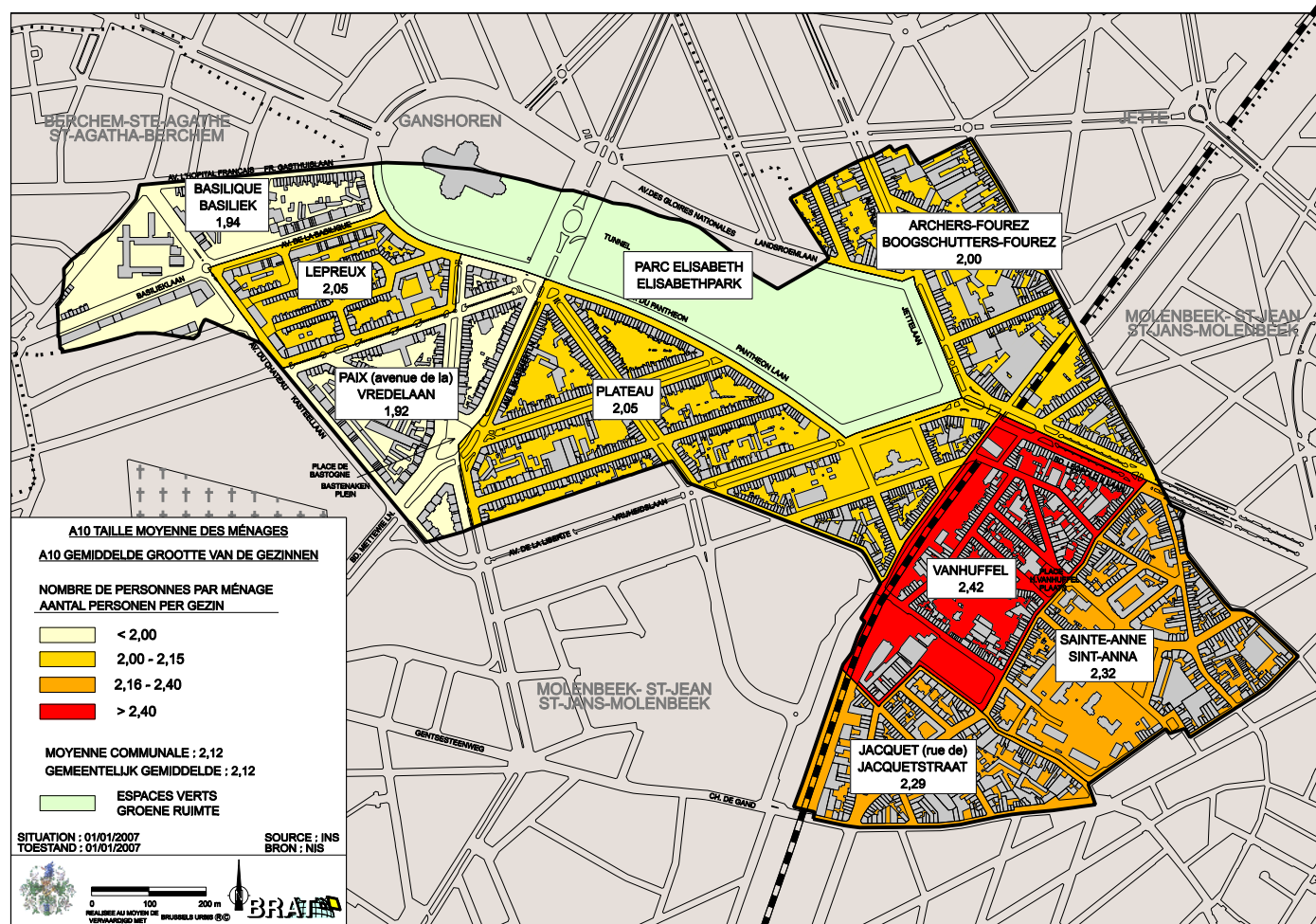
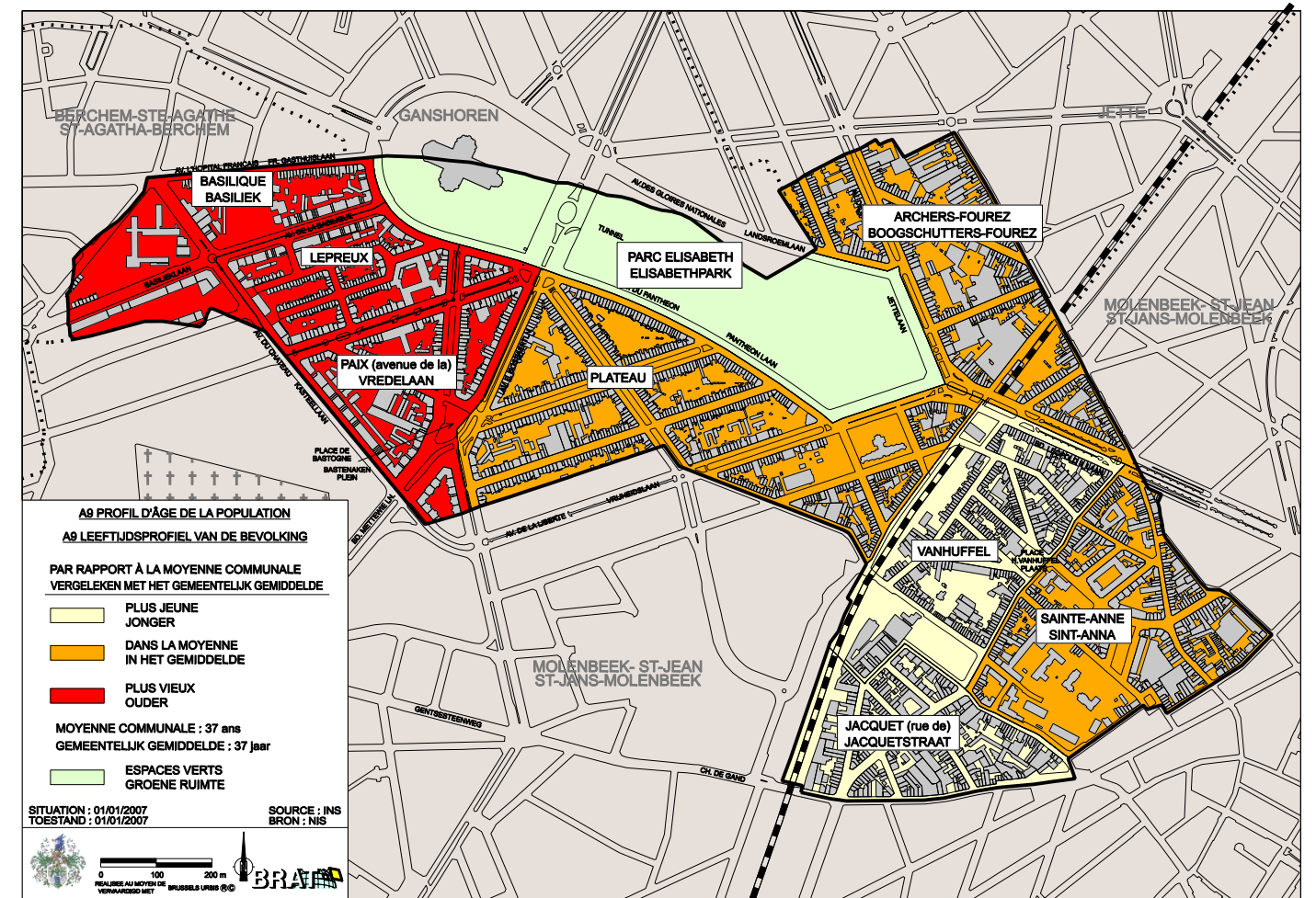
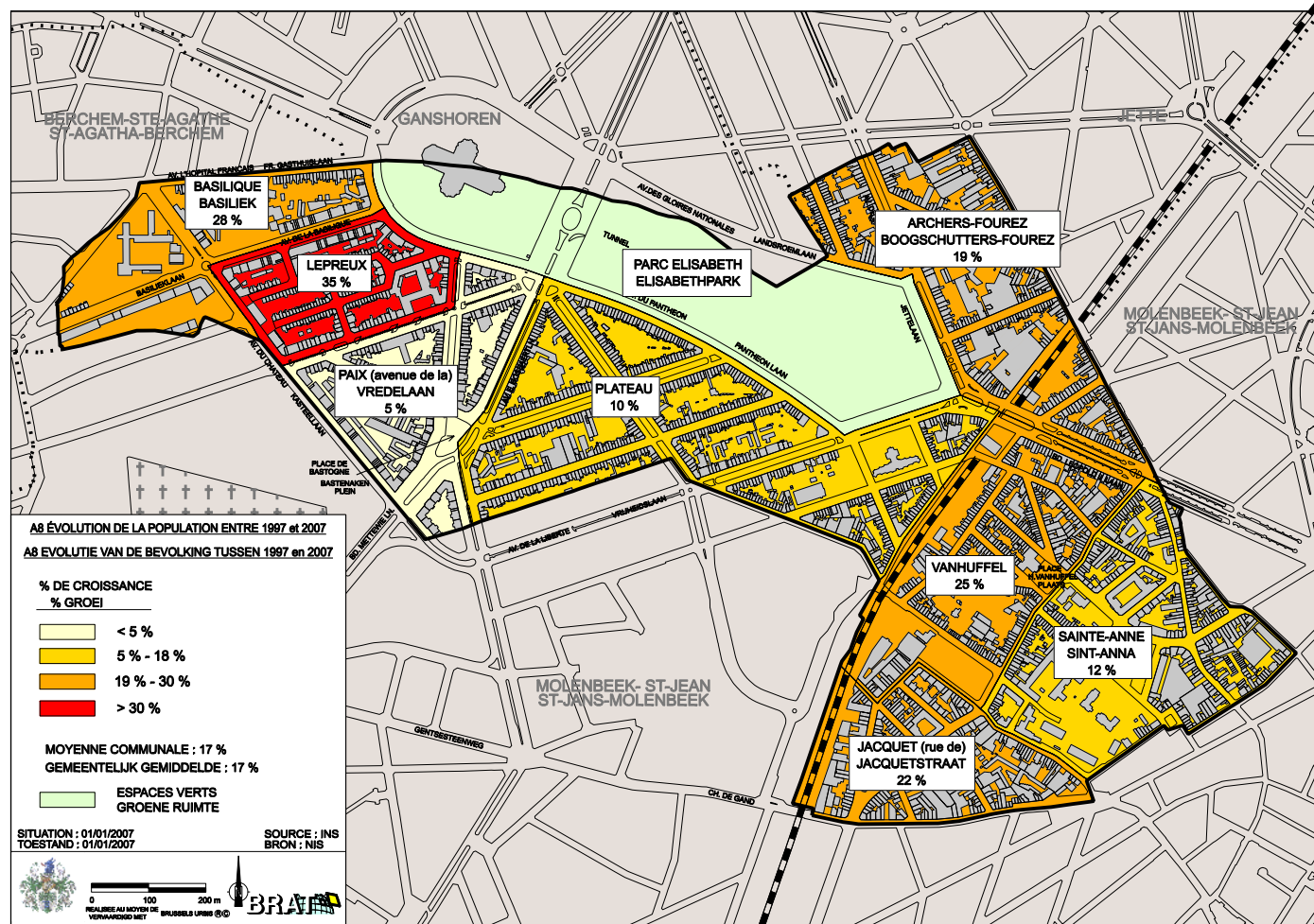
Het profiel van de gemiddelde bevolkingsleeftijd in de wijken heeft gevolgen op de huidige en de te verwachten gedragen en behoeften (met betrekking tot de mobiliteit). Indien het gevaarlijk is om een ingewikkeld gedrag tot al te eenvoudige beelden te herleiden, kan men niettemin geloven dat de verjonging van een wijk vaak met een hogere motorisatiegraad gepaard gaat, met hogere pieken van het voortgebrachte verkeer, misschien met een zenuwachtigere rijstijl,....

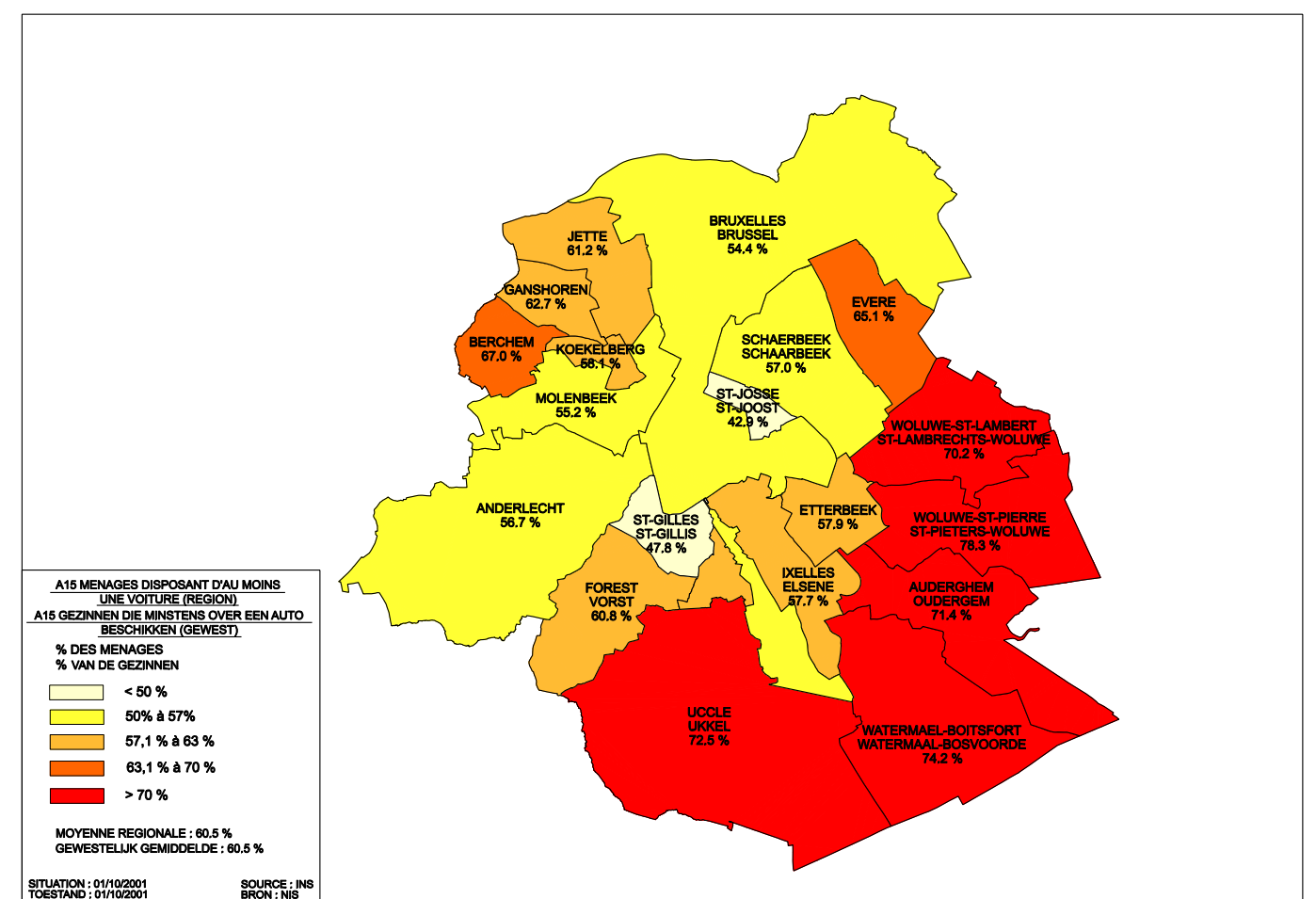
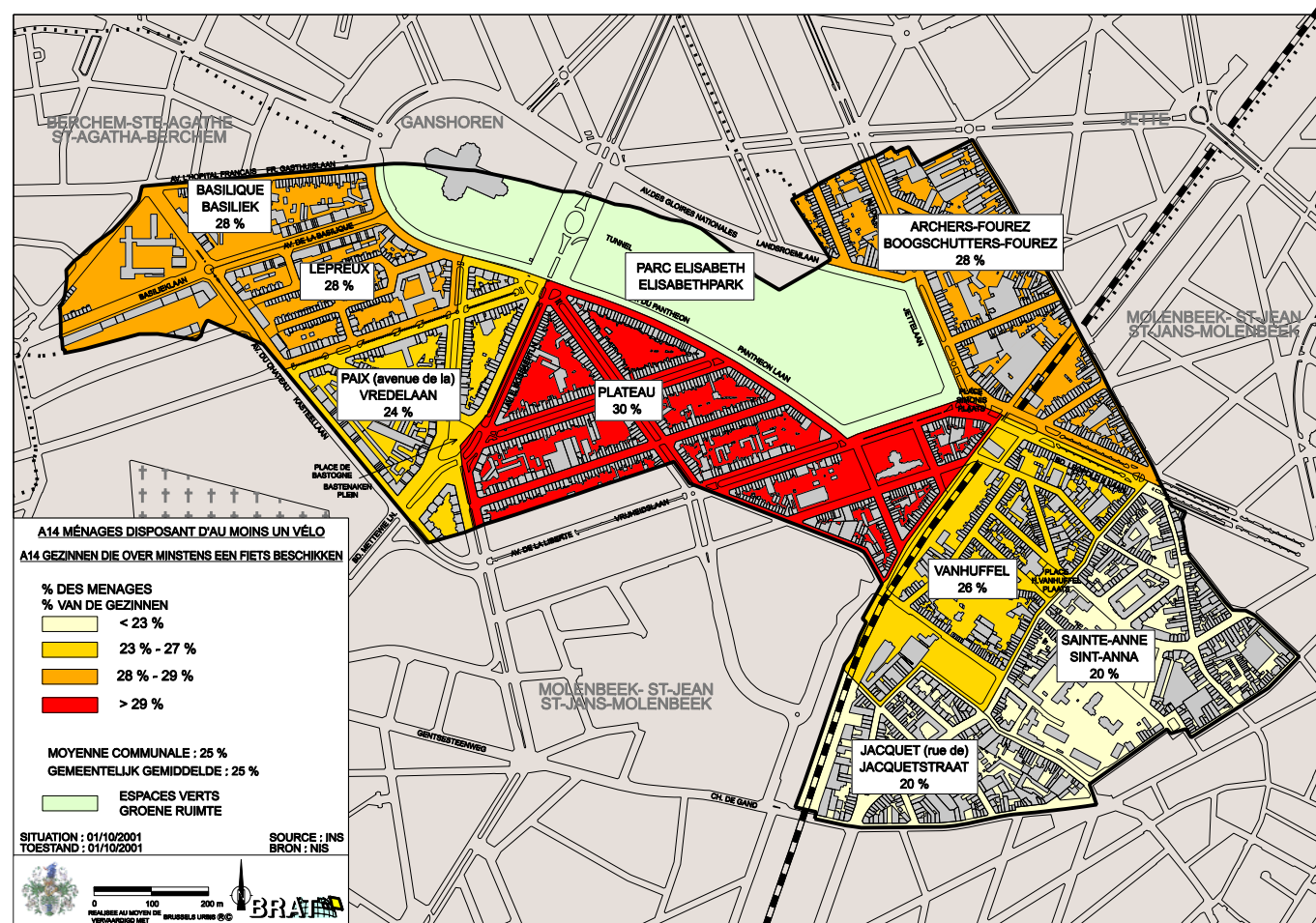
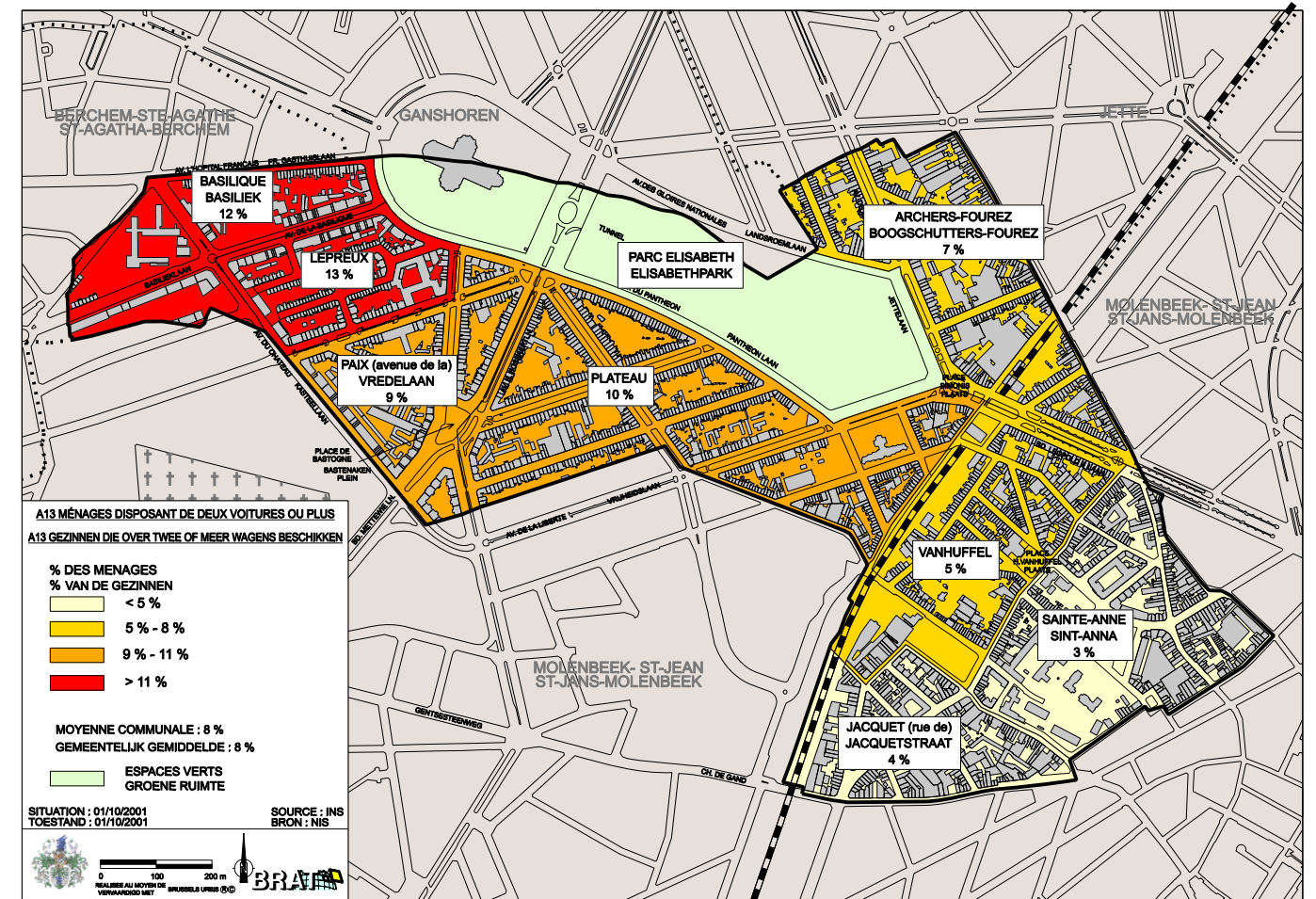
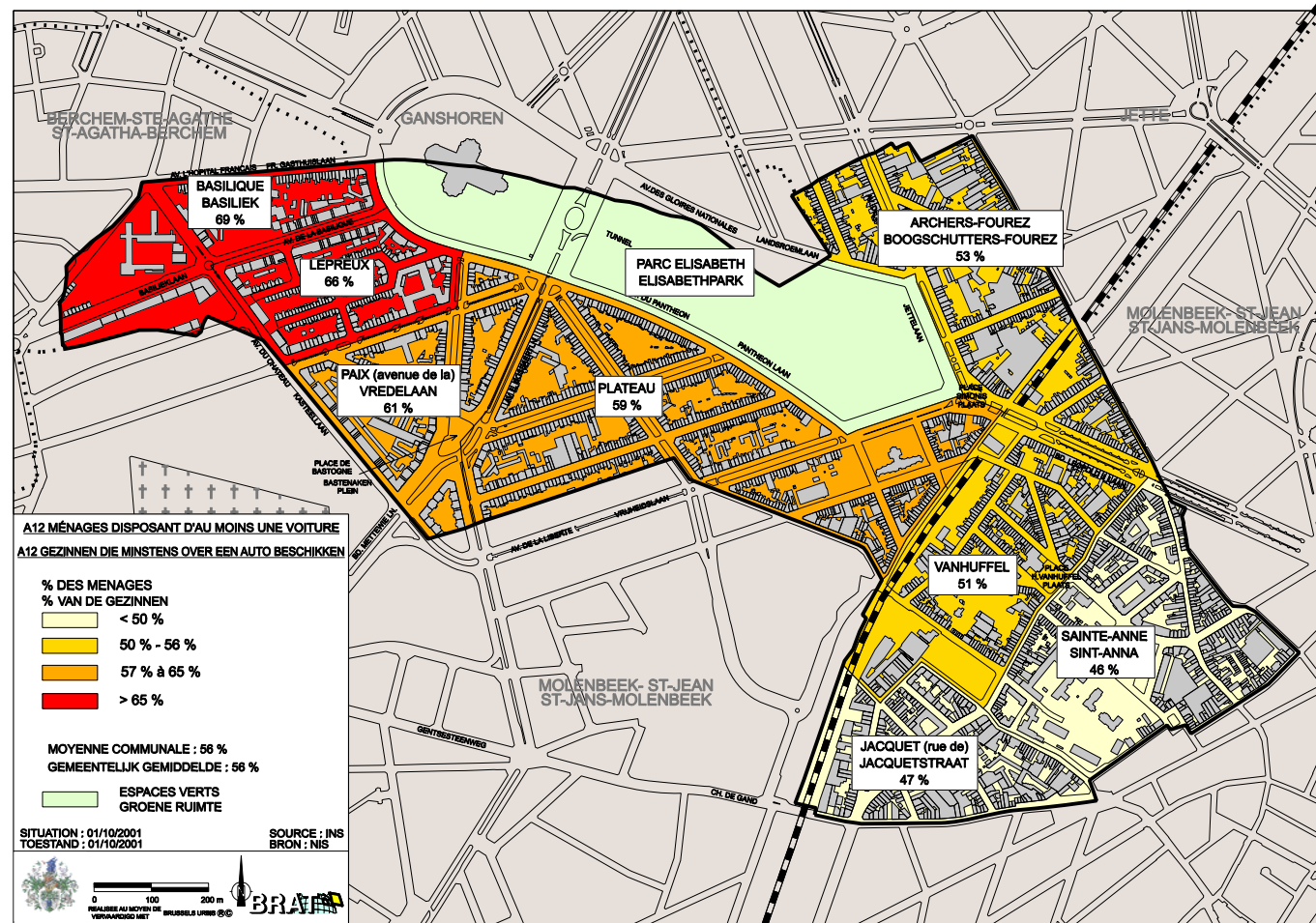
Men kan vaststellen dat de wijken bezet door een jongere bevolking zich in laag Koekelberg bevinden (zie kaart A.9), terwijl de wijken gekenmerkt door een oudere bevolking ten westen van de gemeente zijn gesitueerd. Tussen de twee bevinden zich de wijken waarvan de gemiddelde leeftijd dicht tegen het gemeentelijk gemiddelde ligt.

Kaart A.10, betreffende **de gemiddelde gezinsgrootte**, is een sociologische indicator die het mogelijk maakt de constatering met betrekking tot het profiel van de bevolkingsleeftijd te bevestigen en aan te vullen :

- de gezinnen zijn het grootst daar waar de bevolking het jongst is, dat wil zeggen in laag Koekelberg. De gemiddelde gezinsgrootte (> 2,25 inw./gezin) is er duidelijk hoger dan het gewestelijk gemiddelde (2,03 inw./gezin) en het gemeentelijk gemiddelde (2,12 inw./gezin) ;







- omgekeerd zijn de gezinnen van kleine omvang in het westen van de gemeente gesitueerd. De gemiddelde gezinsgrootte is er daarentegen lager dan het gewestelijk en gemeentelijk gemiddelde ;
- in het centrum is de gemiddelde gezinsgrootte intermediair. De gemiddelde gezinsgrootte is er lager dan het gemeentelijk gemiddelde en ligt dicht tegen het gewestelijk gemiddelde.

4. Het gemiddelde inkomen per belastingaangifte

De wijken van laag Koekelberg onderscheiden zich van de andere. Geplaatst in de rand van het zogenaamde Brusselse "industriële bekken"¹, zijn het deze waar de gemiddelde inkomens per belastingaangifte het laagst zijn (< 18.000 € per belastingaangifte). Daarentegen zijn de westelijke wijken degene waar de gemiddelde inkomens per belastingaangifte het hoogst zijn (25.000 € per verklaring).

5. Motorisatiegraad per gezin

Men heeft logischerwijze een nauwe relatie tussen de relatieve rijkdom van de bevolking (kaart A.11) en de motorisatiegraad van de gezinnen (kaarten A.12 en A.13). De rijkste wijken zijn dus diegene waar het percentage gezinnen die over minstens één auto beschikken, het hoogst is.

Als informatie vermelden we dat de motorisatiegraad van de gezinnen in Koekelberg (58,1%) enigszins lager is dan het gewestelijke gemiddelde (60,5% - zie kaart A.15).

Kaart A.14 toont **de gezinnen die minstens over één fiets beschikken**. In Koekelberg beschikt gemiddeld 1 gezin op 4 over een fiets. De percentages zijn het hoogst in de wijken in het centrum, en het minst belangrijk in de wijken in het oosten.

7. DE BEHEERDER VAN DE OPENBARE RUIMTE

De beheerder van de wegen verduidelijken is natuurlijk belangrijk voor het GMP (zie kaart A.16). Dat maakt het mogelijk om te weten wie moet handelen (inrichting van de openbare ruimte) en de eventuele coördinatie van de tussenkomsten op touw moet zetten : namelijk ofwel de gemeente, ofwel het gewest

De grootste verkeersassen (Leopold II-laan, Jetselaan, Vrijheidslaan, Landsroemlaan, Pantheonlaan, Karreveldlaan, Mettwielaan, E. Bossaertlaan en Gentse Steenweg) worden beheerd door het gewest.

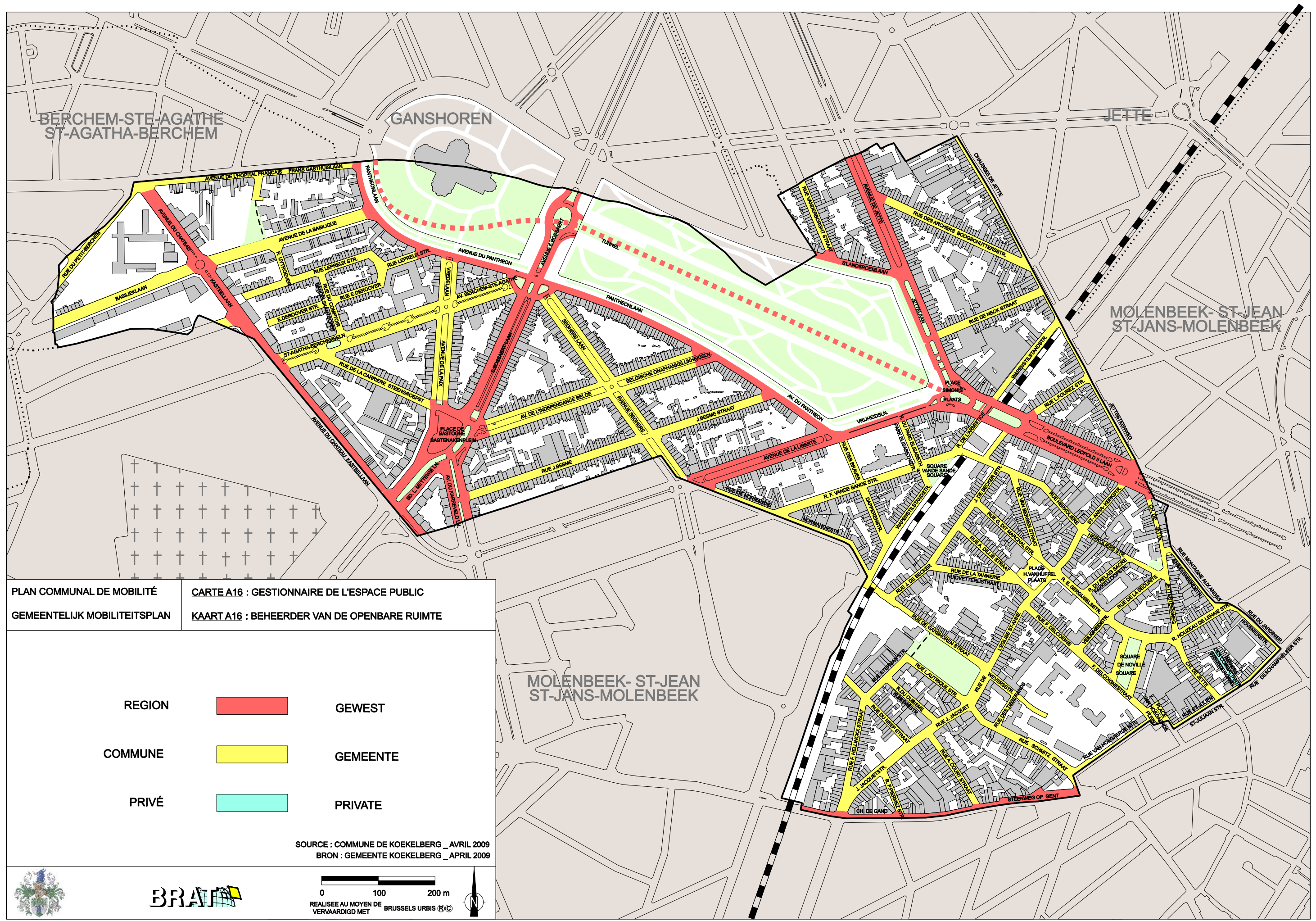
Met uitzondering van de Frans Gasthuislaan worden alle wegen van een hoger hiërarchisch niveau in het Irisplan (de grootstedelijke wegen, de interwijkwegen - zie kaart A.1) beheerd door het gewest. We zullen verduidelijken dat het beheer van het deel van de Frans Gasthuislaan op het grondgebied van Sint-Agatha Berchem nu enkele jaren geleden werd overgebracht naar het gewest.

De Kasteellaan, hoewel het om een weg van het wijkennet gaat, wordt eveneens beheerd door het gewest.

Preciseren we ter verduidelijking dat de Strijdersgang een particuliere weg is.

Merk op: kaart A.16 vermeldt alle straatnamen van de gemeente en dient dus om die reden als algemeen referentieplan voor de andere kaarten van GMP.

¹ Term die door het Observatorium voor Gezondheid en Welzijn van Brussel Stad wordt gebruikt (Welzijns- en Gezondheidsatlas van Brussel-Hoofdstad - Capitale, 2006).



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

CARTE A16 : GESTIONNAIRE DE L'ESPACE PUBLIC
KAART A16 : BEHEERDER VAN DE OPENBARE RUIMTE

REGION		GEWEST
COMMUNE		GEMEENTE
PRIVÉ		PRIVATE

SOURCE : COMMUNE DE KOEKELBERG _ AVRIL 2009
BRON : GEMEENTE KOEKELBERG _ APRIL 2009

0 100 200 m
REALISEE AU MOYEN DE BRUSSELS URBIS ®
VERVAARDIGD MET

B.

KENMERKEN VAN DE WEGEN EN ANDERE VOORBEHOUDEN AAN DE VERPLAATSINGEN



B. KENMERKEN VAN DE WEGEN EN ANDERE RUIMTEN VOORBEHOUDEN AAN DE VERPLAATSINGEN

De sociaal-economische, stedenbouwkundige, ... omgeving bepaalt de algemene mobiliteitscontext, evenals de behoefte en vraag naar verplaatsingen. Maar het is binnen de wegennetwerken (wegen, spoorwegen, wandelpaden...) dat de verplaatsingen plaatsvinden en moeten georganiseerd worden. De kenmerken van deze netwerken zijn belangrijk want:

- zij bepalen impliciet de toekomstige mogelijkheden van de verplaatsingen,
- zij maken het mogelijk om de huidige verdeling van de ruimte die beschikbaar is voor de verschillende vervoerswijzen te beoordelen,
- zij stellen de hindernissen (stedelijke barrières) voor bepaalde trajecten in het licht.

1. HET SPOORNETWERK

Het spoornetwerk in Koekelberg wordt vooral gevormd door **de metrolijnen**, hetgeen een grote troef is des te meer daar Koekelberg bediend wordt door de vier nieuwe lijnen (1, 2, 5 en 6). Dit efficiënte vervoermiddel op de schaal van het gewest maakt het voor de Koekelbergenaren evengoed mogelijk om het centrum te bereiken als de vier uithoeken van de Hoofdstad. **De halte Simonis** (onlangs in Simonis-Elisabeth en Simonis-Leopold II opgesplitst) vormt de belangrijkste metrohalte op het grondgebied. In de zuidelijke rand vindt men twee andere haltes terug: Zwarte Vijvers en Ossegem.

Het spoornetwerk is eveneens de **tramlijn 19**, die zich op het geheel van het gemeentelijk grondgebied in eigen bedding bevindt (buiten een gedeelte in de Frans Gasthuislaan).

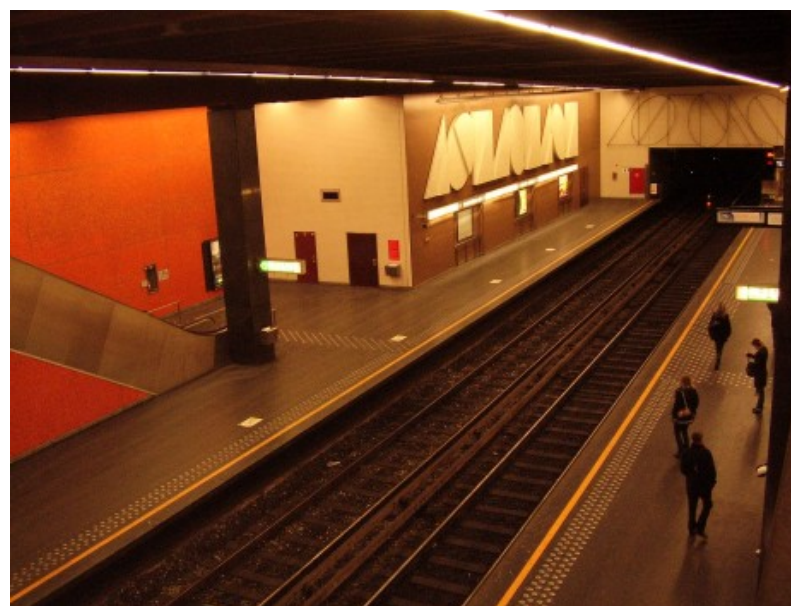


Evenals de metro en de trein, wisselt de tram 19 ondergrondse en bovengrondse gedeeltes af bij zijn doorgang in Koekelberg.

Uiteindelijk mag ook niet de **spoorlijn** n°28 van de NMBS vergeten worden, waarvan de sporen samenvallen met deze van de metrolijnen 2 en 6. Momenteel is er geen halte meer in de gemeente, maar in het vooruitzicht van het GEN-project wordt de zeer nabije heropening van de halte aan Simonis voorzien. Te noteren valt de aanzienlijke begrenzing die de spoorwegen vormen tussen de westelijke en oostelijke wijken van de gemeente.



De site Simonis: aan de linkerkant de treinsporen ; aan de rechterkant de metrosporen.



De metro, een belangrijke troef voor Koekelberg.

2. DE WEGEN

Over het algemeen (in stedelijk milieu in ieder geval) is de weg, afgebakend door de voetpadranden, de ruimte bij uitstek voor de circulatie. Zij vangt het gemotoriseerd verkeer op (auto's, vrachtwagens, motoren, bussen, enz.) maar ook de fietsers en soms het zware openbaar vervoer (trams) en zelfs de voetgangers (woonerven). Het is nodig te duiden op het belang dat de wegen voor de uitwerking van het GMP inhouden.

Met het oog op een mobiliteitsbeleid moeten vier structurele karakteristieken van de wegen verduidelijkt worden: de bekleding van de wegen, hun staat, hun breedte en het aantal beschikbare rijstroken.

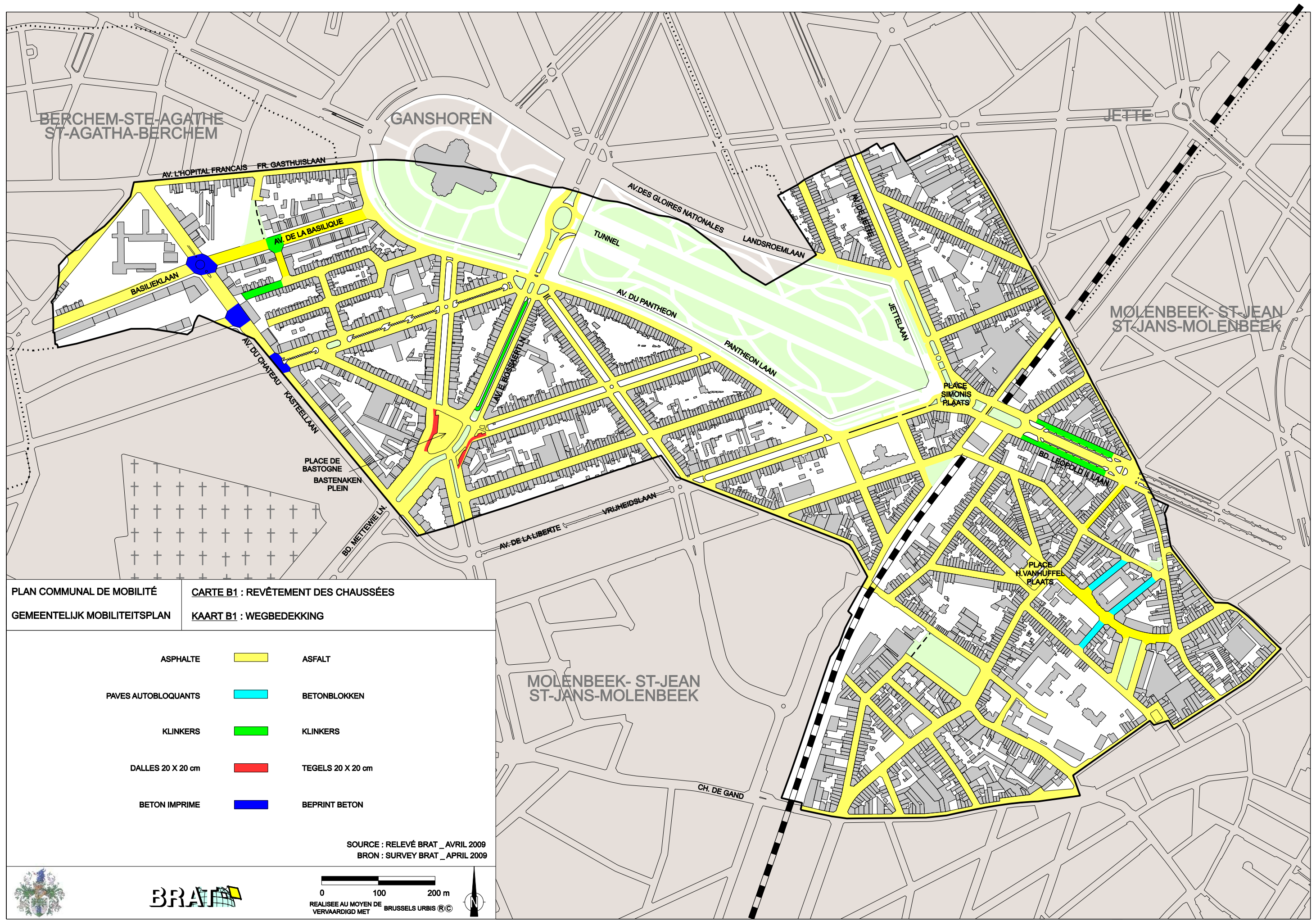
1. Wegbekleding

Het asfalt vormt bijna de totaliteit van het materiaal van de wegbekledingen (zie kaart B.1) : een troef voor het comfort van de verschillende soorten gebruikers en de akoestische effecten (mindere gecreëerde geluidshinder).

De enkele gedeeltes wegen die samengesteld zijn uit een ander soort bekleding stemmen vaak overeen met een beveiligingsinrichting van de wegen, zoals de plateaus of de naaste omgeving van de rotondes op de Basiliëklaan en de Kasteellaan bijvoorbeeld.



Het plateau op de Basiliëklaan is uit klinkers samengesteld, hetgeen deze beter doet opvallen en de snelheid van de automobilisten helpt te vertragen.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

CARTE B1 : REVÊTEMENT DES CHAUSSÉES
KAART B1 : WEGBEDEKKING

ASPHALTE		ASFALT
PAVES AUTOBLOQUANTS		BETONBLOKKEN
KLINKERS		KLINKERS
DALLES 20 X 20 cm		TEGELS 20 X 20 cm
BETON IMPRIME		BEPRINT BETON

SOURCE : RELEVÉ BRAT _ AVRIL 2009
BRON : SURVEY BRAT _ APRIL 2009



De E. Sergijselsstraat voor zijn renovatie.



De E. Sergijselsstraat na renovatie.

2. Staat van de wegen

Op kwalitatief gebied is de algemene staat van de steenwegen over het algemeen genomen **middelmatig** in Koekelberg (zie kaart B.2).

De grote assen die door het gewest worden beheerd (zie kaart A.16) zijn over het algemeen in goede staat. Dit buiten een gedeelte op de Pantheonlaan en de E. Bossaertlaan (in de richting van de Basiliek), alsmede op de Landsroemlaan. Deze gedeelten vertonen enkele plaatselijke achteruitgangen.

