

Gemeente KOEKELBERG

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

Fase 2 : Scenario « Duurzame mobiliteit »



APRIL 2010



43 Dautzenbergstraat
1050 Brussel

HET MOBILITEITSPLAN – FASE 2 : INHOUDSTAFEL
--

A.	Inleiding	1
B.	Opstelling van het scenario « Duurzame mobiliteit »	
1.	Opstellingsprincipes	2
2.	Bestaande beperkingen	4
3.	Kwantificering van de streefdoelen en beoordelingsmethode	8
3.1	Mobiliteitsindicatoren	8
3.2	Becijferde streefdoelen	9
4.	Voor een geïntegreerd verplaatsingssysteem – een betere beheersing van de autostromen	12
4.1	Op macroscopisch niveau	12
4.2	Op wijkniveau	15
4.3	Tot besluit – voor een geïntegreerd verplaatsingssysteem in het noordwesten van Brussel	16
C.	Verplaatsings- en parkeerrichtschema	
1.	Algemene organisatie van de verplaatsingen	17
1.1	De toekomst van het wegennet	17
1.2	Hiërarchie van het net en inrichtingsprincipes	17
a.	De grootstedelijke wegen	18
b.	De interwijkenwegen	22
c.	De wijkverzamelwegen	25
d.	Bescherming van de wijken tegen doorgaand verkeer	27
e.	De zones 30	28
1.3	Andere inrichtingsprincipes	29
a.	De inrichting van pleinen en andere verblijfsruimtes	29
b.	De inrichting van lanen met middenbermen	30
c.	Het veiliger maken van de kruispunten	31
1.4	Het vrachtverkeer	32
2.	Parkeren	34
2.1	Evolutie van de parkeercapaciteit op de openbare weg	34
2.2	Regelmethode	35
2.3	Andere bepalingen	36
a.	Voorbehouden plaatsen	36
b.	Parkeerregeling voor vrachtwagens	36
c.	De omgeving van scholen	37
d.	De openbare parkeergarage aan het Simonisplein	37

3.	Het openbaar vervoer	38
3.1	Het net en zijn prestatieniveau	38
	a. De bediening door de NMBS en het GEN	38
	b. De bediening door de MIVB en De Lijn	39
	c. De fundamenteën van een efficiënte multimodaliteit	41
3.2	Informatie en promotie van het openbaar vervoer	42
4.	Zachte mobiliteit	
4.1	Verplaatsingen te voet	43
4.2.	Het fietsverkeer	47
4.3.	Begeleidende maatregelen (voor het fietsverkeer)	49
5.	De signalisatie	51
	F. Informatieluik	53

KARTOGRAFISCHE ILLUSTRATIES

Kaart 1a : Hiërarchie van het wegennet (voorstel project Plan Iris 2)

Kaart 1b : Hiërarchie van het wegennet (voorstel GMP)

Kaart 2 : Potentieel om de plaatselijke verkeersplannen te reorganiseren

Kaart 3 : Evolutie van de snelheidsregeling

Kaart 4 : Voornaamste te heraanleggen wegen

Kaart 5 : Acties ten gunste van de zachte mobiliteit

A. INLEIDING

De tweede fase van het **Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP)** bestaat erin een **scenario duurzame mobiliteit** op te stellen. Deze fase sluit aan op een omvangrijk rapport (50 bladzijden in A3-formaat en 60 kaartafbeeldingen) met daarin een **plaatsbeschrijving en een diagnose** (van de bestaande toestand) en **algemene doelstellingen** (fase 1). In de herfst van 2009 werd dat rapport voor advies voorgelegd aan de bevolking van Koekelberg.

De scenariofase is bedoeld om een **globale mobiliteitsstrategie op lange termijn** vast te leggen op gemeentelijk niveau. Uiteraard is de strategie op een verbetering van de algemene verplaatsingsomstandigheden in Koekelberg gericht, maar zoekt ook aansluiting met een **duurzame mobiliteit**. Dat begrip impliceert de – zowel individuele als collectieve – noodzaak om de verplaatsingsgewoontes te herzien, net als de prioriteiten die impliciet aan elk vervoermiddel worden toegewezen.

In aansluiting op dit document zal het GMP bovendien een **Actieplan** omvatten. Dit wordt een operationeel draaiboek om de acties van de gemeente, net als die van de diverse mobiliteitsspelers die in Koekelberg aan het werk zijn, op korte en middellange termijn te organiseren.

Het scenario duurzame mobiliteit is opgebouwd op **algemene doelstellingen** (cf. fase 1). Dit zijn onmisbare bakens opdat de acties van de gemeente op dezelfde golflengte zitten als die van de andere bevoegdheidsniveaus. Die doelstellingen voldoen aan het stramien opgelegd door het Gewest (en toegepast door de gemeente) om een globaal en coherent mobiliteitsbeleid voor de hele Brusselse grootstad uit te rollen. Ze vormen het "basismenu" waarop alle gemeentelijke mobiliteitsplannen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geënt zijn.

Dit rapport bestaat uit twee grote luiken :

- ➔ een **overzicht van de principes**, verplichtingen enz. die als leidraad golden bij de opstelling van het scenario duurzame mobiliteit ;
- ➔ de opgave (**richtschema**) van de gespecialiseerde maatregelen voor elk van de verkeersmiddelen.

B. OPSTELLING VAN HET SCENARIO DUURZAME MOBILITEIT

1. OPSTELLINGSPRINCIPES

Het **scenario duurzame mobiliteit** gaat uit van de ontwikkeling van de collectieve vervoermiddelen en van het zachte verkeer (fiets, te voet), zo mogelijk op een complementaire manier (multimodaliteit). Omgekeerd moet het gebruik van het individuele voertuig (de wagen) afnemen en vooral doelgerichter worden volgens de aard van de verplaatsing. In dat verband herinneren we eraan dat het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP, momenteel in herziening onder de naam Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, GPDO) een **reductie van het verkeersvolume met 20%** tegenover de toestand van 1999 ambieert voor het Brusselse Gewest. Een ambitieus streefdoel (vooral omdat de bevolking heel sterk aangroeit in Brussel; in 2020 zouden er 1,2 miljoen inwoners zijn) dat in grote lijnen wordt overgenomen in het ontwerp van gewestelijk vervoersplan (Iris 2) dat echter nog niet definitief is goedgekeurd.

Het scenario duurzame mobiliteit zou kunnen voortvloeien uit de keuze tussen **meerdere tegengestelde scenario's** die elk voorrang geven aan hun eigen grote werkpistes. Die vrijheid van keuze is echter vooral theoretisch als men weet dat :

- Koekelberg slechts één – qua afmetingen bescheiden – onderdeel is van de Brusselse metropool die zelf een draaischijf is voor het verkeer op landelijk niveau ;
- diverse krachtlijnen vastgelegd werden (of worden) op gewestelijk niveau (Iris 2) en op federaal niveau (GEN-project). Koekelberg kan dus niet op eigen houtje gaan handelen en maatregelen treffen die te eenzijdig, utopisch of ronduit onuitvoerbaar zijn ;
- de kernparameters van de mobiliteit op het terrein niet altijd beheerd kunnen worden. men moet rekening houden met de aangrenzende gemeentes, zeker in het geval van Koekelberg;
- de gemeente een belangrijke rol speelt, maar slechts beperkte actiemiddelen heeft op het gebied van de mobiliteit. Ze kan rechtstreeks en op een significante manier ingrijpen in de afhandeling van lokale problemen, maar niet (of veel minder) in problemen die zware infrastructuurwerken vereisen (voorbeelden: werkzaamheden aan de spoorinfrastructuren, het beheer van de grote gewestassen...).

Het **scenario duurzame mobiliteit** is dus vooral het resultaat van:

- de bereidheid om zich te verzetten tegen de huidige dynamieken (trendmatig scenario) die – met hun steeds overweldigender aanwezigheid van auto's en vrachtwagens – indruisen tegen het concept van een duurzame ontwikkeling ;
- de weigering om het aanbod simpelweg af te stemmen op de verkeersvraag; een principe dat eveneens met een duurzame ontwikkeling botst en heel wat materiële, ecologische en sociale issues omvat die ronduit onmogelijk zijn ;
- de bezorgdheid om de door het Gewest voorgeschreven principes op lokaal vlak toe uit te voeren en te organiseren onder het motto "think global, act local".

Het scenario duurzame mobiliteit is ontwikkeld vanuit een reeks **basisconcepten** (veiliger openbare ruimte, ontwikkeling van de zones 30, inperking van het doorgangsverkeer, invoering van een globaal en coherent parkeerbeleid... - cf. de algemene doelstellingen gedefinieerd in fase 1 van het GMP) waarvan de **speelruimte** afhangt van :

- de snelheid waarmee de gemeente zal (en financieel kan) reageren ;
- de mate waarin de besliste maatregelen al dan niet geleidelijk worden ingevoerd ;
- de actieprioriteiten die in het actieplan van het GMP zullen worden vastgelegd (fase 3) ;
- de bestaande "mobiliteitspassiva" (cf. diagnose van de bestaande toestand) : op bepaalde vlakken moet er nog heel wat gebeuren, op andere minder.

Maar eigenlijk zijn tegenstrijdige scenario's gewoon uitgesloten voor deze basisconcepten (bijv. de afschaffing van elke parkeerregeling overwegen).

Voor bepaalde **specifieke thema's** zijn **tegenstrijdige scenario's** dan weer wel haalbare kaart (de toekomst van de Bossaertlaan, de organisatie van het verkeer rond de basiliek, de manier om het doorgangsverkeer in de wijken onder controle te houden...). Deze alternatieven moeten mettertijd doorgelicht worden, maar ze hoeven niet per se op korte termijn afgehandeld te worden (vooral omdat ze doorgaans betrekking hebben op plaatsen die niet door de gemeente, maar door het Gewest beheerd worden).



*Het verkeer rond de Basiliek en het Elisabethpark :
veel problemen maar tevens veel oplossingsmogelijkheden.*

2. BESTAANDE BEPERKINGEN

Het scenario duurzame mobiliteit, waarvan de diverse onderdelen hierna worden toegelicht (richtschema verkeer) is de vertaling van de verwachte (verhoopte) toekomst van de mobiliteitsgewoontes in Koekelberg. Het scenario is weliswaar een streefdoel, toch moeten we vooral met beide voeten in de werkelijkheid blijven, anders dreigt de mobiliteitsproblematiek een vooral theoretisch gegeven te worden. Doelstellingen vastleggen, een actieplan opstellen... dat is reeds een eerste (en belangrijke) stap. Die elementen in de praktijk omzetten, dat is vaak al veel moeilijker. De toepassing van het scenario botst doorgaans immers op een **reeks beperkingen** die slechts zelden bevorderlijk zijn voor de concrete uitwerking. Beperkingen die erg moeizaam omgebogen kunnen worden, aangezien ze in de werking van onze huidige maatschappij geworteld zitten.

Daarom moeten we ons bewust zijn van de volgende overwegingen :

1) Een ongunstige algemene context : het vervoersinfarct, de aangroeiende vrachtwagencolonne, de toenemende verontreiniging, de noodzaak om de CO₂-uitstoot in te perken... zijn stuk voor stuk redenen die energieke maatregelen rechtvaardigen. Toch zijn er slechts weinig tastbare tekenen die op een reële verandering in de werking van onze maatschappij wijzen :

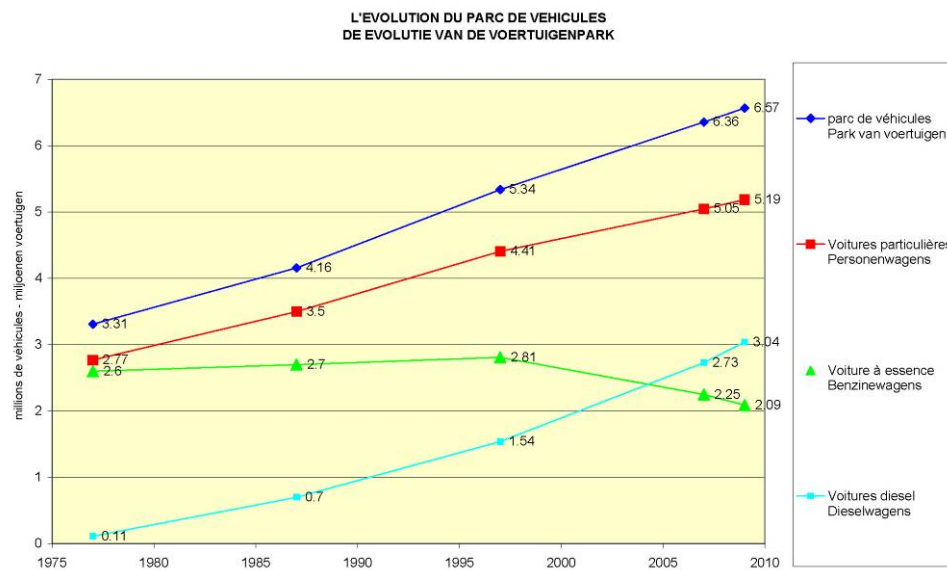
- de recente mislukking van de Kopenhagen-top (opwarming van de aarde) ;
- de toenemende versnippering van de woon- en werkplaatsen ;
- de dieper wordende sociale kloof (ook m.b.t. het gebruikte vervoermiddel) ;
- de verkapte ontmanteling van de spoorweg (vooral op het vlak van goederentransport) ;
- de fiscale voordelen op de wagen (bedrijfswagens...) ;
- de steeds groter uitvallende privéwagens (monovolumes, terreinwagens...) ;
- de marketing rond de auto (reclame, sociale status) ;
- de recente comeback van grote snelwegprojecten (ontdubbeling van de Ring, afwerking van de ring in het zuiden enz.) ;
- vele maatregelen die al jaren worden aangekondigd (verkeersinperking, uitbreiding van het openbaar vervoer op grote schaal) zonder significante macroscopische gevolgen ;
- de verheerlijking van de "just in time"...

Sterke trends dus die tegen het verhoopte doel ingaan.

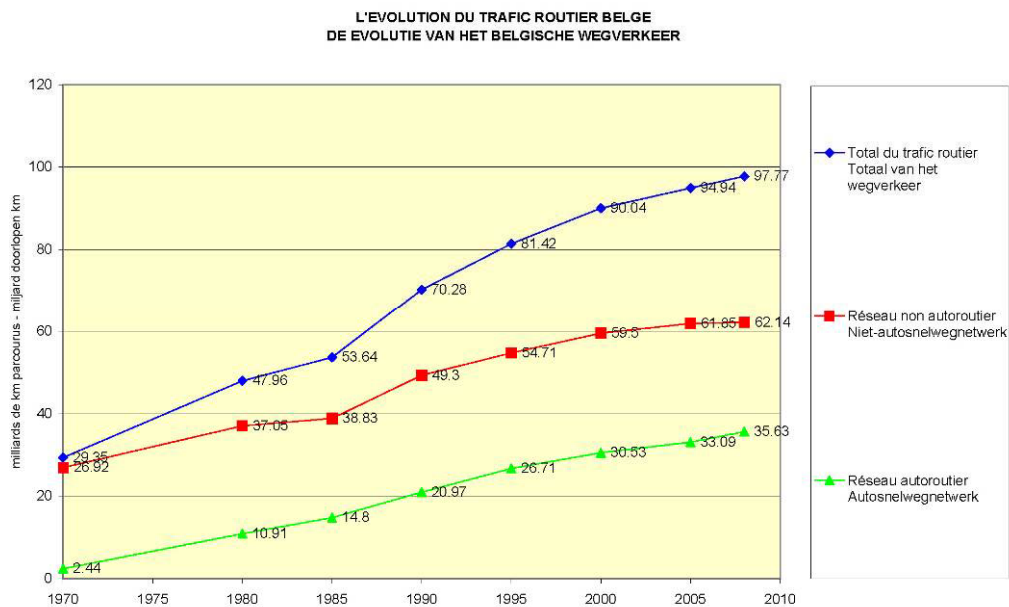
Deze weinig gunstige context mag echter niet tot berusting leiden :

- iederéén moet overtuigd worden van de rechtmatigheid van maatregelen die de duurzame mobiliteit bevorderen; een besef dat stilaan begint te groeien ;
- er moeten geloofwaardige alternatieven voor de auto komen ;
- geleidelijk komen er meer en meer daadkrachtige, zij het nog prille acties (bijv. gratis openbaar vervoer voor bepaalde gebruikers) ;
- sommige parameters kunnen volledig omslaan van de ene dag op de andere (aardoliecrisis)...

Het GMP moet dus omstandigheden creëren die het openbaar vervoer en het zachte verkeer alle troeven in handen geven, maar die ons tegelijk zo goed mogelijk wapenen tegen markante gebeurtenissen (de aardoliecrisis bijvoorbeeld).



In de loop van de 30 laatste jaren is het Belgische autopark bijna verdubbeld.



*De evolutie van het wegverkeer in België (1980-2010) :
een aanhoudende en regelmatige groei.*



De auto's : verbruiksgoederen die van een permanente marketing genieten of die zich voorstellen onder de meest overdreven vormen (zie foto rechts, een reclame ter gelegenheid van de autosalon).

2) Te veel besluiteloosheid en geen concrete effecten : in de lijn van het vorige punt moeten we vaststellen dat de goeie wil er wel is, maar dat het te vaak bij voornemens blijft. Eén van de talloze voorbeelden (overgenomen uit het Plan 2002-2010 voor structurele verbetering van de luchtkwaliteit en strijd tegen klimaatopwarming – een plan goedgekeurd in 2002): "*het voluntaristische scenario dat erin bestaat om het totale volume van het wegverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met 20% te verminderen tussen 2000 en 2010, maakt het mogelijk om de vooropgestelde uitstootbeperking van het Luchtplan te bereiken*". We weten wat daar ondertussen van aan is...

3) Tegelijk ruime en beperkte speelruimtes : een groot deel van de mobiliteitsproblemen doet zich 's ochtends en 's avonds voor, tijdens het woon-werkverkeer (of woon-schoolverkeer). Het overmatige gebruik van de wagen voor dergelijke verplaatsingen houdt – in theorie – een enorm potentieel aan mensen in die de auto aan de kant kunnen laten staan voor andere vervoermiddelen (NB: op internationaal niveau scoort Brussel nogal slecht op het modale aandeel van het vervoer).

Een marge die echter fors beknot wordt door andere gegevens :

- een groot deel van de mensen die in Brussel werken, woont buiten het Brusselse Gewest en... doorkruist Koekelberg op weg naar de voornaamste tewerkstellingspools ;
- voor die mensen biedt zelfs het GEN-project slechts een gedeeltelijke oplossing (door de enorm grote behoeften en door de versnippering van de bevolking) ;
- de capaciteit van de netwerken (in het bijzonder van het openbaar vervoer) kan niet volgen met de recente en verwachte demografische evolutie van het Brusselse Gewest (een sterke bevolkingstoename ligt in het verschiet).

