

Good Network

B.2 De grote stedelijke assen op een multimodale manier heraanleggen

De ambitie is de ingangen van de stad en andere grote structurerende assen heraan te leggen om ze beter te integreren in de stedelijke context (volgens de logica van mobiliteitscorridors vermeld in het GPDO), de levenskwaliteit in de openbare ruimte op te waarderen, de plaats die het autoverkeer inneemt en de overlast ervan terug te dringen en de alternatieve vervoerswijzen te stimuleren. Zorgen voor een vlotter verkeer, met name via een dynamisch beheer van de verkeersstromen (zie actie B.10).

Balans van de uitvoering door het Gewest

Uitvoering van de acties



De snelwegen op het grondgebied van het gewest (die tot in de stad rijden) deklasseren en de snelheid van het verkeer op de Ring verlagen, in overleg met de andere gewesten

De in het deel 1.B Mobility Vision geïdentificeerde grote stedelijke assen (en bijbehorende oversteekplaatsen) herinrichten om de omstandigheden waarin voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer zich moeten verplaatsen, te verbeteren en de overlast van het autoverkeer te beperken (zie de kaart van het geplande Auto PLUS-netwerk).

De aan het autoverkeer geboden capaciteit op de grote toegangswegen tot het Gewest verminderen, meer bepaald door er specifieke rijstroken voor carpooling of openbaar vervoer aan te leggen

Deze assen beetje bij beetje herontwikkelen tot stadsboulevards, in lijn met de veranderingen in de werking van de Ring. De transformatie van de zes hoofdingangen van de stad in stedelijke boulevards is bedoeld om het gebruik van de auto voor pendelen te verminderen en gaat gepaard met de geleidelijke indeling in verkeersluwe mazen in de wijken

Analyse van de vooruitgang en obstakels

De multimodale herinrichting van de grote stedelijke verkeersassen is een van de belangrijkste acties van het GMP. De werken moeten het immers mogelijk maken om de openbare ruimte die nodig is voor de uitvoering van de mobiliteitsnetten te herverdelen, maar ook om de infrastructuur te vernieuwen. Dat is vaak noodzakelijk om veiligheids- en comfortredenen, vooral wanneer het gaat om oude wegen.

Sommige van de uit te voeren herkwalificatieprogramma's staan in het specifieke deel van het Gewestelijk Mobiliteitsplan, via het plan voor de inrichting van het wegnnet (PIW), dat een lijst van prioritaire projecten bevat (cf. tabel).

Wat betreft deze lijst, zijn er tot nu toe nog maar heel weinig volledige herkwalificatieprojecten die tot stand gekomen zijn of in de werkfase zitten. De herconfiguratie van alle zijwegen van de Kleine Ring is echter bijna voltooid (Saintelette, waarvoor de werken in 2027 klaar moeten zijn, en het weggedeelte Naamsepoort - Louizalaan ontbreken nog). Deze werken maakten het mogelijk om de kwaliteit van de openbare ruimte en de betrouwbaarheid ervan aanzienlijk te verbeteren en het Fiets PLUS-netwerk in de betrokken assen te introduceren.

Naast de aanzienlijke middelen en de tijd die nodig zijn om dergelijke projecten tot een goed einde te brengen, moet er vooraf ook veel onderzoek en samenwerking gebeuren, wat in veel gevallen al aan de gang is. Dit werk maakte het ook mogelijk om specifieke beperkingen en

opportuniteiten te identificeren, die er al toe hebben geleid dat er kleinschaligere werken werden uitgevoerd om de meest dringende uitdagingen aan te pakken, in afwachting van een meer permanente herinrichting (kolom "kleine investering").

Dergelijke werken worden uitgevoerd via flexibelere interventieprogramma's, die onder meer betrekking hebben op de invalswegen naar de stad, met inbegrip van de invalswegen die niet in het PAVE staan (Terhulpensteenweg, Waterloosteenweg, Tervuursesteenweg, enz.). De gezondheids crisis was ook een kans om de befietsbaarheid op de structurerende assen snel te verbeteren, in het bijzonder langs de oostelijke middenring.