Wat het gemeentelijk wegennet betreft zijn de constatering en de volgende:

- vele wegen zijn in slechte staat, en zelfs volkomen beschadigd. De achteruitgangen treffen vaak de plaatselijke wegen – soms sterk gebruikt door transitverkeer – en deze hebben beperktere uitdagingen in verband met de mobiliteit (oosten van de gemeente). Maar de achteruitgangen treffen eveneens grotere verkeersassen zoals de Frans Gasthuis- en de Vredelaan, waar de achteruitgangen verklaard worden door het belangrijke regelmatig gebruik van deze wegen en de ouderdom van de bekleding ;
- talrijke wegen zijn eveneens in goede staat. Sommige werden onlangs volledig vernieuwd en zijn om deze reden in voortreffelijke staat. Dit is het geval voor de Basilieklaan en de Sint-Agatha-Berchemlaan in het westen, en voor enkele wegen in de omstreken van de Van Huffelplaats in het oosten.

3. Breedte van de wegen en het aantal beschikbare rijstroken

Dit criterium is fundamenteel voor **de organisatie van het diverse verkeer en het parkeren**. Het heeft directe gevolgen op de wegcapaciteit, de parkeermogelijkheid aan beide zijden ervan, het omvormen tot eenrichtingsverkeer, het gemak van doorgang van de zware voertuigen (vrachtwagens, bussen....) , enz..

De breedte van de wegen van het wijkennet varieert duidelijk (van 6 tot meer dan 16 meters - zie kaart B3). Zij hangt af van de algemene kenmerken van de verstedelijking en a fortiori van haar relatieve ouderdom.

In **het historische hart** van de gemeente (laag Koekelberg) zijn de meerderheid van de wegen nauw en vertonen een gemiddelde breedte die lager is dan 8,5 meter. Zij worden behandeld op verschillende manieren :

- de narrowste wegen (smaller dan 6,5 m), zoals de Jettesteeweg, de Engelenbergstraat of nog de Hovenierstraat, hebben een eenrichtingsverkeer met parkeren aan één zijde ;
- de andere wegen hebben ofwel een eenrichtingsverkeer met parkeren aan beide zijden, ofwel een tweerichtingsverkeer met parkeren aan één zijde;
- enkel de Sergijsels- en de Jacquetstraat, die eveneens het breedst zijn (tussen 9,5 en 12 m), hebben een tweerichtingsverkeer met parkeren aan beide zijden.



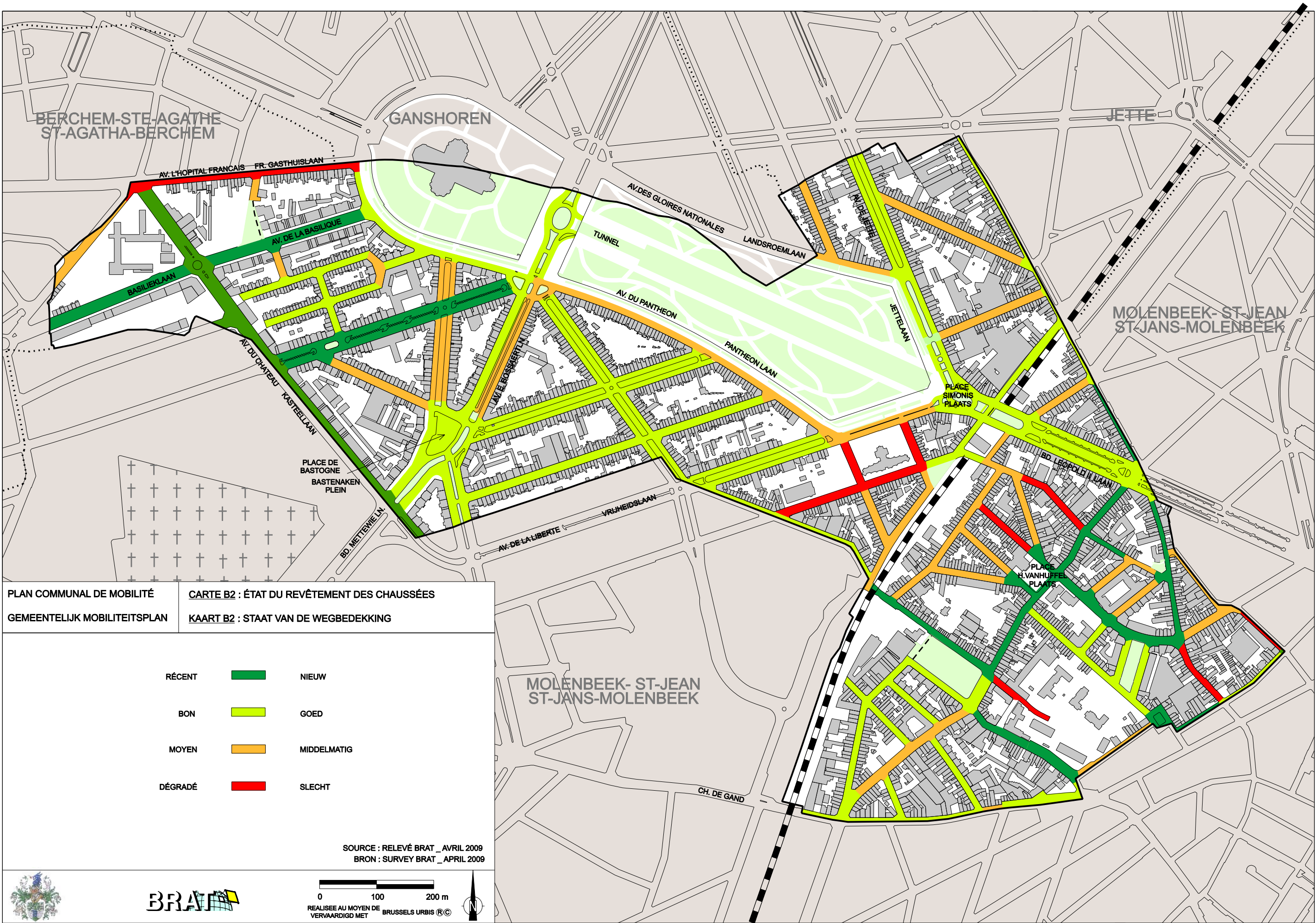
In het oosten van de gemeente zijn de wegen nauw en hebben vaak een eenrichtingsverkeer.

Het westelijke deel van de gemeente vertoont van haar kant duidelijk bredere wegen (over het algemeen breder dan 8,5 m). Het merendeel onder hen is uitgerust met tweerichtingsverkeer en bepaalde wegen zijn zelfs van voldoende brede centrale bermen voorzien om het parkeren in zaagtandvorm op te vangen.

De Bossaertlaan, de Mettwielaan, de Kasteellaan, de Leopold II-laan, evenals de wegen van de Leopold II-tunnel, zijn de enige wegen op het grondgebied voorzien van meer dan twee rijstroken – zij tellen twee rijstroken per richting.



De wegen in het westen van de gemeente zijn breder en voor enkele assen zijn het aantal rijstroken groter (hier de Bossaertlaan die 2x2 stroken telt).

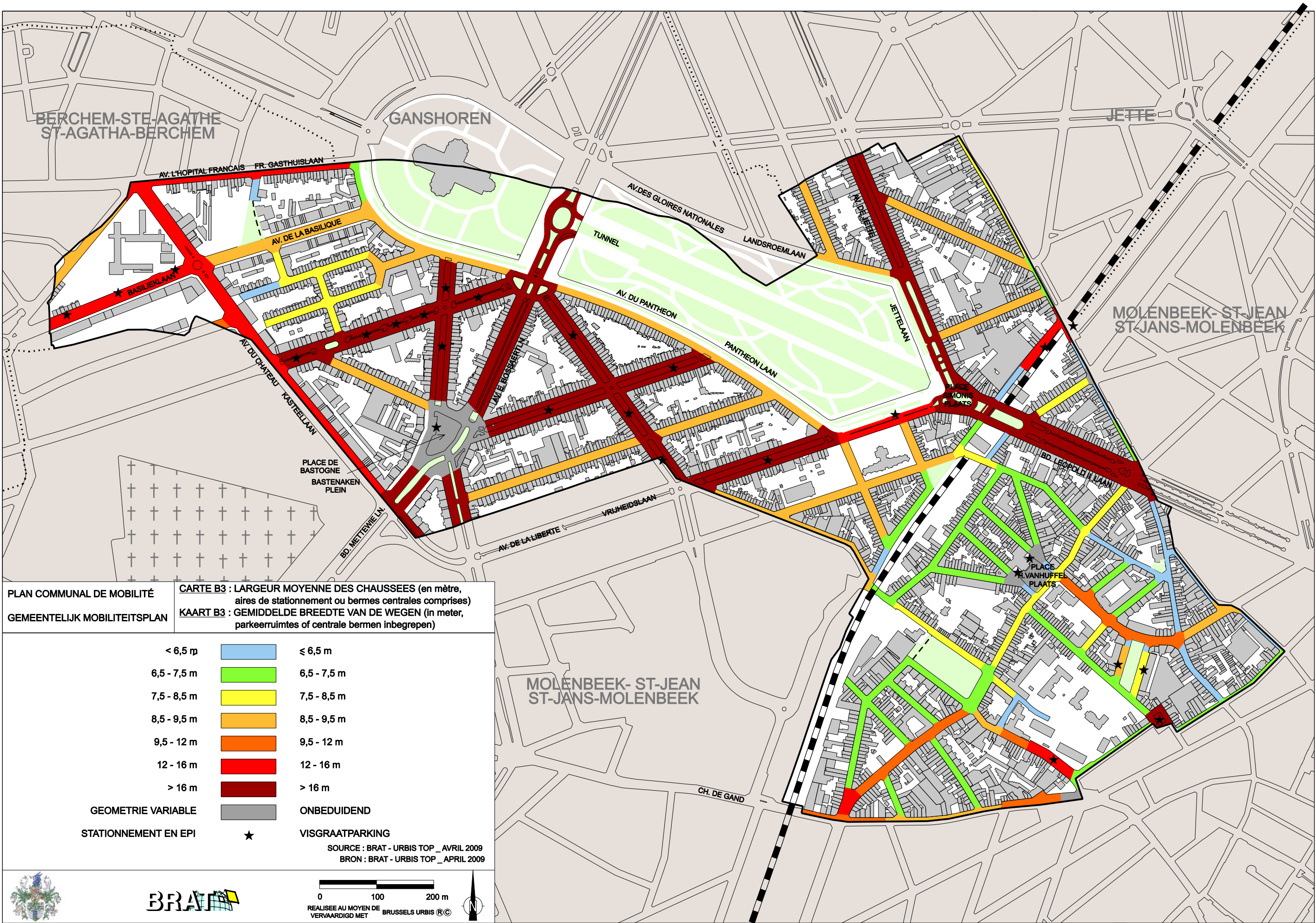


PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
 GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

CARTE B2 : ÉTAT DU REVÊTEMENT DES CHAUSSEES
 KAART B2 : STAAT VAN DE WEGBEDEKKING

RÉCENT		NIEUW
BON		GOED
MOYEN		MIDDELMATIG
DÉGRADÉ		SLECHT

SOURCE : RELEVÉ BRAT _ AVRIL 2009
 BRON : SURVEY BRAT _ AVRIL 2009



3. DE VOETPADEN EN ANDERE WEGMOGELIJKHEDEN

Om de infrastructuur te kwalificeren die de verplaatsingen te voet toelaten, moet men het onderscheid maken tussen wat langs of buiten de rijweg ligt (paden, wandelpaden), de uitrusting van het voetpad en zijn kwaliteit, en de ruimte waarover de voetgangers beschikken om te circuleren.

1. Bekleding van de voetpaden en andere paden

De voetpaden in Koekelberg zijn aanwezig aan beide kanten zijden de weg, met uitzondering van de Pantheonlaan, de Landsroemlaan, een gedeelte van de E. Bossaertlaan en de Jetselaan. Langs deze wegen (zijde park) werden de voetpaden evenwel vervangen door voetgangerswandelpaden, gelegen binnen het Elisabethpark en dus buiten elk gemotoriseerd verkeer. De situatie is dus over het algemeen genomen goed, aangezien het netwerk van de voetpaden weinig onderbrekingen vertoont.

De meest verbreide **bekleding van de voetpaden** is het Brusselse standaardmateriaal, met name **de betonnen tegel van 30 x 30 cm**. In het geval van oude inrichtingen heeft de tegel het gebrek om gevoelig te zijn voor de doorgang van voertuigen (auto's, vrachtwagens), hetzij dit gebeurt om de particuliere garages van buurtfuncties te bereiken, hetzij door het wildparkeren.

Om deze problemen te vermijden, zijn de betonnen tegels meestal vergezeld van klinkers, geplaatst voor de garagetoegangen. Dit maakt het mogelijk om een langer leven aan de voetpaden van deze soort te waarborgen, en in mindere mate om de aandacht van de voetgangers te trekken op de aanwezigheid van garages.

Bepaalde voetpaden zijn zelfs alleen samengesteld uit klinkers (de Pantheonlaan, Landsroemlaan en E. Bossaertlaan, of de gewestwegen).

Andere materialen worden steeds meer gebruikt:

- **de betonnen tegels 20 x 20 cm** : reeds aanwezig op het Bastenakenplein, in de Mettwielaan, de Karreveldlaan en een gedeelte van de Pantheonlaan, hebben zij onlangs de tegels 30 x 30 cm op de Kasteel- en de Basilieklaan vervangen ;
- **de tegels van 15 x 15 cm** vormen de bekleding van de nieuwe voetpaden in laag Koekelberg (Van Hoegaerdenplein, Delcoignestraat, Sint-Anna-Kerkstraat, Van Huffelplaats, Ganshorenstraat en Jettesteeweg).

Deze soorten bekleding zijn sterker en homogener op esthetisch niveau dan de tegels 30 x 30 cm.



De betonnen tegels 30 x 30 cm worden algemeen het meest als materiaal voor de voetpadbekleding gebruikt.



De betonnen tegels 15 x 15 cm bedekken de nieuwe voetpaden in laag Koekelberg

Men zal nog hetvolgende aanstippen :

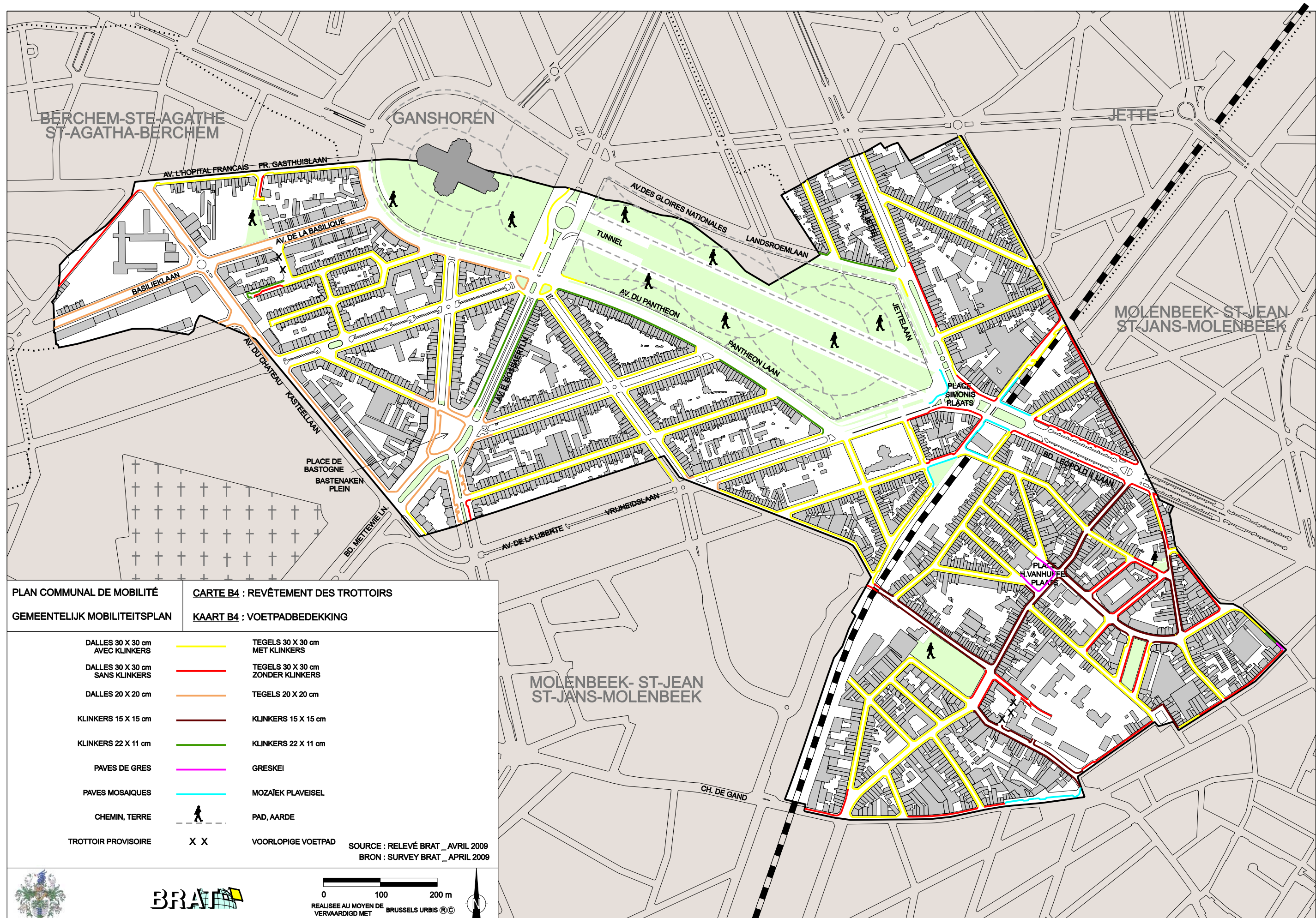
- **de bestrating in mozaiek** die de voetpaden van de Simonisplaats uitmaakt ;
- **de bestrating in zandsteen** op de Van Huffelplaats, onlangs opnieuw aangelegd.



De voetpaden die de Van Huffelplaats afzomen, zijn gevormd door een bestrating in zandsteen, een sterk materiaal.

Met betrekking tot **de wandelpaden en voetgangerwegen**, telt de gemeente er slechts drie buiten deze aanwezig in het Elisabethpark. Het eerste wandelpad verbindt de Frans Gasthuislaan met de Basilieklaan, maar is niet toegankelijk voor PBM door trappen. Het tweede verbindt de Ganshorenstraat met de Autriquestraat via het onlangs ingerichte Victoriapark. Het is evenmin toegankelijk voor PBM. Het laatste (zeer korte) wandelpad tenslotte verbindt de Jettesteeweg met de Herkoliersstraat, ondertussen passerend achter het speelplein dat op de hoek van deze twee straten is ingericht.

Deze wandelpaden en voetgangerswegen laten interessante mogelijkheden voor de voetgangers toe door verkortingswegen te creëren en het tumult van het gemotoriseerde verkeer te vermijden. De paden in het Elisabethpark worden namelijk gebruikt om het metrostation Simonis te bereiken. Maar laten we niet vergeten dat ze eveneens en vooral een vrije tijdsfunctie (wandelen) hebben. Deze wandelpaden zijn in dolomiet uitgevoerd en zijn in goede staat.



2. Staat van de voetpaden

De globale balans met betrekking tot de kwaliteit van de voetpaden is vrij **positief**.

Allereerst omdat talrijke voetpaden zojuist volledig opnieuw aangelegd zijn of in renovatie zijn (Kasteellaan, Basiliëkiaan, Mettewielaan en Bastenakenplein in hoog Koekelberg; Van Huffelplaats, Ganshorenstraat, Schmitzstraat, Sint-Anna-Kerkstraat, Sergijselsstraat, Jettesteeweg, Van Hoegaerdenplein en Weverstraat in laag Koekelberg).

Vervolgens zijn een belangrijk gedeelte van de oudere voetpaden nog van goede kwaliteit en vertonen geen gebreken die hun goede begaanbaarheid in gevaar brengen (verminderde vlakheid, losgekomen tegels, verzakkingen van de voetpadranden...).



De kwaliteit van de oudere voetpaden blijft vaak goed.

De voetpaden van gemiddelde kwaliteit vertonen weliswaar gebreken, maar deze brengen niet hun begaanbaarheid in gevaar :

- de afwateringsgoten van de voetpaden (voorzieningen die de evacuatie van het regenwater van de voorgevels van gebouwen toelaten) zijn soms zeer talrijk en brengen moeilijkheden met zich mee zodra het voetpad zijn oorspronkelijke vlakheid heeft verloren ;
- de rioolputdeksels of deksels boven gasleidingen zijn eveneens op sommige plaatsen talrijk aanwezig op de voetpaden en

brengen dezelfde nadelen als de afwateringsgoten van de voetpaden met zich mee ;

- de betonnen tegels 30 x 30 cm zijn soms losgekomen (meer bepaald voor de garagetoegangen) en waarborgen de perfecte vlakheid van het voetpad niet meer;

Deze problemen brengen voor de PBM belangrijke moeilijkheden met zich mee. Voor de andere voetgangers vormen zij te vermijden valstrikken.



Door de slijtage van de voetpaden worden rioolputdeksels en afwateringsgoten gevaarlijk voor de voetgangers.

De volledig beschadigde en op het randje begaanbare voetpaden tenslotte, zijn bijna onbestaande in Koekelberg. Slechts twee gedeeltes van voetpaden werden gekwalificeerd als “gedegradeerd” (in de Hovenierstraat en de Wapenstilstandstraat).

De betrekkelijk goede kwaliteit van de voetpaden in Koekelberg geeft een verklaring voor de hoge tevredenheidsgraad van de inwoners van de gemeente. Koekelberg is dan ook voor de kwaliteit van zijn voetpaden geklasseerd als 3^{de} Brusselse gemeente bij het sociaal-economische onderzoek van 2001 (verwezenlijkt door BELSTAT).

Laten we tenslotte één van de bijzonderheden van de oudere voetpaden in Koekelberg noteren : de vrij belangrijke hoogte van hun voetpadranden. Deze factor heeft het voordeel van een grotere veiligheid van de voetgangers ten aanzien van het verkeer en

veroorzaakt minder degradaties door de auto's. Daarentegen impliceert dit ter hoogte van de zebrapaden een belangrijke daling van het voetpad, wat een nadeel voor de PBM is.

3. Breedte van de voetpaden

De beschikbare breedte van het voetpad is een belangrijk criterium rekening houdend met het reële of gevoelde comfortgebrek veroorzaakt door te nauwe voetpaden of doorgangen. Dit comfortgebrek hangt natuurlijk af van de breedte van het voetpad zelf.

Opnieuw heeft men een contrast tussen het oosten en het westen van de gemeente.

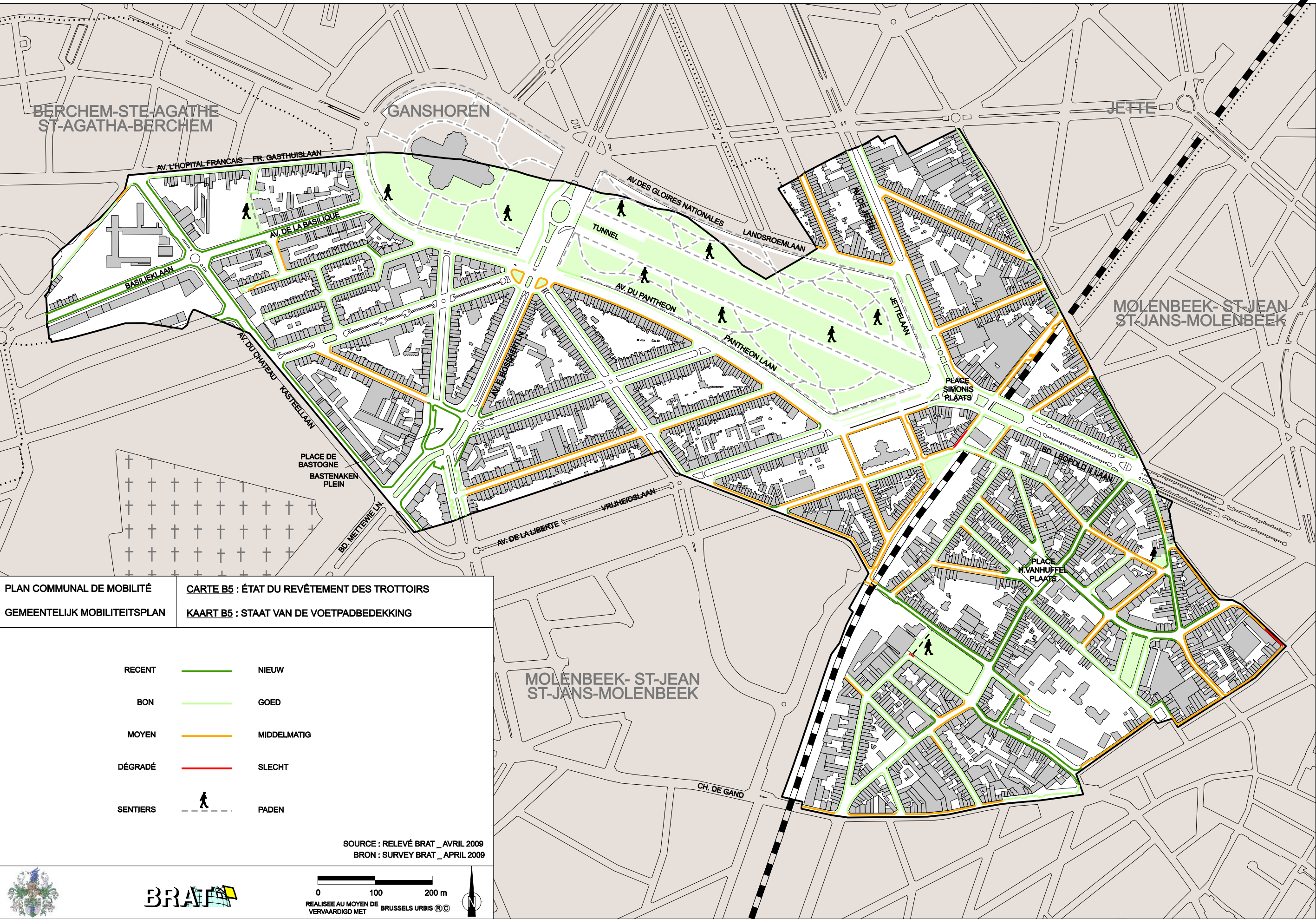
In **het oosten van Koekelberg**, daar waar de wegen nauwer zijn, zijn de voetpaden eveneens minder breed. Het standaardvoetpad van oud Koekelberg heeft een breedte tussen 2 en 2,5 m (wat bevredigend blijft).

Een aantal voetpaden (bijna allemaal gesitueerd in dit deel van het grondgebied), vertonen niettemin een lagere breedte (tussen 1,5 en 2 m). Dit is namelijk het geval voor een gedeelte van de Jettesteeweg, voor een gedeelte van de Sint-Anna-Kerkstraat, voor de Engelenbergstraat,... wat samenhangt met problemen van te dichte nabijheid tussen de voetgangers en het wegverkeer, vooral daar waar er geen indirecte bescherming door een parkeerruimte aanwezig is .

De uiterste gevallen, voetpaden met een breedte lager dan 1,5 m - de norm van het GSV - zijn zeldzaam : bepaalde gedeeltes van Jettesteeweg, de Herkoliersstraat, de Wapenstilstandstraat, evenals de Van Hoegaerdenstraat. Zij vertegenwoordigen een reëel comfortgebrek door :

- de directe nabijheid van het wegverkeer, gezien het parkeerbeheer in deze straten (het afwisselende parkeren of verboden aan één zijde) ;
- de min of meer directe nabijheid van plaatsen waar veel voetgangers aanwezig zijn, in het geval van het metrostation Simonis, het kinderdagverblijf in de Herkoliersstraat en de school in de Sergijselsstraat.

In **het westelijke deel van de gemeente**, hebben de meerderheid van de voetpaden wat hen betreft een comfortabele breedte van meer dan 3 meter. Deze breedte staat natuurlijk in relatie met de wegbreedte en a fortiori de totale wegbreedte. De breedste voetpaden bevinden zich daar waar de wegen het breedst zijn. We onderstrepen het geval van de Bossaertlaan waarvan de breedte van de voetpaden (< 3 m)



onvoldoende kan lijken, niet door het belang van de voetgangersstromen, maar omdat de directe nabijheid van het gemotoriseerde verkeer (hevig en snel) een reëel comfortgebrek met zich meebrengt (merk op : het parkeren gebeurt er niet langs het voetpad maar op de centrale berm).



Er blijven in Koekelberg enkele voetpaden bestaan die een lagere breedte hebben dan 1,5 m, de norm uit het GSV (in dit geval de Wapenstilstandstraat).

Indien de grote meerderheid van de voetpaden een voldoende breedte vertoont i.v.m. het belang van de voetgangersstromen die zij opvangen en de veiligheid ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer, moet een probleem toch in het licht gesteld worden : de aanwezigheid van hinderpalen op de voetpaden die de beschikbare breedte plaatselijk verminderen. Deze hinderpalen zijn talrijk en gevarieerd: bewegwijzeringspalen (parkeren, verboden rijrichting, enz.), verkeerslichten, palen van bushaltes, elektrische cabines, vuilnisbakken, verlichtingspalen... maar eveneens de uitrustingen en goederen van bepaalde handelszaken die buiten proportie op het voetpad uitbreiden (stoelen en tafels van een taverne, uitstallen van kruidenierswinkels, enz).

Zij vormen echter niet in alle gevallen een probleem, over het algemeen een nog voldoende doorgangsbreedte voor de voetgangers en de PBM overlatend. De meest problematische gevallen zijn de volgende :

- de Kasteellaan en de Frans Gasthuislaan: de breedte van het voetpad is plaatselijk kleiner dan 1 meter door verschillende bewegwijzeringspalen, elektrische cabines ;

- de Gentse Steenweg : de breedte van het voetpad is bijna herleid tot niets ten gevolge van de spreiding van de goederen van een kleinwarenhuis ;
- de Simonisplaats : vermindering van de beschikbare breedte door de tafels en stoelen van verschillende tavernes die het voetpad bezetten ;
- de Pantheonlaan: vermindering van de beschikbare breedte door de verschillende uitstallen van een handelszaak.



De breedte van het voetpad in de Bossaertlaan (< 3 m) is ontoereikend ten aanzien van de nabijheid van het dense en snelle verkeer en bij afwezigheid van een barrière tussen de weg en het voetpad.

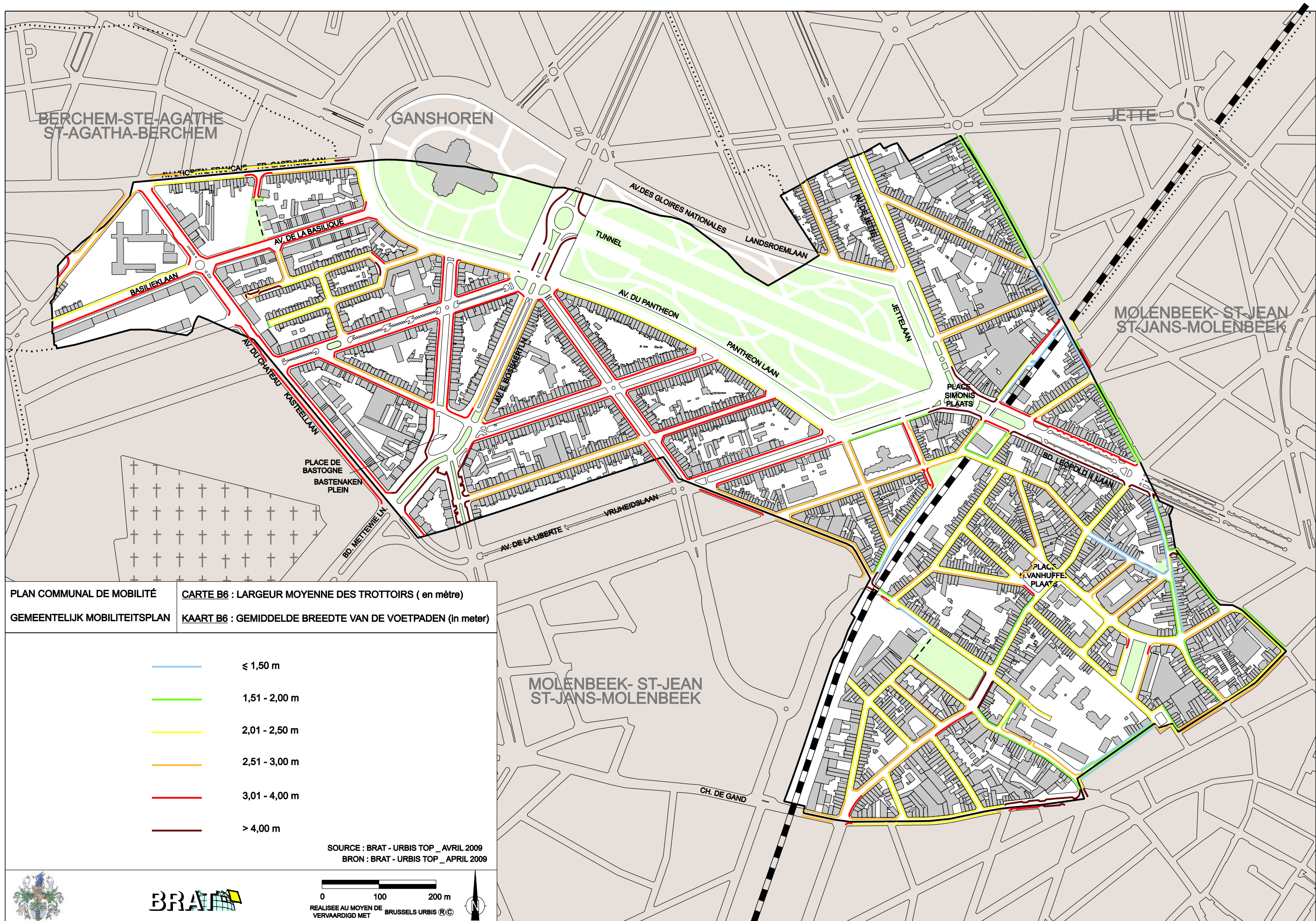


Andere te vermelden problemen (specifiek en vaak van beperkte duur) :

- het gebruik van het voetpad voor de materiaalopslag tijdens een bouwwerf (vb: Kubismestraat);
- het gebruik van het voetpad voor het wild parkeren van automobilisten.



Voorbeeld van anarchistisch parkeren in de Besmestraat



4. DE BEVEILIGINGSINRICHTINGEN

De beveiliging van de openbare ruimte wordt gewaarborgd door specifieke fysieke inrichtingen zoals rotondes, plateaus, stoeporen, verkeerseilanden,... of door uitrustingen die de verkeersstromen regelen (verkeerslichten). Deze voorzieningen helpen de verschillende gebruikers van de openbare ruimte : de regeling van het verkeer en de bescherming tegen de mogelijke gevaren van het gemotoriseerde verkeer.

Koekelberg telt **10 kruispunten met verkeerslichten** (zie kaart B.7). Zij zijn allen geplaatst op de assen die door het gewest worden beheerd (zie kaart A.16). We dienen er tegelijk aan te herinneren dat de Frans Gasthuislaan door de gemeente wordt beheerd.

Deze verkeerslichten zijn uitrustingen van kruispunten met hoge tot heel hoge verkeersvolumes of met een bijzonder ingewikkelde organisatie (Bastenakenplein, kruispunt Pantheonlaan/Bossaertlaan, kruispunt Bossaertlaan/Leopold II-tunnel, kruispunt Leopold II-laan/Jettesteenvweg).



Het kruispunt Bossaertlaan/Pantheonlaan: een ingewikkeld kruispunt met talrijke verkeerslichten.

Slechts 2 verkeerslichten met een drukknop waarborgen, op aanvraag, de veiligheid van de voetgangers bij oversteekplaatsen. Zij bevinden zich op de Leopold II-laan, vlakbij het Ursuline-instituut.



De verkeerslichten met een drukknop op de Leopold II-laan : een versterkte beveiliging op moeilijke plaatsen voor de voetgangers.

7 rotondes werden op de wegen in Koekelberg uitgerust (4 op gewestwegen en 3 op gemeentewegen). Het merendeel is recent en antwoordt goed op de verwachtingen van een eigentijdse inrichting.



Het kruispunt Kasteellaan/Basiliieklaan: één van de rotondes die zeer onlangs in Koekelberg werd ingericht.

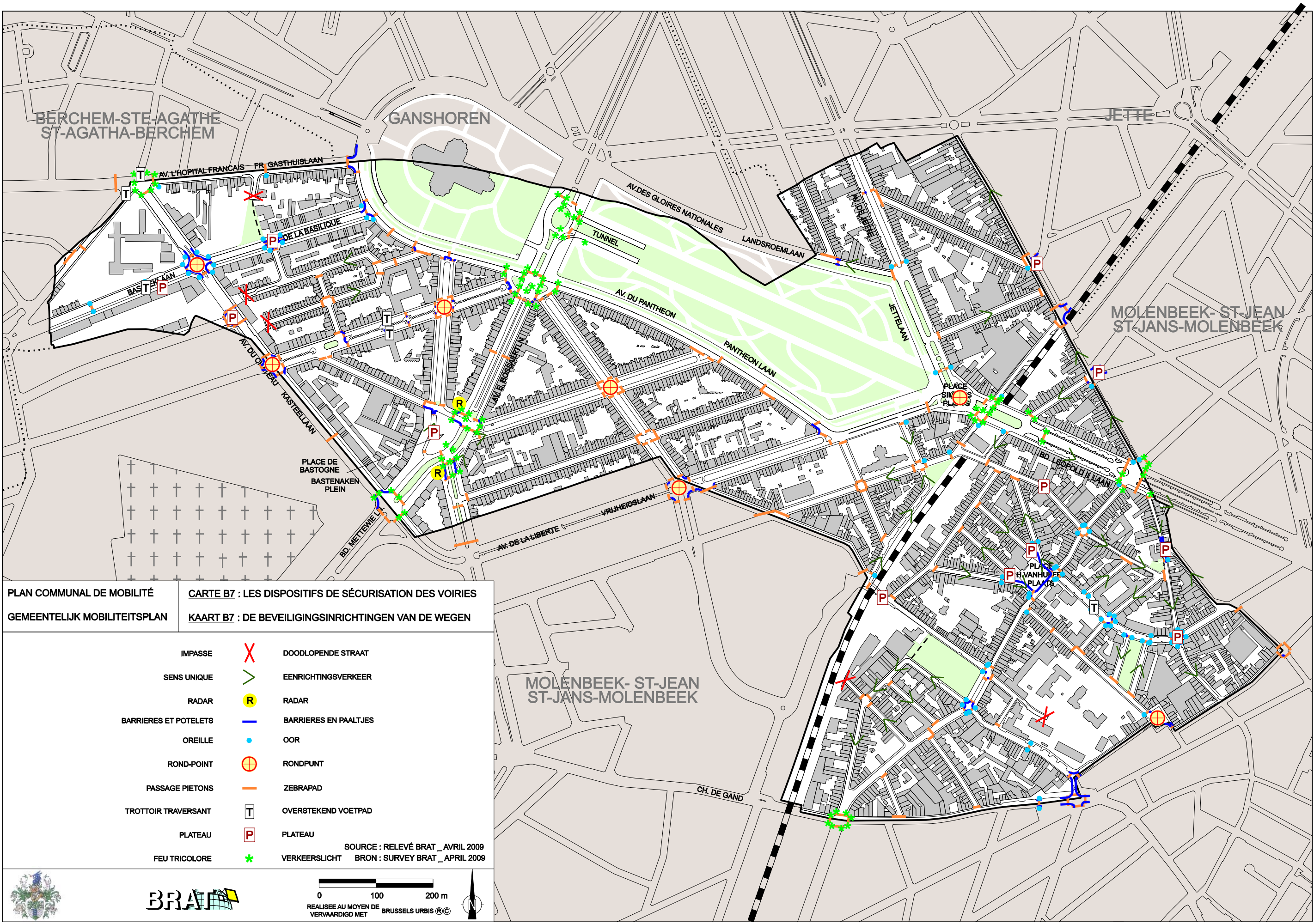
Met **8 plateaus**, **6 doorlopende trottoirs**, talrijke **stoeporen**, alsmede voldoende **paaltjes en barrières** die verschillende kruispunten veiligstellen (zie kaart B.7), mag men niet zeggen dat Koekelberg geen beveiligingsinrichtingen heeft. Omdat de gemeente slechts onlangs in deze aangelegenheid geïnvesteerd heeft, ligt haar uitrustingspeil in de materie evenwel onder dat van de andere Brusselse gemeenten.



Nieuw plateau op het kruispunt Jettesteenvweg/Houzeaustraat/Sergijsselsstraat.



Doorlopende trottoirs op de Basiliieklaan.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

CARTE B7 : LES DISPOSITIFS DE SÉCURISATION DES VOIRIES
KAART B7 : DE BEVEILIGINGSINRICHTINGEN VAN DE WEGEN

- | | | |
|-----------------------|---|-----------------------|
| IMPASSE | X | DOODLOPENDE STRAAT |
| SENS UNIQUE | > | EENRICHTINGSVERKEER |
| RADAR | R | RADAR |
| BARRIERES ET POTELETS | — | BARRIERES EN PAALTJES |
| OREILLE | • | OOR |
| ROND-POINT | ⊕ | RONDPUNT |
| PASSAGE PIETONS | — | ZEBRAPAD |
| TROTTOIR TRAVERSANT | T | OVERSTEKEND VOETPAD |
| PLATEAU | P | PLATEAU |
| FEU TRICOLERE | * | VERKEERSLICHT |

SOURCE : RELEVÉ BRAT _ AVRIL 2009
BRON : SURVEY BRAT _ APRIL 2009

Drie andere soorten beveiligingsuitrustingen worden eveneens gebruikt: de permanente flitspalen (alleen aanwezig op de Mettewilaan en de Bossaertlaan ter hoogte van het Bastenakenplein), de gelijktijdige snelheidsmeters² en de zones 30, die de directe omgeving van de (bijzonder talrijke) scholen in Koekelberg veiligstellen.



De flitspalen spelen eveneens een preventierol door de automobilisten ertoe aan te zetten om de snelheidsbeperking te eerbiedigen.



De zones 30 stellen sinds kort de directe omgeving van de scholen veilig.

²Deze voorzieningen hebben als hoofdfunctie de bewustmaking van de automobilisten op hun snelheid, maar zijn geen repressie instrumenten. Zij hebben derhalve niet dezelfde doeltreffendheid als de flitspalen.



Een gelijktijdige snelheidsmeter : i.v.m. de wegpreventie (Pantheonlaan).

De balans van de beveiligingsinrichtingen die tot nu toe in de openbare ruimten in Koekelberg werden verwezenlijkt, is over het algemeen genomen positief :

- belangrijke inspanningen werden de laatste jaren uitgevoerd om de wegen veilig te stellen. Nauwelijks enkele jaren geleden telde de gemeente geen enkel plateau of doorlopend trottoir, geen enkele rotonde, geen enkele zone 30, en het gebruik van paaltjes en andere Parijse barrières was marginaal en alleen op enkele plaatsen gesitueerd ;
- een prioritaire aandacht werd aan de meest gevoelige leefmilieu's geschonken (onmiddellijke schoolomgevingen en andere plaatsen met een hoog voetgangersverkeer) ;

Deze constatering kan echter niet enkele leemtes verbergen:

- de vaak te hoge snelheid van de automobilisten op bepaalde grote wegen (met name op de Pantheonlaan en de Bossaertlaan) ;
- de ontoereikende beveiliging van de zebrapaden – door de aanwezigheid van paaltjes, barrières of andere inrichtingen – op kritische (vb: Pantheonlaan) en/of strategische plaatsen (vb: zebrapad tegenover de tramhalte "Besme");
- het gebrek aan duidelijkheid van bepaalde informatie (vb: de gedeeltes van de Jettesteeweg die zich in een zone 30 bevinden).



Deze uitgewiste wegmarkering vormt de enige aanwijzing van de aanwezigheid van een zone 30 op de Jettesteeweg (gedeelte tussen de Boogschuttersstraat en de Carton de Wiartlaan).

5. DE INRICHTINGEN VOOR FIETSERS

Koekelberg bevat weinig fietsinrichtingen op zijn grondgebied (zie kaart B8) :

- **een fietspad in één richting buiten de weg** ter hoogte van de Bossaertlaan voor de Basiliek. Er bestaan eveneens vier kleine gedeeltes van dergelijke paden – slechts enkele meters lang – op de Leopold II-laan;
- **duidelijke fietspaden** op de weg door geschilderde stroken. Dergelijke inrichtingen zijn aanwezig op de Kasteellaan, de Karreveldlaan, de Vrijheidslaan (gedeeltelijk), de Jetselaan (gedeeltelijk), en op kleine gedeeltes op de Leopold II-laan, het Bastenakenplein en de Bossaertlaan;
- **voorgestelde fietsstroken** die zich onder de vorm van geschilderde fietslogo's op de rand van de weg vertonen, vinden we terug op de Pantheonlaan, de Jetselaan ter hoogte van de busstrook en op kleine gedeeltes van de Leopold II-laan, in de verlenging van fietspaden die er zelf zeer kort zijn. Zeer onlangs werden fragmenten van fietsstroken op de wegen van de verschillende gewestelijke fietsroutes geschilderd.



Duidelijk fietspad op de Kasteellaan.

