



TRAJECT

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE FOREST

**ATELIER PARTICIPATIF 2 - MAILLE "DUDEN-ALTITUDE 100"
DOCUMENT PRÉPARATOIRE**

22 juin 2021

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN VORST

**PARTICIPATIEVEWORKSHOP 2 - MAAS "DUDEN-HOOGTE 100"
VOORBEREIDEND DOCUMENT**

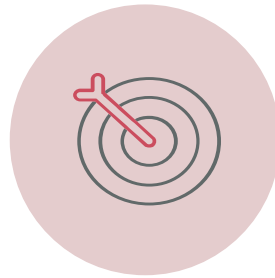
22 juni 2021

TABLE DES MATIÈRES / INHOUDSTAFEL



Contexte

Context



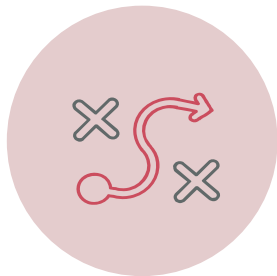
Objectifs

Doelstellingen



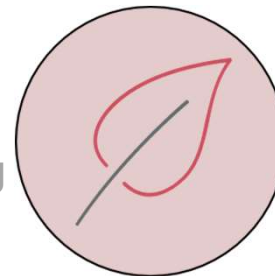
Enjeux et stratégie

Uitdagingen en strategie



Résultat des réflexions sur les scénarios de circulation

Resultaat van de denkoefening over de verkeersscenario's



Mesures complémentaires

Bijkomende maatregelen

CONTEXTE
CONTEXT

ACTUALISATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

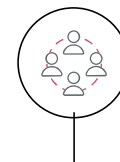
BIJWERKING VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

La Commune de Forest actualise son Plan Communal de Mobilité. C'est dans ce cadre de l'élaboration de la troisième phase (plan d'actions) que sont organisés les ateliers participatifs du 1^{er} et 22 juin visant à définir les mesures à prendre en vue de l'apaisement de la partie forestoise de la maille Duden-Altitude 100 (cf. plus loin).

Ce document a pour but de fournir une base d'informations et d'outils aux citoyens afin de préparer au mieux l'atelier du 22 juin.

De gemeente Vorst werkt aan de actualisering van haar Gemeentelijk MobiliteitsPlan (GMP). In het kader van de uitwerking van de derde fase (actieplan) worden de participatieve workshops van 1 en 22 juni georganiseerd, om de maatregelen te bepalen die moeten worden genomen met het oog op de beperking van de verkeersdruk in het Vorste gedeelte van de maas "Duden - Hoogte 100" (cf. hierna).

Dit document is bedoeld om de burgers een basis aan informatie en instrumenten te verschaffen om de workshop van 22 juni zo goed mogelijk voor te bereiden.



Phases du PCM / Fases van de GMP

1/ Diagnostic
1/ Diagnose

2/ Objectifs
2/ Doelstellingen

3/ Plan d'actions
3 / Actieplan

4/ Programmation des actions
4/ Programmatie van de acties

ACTUALISATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

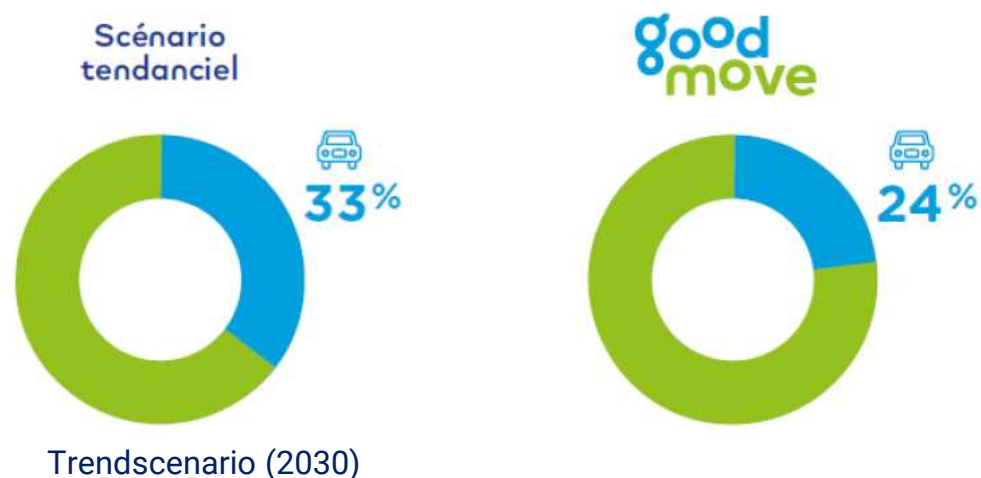
BIJWERKING VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté en 2020 le nouveau plan régional de mobilité (PRM) : Good Move. Ce nouveau PRM fixe les lignes directrices de la politique de mobilité sur la Région avec une vision à 2030.

Le PCM de Forest doit traduire localement la politique régionale de mobilité, qui vise notamment une réduction de la part des déplacements effectués en voiture.

De Brusselse regering heeft in 2020 het nieuwe gewestelijk mobiliteitsplan (GewMP) goedgekeurd: "Good Move". Dit nieuwe GewMP geeft de richtsnoeren voor het mobiliteitsbeleid in het Gewest met een visie tot 2030.

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Vorst vertaalt op lokaal niveau het gewestelijk beleid, dat erop gericht is het aandeel van de auto in het aantal verplaatsingen te verminderen.



- Déplacements réalisés en tant que conducteur voiture
- Déplacements collectifs, partagés et individuels (marche, vélo & nouveaux modes légers)

- Verplaatsingen afgelegd als chauffeur van een voertuig
- Individuele (stappen, fietsen en nieuwe lichte vervoermiddelen) en collectieve verplaatsingen

OBJECTIFS
DOELSTELLINGEN

**OBJECTIFS DES PLANS DE MOBILITÉ
DOELSTELLINGEN VAN DE
MOBILITEITSPANNEN**

APAISER LES MAILLES (QUARTIERS) AUTOLUWE MAZEN (WIJKEN)

Un des grands objectifs défini par le Plan Régional de Mobilité (et donc poursuivi par le PCM) est la réalisation de larges quartiers apaisés (= mailles) en vue de l'amélioration du cadre de vie.

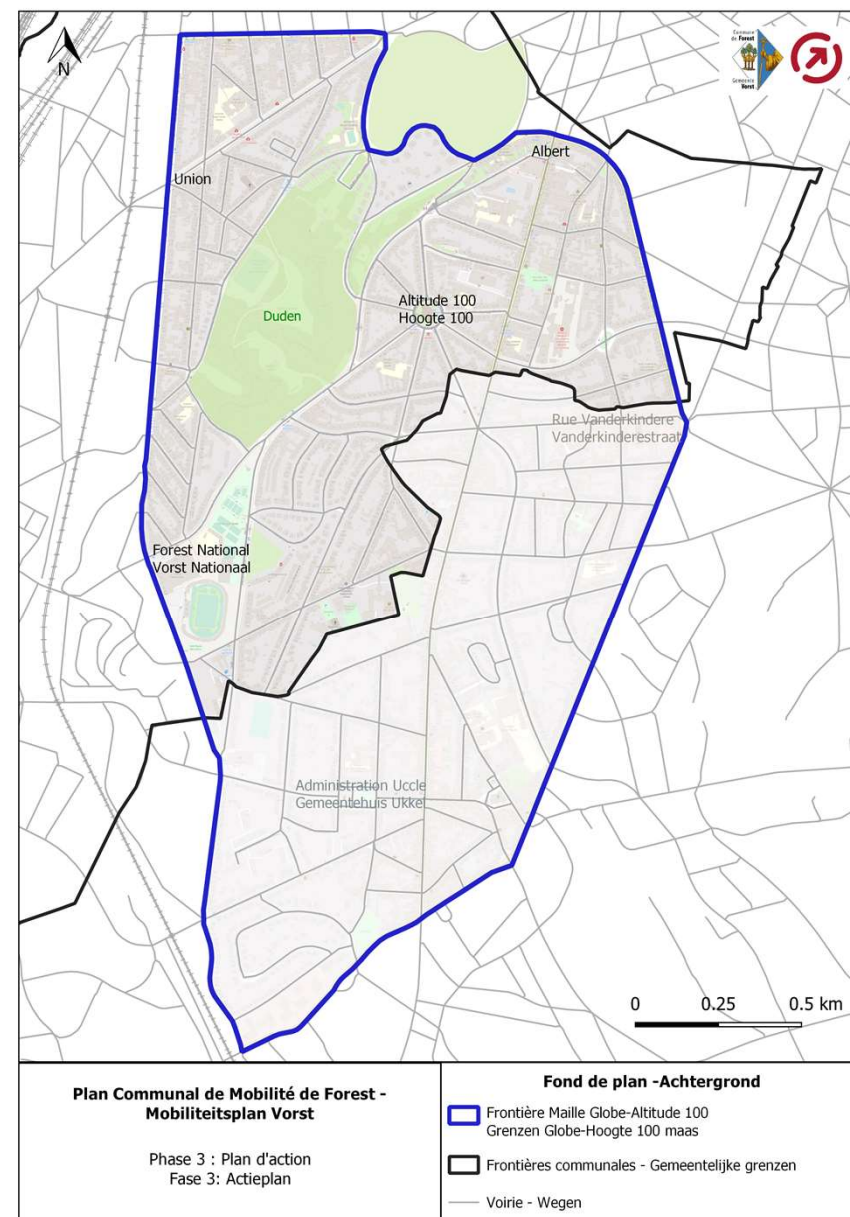
Une maille est une vaste zone d'un diamètre de 1km à 2,5 km délimitée par des voiries automobiles structurantes (voies Auto-PLUS et Auto-CONFORT du réseau auto ; cf. plus loin).

Le périmètre de réflexion concerne la partie forestoise de la maille Duden-Altitude 100 (**en bleu**), qui s'étend également sur Uccle.

Een van de belangrijkste doelstellingen van het Gewestelijk Mobiliteitsplan (en dus ook van het Gemeentelijk) is de creatie van grote verkeersluwe wijken (= "mazen") om het levenskader te verbeteren.

Een "maas" is een ruime zone met een diameter van 1 km tot 2,5 km, afgebakend door de structurerende autowegen (Auto-PLUS- en Auto-COMFORT-wegen van het autonetwerk; cf. hierna).

De denkoefening betreft het Vorstse gedeelte van de maas "Duden - Hoogte 100" (in **het blauw**), die zich ook uitstrekt tot in Ukkel.