De laatste twee subacties vloeien rechtstreeks voort uit de eerste twee subacties.

Tot nu toe werd er nog geen enkele invalsweg heringericht, maar het RPA Herrmann-Debroux werd in 2022 goedgekeurd en zou het in de toekomst mogelijk moeten om deze invalsweg te herklasseren.

Op regelgevend vlak vonden er begin 2020 twee belangrijke wijzigingen plaats: het segment van de A3 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd gedegradeerd tot autoweg en het snelheidsregime ervan werd herzien; de wegbeheerders verlaagden de snelheid op de Ring tot 100 km/u.

Na de uitvoering van een meerjarenplan voor het onderhoud van bruggen en tunnels, waaruit blijkt dat de financiële kosten op lange termijn hoog zijn, heeft het gewest in 2023 een prospectieve studie gevoerd naar de toekomst van de wegtunnels op middellange (tot 2030) en langere termijn en naar de opportuniteiten voor structurele aanpassing. Deze prospectieve studie wees op de mogelijkheid om een aantal kunstwerken te verwijderen of te wijzigen, waardoor de bovengrondse openbare ruimte in de toekomst in meer of mindere mate kan worden geherkwalificeerd.

Kerncijfers

Onderstaande balans toont de projecten die in het PAVE staan. Deze projecten worden aangestuurd door Brussel Mobiliteit (dat overigens over een grotere portefeuille met projecten beschikt). De studie en de effectieve verwezenlijking ervan vallen niet onder de exclusieve verantwoordelijkheid van Brussel Mobiliteit en worden soms geheel of gedeeltelijk toevertrouwd aan andere actoren, zoals de MIVB of Beliris.

Projecten van het PAVE	Kleine investering	Status	Geraamd einde van de werken
Invalswegen naar de stad			
Invalsweg A12 - Van Praet		Lopende	2025
Leuvensesteenweg (gewestgrens - Meiser)	Ja	Niet gestart	Onbepaald
E40 - Parkway - Toegang Mediapark	Ja	Niet gestart	Onbepaald
Woluwelaan (gewestgrens - Vandervelde)	Ja	Niet gestart	Onbepaald
Industrielaan (gewestgrens - Lijn 28)	Ja	Niet gestart	Onbepaald
Bergensesteenweg (gewestgrens - Van Kalken)	Ja	Niet gestart	Onbepaald
Keizer Karellaan		Lopende	2028
Leopold II-laan		Lopende	Onbepaald
Kleine Ring			
Brug en omgeving Saintelette		Lopende	2027
Antwerpselaan		Lopende	2024
Boudewijnlaan		Gerealiseerd	2023
Rogier - Kruidtuin - Madou		Gerealiseerd	2023
Madou - Naamsepoort		Gerealiseerd	2020
Naamsepoort - Louiza (uitgezonderd plein)		Lopende	Onbepaald
Louiza (uitgezonderd plein) - Nieuwland		Lopende	2024
Munthof - Louiza (uitgezonderd plein)		Gerealiseerd	2022
Zuidlaan - Munthof		Gerealiseerd	2020

