

## INHOUDSOPGAVE

<b>1 - DOELSTELLINGEN VAN FASE 4 VAN HET GEMEENTELIJKE MOBILITEITSPLAN .</b>	
.....	<b>2</b>
INLEIDING.....	3
IDENTIFICATIE VAN DE UITVOERINGSELEMENTEN .....	4
GARANTIE VAN DE COHERENTIE VAN HET GEMEENTELIJKE MOBILITEITSPLAN .....	4
VOORBEREIDING VAN DE COMMUNICATIE VEREIST VOOR DE UITVOERING .....	5
BEPALING VAN DE BEGELEIDENDE MAATREGELEN VAN HET GMP .....	5
<b>2 - UITVOERINGSINSTRUMENTEN.....</b>	<b>6</b>
INLEIDING.....	7
ACTIEPLAN .....	7
<i>Lokalisering van de maatregelen (Waar ?)</i> .....	7
<i>Identificatie van de maatregel (Wat ?)</i> .....	7
<i>Uitvoeringsfasering (Wanneer ?)</i> .....	8
<i>Identificatie van de tussenkomende partijen (Wie ?)</i> .....	8
<i>Aanvullende informatie voor de uitvoering van de voorgestelde maatregelen (Hoe ?)</i> ...	10
LIGGINGSPLAN.....	11
<b>3 - UITVOERING VAN HET VERKEERSPLAN.....</b>	<b>12</b>
INLEIDING.....	13
BEPAALED VOORGESTELDE MAATREGELEN TESTEN .....	13
<i>Wat moet er worden getest ?</i> .....	14
<i>Hoelang zal een testperiode duren ?</i> .....	15
<i>Hoe een testfase implementeren in de praktijk ?</i> .....	15
<i>Test 1 – Lavallée</i> .....	17
<i>Test 2 – Graaf van Vlaanderenstraat</i> .....	18
<i>Test 3 – Opzichterstraat/Vandestichelenstraat</i> .....	19
<i>Test 4 – Karreveld</i> .....	20
UITVOERINGSFASERING VOOR ELK GRONDGEBIEDSDEEL .....	21
<i>Historisch centrum</i> .....	21
<i>Maritime</i> .....	22
<i>Hertogin – Birmingham</i> .....	23
<i>Machtens</i> .....	24
<i>Karreveld</i> .....	25
<i>Kerkhof - Scheut</i> .....	26
<b>4 - UITVOERING VAN HET PARKEERPLAN.....</b>	<b>27</b>
INLEIDING.....	28
ALGEMEEN PRINCIPE VAN DE PARKEERZONES .....	28
VOORGESTELDE TARIFERING.....	30
BEHEER VAN HET PARKEREN D.M.V. KAARTEN .....	31
<i>Beheerswijzen: 1 - Bewonerskaarten</i> .....	31
<i>Beheerswijzen: 2 - Abonnementkaarten</i> .....	31
<i>Beheerswijzen: 3 - Speciale kaarten</i> .....	31
FASERING VAN DE BEHEERDE ZONES .....	32
<b>5 - BIJLAGEN: ACTIEPLAN EN LIGGINGSPLAN .....</b>	<b>33</b>

# 1 - Doelstellingen van fase 4 van het Gemeentelijke Mobiliteitsplan

## INLEIDING

Fase 4 is de laatste fase van de uitwerking van het Gemeentelijke Mobiliteitsplan. Na **fase 1** die het opstellen van een **plaatsbeschrijving** en het stellen van een **diagnose** van de mobiliteitssituatie beoogde, **fase 2** die het vastleggen van de **doelstellingen** omvatte en **fase 3** bestaande uit de **uitwerking van het eigenlijke mobiliteitsplan**, behandelt **fase 4** nu alle aspecten verbonden aan de **uitvoering van de voorgestelde maatregelen** en aan het opstellen van een **actieprogramma**.

Ter herinnering: tijdens fase 3 werd een lijst opgesteld van voorstellen die op de verschillende mobiliteitsgebieden moeten worden uitgevoerd:

- autoverkeer,
- parkeren,
- openbaar vervoer;
- voetgangers- en fietsverkeer,
- voorzieningen voor personen met beperkte mobiliteit,
- goederenvervoer en
- Wegbebakening.

In het totaal werden **bijna 400 maatregelen** goedgekeurd, die nu op uitvoering wachten.

De bewoners van de diverse wijken van de gemeente werden d.m.v. presentatievergaderingen en een raadplegingfase geïnformeerd en geraadpleegd. Vervolgens werden hun opmerkingen samengevat en werd er rekening mee gehouden. Zo kon een definitieve lijst van voorgestelde maatregelen worden opgesteld, die door het gemeentebestuur is goedgekeurd.

In dit stadium, d.w.z. fase 4, is de tijd gekomen om **de voorstellen in daden of acties om te zetten**. Na goedkeuring van de principes voor alle in fase 3 voorgestelde maatregelen, gaat het nu om het concreet **opsommen** van al deze maatregelen, om het **lokalisieren** ervan en om het **voorstellen van de modaliteiten** voor hun uitvoering. Dit geldt in het bijzonder voor het toe te passen parkeerbeleid; nu dienen immers de praktische details alsook de toepassingsfasering worden uitgewerkt voor de algemene principes die in fase 3 werden gedefinieerd.

## IDENTIFICATIE VAN DE UITVOERINGSELEMENTEN

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan heeft betrekking op talrijke domeinen en leidt dan ook tot een hele reeks van voorstellen. Hoofddoelstelling van fase 4 is: nadenken over de manier waarop de tijdens de voorgaande fasen voorgestelde maatregelen concreet moeten worden toegepast op het terrein.

Praktisch gezien gaat het hier dus om het **organiseren van de toepassing van het plan**. Hiertoe dienen de maatregelen hiërarchisch geordend te worden overeenkomstig de vastgelegde doelstellingen, de prioriteiten van de gemeente en de behoeften om de overeenstemmende acties te kunnen leiden.

Aanzienlijke druk wordt eveneens uitgeoefend door de budgettaire middelen die op gemeenteniveau beschikbaar zijn. Daarnaast mag ook de tijd vereist voor de concrete organisatie van de toepassing van de maatregelen niet worden vergeten. Omwille van al deze aspecten moet de uitvoering van het GMP over verscheidene jaren worden gespreid. In dit stadium is het belangrijk **de verschillende fasen van de uitvoering te kunnen plannen**.

Daarnaast is het ook van wezenlijk belang **de verschillende actoren te identificeren** die bij de voorbereiding, de uitvoering en de opvolging van elke maatregel moeten worden betrokken. Elke tussenkomende partij moet nu reeds bewust gemaakt worden van haar rol. Ze moet kennis kunnen nemen van de mate waarin ze bij het project betrokken zal worden zodat ze haar tussenkomsten kan voorbereiden en plannen. **Coördinatie tussen de gemeentelijke actoren** en de andere bevoegde overheidsniveaus is eveneens noodzakelijk; in bepaalde gevallen zal er immers een wisselwerking zijn tussen de uitvoering van het GMP en realisaties in het kader van andere projecten binnen het grondgebied van de gemeente, zoals wijkcontracten, plannen voor zones 30, de onmiddellijke omgeving van scholen, enz.

De verschillende **administratieve componenten van de gemeente** moeten zich dus intern **organiseren** om een duidelijke strategie uit te werken inzake de verschillende tussenkomsten op het terrein en om alle mobiliteitsbeleidslijnen op het grondgebied te coördineren (federaal, gewestelijk, MIVB, NMBS, enz.). Het zal eveneens tot de taken van de gemeente behoren **de technische middelen** die moeten worden ingezet **nauwkeurig te bepalen** en deze **eveneens te plannen** - voor de korte en de middellange termijn - overeenkomstig de vastgelegde doelstellingen en de prioritaire acties die moeten worden doorgevoerd. De toepassing van een gemeentelijk mobiliteitsplan leidt overigens tot de verandering van bepaalde gewoonten, zowel voor de administratieve diensten als voor de betrokken bevolking. De gemeente dient er dan ook op toe te zien **dat alle actoren goed geïnformeerd worden** gedurende het hele uitvoeringsproces.

We mogen ook niet vergeten dat de uit te voeren acties in een **algemene systematische aanpak** zullen kaderen, waarbij elke genomen maatregel onvermijdelijk een wisselwerking met andere aangaat. Met elk van de voorgestelde aanpassingen en inrichtingen zal een reeks andere aanvullende maatregelen overeenstemmen die onontbeerlijk zijn en die gezamenlijk zullen moeten worden geleid om **het plan zo doeltreffendheid mogelijk te maken**. De **definitie van een precieze uitvoeringsfasering** is dus van cruciaal belang in dit stadium.

## GARANTIE VAN DE COHERENTIE VAN HET GEMEENTELIJKE MOBILITEITSPLAN

Alle voorstellen van het GMP uitvoeren is een complexe taak die heel wat tijd zal vergen. Talrijke actoren zullen immers een rol spelen en de maatregelen zullen slechts geleidelijk aan in de praktijk kunnen worden omgezet omwille van praktische beheersredenen en overeenkomstig de beschikbare budgettaire middelen.

In deze context is het van fundamenteel belang de coherentie van het plan op twee niveaus te kunnen garanderen:

### □ Coherentie gedurende het uitvoeringsproces:

Een van de risico's verbonden aan de uitvoering is het tijdelijk destabiliseren van de goed werkende bestaande vervoerssystemen. Het is mogelijk dat hun werking er ingewikkelder door wordt, wat zelfs bij plaatselijke wijzigingen een eerder negatieve indruk van de gevolgen van de uitvoering zal geven. Men moet dus coherent te werk te gaan en ervoor zorgen dat een genomen maatregel geen of slechts weinig ongewenste of niet-wenselijke tussentijdse gevolgen heeft. Daarnaast is het ook belangrijk toe te zien op een goede coördinatie van de betrokken actoren zodat de beslissingen die door de ene worden genomen coherent zijn met de acties van de anderen op het terrein. Bij de uitvoering is het eveneens noodzakelijk een zekere politieke standvastigheid te bewaren zodat de vastgelegde doelstellingen worden bereikt.

### □ Coherentie van het plan in zijn geheel:

Zelfs na de uitvoering van de voorgestelde maatregelen is het van cruciaal belang de algemene coherentie van het plan in het oog te houden, met name wat de in het begin vastgelegde doelstellingen betreft.

Het moet ook mogelijk zijn rekening te houden met de eventuele wijzigingen die plaatsvinden tussen het moment waarop het GMP werd opgesteld en het moment waarop de maatregelen worden uitgevoerd. Soms zullen bepaalde specifieke evoluties moeten worden bekeken om de inhoud van het plan en de overeenstemmende maatregelen te laten evolueren; men moet er echter steeds voor zorgen dat de aangebrachte wijzigingen coherent blijven met de andere reeds genomen maatregelen en met de algemene filosofie van het plan. Maatregelen nemen die een andere richting uit gaan, kan niet alleen tot de vervorming van het plan leiden en de rechtvaardiging van bepaalde acties te niet doen, maar kan het effect van de reeds genomen maatregelen ook afzwakken.

Het is dus te verkiezen gecoördineerd te werk te gaan door groepen van coherente maatregelen uit te voeren. Zo worden geïsoleerde acties in een zone - die de kans op het creëren van incoherenties met de nabije omgeving inhouden - vermeden. Moet een dergelijke maatregel toch genomen of eventueel aangepast worden, dan moeten de effecten ervan op de werking van de rest van het systeem steeds worden geanalyseerd.

## VOORBEREIDING VAN DE COMMUNICATIE VEREIST VOOR DE UITVOERING

Communicatie is van cruciaal belang voor het welslagen van het GMP. Fase 4 geeft vaste vorm aan een lange en complexe overdenking die niet altijd makkelijk te begrijpen is. Ze vormt tevens het antwoord op de talrijke verwachtingen van de bevolking die soms al geruime tijd van te voren zijn geformuleerd; op deze manier krijgen deze verwachtingen en wensen dus duidelijk gestalte.

Alle stappen moeten in nauwe samenwerking met de bewoners en gebruikers worden ondernomen. Het informeren en raadplegen van en het overleg plegen met de omwonenden moet een prioriteit zijn voor de gemeentelijke overheid zijn wat het deelnameproces betreft. Dit geldt overigens voor alle behandelde thema's.

Bijgevolg moet de bevolking duidelijk op de hoogte worden gebracht van alle belangrijke maatregelen die worden genomen. Deze fase biedt de mogelijkheid geplande wijzigingen aan te kondigen en de betrokkenen voor te bereiden zodat ze hun gedrag kunnen aanpassen.

Voor een georganiseerde en coherente communicatie zorgen, is dus van wezenlijk belang voor het welslagen van de uitvoering van het plan.

## BEPALING VAN DE BEGELEIDENDE MAATREGELEN VAN HET GMP

Om de uitvoering van het GMP in gunstige omstandigheden tot een goed einde te kunnen brengen, zullen er eveneens verscheidene begeleidende maatregelen worden genomen:

### □ **Oprichting van een stuur- en opvolgingscomité binnen het gemeentebestuur**

De verschillende diensten die een rol spelen in de uitvoering van het GMP zullen bijeenkomen in een stuurcomité dat de te ondernemen acties moet voorbereiden en organiseren en deze daarna moet evalueren. Deze aanpak zal een doeltreffende communicatie tussen de actoren mogelijk maken en toelaten de acties van de externe (t.o.v. de gemeente) tussenkomende partijen te coördineren.

### □ Het stuurcomité is eveneens het meest efficiënte orgaan voor het beheer van de organisatie van de verkeerstests (zie *Bepaalde voorgestelde maatregelen testen*

, pagina 13). Het zal eveneens worden belast met de opvolging van het plan alsook met de permanente evaluatie ervan.

Het oprichten van een stuurcomité zal het tevens makkelijker maken voor de algemene coherentie van de uitvoering te zorgen, zowel m.b.t. de fasering als m.b.t. het bepalen en verzamelen van de vereiste middelen.

### □ **Implementatie van een systeem voor de opvolging en evaluatie van het plan**

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan is een interactief middel en moet dit ook blijven, zowel tijdens als na de uitvoering. Het mag in geen geval als een doel op zich worden gezien maar moet verder kunnen evolueren om ook een antwoord te bieden op de vragen van morgen. Een voortdurende evaluatie is dan ook noodzakelijk.

Om de evolutie van de situatie te kunnen volgen en de door de genomen maatregelen bereikte resultaten te kunnen evalueren, moeten er objectieve parameters worden opgesteld. De definitie, opvolging en bijwerking ervan is onontbeerlijk om de zaak grondig te kunnen beoordelen en om over een stappenplan te beschikken. Voor deze permanente opvolging dient gezorgd te worden door een orgaan dat binnen de gemeente wordt gekozen (de mobiliteitsdienst lijkt hiervoor het meest geschikt); daarna moet deze opvolging binnen het stuurcomité worden besproken.

De dienst belast met de opvolging moet overigens over de nodige databases beschikken om de gegevens m.b.t. de genomen maatregelen te kunnen bekijken: inventarisering van de verkeerstekens, markeringen, voetgangersoversteekplaatsen, verkeersrichtingen, zones 30, BEV's, leveringszones, parkeerzones, enz. Verkeerstellingen kunnen eveneens helpen bij het in het oog houden van de evolutie van het verkeer in de straten waar de maatregelen zijn genomen.

Om latere acties te vervolmaken, kan er tevens een reeks studies en aanvullende elementen ter beschikking van het College en van de actoren op het terrein worden gesteld zodat er in alle objectiviteit over de te volgen koes en de te ondernemen acties kan worden geoordeeld.

Dit beleid vereist een strikte opvolging, het voortdurend verzamelen van informatie en een anticipatief en toekomstgericht beheer om de gegevens te kunnen verstrekken die nuttig en noodzakelijk zijn om de beslissingen toe te lichten.

## 2 - Uitvoeringsinstrumenten

## INLEIDING

Om de praktische organisatie van de uitvoering van de voorgestelde maatregelen te vergemakkelijken, krijgen de betrokken actoren twee instrumenten ter beschikking gesteld:

- het **actieplan**,
- het **liggingsplan** op gemeenteniveau.

