



Good Move

Mobiliteitsdiagnose van de Vijfhoek



INHOUD

- Good Move, een mobiliteitsplan waarbij alle weggebruikers worden betrokken.. 3
- Levenskwaliteit en bereikbaarheid..... 3
- Focus op de Vijfhoek..... 4
- Wijkvergaderingen en onlineplatform 6
- Tijdlijn van het proces..... 7
- Driedelige diagnose 8
- Diagnose: de resultaten 9
 - **Verkeersveiligheid: veilige toegang voor alle weggebruikers 10**
 - **Levenskwaliteit: een aantrekkelijke, gezellige en gezonde stad 13**
 - **Voetgangers en personen met beperkte mobiliteit: universele toegankelijkheid 16**
 - **Fietsinfrastructuur: comfort, veiligheid en continue toegankelijkheid ... 19**
 - **Openbaar vervoer: vlotheid en kwaliteit van de dienstverlening 22**
 - **Autoverkeer: autostromen beheren en alternatieven bevorderen 24**
 - **Parkeren: informeren, delen en voorrang geven aan buurtbewoners 28**
 - **Stedelijke logistiek: vlotter en duurzamer 30**
- Volgende stappen..... 32

Good Move, een mobiliteitsplan waarbij alle weggebruikers worden betrokken

Good Move is het mobiliteitsplan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waarin de krachtlijnen van het mobiliteitsbeleid voor de komende tien jaar zijn vastgelegd. Het plan is tot stand gekomen in samenwerking met een groot aantal actoren (gemeenten, burgers, sociaal-economische partners, het maatschappelijk middenveld enz.). De bedoeling ervan is om de leefomgeving van de Brusselaars te verbeteren en tegelijk de demografische en economische ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te ondersteunen.

Het college van burgemeester en schepenen van de Stad Brussel engageert zich om de doelstellingen van het Good Move-plan om te zetten in concrete acties op het hele grondgebied. De Stad hanteert hiervoor de participatieve aanpak van het gewest. Aan belanghebbenden (bewoners, bezoekers, weggebruikers, handelaars enz.) wordt gevraagd om aan te geven wat zij nodig hebben en om hun mening te geven bij de uitvoering van het Good Move-plan.



Levenskwaliteit en bereikbaarheid

Good Move streeft naar een vorm van mobiliteit die de levenskwaliteit in de wijken waarborgt met:

- Hogere verkeersveiligheid
- Aantrekkelijke openbare ruimte door ontmoetings- en recreatieve plekken te creëren enz.
- Betere bereikbaarheid voor iedereen, ongeacht het gekozen vervoermiddel
- Minder doorgaand verkeer voor autoluwere wijken
- Betere luchtkwaliteit

Om autoluwe wijken te creëren met groene ruimten en recreatieplekken moeten we de autodruk verminderen en het doorgaand verkeer ontmoedigen. Toch willen we ook de bereikbaarheid van de wijken waarborgen. Zo zullen in woonwijken verplaatsingen met actieve vervoersmiddelen of het openbaar vervoer worden aangemoedigd en worden mogelijkheden gecreëerd om de ruimte te herinrichten en/of te vergroenen.

Beperking van het doorgaand verkeer



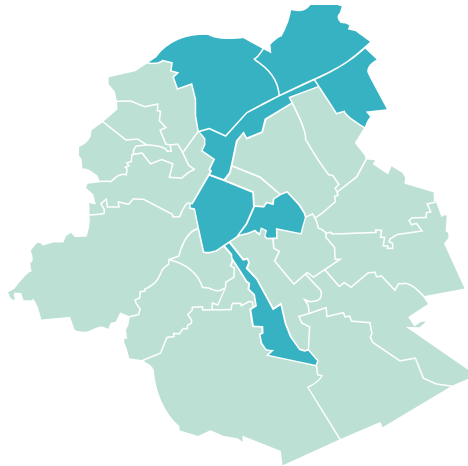
Zonder Good Move-circulatieschema > doorkruising van de wijk om je bestemming te bereiken.



Met Good Move-circulatieschema > toegang via de dichtstbijzijnde toegang tot de wijk

Focus op de Vijfhoek

De Vijfhoek is het eerste gebied waar de Stad Brussel het Good Move-plan uitvoert. Met de komst van de voetgangerszone in 2015 was er al een grote verandering op til. De centrumlanen zijn ruimtes geworden voor wandelingen, terrasjes en winkelen. Een openbare ruimte waar iedereen van kan genieten. Het college van de Stad Brussel wil deze troeven nu uitbreiden tot de andere wijken van de Vijfhoek, voor de levenskwaliteit van de inwoners, voor de luchtkwaliteit en voor de verkeersveiligheid.



In de Vijfhoek komen verschillende functies – en dus mobiliteitsvraagstukken – samen, namelijk:



Woonwijken, met een hoge bevolkingsdichtheid
54249 inwoners (2020).



Medische en zorgvoorzieningen
13 medische instellingen (ziekenhuizen, verzorgingshuizen, wachtposten), **13** seniorenvoorzieningen.



Onderwijsinstellingen
25 crèches, **106** scholen, **14** academies.



Bedrijven en administraties
649 bedrijven met meer dan 100 werknemers.



Sport- en culturele voorzieningen
7 sportcentra en zwembaden, **95** culturele instellingen (musea, bioscopen, culturele centra, bibliotheken).



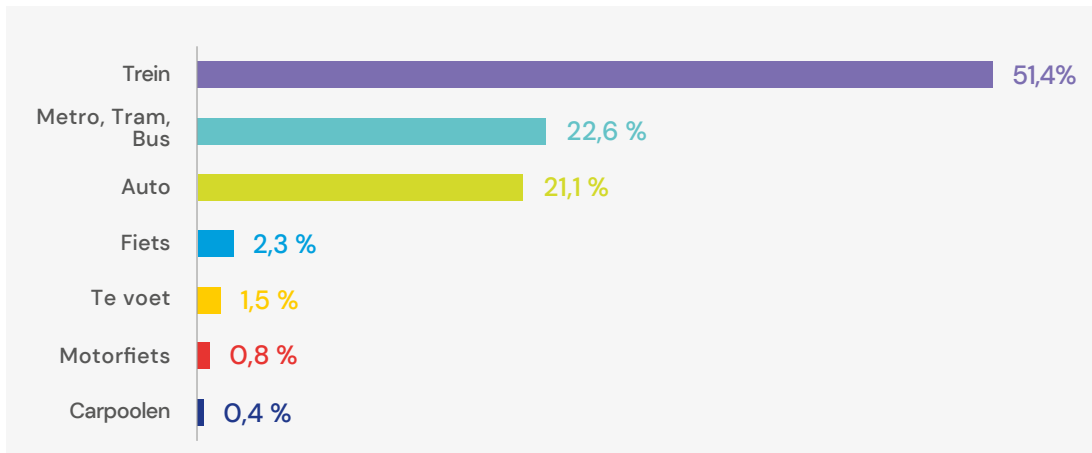
Commerciële, toeristische en vrijetijdzones
1165 horecagelegenheden, **3438** winkels.



Evenementen
ongeveer **900** per jaar.

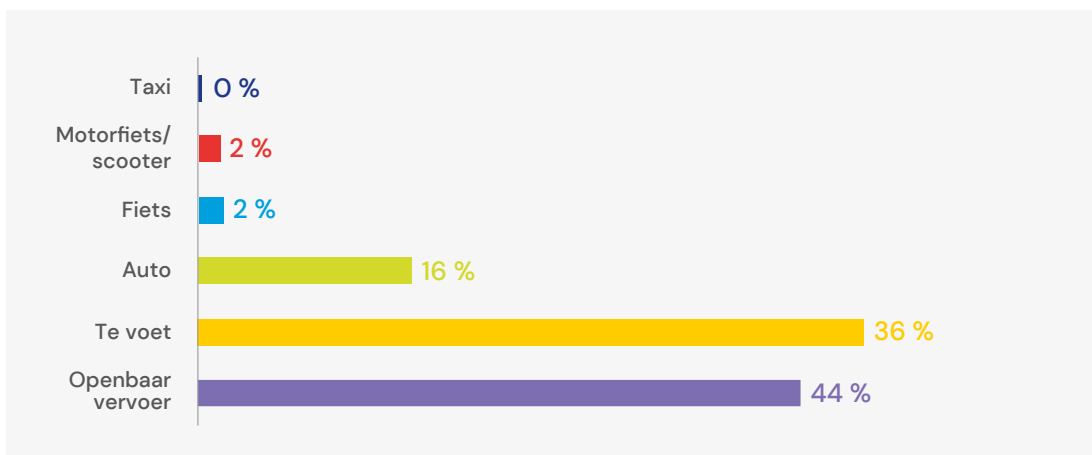
Deze functies en aantrekkingspolen genereren een groot aantal verplaatsingen en brengen dus veel mobiliteitsproblemen met zich mee. Hieronder volgt de modale verdeling in de Vijfhoek:

- Uit de bedrijfsvervoerplannen (BVP)¹ blijkt dat het openbaar vervoer de voorkeur geniet voor het woon-werkverkeer naar de vele grote bedrijven die in de Vijfhoek gevestigd zijn.