APAISER LES MAILLES (QUARTIERS) MAZEN VERZACHTEN (WIJKEN)

En vue de faciliter les échanges lors des ateliers, la partie forestoise de la maille a été subdivisée en 3 sous-quartiers :

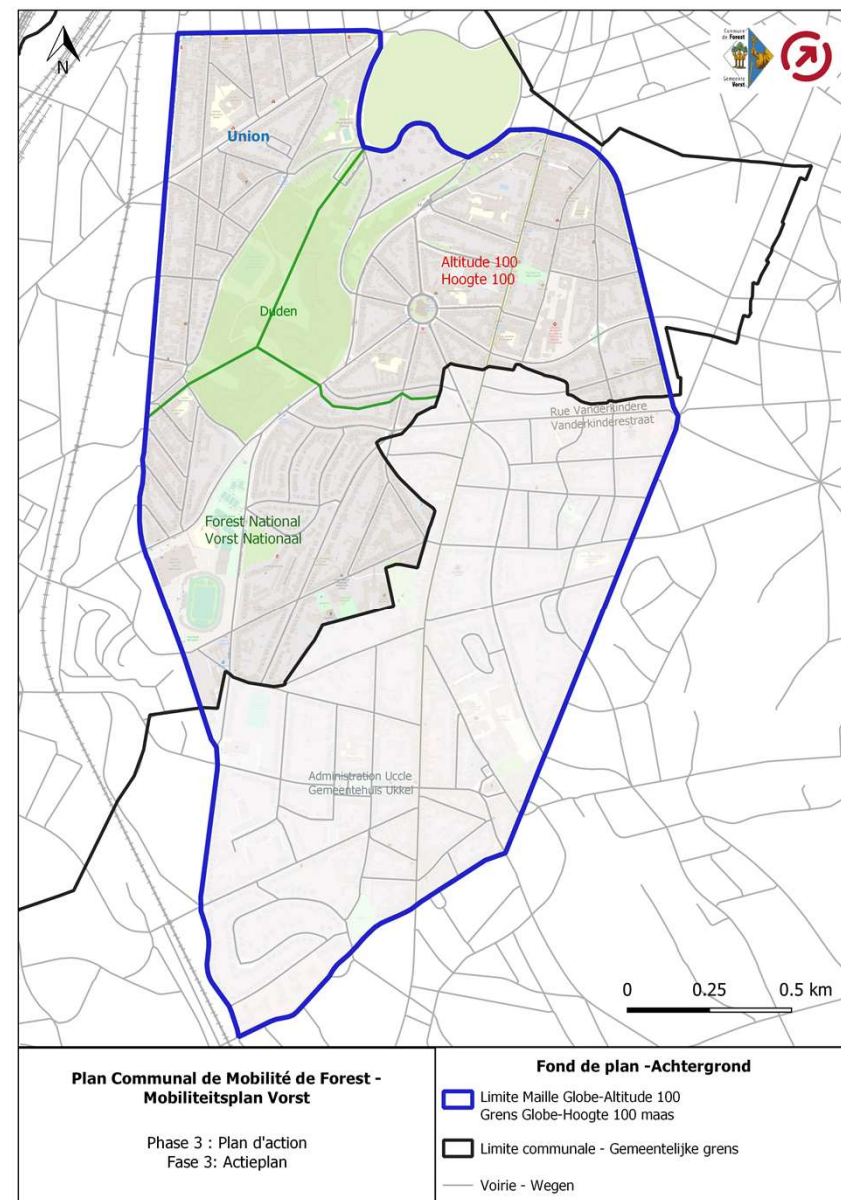
- Union (à l'ouest du parc Duden)
- Altitude 100 (à l'est du parc Duden)
- Forest-National (au sud du parc Duden)

Il s'agira toutefois de garder une vision d'ensemble quant aux actions à prendre.

Om de uitwisselingen tijdens de workshops te vergemakkelijken, werd het Vorstse gedeelte van de maas onderverdeeld in 3 subwijken:

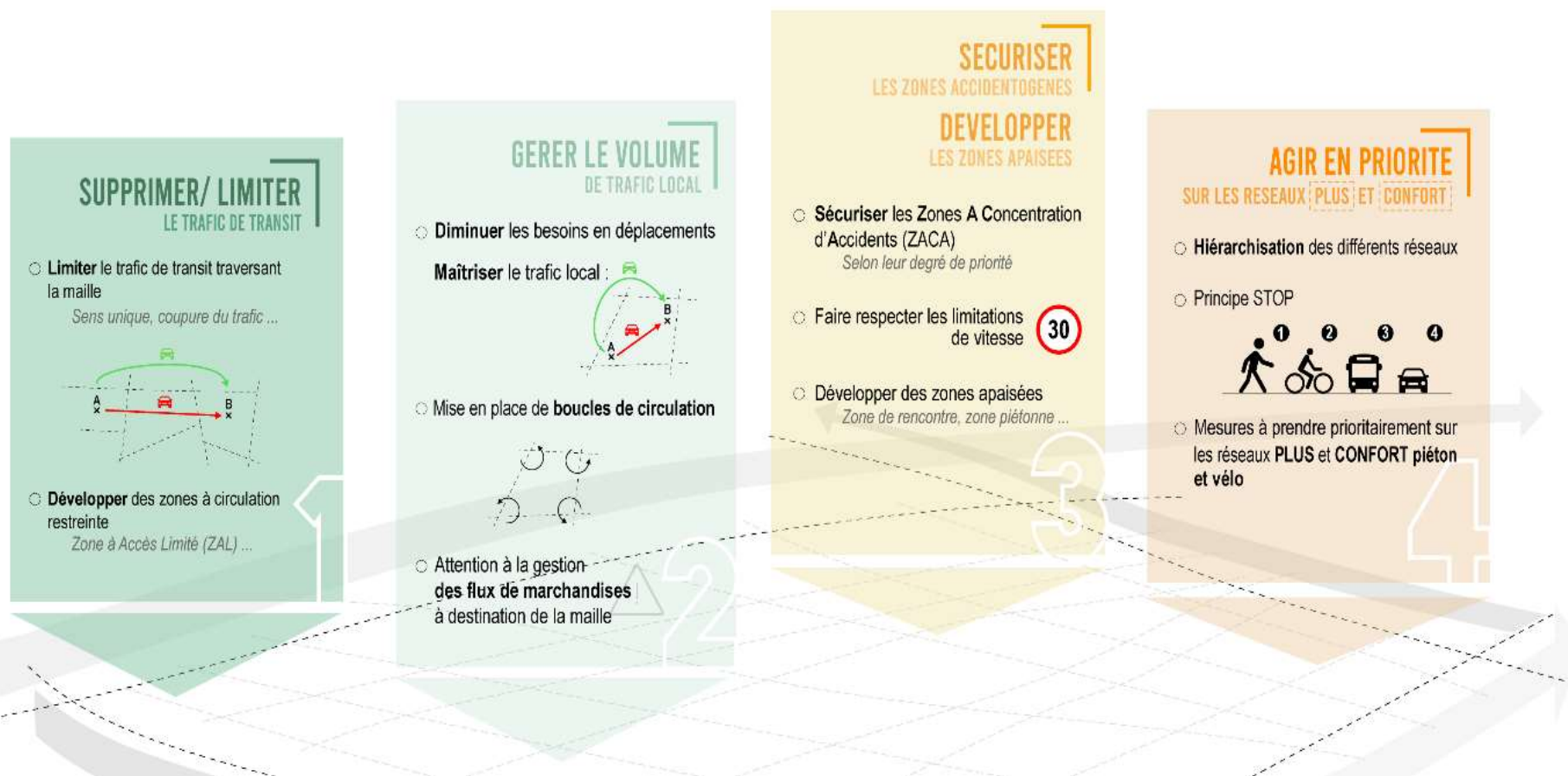
- Union (ten westen van het Dudenpark)
- Hoogte 100 (ten oosten van Dudenpark)
- Vorst Nationaal (ten zuiden van Dudenpark)

Het is belangrijk een totaalvisie te houden met betrekking tot de te nemen acties.



APAISSER LES MAILLES (QUARTIERS) MAZEN VERZACHTEN (WIJKEN)

Afin d'apaiser les mailles une méthodologie en 4 points à été développée :



APAISSER LES MAILLES (QUARTIERS) MAZEN VERZACHTEN (WIJKEN)

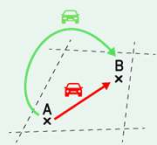
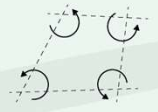

Om de mazen autoluw te maken, werd er een methode in 4 punten uitgewerkt:

VERWIJDEREN/BEPERKEN HET TRANSITVERKEER

- Het transitverkeer dat door de maas gaat beperken.
Eenrichting, knip...

- Beperkte verkeerszones ontwikkelen
Autoluwe zone (ZBT)

HET VOLUME VAN HET LOKALE VERKEER BEHEREN

- De noodzaak om te reizen verminderen. De lokale traffic onder controle houden.

- Circulatieloop opzetten.

- Aandacht houden aan het beheer van goederen naar de maas.


ONGEVALGEOEELIGE ZONES BEVEILIGEN

RUSTIGE GEBIEDEN ONTWIKKELEN

- Ongevalgevoelige zones beveiligen
Volgens hun prioriteit
- De snelheidslimieten handhaven 
- Rustige zones ontwikkelen
Woonerf, voetgangerszone...

PRIORITEIT ZETTEN OP PLUS EN COMFORT NETWERKEN

- Hiërarchie van de verschillende netwerken
- STOP principe

- Maatregelen voorrang geven aan fiets en voetgangers PLUS en COMFORT netwerken

GARANTIR DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EFFICACE (SMV) ZORGEN VOOR EFFICIËNTE VERVOERSNETWERKEN (MWS)

Un autre grand objectif défini par GoodMove et donc poursuivi par le PCM est de **garantir des réseaux de transports efficaces et performants**.

5 réseaux ont été définis (marche, vélo, transport public, auto, poids lourds). Chacun de ces réseaux a été classé en trois niveaux qui sont par ordre d'importance : le réseau PLUS > CONFORT > QUARTIER. Chaque niveau hiérarchique demandera un différent aménagement sur le terrain.

Een andere belangrijke doelstelling die door GoodMove is bepaald en dus door het GMP wordt nagestreefd, is te zorgen voor efficiënte en effectieve vervoersnetwerken.

Er zijn 5 netwerken gedefinieerd (lopen, fietsen, openbaar vervoer, auto, vrachtvervoer). Elk van deze netwerken is ingedeeld in 3 niveaus, in volgorde van belang: PLUS > COMFORT > WIJK. Elk hiërarchisch niveau vereist een andere inrichting op het terrein.

RESEAUX / NETWERKEN

- **MARCHE / VOETGANGERS**
- **VELO / FIETS**
- **TRANSPORT PUBLIC / OPENBAAR VERVOER**
- **AUTO / AUTO**
- **POIDS LOURDS / VRACHTVERKEER**

HIEARCHIE / HIËRARCHIE

- **PLUS / PLUS**
- **CONFORT / COMFORT**
- **QUARTIER / WIJK**

GARANTIR DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EFFICACE (SMV)

ZORGEN VOOR EFFICIËNTE VERVOERSNETWERKEN (MWS)

Les cartes en page suivante illustrent la hiérarchie des réseaux piéton, vélo, et transport public au sein du périmètre d'étude (partie forestoise de la maille Duden – Altitude 100).

Au sein de celui-ci, l'ensemble des voies des réseaux auto et poids lourds appartiennent au réseau quartier et ont donc un rôle de desserte locale.

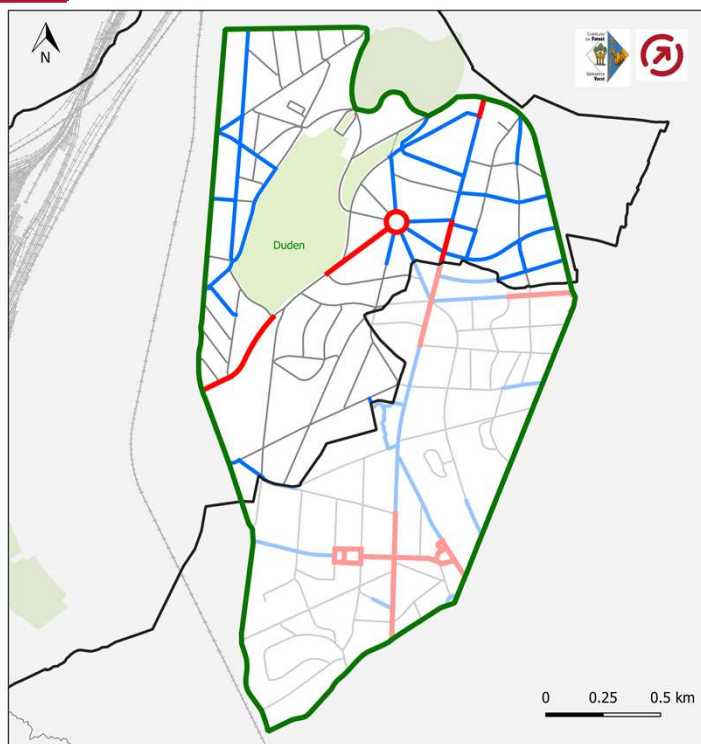
De kaarten op de volgende pagina illustreren de hiërarchie van de netwerken voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer binnen de bestudeerde perimeter (Vorstse gedeelte van de maas “Duden - Hoogte 100”).