Beide instrumenten omvatten alle maatregelen van het GMP en laten dus toe een overzicht van de uitvoering van het plan te bekomen. Ze zijn ontworpen om door elke tussenkomen partij gebruikt te worden en bundelen een reeks praktische, nuttige en noodzakelijke gegevens. Ze moeten dan ook worden bezorgd aan alle actoren die bij het uitvoeringsproces betrokken zijn. Het gezamenlijke gebruik van beide instrumenten zal tot een beter algemeen inzicht in de uitvoering van het plan leiden. Ze moeten overigens op proactieve wijze door het gemeentebestuur worden gebruikt en beheerd; dit betekent dat ze voortdurend moeten worden bijgewerkt naarmate de maatregelen worden toegepast en overeenkomstig de mogelijke evoluties van het plan. In dit opzicht dient opgemerkt dat de twee instrumenten hier worden besproken om een idee te geven en dat ze kunnen evolueren naarmate de uitvoering vordert.

## ACTIEPLAN

Het actieplan is een **transversaal instrument** dat alle maatregelen van het GMP omvat. Het is opgesteld in de vorm van een samenvattende tabel van alle maatregelen die in het kader van het GMP worden voorgesteld.

Dit actieplan maakt het volgende mogelijk:

- de maatregelen te **identificeren** en te **lokaliseren**;
- de **prioriteiten** op korte en middellange termijn te **bepalen**;
- alle actoren te identificeren** die een rol spelen in het beslissingproces en in de uitvoering van het plan;
- de **wisselwerkingen te identificeren** tussen de verschillende maatregelen van het GMP onderling en met andere projecten om coherent te kunnen handelen;
- de **mogelijke financieringsbronnen** voor de uitvoering te **identificeren**.

Praktisch gezien, verenigt het actieplan alle maatregelen per thema en per wijk. De verschillende delen van de tabel geven dus meteen een beeld van alle ins en outs van de verschillende maatregelen. Ze worden hierna gespecificeerd.

### Lokalisering van de maatregelen (Waar ?)

Het eerste deel van het actieplan biedt de mogelijkheid de **plaats** waar de **maatregelen** van het plan zullen worden uitgevoerd, te **bepalen**. Behalve het nummer dat wordt toegekend aan elke maatregel die op het liggingsplan wordt aangegeven, wordt eveneens de naam van de straat gegeven.

### Identificatie van de maatregel (Wat ?)

Het tweede deel van de tabel biedt de mogelijkheid **elke maatregel te identificeren**. Eerst wordt de **aard van de maatregel** - d.w.z. de doelstelling van de uit te voeren actie - gedefinieerd door een beknopte beschrijving van wat in fase 3 van het GMP werd voorgesteld.

Daarna worden ook de **wisselwerkingen met projecten die buiten het GMP vallen**, geïdentificeerd om de aandacht te vestigen op de coördinatie die voor de uitvoering vereist zal zijn.

In dit deel worden ook de volgende projecten geïdentificeerd:

- het 'Zone 30'-plan,
- de wijkcontracten,
- het driejarenplan,
- de aanleg en inrichting van de onmiddellijke omgeving van scholen,
- de aanleg en inrichting van de oevers van het kanaal,
- De aanleg en de inrichting van de Gebieden van Gewestelijk Belang (GGB's),
- de realisatie van Gewestelijke Fietsroutes (GFR).

## Uitvoeringsfasering (Wanneer ?)

Dit derde deel van het actieplan is bijzonder belangrijk gezien de noodzaak de uitvoering omwille van praktische en budgettaire redenen over een bepaalde periode te spreiden. De **prioriteiten van het plan** moeten dan ook worden bepaald, waarna een logica moet worden uitgewerkt **voor de geleidelijke uitvoering ervan**; uiteraard dient de vastgelegde volgorde hierbij gerespecteerd te worden.

De volgende informatie is beschikbaar:

### **Reeds uitgevoerde maatregelen**

Bepaalde maatregelen die deel uitmaken van het GMP zijn inderdaad reeds uitgevoerd, in het kader van andere projecten of door tussenkomsten van de gemeentediensten sedert het begin van de uitwerking van het GMP. Deze maatregelen moeten dus worden geïdentificeerd.

### **Geplande maatregelen**

Andere maatregelen zijn nog niet uitgevoerd maar zijn reeds gepland en/of bepaald. Voor deze groep is het praktisch te weten of er al een uitvoeringsproces aan de gang is, met name wat de financiering van de uit te voeren aanleg- en inrichtingswerken betreft.

### **Fasering van de prioriteiten**

Voor alle nog niet uitgevoerde maatregelen is er een prioriteitsvolgorde voor de uitvoering bepaald. Doel hiervan is eerder de toepassing van het plan te organiseren dan wel een strikt uitvoeringskader op te stellen.

Hiertoe is er rekening gehouden met praktische en met budgettaire factoren, maar het is duidelijk dat een zekere soepelheid onontbeerlijk is, deze vrij dwingende verplichtingen in aanmerking genomen.

Concreet gezien worden hier drie uitvoeringsperiodes onderscheiden:

#### ▪ **Maatregelen op korte termijn:**

Dit zijn de maatregelen die zo snel mogelijk moeten worden uitgevoerd en vanaf 2006 gelanceerd dienen te worden. Sommige daarvan zijn overigens al gepland en zelfs al gebudgetteerd.

#### ▪ **Maatregelen op middellange termijn:**

Dit zijn de maatregelen die binnen de tweede uitvoeringsfase van het GMP vallen. Ze zouden vanaf 2007-2008 moeten kunnen worden gelanceerd.

#### ▪ **Maatregelen op lange termijn:**

Deze derde en laatste uitvoeringsfase omvat maatregelen die na 2008 moeten worden uitgevoerd.

Het kan gaan om maatregelen waarvoor eerst andere acties moeten worden uitgevoerd, of om voorstellen die een langere periode van voorbereiding en overdenking vereisen alvorens ze kunnen worden uitgevoerd, met name overeenkomstig de procedures die aan hun uitvoering of aan de vereiste budgettaire middelen verbonden kunnen zijn.

## Identificatie van de tussenkomende partijen (Wie ?)

Fase 4 van het GMP is de fase die de meest intense interacties tussen de verschillende betrokken actoren vereist. Ze moeten dan ook **duidelijk worden geïdentificeerd en de rol van elkeen** betrokken bij de uitvoering van het GMP moet eveneens ondubbelzinnig worden vastgelegd. Een groot deel van de maatregelen vergen de tussenkomst van verscheidene actoren en elk van hen moet het belang van zijn tussenkomst kunnen identificeren.

### **Actoren betrokken bij de uitvoering en de coördinatie van de maatregel**

In dit deel van het actieplan worden de actoren die bij de uitvoering van elke maatregel betrokken zijn, geïdentificeerd. De verschillende kolommen stellen de betrokken diensten voor.

#### **A. De gemeentediensten**

Binnen het gemeentebestuur zullen verscheidene diensten een rol spelen in de uitvoering van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan. De voornaamste daarvan zijn:

- De dienst 'Mobiliteit',
- De dienst 'Werken',
- De dienst 'Gesubsidieerde projecten',
- De dienst 'Stedenbouwkunde'.

De middelen en bevoegdheden van elk van deze diensten moeten worden gebundeld om de voorgestelde maatregelen te kunnen uitvoeren.

De taken van deze diverse diensten zijn van cruciaal belang voor het welslagen van het plan. De gehele uitvoering moet degelijk worden georganiseerd, gerealiseerd en geëvalueerd. Concreet gezien worden deze diensten belast met:

- het plannen van de toepassing van de maatregelen,
- het voorbereiden van de (hulp)middelen die voor de uitvoering vereist zijn,
- het verzekeren van de communicatie met de betrokken bevolking en het implementeren van een permanente-deelnameprocedure,
- het verzekeren van de coördinatie met de andere projecten die binnen het grondgebied van de gemeente aan de gang zijn (wijkcontracten, 'Zone 30'-plan, aanleg en inrichting van de onmiddellijke omgeving van scholen,...)
- het bepalen van de vereiste middelen en van de financieringsbronnen voor elke maatregel,
- het bestellen van het materieel dat voor de uitvoering van de voorziene aanleg- en inrichtingswerken vereist is,
- het uitvoeren van de werken ten laste van de gemeente,
- het beheren van de verkeerstestfasen,
- de dagelijkse leiding van de werkploegen ingezet voor de uitvoering van de maatregelen en de toepassing van deze laatste (met name inzake parkeren),

- het permanent evalueren van de uitvoering van het GMP, het verzekeren van de opvolging ervan en het bepalen van de gevolgen die eraan moeten worden gegeven.

## B. De plaatselijke politie (verkeerscel)

De verkeerscel van de plaatselijke politie is een andere actor van wezenlijk belang voor de uitvoering van het plan. Ze dient vóór de uitvoering van een maatregel die tot verkeerswijzigingen leidt, geraadpleegd te worden en moet bij de voorbereiding van de betreffende maatregel worden betrokken.

Bovendien zal het de politie zijn die op de eerste plaats met de vragen van de bevolking zal worden geconfronteerd. Ze moet dan ook volledig op de hoogte zijn van de aard van de genomen maatregelen, zodat ze de doelstellingen ervan kan begrijpen en weet wanneer de maatregelen zullen worden toegepast.

Zo is het tijdens de testfasen van het verkeersplan ook van wezenlijk belang dat de politie de doelgerichtheid en de modaliteiten van de uitgevoerde tests kent. Ze mag de aard van de specifieke schikkingen die in het kader van hun uitvoering worden genomen in geen geval wijzigen op grond van vragen van omwonenden; het is immers van cruciaal belang dat de tests over een relevante periode kunnen worden uitgevoerd. Omdat elke toepassing en wijziging van het verkeer een aanpassing vanwege de bestuurders vereist, is het van fundamenteel belang het vooropgestelde doel voor de tests maximaal te respecteren; anders zou het zeer moeilijk worden ze correct te evalueren. Uiteraard moet deze opmerking worden genuanceerd in geval van dwingende omstandigheden, bijv. met betrekking tot de veiligheid, maar het is belangrijk dat er over elke beslissing overleg wordt gepleegd met de betrokken gemeentediensten.

## C. De andere betrokken actoren

Ook andere, externe actoren zullen bij de uitvoering van de maatregelen van het GMP worden betrokken. Vooral wanneer het gaat om acties die deel uitmaken van projecten die door **andere overheidsniveaus** worden beheerd, zal een goede coördinatie noodzakelijk zijn om de organisatie van de uitvoering van de maatregelen te beheren. In dit opzicht willen we eraan herinneren dat de **gemeente** met name **verbonden is met het Gewest** door een **mobiliteitsraamovereenkomst** voor de uitvoering van maatregelen die gevolgen hebben voor de gewestelijke bevoegdheden.

Voor de acties verbonden aan de netten van het openbaar vervoer moeten de **exploitatie maatschappijen** zich dan weer verenigen. In de meeste gevallen zullen het deze laatste zijn die over de uit te voeren aanleg- en inrichtingswerken moeten beslissen. In dit geval zal de gemeente het uitvoeringsproces moeten volgen en zal ze erop moeten toezien dat de uitvoeringen aan haar verwachtingen en doelstellingen voldoen.

De **gemeenten rond Molenbeek** zullen eveneens worden betrokken bij de maatregelen die moeten worden geïmplementeerd op de grens van het gemeentelijke grondgebied; we denken hierbij bijv. aan Anderlecht, Brussel, Koekelberg, Dilbeek en andere.

## Actoren betrokken bij de beslissing

In dit deel maken we een onderscheid tussen de actoren die bij de uitvoering van de maatregelen betrokken zijn en diegenen die gemachtigd zijn over de uitvoering en financiering van voornoemde maatregelen te beslissen.

### A. De gemeente Sint-Jans-Molenbeek

Voor een groot aantal maatregelen is het de gemeente die moet beslissen over het vastleggen van de budgetten vereist voor de uitvoering ervan; het zal dan ook de gemeente zijn die over het uit te voeren type aanleg of inrichting zal beslissen. Dit betekent dat de gemeentediensten over de nodige gegevens moeten beschikken om de leden van het College te informeren over prioriteiten en behoeften die aan het GMP verbonden zijn. Op basis van de verstrekte informatie kan het College dan de nodige beslissingen nemen en kunnen de juiste procedures worden gestart om tot de uitvoeringsfase over te gaan.

### B. Het gewestelijke bestuur

Door de raamovereenkomst die de gemeente en het gewestelijke bestuur (BUV – vervoersbeleid) met elkaar verbinden, is dit laatste bij de uitvoering van bepaalde maatregelen betrokken; het gaat om de maatregelen die betrekking hebben op de gewestwegen of om de maatregelen die in een breder kader dan de gemeente passen (gevolgen voor de gewestelijke bevoegdheden). Het gewestelijke bestuur zal bepaalde fondsen voorzien voor de uitvoering van de werken die aan deze projecten verbonden zijn en zal dan ook een van de beslissingsorganen zijn waarvoor coördinatie met het gemeentelijke niveau noodzakelijk zal zijn. Daarnaast kan het ook bemiddelen m.b.t. de gemeenten rond Molenbeek als er beslissingen moeten worden genomen die verscheidene gemeenten raken.

Het gewestelijke bestuur kan eveneens een belangrijke actor zijn bij de evaluatie van de tests die in het kader van de implementatie van het verkeersplan worden uitgevoerd. Dat het de gevolgen van het GMP op de wegen die door het Gewest worden beheerd zal kunnen evalueren, lijkt het Gewest wel te interesseren. De organisatie van tellingen op de wegen waarvoor de gemeente tests uitvoert, kan bijv. worden aangevuld door bijkomende tellingen op de omgevende gewestelijke assen.

### C. Het federale bestuur (Federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer)

Het federale bestuur is betrokken bij verscheidene projecten die buiten het GMP vallen en een wisselwerking met het voornoemde plan zullen creëren. Over het algemeen worden deze projecten door de FOD Mobiliteit en Vervoer ontwikkeld en gesubsidieerd. De beslissing maatregelen verbonden aan deze projecten te implementeren, zal dus gezamenlijk worden genomen door het federale bestuur en de gemeente.

#### **D. Andere tussenkomende partijen**

In bepaalde gevallen zal het nemen van beslissingen door andere actoren worden beïnvloed, bijv. door de exploitanten van het openbare vervoer wat de maatregelen verbonden aan de organisatie en de werking van hun netten betreft. In dit opzicht zullen de wisselwerkingen met de MIVB het talrijkst zijn ; deze laatste is immers belast met de uitvoering van het merendeel van de werken verbonden aan het openbare vervoer.

#### **Financiering van de maatregel**

Aangezien de beschikbaarheid van budgettaire middelen een belangrijke rol speelt in de uitvoering van nieuwe inrichtingen en bijgevolg in de uitvoering van het plan, is het nuttig te preciseren welke mogelijke financieringsbronnen er voor de verschillende uit te voeren acties bestaan.

De bronnen die momenteel gekend zijn, zijn dus geïdentificeerd. Hierbij wordt er rekening gehouden met de wisselwerking met andere projecten die buiten het GMP vallen en met de reeds genomen beslissingen inzake de uitvoering van deze projecten.

#### **Aanvullende informatie voor de uitvoering van de voorgestelde maatregelen (Hoe ?)**

Dit vijfde en laatste deel van het actieplan moet de mogelijkheid bieden **concrete informatie te verstrekken** over de manier waarop de maatregelen moeten worden toegepast.

We behandelen hier vier elementen:

#### **De wisselwerking met andere maatregelen van het GMP**

Dit punt is van cruciaal belang voor de coördinatie die in het kader van de uitvoering van het GMP noodzakelijk is. Het zou inderdaad nuttig zijn de werken verbonden aan verscheidene maatregelen gezamenlijk uit te voeren om het aantal tussenkomsten op bepaalde wegen of in bepaalde wijken niet nodeloos te vermeerderen. In bepaalde gevallen bijv. moet de uitvoering van wegenwerken tot wijziging van de verkeersorganisatie de gelegenheid vormen om maatregelen gericht op de voetgangers (verbreding van de trottoirs, vermindering van het aantal zebrapaden, enz.) op het openbaar vervoer of op andere aspecten uit te voeren. In andere gevallen zal het verkieslijk zijn simultaan aan verscheidene wegen te werken om de werking van het geheel niet te destabiliseren; dit betekent dat de tussenkomsten verbonden aan de betreffende maatregelen moeten worden gecoördineerd.