Bron: Bedrijfsvervoerplan, Leefmilieu Brussel 2017

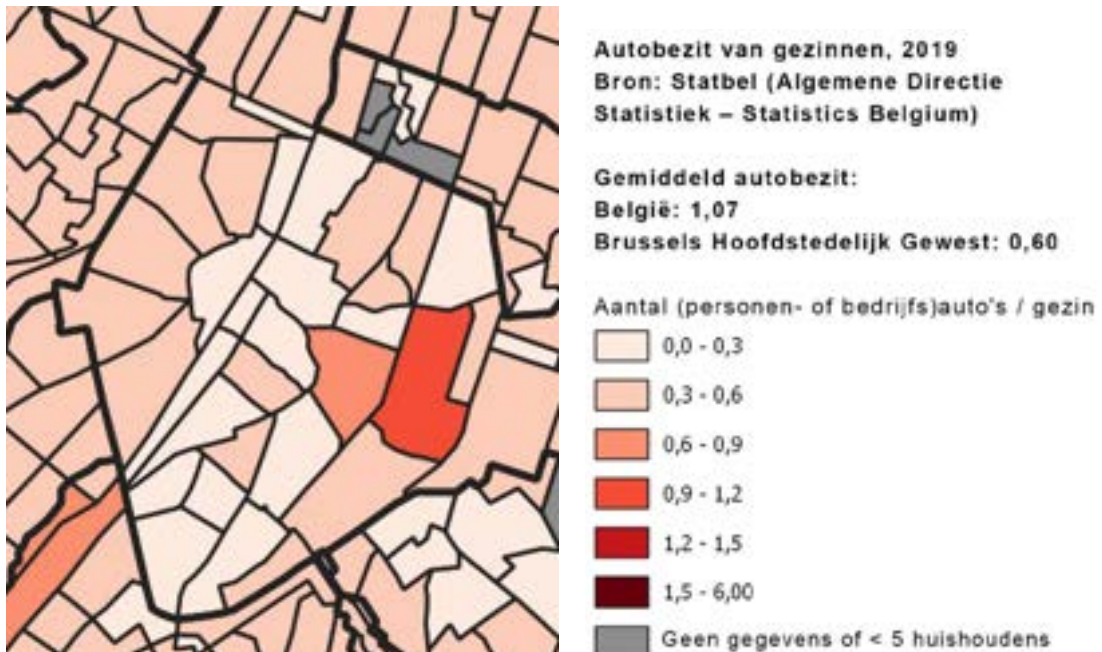
- Winkelaars in de Vijfhoek verplaatsen zich voornamelijk met het openbaar vervoer en te voet.



Bron: Enquête bij winkelaars, HUB 2016 en 2018

¹ Elk bedrijf, openbaar of privé, dat meer dan 100 werknemers tewerkstelt op eenzelfde site in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is wettelijk verplicht om de drie jaar een bedrijfsvervoerplan (PDE) op te stellen en een aantal verplichte maatregelen in te voeren. Dit bedrijfsvervoerplan omvat een diagnose van de mobiliteitssituatie van het bedrijf en een actieplan om de milieu-impact van het verkeer dat het bedrijf genereert te verminderen en de files op de wegen in het Brusselse Gewest te verminderen (verbetering van de mobiliteit).

- De dichtbevolkte wijken van de Vijfhoek hebben een autobezit dat minder is dan 0,6 per gezin (= het gemiddelde in het gewest). De autodichtheid is hoger in zakenwijken, wat vast te verklaren is door bedrijfswagens.

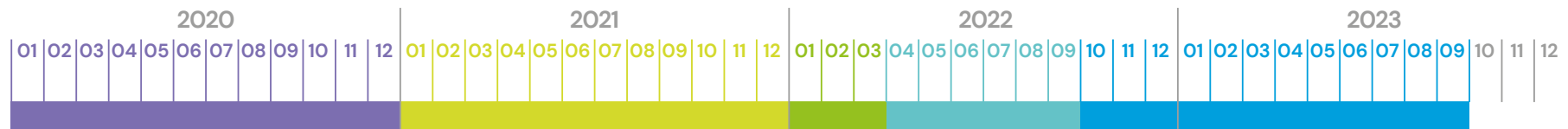


Wijkvergaderingen en onlineplatform

In september en oktober 2020 werden bewoners, handelaars en weggebruikers van het Brusselse stadscentrum gevraagd om hun ervaringen te delen op wijkvergaderingen en/of via het onlineplatform www.brusselssamen/processen/goodmove. Er werden zwarte punten, kansen, suggesties en noden verzameld. Het doel? Een zo volledig mogelijke diagnose opstellen van de mobiliteitssituatie en de invloed ervan op de levenskwaliteit in het stadscentrum.

Meer dan 300 mensen schreven zich in om deel te nemen aan de vergaderingen online en bijna 600 mensen leverden een bijdrage op het platform.

Tijdslijn van het proces



1. Diagnose van de Vijfhoek:

- Wat zijn de bevindingen van de weggebruikers? Wat zijn de uitdagingen? Hoe kunnen we tegemoetkomen aan ieders behoeften om de levenskwaliteit te behouden en de luchtkwaliteit te verbeteren?
- Met welke criteria kunnen we de ingevoerde maatregelen beoordelen?

De diagnose stoelt op 3 pijlers, die worden toegelicht op [pagina 8](#).

2. Uitwerking van een actieplan met:

- Nieuwe verkeersmaatregelen voor de Vijfhoek.
- Voorstellen voor begeleidende maatregelen voor alle vervoerswijzen: voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, auto's.

3. Presentatie van de diagnose en het actieplan bij burgerbijeenkomsten.

De burgers van de wijken waar de maatregelen genomen worden uitgenodigd om kennis te nemen van de voorstellen en om indicatoren vast te stellen voor de uitvoering en het welslagen van de maatregelen.

5. Monitoring en evaluatie van het effect van de maatregelen.

Tijdens de diagnosefase werden door de bijdragers evaluatiecriteria voorgesteld. Deze zullen vervolgens worden verfijnd naargelang van de reacties op de voorgestelde verkeersmaatregelen. Zodra de maatregelen zijn uitgevoerd, zal er een permanente evaluatie en monitoring plaatsvinden om in 2023 te bepalen of de doelstellingen zijn bereikt dan wel of er aanpassingen nodig zijn.

4. Voorbereiding en invoering van verkeersmaatregelen.

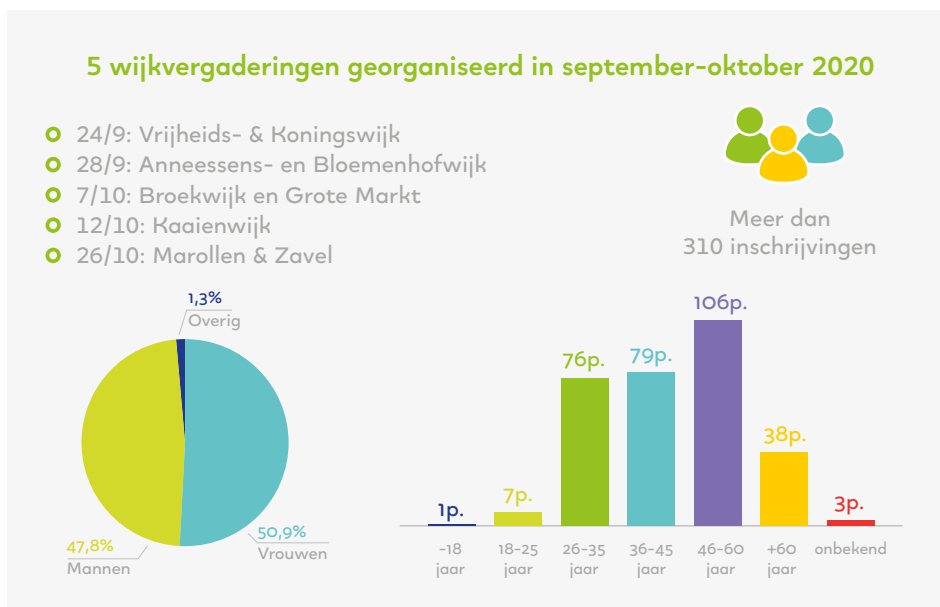
De verkeersmaatregelen zullen vanaf april 2022 worden voorbereid en in de zomer van 2022 worden ingevoerd. De buurtbewoners worden bij het proces betrokken, onder meer door de tijdelijke herinrichting van bepaalde openbare ruimten.

Driedledige diagnose

Wat kan beter? Wat werkt goed? Hoe kan het succes van de uit te voeren maatregelen worden geëvalueerd? Dat zijn de vragen die werden gesteld bij de voorbereiding van de mobiliteitsdiagnose van de Vijfhoek.

Het actieplan is opgesteld op basis van diagnostische elementen die op drie, elkaar aanvullende manieren zijn verzameld:

- 1) **Gegevens van gewestelijke** (buurtmonitoring, HUB, Brussel Mobiliteit, parking.brussels, Leefmilieu Brussel enz.) **en gemeentelijke instellingen** (informatie verzameld tijdens verkeerstellingen, door preventieve radars, over doorgaand verkeer enz.)
- 2) **Inbreng van belanghebbenden:** diverse organisaties werden geraadpleegd tijdens bilaterale vergaderingen of in het kader van het begeleidingscomité voor het Good Move-project in de Vijfhoek:
 - Brussel Mobiliteit
 - MIVB, De Lijn, parking.brussels
 - Politie (zone Brussel Hoofdstad Elsene), De Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp
 - Handelsverenigingen
 - Commissie Actieve Modi
 - Gewestelijke mobiliteitscommissie
 - ...
- 3) **Inbreng van burgers** via de website www.brusselsamen.be/processes/goodmove en tijdens de (vanwege de lockdown) online georganiseerde bijeenkomsten per wijk, alsook via individuele ontmoetingen met burgers (op straat).