4) Koekelberg, slachtoffer van het... doorgangsverkeer : hoewel de gemeente slechts bescheiden afmetingen heeft, is Koekelberg de draaischijf van de belangrijkste verkeersaders (en dus van het verkeer) in het noordwesten van Brussel. Naast de zware druk van het verkeer dat die anders volgt, kampt ze met doorgangsverkeer dat diverse woonwijken als sluipweg gebruikt. Zelfs met een drastische verlaging van het verkeer op de as Leopold II (rondom de basiliek enz.) en de verbinding Bossaert – Mettewie, zal Koekelberg hoe dan ook af te rekenen hebben met de problemen die deze assen met zich meebrengen. Een ernstig knelpunt op lange termijn waarvan we de negatieve impact moeten indammen (betere organisatie, betere functionaliteit). Bovendien is Koekelberg niet dé plaats waar het inkomende verkeer van de pendelaars in het Brusselse Gewest aangepakt kan worden (die plaatsen liggen meer aan de rand van het Gewest). De gemeente ondergaat dus de overlast van problemen die elders niet opgelost raken.

5) Beperkte budgetmarges : de financiële toestand van zowel Koekelberg als van het Gewest kan geen buitensporige ambities aan. Het budget impliceert dat :

- de acties ruim in de tijd gespreid worden (actieplannen) ;
- men erop toeziet dat de planning van courante herstellingswerken aan de wegen optimaal gecombineerd worden met werkzaamheden die binnen de nieuwe mobiliteitsdoelstellingen kaderen (toevoeging van fietsmarkeringen, trottoirverbredingen op kruispunten...).

De meest cruciale en duurste behoeften hebben echter betrekking op gewestelijke en federale infrastructuur. Ze moeten dus ingeschreven worden in veel bredere vooruitzichten (op middellange en lange termijn) waarover de gemeente Koekelberg niets te zeggen heeft.

3. KWANTIFICERING VAN DE STREEFDOELEN EN BEOORDELINGSMETHODE

3.1 Mobiliteitsindicatoren

Het scenario duurzame mobiliteit impliceert dat de verplaatsingsgewoontes van de bevolking significant veranderen. De algemene context wordt echter gekenmerkt door :

- een steeds uitbreidend privé- en bedrijfswagenpark ;
- een nadrukkelijker verkeerscongestie tijdens uitdijende tijdsbestekken ;
- de verzadiging van de openbaarvervoernetten, ondanks de uitbreiding van het aanbod ;
- een nog marginaal gebruik van de fiets ;
- veel te weinig mensen die te voet gaan (dat wordt vaak als tijdverlies gezien) ;
- de (te) weinige middelen die geïnvesteerd worden in alternatieven voor gemotoriseerde verplaatsingen (GEN, gewestelijke fietsroutes), terwijl het onderhoud van de wegen alleen al torenhoge budgetten opslokt ;
- de nagenoeg ontbrekende investeringen in maatregelen om de multi- (en inter)modaliteit te steunen.

Dergelijke trends ombuigen is geen klein bier en, op lange termijn, moeten de effecten van de toegepaste maatregelen **beoordeeld** kunnen worden.

De **plaatsbeschrijving en diagnose** (fase 1 van het GMP) vormen een degelijke **databank van tijdsgebonden gegevens** waarop we jarenlang kunnen terugvallen. Vooral omdat er grote inspanningen geleverd werden om over gekwantificeerde (of makkelijk kwantificeerbare) elementen te beschikken die op het volledige grondgebied van de gemeente betrekking hebben.

Die **mobilitéitsindicatoren** zouden geregeld moeten worden bijgewerkt. Zo kan worden nagegaan in welke mate de vooropgestelde doelstellingen al dan niet bereikt zijn. De meest significante indicatoren die de gemeente up-to-date- dient te houden, dat zijn de kaarten B2, B5, B7, B8, B9, B10, C1, C2, C4, C5, C6, C7, C12, D1, D2, D3, D4, D7, E1, E2, E3, E5 en G1 (cf. fase 1 van het GMP). Voor die kaarten moet men streven naar :

- een update van het volledige indicatorenpakket om de 5 jaar ;
- de opstelling, parallel met de update van de bestaande kaarten, van kaarten waarop de chronologie van de diverse acties wordt weergegeven. Op die manier beschikt de gemeente over nauwkeurige en instant archieven over de mobiliteitsacties die in de loop der tijd op haar grondgebied werden uitgevoerd ;
- het geregelde onderhoud, op jaarbasis, van de meest nuttige documenten voor de diverse diensten van de gemeente (in het kader van een dagelijks beheer, mits de haalbaarheid van dergelijk beheer en de toewijzing van de nodige middelen).

Nog andere nuttige indicatoren kunnen bijgehouden worden voor het openbaar vervoer (kaart C8, C9, C10 en C11). Dat hangt echter af van de regelmaat waarmee de MIVB – en in mindere mate De Lijn en de NMBS – tellingen en evaluaties organiseren.

3.2 Becijferde streefdoelen

De toepassing van het scenario duurzame mobiliteit houdt in dat er concreet acties op het terrein worden uitgevoerd (zie verder). Dit impliceert ook enkele **becijferde grote streefdoelen** die aansluiten op de gewestelijke doelstellingen (GewOP, Iris-plan) of op basis van plaatselijke bijzonderheden zijn vastgelegd.

De hierna becijferde streefdoelen zijn gemiddeld op een tijdsbestek van 2015-2017 gericht. Een middellange termijn dus die voldoende tijd laat om te reageren en voldoende ruimte biedt opdat nieuwe gewoontes ingang kunnen vinden. Die waarden moeten eventueel gevalideerd worden (aangevuld, toegelicht en/of aangepast) naargelang de becijferde streefdoelen die uiteindelijk in het Iris 2-plan zullen vastgelegd worden (het ontwerp van dat plan is nog niet goedgekeurd door de gewestregering).

Merk op dat de gemeente bepaalde van die streefdoelen (althans gedeeltelijk) zelf bepaald, maar dat ze pas volledig realiseerbaar zijn als het gewest en andere bevoegdheidsniveaus er van hun kant in slagen om een coherent mobiliteitssysteem in te voeren voor de hele Brusselse grootstad en voor het noordwesten van Brussel in het bijzonder.

De vervulling, na verloop van tijd, van die becijferde streefdoelen dient geregeld beoordeeld te worden, nu eens door de gemeente, dan weer door het Gewest (meer bepaald via het beheer van de mobiliteitsindicatoren – cf. supra).

Doel	Herkomst	Opmerkingen
Inperking van het totale verkeersvolume met 10% en op langere termijn met 20% (basisjaar: 1999)	Gewest (GewOP, ontwerp Iris 2) van	1) bij gebrek aan een verkeerstelling op de buurtwegen uit 1999, moet het streefdoel beoordeeld worden op basis van de telling van 2009. 2) die waarde is een gemiddelde voor het hele net. Lokaal zijn grotere dalingen mogelijk, terwijl die op andere plaatsen beperkter of zelfs onbestaand dreigen te zijn. 3) het scenario van het Iris 2-ontwerp voorziet een verkeersinperking van 10% in 2015 en van 20% daarna.
Inperking met 50% van het aantal ongevallen met gewonden	Federaal	1) doel te bereiken dankzij een beter algemeen veiligheidsniveau van de openbare ruimtes. Voor de buurtwegen lijken de problemen zich te concentreren in "laag Koekelberg" (cf. kaart D4, fase 1 van het GMP). 2) de grote assen moeten eerst aangepakt worden (de huidige inrichting is immers verouderd en/of verwarrend voor de verschillende gebruikers). 3) in samenhang met de ontwikkeling van de zones 30. 4) een oud federaal streefdoel (uit 2000) dat vandaag nog niet bereikt is (maar weer aan bod moet komen).
Het wijkennet (77% van alle wegen van het Gewest) moeten geleidelijk omgezet worden in zones 30	Gewest (GewOP) / Gemeente	1) vloeit voort uit de toepassing van het richtplan voor de inrichting van zones 30 (2004). 2) de ambitie bestaat om, tegen 2015, twee derden van de <u>buurtwegen</u> van Koekelberg in een zone 30 om te vormen.
Een minimale kwaliteitsnorm van 90% voor de wegen garanderen	Gewest / Gemeente	1) de overige 10% slaat op een normaal niveau van infrastructuur (rijbanen, trottoirs...) die aan vernieuwing toe zijn. 2) volgens de diagnose gesteld in 2009 (cf. kaart B2 en B5, fase 1 van het GMP) is dit niveau min of meer bereikt. De uitdaging bestaat erin om dit niveau in de toekomst te handhaven (cf. slijtage van de infrastructuur).

Handhaving van de totale parkeercapaciteit langs de openbare weg op ongeveer 3.400 plaatsen	Gewest / Gemeente	1) houdt rekening met de bestaande, relatieve optimalisatie van de capaciteit langs de openbare weg en de sterke druk (vooral 's nachts) van de buurtbewoners (zeer hoge bevolkingsdichtheid). 2) plaatselijke capaciteitsbeperkingen (heraanleg van de openbare ruimte ten gunste van "zwakke" gebruikers) kunnen gecompenseerd worden door rationelere indelingen voor de buurtbewoners. 3) dit doel moet later opnieuw bekeken worden in het licht van het toekomstige Gewestelijk Parkeerplan (waarvan men binnenkort met de opstelling zou beginnen).
Verkeersbeheer dankzij blauwe zones en betaalzones die tot 75% van de parkeermogelijkheden langs de weg vertegenwoordigen	Gewest / Gemeente	1) momenteel is dat 52%. 2) in een eerste fase moet de recente (2009) uitbreiding van de blauwe zones in laag Koekelberg verteerd worden (administratief beheer). 3) deze ontwikkeling moet gepland en getest worden in functie van de plaatselijke gegevens (van de wijken). 4) men moet vermijden dat de blauwe zones contraproductief worden (niet erg nuttig voor buurtbewoners voor plaatsen waar er weinig parkeerproblemen zijn of in dichtbevolkte wijken waar de kans op een capaciteitsuitbreiding voor de buurtbewoners nagenoeg nihil is). 5) er wordt aan gedacht om de gemeente op termijn tot één grote blauwe zone te maken. Dit moet later opnieuw bekeken worden in het licht van het toekomstige Gewestelijk Parkeerplan (waarvan men binnenkort met de opstelling zou beginnen).
Het openbaar vervoer moet 41% van het woon-werkverkeer verzekeren	Gewest (GewOP)	1) in 2010 (enquête bij het personeel van Koekelbergse scholen en van het gemeentebestuur) schommelt het aandeel van het openbaar vervoer, naargelang de instellingen, tussen 40 en 50%, met Koekelberg als bestemming. 2) gezien de zeer voordelige aanwezigheid van de metro, kunnen we aannemen dat dit (algemene) streefdoel (voor het hele Gewest) lokaal bereikt en zelfs overtroffen wordt in Koekelberg. 3) doelstelling afhankelijk van een algemene capaciteitstoename van het openbaar vervoer (gelet op de toenemende behoeften in verhouding tot de huidige demografische druk).
Het openbaar vervoer moet 50% van het woon-schoolverkeer verzekeren	Gewest (GewOP)	1) in 2010 (enquête op scholen over de verplaatsingsmiddelen van de leerlingen) vertegenwoordigde het openbaar vervoer 20-30% voor de bestemming Koekelberg. 2) het streefdoel van 50% (gemiddelde voor het Gewest) lijkt moeilijk haalbaar voor Koekelberg, waar 50% van de verplaatsingen naar school te voet wordt afgelegd (vooral in het fundamenteel net).
90% van de haltes van het openbaar vervoer moet met wachthuisjes uitgerust worden	Gewest (GewOP)	1) in 2009 was 69% van de haltes in Koekelberg uitgerust met een wachthuisje. 2) de standaard norm van 90% moet in het licht van de (soms bijzondere) plaatselijke toestand gezien worden. In Koekelberg is een streefdoel van 80% realistischer, want zo'n halte is niet altijd technisch haalbaar. 3) dit streefdoel kan op korte termijn tamelijk makkelijk bereikt worden.

50% van de haltes van het openbaar vervoer moet uitgerust worden met informatie in real time.	Gewest (GewOP)	1) in 2009 was dat slechts 14%, maar daarin zijn ook de tramhaltes inbegrepen en daar is het systeem nog niet operationeel (alleen nog maar getest). 2) dit punt moet voorrang krijgen voor buslijn 20 (aangezien het systeem momenteel alleen voor de bussen werkt).
De capaciteit van de fietsenstallingen op het grondgebied van de gemeente op 100 eenheden brengen	Gewest / Gemeente	1) in april 2009 konden er nauwelijks 23 fietsen gestald worden. 2° er wordt een tamelijk snelle roll-out verwacht, maar het fietsenstallingsprogramma van het Gewest heeft vertraging opgelopen. 3) ze moeten voorzien worden op diverse belangrijke plaatsen van het buurtleven (handelskern, uitrusting...) 4) een streefdoel op korte termijn, in de hoop dat er later een uitbreidingsfase volgt.

4. VOOR EEN GEÏNTEGREERD VERPLAATSINGSSYSTEEM – EEN BETERE BEHEERSING VAN DE AUTOSTROMEN

Om het GMP van Koekelberg in te passen in een geloofwaardig sjabloon van duurzame mobiliteit, moet het scenario "sporen" op zowel macroscopisch niveau (het noordwesten van Brussel), als op lokaal niveau. Met andere woorden: een verplaatsingssysteem vastleggen waarvan de diverse componenten volledig geïntegreerd zijn.

4.1 OP MACROSCOPISCH NIVEAU

De huidige problemen (gevaar, verontreiniging...) zijn uiteindelijk vooral een gevolg van het overmatige gebruik van auto's en vrachtwagens. Naast de promotie van alternatieve verkeersmiddelen, heeft het GMP vooral tot doel om het verkeer (in de brede betekenis van het woord) beter onder controle te houden. Diverse scenario's, die elkaar op macroscopisch niveau tegenspreken, behoren tot de mogelijkheden :

➔ We herhalen (blz. 2 en 3) dat **scenario's die tot een verkeerstoename leiden**, uitgesloten zijn omdat ze haaks op een duurzame mobiliteit staan. In dat opzicht – en ook vanwege het kostenplaatje – is er geen denken aan om de Leopold II-tunnel door te trekken onder het volledige tracé van de Keizer Karellaan.

➔ Het **trendmatig scenario** (de trends die op dit moment spelen) valt evenmin te overwegen, want dit scenario vertaalt zich in :

- steeds toenemende verkeersvolumes, al hebben die volumes vandaag de neiging om zich enigszins te stabiliseren (weliswaar op bijzonder hoge waarden) ;
- acties in het voordeel van het openbaar vervoer (recente sluiting van de metrokring, integrale of gedeeltelijke eigen beddingen, een GEN in de toekomst...) en de algemene betere veiligheid van de openbare ruimte die beslist welkom zijn, maar nog te partieel, traag en/of te laks zijn ;
- vooruitzichten op "spontane" veranderingen die alleen door "uitzonderlijke" gebeurtenissen in gang gezet worden (conflicten op wereldwijd niveau, een totale energiecrisis...); kortom, een absurde oplossing...

➔ Dan blijft er uiteindelijk alleen een **voluntaristisch scenario** dat uitgaat van een **significante verkeersreductie** (cf. GewOP en Iris 2-ontwerp). Al moet dan nog uitgemaakt worden wie deze verlaging zal aansturen. Op macroscopisch niveau moet bepaald worden of de inspanningen voornamelijk gedragen worden door :

- de pendelaars die van buiten het Gewest afkomstig zijn (en voor wie Koekelberg zelden de plaats van bestemming is) ?
- de Brusselaars die Koekelberg dwarsen op hun intragewestelijke verplaatsingen (Molenbekenaars die naar de Spiegelwijk trekken, bijvoorbeeld) ?
- de Koekelbergenaren zelf in hun dagelijkse mobiliteitsbehoeften ?

Uiteraard wordt iedereen gevraagd om zijn duit in het zakje te doen en mobiliteitsgewoontes aan te leren die meer in de richting van echte duurzaamheid gaan :

- algemener gebruik van het openbaar vervoer en de zachte verkeersmiddelen (fiets, te voet) voor de Brusselaars ;
- een modale overdracht naar het GEN en de andere openbaarvervoermiddelen voor de inkomende pendelaars in het Gewest ;
- naast andere pistes die in de toekomst van naderbij onderzocht kunnen worden: de ontwikkeling van het thuiswerk, de invoering van een stadstol of ook de invoering van een lage-uitstootgebied (de meest vervuilende voertuigen komen de stad niet meer in).

Een essentieel punt voor Koekelberg is het **inperken van de autostroom van pendelaars naar het Gewest**. Naast de (verschillende problemen) die deze stroom teweegbrengt op de Leopold II-laan, Pantheonlaan, het Simonisplein, de Bossaertlaan, creëert ze ook sluipverkeer in de woonwijken (onder andere via de Ganshorenstraat, Vrijheidslaan...). Het **voluntaristische scenario voor Koekelberg moet daarom vertrekken van** de volgende elementen (overgenomen uit het GewOP, vandaag in herziening onder de naam GPDO) :

- *"Om het probleem van het toenemende verkeer te bestrijden en de trend om te buigen (het verkeer op de invalswegen naar de Ring neemt toe; de spitsuren breiden uit; de grote assen zijn verzadigd; de toename van het doorgangsverkeer heeft een impact op het secundaire net, ondanks het overwegend residentiële karakter van de betreffende wijken), voert het Gewest een ambitieus beleid dat erop gericht is om het autoverkeer terug te dringen en, parallel daarmee, het aanbod aan andere vervoersmiddelen uit te breiden [...]";*
- *"wat het pendelverkeer naar Brussel betreft, is het de doelstelling van het GEN om te zorgen voor een aanzienlijke modale verschuiving ten gunste van het openbaar vervoer en voor een beperking van het wegverkeer om de levenskwaliteit in Brussel te verbeteren" ;*
- *"De toegangswegen tot de stad moeten een concrete invloed uitoefenen op de controle van het wegverkeer (op het vlak van intensiteit en gedrag) en op de vermindering van het binnenkomend verkeer in de stad."*

In de praktijk betekent dat voor Koekelberg dat het **pendelverkeer moet worden ingedijkt vóór het het Gewest binnenkomt**, want daarna is het te laat (het verkeer waaiert uit over de hele stad). Daarom zijn er concrete maatregelen nodig op de grens tussen het Brusselse Gewest en het Vlaamse Gewest (aanpassing van de verkeerslichtenregeling, inrichting van "stadspoorten", georganiseerde modale overdracht vanaf de Ring...). De grootste knelpunten vlak bij Koekelberg :

- de kruising van de Ring en de Ninoofsesteenweg ($\pm$ op de grens tussen Molenbeek en Dilbeek), net als het 'alternatieve verkeer' dat vanuit Dilbeek de Berchemstraat (brug over de Ring), Kasterlindenstraat en Elbersstraat neemt ;
- het beginpunt van de Keizer Karellaan (in Sint-Agatha-Berchem, bij het knooppunt van Groot-Bijgaarden) ;

- het kruispunt van de Tentoonstellingslaan, de Dikke Beuklaan en de Romeinsesteenweg (+ de afrit van de Ring naar de Dikke Beuklaan) in Jette.