Binnen deze perimeter horen alle wegen van de netwerken auto's en vrachtwagens tot het wijknet en hebben zij dus een rol van lokale bediening.

Marche / Voetgangers

Vélo / Fiets

Transport public / Openbaar vervoer



Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobilitéplan Vorst

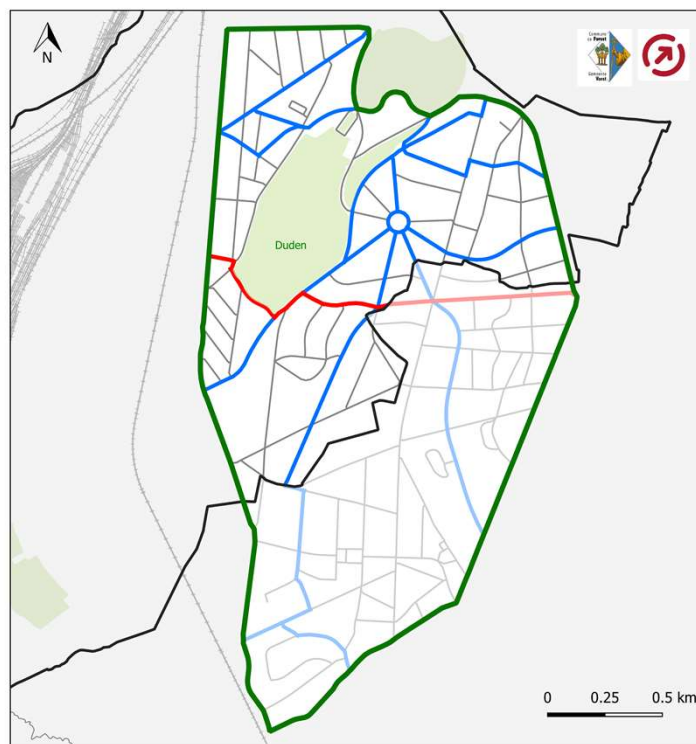
Phase 3 : SMV Piétons
Fase 3 : MWS Voetgangers

Spécialisation Multimodale des Voiries Multimodale wegen specialisatie

- Piétons PLUS - Voetgangers PLUS
- Piétons Confort - Voetgangers Comfort
- Piétons Quartier - Voetgangers Wijk

Fond de plan Achtergrond

- Chemin de fer - Spoorweg
- Parcs - Parks
- Frontières communales - Gemeentelijke grenzen



Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobilitéplan Vorst

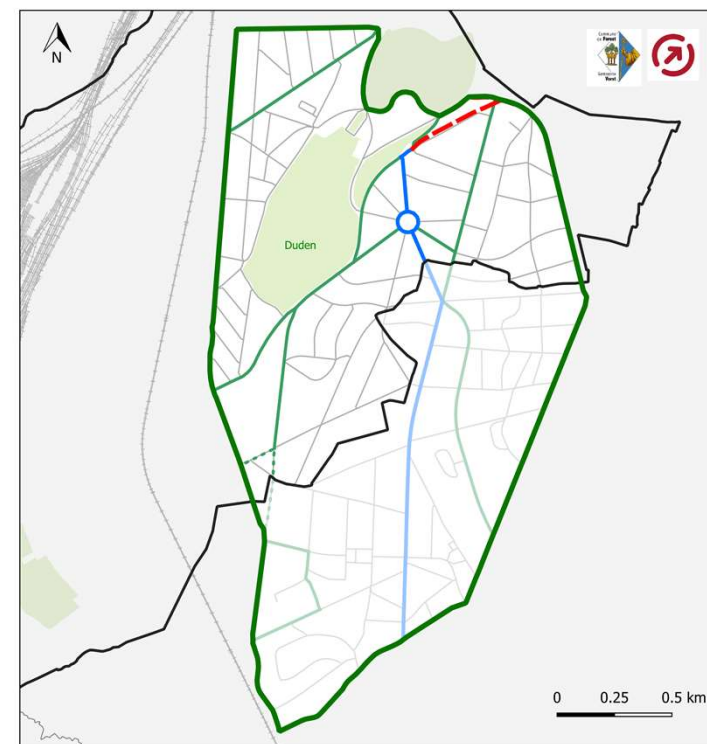
Phase 3 : SMV Vélo
Fase 3 : MWS Fiets

Spécialisation Multimodale des Voiries Multimodale wegen specialisatie

- Vélo - Fiets PLUS
- Vélo Confort - Fiets Comfort
- Vélo Quartier - Fiets Wijk

Fond de plan Achtergrond

- Chemin de fer - Spoorweg
- Parcs - Parks
- Frontières communales - Gemeentelijke grenzen



Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobilitéplan Vorst

Phase 3 : SMV TP
Fase 3 : MWS OV

Spécialisation Multimodale des Voiries Multimodale wegen specialisatie

- Transport public - Openbaar vervoer PLUS
- Transport public Confort - Openbaar vervoer Comfort
- Transport public Quartier - Openbaar vervoer Wijk
- Voirie - Wegen

Fond de plan Achtergrond

- Chemin de fer - Spoorweg
- Parcs - Parks
- Frontières communales - Gemeentelijke grenzen

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES DES ATELIERS
SPECIFIEKE DOELSTELLINGEN VAN DE
WORKSHOPS

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES DES ATELIERS

SPECIFIEKE DOELSTELLINGEN VAN DE WORKSHOPS

Définir un plan de circulation (multimodal) qui permettra l'apaisement de la partie forestoise de la maille Duden – Altitude 100 . Celui-ci s'appuiera sur:

- L'élimination si possible du trafic du transit (qui n'a rien à faire dans le quartier), sinon sa diminution ;
- La gestion du trafic local (limitation de la longueur des déplacements automobiles au sein de la maille).

Ce plan devra également tenir compte de la hiérarchie des différents réseaux de transports (PLUS, Confort, Quartier, cf. p14).

Il s'agira en parallèle – et c'est l'objectif spécifique de ce deuxième atelier – de réfléchir aux **actions visant la spécialisation de ces réseaux de transport** (mise en place de rues cyclables, zones de rencontre, etc.) et à **l'amélioration de la sécurité routière**.

Vaststelling van een (multimodaal) verkeersplan teneinde het Vorstse gedeelte van de maas "Duden - Hoogte 100" autoluw te maken. Dat wordt gebaseerd op:

Het inperken en indien mogelijk elimineren van transitverkeer (dat in de wijk niets te zoeken heeft);

Het beheer van het plaatselijke verkeer (beperking van de lengte van de autoritten binnen de maas).

Het plan moet ook rekening houden met de hiërarchie van de verschillende vervoersnetwerken (PLUS, Comfort, Wijk, cf. p.14).

Tegelijk - en dat is de specifieke doelstelling van deze 2e workshop - **acties met het oog op de specialisatie van deze netwerken** moet er worden nagedacht over (invoering van fietsstraten, (woon)erf, ...) en de **verbetering van de verkeersveiligheid**.

OBJECTIFS DU 1ER ATELIER (1^{ER} JUIN)

DOELSTELLINGEN VAN DE EERSTE WORKSHOP (1 JUNI)

Echanger sur les propositions de plan(s) de circulation qui seront présentés lors de l'atelier, visant à l'apaisement du périmètre d'étude.

Lors de cet atelier, les participants ont été divisés en groupes de travail par **sous-quartier** (Union, Forest National, Altitude 100).

Debat over het/de voorgestelde verkeersplan(nen) tijdens de workshop gepresenteerd, met het oog op het autoluw maken van de bestudeerde perimeter.

Tijdens de workshop werden de deelnemers verdeeld in werkgroepen per subwijk (Union, Vorst Nationaal, Hoogte 100).

Les résultats des échanges sont repris ci-après (cf. page 23)

De resultaten van de uitwisselingen worden hierna weergegeven (zie pg. 23)

OBJECTIFS DU 2E ATELIER (22 JUIN)

DOELSTELLINGEN VAN DE TWEEDE WORKSHOP (22 JUNI)

Echanger, discuter des aménagements, des **mesures complémentaires** à greffer au plan de circulation à venir (et discuté lors du 1^{er} atelier), tel que par exemple : zones de rencontre, rues et aménagements cyclables, aménagements réducteurs de vitesse, ...

Uitwisseling en bespreking van ontwikkelingen en **aanvullende maatregelen** die op het toekomstige circulatieplan moeten worden geënt (besproken tijdens de 1e workshop), bv. (woon)erven, fietsstraten en -voorzieningen, snelheidsbeperkende voorzieningen, ...

ENJEUX ACTUELS
HUIDIGE UITDAGINGEN

PRÉSENTATION DE LA MAILLE VOORSTELLING VAN DE MAAS

Une maille assez densément peuplée et qui comporte de nombreux pôles de déplacements (commerces, écoles, installations sportives, ...) générant de multiples déplacements.

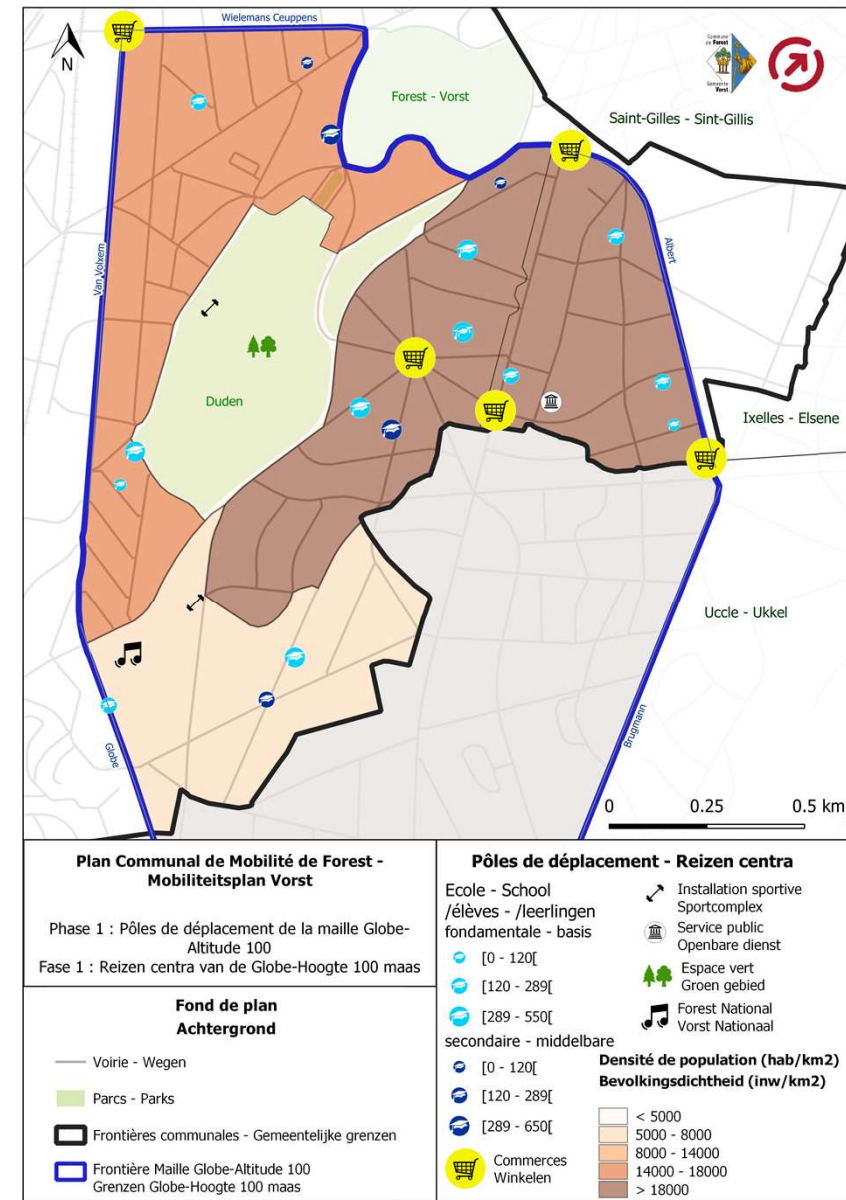
Une concentration des pôles dans le sous-quartier Altitude 100.