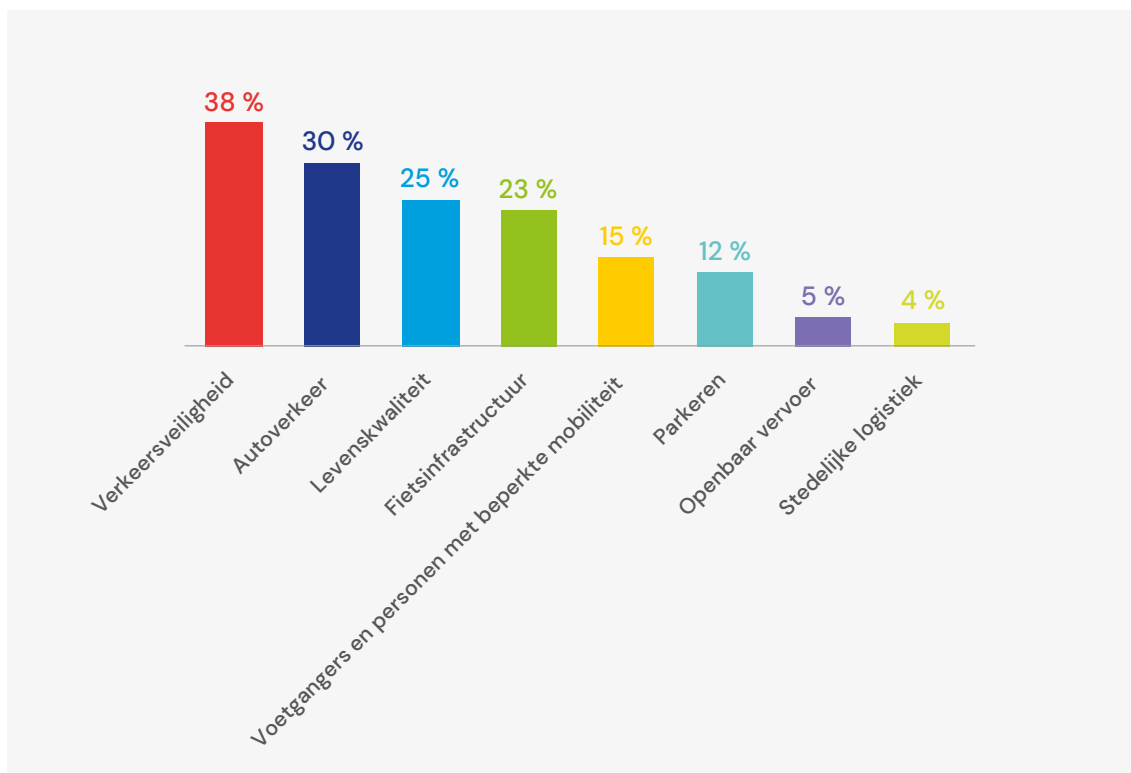


[Raadpleeg de samenvatting van de burgerontmoetingen](#)

Dit participatieproces (online en in de wijken) heeft **923 bijdragen van burgers** over diverse thema's opgeleverd:

Verkeersveiligheid – **Levenskwaliteit** – **Voetgangers en personen met beperkte mobiliteit**
Fietsinfrastructuur – **Openbaar vervoer** – **Autoverkeer**
Parkeren – **Stedelijke logistiek**

De verzamelde bijdragen (tijdens de wijkvergaderingen en via het platform) waren vooral gericht op verkeersveiligheid, autodruk en de levenskwaliteit in de Vijfhoek².



Diagnose: de resultaten

De diagnose van de mobiliteitssituatie, waarin de impact ervan op de levenskwaliteit en de openbare ruimte van de Vijfhoek is opgenomen, werd aldus gestructureerd in 8 thema's:

- Verkeersveiligheid
- Levenskwaliteit
- Voetgangers en personen met beperkte mobiliteit
- Fietsinfrastructuur
- Openbaar vervoer
- Autoverkeer
- Parkeren
- Stedelijke logistiek

² Sommige bijdragen zijn transversaal en betreffen meerdere thema's (de som van de percentages in de grafiek is dus groter dan 100%).

Verkeersveiligheid: veilige toegang voor alle weggebruikers



Doelstellingen

- De 'Vision ZERO' verwezenlijken: geen enkele zwaargewonde of dode tegen 2030.
- Te hoge snelheden op alle wegen bestrijden (door aanpassing van de infrastructuur, bewustmakingscampagnes, controles/boetes).
- De bestaande infrastructuur voor alle weggebruikers veilig maken, in het bijzonder rond scholen.
- Het STOP-beginsel toepassen.³



Gegevensverzameling en bijeenkomsten met belanghebbenden

De politie en de DBDMH hebben tijdens de bilaterale bijeenkomsten het volgende gemeld:

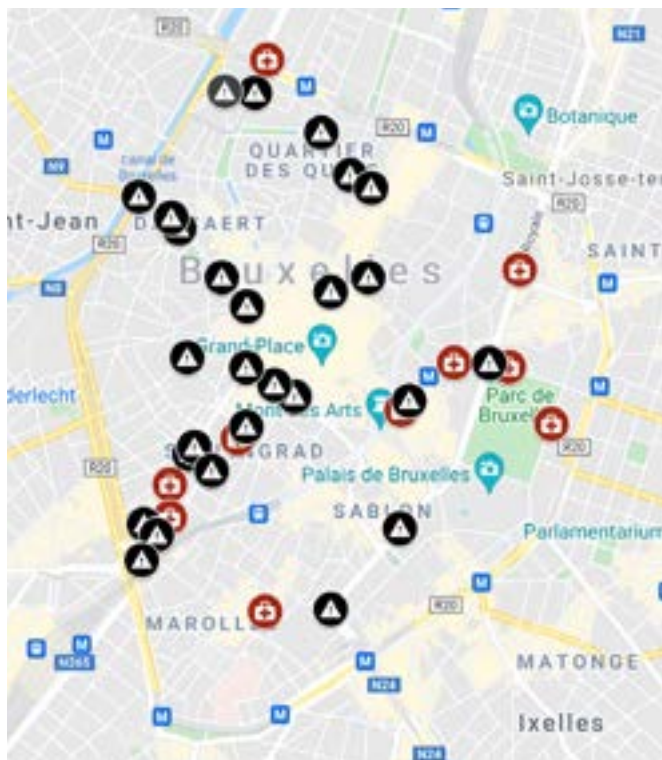
- Borden zijn niet altijd voldoende om ervoor te zorgen dat de verkeersregels worden nageleefd. Wanneer dit probleem zich voordoet, zijn ook infrastructurale ingrepen (verkeerskussens, wegversmallingen enz.) noodzakelijk.
- Oorsprong van onveiligheden:
 - Verkeersstromen
 - Brede, rechte straten (te hoge snelheid)
 - Gaten in het asfalt
 - Kruising van voetgangers met auto's (vooral tijdens evenementen)
- De snelle bereikbaarheid van het hele grondgebied voor de hulpdiensten moet worden geoptimaliseerd.

Uit de gegevens van de radars en de ongevallenstatistieken (zie illustraties op de volgende pagina) blijkt een correlatie tussen de plaatsen waar het vaakst te hard wordt gereden en de plaatsen waar de meeste ongevallen gebeuren (bijvoorbeeld de Lemonnierlaan, de Wetstraat, de Koningsstraat, de Diksmuidelaan, Cantersteen enz.).

De maximumsnelheden die overal in de Vijfhoek zijn gemeten variëren van 63 km/u (in een woonerf) tot 158 km/u (in zone 30). Dit bevestigt het gevoel van onveiligheid dat door de burgers wordt gemeld.

³ Het STOP-principe houdt in dat bij de organisatie van de vervoersmiddelen en de openbare ruimte eerst voorrang wordt gegeven aan de veiligheid en toegankelijkheid voor Stappers (voetgangers), dan voor Trappers (fietsers), vervolgens voor het Openbaar vervoer en ten slotte voor Personenwagens.

Kaart van ongevalgevoelige zones



Legende:



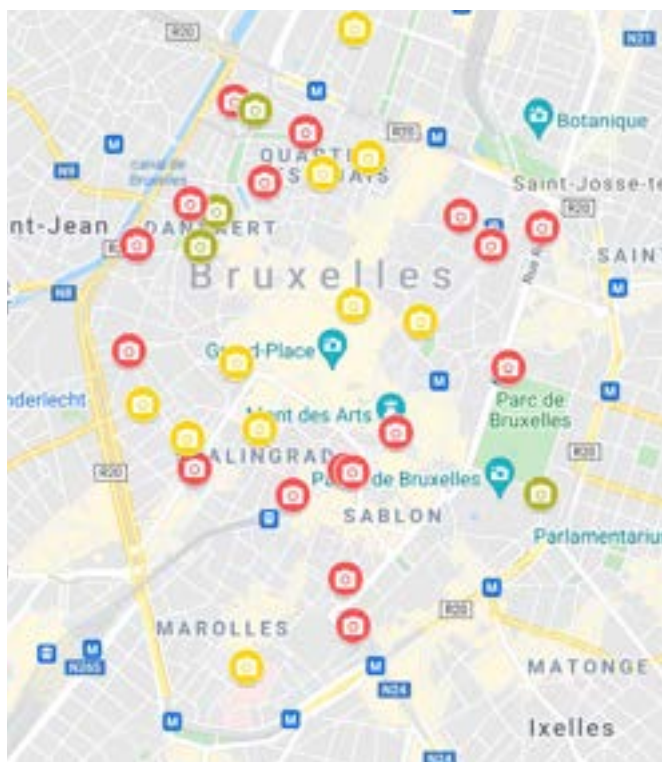
De 10 straten in de Viefhoek met de meeste ongelukken in 2019.



De meest ongevalgevoelige plaatsen volgens de ZACA-studie van 2014.

Bron: ZACA-studie door Brussel Mobiliteit (2014) en gegevens van de politie.

Gegevens over het (niet-) naleven van maximumsnelheden



De V85-snelheid, of snelheid van het 85e percentiel, is de snelheid die 85% van de bestuurders niet overschrijdt, en 15% van de bestuurders wel. De V85-snelheid geeft dus een indicatie van de typische snelheden op een specifieke plaats. Als de V85-snelheid bijvoorbeeld 36 km/u is, betekent dit dat 85% van de voertuigen met een snelheid van 36 km/u of minder langs deze radar rijdt.

Legende:



V85 overschrijdt de snelheidslimiet niet.



V85 overschrijdt de snelheidslimiet, maar blijft binnen 20% (36 km/u in een zone 30, 24 km/u in een zone 20).