Maatregelen in die zin zullen beslist niet populair zijn bij de pendelaars, maar ze zijn wel noodzakelijk om :

- het GEN-project te laten slagen ;
- een echt beleid voor duurzame mobiliteit op te zetten ;
- een steeds toenemende luchtvervuiling in te dijken ;
- de levenskwaliteit te herstellen in alle wijken in het noordwesten van Brussel, dus ook in de Koekelbergse wijken ;
- de grote assen in het noordwesten van Brussel heraan te leggen als multimodale stadslanen (een begrip dat levenskwaliteit en gebruikersvriendelijke inrichtingen impliceert, net als een evenwichtige verdeling tussen de verschillende verkeersmiddelen) en niet langer als stadssnelwegen ;
- ...



Het kruispunt met verkeerslichten tussen de Keizer Karellaan en de Zelliksesteenweg (links, Sint-Agatha-Berchem) en dat tussen de Tentoonstellingslaan en de Dikke-Beuklaan (rechts, Jette) : sleutelpaatsen om het verkeer dat het Brussels Gewest binnenkomt te regelen.

Nog op het macroscopische niveau, kunnen we ons niet beperken tot **alleen de (zo groot mogelijke) indamming van het autoverkeer dat louter aan de pendelaars is toe te schrijven**. Daarnaast moeten we ook een globale en coherente **modale overdracht** naar het openbaar vervoer mogelijk maken en garanderen, terwijl we een geïntegreerd verplaatsingssysteem garanderen.

De "**instroom**" in het Brussels gewest terugdringen is een eerste en zeer belangrijke stap. Maar dat alleen volstaat niet want :

- die inperking moet gekoppeld zijn aan de opening van het GEN dat eveneens een troef zou zijn voor het intra-Brusselse verkeer van de Koekelbergenaren ;
- modale overdrachtmogelijkheden (ruime parkings en degelijk openbaar vervoer) moeten al aan de grens van het Gewest ingevoerd worden.

Doelstellingen die, helaas, pas op middellange en lange termijn haalbaar zijn en waarop de gemeente Koekelberg volstrekt geen vat heeft.

4.2 Op wijkniveau

Als het pendelverkeer naar Brussel wordt ingedijkt, zal dat uiteraard de druk van het autoverkeer op wijkniveau aanzienlijk verlichten. Een vooruitzicht dat echter afhangt van de grootschaliger interventies op gewestelijk niveau (inrichting van de grote assen) en op federaal niveau (GEN).

Zelfs wanneer de verkeersproblemen op termijn minder druk uitoefenen op de wijken, betekent dat nog niet dat we blind kunnen blijven voor de **mogelijkheden om het verkeer op plaatselijk niveau te reorganiseren** :

- om bepaalde sluiproutes (cf. Ganshorenstraat en vooral de Wapenstilstandstraat) minder aantrekkelijk of zelfs volledig nutteloos te maken ;
- om het doorgaand verkeer af te schrikken, verkeer dat niet alleen door de pendelaars wordt veroorzaakt, maar ook op een meer lokaal niveau (Segherslaan, Belgische Onafhankelijkheidslaan, Steengroefstraat...) ;
- om de verplaatsingen eenvoudiger en veiliger te maken (cf. kruisingsproblemen van voertuigen, bijv.: Van Hoegaerdestraat, Piermezstraat, Jetsesteenweg tussen de Fourez- en de Boogschuttersstraat...).

De verkeersplannen van meerdere **wijken** kunnen dus aangepast worden (door meer bepaald eenrichtingsverkeer toe te voegen of te veranderen) om het doorgaand verkeer in te dammen. Dat is meer bepaald het geval voor :

- wijk van de Ganshorenstraat ;
- wijk Wapenstilstand – Vande Sande ;
- wijk Sint-Agatha-Berchem – Vrede ;
- wijk Seghers – Belgische Onafhankelijkheid.

De mogelijkheden en uitdagingen van deze wijken worden verder in dit dossier aangesneden. Het ligt voor de hand dat er voor deze wijken een keuze gemaakt moet worden tussen lichte scenario's of meer drastische scenario's (met elk hun voor- en nadelen). Via deze lokale actiemogelijkheden kan de gemeente Koekelberg beslist een rol spelen in de meer macroscopische doelstellingen en een stem krijgen in het debat.

4.3 Tot besluit – Voor een geïntegreerd verplaatsingssysteem in het noordwesten van Brussel

De toekomstige organisatie van de verplaatsingen in het noordwesten van Brussel zou, zo mogelijk, moeten vertrekken uit een geïntegreerd systeem dat gebaseerd is op :

1. De inperking van de inkomende capaciteit in het Brussels Gewest, gekoppeld aan de aanleg van overstapparkings en de start van het GEN.
2. Een grondige omvorming van het merendeel van de grote gewestassen (Tentoonstellingslaan, Keizer Karellaan, Ninoofsesteenweg, Mettewielaan...) tot lanen waar het openbaar vervoer (trams, bussen) in een eigen bedding rijdt (cf. het tramproject tussen het Simonisplein en het noorden van Jette) en waar de dwarsverbindingen (oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers, maar ook de secundaire wegen) beter georganiseerd en veiliger zijn.
3. Een algemene metamorfose van het verkeer rond de Basiliek (Landsroemlaan, Pantheonlaan, de tandem Bossaert-Sermonlaan) zodat de stromen overzichtelijker en vooral eenvoudiger worden.
4. Begeleidende maatregelen die het sluipverkeer door de Koekelbergse wijken ontmoedigt of zelfs helemaal verhindert.
5. Specifieke infrastructures voor de multimodaliteit en de aanmoediging daarvan.
6. Een opgedreven promotie van de diverse elementen van het zachte verkeer (voetgangers, fietsers, minder mobiele mensen...), zowel door de aanleg van een compleet fietsnet als dankzij een grondige (en op lange termijn gerichte) herinrichting van de openbare ruimte.

Uiteindelijk kan de gemeente alleen punt 4 tot 5 beïnvloeden (al is ze niet de enige die daarover iets te zeggen heeft). Wat betreft de acties met een meer uitgesproken impact, heeft ze de teugels niet in eigen handen. Koekelberg mag dan wel een voluntaristisch mobiliteitsbeleid voeren en daadkrachtig optreden, ze is hoe dan ook afhankelijk van de dynamiek van het Gewest (en zijn verschillende instanties) en van andere bevoegdheidsniveaus.

C. VERPLAATSINGS- EN PARKEERRICHTSCHEMA

Voor elk verplaatsingsmiddel definieert het richtschema de structuur van de netten, inclusief de hiërarchische verhouding en de onderlinge verbindingen van die netten. Het schema omvat ook de krachtlijnen van het scenario, met name prioritaire actieluiken om een meer duurzame mobiliteit in Koekelberg te kunnen invoeren.

Het richtschema behandelt achtereenvolgens :

- de algemene organisatie (en veiligheid) van de verplaatsingen (van alle middelen) en van het goederenvervoer ;
- de parkeeropties ;
- het openbaar vervoer ;
- het zachte verkeer (voetgangers- en fietsverkeer) ;
- de signalisatie ;
- de informatie aan de burger en aan de verschillende mobiliteitsactoren.

1. ALGEMENE ORGANISATIE VAN DE VERPLAATSINGEN

1.1 DE TOEKOMST VAN HET WEGENNET

Het **wegenet** en de toekomst daarvan vormen een belangrijk luik in de organisatie van de verplaatsingen.

Laten we de metro- en spoorinfrastructuren even buiten beschouwing, dan verzekeren de wegen het overgrote deel van de verplaatsingen in Koekelberg (zowel als vertrekplaats, bestemming of transit). Maar vanwege :

- de dichtheid van het bestaande net,
 - een intensief (en vaak dicht) verstedelijkt grondgebied,
 - de algemene doelstelling om het autoverkeer in te dammen (waardoor de hypothetische aanleg van nieuwe ondergrondse structuren – brede tunnels – al meteen is uitgesloten),
- is het niet aangewezen en zelfs niet mogelijk om nieuwe wegen aan te leggen.

De huidige vermazing van de Koekelbergse wegen (en de dimensionering daarvan) moet dus gezien worden als invariabele parameters op lange termijn.

1.2 HIËRARCHIE VAN HET NET EN INRICHTINGSPRINCIPES

De toekomst van het bestaande wegenet moet in de lijn van duurzaamheid liggen, op een betere hiërarchische rangschikking en grotere veiligheid gericht zijn, en meer open staan voor andere verkeersmiddelen dan de auto.

De hiërarchie voorgesteld in het Iris 2-ontwerp (gewestelijk vervoersplan dat nog door de Gewestregering moet worden goedgekeurd) is ruimschoots geïnspireerd op die van het Iris 1-plan (goedgekeurd in 1998). Ze geldt voor de handvol grote wegen in Koekelberg (cf. kaart 1a en 1b), de rest van het net wordt bij gebrek aan beter als "buurtnet" aangeduid. De normaliserende aard van dergelijke indeling kan uiteraard verbouwereerd doen staan. Toch heeft ze het voordeel dat ze richtlijnen aanreikt voor de rol die de verschillende wegen krijgen toebedeeld en voor de manier waarop ze nu of later ingericht moeten worden.

Die hiërarchie voorgesteld in het Iris 2-ontwerp omvat de toevoeging van een nieuw hiërarchisch niveau, de "verzamelweg type A". Deze "A-weg" staat tussen de "interwijkenweg" en de oorspronkelijke wijkenweg (die we hier zullen aanduiden als "verzamelweg type B"). Niet alleen opent deze wijziging een aantal voorstellen (die niet overgenomen worden in het GMP, cf. het alternatieve voorstel op kaart 1b), ze biedt ook de mogelijkheid om de hiërarchie voorgesteld in zowel het Iris 1-plan als in het Iris 2-ontwerp vanuit een bredere invalshoek te herevalueren (zie verder).

a. De grootstedelijke wegen: (Leopold II-laan en Simonisplein + Leopold II-tunnel en zijn in- en uitritten met de Bossaertlaan, de ringweg samengesteld uit de Bossaertlaan, het Bastenakenplein en de Mettewielaan) :

Hoewel we mogen hopen dat het verkeer langs deze drukke verkeersaders op termijn zal afnemen, blijven ze zonder twijfel een hoofdrol spelen in het Brusselse verkeer. Dit zijn nu eenmaal :

- de voornaamste verkeersassen tussen het centrum en de rand, tussen het noordwesten en zuidwesten van Brussel ;
- de uitgelezen – om niet te zeggen verplichte – trajecten voor het vrachtwagenverkeer, voor het uitzonderlijk vervoer...

Een rol die behouden moet blijven en verbeterd moet worden, al mogen we er in de toekomst terecht naar streven dat die assen meer fungeren als "**stadslanen**" dan als "**stadssnelwegen**" (zie verder). Op het vormelijke vlak stellen we vast dat de hiërarchie van het Iris-ontwerp een probleem met zich meebrengt voor het zware verkeer dat het stadscentrum binnenrijdt vanaf de E40 (of omgekeerd). Aangezien de Leopold II-tunnel niet toegankelijk is voor vrachtwagens, zijn ze tussen het Simonisplein en de Keizer Karellaan verplicht om de Landsroemlaan of de Pantheonlaan te nemen, terwijl die assen als 'interwijkenweg' staan aangeduid. Dat kan op het eerste gezicht een semantisch detail lijken, maar in de praktijk heeft deze indeling concrete en ongunstige gevolgen (zie verder).

➔ **De radiale grootstedelijke as samengesteld uit de Leopold II-laan en –tunnel (+ Simonisplein):** naast de beperkingen voor het zware verkeer (de tunnel is niet toegankelijk voor vrachtwagens), zijn er heel specifieke uitdagingen aan deze locaties gekoppeld.

☒ Aangewezen voor **de Leopold II-tunnel** :

- de infrastructuur renoveren, want die vertoont verontrustende tekenen van slijtage en veroudering (ingestorte muren...);
- de signalisatie binnen in de tunnel harmoniseren (bijv.: de snelheidsbeperking werd terecht op 70 km/u gebracht, maar bij de doorgang onder het kanaal vinden we een bord "50 km/u – herhaling". Dit bord [op het grondgebied van Molenbeek] is eigenlijk helemaal geen herhaling, maar geeft een verandering in de toegelaten snelheid aan);
- de Bossaertlaan uitrusten met een totem die informatie geeft over de verkeersstoestand in de tunnel. Het gebeurt immers vaak dat chauffeurs de inrit naar de tunnel inrijden... om weer achteruit te rijden als ze vaststellen dat de tunnel vol zit. Informatieve signalisatie zou dus een meerwaarde zijn, niet alleen om dergelijke gevaarlijke toestanden te vermijden, maar ook om de automobilisten te informeren ;

- zowel voor de tunnel als voor de volledige kleine ring een wachtdienst voor pechverhelping invoeren (tijdens de spitsuren). Dergelijke diensten bestaan al in andere landen om defecte voertuigen zo snel mogelijk weg te takelen. Zo'n pechdienst zou meer dan welkom zijn om de helaas al te frequente "crisistoestanden" (langer uitlopende files) op de kleine ring en Leopold II-tunnel te beperken ;
- op termijn een krachtig doorstromingsconcept tussen de kleine ring (de Louizapoort, bijvoorbeeld) en het begin van de E40 in Dilbeek ontwikkelen. Niet om de capaciteit van de infrastructuur op te voeren, maar om ervoor te zorgen dat ze zo goed mogelijk functioneert en dat de doorstroming geoptimaliseerd wordt. Dit houdt in dat de werking en organisatie van sommige tunneluitritten en bepaalde kruispunten wordt herbekeken (cf. het kruispunt Keizer Karel – Landsroem – Pantheon in Ganshoren). In dat licht mogen we niet vergeten dat hoe beter de Leopold II-tunnel en de kleine ring "functioneren" (onder overigens gelijke omstandigheden), hoe minder chauffeurs geneigd zullen zijn om naar alternatieve trajecten (die soms door de Koekelbergse woonwijken lopen) uit te wijken.

NB: de herprofilering van het kruispunt met de Landsroemlaan en Pantheonlaan is cruciaal op meer dan één punt. Die herinrichting is schatplichtig aan een eventuele reorganisatie van het verkeer rond de basiliek (zie verder). In dat kader mag een **eventuele (en beperkte) verlenging van de Leopold II-tunnel** onder het kruispunt en onder het begin van de Keizer Karellaan niet uitgesloten worden. De wanorde op dat kruispunt zou zo grotendeels opgelost raken, terwijl de openbare ruimtes veel beter heringericht kunnen worden (om de basiliek en de handelskern op te waarderen). Uiteraard zouden daarvoor eerst de haalbaarheid, de kosten enz. onderzocht moeten worden.



Aan sommige toegangen tot de tunnel wordt zelden een lange filevorming gemerkt (links, aan het kruispunt Pantheonlaan-Landsroemlaan), maar aan andere interfereren de files dikwijls met het verkeer (rechts, het kruispunt Leopold II - Sint-Annakerk).

☒ Op termijn zou de **Leopold II-laan** (bovengronds verkeer) op de hedendaagse noden moeten worden afgestemd. De bovengrondse heraanleg van de laan dateert al weer van 20 jaar geleden (gebaseerd op principes van 30 jaar geleden) biedt nauwelijks ruimte aan het zachte verkeer en telt maar weinig "rustpunten". De verkeers- en parkeervlakken palmen nagenoeg de volledige breedte in en de groene inrichting is uiteindelijk wel erg mager uitgevallen.

Daarom zou het niet slecht zijn om een studie voor deze as op te starten, om de mogelijkheden en uitdagingen van een toekomstige herinrichting beter af te wegen. Eén prioriteit, bijvoorbeeld, is de aanleg van volledig beschermde fietspaden op de laan (ook al bekibbelt men daardoor op de parkeercapaciteit die daar sowieso al marginaal is op macroscopische schaal, dus op het niveau van de betreffende wijk). De laan is immers een essentiële as voor de tweewielersverbindingen tussen het westen van Brussel en het centrum (de tellingen uitgevoerd tijdens fase 1 van het GMP bevestigen dat bijzonder frequente gebruik). Hoewel de laan tamelijk breed is, beschikken tweewielers er niet over specifieke infrastructuur die die naam waard zijn.



De Leopold II-laan : een accumulatie van rijstroken, parkeerruimten en « dienststoeppen » (voor deze die zijn voertuig heeft geparkeerd).

Tot slot wijzen we erop dat de Leopold II-laan niet de status van een voorrangsweg heeft, wat toch vreemd is voor een grootstedelijke as. In normale omstandigheden heeft dat geen verdere gevolgen; in Koekelberg worden alle kruispunten geregeld door verkeerslichten. Maar als die lichten defect raken... De toekenning van het statuut 'voorrangsweg' zou dus bepaald welkom zijn.

☒ Ook het **Simonisplein**, de plaats waar vele wegen en openbaarvervoerlijnen samenkomen, is in meer dan één opzicht essentieel. Er ligt alvast een herinrichtingsplan klaar bij het Gewest (dat over een stedenbouwkundige vergunning beschikt). Dat plan zou zowel de doorstroming verbeteren (het verkeer ligt daar geregeld in de knop) dankzij twee rotondes, als de functie van dit plein als multimodaal knooppunt en draaischijf voor het openbaar vervoer verbeteren.

Een van de uitdagingen (en scenario's) van het GMP bestaat erin om na te gaan in welke mate aanpassingen in de naburige wijken (Wapenstilstandstraat, zie verder) door de gemeente de efficiëntie van de door het Gewest voorgestelde herinrichting kan verbeteren.



De heraanleg van het Simonisplein heeft als doel de regelmatig geobserveerde ingewikkelde situaties op te lossen.

➔ **De grootstedelijke ringweg gevormd door de Bossaertlaan, het Bastenakenplein en de Mettewielaan:** vervult niet alleen een belangrijke rol in de verbindingen tussen het noordwesten en zuidwesten van Brussel, maar ook als verkeerswisselaar samen met de Leopold II-invalsweg (meer bepaald als toegangspunt naar de Leopold II-tunnel). Het recentelijk heraangelegde Bastenakenplein levert geen noemenswaardige problemen op, maar de inrichting van de Bossaertlaan valt niet bepaald optimaal te noemen. De laan kadert in de tamelijk verwarrende context van de grote stadslanen (tussen de Mettewie- en de de Smet de Naeyerlaan), zonder enige eenvormigheid en continuïteit in de inrichting (op 1,5 km vinden we niet minder dan 8 verschillende inrichtingen).