Le parc Duden comme barrière physique pour les déplacements motorisés.

Een vrij dichtbevolkt gebied met talrijke knooppunten (winkels, scholen, sportfaciliteiten, ...) die vele verplaatsingen genereren.

Een concentratie van de polen in de subwijk Hoogte 100.

Het Dudenpark als fysieke barrière voor gemotoriseerd verkeer.



ENJEUX UITDADING

De nombreux itinéraires de transit identifiés dans le périmètre d'étude.
Des voies supportant un trafic important, parfois supérieur à 15.000 véhicules par jour, notamment des voies qui constituent des axes structurant pour les piétons et les cyclistes (réseaux PLUS et CONFORT).

Des lignes de bus qui perdent parfois du temps dans le quartier.

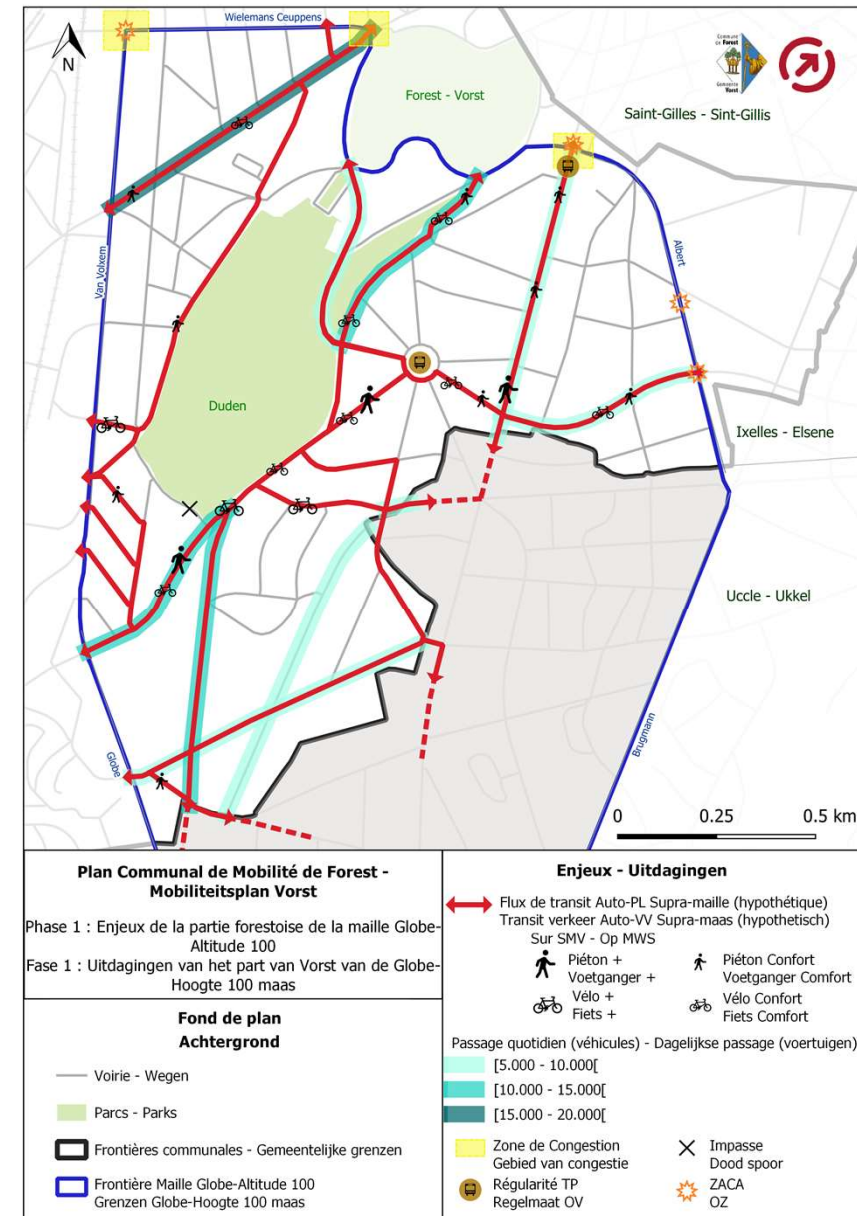
Pas de zone à concentration d'accidents au sein du périmètre d'étude (mais en bordure de celui-ci), et une sécurité routière à garantir pour l'ensemble des usagers.

Talrijke transitroutes binnen de bestudeerde perimeter.

Wegen met druk verkeer, soms meer dan 15.000 voertuigen per dag, vooral wegen die structurerende routes voor voetgangers en fietsers zijn (PLUS- en CONFORT-netwerk).

Buslijnen die soms tijd verliezen in de wijk.

Geen ongevalsgevoelige gebieden binnen de perimeter (maar aan de rand ervan), en de verkeersveiligheid moet voor alle gebruikers worden gewaarborgd.



RÉSULTATS DES ÉCHANGES SUR LES SCÉNARIOS DE CIRCULATION (= ATELIER 1^{ER} JUIN)

RESULTATEN VAN DE BESPREKINGEN OVER DE VERKEERSSCENARIO'S (= WORKSHOP 1 JUNI)

Remarque : les scénarios qui ont été présentés lors du premier atelier servaient de base aux discussions

Opmerking: de scenario's die tijdens de 1e workshop werden gepresenteerd, dienden als basis voor het debat

QUARTIER UNION
UNIONWIJK

1A. Perméabilité vers le

1A. Doorgang mogelijk richting



Le filtre de modal dans les rues Fierlant et la Pierre Decoster transforme ces rues en rues à faible trafic. Sinon, il y a à nouveau du trafic de transit.

Moins de trafic. Uniquement le trafic qui doit être dans la rue (résidents, livraisons, ...) ... donc plus d'espace pour les vélos et les piétons

Idée très intéressante

Cela me semble la meilleure solution, mais il faudrait rajouter le premier tronçon de Van Haelen depuis Rochefort en sens unique sortant. Pour supprimer le trafic de transit dans les deux sens et garantir un niveau de confort pour les cyclistes.

the neighbourhood is blocked from transit traffic. however, inhabitants of the neighbourhood are blocked to haute forest as well

Beaucoup moins de trafic de transit, mais quand même, tout le trafic local reste possible. C'est très bien.

Ca va clairement apaiser le quartier Union

Het plan zal de wijk veel aangenamer en gezonder maken voor de bewoners en de mensen die zich te voet of met de fiets verplaatsen. Het maakt de wijk ook veiliger om zich te voet of met de fiets te verplaatsen.

Doordat het transitverkeer wordt ontmoedigd zal dat ook verminder. Omgekeerd, doordat actieve vervoersmodi zullen gestimuleerd worden zal een modal shift mogelijk worden.

AUCUN

Solution très simple, demandant peu de moyens. J'attends mieux toutefois.

Heel logisch en interessant voorstel. Zorgt er voor dat het transitverkeer op de grote assen wordt gestuurd. Maakt de wijk veel rustiger, aangenamer en veiliger. Top!

Pour les personnes qui craignent l'enclavement. Demandez aux habitants de la rue du Charme si il serait prêt à réouvrir le trafic.

comme faire le tri entre le trafic interne et externe !

trop de trafic dans la chaussée de Bruxelles entre Massenet et Guillaume van haelen

enkel van de scenario's een knip in de Mysterie straat? Dit is geen belangrijke doorgang voor auto's, maar hier zijn wel twee scholen aanwezig! Dit zou investeren in een Schoolstraat overbodig maken en het zou het gemakkelijker maken om het PLUS netwerk voor fietsers te realiseren.

Quartier enclavé, impossible depuis la rue du Tulipier de sortir vers Van Haelen ou Massenet, obligation de faire le tour par Rousseau pour aller vers l'Altitude 100. Or, comme indiqué dans votre rapport, c'est un noyau commercial où les habitants du quartier Union se rendent souvent (la Poste notamment).

transit risque de couper par Melon Post-it = 1 idée

La rue Van Haelen juste descendant augmenterait probablement le trafic les long des axes structurants (Van Volxem + Wielemans). il serait probablement un désavantage aussi pour circuler de l'arrêt tram union au parc de forest.

Encore trop de trafic transit qui sort par Van Haelen, mais après par rue des alliés au lieu de Van Volxem?

Quid de la nouvelle ligne du bus 52 ?

Ou se reporte le trafic si l'on ferme Massenet ? Est-ce que cela veut dire qu'on va tout reporter sur Willemans Ceuppens et Reine Marie C'est idée

Waarom ook in het onderste gedeelte van de Bondgenotenstraat geen filter of stukje eenrichtingsstraat voorzien?

Report des inconvénients sur les artères limites

Pourquoi les limites de la maille ne sont pas prises en compte ?

Coupe Massenet / Bruxelles trop impactante pour le trafic local

Encore beaucoup de trafic de transit sur le boulevard Van Haelen dans une direction?

Non impossible. d'une part nous devons faire un énorme détour pour rentrer à notre domicile dans un flux d'embouteillages

in het plan Good love te respecteren zouden er O Van aelen tegengestelde énrichtingsstraten moeten ingericht worden. Anders blijft er veel transitverkeer in één richting, hetgeen niet conform is met haar categorisatie van

couppure entre le Haut et le Bas de Forest. Comment font les personnes âgées (pas de bus direct ou rapide vers Altitude 100).

Report de trafic vers Rousseau, déjà super encombré.

en rentrant chez moi (croisement GVH/VVX), je sera obligé de faire tout le tour et prendre tous les embouteillages du soir.

Cette option n'est pas bonne car elle enferme les forestois.

Dans Van Haeler maintien du trafic dans le sens aller vers Van Volxem pas favorable pour cyclistes car dans sens aucune piste cyclable n'est prévue dans ce sens. Un deuxième tronçon sens unique opposé permettrait d'obtenir une vraie voirie confortable pour les cyclistes avec un trafic limité.

1B. Perméabilité vers le bas Forest privilégiant les sens uniques

1B. Doorgang mogelijk richting Vorst zuid door middel van eenrichtingsverkeer

**1post-it
= 1 idée**

Avantages/Voordelen

Ceci me semble plus cohérent de permettre la descente de la chaussée de Bruxelles depuis Massenet vu que

oui moins radical que le diablo. idée du Diabolo a rejeter

Cette option me semble plus favorable pour ne pas déporter le trafic sur les autres artères que sont Reine Marie-Henriette et Villemans ceuppens

C'est une bonne option

Je trouve cette option moins pénalisante pour l'ensemble des forestois

Moins radical que le diablo mais pas mal quand même.

Le trafic de transit descendant est favorisé par rapport au scénario 1 avec diablo.

Si aucun changement n'est accepté pourquoi est-ce qu'on essaie de changer ?

Et en plus, cette solution va rendre Julien tellement heureux !!



Toujours le problème des cyclistes dans le trafic de transit dans le sens vers Van Volxem

Inconvénients/Nadelen

Quartier partiellement entravé, on ne peut pas remonter par Van Haelen ou Massenet. Mêmes critiques quand dans le scénario 1.

making rue charme sense unique on the way down is dangerous. this has been tried a few years ago and was changed again because of safety

Cette solution ne réduit pas totalement le trafic de transit ch de Bxl

Pourquoi il n'y a pas de Filtre Modal dans Rue du Croissant?

Comme on ne connaît pas ce qui est proposé pour les autres quartiers / mailles, on ne peut pas savoir ce que cela entraîne pour les autres rues.