Kortom, de **wisselwerking** tussen de maatregelen moet duidelijk worden **geïdentificeerd om een grotere uitvoeringscoherentie te garanderen**. In dit deel van het actieplan zijn dan ook alle maatregelen van het GMP opgenomen die verband houden met de uitvoering van een bepaalde maatregel. De verschillende diensten die bij de coördinatie en/of de uitvoering van de maatregelen betrokken zijn, moeten er bijzondere aandacht aan besteden.

#### **De te plannen procedures voor de uitvoering**

De uitvoering van bepaalde maatregelen vereist **specifieke procedures**. Vaak gaat het om de naleving van de regels terzake voor de gunning van overheidsopdrachten, of om studieprocedures die vóór de uitvoering vereist zijn.

Deze verschillende procedures worden dus in de tabel van het actieplan geïdentificeerd.

#### **De uitvoering van verkeerstests**

In bepaalde gevallen zal de implementatie van het autoverkeersplan de uitvoering van tests op ware grootte vereisen evenals de evaluatie van deze tests door de gemeentediensten.

De verschillende wegen en maatregelen waarom het bij deze tests gaat, worden hier geïdentificeerd zodat de nodige tijd en budgetten voor de uitvoering kunnen worden voorzien. De maatregel mag dus slechts na de testfase worden uitgevoerd.

#### **Te voorziene bijzondere communicatiemaatregelen**

Zoals reeds gemeld, is een goede communicatie van cruciaal belang voor het welslagen van de uitvoering van het plan. Over alle maatregelen moet toereikende informatie worden verstrekt en in bepaalde gevallen zal overleg met de bevolking en de betrokken gebruikers vereist zijn.

De uitvoering van bepaalde maatregelen zal echter een specifieke communicatiefase vergen. Dit zal vooral noodzakelijk zijn voor de procedures die m.b.t. de uitvoering van bepaalde maatregelen moeten worden gestart, bijv. de verplichting een openbaar onderzoek te organiseren en een raadplegingfase in te lassen vóór de uitvoering.

## LIGGINGSPLAN

Het liggingsplan bestaat uit een **volledige cartografie van alle maatregelen van het GMP** op gemeenteniveau. Het **laat toe** alle maatregelen van het actieplan te **lokalisieren** en **vergemakkelijkt** op die manier het inzicht in de wisselwerking tussen de verschillende maatregelen.

Concreet gezien kunnen alle in een straat of wijk te nemen maatregelen dus uiterst makkelijk worden geïdentificeerd. Door het actieplan te raadplegen, kunnen de praktische details van de uitvoering van deze maatregelen worden nagegaan.

Om dit liggingsplan te verduidelijken, zijn de maatregelen in categorieën ingedeeld op basis van het aanleg- of inrichtingstype:

- Herstelling van de trottoirs,
- Aanleg van uitritconstructies,
- Aanleg van verkeersplateaus,
- Aanleg van de onmiddellijke omgeving van scholen,
- Aanleg van trottoiruitstulpingen,
- Aanleg van leveringszones,
- Aanleg van fietspaden,
- Inrichting van beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) in eenrichtingsstraten,
- Aanleg van parkeerplaatsen voor fietsen,
- Aanleg van parkeerplaatsen voor auto's,
- Aanleg van parkeerplaatsen voor vrachtwagens,
- Aanleg van parkeerplaatsen buiten de rijbaan,
- Aanlegwerken verbonden aan het openbaar vervoer,
- Algemene aanpassingen,
- Verkeerswijzigingen.

Naast elke op het liggingsplan aangegeven maatregel wordt ook het nummer opgegeven dat met deze maatregel overeenstemt. Zo is het mogelijk het actieplan te gebruiken en meteen de verschillende actoren en de te volgen procedures te identificeren en meer informatie te verkrijgen over de uitvoeringsfasering.

Het liggingsplan is beschikbaar in A0-formaat en geeft dan het gehele grondgebied van de gemeente weer; het is eveneens beschikbaar in A3-formaat, waarin het de opdeling van de gemeente in wijken weergeeft (7 kaarten in het totaal).

## 3 - Uitvoering van het verkeersplan

## INLEIDING

Onder de verschillende maatregelen die in het kader van het Gemeentelijke Mobiliteitsplan worden voorgesteld, verdient het verkeersplan bijzondere aandacht. Gedurende de hele uitvoeringsfase **moet het beheer van het verkeer coherent blijven** en een geleidelijke aanpassing van het mobiliteitsgedrag toelaten. Daarom is het in dit stadium van primordiaal belang **prioriteiten toe te kennen** aan de verschillende verkeersmaatregelen. Dit moet globaal gebeuren op gemeenteniveau en eveneens op het niveau van elke betrokken wijk.

Daarnaast mag men niet vergeten dat de wijzigingen die aan de verkeerssituatie zullen worden aangebracht, behoren tot de maatregelen die aanzienlijke gevolgen zullen hebben. De aanpassing van de bestuurders aan nieuwe verkeersrichtingen, de implementatie van maatregelen die bedoeld zijn om het doorgangsverkeer te verlichten en de wegveiligheid te vergroten, vereisen waakzaamheid en een perfecte coherentie vanwege de gemeentediensten.

Het gaat eveneens om de meest gevoelige maatregelen aangezien het moeilijk is bepaalde gewoonten die soms zeer stevig verankerd zijn, van de ene dag op de andere te veranderen. Daarom raden we aan **testperiodes** in te lassen om bepaalde maatregelen te kunnen evalueren.

In dit deel stellen we een reeks tests voor die moeten worden uitgevoerd vóór het verkeersplan wordt geïmplementeerd. Daarna wordt de methode gespecificeerd waarmee voornoemde tests uitgevoerd en geëvalueerd moeten worden. Tot slot wordt elke wijk behandeld om prioriteiten voor de daadwerkelijke uitvoering van het verkeersplan vast te leggen.

## BEPAALEDE VOORGESTELDE MAATREGELEN TESTEN

Onder de maatregelen verbonden aan het autoverkeer hebben sommige meer reacties of opmerkingen losgemaakt dan andere tijdens de openbare-raadplegingfase. Andere maatregelen die een ruimere aanvaarding kenden, zullen belangrijke veranderingen in het gedrag van de bestuurders inhouden.

Het vooruitzicht bepaalde maatregelen te kunnen testen, lijkt dan ook in diverse opzichten een positief idee te zijn:

- Eerst en vooral biedt het de mogelijkheid **na te gaan of een voorgestelde maatregel** werkelijk zal toelaten de vastgelegde doelstellingen te bereiken.
- Dit maakt een **werkelijk participatie van de bevolking** mogelijk. Dit zendt een belangrijk signaal uit omdat het aantoont dat de veranderingen geleidelijk aan zullen worden doorgevoerd, rekening houdend met de mening van de betrokkenen, wat van primordiaal belang is in dit stadium.
- Daarna zullen de betrokken weggebruikers de veranderingen resulterend uit het GMP makkelijker aanvaarden in het kader van een test- en overlegfase. De bevolking weet dan ook dat het, indien de geteste maatregelen niet volledig aan de vastgelegde doelstellingen voldoen, mogelijk is **een andere oplossing uit te werken** en zelfs dat er kan worden teruggekeerd naar de oorspronkelijke situatie. Hierdoor **zal de weerstand tegen de verandering worden verzwakt**.
- Zo wordt ook vermeden **budgettaire middelen** – die aanzienlijk kunnen zijn – vast te leggen voor aanleg- of aanpassingswerken die misschien niet voldoen, omdat voornoemde aanlegwerken een voorlopig karakter moeten bewaren tijdens de testfase.
- En tot slot zal de **grondige evaluatie** van de verkeerstests tot een diepere kennis van de **verkeerswijzigingen** leiden. De gemeentediensten zullen gebruik kunnen maken van de opgedane **ervaring** om andere wijzigingen beter te kunnen beheren, zowel wat de implementatie als de communicatie met de bevolking betreft. De tests vormen dan ook een periode waarvan gebruik gemaakt dient te worden om de verdere uitvoering te bepalen.

## Wat moet er worden getest ?

Doel is **tests voor te stellen voor de maatregelen die tot de meest ingrijpende wijzigingen in het gedrag van de bestuurders zullen leiden**, zodat men zich een vrij correct idee kan vormen van de gevolgen ervan. Gezien de implicaties van bepaalde maatregelen voor de verschillende wijken en de gevolgen ervan buiten de wijken, is het interessant de toepassing van deze maatregelen te kunnen testen en ze **grondig en objectief te evalueren**. Zo kan worden nagegaan hoe de maatregelen aan de geïdentificeerde verplichtingen voldoen.

In het kader van het Gemeentelijke Mobiliteitsplan van Sint-Jans-Molenbeek hebben de verkeerswijzigingen in hoofdzaak betrekking op de secundaire wegen die door de gemeente worden beheerd. De hoofdwegen, die door het Gewest worden beheerd, zullen geen enkele wijziging ondergaan wat hun statuut, afmetingen of functie betreft. Bijgevolg zullen de verkeerswijzigingen voornamelijk in de wijken plaatsvinden, d.w.z. binnen het mazenwerk gevormd door het hoofdwegennet. De tests zullen dus niet op de grote assen worden uitgevoerd maar kunnen daarentegen wel gevolgen hebben voor deze assen; in dit opzicht zal het interessant zijn de implicaties ervan te evalueren.

Toch is het niet aangeraden alle verkeersmaatregelen te testen, zelfs niet in de wijken zelf:

- Er moet een test worden uitgevoerd wanneer de reactie op een maatregel moeilijk volledig kan worden voorzien;
- Er moet een test worden uitgevoerd binnen een coherente en duidelijk omliggende perimeter die verscheidene wegen omspant waarvoor dezelfde verkeerslogica geldt;
- De plaatselijke maatregelen die niet tot grote veranderingen in de verkeersorganisatie leiden, dienen niet getest te worden;
- Verder werden bepaalde maatregelen die in het GMP worden aangeraden, reeds uitgevoerd ter gelegenheid van wegenwerken of in het kader van wijkcontracten. Uiteraard vallen deze buiten het kader van de uit te voeren tests.

Concreet gezien stellen we, op basis van deze elementen en de voorstellen van fase 3 van het GMP, voor **4 verkeerstests** uit te voeren alvorens aan de uitvoeringsfase te beginnen:

### **Test 1: Historisch centrum – Noordelijke verkeerslus**

Deze eerste test moet toelaten **de toegankelijkheid van het historische centrum van Molenbeek vanuit het noorden**, namelijk vanaf de Leopold II-laan, te evalueren. Het betreft in hoofdzaak de wijzigingen voorzien in de Lavalléestraat en de Koorstraat om het doorgangsverkeer dat een plaag is voor de wijk, tegen te gaan. Omwille van de coherentie zal de Hoopstraat eveneens in de test worden opgenomen.

Deze eerste test zal eveneens betrekking hebben op de aangrenzende zone van de kerk van Sint-Jan Baptist, waar verscheidene wijzigingen zijn voorzien. Doel is na te gaan of deze maatregelen verenigbaar zijn met de wekelijkse donderdagmarkt die op voornoemde plaats wordt gehouden.

### **Test 2: Historisch centrum – zuidelijke verkeerslus**

Deze tweede test betreft de **toegankelijkheid van het historische centrum van Molenbeek vanuit het zuiden**, namelijk vanaf de Steenweg op Gent. Hij beoogt de organisatie van het verkeer in lussen in de wijk te testen. Concreet gezien gaat het hierbij om het creëren van een lus vanaf de Steenweg op Gent, via de Graaf van Vlaanderenstraat, het Sint-Jan-Baptistvoorplein en de Toekomststraat in het oosten en de pastorijsstraat en de Tazieauxstraat in het westen. De voornaamste wijziging zal bestaan uit het inrichten van de Graaf van Vlaanderenstraat als eenrichtingsstraat vanaf de Genstesteeuweg naar het voorplein toe.

### **Test 3: Maritime – As Opzichterstraat/Vanderstichelenstraat**

Deze derde test betreft de belangrijke **doorgangsverkeersstromen die door de wijk 'Maritime'** gaan vanaf het Saincteletteplein naar de Jubelfeestlaan toe en omgekeerd. Omdat dit doorgangsverkeer bij voorkeur langs de as Opzichterstraat/Vanderstichelenstraat en de as Picardstraat/scheldestraat rijdt, moet de test de voorgestelde maatregelen voor beide assen omvatten, namelijk het inrichten van de Opzichterstraat en de Vanderstichelenstraat tot eenrichtingsstraten alsook de adequate werking van het verkeerslicht op het kruispunt Picardstraat/scheldestraat.

### **Test 4: Karreveld – As De la Hoeselaan/Karreveld/Fuchsiastraat**

Deze laatste test betreft de **doorgangsverkeersstromen die elke ochtend door de wijk van het Karreveld** rijden om de grote assen te vermijden. Enerzijds zien we een aanzienlijk doorgangsverkeer in de Jean de la Hoeselaan, en anderzijds zien we ditzelfde verkeer opduiken in de Fuchsiastraat. De voorstellen van het GMP beogen dit doorgangsverkeer te verminderen d.m.v. veranderingen in en rond de Jean de la Hoeselaan (door een deel van de straat in te richten als eenrichtingsstraat en zijstraten voor plaatselijk verkeer in te richten) en door een centrale stootband te voorzien in de Karreveldlaan, ter hoogte van de toegang tot de Fuchsiastraat.

De test moet deze verschillende elementen omvatten maar het verdient de voorkeur hem in twee fasen uit te voeren om de invloed van elke maatregel nauwkeuriger te kunnen evalueren. In een eerste fase zouden de veranderingen m.b.t. de Jean de la Hoeselaan en de zijstraten kunnen worden getest; het testen van de centrale stootband van de Karreveldlaan ter hoogte van de toegang tot de Fuchsiastraat kan dan in een tweede fase volgen.

## Hoelang zal een testperiode duren ?

De **verandering van de mobiliteitsgewoonten** is een ingewikkeld en geleidelijk proces. Verscheidene reacties zijn mogelijk wanneer bestuurders met veranderingen worden geconfronteerd:

- Sommigen zullen hun gewoonten meteen aanpassen en de logica van het verkeersplan ook onmiddellijk begrijpen. Al snel zullen ze nieuwe routes nemen volgens de filosofie van het plan.
- Anderen zullen meer tijd nodig hebben om de veranderingen te visualiseren en de logica ervan in te zien. Zij zullen hun gedrag geleidelijk aanpassen maar misschien niet meteen op de meest doeltreffende wijze.
- En dan zijn er nog anderen die een ietwat starre houding aannemen en veel meer weerstand bieden tegen veranderingen; zij zullen ongetwijfeld proberen de oude gewoontes zolang mogelijk voort te zetten. Deze personen zullen proberen hun oorspronkelijke route te handhaven door deze slechts marginaal te wijzigen; ze zullen meer tijd nodig hebben om tot een coherent gedrag te komen t.o.v. het verkeersplan in zijn geheel.

Bij de uitvoering van een verkeersmaatregel is het dan ook absoluut noodzakelijk **de nodige tijd te voorzien** om tot een **nieuw evenwicht** te komen wat het mobiliteitsgedrag betreft, rekening houdend met de verschillende mogelijke reacties. Wenst men de gevolgen van een maatregel correct te kunnen evalueren, dan dient er rekening gehouden met het feit dat er verscheidene weken nodig zijn voor er een nieuw evenwicht ontstaat.

**Voor de uitvoering van de tests wordt een periode van twee maanden** buiten de vakantieperiode **aanbevolen** om de gevolgen van de genomen maatregelen correct te kunnen evalueren:

- Tijdens de eerste fase van de testperiode (een tot twee weken) zullen de bestuurders immers geleidelijk aan de omvang van de aangebrachte wijzigingen merken.
- Daarna zullen ze nog enige tijd nodig hebben om de logica van de aangebrachte aanpassingen in de wijk te doorgronden; dit verklaart waarom ze hun gewoonten in een eerste fase slechts matig wijzigen. Vooral de bestuurders die niet afkomstig zijn van de plek waar de veranderingen worden doorgevoerd maar hier slechts doorrijden zullen meer tijd nodig hebben om een nieuwe route te vinden die hen passend lijkt. Deze fase zal twee tot drie weken duren.
- Ongeveer een maand na de installatie van de test zullen de gewoonten van de bestuurders werkelijk evolueren. Deze laatsten zullen niet langer tegen elke prijs trachten zo dicht mogelijk in de buurt van hun oorspronkelijk gevolgde route te blijven. Ze zullen meer gevarieerde routes te nemen naargelang wat zij voor zichzelf het efficiëntst (of makkelijkste) achten.