Het doel van het Fietsrichtplan 2005-2009 (uitgewerkt door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) om tegen het jaar 2009 op het geheel van de gewestwegen te beschikken over een fietspad voor de breedste wegen en een voorgestelde fietsstrook voor de minder brede wegen, is dus nog niet bereikt. Er bestaat immers geen enkele fietsinrichting op de Mettewielaan (ontwerp ter studie), de Gentse Steenweg, het merendeel van de Bossaertlaan en de Leopold II-laan, en een gedeelte van de Vrijheidslaan.

Bovendien bevinden zich geen enkele fietsinrichtingen op **de gewestelijke fietsroutes (GFR B en 11)** die het gemeentelijk grondgebied doorsteken of erlangs lopen - en die ernaar streven de plaatselijke wegen te benutten waar het verkeer a priori minder dicht en minder snel is dan op de hoofdwegen. Op de Kasteellaan (aangeduide fietspaden) en enkele fragmenten van voorgestelde fietsstroken niet na gelaten. Deze routes werden evenwel pas zeer onlangs afgebakend.

Wat fietsinrichtingen betreft, kan men toch nog het volgende als gunstig vermelden :

- **de opstelvakken voor fietsers (opstelstroken)** die ter hoogte van de verkeerslichten werden ingericht, en die het de fietsers mogelijk maken om zich voor de auto's te positioneren en om meer zichtbaar te zijn of gemakkelijker links af te slaan ;
- **het beperkte éénrichtingsverkeer (BEV)** dat bijna op het geheel van de wegen met eenrichtingsverkeer werd veralgemeend. Een mooie troef voor de fietsers. Enkel de Veiligheidstraat, het de Novillesquare, enkele gedeeltes van de Jettesteenweg en de Wapenstilstandstraat zijn niet in BEV. Te noteren valt dat de GFR B via de Wapenstilstandstraat loopt...



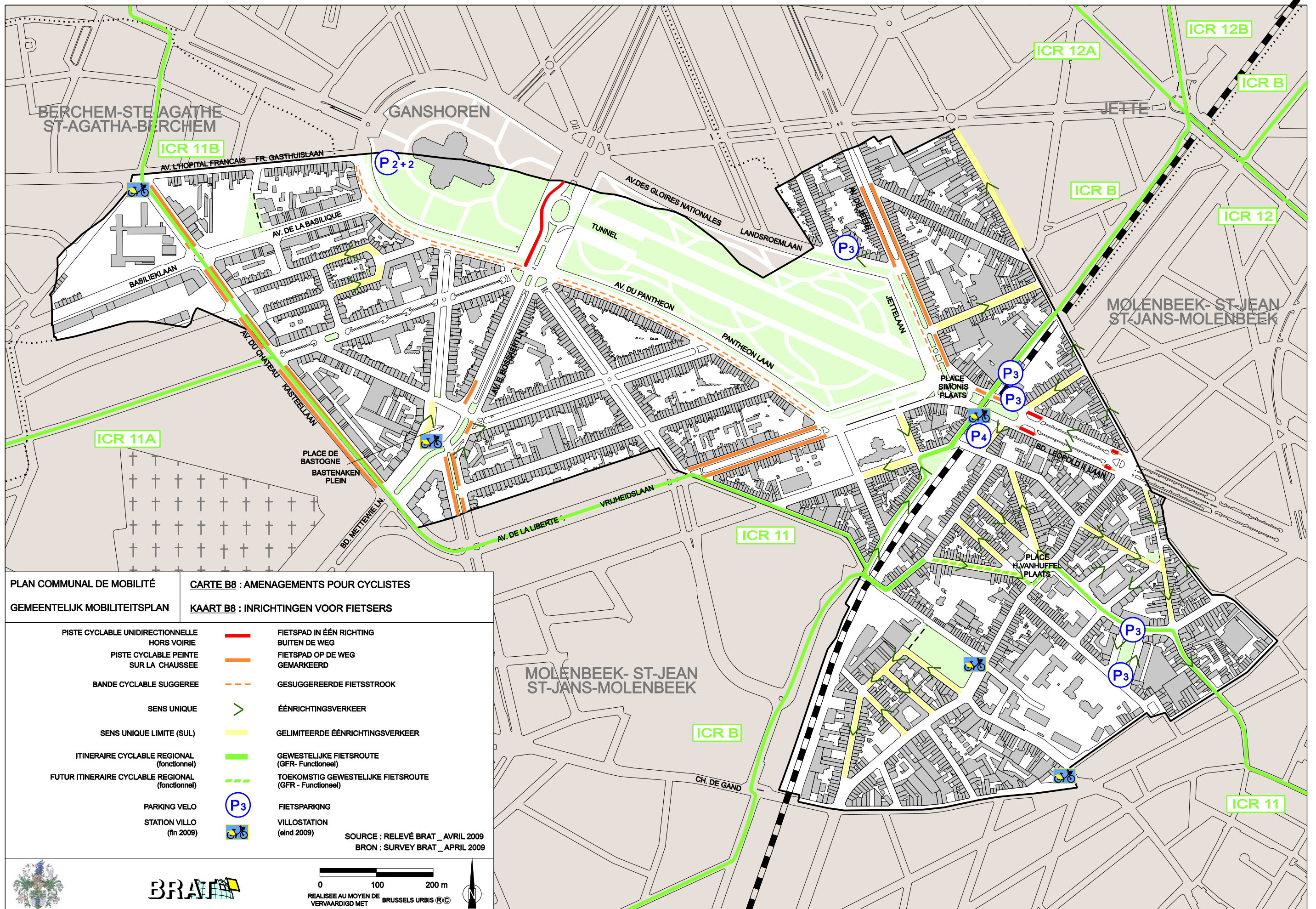
BEV's zijn alomtegenwoordig in Koekelberg, maar hebben zelden een wegmarkering met fietslogo's



De Wapenstilstandstraat is één van de zeldzame straten met eenrichtingsverkeer dat geen BEV is, hetgeen vervelend is wanneer men weet dat de GFR B via deze straat zal gaan.

Daarentegen zijn weinig openbare ruimten voorzien van fietsstandplaatsen, wat een rem inhoudt voor het gebruik van de fiets. In totaal telt men slechts **8 fietsstandplaatsen** op het geheel van de gemeente, die tesamen een capaciteit van nauwelijks 23 plaatsen aanbieden :

- 3 fietsstandplaatsen vlakbij het metrostation Simonis (onthaalcapaciteit van 10 fietsen) ;
- 2 fietsstandplaatsen op de Pantheonlaan, ter hoogte van de halte *Heilig-Hart College* van de tram 19 (onthaalcapaciteit van 4 fietsen) ;
- 2 fietsstandplaatsen gesitueerd aan de ingangen van de groene ruimte aan het De Novillesquare (onthaalcapaciteit van 6 plaatsen) ;
- 1 fietsstandplaatsen op de Landsroemlaan, tegenover het Elisabethpark (onthaalcapaciteit van 3 fietsen).



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

CARTE B8 : AMENAGEMENTS POUR CYCLISTES

KAART B8 : INRICHTINGEN VOOR FIETTERS

- | | | |
|---|--|--|
| PISTE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE
HORS VOIRIE | | FIETSPAD IN ÉÉN RICHTING
BUITEN DE WEG |
| PISTE CYCLABLE PEINTE
SUR LA CHAUSSEE | | FIETSPAD OP DE WEG
GEMARKEERD |
| BANDE CYCLABLE SUGGEREE | | GESUGGEREERDE FIETSSTROOK |
| SENS UNIQUE | | ÉÉNRICHTINGSVERKEER |
| SENS UNIQUE LIMITE (SUL) | | GELIMITEERDE ÉÉNRICHTINGSVERKEER |
| ITINERAIRE CYCLABLE REGIONAL
(fonctionnel) | | GEWESTELIJKE FIETSRUTE
(GFR- Functioneel) |
| FUTUR ITINERAIRE CYCLABLE REGIONAL
(fonctionnel) | | TOEKOMSTIG GEWESTELIJKE FIETSRUTE
(GFR - Functioneel) |
| PARKING VELO | | FIETSPARKING |
| STATION VILLO
(fin 2009) | | VILLOSTATION
(eind 2009) |

SOURCE : RELEVÉ BRAT _ AVRIL 2009
BRON : SURVEY BRAT _ APRIL 2009



BRAT

0 100 200 m
REALISEE AU MOYEN DE
VERVAARDIGD MET BRUSSELS URBIS ©



De enkele fietsstandplaatsen in de gemeente zijn bovendien verstoken van een afdak, hetgeen de fietsers ertoe aanzet hun fiets te stallen op plaatsen die hiervoor niet voorzien zijn (hier aan het station Simonis).

Samengevat moeten nog belangrijke inspanningen geleverd worden, enerzijds om de veiligheid van de fietsers nog beter te waarborgen en anderzijds om deze vervoerswijze met eerbied voor het leefmilieu verder te ontwikkelen.

Ter informatie : Koekelberg werd slechts als 11^{de} Brusselse gemeente geklasseerd wat betreft de tevredenheidsgraad ten opzichte van de fietsinrichtingen (sociaal-economische enquête, 2001)... Een geringe prestatie wanneer men weet dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in zijn geheel een slechte leerling is in deze aangelegenheid (deze enquête gebeurde echter vóór de recent ondernomen inrichtingen).

6. ALGEMENE VERKEERSORGANISATIE

Om over een volledige diagnose van de verkeersorganisatie te beschikken, is het eveneens nodig om de doorgangsmogelijkheden aan te halen. Deze worden namelijk beperkt ofwel door fysieke kenmerken van de wegen of door bepalingen van het verkeersreglement.

Koekelberg telt een twintigtal wegen met **eenrichtingsverkeer**, bijna allemaal gesitueerd in laag Koekelberg. Deze feitelijke situatie is hoofdzakelijk te wijten aan de nauwheid van de wegen, waar het kruisen van de voertuigen moeilijk, en zelfs onmogelijk is.

Het westen van Koekelberg bevat weinig eenrichtingsverkeer. Door de recentere verstedelijking zijn de straten er rechtlijner en de breedte van de rijwegen groter. Dat laat de verkeerscirculatie op elke as in beide richtingen toe en voor enkele assen het parkeren in zaagtandvorm.

Het eenrichtingsverkeer in de Vande Sandestraat en de Park Elisabethstraat heeft als doel het doorgaand verkeer tegen te werken en niet een ontoereikende breedte van de weg te verbloemen.

Er zijn eveneens enkele wegen die doodlopend zijn. Deze situatie komt voort uit een gebruikelijke manier van verstedelijking in de tweede stadsring (nl. de verkaveling) : de Lepreuxstraat, de E. Derooverstraat. Evenwel laten deze stukjes doodlopende “rijweg” de doorgang van zachte verplaatsingen van en naar de Kasteellaan toe.

De doodlopende weg aan de Frans Gasthuislaan is doodeenvoudig het gevolg van een onvoltooid ontwerp en bedient een kleine groene ruimte die als voetgangerverbinding tussen de Frans Gasthuislaan en de Basilieklaan dienst doet.

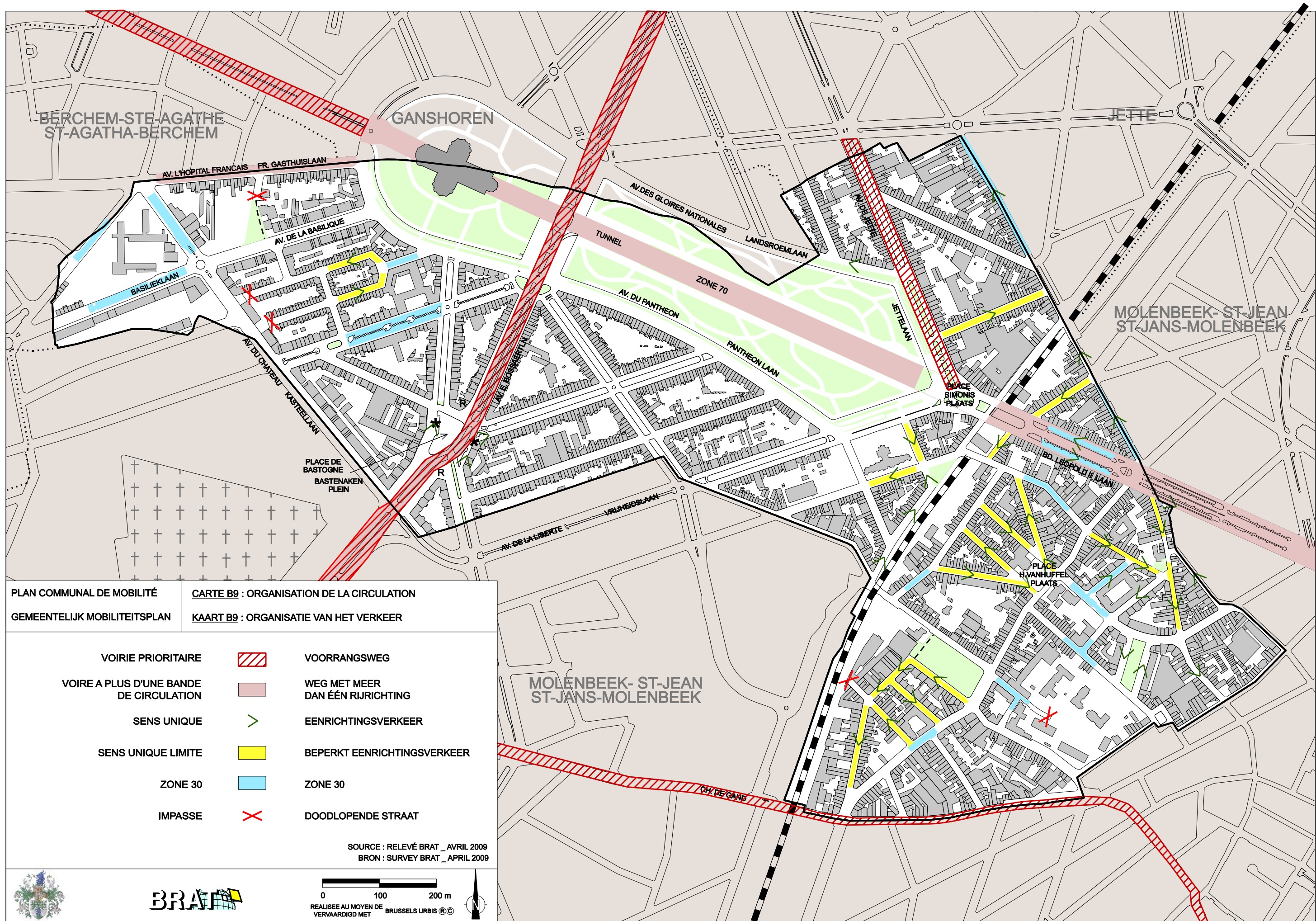
In het oosten van het grondgebied wordt de doodlopende weg van de Neepstraat verklaard door de aanwezigheid van de spoorweg, terwijl de doodlopende weg van de Weverstraat uitmondt op een complex van sociale appartementen.



De doodlopende wegen zijn zeldzaam in Koekelberg.

Wat de van toepassing zijnde **snelheidsregeling** betreft : de snelheid wordt gewoonlijk tot **50 km/u** beperkt, of we nu met wijkwegen te maken hebben, met interwijkwegen, of nog met grootstedelijke wegen. **Zones 30** werden onlangs, op enkele wegsecties na, plaatselijk vlakbij de scholen ontwikkeld. De ontwikkeling van de zones 30 blijft echter onder de ambities die in het Richtplan voor inrichting van zones 30 werd vastgelegd (2004) ; de gemeente heeft de toepassing van talrijke wegwerkzaamheden bevoorreed (Van Huffelplaats, enz.), alvorens in te gaan op de parameter van de toegelaten snelheid.

Behalve de tunnels van de Leopold II-laan (snelheid die tot 70 km/u wordt beperkt) bestaan er in Koekelberg dus geen wegen waarvan de maximum toegelaten snelheid hoger is dan 50 km/u, noch bestaat er een reële hiërarchie van de snelheidsregeling in functie van het belang van de wegen.





De zones 30 zijn de uitzondering in Koekelberg, waar de snelheid van de wegen gewoonlijk wordt beperkt tot 50 km/u.

De voorrangsregeling wordt door de bijna volledige veralgemening van de voorrang van rechts gekenmerkt. Koekelberg omvat slechts vier wegen met voorrangsregeling : de Mettewielaan en de E. Bossaertlaan (grootstedelijke wegen), evenals de Jetselaan en de Gentse Steenweg (interwijkwegen). Deze wegen worden allemaal beheerd door het gewest.

Enkele wegen van het primair wegennetwerk hebben geen voorrangsregeling : de Leopold II-laan, de Karreveldlaan, de Pantheonlaan en de Landsroemlaan. Voor de Leopold II-laan is er geen voorrangsregeling wanneer de verkeerslichten niet werken. Deze situatie gaat in tegen een goede veiligheid en vloeibaarheid van het verkeer, wat toch aanwezig moet zijn op de wegen van eerste orde.

Nog steeds op het gebied van een algemene verkeersorganisatie, zal men bepaalde toegangsbeperkingen opstellen in functie van de **tonnage van de voertuigen**. Zij dienen om de doorgang van de vrachtwagens te verbieden. Dit is het geval voor de Leopold II-tunnel, waarvan de toegang verboden is voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton. Dat betekent dat het vrachtwagenverkeer automatisch op het oppervlaktenet gebeurt. Zo'n beperking bestaat eveneens op enkele oppervlaktewegen (Segherslaan, Basilieklaan, Vrijheidslaan). We noteren nog dat de toegang voor vrachtwagens (verkeersbord C23) verboden is in de Lepreuxstraat en de Belgische Onafhankelijkheidslaan.

7. ORGANISATIE VAN HET PARKEREN

De parkeerorganisatie wordt geregeld door een rechtstoestand die zelf een algemene parkeercapaciteit op de weg per wijk, per straat, ... bepaalt. Hierbij voegen zich de capaciteiten die door privédomeinen worden aangeboden.

Het parkeren bekleedt een bijzonder belangrijk aspect in de mobiliteitsproblematiek. Het parkeerbeleid maakt immers, samen met de ontwikkeling van de alternatieve vervoerstechnieken, deel uit van de meest efficiënte instrumenten om de gemotoriseerde verplaatsingen te regelen. Zij heeft vooral als doel de vlotte circulatie van de voertuigen te verbeteren en de verzadiging (ongeoorloofd parkeren, parkeren in dubbele rij, gebruik van de leveringszones...) te vermijden.

De rechtstoestand van het parkeren (Waar kan men zich parkeren? ; Op welk moment van de dag?) kan kort samengevat worden als volgt (zie kaart B.10) :

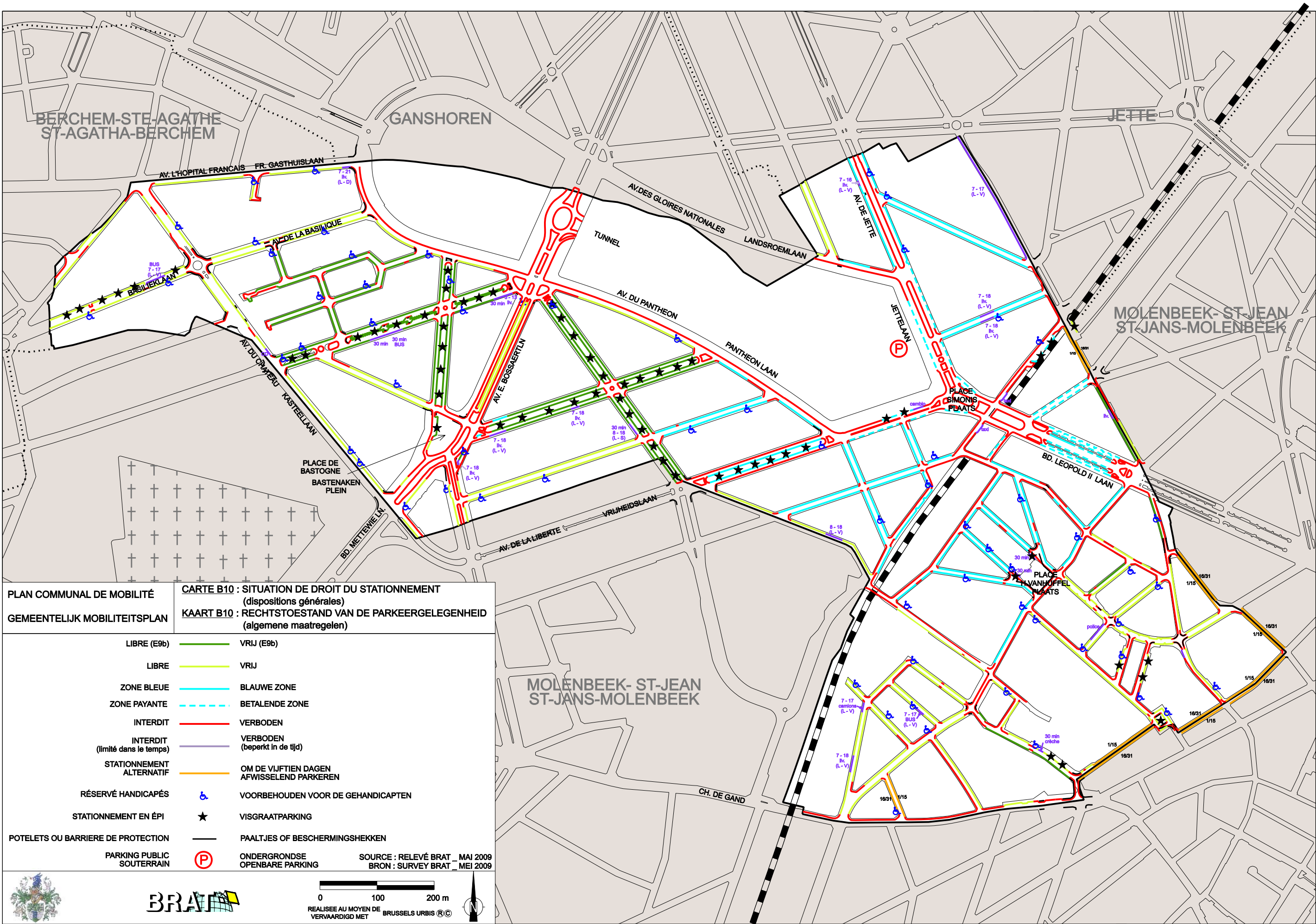
- Het langs parkeren is logischerwijze de overheersende parkeerwijze in de gemeente. Nochtans is het parkeren in zaagtandvorm (namelijk op de centrale bermen) tamelijk verbreid in Koekelberg ;
- Het parkeren geschiedt meestal aan beide zijden van de weg, hetgeen natuurlijk een voldoende wegbreedte veronderstelt om een dergelijke inrichting aan te bieden. Zo werden bijvoorbeeld, tengevolge van de heraanleg van de Van Huffelplaats, de straten die uitgeven op het plein met eenrichtingsverkeer ingericht om het parkeren aan beide zijden van de weg toe te laten ;
- wanneer de weg echt te smal is, gaat men over tot het parkeren aan één zijde van de weg, zoals voor de Herkoliersstraat, de F. Delcoignestraat, de A. Courtstraat, de Jettesteeweg (tussen de Leopold II-laan en de Sint-Juliaanstraat) en de Stepmanstraat;
- Sommige vrij nauwe assen die, in de twee richtingen, een dens verkeer met zware voertuigen (vrachtwagens, MIVB-bussen,...) opvangen, hebben eveneens een parkeerregeling aan één zijde van de weg teneinde de vloeibaarheid van het verkeer te bevorderen. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de Sint-Anna-Kerkstraat en de Wapenstilstandstraat (tussen de Leopold II-laan en de Jettesteeweg). Rond de Basiliek vinden we eveneens parkeerplaatsen aan één zijde van de weg, ondanks de belangrijkere wegbreedte daar ;

- op sommige grote assen heeft men op strikte wijze het parkeren tot de centrale berm beperkt. Dit is het geval voor de Bossaertlaan en de Vrijheidslaan ;
- Het afwisselend parkeren om de vijftien dagen is zeldzaam en bijna enkel beperkt tot het uiterste zuidwesten van de gemeente naast Sint-Jans-Molenbeek (Van Hoegaerdenstraat, Piermezstraat, Sint-Juliaanstraat, Jettesteeweg, Deschamphelerstraat en Engelenbergstraat). Dit staat op het punt afgeschaft te worden, want de regeling wordt zelden gerespecteerd en is een bron van verwarring ;
- vlakbij de Bossaertlaan zijn de centrale bermen voor het parkeren in zaagtandvorm georganiseerd. Dat laat een grotere parkeercapaciteit toe (Sint-Agatha-Berchemlaan, Segherslaan, Belgische Onafhankelijkheidslaan). We wijzen erop dat de laatste jaren de gemeente er het langse parkeren langs de gebouwen heeft toegelaten, wat het parkeeraanbod voor deze wijk heeft verhoogd ;



Segherslaan

- momenteel zijn bepaalde wegen (westelijk en centraal gedeelte van de gemeente) enkel bestemd voor het parkeren van auto's (verkeersbord E9b). De gemeente zal binnenkort een verordening goedkeuren die het parkeren voor voertuigen van meer dan 3.5 T op het gemeentelijk grondgebied verbiedt, buiten een gedeelte van de Dapperenstraat. Deze verordening treedt in voege in oktober 2009 ;



- algemeen gezien komt de parkeerorganisatie in Koekelberg tot uiting door een geoptimaliseerd gebruik van de parkeercapaciteiten die door de configuratie van de wegen worden toegelaten (zie verder) ;
- het openbare parkeeraanbod is op de weg te situeren, buiten de ondergrondse parking "Simonis" (132 plaatsen) ;
- de plaatselijke, voorbehouden parkeerplaatsen blijven weinig talrijk (denken we aan leveringszones, plaatsen voor schoolbussen, plaatsen voorbehouden voor de politie, Cambio-stations,...)



De Vrijheidslaan: voorbehouden parkeerplaatsen voor het Cambio-station "Simonis".

De appreciatie door de automobilist voor de parkeerorganisatie is over het algemeen genomen goed; de bewegwijzering is meestal duidelijk en goed leesbaar. Enkele verwarringszones dienen echter aangeduid te worden. Namelijk :

- de Jettesteeweg, waar de bewegwijzering verward is en waar de inrichting van de weg impliciet de indruk wekt dat het parkeren wordt toegestaan, terwijl dit niet het geval is gedurende de dag. De verboden worden er trouwens niet geëerbiedigd ;
- in de Deroover- en de Lepreux-“Gaarde” is het verbod om aan het eind van de gaarde te parkeren enkel van toepassing voor de Deroover-Gaarde. In de praktijk wordt dit verbod niet geëerbiedigd.



De Pantheonlaan: de wegmarkering voor de parkeerplaatsen stemt niet overeen met de wegcapaciteit.

8. DE RECENTE HERAANLEG VAN WEGEN

De balans van de recente herinrichtingen van de openbare ruimte (en van de ontwerpen in uitvoering) is een nuttig criterium voor het GMP : want als men in het GMP doelstellingen op lange termijn kan (en zelfs moet) vastleggen, moet men voor elke programmering van de tussenkomsten met de noodzakelijke financiële afschrijving van de meest recente werkzaamheden rekening houden.

Talrijke wegen in Koekelberg werden onlangs opnieuw ingericht. We sommen op :

- de Van Huffelplaats: heraanleg van de plaats en zijn naaste omgeving, en specifieke tussenkomsten (fontein, verlichting, enz.) ;
- de Sint-Anna-Kerkstraat: volledige heraanleg van de weg, verlichting inbegrepen, specifieke inrichting voor de markt ;
- de Sergijselsstraat: heraanleg van de weg, beveiliging in de omgeving van de scholen en andere uitrustingen ;
- de Van Hoegaerdeplaats: heraanleg van de plaats (parkeergebied) en van zijn naaste omgeving ;
- de Ganshorenstraat: volledige heraanleg en aanplanting van een bomenrij, alsmede heraanleg van de openbare ruimte en specifieke verlichting ter hoogte van de tunnel ;
- de Schmitzstraat: globale heraanleg van de weg ;
- de Kasteellaan: volledige heraanleg van de weg en van zijn naaste omgeving ;
- de Basilieklaan: eveneens een heraanleg van de weg en van zijn naaste omgeving.

Het geheel van deze heraanleg-werkzaamheden heeft de veiligheid en het comfort helpen verbeteren, evengoed voor de voetgangers (en fietsers) als voor de automobilisten.



Van Huffelplaats (voor).



Van Huffelplaats (na).



Kasteellaan (voor.)



Kasteellaan (na).



Basilekiaan (voor).



Basilekiaan (na).

Andere recente inrichtingen hebben eveneens bijgedragen tot deze verbeteringen :

- de heraanleg van bepaalde kruispunten. Naast deze gelegen op de Basilekiaan en de Kasteellaan moet men het kruispunt tussen de Vrijheidslaan en de Segherslaan, tussen de Belgische Onafhankelijkheidslaan en de Segherslaan, en tussen de Besmelaan en de Segherslaan aanhalen;
- de inzet in een zone 30 van bepaalde weggedeeltes (in de omgeving van scholen);
- de fietsinrichtingen op bepaalde wegen (aangeduide fietspaden en fietsstroken).



De nieuwe fietsinrichtingen zijn een onbetwistbare troef voor de fietsers (hier de Kasteellaan).

C.

HET OPENBAAR VERVOER



C. HET OPENBAAR VERVOER

Het openbaar vervoer is een belangrijke vervoerswijze. Zij vormt bovendien een belangrijk alternatief voor het wagengebruik. De analyse van hun ruimtelijke bediening, hun doeltreffendheid (frequentie, commerciële snelheid), hun gebruik en hun comfort is dus essentieel.

Herinneren we eraan dat de organisatie van het openbaar vervoer onder de bevoegdheid valt van de gewesten (para-gewestelijke instanties: MIVB, De Lijn, TEC) en van de Federale Staat (NMBS). De gemeente speelt geen rechtstreekse rol in het openbaar vervoer, maar zij heeft niettemin de kans om suggestie te formuleren ter attentie van de maatschappijen die de netwerken uitbaten.

1. NETWERKEN EN LIJNEN DIE DOOR KOEKELBERG GAAN

Koekelberg wordt voornamelijk bediend door de MIVB. Zij wordt eveneens bediend door enkele lijnen van het netwerk van De Lijn en doorstoken door de spoorlijn n°28 (NMBS) die momenteel slechts tot goederenvervoer dient en geen halte op het gemeentelijk gebied vertoont.

1. het MIVB-netwerk

Het gemeentelijk grondgebied omvat één metrostation (Simonis), en twee andere metrostations zijn net over de gemeentegrens gesitueerd, op het grondgebied van Molenbeek (Zwarte Vijvers en Osseghem)³. Koekelberg omvat ook 26 openbare vervoershaltes (bus- of tramhaltes).

De gemeente wordt bediend door :

- **4 metrolijnen** (1, 2, 5 en 6)⁴ ;
- **1 tramlijn** (19) ;
- **5 buslijnen overdag** (13, 14, 20, 49 en 87), evenals een aanvullende buslijn 's avonds (buslijn 15 vervangt de lijnen 13 en 14) ;
- **2 buslijnen 's nachts** (Noctis 15 en 16).

De organisatie van de MIVB-lijnen in Koekelberg vertonen de volgende kenmerken (zie kaarten C.1 en C.2) :

- de metrolijnen zijn grote troeven aangezien zij het mogelijk maken om het geheel van het Brusselse Gewest te bereiken, dit

³ De stations Zwarte Vijvers en Osseghem, hoewel gesitueerd op het grondgebied van de naastliggende gemeenten, hebben een invloedssfeer op Koekelberg en zullen derhalve vanaf nu in de analyse opgenomen worden.

⁴ Als men het station Zwarte Vijvers in beschouwing neemt, waar de lijnen 1 en 5 voorbijgaan.

wil zeggen evengoed het centrum, als de periferie (Koning Boudewijn, Erasmus, Stockel en Herrmann-Debroux) ;

- de buslijnen en trams bedienen voornamelijk slechts Koekelberg en zijn naburige gemeenten (noordwesten van het Brusselse Gewest) ;
- **Simonis** vormt een knooppunt van het netwerk : behalve de metro, hebben 2 lijnen er hun eindpunt (lijn 13 en 87), en 3 andere doen deze halte aan (lijn 14, 19 en 20). Deze vijf lijnen waarborgen dus voornamelijk **een stuwende functie** naar het metrostation Simonis toe ;
- de lijn 49 vormt **een ringverbinding** in het westen van het gewest. Te noteren valt dat de lijn 19, naast zijn stuwende rol, eveneens deze rol van ringverbinding speelt.



De tram 19 speelt zowel een stuwende functie naar het metrostation Simonis als een rol van ringverbinding in het westen van het gewest.

Het nieuwe **nachtnetwerk** (maart 2007) van de bussen (Noctis) is in dienst vrijdag- en zaterdagavond vanaf middernacht tot 2u30. Twee buslijnensen van het radiaal netwerk - N15 en N16 - bedienen de gemeente. Vanaf de Naamse Poort, via laag Koekelberg (Zwarte Vijvers, Van Huffelplaats), verenigen beide lijnen zich op hetzelfde traject tot Simonis. Vanaf het metrostation scheiden de N15 en N16 zich, de één om Berchem te bedienen en de ander om Ganshoren tot aan de grens met het Vlaamse Gewest te bedienen.

De toegankelijkheid met het openbaar vervoer vanaf Koekelberg naar de rest van het gewest⁵ is in ruime mate hoger dan het gemiddelde. Dit maakt het mogelijk te begrijpen waarom de tevredenheidsindex van de inwoners i.v.m. het openbaar vervoer voor Koekelberg onder de hoogste van heel België is (resultaten van het sociaal-economische onderzoek dat in 2001 door het Nationaal Bureau voor de Statistiek werd verwezenlijkt)!

Men moet verduidelijken dat het metronetwerk recentelijk het voorwerp is geweest van een complete reorganisatie, die gevolgen heeft gehad voor de verschillende metrostations :

- **het station Simonis** wordt niet meer bediend door de lijnen 1A en 2, maar door de lijn 6 (Koning Boudewijn - Simonis-Elisabeth) en de nieuwe lijn 2. Van beide laatste lijnen vormt zij het eindpunt. Derhalve werd het station eveneens van naam veranderd. Zij heet voortaan "Simonis-Leopold II" op het gelijkvloers (niveau van de vorige lijn 1A), en "Simonis-Elisabeth" op de verdieping daaronder (voormalig eindpunt van de lijn 2) ;
- **het station Osseghem** wordt niet meer bediend door de lijn 1A, maar door de nieuwe lijn 2 en de lijn 6 ;
- **het station Zwarte Vijvers** wordt niet meer bediend door de lijnen 1A en 1B, maar door de lijnen 1 (Weststation – Stockel) en 5 (Erasmus – Herrmann-Debroux).

Deze wijziging van het metronetwerk (begin april 2009) heeft gevolgen voor de gebruikers uit Koekelberg van deze vervoerswijze : deze worden voortaan verplicht om in Beekkant over te stappen als zij het centrum willen bereiken. Voor de rest is het te vroeg om de voordelige gevolgen van deze ingrijpende verandering van het netwerk te meten. De regelmaat van de bediening is immers nog niet bereikt en de aanwijzingsborden met de voortgang van de lijnen zit nog in een testfase.

We merken eveneens op dat sinds kort de lijn 20 zijn eindpunt in Zwarte Vijvers heeft, in plaats van in Delacroix, aangezien de verbinding tussen deze twee punten voortaan via de metro mogelijk is.

⁵ Constatering van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan

**C1 STIB : LES LIGNES PRESENTES À KOEKELBERG
DANS LE RESEAU REGIONAL**

**C1 MIVB : DE LIJNEN AANWEZIG IN KOEKELBERG
IN HET GEWESTELIJK NET**

**LIGNES DE BUS STIB
BUSLIJNEN STIB**

- 13 SIMONIS  / AZ VUB
- 14 GARE DU NORD   / Belgica  / Simonis  /
Miroir / AZ-VUB
NOORDSTATION   / Belgica  / Simonis  /
Spiegel / AZ-VUB
- 20 GRAND - BIGARD / Simonis  /
ÉTANGS NOIRS  /
GROOT - BIJGAARDEN / Simonis  /
ZWARTE VIJVERS  /
- 49 BOCKSTAEL   / Miroir / Saint-Guidon /
GARE DU MIDI     /
BOCKSTAEL   / Spiegel / Sint-Guido /
ZUIDSTATION     /
- 87 SIMONIS  / BERCHEM STATION
SIMONIS  / BERCHEM STATION

**LIGNES DE TRAM STIB
TRAMLIJNEN STIB**

- 19 GRAND - BIGARD / Basilique / Simonis  /
Miroir / DE WAND
GROOT - BIJGAARDEN / Basiliek / Simonis  /
Spiegel / DE WAND

**LIGNES DE METRO
METROLIJNEN**

Lignes de métro qui desservent KOEKELBERG
Metrolijnen die KOEKELBERG bedienen

- 1, 2, 5, 6

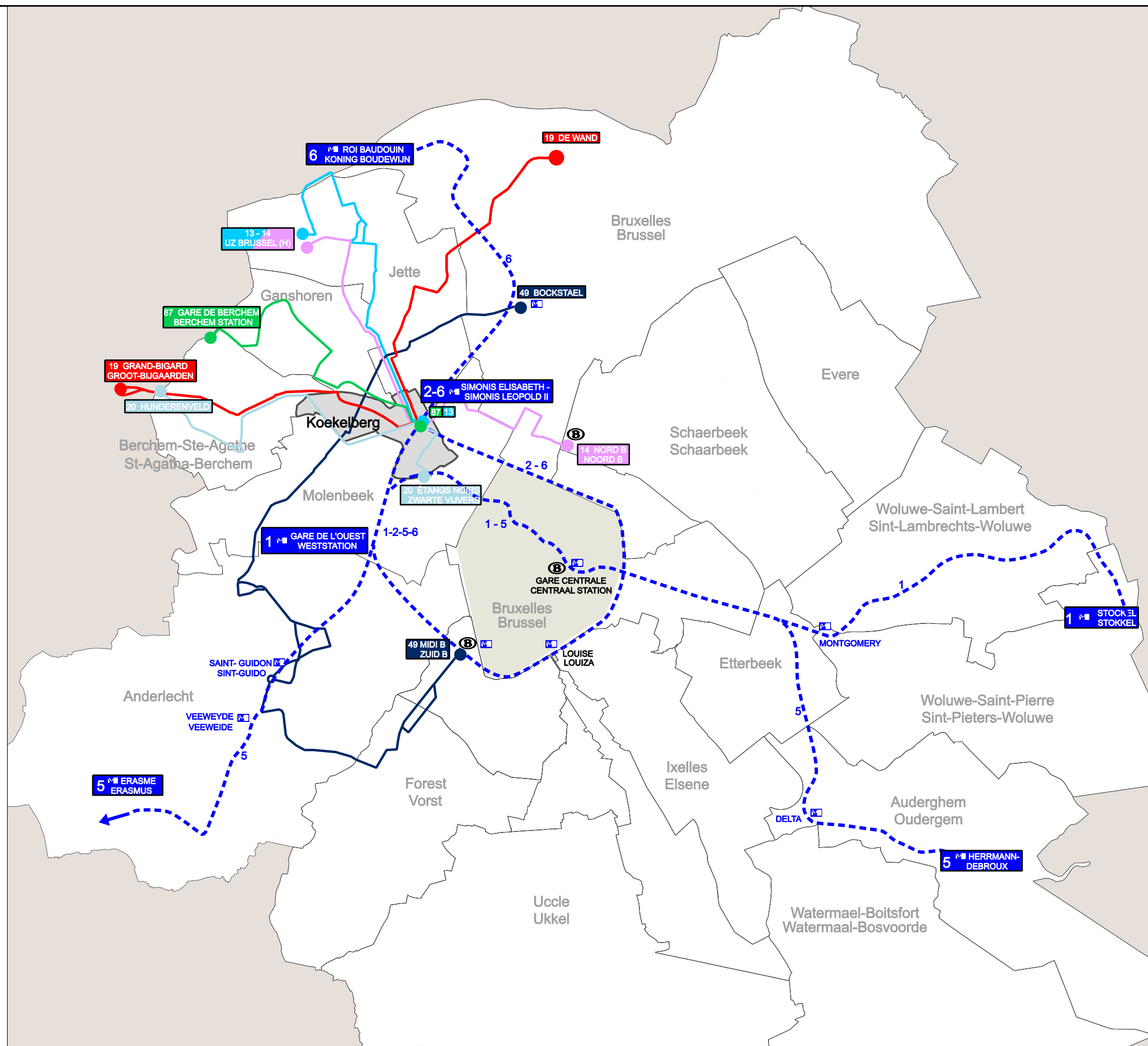


**Plan Communal de Mobilité
Gemeentelijk Mobiliteitsplan**

SOURCE : STIB _ AVRIL 2009
BRON : MIVB _ APRIL 2009

© BRAM

0 500 1000 1500 m
REALISEE AU MOYEN DE
VERVAARDIGD MET



2. het netwerk van De Lijn

Vier buslijnen van De Lijn bedienen Koekelberg (212, 213, 214 en 355), en twee andere lopen in het zuiden langs de gemeente (129 en 190).

Evenals de MIVB-lijnen die Koekelberg aandoen, spelen vier van deze lijnen (212, 213, 214 en 355) een **stuwende** rol naar het metrostation Simonis, maar ook naar het Noordstation (eindpunt van al deze lijnen). Zij vervoeren bijna uitsluitend de pendelaars afkomstig uit Vlaanderen.

De lijnen 212, 213 en 214 hebben alle hun eindpunt aan het station van Aalst en lopen samen op het grondgebied van de gemeente Koekelberg. Komende van het Noordstation, lopen zij over de Leopold II-laan tot aan Simonis, en vervolgens lopen zij langs het Elisabethpark via de Jetselaan en de Landsroemlaan.

De bus 212, eveneens "*snelbus*" genoemd, heeft de bijzonderheid slechts enkele haltes te bedienen (in Koekelberg bedient hij slechts de halte Simonis, terwijl de twee andere lijnen eveneens de halte Elisabethpark bedienen), en slechts tijdens de spitsuren te rijden.

De bus 355 heeft zijn eindpunt in Liedekerke. Komend van het Noordstation loopt het tracé eveneens over de Leopold II-laan tot aan Simonis, maar vervolgens loopt het langs het Elisabethpark via de Vrijheidslaan en de Pantheonlaan.

Te noteren valt dat de lijn 190 binnenkort geherstructureerd zal worden en geen halte aan Zwarte Vijvers meer zal hebben.

Aldus vervult de bediening door de bussen van De Lijn een verschillende rol dan de bediening door de MIVB-bussen, aangezien het meer om een suburbane bediening gaat (tussen Brussel en de grote randgemeenten, met Aalst, Dilbeek, Liedekerke en Erasmus als eindpunten). Evenwel zijn de problemen die deze bussen ondervinden op het grondgebied van Koekelberg identiek (zie verder).

3. de spoorlijn (NMBS)

Momenteel heeft de spoorlijn n° 28 geen halte in Koekelberg, en dient slechts tot goederenvervoer. Zij wordt van tijd tot tijd gebruikt door enkele reizigerstreinen tijdens storingen op de noord-zuidverbinding.

Het GEN-project voorziet echter in de zeer nabije toekomst de heropening van een **halte aan Simonis**, hetgeen de bediening met openbaar vervoer in de gemeente zou versterken (en diversifiëren).

2. DE RUIMTELIJKE BEDIENING MET HET OPENBAAR VERVOER

De ruimtelijke bediening van de gemeente met het openbaar vervoer is **zeer goed** (kaart C.3) :

- in het westen van de gemeente bevindt het geheel van het grondgebied zich op minder dan 300 meter van een MIVB-halte. Een belangrijk deel van het grondgebied bevindt zich zelfs op minder dan 200 meter van dergelijke haltes ;
- in het oosten van de gemeente zijn de vaststellingen dezelfde. Bovendien ligt dit deel van het grondgebied op minder dan 500 meter van een metrostation (criterium dat gewoonlijk in deze materie wordt toegepast).

Er zijn dus geen wijken in Koekelberg die slecht door het openbaar vervoer worden bediend.

Rekening houdend met de bijzonderheden van elke lijn, is een goede ruimtelijke bediening echter niet altijd synoniem met doeltreffendheid in alle richtingen in de ruimte of in de tijd (zie hieronder).



De buslijn 20, een onmiskenbaar voordeel met betrekking tot de ruimtelijke bediening, maar met een mindere doorgangsfrequentie dan de andere MIVB-lijnen die door Koekelberg lopen.