Het lijkt me een verslechtering ten opzichte van scenario 1 omdat er heel veel transitverkeer de kleine straatjes zal gebruiken (Massenet/Rue du Charme/Glants/Alliés)

Beaucoup de carrefours conflictueuse. Pas sûr pour des cyclistes, ni pour les piétons pour traverser.

Heel de wijk lijkt terug open te komen liggen voor transitverkeer, in plaats van het te herleiden tot enkele straten? Dat zal ook veel onveilige kruispunten opleveren?

Le sens interdit en haut de la rue du Charme rend impossible d'atteindre le haut de Forest, excepté, une fois de plus, via les limites de la maille, dont on se demande pourquoi elles ne sont pas prises en compte

Risque de trafic important sur la chaussée de Bruxelles et Melon, qui est en pente et étroite. Même chose avec la descente rue du Charme.

het transitverkeer zal zich op de weg naar beneden nog steeds door de wijk bewegen

De bondgenoten straat dreigt (gedeeltelijk) een sluipteg te blijven voor auto's die de Van Volxem proberen te mijden?

Problématique sécurité routière au niveau de la mise à sens unique descendant de la rue du charme. Traversée piétonne effacée. problème de visibilité important de par le stationnement

Unique trajet possible du bas de forest au haut de forest reste Van Volxem + Wielemans (grand détour) - donc aussi pour les habitants du quartier

Le trafic de transit descendant risque, par rapport au premier scénario, d'être 'dévié' vers Massenet et la chaussée de Bruxelles. Pas top pour les riverains.

Il y aura un trafic inutile dans le Brusselsesteenweg qui ne devrait pas y passer du tout. L'objectif des quartiers à faible trafic est de bannir les voitures des rues où elles ne devraient pas se trouver.

Donc le matin, je ne sais rejoindre place Albert que par Wiels !

2A. Perméabilité vers le haut Forest privilégiant les coupures 2A. Doorgang mogelijk richting Vorst noord door middel van knip

scenario's blijft veel transitverkeer mogelijk op Van Haelen. Maar als het herleid wordt tot één richting (en één rijvak) is het wel al een grote verbetering.

Avantages/Voordelen

1post-it = 1 idée

remettre rue du charme en descente comme initialement!

!!!!ideal sens descendant rue du charme!!!!!!

Diabolo Massenet/chée de Bxl toujours le super weapon pour apaiser le quartier c'est clair.

Voor Van Haelen lijkt me deze richting beter dan bij scenario 1. Het zal minder conflicten geven bij het kruispunt met de Brusselsesteenweg en de 'sluipweg' Brusselsesteenweg/Massenet zal minder gebruikt worden dan in scenario 1.

Lijkt me even goed voorstel als nummer 1. Vermoedelijk is er in dit scenario meer ochtend verkeer (auto's die van buiten Brussel komen).

meilleure option

Fermer en plus le premier tronçon de Van Haelen permettrait d'obtenir une vraie voirie de confort pour les cyclistes et elle aurait un vrai statut de voirie de quartier pour les automobiliste, en accord avec le plan Good Move.

Deze richting voor Van Haelen lijkt me beter (zie opmerking bij voordelen), maar dan moet er wel een bijkomende maatregel toegevoegd worden voor de bondgenoten straat. Anders zal deze overspoeld worden door transitverkeer dat de Van Volxem en de verkeerslichten zal mijden. Absoluut te mijden want dit zal zeer onveilig en onaangenaam zijn.

Permet un vrai aménagement cycliste de Van Haelen



Inconvénients/Nadelen

contre le diabolo massenet /chaussée de bruxelles. Nous nous retrouverions tt le temps dans les embouteillages

rue du melon stationnement des 2 cotes et double sens=danger!!!!

vitesse extreme rue du melon car Pour tous les scenarios, ne peut on privilégier les habitants et dissuader les personnes extérieures au quartier. ?

Ou va se reporter le trafic ?

NON! absolument pas bonne idée. Ça va encombrer complètement les autres voiries, par ex. RMH qui a déjà un trafic ultra dense!!!!

non double sens rue du Melon, déjà autoroute!!!!!!!!!!!!

toujours maintenir le sens ?

Dans ce sens, le bd VH va absorber le trafic de transit (notamment venant du ring) plutôt que d'être reporté sur les axes prévus pour cela dans GoodMove. Le diabolo ici ne joue pas sa fonction comme dans le scénario 1.

On comprend pourquoi les limites ne font pas partie de la "discussion" : ces voiries sont sacrifiées, en ce compris les riverains

Diabolo à proscrire déjà rejeté massivement il y a quelques années coupe le quartier. Pas d'autres solutions (type zone résidentielle, ou rue cyclable)?

moi, croisement CVH/VV, je descends de Massenet, je vais vers la droite et ??????

Pas idéal

ABSORBER ? Pour l'instant les habitants de W. Ceuppens suffoquent. C'est une honte de faire une telle proposition. Non ce n'est à nouveau pas une bonne idée

Concentrer le trafic sur les grands axes centraux incitera les gens à repenser leurs déplacements.

Attention au fait d'augmenter le trafic qui coupe la voie du tram à wilemans (par exemple berthelot) pour redescendre

Sens unique vers Rochefort susceptible de favoriser le trafic de transit

ça va rendre encore plus autoroute les autres rues

2B. Perméabilité vers le haut Forest privilégiant les sens uniques

2B. Doorgang mogelijk richting Vorst noord door middel van eenrichtingsverkeer

Avantages/Voordelen

1post-it = 1 idée

idem que scénario d'avant

C'est probablement une des meilleurs options

Bon scénario, dissuasif pour la quartier

Le moins mauvais des scénarios depuis le début, mais vraiment, pas d'autres options que des sens uniques ou coupure???? Zone 20, zone piétonnes à l'intérieur du quartier (devant les horecas par exemple)? Se serait dissuasif pour le transit sans gêner les riverains.

Zone 20 = bien meilleure option que tout ce qui a été présenté

a nouveau on concentre le trafic sur les Reine Marie Henriette et Ceuppens puisque Van Haelen empêche le trafic

Eenrichtingsstraat Van Haelen in deze richting lijkt me goed, maar dit scenario blijft teveel sluipverkeer aanmoedigen langs de Bondgenotenlaan (ipv Van Volxem). Er is dus ergens een bijkomende maatregel nodig. Te meer omdat er ook op Van Volxem geen fietspad zal worden voorzien.

Si pas d'autres choix, c'est le moins mauvais scénario.

Dans cette situation, il faudrait interdire les vélos sur Willemans Ceuppens, ce qui fluidifierait le transit vers le ring



Pas mieux que scénario 3 puisque VH est ouvert dans le sens ascendant.

plan catastrophique. On se retrouverait constamment dans les embouteillages

recevoir le trafic venant des alliés et de la chaussée de Bruxelles

Report du trafic sur Rousseau?

Tov van scenario 3 lijkt het me een verslechtering om ook transitverkeer toe te laten via de Eikelstraat/Tulpenstraat/Massenet/... Hierdoor zullen alle kleine straten blijven overspoeld worden door transitverkeer waardoor het ook onveilig blijft voor fietsers en voetgangers. Oa, veel gevaarlijke kruispunten.

ts/Nadelen

idem pour la rue du Melon

toujours meme question sur la rue Marie-Henriette qui a déjà un fort flux de gens et qui est déjà une autoroute : dangereuse et bruyante! Coté du parc : plein d'enfants!

Laisse la place au trafic de transit par Massenet via Melon.

Risque de poser de gros soucis lors des matchs de l'Union !

Er is nog steeds transitverkeer mogelijk van de Brusselsesteenweg naar de Guillaume van Haelenlaan. Onnodig transitverkeer in de Brusselsesteenweg!

Donc, aucun scénario ne prévoit un double sens sur CVH. Notre but doit être de diminuer le trafic de transit sans bloquer les riverains.

Als andere straten opstropen betekent dat niet noodzakelijk dat het plan slecht is maar eerder dat er teveel auto's zijn. Doorzetten en wachten tot mensen hun gedrag aanpassen.

Mettre de vraies pistes cyclables séparées.

Niet inbinden op het argument dat de winst van bepaalde straten het verlies van andere straten is. De hoeveelheid verkeer is geen constante maar zal afnemen als je wijken autoluw maakt en actieve modi stimuleert.

Est-ce que le bus 52 sera électrique ? Pourra-t-il emprunter GVH dans les deux sens comme c'est prévu ?

sens unique rue du melon

tout le monde ne sait pas prendre son vélo pour aller au travail surtout lorsqu'on est de garde et être en 10 minutes à son poste !!!

mensen gaan meer fietsen als de infrastructuur aanwezig is. goede fietspaden = meer fietsverplaatsingen onveilig fietsen = minder fietsverplaatsingen

Assurer que le 30km/heure soit bien visible à toutes les entrées du quartier!!!

Interdire les poids lourds.

limit of 30 km/hr

fixes pour la vitesse

Il faut d'abord fluidifier le trafic de transit pour mieux gérer l'apaisement

investir en infrastructure securisée pour cyclistes

restons courtois entre voisins. Tout le monde veut de la quiétude. faire en sorte que tout soit renvoyé dans les rues des autres n'est pas honnête et c'est un manque de fair-play

casse-vitesse rue du Melon au pluriel

Mettre en place un calendrier d'entrée en application du plan qui tienne compte des travaux sur Van Voixem.

Ne tester ces scénarios que si d'autres types d'aménagement (zone 20, chicanes, radars, ralentisseurs, rues cyclables...) ne sont pas efficaces.

Ce sont des mesures qui très fortes qui sont à chaque fois reportées dans les scénarios (mise à sens unique et blocage). Est-il possible d'encadrer des aménagements de Voirie type chicanes, plateaux ralentisseurs au niveau des carrefours, feux de Signalisation sur Guillaume Van Haelen

Vasthouden aan de Good Move principes, en niet steeds inbinden van zodra tegenstanders beginnen te roepen.

Mettre en place un réseau de mesure (comptage trafic, bruit et pollution)

Faire la différence entre les habitants et le transit !

Il faut absolument prendre en compte les voiries limitées

et de vrais contrôles policiers sur la vitesse.

le trafic géré sur les axes structurants diminue aussi. Si non on apaise l'intérieur du quartier, mais pas possible de circuler sur les bords --> amélioration transports en commun etc.

Utiliser des chicanes et METTRE DE VRAIES PISTES CYCLABLES.

Identifier des objectifs quantitatifs, prévoir des mesures et évaluer le niveau d'accomplissement des objectifs (par ex: réduction envisagée vers réduction obtenue)

Moed tonen. Verandering roept altijd weerstand op, maar als een plan goed is zal die op (korte) termijn verbleken.

suriser plus les voiries à côté des deux axes (duden et st), càd de limiter le trafic plus

plura Dans chacun des quatre plans, chaque maison reste accessible et voiture ! Comment pouvez-vous être contre ça ?

Réfléchir aux conséquences du report de trafic sur les axes Van Volxem, Wielemans Ceuppens, Reine Marie-Henriette qui vont devenir des autoroutes urbaines!

mettre un radar de bruit surtout en bas du parc de forest!!

si tu bloques n'importe quelle rue, tout le trafic qui est déjà super dense et il va être shifté ailleurs!! pas de sense!!!

des voiries limitées

Parking de dissuasion lors des matchs de l'union

Communiquer,

Prendre exemple sur la Hollande et sa gestion du transport multi modal partagé.

Mise en oeuvre progressif et réversible si effets de reports négatifs sur les axes structurants.

Mettre en place des restrictions au passage des poids lourds

Reporter le trafic automobile vers les axes structurants prévus par GoodMove. Pas sûr qu'une des solutions proposées fasse que le trafic de transit soit réellement sorti du quartier. Donc, plus d'ambition notamment au niveau de GVH.