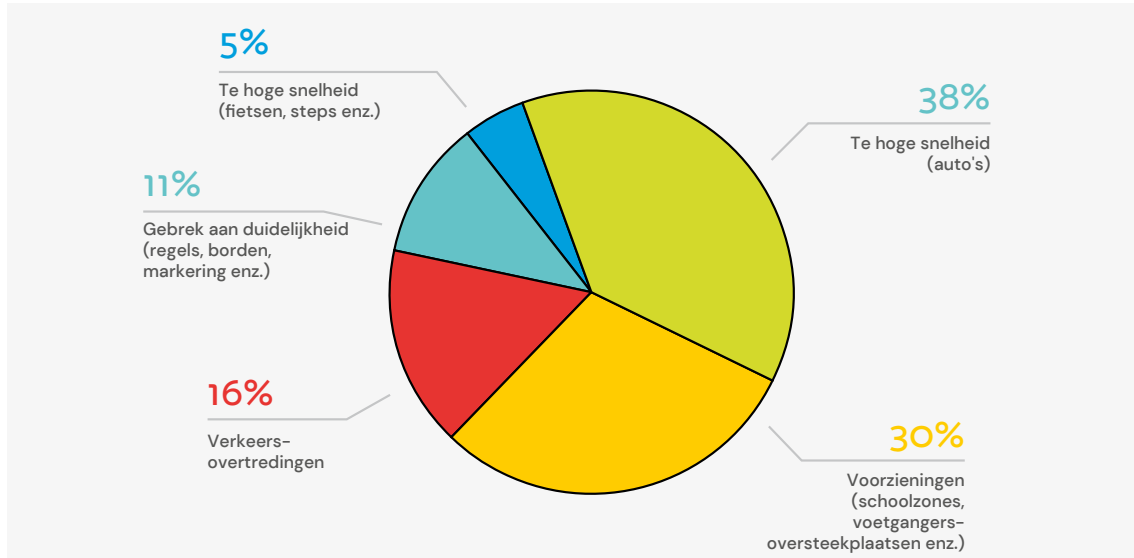
V85 overschrijdt de snelheidslimiet met meer dan 20%.

Bron: gegevens van de preventieve radars



Bijdragen van burgers

Van de 923 burgerbijdragen hadden er 350 (of 38%) betrekking op verkeersveiligheid. De indeling is als volgt:



Citaten van deelnemers:



Conclusies en acties

Om de verkeersveiligheid te verbeteren, zijn verschillende maatregelen nodig:

- Het STOP-principe verder toepassen in het kader van het mobiliteitsbeleid en bij concrete ingrepen (heraanleg, markeringen, signalisatie enz.).
- De snelheidsbeperkingen handhaven zowel op de 'hoofdwegen' (bijv. max. 50 km/u op de binnenring) als op de binnenstraten (bijv. max. 20 km/u in 'woonzones' en max. 30 km/u in de rest van het 'Stad 30'-netwerk), door middel van bewustmaking, handhaving, verkeersinrichtingen en maatregelen.
- Zorgen voor een aangepaste inrichting van schoolomgevingen.
- Beperken van het doorgaand verkeer.

Levenskwaliteit: een aantrekkelijke, gezellige en gezonde stad



Doelstellingen

- Luchtkwaliteit verbeteren
- Geluidshinder verminderen
- Wijken vergroenen
- Openbare ruimte herinrichten om de stad nog aantrekkelijker te maken voor bewoners en weggebruikers

In het algemeen gaat het ook om het verwezenlijken van de doelstellingen van het [door de Stad ondersteunde klimaatplan](#) om de klimaatverandering te bestrijden en te streven naar koolstofneutraliteit tegen 2050.



Gegevensverzameling en bijeenkomsten met belanghebbenden

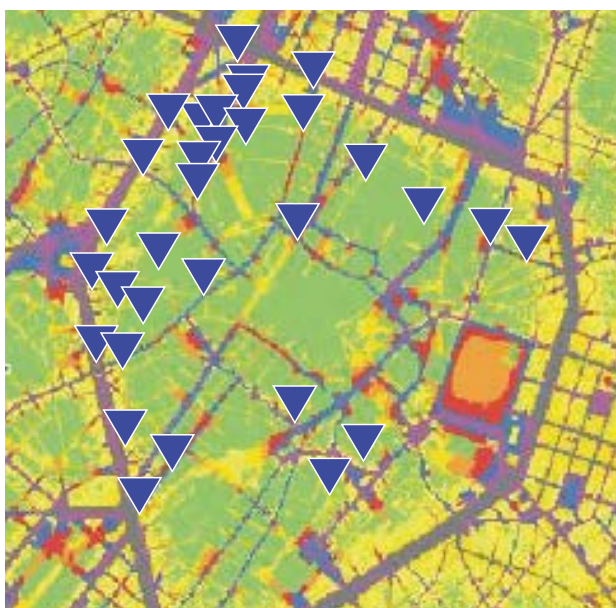
De kaarten van het grondgebied en de op het terrein verzamelde gegevens leiden tot de volgende bevindingen:

- Er zijn weinig groene ruimten, met uitzondering van het Warandepark, dat in een licht bebouwde zone ligt.
- Verschillende (recente of lopende) projecten voor de heraanleg van de openbare ruimte zijn erop gericht de paden te verbeteren en veiliger te maken.
- De luchtverontreiniging⁴ vertoont hogere concentraties op de hoofdwegen en in bepaalde meer lokale straten.
- De geluidshinder⁵ betreft vooral de drukst bereden wegen en verharde straten (claxons, sirenes, leveringen, bouwplaatsen, motorfietsen, bussen). De klachten over geluidsoverlast situeren zich vooral in lokale woonstraten en op enkele belangrijke wegen (Handelskaai, Koningsstraat en aan de Zavel).

Kaart met combinatie van:

— De door blauw-paarse lijnen weergegeven hoofdwegen worden als lawaaierig beschouwd, wat overeenkomt met de drukst bereden wegen.

▼ Klachten over weglawaai, verzameld bij burgers tijdens Good Move-bijeenkomsten



Bron:

<https://document.environnement.brussels/>

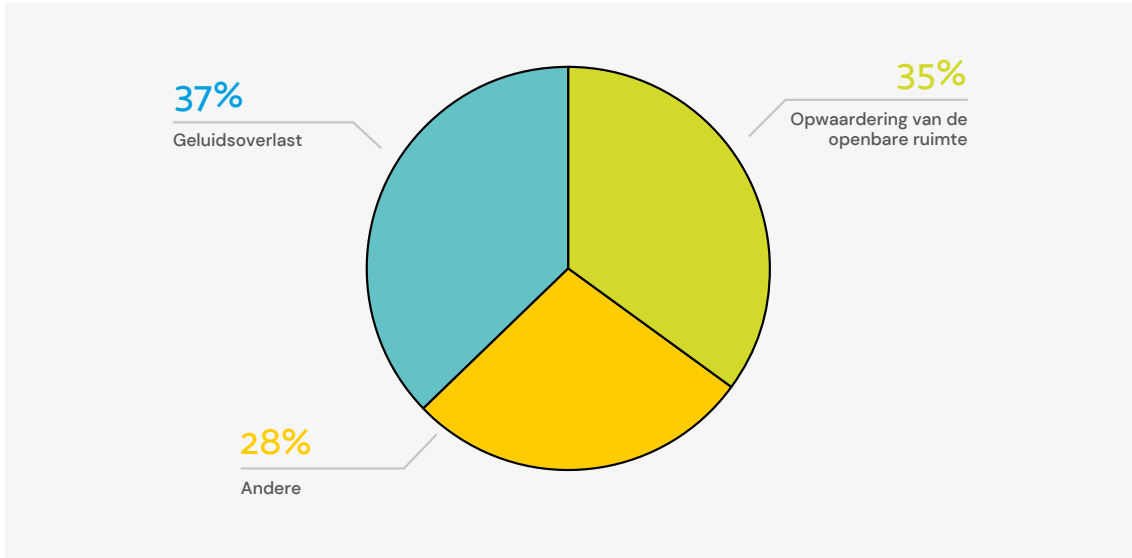
4 Bron: kaart black carbon - Leefmilieu Brussel

5 Bron: kaart geluidshinder - Leefmilieu Brussel



Bijdragen van burgers

Van de 923 burgerbijdragen hadden er 232 (of 25%) betrekking op de levenskwaliteit. Ze zijn als volgt ingedeeld:



De bijdragen van de burgers omvatten:

- geluidsklachten, hoofdzakelijk in de Kaaienvijk en de Bloemenhofwijk/Anneessenswijk, vaak in de binnenstraten en voornamelijk in verband met te hard rijden, wegdek, claxons, sirenes, leveringen, bouwwerken, motorfietsen en bussen;
- verzoeken om meer groen en/of extra ruimte voor actieve vervoerswijzen en voor kinderen;
- klachten over de belemmering van de openbare ruimte door de uitbreiding van terrassen.

Gerelateerde citaten:

Sommige pleinen of openbare ruimten zouden groener kunnen, vooral om de geluidsoverlast te verminderen.

*Waarom vragen we niet dat de sirenes minder luid loeien als er geen kruispunt is?
En dat geparkeerde auto's hun motor uitzetten?*



➔ Conclusies en acties

- Lawaaihinder en luchtverontreiniging bestrijden, meer bepaald door de verkeersstromen in de Vijfhoek te verminderen, de kruispunten te vereenvoudigen en het wegdek van bepaalde straten aan te passen.
- Gewestelijke initiatieven ter bevordering van e-mobiliteit voor MIVB-bussen en auto's ondersteunen.
- De openbare ruimte verbeteren en onderhouden:
 - Het gebruik van particuliere auto's terugdringen om bepaalde straten en pleinen opnieuw in te richten en te verfraaien.
 - De gezelligheid bevorderen door de verblijfsfuncties te versterken (ontspannings- en speelruimten enz.).
 - Milieuproblemen aanpakken door de nadruk te leggen op vergroening en doorlaatbaarheid van de bodem.

