

3

Quelles ambitions pour poursuivre le développement infrastructurel des réseaux de mobilité ?



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be .brussels 



3

Wat zijn de ambities voor de verdere ontwikkeling van de mobiliteitsnetwerkinfrastructuur?



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

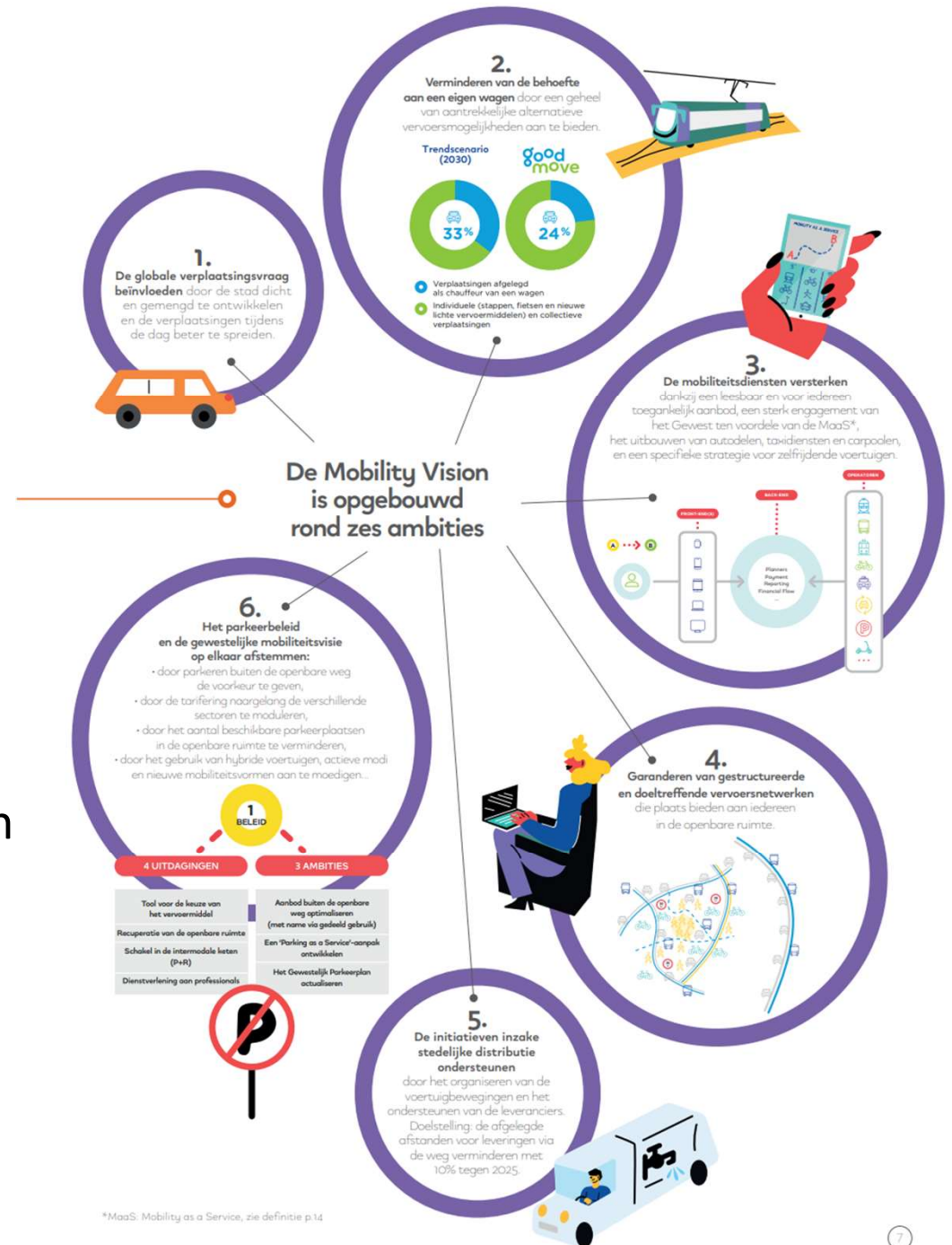
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be .brussels



Mobility Vision

- De totale reisvraag verminderen
- Gestructureerde, efficiënte netwerken
- Individueel autogebruik terugdringen
- Mobiliteitsdiensten versterken
- Stedelijke distributie, een realiteit die benadrukt moet worden
- Parkeren, een beleid dat moet worden afgestemd op de mobiliteitsvisie



De multimodale wegenspecialisatie (MWS)

Belangrijkste hulpmiddel om de implementatie van netwerken te begeleiden



3 niveaus per netwerk

- « **PLUS** » : voor de grote assen voor verplaatsingen op grootstedelijke schaal,
- « **COMFORT** » : ter aanvulling van de grote verbindingswegen en om de verschillende delen van het gewestelijk grondgebied te bedienen,
- « **WIJK** » : voor de fijnmazige bediening van de wijken en de stedelijke functies, wat zowel zorgt voor de doeltreffendheid van elk netwerk, als voor de goede integratie ervan in de openbare ruimte

De multimodale wegenspecialisatie (MWS)



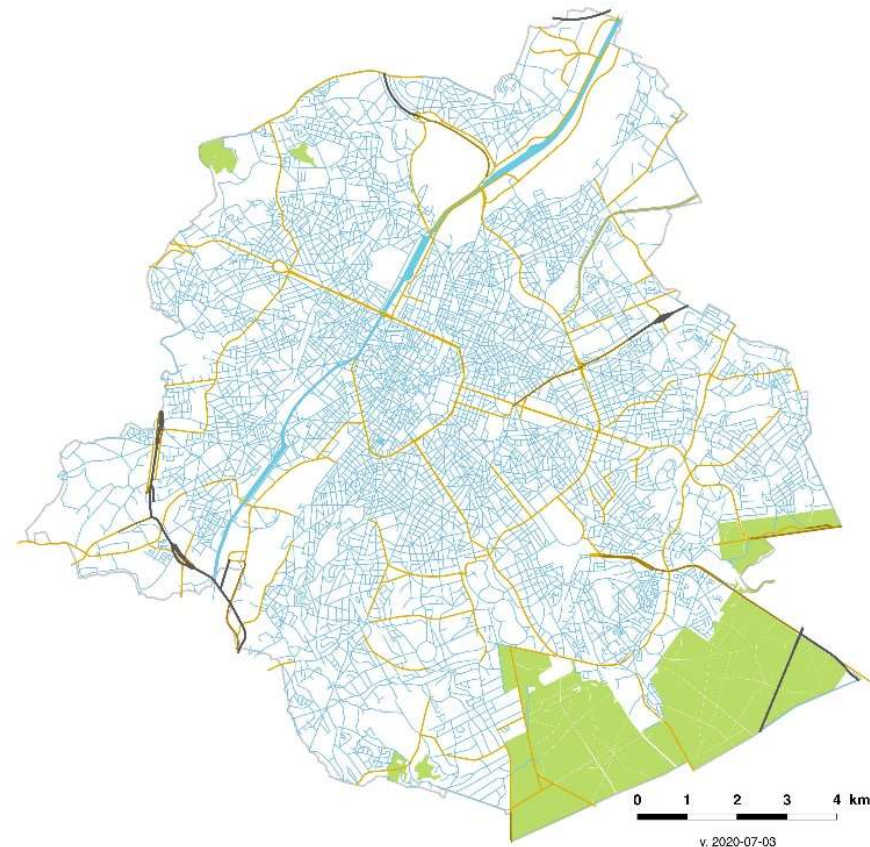
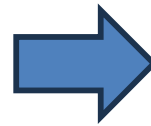
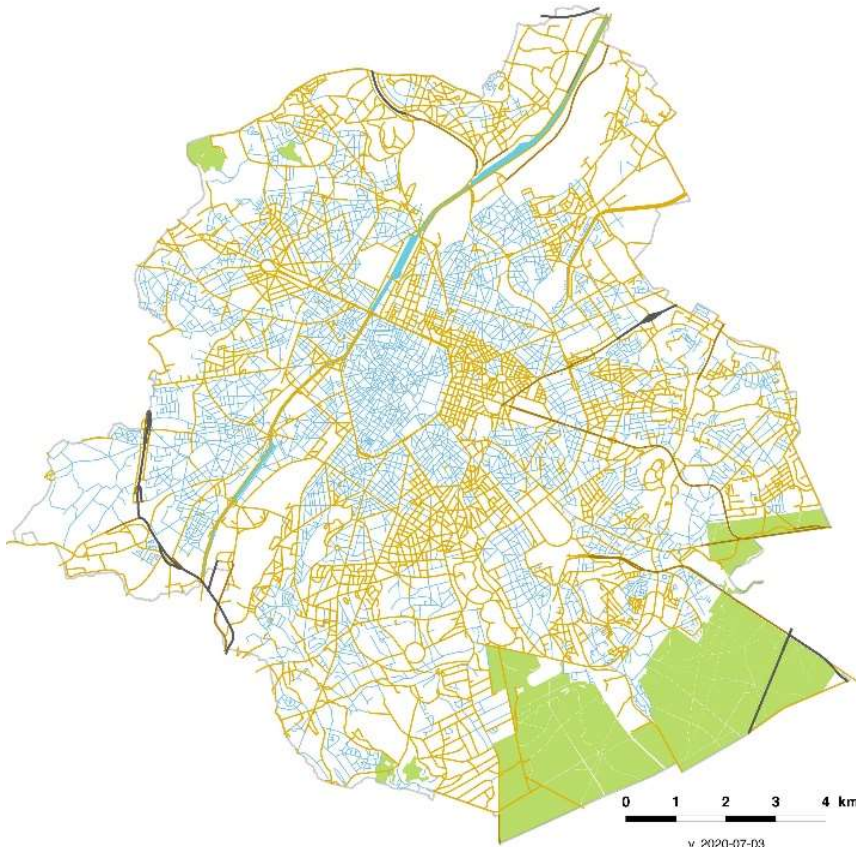
- Een samenhangende visie voor elk netwerk
- Omvat alle bestaande wegen + aan te leggen verbindingen
- Opgenomen in de strategische en regelgevende delen van het plan
- Transparant: toegankelijk en up-to-date op de website van Brussel Mobiliteit
- Een hefboom voor zowel de ontwikkeling van infrastructuurprojecten als voor het vergemakkelijken van de noodzakelijke afwegingen bij het ontwerpen van wegen en openbare ruimten
- Kader voor de uitvoering van zowel axiale als zonale benaderingen

Mise en œuvre zonale : ville 30

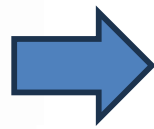
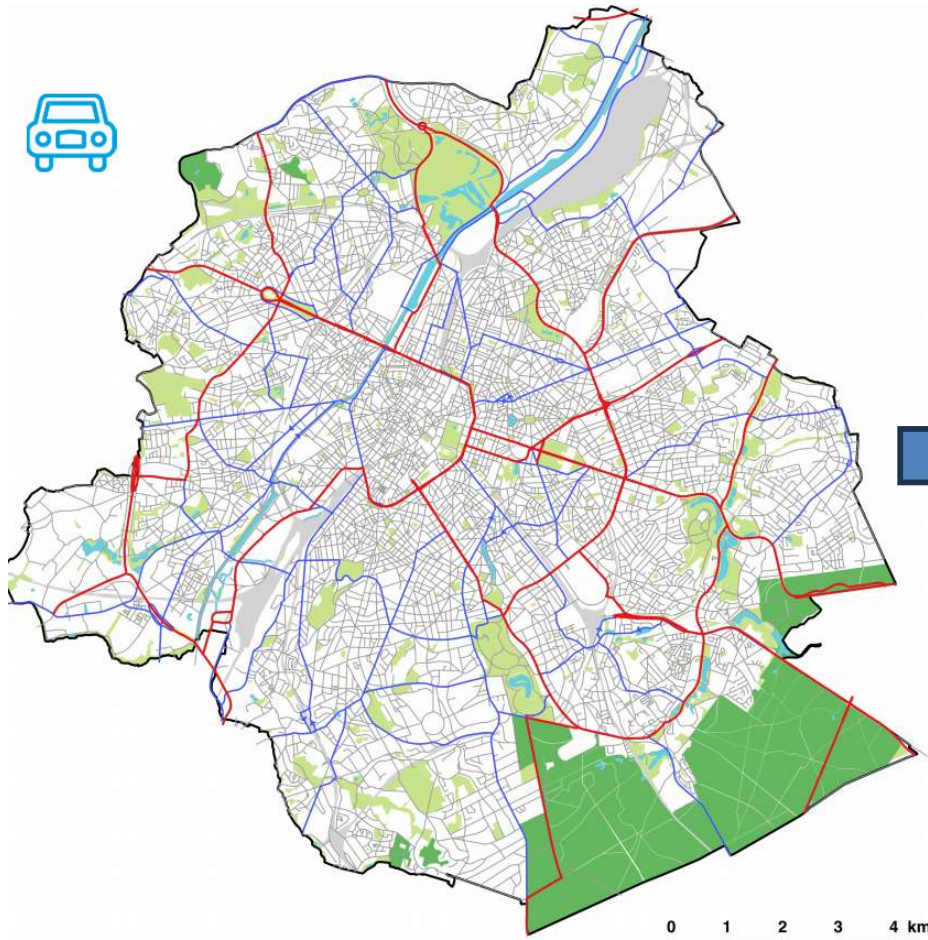
Zonale uitvoering: stad 30