3. DE DOELTREFFENDHEID VAN HET OPENBAAR VERVOER

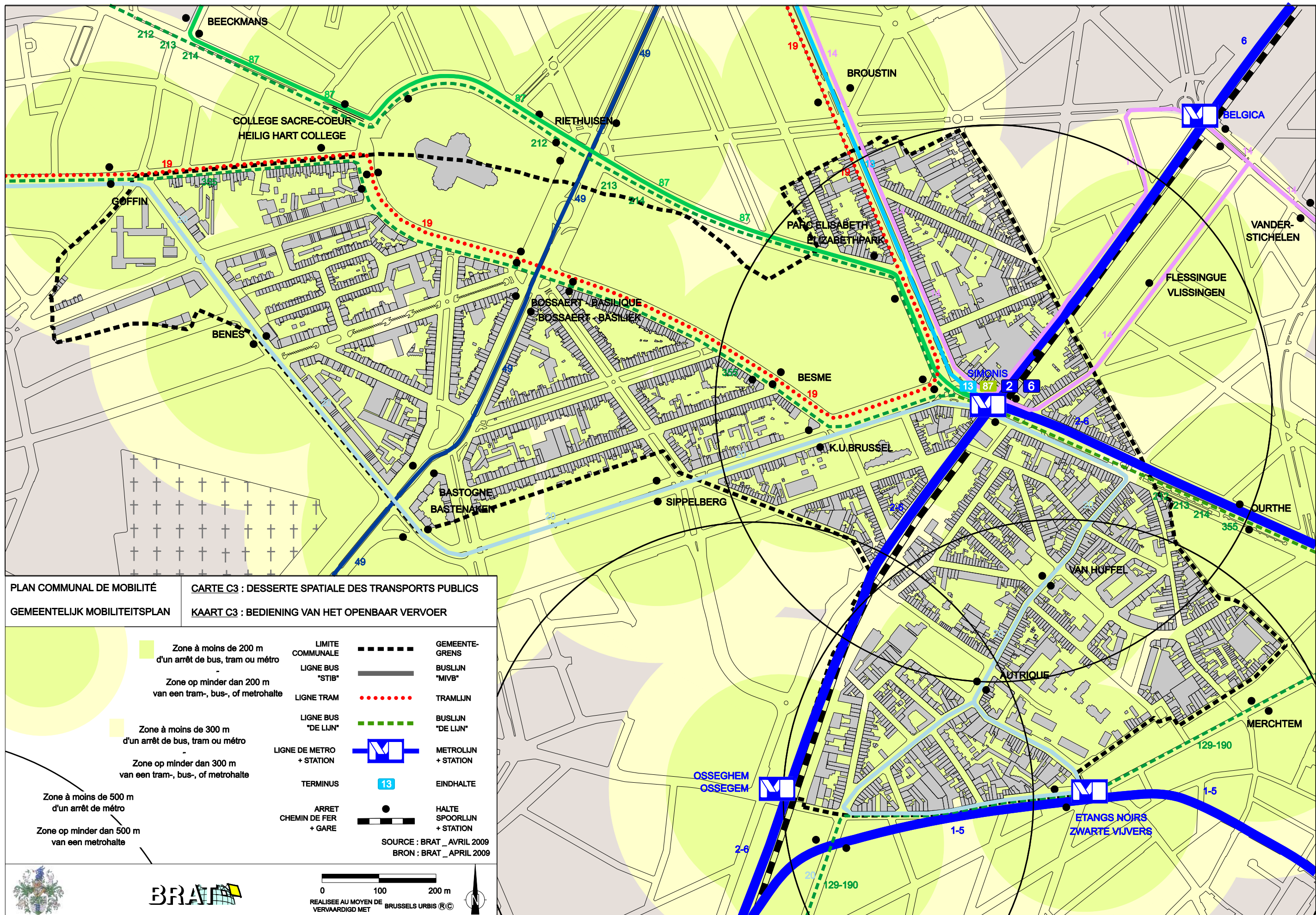
Naast het feit dat het geheel van het grondgebied van een zeer goede ruimtelijke bediening van het openbaar vervoer geniet, bestaan er verschillen in de doeltreffendheid hiervan. Onder "doeltreffendheid" verstaat men:

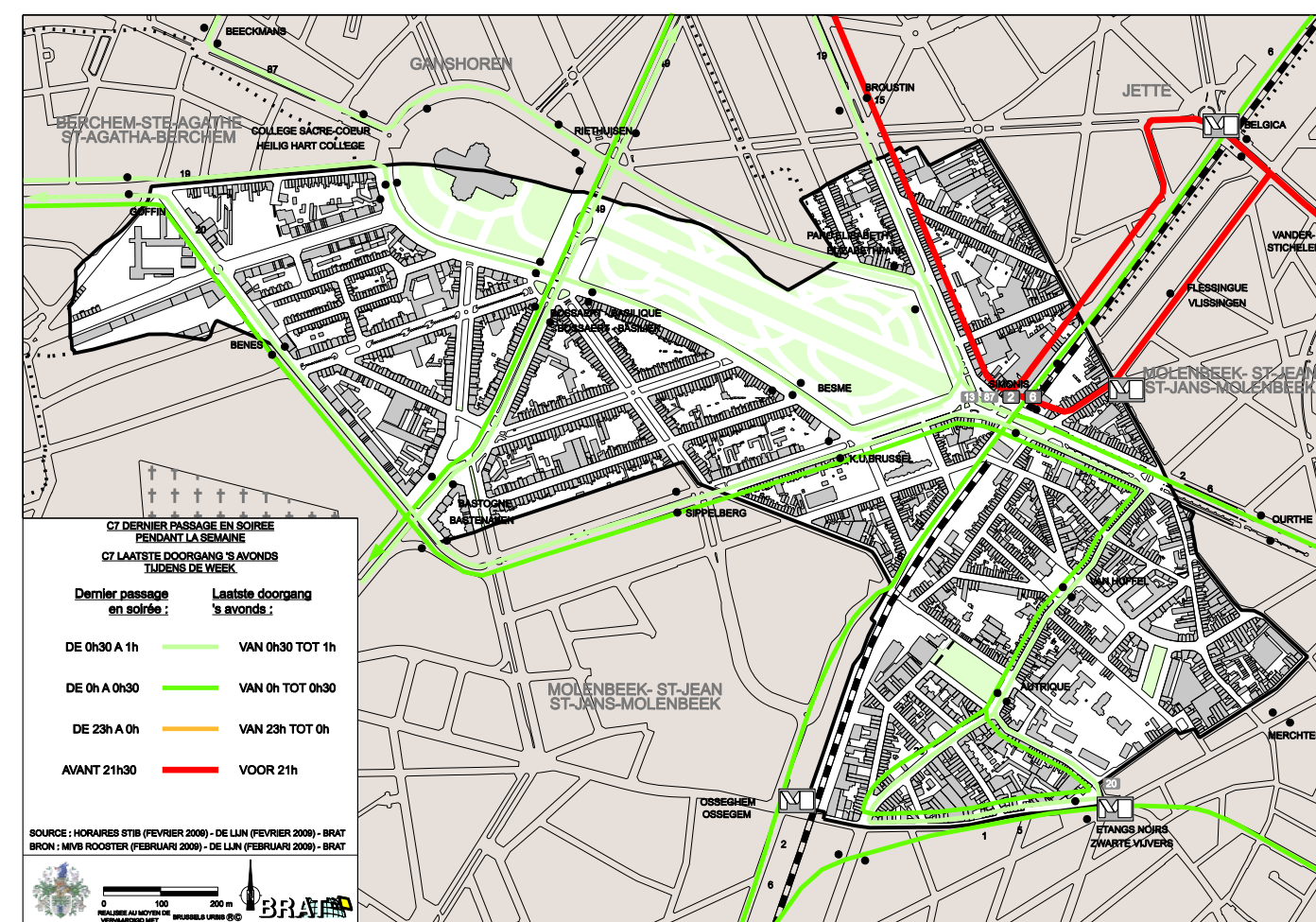
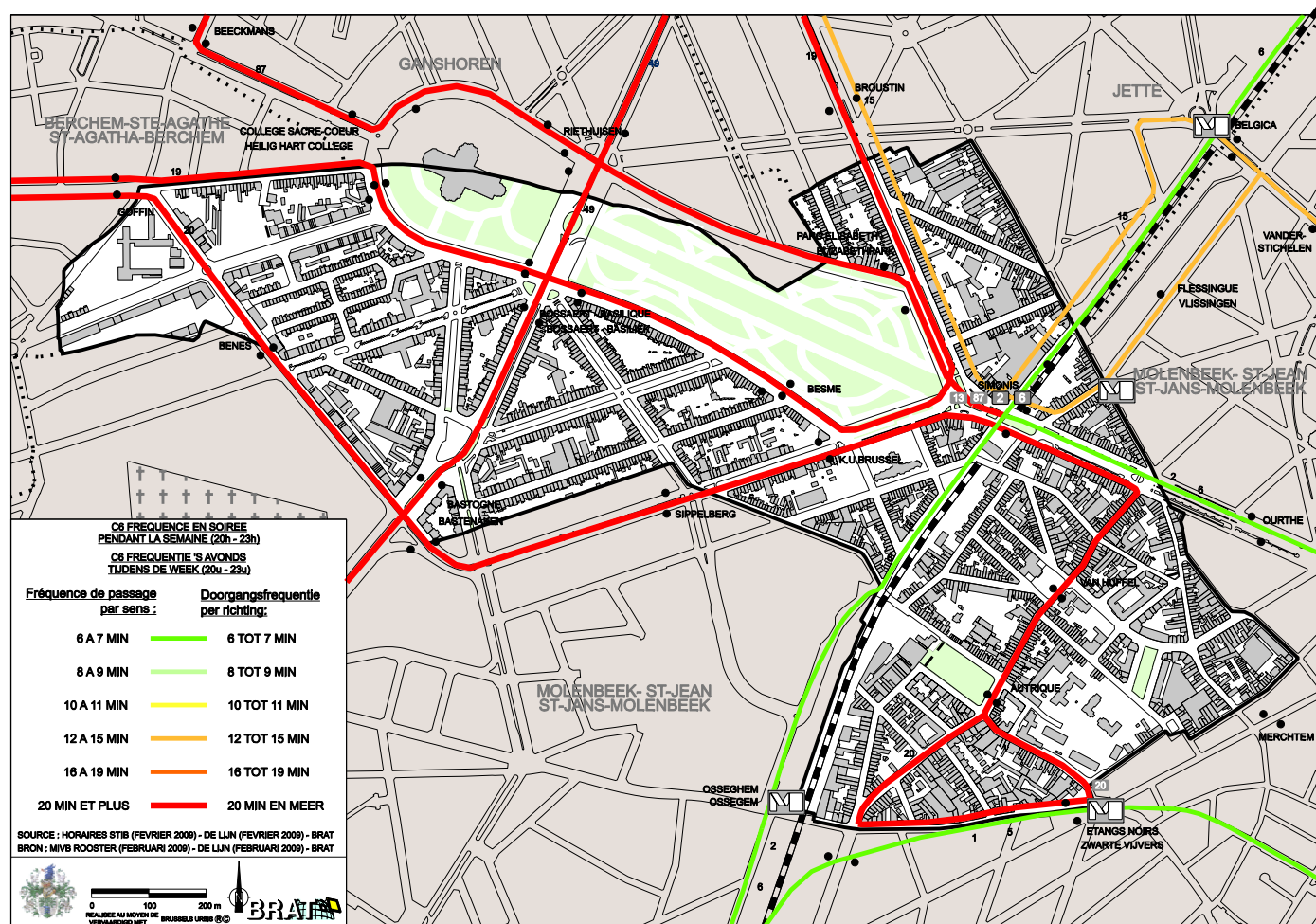
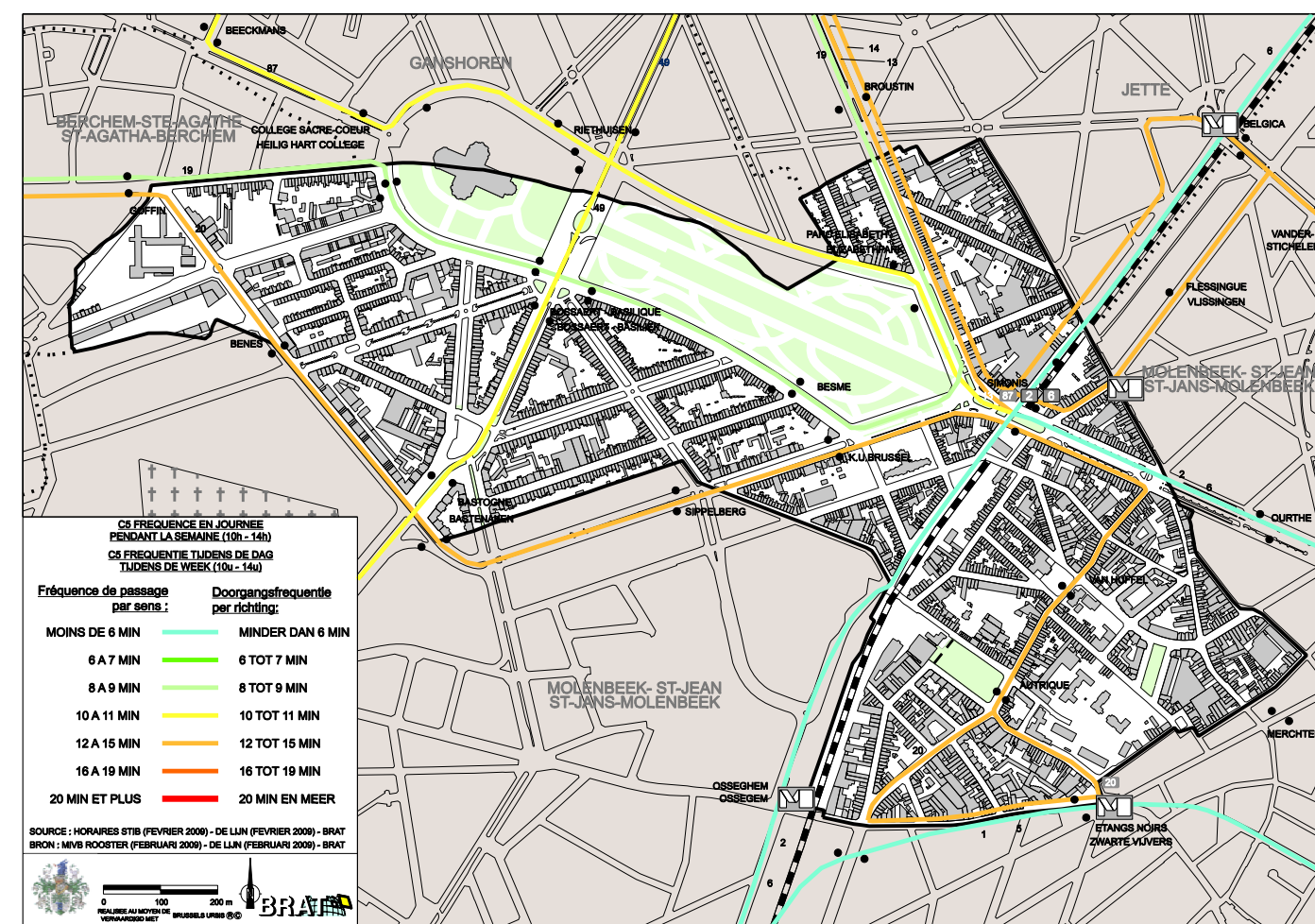
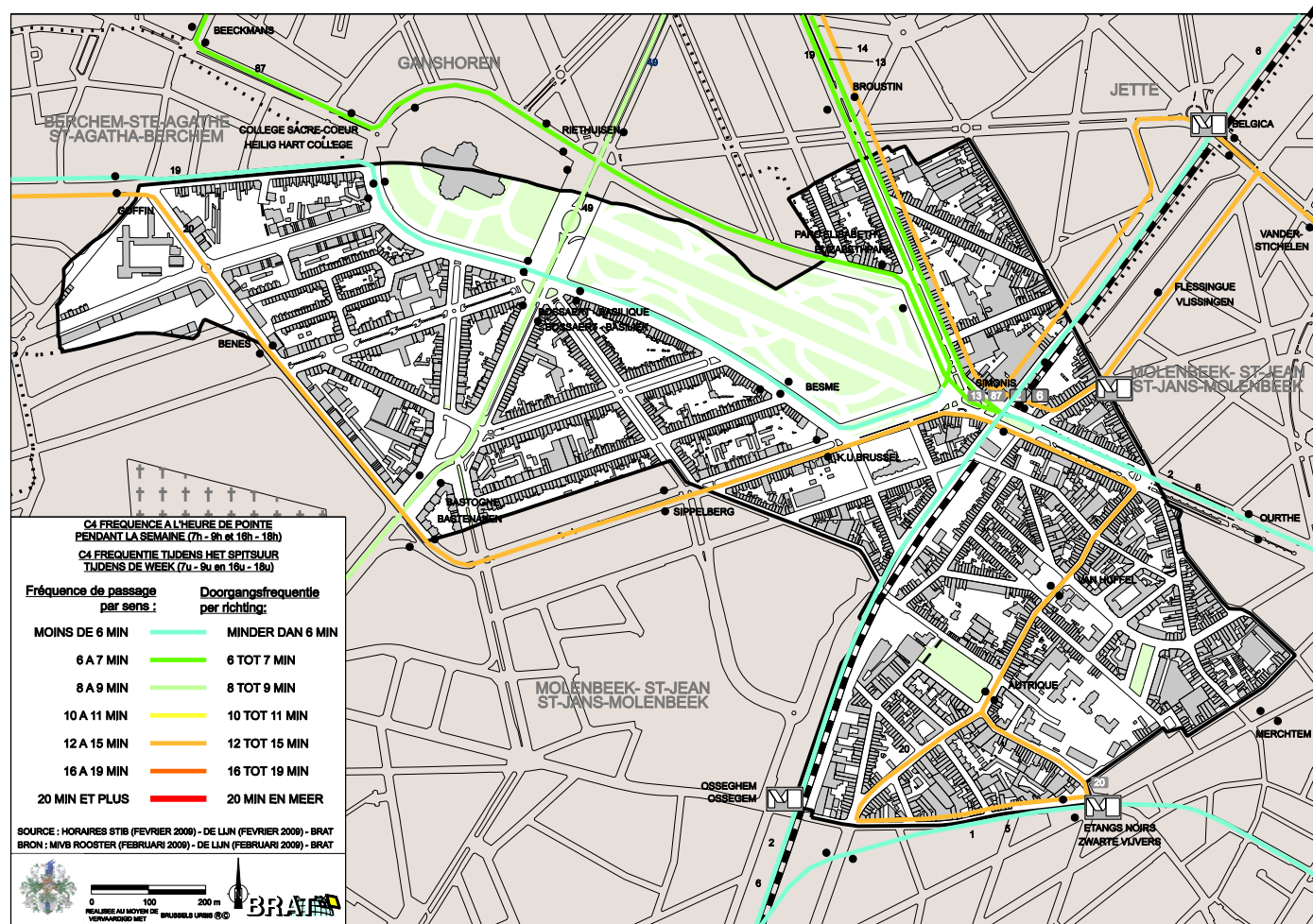
- de doorgangsfrequentie: een halte die elke 6 minuten van een doorgang van een buslijn geniet, is natuurlijk beter bediend dan een halte die slechts elke 20 minuten van een doorgang geniet ;
- het aanbod 's avonds ;
- de commerciële snelheid, aangezien de metro bijvoorbeeld tegen de hinder van het wegverkeer beschut is.

1. De doorgangsfrequentie

De kaarten C.4 tot en met C.7 verduidelijken de doorgangsfrequenties (aantal minuten tussen twee opeenvolgende doorgangen) van de verschillende MIVB-lijnen : dit tijdens het spitsuur 's ochtends (tussen 7 en 9u - met frequenties die vaak gelijkwaardig zijn aan de situatie tijdens het spitsuur op het eind van namiddag), overdag tijdens de daluren (tussen 10u en 14u) en 's avonds (na 20u). Kaart C.7 toont de laatste doorgang tijdens de week 's avonds.

- **tijdens de spitsuren** is er een opvallend verschil tussen:
 - de metro- en tramlijnen die van de beste doorgangsfrequenties genieten (± 20 voertuigen per uur); een even hoge frequentie is er voor de buslijnen 13 (hoog Jette) en 87 (Ganshoren) die een belangrijke stuwende rol naar het metrostation Simonis spelen, eindpunt van deze twee lijnen (± 10 voertuigen per uur);
 - de lijnen 20 en 14 die een twee keer minder hoge doorgangsfrequentie hebben (4 tot 5 bussen per uur) ;
 - de lijn 49, die een intermediaire situatie vertoont (7 tot 8 bussen per uur).
- **Overdag** is er een geringere doorgangsfrequentie : 12 tot 15 minuten gemiddeld tussen twee doorgangen voor de MIVB-lijnen (behalve voor de metro en de tram 19) ; meer dan 15 minuten voor de bussen van De Lijn.
- **'s Avonds** blijven de frequenties slechts even hoog voor de metro. Voor de andere lijnen overschrijden zij de 3 trams of 3 bussen per uur niet. Te noteren valt dat de dienst van de lijnen van De Lijn vroeger afloopt (voor 23u) dan de dienst van de MIVB-lijnen.





- **van middernacht tot 2u30 op vrijdag en zaterdag** passeren de bussen N15 en N16 Noctis de gemeente elke 30 minuten.

Men zal eraan herinneren dat volgens de doelstellingen die in 1998 in het Irisplan 1 werden vermeld (en die gehandhaafd worden in het Irisplan 2), men voorzag dat tegen het jaar 2005⁶ 80% van de klanten moesten bediend worden door lijnen met een frequentie van 6 minuten tijdens de spitsuren en 10 minuten buiten de spitsuren in de week. Een ambitieus doel dat slechts gedeeltelijk werd verwezenlijkt. Momenteel zijn het immers alleen de metrolijnen, evenals de lijnen 19 en 87, die aan dit doel beantwoorden.

Bovendien is de doorgangsfrequentie die door de lijnen van **De Lijn** wordt gewaarborgd duidelijk minder dan deze die door de MIVB-lijnen wordt gewaarborgd. Geen enkele bus heeft een doorgangsfrequentie van minder dan 15 minuten, d.w.z. meer dan 4 bussen per uur. Bovendien hebben de richting en het moment van de dag een grote invloed op de frequentie. Aldus is het tijdens de spitsuren 's ochtends in de richting van de stad (en dus van Simonis), en tijdens de spitsuren 's middags in de richting van de buitenwijken dat de frequenties het meest worden aangehouden. De bussen van de lijn 212 (*snelbus*) circuleren trouwens slechts tijdens deze periodes.

2. Commerciële snelheid

Naast de bediening heeft eveneens de commerciële snelheid een belang. Zelfs wanneer **een bus** of **een tram** vaak passeert, zal de doeltreffendheid van de lijn minder zijn als zijn commerciële snelheid slecht is.

De factoren die commerciële snelheid beïnvloeden, zijn voornamelijk de verkeersdruk, de verkeersopstoppen, het bestaan of niet van eigen beddingen, de verkeerslichten en kruispunten, het aantal haltes, enz.. Het doel dat door het Irisplan 1 (1998) voor het oppervlaktenet was vastgelegd, is een snelheid van 18 km/u tijdens de spitsuren en 24 km/u voor de lijnen in eigen bedding.

Gelijklopend met een steeds bevestigde tendens van een stijging van het wagenpark en zonder een sterke oplossing, legt het ontwerp-Irisplan II (2009) er de nadruk op dat de commerciële snelheden vóór 2015 met 32% zullen verminderen. En zelfs in eigen beddingen zal de overbelasting van het wagenpark elke oversteek van een kruispunt verstoren.

⁶ Iris-Plan, Gewestelijk Plan van de Verplaatsingen, Horizon 2005, *Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – Directie van het Beleid van de Verplaatsingen*.

Hoofdzakelijk tijdens de spitsuren 's ochtends, ondergaan verschillende lijnen van het openbaar vervoer vertraging omdat de voertuigen in de file vastzitten.

- **tram 19** (richting Simonis) bij de benadering van de halte Heilig-Hart College : de tram moet op de Frans Gasthuislaan geduld oefenen om de halte te bereiken die gelegen is in de eigen bedding op de Pantheonlaan, langs de Basiliek. En dit door automobilisten die de doorgang van de tram blokkeren door stil te blijven staan op het kruispunt (op de tramrails). De afwezigheid van regelende verkeerslichten op het kruispunt van de Frans Gasthuislaan met de Pantheonlaan maakt het niet mogelijk om de belangrijke autostroom van beide lanen te sturen (de bestemming op de twee lanen is hoofdzakelijk de Keizer Karel-laan en de ingang van de Leopold II-tunnel) ;



Tijdens de spitsuren, voornamelijk 's ochtends, kan de tram 19 enkele minuten geblokeerd blijven ter hoogte van het kruispunt Pantheonlaan en Frans Gasthuislaan door het intense autoverkeer.

- **bus 20** (richting Zwarte Vijvers) bij de benadering van Simonis : de bus lijdt onder de files van automobilisten die zich op de Vrijheidslaan, reeds danig vóór de halte KU Brussel, vormen. Het verkeer op de Vrijheidslaan in de richting van de Leopold II-laan moet immers de doorgang afstaan aan het verkeer komende van de Pantheonlaan en het verkeer op de rotonde van de Simonisplaats. Het is niet uitzonderlijk dat de busreizigers verkiezen aan de halte KU Brussel af te stappen om te voet het station Simonis te bereiken en aldus de lange minuten van het stilstaan van de bus niet hoeven te ondergaan. Het komt eveneens voor dat de chauffeur tussen beide haltes de geïrriteerde passagiers laat afstappen (zie foto hieronder).

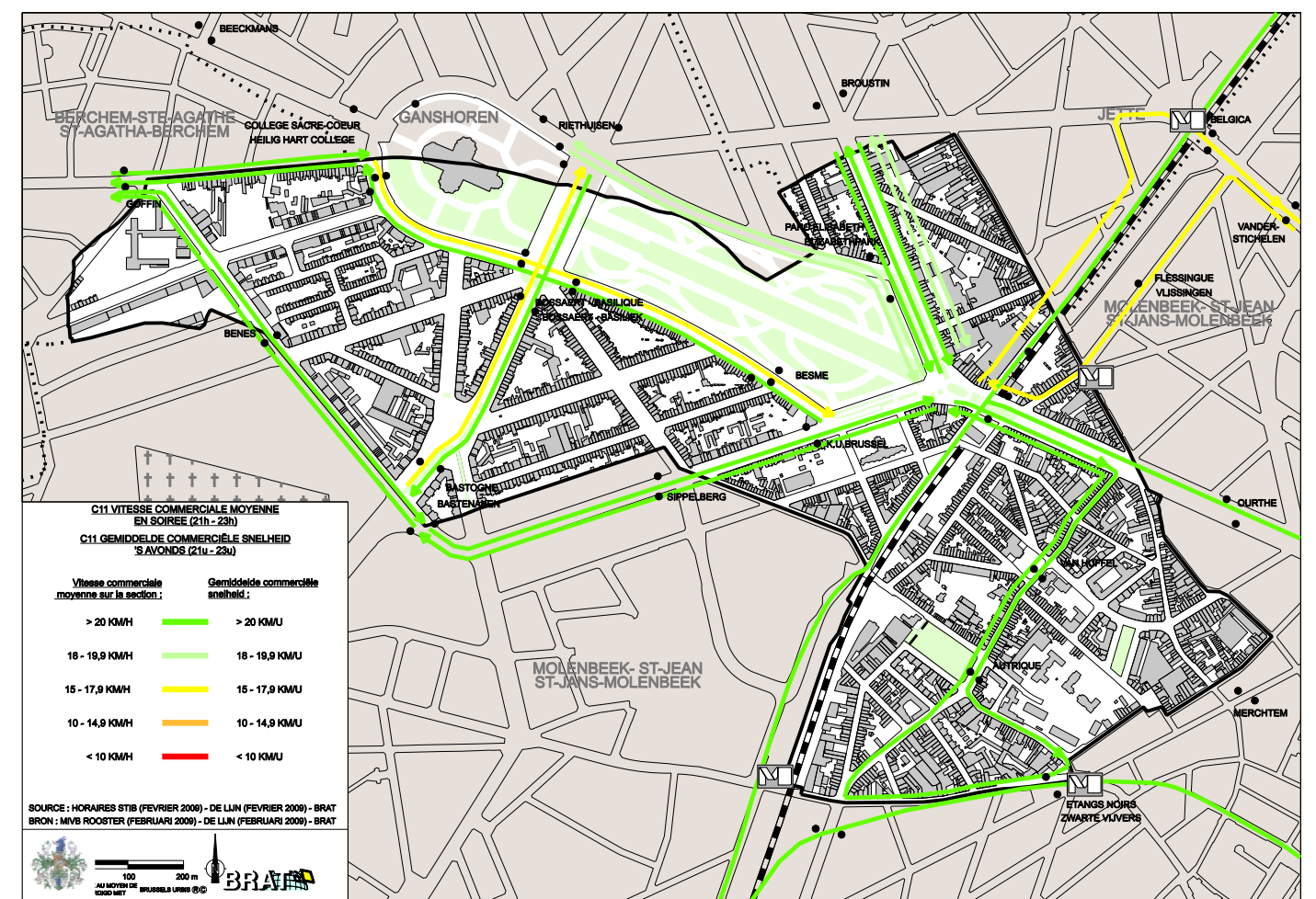
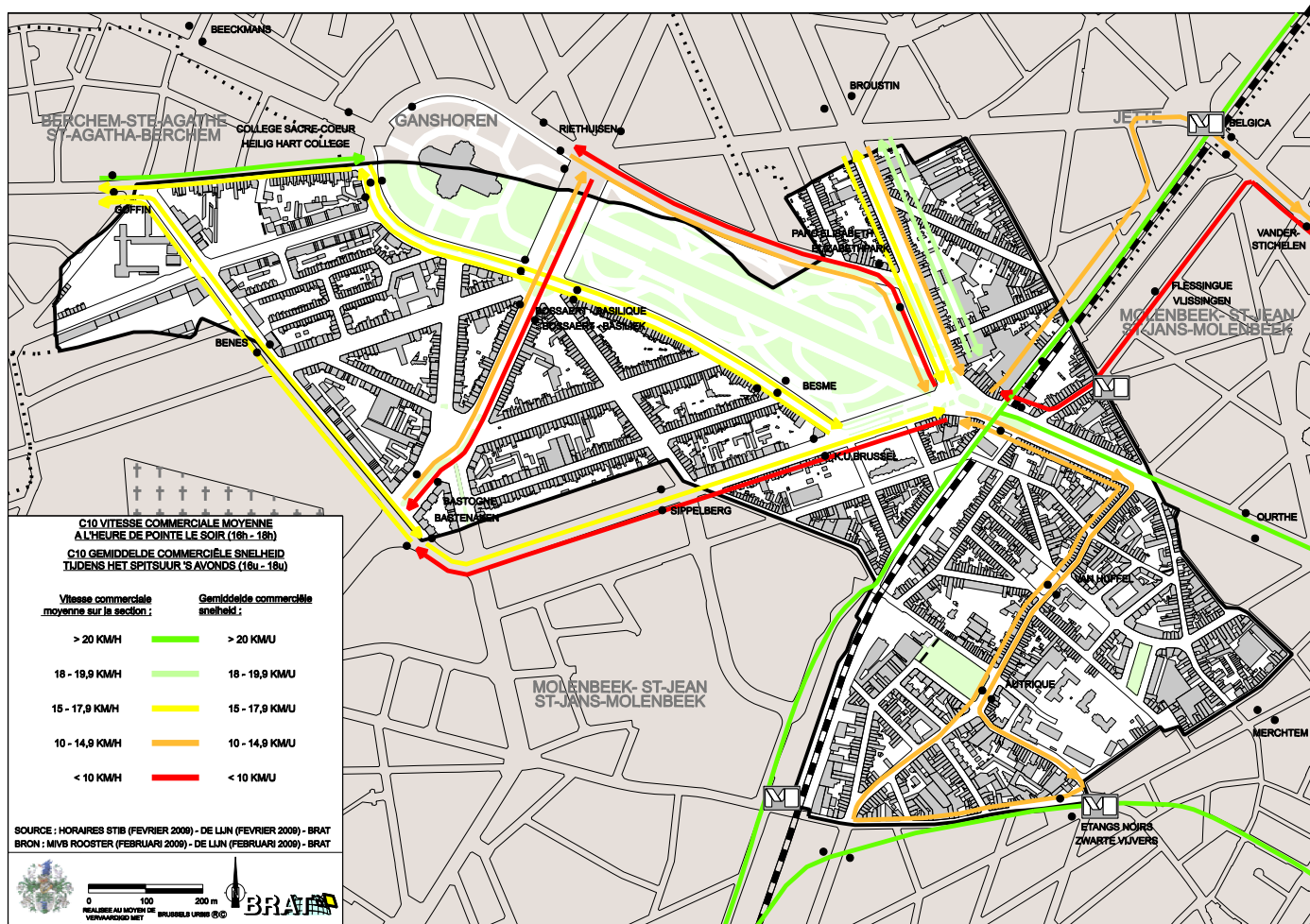
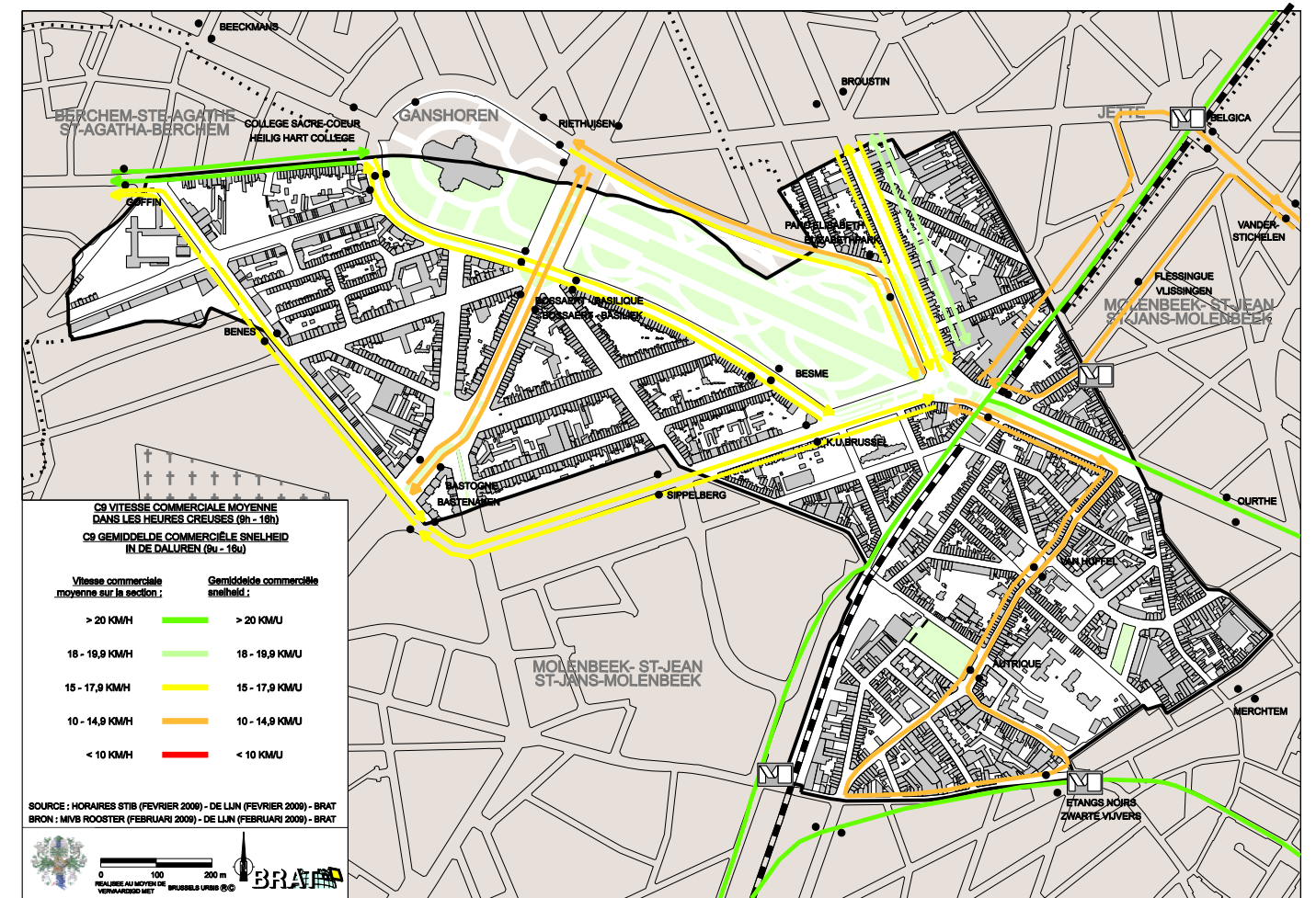
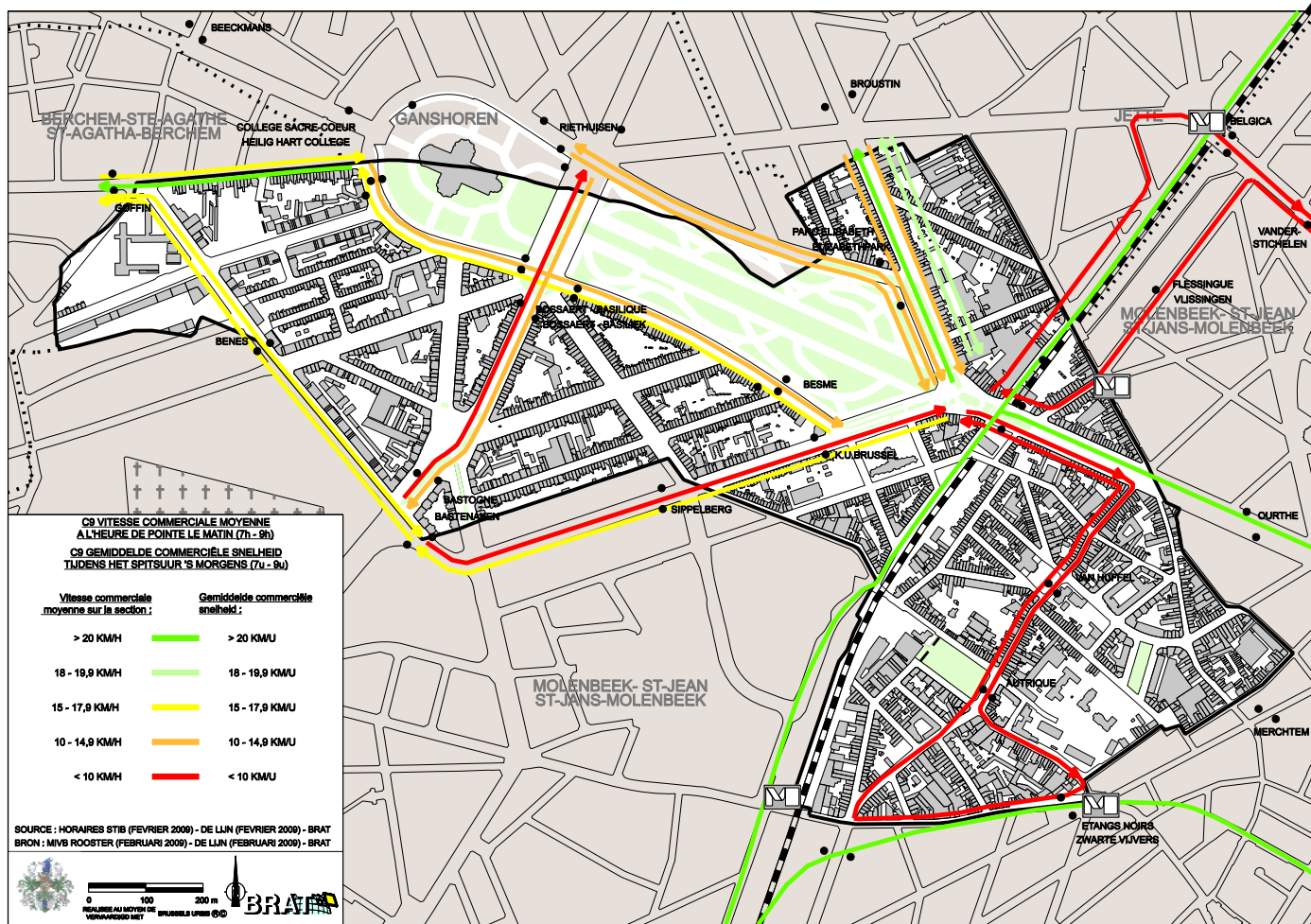
- **bus 49** bij de benadering van het kruispunt van de Bossaertlaan met de Pantheonlaan : de bus is afhankelijk van de al dan niet goede doorstroming op deze assen (files komen er veel voor) alvorens de halte Bossaertlaan te kunnen bedienen, en dit in beide richtingen ;



Het openbaar vervoer wordt in "gijzeling" genomen door het intense verkeer tijdens de spitsuren (Bossaertlaan, bus 49).



Tijdens het spitsuur 's ochtends rijdt de bus 20 erg langzaam en is minutenlang geïmmobiliseerd bij de benadering van Simonis (Vrijheidslaan).



- **bus 14** bij de benadering van de Belgicalaan : de bus zit hoofdzakelijk tijdens de spitsuren vast in de autofiles. Als dit probleem niet in de gemeente Koekelberg plaatsvindt, heeft het niettemin gevolgen voor de Koekelbergenaren die deze lijn gebruiken. Een ontwerp wordt echter onderzocht teneinde dit probleem op te lossen.



Tijdens de spitsuren bij grote toeloop kent de metro eveneens problemen van onregelmatige bediening door de de metrolijnenen (hier aan Simonis - Elisabeth).

De plaatsen die een bevredigende commerciële snelheid van deze lijnen hypothekeren, worden opgenomen in het "zwarte punten"-inventaris van het VICOM-programma (goedgekeurd door de gewestelijke Regering in maart 2006) – met uitzondering van de Belgicalaan. Dit programma heeft tot doel de heraanleg van bepaalde problematische kruispunten toe te laten om er het tram- en busverkeer te bevorderen en te verbeteren... Op deze wijze zou de Frans Gasthuislaan opnieuw ingericht kunnen worden door aan de trams 19 die in de richting van de Basiliek zouden circuleren een eigen bedding aan te bieden, bij de benadering van het kruispunt met de Pantheonlaan.

De bus 49 maakt deel uit van de buslijnen die prioritair worden geacht wat de vereiste kwaliteitsverbetering van hun dienst betreft (HDN: Hoog DienstNiveau). Bijvoorbeeld voorziet het VICOM-plan dat 40% van het netwerk van deze HDN-lijnen vóór de horizon 2008-2011 in eigen bedding zal moeten lopen.

Voor de Vrijheidslaan, wat betreft de bus 20, wenst de MIVB er de verwezenlijking van bus- en fietsstroken, en de integratie van de laan in de heraanleg van de Simonisplaats⁷.

⁷De vergunning betreffende dit ontwerp is afgegeven, maar geen enkele begroting is momenteel geprogrammeerd met de zekerheid om het te verwezenlijken.

Onafhankelijk van elk autoverkeer kent **de metro** eveneens problemen van commerciële snelheid en dit hoofdzakelijk tijdens de spitsuren door de sterke toeloop van de reizigers.

4. HET COMFORT VAN HET OPENBAAR VERVOER

Het comfortniveau in de voertuigen en aan de openbare vervoershaltes kan de keuze van de vervoerswijze van de personen beïnvloeden (vergelijking tussen het comfort dat aangeboden wordt door de auto en deze van het openbaar vervoer). Een gebruiker kan immers zijn wagen boven het openbaar vervoer verkiezen omwille van het comfort (afwezigheid van een wachthuisje wat een gebrek tijdens de regendagen betekent, overvolle bussen, trams of metros, moeilijke toegang voor de bejaarden en op algemene wijze voor de personen met een beperkte mobiliteit,...).

Een uitvoerige inventaris van de bovengrondse haltes van de openbare vervoerslijnen werd verwezenlijkt en in bijlage van het voorliggende GMP opgenomen. Hij herneemt voor elke halte de ligging hiervan, evenals de bus- en tramlijnen die de halte bedienen. Het bijgevoegde verslag omvat eveneens een analyse van het comfort van de haltes, alsmede van het comfort en de veiligheid van de toegang tot deze haltes.

Een gelijksoortige expertise (in bijlage) werd voor de drie metrostations gemaakt (Simonis, Zwarte Vijvers en Ossegem). Naast de ligging van de stations, analyseert het verslag verschillende parameters: de voetgangerstoegang vlakbij het station; de intermodaliteit; het algemene aspect van het station en zijn uitrustingen; de uitrustingen voor PBM. Uiteindelijk onderzoekt het verslag de sterke en zwakke punten van elk station.

1. Het comfort van de metrostations

De metrostations zijn sleutelpunten van het openbare vervoersnetwerk, daarom moet er bijzondere aandacht aan gegeven worden wat betreft hun comfort. In Koekelberg vormt Simonis het enige metrostation op het grondgebied. De stations Zwarte Vijvers en Ossegem – gelegen in de periferie van Koekelberg op het grondgebied van de gemeente Molenbeek – hebben echter eveneens een aantrekkingskracht op de gemeente, waardoor het comfort van deze stations eveneens werd geanalyseerd.

De metrolijnen worden sinds 2002 volgens de kwaliteitscriteria CEN gewaarborgd (stadsvervoer van personen). Een kwaliteitslabel dat antwoordt op de aanwezigheid van een aantal zaken (informatie aan de reizigers, verkoopapparaten van de biljetten, roltrappen...). Hierdoor beschikken de stations over een minimum aan uitrustingen en beantwoorden aan wat men van een Brussels metrostation mag verwachten.

Bovendien omvat het metrostation Simonis een KIOSK-winkel, een onbetwistbaar voordeel voor de klanten.



De metrostations Simonis, Zwarte Vijvers en Ossegem zijn uitgerust met roltrappen (in dubbele richting), een onbetwistbaar voordeel, namelijk voor PBM.



De metrostations worden momenteel beter en beter uitgerust voor PBM (hier Ossegem).