Kortom, zodra er over de uitvoering van een test beslist is, dient er minstens een maand gewacht te worden voor de gevolgen van de geteste maatregel worden waargenomen. Het nieuwe evenwicht zal zich pas echt gedurende de tweede testmaand manifesteren.

Pas op dat moment kan een **evaluatie van de voorgestelde maatregelen** worden overwogen, ideaal gedurende **de laatste veertien dagen van de test**.

## Hoe een testfase implementeren in de praktijk ?

De uitvoering van een testfase vereist een nauwe samenwerking tussen de verschillende betrokken gemeentediensten en met de plaatselijke politieafdeling die deze tests op het terrein zal moeten beheren. Voor, tijdens en na de eigenlijke testfase zal overleg tussen de verschillende actoren van wezenlijk belang zijn. De verschillende taken die moeten worden uitgevoerd, worden hierna gespecificeerd.

### Voor de testperiode

De fase vereist voor de voorbereiding van de tests is van cruciaal belang voor het goede verloop van de test, voor de coherentie van de acties van de verschillende betrokken actoren en de doeltreffende evaluatie van de maatregel na de testperiode.

De essentiële punten van de voorbereiding van een test zijn:

- Het overleg van alle betrokken actoren binnen een stuurcomité**
  - Dit stuurcomité moet minstens vertegenwoordigers van de mobiliteits-, werk- en politiediensten omvatten. Vertegenwoordigers van het Gewest en van de MIVB kunnen eveneens in het comité zetelen indien de test gewestwegen betreft en/of indien er gevolgen voor de organisatie van het openbare vervoer zijn. Anders moeten er speciale communicaties aan hen worden voorzien evenals aan de andere gemeentediensten.
  - Het stuurcomité bepaalt de precieze testkalender.
  - Het bepaalt de verdeling van de taken tussen de verschillende betrokken diensten.
  - Het stuurcomité moet er eveneens op toezien dat alle vereiste materieel voor de uitvoering van de test bij de gemeentediensten beschikbaar is (specifiek materieel voor de uitvoering van de tijdelijke inrichtingen). Is dit niet het geval, dan moet het de bestelling van dit materieel coördineren.
- De communicatie met de omwonenden en bedrijven**

Om de test in goede omstandigheden te kunnen uitvoeren, moeten het doel van de test en de precieze maatregelen die zullen worden genomen aan de betrokken omwonenden worden toegelicht. Het is eveneens noodzakelijk hen informatie te verstrekken over de manier waarop er op deze tests kan moet worden gereageerd: Hoe moeten ze hun gedrag wijzigen nadat de test is uitgevoerd?

Bovendien is het belangrijk de gebruikers duidelijk te maken dat het om een test gaat en dat ze de kans zullen krijgen tijdens de evaluatieperiode hun mening terzake te geven.
- De uitvoering van directionele tellingen** voor de test op de verschillende kruispunten in de buurt, de gewestelijke assen inbegrepen. In het kader van deze tellingcampagnes kunnen de gemeentediensten een beroep doen op een gespecialiseerd bureau.

Deze tellingen zullen moeten worden uitgevoerd in de volgende omstandigheden:

- Tellingen tijdens de ochtendpiekuren (van 7 tot 9.30 uur) en tijdens de avondpiekuren (van 16 tot 18.30 uur);
- Tellingen bij voorkeur uitgevoerd op dinsdag en donderdag, buiten de schoolvakanties;
- De tellingen zullen niet worden uitgevoerd in periodes waarin specifieke evenementen plaatsvinden, zoals weekmarkten, plaatselijke evenementen, enz.;
- De tellingen zullen simultaan worden uitgevoerd op de verschillende kruispunten, evenals op de gewestelijke wegen;
- Op elk kruispunt zullen de verschillende mogelijke bewegingen d.m.v. een telrooster per kwartier worden geteld;
- De tellingen zullen een onderscheid maken tussen de verschillende soorten voertuigen; hiertoe zal er gebruik gemaakt worden van het begrip personenwagenequivalent (PWE), aannemend dat:
  - Een wagen gelijk is aan 1 PWE,
  - Een fiets of motor gelijk is aan ½ PWE,
  - Een bus of vrachtwagen gelijk is aan 2 PWE's.

### **Uitvoering van de tests**

De uitvoering van de tests vereist de volgende metingen:

- Implementatie van de tijdelijke inrichtingen die de naleving van de door de test voorziene verkeersrichtingen toelaten;
- Installatie van de gepaste bewegwijzering;
- Eventueel: Markeringen op de grond voor de wijzigingen op het vlak van het parkeren;
- Aanwezigheid van de gemeentediensten en/of van de politie op de wegen waar de tests worden uitgevoerd om eventuele problemen te voorkomen.

Tijdens de testperiode zullen de **politiediensten** voor de **naleving van de geïmplementeerde maatregelen** zorgen. Ze zullen toezien op de naleving van de nieuwe **verkeersrichtingen** en van de schikkingen inzake het parkeren. De geïmplementeerde inrichting moet doeltreffend worden gecontroleerd opdat de gebruikers hun gedrag daadwerkelijk zouden veranderen. Deze inrichting mag in geen enkel geval worden gewijzigd zonder overleg te plegen binnen het stuurcomité.

**De gemeentediensten** moeten eveneens beschikbaar zijn om verslag uit te brengen over belangrijke problemen die zich tijdens de testperiode voordoen. Ze kunnen er dan op objectieve wijze een uitspraak over vragen aan het stuurcomité.

### **Na de testperiode: de genomen maatregelen evalueren**

Na de testperiode dient een fase te volgen waarin de tests worden geëvalueerd. Hiertoe moeten **twee acties** door het stuurcomité worden **gecoördineerd**:

- de **realisatie van een tevredenheidsonderzoek** gehouden onder de betrokken personen (omwonenden, bedrijven) om de gevolgen van de genomen maatregel correct te omsluiten. De voordelen die uit de maatregel voortvloeien moeten begrepen worden evenals de moeilijkheden van de bevolking tegenover de nieuwe verkeerssituatie.
- de **realisatie van een tellingcampagne** gelijkaardig aan degene uitgevoerd voor de testperiode.

Deze twee hulpmiddelen moeten het stuurcomité de mogelijkheid bieden **de gevolgen resulterend uit de implementatie van de verkeersmaatregelen objectief te beschouwen**. Op deze basis moet het stuurcomité de gevolgen evalueren die aan de test moeten worden gegeven:

- Bij een **positieve evaluatie** verdient het de voorkeur de geïmplementeerde inrichting te handhaven bij de test om de geïmplementeerde logica niet nogmaals te wijzigen en de gewoonten van de gebruikers niet opnieuw te verstoren. In dit geval zal het niet per se noodzakelijk zijn meteen aan de uitvoering van de inrichtingen overeenstemmend met de uitgevoerde tests te beginnen. Een tijdelijke situatie kan enkele maanden lang worden gehandhaafd, bijv. door de installatie van bloemenbakken en verplaatsbare verkeerseilanden.

Indien de test echter doorslaggevend is en de gemeente besluit deze te handhaven, verdient het de voorkeur binnen een redelijke termijn aan de definitieve aanpassingen te beginnen. Hoewel er hier rekening gehouden moet worden met de budgettaire en uitvoeringsverplichtingen is het beter de installatie van de definitieve inrichtingen binnen het jaar van de test te plannen.

- Indien **de test niet volledig aan de verwachtingen van de gemeente voldoet**, verdient het de voorkeur een alternatieve oplossing voor de voorgestelde maatregelen te overwegen. In plaats van gewoon naar de oorspronkelijke situatie terug te keren, moet er binnen het stuurcomité een tussenoplossing worden besproken.

Het is immers mogelijk dat niet alle maatregelen van een test efficiënt zijn maar dat een deel ervan toch kan worden gehandhaafd met maximale beperking van de vastgestelde ongemakken. Het stuurcomité zal overeenkomstig de resultaten van de tellingen en van het tevredenheidsonderzoek een alternatieve oplossing definiëren voor de geteste maatregel; uiteraard mogen de initiële doelstellingen hierbij niet mogen worden vergeten (reductie van het autoverkeer en van het doorgangsverkeer, enz.). Het moet zijn evaluatiecriteria vastleggen rekening houdend met deze doelstellingen.

Zodra deze tussensituatie is vastgelegd, moet een nieuwe test worden uitgevoerd om de gevolgen ervan te evalueren. Is de tweede evaluatie negatief, dan kan er worden overwogen naar de oorspronkelijke situatie terug te keren.

Indien een test niet doorslaggevend is, zal er steeds een verslag van het stuurcomité aan het college worden bezorgd, zodat dit laatste een uitspraak kan doen over de te nemen eindbeslissing.

## Test 1 – Lavallée

Deze test is de eerste die werd voorgesteld, gezien de druk die op de wijk wordt uitgeoefend. Het is in belangrijke mate onaangepast zijn van de toestand van de wegen en het intense gebruik ervan door doorgangsverkeer dat de Leopold II-laan wilt vermijden, spoort aan de maatregelen snel te implementeren. Daarom is het nodig deze test prioriteit te geven.

Behalve de Lavalléestraat en de Koorstraat zullen ook enkele bijkomende straten in de test in de buurt van de kerk van Sint-Jan-Baptist worden opgenomen om de gevolgen van de voorgestelde maatregelen op die plaats te testen tijdens de wekelijkse donderdagmarkt. Dit houdt in extra coördinatie met de middenstand in.

**Duur:** 2 maanden

### **Maatregelen:**

- Communicatie met de betrokken bevolking;
- Specifieke communicatie m.b.t. de wekelijkse markt;
- Gepaste bewegwijzering;
- Een leveringszone voor de Franse Gemeenschap voorzien;
- Eventueel de nodige markeringen voorzien voor de markeerwijzigingen in de Lavalléestraat.

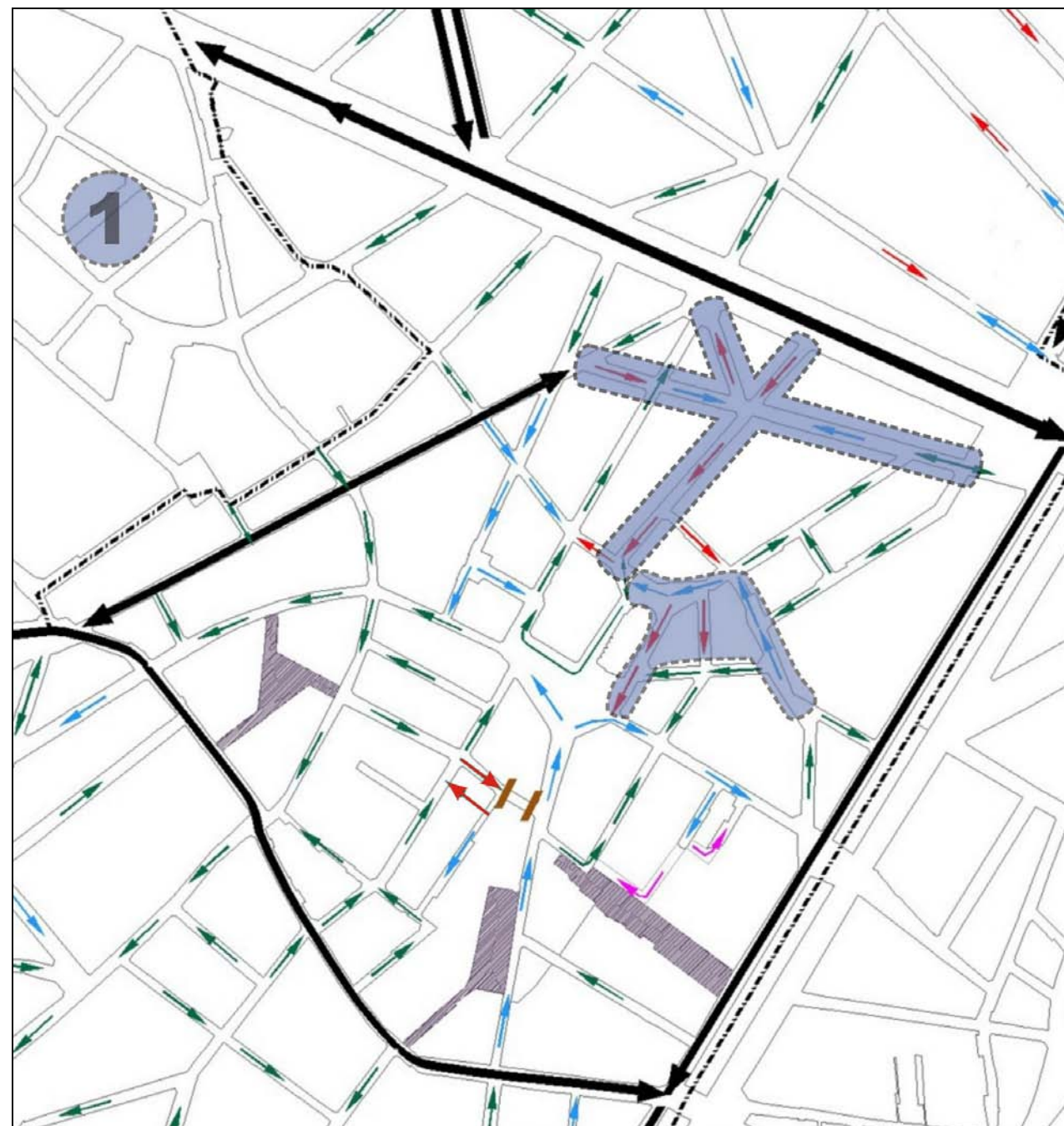
### **Opvolging:**

Directionele **tellingen** voor de implementatie van de test en tijdens de laatste veertien dagen ervan (de twee laatste weken). De volgende kruispunten moeten worden bestudeerd:

- Saintelettesquare;
- Kruispunt Lavalléestraat / Koorstraat ;
- Kruispunt Ribaucourtstraat / Leopold II-laan;

Behalve deze kruispunten kan een samenwerking met het Gewest worden overwogen om de gevolgen van de voorgestelde maatregelen op de gewestassen te evalueren (met name op de Leopold II-laan, bovengronds)

**Enquête** naar de tevredenheid in alle betrokken straten.



## Test 2 – Graaf van Vlaanderenstraat

Ideaal wordt deze tweede test uitgevoerd na de uitvoering van de eerste test die eveneens in de wijk van het Historische centrum is uitgevoerd (Lavalléestraat). Om praktische redenen verbonden aan de voorbereiding, implementatie en opvolging is het niet realistisch ze tegelijkertijd te willen doorvoeren. Indien de nodige middelen (vooral mensen) echter in voldoende aantallen voorhanden zijn, kan er worden overwogen de twee tests samen uit te voeren.

We herinneren er echter aan dat test 1 bij een positieve evaluatie van toepassing zal blijven gedurende de periode van de tweede test. Zo zal het opvolgingscomité de gevolgen van de twee tests afzonderlijk kunnen evalueren, wat interessanter lijkt.

Indien de twee tests simultaan worden uitgevoerd, zal het moeilijker zijn de gevolgen van de verschillende genomen maatregelen te begrijpen. Bij sterke verstoring zullen de elementen die meer problemen veroorzaken, moeilijker te identificeren zijn. Het voorstellen van een alternatieve oplossing zal dan eveneens ingewikkelder zijn.

**Duur:** 2 maanden

### **Maatregelen:**

- Communicatie met de betrokken bevolking, het personeel van het gemeentebestuur, van de politie, enz.;
- Gepaste bewegwijzering;
- Voorlopige aanpassing van het Sint-Jan-Baptistvoorplein;
- Voorlopige inrichting van de Graaf van Vlaanderenstraat als eenrichtingsstraat om de weg te versmallen om overdreven snelheid te verhinderen (veiligheid);
- De nodige markeringen voorzien voor de wijzigingen op het vlak van het parkeren in de Graaf van Vlaanderenstraat en in de Toekomststraat.