La ville, c'est aussi un pôle économique. Le blocage en tout sens ne va qu'accroître l'exode des sociétés. Il faut rappeler que Forest reste une commune fortement industrielle (Audi...).

les voiries qui utilisent à effort sont JS". Le mieux est de mettre l'voirie sur compris Van Haelen, en sens unique, ce qui libérerait les voiries, transit ou quartier

AVANT TOUT : trouver des aménagements des voiries pour limiter la vitesse (gros souci sur Massenet)

Mettez en place des plans similaires à Saint-Gilles et à Uccle !

Communiquer avec le citoyen devient silencieux agréable pour tout le monde. Plus de calme dans les rues. Tu te souviens comme c'était calme pendant le confinement ?



Ralentisseurs rue du Melon.

Meer communicatie. Blijven uitleggen waarom keuzes gemaakt worden. Niet enkel focus op het verkeer dat verlegd worden maar ook een toekomstperspectief bieden waarbij het autoverkeer overheen de tijd zal beginnen afnemen.

Il y a un manque d'honnêteté à ne penser que un changement dans Guillaume Van Haelen va permettre au quartier de revivre

Tester les 4 scénarios n'est pas réaliste. Un plan doit être choisi et mis en oeuvre sans compromis.

A mon sens, le principe STOP définit au plan Good Move signifie qu'à l'intérieur des mailles, il faut avant tout favoriser les piétons, puis les vélos, ensuite les transports en commun et seulement garder un trafic lent de destination pour les automobilistes. traverser le quartier au plus vite.

Construire des pistes cyclables peintes ou séparées afin d'utiliser au mieux l'espace vacant.

Vivable pour qui ?

QUARTIER FOREST NATIONAL
VORST NATIONAALWIJK

1A. Perméabilité vers le bas Forest privilégiant les coupures

1A. Doorgang mogelijk richting Vorst zuid door middel van knip/bareel

Avantages/Voordelen

diminution transit avenue Rosendaël

Couper en diagonal le rond-point 7 Bonniers / Neptune peut permettre de créer une grande zone appropriable : jeux, pocket garden, zone d'infiltration de la pluie, etc... (idem ds scénario 2A)

Diminution du transit sur Van Volxem

diminution transit montant avenue du Domaine et des embouteillages matinaux en remontant (pas d'embouteillage en descendant sur l'avenue du Domaine)

option la plus efficace pour limiter le trafic de transit

des coupures (en lieu des mesures plus "soft") généralement semblent plus efficaces pour bloquer réellement le trafic

permet d'envisager une piste cyclable sur l'avenue du Domaine dans le sens remontant et d'empêcher le parking sauvage sur le trottoir

Pourquoi ne pas agrandir le sens unique sur l'avenue Victor Rousseau entre l'av. Domaine et Maréchal Joffe pour renforcer l'effet sur le trafic ?

7 bonnier en sens unique entre le rond point et la chaussée d'alsemberg, du coup ? (ou possibilité de demi-tour)

Impression globale : ces 4 scénarios sont en fait pensé pour réduire le trafic vers ou au départ d'Altitude 100 et pas du coeur du quartier Forest national

Pour avoir un avis sur un choix de plan de mobilité, il me semble impératif de convoquer d'autres critères que la seule notion réductrice du trafic et du transit: qu'est ce que le plan de mobilité fait à l'espace public en terme d'appropriabilité pour le jeu spontané, la création de pocket garden (désasphaltage), etc.

Quid de nouveaux arbres, d'un marquage séparé vélos, d'un agrandissement de trottoirs (le long du complexe Forest national) et de coins verts TOUT le long de Victor Rousseau (depuis Saint-Denis jusqu'à av. Domaine, l'avenue ressemble à un grand boulevard auto) ?

op d'alternatives possibles dans les es adjacentes -> rajout d'un autre sens unique et/ou d'une autre coupure au départ de l'entrée de la maille depuis le ring (au départ de Saint-Denis -> montée Victor Rousseau)

Inconvénients
Beaucoup de ce trafic av Rousseau est un trafic allant/venant du Ring qui se disperse ensuite dans les quartiers. "Admettre" ce trafic de transit le soir ou le matin selon le sens du sens interdit est contraire aux principes good move

Renforcement du trafic sur la descente avenue Victor Rousseau (vers Saint-Denis) et au croisement avenue VR - Globe

pas de Diminution de trafic qui descend vers Forest Centre

Pas d'accès au parking du delhaize Mozart (au niveau du 77 rue Mozart) depuis la chaussée d'Alseberg (facade du Delhaize) Remarque valable sur tous les scénarios

Accès à l'école Sainte-Ursule depuis le bas de Forest ? (d'où viennent les élèves et en quel moyen de transport)

Si on autorise le trafic descendant de Alt 100, le trafic de transit passera par av du Domaine. Donc pas de coupure du transit.

Coupure uniquement pensée sur la frontière avec Uccle (plus difficile à mettre en place?), pourquoi pas plutôt au sein de la commune de Forest?

Comment contrôler le mini sens unique Rousseau? Un contrôle d'accès est démesuré pour ce genre d'endroit me semble-t-il.



Proposition
Voorstel

1B. Perméabilité vers le bas Forest privilégiant les sens uniques

1B. Doorgang mogelijk richting Vorst zuid door middel van eenrichtingsverkeer

Avantages/Voordelen

**1post-it
= 1 idée**

Permet aménagements piétons et cycliste av Rousseau

diminution transit montant avenue du Domaine et des embouteillages matinaux en remontant (pas d'embouteillage en descendant sur l'avenue du Domaine)

permet d'envisager une piste cyclable sur l'avenue du Domaine dans le sens remontant et d'empêcher le parking sauvage sur le trottoir



Inconvénients/Nadelen

C'est malheureusement toujours un itinéraire encouragé pour quitter BXL

pas de diminution du trafic vers Forest Centre, Aby, ce qui est contraire au projet Coeur de Forest

Idem pas de rupture du trafic vers le bas de Forest ni vers Domaine

Travail de la maille à élargir car la jonction via Victor Rousseau pour rejoindre St-Denis à Altitude 100 depuis le Ring génère un trafic trop important -> la fermeture d'un mini-tronçon n'empêchera pas ce trafic

Quid d'une coupure au croisement Victor Rousseau x Globe pour réduire le trafic entrant et/ou sortant dans la maille ?

Transit du soir (sortie de Bxl) semble toujours assez facilement possible

Trop d'alternatives possibles dans les rues adjacentes -> rajout d'un autre sens unique et/ou d'une autre coupure au départ de l'entrée de la maille depuis le ring (au départ de Saint-Denis -> montée Victor Rousseau)

2A. Perméabilité vers le haut Forest privilégiant les coupures

2A. Doorgang mogelijk richting Vorst noord door middel van knip/bareel

**1post-it
= 1 idée**

Avantages/Voordelen

Permet l'aménagement de larges trottoirs et piste cyclable confortable av Rousseau

Diminution du trafic bloquant le bus 54/48 le matin au croisement Victor Rousseau x Domaine

Couper en diagonal le rond-point 7 Bonniers / Neptune peut permettre de créer une grande zone appropriable : jeux, pocket garden, zone d'infiltration de la pluie, etc... (idem ds scénario 1A)

Sans doute mieux d'aider les gens dans le sens de ma montée pour atteindre l'altitude 100

permet d'envisager une piste cyclable sur l'avenue du Domaine dans le sens remontant et d'empêcher le parking sauvage sur le trottoir



Inconvénients/Nadelen

N'empêche pas l'entrée dans la maille (notamment via Victor Rousseau) ! Quid d'une coupure à l'entrée (Victor Rousseau x Globe)?

Le choix entre ces 4 plans est directement lié à la question de la gestion du trafic entrant en amont. C'est donc assez difficile de privilégier l'un des 4

Le trafic qui ne peut pas "descendre" V. Rousseau pourrait-il arriver de Globe et congestionner le Coeur de Forest?

Risque de trafic de transit via rue Emile Regard

Maintient des embouteillages matinaux de l'avenue du Domaine jusqu'en haut de la maille sur Rousseau

Travail de la maille à élargir car la jonction via Victor Rousseau pour rejoindre St-Denis à Altitude 100 depuis le Ring génère un trafic trop important -> la fermeture d'un mini-tronçon n'empêchera pas ce trafic

Quid d'une coupure au croisement Victor Rousseau x Globe et/ou Victor Rousseau x Domaine pour réduire le trafic entrant et/ou sortant de la maille ?

Risque d'une augmentation de trafic Victor Rousseau x Globe x Domaine (bus déjà bloqué partout dans ce triangle)

Impression globale : ces 4 scénarios sont pensés pour réduire le trafic vers ou au départ d'Altitude 100 et pas du coeur du quartier Forest national -> Au contraire!!

2B. Perméabilité vers le haut Forest privilégiant les sens uniques

2B. Doorgang mogelijk richting Vorst noord door middel van eenrichtingsverkeer

**1post-it
= 1 idée**

Avantages/Voordelen

Permet de diminuer la surface asphaltée de Rousseau pour d'autres usages

le sens montant semble permettre plus de possibilité de sortir de la maille pour les riverains de cette maille.

me semble être la meilleure option pour les riverains en mode voiture

permet d'envisager une piste cyclable sur l'avenue du Domaine dans le sens remontant et d'empêcher le parking sauvage sur le trottoir



Inconvénients/Nadelen

Le plan Good Move veut supprimer le trafic de transit. Aucun de ces scénarios ne respecte le plan Good Move.

Remarque générale : Pourquoi ne pas faire un site bus + vélo dans le sens montant de Victor Rousseau?

Cette version favorise le trafic de transit entrant dans Bruxelles

N'empêche pas le transit entrant dans Bruxelles

Pour ces 4 scénarii : dommage qu'on en fasse rien pour le trafic de transit devant l'école St Denis rue du Mystère (trajet depuis Van Haelen vers Forest national en passant par Chée de Bruxelles)

Travail à élargir car la jonction via Victor Rousseau pour rejoindre St-Denis à Altitude 100 depuis le Ring génère un trafic trop important -> la fermeture d'un mini-tronçon n'empêchera pas ce trafic

Maintient des embouteillages matinaux de l'avenue du Domaine jusqu'en haut de la maille sur Rousseau

Qu'est ce qui serait nécessaire pour que l'option qui serait finalement choisie fonctionne bien ?

Wat zou nodig zijn om het uiteindelijk gekozen scenario te doen slagen?

Signalisation claire
en entrée de maille
pour éviter que les
gens ne tournent en
rond

coin apaisé au
rond point 7
Bonnières

QUARTIER ALTITUDE 100
HOOGTE HONDERDWIJK

1. Perméabilité vers le bas Forest

1. Doorgang mogelijk richting Vorst zuid

dans le scénario 1, il y a un réel problème d'enferment des riverains dans leur quartier

1 post-it = 1 idée

Avenue des Armures en double sens = enfants se réappropriant la rue SUPER

Nadelen

rond point Altitude 100 devient un lieu de rencontre et plus un lieu de transit

Alseberg en sens unique permettra d'apaiser le trafic et de laisser plus de place aux usagers faibles

Bonne idée sur la rue de la mutualité car dans les faits cette rue ne permet pas le croisement de 2 voitures

Bonne idée un sul sur un tronçon de alseberg; la chaussée reste accessible et fluide mais réduit fortement le trafic de transit

coupe au niveau de Rue Mutualité permettra de rediriger le trafic vers les grands axes (Alseberg et Albert)

Genial pour l'altitude 100 coupé. On pourra circuler tranquillement à vélo et a pied.

plus d'infrastructure cyclables rendra la ville aux habitant au lieu de subordonner l'usage d'espace public aux voitures

place altitude 100 est n'est plus un rondpoint de transit mais un endroit agreable ou on peut se promener en sécurité

Sens unique Meyerbeek & Mutualité pourraient permettre aussi plus de places pour les usagers faibles

rousseau en sens unique permettrait de rendre le passage en vélo plus sécurisé (piste cyclable en plus ?) car aujourd'hui, le tronçon entre rond-point domaine et rond-point jupiter est particulièrement dangereux et

donne plus de place à la mobilité douce. Il faut en finir avec le tout-à-la-voiture sans discernement/bon sens (la voiture est souvent le moyen de transport le moins efficace/pertinent)

Y a-t-il moyen de distinguer le trafic de transit extérieur au quartier au trafic "intérieur" des riverains quittant ou rejoignant leur maison ?

pas intégré avec les autres communes; limite communale -> grands axes périphériques vo encrer la com d'axes engorgés infranchissables enfermement

Quid des bus 54/48 qui nous relient au bas de Forest via avenue Jupiter ?