Het verdient aanbeveling dat het Gewest start met een **totaalstudie** voor deze as, vanaf de Mettewielaan ($\pm$ ter hoogte van het kruispunt met de Kasteellaan) en de Leopold I-sstraat (Jette) om de basis uit te zetten voor een complete herziening van deze wegen. Een herziening die wellicht noodzakelijk wordt aangezien er steeds vaker gesuggereerd wordt om een eigen bedding aan te leggen of zelfs om deze as te "vertrammen".



De Bossaertlaan (links) : voetgangerswegen die verkeersstromen onmiddellijk aanpalen, een centrale parkeerruimte (men moet dus oversteken ...)... een waarschijnlijk verdedigbaar concept ten tijde van de aanleg van deze wegen. Maar is dit concept nog aangepast voor een grootstedelijke as? Dezelfde vraag kan men stellen voor de andere kant van de Basiliek, de Sermonlaan, in Ganshoren (foto rechts).

Tot besluit herinneren we eraan dat de grootstedelijke assen bovenaan de hiërarchie van de Brusselse wegen staan. Om maar te zeggen hoe belangrijk ze zijn voor de mobiliteit! Dergelijke assen moeten daarom absoluut voorbehouden worden voor reële mobiliteitsfuncties (zowel gemotoriseerd als ongemotoriseerd verkeer) en niet voor "passieve" functies zoals parkeerruimte (zo nodig kan de parkeerfunctie op een andere manier worden opgelost, zoals elders beschreven).

b. De interwijkenwegen (Pantheonlaan, Landsroemlaan, Frans Gasthuislaan, Jetselaan, Gentsesteenweg, Karreveldlaan, een kort stuk van de Vrijheidslaan) :

Net als de hoofdstedelijke wegen moeten ze op een snelheid van 50 km/u blijven en het statuut van voorrangsweg krijgen (behalve in de Jetselaan en Gentsesteenweg bestaat die voorrang niet, al gelden er her en der wel beperkingen op de voorrang van rechts). Dat statuut zou niet alleen helpen om het verkeer en het openbaar vervoer vlotter te laten doorstromen, maar ook om de veiligheid te verbeteren (een voorrangsweg zet alleen tot overdreven snelheid aan indien er geen begeleidende maatregelen worden getroffen). Ook moet er op gelet worden dat deze verkeersaders een hedendaagse inrichting krijgen die zowel voor de buurtbewoners als voor het zachte verkeer (voetgangers, fietsers) haar nut bewijst.

→ **Pantheonlaan en Landsroemlaan** (+ kort stuk van de Vrijheidslaan) : deze aders spelen een belangrijke rol, aangezien ze het zware verkeer opvangen dat niet door de Leopold II-tunnel kan. Ze zijn op heel uiteenlopende manieren ingericht en moeilijk te begrijpen voor wie het niet gewend is: tweerichtingsverkeer en daarna eenrichtingsverkeer, met bussen die in tegengestelde richting rijden op een apart baanvak en vervolgens op hetzelfde baanvak komen, voorrang van rechts op onverwachte plaatsen enz. Een toestand die des te gevaarlijker is omdat er veel vrachtwagens voorbijkomen.

Een algemene vereenvoudiging van het verkeer is bijzonder wenselijk, maar is pas mogelijk indien **het volledige verkeer rond de basiliek en het Elizabethpark wordt herbekeken**. Eenrichtingsverkeer invoeren in de volledige Landsroemlaan en Pantheonlaan zou de zaken heel wat duidelijker maken. Maar een dergelijke optie zou (naast andere opties) vooral specifiek **onderzocht** moeten worden, onder toezicht van het Gewest, om alle pro's en contra's goed af te wegen.



Links, de Pantheonlaan : een aansporing om op deze as de fiets te gebruiken ; dit gebruik is nochtans gevaarlijk en dus ongewenst; rechts, de Landsroemlaan : een tegenrichting voorbehouden aan de bussen die niet altijd wordt gerespecteerd !

➔ **Frans Gasthuislaan** : deze laan, waar tramlijn 19 voorbijkomt, laat het op meer dan één punt afweten :

- dit is de enige schakel in de mobiliteitsas Basiliek – Groot-Bijgaarden die niet recentelijk vernieuwd werd (net als de Goffinlaan en Koning Albertlaan in Sint-Agatha-Berchem) ;
- de laan is een missing link in de fietsvermazing tussen de basiliek en het Schweitzerplein (dat een geheel vormt sinds er fietspaden zijn in de Goffinlaan) ;
- de laan is niet aangeduid als voorrangsweg, terwijl het natuurlijke verlengstuk (de Goffinlaan) dat wel is sinds 2006. Een onbegrijpelijke toestand voor de weggebruikers ;
- het kruispunt met de Pantheonlaan zit geregeld geblokkeerd door... problemen op het kruispunt tussen de Pantheonlaan en de Keizer Karellaan. Een serieuze belemmering voor het openbaar vervoer (en in het bijzonder tram 19) ;
- het beheer is niet eenduidig, want deze gemeenteweg wordt gedeeld door Koekelberg, Sint-Agatha-Berchem en zelfs Ganshoren.



De Frans Gasthuislaan : het inrichtingsconcept is er sinds decennia onveranderd

Een – noodzakelijk – moderniseringsplan voor deze as zou met de volgende punten rekening moeten houden :

- voorkomen dat tram 19 tijd verliest in het verkeer (eigen bedding ter hoogte van het kruispunt met de Pantheonlaan enz.) ;
- de laan het statuut van voorrangsweg toekennen om de voorrangsregels te harmoniseren (zie hoger) ;
- de continuïteit (met de Goffinlaan) van het fietstraject verzekeren (fietspad of markeringen).

➔ **Jetselaan** : speelt een standaard rol als interwijkenweg tussen het Simonisplein en de Spiegelwijk in Jette. Hier bevinden zich een eigen bedding voor tram 19 (uit de richting van Jette gaat de tram onder de grond net vóór het kruispunt met de Landsroemlaan – de tramsporen lopen ondergronds tussen deze laan en het Pantheonlaan, en bedient het Simonisstation op dat gedeelte), net als fietsstroken. De laan telt dus afzonderlijke netten voor de verschillende types van gebruikers, wat onmiskenbaar een voordeel is.

Op korte en middellange termijn moet een aantal knelpunten toch meer aandacht krijgen :

- de kwaliteit van de trottoirs gaat bergaf ;
- de inrichting van de kruispunten (vooral dat met de Boogschuttersstraat) is verre van optimaal voor de voetgangers) ;
- de eigen bedding van de tram wordt als "rustpunt" gebruikt, wat bepaald gevaarlijk is (zie onderstaande foto) ;
- de fietsstroken worden onderbroken in het Jetse gedeelte van de laan. Oorzaak: de trottoirs zijn er breder dan in Koekelberg en door de aanwezigheid van parkeerstroken is er geen plaats meer voor fietsmarkeringen. Op termijn is het wenselijk om de laan herin te richten, vooral het gedeelte tussen het Simonisplein en de Lakenselaan.



Jetselaan: links wordt het kruispunt met de Boogschuttersstraat gekenmerkt door een (zeer) lang zebrapad en een aanleg dat de snelheid bevordert (de Boogschuttersstraat is er nochtans niet prioritair); rechts wordt de beplante ruimte vaak gebruikt als wandeling en hondenhoekje. Een opportunistisch gebruik maar dat niet zonder risico is !



Kruispunt Jetselaan-Landsroemlaan : een recente en enigszins hybridische heraanleg die waarschijnlijk ongewijzigd zal blijven zonder nieuwe bepalingen om het verkeer rond het Elisabethpark en de Basiliek te reorganiseren.

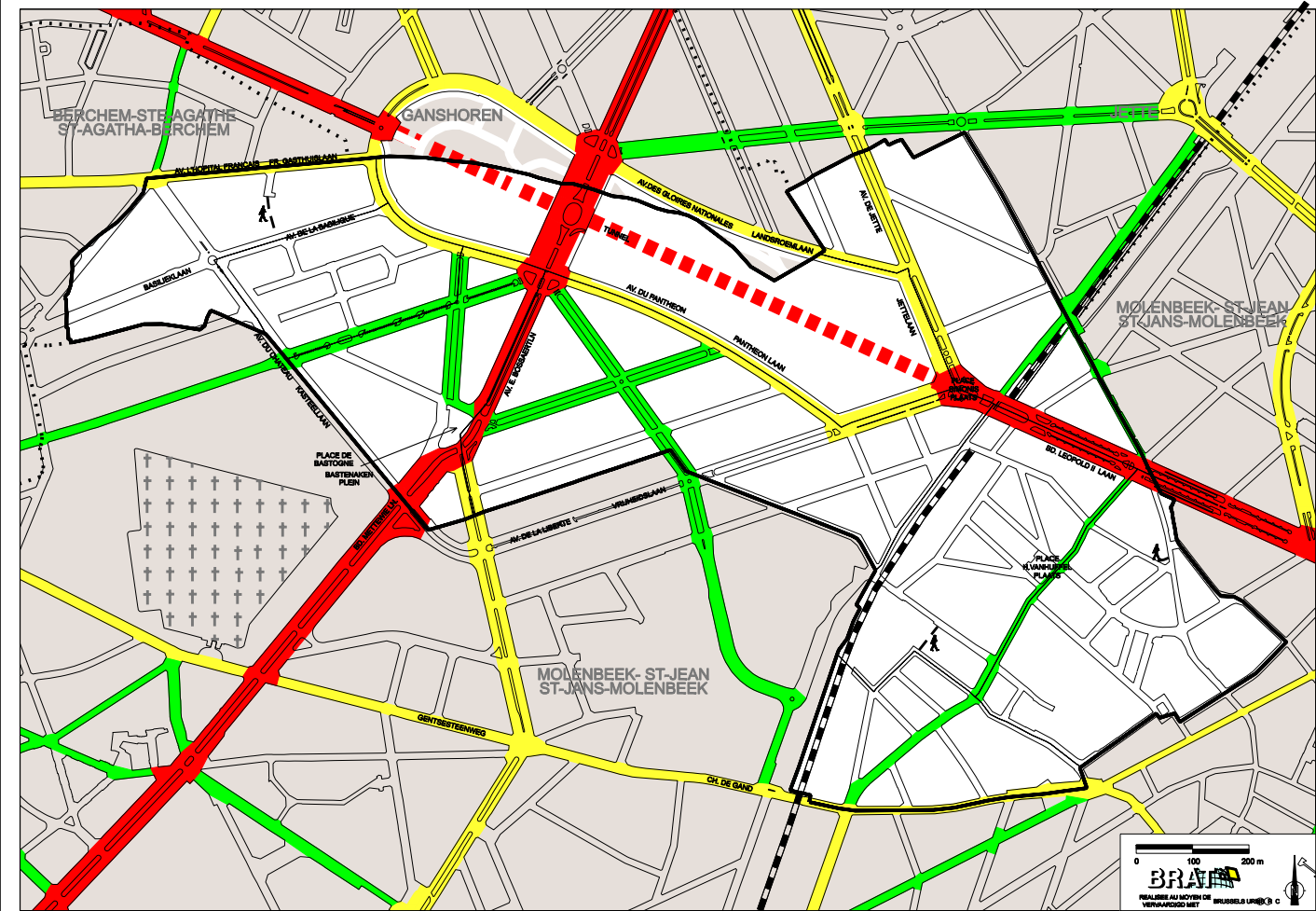
c. De wijkverzamelwegen (cf. kaart 1a en 1b) :

Wat betreft de hiërarchische rangschikking van het wegennet, benadrukt het Iris 2-ontwerp (update van het Gewestelijk Vervoersplan) dat we een onderscheid moeten maken tussen :

- de verzamelwegen van type A die een zekere continuïteit tussen aangrenzende gemeentes verzekeren, net als de interwijkenwegen, maar met een minder druk verkeer en een lagere rijsnelheid ;
- de verzamelwegen van type B die als wisselaar fungeren tussen het buurtnet en het net van een hogere hiërarchie. Ze zijn bedoeld om het door de wijken gegenereerde verkeer af te voeren naar het primaire net.

Het Gewest heeft een voorstel voor **verzamelwegen van type A** klaar (zie kaart 1a). Dat voorstel bevat enkele vreemde eigenaardigheden die veeleer aan een gebrekkige kennis van de betreffende wegen zijn toe te schrijven, dan aan een bewuste strategie :

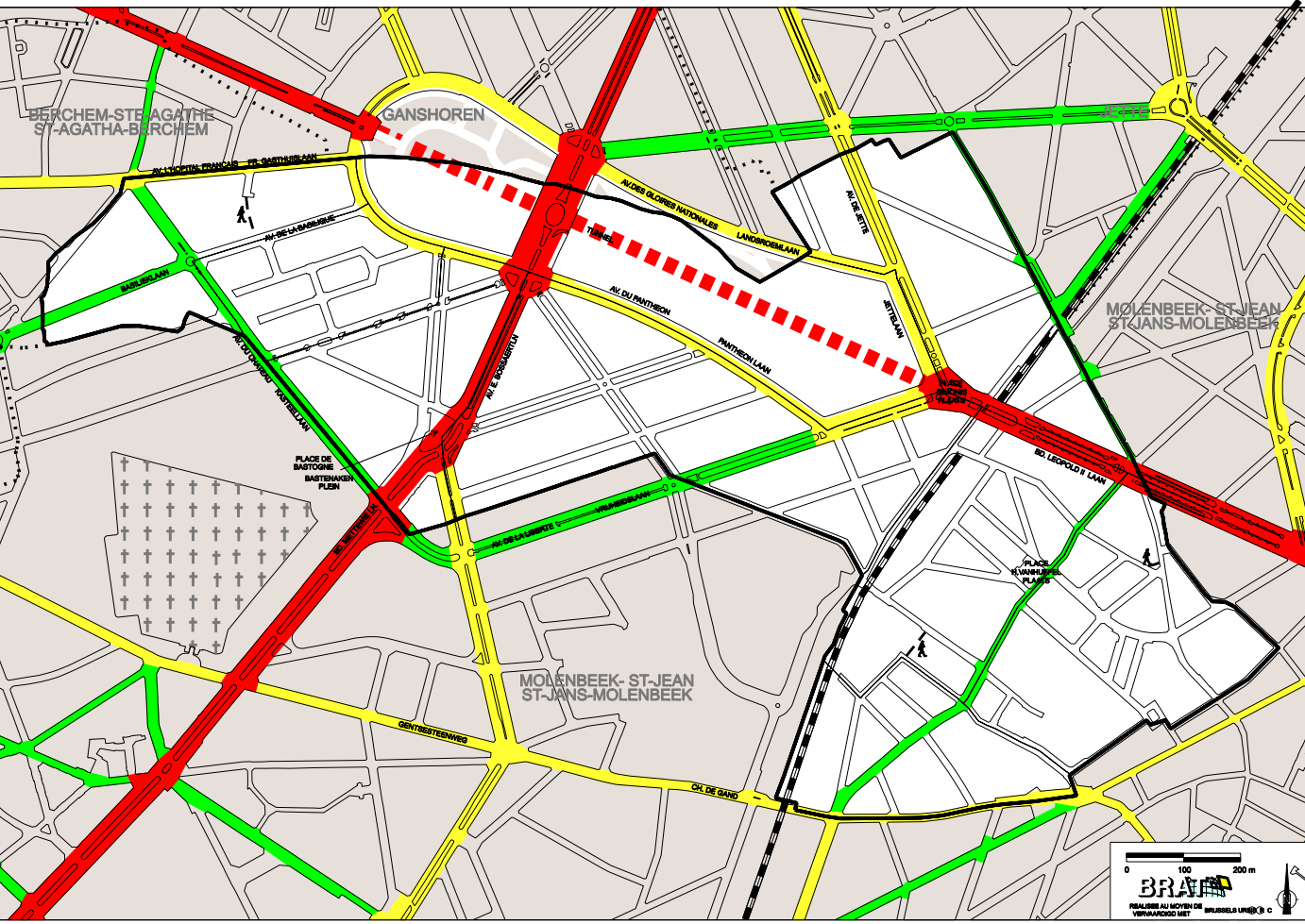
- de Belgische Onafhankelijkheidslaan, Segherslaan, Sint-Agatha-Berchemselaan en Vredeslaan worden als verzamelweg type A gecatalogeerd, terwijl het gemeten verkeer en de functionaliteit beter overeenstemmen met een verzamelweg type B, of zelfs met een simpele binnendoorweg naar wegen van een hoger hiërarchisch niveau ;
- de Vrijheids- en Kasteellaan, met een zwaardere verkeersdruk en een sterkere "interwijkenfunctie" dan bovenstaande wegen (en dat sinds mensenheugenis), worden niet bij de verzamelwegen type A ingedeeld (in tegenstelling tot de Ganshorenstraat die het "natuurlijke" verlengstuk is van de Kasteellaan).



CARTE 1A : HIÉRARCHIE DU RÉSEAU DE VOIRIES - PROPOSITION PROJET PLAN IRIS 2 :
 KAART 1A : HIÉRARCHIE VAN HET WEGENISNETWERK - VOORSTEL PROJECT PLAN IRIS 2

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN	CARTE 1 : HIÉRARCHIE DU RÉSEAU DE VOIRIES KAART 1 : HIÉRARCHIE VAN HET WEGENISNETWERK
VOIE METROPOLITAINE GROOTSTEDELIJKE WEG VOIE INTERQUARTIER WIJKENNET COLLECTEUR TYPE A VERZAMELWEG TYPE A SOURCE : BRAT - AVRIL 2010 BRON : BRAT - APRIL 2010	
	

CARTE 1B : HIÉRARCHIE DU RÉSEAU DE VOIRIES - PROPOSITION PCM
 KAART 1B : HIÉRARCHIE VAN HET WEGENISNETWERK - VOORSTEL GMP



Binnen het kader van het GMP (de hiërarchie in het Iris 2-ontwerp is nog niet officieel en definitief) worden andere keuzes voorgesteld (cf. kaart 1b) :

- de Belgische Onafhankelijkheidslaant en Vredeslaant worden niet als verzamelweg type A getypeerd, want het verkeer is er tamelijk rustig en/of voldoet niet aan het principe van de trajectcontinuïteit tussen wijken ;
- om vergelijkbare redenen worden ook de Seghers- en Sint-Agatha-Berchemselaant niet als A-type aanbevolen, maar vooral ook omdat het gebruik van deze verkeersaders problemen met zich meebrengt voor het (complexe) kruispunt met de Bossaertlaant en Pantheonlaant. Liever dan de "stoorzendersrol" van deze wegen te bestendigen (of zelfs aan te moedigen), overweegt men beter een scenario om de betrokken wijken tegen sluipverkeer te beschermen (zie elders) ;
- de Vrijheids- en Kasteellaant worden dan weer wel als verzamelweg van type A voorgedragen. Ze voeren niet alleen het plaatselijke verkeer af, maar verzekeren ook de continuïteit van de verbindingen tussen de wijken en werden, met dat doel voor ogen, recent nog veiliger gemaakt door het Gewest ;
- bijkomstig wordt de Jetsesteenweg tussen de Leopold II-laant en Carton de Wiartlaant als verzamelweg type A genomineerd in de voorgestelde hiërarchie (dus niet alleen tot aan de Serkeynlaant), net als de Basilieklaant (veeleer dan de Sebrechtlaant) die een veel betere continuïteit naar Sint-Agatha-Berchem biedt.