Voetgangers en personen met beperkte mobiliteit: universele toegankelijkheid



Doelstellingen

- Voorrang aan verplaatsingen te voet. In het Good Move-plan is als doelstelling vastgelegd dat tegen 2030 56% van alle verplaatsingen van minder dan 2 km in het gewest te voet of met de fiets worden afgelegd.
- Toegankelijkheid van alle straten en openbare ruimten voor personen met beperkte mobiliteit.
- Uitvoering van het [gewestelijk voetgangersplan](#), waarin de maatregelen en acties worden vastgesteld die moeten worden uitgevoerd om de voetgangersroutes te verbeteren en deze vervoerswijze te bevorderen.
- Geleidelijke totstandbrenging van kwaliteitsnetwerken met aangepaste paden voor voetgangers en personen met beperkte mobiliteit, meer bepaald door de uitvoering van het [toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte \(PAVE\)](#).

In het Good Move-plan worden op basis van het PAVE-plan vier soorten netwerken onderscheiden

- **BOULEVARD:** vanaf de voetgangerszone in het stadscentrum geeft een net van bewegwijzerde, aangename en comfortabele voetgangersroutes toegang tot de grote economische, toeristische, recreatieve of culturele polen van het uitgebreide stadscentrum.
- **PLUS:** wegen en pleinen die het meest door voetgangers worden bezocht, zoals voor belangrijke voorzieningen (winkels, scholen enz.) en openbaarvervoerstations.
- **COMFORT:** wegen die verschillende delen van het PLUS-voetgangersnetwerk met elkaar verbinden, alsook minder bezochte gebieden, die vlot, aangenaam en veilig te bereiken zijn.
- **WIJK:** wegen die niet in de andere netwerken zijn opgenomen, paden, trage wegen en wandelpaden die voor de voetganger toegankelijk zijn. Ze worden zodanig aangelegd dat ze voor iedereen toegankelijk zijn.

Bron:

<http://data-mobility.irisnet.be/mobigis/nl/>





Gegevensverzameling en bijeenkomsten met belanghebbenden

In 2017 werden op bepaalde kruispunten in de Vijfhoek tellingen⁶ van voetgangers uitgevoerd tijdens de ochtend- en avondspits. Uit deze tellingen blijkt het volgende:

- Sommige kruispunten worden meer door voetgangers dan door auto's gebruikt, vooral die in het PLUS-netwerk van Good Move:
 - Kruispunt Houtmarkt/Brussel-Centraal: meer dan 6.400 voetgangers per uur 's avonds
 - Sint-Jansplein: meer dan 2.500 voetgangers per uur 's avonds
 - Kruispunt Dansaert/Orts: meer dan 2.300 voetgangers per uur 's avonds
- Er zijn meer voetgangers in de avondspits.
- Dankzij de aanleg van een grote voetgangerszone, woonerven en projecten op het gebied van de openbare ruimte is het mogelijk voetgangers en personen met beperkte mobiliteit meer ruimte te geven en het comfort van hun verplaatsingen te verbeteren.
Op de Anspachlaan is het aantal voetgangers in de periode 2016-2019 met 57% gestegen (20.222 voetgangers op zaterdag ten opzichte van 12.800 voetgangers op zaterdag in 2012-2015).

Andere tellingen van voetgangers⁷ maken het mogelijk de jaargegevens per wijk te vergelijken. Uit alle tellingen blijkt een sterke tendens om zich te voet te verplaatsen in de Vijfhoek. Het aantal voetgangers in de winkelstraten is de laatste tien jaar gemiddeld met 66% gestegen, vooral in de voetgangerszone in en rond de Anspachlaan en in de Kaaienwijk (Vlaanderenstraat, Dansaertstraat).



Bijdragen van burgers

15% van de bijdragen heeft betrekking op ontoereikende infrastructuur (140 van de 923 bijdragen). Verschillende feiten worden doorgegeven:

Conflicten tussen voetgangers en fietsers (waaronder langs het kanaal, Baksteenkaai enz.).

Smalle voetpaden of voetpaden die moeilijk begaanbaar zijn (wegdek, versperring enz.).

Gevoel van onveiligheid door het vele verkeer, de snelheid.

Verschillende voorbeelden van plekken die moeten worden verbeterd om voetgangersroutes te vlotter/veiliger te maken.

Verbetering van zebropaden nodig (oversteekplaatsen, verkeerslichten enz.).

6 Oversteektellingen – Agora, 24.10.2017 (*werkzaamheden – beperkte toegang tot voetpad) – AM/PM

7 Regelmatig uitgevoerd door HUB Brussels tussen 2009 en 2019 op belangrijke winkelroutes.



➔ Conclusies en acties

- Iedereen gaat wel eens te voet, zelfs mensen die zich hoofdzakelijk per auto, openbaar vervoer of fiets verplaatsen. Veel voetgangers komen van stations en andere haltes van het openbaar vervoer. Ze gaan naar hun werk of naar een voorziening in de buurt (scholen, winkels, sportinfrastructuur). Het gaat om werknemers, winkelaars, bewoners, scholieren, toeristen, bezoekers enz. Het is dus van essentieel belang om de universele toegankelijkheid te bevorderen.
- Het comfort van voetgangers en personen met beperkte mobiliteit moet worden gewaarborgd door te zorgen voor een adequate infrastructuur, zoals de breedte van de voetpaden en de kwaliteit van het wegdek.
- Het STOP-principe⁸ moet consequent worden toegepast bij de ontwikkelingen.

8 Het STOP-principe houdt in dat bij de mobiliteitsplanning eerst voorrang wordt gegeven aan de veiligheid en toegankelijkheid voor Stappers (voetgangers), dan voor Trappers (fietsers), vervolgens voor het Openbaar vervoer en ten slotte voor Personenwagens.

Fietsinfrastructuur: comfort, veiligheid en continue toegankelijkheid



Doelstellingen

- De concurrentiepositie van de fiets als vervoerswijze aanzienlijk versterken volgens de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move.
- Het aantal verplaatsingen per fiets tegen 2024 verdubbelen en tegen 2030 verdrievoudigen (met als referentie de gegevens van het fietsobservatorium voor 2018).
- De beschikbaarheid en kwaliteit van fietsenstallingen zowel op de openbare weg als daarbuiten optimaliseren.
- Zorgen voor fietsvriendelijke wegen (door de infrastructuur te verbeteren en een nieuw circulatieschema in te voeren), met bijzondere aandacht voor de 'Fiets Plus'- en 'Fiets Comfort'-netwerken van Good Move.



[Lees meer over het fietsbeleid van de Stad Brussel](#)

Het fietsnetwerk



— **Fiets COMFORT** = gewestelijke fietsroutes (GFR) + enkele aanvullende schakels

— **Fiets PLUS** = de routes van het Fiets-GEN.

Er moet rekening mee worden gehouden dat in de Vijfhoek vooral wordt gestreefd naar een echte mix van voetgangers en fietsers en dat alle wegen fietsvriendelijk zijn.

Bron:
<http://data-mobility.irisnet.be/mobigis/nl/>

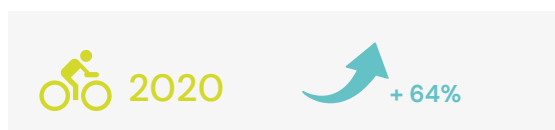


Gegevensverzameling en bijeenkomsten met belanghebbenden

- Tellingen 2018–2019: relatief grote toename van het aantal fietsers op alle kruispunten in en rond de Vijfhoek. De kruispunten met de grootste toename zijn de Antwerpsepoort en het kruispunt Wetstraat/Koloniënstraat.



- Tellingen 2020: rekening houdend met de pandemie, stellen we een groei van het gemiddeld aantal Brusselse fietsers met 64% vast.



Het aantal fietsers tijdens het spitsuur voor woon-werkverkeer verschilt echter enorm tijdens de COVID-19-lockdown:

- In januari: stijging met + 53% ten opzichte van 2019 (vóór de lockdown).
- In mei: daling met - 47% (tijdens de lockdown).

In 2020 en 2021 zijn grote stijgingen van het aantal fietsers vastgesteld (tot 64%). De COVID-19-situatie heeft om verschillende redenen (angst voor het openbaar vervoer, behoefte aan lichaamsbeweging, verandering van levensstijl enz.) het gebruik van de fiets gestimuleerd. Tegelijkertijd heeft telewerken het woon-werkverkeer met alle vervoerswijzen (inclusief de fiets) doen afnemen. Verdere tellingen in de komende maanden en jaren in 'normale' perioden zullen een nauwkeuriger beeld geven van de toename van het aantal verplaatsingen per fiets.

Door burgers gemelde verbeterpunten en te ontwikkelen fietsroutes (volgens Gracq)

Fietsroutes te ontwikkelen volgens Gracq

- Noord-zuidas zonder al te grote niveauverschillen
- Oost-westas voor verbinding met het fietsnetwerk buiten de Vijfhoek

Door burgers gemelde verbeterpunten

- ★ Ontbrekende/ongeschikte fietsinfrastructuur (markeringen, status niet gerespecteerd, wegdek enz.)
- ★ Algemeen gevoel van onveiligheid (rond scholen, te hoge snelheden, te veel verkeer enz.)
- ★ Gebrek aan ruimte voor fietsers (te veel parkeerplaatsen, te smalle straat, voetgangerszone enz.)
- ★ Ontoereikende kruispunten (verkeerslichten, voorrang, gebrek aan zichtbaarheid/leesbaarheid enz.)
- ★ Onvoldoende of aan te passen fietsenstallingen





Bijdragen van burgers

23% van de burgerbijdragen (213 van de 923 bijdragen) heeft betrekking op fietsroutes, het wegdek en een gebrek aan fietsstallingen, zoals aangegeven op de kaart hierboven.

Veel straten zijn te smal voor beperkt eenrichtingsverkeer.

Het samengaan van voetgangers en fietsers is soms moeilijk (vooral in voetgangerszones).