A.1
De snelheid op het
gewestelijke
grondgebied
tot 30 km/u
beperken

A.1
Instaurer
la limitation
à 30 km/h
sur le territoire
régional



Mise en œuvre zonale : quartiers apaisés/ Zonale implementatie: autoluwe wijken



No move

Verkeer doorlatende wijken
Voor iedereen moeilijk bereikbaar



A.2

**De wijken
verkeersluw maken:**
doorgaand verkeer
ontmoedigen,
de gebruikskwaliteit
van de openbare
ruimte versterken

A.2

**Apaiser
les quartiers :**
dissuader le trafic
de transit, renforcer
la qualité d'usage
de l'espace public



Tegen verkeer beschermde wijken
Voor alle modi bereikbaar

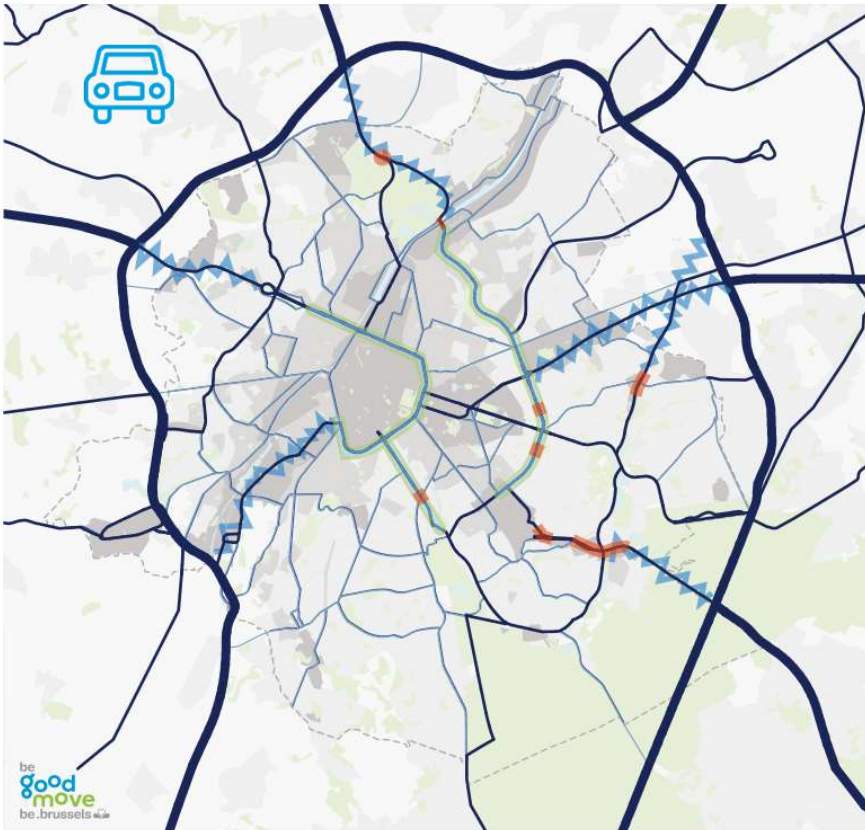


BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels

Autonetwerk: prioriteiten stellen en integreren

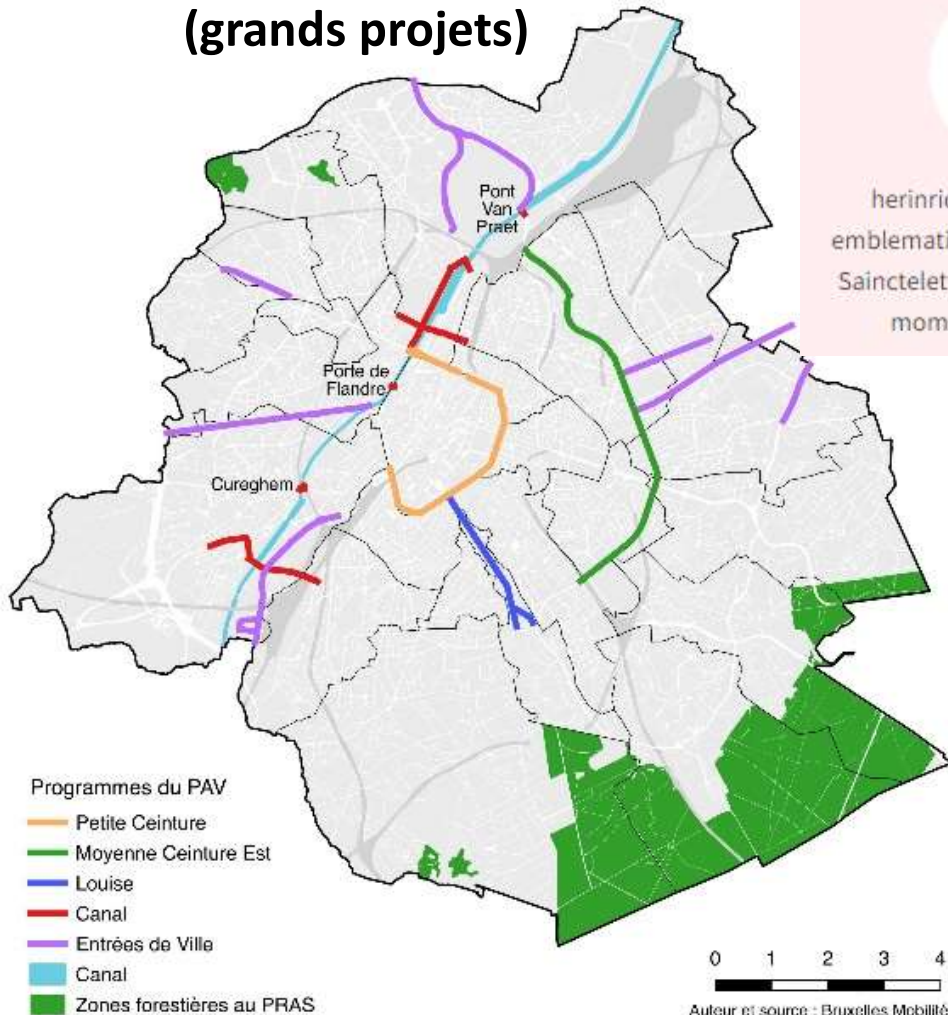


- 85% lokale wegen: lokale toegankelijkheid, lagere snelheid
- Een kernnetwerk dat beter geïntegreerd is in de stedelijke omgeving: herinrichting van grote infrastructuur
- Sinds Good Move :
 - Ville 30, enkele mazen al geïmplementeerd
 - Enkele capaciteitsverminderingen bij stadsingangen, nog geen permanente verbeteringen
 - Sommige zijn echter gepland (H. Debroux, Lambermont, enz.).
 - Prospectief onderzoek naar de toekomst van de hoofdwegeninfrastructuur in het CBR

Réalisations - Verwezenlijking

Good Move- wegenbouwplan (grote projecten)

Plan d'Aménagement des voiries de Good Move (grands projets)



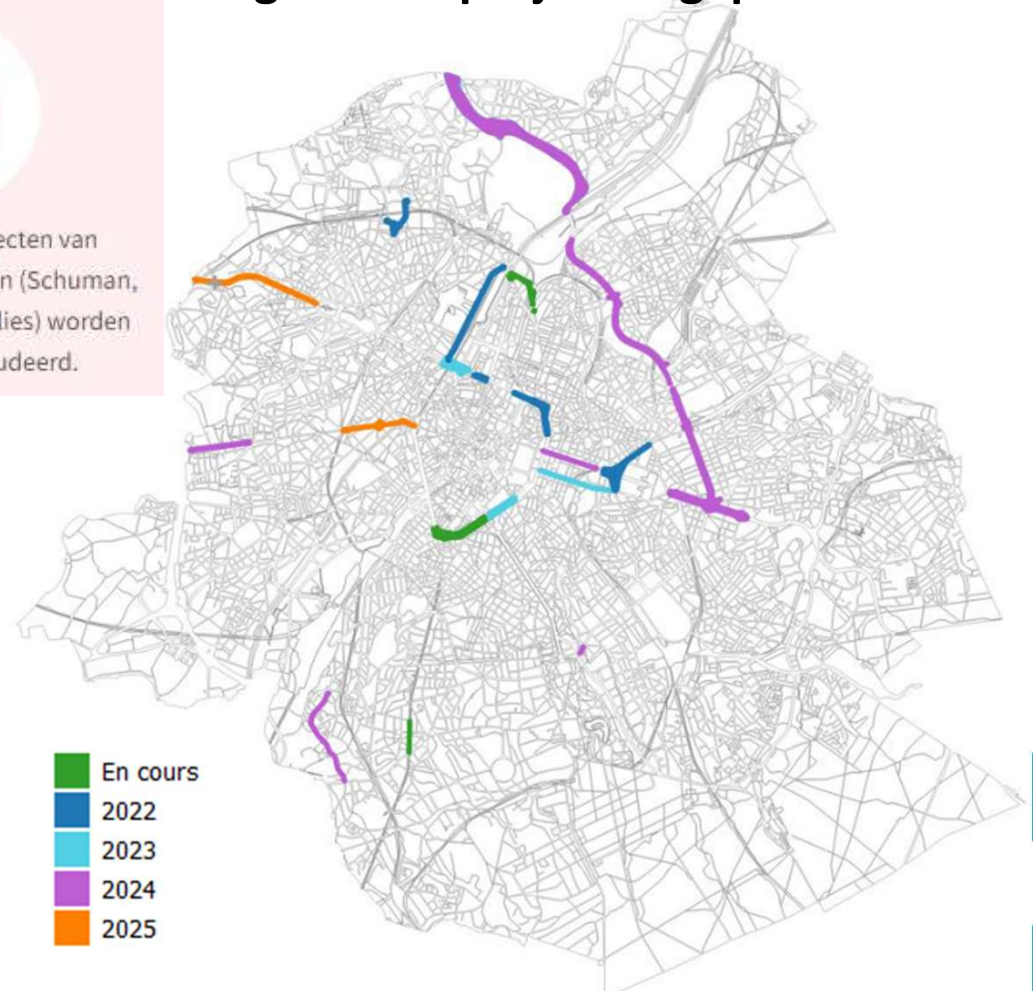
3

herinrichtingsprojecten van
emblematische pleinen (Schuman,
Saintelette, Guldenvlies) worden
momenteel bestudeerd.

B.2
Bepaalde assen
herinrichten
tot multimodale
stadsboulevards om de
verplaatsingsomstandigheden
van voetgangers, fietsers
en het openbaar
vervoer te verbeteren

B.2
Réaménager
certains axes en
boulevards urbains
multimodaux afin
améliorer les conditions
déplacement des piétons,
des cyclistes et des
transports publics

Grands projets de voiries programmés Grote wegenbouwprojecten gepland



Voetgangersboulevards/ Magistrales piétonnes



- Grands itinéraires continus, lisibles, agréables, confortables où les fonctions de la marche et de séjour sont mises en valeur
- Réseau d'itinéraires piétons continus reliant des pôles régionaux, notamment les gares et stations de métro et « d'agrandir » l'hypercentre au-delà du Pentagone

- Grote, continue, leesbare, aangename en comfortabele routes waar de functies van lopen en wonen worden benadrukt
- Een netwerk van doorlopende voetgangersroutes die regionale knooppunten met elkaar verbinden, in het bijzonder stations en metrostations, en het stadscentrum "uitbreiden" tot voorbij de Vijfhoek.