De **verzamelwegen type B** maken geen deel uit van het door het Gewest uitgestippelde (primaire) net, maar wel van het buurtnet. De verzamelwegen worden door de gemeentes zelf bepaald. Die indeling is bovenal formeel en theoretisch, want het is moeilijk om de inrichting in een vaste vorm te gieten voor de uiteenlopende gevallen die men op het terrein aantreft. Voor Koekelberg heeft die indeling wel een praktisch nut, in die zin dat de meest cruciale wegen op lokaal niveau (die dubbel zo aandachtig onderzocht moeten worden) uit de grote partij buurtwegen gelicht kunnen worden.

Voorgesteld als verzamelweg type B :

- Belgische Onafhankelijkheidslaant, Segherslaant, Sint-Agatha-Berchemselaant en Vredeslaant (wegen die door het Gewest als verzamelweg type A worden voorgedragen) ;
- de Normandië- en Ganshorenstraat (die vandaag veeleer als informele interwijkenwegen fungeren) ;
- de Schmitzstraat (een uitgelezen verbinding tussen de Zwarte Vijvers en de Sint-Annakerkstraat ;
- de Sergijsels- en Houzeau de Lehaiestraat.

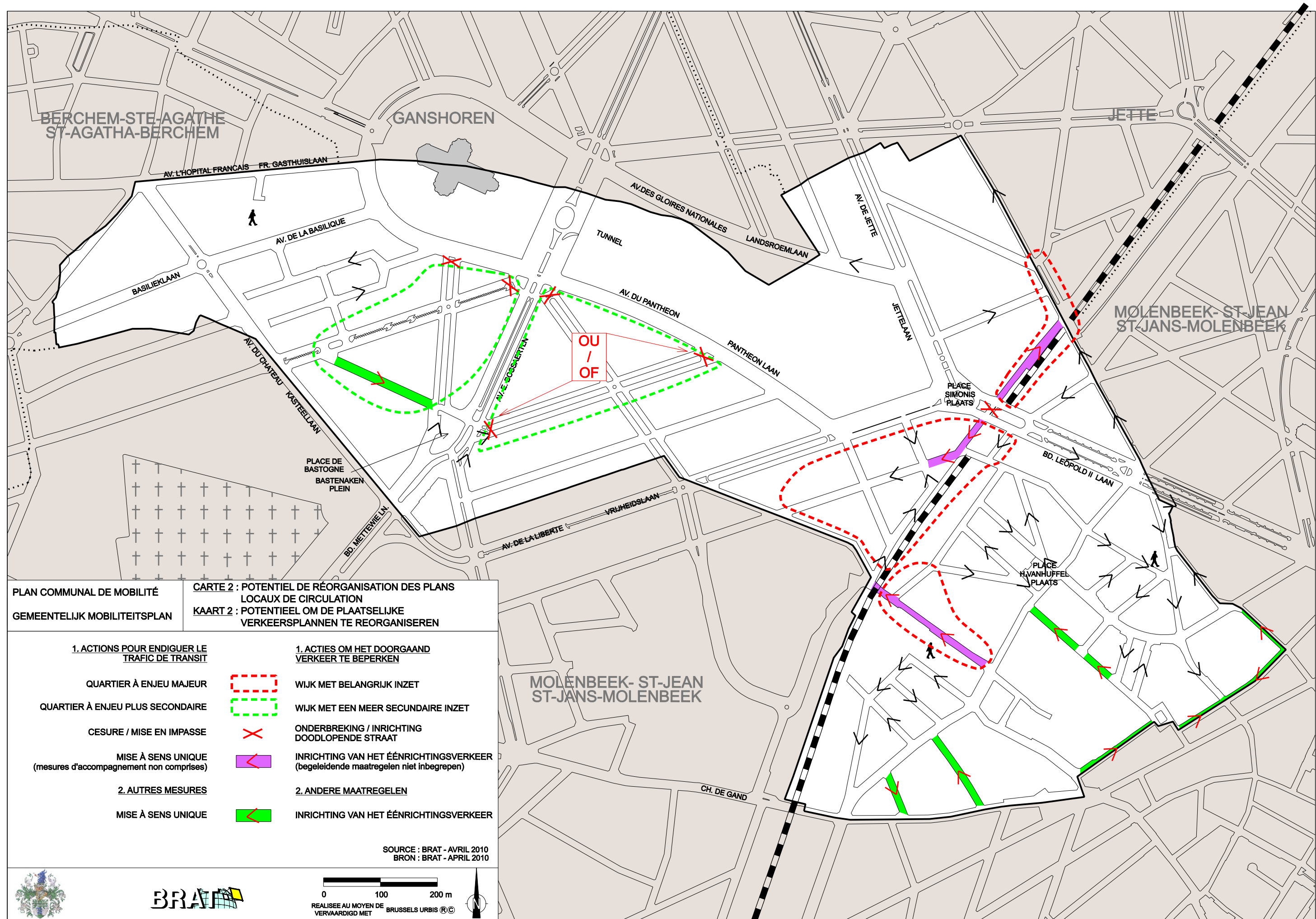
d. Bescherming van de wijken tegen doorgaand verkeer (cf. kaart 2)

Diverse wijzigingen aan het verkeersplan kunnen het – storende – doorgaand verkeer in bepaalde wijken indammen of zelfs verhinderen. De technische oplossingen bestaan (eenrichtingsverkeer, afsluiten van middenbermen enz.), maar de toepassing ervan is bovenal een kwestie van een keuze tussen :

- het behouden van een tamelijk algemene "doorlaatbaarheid" van het wijkennet en het aanvaarden van de overlast en gevaren die dit met zich meebrengt ;
- schikkingen die tot de meest extreme situaties beperkt blijven ;
- dwingende maatregelen die worden uitgebreid naar alle woonwijken, zelfs daar waar de overlast in tijd beperkt blijft (tijdens de spitsuren).

De geplande maatregelen hebben betrekking op :

- de **Ganshorenstraat** : ze wordt zeer intensief gebruikt als parallel traject voor de Leopold II-laan en –tunnel (vandaar dat een goede doorstroming op deze aders zo belangrijk is; zie hoger). Her en der wordt voorgesteld om de doorgang onder de sporen simpelweg af te sluiten, maar dat heeft weinig zin. Eenrichtingsverkeer (van de stad weg) invoeren in de straat echter zou de verkeersdruk op heel "laag Koekelberg" aanzienlijk verlichten. In de mate waarin er onlangs nog eenrichtingsverkeer in de Gentsesteenweg werd ingevoerd, is dergelijke maatregel voor de Ganshorenstraat niet langer ondenkbaar ;
- de **Wapenstilstandstraat** fungeert als bypass voor de drukte op het Simonisplein en de hele Vande Sandewijk heeft onder het sluipverkeer te lijden. Twee scenario's zijn mogelijk. Ten eerste: de heraanleg van het Simonisplein afwachten en hopen dat de doorstroming zal verbeteren zodat chauffeurs minder geneigd zijn om naar de wijk af te slaan. Ten tweede: eenrichtingsverkeer invoeren in de Wapenstilstandstraat om het sluipverkeer te verhinderen, terwijl het verkeer ter hoogte van het Simonisplein daardoor eenvoudiger zou worden. NB: het eenrichtingsverkeer betreft de zuidelijke tak van de Wapenstilstandstraat, maar kan ook op de noordelijke tak toegepast worden (zo nodig met meerdere invoeringsfases, een conditionele fase, "indien nodig") ;
- de **wijk van de Segherslaan en de Belgische Onafhankelijkheidslaan** heeft eveneens last van sluipverkeer, maar in mindere mate dan de twee bovenstaande gevallen. De Segherslaan afsluiten ter hoogte van het kruispunt met de Bossaert- en Pantheonlaan (makkelijk haalbaar omdat het verkeer daar al rechtsomkeert kan maken) zou het niet alleen mogelijk maken om dat sluipverkeer in te perken (of zelfs te verhinderen), maar zou de werking van dat kruispunt bovendien eenvoudiger maken. De manier waarop het verkeer vanaf de Segherslaan invoegt in de Pantheonlaan (richting basiliek) valt niet bepaald onder de noemer "efficiënte inrichting". De manoeuvres die de automobilisten er uitvoeren nemen niet alleen acrobatische proporties aan, ze zijn ook gevaarlijk en stremmen de algemene doorstroming van het verkeer. NB: als (optionele) begeleidende maatregel kan ook de toegang naar de Belgische Onafhankelijkheidslaan afgesloten worden, ofwel vanaf de Bossaertlaan, ofwel vanaf de Pantheonlaan ;
- de **wijk van de Vredelaan en de Sint-Agatha-Berchemselaan** kan op dezelfde manier aangepakt worden als de Segherslaan en de Belgische Onafhankelijkheidslaan. In dat geval zou de Steengroefstraat naar eenrichtingsverkeer moeten omschakelen als begeleidende maatregel.



De aangestipte maatregelen kunnen uiteraard altijd eerst getest worden alvorens de definitieve inrichtingen worden uitgevoerd.

e. De zones 30 (cf. kaart 3) :

Een belangrijk punt op het vlak van mobiliteit steunt op de uitvoering van het **Richtplan zones 30** (goedgekeurd in 2004) dat het "zone 30"-principe fors wil uitbreiden in het buurtnet (cf. kaart 3). De spectaculaire wijziging zou grote en uiteenlopende gevolgen hebben voor de mobiliteit in Koekelberg en zou meer rust brengen voor de buurtbewoners, net als meer veiligheid voor de zogenaamde zwakke weggebruikers (fietsers, voetgangers, minder mobiele mensen). Dergelijke verlaging van de toegestane snelheid in de wijken (die aan begeleidende maatregelen en doeltreffende controles dient gekoppeld te worden) zou niet alleen meer vrijheid voor de andere vervoermiddelen creëren, maar zou meteen ook het snelheidsverschil tussen de auto en het openbaar vervoer, de fiets enz. terugschroeven.

De invoering van een zone 30 houdt in dat het doorgaand verkeer duurzaam wordt ingeperkt (of zelfs verhinderd, zie hoger). Dat betekent voor sommige Koekelbergse wijken (zie kaart 2) dat de veel te grote doorlaatbaarheid (voor het autoverkeer) eventueel ingeperkt wordt via meer eenrichtingsverkeer, doodlopende straten enz.

Naast de recente uitbreiding van de zones 30 in de omgeving van scholen (cf. weergave van de bestaande toestand op kaart 3) maakt kaart 3 een onderscheid tussen **twee prioriteitsniveaus in de invoering van zones 30**. Die prioriteit wordt bepaald door :

- de noodzaak om het grondgebied van "laag Koekelberg" en de wijk Lepreux – Deroover bij voorrang en in hun geheel aan te pakken (door de configuratie kan daar nu al nauwelijks sneller dan 30 gereden worden) ;
- aanvullende "zone 30"-regelingen die in een tweede actiefase worden ingevoerd. Dat geldt voor de voornaamste winkelstraten van "laag Koekelberg" (Jacquetstraat, Sint-Annakerkstraat, Ganshoren- en Schmitzstraat) en voor bepaalde wegen die meer "geïsoleerd" liggen qua toegestane snelheid (bijv.: Steengroefstraat, Boogschuttersstraat...).

Het bewuste richtplan streeft ernaar om twee derde van het buurtwijkenet als zone 30 in te richten tegen 2015. De grote wegen met middenberm van de Plateauwijk (Belgische Onafhankelijkheidslaan, Segherslaan...) zijn niet voorzien in dergelijk programma. Het is niet uitgesloten dat dat ooit wel gebeurt, maar zo'n scenario is momenteel nog veel te voorbarig (de 30 km/u-bepanking op zo'n lanen doen naleven is moeilijk en bovendien niet erg nuttig – op deze verkeersaders gebeuren er erg weinig ongelukken met gewonden – cf. fase 1 van het GMP).

1.3 ANDERE INRICHTINGSPRINCIPES

Enkele markante plaatsen of principes in de inrichting van de openbare ruimte zijn de hoekstenen van het voorgestelde scenario en verdienen dan ook dat we er dieper op ingaan.

a. De inrichting van pleinen en andere verblijfsruimtes :

Pleinen zijn door de bank essentiële ruimtes in de mobiliteit: vanwege hun esthetische en commerciële aantrekkingskracht, hun mogelijkheden tot multimodale overdracht, hun rol als verdeler van het verkeer (draaischijf), hun centrale rol in het buurtleven... Bovendien vormen ze openbare ruimtes waar specifieke activiteiten georganiseerd kunnen worden (markt, rommelmarkt, feest, circus, diverse festiviteiten...).

Koekelberg heeft geen echt grote "verblijfsruimtes" (NB: dat is de reden waarom het Elizabethpark soms voor evenementen werd gebruikt) en de bestaande kleine pleintjes zijn al jarenlang ondergewaardeerd. Toch werd er de laatste jaren heel wat vooruitgang geboekt, met de heraanleg van het Bastenakenplein (het oudste plein), het Vanhuffelplein, het Van Hoegaerdeplein, de inrichting van het Victoriapark en de renovatie van de Novillesquare.



De recente heraanleg van het Vanhuffelplein (links) en de inrichting van het Victoriapark (rechts) hebben het mogelijk gemaakt om verblijfsruimten te creëren in "laag" Koekelberg, een grondgebied dat er niet over beschikte.

Aansluitend op die recente realisaties hoeven er maar weinig ruimtes meer aangepakt te worden op het grondgebied Koekelberg (NB: hieronder gaan we nog in op het specifieke geval van de middenbermen). Het **Simonisplein** is zo'n ruimte. Hoewel de herinrichting voornamelijk mobiliteitsproblemen moet oplossen (het is een draaischijf op dat vlak), kunnen er tegelijk enkele "verblijfsplaatsen" van een veel betere kwaliteit voorzien worden (daar is anders niet veel plaats voor).

Om volledig te zijn – ook al betreft het vooral ruimtes die niet op het grondgebied Koekelberg gelegen zijn – willen we toch aanstippen dat de herinrichting van de **Jetsesteenweg**, daar waar ze spoorlijn 28 kruist, wenselijk zou zijn. Tijdens die aanpassingen – die in overleg met de gemeentes Jette en Molenbeek gepland moeten worden – kan er eventueel plaats voorbehouden worden voor kleine "verblijfsruimtes". Dat zou de toegang naar het Simonisstation verfraaien, de ruimte veel overzichtelijker maken, de (objectieve en subjectieve) veiligheid verbeteren en (indirect) de frequente sluikstortingen tegengaan.

b. De inrichting van lanen met middenbermen :

In de "Plateauwijk" zijn dergelijke lanen kenmerkend voor het landschap van Koekelberg (cf. fase 1 van het GMP). Met uitzondering van de Sint-Agatha-Berchemselaan echter werden ze sinds hun oorspronkelijke uitvoering nauwelijks gemoderniseerd).

De **middenbermen** doen (nagenoeg uitsluitend) dienst als **parkeerstroken** (Vrijheidslaan, Vredelaan, Belgische Onafhankelijkheidslaan en Segherslaan). Ze kunnen op een evenwichtiger manier heraangelegd worden, zodat ze ook fungeren als wandelruimte, verfraaiingselementen enz., in de stijl van de Broustinlaan (in Ganshoren), de Carton de Wiartlaan (in Jette) of ook de Vrijheidslaan (in Molenbeek).

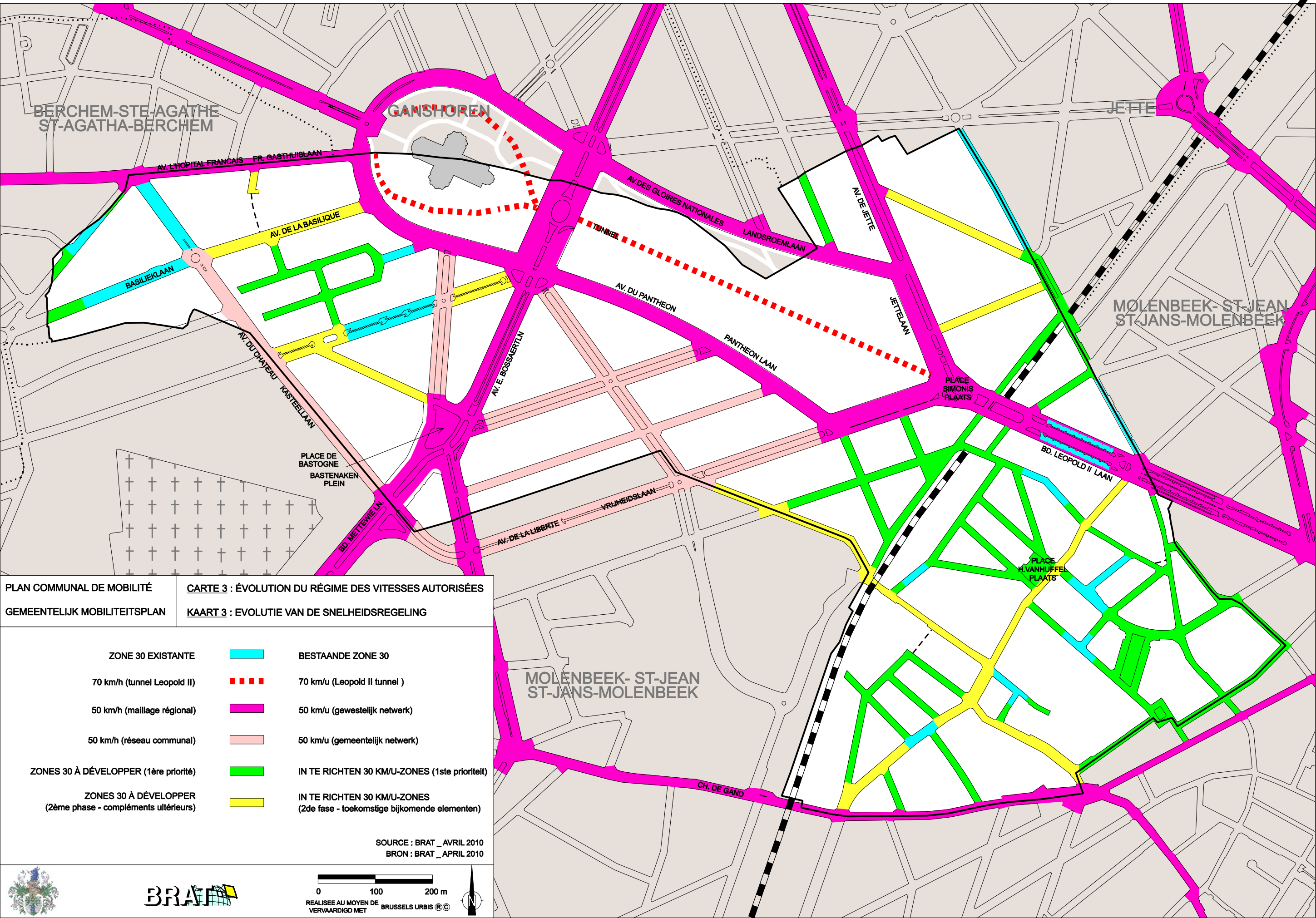
De klok tikt voor deze vraag, want de parkeerstroken op deze bermen zijn behoorlijk beschadigd. Vóór ze eventueel hersteld worden, dient er over een ander type van inrichting te worden nagedacht, zoals dat in de aangrenzende gemeentes al gebeurde.