Projecten van het PAVE	Kleine investering	Status	Geraamd einde van de werken
Zuidlaan (Nieuwland - Lemonnier)		Lopende	Onbepaald
Middenring oost			
Lambermontlaan		Lopende	2027
Generaal Wahislaan		Lopende	Onbepaald
Meiserplein		Lopende	2026
Auguste Reyerslaan		Lopende	2026
Brand Whitlocklaan	Ja	Niet gestart	Onbepaald
Montgomery-rotonde (bovengronds en station)		Lopende	2026
Louis Schmidlaan	Ja	Niet gestart	Onbepaald
Generaal Jacqueslaan	Ja	Niet gestart	Onbepaald
Station van Etterbeek		Niet gestart	Onbepaald
Louiza			
Louizaplein	Ja	Niet gestart	Onbepaald
Flessenhals Louiza - Stefaniaplein	Ja	Niet gestart	Onbepaald
Louizalaan		Lopende	2032
Emile De Motlaan		Lopende	2032
Kanaal			
Van Praetbrug	Ja	Niet gestart	Onbepaald
Jules de Troozsquare	Ja	Niet gestart	Onbepaald
Havenlaan	Ja	Geschorst	Onbepaald
Suzan Danielbrug		Gerealiseerd	2022
Picardstraat		Lopende	2029
Simon Bolivarlaan		Lopende	2029
Vlaamsepoort	Ja/Nee	Niet gestart	Onbepaald
Vanderveldesquare		Lopende	2026
Paapsemlaan		Niet gestart	Onbepaald

Geïllustreerde verwezenlijkingen



Fietspad Kleine Ring-tussen Troon en>Kunst-Wet



Om meer te weten te komen over de uitvoering van deze actie op lokaal niveau, kan u de volgende pagina's raadplegen over de uitwerking ervan zoals beoordeeld door de 19 gemeenten.



GOOD NETWORK

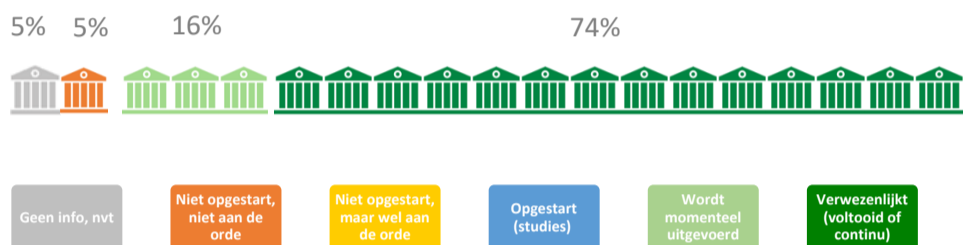
B.2 De grote stedelijke assen op een multimodale manier heraanleggen

We streven ernaar de invalswegen naar de stad en andere grote structurende assen heraan te leggen om ze beter te integreren in de stedelijke context (volgens de logica van mobiliteitscorridors vermeld in het GPDO), de levenskwaliteit in de openbare ruimte op te waarderen, de plaats die het autoverkeer inneemt en de overlast ervan terug te dringen en de alternatieve vervoerswijzen te stimuleren. Zorgen voor een vlotter verkeer, met name via een dynamisch beheer van de verkeersstromen (zie actie B.10).

Balans betreffende de uitvoering van de acties door de gemeenten

Wegen en gemeenteplein herinrichten om de vervoersmodi opnieuw in evenwicht te brengen volgens de MWS en het STOP-principe

Gemiddelde : 3.61
Standaardafwijking : 0.98



Analyse van de vooruitgang en obstakels bij de uitvoering

Over het algemeen brengen alle Brusselse gemeenten de vervoersmodi opnieuw in evenwicht tijdens een herinrichting van wegen en gemeenteplein, waarbij rekening wordt gehouden met de MWS en het STOP-principe (waarbij de veiligheid, de kwaliteit, het gebruik en de toegankelijkheid van de openbare ruimte voorrang krijgen ten gunste van de actieve vervoersmodi, gevolgd door het openbaar vervoer).