B.3
Créer des magistrales piétonnes pour relier les pôles régionaux (gares, stations de métro...) et se déplacer à pied sur de grandes distances au-delà du centre-ville

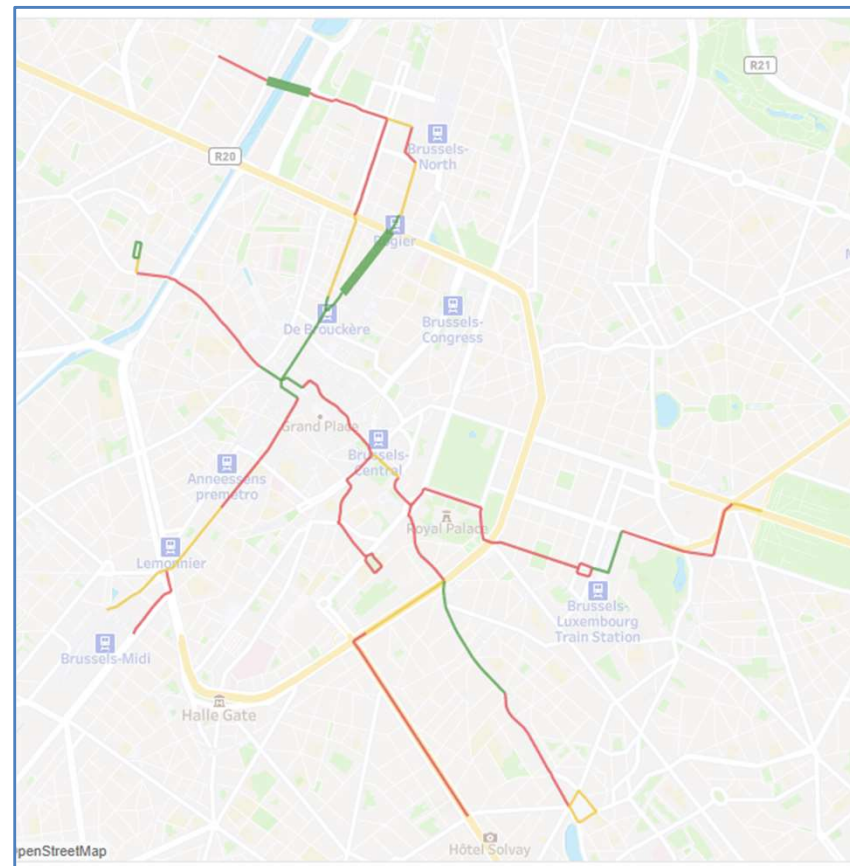
B.3
Voetgangersboulevards creëren om de gewestelijke centra te verbinden (trein- en metrostations) en zich te voet te kunnen verplaatsen over grote afstanden buiten het stadscentrum

**30% in/en
2025
60% in/en
2030**



Balans voetgangersboulevards

- 7 belangrijke routes: 3,1 km voltooid van de 16 km
- Maar nog steeds geen continue gebruikskwaliteit
- Herontwikkeling op maat van individuele projecten
- **Obstakels**
 - Nog geen specifiek programma
 - Concept moet nog worden "geoperationaliseerd"
- **BM: begeleidend contract gepland om**
 - Ontwikkelingscriteria en een specifieke identiteit voor de hoofdverkeersader Thurn en Taxis voor te stellen
 - Bewustmaking van het belang van de hoofdverkeersader bij de verschillende projectontwikkelaars die langs deze route actief zijn.

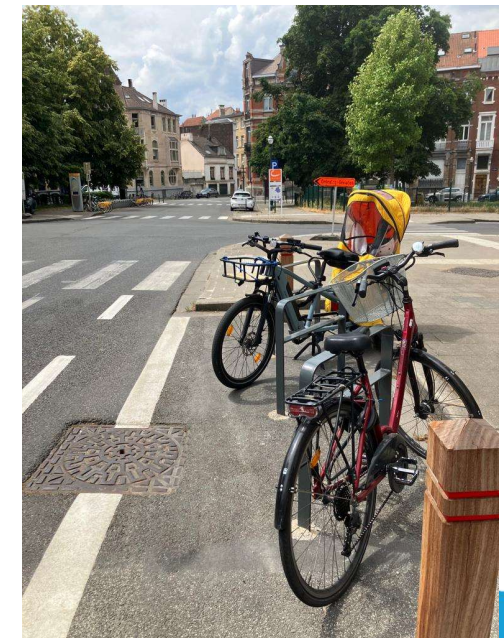


⦿ Réalisation magistrales piétonnes

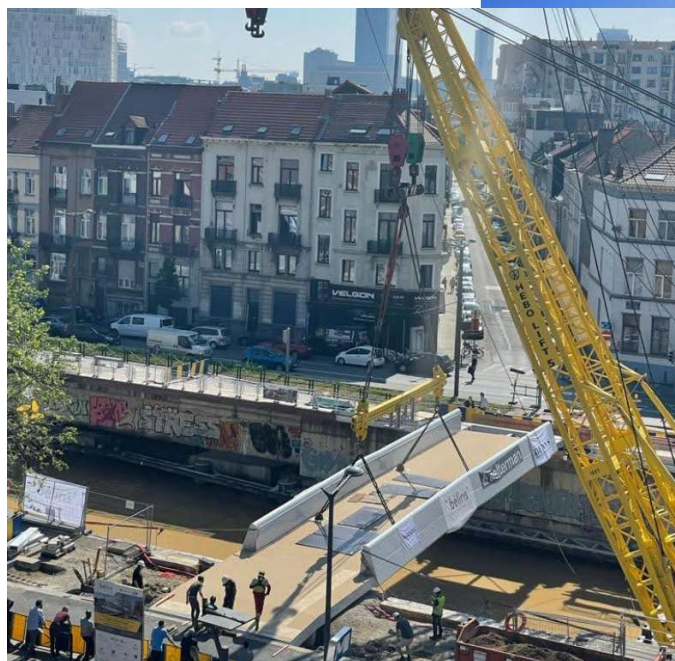
- A réaliser - Te realiseren
- A améliorer - Te verbeteren
- Réalisé - Gerealiseerd

Réalisations du réseau piéton Voltooing van het voetgangersnetwerk

- **(Re)connexion des quartiers : depuis 2020, 4 nouvelles passerelles cyclo-piétonnes ont vu le jour**
 - Ex. passerelle Suzan Daniel, ouverte aux transports publics et aux modes actifs
- **(Her)verbinden van buurten: sinds 2020 zijn er 4 nieuwe voetgangers-/fietsbruggen gebouwd**
 - bijvoorbeeld de Suzan Daniel-voetgangersbrug, die openstaat voor openbaar vervoer en actieve vervoerswijzen



Nouvelles passerelles sur le canal Nieuwe loopbruggen op het kanaal



Voltooiing van het voetgangersnetwerk

○ (Her)verbinden van buurten: sinds 2020 zijn er 4 nieuwe voetgangers-/fietsbruggen gebouwd

- bijvoorbeeld de Suzan Daniel-voetgangersbrug, die openstaat voor openbaar vervoer en actieve vervoerswijzen

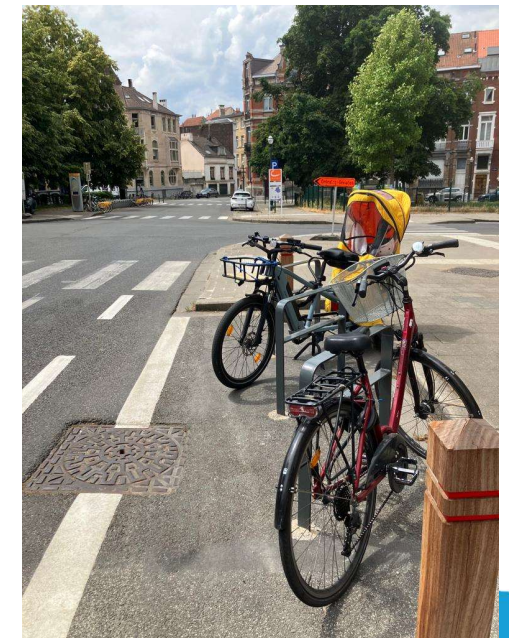


○ Voetgangersoversteekplaatsen veiliger maken

- Verschillende parallelle initiatieven (diagnose + programmering)
- Ongevallenzones (OK), naderen van scholen (te versterken), plaatsen van fietsenrekken (OK)
- Minstens 70 haltes van het openbaar vervoer toegankelijk maken (OK) en bepaalde haltetoegangen toegankelijk maken (programma nog te bepalen)

○ Onderhoud van voetpaden

- Audit van de staat van alle regionale voetpaden op PLUS-niveau uit te voeren in 2020. Eerste herstellingswerken op volledige trajecten uit te voeren in 2021.
- Audit van COMFORT-niveau aan de gang, nog geen werkprogramma
- Geleidelijke verhoging van de budgetten: van 3,6 miljoen euro (2019) tot 9,6 miljoen euro (raming 2023).



Réalisations en Micro Projet / Microprojecten gedaan

Sécurisation et visibilité - oreille de trottoir – résolution ZACA

Veiligheid en zichtbaarheid - trottoirverbredening - ZACA-resolutie



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Réalisations en Micro Projet/ Microprojecten gedaan

Nouveau passage pour piétons (avec ou sans feux)

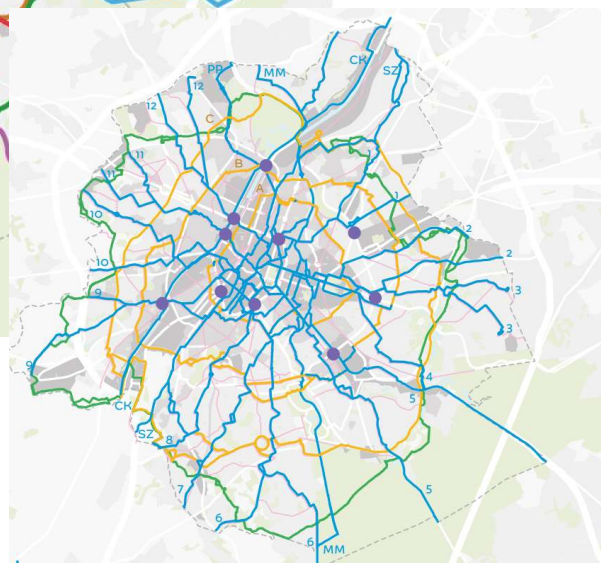
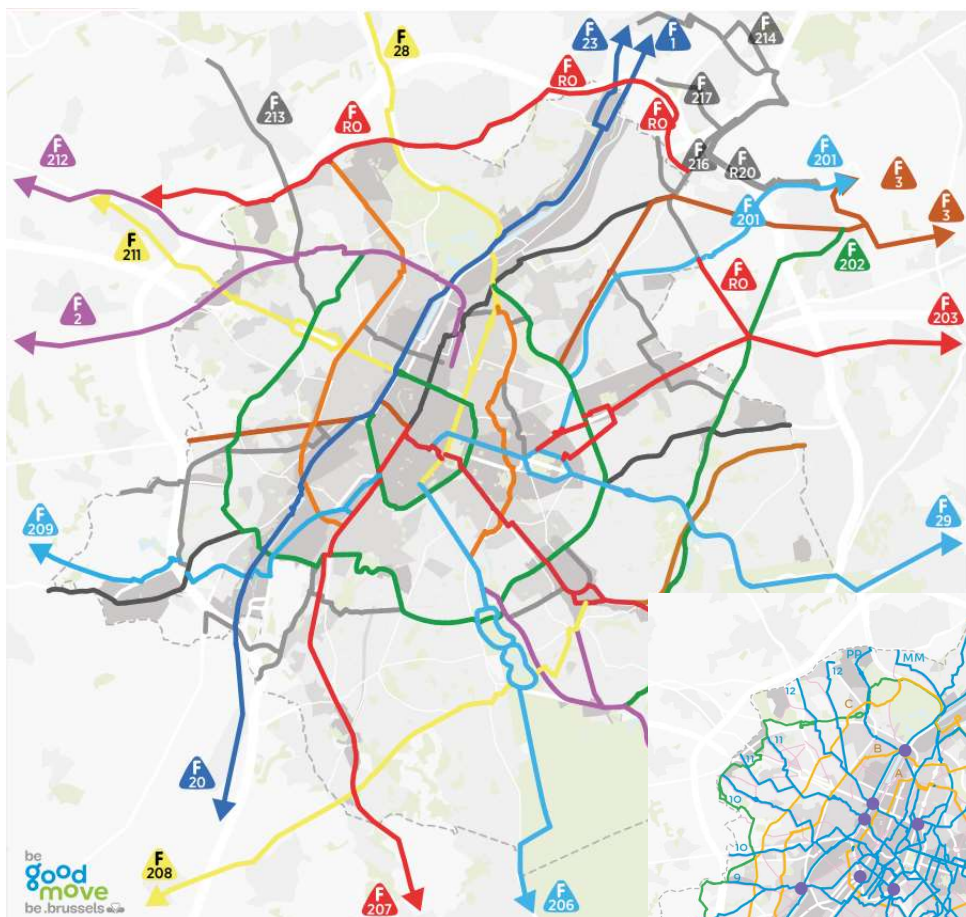
Nieuw zebrapad (met of zonder verkeerslichten)