De Broustinlaan : een recente heraanleg die een wandeling integreert, wat niet, bijvoorbeeld, het geval is van de Belgische Onafhankelijkheidslaan (foto rechts).



Andere voorbeelden van recente heraanleg van centrale bermen: de Carton de Wiartlaan (foto links, in Jette) en de Vrijheidslaan (foto rechts, in Molenbeek).



c. Het veiliger maken van de kruispunten :

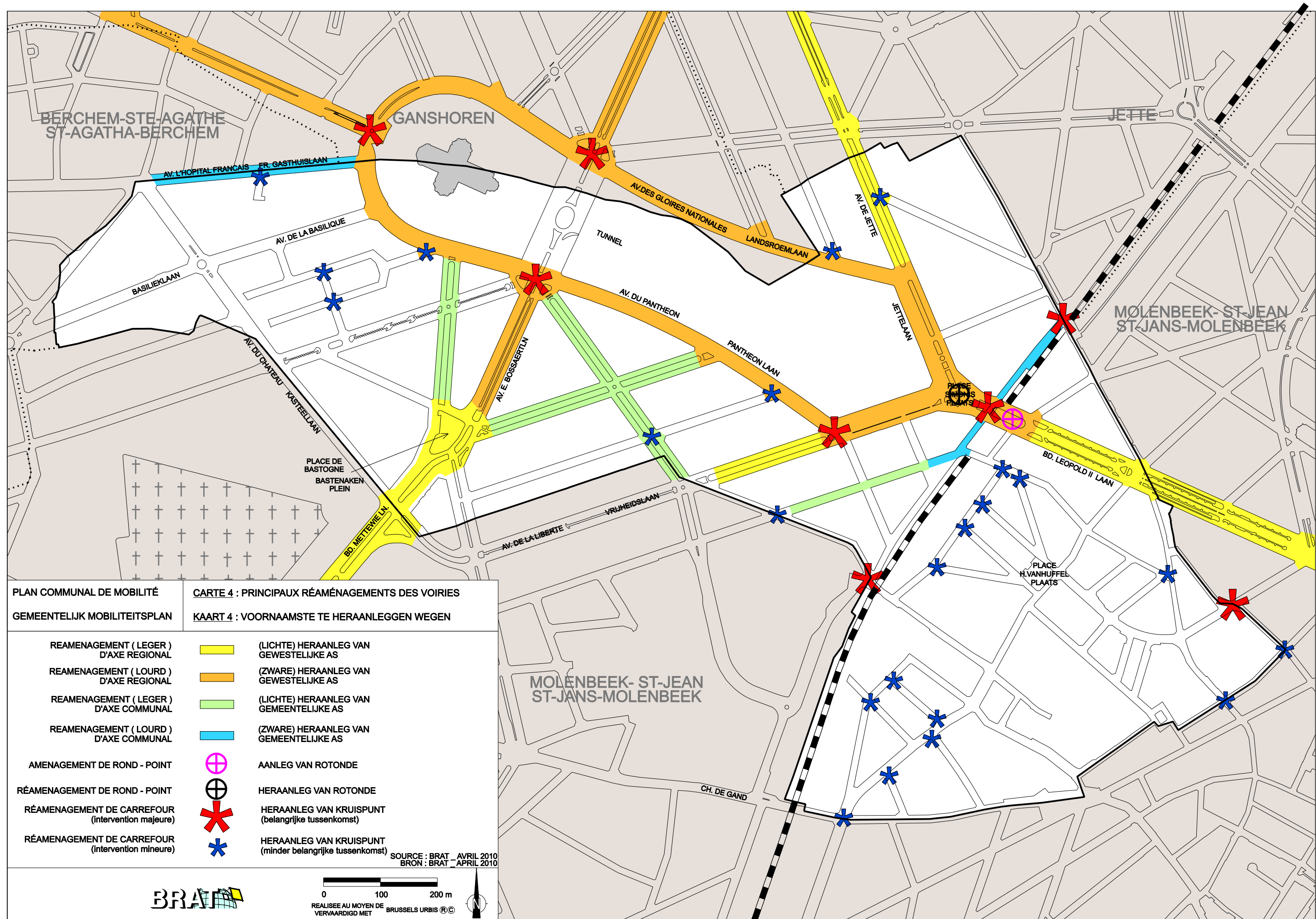
Een belangrijk issue is dat de **kruispunten systematisch veiliger** gemaakt worden (cf. kaart 4 die de grootste pijnpunten aangeeft). Dat is noodzakelijk om het aantal en de ernst van de verkeersongevallen terug te dringen, maar ook opdat de inrichting over het volledige grondgebied van de gemeente vergelijkbaar en dus coherent zou zijn.

De kruispunten kunnen veiliger worden dankzij (cf. kaart 4 om de exacte locaties te zien) :

- de (grondige of lichte) herinrichting van de meeste van de grote gewestassen en van het Simonisplein (zie hoger) ;
- de aanpassing van enkele kruispunten die tot het buurtnet behoren (NB: de aard van de ingrepen vermeld op kaart 4 wordt toegelicht in fase 3 van het GMP). Hier dienen we eraan te herinneren dat de achterstand uit het verleden grotendeels werd weggewerkt in het voorbije decennium, met de herinrichting van tal van verkeersaders in zowel "laag Koekelberg" (Sint-Annakerkstraat, Schmitzstraat, Sergijselsstraat, Ganshorenstraat...), als in "hoog Koekelberg" (Basilieklaan, Kasteellaan, Sint-Agatha-Berchemselaan, rotondes Seghers – Belgische Onafhankelijkheid en Seghers – Vrijheid...).



Voorbeelden van opnieuw in te richten of te beveiligen ruimten : het kruispunt Vande Sande–Normandië (links, verwarde situatie); het kruispunt Landsroemlaan–Vanderborght (rechts, het parkeren op straathoeken).



1.4 HET VRACHTVERKEER

Koekelberg kan het gewestelijke beleid (cf. GewOP) alleen maar toejuichen wanneer dat erop gericht is om het **(vooral doorgaande) vrachtverkeer op het primaire net te verzamelen**, dat verkeer strikt te reglementeren op het interwijkenet en te verbieden op het buurtnet (behoudens uitzonderingen).

In Koekelberg zijn, concreet, de volgende wegen toegankelijk voor alle vrachtwagens: de Leopold II-laan en het Simonisplein, de Landsroemlaan (+ deel van de Jetselaan tussen deze laan en het Simonisplein), de Pantheonlaan (+ deel van de Vrijheidslaan tussen deze laan en het Simonisplein), de Bossaertlaan, de Mettwielaan en de Gentsesteenweg.

Die verkeersaders maken deel uit van het net dat bestemd is voor **uitzonderlijk vervoer**. Statuten die ook in de werkelijkheid bevestigd worden (cf. fase 1 van het GMP) en die vaak voorkomen dat de grootste vrachtwagens op goed geluk de wijken gaan doorkruisen. Toch verloopt dat zwaar verkeer niet bepaald probleemloos. De huidige organisatie van het vrachtwagenverkeer rond de basiliek is niet wellicht de handigste of meest geschikte oplossing. De voorgestelde studie om het verkeer algemeen te reorganiseren rond het Elisabethpark en de basiliek, slaat dus ook op de evaluatie van de pistes om het zwaar verkeer vlotter te laten doorstromen op dat verplichte doorgangspunt.



Zware vrachtwagens hebben geen andere oplossing dan om rond de Basiliek en het Elisabethpark te rijden (links, de Landsroemlaan), hetgeen, aan het kruispunt Keizer Karellaan-Landsroemlaan (rechts, in Ganshoren) vaak tot spectaculaire (en onpraktische) manoeuvres van vrachtwagens leidt.

Op de kaart met routes voor vrachtwagens (Iris 2-ontwerp) zijn de Jetse- en Karreveldlaan gemarkeerd als "weg verboden voor vrachtwagens met meer dan twee assen, behalve plaatselijk verkeer". Een keuze die strookt met het statuut als interwijkenweg die beide lanen toegekend kregen en, desgevallend, met de bereikbaarheid van het bedrijf Godiva (NB: dit moet nog uitgewerkt worden in fase 3 van het GMP, met een eventuele reorganisatie van de toegangen langs de De Neckstraat en de Wapenstilstandstraat). Vreemd genoeg wordt datzelfde statuut verleend aan de Vrijheidslaan die nochtans verboden is voor voertuigen van meer dan 3,5 ton en vervolgens aan de Sippelberglaan en Mahatma Gandhilaan (in Molenbeek). Niet bepaald de meest aangewezen plaatsen voor de doorgang van logge vrachtwagens (vooral omdat het element "plaatselijk" hier ontbreekt).

Op de rest van het wegennet zijn vrachtwagens met meer dan twee assen dus in principe verboden volgens het Iris 2-ontwerp (behoudens uitzonderingen ingegeven door een specifieke indeling of door een erfenis uit het verleden), tenzij die vrachtwagens een plaatselijke bestemming hebben (gelinkt met een stedenbouwkundige vergunning of een geldige milieuvergunning). Die principes toepassen op het terrein is echter een moeilijke oefening.

Algemeen genomen moeten de bestaande beperkingen absoluut behouden blijven (Lepreuxstraat, Belgische Onafhankelijkheidslaan, Basiliëklaan, Segherslaan en Vrijheidslaan).

De vroegere, hardnekkige problemen met zwaar vrachtverkeer in "laag Koekelberg" (waar de wegen erg smal zijn) zijn ondertussen nagenoeg opgelost... door een ingrijpende bestemmingswijziging van het stadswefsel. Ooit was dit een sterk gemengd gebied met "grote" bedrijven (brouwerij, kistenfabriek enz.), maar vandaag is dit deel nagenoeg uitsluitend voorbehouden voor de woonfunctie en zijn de problemen minder nijpend.

2. PARKEREN

2.1 EVOLUTIE VAN DE PARKEERCAPACITEIT OP DE OPENBARE WEG

De parkeerproblematiek weegt de laatste decennia steeds zwaarder op Koekelberg. Een evolutie die voortvloeit uit de toenemende motorisatiegraad, uit de bevolkingstoename, uit de verregaande opsplitsing van (oorspronkelijk) eengezinswoningen in appartementen (wat het aantal gezinnen doet stijgen, uit de soms bijzonder beperkte capaciteit op privéterrein (vooral in "laag Koekelberg") en uit de toenemende stadsverdichting (in "hoog Koekelberg").

Het aanbod op de openbare weg – dat tamelijk goed geoptimaliseerd is (cf. fase 1 van het GMP – diagnose) wordt overdag voor 77% benut en 's avonds voor 83%. Maar hoewel de toestand gunstig is voor het "centrum" van het grondgebied (de "Plateauwijk"), ligt dat totaal anders in het gebied Kasteel – Basiliek en in "laag Koekelberg" waar de problemen haast continu aanhouden.

Op macroscopisch vlak heeft het nochtans weinig zin om de **parkeercapaciteit op de openbare weg** ingrijpend te veranderen (3.400 plaatsen voor het volledige grondgebied van Koekelberg). Plaatselijke aanpassingen zijn echter wel aanbevolen in deze gevallen :

- de moderne herinrichting van de openbare ruimte gaat vaak gepaard met de afschaffing van enkele parkeerplaatsen om verkeersremmers, trottoirverbredingen of bomenrijen te voorzien of ook om potentieel gevaarlijke en/of overbezette plaatsen zichtbaarder te maken (cf. de straathoeken die vaak een bottle neck zijn in Koekelberg) ;
- wanneer de openbare weg vernieuwd wordt of het verkeer gereorganiseerd wordt (bijv.: invoering van eenrichtingsverkeer), kan een plaatselijke uitbreiding van de parkeercapaciteit ingecalculeerd worden (vooral in de oude wijken waar er weinig privégarages zijn). Bijvoorbeeld door chauffeurs aan beide kanten van de straat te laten parkeren daar waar dat nu slechts langs één kant mag. In Koekelberg is het aantal mogelijkheden in die richting echter heel beperkt (enkele gevallen waar het beurtelings parkeren wordt afgeschaft, waar eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd, cf. kaart 2) ;
- de heraanleg van de grote lanen met middenberm (Plateauwijk, zie elders) zou weerspiegeld worden in een uitgesproken insnoeiing van de bestaande capaciteiten (soms tot 15 à 20% minder, afhankelijk van de oorspronkelijke toestand). Die insnoeiing zou er echter komen op plaatsen waar de parkeerdruk het minst zwaar weegt in Koekelberg en waar een aanzienlijke capaciteitsuitbreiding enkele jaren geleden al werd toegezegd (NB: lange tijd was parkeren alleen op de bermen toegestaan en verboden langs de kant van de "huizen") ;
- aansluitend op een ingrijpende herinrichting van de grote assen (cf. de Leopold II-laan, eerder in dit verslag besproken).

De plaatsen waar dergelijke aanpassingen voorgesteld worden, zullen opgelijst worden in het actieprogramma van het GMP (met becijferde evaluatie, in fase 3).

Als begeleidende maatregel moet de strijd tegen de chronische gevallen van **parkeren op de trottoirs**. De gevolgen daarvan zijn een toenemende onveiligheid (belemmerd zicht, voetgangers op straat) en/of een beschadiging van de openbare infrastructuur (doorgaans de trottoirs). De problemen van dit type zijn in Koekelberg vaak toe te schrijven aan geïmproviseerde "kiss-and-ridefuncties" (cf. omgeving van het Simonisplein).

2.2 REGELMETHODES

Een belangrijk streefdoel dat al een paar jaar op het programma staat, is een betere **rotatie in het gebruik van de parkeerplaatsen** in en rond enkele kleine handelsgebieden in Koekelberg. Ook wordt ernaar gestreefd om **de parkeermogelijkheden voor buurtbewoners** te bevorderen wanneer ze geplaagd worden door grote aantallen langparkeerders (vooral in de buurt van Simonis).

Toen de becijferde streefdoelen van het GMP werden vastgelegd (zie blz. 9), werd gezegd dat de invoering van een dynamische parkeerregeling in een bezetting van 75% van de capaciteit op de openbare weg kon bereiken (vandaag is dat 59%). In de rest van de gemeente zou het parkeren op korte en middellange termijn niet beperkt zou worden (enkele gebruikelijke plaatselijke beperkingen niet te na gesproken).

Vóór een eventuele uitbreiding van de **geregelde parkeerzones** wordt overwogen, verdient het aanbeveling om te wachten tot:

- de recente, aanzienlijke uitbreiding van de blauwe zones in "laag Koekelberg" "verteerd" is ;
- de bepalingen m.b.t. het Gewestelijk Parkeerplan (dat binnenkort wordt opgesteld) en het Gewestelijk Parkeeragentschap vastliggen en algemeen bekend zijn.

Dit om te vermijden dat de regelingen te sterk worden uitgebreid zonder overleg met de naburige gemeentes.

Nog wat betreft de geregelde parkeerzones, zou de efficiëntie van de blauwe zone die momenteel van toepassing is in de omgeving van het **Simonisplein** getoetst moeten worden. De bezettingsgraad van de blauwe zone ligt er aan de lage kant (gemiddeld 70%), terwijl enkele straatgedeeltes (Vande Sandestraat, Dapperenstraat...) wel verlaten lijken.

Hoewel de waarschijnlijke herontwikkeling van de KUB-site het gebruik van de capaciteit op de openbare weg zal doen toenemen en meer buurtbewoners zal aantrekken, zou de bezettingsgraad er op korte termijn verdicht moeten worden. Dat is mogelijk als een deel van de Vrijheidslaan voor vrachtwagens wordt voorbehouden (bord E9C, zie hieronder), maar ook wanneer de betreffende straten toegankelijk gemaakt worden voor de buurtbewoners uit de omliggende straten (die evenwel buiten Koekelberg wonen).



De Vande Sandestraat (links), met een gering gebruik van de parkeerplaatsen tijdens de dag ; van de andere kant, de Fuchsiastraat (in Molenbeek), met een verzadiging van de parkeerplaatsen.

2.3 ANDERE BEPALINGEN

Naast een algemene beheersstrategie verdient nog andere, specifieke parkeerproblemen onze aandacht.

a. Voorbehouden plaatsen :

In vergelijking met haar algemene kenmerken heeft de gemeente niet echt veel parkeerplaatsen die voorbehouden zijn voor leveringen, schoolbussen enz. (zie kaart B1° - GMP, fase 1). De noden verschillen van toestand tot toestand.

Uiteraard moet ervoor gezorgd worden dat die **voorbehouden parkeerzones of –plaatsen** (schoolbussen, leveringen, gehandicapten) worden nageleefd, wat momenteel niet overal het geval is. Dat toezicht kan parallel met en in aanvulling op het beheer van de voormelde geregelde parkeerzones (betaalzones, blauwe zones) georganiseerd worden. In dat kader dringen we aan op een krachtadig optreden tegen onrechtmatig gebruik van de voorbehouden plaatsen voor schoolbussen. Niet alleen zijn die overtredingen hinderlijk voor het verkeer, maar brengen ze de kinderen nog meer in gevaar. De voorwaarden voor een strenger optreden tegen de niet-naleving van voorbehouden plaatsen zouden vastgelegd worden in het Gewestelijk Parkeerplan.

Het beheer van de voorbehouden parkeerzones is niet alleen een kwestie van controle, maar ook van een efficiënte keuze van de voorbehouden plaatsen. Zo dient er specifiek op toegezien te worden dat die plaatsen hun geldigheid (bijv. een gehandicapte die verhuist) en hun bestaansreden behouden.

b. Parkeerregeling voor vrachtwagens :

Naar het voorbeeld van de buurgemeentes wil ook Koekelberg heel binnenkort een algemeen parkeerverbod invoeren voor voertuigen van meer dan 3,5 ton (vrachtwagens dus). Een maatregel die moet voorkomen dat vrachtwagens langdurig de openbare ruimte inpalmen ('s nachts en in het weekend, onder andere).

Als begeleidende maatregel, zal er een **parkeerzone voor vrachtwagens** (bord E9C) voorbehouden worden in de **Vrijheidsla**an (NB : de strook zou slechts 20 meter lang zijn en beperkt worden tot vrachtwagens van minder dan 15 ton).