Conclusies en acties

- De bovenstad en de benedenstad verbinden door:
 - een algemene vermindering van het autoverkeer;
 - veilige en comfortabele fietsroutes (vrijliggende fietspaden, fietsstraten, gemarkeerde fietspaden).
- De noord-zuidverbindingen verbeteren, meer bepaald:
 - op de as Lakensestraat – Van Arteveldestraat – Anderlechtsesteenweg;
 - op de as Koningsstraat – Regentschapsstraat;
 - in de Blaesstraat en de Hoogstraat.
- Zorgen voor een comfortabel wegdek voor fietsers, te beginnen met de hoofdwegen.

Openbaar vervoer: vlotheid en kwaliteit van de dienstverlening



Doelstellingen

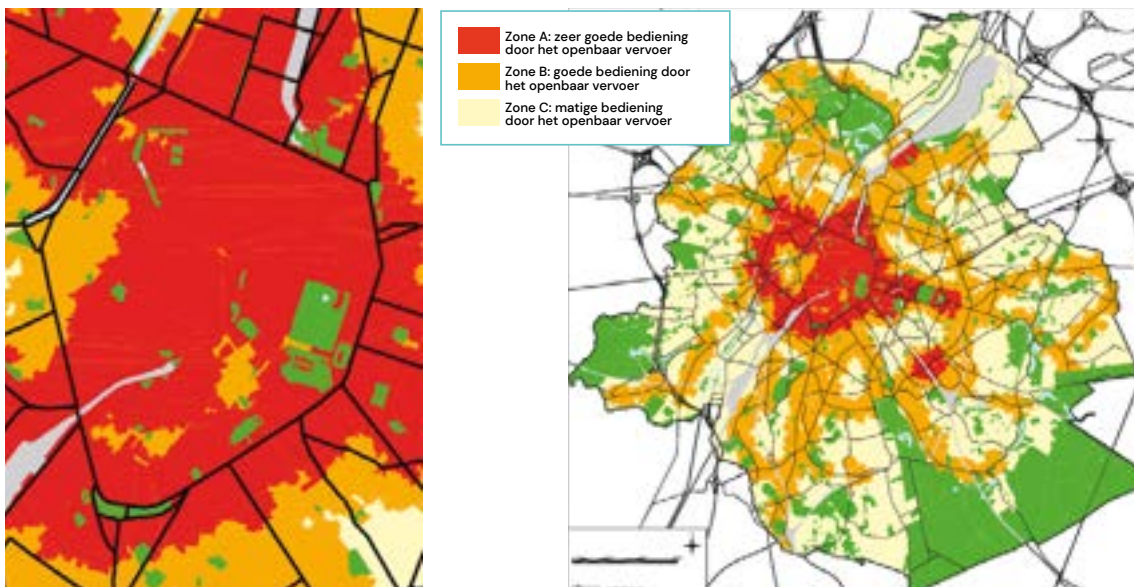
Samenwerken met de MIVB, De Lijn en de NMBS om ervoor te zorgen dat het gebruik van het openbaar vervoer blijft toenemen en dat het wordt beschouwd als een efficiënt alternatief voor de auto:

- het netwerk verder versterken (cf. MIVB-busplan en lopende tramprojecten);
- de diensten in termen van stiptheid, doorstroming enz. optimaliseren.



Gegevensverzameling en bijeenkomsten met belanghebbenden⁹

De hele Vijfhoek is zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer.



Bron: details van de indicatieve kaart van de toegankelijkheidszones
https://stedenbouw.irisnet.be/pdf/RRU_Titre_8_NL.pdf

Enkele recente ontwikkelingen, meer bepaald voor de uitvoering van het busplan, hebben bijgedragen tot de optimalisering van het aanbod in de Vijfhoek:

- Aanleg van nieuwe lijnen (33, 46, 52 enz.)
- Aanleg van eigen beddingen (Wolvengracht, Lakensestraat, Van Arteveldestraat enz.)

Sommige 'zwarte punten' belemmeren de doorstroming van het openbaar vervoer:

- Eigen bus- of trambeddingen niet gerespecteerd
- Bussen die vastzitten in files (doorgaand verkeer) of door foutparkeren
- Tijdverlies door fasering van verkeerslichten

⁹ De MIVB, De Lijn.



Bijdragen van burgers

Slechts 5% van de opmerkingen van de burgers heeft betrekking op het openbaar vervoer.

Deze bijdragen betreffen hoofdzakelijk:

- Tarieven: te duur voor pendelaars, verzoek om gratis openbaar vervoer.
- Aanbod: frequentie, haltes, veiligheid enz.
- Het niet-concurrerende karakter van de bus ten opzichte van de auto (toegankelijkheid, frequentie enz.)



Conclusies en acties

In het algemeen is de Vijfhoek zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer, zoals blijkt uit het beperkte aantal ontvangen opmerkingen, maar sommige aspecten zijn voor verbetering vatbaar:

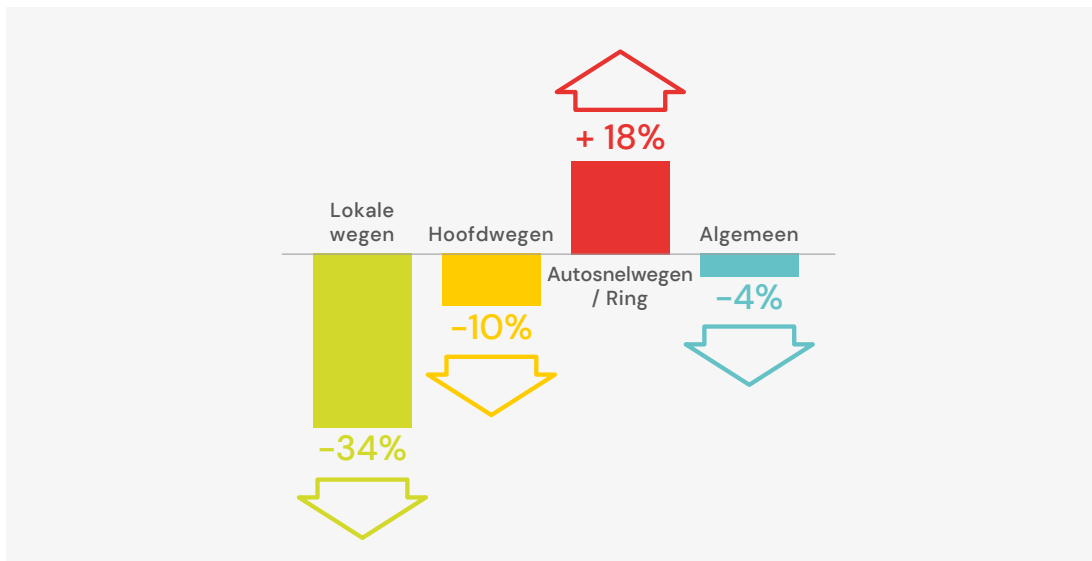
- De bovengrondse TEC-diensten zijn niet concurrerend genoeg in vergelijking met de auto. De betrouwbaarheid van dit vervoersmiddel moet worden geoptimaliseerd:
 - door waar mogelijk eigen beddingen te creëren;
 - door voorrang te geven aan verkeerslichten;
 - door het verkeer in de opstopingsgebieden te verminderen.
- Om onder meer de intermodaliteit (vooral bus > tram) te bevorderen, is het nodig om de frequentie te verhogen, de tarieven te herzien en het netwerk te optimaliseren.

Autoverkeer: autostromen beheren en alternatieven bevorderen



Doelstellingen

- Het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move heeft tot doel de algemene autodruk te verminderen door een verschuiving in vervoerswijzen aan te moedigen. Concreet wordt tegen 2030 een drastische vermindering van het autoverkeer verwacht op de wijkwegen (- 34%) en op de hoofdwegen (- 10%). Dit wordt deels gecompenseerd door een verschuiving naar wegen met een grote capaciteit zoals autosnelwegen en ringwegen (+ 18%).



- De verkeersstromen kanaliseren via de binnenring (AUTO PLUS- en COMFORT-netwerk) en verkeerslussen aanleggen om de wijken van en naar de binnenring te ontsluiten, zodat doorgaand verkeer in woonstraten wordt vermeden.
- De lokale toegankelijkheid verbeteren, meer bepaald voor bewoners, personen met beperkte mobiliteit en leveringen.
- De toegang tot openbare parkings vergemakkelijken.



Gegevensverzameling en bijeenkomsten met belanghebbenden

In 2019 werden verkeerstellingen aan de belangrijkste in- en uitvalswegen van de Vijfhoek, maar ook aan verscheidene interne knooppunten uitgevoerd¹⁰. Dankzij deze tellingen kon worden vastgesteld op welke wegen er veel autoverkeer is.

¹⁰ Tellingen 2019 uitgevoerd door Agora op verzoek van de Stad.

Deze tellingen tonen aan¹¹:

- **Invalswegen van de Vijfhoek:** meer dan 400 pae/u voor de grootste stromen, bijvoorbeeld: Handelskaai, Pachecolaan en Wetstraat (meer dan 700 pae/u), Louizalaan (meer dan 1000 pae/u).
- **Uitvalswegen van de Vijfhoek:** meer dan 400 pae/u voor de grootste stromen, bijvoorbeeld: Belliardstraat en Louizalaan (meer dan 700 pae/u).
- **In de Vijfhoek:** verschillende routes met aanzienlijke verkeersstromen waar meer dan 200 pae/u werd geteld, waaronder:
 - Op de as Wolvengracht en Schildknaapstraat en op de andere hoofdassen (Lakensestraat, Van Arteveldestraat, Anderlechtsesteenweg, Dansaertstraat, Pachecolaan, de as Regentschapsstraat-Koningsstraat enz.).
 - In de Kaaienwijk, meer bepaald de Handelskaai, Lepagestraat, Dansaertstraat en Diksmuidelaan.
 - In de Marollen: Stalingradlaan, Brigittinestraat, Ursulinenstraat, Hoogstraat enz.
 - In de Congresstraat.