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

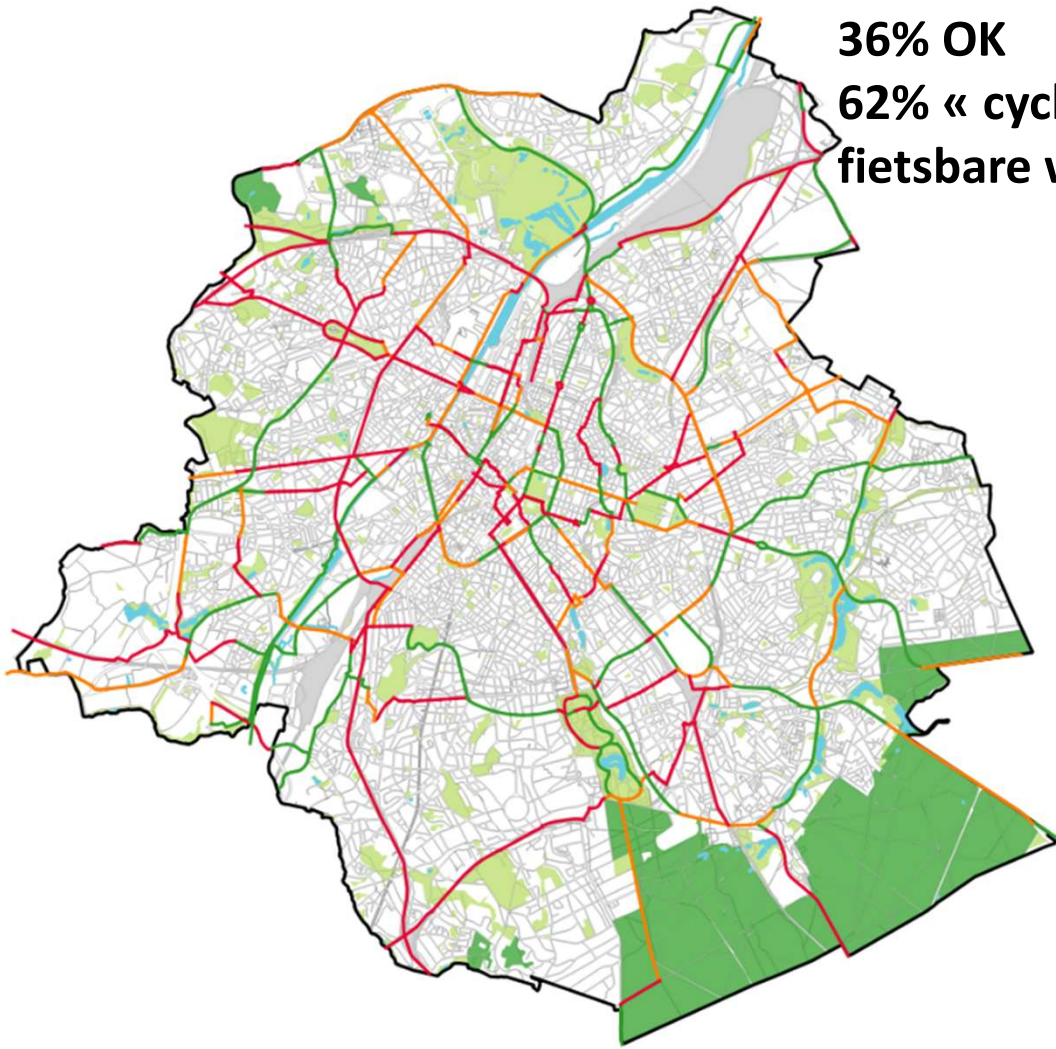
Implementatie van het fietsnetwerk



- **Alle wegen geschikt maken voor fietsen:** overall standaard veiligheid en comfort, aangepast aan het type weg en de verkeersdruk
- **Een gestructureerd netwerk opzetten (fiets PLUS en fiets COMFORT)**
 - 5 kwaliteitscriteria: consistent, snel (direct), veilig, prettig en comfortabel
 - kilometerschaal netwerk

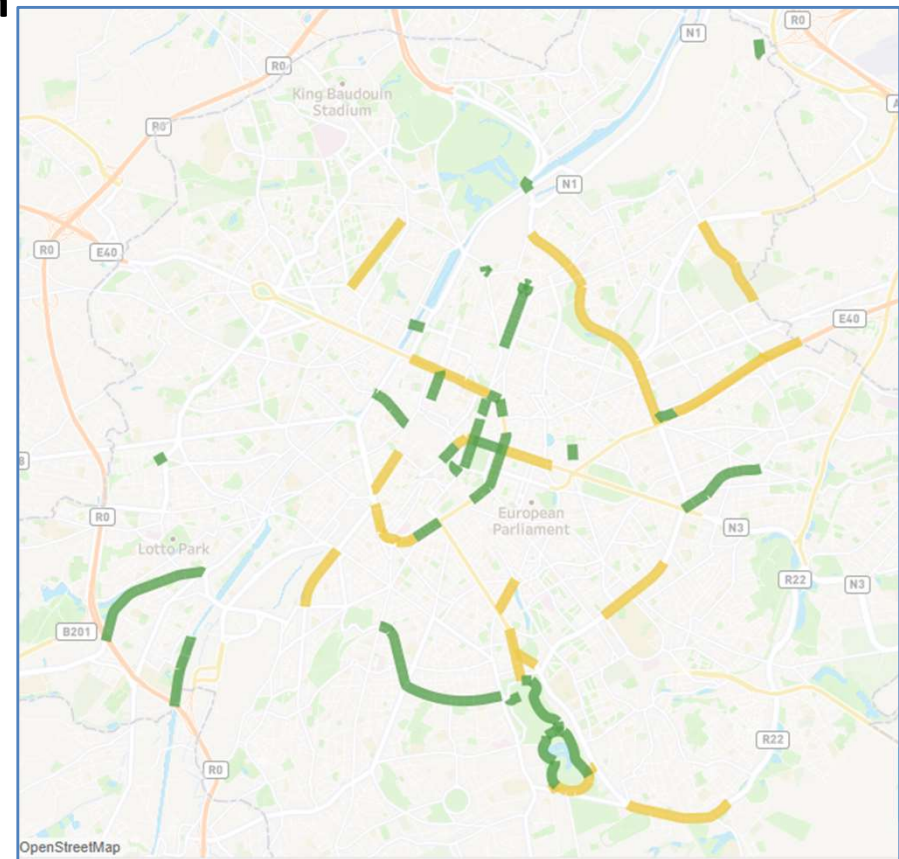
Balans Fiets PLUS netwerk

240 km
36% OK
62% « cyclable »/
fietsbare wegen



B.4
Aménager
un réseau d'itinéraires
cyclables privilégiés :
concrétiser les réseaux
Vélo PLUS et Vélo Confort,
assurer les liens avec
les autres Régions

B.4
Inrichten van
een netwerk van
bevoorrechte fietsroutes:
concretiseren van de
Fiets PLUS en Fiets
COMFORT-netwerken,
zorgen voor verbindingen
met de andere
gewesten



Verwezenlijking

- Enkele definitieve projecten (Petite Ceinture)
- 'Corona' fietspaden: 40 km tijdelijke fietspaden



Tests récents – recente testen

Rue de la Loi / Wetstraat



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Tests récents/ Recente testen

Montgomery

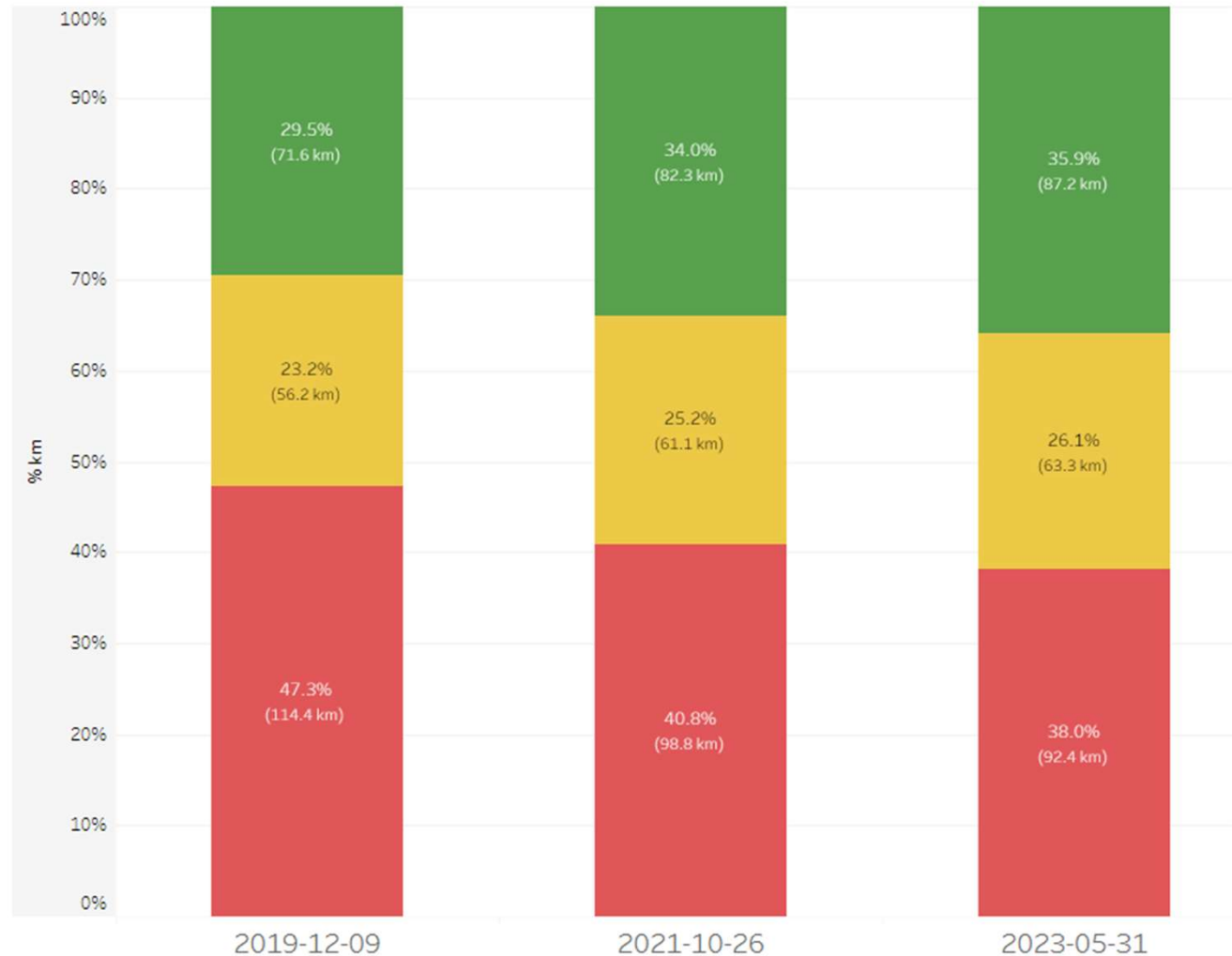


BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Balans Fiets PLUS netwerk

- Het PLUS-netwerk vordert met een snelheid van 4 km/jaar
- We moeten de dingen versnellen (snelheid x4)
 - Prioritering per route
 - Versnelling van het programma "cyclostrades" langs spoorlijnen
- Tegelijkertijd: aanzienlijke stimulans voor fietsen (57% toename van het aantal getelde fietsers tussen 2020 en 2022)
- Modaal aandeel nadert 10% (Brussel)



Connexions interrégionales

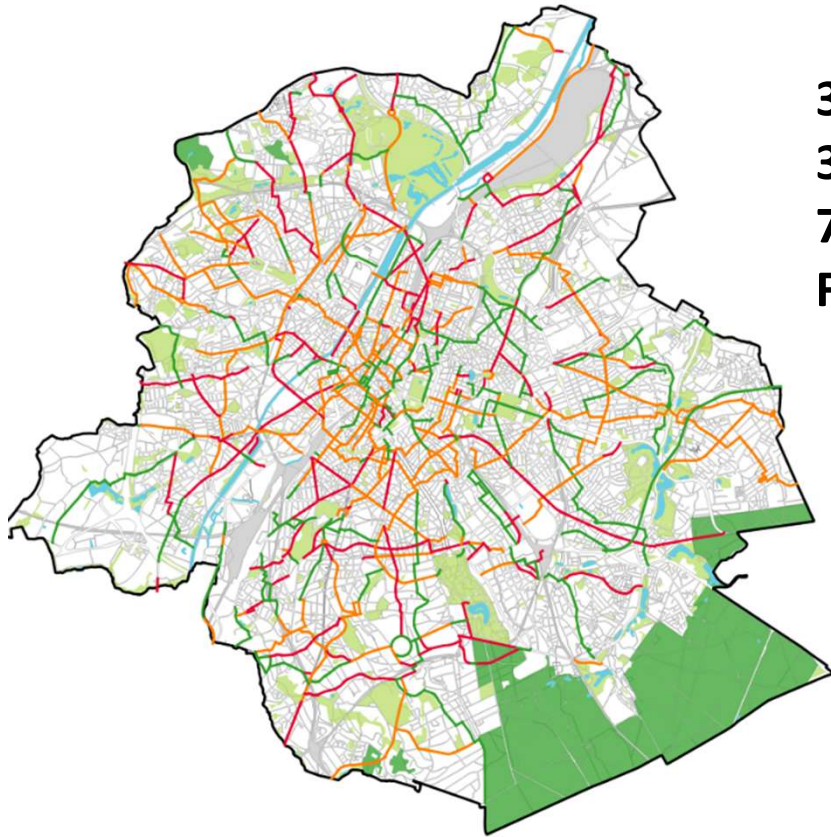
7 connexions
interrégionales réalisées
et 18 en préparation