Proposition
Voorstel

Inconvénients/Nadelen

la circulation risque de réduire le commerce de proximité poumon du quartier

PAS DE VOITURE = pas de mobilité seniors

perimetre trop petit ! les changements vont engorger.

pas assez de sens unique pour assurer une permeabilité totale et les petites rues ne servent à faire de raccourci

pas assez de multimodal.

GRANDS AXES ENGORGES

Décourager le trafic auto des rues annexes -> engorgement dans grands axes déjà saturés. Quid des alternatives transport en commun à renforcer?

trop de trafic sur les grands axes

pas de knip/changement de sens de circulation sur tout Rodenbach. Dommage.

Actuellement la Place Avenue 100 dangereuse pour les piétons ainsi que les cyclistes

aménager espaces pour vélos et piétons

pas assez de sécurisation pour les cyclistes sur les grands boulevards (comme Avenue Rousseau et Av. Jupiter)

le nombre de places de stationnement trop élevés sur certaines rue (comme Avenue Jupiter)

Avenue Jupiter à sens unique risque de surengorger Albert

risque de report de transit depuis rousseau/jupiter vers armures, rue moins large, avec nombre arrêt-dépose des élèves de St-Ursule

les avenues Rousseau et Jupiter sont suffisamment large et on pourrait tres bien aménager les pistes cyclables séparées à la place de stationnement en épi

Everard, Van Goidshoven, alexandre Bertrand et Saint augustin sont renvoyés sur la chaussée d'Alseberg qui est déjà surchargée à toute heure du jour en temps normal

Dommage que rien n'est prévu pour l'avenue moliere. Un simple changement d'orientation des places de parking (epi) pourrait

2. D

1 post-it = 1 idée

Avantages/Voordelen

sens unique sur rue de la mutualité :) Evite de servir de transit à la place de av Albert. le double sens actuel est de tte façon impraticable aujourd'hui

rend la place altitude 100 aux habitants au lieu d'en faire un rondpoint de transit

Il manque un 2eme tronçon sul à l'entrée de la ch alsenberg pour éviter que des automobilistes ne connaissant pas la fin de la chaussée soit déporté en generant +de trafic intra maille

Rouvrir l'avenue Alexandre Bertrand permettrait aux riverains de pouvoir sortir de l'altitude sans augmenter le trafic de transit

Difficulté de donner des observations sans avoir le temps de bien analyser les scénarios

Avenue des Armures en double sens = enfants se réappropriant la rue SUPER

J'étais très sceptique il y a quelques années quand l'avenue des armures a été mise en sens unique, mais convaincue aujourd'hui du

Av V. Rousseau en sens unique.

Convenients/Nadelen

Rue Meyerbeek à sens unique dans cette direction aurait moins d'impact sur le trafic de transit

les avenues Rousseau et Jupiter sont suffisamment large et on pourrait tres bien amanager les pistes cyclables séparées à la place de stationnement en épi

accès avenue neptune possible par le sud

Rue Meyerbeek à sens unique dans cette direction aurait moins d'impact sur le trafic de transit

actuellement bcp trop de place de stationnement sur Avenue Rousseau et Jupiter

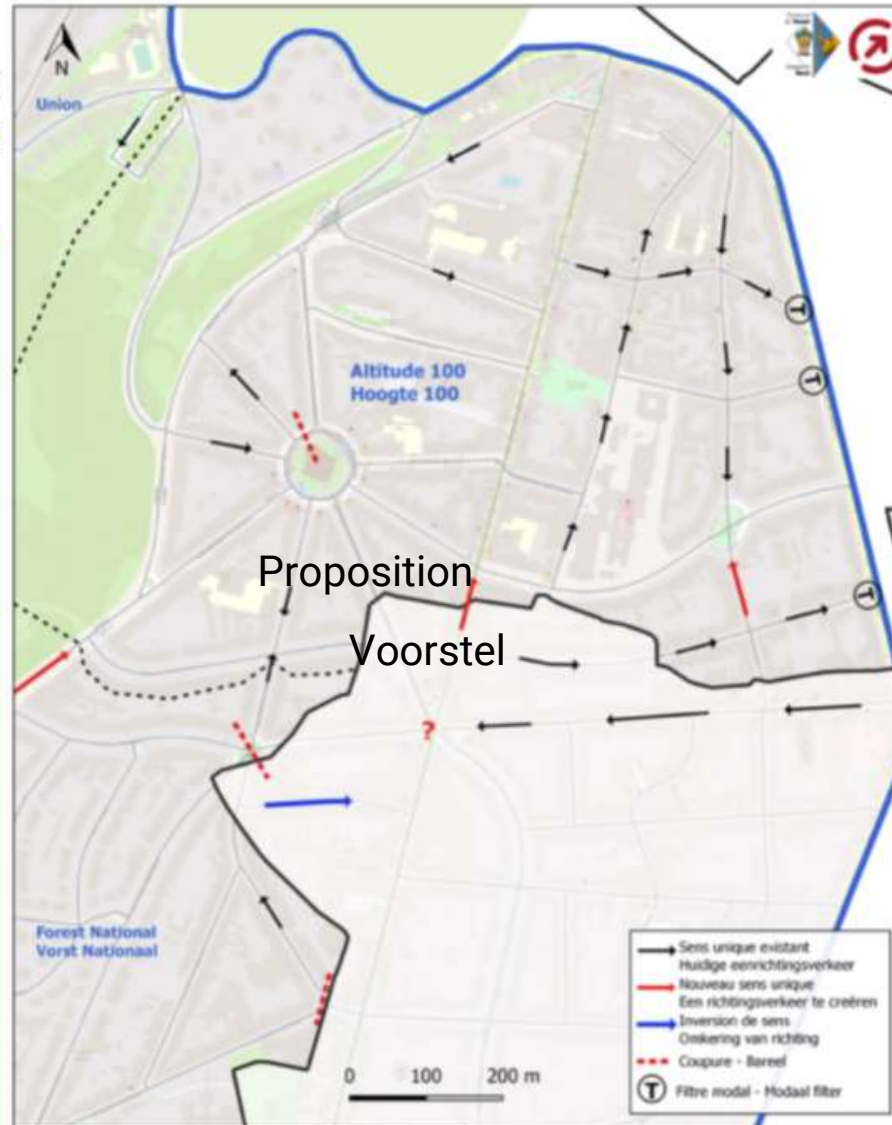
Coupe l'altitude Cent en deux

quartier Neptune a forte densite serait inacce engoré

Sens unique chaussée d'alsenberg n'empêcherait pas le trafic traversant depuis uccle ni depuis le centre (cf travaux Vivaqua)

quid des trajets des bus (37, 48, 54... ?)

pas assez d'infrastructure cyclable (Place Altitude 100)



Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst

Phase 3 : Plan d'action - Quartier Altitude 100

Fond de plan -Achtergrond

[] Limite Maille Globe-Altitude 100
 [] Grens Globe-Hoogte 100 maas
 [] Limite sous-quartier / Onderwijk grens
 [] Limite communale
 [] Voie - Wiesen

en subit beaucoup de
difficulté nous les
commerçants depuis
l'arrêt du tram 51 en
raison de travaux, que
peut en faire si le bus
aussi sera supprimé
pour un bout de
temps .

**MESURES COMPLÉMENTAIRES PROPOSÉES
PAR TRAJECT
(EN VUE DE L'ATELIER DU 22 JUIN) :**

**AANVULLENDE MAATREGELEN
(MET HET OOG OP DE WORKSHOP VAN 22
JUNI)**

DES MESURES COMPLÉMENTAIRES, C'EST QUOI ?

AANVULLENDE MAATREGELLEN, WAT HOUDT DAT IN?

Dans le cadre du second atelier (22 juin), les participants seront invités à échanger sur les mesures complémentaires au plan de circulation à mettre en place en vue de tendre vers une maille apaisée. Ces mesures, proposées par le bureau d'étude, visent à rendre le quartier plus agréable notamment pour s'y déplacer à pied et à vélo, pour y déambuler, etc. Il s'agit de pouvoir répondre aux questions suivantes :

- Comment améliorer les conditions de déplacements des piétons et cyclistes ?
- Comment améliorer la sécurité routière ?
- Quelles mesures mettre en place pour accompagner le changement des habitudes de déplacements et faciliter un recours à l'utilisation d'autres modes de déplacements que la voiture individuelle

Ci-après quelques exemples de mesures qui pourraient être mises en place.

Tijdens de 2e workshop (22 juni) worden de deelnemers uitgenodigd om te praten over de aanvullende maatregelen op het circulatieplan die moeten worden genomen om tot een autoluwe maas te komen. Deze maatregelen – voorgesteld door het studie bureau – zijn erop gericht de wijk aangenamer te maken, met name om te wandelen, te fietsen, te flaneren, ... Het doel is de volgende vragen te beantwoorden:

- Hoe kunnen we de verplaatsingen voor voetgangers en fietsers verbeteren?
- Hoe kan de verkeersveiligheid worden verbeterd?
- Welke maatregelen moeten er worden genomen om de verandering van verplaatsingsgewoonten te ondersteunen en het gebruik van andere vervoermiddelen dan de auto te bevorderen?

Enkele voorbeelden van mogelijke maatregelen

ZONE PIÉTONNE

VOETGANGERSZONE

L'accès aux zones piétonnes est **réservé aux piétons**.

Certains véhicules peuvent toutefois y accéder (véhicules prioritaires, transport en commun, ...).

Dans ces zones, les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique.

Les conducteurs qui sont admis à y circuler doivent le faire à **l'allure du pas**; ils doivent céder le passage aux piétons et au besoin s'arrêter. Ils ne peuvent mettre les piétons en danger ni les gêner.

Dans ces zones, les cyclistes doivent descendre de leur bicyclette lorsque la densité de circulation des piétons rend difficile leur passage.

Les jeux sont autorisés.

Le **stationnement est interdit** dans ces zones.



Tot voetgangerszones hebben **alleen voetgangers toegang**.

Bepaalde voertuigen hebben er wel toegang toe (prioritaire voertuigen, openbaar vervoer, ...).

In die zones mogen de voetgangers de volledige breedte van de openbare weg volgen.

De bestuurders die er mogen in rijden, moeten **stapvoets rijden**; ze moeten de doorgang vrij laten voor de voetgangers en zo nodig stoppen. Ze mogen de voetgangers niet in gevaar brengen en niet hinderen.

In die zones moeten de fietsers van hun fiets afstappen wanneer de dichtheid van het voetgangersverkeer hun doorgang bemoeilijkt.

Het spelen is toegelaten.

Het is **verboden te parkeren** in die zones.

ZONE DE RENCONTRE ET RÉSIDENTIELLE (WOON)ERVEN



Dans les zones résidentielles et dans les zones de rencontre:

1° **les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique** ; les jeux y sont également autorisés ;

2° les conducteurs ne peuvent mettre les piétons en danger ni les gêner; au besoin, ils doivent s'arrêter. Ils doivent en outre redoubler de prudence en présence d'enfants. Les piétons ne peuvent entraver la circulation sans nécessité ;

3° **la vitesse est limitée à 20 km à l'heure** ;

4° a) **le stationnement est interdit sauf** :

aux emplacements qui sont délimités par des marques routières ou un revêtement de couleur différente et sur lesquels est reproduite la lettre "P";

aux endroits où un signal routier l'autorise.

b) les véhicules à l'arrêt ou en stationnement peuvent être rangés à droite ou à gauche par rapport au sens de la marche.