De impact van het autoverkeer op de levenskwaliteit hangt af van:

- de bevolkingsdichtheid van de wijk;
- de inrichting van de straat in kwestie (breedte van de rijbanen en voetpaden, aan- of afwezigheid van fietspaden enz.);
- het gebruik van de straat door voetgangers, fietsers enz.

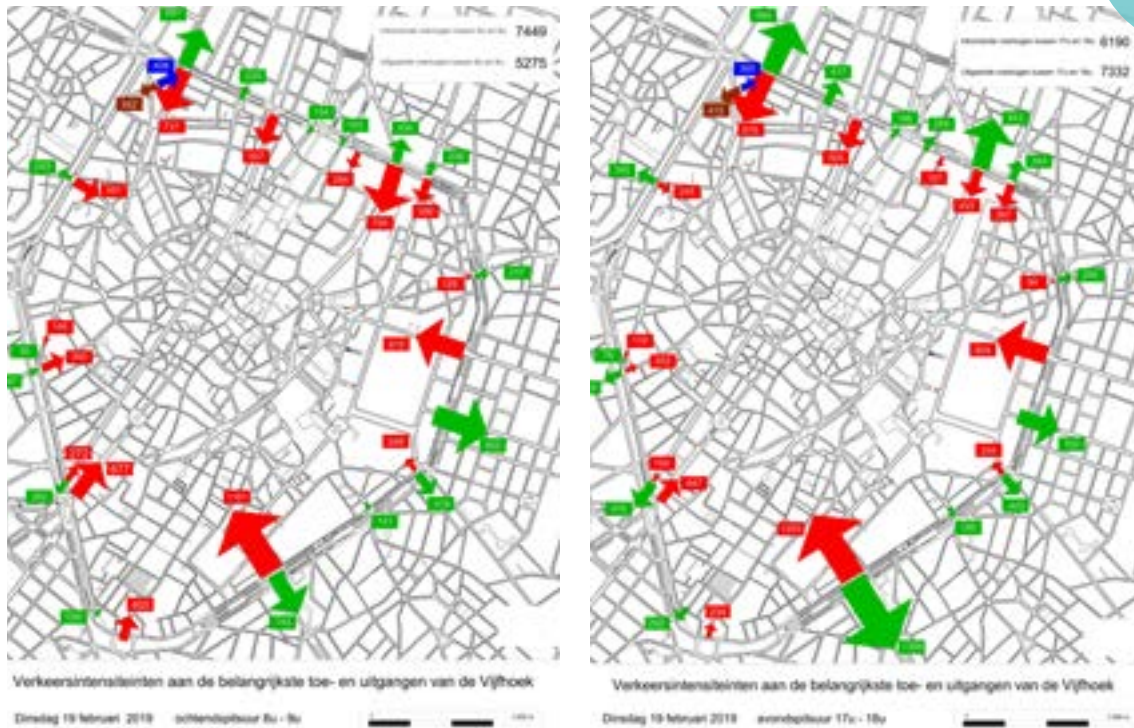
In de praktijk kunnen zelfs verkeersstromen van minder dan 200 pae/u zeer storend zijn rond scholen of in kleine straten met smalle voetpaden (bijv. Sint-Kristoffelstraat). Anderzijds kunnen sommige stromen van meer dan 200 pae/u minder storend zijn, bijvoorbeeld op grote wegen met brede voetpaden, goede fietspaden en een beperkte woonfunctie.

Om de autostromen en hun negatieve impact op de wijken te verminderen, is het belangrijk een onderscheid te maken tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. Zo kan een grote stroom worden geassocieerd met:

- bestemmingsverkeer naar functies die een ver publiek aantrekken (openbare parkings, kantoren, culturele centra, bioscopen, theaters, evenementen enz.) of meer lokale voorzieningen (woningen, scholen, sportcentra, winkels en horeca);
- doorgaand verkeer veroorzaakt door automobilisten die door het stadscentrum rijden zonder te stoppen.

¹¹ Het cijfer 200 personenauto-equivalenten per uur (pae/u) is een indicator om een weg met weinig verkeer (minder dan 200 pae/u) te situeren ten opzichte van wegen met meer verkeer (meer dan 200 pae/u).

Huidige verkeerssituatie



Legende:  Inkomende stromen
 Uitgaande stromen

Bron: Agora-tellingen uitgevoerd voor de Stad, februari 2019.

Uit de analyse van de Floating Car Data blijkt dat ongeveer 42% van de gemotoriseerde verplaatsingen in de Vijfhoek doorgaand verkeer is. De gegevens verschillen van straat tot straat: terwijl het percentage zeer laag is in bepaalde kleine straten (lokaal verkeer), vertegenwoordigt het doorgaand verkeer meer dan de helft van de ritten op wegen zoals de Dansaertstraat, de Van Arteveldestraat, de Verversstraat, de Hoogstraat, de Koningsstraat, de Congresstraat enz. en zelfs bijna 90% op de Diksmuidelaan.¹²

¹² Be-mobile (analyse voor weekdays tussen 6 en 22 uur tijdens de periode van 16.9.19 tot 15.12.19).



Bijdragen van burgers

30% van de bijdragen van de burgers heeft betrekking op het autoverkeer (229 van de 923 bijdragen). 5% van de bijdragen heeft betrekking op de bereikbaarheid per auto en 25% op de verkeersintensiteit. De meeste bijdragen hebben betrekking op het westelijk deel van de Vijfhoek (Kaaie, Dansaert-Van Artevelde, Bloemenhof).

Wat de burgers zeggen:

De omliggende wijken van de voetgangerszone zijn onbegaanbaar geworden met de auto, vooral in de buurt van de Beurs. Dit is een probleem voor personen met beperkte mobiliteit.

We moeten zachte mobiliteit blijven aanmoedigen - maar we moeten het ook gemakkelijker en duidelijker maken hoe we met de auto kunnen komen.

Mensen uit de bovenstad gaan niet meer naar het centrum omdat ze denken dat het moeilijk bereikbaar is, vanwege de wegwerkzaamheden, eenrichtingsstraten, parkeerproblemen, zone 20 km/u enz.

Wat de handelaars zeggen:

Er is een logistiek probleem tussen de bovenstad en de benedenstad. De enige weg van de bovenstad naar de benedenstad is via de Lombardstraat en de zijstraten, om de Dansaertstraat te bereiken.

De stad moet voor iedereen bereikbaar blijven en er moet gepast worden gecommuniceerd om weggebruikers te informeren over bereikbaarheid, parkeren, alternatieven enz.

De werkzaamheden maken het moeilijker in de Stalingradwijk.

Sommige oudere, welgestelde mensen willen tot voor de deur rijden. We willen deze klanten niet verliezen, we moeten met de auto bereikbaar blijven.



Conclusies en acties

- De Vijfhoek heeft meerdere knooppunten van activiteit en verschillende functies, wat voor veel verplaatsingen zorgt. Uit de bijdragen van de burgers blijkt dat het gemotoriseerde verkeer vandaag de dag een belangrijke bron van overlast is.
- Om deze overlast te verminderen, moet het doorgaand verkeer worden teruggedrongen en moeten de vele, opkomende alternatieven voor de personenauto worden gestimuleerd.
- De beperking van het doorgaand verkeer zal een positief effect hebben op de actieve vervoerswijzen (lopen, fietsen), op de doorstroming van het openbaar vervoer, op de verkeersveiligheid, op de luchtkwaliteit en op de levenskwaliteit.
- Het verkeer voor gemotoriseerde voertuigen moet duidelijk worden aangegeven, zodat de lokale toegankelijkheid (parkings, leveringen, personen met beperkte mobiliteit, senioren enz.) via duidelijke en veilige routes mogelijk is.

Parkeren: informeren, delen en voorrang geven aan buurtbewoners



Doelstellingen

Het parkeerbeleid als hefboom gebruiken om de doelstellingen inzake mobiliteit en openbare ruimte te bereiken:

- Bezoekers in de eerste plaats naar openbare parkeerterreinen leiden, om de inname van de openbare ruimte en de met de auto afgelegde afstanden te beperken.
- Voorrang geven aan parkeerplaatsen op de openbare weg voor personen met beperkte mobiliteit (PBM), deelauto's, taxi's, leveringen enz.
- De evolutie van parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen ondersteunen.



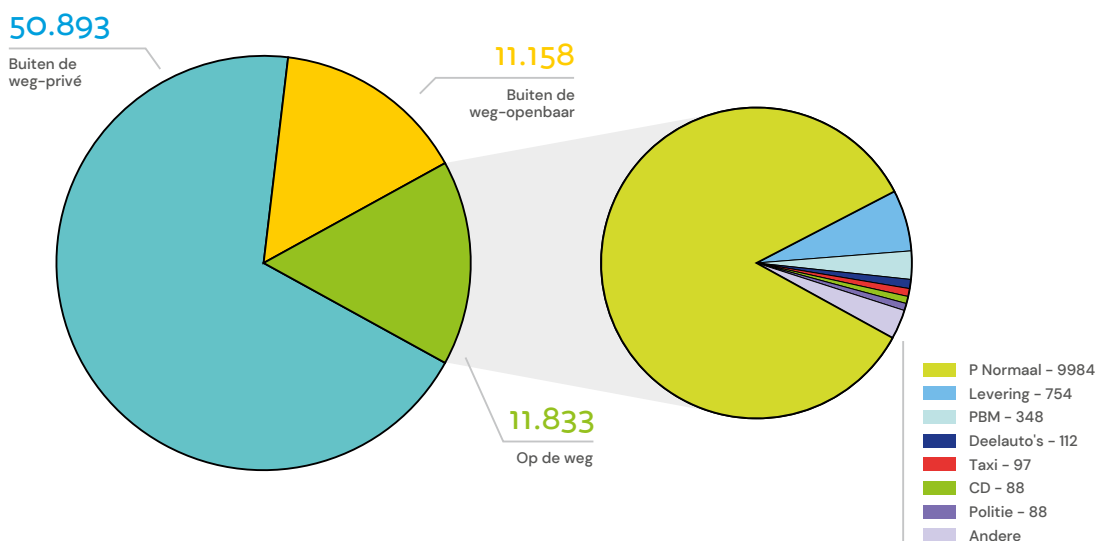
Gegevensverzameling en bijeenkomsten met belanghebbenden¹³

De Vijfhoek kent maar weinig gemotoriseerd verkeer in vergelijking met de rest van het gewest (zie pagina 4 '[Focus op de Vijfhoek](#)'). Er zijn echter meer dan 16.000 vrijstellingskaarten voor dit betrekkelijk kleine gebied (waarvan bijna 12.000 bewonerskaarten), ongeveer 4.000 kaarten voor werknemers en een beperkt aantal kaarten voor bezoekers.