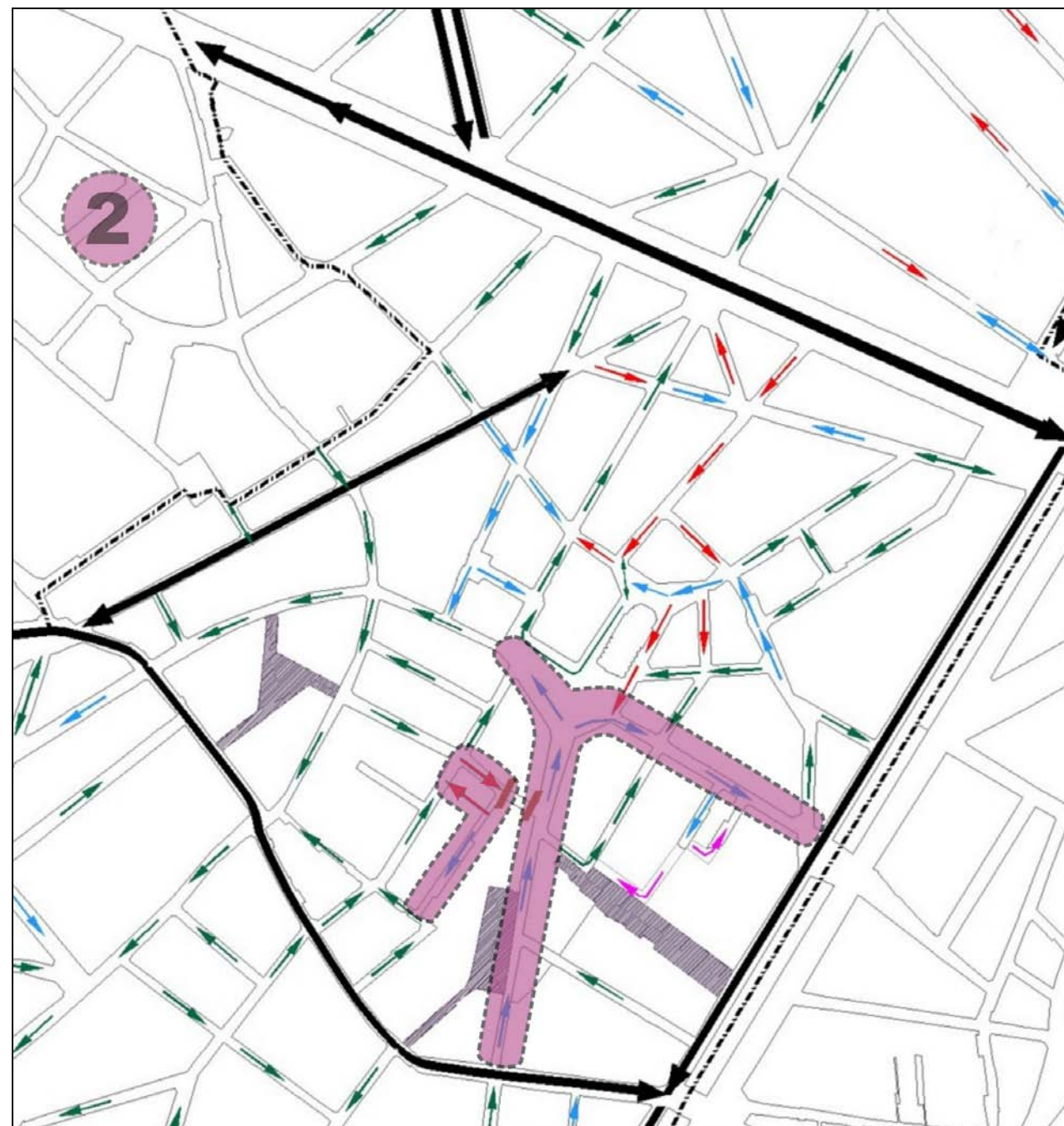
### **Opvolging:**

Directionele **tellingen** voor de implementatie van de test en tijdens de laatste veertien dagen ervan (de twee laatste weken). De volgende kruispunten moeten worden bestudeerd:

- Koolmijnenkaai / Steenweg op Gent;
- Graaf van Vlaanderenstraat / Steenweg op Gent;
- Schoolstraat / Sint-Jan-Baptistvoorplein.

Samenwerking met het Gewest kan eveneens worden overwogen om de gevolgen van de voorgestelde maatregelen op de gewestassen te evalueren. Interessant zullen ook specifieke tellingen op de Steenweg op Gent zijn.

**Enquête** naar de tevredenheid in alle betrokken straten.



### Test 3 – Opzichterstraat/Vandestichelenstraat

De derde voorgestelde test heeft betrekking op de wijk Maritime. Omdat er in deze wijk een druk doorgangsverkeer bestaat, zijn er verscheidene verkeersmaatregelen nodig. Enerzijds zullen de Opzichterstraat en de Vanderstichelenstraat voor het grootste deel eenrichtingsstraten worden en anderzijds moet de werking van het verkeerslicht op het kruispunt van de Picardstraat et de Scheldestraat worden geoptimaliseerd.

**Duur:** 2 maanden

#### **Maatregelen:**

- Installatie van het verkeerslicht op het kruispunt Picardstraat / Scheldestraat en optimalisering van de lichtfasen (overleg met het Gewest vereist);
- Sluiting van de centrale stootband van de Jubelfeestlaan ter hoogte van de Scheldestraat;
- Gepaste bewegwijzering;
- De nodige markeringen voorzien voor de parkeerwijzigingen in de Vanderstichelenstraat.

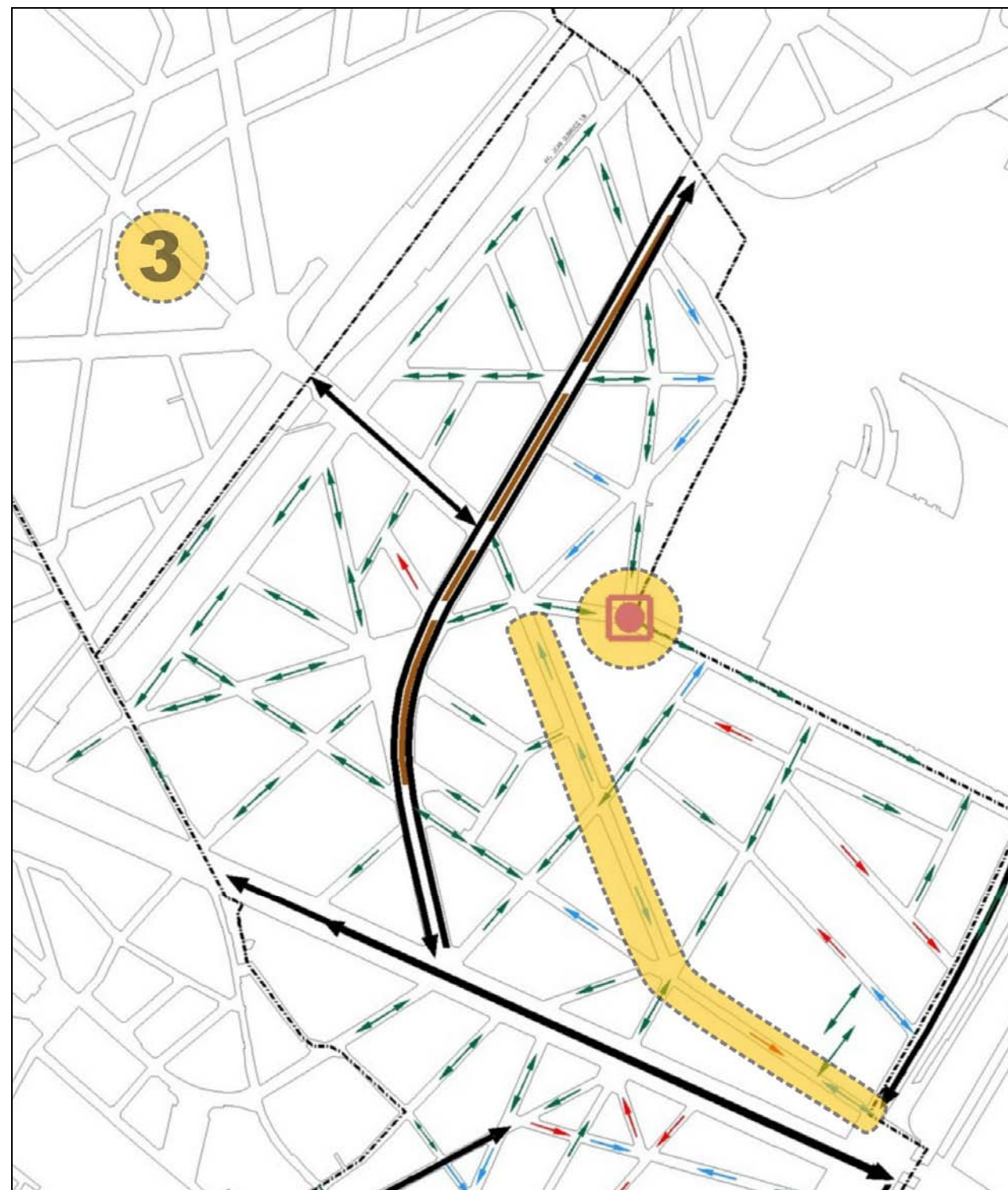
#### **Opvolging:**

Directionele **tellingen** voor de implementatie van de test en tijdens de laatste veertien dagen ervan (de twee laatste weken). De volgende kruispunten moeten worden bestudeerd:

- Picardstraat / Vanderstichelenstraat ;
- Vanderstichelenstraat / Opzichterstraat;
- Opzichterstraat / Sainteletteplein.

Er kunnen ook tellingen op de Leopold II-laan en op de Jubelfeestlaan worden overwogen. Op dit vlak zou het een goed idee zijn de inspanningen van de gemeente en die van het gewestelijke bestuur te coördineren.

**Enquête** naar de tevredenheid in alle betrokken straten.



## Test 4 – Karreveld

De vierde voorgestelde test heeft betrekking op de wijk Karreveld. In de bestaande situatie zien we hier een vrij druk doorgangsverkeer dat de Steenweg op Gent probeert te vermijden door langs de Jean de la Hoeselaan, de Karreveldlaan en de Fuchsiastraat te gaan.

De voorgestelde test beoogt dit verkeer te beperken zodat het op de grote assen blijft wat de rust in de woonwijken ten goede zou komen. De test bestaat uit **twee fasen**:

- In een eerste fase bestaan de genomen maatregelen uit het inrichten als eenrichtingsstraat van een deel van de Jean de la Hoeselaan en het voorbehouden van de zijstraten voor plaatselijk verkeer. Er moet eveneens een toegang worden voorzien tot de site van het kasteel Karreveld vanaf de Mettwielaan.
- In een tweede fase moet ook de inrichting van een centrale stootband op de Karreveldlaan worden overwogen ter hoogte van de toegang tot de Fuchsiastraat om de doorgang via deze straat vanaf de Steenweg op Gent of de De la Hoeselaan te beletten. Dit is een bijkomende maatregel om het doorgangsverkeer te beperken en vormt een aanvulling op de voorzieningen van de Jean de la Hoeselaan.

**Duur:** 2 opeenvolgende fasen van 2 maanden.

### Maatregelen:

- Het westelijke deel van de Jean de la Hoeselaan inrichten als eenrichtingsstraat maken (tussen de Mettwielaan en Pfeifferstraat);
- Plaatsing van een voorlopige inrichting voor het binnen en buiten rijden van de site van het kasteel Karreveld vanaf de Mettwielaan;
- Implementatie van beschermende maatregelen voor de Pfeifferstraat en Grunerstraat (plaatselijk verkeer);
- Gepaste bewegwijzering;
- Sluiting van de centrale stootband van de Karreveldlaan ter hoogte van de Fuchsiastraat (alleen voor de tweede fase van de test);

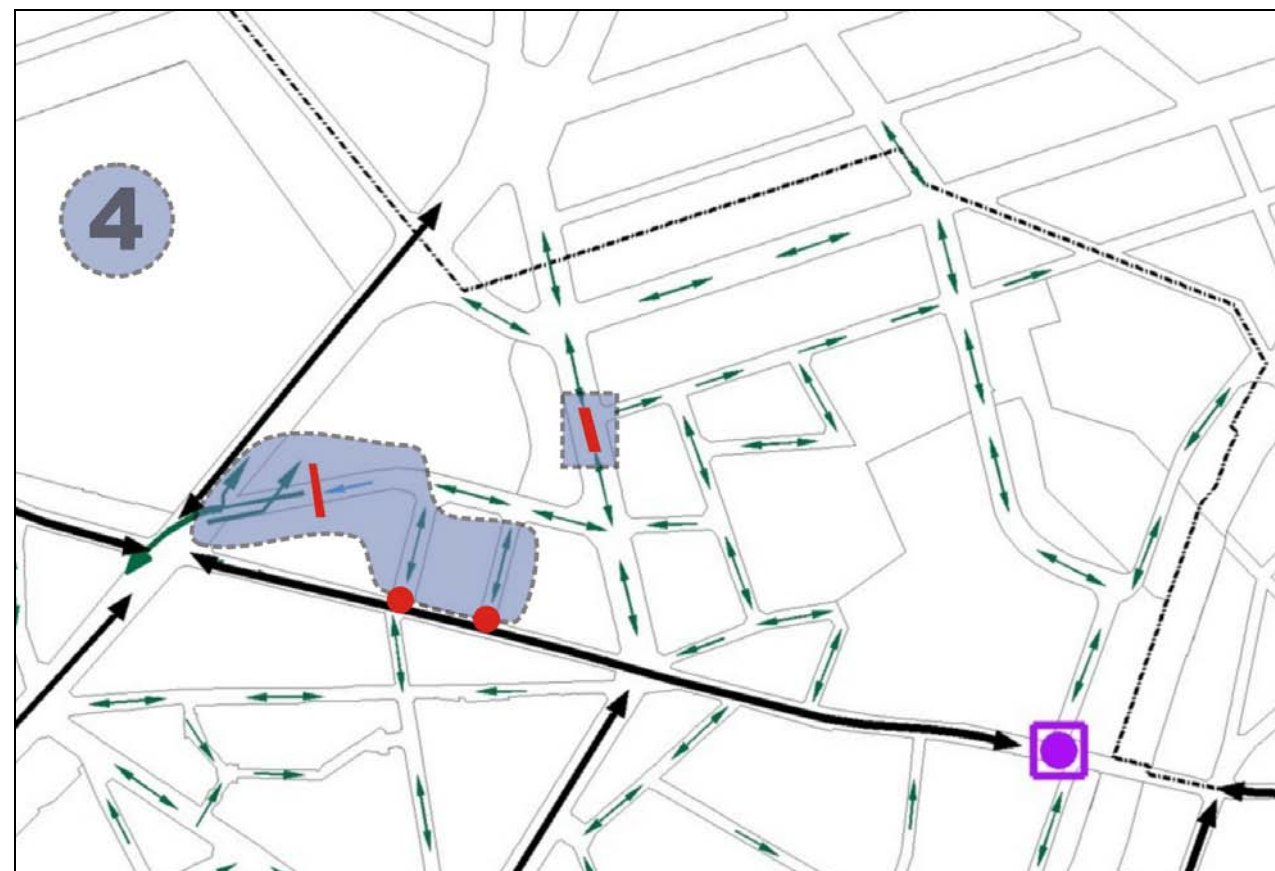
### Opvolging:

Directionele **tellingen** voor de implementatie van de test en tijdens de laatste veertien dagen van elk van de twee fasen. De volgende kruispunten moeten worden bestudeerd:

- De la Hoeselaan / Karreveldlaan;
- Karreveldlaan / Fuchsiastraat;
- Steenweg op Gent / Karreveldlaan.

Samenwerking met het Gewest kan eveneens worden overwogen om de gevolgen van de voorgestelde maatregelen op de gewestassen te evalueren. Interessant zullen ook specifieke tellingen op de Steenweg op Gent zijn.