-  connexion OK
in orde
-  abandonné
afgevoerd
-  en cours
lopende
-  à lancer
op te starten

7 interregionale
verbindingen voltooid en
18 in voorbereiding



Balans Fiets COMFORT netwerk / Bilan du réseau Vélo COMFORT

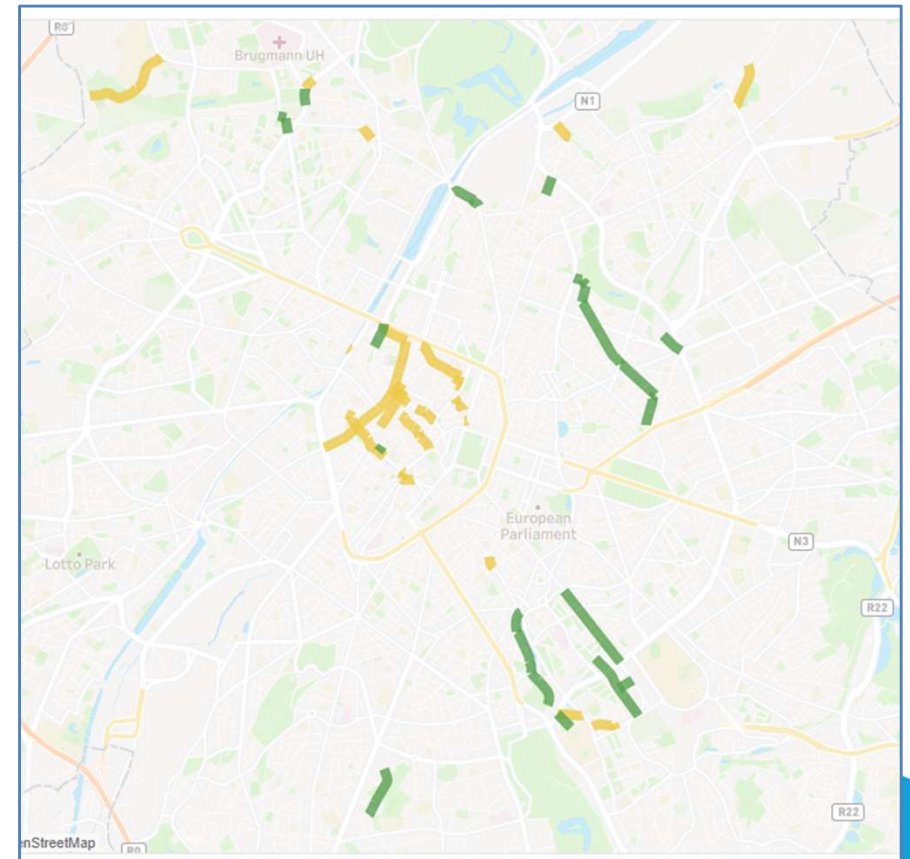


330 km
33% OK
73% « cyclable »
Fietsbare wegen

**Het belang van de implementatie
van autoluwe wijken en microprojecten**

B.4
**Aménager
un réseau d'itinéraires
cyclables privilégiés :**
concrétiser les réseaux
Vélo PLUS et Vélo Confort,
assurer les liens avec
les autres Régions

B.4
**Inrichten van
een netwerk van
bevoorrechte fietsroutes:**
concretiseren van de
Fiets PLUS en Fiets
COMFORT-netwerken,
zorgen voor verbindingen
met de andere
gewesten



**Importance de la mise en œuvre des
quartiers apaisés et des microprojets**

Réalisations en Micro Projet / Verwezenlijking van Microprojecten

Bandes bus + vélos – Pistes cyclables - coronapistes
Bus + Fietsstroken - Fietspaden - Coronapistes



Réalisations en Micro Projet / Verwezenlijking van Microprojecten

Pistes cyclables – Stationnements Vélos Fietspaden - Fietsparkeren

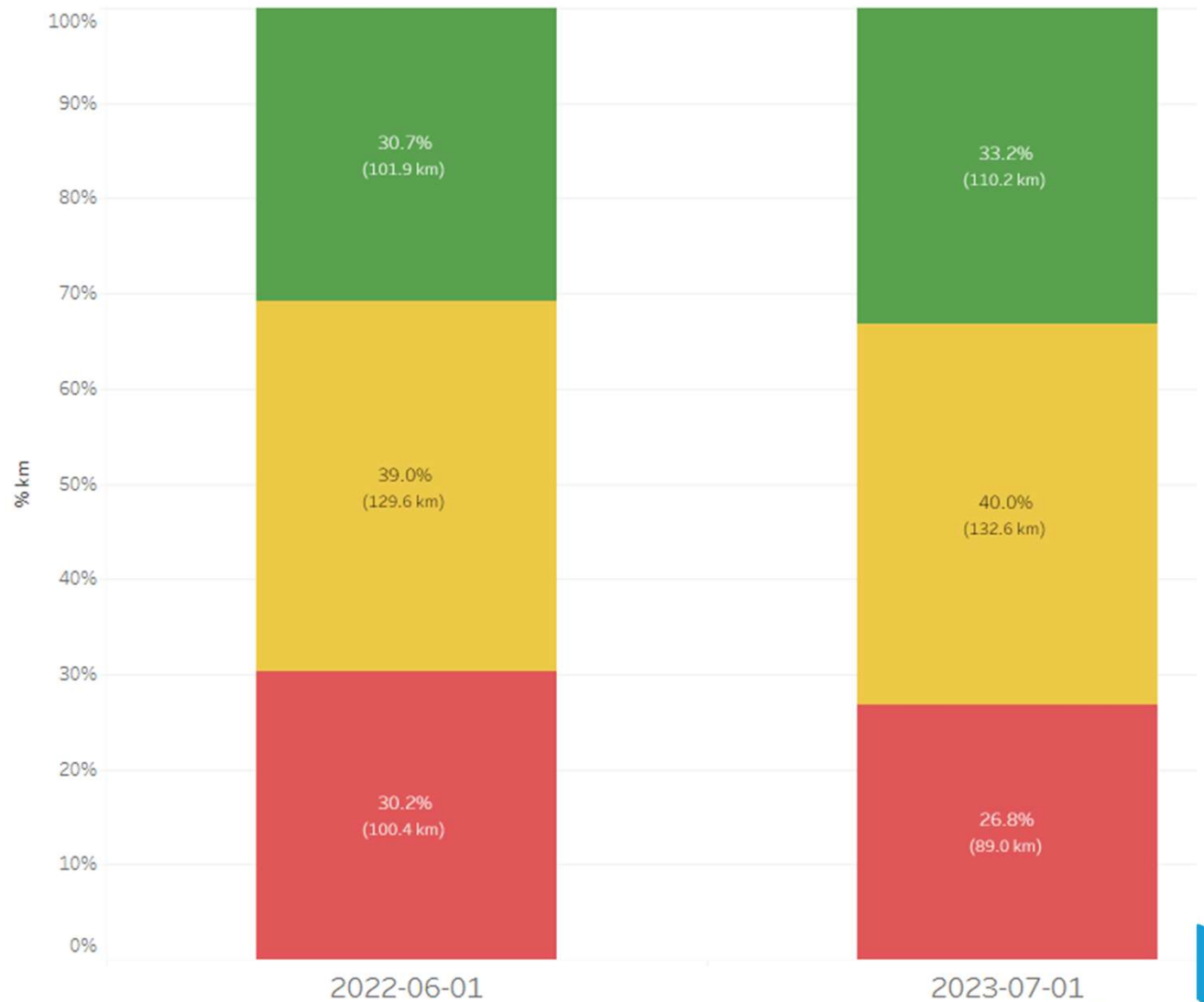


BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

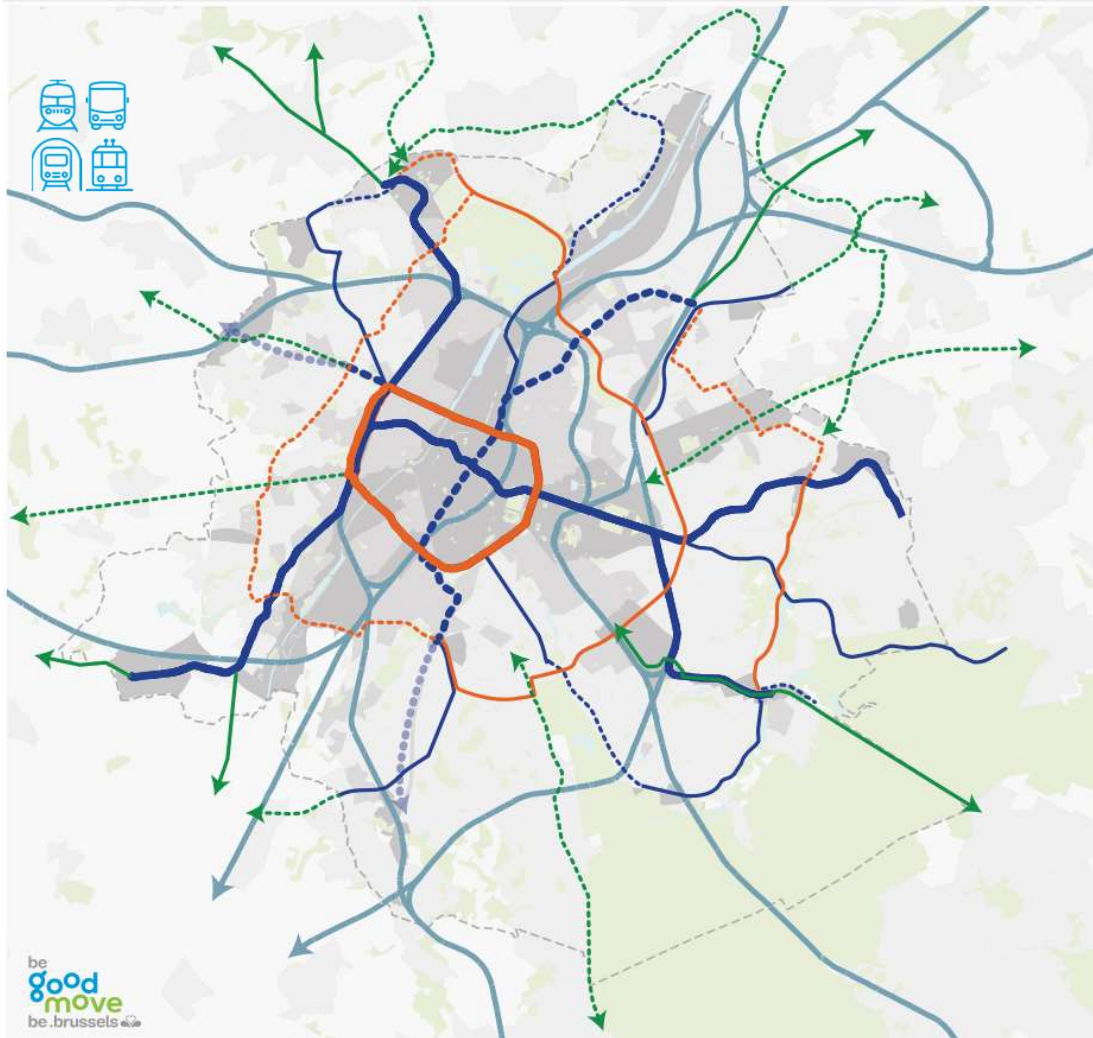
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Balans Fiets COMFORT netwerk

- Het CONFORT-netwerk is verder gevorderd (27% van het aan te leggen netwerk)
- Het voltooiingstempo is beter: 11 km/jaar
- Dit kan worden verklaard door de verschillende aard van de projecten: verkeers- en signalisatiemaatregelen in plaats van grote renovaties
- Belang van de uit te voeren projecten op lokale wegen