Kerncijfers

/

Goede praktijken

- In het kader van zowel gemeentelijke initiatieven, projecten van DWC's en projecten van SVC's als gewestelijke initiatieven brengen de meeste gemeenten de vervoersmodi opnieuw in evenwicht tijdens herinrichtingen van wegen / openbare ruimten. Naast de meer gekende voorbeelden van grote stedelijke verkeersassen, die op gewestelijk niveau worden aangestuurd (Brussel Mobiliteit, MIVB, Beliris), zijn er ook enkele inspirerende lokale voorbeelden:
 - In Sint-Jans-Molenbeek werden verschillende pleinen heringericht, met als doel de vervoersmodi opnieuw in evenwicht te brengen, waaronder de Jef Mennekensplaats. De herinrichting van andere pleinen staat op de planning (Bevrijderssquare, Beekkantvoorplein en Hertogin van Brabantplaats).
 - De gemeente Vorst heeft de Dries- en Waterstaat onlangs heringericht, met als hoofddoel het waterbeheer in de openbare ruimte. In het kader van deze herinrichting werd het overwicht van de auto in de openbare ruimte verminderd, in het bijzonder door het parkeerplaatsen te schrappen.

Bovendien beantwoorden de goede praktijken voor de inrichting van kruispunten en pleinen, als beschreven in Focus A.6, ook aan deze doelstelling om de vervoersmodi opnieuw in evenwicht te brengen.



Jef Mennekensplaats in Molenbeek vóór de herinrichting (bovenaan, Streetview, 2017) en nadien (onderaan, Google StreetView, 2023)



Waterstraat in Vorst (BRAT, 2023)

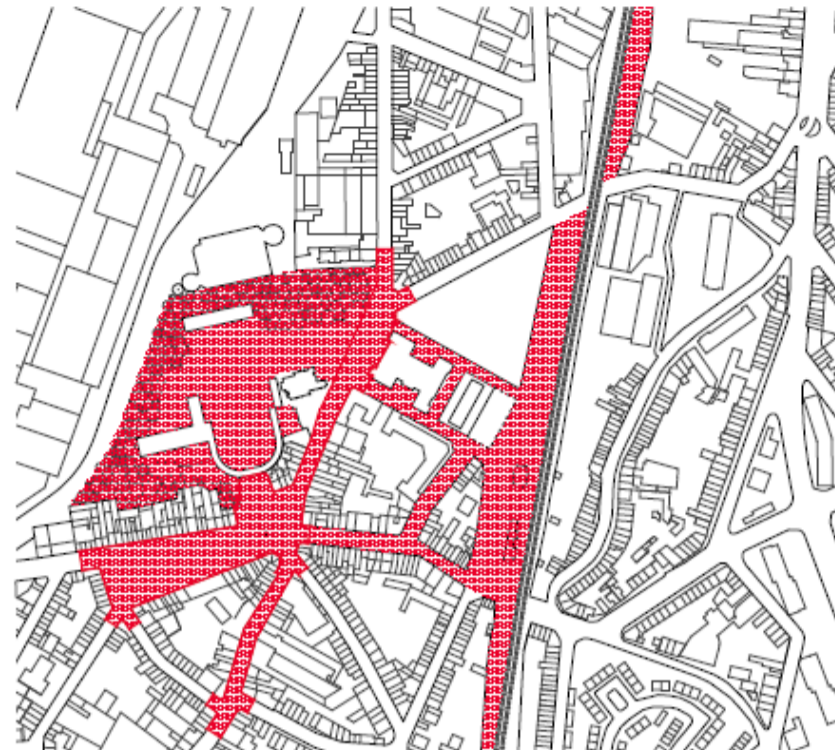
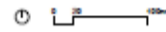
- Om haar historische centrum rond de abdij en het gemeentehuis nieuw leven in te blazen, heeft de gemeente Vorst het project "Publieke ruimte Hart van Vorst" (PRHV) opgestart. Dit project maakt deel uit van het Duurzaam Wijkcontract "Abdij" en werd toevertrouwd aan een consortium van architecten- en stedenbouwkundige bureaus. Op het vlak van mobiliteit voert dit project het Good Move-plan uit: er wordt over de volledige maas nagedacht op basis van de STOP- en MWS-principes, waarbij eerst voorrang wordt gegeven aan voetgangers, dan aan fietsers, dan aan het openbaar vervoer en tot slot aan personenwagens. Het project voorziet in de creatie van een "gedeelde ruimte" om de wijk verkeersluw, toegankelijker en aangenamer te maken voor iedereen, door actieve vervoersmodi (zoals wandelen en fietsen) aan te moedigen. Het Sint-Denijsplein en de omgeving ervan zullen een openbare ruimte worden waar iedereen kan ontspannen, kan spelen, burens kan ontmoeten, winkels kan bezoeken, iets kan drinken op een terrasje, enz.