Evenwel bestaan er enkele gebreken en dit betreffen hoofdzakelijk de intermodale uitwisseling (zie eveneens hieronder) :

- de afwezigheid van *kiss and ride* in de directe omgeving van de stations Simonis en Zwarte Vijvers ;
- fietsenstallingen met slechts een symbolische capaciteit (Simonis en Ossegem) en blootstelling ervan aan het slechte weer (Simonis), of erger zelfs de afwezigheid van een fietsenstalling (Zwarte Vijvers) ;
- de kwaliteit van de voetpaden en de zebrapaden die soms te wensen overlaat in de directe omgeving van het station (Simonis en Ossegem).

Men kan eveneens het ontbreken van goede uitwendige zichtbaarheid van de metrostations toevoegen, en het weinig aantrekkelijke uitwendige aspect van het station Simonis. De stations zijn ook nog niet uitgerust met een lift die de toegankelijkheid van de rolstoelgebruikers naar de perrons vergemakkelijkt, naar het voorbeeld van de metrostations in het centrum zoals Rogier, De Brouckère...



Het uitwendige aspect van het station Simonis is droevig en weinig gezellig.

Over het algemeen genomen zijn de metrostations binnenin van een bevredigende kwaliteit, maar zoals we gezien hebben, zijn er enkele punten te verbeteren om er echt voortreffelijke plaatsen op mobiliteitsvlak van te maken. Vergeten we bovendien niet dat Simonis een belangrijk knooppunt van communicatie in het gewest vormt.

2. Het comfort aan de haltes (op de weg)

Een opmeting ter plaatse heeft het mogelijk gemaakt om voor elke openbare vervoershalte in Koekelberg (hiervan zijn er 29 op de weg) de kwaliteit van het wachtcomfort aan de haltes te evalueren: al dan niet de aanwezigheid van een wachthuisje, toegankelijkheid voor de personen met beperkte mobiliteit, projectie van de wachttijd in real time,...

Hetvolgende blijkt uit deze expertise (zie kaart C.11) :

- De bushaltes van De Lijn zijn zwak uitgerust, wanneer zij niet aan een MIVB-halte zijn gekoppeld: zij bezitten noch een wachthuisje, noch een kaart van het netwerk, en tonen nog minder de wachttijd in real time ;
- Het geheel van de bovengrondse haltes van de tram 19 is van een wachthuisje voorzien en beschikt over een kaart van het MIVB-netwerk. Daarentegen, zoals voor alle Brusselse tramhaltes, geeft geen enkele halte de wachttijd in real time weer (het ontwerp wordt onderzocht en proefperioden zullen binnenkort verwezenlijkt worden) ;
- Wat de haltes van de MIVB-bussen betreft, bestaan er grote verschillen op het vlak van de uitrustingen: sommige haltes zijn van een (/meerdere) wachthuisje(s) voorzien, bezitten een kaart van het netwerk en geven de wachttijd in real time weer, terwijl andere hiermee geenszins zijn uitgerust.

In totaal **beschikken 9 haltes op de 29 niet over een wachthuisje** :

- een normale afwezigheid voor de haltes die bijna uitsluitend afstapplaatsen zijn (halte Bastogne – B 20) of zeer weinig gebruikt worden (halte Elisabethpark – B 87) ;
- in enkele gevallen is er materieel gezien niet de mogelijkheid om een wachthuisje te plaatsen: Bossaert - Basiliek (Bossaertlaan – B 49) ;
- alle haltes van De Lijn, wanneer zij niet aan een MIVB-halte worden gekoppeld (haltes Heilig-Hart College, Bossaert – Basiliek en Besme).

Daarentegen zijn de haltes Simonis (geplaatst aan weerszijden van de plaats), Zwarte Vijvers en het Heilig-Hart College (halte van de tram 19 richting stad) van twee wachthuisjes voorzien, hetgeen gemakkelijk verklaard wordt door hun sterke bediening. Bovendien zijn 4 haltes voorzien van numerieke panelen die de wachttijd in real time weergeven.



De haltes Bastogne op de lijn 49 zijn beiden voorzien van numerieke panelen die de wachttijd in real time weergeven, een onbetwistbaar comfort voor de reizigers.

De uitrusting in het wachthuisje wordt dus ongeveer overal gewaarborgd waar dit mogelijk is. Maar verschillende problemen zijn waargenomen :

- De toegang voor PBM is soms delicaat, en zelfs onmogelijk, door de aanwezigheid van hinderpalen (MIVB-palen, vuilnisbakken, enz.), hetgeen het geval is voor een meerderheid van de bovengrondse haltes van de tram 19, alsmede voor één van de haltes aan Simonis (vlakbij de post) ;
- In bepaalde gevallen is het aantal aanwezige wachthuisjes of hun grootte ontoereikend volgens de frequentie. Dit is het geval namelijk aan Simonis waar, in de richting naar de buitenwijken, het gebeurt dat een honderdtal personen op de bus wachten op het eind van de namiddag. Ter informatie : deze halte wordt bovengronds in het gewest het vierde meest bezocht, na de halte Louiza (trams) en de haltes aan het Zuidstation (trams).

De manier van integratie van de voertuigen aan de haltes werd eveneens geanalyseerd (zie kaart C.11). Dit maakt het mogelijk om volgende haltes te onderscheiden:

- 7 haltes waarvan de toegang/integratie onafhankelijk van het verkeer is (eigen bedding) ;

- 12 haltes waar het opstappen van de reizigers geen behandelingen vereist (vooruitgeschoven voetpad, baan van het voertuig direct naast het voetpad...).



Het aantal wachthuisjes is soms ontoereikend ten aanzien van de toeloop aan de haltes (hier aan Simonis).



De toegang tot het wachthuisje (halte Besme) wordt gevaarlijk, en zelfs onmogelijk gemaakt, ten gevolge van de aanwezigheid van hinderpalen (boomwortels en vuilnisbakken).

- 10 haltes waar het opstappen van de reizigers behandelingen vereist (integratie in een "insnijding" in de parkeerstrook, vervolgens herinvoeging in het verkeer), hetgeen minder efficiënt is voor het openbaar vervoer en de toegang van de passagiers.

3. De intermodaliteit en de kwaliteit van de overstappen

De voorwaarden voor de intermodaliteit (overstap van één vervoerswijze op een ander) zijn belangrijk om op te nemen in een context waar de publieke overheid probeert om deze "keten" van specifiek vervoer te ontwikkelen. Zij zijn namelijk belangrijk in relatie tot de krachtige elementen van zo'n keten (de metrostations).

De kwaliteit van de overstappen in Koekelberg, en meer bepaald aan Simonis, zijn een van de punten die zouden verbeterd moeten worden (zie ook verslag in bijlage). Indien de informatie in het algemeen immers voldoende duidelijk is om deze overstap te verwezenlijken (namelijk wat de metrostations betreft), is dit niet het geval wat de kwaliteit ervan betreft (zie kaart C13). Zoals men reeds eerder vermeldde:

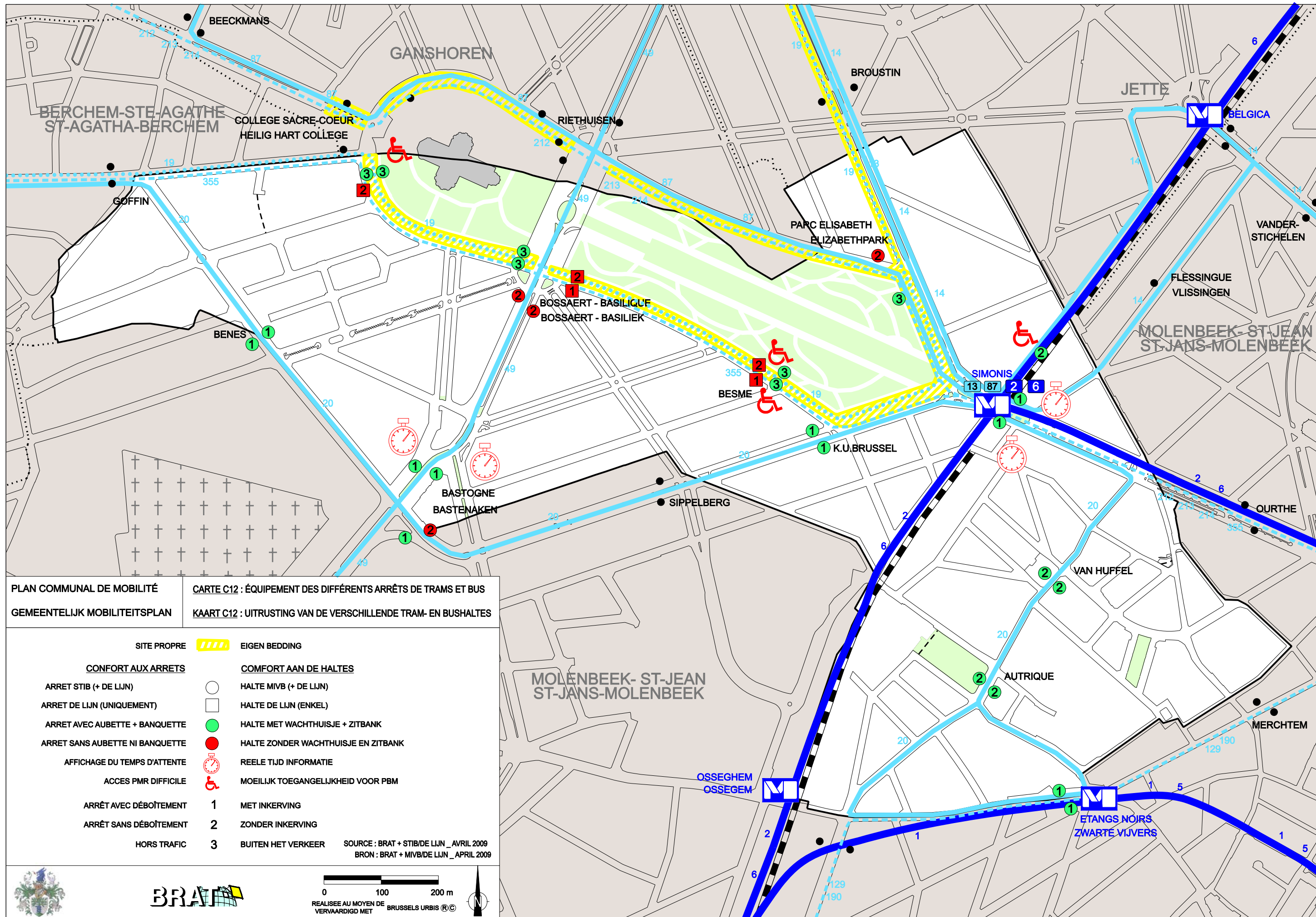
- de afwezigheid van een **kiss and ride** zet de automobilisten ertoe aan te stoppen op de voorbehouden busstops ;
- de ingekorte bushaltes aan weerszijden van de Simonisplaats is niet gunstig voor het op- en afstappen wanneer verschillende voertuigen er tegelijkertijd aankomen. **Aan de haltes Simonis is er niet voldoende plaats voor verschillende voertuigen tegelijkertijd**, hetgeen bepaalde buschauffeurs verplicht om op de weg of op een andere plaats te stoppen om de haltes te bedienen ;
- **fietsenstallingen** hebben een symbolische capaciteit en bestaan slechts aan het metrostation Simonis (en Ossegem), alsmede aan de halte Heilig-Hart College van de tram 19. Aan Simonis noteert men aldus de aanwezigheid van drie fietsenstallingen die allen aan het slechte weer zijn blootgesteld en waar we slechts drie of vier fietsstaven terugvinden. Het metrostation is echter voldoende ruim om deze fietsstallingen op te vangen. Bovendien is de de ligging ervan weinig of niet duidelijk naar voren gebracht ;
- de kwaliteit van **de bovengrondse aansluitingen voor voetgangers** (en aansluitingen voor PBM) kan eveneens verbeterd worden – de voetpaden en de zebapaden in de directe omgeving van het station Simonis zijn soms van slechte kwaliteit.



Het plaatsgebrek aan de halten op de Simonisplaats verplicht de bussen om op het kruispunt te stoppen, hetgeen de automobilisten die op Simonis aankomen, doet uitwijken.



Aan Simonis zijn de fietsenstallingen blootgesteld aan het slechte weer en hebben slechts een symbolische capaciteit. Bepaalde fietsers verkiezen dan ook eerder hun fiets vast te maken op plaatsen die hiervoor niet voorzien zijn.





De voetpaden in de directe omgeving van de metrostations (hier Simonis) zijn op sommige plaatsen van slechte kwaliteit en gevaarlijk voor de voetgangers.

Bovendien betreft **een zwart punt** van het station Simonis de verbinding met de ondergrondse parking. Deze is immers vanaf het station toegankelijk op het zelfde niveau als dat van de tram 19 via een gang die echter weinig uitnodigend is. En wat te zeggen van één van de voetgangsuitgangen van de parking naar het park via een trap, die met afval is bedekt, de muren langs de trap zijn ten prooi van tags gevallen en het is op deze plaats onmogelijk normaal te ademen zolang de geur van urine er te sterk is.



De toegang tot de ondergrondse parking, vanaf het Elisabethpark, is één van de zwarte punten van het station Simonis.

Wat **de kwaliteit van de overstappen betreft** zijn er weinig zaken voor Koekelberg toe te voegen, aangezien deze zich voornamelijk ter hoogte van Simonis bevinden (zie hierboven). Nochtans zou een betere overstap georganiseerd kunnen worden voor de haltes die door verschillende lijnen bediend worden, en dit meer bepaald ter niveau van de haltes Bossaert-Basiliek en Bastogne, waar de overstap tussen de tram 19 en de bus 49 enerzijds, en tussen de bussen 20 en 49 anderzijds, moeilijk is (verschillende haltes).

4. Het rollend materieel

De kwaliteit van het rollend materieel kan eveneens de keuze van de inwoners voor de te benutten vervoerswijze beïnvloeden.

Wat **de bussen betreft**, vertonen de nieuw in dienst getreden modellen A 330 (op de lijnen 13, 14, 87 en 20) talrijke voordelen met betrekking tot de technische prestatie van de voertuigen en het comfort dat aan de reizigers wordt aangeboden. De nieuwe bussen worden geklimatiseerd en bieden meer dan een derde van hun beschikbare ruimte aan zitplaatsen. De inrichting binnenin is voorzien van moduleerbare ruimtes om praktisch kinderwagens te kunnen plaatsen, en hun toegang is gemakkelijk voor personen met beperkte mobiliteit. Bovendien eerbiedigen de nieuwe bussen de striktste normen wat de verontreinigende uitstoot betreft.

De bussen die op de lijn 49 worden gebruikt (Van Hool A 500) en sommige bussen op de lijn 20 (Van Hool A 300) zijn echter van het oude model.



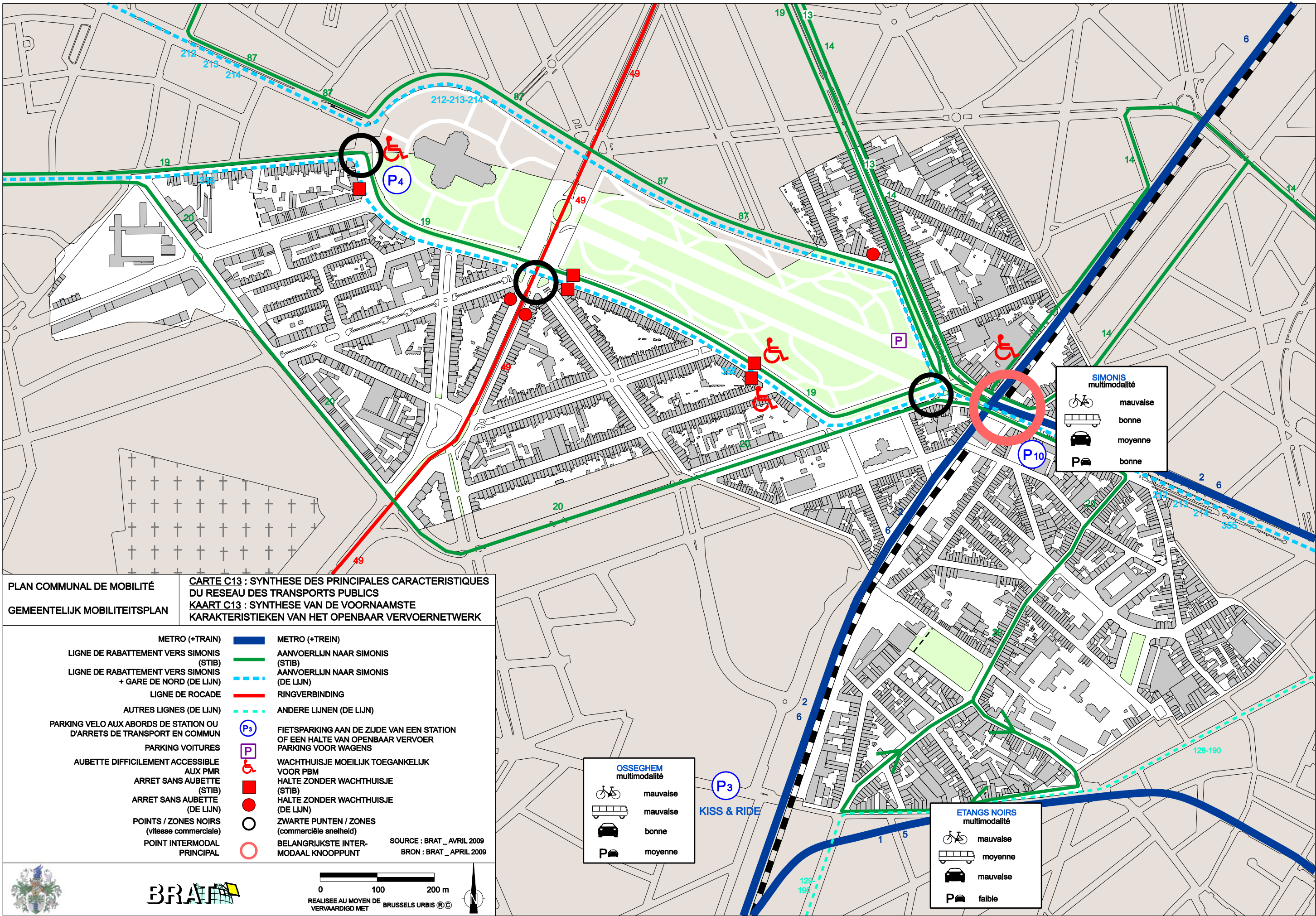
De trams die op de lijn 19 rijden zijn van het oude model.

De trams van de lijn 19 zijn eveneens van het oude model (T 7900).

De boa's, namelijk de nieuwe generatie van metrostellen, rijden slechts op de lijnen 1 en 5 die het station Zwarte Vijvers passeren. De voornaamste troeven ervan zijn het design en het feit dat de 6 wagons die een metrostel samenstellen onderling communiceren en zo een betere verdeling van de reizigers toelaten en het veiligheidsgevoel vergroten. Het laat eveneens een gemakkelijkere evacuatie van de passagiers toe, wanneer dit nodig zou zijn.

Daarentegen zijn de metrostellen die op de lijnen 2 en 6 rijden en die hun eindpunt in Simonis hebben of er voorbijrijden, van het oude model.

Tenslotte zouden bepaalde van de hoofdlijnen van de gemeente, en zelfs van het gewest, hun rollend materieel beter vernieuwen. Dit is het geval voor de metrolijnen 2 en 6, voor de tramlijn 19 en de buslijn 49.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

CARTE C13 : SYNTHÈSE DES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES
DU RÉSEAU DES TRANSPORTS PUBLICS
KAART C13 : SYNTHÈSE VAN DE VOORNAAMSTE
KARAKTERISTIEKEN VAN HET OPENBAAR VERVOERNETWERK

- METRO (+TRAIN)
- LIGNE DE RABATTEMENT VERS SIMONIS (STIB)
- LIGNE DE RABATTEMENT VERS SIMONIS + GARE DE NORD (DE LIJN)
- LIGNE DE ROCADE
- AUTRES LIGNES (DE LIJN)
- PARKING VELO AUX ABORDS DE STATION OU D'ARRÊTS DE TRANSPORT EN COMMUN
- PARKING VOITURES
- AUBETTE DIFFICILEMENT ACCESSIBLE AUX PMR
- ARRÊT SANS AUBETTE (STIB)
- ARRÊT SANS AUBETTE (DE LIJN)
- POINTS / ZONES NOIRS (vitesse commerciale)
- POINT INTERMODAL PRINCIPAL
- METRO (+TREIN)
- AANVOERLIJN NAAR SIMONIS (STIB)
- AANVOERLIJN NAAR SIMONIS (DE LIJN)
- RINGVERBINDING
- ANDERE LIJNEN (DE LIJN)
- FIETSPARKING AAN DE ZIJDE VAN EEN STATION OF EEN HALTE VAN OPENBAAR VERVOER
- PARKING VOOR WAGENS
- WACHTHUISJE MOEILIK TOEGANKELIJK VOOR PBM
- HALTE ZONDER WACHTHUISJE (STIB)
- HALTE ZONDER WACHTHUISJE (DE LIJN)
- ZWARTE PUNTEN / ZONES (commerciële snelheid)
- BELANGRIJKSTE INTER-MODAAL KNOOPPUNT

SOURCE : BRAT _ AVRIL 2009
BRON : BRAT _ APRIL 2009



BRAT

0 100 200 m
REALISÉ AU MOYEN DE
VERVAARDIGD MET
BRUSSELS URBIS (R) (C)



OSSEGHEM
multimodalité

	mauvaise
	mauvaise
	bonne
	moyenne

P3
KISS & RIDE

ETANGS NOIRS
multimodalité

	mauvaise
	moyenne
	mauvaise
	faible

SIMONIS
multimodalité

	mauvaise
	bonne
	moyenne
	bonne

D.

DE INDIVIDUEEL GEMOTORISEERDE VERPLAATSINGEN



D. DE INDIVIDUEEL GEMOTORISEERDE VERPLAATSINGEN

Het is belangrijk om de bestaande voertuigstromen in cijfers te vertalen, teneinde:

- de omvang van de verplaatsingen en de gebruikte wegen goed te kennen ;
- te beschikken over objectieve gegevens (tijdelijke indicator) van een bijzonder gevoelige aangelegenheid ;
- het doorgaand verkeer te ontdekken, waarvan de hinder in Koekelberg uitgesproken is.

1. HET VERKEER IN HET ALGEMEEN

Rekening houdend met de uitvoering in het voorjaar 2009 van een belangrijke en lange bouwwerf van de Ganshorenstraat (met name een sleutelpunt van het verkeer in Koekelberg), die de tijdelijke sluiting van deze straat tot gevolg heeft, **word de verkeerstellingcampagne** uitgesteld tot de herfst van 2009. De toekomstige resultaten van deze campagne zullen via een bijlage in dit verslag geïntegreerd worden (het huidige hoofdstuk D heeft derhalve een voorlopig karakter).

Bij afwezigheid van deze telling kan toch de dynamica van de gemotoriseerde verplaatsingen in het licht gesteld worden : het is immers mogelijk om te refereren naar voormalige (maar toch recente) tellingen die werden uitgevoerd in het kader van het GMP van de naastliggende gemeenten en naar een studie van *Brussel Mobiliteit* (betreffende het doorgaand verkeer dat de Van Huffelwijk doorloopt), alsmede naar verschillende kwalitatieve waarnemingen die ter plaatse werden uitgevoerd.

De kaart D.1 vertegenwoordigt een evaluatie van het gemotoriseerde verkeer op het gemeentelijk grondgebied. We leiden hieruit het volgende af :

- het belang natuurlijk van het verkeer op **de Leopold II-laan (en in de tunnel)** die, in de verlenging van de Keizer Karel-laan, één van de voornaamste toegangspunten tot het centrum vertegenwoordigt. Hetzelfde geldt voor **de Bossaertlaan**, schakel in de voornaamste ringvormige weg in het westen van Brussel ;
- de belangrijke stromen die lopen over de Jetselaan en de wegen die de Basiliek en het Elisabethpark afzomen (Pantheonlaan en Landsroemlaan). We onderscheiden er het feit dat de Pantheonlaan meer verkeer opvangt dan de Landsroemlaan (het gedeelte tussen de Jetselaan en de Sermonlaan) ;

- een densus verkeer (soms meer dan 500 personenwagens per richting) op de Gentse Steenweg en de Frans Gasthuislaan (interwijkwegen in de zin van de gewestelijke hiërarchie) maar eveneens op de Kasteellaan, de Vrijheidslaan, de Ganshorenstraat, de Jacquetstraat en de Sint-Anna-Kerkstraat... (zie kaart D.1);
- een verkeer dat kan oplopen tot een belangrijke densiteit (maar dat in de duur wordt beperkt) op verschillende wegen van het wijkennet (de Jettesteeweg, de Segherslaan, de Sint-Agatha-Berchemlaan...);



Toegang en uitrit "Basiliek" van de Leopold II-tunnel (Bossaertlaan): een punt van fundamentele overgang van het verkeer tussen een grote radiaalas en een grote ringvormige as.

- een verschil tussen de assen (Leopold II-laan en -tunnel, Kasteellaan, Ganshorenstraat, Schmitzstraat,...) die in het bijzonder gemarkeerd worden door de inkomende stromen (richting stad) vooral 's ochtends en de uitgaande stromen (richting periferie) vooral 's avonds, en de assen (Bossaertlaan, Jacquet- en Sint-Anna-Kerkstraat) waar de asymmetrie (of het evenwicht) van de stromen vaak dezelfde 's ochtends als 's avonds is.

Men moet natuurlijk de volumes van het geovserveerde verkeer in het perspectief zetten :

- van de kenmerken (onder meer het aantal rijstroken), de weguitrustingen en de verkeersorganisatie (zie het hoofdstuk B);
- van de eerste functie van elke weg. Dat er grote verkeersvolumes op de Bossaertlaan zijn en in de Leopold II-

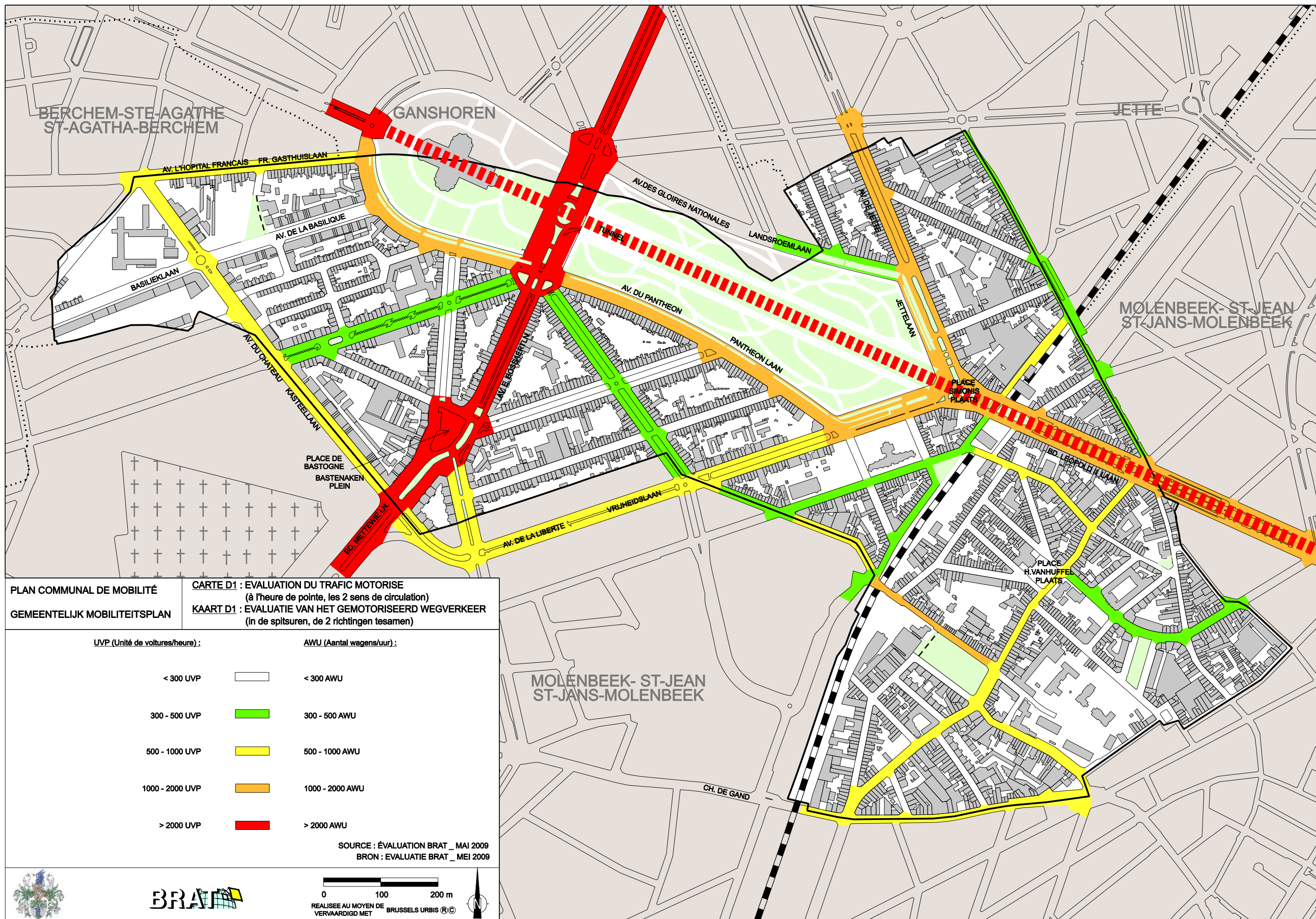
tunnel is niet verwonderlijk rekening houdend met de historische rol die aan deze assen werd toegewezen en de inrichtingen die op deze richting werden uitgevoerd. Verwonderlijker is het belang van het verkeer dat bijvoorbeeld de Ganshorenstraat of de Sint-Anna-Kerkstraat doorloopt (merk op : deze al dan niet aanwezige evenredigheid tussen het verkeersvolume en het type weg wordt hierna ontwikkeld - zie D.3).



De Kasteellaan: een intensief gebruikte as zoals te zien is op deze foto die genomen is in het begin van de avond (vorming van een file aan het kruispunt met de Frans Gasthuislaan).



De Simonisplaats: op de samenkomst van verschillende grote verkeersstromen wordt zij doorlopen door zeer aanzienlijke verkeersvolumes.



2. HET VRACHTWAGENVERKEER

Dit hoofdstuk zal natuurlijk beter gepreciseerd worden wanneer de resultaten van de tellingscampagne in de herfst van 2009 beschikbaar zijn (zie D.1). Ook hier kunnen echter verschillende kwalitatieve beschouwingen vanaf heden al naar voren geschoven worden.

Men zal meer bepaald hetvolgende onthouden :

- aangezien de vrachtwagens (+ 3,5 t) verboden zijn in de Leopold II-tunnel, moet het zwaar vrachtverkeer met richting (of afkomstig van) het centrum noodzakelijkerwijs de Leopold II-laan, de Simonisplaats en de Landsroemlaan (of de Pantheonlaan) gebruiken ;
- indien de verhouding vrachtwagens in relatie tot het totale aantal gemotoriseerde voertuigen klein is (meestal minder dan 2% van de voertuigen), bereikt zij soms belangrijke waarden in absolute termen (tussen 20 en 40 vrachtwagens/uur tijdens de spitsuren voor de Bossaertlaan en de wegen die de Basiliek en het Elisabethpark omzomen) ;
- de vrachtwagenstromen blijven over het algemeen genomen goed verzameld op de grootste assen. De doorgang van vrachtwagens op minder belangrijke assen lijkt meer verklaard te worden door de directe nabijheid van hun plaats van vertrek of bestemming (KMO's, handel, verschillende bouwerven...) dan door de zoektocht naar alternatieve routes. Bepaalde assen (Vrijheidslaan, Kasteellaan, Segherslaan) zijn echter in deze aangelegenheid meer blootgesteld ;
- een telling die in 2006 (studie van *Brussel Mobiliteit* betreffende het doorgaand verkeer dat de Van Huffel-wijk doorloopt) werd uitgevoerd, openbaart dat, als er een noemenswaardige doorgang van vrachtwagens in deze wijk is, deze in bescheiden verhoudingen blijft (merk op : tijdens het spitsuur, registreren de Ganshorenstraat, de Sint-Anna-Kerkstraat, de Jacquet- en de Schmitzstraat elk een doorgang van 5 tot max. 10 vrachtwagens per uur – dit in de beide rijrichtingen samen) ;
- op algemene wijze is de vrachtwagenstroom iets belangrijker 's ochtends dan 's avonds, in zoverre de transporteurs vaak afwijkende werkuren hebben om (gedeeltelijk) de verkeersopstoppen te vermijden ;
- de toegang van (grote) vrachtwagens in het nauwe, oudere stedelijk weefsel (de Van Huffelplaats en zijn omgeving), waar verschillende structuren van werkplaatsen blijven bestaan, is moeilijk, en zelfs onmogelijk voor bepaalde vrachtwagens.



Het kruispunt Keizer Karellaan - Landsroemlaan - Pantheonlaan (op het grondgebied van Ganshoren, in de directe nabijheid van Koekelberg): het geeft vaak aanleiding tot "acrobatische" manoeuvres van de vrachtwagens.



De toegang en het parkeren van de vrachtwagens in het oudere gedeelte van Koekelberg zijn vaak zeer delicaat (hier Jettesteenweg).



De Basilieklaan: verboden voor de voertuigen van meer dan 3,5 ton; een bepaling die ongelijk wordt geëerbiedigd.



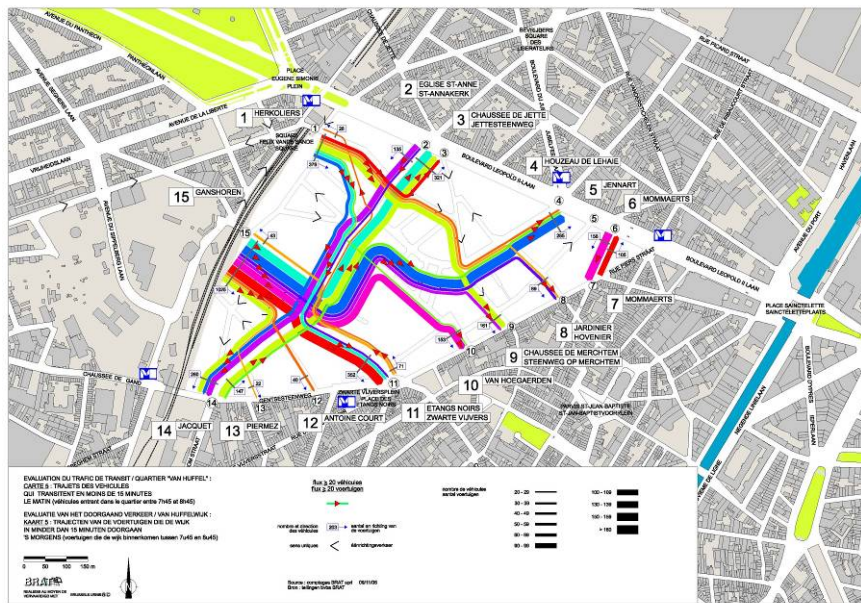
Kleine vrachtwagens en bestelwagens zijn veel voorkomende componenten van het verkeer in Koekelberg met, als logisch gevolg, het probleem van hun parkeren op de openbare weg (hier de Belgische Onafhankelijkheidslaan).

3. DOORGAAND VERKEER EN VERKEERS- OPSTOPPINGEN

Een probleem dat meer in verband staat met het gemotoriseerd verkeer is **het doorgaand verkeer** : t.t.z. enerzijds het verkeer dat massaal de grote assen gebruikt, zodanig zelfs dat deze echte "auto- en vrachtwagenriolen" worden (zie kaart i.1) en dat de nabijgelegen wijken van hun leefkwaliteit doet verliezen. Anderzijds is er het doorgaand verkeer dat het wijkennet gebruikt en er de leefkwaliteit doet verminderen (zie kaart D.2).

Indien het in het licht stellen van het belangrijkste transitverkeer verfiind zou kunnen worden tengevolge van de tellingscampagne die in de herfst van 2009 is voorzien (zie punt D.1), beschikt men toch reeds vandaag over een goed ondersteunde kennis. Dit namelijk dank zij een gewestelijke studie die onlangs over het transitverkeer voor de ganse Van Huffel-wijk werd uitgevoerd.

Door deze studie en aanvullende waarnemingen is de relatieve blootstelling aan het transitverkeer van de verschillende assen in Koekelberg bepaald kunnen worden (herinneren we eraan dat het voor sommige straten nog om veronderstellingen gaat die bij de tellingen in de herfst van 2009 bevestigd moeten worden) en in kaart gebracht kunnen worden (zie kaart D.2).



Illustratie afkomstig uit de gewestelijke studie betreffende het transitieverkeer in de Van Huffelwijk (2006): de talloze routes die tijdens het spitsuur 's ochtends worden benut (en de fundamentele rol van de Ganshorenstraat), zijn duidelijk geïdentificeerd. Tijdens het spitsuur 's ochtends (7u45-8u45), komen 2.870 voertuigen deze wijk binnen, 82% onder hen rijden er slechts door! Een verhouding die 's avonds (16u45-17u45) met 76% vermindert (2.700 inkomende

voertuigen), maar die zeer belangrijk blijft en schadelijk voor de wijk is (het belang van het verkeer is immers niet aangepast aan het karakter van de bestaande wegen).

Formeel gezien is bestaat niet één transitverkeer, maar verschillende al naar gelang men zich situeert in het kader van grote verplaatsingen (bijvoorbeeld : Brussel - grote periferie) of van meer plaatselijke verplaatsingen in het noordwesten van Brussel.

Als de belangrijkste assen die bepaald zijn door het Irisplan van de verplaatsingen (zie kaart A.1) een groot aandeel van het type transit "lange afstand" opvangen (invalsweg Keizer Karel- - Leopold II-laan, ringweg Mettewie- - Bossaert- - De Smet de Naeyerlaan), vangen andere assen lokaal transitverkeer op :

1°) "**Vervangersroute**" **aan de Leopold II-laan**: door de chronische verkeersopstoppingen op de Leopold II-laan (de tunnel ingegrepen) en de Gentse Steenweg, wordt de Ganshorenstraat intensief door automobilisten gebruikt die komende uit Ganshoren, Berchem, Molenbeek, en zelfs verder (de randgemeenten in Vlaams-Brabant) de meest verstopte doorgangspunten afsnijden. Vanaf de Kasteellaan, de Mettewielaan, enz., doorkruisen zij onder meer Molenbeek (namelijk door de Fuchsias-sstraat) om de Van Huffelwijk te bereiken. Dit zonder de talrijke verkeerslichten of verkeershinder te moeten trotseren. Vervolgens kunnen zij de Leopold II-tunnel (via de Sint-Anna-Kerkstraat), Tour & Taxis en de Noordwijk bereiken (via de Houzeau de Lahaiestraat, enz.) of nog Zwarte Vijvers.

Als deze "bisroute" niet steeds toelaat om de files meer stroomafwaarts naar het stadscentrum te vermijden, maakt de route het toch mogelijk om een reeks zwarte punten te vermijden meer bergopwaarts (en dus uiteindelijk tijd te winnen).

2°) "**Middenringweg**" als **vervangingsroute**: de Jacquetstraat en de Sint-Anna-Kerkstraat vormen de informele schakel in een ringvormig traject tussen Laken en Anderlecht (Wavezstraat).

Er bestaat een eerste westelijke ringweg die gevormd wordt door de westelijke wegen van de Vijfhoek. Meer gelegen in de tweede kroon, is er een andere ringweg die gevormd wordt door de Mettwielaan, enz. (link tussen de Heizel en de omgeving van het Astridpark in Anderlecht). Tussen de twee zijn er geen dergelijk opvallende ringvormige trajecten, hoewel bepaalde wegen daarvoor zeer duidelijk worden gebruikt (de Jubileumlaan, Vandenpeereboomstraat, Birminghamstraat...). Aangezien de Jubileumlaan "aanpikt" op het centrum en de Piersstraat verzadigd is en uit de as ligt ten opzichte van een ringvormige weg, zijn het de Sint-Anna-Kerkstraat en de Jacquetstraat (en in mindere mate de Wapenstilstandstraat en de Serkeynstraat - laatstgenoemde liggende



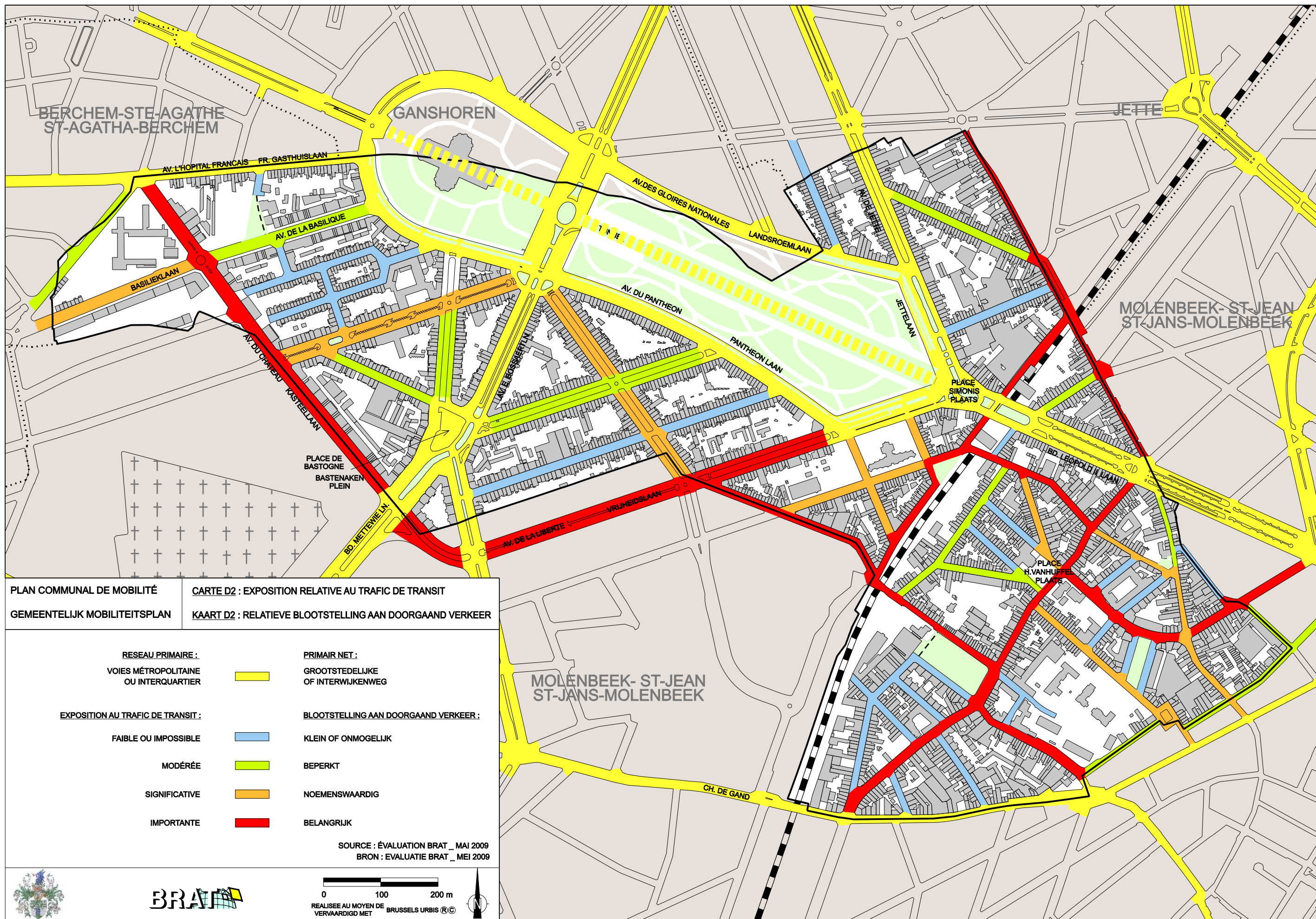
De Ganshorenstraat: een discrete doorgang onder de wegen door (spoorweg, metro), maar grote gevolgen voor het doorgaand verkeer (1.000 inkomende voertuigen/uur's ochtends).

3°) andere voorkomende transitroutes :

- vanaf de Simonisplaats, de route Vrijheidslaan → Kasteellaan → Ganshorenstraat (in Berchem) → Koningin Fabiolaplein → Eeuwfeestsquare ; maakt het meestal mogelijk om zich te ontdoen van de opstoppen van het verkeer rond de Basiliek ;
- vanaf de uitrit "Simonis" van de Leopold II-tunnel, maakt de Jettesteeweg het mogelijk om direct de De Smet de Naeyerlaan of de Woestelaan te bereiken ; door een traject te volgen waar het verkeer niet echt snel is, maar over het algemeen wel vloeiend.

Kaart D.2 maakt het voorts mogelijk te onderscheiden:

- de assen waar het doorgaand verkeer, minder dan in de vorige gevallen, als "noemenswaardig" of "gematigd" wordt gekwalificeerd. Het gaat om kalme wegen tijdens de dag maar die verkeers"pieken" (van transit) tijdens de spitsuren kennen (wanneer de rest van het netwerk verzadigd is of minder vloeiend). Bv. : Basilekiaan, Steengroefstraat, Vande Sandestraat, Segherslaan... ;
- verschillende straten waar het verkeer een strikt plaatselijk (of bijna -) karakter heeft en weinig belangrijk is (oorsprongs-/bestemmingsverkeer). Bv. : Lepreuxstraat, Dilliestraat, Stepmanstraat, Weverstraat,...