**Enquête** naar de tevredenheid in alle betrokken straten.



## UITVOERINGSFASERING VOOR ELK GRONDGEBIEDSDEEL

### Historisch centrum

De uitvoering van het verkeersplan in het historische centrum moet coherent blijven met de hiervoor voorgestelde testfasen.

#### Fase 1

De eerste groep uit te voeren maatregelen moet de groep zijn die betrekking heeft op de eerste verkeerstest, namelijk in de buurt van de Lavalléestraat en de Koorstraat. Wat de uitgevoerde test betreft, geldt de uitvoering voor het hele noordelijke deel van de wijk waar bepaalde maatregelen overigens reeds worden toegepast (met name in de Mommaertsstraat).

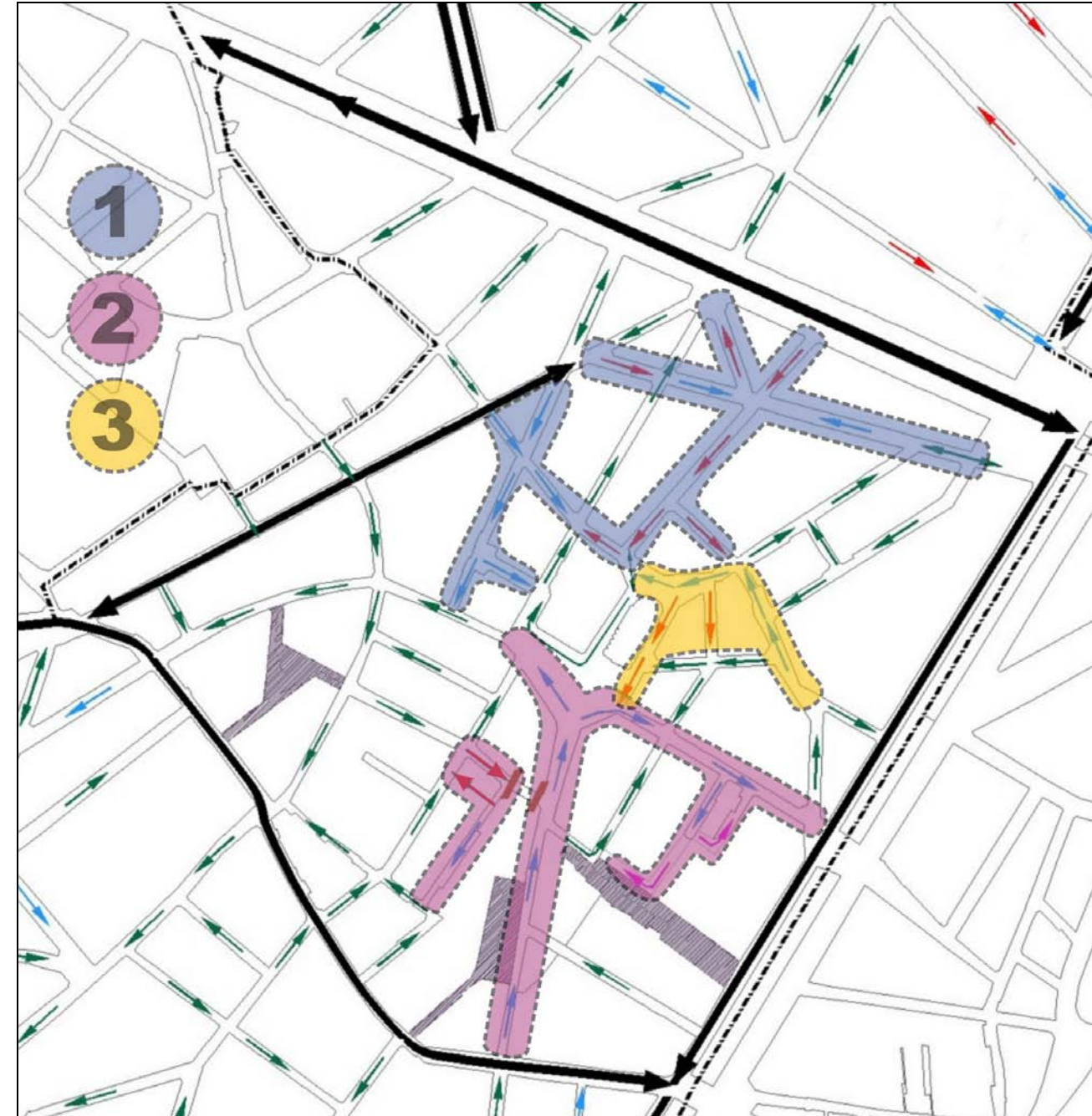
#### Fase 2

De tweede uitvoeringsfase betreft het zuidelijke deel van de wijk, overeenkomstig de uitgevoerde tests. Wat de tweede test betreft, geldt de uitvoering voor de wegen ten zuiden van de Toekomststraat.

#### Fase 3

Tussen de twee testzones wordt een derde groep van maatregelen geïdentificeerd. Dit deel van de wijk staat min of meer los van de twee andere zones. Het zou overeenkomstig de behoeften en de prioriteiten sneller kunnen worden geïmplementeerd. Het rekening houden met de moeilijkheden verbonden aan de wekelijkse markt zou de reden hiervoor kunnen zijn. Het gaat echter om een samenhangend geheel van maatregelen. Deze wijzigingen moeten in één keer worden doorgevoerd en bij voorkeur na de eerste uitvoeringsfase (Lavalléestraat – Koorstraat).

Deze derde zone zou in de test voor de Lavalléestraat kunnen worden opgenomen om de verkeersvoorstellingen voor de wekelijkse donderdagmarkt te testen. In dit geval zou het de voorkeur genieten de verkeerswijzigingen samen door te voeren met de maatregelen voor de Lavalléestraat nadat test 1 is uitgevoerd.



## Maritime

### Fasen 1 en 2

De uitvoering van het verkeersplan in de wijk Maritime moet beginnen met de geteste maatregelen, namelijk de installatie van het verkeerslicht op het kruispunt van de Picardstraat/Scheldestraat (reeds uitgevoerd) en de sluiting van de stootband van de Jubelfeestlaan (gepland), het inrichten als eenrichtingsstraat van de Opzichterstraat en de Vanderstichelenstraat over het grootste deel van hun traject.

Deze eerste twee fasen moeten twee bijkomende elementen omvatten t.o.v. de testfase, om zo coherent mogelijk te blijven:

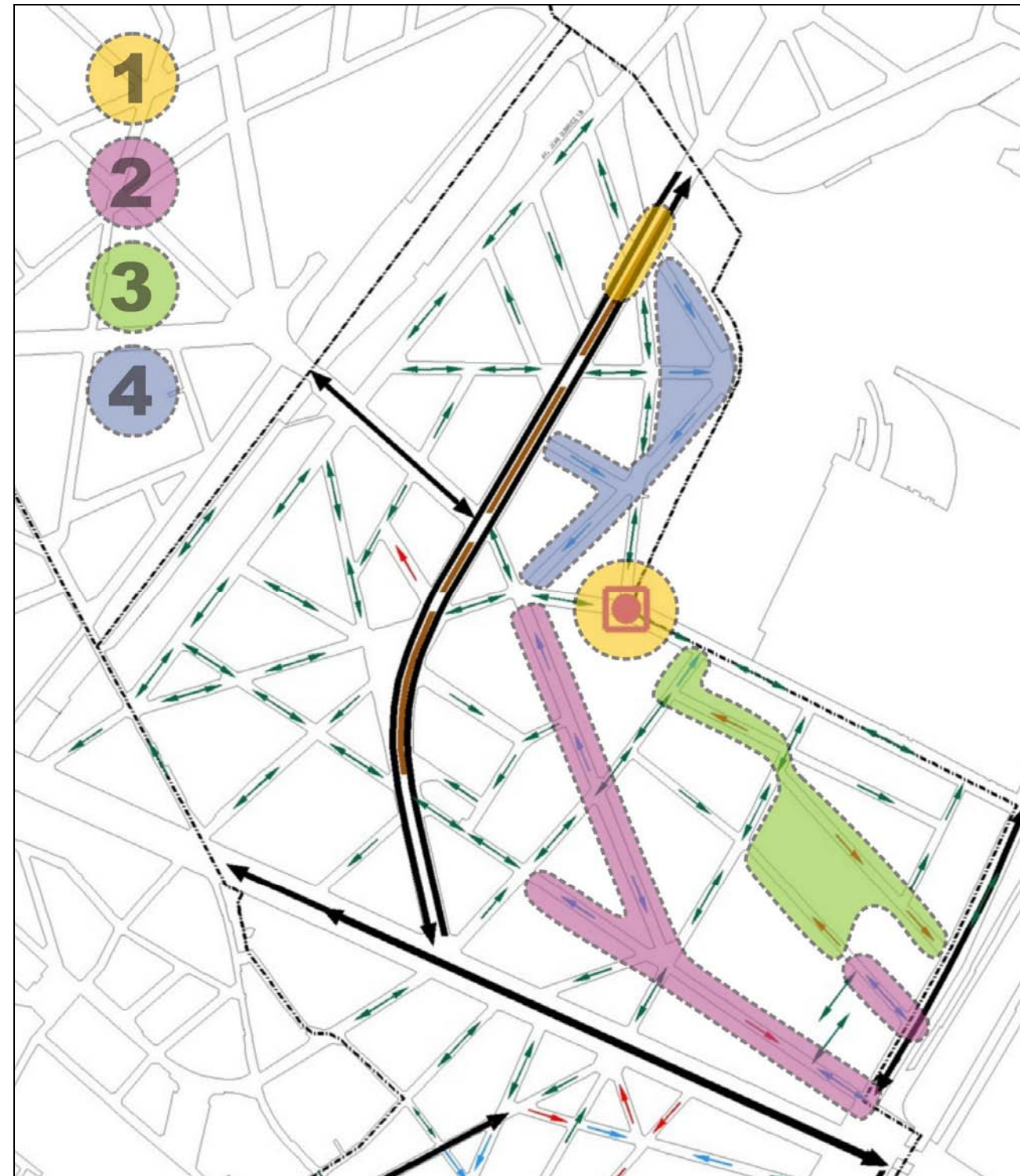
- Het inrichten als eenrichtingsstraat van de Opzichterstraat na het kruispunt met de Ribaucourtstraat en de Vanderstichelenstraat;
- De inrichten als tweerichtingsstraat in het begin van de Ulensstraat om de toegang tot de parking van de KBC te verzekeren.

### Fase 3

De derde uitvoeringsfase betreft de wegen tussen de Picardstraat en de as Opzichterstraat-Vanderstichelenstraat. Het betreft de Ulensstraat, Van Meyelstraat, Le Lorrainstraat en Vandenboogaerdestraat.

### Fase 4

Een vierde fase betreft de wijk van de Scheldestraat waarvoor verscheidene inrichtingen als eenrichtingsstraat worden voorgesteld om een groter aantal parkeerplaatsen voor de omwonenden ter beschikking te stellen.



## Hertogin – Birmingham

### Fasen 1 en 2

De eerste wijzigingen die in de wijk Duchesse – Birmingham moeten worden doorgevoerd, betreffen het oostelijke deel van de wijk:

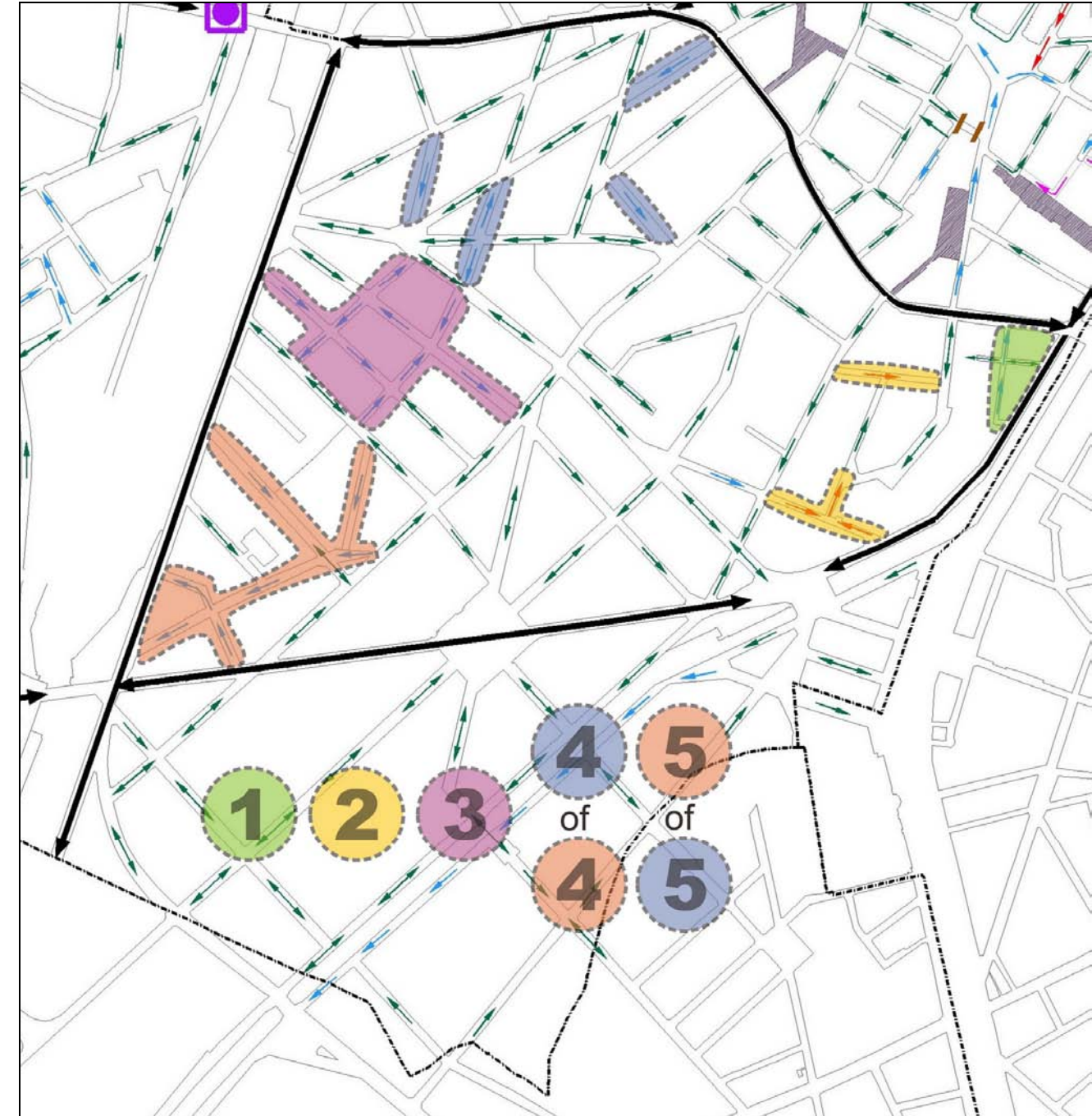
- Zwartpaardstraat en Schipperstraat enerzijds;
- Evariste-Pierronstraat, Sint-Maartenstraat en Finstraat anderzijds.

De wijzigingen verbonden aan deze wegen zijn reeds gedeeltelijk uitgevoerd. Op bepaalde wegen worden momenteel ook werken uitgevoerd en de wijzigingen kunnen meteen na het einde van deze periode worden uitgevoerd.

### Fase 3, 4 en 5

De andere verkeerswijzigingen zijn hoofdzakelijk verbonden aan het parkeren. Ze zullen de mogelijkheid bieden in verscheidene straten van het westelijke deel van de wijk wettelijk te parkeren langs beide kanten van de straat.

We stellen voor met het centrale deel te beginnen, ten zuiden van de Delaunoystraat, om verder te gaan met de twee zones ten noorden en ten zuiden van de vorige zone. Er bestaat niet noodzakelijk een voorop gestelde prioriteit voor de uitvoering van deze maatregelen; de volgorde zal afhankelijk zijn van de beschikbare middelen. Bijgevolg kan de uitvoering van deze groepen van maatregelen eveneens simultaan gebeuren indien dit op praktisch en financieel vlak mogelijk is. Bij fasering zal het de voorkeur genieten te beginnen met het centrale deel van de wijk alvorens de maatregelen in de omgevende zones door te voeren.



## Machtens

De uitvoering van het verkeersplan in de wijk Machtens betreft verschillende soorten maatregelen.