STAPPERS - UN QUARTIER MARCHABLE



La zone marchable s'étend sur un périmètre plus vaste que le périmètre du Cœur de Forest proprement dit, car elle profite des Jardins de l'Abbaye, du futur parc des Deux rives, et des rues qui passent de part et d'autre de l'hôtel communal.

▬ Espace marchable
 Zone accessible aux piétons dans le Cœur d



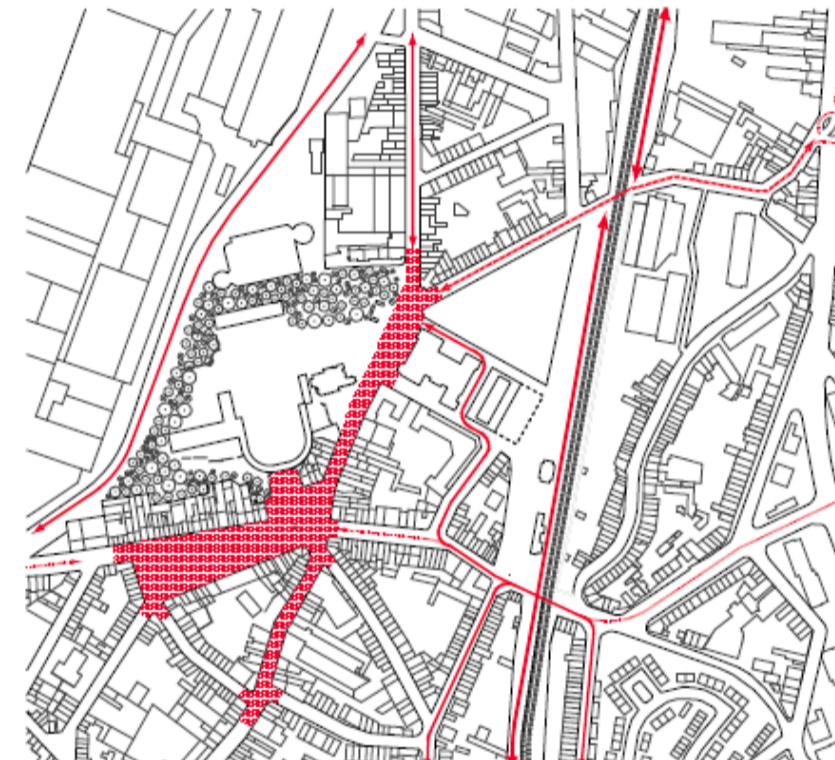
TRAPPERS - UN QUARTIER CYCLABLE



Le réseau cycliste est pensé dans une logique d'accessibilité du Cœur de Forest en tant que lieu de destination plutôt que de traversée du quartier. Des itinéraires cyclables régionaux existants longent le périmètre. Une nouvelle piste cyclable connecte le Cœur de Forest au rond-point Zaman, et le RER vélo est envisagée de part et d'autre du chemin de fer allant de Bruxelles midi à Halle.

Enfin l'élargissement du pont ferroviaire associé à la construction d'une passerelle cyclo-piétonne permet de conforter une liaison cyclable de la chaussée de Bruxelles vers le parc des Deux rives et la gare de Forest-Est

▬ Lien cyclable à créer vers réseau existant (hors EPDF)
▬ RER vélo à créer
▬ Nouvelle piste cyclable prévue dans EPDF
▬ CP existant
▬ Zone accessible aux cyclistes dans le Cœur de Forest



STOP-principe in het kader van het project voor de herinrichting van de openbare ruimte in hartje Vorst
(Uittreksel uit de nota bij aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning, 2021)