OV PLUS Network



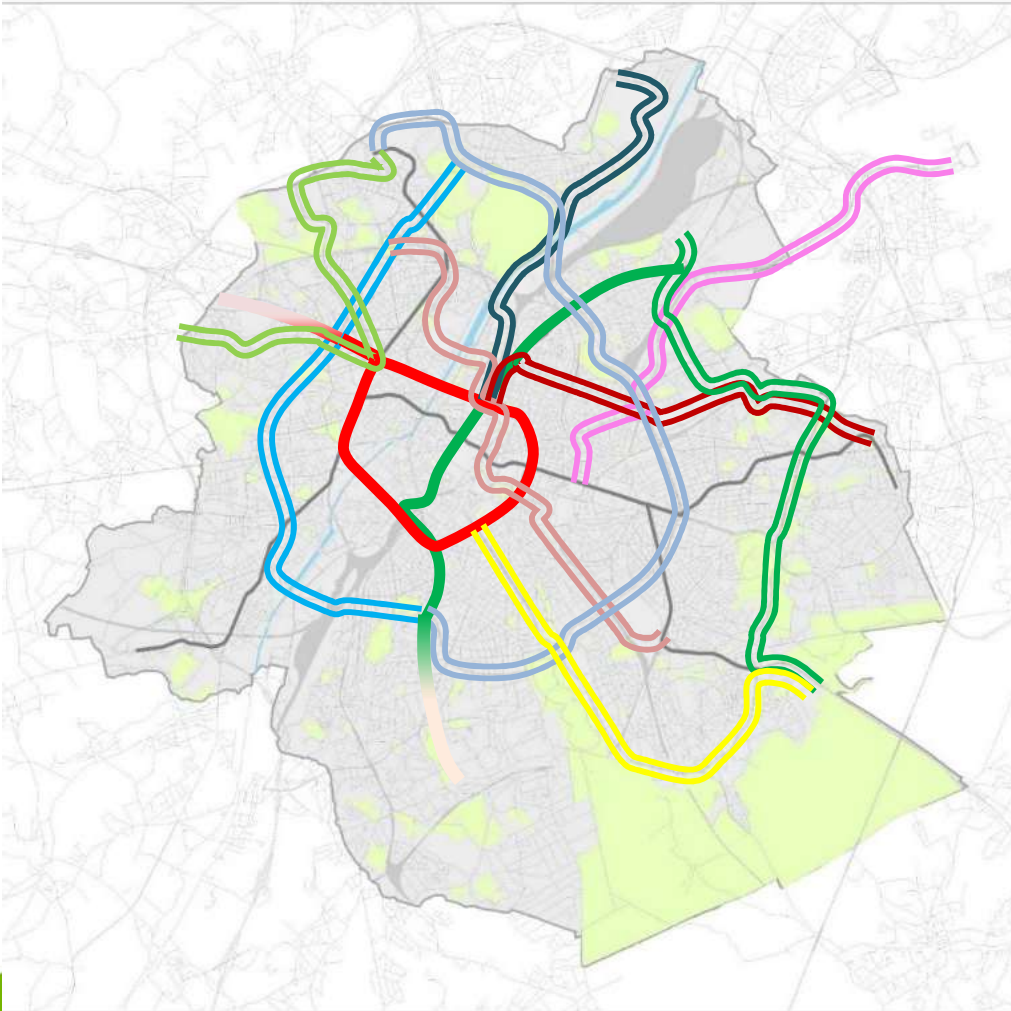
○ Versterking van de rol van ringwegen

- Relatieve isolatie van lijn 7, met tram 8 via De Mot en tram 25 naar Alma/Sint-Lukas
- Westelijke ring met tram, met metroverlenging naar Basilique

○ Radiale routes in de 2e ring versterken

- Tram "NOH", uitbreiding Roodebeek-Bordet

OV PLUS Netwerk : visie



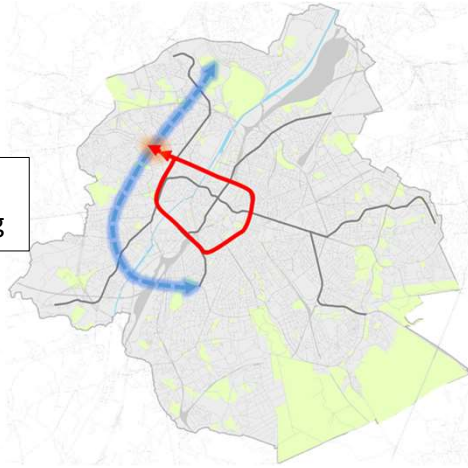
Voorstellen van een MIVB-BM werkgroep (2016-2018)

- Simulaties die rekening houden met het aanbod van andere operatoren
- Maakt het mogelijk om de toekomstige vraag op te vangen en overbelastingen weg te werken

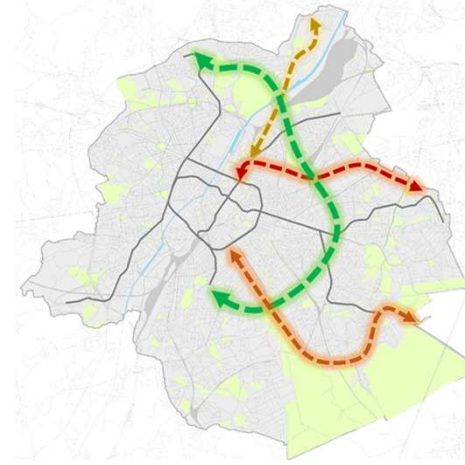
Traduction de la vision en projets

De visie vertalen naar projecten

Rocade Ouest/
Westelijke ringweg



Rocade Est/
Oostelijke ringweg



Grande diagonale/
Grote diagonaal



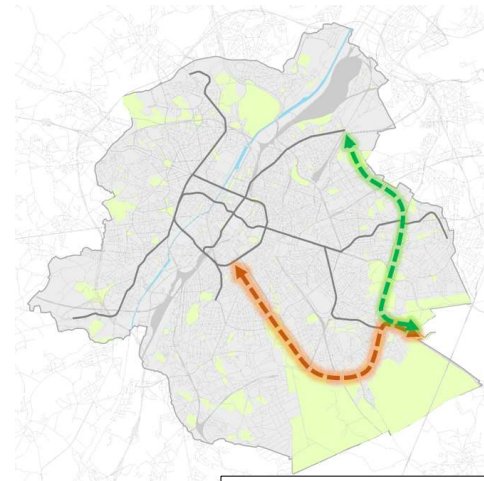
Quadrant Sud/Zuidelijk kwadrant



Boulevard Européen/
Europese laan



Grande ceinture Est/Oostelijke ringweg



Réalisations - Verwezenlijking

B.6

Het structurerend
openbaarvervoernet
verder uitbouwen

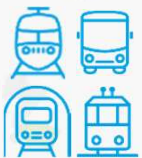
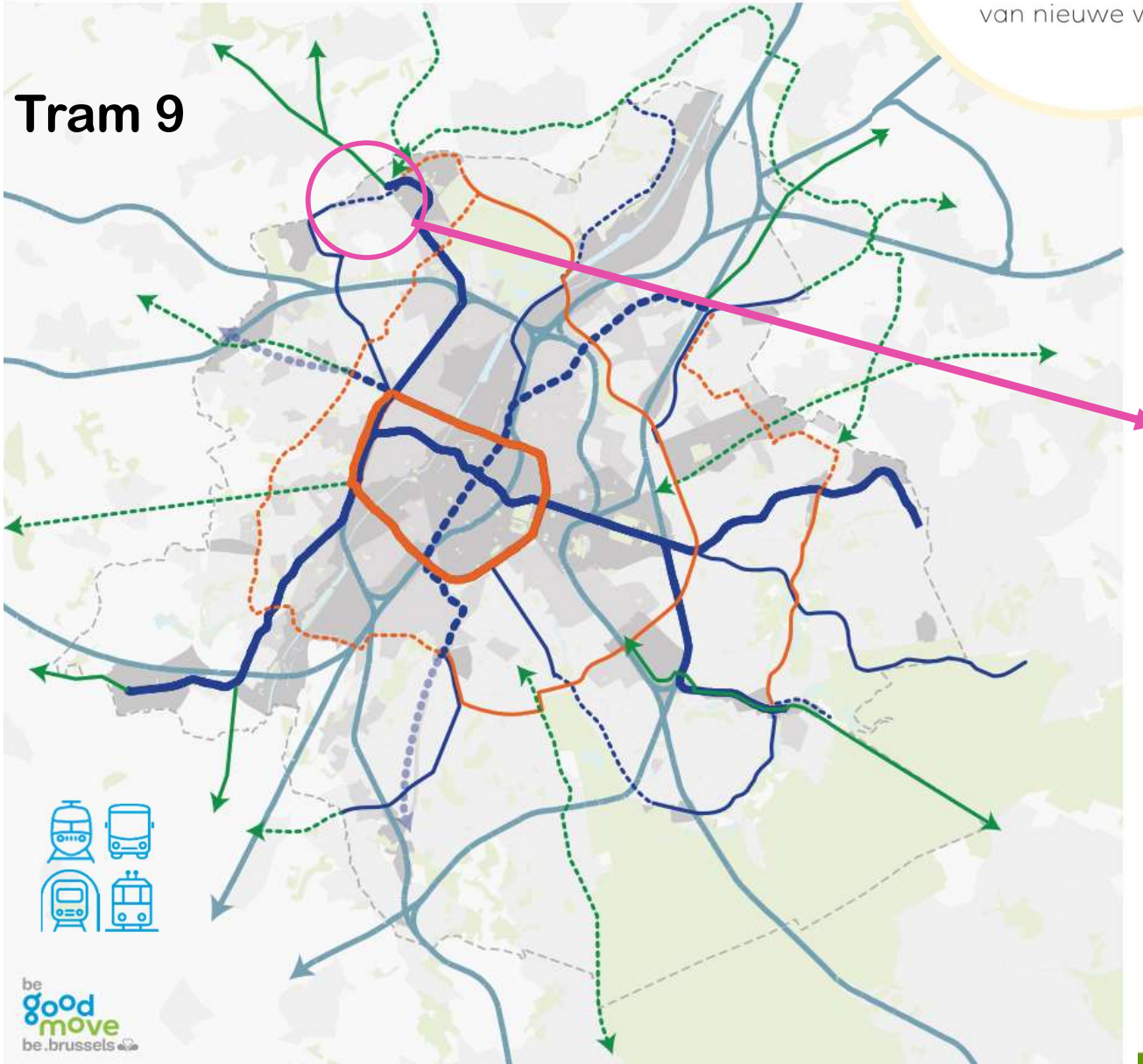
om een antwoord te bieden
op de demografische
evoluties en de bouw
van nieuwe wijken

B.6

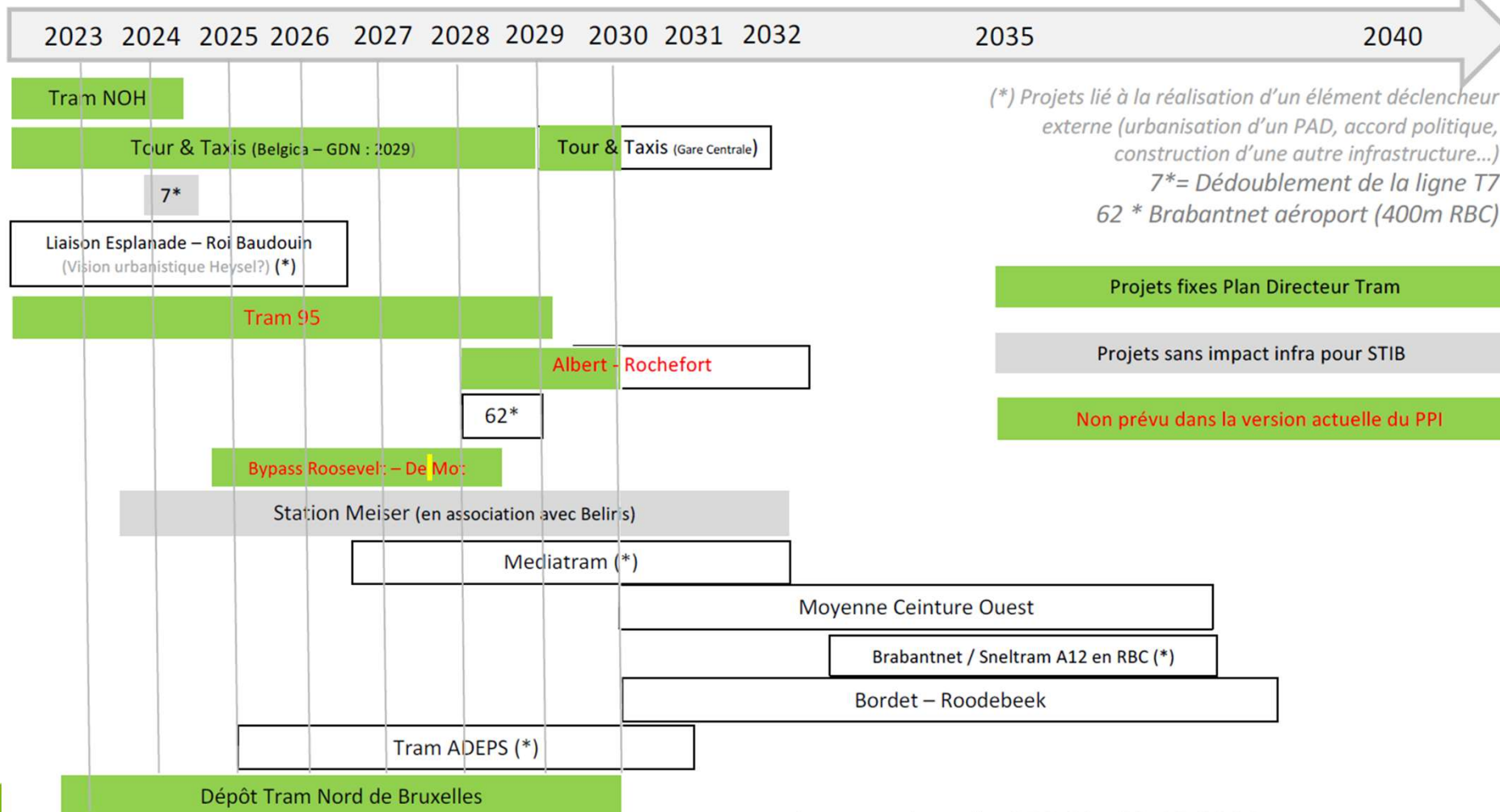
Poursuivre
le développement
du réseau structurant
de transport public