De bestaande, plaatselijke bepalingen voor het parkeren van zware voertuigen (bord E9B) kunnen niet opgeheven worden, ondanks een algemene zonale beperking tot 3,5 ton. Dat principe is immers minder soepel en overigens aangewezen voor bepaalde, gevoelige plaatsen.

Op termijn en op grotere schaal is er nood aan een echte – georganiseerde en beveiligde – vrachtwagenstandplaats dat een reëel alternatief biedt voor professionele chauffeurs, in het noorden van het gewest (cf. de plannen van het Gewest in de kanaalzone, beschreven in het Iris 2-ontwerp). Al hangt dergelijk initiatief uiteraard vooral van het Gewest af. Ingeval het gewestelijk project er daadwerkelijk komt, zou de E9C-zone in de Vrijheidsla

an opgeheven moeten worden. Uiteindelijk is die zone meer een maatregel van tijdelijke aard.

c. De omgeving van scholen :

De parkeerregels in de omgeving van scholen moeten veiliger worden. Ze zijn al minder gevaarlijk sinds die plaatsen systematisch tot een zone 30 zijn omgevormd. Toch moet de inrichting van de "kiss-and-ridefaciliteiten" in de omgeving van bepaalde scholen beter geformaliseerd worden (uit te werken in het actieprogramma van het GMP).

De "kiss-and-ride" is aanbevolen om het verkeer veiliger (en eventueel vlotter) te maken, niet om het gebruik van de wagen voor het woon-schoolverkeer aan te moedigen. Het is immers net de bedoeling om het gebruik van de auto te beperken voor dit type van verplaatsingen.

Tot slot mogen we niet vergeten dat de "kiss-and-ridefunctie" ook op het Simonisplein (of in de onmiddellijke omgeving daarvan) sterker geformaliseerd moet worden om de modale overdracht van de auto naar de metro te bevorderen (een praktijk die vandaag al gangbaar is).

d. De openbare parkeergarage aan het Simonisplein :

Dit punt wordt uitgediept in het hiernavolgende hoofdstuk over het openbaar vervoer.

3. HET OPENBAAR VERVOER

Met het Simonismetrostation, een draaischijf in het openbaarvervoernet van Brussel, is Koekelberg een van de best voorziene Brusselse gemeentes op dat vlak. De tevredenheidsindex van de Koekelbergenaren over het openbaar vervoer noteert dan ook een van de hoogste cijfers.

Toch zijn er nog aanzienlijke inspanningen nodig om het openbaar vervoer, een pijler in de duurzame mobiliteit, op het niveau te brengen dat in het GewOP (en in het Iris-vervoersplan) vooropgesteld wordt. Daarom worden in het scenario enkele voorstellen aangereikt om het net en zijn prestatieniveau te beïnvloeden, net als begeleidende maatregelen om het openbaar vervoer te promoten.

3.1 HET NET EN ZIJN PRESTATIENIVEAU

a. De bediening door de NMBS en het GEN :

Sinds een paar maanden is Koekelberg (weer) een stopplaats op het NMBS-net. De heropening van het **Simonisstation** is een bescheiden aanzet naar een interessante complementariteit van trein-metro-tram-bus enz. Het aanbod is momenteel erg beperkt (in de week rijdt er één trein per uur tussen het Zuidstation en Dendermonde). Toch mag er geen twijfel bestaan over de rol die de komende decennia voor het Simonisstation is weggelegd, wanneer het GEN-project klaar zal zijn. Het station moet daarom nu al meer zichtbaarheid krijgen (met name dankzij geschikte signalisatie) en aantrekkelijker worden (in tegenstelling tot de lelijke hekken die er nu hangen). Ook moet het station gepromoot worden opdat het intensiever gebruikt zou worden. Verder ontbreekt het er aan een veilige en gebruikersvriendelijke omgeving die zowel is afgestemd op de multimodaliteit (meer bepaald fiets + trein) als op het onthaal van minder mobiele mensen.

Tot het GEN in dienst gesteld wordt (niet vóór 2016) blijft het echter wachten op echt aantrekkelijke rijtijden en dienstregelingen opdat het station echt zijn nut bewijst voor de verbindingen met zowel de grote rand als voor de verplaatsingen binnen de stad. Interessante vooruitzichten dus, al zijn ze nog niet meteen voor morgen.



Het Simonisstation onlangs (links, in het voorjaar 2009) en nu (rechts, in het voorjaar 2010).



Het Simonisstation communiceert rechtstreeks met het metrostation.

b. De bediening door de MIVB en De Lijn :

Na de recente reorganisatie van het **MIVB-net** (in april 2009) – die er kwam toen het metrotraject in het westen afgerond werd – kan dat net nu een meer definitieve configuratie krijgen.

Los van enkele kinderziektes (gebruikers moeten nog wennen aan de nieuwe metrotrajecten, de dubbele benaming van het Simonisstation is niet altijd duidelijk voor de reizigers), heeft het metrostation nog heel wat uitdagingen in het verschiet die de komende jaren krachtadig moeten worden aangepakt. Enkele van die uitdagingen :

- hoe reageren op de boomende vraag ? De verzadiging van het net zet immers een domper op een verdere modale overdracht naar het openbaar vervoer. Diverse pistes worden op gewestniveau onderzocht (nieuwe lijnen, verdubbeling van een aantal lijnen, eventuele automatisering van de metro...). De nodige knopen moeten op korte termijn worden doorgehakt ;
- de renovatie van het Simonisstation zodat het ook toegankelijk wordt voor minder mobiele mensen (liften), maar ook opdat de uitwisseling met de bovengrondse lijnen correct verloopt, zowel voor de manoeuvres van de voertuigen als voor het gemak van de reizigers ;
- de synchronisatie van de overstap tussen de verschillende metrolijnen langs de Beekkant (vooral buiten de spitsuren) ;
- de inpassing van de metrostations (Simonis, maar ook Ossegem en Zwarte Vijvers) in een echt tweewielervriendelijk beleid (beveiligde stalling) dat ook op de modale overdracht gericht is ;
- de invoering van een geïntegreerd beleid van de openbare parkeergarage en het openbaar vervoer. Het beheer van de Simonisparking moet opgefrist worden, zowel door de renovatie van de infrastructuur als door de introductie van specifieke abonnementformules voor overstapparkings ;
- een verhoogde aanwezigheid van personeel (loket), onder wie preventiepersoneel, om de veiligheid in de stations te verbeteren.

Een afdoend prestatieniveau bereiken voor **alle lijnen in het noordwesten van Brussel** (NB: ze worden allemaal "afgeleid" naar Simonis) is een andere uitdaging (van formaat) die diverse maatregelen impliceert :

- de aanleg van een tramlijn tussen het Simonismetrostation en het noordwesten van Jette (in combinatie met een overstapparking langs de ring) zou al een grote stap vooruit zijn. Dit dossier bestaat al geruime tijd (bekend onder de naam "tram 10 en tram 9") en wordt gesteund door de MIVB en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De realisatie ervan zou niet lang meer op zich laten wachten (de lijn zou de huidige bus 13 en 14 vervangen) ;
- op langere termijn denken we aan een eventuele "vertramming" van buslijn 49 (Mettewielaan, Bossaertlaan, Sermonlaan...), wat inhoudt dat de inrichting van de Bossaertlaan volledig wordt hertekend (zie elders) ;
- tramspoor 19 (Groot-Bijgaarden – Heizel) kan nieuw rollend materiaal gebruiken, terwijl enkele, belemmerende zwarte punten (bijv.: kruispunt Frans Gasthuis – Pantheon) moeten worden aangepakt ;



De doorgang van tram 19 tussen de Pantheonlaan en de Frans Gasthuislaan wordt vaak gehinderd door het wegverkeer.

- bus 20, dat een paar jaar geleden fors werd ingekort (de bus rijdt tussen de Zwarte Vijvers en Hunderenveld in Sint-Agatha-Berchem) fungeert voor de reizigers vooral als verbinding naar de hoofdlijnen van het net. In dat licht heeft het weinig zin dat deze lijn nagenoeg hetzelfde traject volgt als tram 19 op het grondgebied van Sint-Agatha-Berchem (meer bepaald in de Goffinlaan). Als deze bus de Basiliëkiaan zou volgen (zowel in Sint-Agatha als in Koekelberg) – zoals tijdens de werkzaamheden in de Goffinlaan – zou hij het hartje van de ondertussen sterk verdichte wijken bedienen (recente verstedelijking).

Het net van **De Lijn** wordt behoorlijk gehinderd door de verkeersproblemen in de Keizer Karellaan, rond de basiliek, het Simonisplein en in de Leopold II-laan. Een mogelijke verbetering is uiteraard de heraanleg van het Simonisplein (+ eventuele invoeging van busstroken in de toerit naar het plein), waardoor het verkeer en dus ook de bus vlotter zouden doorstromen. Buiten Koekelberg zou een integrale eigen bedding voor de bussen in de Keizer Karellaan de reissnelheid van de bussen verbeteren.

c. De fundamenteën van een efficiënte multimodaliteit :

Een belangrijke voorwaarde om een duurzaam mobiliteitsgedrag aan te moedigen, heeft betrekking op de **multimodaliteit (of intermodaliteit)** van de verplaatsingen (gebruik van diverse vervoermiddelen om een bepaald traject af te leggen). Op de scharnierpunten van deze netten moeten de **voorwaarden** gecreëerd worden (bijv.: beveiligde fietsenstalling, toegankelijkheid voor minder mobiele mensen, gemakkelijke overstap van het ene vervoermiddel naar het andere...) om een daadwerkelijke en vooral geloofwaardige **multimodaliteit** in gang te zetten. Die voorwaarden moeten er op korte en middellange termijn komen op plaatsen die, behoudens het Simonisplein, niet in Koekelberg gelegen zijn (Belgica, Ossegem, Zwarte Vijvers).

De grootste pijnpunten voor Ossegem en Zwarte Vijvers hebben vooral betrekking op het stalmogelijkheden voor fietsen (zie elders) en de organisatie van efficiënte "kiss-and-rideruimtes" (het is niet echt mogelijk om auto's hier lang te laten parkeren).

Voor **Simonis** moeten uiteenlopende problemen opgelost worden om de multimodaliteit te bevorderen. Zo bestaat er een overstapparking onder het Elizabethpark, met directe toegang naar het metrostation. Deze parking wordt echter nogal vaak aangeduid als een mislukking in het modaleoverdrachtbeleid. Deze bijzonder kleine garage (130 plaatsen) heeft dan ook nooit kans op slagen gehad: smalle en verloederde plaatsen, flagrant onveiligheidsgevoel, bedenkelijke netheid, gratis parkeermogelijkheden boven de grond... Paradoxaal genoeg heeft de garage vandaag wellicht meer kansen, nu de mobiliteitsproblemen toenemen.

Het logische vervolg in dit verhaal is de renovatie (of zelfs uitbreiding) van de garage, de beveiliging en de inpassing ervan in een exploitatieschema van overstapparkings (niet bestemd voor pendelaars uit de rand, wel voor de buurtbewoners uit het noordwesten van Brussel die niet erg ver kunnen fietsen of wandelen).



De Simonisparking, een smalle toegang en een triestige omgeving.

3.2 INFORMATIE EN PROMOTIE VAN HET OPENBAAR VERVOER

In dit informatietijdperk is de opkomst van nieuwe mobiliteitsgedragingen nauwelijks denkbaar zonder accurate informatie in real time. Uit het onderzoek tijdens fase 1 van het GMP blijkt dat de burger doorgaans slecht op de hoogte is van de mogelijkheden van het openbaar vervoer. Een systematische en geregeld herhaalde informatieprocedure is dan ook aangewezen.

Het zou al een grote stap vooruit zijn om de belangrijkste haltes van het openbaar vervoer – minstens – uit te rusten met **elektronische informatieborden** (wachttijd in real time, veranderlijke berichten...). Dergelijke borden zijn een zeldzaamheid in Koekelberg (Simonis- en Bastenakenplein), toch duiken ze overal in het Gewest op (cf. becijferde streefdoelen op blz. 9) en zijn ze wel degelijk nuttig voor de gebruikers.



Een goed op de hoogte gebrachte gebruiker is een gebruiker die gelooft in de doeltreffendheid van het openbaar vervoer (de real time – informatie, links op het Bastenakenplein, rechts op het Simonisplein).

In diezelfde lijn kan het **comfort van de openbaarvervoerhaltes** een stuk beter. Bij elke halte moet een minimale standaard uitrusting voorzien worden (bescherming tegen slecht weer, bankjes). Bovendien moeten ze toegankelijk zijn voor minder mobiele mensen (de Besmehalte, bijvoorbeeld, is totaal ongeschikt), wat niet altijd het geval is (cf. fase 1 van het GMP). Andere, druk gebruikte haltes bieden een veel te kleine regenbescherming en zouden beter uitgerust moeten worden (bijv.: de halte Heilig-Hartcollege). In fase 3 van het GMP zal een concrete actielijst worden opgesteld.

4. ZACHTE MOBILITEIT

Het GMP is opgevat vanuit een invalshoek van duurzame mobiliteit. Logisch dus dat de pijlers van de zachte mobiliteit (die ook wel eens "actieve mobiliteit" wordt genoemd), met name wandelen en fietsen, bevoorrechte thema's zijn.

4.1 VERPLAATSINGEN TE VOET

Mensen aanmoedigen om te voet te gaan is een essentieel punt voor alle scenario's die op de ontwikkeling van de duurzame mobiliteit gericht zijn. Onafgezien van de wandelsport, heeft deze verplaatsingsmethode een actieradius die doorgaans beperkt blijft tot een paar honderd meter en hooguit 2km. Toch blijkt dat de burger (te) vaak de auto neemt, zelfs voor dergelijke korte afstanden (en niet alleen om grote voorwerpen of aankopen te vervoeren). Wandelen is overigens de basispijler van alle verplaatsingen en dus een belangrijk onderdeel van de intermodaliteit. Zo kan de bevolking, bijvoorbeeld, erg moeilijk van de voordelen van het openbaar vervoer overtuigd worden als de haltes of stations niet makkelijk toegankelijk zijn.

Voortbouwend op fase 1 van het GMP vertrekt het scenario vanuit tamelijk gunstige vaststellingen i.v.m. het bestaande voetgangersnet :

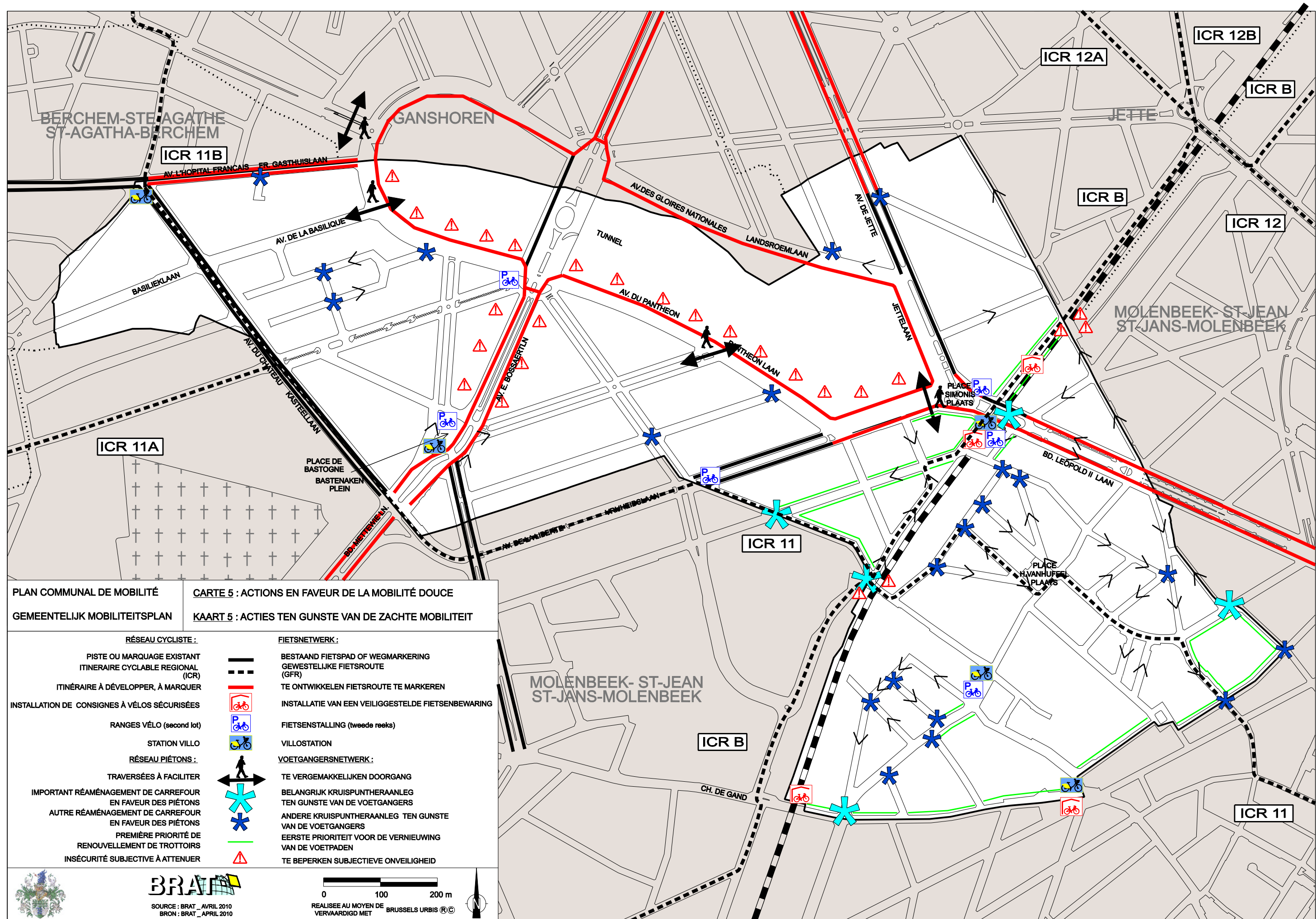
- het net is tamelijk dicht (weinig grote huizenblokken die niet oversteekbaar zijn) en telt enkele paden buiten de openbare weg (het Elizabethpark is de voornaamste voetgangersruimte buiten de openbare weg) ;
- het grootste deel van het trottoirnet is in goede staat en vaak zijn de trottoirs tamelijk breed ;
- recent nog werden er "verblijfsruimtes" ingericht (Bastenakenplein, Vanhuffelplein, Victoriapark).

De factoren die de voetganger ontmoedigen mogen echter niet genegeerd worden. Net die elementen zetten de gebruiker aan tot een irrationeel gebruik van de auto (als hij over een auto beschikt) :

- enkele trottoirs of paden in slechte staat ;
- een (objectieve of subjectieve) relatieve onveiligheid op bepaalde plaatsen ;
- overlast door wildparkeerders op het trottoir ;
- lage aantrekkelijkheid (te dicht bij het gemotoriseerd verkeer, lawaai, andere verontreiniging...) ;
- openbare ruimtes die te "naakt" zijn voor de gebruikers (in tegenstelling tot een inrichting volgens de normen voor minder mobiele mensen).