Ten gevolge van de grote waargenomen verkeersvolumes, zijn er plaatsen in Koekelberg waar de vorming van files (**verkeersopstoppingen**) een chronische gebeurtenis is (zie kaart D.3). Deze veroorzaken, naast problemen van milieuverontreiniging, een beperking voor vloeiende verplaatsingen. Dit laatste heeft vaak negatieve gevolgen voor de commerciële snelheid van het openbaar vervoer (voorbeelden : de bus 49 die op de Bossaertlaan rijdt; de verschillende buslijnen die via Simonis gaan).

De chronische verkeersopstoppingen op de Leopold II-laan en in de Leopold II-tunnel bevorderen bovendien een onaangename spreiding van het verkeer in vele woonstraten van Koekelberg (zie hierboven + kaart D.2).



Bossaertlaan, 7 u 30 's ochtends.



De Pantheonlaan: de vorming van files op het kruispunt met de Keizer Karel-laan benadeelt de tram 19.

4. DE VERKEERSONVEILIGHEID

De verkeersonveiligheid is voor de verplaatsingen een fundamenteel probleem. Meer bepaald wanneer die verplaatsingen in een dichtverstedelijkt milieu (de stad) gebeuren, waar de mogelijke geschillen tussen de verschillende weggebruikers talrijk zijn. De ongevallen zijn er, met gelijkaardige veiligheidsvoorwaarden, talrijker in de stad dan elders, en dit door het eenvoudig statistisch gevolg van het aantal verplaatsingen.

Een kaart van **de verkeersongevallen** die in 2006, 2007 en 2008 werden geregistreerd (de kaart D.6) werd opgemaakt met de inlichtingen die verstrekt werden door de Politie. Deze inlichtingen geven niet altijd nauwkeurig de plaats weer waar de ongevallen gebeurden, maar geven toch een goed idee van het relatieve gevaar van de verschillende plaatsen van het wegennet. De kaart vertegenwoordigt alleen de ongevallen met gewonden (± 150 gevallen in 3 jaar), d.w.z $\pm 25\%$ van de vastgestelde ongevallen ; wat het probleem van de niet-representativiteit vermijdt : namelijk een deel van de andere soorten ongevallen (zonder gewonden) omvatten soms minder belangrijke feiten (afgerukte achteruitkijkspiegels, schade bij het parkeren...).



Het kruispunt van de Jetselaan met de Landsroemlaan registreert gemiddeld twee ongevallen met gewonden per jaar, hetgeen de relatieve onveiligheid van de plaatsen aantoont.

Men constateert, en dit is geen verrassing, een correlatie tussen het aantal ongevallen en de grootte van de verkeersstromen. De meerderheid van de ongevallen met lichamelijk letsel gebeuren op de sleutelpunten van het wegennet in Koekelberg (Simonisplaats, Pantheonlaan, Bossaertlaan, Jetselaan...). Maar de ernstigste ongevallen gebeuren op de grote lanen van het wijkennet (Vande Sandestraat, Jettesteeweg, Sergijselsstraat, het kruispunt van de

Sint-Anna-Kerkstraat – de Jacquetstraat – de Schmitzstraat - zie kaart D.4).

Verduidelijken we hierbij dat een ongeval te wijten kan zijn aan toevallige omstandigheden, maar eveneens aan een inrichting die niet genoeg beveiligd is of te weinig zichtbaar is. De kaart van de wegongevallen is vanaf heden een interessante indicator om een inventaris te maken van de gevaarlijke plaatsen en de waarschijnlijke oorzaak van deze ongevallen te evalueren.

Verduidelijken we hierbij dat als een ongeval aan toevallige omstandigheden kan gebonden zijn, hij eveneens de onthuller kan zijn van een inrichting die niet veilig genoeg is, niet duidelijk genoeg,... De kaart van de ongevallen op de weg is derhalve een interessante indicator om de plaatsen te inventariseren die gevaarlijk zijn en de waarschijnlijke oorzakelijkheid van deze ongevallen te evalueren.

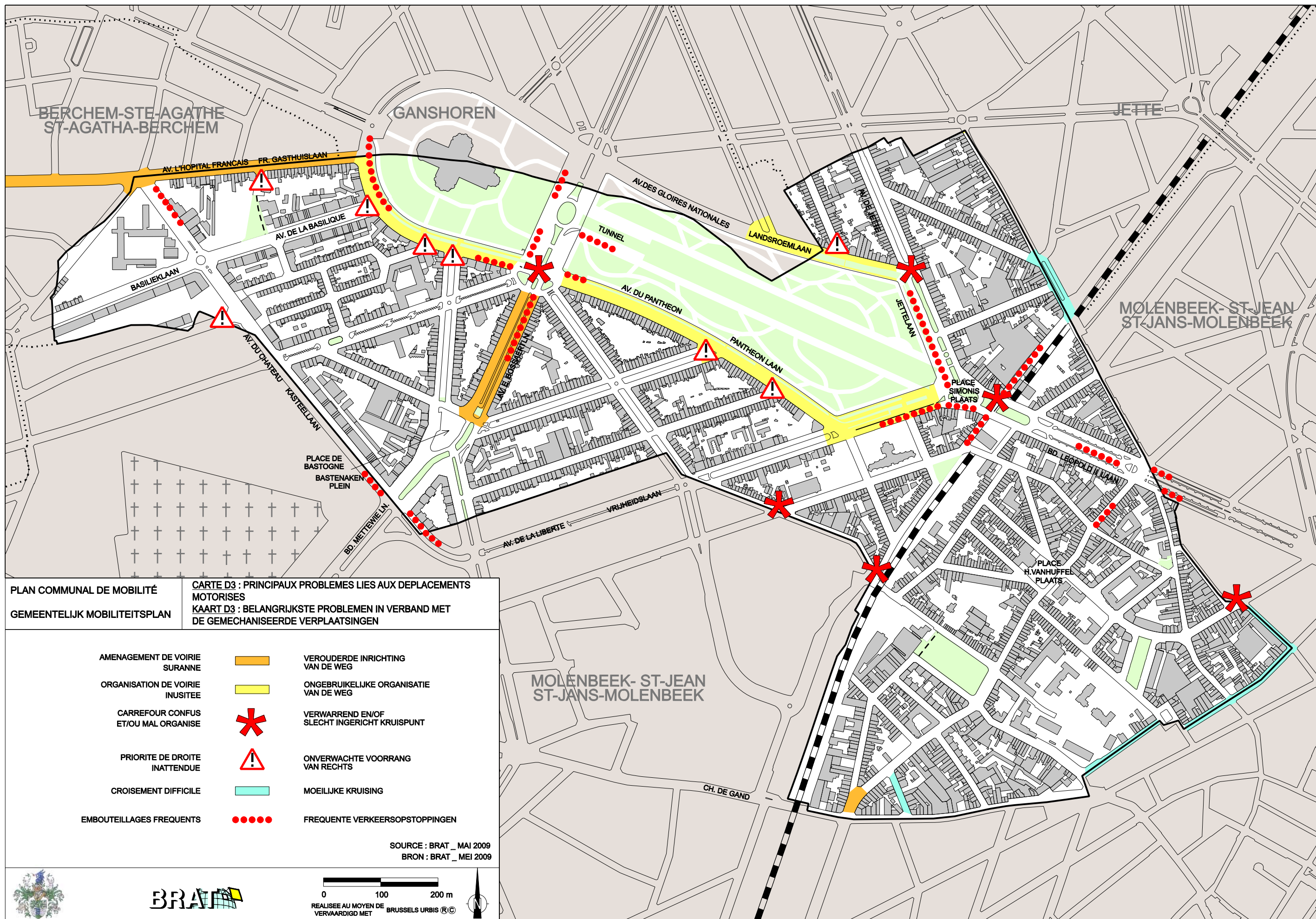
1. Het rijden aan onaangepaste snelheden

De overdreven snelheden, vooral daar waar de ruimtelijke inrichting dat niet toelaat, zijn een algemeen bekende onveiligheidsfactor.

In Koekelberg zijn het vooral de grote gewestelijke assen waar regelmatig, en zelfs systematisch, dergelijke excessen worden geobserveerd : de Bossaertlaan, de Pantheonlaan (in de richting van Ganshoren), de Leopold II-tunnel (de excessen zijn daar echter minder systematisch sinds de toegelaten snelheid er tot 70 km/u is teruggebracht).



Om bepaalde excessen te verhinderen, streeft men ernaar flitspalen te plaatsen (hier het Bastenakenplein).



Voor de gemeentewegen zal men opmerken dat talrijke recente wegheraanleggen (Kasteellaan, Basilieklaan, verschillende inrichtingen van rotondes...) ruim de situatie hebben verbeterd. De systematisering van rotondes vermijdt de overdreven versnellingen en het vernauwen van de perspectieven laat immers een betere afstemming toe (in vergelijking met het verleden) op de regeling van de toegelaten snelheden (in de Kasteellaan bijvoorbeeld). Excessen blijven natuurlijk bestaan, maar zij zijn zeker minder talrijk en systematisch dan in het verleden.



Tijdelijke opmeting van de snelheid in de Kasteellaan.



De Steymanstraat: een weg waar het behoud van de 50 km/u-regeling onaangepast is. Op termijn zou de ganze wijk in een zone 30 geplaatst moeten worden.

Op het gebied van de evenredigheid tussen de regeling van de toegelaten snelheden en de typologie zelf van de wegen, zal men

opmerken dat er in Koekelberg een reëel probleem blijft voor het ganse oudere gedeelte van de gemeente en de Lepreux-Derooverwijk. Daar 50 km/u rijden is te snel en gevaarlijk voor alle gebruikers van de openbare ruimte en het regime van een zone 30 zou er de regel moeten zijn (vandaag is de zone 30 enkel van toepassing in de directe omgeving van de scholen).

2. De verouderde weginrichtingen/-organisaties

De verkeersonveiligheid vindt eveneens zijn oorsprong in verouderde inrichtingen van de weg, die niet meer in fase zijn met eigentijdse veiligheidscriteria (zie kaart D.3).

Voor **de gewestwegen**, stelt men een veroudering van de inrichting vooral vast op volgende wegen :

- de Bossaertlaan, waar de visuele openheid van de weg (het parkeren is er georganiseerd op een centrale laan en er is geen zijdelings parkeren) tot versnelling aanspoort;
- de Pantheonlaan die vele problemen samenvoegt. Het feit dat zij een tweerichtingsweg is (wat niet het geval voor een gedeelte van de Landsroemlaan) kan diegene verrassen die niet vertrouwd is met de plaats. Bovendien is het feit dat zij volledig onder de voorrang van rechts-regeling valt onbegrijpelijk voor zo'n as en verklaart waarschijnlijk de talrijke ongevallen op de verschillende kruispunten in de laan (zie kaart D.4). Deze afwezigheid van logica (merk op : talrijke aangrenzende assen zijn in voorrangsregime geplaatst : de Gentse Steenweg, de Jetselaan, de Goffinlaan,...) zaait slechts verwarring en is een bron van onveiligheid.



Het kruispunt van de Pantheonlaan met de Vrijheidslaan: zeer gevaarlijk (een soort bocht) en er is bovendien een slechte zichtbaarheid (zie de hoge vangrail in beton die de weg van de tramlijn scheidt).

Voor **de gemeentewegen** zijn de problemen (behalve de kruispunten hieronder weergegeven) het opvallendst op :

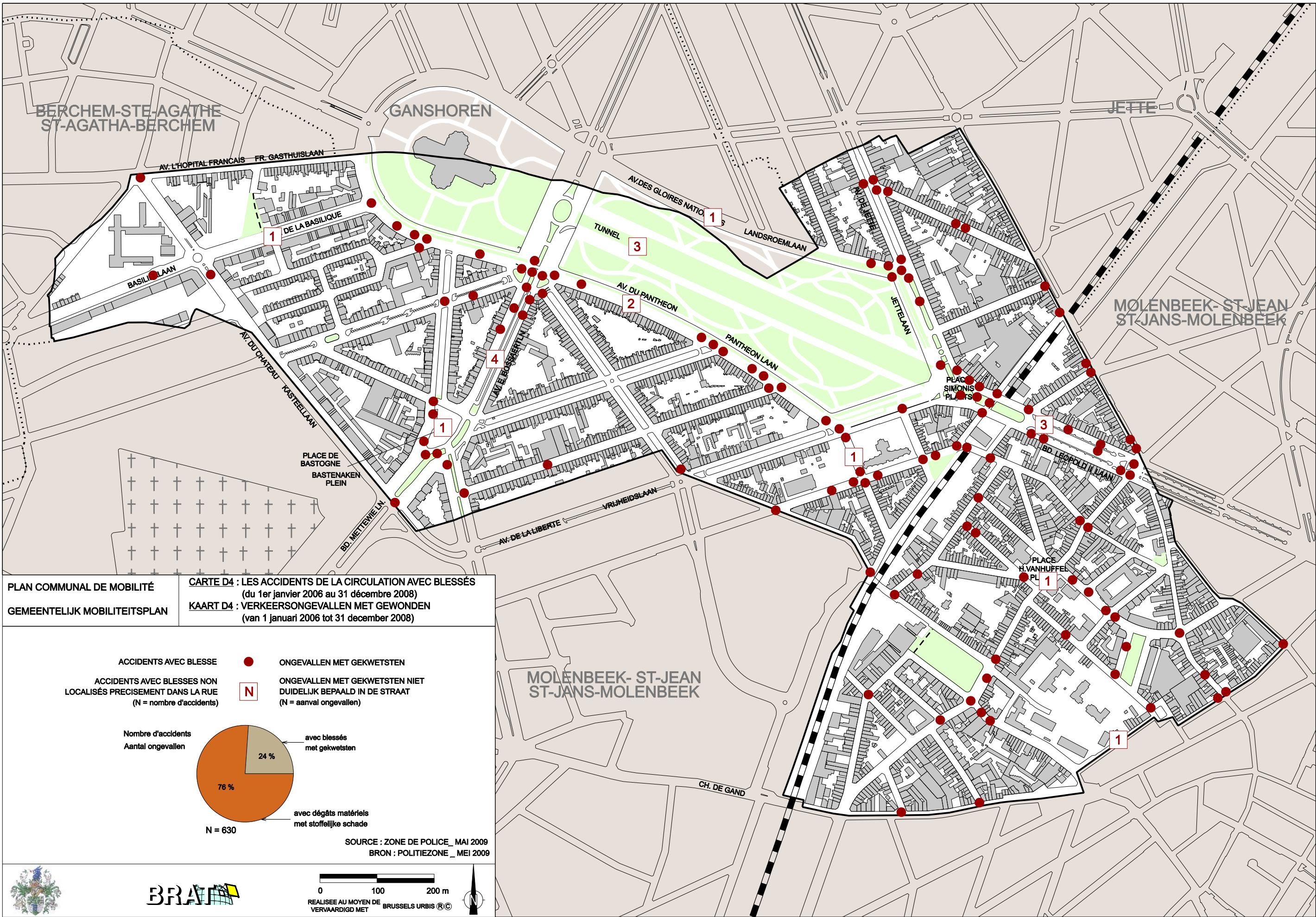
- de Frans Gasthuislaan, een verslechterde weg die de bijzonderheid heeft volledig onder de voorrang van rechts-regeling te vallen (wat niet meer het geval is voor de Goffinlaan die in zijn natuurlijke verlenging ligt), op het grondgebied van drie verschillende gemeenten te liggen, en... gedeeltelijk door het gewest beheerd te zijn ;
- de Jettesteenweg die over de ganze lengte een eenrichtingsverkeer heeft, behalve tussen de Wapenstilstandstraat en de Boogschuttersstraat, hetgeen een gevaarlijk verrassingselement creëert.



De Frans Gasthuislaan: het gedeelte van zijn toekomstige heraanleg blijft te bepalen.



Jettesteenweg: een gedeelte in dubbele richting die helemaal niet aangekondigd wordt.



3. De kruispunten met veiligheidsproblemen

Andere plaatsen (zie kaart D.3) waar de problemen beter zijn gelocaliseerd (met name de kruispunten), zijn bijzonder gevaarlijk of functioneren slecht :

☒ **Simonis (het kruispunt met de Wapenstilstandstraat)** : de verschillende bestaande bewegingen op dit kruispunt met verkeerslichten creëren vaak conflictsituaties. Zij veroorzaken een verkeershinder (merk op : dit verklaart het bestaan van een plan van heraanleg voor deze site).



De Simonisplaats vanaf de Wapenstilstandstraat oversteken is vaak een gevaarlijke oefening.

☒ **Kruispunten Jettelaan/Landsroemlaan en Vrijheidslaan/Pantheonlaan**: de situatie wordt ter herinnering hernomen ; zie hierboven.

☒ **Kruispunt Normandiëstraat/Wapenstilstandstraat/Mahatma Gandhilaan** : een uitgebreide “asfaltsite” die niet helpt de routes af te bakenen van de talrijke voertuigen die de plaats passeren (toegang tot de Ganshorenstraat) en die een nadeel voor de voetgangers vormt.

☒ **Kruispunt Bossaertlaan/Pantheonlaan/Sint-Agatha-Berchemlaan/Segherslaan** : een kruispunt met verkeerslichten dat (te) ingewikkeld is door zijn bijzondere geometrie en de verschillende bermen die de organisatie ervan beheren.



Het kruispunt Bossaertlaan – Pantheonlaan : het verkeer dat zich ophoopt in de Segherslaan is vaak in conflict met de accumulatie van wagens in de Pantheonlaan.

☒ **Het kruispunt Normandiëstraat/Vande Sandestraat/Fuchsiasstraat** : heeft een moeilijke en gevaarlijke meetkunde (scherpe hoeken). Beschikt over voorlopige beveiligingsinrichtingen die noodzakelijk gestabiliseerd zullen moeten worden.



Het kruispunt Normandiëstraat/Vande Sandestraat/Fuchsiasstraat : werd voorlopig veiliggesteld.

☒ **Kruispunt Houzeau de Lehaiestraat/Engelenbergstraat/Hovenierstraat** : een kruispunt dat verschillende problemen samenvoegt (slecht zicht, geen bescherming van de zebrapaden...).



Kruispunt Houzeau de Lehaiestraat/Engelenbergstraat/Hovenierstraat: een uitgebreid voorplein van asfalt en een parkeren op de "hoeken" die geen goede waarneming van de plaats toelaat.

4. Andere problemen

Twee andere soorten problemen in Ganshoren die tot gevaarlijke situaties kunnen leiden, zijn hier te onderstrepen :

- moeilijke kruisingen voor de voertuigen (zie kaart D.3); dit in wegen met dubbele richting waar de wegbreedte gering is en waar de bepalingen betreffende het parkeren niet worden geëerbiedigd. Naast het risico van lichte aanrijding kunnen deze situaties bron van agressiviteit bij de automobilisten zijn ;
- gevaarlijke wegbekledingen door hun verouderingsstaat (zie kaart B.2) ; een gevaar dat meer bepaald de motards betreft.

E.

HET PARKEREN



E. HET PARKEREN

Het thema van het parkeren werd reeds in het hoofdstuk B behandeld (zijn manier van organisatie). Deze eerste diagnose wordt hier aangevuld door een evaluatie van het aanbod en zijn gebruik zowel overdag als 's nachts.

1. PARKEERCAPACITEIT OP DE WEG

Het openbare parkeeraanbod op de weg bedraagt ongeveer **3.400 plaatsen**, d.w.z 0,40 plaatsen per gezin, wat als een laag aanbod beschouwd kan worden, te verklaren door de sterke woningdichtheid in Koekelberg (ter vergelijking, het openbare parkeeraanbod respectievelijk voor de gemeenten Ganshoren, Jette en Oudergem bedraagt 0,53 , 0,56 en 0,62 plaatsen per gezin.

Kaart E.1 verduidelijkt de dichtheid van het parkeeraanbod per 100 m weg. Zij geeft de situatie overdag weer, rekening houdend met de verbodsuren voor het parkeren (zie het voorbehouden parkeren voor schoolbussen, leveringen,... die niet in rekening worden gebracht), de voorbehouden plaatsen (gehandicapten, taxis, post...), de private garagetoeegangen en de zebrapaden.

Het parkeeraanbod hangt van verschillende factoren af :

- de wegconfiguratie en de verkeersorganisatie impliceren meestal de klassieke formule van het zijdelingse, langse parkeren (zie kaart B.10), in het bijzonder in het oudere deel van de gemeente. Koekelberg beschikt echter over talrijke parkings in zaagtandvorm (bij vb. Basilieklaan, Bastenakenplein, Schmitzstraat..) ; de parkeerorganisatie in zaagtandvorm is vaak aanwezig op de centrale bermen (Segherslaan, Belgische Onafhankelijkheidslaan..). De structuren in zaagtandvorm verhogen het parkeeraanbod op noemenswaardige wijze. De geobserveerde hoogste dichtheid staat trouwens systematisch in relatie tot deze parkeerconfiguratie ;
- de parkeercapaciteit in zaagtandvorm op de centrale bermen is belangrijk maar in de praktijk wordt zij verminderd door de afwezigheid van de organisatie van de bermen en (op sommige plaatsen) door de slechte staat van de bekleding (boomwortels en op sommige plaatsen verzakking van de betegeling) ;
- het belang van de specifieke reserveringen (leveringen, taxis, enz.) kan het parkeeraanbod voor elkeen verminderen. In Koekelberg betreffen deze reserveringen echter slechts zelden veel plaatsen ;

- het al dan niet bestaan van particuliere garages hangt, in de woonwijken, vaak samen met de periode van de bouw van de gebouwen (zie hoofdstuk A). Als deze gebouwen recent zijn, zijn er minder mogelijkheden om zich te parkeren op de weg door de toegangen tot de particuliere garage(s) : Sint-Agatha-Berchemlaan, Steengroefstraat en Besmestraat... (zie kaart A.4). Omgekeerd bieden de straten van het oudere Koekelberg (rond de Van Huffelplaats en in de Lepreux-Derooverwijk), met weinig particuliere garages, een geoptimaliseerde parkeercapaciteit op de weg aan.



De Belgische Onafhankelijkheidslaan : de parkeercapaciteit wordt vergroot door het parkeren in zaagtandvorm op de centrale berm. De staat van de bekleding vermindert soms de capaciteit.



De Sint-Agatha-Berchemlaan: een voorbeeld van specifieke reservering (minuut halt houden voor een school).

Het parkeervraagstuk kan natuurlijk niet voorbijgaan aan het **particuliere parkeeraanbod** dat evengoed het parkeren gelinkt aan de huisvesting omvat (ondergrondse garages, garageboxen in binnengebieden van de bouwblokken,...), als het parkeren gelinkt aan activiteiten, ofwel economisch van aard (parkeren voor het personeel, de leveranciers, het cliënteel,...) ofwel van andere aard (onderwijs,...).

Het particuliere aanbod is vooral afhankelijk van de manier van verstedelijking en zijn relatieve ouderdomsgraad. Bijgevolg, indien zij weinig belangrijk is in het oudere Koekelberg, is zij aanzienlijk in het westen van de gemeente (Basilieklaan, Kasteellaan).

2. PARKEERINTENSITEIT

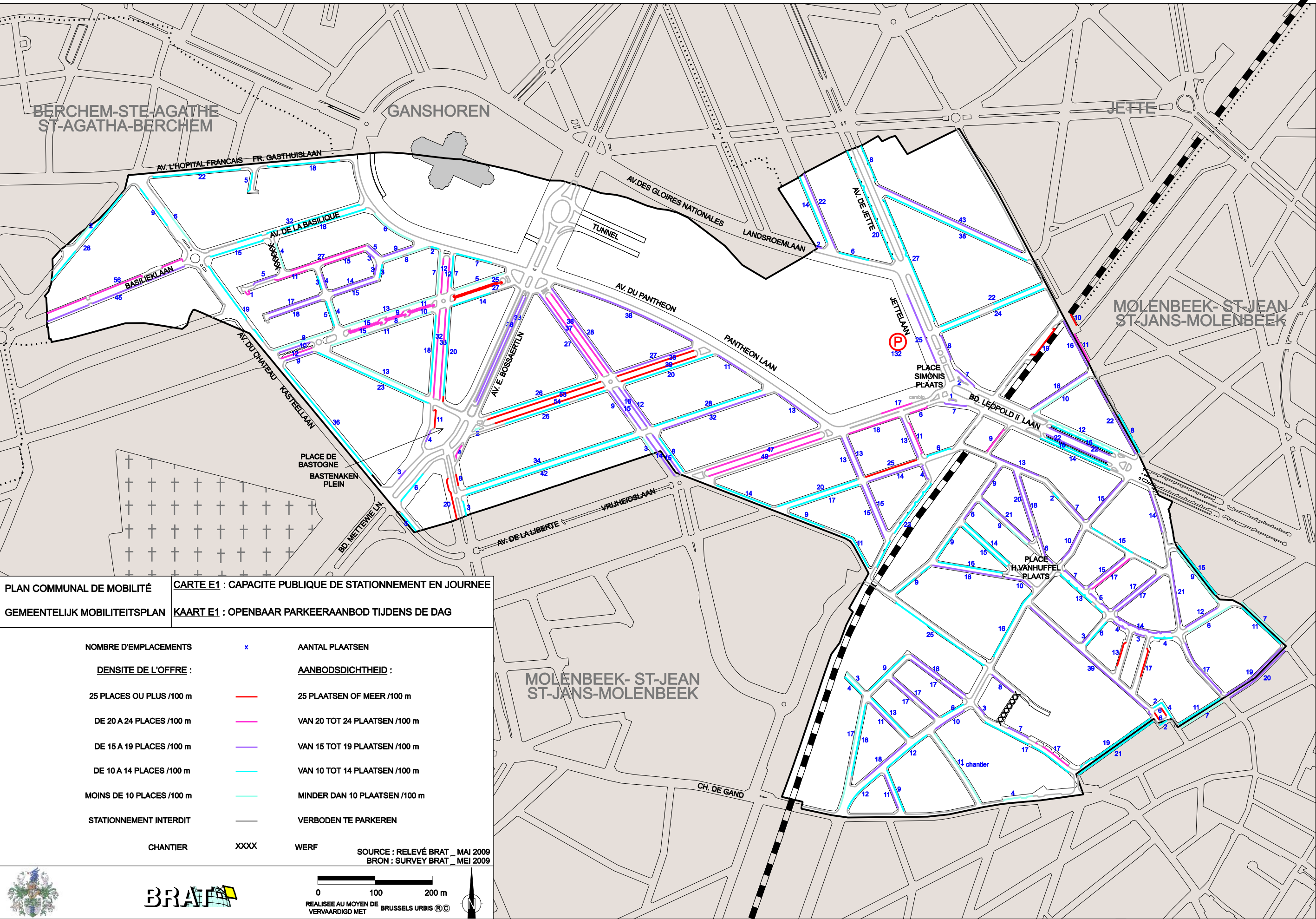
Het normale gebruik van de aangeboden parkeercapaciteit (feitelijke toestand van het parkeren) bepaalt "de relatieve parkeerdruk" in de verschillende wijken van de gemeente.

De waarneming van de bezettingsgraad van de plaatsen 's morgens (zie kaart E.2) en 's avonds (zie kaart E.3) maakt het namelijk mogelijk om de basisbehoeften van de inwoners (situatie 's avonds) te onderscheiden van de parkeergevolgen die worden gecreëerd door de dagactiviteiten en de specifieke bepalingen van het parkeerbeheer (blauwe zone...).

Deze plaatsbeschrijving wordt meerbepaald geïllustreerd door twee synthesesdocumenten (kaarten E.4 en E.5). De eerste (kaart E.4) onderscheidt de straten waar de parkeerproblemen permanent zijn, of van beperkte duur, of zelfs afwezig. De tweede (kaart E.5) synthetiseert 4 grote territoriale entiteiten en het gebied (rond de Simonisplaats) dat van een specifieke regeling geniet (betalende zone en blauwe zone).

Uit het onderzoek van deze verschillende documenten volgt :

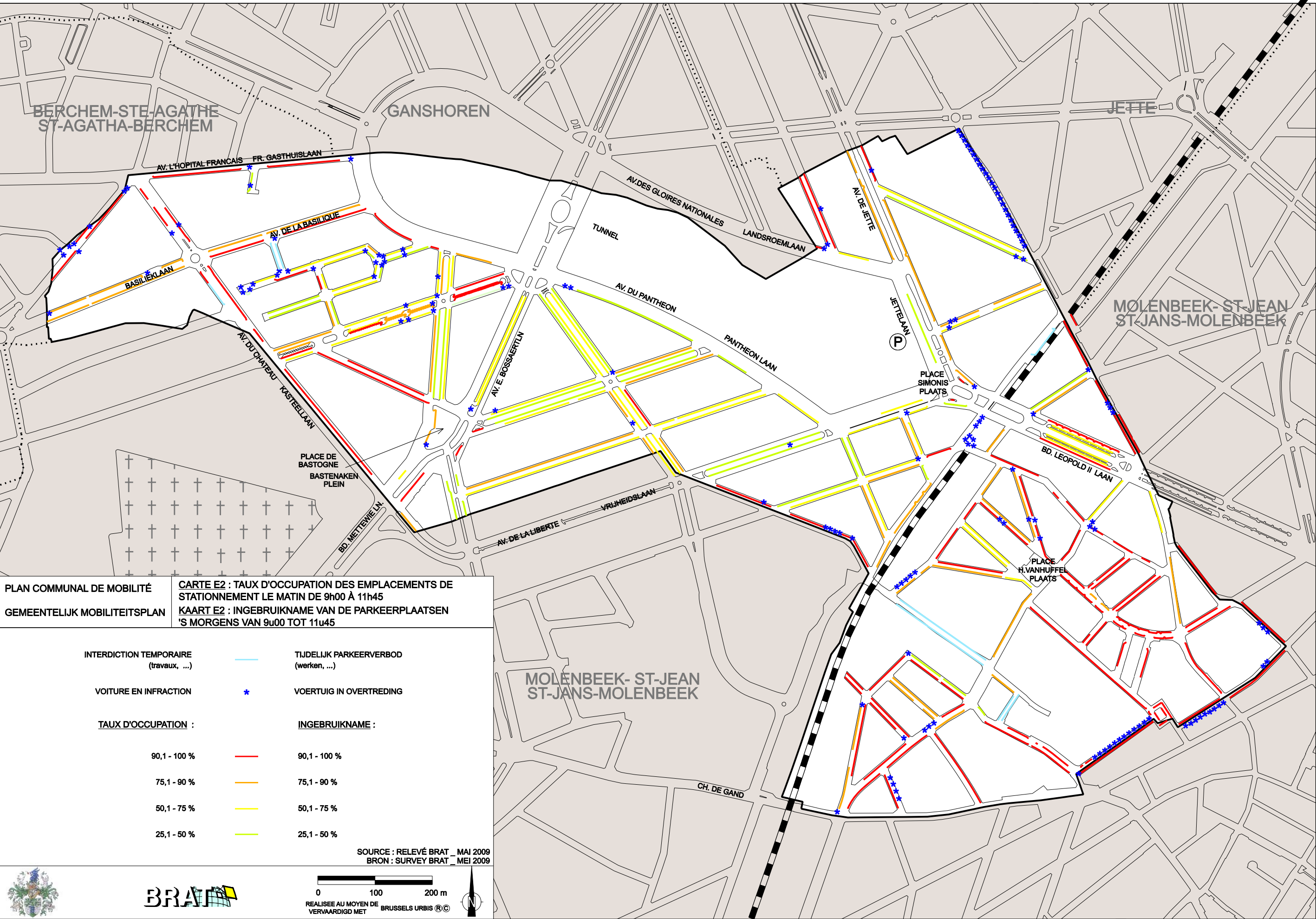
- de gemiddelde bezettingsgraad voor het ganse gemeentelijk grondgebied (3.400 plaatsen op de weg) is belangrijker 's avonds (83%) dan overdag (77%). Wat van het duidelijke woonkarakter van de gemeente en de gevolgen van de blauwe zone Simonis getuigt ;
- het district "centrum" van de gemeente (Besmelaan, Belgische Onafhankelijkheidslaan, Segherslaan, Vrijheidslaan...) heeft over het algemeen genomen geen parkeerproblemen (lagere bezettingsgraad dan 75%), en dit zowel overdag als 's avonds (zie kaart E.4). Dit zijn voor het merendeel de wegen die door een grote parkeercapaciteit (aan twee zijden + parking in

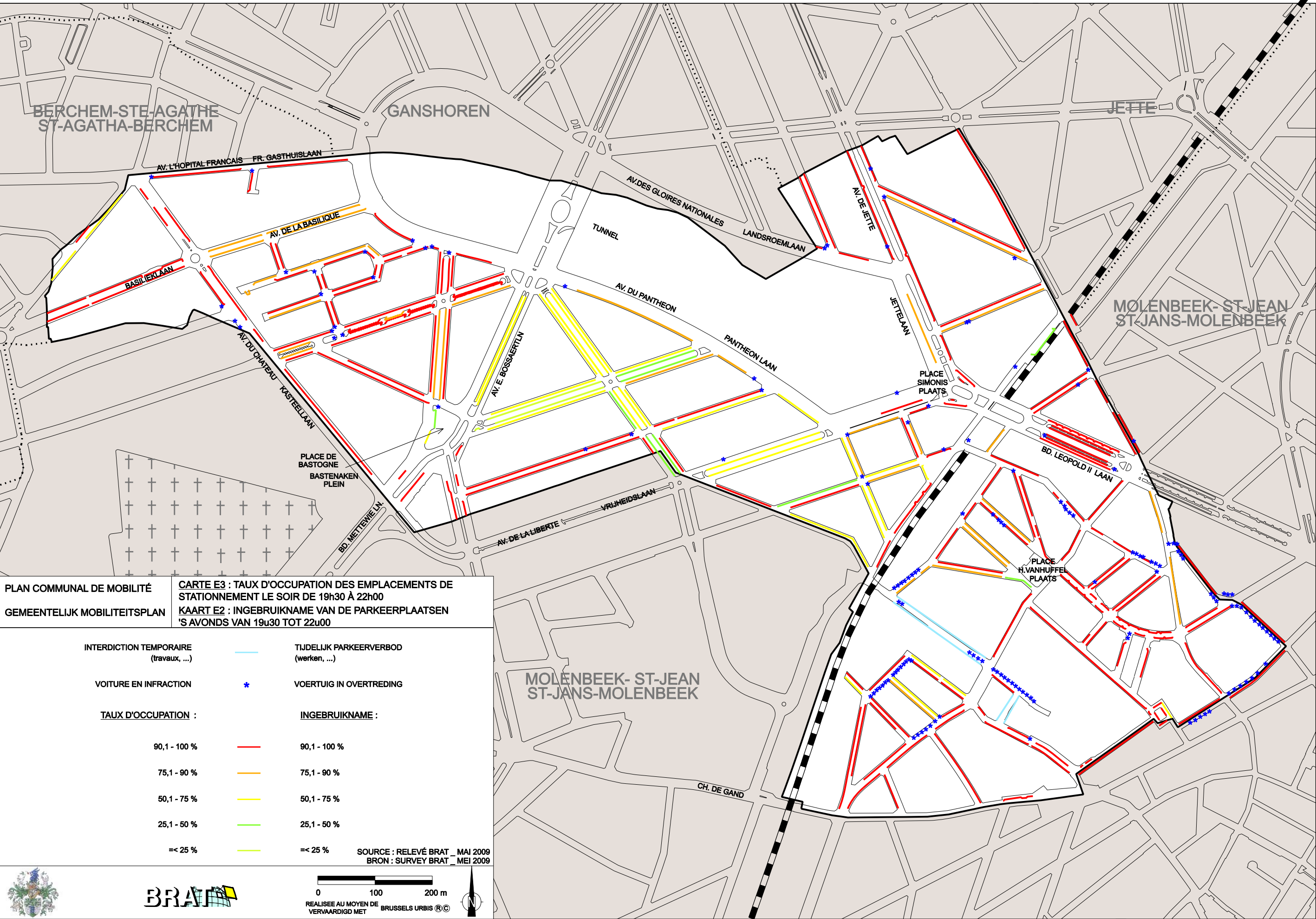


PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

CARTE E1 : CAPACITE PUBLIQUE DE STATIONNEMENT EN JOURNEE
KAART E1 : OPENBAAR PARKEERAANBOD TIJDENS DE DAG

NOMBRE D'EMPLACEMENTS	x	AANTAL PLAATSEN
DENSITE DE L'OFFRE :		AANBODSDICHTHEID :
25 PLACES OU PLUS /100 m	—	25 PLAATSEN OF MEER /100 m
DE 20 A 24 PLACES /100 m	—	VAN 20 TOT 24 PLAATSEN /100 m
DE 15 A 19 PLACES /100 m	—	VAN 15 TOT 19 PLAATSEN /100 m
DE 10 A 14 PLACES /100 m	—	VAN 10 TOT 14 PLAATSEN /100 m
MOINS DE 10 PLACES /100 m	—	MINDER DAN 10 PLAATSEN /100 m
STATIONNEMENT INTERDIT	—	VERBODEN TE PARKEREN
CHANTIER	XXXX	WERF





zaagtandvorm op de centrale berm) en de gevolgen van de blauwe zone "Simonis" gekenmerkt worden ;

- er bestaat een quasi verzadiging van de parkeerplaatsen, zowel overdag als 's avonds, in het oudere Koekelberg (oostelijk district, rond de Van Huffelplaats). Het is een wijk met sterke bevolkingsdichtheid, waar het particuliere parkeeraanbod verlaagd is (oudere bebouwing). Deze tendens tot de permanente verzadiging bestaat eveneens op de grote assen in het westen van de gemeente (Kasteellaan, Basiliëkiaan), die afgezoomd zijn met grote appartementsgebouwen ;
- de tendens tot verzadiging 's nachts (maar niet overdag) komt voor in de woonwijken in het westen van de gemeente (Lepreux-Derooverwijk) en de straten die onder het regime vallen van de blauwe zone "Simonis" (plaatselijk betalend) d.w.z. rond het Elisabethpark en op de Leopold II-laan en de Jetselaan (+ de aangrenzende wegen) ;
- de bezettingsgraad van de betalende en blauwe zones "Simonis" is vrij gering gedurende de periodes dat deze bepalingen gelden (bezettingsgraad van respectievelijk 62 en 70%). Terwijl de parkeerplaatsen wel intensief 's nachts worden gebruikt. Men zal opmerken dat de parking Simonis (± 130 plaatsen die meer bepaald een transitfunctie naar de metro Simonis inhouden) eveneens verre van een volledig bezette capaciteit heeft.

De parkeerdruk is tenslotte bijna permanent in het oosten van de gemeente. De parkeerregeling rond de Simonisplaats overdag maakt er echter een noemenswaardig aanbod los dat ongebruikt blijft.

Het centrum van de gemeente (omgeving van de Segherslaan en de Belgische Onafhankelijkheidslaan) ontsnapt aan het probleem van een onvoldoende parkeeraanbod, hetgeen steeds minder het geval is voor het westen van de gemeente (Basiliëkiaan...) waar de ontwikkeling van talrijke en grote appartementsgebouwen steeds meer de bestaande mogelijkheden verzadigt ('s nachts in het bijzonder).

3. DIVERSE PROBLEMEN

De expertise terplaatse heeft eveneens toegelaten aan te stippen dat:

- de naleving van het eenzijdige parkeren slecht gewaarborgd wordt (dit wordt in de praktijk tweezijdig). De automobilisten eerbiedigen met name het parkeerverbod niet in de Jacquetstraat (tussen de Kubismestraat en de Neepstraat), de Stepmanstraat, de Herkoliersstraat en de De Beckerstraat (dichtbij de Ganshorenstraat in werkzaamheden) ;



De Fakkelloopstraat: een verzadiging van de parkeerplaatsen zowel overdag als 's avonds of 's nachts.



De Vrijheidslaan (tussen de Pantheonlaan en de Segherslaan) : een as waar de parkeerdruk evengoed gering is overdag (blauwe zone) als 's avonds.

- het beurtelings parkeren om de vijftien dagen op de betreffende wegen in Koekelberg wordt geenszins overdag als 's avonds geëerbiedigd (Piermezstraat, Van Hoegaerdenstraat, Sint-Juliaanstraat, Deschamphelerstraat, Hovenierstraat en Engelenbergstraat) ;
- op algemene wijze wordt de meerderheid van de kruispunten niet uitgerust met stoeporen. Dat laat in de praktijk wildparkeren op de straathoeken toe (bijvoorbeeld in de Lepreux-Derooverwijk) ;

- het wildparkeren (op de voetpaden, de bermen, de voorbehouden plaatsen...) is veel voorkomend op het ganse grondgebied van Koekelberg en het blijkt te genieten van een relatieve straffeloosheid.

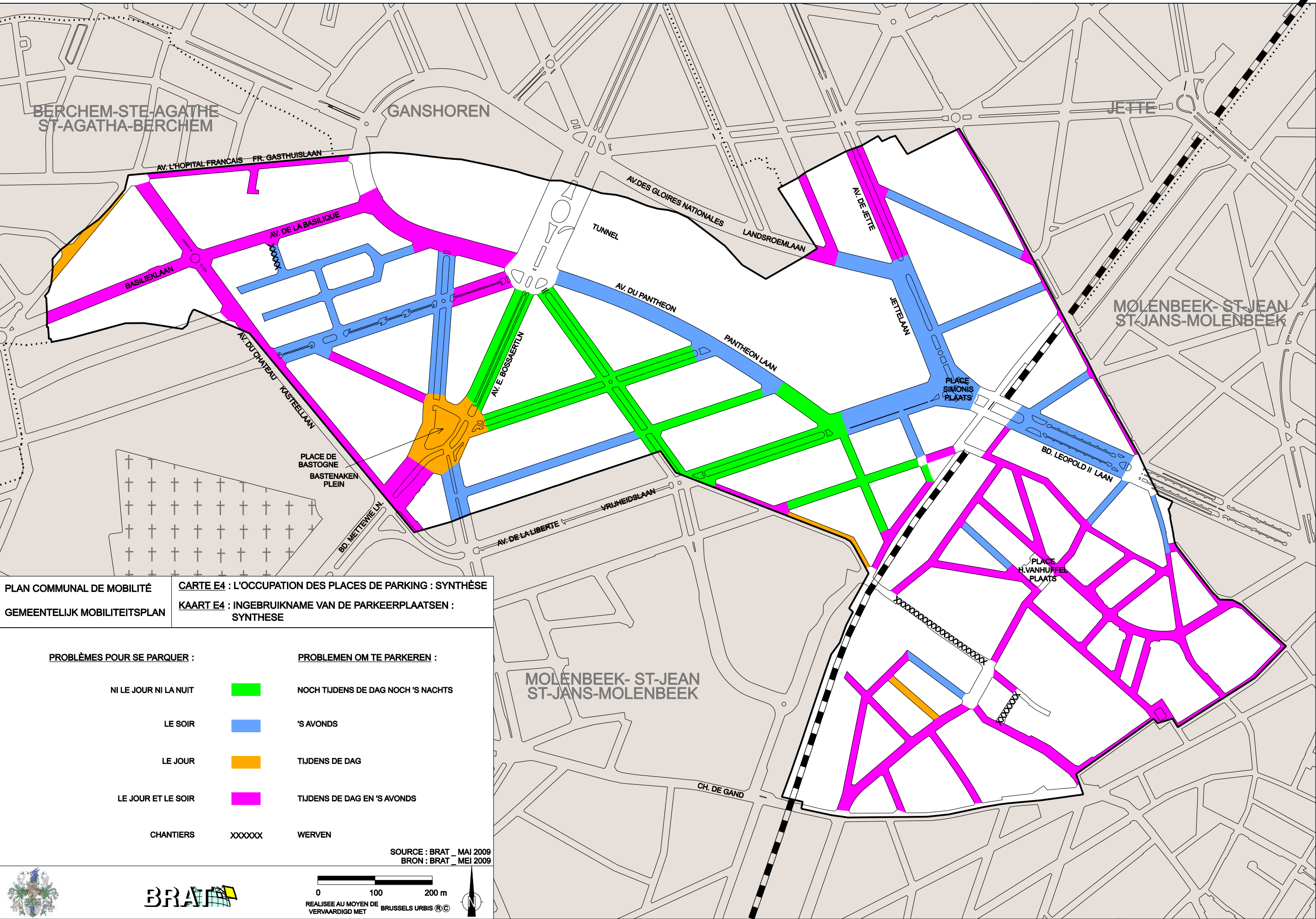


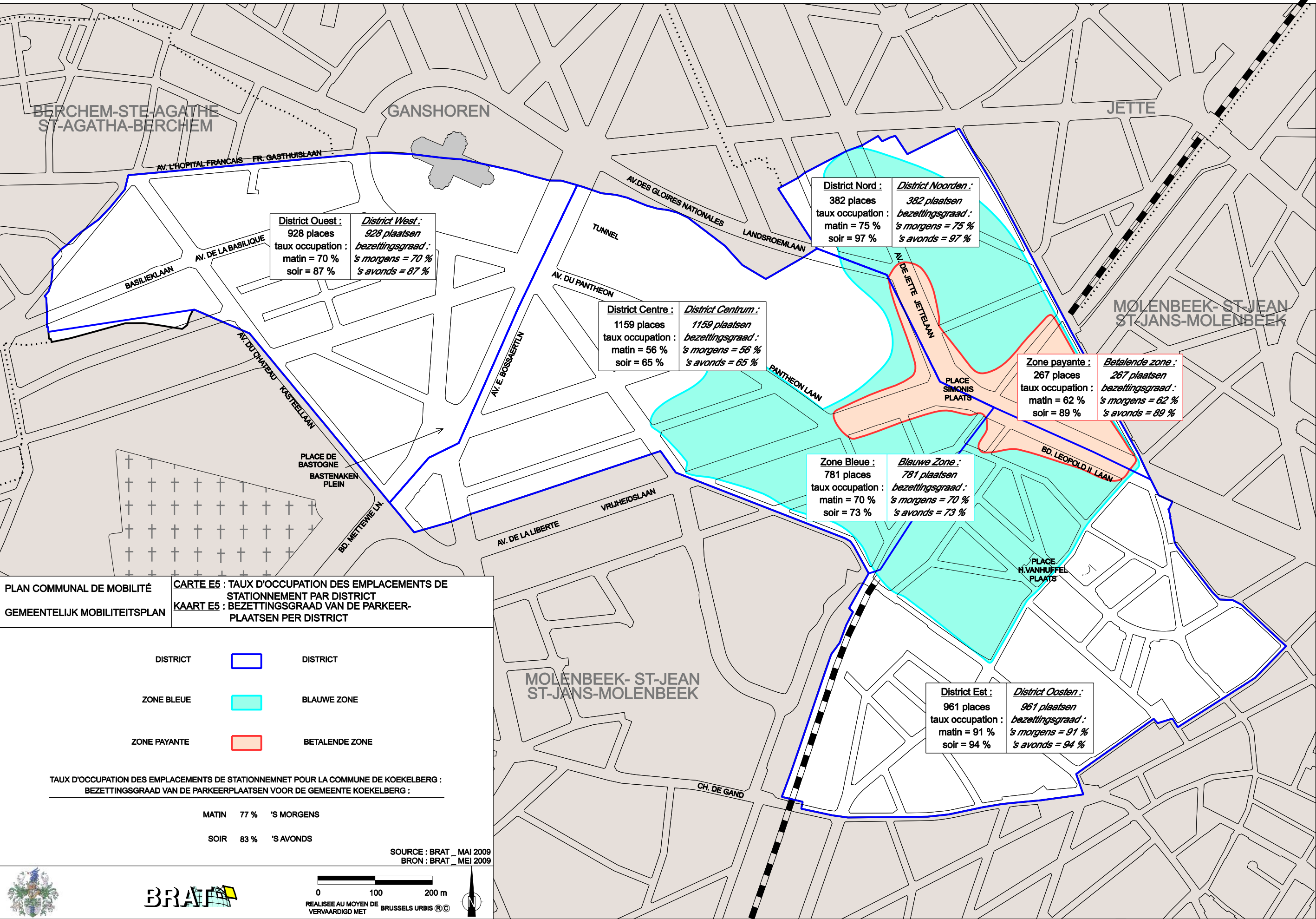
De Piermezstraat: het afwisselend parkeren om de vijftien dagen wordt niet geëerbiedigd .