Wat de parkeergelegenheid betreft, zijn er:

- meer dan 11.800 parkeerplaatsen op straat, waarvan ± 10.000 gereguleerde 'groene zones' en ± 2.000 'voorbehouden' plaatsen:
 - grotendeels voor leveranciers en personen met beperkte mobiliteit (PBM),
 - een honderdtal voor deelauto's;
- meer dan 11.000 openbare parkeerplaatsen buiten de openbare weg;
- meer dan 50.000 particuliere parkeerplaatsen buiten de weg, waaronder kleine privéparkings verspreid over de Vijfhoek en een concentratie van grote privéparkings in het noorden en oosten.

Parkeersituatie 2021



13 Gegevensbron: City Gis



Bijdragen van burgers

115 van de 923 bijdragen van burgers hebben betrekking op parkeren (of 12% van de bijdragen).

De klachten komen hoofdzakelijk van bewoners van de Kaaienwijk en de wijk Anneessens.

Algemene opmerkingen:

- Te weinig plaatsen voor buurtbewoners.
- Bezoekers parkeren op de weg en niet in de openbare parkings.
- Sommige wegen zijn erg druk in het weekend (shopping).
- Straten zijn minder veilig voor fietsers (meer bepaald door inname van het fietspad).

Voorstellen van de burgers:

Het tarief op straat minder voordelig maken dan het tarief buiten de openbare weg (om het verkeer om een parkeerplaats te vinden, te vermijden).

Privéparkeerplaatsen gebruiken voor omwonenden.

Voorzien in een occasionele bewonerskaart, voor bewoners zonder auto die tijdelijk huren.

Parkeerbedrijven vragen om lage tarieven voor buurtbewoners.



Conclusies en acties

- Er zijn veel parkeerplaatsen in de Vijfhoek (ongeveer 74.000).
- Openbare parkings blijven relatief duur in vergelijking met parkeren op straat, zowel voor bezoekers (tarieven) als voor bewoners (abonnementen).
- Duidelijke communicatie over de beschikbaarheid van en toegang tot openbare parkings is belangrijk, vooral om de toegang voor bezoekers en klanten van winkels te optimaliseren.
- Het delen van privéparkeerplaatsen biedt grote mogelijkheden om openbare ruimte vrij te maken en andere functies te vervullen die de levenskwaliteit verbeteren (groen, speelterreinen, terrassen, ruimten voor zacht verkeer enz.).

Stedelijke logistiek: vlotter en duurzamer



Doelstellingen

- Het verkeer verminderen om de distributie in de stad vlot te laten doorstromen.
- De voorkeur geven aan voertuigen die aangepast zijn aan de logistieke ketens en die de autoluweheid in wijken bevorderen (levering per bakfiets, maximale benutting van de voertuigcapaciteit).
- De logistieke ruimten op wijkniveau ontwikkelen.

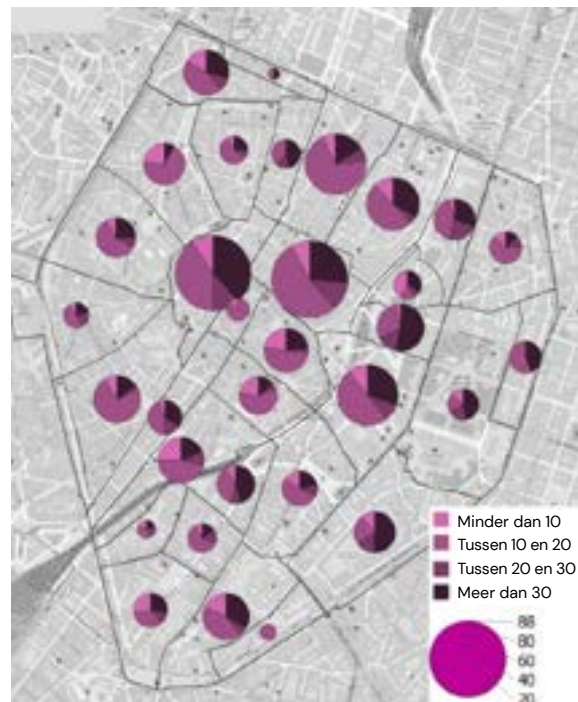


Gegevensverzameling en bijeenkomsten met belanghebbenden¹⁴

- Door de grote economische activiteit en vele evenementen trekt de Vijfhoek een groot aantal leveringen door vrachtwagens aan, vooral in het hypercentrum. Er zijn ook steeds meer bestelwagens, vooral door de groei van de e-commerce.
- De Vijfhoek telt ongeveer 754 leveringszones. In de praktijk worden deze zones, ondanks politiecontroles, weinig gerespecteerd en vaak gebruikt als parkeerplaatsen. Voorts zijn in voetgangerszones leveringen toegestaan tussen 4 en 11 uur (zonder specifieke plaats).
- De levering per bakfiets neemt toe, waaronder via verschillende projecten zoals Urbike (levering aan consumenten en bedrijven) en het proefproject Cargo-Bike om de bakfiets voor professioneel gebruik te promoten.
- Handelsverenigingen hebben steun nodig voor het opzetten van logistieke centra in de wijken en voor het promoten van bakfietsssystemen.

Leveringen per vrachtwagen in de Vijfhoek op 3.12.20		
Type 'vrachtwagen' MTM in ton	aantal leveringen	% van leveringen
< 10	110	13%
10 - 20	414	49%
20 - 30	81	10%
> 30	244	29%
	849	100%

Bron: gegevensverwerking CIBG/Brussel Mobiliteit



14 UPTR - Beroepsfederatie voor transport en logistiek, verenigingen van handelaars.



Bijdragen van burgers

4% van de bijdragen heeft betrekking op de organisatie van de leveringen (34 van de 923 bijdragen), met de volgende opmerkingen:

- Gebrek aan leveringszones in sommige delen van de Vijfhoek
- Niet-naleving van bepaalde zones
- Geluidsoverlast, blokkeren van smalle straten, niet-naleving van levertijden
- Voetgangerszones: gebrek aan informatie over toegangsregels, bezorgdheid over leveringen, verhuizingen of het uitladen van auto's na het winkelen
- Moeilijke bereikbaarheid en gebrek aan parkeergelegenheid voor dienstverleners in geval van een defect bij de bewoners

Voorstellen:

*Kleine logistieke centra ontwikkelen,
met financiële steun van de stad.*

Duurzaam vervoer bevorderen.

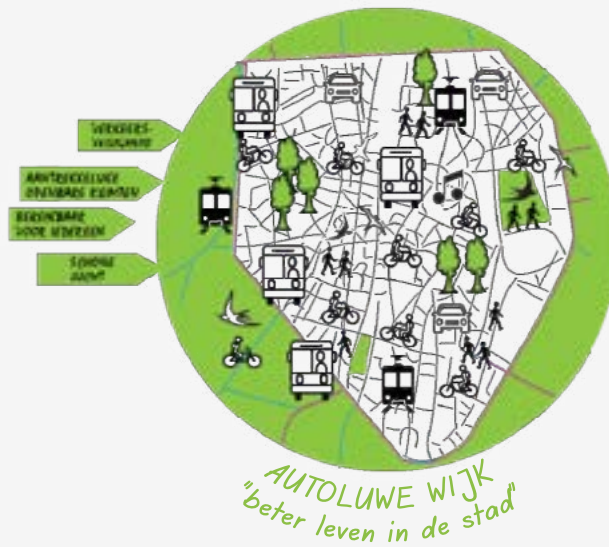


Conclusies en acties

Het doel is een stedelijk logistiek systeem te bevorderen dat is aangepast aan het stadscentrum van Brussel:

- Leveringen door vrachtwagens van ongeschikte afmetingen ontmoedigen.
- Het potentieel van logistieke centra in de wijken en systemen voor bakfietsen ontwikkelen.
- De stedelijke logistiek verbeteren door ervoor te zorgen dat er voldoende leveringszones zijn en dat die zich op de juiste plaatsen bevinden.
- De leveringszones handhaven.
- Rekening houden met de logistieke behoeften van de bewoners in voetgangerszones en beter communiceren over de regels en voorwaarden voor de toegang tot deze zones.

Volgende stappen



De diagnose en het actieplan worden tijdens wijkbijeenkomsten aan de burgers voorgesteld.



2022

Het actieplan wordt uitgevoerd en er wordt voortdurend toezicht (monitoring) gehouden om de doeltreffendheid van de verschillende maatregelen te beoordelen.



2023

Naast de continue monitoring worden ook participatieve evaluatiesessies met de burgers opgezet. De maatregelen kunnen dan zo nodig nog worden bijgesteld.

Samen maken we het Good Move-plan voor autoluwe wijken waar.

Bedankt voor jullie interesse en bijdrage!



Verantwoordelijke uitgever: Luc Symoens – Stadhuis, Grote Markt – 1000 Brussel

Redactie en opmaak: EcoRes • Nalezing en expertise: Dienst Mobiliteit van de Stad Brussel – oktober 2021