en répondant aux évolutions
démographiques et à la
création de nouveaux
quartiers

Tram 9



Ligne du temps indicative Plan Directeur Tram 2030 – date de réalisation envisagée



(*) Projets liés à la réalisation d'un élément déclencheur externe (urbanisation d'un PAD, accord politique, construction d'une autre infrastructure...)
 7* = Dédouement de la ligne T7
 62 * Brabantnet aéroport (400m RBC)

Projets fixes Plan Directeur Tram

Projets sans impact infra pour STIB

Non prévu dans la version actuelle du PPI

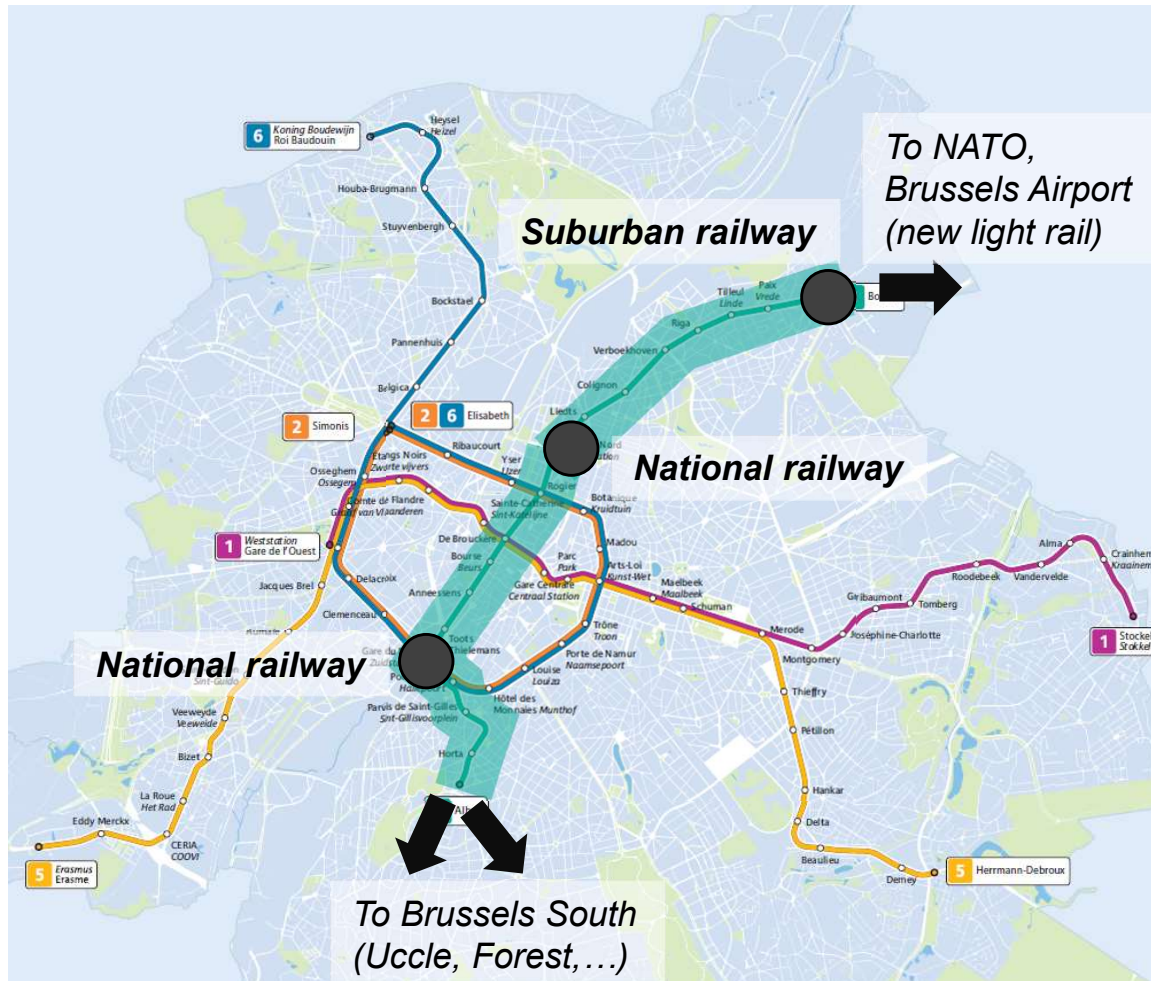
Approuvé par le GRBC le 22.12.2022

Tram – Network expansion

- **Tram Masterplan**
 - > Challenges : capacity issue, land-use development, missing links
 - > Co-creation STIB + Brussels Mobility
 - > ~ 10 network extensions identified
 - > Now part of Good Move (+ political agreement)
- **Recent / upcoming network extensions**
 - > Tram 9 (2018-2021)
 - > Tram 10 (2024)
 - > Tram conversion of bus 95 (~ 2030 ?)
 - > Tram Thurn & Taxis (~ 2030 ?)



Metro – Network expansion



Métro Nord phase 1

- Conversion de deux tunnels tram préexistants
- 11 stations, dont 2 reconstruites / reconfigurées
- Métro avec conducteur
- Horizon de mise en service : vers 2030

Métro Nord phase 2

- Construction de 7 nouvelles stations
- Nouveau dépôt
- Construction par tunnelier
- Exploitation en mode automatique (UTO)
- Horizon de mise en service : ~2034 ?

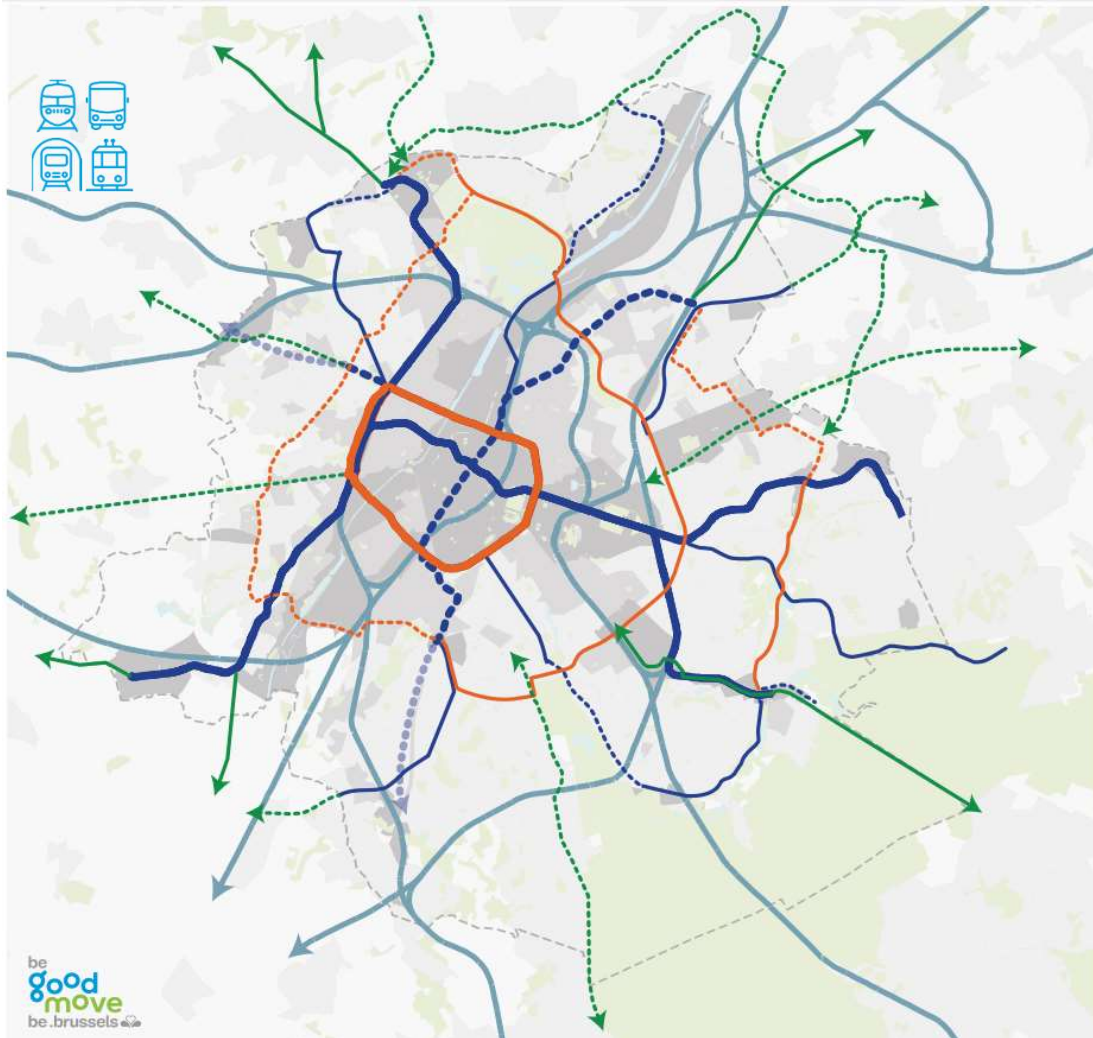
Metro Noord fase 1

- Ombouw van twee bestaande tramtunnels
- 11 stations, waarvan 2 herbouwd / opnieuw geconfigureerd
- Metro met bestuurder
- Ingebruikname: rond 2030

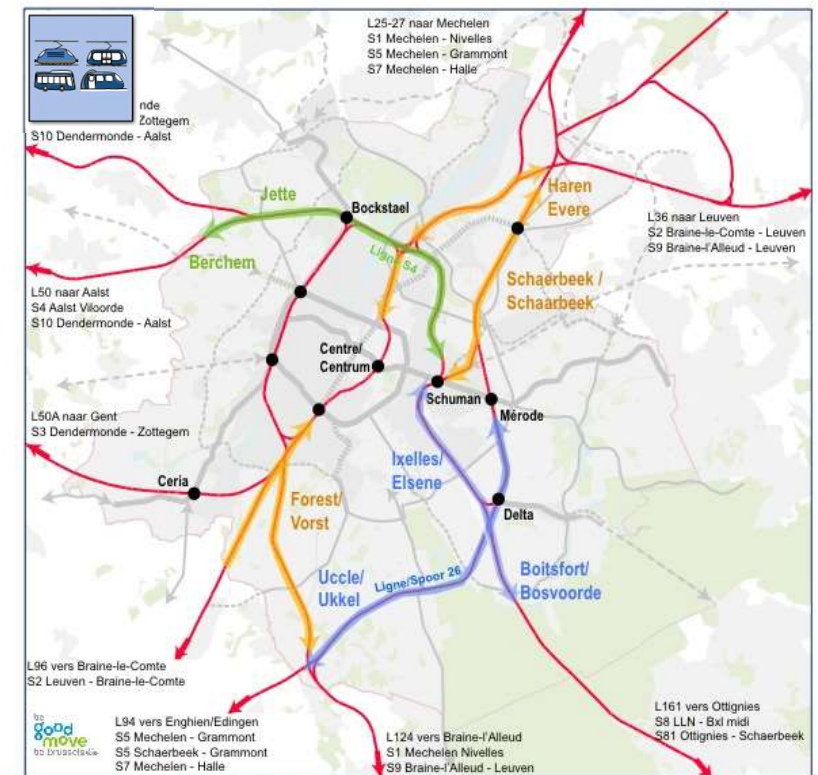
Metro Noord fase 2

- Bouw van 7 nieuwe stations
- Nieuw depot
- Bouw tunnelboormachine (TBM)
- Automatische exploitatie (UTO)
- Openingsdatum: ~2034 ?