- de recente installatie van de verkeersborden E9b heeft het mogelijk gemaakt om de parkeerdruk van vrachtwagens en bestelwagens in het centrum van de gemeente en de Lepreux-Derooverwijk te verzachten.



Het kruispunt tussen de Stepman- en de Kubismestraat : het wildparkeren zou er vermeden kunnen worden door een stoepoor te plaatsen.





E.

HET PARKEREN



F. VOETGANGERS

Verschillende bijzonderheden en problemen in verband met de verplaatsing van voetgangers werden reeds hiervoor vermeld. De voetgangers zijn immers blootgesteld aan de algemene problemen van verkeersonveiligheid, van milieuhinder... waarvan er overigens sprake is. Dit hoofdstuk vult in deze aangelegenheid de naar voor gebrachte elementen aan.

1. HET VOETGANGERSVERKEER

De voetgangersvolumes die in Koekelberg worden geobserveerd liggen ver onder het aantal van grote aantrekkingspunten in het centrum (handelszones, stations, enz.). Bovendien zijn er weinig grote verplaatsingspolen in de gemeente (zie kaart A6) en dus weinig risico's om voetgangers-"opstoppen" te hebben.

De voetgangerspraktijk in Koekelberg is echter afhankelijk van de belangrijke, bestaande woondichtheid (zie hoofdstuk A). Veel beter ondersteund dan in het merendeel van de wijken van de tweede stadskroon, wordt het voetgangersverkeer hier gekenmerkt door enkele **sleutelpunten** (zie kaart F1) :

- bevoorrechte rechte wegen (hoofdzakelijk E. Bossaertlaan, Jacquetstraat, Sint-Anna-Kerkstraat en Jetselaan) ;
- samenkomstpunten van voetgangers (kruispunten in het algemeen) die verplichte doorgangen zijn voor het voetgangersverkeer in de wijken ongeacht de verplaatsingsredenen (toegang tot een metrostation, nabijheidshandel, enz.) ;
- de voetpaden en wegen in de nabijheid van de scholen ;
- het geheel van de wegen van laag Koekelberg, zowel de voetpaden als de wegen worden op een zekere wijze door de jonge en minder jonge bevolkingen als ontmoetingsruimte en plaats van sociale cohesie in beslag genomen (zie verder).

Onder deze is de belangrijkste plaats van samenkomst van voetgangers in Koekelberg **het metrostation Simonis**, die de halte is van talrijke ondergrondse lijnen (metro's 2 en 6, en tram 19), maar ook van oppervlaktelijnen (bussen 13, 14, 20 en 87, plus enkele bussen van De Lijn). Ter herinnering : bovengronds is het de vierde meest bezochte halte van het gewest.



Het station Simonis en zijn directe omgeving : plaats van hoog voetgangersbezoek.

Het Elisabethpark vormt een ander belangrijk sleutelpunt van de voetgangersverplaatsingen. Enerzijds omdat het voor de voetgangers een gebied van recreatie en ontspanning vormt en anderzijds omdat het een rol speelt als verkortingsweg in een aangenaam groen kader en buiten elk gemotoriseerd verkeer. Talrijke voetgangers steken het park door om bijvoorbeeld het metrostation Simonis te bereiken.



Het Elisabethpark, bevoorrecht voetgangersgebied.

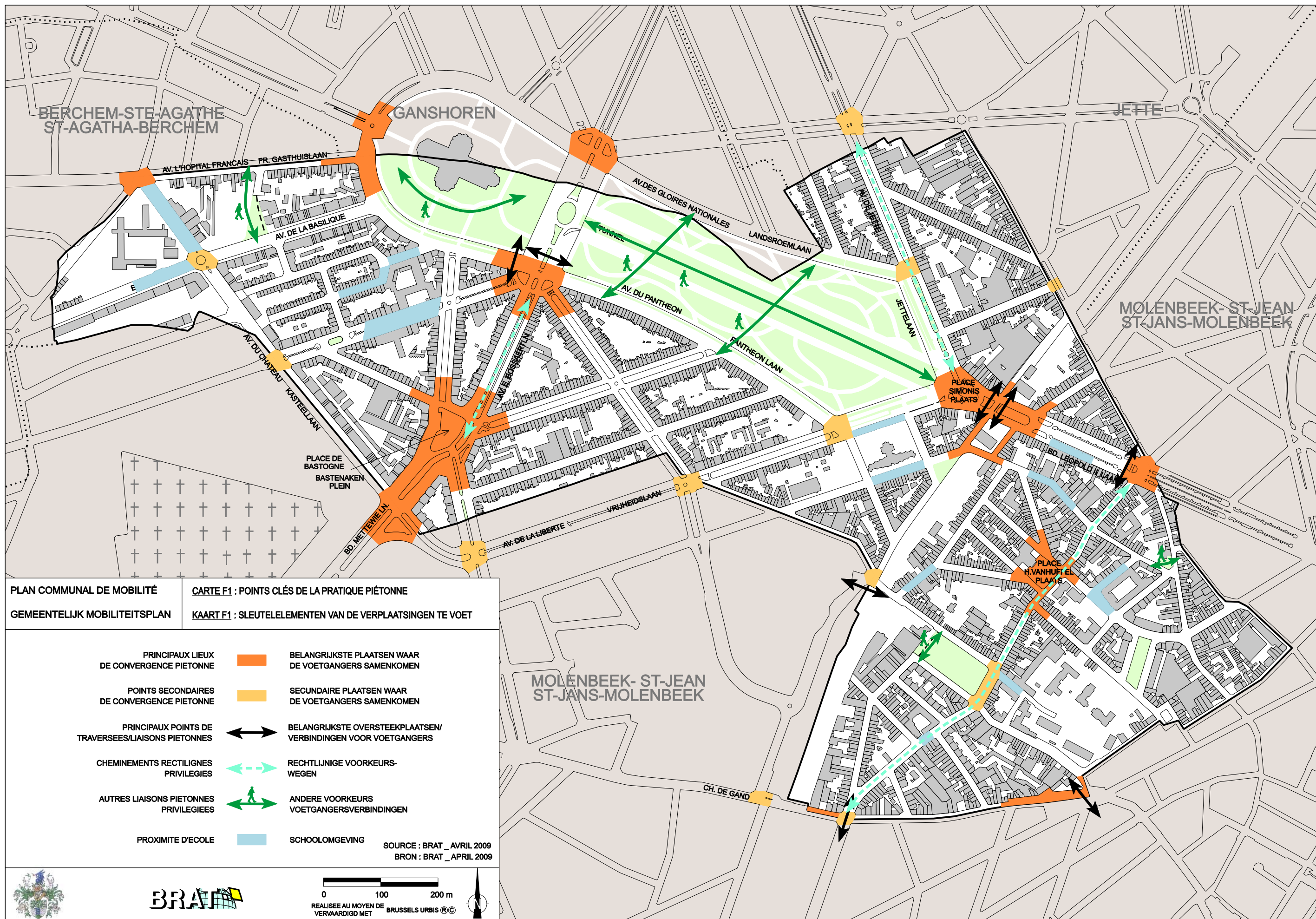
Laten we de aanwezigheid in het park noteren van talrijke informele wandelpaden, met name gebruikt om de tramhaltes langs de Pantheonlaan te bereiken. Dit veroorzaakt de vraag tot formalisering van sommige wandelpaden.



De informele wandelpaden zijn veel voorkomend in het Elisabethpark.

Bovendien bestaan er enkele "**verblijfszones**" die het mogelijk maken activiteiten van het plaatselijke leven te organiseren op de openbare ruimte, welke potentiële verzamelingsplaatsen vormen :

- het Elisabethpark (dat vroeger *Feria* opving) ;
- de Basiliek die reeds, van tijd tot tijd, bepaalde gebeurtenissen opvangt ;
- de Van Huffelplaats, maar hier in mindere mate.



2. ONVEILIGHEID EN ONCOMFORTABELE SITUATIES

De opgestelde diagnose brengt eveneens verschillende oncomfortabele of onveilige situaties voor de voetgangers op de voorgrond (zie kaart F2).

Deze hebben meer bepaald betrekking op **het oversteken van voetgangers** :

- ter hoogte van enkele kruispunten waar de zebrapaden niet (genoeg) worden beschermd. Vaak vloeit deze onveiligheid voort uit de combinatie van de directe nabijheid van het parkeren en de afwezigheid van beveiligingsinrichtingen (stoepoor, doorlopend trottoir, enz.). Dit geval komt hoofdzakelijk voor ter hoogte van nauwe en oudere wegen (laag Koekelberg en Lepreux-wijk), maar ook en vooral in de Besmestraat en de Lepreuxstraat (kant van de Pantheonlaan) ;



Geparkeerde wagens in de directe nabijheid van (of op – voor automobilisten zonder burgerzin) het zebrapad zonder de aanwezigheid van een beveiligingsinrichting, zijn onveilig voor de voetgangers (hier Kubismestraat).

- Het kruispunt van de Landsroemlaan/Vanderborghstraat legt een lange oversteek op ;
- zebrapaden die door de tijd zijn uitgewist (vb: Simonis, Kasteellaan) en andere oversteekplaatsen die aanleiding geven tot op zijn minst ongepaste situaties (Park Elisabethstraat en Dapperenstraat) ;

- kruispunten die over het algemeen genomen ongunstig zijn voor de voetgangers door hun inrichting (zie kaart) ;



Vóór het station Simonis wordt het zebrapad door de auto's tijdens de spitsuren gehinderd. Om over te steken moeten de voetgangers een moeilijk traject verwezenlijken, terwijl het licht voor hen op groen staat.

- barrière-effecten (brede lanen met een belangrijke afstand tussen twee beschermde oversteekplaatsen) kunnen een gevaarlijk voetgangersgedrag veroorzaken. Dit is het geval voor de Pantheonlaan.



Het gebrek aan beveiliging van de eigen bedding van de tram 19 langs het Elisabethpark vraagt een bijzondere aandacht.

Om die reden kan men vermelden dat verschillende ongevallen die voetgangers impliceren, de laatste jaren hebben plaatsgevonden langs de Pantheonlaan (Elisabethpark) met de tram.

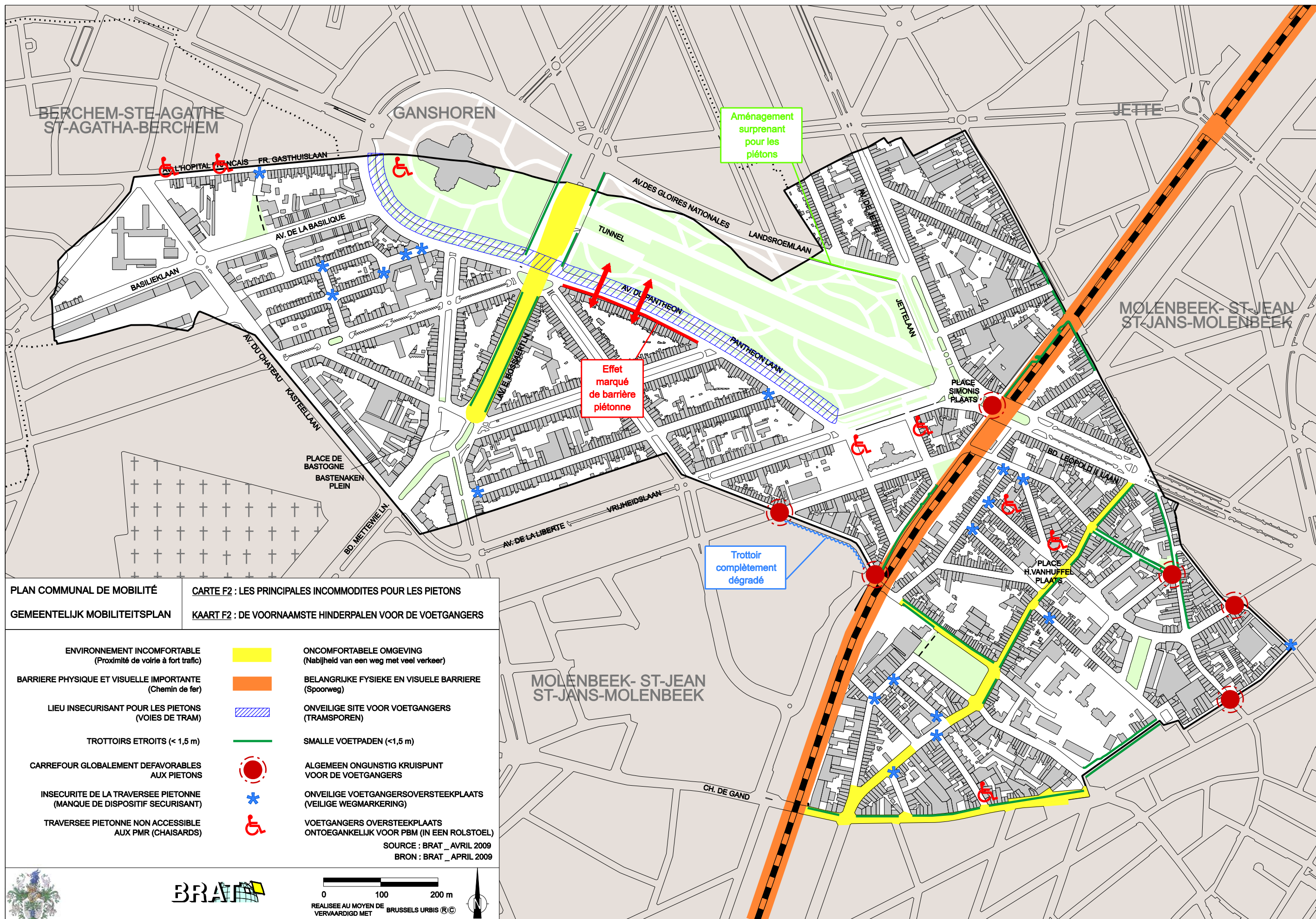
Meer dan elders in de gemeente worden de nauwe en bochtige straten van laag Koekelberg vaak als discussie- en vrije tijdsruimte gebruikt. Bijvoorbeeld door jongeren die deze plaatsen als speelruimte gebruiken (zie foto's).

Deze praktijken brengen een soms gevaarlijk en anarchistisch gedrag in de voetgangersverplaatsingen teweeg (oversteekplaats in het volle midden van een kruispunt). Een niet-naleving van de regels (niet-gebruik van de zebrapaden) kan tot enkele wrijvingen tussen verschillende gebruikers (automobilisten en voetgangers) leiden.

Het gevaar van deze feitelijke situatie wordt versterkt door de afwezigheid van een zone 30 met uitzondering van de paar schoolomgevingen in de wijk.



De balspelen op straat zijn courante praktijken in laag Koekelberg : een gevaarlijk gedrag.



De voorwaarden voor voetgangersverplaatsingen vormen eveneens een probleem wanneer :

- de voetpaden beschadigd zijn. Er zijn gelukkig niet te veel gevallen, maar zij zijn plaatselijk echt benadelend (Hovenierstraat en Wapenstilstandstraat) ;
- de auto's en/of de vrachtwagens zich op de voetpaden (of op de zebrapaden) parkeren ;
- nauwe voetpaden bestaan waarvan de breedte lager is dan 1,50 m (Jettesteenweg, Herkoliersstraat, Wapenstilstandstraat en Van Hoegaerdenstraat) ;
- verschillende hinderpalen het voetpad versperren en hun breedte ervan (sterk) verminderen (zie gedeelte B.3) ;
- de voetganger geconfronteerd wordt met weinig voorkomende inrichtingen (tegenrichting van de bus op de Landsroemlaan).

Hierbij moet men eveneens de onaangenaamheid voor de voetganger van bepaalde luidruchtige plaatsen toevoegen (Pantheonlaan, Landsroemlaan, Simonisplaats en Leopold II-laan) en/of de nabije blootstelling aan de wagenstromen (E. Bossaertlaan, Jacquetstraat, Sint-Anna-Kerkstraat en Gentse Steenweg). Het psychologische gebrek aan comfort voor de voetganger is reëel in dergelijke plaatsen.



De Bossaertlaan: een luidruchtige plaats en weinig beveiligend voor de voetgangers.

Laten we overigens ook de relatieve frequentie van het wild rijden met brommers in het oostelijke deel van de gemeente aanduiden, wat veel geluidshinder creëert en niet zonder gevaar is.

In termen van specifieke inrichtingen voor **PBM**, zijn enkel de onlangs opnieuw gemaakte voetpaden voorzien van noppentegels. Indien het merendeel van de voetpaden ter hoogte van de zebrapaden wordt verlaagd, vertoont de daling van bepaalde oudere voetpaden een sterke helling (vb.: Pantheonlaan - toegang tot de halte *Heilig-Hart-College* van de tram 19), terwijl andere voetpaden geenszins worden verlaagd (voorbeeld : Delcoignestraat).



De onlangs opnieuw aangelegde voetpaden (hier Kasteellaan) zijn voorzien van noppentegels.



Dapperenstraat: het dalen van de voetpad is bruusk (hellend vlak) en komt niet overeen met de geschilderde lijnen van het zebrapad.



Delcoignestraat (kruispunt met de Veiligheidstraat) : noch voetpadoren, noch een daling van het voetpad in de loop van het zebrapad.

G.

DE FIETTERS



G. DE FIETSERS

De fiets is een belangrijk vervoersmiddel in het kader van de promotie van de zachte mobiliteit. Deze stille vervoerswijze, niet-verontreinigend en met weinig lastig, is symbolisch voor de duurzame mobiliteit. De fiets kan namelijk - wanneer de structuren het toelaten - zich lenen tot een intermodaal mobiliteitsgebruik.

In Brussel, zoals in talrijke Europese hoofdsteden, schijnt de fiets de laatste jaren steeds meer aan belang te winnen en kent een waarneembare opleving.

1. HET FIETSVERKEER

In afwachting van nauwkeurige cijfers betreffende de fietsstromen op het grondgebied van Koekelberg (tellingen in de herfst van 2009), kunnen enkele kwalitatieve beoordelingen reeds gedaan worden.

De Leopold II-laan is een as die sterk wordt gebruikt door de fietsers die de hiervoor voorziene inrichtingen benutten, vooral tijdens de spitsuren. Het is niet zeldzaam om er "fietsers-kolonnen", met de ene fietser na de andere, op te merken. 's Ochtends concentreren de verplaatsingen zich in de richting van Saintelette. 's Avonds zijn de belangrijkste stromen in de omgekeerde richting waarneembaar, naar het Elisabethpark toe. De te komen tellingen zullen het ons verduidelijken.

Overigens kan men eveneens de Vrijheidslaan, de Kasteellaan en de Jetselaan als "verzamelas" van fietsverplaatsingen aanhalen, zonder echter hun belang te preciseren.

Laag Koekelberg tenslotte is een gebied dat gekenmerkt wordt door een jonge bevolking waar de kinderen en de adolescenten de openbare ruimte als intensief speelterrein gebruiken. Men ziet er vaak groepen kinderen met de fiets rondrijden. Nochtans heeft het gebruik van de fiets in dit geval meer betrekking op een spel- dan op een verplaatsingsfunctie. Dit maakt de gebruikers ervan hier echter niet minder tot volwaardige gebruikers van de weg.



De Leopold II-laan wordt tijdens de spitsuren door talrijke fietsers bereden.

2. ONVEILIGHEID EN ONGEMAKKEN

Verschillende gebreken in de aangelegenheid van fietsinrichtingen werden tevoren aangehaald (zie gedeelte B.5). Zonder deze systematisch te hernemen, is het nuttig om sommige ervan te herhalen en om anderen ervan verduidelijken :

- de slechte kwaliteit van het fietspad op de Leopold II-laan (verwarrende en benadelend inrichting) ;
- de wegmarkering van bepaalde fietspaden of -stroken is sterk uitgewist en niet goed meer zichtbaar (op de Vrijheidslaan en de Leopold II-laan), hetgeen de vraag naar een regelmatig onderhoud hiervan stelt ;
- de slechte kwaliteit van de wegbekleding (zie kaart B.2) vormt een handicap voor de fietsers ;
- geschillen tussen fietsers en auto's hebben soms plaats ten gevolge van het gedrag van deze laatsten die zich op de fietspaden of -stroken parkeren, of die stilstaan op voorsorteervakken voor de fietsers ter hoogte van de verkeerslichten (wanneer deze rood zijn) ;
- geschillen tussen fietsers en bussen hebben eveneens plaats, maar deze ontstaan meer door de uitgevoerde inrichtingen.



Een wagen die geparkeerd is op het fietspad van de Leopold II-laan: een gedrag dat helaas teveel voorkomt.



De fietser vindt niet steeds zijn plaats binnen het verkeer, vooral wanneer er geen enkele specifieke inrichting voor hem voorbehouden is (hier Simonisplaats).

H.

DE BEWEGWIJZERING



H. DE BEWEGWIJZERING

Het hoofdstuk betreffende de bewegwijzering onderscheidt twee soorten informatie:

- de bebakende bewegwijzering (inlichtingen betreffende bepaalde voorkeursbestemmingen) ;
- de bewegwijzering (een andere verticale bewegwijzering), gericht op de communicatie van de verschillende inlichtingen in verband met het verkeersreglement.

1. BEBAKENDE BEWEGWIJZERING

De bebakende bewegwijzering is een absoluut noodzakelijke steun voor een goede organisatie van de verplaatsingen. Zij geeft de richting aan van de veel voorkomende bestemmingen voor weggebruikers die de plaats niet goed kennen. Zij streeft ernaar om het meest praktische traject te geven om tot de bestemming te komen.

Er bestaan verschillende schalen voor de bebakende bewegwijzering (zie kaart H.1 en H.2) :

1. De primaire gewestelijke bewegwijzering: zij heeft betrekking tot grootschalige bestemmingen (ring, centrum...), gelegen in of buiten het gewest. Deze bewegwijzering is alleen aanwezig op de gewestwegen zoals de Leopold II-laan of de Bossaertlaan.



De gewestelijke bewegwijzering is goed aanwezig op de grote assen van Koekelberg zoals de Bossaertlaan.

2. De superlokale bewegwijzering : vergelijkbaar met de ondergeschikte gewestelijke bewegwijzering, betreft zij plaatsen buiten het gemeentelijk grondgebied. Deze bewegwijzering is eveneens op gewestelijke assen geplaatst. De plaatsen die in Koekelberg worden aangegeven, zijn vaak ziekenhuizen nabij de gemeente (Brugmannziekenhuis in Laken, het Frans Gasthuis in Berchem dat nu "Valida" genoemd wordt).



Informatie betreffende het ex-Frans Gasthuis (Mettewielaan).

3. Het zetten van bakens van de GFR (11, 11A, 11B en de randweg B) : is in uitvoering, en bakent de bewegwijzering van de gewestelijke fietsroutes af. Ze licht de fietsers en andere gebruikers in over de afstanden en de richtingen van bepaalde intermediaire plaatsen die op de GFR liggen. Zich eerst en vooral op de fietsers richtend, zijn de op de hoogte gebrachte afstanden van de plaatsen nauwkeurig tot op 100 meter precies. Twee bestemmingen worden in Koekelberg weergegeven : het Bastenakenplein (die zich niet precies op het tracé van de GFR 11 bevindt) en de Van Huffelplaats waar zich het gemeentehuis bevindt.



GFR 11 is pas afgebakend op de Kasteellaan.

4. De plaatselijke bewegwijzering : licht, vanaf de gewestelijke assen, in over plaatsen gelegen op het gemeentelijk grondgebied. De bestemming wordt door een opeenvolging van verschillende verkeersborden aangekondigd. Deze plaatsen zijn : de ingang van de Basiliek, het aquarium van Brussel, het politiecommissariaat in de Veiligheidsstraat en het metrostation Simonis.

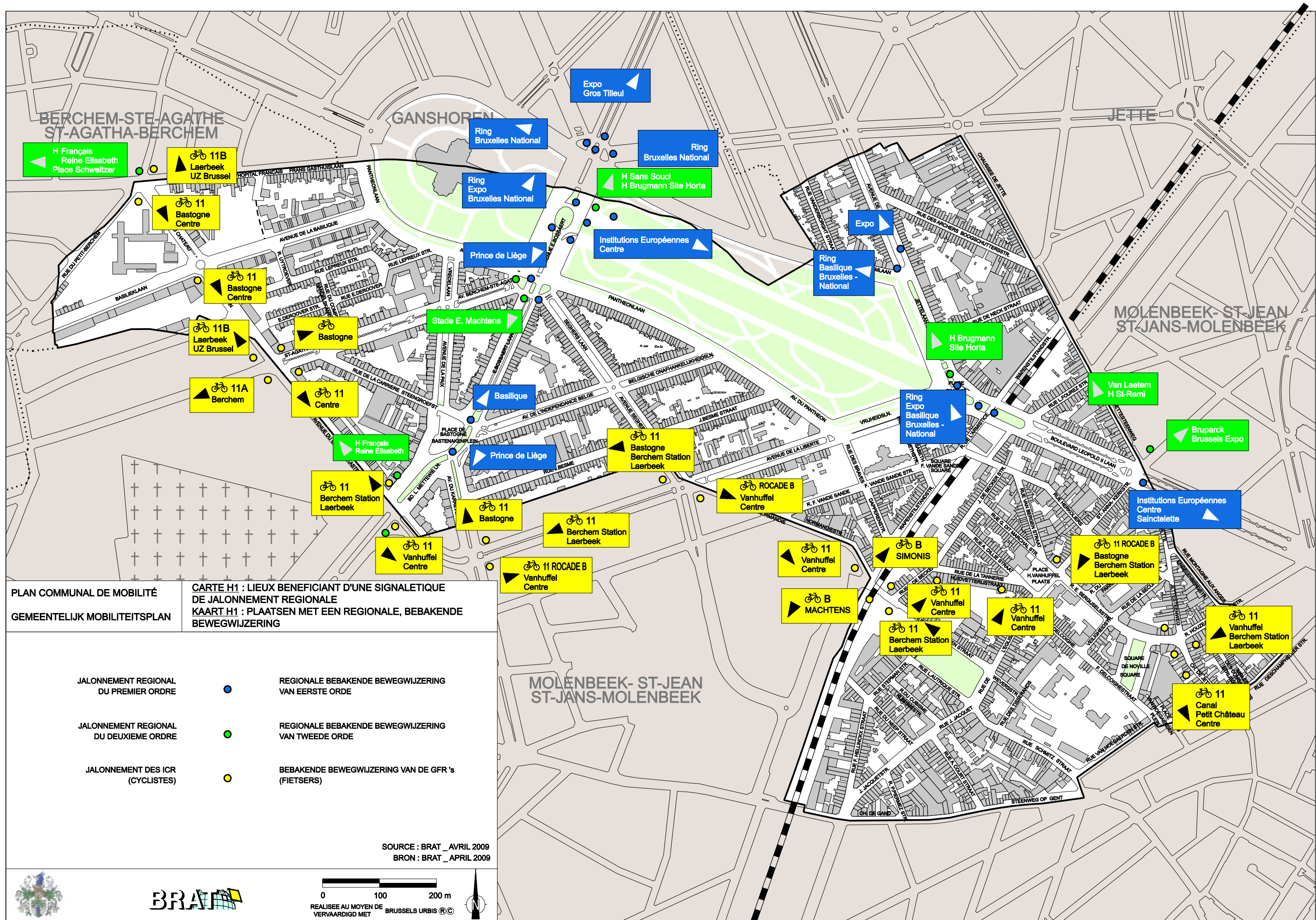
5. De nabijheidsbewegwijzering : het gaat om een "benaderings"bewegwijzering die de bestemming aanduidt wanneer men er reeds dichtbij is. Zij is aangeduid met één of twee verkeersborden. Weinig plaatsen van deze soort zijn weergegeven in Koekelberg : de Franstalige gemeentebibliotheek, de ondergrondse parking onder het Elisabethpark, Koek's theater en het sportcomplex van Koekelberg. Deze plaatsen worden aangegeven vanaf zowel het gewestelijk als het gemeentelijk wegennet.

6. De bewegwijzering van de scholen : onlangs geplaatst aan de toegang van bepaalde scholen (in laag Koekelberg), markeren vaandels de aanwezigheid van de instelling. Behalve hun aanwijzende functie, trekken de vaandels de blik van de automobilisten naar zich toe en stellen zo indirect de naaste omgeving van de scholen veilig.



Vaandel dat de school op de Bossaertlaan aanduidt (Sergijselsstraat).

Een andere algemene constatering is dat de verschillende steunen die voor de bebakende bewegwijzering worden gebruikt algemeen gezien in goede staat zijn. Over het algemeen genomen is ook de lezing van de getoonde aanwijzingen duidelijk.



Verschillende problemen zijn niettemin aan te duiden :

- **de differentiatie van verschillende niveaus van bewegwijzering is moeilijk** (verwarrende waarneming) wanneer verschillende verkeersborden zijn aangebracht de één onder de andere ;



Moeilijke differentiatie van de verschillende niveaus van bewegwijzering (kruispunt Pantheon- - Bossaertlaan).

- **De identificatie van de verschillende uitrustingen van de gemeente is onvolledig.** Naast de goed aangeduide gewestelijke bewegwijzering op de grote verkeersassen, is de plaatselijke - en nabijheidsbewegwijzering minder opvallend. Als voorbeeld : het gemeentehuis is niet aangeduid, noch zelfs de KUB (die nochtans ook over de gemeentegrens heen goed bekend is). Het OCMW werd tot voor kort aangeduid, maar een verkeersbord bij de heraanleg van het voetpad op de hoek van de Sint-Anna-Kerkstraat en de Delcoignestraat werd teruggetrokken ;

- **de leesbaarheid van de verkeersborden die nabijheidsplaatsen op de hoogte brengen, is niet altijd optimaal.** Het verkeersbord wordt soms voor de zichtbaarheid op een ontoereikende grootte geplaatst (Koek's Theater, zie foto hieronder) ofwel wordt het slechts op het laatste moment waargenomen (bv. Het sportcomplex van Koekelberg, in de Sint-Anna-Kerkstraat). Sommige opschriften tenslotte zijn van slechte kwaliteit omdat zij doodeenvoudig hun frisheid verloren hebben (zie foto hieronder) ;



De leesbaarheid van de verkeersborden is slecht wanneer zij te laag geplaatst en verouderd zijn (Leopold II-laan - Jettesteeweg).

- **de bewegwijzering is onderbroken.** De franstalige gemeentebibliotheek is aangeduid vanaf de Sint-Anna-Kerkstraat en vanaf de Van Huffelplaats, maar zij is het niet meer op het volgende kruispunt, op de kruising van de Sint-Anna-Kerkstraat en de straat waar de bibliotheek zich bevindt, met name de Weverstraat. Hetzelfde geldt voor het politiecommissariaat in de Veiligheidstraat, dat vanaf de Leopold II-laan wordt aangegeven, maar vervolgens zijn er geen verkeersborden meer op de Sint-Anna-Kerkstraat om er te geraken.

2. ANDERE VERTICALE BEWEGWIJZERING.

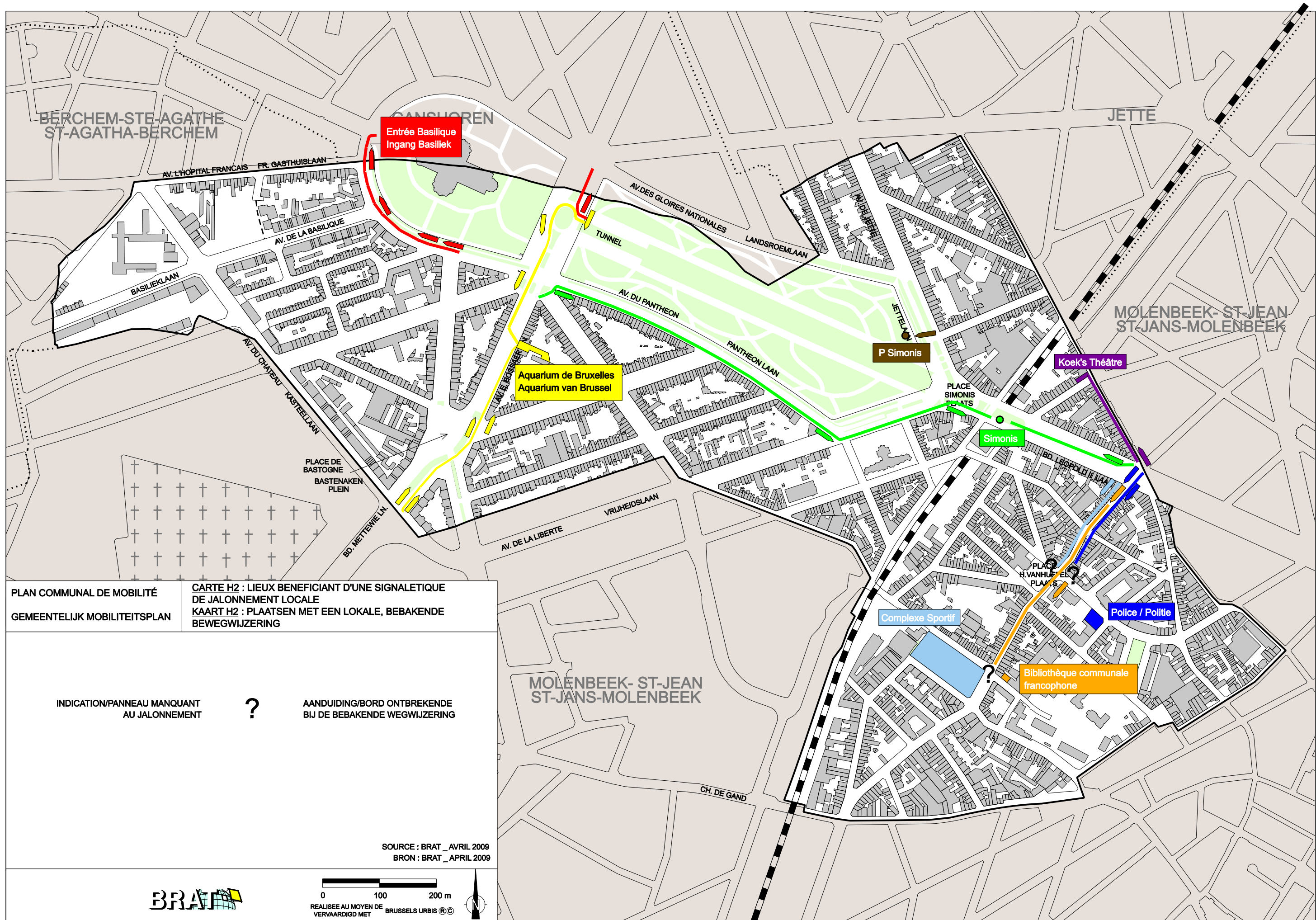
Tenslotte moet men eveneens de vragen vermelden betreffende **de verticale bewegwijzering**. Deze is vaak (veel) te dicht en vaak verwarrend. Maar de overmaat aan bewegwijzering, naast zijn esthetische effecten, kan contraproductief zijn voor de automobilist die, verzwoegen onder de meest verschillende inlichtingen, er zich niet meer in terugvindt en soms de meest cruciale informatie op het vlak van de verkeersveiligheid mist (verlies van waakzaamheid). Een rationalisatie in het gebruik van de verkeersborden zou derhalve zeer welkom zijn (teneinde het aantal ervan te verminderen).

Het is in deze richting dat de gemeente binnenkort een onderzoek naar de huidige situatie plant uit te voeren.

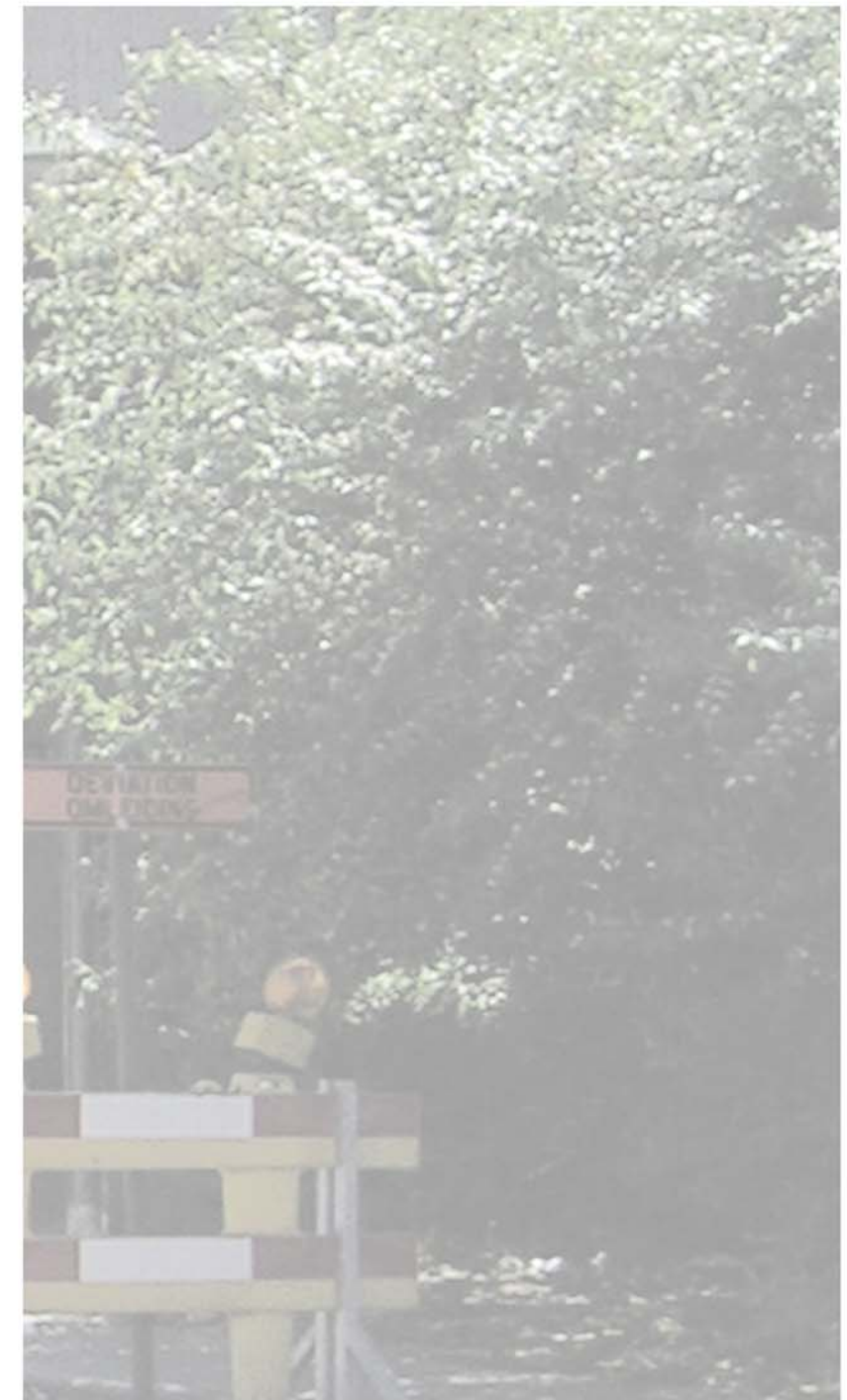
Waakzaamheid moet eveneens geboden worden wat de plaatsing van de palen op de openbare ruimte betreft. Bepaalde palen worden immers temidden van het voetpad, in het centrum van de voetgangersdoorgang geplaatst. Zij verminderen de vrije doorgangsbreedte. In bepaalde gevallen wordt de breedte ontoereikend opdat een persoon in een rolstoel er kan passeren.



Deze paal vormt een hindernis want hij is geplaatst te midden van het voetpad (Vrijheidslaan).



DE MILIEU-EFFEKTEN VAN DE VERPLAATSINGEN



I. DE MILIEU-EFFECTEN VAN DE VERPLAATSINGEN

De gemotoriseerde verplaatsingen veroorzaken geluidshinder en een belangrijke luchtvervuiling. Het gaat hier om een zeer uitgebreide thematiek waarvoor verschillende maatregelen werden aangekondigd (Luchtplan, Lawaaiplan), maar waarvan de resultaten op het terrein nauwelijks waarneembaar zijn. De problemen zijn bovendien van structurele aard (maatschappelijk verschijnsel) en overschrijden de actiemogelijkheden van de Gemeente. Elke maatregel die het gemotoriseerde verkeer beperkt of die de snelheid ervan en de hinder vermindert, is welkom.

Het vraagstuk kan als volgt samengevat worden:

- voor de luchtkwaliteit is het bekend dat het autoverkeer duidelijk weegt op het niveau de luchtverontreiniging (zie de vergelijkingen die werden uitgevoerd met behulp van maatregelen tijdens de autoloze dagen) ;
- het milieueffect van de verplaatsingen moet vooral vergeleken worden met de intensiteit van de verkeersstromen : de beperkingen zijn logisch het sterkst langs de belangrijkste assen (zie gedeelte D) en vertraagd in functie van topografische gegevens (zie kaart A.2) en de plaatselijke specificiteit. Een kaart "Blootstelling aan het wegverkeer" (2001) werd verwezenlijkt in het kader van het eerste Lawaaiplan (2000-2005). Zij brengt het belang naar voren van de geluidshinder langs de belangrijkste assen en meer bepaald diegene die het Elisabethpark afzomen (Pantheonlaan, Landsroemlaan, Jetselaan en Vrijheidslaant bij de benadering van de Simonisplaats). Te noteren valt dat de Leopold II-laan als "weinig luidruchtig" wordt beschouwd ;
- een kaart "akoestische zonering" (2001) werd eveneens opgesteld in het kader van het eerste Lawaaiplan (2000-2005). Zij vullen als het ware de kaart "Blootstelling aan het wegverkeer" aan en definiëren de assen die het Elisabethpark afzomen als als zijnde "erg luidruchtige gebieden". Hieruit volgt dat het **Elisabeth park**, waarvan de rol voor de voetgangers en fietsers herhaaldelijk hiervoor werd aangehaald, als "**prioritair zwart punt**" werd hernomen, dat wil zeggen een gebied dat in rekening moet gebracht worden voor prioritaire acties ;
- de belangrijke vrachtwagenlast die voornamelijk de Pantheonlaan, de Landsroemlaan, de Leopold II-laan en de Bossaertlaan passeert, is in het bijzonder benadelend met betrekking tot de geluidshinder en de luchtverontreiniging ;

- bepaalde wegen die door een zeer dicht verkeer worden gekenmerkt, hebben bovendien een "canyon"-effect dat door de dichte en onafgebroken gevelbebouwing wordt veroorzaakt (Bossaertlaan, Jettesteentweg, enz.) ;
- de geluidshinder van mobilettes, in het bijzonder in het oosten van de gemeente, is eveneens zeer nadelig met betrekking tot geluidshinder.



De verkeersdrukte is dens langs de assen die het Elisabethpark afzomen, met consequente milieueffecten.

Enkele inspanningen werden echter de laatste jaren gedaan teneinde de akoestische effecten te verminderen die door de automobilisten worden veroorzaakt. Herinneren we eraan dat de quasi-totaliteit van de wegen met asfalt worden bedekt, een materiaal dat minder geluidshinder creëert dan andere materialen zoals de plaveisels bijvoorbeeld. Onlangs heeft het asfalt de plaveisels vervangen op de Sergijselstraat en de Sint-Agatha-Berchemlaan.