### Fase 1

Wij menen dat de eerste maatregel die moet worden genomen, bestaat uit de installatie van het verkeerslicht op het kruispunt van de Steenweg op Gent en de Dubois-Thornstraat. Gezien de intensiteit van het doorgangsverkeer op het kruispunt en de belemmering van het verkeer op de Steenweg op Gent is het van cruciaal belang dat deze maatregelen als prioritair wordt beschouwd vergeleken met de andere. Zo zal het verkeer op de Steenweg op Gent vlotter verlopen en blijven er manoeuvres naar en vanaf de Dubois-Thornstraat verder mogelijk zijn.

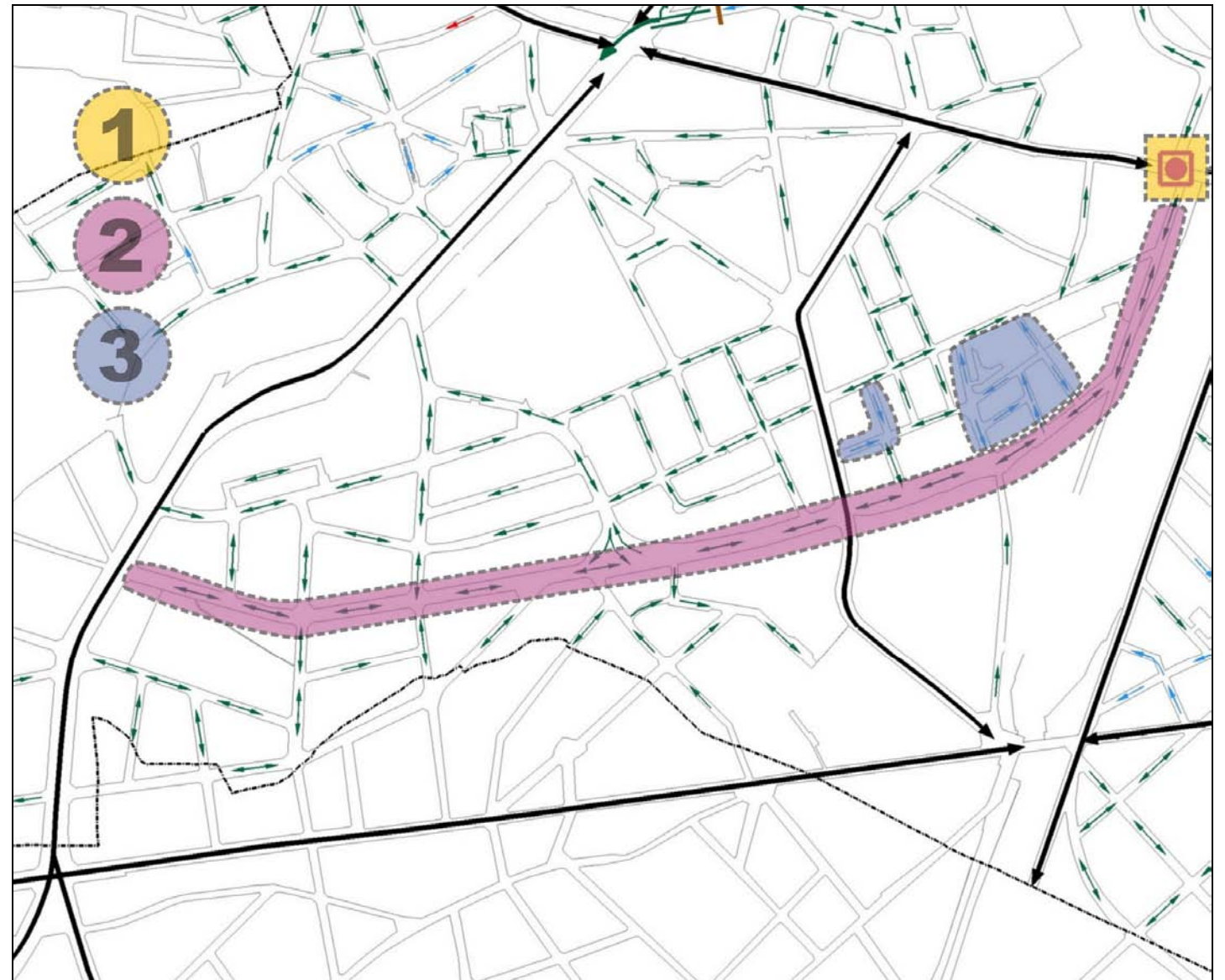
Om deze eerste maatregel doeltreffend te maken, herinneren we er ook aan dat het nieuwe verkeerslicht moet worden gecoördineerd met dat van het kruispunt van de Steenweg op Gent en de Vandenpeereboomstraat dat iets verder ligt.

### Fase 2

De tweede prioriteit voor deze wijk is de heraanleg van de Machtenslaan. Hoewel er daar geen enkele wijziging van de verkeersrichting is voorzien is het van essentieel belang deze straat opnieuw aan te leggen omwille van de veiligheid. De aanzienlijke afmetingen nodigen blijkbaar uit tot onaangepaste snelheden en lokken tevens doorgaand verkeer naar de wijk. In deze context is het nodig over te gaan tot de installatie van inrichtingen die de snelheid afremmen, de vermindering van het aantal zebrapaden en de heraanleg van verscheidene kruispunten. Dit moet een logisch vervolg zijn van de installatie van het verkeerslicht op het kruispunt van de Steenweg op Gent / Dubois-Thornstraat.

### Fase 3

Ook in de wijk zelf is een reeks wijzigingen van de verkeersrichting voorzien, en wel tussen de Machtenslaan en de Osseghemstraat. Het gaat om maatregelen die ruimte vrijmaken om bijkomende parkeerplaatsen voor de bewoners te creëren. Deze maatregelen vormen de derde en laatste prioriteit voor de wijk.



## Karreveld

Binnen de wijk van het Karreveld worden er drie groepen van maatregelen geïdentificeerd.

### Fase 1

Eerst en vooral moet de situatie van de Fuchsiastraat worden behandeld. Deze straat krijgt heel wat doorgangsverkeer te slikken tijdens de ochtendspitsuren, wat de plek onveilig maakt voor de bewoners. Hoewel geen enkele wijziging van het verkeer in de definitieve versie van het plan werd bewaard, is het van cruciaal belang deze straat om te vormen tot Zone 30 om ervoor te zorgen dat de verkeerssnelheid daalt en de veiligheid van alle gebruikers te vergroten. We stellen dus voor de aanlegwerken verbonden aan de creatie van de Zone 30 vast te leggen als de eerste prioriteit voor de wijk; doel hiervan is ten eerste de veiligheid te vergroten en ten tweede het doorgangsverkeer te beperken.

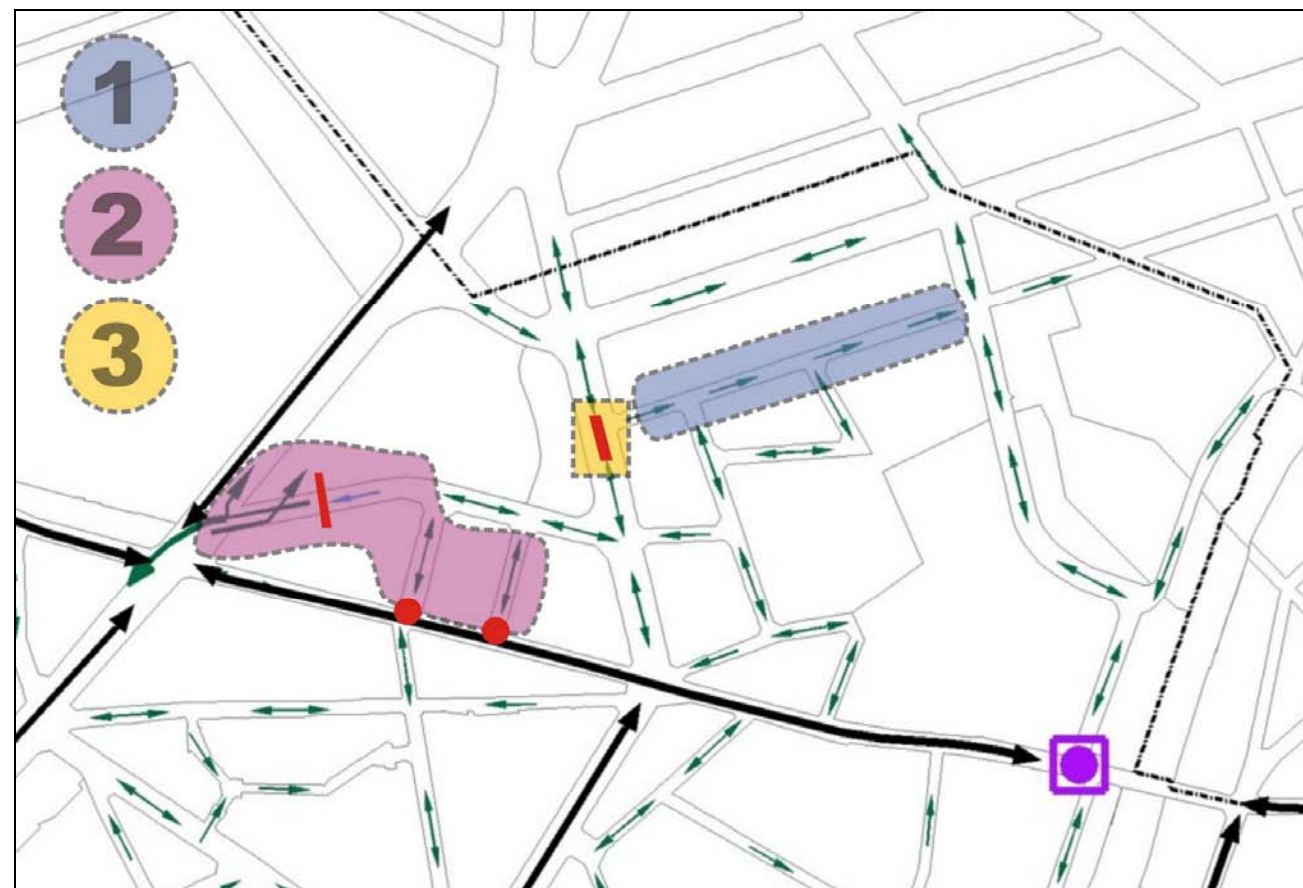
### Fase 2

Daarna en nog steeds met het oog op de beperking van het doorgangsverkeer in deze wijk, zou het nuttig zijn het probleem meer aan de bron aan te pakken en tot aan de Jean de la Hoeselaan te gaan. Talrijke interpellaties van bewoners hieromtrent en het volume van de waargenomen verkeersstromen in de Jean de la Hoeselaan vanaf de Mettwielaan vereisen een gepaste reactie. We stellen voor deze laan in te richten als eenrichtingsstraat; als tweede verkeersprioriteit voor deze wijk kan dan een specifieke inrichting worden aangebracht voor de in- en uitgang van de het kasteel Karreveld vanaf de Mettwielaan. Deze maatregel moet worden gekoppeld met de beschermende maatregelen bedoeld voor de Pfeifferstraat en de Grunerstraat omdat heel wat bestuurders ook deze wegen nemen vanaf de Steenweg op Gent. Daarom wordt voorgesteld deze straten te voorzien en in te richten voor plaatselijk verkeer (specifieke aanleg van de uitgangen die uitgeven op de Steenweg op Gent).

### Fase 3

Verder werd de inrichting van een centrale stootband aan de ingang van de Fuchsiastraat voorgesteld, eveneens om het doorgangsverkeer in deze wijk verder tegen te gaan. Het is waar dat het doorgangsverkeer al zal worden beperkt door de inrichtingen in de Jean de la Hoeselaan. Men kan zich echter verwachten aan een toename van het doorgangsverkeer vanaf de rotonde op het kruispunt van de Karreveldlaan en de Vrijheidslaan. Daarom moet de installatie van een centrale stootband aan de ingang van de Fuchsiastraat worden gehandhaafd.

Men mag niet vergeten dat er voor fasen 2 en 3 een testperiode geldt. Fase 2 zal eerst op zich worden getest en daarna zal fase 3 aan de lopende test worden toegevoegd om het bijkomende effect van de centrale stootband op het doorgangsverkeer na te gaan. Omdat de centrale stootband d.m.v. tijdelijke en voordelige inrichtingen kan worden aangebracht, zal het vrij makkelijk zijn de test uit te voeren door verplaatsbare elementen te plaatsen.



## Kerkhof - Scheut

### Fase 1

Gezien de zware verkeersdruk in deze wijk tijdens de spitsuren (de helft van het verkeer over de Ninoofsesteenweg op hetzelfde uur 's ochtends), moet de uitvoering van beperkende maatregelen voor het doorgangsverkeer de prioriteit van het verkeersplan zijn.

Daarom denken we dat de inrichting van de Elbersstraat als Zone 30 de eerste fase van de toepassing van het verkeersplan voor de wijk moet vormen.

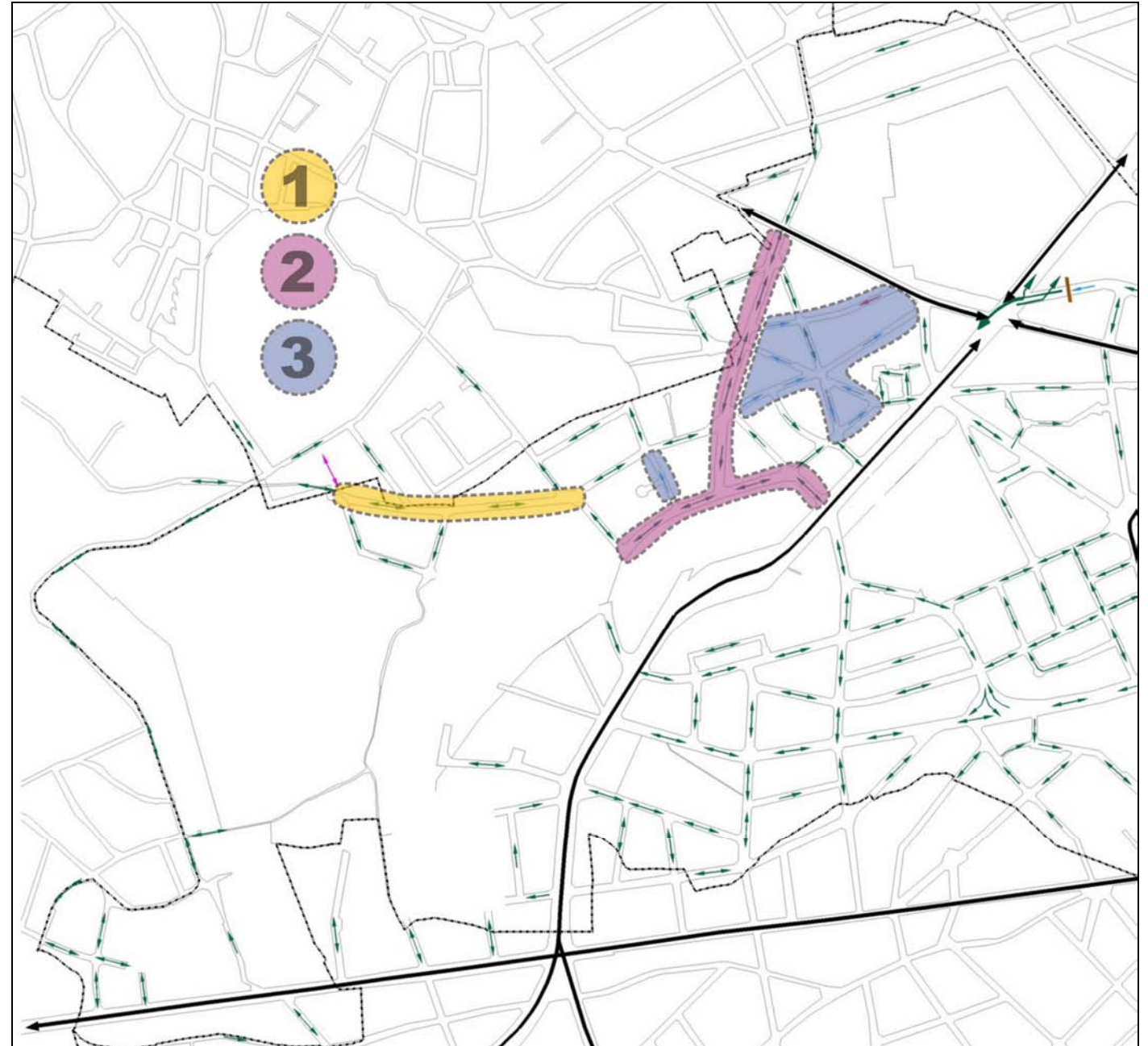
Alle bijkomende maatregelen die de beperking van het doorgangsverkeer door de wijk beogen, zullen de voorgestelde inrichtingen slechts doeltreffender maken, maar het gaat hier om een problematiek die de gemeente overschrijdt en waarvoor ruimer overleg noodzakelijk is, met name met de aangrenzende gemeentes.