Binnen de woonerven en de erven:

1° mogen de voetgangers de ganse breedte van de openbare weg gebruiken : spelen zijn er eveneens toegelaten;

2° mogen de bestuurders de voetgangers niet in gevaar brengen en ze niet hinderen; zo nodig moeten zij stoppen. Zij moeten bovendien dubbel voorzichtig zijn ten aanzien van kinderen. De voetgangers mogen het verkeer niet nodeloos belemmeren;

3° is de snelheid beperkt tot 20 km per uur;

4° a) is het parkeren verboden, behalve :

op de plaatsen die afgebakend zijn door wegmarkeringen of door een wegbedekking in een andere kleur en waar de letter P aangebracht is;

op plaatsen waar een verkeersbord het toelaat.

b) mogen de stilstaande of geparkeerde voertuigen rechts of links ten opzichte van hun rijrichting opgesteld worden.

ZONE DE RENCONTRE ET RÉSIDENTIELLE (WOON)ERF



La zone résidentielle est réservée aux quartiers à vocation résidentielle, et la zone de rencontre peut se concrétiser dans un environnement plus mixte.

Les zones de rencontre et résidentielle nécessite un **aménagement particulier** :

- bonne reconnaissance de la zone
- Aménagement de plain-pied (mais peut y avoir des exceptions)
- (Mesures pour le ralentissement du trafic)

Het woonerf is gereserveerd voor residentiële wijken; het erf is bestemd voor een meer gemengde omgeving.

(Woon)erven vergen een **bijzondere inrichting**:

- goede herkenning van de zone
- Gelijkgrondse inrichtingen (uitzonderingen mogelijk)
- (Verkeersremmende maatregelen)



Source – Bron : VIAS

RUE CYCLABLE

FIETSSTRAAT

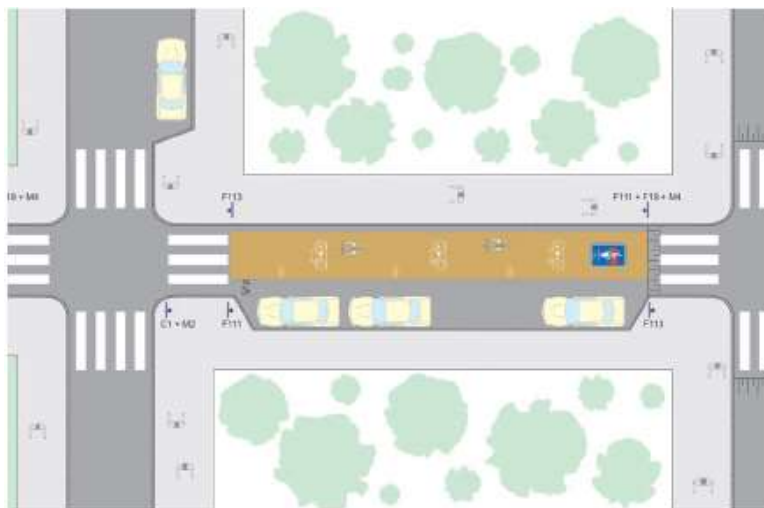


Dans les rues cyclables, **le cycliste peut utiliser toute la largeur de la voie publique lorsqu'elle n'est ouverte qu'à son sens de circulation et la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation.**

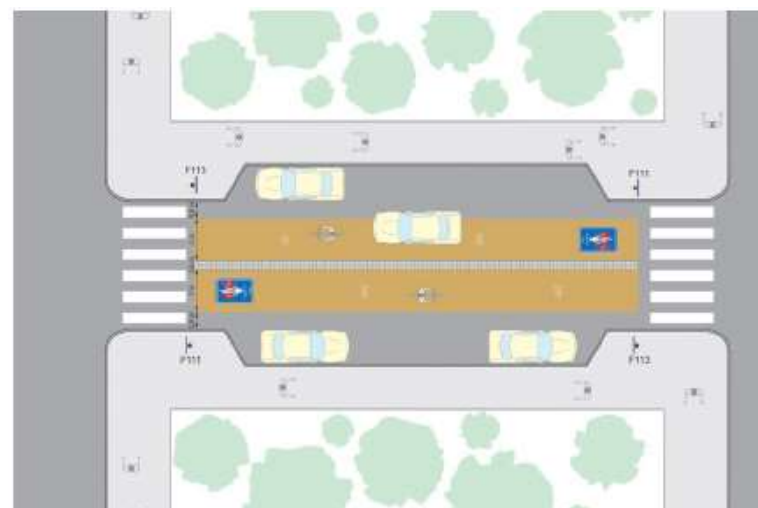
Toute rue cyclable est **accessible aux véhicules à moteur**. Ils ne peuvent toutefois **pas dépasser** les cyclistes. La vitesse ne peut jamais y être supérieure à **30 km/h**.

In fietsstraten mogen de fietsers de ganse breedte van de rijbaan gebruiken voor zover deze slechts opengesteld is in hun rijrichting en de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen.

Motorvoertuigen hebben toegang tot fietsstraten. Zij mogen de fietsers evenwel niet inhalen. De snelheid mag in een fietsstraat nooit hoger liggen dan **30 kilometer per uur**.



Source – Bron : VIAS



Source – Bron : VIAS

RUE CYCLABLE FIETSSTRAAT



Quel aménagement cyclable à quel endroit : synthèse



VELO PLUS



VELO CONFORT



VELO QUARTIER

AUTO QUARTIER
≤ ± 200 véh/HP/sens

Si ≥ ± 200 véh/HP/sens : soit réduire le trafic par des mesures de circulation, soit se référer à Auto Confort.

* Dimension standard piste unidirectionnelle : 2,50 m

** Dimension standard piste unidirectionnelle : 1,80 m

Rue cyclable ***
ou zone de rencontre

*** En SUL, stationnement d'un seul côté s'il n'est pas possible de garantir une chaussée de 3,50 m (accès SIAMU assuré).

Mixité ***
ou rue cyclable ***
ou zone de rencontre

Mixité ***
ou zone de rencontre

Welke infrastructuur op welke plek : samenvatting

AUTO WIJK
≤ ± 200 vt.u.richting

Afgescheiden of
gemarkeerd fietspad

Overbreedte

* Standaardbreedte enkelrichting: 2,50 m

Afgescheiden of
gemarkeerd fietspad

Overbreedte

Punctueel woonef

** Standaardbreedte enkelrichting: 1,80 m

Overbreedte

Of punctueel woonef

RUE SCOLAIRE

SCHOOLSTRAAT



Une rue scolaire est une voie publique située à proximité d'un établissement scolaire où, **temporairement et à certaines heures**, l'accès de véhicules à moteur est interdit par un signal C3 complété par un panneau additionnel portant la mention "rue scolaire", sauf si ce panneau additionnel prévoit une dérogation pour certains véhicules à moteur.

Nécessite une **collaboration étroite avec tous les acteurs** (dont les écoles) concernés et implique le respect des critères suivants :

- Une des entrées de l'école, au moins, se situe dans la rue.
- La commune et l'école doivent marquer leur engagement dans le projet et les riverains doivent être consultés.
- Le trafic dans la rue est essentiellement local. Il existe des itinéraires alternatifs possibles.
- Si des transports en commun passent dans la rue, le groupe TEC doit être associé d'emblée au projet, afin d'examiner les contraintes et d'identifier la meilleure solution.
- Il doit y avoir des possibilités de stationnement réglementaire à une distance raisonnable.
- La fermeture de la rue n'entraîne pas de nuisances trop importantes dans les rues avoisinantes et ne rend pas impossible le passage de certains véhicules.
- Il faut prévoir un nombre suffisant de surveillants pour les barrières. Ces personnes doivent être préalablement formées.

RUE SCOLAIRE

SCHOOLSTRAAT



Een schoolstraat is een openbare weg in de nabijheid van een onderwijsinstelling waar tijdelijk en tijdens bepaalde uren aan de toegangen motorvoertuigen geweerd worden door een verkeersbord C3 voorzien van een onderbord met daarop de vermelding “schoolstraat”, tenzij het onderbord in een uitzondering voorziet voor bepaalde motorvoertuigen.

Vereist nauwe samenwerking met alle betrokkenen (incl. scholen) en houdt in dat de volgende criteria in acht worden genomen:

- Minstens één van de ingangen van de school bevindt zich in de straat.
- De gemeente en de school moeten hun betrokkenheid bij het project tonen en de omwonenden moeten worden geraadpleegd.
- Het verkeer in de straat is voornamelijk lokaal. Er zijn alternatieve routes mogelijk.
- Als er openbaar vervoer is in de straat, moet de TEC vanaf het begin bij het project worden betrokken om de beperkingen te onderzoeken en de beste oplossing te vinden.
- Er moet voldoende parkeergelegenheid zijn binnen een redelijke afstand.
- De afsluiting van de straat veroorzaakt geen buitensporige overlast voor de aangrenzende straten en maakt de passage van bepaalde voertuigen niet onmogelijk.
- Er moeten voldoende toezichters zijn voor de barrières. Deze mensen moeten van tevoren worden opgeleid.

RUE SCOLAIRE

SCHOOLSTRAAT



Dans les rues scolaires, la voie publique est **réservée aux piétons et aux cycles** (ainsi qu'aux vélos électriques speed pedelecs).

Seuls les véhicules prioritaires, lorsque la nature de leur mission le justifie, ainsi que les **véhicules en possession d'une autorisation** délivrée par le gestionnaire de voirie ont accès à la rue scolaire.

Les conducteurs qui circulent dans la rue scolaire le font **au pas** ; ils cèdent le passage aux piétons et aux cyclistes, leur cèdent la priorité et, au besoin, s'arrêtent. Les conducteurs ne mettent en danger ni les piétons, ni les cyclistes et ne les gênent pas.

In de schoolstraten is de openbare weg **voorbehouden voor voetgangers, rijwielen** en speed pedelecs.

Alleen prioritaire voertuigen, wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt, alsook **voertuigen in het bezit van een vergunning** afgegeven door de wegbeheerder, hebben toegang tot de schoolstraat.

Bestuurders die in de schoolstraat rijden, doen dit **stapvoets**; ze laten de doorgang vrij voor de voetgangers en fietsers, verlenen hen voorrang en stoppen er zo nodig voor. De bestuurders brengen de voetgangers en fietsers niet in gevaar en hinderen hen niet.

MESURES VISANT LA RÉDUCTION DE VITESSE

SNELHEIDSBEPERKENDE MAATREGELEN

Il peut s'agir de campagnes de sensibilisation et/ou d'information, de renforcement de la visibilité des abords d'écoles et/ou d'autres pôles de déplacements, de la mise en place de ralentisseurs de vitesse, etc.

Het kan gaan om sensibiliserings- en/of informatiecampagnes, verbetering van de zichtbaarheid van de schoolomgevingen en/of andere verplaatsingspolen, snelheidsvertragende inrichtingen, ...



ACCOMPAGNEMENT VERS UNE AUTRE MOBILITÉ

BEVORDERING VAN ALTERNATIEVE MOBILITEIT

Il peut s'agir de la mise en place de services visant à faciliter les déplacements ou le stationnement à vélo dans le quartier, le renforcement de l'offre en véhicules partagés, etc.

Het kan gaan om de invoering van diensten die de verplaatsingen faciliteren of fietsenstallingen in de wijk, de versterking van het aanbod van gedeelde voertuigen, ...



Remonte pente pour vélos / Sleeplift voor fietsen
Source – Bron : lenouvelliste.ch

MERCI ! DANK U!

mobilite@forest.brussels

mobiliteit@vorst.brussels