Het zijn niet enkel de individuele verplaatsingen of die van de goederen die schadelijke milieu-effecten creëren. De geluidshinder van **de spoorweginfrastructuren** is eveneens in rekening te brengen gezien de nabijheid van de lijn n°28 en de metro (gedeelte in open lucht) – die de gemeente doorkruisen – met verschillende woonwijken. Het eerste Lawaaiplan (2000-2005) vermeldt trouwens dat de omstreken van het metrostation Ossegem "een conflictzone tussen de geluidshinder van de spoorweg en de bewoonde gebieden" is.

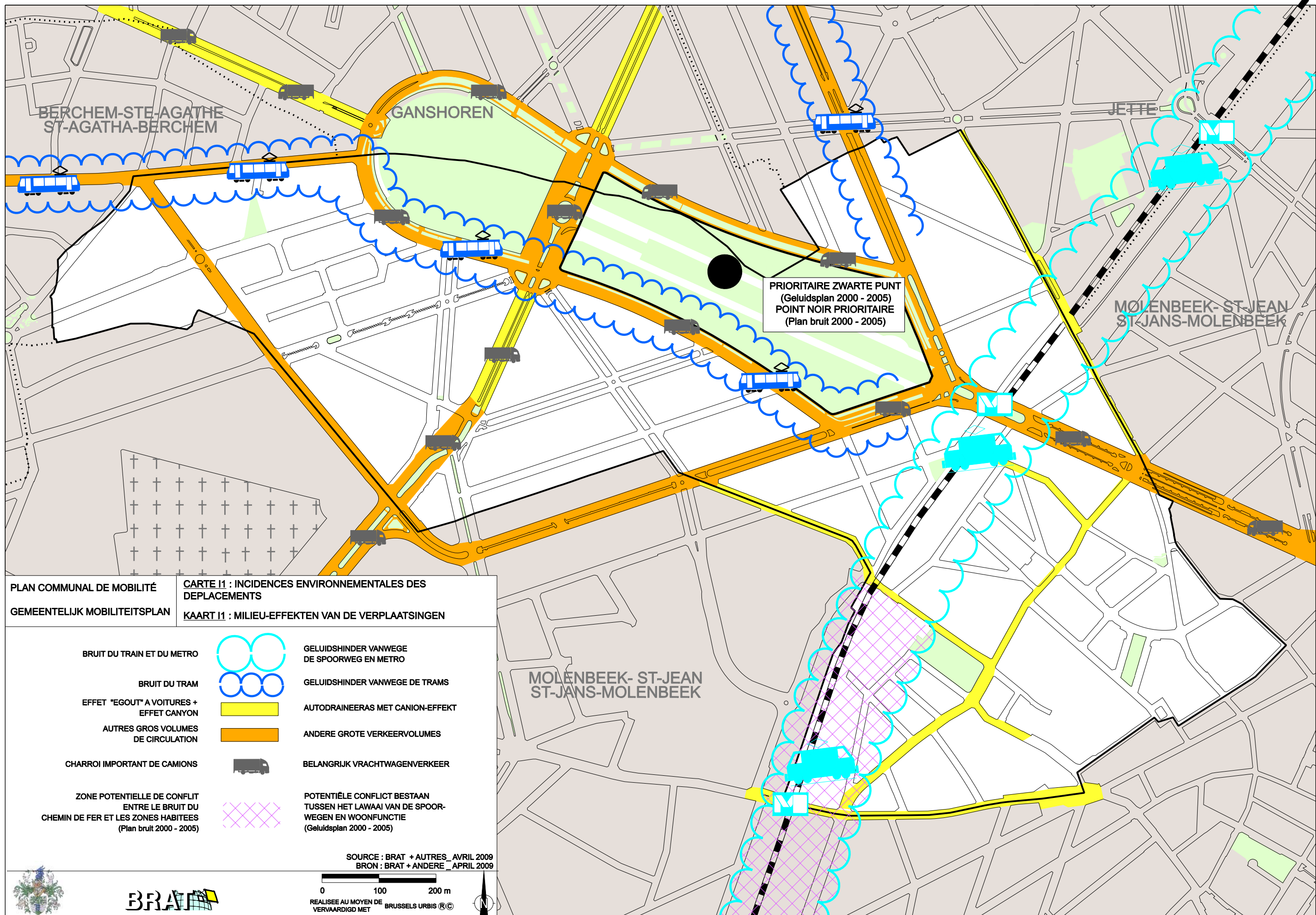
Uiteindelijk kan men eveneens spreken over de **visuele milieuverontreiniging** die door de mobiliteit wordt gecreëerd:

- de Frans Gasthuislaan is niet de meest esthetische en zeer weinig, zelfs geenszins, begroend. Zowel een meer esthetische inrichting (met meer groen bijvoorbeeld) als een meer praktische inrichting (tram in eigen bedding) zouden welkom zijn ;
- de (over)versperring van centrale bermen door geparkeerde auto's (Bossaertlaan, Belgische Onafhankelijkheidslaant, Vredelaan, Sint-Agatha-Berchemlaan, Segherslaan, Vrijheidslaant), de soms overdreven ontwikkeling van de bewegwijzering, het (te snel) verslechteren van de infrastructuur door een overdreven wegverkeer, het beroep (in urgentie) op onelegante beschermingsinrichtingen (stijltjes in groen plastic)... zijn niet van het mooist, noch het meest waardevol op het vlak van ruimtelijke ordening ;
- de verlaten mobiliteitsinfrastructuur, zoals het voormalige station Simonis, vormen eveneens een visuele milieuverontreiniging ;
- de toegang tot de ondergrondse parking (Simonis) is een ander zwart punt waarvoor men een oplossing zal moeten vinden (zie gedeelte C.4).



Het station Simonis is sinds enkele decennia verlaten.

Daarentegen zal men de heraanleg van de Van Huffelplaats en de ruimte omvat tussen de Ganshorenstraat, de Sint-Anna-Kerkstraat en de Autriquestraat als gunstig waarderen (Victoriapark).



II. VOORUITZICHTEN EN ONTWERPEN

A. HET GEWESTELIJK ONTWIKKELINGSPLAN

Het Gewestelijke Verplaatsingsplan – IRIS 2⁸ vertaalt concreet het luik mobiliteit van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) op basis van gegeven aanduidingen (prioriteiten) en in het gezichtspunt van een duurzame ontwikkeling.

Negen actie-prioriteiten zijn in het Irisplan 2 opgesteld :

- de zachte mobiliteit bevorderen ;
- het openbaar vervoer attractiever maken ;
- een rationeel gebruik van de auto aanmoedigen ;
- een hiërarchisch opgebouwd en beveiligd wegennet ontwikkelen ;
- een gecoördineerd en regelend parkeerbeleid toepassen ;
- mobiliteit en ruimtelijke ordening op elkaar afstemmen ;
- mobiliteitsinformatie en -beheer in real time geven ;
- de logistiek en de verdeling van de goederen verbeteren ;
- het bestuur verbeteren.

Sommige van de overwogen maatregelen zullen concrete gevolgen voor Koekelberg hebben.

⁸Iris 1 die door de gewestelijke Regering in 1998 wordt goedgekeurd, had het jaar 2005 voor horizon wat zijn toepassingen betreft. Iris 2 is een update van IRIS 1 door de gegevens bij te werken en door bepaalde achterstand van toepassing verduidelijken. Dit tweede luik is een nieuwe aanloop en heeft voor horizon 2015.

1. Openbaar vervoer

a. De bussen

- **De bus 49** op een hoog dienstniveau brengen (HDN-lijnen). Het gaat erom de frequentie, de capaciteit en het comfort van de lijn wezenlijk te verbeteren. Het programma VICOM⁹ (Vitesse COMmerciale) rekent de facto erop de commerciële snelheid te verhogen door het in eigen bedding brengen van bijna 40% van het traject van de lijn. De verbetering van de dienst van de bus 49 is slechts de eerste etappe van het westelijke omgorden van de Middenring die op termijn door een tram met hoog dienstniveau zou moeten doorlopen worden eveneens tussen Heizel en het station Albert in Sint-Gillis.
- In de heraanleg van de Simonisplaats de integratie van de busstroken in de Vrijheidslaan voorzien om de benadering van **de bus 20** naar het metrostation te versnellen.
- De bushaltes in de naaste omgeving van het metrostation Simonis opnieuw inrichten om de huidige, in plaats bekrompen situatie op te lossen.

b. De tram

- De lijn 19 eveneens op een hoog dienstniveau (HDN-lijnen) brengen. Hiertoe heeft het programma VICOM ten doel de route van **de tram 19** op de Frans Gasthuislaan in eigen bedding te zetten bij de benadering van de Basiliek in de richting van Simonis. De lijn zou eveneens van een betere bescherming moeten genieten via een verkeersplan vooral bergopwaarts van de Basiliek vanaf het Schweizerplein in Berchem.
- De oprichting van een nieuwe tramverbinding (9) tussen Simonis en Houba de Strooper door een traject over de Wereldtentoonstellingslaan te laten lopen (2010).

⁹Het programma VICOM dat door de regionale regering in maart 2006 werd goedgekeurd, heeft als doel een commerciële snelheid van 20km/u op verschillende lijnen van het openbaar vervoer te waarborgen. Hiertoe wil het programma de doorgang van het openbaar vervoer vergemakkelijken op de kruispunten die in de aangelegenheid beperkend zijn door een aangepaste heraanleg ervan en/of een plaatselijke reorganisatie van het parkeren.

c. De metro

- De verzadiging van de metro opvangen :
 - op korte termijn : door de frequenties te verhogen ;
 - op middellange termijn : door tot automatische besturing en zelfs leiding over te gaan ;
 - op lange termijn : door de metrolijnen te herorganiseren, door afschaffing van de gemeenschappelijke voortplantingsgedeeltes van knippen van de lijnen 1 en 5 reorganiseren.
- De naaste omgeving van het metrostation Simonis opnieuw inrichten.

d. de trein

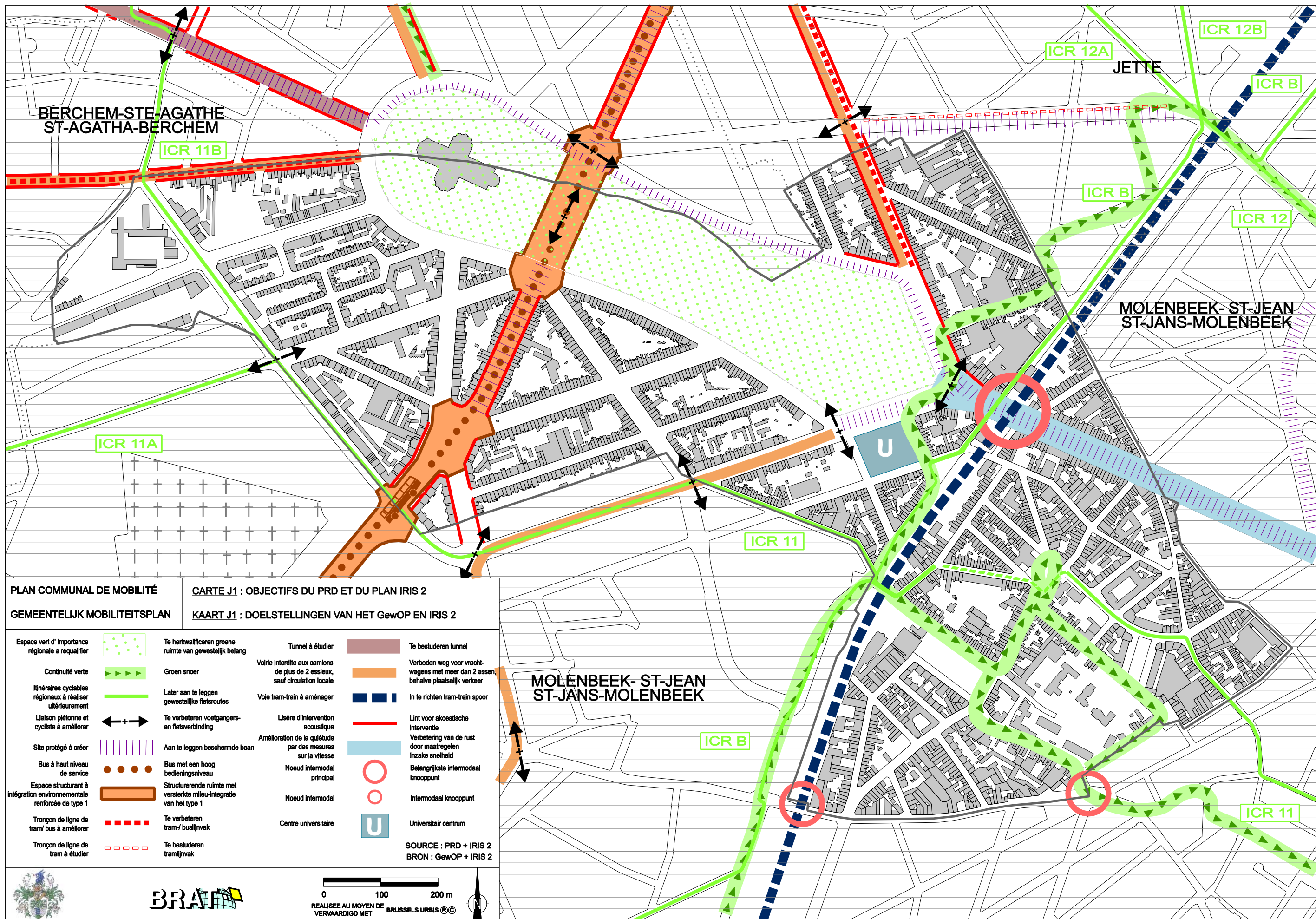
- oprichten van het GEN met de heropening van het station Simonis als belangrijke intermodale halte op de spoorweglijn 28 die de omgording van Brussel in het westen toelaat: Brussel-Zuid, Kuregem, Brussel-West, Simonis, Pannenhuis, Bockstael, de Trooz-Werkhuizenkaai.
- Een te bespreken samenwerking tussen de NMBS en de MIVB voor het oprichten van een gemengde trein-tram lijn (n°TT2) om een grote lus in het gewest uit te voeren (Wielemans, lijn 28 NMBS, Haren, Josafat, Delta, Bogen). Het station Simonis zou één van de haltes van deze nieuwe verbinding zijn.

2. Hiërarchie van de wegen

Het in een zone 30 plaatsen van alle lokale wegen. Deze actie heeft tot doel verschillende verbeteringen toe te laten :

- de plaatselijke woonwijken sparen van het doorgaand verkeer dat er ten gevolge van de steeds systematischere verstopping van de hoofdwegen doordringt.
- beveiliging van de zachte verplaatsingen op de plaatselijke wegen.

De inzet in een zone 30 is minder efficiënt als zij niet met inrichtingen gepaard gaat die lichamelijk de snelheid beperken (verkeersdrempel, rijbaankussens...).



3. Parkeerbeheer

Een plan van gewestelijk parkeerbeleid moet elke gemeente richten naar zijn eigen gemeentelijk actieplan en dit voor alle hiërarchische wegniveaus.

Het gewestelijke parkeerplan zou de uitbreiding moeten voorzien van de parkeerbeperking van lange duur in de 2^{de} stadskroon, waarin ook Koekelberg ligt. Hiertoe wordt de installatie van parkeerautomaten aanbevelen maar met een behoud van het parkeren voor de buurtbewoners. Het parkeren van korte duur voor de commerciële functie zou hiertegenover aangemoedigd worden.

Om het plaatsgebrek op de weg in bepaalde woonwijken op te vangen, zullen synergieën buiten de weg tussen "het parkeren van buurtbewoners 's nachts" en "de parkeerplaatsen voor kantoren" overwogen worden.

4. Multisectoriële mobiliteit

Het gewest heeft de uitwerking van een Verplaatsingsplan voor ondernemingen (VPO) verplicht gemaakt (ordonnantie die in mei 2009 werd gestemd) voor elke organisatie van meer dan 100 personen op dezelfde site (deze verplichting bestond reeds sinds 2004 voor de ondernemingen van meer dan 200 personen).

Hetzelfde zal voor de scholen gelden. Het gewest wil verplicht pre-diagnoses oprichten met een pedagogische bewustmaking door middel van leermiddelen en toegankelijkheidsfiches. Zij zal vrijwillig opgemaakte plannen van de basis-, de primaire en de secundaire instellingen subsidiëren.

Een Verplaatsingsplan zal eveneens verplicht zijn voor elke culturele, commerciële of sport-activiteit in een open of gesloten ruimte, privé of openbaar, tijdelijk of occasioneel, periodiek of permanent, vanaf het ogenblik dat de activiteit minstens 1000 deelnemers per dag impliceert.

5. Beheer en bestuur

De oprichting van een mobiliteitsbarometer die om de twee jaar bij het grote publiek georganiseerd zou worden, zou het verschil moeten kunnen meten tussen de verwachtingen van de burgers en hun waarneming van de verleende diensten. Deze informatie zal de verschillende mobiliteitsactoren toelaten om ze te confronteren met de acties in uitvoering.

Een onderzoek bij de gezinnen zal eveneens iedere tien jaar bij de burgers verwezenlijkt moeten worden teneinde de evoluties van het mobiliteitsgedrag te meten.

B. HET GEWESTELIJK BESTEMMINGSPLAN (GBP)

1. De kaart van de bestemmingen

Het GBP, in voege getreden in juni 2001, regelt sinds deze datum de bodembestemming en heeft, om die reden, een verordenende waarde. In Koekelberg bevestigt het meestal de bestaande feitelijke situatie.

In het westen van de gemeente vangen de wijken met een woonoverwicht de nederlandstalige en franstalige Koninklijke Athenea op.

De as samengesteld uit het Voorplein van de Basiliek, uit het Elisabethpark en de Leopold II-laan vormt samen met de woongebieden tussen de Vredelaan tot de Vrijheidslaan een uitgebreid gebied van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing (GCHEWSV). De meetkundige lijn van de straten (1870-1890) aan weerskanten van het park werd door Victor Besme bedacht in zijn "algemeen Plan voor de uitbreiding en de verfraaiing van de Brusselse agglomeratie".

Laag Koekelberg en de wijken gelegen ten oosten van de Jetselaan zijn een patchwork van woongebieden en gemengde gebieden waar verschillende voorzieningsgebieden van collectief belang of openbare dienst ingevoegd zijn.

In tegenstelling tot de andere gemeenten telt Koekelberg geen handelskern die door het plan wordt erkend, zoals men er één zou kunnen vinden langs de Keizer Karel-laan vanaf het Voorplein van de Basiliek. Hoogstens vormt de hoek van de Frans Gasthuislaan en de Pantheonlaan een lint van handelskernen.

De volgende assen zijn bepaald als structurerende ruimten door het GBP :

- de Bossaertlaan ;
- de Pantheonlaan ;
- het Bastenakenplein ;
- de Mettewielaan ;
- de Vrijheidslaan ;
- de Jetselaan ;
- de Simonisplaats ;
- de Leopold II-laan.

Concreet betekent dit dat bijzondere aandacht moet geschonken worden aan het stadslandschap langs deze assen en hun zichtbare naaste omgeving vanaf de openbare ruimte, en dat de nadruk moet gelegd worden op de noodzaak van onafgebroken en regelmatige boombeplantingen langs de structurerende ruimten.

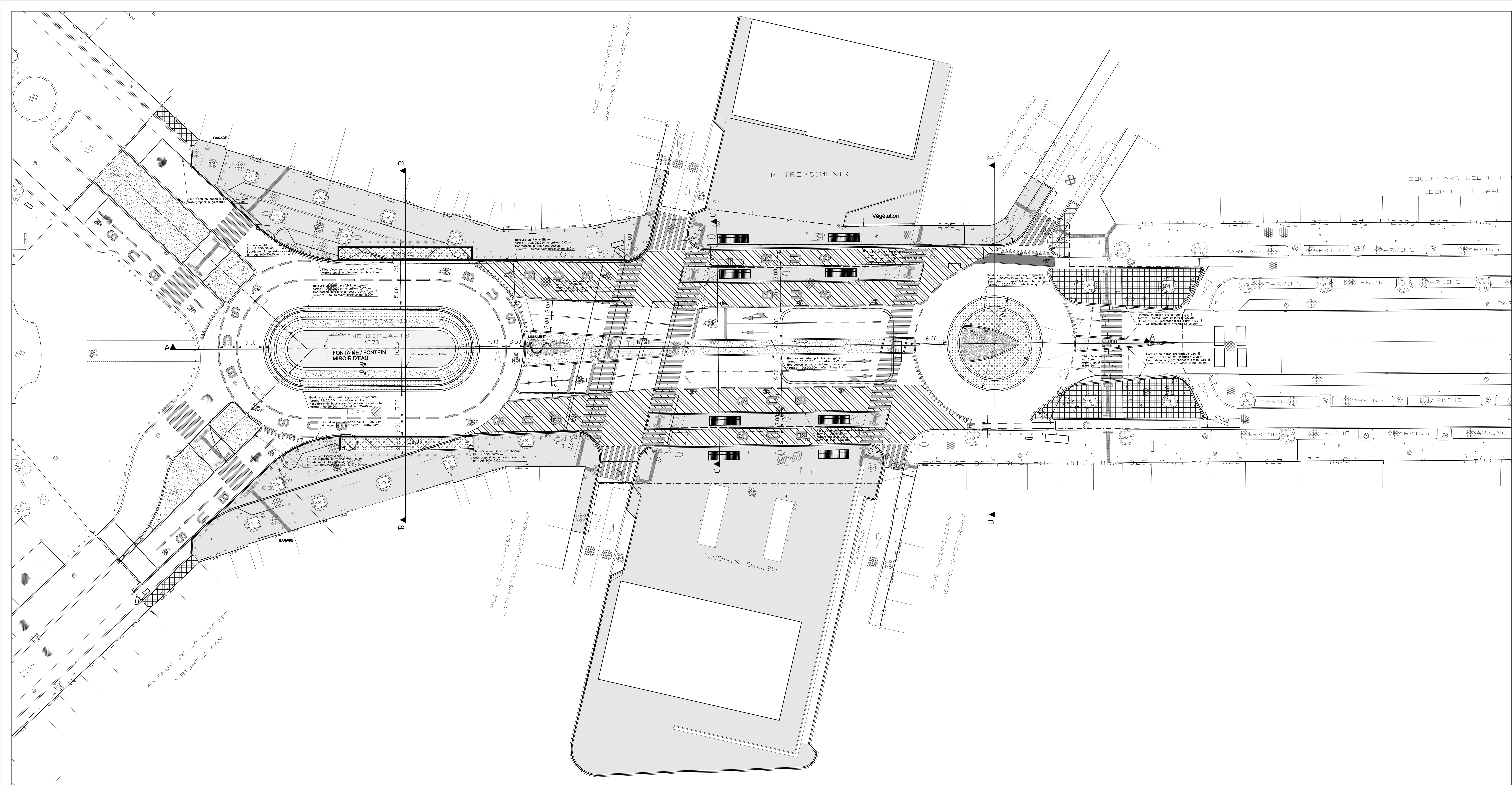
2. De wegenkaart

Kaart 5 van het GBP, gewijd aan de wegen, vermeldt de volgende elementen :

- de as Mettewie-/Bossaertlaan wordt als grootstedelijke weg hernomen. Deze dwarsweg komt uit op de ring via de Sermonlaan, de Poplimontlaan en de Wereldtentoonstellingslaan, ondertussen Ganshoren en Jette doorstekend ;
- de Leopold II-laan en zijn tunnel worden eveneens als grootstedelijke weg hernomen.

3. De kaart van het openbaar vervoer

Geen enkel nieuw element wordt op de kaart vermeld betreffende het netwerk van het openbaar vervoer op het grondgebied van Koekelberg.



RETEMENT ESPLANADE ET TROTTOIR SIMONIS PIERRE BLEUE TAMBOURINE 20x20x8cm		Verharding voorplein en voetpaden simonis in getrimmede kasseien in blauwe hardsteen (anti-glij) behandeling 20x20x8cm
DALLES BETON 30x30cm		BETONTEGELS 30x30cm
RETEMENT EN HYDROCARBONE		KWS-VERHARDING
BETON LAVE (OKER)		GEWASSEND BETON (OKER)
BETON IMPRIME (IMITATION TEINTE & FORMAT PAVES PORPHYRE)		GEFLOURED BETON (Imitatie kleur en formaat porfierkasseien)
PAVES PORPHYRE		PORFIERKASSEIEN
GAZON		GAZON
PLANTATIONS (ARBUSTES COUVRE-SOL)		BEPLANTINGEN (BODEMBEDEKERS)
DALLES GUIDE EN BETON 30X30X8cm		GELEIDETEGELS UIT BETON 30X30X8cm
DALLES D'VEIL A LA VIGILANCE EN BETON 30X30X8cm		AANDACHTSTEGELS UIT BETON 30X30X8cm
DALLES EN CAOUTCHOUC 30X30X7,5cm		TEGELS UIT RUBBER 30X30X7,5cm
Bordures en Pierre Bleue		Boordsten in blauwe hardsteen
Bordure En Béton Préfabriqué		Boordsteen in geprefabriceerd beton
ABRIBUS		BUSHOKJE
POTELET		PAALTJE
POTELET AMOVIBLE		VERWISDERBAAR PAALTJE
BANC (Type Léopold II)		BANK (Type Léopold II)
POUBELLES (Type Léopold II)		VUINISBAKKEN (Type Léopold II)
ARBRE EXISTANT A MAINTENIR		BESTAANDE BOMEN TE BEHOUDEN

MINISTERIE VAN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST
BESTUUR UITRUSTING EN VERVOER
DIRECTIE WEGEN

MINISTERE DE LA REGION
DE BRUXELLES-CAPITALE
ADMINISTRATION DE L'EQUIPEMENT
ET DES DEPLACEMENTS
DIRECTION DES VOIRIES

Auteur de projet :

Projectantontwerper :

agora

ETUDES - STUDIES
Rue Montigny aux Rives 26 - 1081 Brussels
Engelenbergstraat 26 - 1081 Brussel
T. +32 2 779 19 55 - F. +32 2 779 2275
agora@agora-studies.be www.agora-studies.be

T. Supplé

P. Lucard

GEMEENTEN KOEKELBERG
COMMUNES KOEKELBERG
INRICHTING VAN DE SIMONISPLEIN
REAMENAGEMENT DE LA PLACE SIMONIS

DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME

VUE EN PLAN PROJET – GRONDPLAN ONTWERP

Dessiné par l'ingénieur soussigné
Opgevaardigd door de ondergetekende Ingenieur

Permis d'urbanisme / Stedenbouwkundige toelating
Régie

Exécuté par / Uitgevoerd door:
Vérifié par le dessinateur de chantier
Reçu par le maître d'ouvrage
Territoire le / Bevestigd op:

Présenté par le Directeur de la Direction Gestion et Entretien des Voiries
Voorgesteld door de Directeur van de Directie Beheer en Onderhoud
van de wegen

F
E
D
C
B
A

David RINTO

IND. / Modification Article 191
GEBREKEND DOOR: **PRF/BSF**
DESSINE: PAR: **PRF/BSF**
DATE: **27-07-2007**

OPP./SURF.: m² PRUS/PRUK:

SCHAAL/ECHELLE: **1/200**

PLAN No. / No. DU PLAN :
1808 **PU/101**

v. Eric GHILAN

1808

C. DE GEMEENTELIJKE VOORUITZICHTEN

- Koekelberg is onlangs begonnen met de uitvoering van zijn **Gemeentelijk Ontwikkelingsplan** (GemOP). Dit instrument van stadsplanning heeft als voornaamste ambitie om beter het begrip van stadsontwikkeling aan de verschillende aspecten van het sociaal-economische leven te koppelen (multidisciplinair karakter van het beleid, hierin de mobiliteit inbegrepen);
- De gemeente keurde in oktober 2009 een beperking op het parkeren van de vrachtwagens van meer dan 3.5 T op zijn grondgebied goed. Enkel het bovenste gedeelte de Dapperenstraat tussen de Vrijheidslaan en de Vande Sandestraat langs het sportcomplex zal als parkeerplaats voor deze vrachtwagens kunnen dienen.

D. DE ONROERENDE ONTWERPEN

Het GMP moet rekening houden met de bekende ontwerpen van onroerende ontwikkelingen en/of met het bestaan van grondvoorraden die vatbaar zijn om op korte of middellange termijn gemobiliseerd te worden om nieuwe stadsfuncties opvangen.

Het gaat er immers om te anticiperen, in de mate van het mogelijke, op de te komen ontwikkelingen en hun gevolgen in verband met de mobiliteit, of het nu gaat over het openbaar vervoer, over het parkeren, over het verplaatsingsgedrag,....

Afgezien van de voortzetting van de bouw van appartementsgebouwen langs de Kasteellaan (meer dan 20 jaar geleden begonnen), zijn er nauwelijks grondvoorraden van grote omvang die fundamentele veranderingen op het vlak van mobiliteit met zich mee kunnen brengen.

ALGEMENE DOELSTELLINGEN

De fase 1 van het GMP besluit met **de definitie van de doelstellingen**, die als onderwerp heeft de algemene doelstellingen die vanaf het begin van de opdracht door het gewest en de gemeente zijn vastgelegd, te herkadern en te preciseren. Deze algemene doelstellingen (hernomen in het Bijzonder bestek) vormen een canvas van (voornaamste) referenties om een beleid van globale, gecoördineerde en samenhangende mobiliteit op schaal van het gewest op touw te zetten. Zij zijn als het ware "het basismenu" dat voorafgaat aan de uitwerking van het GMP van de 19 Brusselse gemeenten.

Het is vanaf heden noodzakelijk om de voornaamste mobiliteitskenmerken in Koekelberg (deel I: Plaatsbeschrijving en diagnose) en elk van deze algemene doelstellingen op elkaar af te stemmen. Dat laat toe de sterktes en zwaktes van het grondgebied van Koekelberg aan te stippen, de omvang van de af te leggen weg te meten om een verplaatsingssysteem te verkrijgen dat krachtiger is en meer verenigbaar met het begrip van duurzame ontwikkeling.

Dienovereenkomstig maakt Koekelberg natuurlijk deel uit van een gans geheel vanuit het oogpunt van de mobiliteit. Het is duidelijk dat de verwezenlijking van de algemene doelstellingen soms zal afhangen van domeinen die van gemeentelijke aangelegenheid zijn, soms van aangelegenheden die de aangelegenheid van andere instanties zijn (gewest, MIVB, NMBS,...). Een samenhang en een coördinatie van de tussenkomsten van iedereen zullen in de toekomst absoluut noodzakelijk zijn. Om die reden zullen de komende fases van het GMP (duurzaam mobiliteitsscenario, actieprogramma) zeer duidelijk onderscheiden wat onder de bevoegdheid van de ene en de andere valt.

N.B.: de algemene doelstellingen worden hieronder onderscheiden door de tekstgedeeltes in schuinschrift.

1. **Mobiliteit en de toegankelijkheid:**

1.1. Een samenhangend verplaatsingssysteem van de personen en de goederen voor de gemeente op touw zetten, dat multimodaal is, hiërarchisch opgebouwd en juist bewegwijzerd.

➔ De organisatie van het wegverkeer is soms onsamenvattend met de hiërarchie van de wegen (vb: hoofdwegen die niet prioritair zijn op secundaire wegen). Dit is een onbetwistbare zwakte. Het GMP zal dus maatregelen moeten voorstellen om deze leemte op te vullen.

➔ Het netwerk in het openbaar vervoer is zeer dicht en het systeem is over het algemeen genomen krachtig, hetgeen een mooie troef voor een minder autogebruik is. Dit is een richting waarin men moet

voortgaan, want bepaalde punten blijven te verbeteren (met name commerciële snelheid van bepaalde lijnen).

➔ Het globale systeem van gemotoriseerde verplaatsingen loopt plaatselijk vast op bepaalde momenten van de dag. Verkeersopstoppen vormen zich tijdens de spitsuren, namelijk op de wegen die het Elisabethpark en de Basiliek afzomen. Bovendien zijn de gegevenheden die door het doorgaand verkeer worden opgelegd zeer zwaar in Koekelberg. Het GMP moet de gewestelijke doelstellingen van vermindering van het binnenkomend verkeer in Brussel integreren en er tevens op toezien dat het plaatselijk verkeer vlot gebeurt. Hieromtrent moet de manier waarop de verplaatsingen gebeuren, onder meer rond de Basiliek, opnieuw geëvalueerd worden door deze bezorgdheid aan het gewest over te maken.

➔ Voor het leveren van goederen zijn er gebreken wat betreft de toegankelijkheid van zware vrachtwagens in het oudere deel van Koekelberg, waar de wegen nauw zijn en onverenigbaar met de toegang grote vrachtwagens.

➔ De multimodaliteit (bv. de fiets nemen om naar het metrostation Simonis te gaan) is een veelbelovende verplaatsingswijze maar zij is geen onderwerp van een globale praktijk die territoriaal gesystematiseerd is door de verschillende, betrokken mobiliteitsactoren. Het GMP zal dus de te ondernemen acties aanstippen voor de ontwikkeling van "een natuurlijk multimodaal gedrag".

➔ De bebakende bewegwijzering beschikt in Koekelberg over een goede basis op gewestelijk niveau (maar voor verbetering vatbaar). Daarentegen zou de plaatselijke bewegwijzering verbeterd kunnen worden.

1.2. Een oplossing bieden voor een gemakkelijkere toegang tot de drukke plaatsen, vooral voor de personen met beperkte mobiliteit en zij met een bescheiden inkomen..

➔ De tevredenheidsgraad van de bevolking ten aanzien van het openbaar vervoer is in Ganshoren één van de hoogste van Brussel. Bovendien zijn de wijken met een minder welgestelde bevolking (sociale huisvestingen) eveneens die waar het openbaar vervoersaanbod het krachtig is.

➔ De toegankelijkheid van het station Simonis, sleutelplaats in Koekelberg, moet verbeterd worden met name met betrekking tot de kwaliteit van de voetpaden, de veiligheid en het wachtcomfort bovengronds.

➔ De toegankelijkheid voor Personen met Beperkte Mobiliteit (PBM) is de laatste jaren ruim beter geworden. Het zal nodig zijn om een samenhangende en vollediger basis te leggen voor een PMB-netwerk.

1.3. Het bevorderen van de verplaatsingen te voet of met de fiets (langzaam verkeer en buurtverkeer) en van het openbaar vervoer, het aanmoedigen van het rationeel gebruik van de auto.

➔ De auto blijft een overheersende verplaatsingswijze in Koekelberg. Het modale aandeel van de andere verplaatsingswijzen is tenslotte teleurstellend en aan de onderkant van de verwachtingen. Naast de noodzaak om de excessen van het automobiel- en vrachtwagenverkeer te verminderen, zal het GemMP ook een echt instrument ter promotie van de alternatieve verplaatsingswijzen t.o.v. de auto moeten zijn.

➔ Het GEN-ontwerp is belangrijk ter promotie van de mobiliteit met het openbaar vervoer. Het kan nuttig zijn voor de personen afkomstig uit de periferie die zich naar Koekelberg begeven en voor de Koekelbergenaren die zich naar de periferie begeven. Vanuit dit standpunt zal men op korte termijn de GEN-halte aan Simonis moeten valoriseren en optimaliseren.

➔ Het netwerk voor het voetgangersverkeer buiten het wegnnet (de wandelpaden, ...) is in Ganshoren tamelijk ontwikkeld, met uitzondering van het netwerk in het Elisabethpark. Het GMP zal op een betere integratie hiervan binnen het park moeten toezien en meerbepaald om bepaalde informele wandelpaden te formaliseren. Bovendien zal men erop moeten toezien de veiligheid te verbeteren van deze plaats, een echte "verbindings-schakel" van de gemeente.

➔ De voetpaden werden onlangs en regelmatig in een groot deel van de gemeente vernieuwd, maar enkele kwalitatieve tekortkomingen bestaan nog. Het GMP zal de tussenkomst prioriteiten in deze materie moeten aanstippen. Het zal eveneens de eventueel andere inzetten voor de mobiliteit (parkeren, fietsers...) moeten aanduiden die ter gelegenheid van deze ingrepen opgewekt zouden kunnen worden.

➔ De uitrusting in zebrapaden en in andere lichte inrichtingen voor de beveiliging van de openbare ruimte is plaatselijk onvoldoende in Koekelberg (gebrek aan voetpaden). Het verkrijgen van een vervulde territoriale dekking en van een goede coherentie van de inrichtingen maakt deel uit van de doelstellingen die vrij snel (want vaak niet duur) kunnen bereikt worden. Een tijdschema van de eerst te behandelen plaatsen zal opgesteld worden.

➔ De uitrusting van de openbare vervoershaltes is over het algemeen genomen goed, maar het zou hier en daar verbeterd kunnen worden. Om die reden is een goede samenwerking met de MIVB en De Lijn noodzakelijk.

➔ Behalve de zones 30 in de schoolomgevingen, telt Koekelberg tot nu toe weinig zones 30, maar in verschillende wijken is de snelheidsbeperking tot 30 km/u al een feit. De uitbreiding van de zones 30 moet de motor worden van de ontwikkeling van een zachte en buurtmobiliteit. Met het oog hierop zal men opmerken dat er sinds 2004 reeds een richtplan bestaat voor het ontwikkelen van deze zones 30. De inhoud bestaat en het tijdschema ervan voor de uitwerking van het plan zal ter gelegenheid van het GemMP verduidelijkt worden.

➔ Talrijke fietsinrichtingen werden de laatste jaren en zelfs de laatste maanden verwezenlijkt. Grote inspanningen blijven echter nodig teneinde deze zachte vervoerswijze te bevorderen, namelijk wat de uitrusting van fietsstallingen betreft. Bovendien moet het GMP een volledig gemeentelijk fietsnetwerk vastleggen en erop toezien dat het aanvullend is met de netwerken in de naburige gemeenten.

1.4. Het organiseren van een coherent parkeersysteem dat gecoördineerd is met het verplaatsingssysteem.

➔ Het parkeeraanbod op de weg is zeer belangrijk en zo groot mogelijk gemaakt op het grondgebied van Koekelberg. Bovendien bevindt Koekelberg zich op een onderdeel van het grondgebied waar het alternatieve aanbod in verplaatsing sterk wordt ontwikkeld (openbaar vervoer).

➔ Het GMP moet de discussie in zich dragen over de integratie van de parking "Simonis" (weinig aantrekkelijk en zonder groot vermogen) als een overstapparking tot het metrostation en de toekomstige NMBS -halte.

➔ De blauwe zones en de betalende zones van Koekelberg worden niet in hun totale capaciteit gebruikt. Het GMP moet de uitbreiding van dergelijke gebieden op het gemeentelijk grondgebied vooropstellen.

➔ Koekelberg heeft het plan zich te voorzien van een reglement voor het parkeren van de voertuigen van meer dan 3.5 ton om een harmonisatie met de naburige gemeenten te bekomen.

2. De leefkwaliteit:

Het verbeteren van de kwaliteit en de gebruiksvriendelijkheid van de voetgangersruimtes door het begunstigen van de ontwikkeling van de lokale activiteiten op de openbare ruimte en door maatregelen voor te stellen die streven naar een vermindering van de verkeershinder (lawaai, luchtvervuiling ...).

➔ Zie. 1.3. (ontwikkeling van de zones 30, enz.).

➔ Het Bastenakenplein en de Van Huffelplaats, onlangs opnieuw ingericht, vormen mooie vooruitgangen wat betreft de verbetering van de kwaliteit en de gebruiksvriendelijkheid van de voetgangersruimtes. Daarentegen blijft de Simonisplaats een zwart punt in de aangelegenheid. Het GMP zal het ontwerp van heraanleg integreren die voor de plaats is voorzien.

➔ Vooruitgangen werden onlangs geboekt in het domein van een betere verdeling van de openbare ruimte tussen de verschillende gebruikers (en ten gunste van de zwakste gebruikers). Maar deze noodzakelijke dynamiek is nog niet op het einde van haar Latijn. Het GMP zal een inventaris bevatten van de plaatsen waar de openbare ruimte hertekend moet worden (evenals een tijdschema dat de prioriteiten opstelt).

3. Stedenbouw en de ruimtelijke ordening:

Het beogen van een optimale ligging in het stadswefsel van de verschillende activiteiten (woning, werk, handel, ...) teneinde het volume van de verplaatsingen te doen afnemen.

➔ Koekelberg, gekenmerkt door één van de hoogste bevolkingsdichtheden van het gewest (158 inw/ha), is een gemeente met een verzekerd woonkarakter. Gezien de kwaliteit van het openbaar vervoersaanbod in de gemeente en de recente fietsinrichtingen is de situatie momenteel gunstig voor de vermindering van de gemotoriseerde verplaatsingen. Het GMP zal deze troeven voorop moeten stellen opdat zij zo goed mogelijk worden beheerd ten gunste van de zachte vervoerswijzen (voetgangersverkeer, fiets) en het openbaar vervoer.

➔ De paar kleine polen in de wijk en noemenswaardige inrichtingen zijn onvoldoende uitgerust ten gunste van de zachte vervoerswijzen (voetgangersverkeer, fiets, ...). Het GMP zal bijvoorbeeld de versterking van de uitrusting in fietsenstallingen moeten voorzien.

4. De verkeersveiligheid:

Het aantal en de ernst van de verkeersongevallen verminderen, zowel door een betere organisatie van de verkeersstromen als door inrichtingen die de snelheid beperken.

➔ Het grootste deel van de ongevallen met lichamelijke letsels gebeurt op de gewestwegen (Bossaertlaan, Pantheonlaan, enz.) plaats. Een onvermijdelijk feit rekening houdend met de geobserveerde verkeervolumes, maar het is ook een probleem dat met meer eigentijdse inrichtingen ten minste gedeeltelijk opgelost zou kunnen worden. Dit moet met de gewestelijke instanties onderzocht worden.

➔ Ondanks de recente oplossing van het merendeel van de meest extreme gevallen, blijven er nog enkele gevaarlijke situaties in Koekelberg in de inrichting van kruispunten. Ter herinnering : het GemMP zal een inventaris opmaken van de plaatsen waar de openbare ruimte zou moeten hertekend worden, en zal daarvoor een kalender opstellen in functie van de prioriteitsgraad.

➔ De typische inrichting van de grote gemeentelijke lanen (Belgische Onafhankelijkheid, Seghers, Vrijheid, enz.) met centrale bermen is verouderd en presenteert veiligheidstekorten. Het GemMP zal zich buigen over de toekomst van deze lanen en zal een type heraanleg voorstellen dat beter past met de eigentijdse concepten.

➔ Zie de verschillende punten hierboven (ontwikkeling van zones 30, inrichting van de grote gewestelijke assen, oa. in de omtrek van de Basiliek, ...).

5. De specifieke problemen die in het GMP moeten geïntegreerd worden:

5.1. Het beheer van het doorgaand verkeer van de pendelaars en de middelen om te beletten dat dit verkeer zich verspreidt in de woonwijken.

➔ Zie de verschillende punten onder 1.1.

➔ Het doorgaand verkeer is natuurlijk zeer belangrijk op de grote gewestelijke assen (Landsroemlaan, Pantheonlaan, Bossaertlaan, enz.), maar het is eveneens zeer aanwezig op het wijkennet (Ganshorenstraat, Sint-Anna-Kerkstraat, enz.). Het GMP zal de tussenkomstmogelijkheden in het licht stellen (fase 2: scenario's) die kunnen schommelen tussen een relatieve aanneming of tolerantie van dit doorgaand verkeer en drastische maatregelen die tot de pure en eenvoudige afschaffing gaan van bepaalde bestaande verbindingen.

5.2. Het coherente parkeerbeheer en het parkeerbeheer van de vrachtwagens.

➔ Ter herinnering (zie 1.2.): zelfs wanneer Koekelberg van een veel minder ingewikkelde situatie geniet dan het merendeel van de Brusselse gemeenten, zal een goede parkeerregeling (afbakening en beheer van de betalende en/of blauwe zones) moeten vastgelegd worden voor de korte en middellange termijn.

➔ Het lange duur-parkeren van vrachtwagens zal op termijn door het gewest beheerd worden. Voorlopig is een parkeerruimte in de Dapperenstraat (aan de kant van het sportcomplex) voorzien teneinde het gebrek aan het parkeren van deze zware voertuigen op gemeentelijk grondgebied op te vangen.

5.3. De verwezenlijking van dwingende inrichtingen teneinde de voorschriften van het verkeersreglement te doen eerbiedigen.

➔ De bepalingen betreffende het parkeren, de toegang van de vrachtwagens, de te eerbiedigen snelheden... worden in het algemeen weinig geëerbiedigd. Naast het gebruik van geautomatiseerde controles (zie de flitspalen op de Bossaertlaan of de Mettewielaan), zal de gemeente moeten profiteren van de depenalisatie van bepaalde parkeerovertredingen om zelf de controle en de repressie ervan (zie 5.2.) te activeren. Kortom, om de elders genomen maatregelen geloofwaardig te maken.

➔ Het chronische niet eerbiedigen van de voorschriften van het verkeersreglement leidt tot een nodige installatie van fysieke voorzieningen (rotondes, snelheidsbeperkende inrichtingen). Dit komt duur uit, maar blijft op korte en middellange termijn een te bevoorrecht manier van doen.

5.4. Het moeilijke evenwicht tussen de noodzaak van het behoud van de productieve activiteit (en van het vrachtverkeer dat eruit voortvloeit) in het stedelijk weefsel en de leefkwaliteit in deze wijken.

➔ Er bestaan in het oudere Koekelberg nog enkele ondernemingen in werking. Gezien de nauwheid van de wegen in dit deel van de gemeente, brengt dat (soms) toegankelijkheidsproblemen met zich mee.