### Fase 2

Vervolgens moeten de inrichtingen op de andere wegen worden uitgevoerd. We stellen voor te beginnen met de Mirtenlaan, de Tijmlaan en de Carl Requettelaan

### Fase 3

Tot slot kunnen er andere aanvullende maatregelen volgen op de interne wegen van de wijk. Deze laatste groep van maatregelen betreft eerder wijzigingen aan de verkeersrichting, met name voorgesteld om het aantal parkeerplaatsen in de buurt van de woningen te vergroten.



## 4 - Uitvoering van het parkeerplan

## INLEIDING

In het kader van fase 3 van het Gemeentelijke Mobiliteitsplan zijn de grote principes van het parkeerbeleid vastgelegd. Er werd voor gekozen in de gemeente beheerde parkeerzones te creëren om de bestaande situatie te verbeteren en de toegankelijkheid van de woonplaatsen voor iedereen te kunnen garanderen.

Het parkeerbeheer zal draaien rond betalende zones die tot twee types behoren:

**De rode zones:**

Doel is ervoor te zorgen dat er in deze zones een grotere rotatie plaatsvindt en te beletten dat de beschikbare plaatsen de hele tijd door dezelfde langparkeerders worden ingenomen, om zo de toegankelijkheid en de aantrekkelijkheid van deze handelszones te vergroten.

Hier moet door iedereen worden betaald voor het parkeren van maandag tot zaterdag tussen 9 en 18 uur, met een maximale parkeerduur van 2 uur.

Om de rode zones doeltreffend te maken, is maximale controle noodzakelijk.

**De groene zones:**

Deze zones stemmen overeen met plaatsen waar de parkeerdruk aanzienlijk is en deze een belemmering vormt voor de bewoners die in de buurt van de eigen woning willen parkeren. Hier moet iedereen betalen om te parkeren, van maandag tot zaterdag tussen 9.30 en 18 uur behalve de bewoners en de personen die over een abonnement beschikken.

De maximale parkeerduur is 270 minuten (onbeperkt voor de bewoners en personen met een abonnement). Doel is de parkeerrotatie in deze zones te vergroten zonder de bewoners te benadelen.

In het kader van fase 4 moeten de praktische modaliteiten van de uitvoering van de voorgestelde maatregelen worden gepreciseerd wat beheer, tarieven, zonebepaling en uitvoeringsfasering voor de verschillende beheerde zones betreft.

## ALGEMEEN PRINCIPE VAN DE PARKEERZONES

De volgende pagina bevat de kaart van de beheerde zones. Bij de keuze van deze zones werd rekening gehouden met de huidige druk van het parkeren op de wijken en de behoeften die eigen zijn aan elke zone. Deze keuze omvat de volgende lokaliseringen:

- Voor de rode zones:
  - Handelswijken van de Steenweg op Gent (2 zones);
  - Gemeenteplein;
- Voor de groene zones:
  - Onmiddellijke omgeving van de rode zones;
  - Buurt van een belangrijk intermodaal knooppunt (Beekkant, Weststation, Simonis,...) ;
  - Buurt van een aangrenzende gemeente waar reeds parkeerbeheer werd ingevoerd;
  - Omgeving van de belangrijkste administratieve of kantoorcentra: KBC, Franstalige gemeenschap, GOMB,...

Het gaat om zones die als prioritair worden beschouwd voor een coherent parkeerbeheer. Daarna kunnen uitbreidingen van deze zones worden overwogen indien dit nodig blijkt.

Wat het beheer betreft, is het belangrijk eraan te herinneren dat de groene zones zullen worden beheerd d.m.v. een systeem met bewonerskaarten dat nog moet worden ingevoerd. Elk huishouden van de gemeente zal een gratis parkeerkaart ontvangen waarmee in om het even welke groene zone van het gemeentelijke grondgebied kan worden geparkeerd. Voor de gezinnen die graag meer dan een kaart hebben, kan een tweede en een derde kaart worden aangevraagd tegen een democratisch tarief. Dit tarief ligt overigens lager dan het tarief dat over het algemeen voor beheerde zones geldt. Er wordt dus duidelijk gestreefd naar de bevoorrechtiging van de bewoners van Molenbeek door hen voorrang te geven voor het parkeren.



## VOORGESTELDE TARIFERING

Onderstaande tabel geeft de tarifiering voor de rode en de groene zones weer.

Algemeen zijn de voorgestelde tarieven progressief om de rotatie van de wagens binnen de beheerde zones aan te moedigen.

Het is eveneens belangrijk erop te wijzen dat ze een ietsje lager liggen dan wat van toepassing is in de aangrenzende gemeenten die met parkeerbeheer werken.

Ongeacht de zone is het eerste kwartier steeds gratis; daarna moet er worden betaald.

Bij niet-betaling van het parkeren wordt een forfaitair tarief van € 15 geïnd door de gemeente.

De controle wordt verzekerd door een team binnen het gemeentebestuur dat specifiek voor het parkeerbeheer wordt ingezet. Dit team is uiterst belangrijk aangezien de doeltreffendheid van de controle bepalend is voor het welslagen van het parkeerplan in zijn geheel. De controle moet continu zijn op de beheerde wegen om de bestuurders ertoe aan te zetten te betalen en om voor een goede rentabiliteit van het parkeerplan te zorgen.

Zone	Principe	Dag	Uren	Tarifiering		Maximaal toegelaten duur	Forfaitair tarief	Minimum-controle	
Rood	Betaland voor iedereen  Markering op de grond 'Rode zone'	Van maandag tot zaterdag	Van 9 tot 18 uur	Tarifiering rode zone		2 uur	€ 15	2	
				Minuten	Tarief (€)				1 <sup>e</sup> ¼ uur gratis
				15	0,00				1 <sup>e</sup> uur: € 0,75
				30	0,25				2 <sup>e</sup> uur: € 1,75
				45	0,50				
				60	0,75				
				75	1,00				
				90	1,50				
105	2,00								
120	2,50								
Groen	Betaland voor iedereen behalve voor bewoners en abonnementhouders  Markering op de grond 'Groene zone'	Van maandag tot zaterdag	Van 9 tot 18 uur	Tarifiering groene zone		4.30 uur	€ 15	1	
				Minuten	Tarief (€)				1 <sup>e</sup> ¼ uur gratis
				15	0,00				1 <sup>e</sup> uur: € 0,75
				30	0,25				Vanaf 2 <sup>e</sup> tot 4 <sup>e</sup> uur: € 1,50 (max. 4.30 uur)
				45	0,50				
				60 (1 uur)	0,75				
				75					
				90 (1.30 uur)	1,50				
105									
120 (2 uur)	2,25								

## BEHEER VAN HET PARKEREN D.M.V. KAARTEN

### Beheerswijzen: 1 - Bewonerskaarten

Principe: **Voor het parkeren in een groene zone** kan een bewonerskaart worden gebruikt.

Een bewonerskaart is verbonden aan een nummerplaat van een auto van een persoon woonachtig in Molenbeek. Er kunnen dus verscheidene bewonerskaarten aan één enkel gezin worden bezorgd. Het aantal bewonerskaarten is echter beperkt tot 3 per gezin.

De volgende tarifiering wordt voorgesteld:

- 1<sup>e</sup> kaart van een gezin is gratis.
- 2<sup>e</sup> kaart = € 15 / jaar
- 3<sup>e</sup> kaart = € 50 / jaar

De kaart heeft een geldigheidsduur van **1 jaar** en geldt voor alle groene zones van de gemeente.

### Beheerswijzen: 2 - Abonnementkaarten

De abonnementskaarten kunnen worden gebruikt voor **het parkeren in groene zones**. Ze zijn bestemd voor het personeel van de bedrijven gevestigd in Molenbeek, voor de leerkrachten en voor het gemeentepersoneel. Doel is de betaling te vergemakkelijken door met abonnementskaarten te werken, wat voordeliger uitkomt voor de bestuurders die niet over een bewonerskaart beschikken.

De volgende tarifiering wordt voorgesteld:

- € 50/maand of € 140/trimester voor een 'individueel' abonnement
- € 25/maand of € 70/trimester voor een 'bedrijfsabonnement'
- € 16/maand voor een 'leerkrachtabonnement', geldig tussen september en juni (voor het onderwijzende personeel van de scholen die zich op het grondgebied van de gemeente bevinden, op voorlegging van een attest van het schoolhoofd)
- € 16/maand voor een 'gemeentebonnement' voor het administratieve personeel van de gemeente en van de politie.

Om een idee te geven: een MIVB-abonnement voor personen tussen 25 en 59 jaar kost:

- Voor een (kalender)maand: € 36,00
- Voor een (kalender)jaar: € 360,00

### Beheerswijzen: 3 - Speciale kaarten

Medisch en paramedisch personeel dat thuiszorg verleent op het grondgebied van de gemeente, mag gratis parkeren.

Gehandicapte personen die houder zijn van de speciale kaart uitgereikt door een erkende organisatie, mogen hun auto gratis en zonder tijdsbeperking parkeren op de plaatsen die van parkeerautomaten zijn voorzien.

De officiële wagens van de gemeente (voertuig met het logo van de gemeente) alsook die van de politie mogen gratis parkeren.

Er zullen eveneens dienstkaarten worden uitgereikt voor de gemeentelijke verplaatsingen uit hoofde van de activiteiten (bijv. Gemeentelijke bouwplaatsleider, enz.) en voor de politie gekazerneerd in de Briefdragerstraat.

De wagens van openbare diensten en de wagens opgenomen op een door de gemeente vooraf opgestelde lijst (MIVB, Belgacom, ...) mogen eveneens parkeren zonder parkeerschijf of ticket.

## FASERING VAN DE BEHEERDE ZONES

Wat de fasering voor de uitvoering van het verkeersplan betreft, stellen we voor **de zones geleidelijk aan te implementeren**, zodat deze implementatie efficiënt kan worden beheerd door het op te richten parkeerteam. Zo kan dit team geleidelijk aan de ervaring verwerven die vereist is voor het beheer van grote beheerde zones. Daarom stellen we voor met de implementatie van een van de twee rode zones van de gemeente te beginnen en meer bepaald die van **Karreveld**. Door zijn kleinere afmetingen lijkt deze zone in een eerste fase makkelijker te beheren; waardoor het team belast met het parkeerbeheer over een praktische leerperiode zal beschikken.

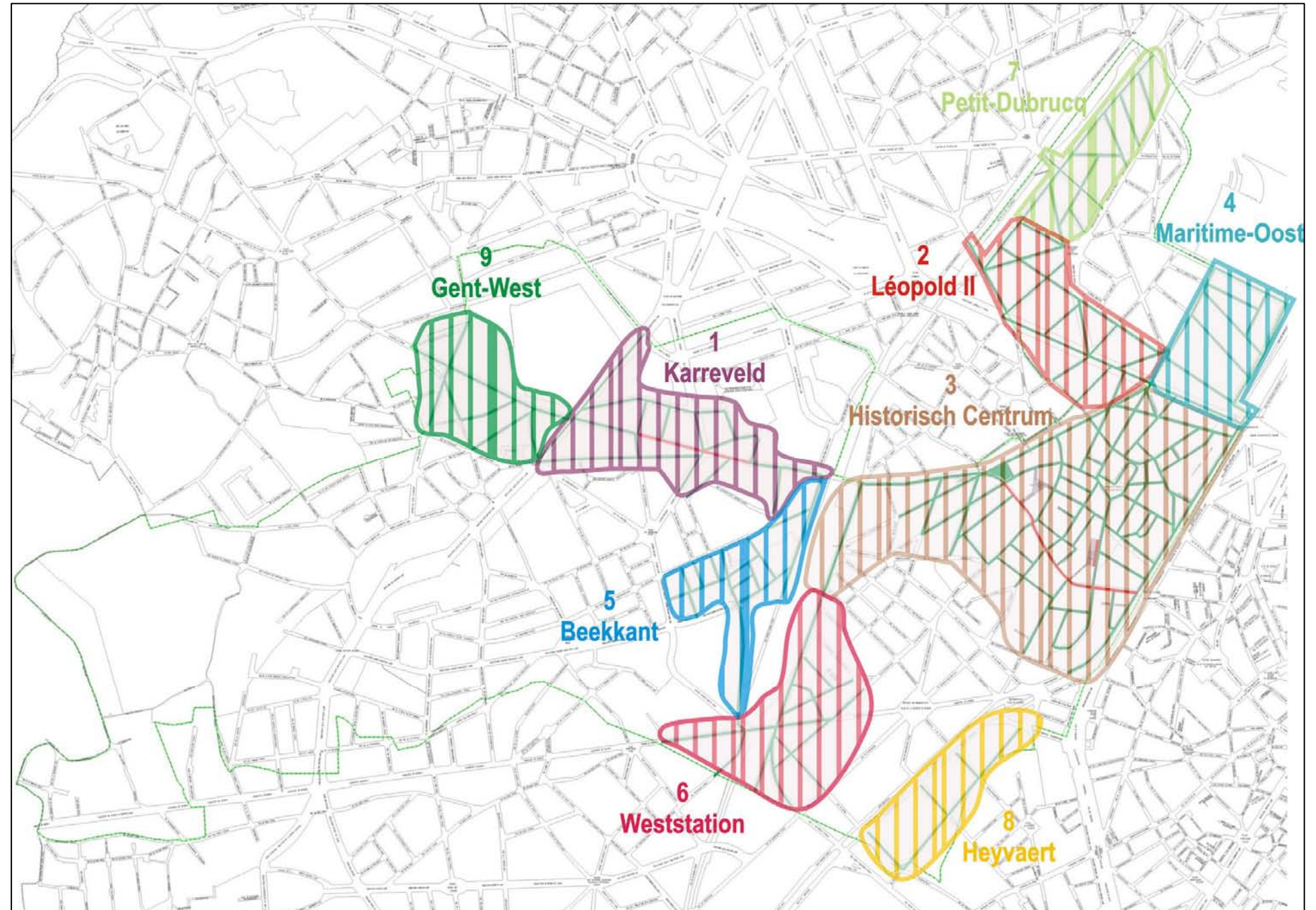
De tweede te implementeren zone zou de groene zone rond het metrostation **Simonis** moeten zijn, gezien de sterke druk die nu reeds op de wijk rust door de ingebruikname van een beheerde zone in de aangrenzende gemeente Koekelberg.

De volgende prioriteit moet bestaan uit het **Historisch centrum**. Door de implementatie van de eerste twee zones zou men voldoende ervaring moeten opdoen om deze grotere zone te kunnen implementeren.

Zodra het beheer van het historische centrum loopt, stellen we voor verder te gaan met de **perifere zones van het centrum**, om voor continuïteit tussen de verschillende reeds beheerde zones te zorgen. De **zone van de KBC** zou dus als 4<sup>e</sup> worden geïmplementeerd (wijk Maritime); de zone rond het station **Beekkant** zou dan als 5<sup>e</sup> (wijk Machtens) aan de beurt zijn.

Volgens dezelfde logica stellen we voor verder te gaan met de omgeving van het Weststation, een zone die aan Beekkant en het historische centrum grenst.

Tot slot kunnen er drie perifere zones worden geïmplementeerd zonder precieze prioriteitsvolgorde: de **zone 'Dubrucq'** ten noorden van de wijk Maritime, de **zone 'Heyvaert'** ten zuiden van de wijk Hertogin – Birmingham, en de **zone 'Gent-West'** ten westen van de zone van het Karreveld.



## 5 - Bijlagen: actieplan en liggingsplan