Voor de verplaatsingen te voet baseert het duurzame mobiliteitsscenario zich op de volgende punten (zie ook kaart 5) :

1°) een herwaardering van de Bossaertlaan (zie hoger) zodat de laan comfortabeler en veiliger is voor voetgangers (het trottoir ligt momenteel pal naast het drukke – en vaak snelle – gemotoriseerde verkeer). Dat houdt echter in dat de inrichting van de laan ingrijpend wordt aangepast (net zoals dat voor de Sermonlaan in Ganshoren noodzakelijk is), met een verschuiving van het verkeer naar het midden van de laan, de aanleg van zijlanen, vermoedelijke integratie van een eigen bedding voor het openbaar vervoer...). Uitgebreide werkzaamheden dus die er wellicht pas op middellange of lange termijn zullen komen. NB: de Bossaertlaan is een nuttige voetgangersas. De laan biedt immers de essentiële lineariteit die de voetganger – in een continu streven om zijn krachten te sparen – nergens anders zal vinden.



2°) De heraanleg van het **Simonisplein** en omgeving. Het ligt voor de hand dat deze draaischijf in de multimodale overdracht en in de werking van het openbaar vervoer, veilige en kwalitatieve voetgangerspaden krijgt. Naast de herinrichting van het plein zelf, dient men ook aandacht te besteden aan de voetgangerspaden die momenteel sterk beschadigd zijn (meer bepaald door de wildparkeerders), bijvoorbeeld in de Vande Sandestraat, de Wapenstilstandstraat, de Herkoliersstraat en de Vrijheidslaan. Waarbij men niet mag vergeten dat ook minder mobiele mensen op een kwalitatieve toegang naar het metrostation en treinstation moeten kunnen rekenen (toevoeging van liften).

3°) Voortzetting van interventies die bedoeld zijn om **overdreven lange voetgangersoversteekplaatsen** korter te maken en/of om kruispunten overzichtelijker te maken: trottoirverbredingen (sommige tijdelijke inrichtingen moeten bestendig worden), aanleg van een rotonde op het kruispunt van de Normandiëstraat en Ganshorenstraat, inrichting van vluchtheuvels op bepaalde kruispunten van de Pantheonlaan... (cf. kaart 4 en 5).



Twee voorbeelden van zebrapaden die verkort zouden kunnen worden : aan het kruispunt Jetselaan - Boogschuttersstraat (links) en aan het kruispunt Besmestraat - Pantheonlaan (rechts).

4°) Het **net voor voetgangers** vervolledigen. De achterstand op dit vlak is beperkt en de luttele gebreken zouden snel opgelost moeten raken. Veel méér werk echter is de aanpassing van de manier waarop de voetgangersoversteekplaatsen verlaagd werden. De schuin afhellende trottoirranden zijn de meest voorkomende types in Koekelberg, maar zijn vandaag niet langer aanbevolen.

5°) De verdere **algemene herstelling van de trottoirs** in het netwerk van de gemeentewegen is essentieel om beter te kunnen stappen, maar ook om de trottoirs beter op elkaar af te stemmen in het Koekelbergse net (cf. fase 1 van het GMP, kaart B.5). Voorwaarden :

- de kwaliteit van de onlangs vernieuwde trottoirs handhaven en ze zo nodig tegen een snelle beschadiging beschermen (parkeren op de trottoirs, slordig uitgevoerde werkzaamheden aan nutsleidingen...) ;
- uiteraard moeten eerst de meest beschadigde trottoirs aangepakt worden (cf. kaart 5).

6°) De ontwikkeling van **voorzieningen voor minder mobiele mensen**. Ze moeten op de eerste plaats systematisch ingevoerd worden op gevoelige punten (grote assen, drukke plaatsen, haltes van het openbaar vervoer, omgeving van scholen en ziekenhuizen).

7°) Een herevaluatie van de meest gebruikte wandelpaden doorheen het **Elizabethpark**. Het park telt tamelijk wat informele trajecten (vooral om naar de openbaarvervoerhaltes te gaan) waarvan de inrichting alleen nog bevestigd hoeft te worden (aanpassing aan de vraag). Ook het fietsverkeer in het park zou bekeken moeten worden (eventuele gebruikskonflikten met voetgangers), net als de veiligheidskwesties i.v.m. tram 19 die net langs het park rijdt (een traject dat misschien niet goed opvalt voor onoplettende voetgangers). Al deze vragen zouden uitgediept moeten worden in een studie onder het toezicht van Brussel Leefmilieu – BIM (naar het voorbeeld van de recente studie over het park van Laken).



Het park Elisabethpak: de weg van tram 19 langs de Pantheonlaan (foto links) is nauwelijks zichtbaar in de omgeving en zou beter tot uiting moeten komen (stijltjes + ketens). Rechts, een voorbeeld van een informeel wandelpad dat tot een halte van tram 19 leidt.



Het park Elisabeth : links, een informeel wandelpad loopt langs het formeel wandelpad (dichtbij het Simonisplein); rechts, een kortere weg doorheen een haag (dit komt frequent voor in het park).

8°) De verbetering van de **passieve veiligheidsfactoren** zoals daar zijn :

- de openbare verlichting die algemeen wel van een goed niveau is, maar plaatselijk ontoereikend of ongelijkmatig is ;
- de zichtbaarheid van gevoelige sites zoals scholen (cf. bord A23, de identificatie met behulp van specifieke logo's, bijvoorbeeld op vlaggen, zou systematisch toegepast moeten worden) ;
- weinig uitnodigende plaatsen voor voetgangers, zoals de Jetsesteenweg (brug over de spoorlijn), de Simonisparking...

9°) De promotie van wandelroutes naar referentieplaatsen in (of rond) Koekelberg. De routes kunnen aangeduid worden met een geschikte signalisatie die de afstand en de wandeltijd tot het betreffende punt aangeeft.



De ontwikkeling van dit soort signaletiek (hier voorbeelden in Jette) moet het mogelijk maken om de afstanden te objectiveren door de voetganger die ze vaak te hoog schat.

4.2 HET FIETSVERKEER

De fiets is in Koekelberg ondervertegenwoordigd in vergelijking met de andere vervoermiddelen, ook al worden enkele bevoorrechte trajecten (Leopold II-laan, Jetseslaan, Gentsesteenweg, Vrijheidslaan, Elizabethpark (cf. fase 1 van het GMP) erg vaak gebruikt. Wat betreft de specifieke uitrustingen voor fietsers (fietspaden, markeringen, BEV, Villo-stallingen...) zien we enkele interessante, recente ontwikkelingen (Kasteellaan, GFR nr. 11, GFR B), maar die zijn nog te schaars en aan fietsenstallingen ontbreekt het nagenoeg helemaal.

Koekelberg heeft nochtans reële troeven om het fietsgebruik aan te moedigen: geen al te grote niveauverschillen (de hellingen verlopen regelmatig), de aanwezigheid of nabijheid van sites (Simonis, Ossegem, Belgica, Zwarte Vijvers) die veelbelovend blijken voor een gecombineerd gebruik met het openbaar vervoer (trein, metro), diverse rustige straten in woonwijken waar het verkeer niet al te stresserend is.

Toch moeten we rekening houden met een paradoxale conclusie uit de tellingen van fietsers en andere tweewielers in Koekelberg: fietsers gebruiken bovenal de grote assen, hoewel die overbelast zijn door het gemotoriseerd verkeer en er nauwelijks of geen voorzieningen zijn voor voetgangers. Reden: deze trajecten zijn tamelijk direct en de fietsers hoeven geen al te sterk "opgesplitste" routes te volgen.

Het scenario bouwt voort op de **aanleg van een compleet fietsnet** in Koekelberg (cf. kaart 5), ondersteund door begeleidende maatregelen bedoeld om de fiets te promoten en beter in te passen in de multimodale verplaatsingen.

Daarom moet er, zo mogelijk op korte termijn, ingegrepen worden om het fietsgebruik te stimuleren. Dat hangt voornamelijk af van het dynamisme van het Gewest om te starten met de inrichting van :

- **fietsvoorzieningen in de Mettewielaan, en vervolgens, tot aan de de Smet de Naeyerlaan**, wat impliceert dat ook de Lakenselaan, Sermonlaan en Bossaertlaan (die in Koekelberg ligt) worden ingericht. M.a.w. de ontbrekende delen in de fietsroutes tussen de basiliek en de Houba de Strooperlaan voltooiën en vervolgens doortrekken naar het zuiden (NB: hier dient opgemerkt dat er in de lente van 2010 gestart werd met de aanleg van fietspaden in de Mettewielaan, langs de kant van de Ninoofsesteenweg). Dat zou in een veel completere fietsvermazing voor het hele noordwesten van Brussel resulteren ;
- behoorlijke fietspaden over de hele lengte van de **Leopold II-laan** ;
- geformaliseerde fietspaden doorheen het **Elizabethpark** (liever dan fietsers aan te moedigen om de Pantheonlaan te nemen) ;
- fietspaden (of markeringen) in de Frans Gasthuislaan, opdat de recent aangelegde fietspaden in de Goffinlaan (in Sint-Agatha-Berchem) een logisch verlengstuk krijgen tot aan het voorplein van de basiliek (NB: de laan wordt momenteel door de gemeente beheerd, maar de overdracht van dat beheer aan het Gewest zou op termijn logischer zijn);

- belangrijke schakels in het basisfietsnet die, hoewel ze niet in Koekelberg liggen, dankzij de hervonden continuïteit van de fietspaden, een intensiever gebruik van het Koekelbergse net in de hand zou werken (bijv. Jetselaan, Woestelaan en Tentoonstellingslaan in Jette).



Afbakening van de GFR in de Normandiëstraat (links) ; eerder ongelegen fietswegmarkeringen (rechts, in de Pantheonlaan).

Men dient te beseffen dat het dynamisme van het Gewest essentieel is om een compleet en coherent fietsnet in Koekelberg te realiseren. Houden we rekening met :

- de recente ontwikkeling van **GFR 11 en GFR B** (die voornamelijk over gemeentewegen lopen),
- de nagenoeg algemene toepassing van BEV,
- een grootschalige uitbreiding van de zones 30 in het buurtnet (zie elders) met op termijn een quasi veralgemening van die zones (wat meer veiligheid en comfort biedt voor fietsers),
- het feit dat Koekelberg geen groot grondgebied vertegenwoordigt,

dan is er niet echt een reden om een complementair net te gaan ontwikkelen op een kleinere, meer plaatselijke schaal. Het gewestelijk net op zich, voor zover dat net compleet en performant is, zou volstaan om de noden van de diverse Koekelbergse wijken in te lossen.



De Kasteellaan (links) : een opbreedte van de rijweg die gebruikt werd voor de inrichting van fietsstroken die voor de naastliggende wijken van Koekelberg en Molenbeek een belangrijk fietspadenverzameling vormen naar het gewestelijk fietspadennet. De Vrijheidslaan (rechts) : fietsstroken die helaas niet in Molenbeek verlengd werden.

4.3 BEGELEIDENDE MAATREGELEN (voor het fietsverkeer)

De uitbreiding van het Koekelbergse fietsnet moet gepaard gaan met begeleidende maatregelen die het fietsgebruik aanmoedigen en bevorderen.

Eén van die maatregelen, **stallingsmogelijkheden voor fietsen**, is van doorslaggevend belang en moet vanuit drie verschillende invalshoeken bekeken worden :

- de plaatsing van **beveiligde fietsgarages** (lockers, gesloten lokaal...) op de scharnierpunten van de intermodaliteit (Simonisstation, metrostation Simonis en Ossegem) is op korte termijn onontbeerlijk (voorzien in het GewOP). Zonder die voorzieningen is elke ambitie op dat vlak ondenkbaar: op deze plaatsen blijven fietsen immers lange tijd staan en is de kans op diefstal bijgevolg groter ;



Voorbeelden, op andere plaatsen, van fietsbewaarpplaatsen en fietsenstallingen die men graag zou willen zien ontwikkelen in Koekelberg.

- de uitbreiding van openbare **fietsstallingen** (en de zichtbaarheid daarvan) zijn kernelementen in de lokalisatie. In een eerste fase moet die uitbreiding toegespitst worden op en in de buurt van winkelpleisterplaatsen, zoals het Simonisplein, het Bastenakenplein, het kruispunt met de Bossaertlaan en Sint-Agatha-Berchemselaan... of van recreatieve trekpleisters (Elizabethpark, Victoriapark... de betreffende plaatsen zullen in het actieprogramma van het GMP toegelicht worden). In een tweede fase de efficiëntie van de onlangs geïnstalleerde stallingsopties op het Vanhuffelplein en de Novillesquare doorgelicht worden, om de capaciteit zo nodig op te voeren ;
- de plaatsing van fietsenstallingen op het privédomein van verplaatsingsgenererende pools moet aangemoedigd worden (scholen of openbare diensten...). Die stimulering moet aansluiten op het mobiliteitsplan van ondernemingen, maar moet ook specifiek gepromoot worden.

Om de invoering van een fietsnet te ondersteunen, moet er ook gedacht worden aan :

- een balans van de vijf binnenkort geïnstalleerde **Villo-stations** om, naar we hopen, latere ontwikkelingsfasen te kunnen promoten ;
- het gebruik van de fiets bij **scholieren** promoten en organiseren (bijv. fietsophaalrondes organiseren).

Om het fietsgebruik aan te moedigen, moet ook het **gemeentepersoneel vaker de fiets nemen** wanneer ze in Koekelberg aan het werk zijn (in principe zijn dat korte trajecten), net als de agenten van de politiezone. Het gemeentebestuur zou over dienstfietsen moeten beschikken.



Het ontwikkelingsscenario van de parkeermogelijkheden voor tweewielers moet gebeuren met een betere vestigingslogica. Vandaag zijn er bijna net zoveel fietsenstallingen in een secundaire plaats zoals, links, op de hoek van de Landsroemlaan en de Vanderborchtstraat, als aan het metrostation Simonis.



Een regelmatig onderzoek te velde maakt het mogelijk om de behoeften te identificeren : de Vrijheidslaan, links in 2009, rechts in 2010.

5. DE SIGNALISATIE

De diagnose tijdens fase 1 van het GMP levert gemengde resultaten op. Op basis van de lacunes vastgesteld tijdens het veldwerk, wordt algemeen voorgesteld om de **bewegwijzering** naar bepaalde bestemmingen binnen of vlak bij Koekelberg te verbeteren (of zelfs simpelweg te organiseren).

Een tamelijk technisch werk dat zal opgenomen worden in het actieprogramma van het GMP (fase 3). De hoofdmoot zal voor rekening van het Gewest zijn, want net dat type van signalisatie overheerst én vertoont de grootste lacunes. Het is noodzakelijk om :

- de mettertijd onduidelijk geworden signalisatie te reorganiseren ;
- versleten of verouderde borden te vervangen ;
- de trajecten af te maken die nu nog onvolledig zijn.

Bepaalde plaatsen moeten prioritair bewegwijzerd worden:

- het **gemeentehuis en het OCMW** ;
- het **Simonisplein** (als multimodale pool en als knooppunt in het openbaarvervoernet) ;
- de **Simonisparking** onder het Elizabethpark (met aanduiding van het aantal beschikbare plaatsen).

We herinneren aan de diverse signalisatie-elementen die we eerder al aanhaalden, met name ter ondersteuning van het voetgangers- en fietsverkeer (aanduiding van de afstanden, van bepaalde populaire bestemmingen).

Tot slot wijzen we ook op de vereisten m.b.t. het doordachte gebruik (en doordachte positionering in de openbare ruimte) van verticale signalisatie. Ook hier zijn inspanningen nodig om de coherentie van de gebruikte signalisatie en het onderhoud ervan te waarborgen (zie foto's van voorbeelden hieronder).



De Vrijheidslaan (links) : een fundamenteel verkeersbord (prioriteit afstaan) maar totaal onleesbaar; rechts het begin van de 30 km /u zone (Vanderborghstraat, in Jette) waarvan het einde (verkeersbord F4b) niet wordt aangekondigd... (idem in de andere richting van de straat).



De Landsroemlaan : de verkeersborden vertonen er een overduidelijke afwezigheid van onderhoud (bedekt met mos).

D. INFORMATIELUIK

Een essentiële doelstelling om tot een duurzame mobiliteit te komen, is het terugdringen van het autogebruik, vooral in het woon-werkverkeer (vandaag ligt die houding veel te hoog in Koekelberg). Daarom is het essentieel dat de Koekelbergenaren en de mensen die in Koekelberg werken beter geïnformeerd worden over de mogelijkheden van het openbaar vervoer, de wandelpaden en fietsroutes.

Dat informatie- en promotieluik rond alternatieve vervoermiddelen houdt in dat de gemeente geregeld nuttige mobiliteitsinformatie verspreidt (via Koekelberg-info en op de website van de gemeente). Op dat vlak kan er immers niet genoeg op dezelfde informatie gehamerd worden! Mensen die hardnekkig de wagen blijven gebruiken, blijven hun auto soms trouw omdat ze het alternatieve aanbod niet opzoeken of niet kennen. De gemeente heeft dus een belangrijke taak in de voorlichting van de burger op het vlak van mobiliteit. Zo zou ze een toegankelijkheidsplan op haar website kunnen plaatsen enz.



Leren zich (goed) verplaatsen vanaf de jongste leeftijd is een van de andere uitdagingen van een betere informatie van de burger.

Parallel daarmee moet de respectieve rol van de gemeente en het Gewest (net als van andere openbare spelers) in het **beheer van de openbare ruimte en mobiliteit** duidelijker uitgelegd worden aan de bevolking. Er moet een transparante en doeltreffende informatieprocedure komen waarin de respectieve verantwoordelijkheden worden toegelicht.

Het algemeen mobiliteitsbeheer impliceert ook dat de **lokale acties zo goed mogelijk gecoördineerd** worden met de buurgemeentes (Jette, Ganshoren, Molenbeek en Sint-Agatha-Berchem). In diverse wijken is die coördinatie onmisbaar opdat de bewoners van "grensgebieden" niet het slachtoffer worden van tegenstrijdige toestanden die ontstaan door een gebrek aan overleg.



De Jetsesteenweg : een goede test om een gemeenschappelijk mobiliteitsontwerp te ontwikkelen met Jette en Molenbeek.

Algemeen genomen en gelet op de voorbeeldrol van de gemeente, zal het gemeentebestuur op termijn een **bedrijfsvervoerplan** moeten opstellen (en daar wordt momenteel werk van gemaakt). De gemeente zou de verkeersgenererende spelers in Koekelberg (al zijn er dat weinig) meteen bij de opstelling van dat plan moeten betrekken. Dergelijk bedrijfsplan moet het gebruik van het openbaar vervoer aanmoedigen en stimuleren, maar ook maatregelen treffen om het aantal solo-auto's terug te dringen (carpoolen).