OV PLUS Network



- Versterking en verbetering van spoordiensten
- Versterking van interregionale diensten op routes die het spoorwegnet aanvullen



be
good
move
be.brussels

NMBS vervoersplan (2021-2024)

Vooruitgang

- Vooruitgang
- Communicatie, participatieve aanpak
- Opening station Anderlecht (CERIA) (verbinding S3), met weekenddienst en verdubbeling van de weekdienst vanaf eind 2021
- Wijzigingen op bepaalde routes

Verwachtingen niet ingelost

- Versterking van andere routes, waarvan sommige niet haalbaar zijn tussen 2021 en 2023, voornamelijk door technische beperkingen
- Uitbreiding van de uren van bestaande diensten, met name 's avonds
- Homogenisering van week- en zaterdagdiensten

→ Wat nu?

Projet de plan de transport SNCB (2024-2027) Ontwerp van NMBS-vervoersplan (2024-2027)

Plan de transport 12/2023 – 2026 – Bruxelles: semaine

§ **Décembre 2024:** des trains supplémentaires seront mis en service les vendredis soir

Juin 2025

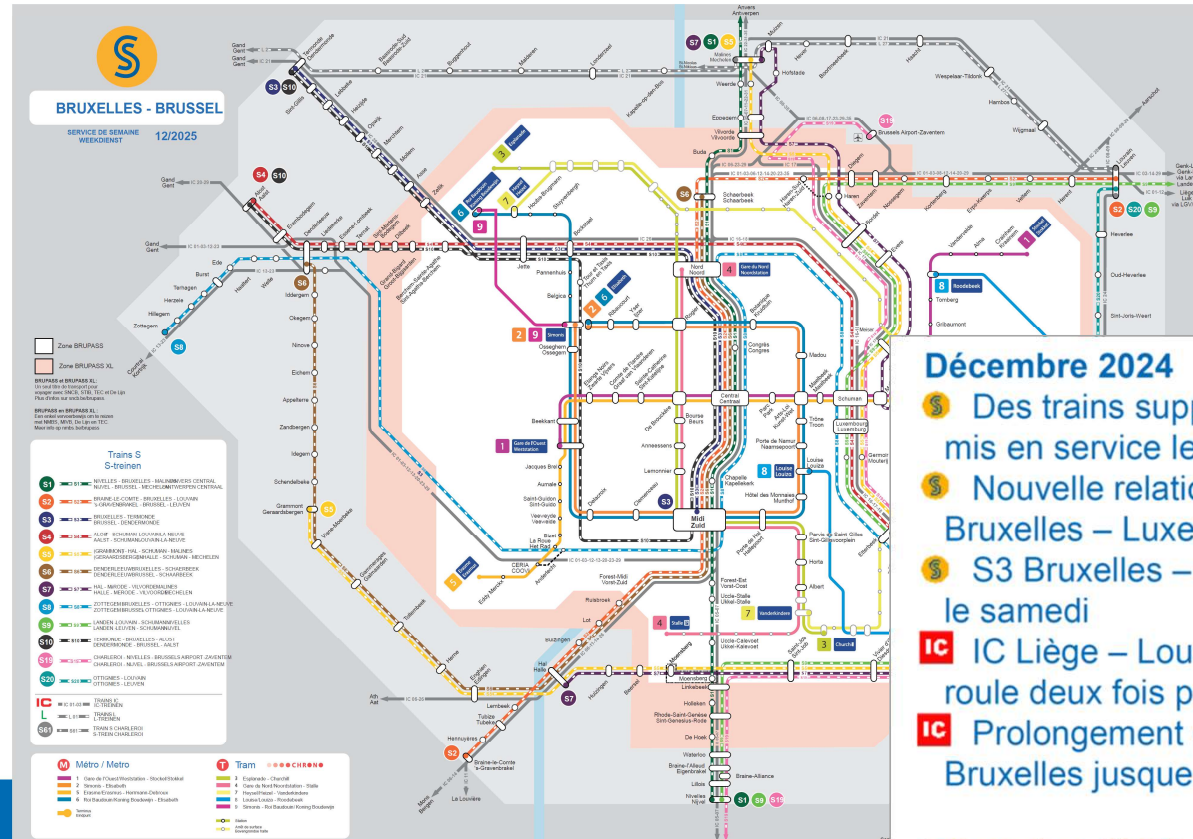
- § S4 Alost – Bruxelles-Schuman – Louvain-la-Neuve roule deux fois par heure.
- § S7 Halle – Vilvoorde roule deux fois par heure, dont une fois jusque Malines via Hofstade

Décembre 2025:

- § S5 Enghien – Bruxelles-Schuman – Malines roule deux fois par heure pendant les vacances scolaires.

Déplacement de la gare de Moensberg et ouverture de la gare de Braine-Alliance

Roadshow – p. 28



Weekend

Décembre 2024

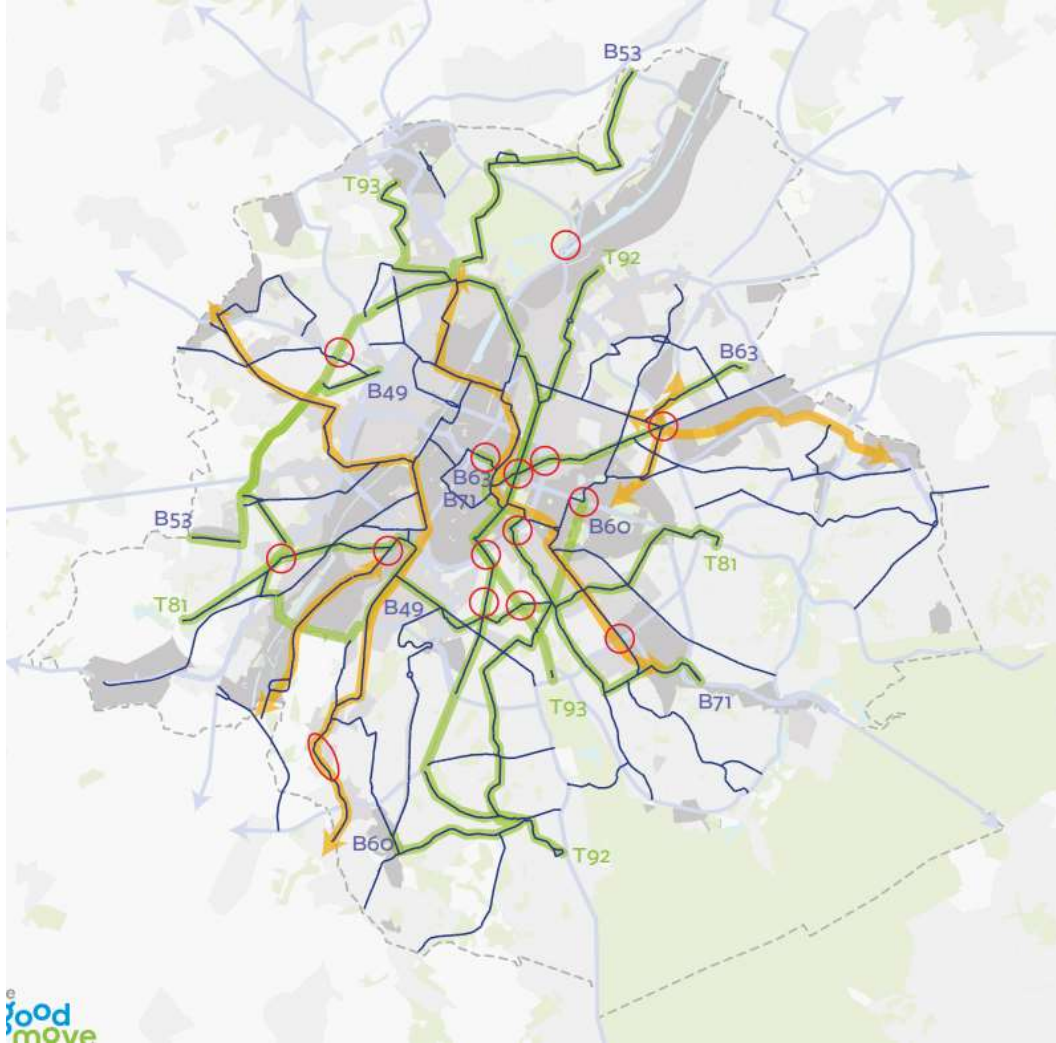
- § Des trains supplémentaires seront mis en service les samedis soir
- § Nouvelle relation S4 Alost – Bruxelles – Luxembourg
- § S3 Bruxelles – Dendermonde roule le samedi
- IC Liège – Louvain – Bruxelles roule deux fois par heure
- IC Prolongement d'un IC Anvers – Bruxelles jusque Charleroi

Décembre 2025

- § S5 Halle – Bruxelles-Schuman – Malines roule deux fois par heure le samedi
- § S9 Braine-L'Alleud – Bruxelles-Schuman – Louvain roule une fois par heure le samedi
- IC Mons – Bruxelles roule deux fois par heure le week-end

© SNCB

OV COMFORT



- De prestaties van het wegennet verbeteren
- Voornamelijk gebaseerd op de implementatie van wegspecialisatie
 - verminderen van de "verkeersfunctie" van een groot deel van het netwerk
- Avanti-strategie
 - Opgenomen in het beheerscontract van de MIVB
 - Specifiek budget en taskforce
 - Identificeert consequent te behandelen lijnen en 15 prioritaire black spots

Optimisation – Optimalisering

○ Ligne / Lijn 71



B.5
Assurer
la régularité des
lignes de surface
de bus et de tram

B.5
Zorgen voor
de regelmaat van
de bovengrondse
bus- en
tramlijnen

-7

minuten in de ochtendspits
naar De Brouckère

minutes en heure de pointe
le matin vers De Brouckère

+1,5

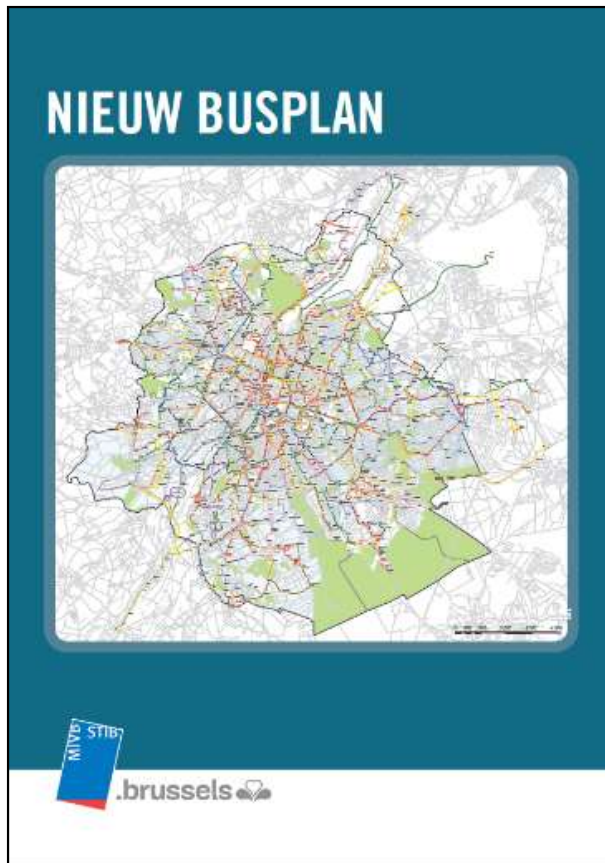
km/h en moyenne
km/u gemiddeld

van de kruispunten met
verkeerslichten uitgerust met
bediening op afstand voor de
prioritaire doorgang van het openbaar
vervoer dankzij de uitrusting van 30
kruispunten per jaar.

79%

des carrefours à feux équipés de la
télécommande pour le passage
prioritaire du transport public grâce à
l'équipement de 30 carrefours par an.

Bus – Network expansion



- **Bus Masterplan**

- > Capacity issue, land-use development, missing links
- > 6 new lines + development of orbital lines
- > +30% seats * km, +150 buses
- > More bendy (18m) buses (~25 % → ~40 % of the fleet), urban challenge !
- > Around 2/3 of the bus network has been adapted
- > Two additional depots

- **Process**

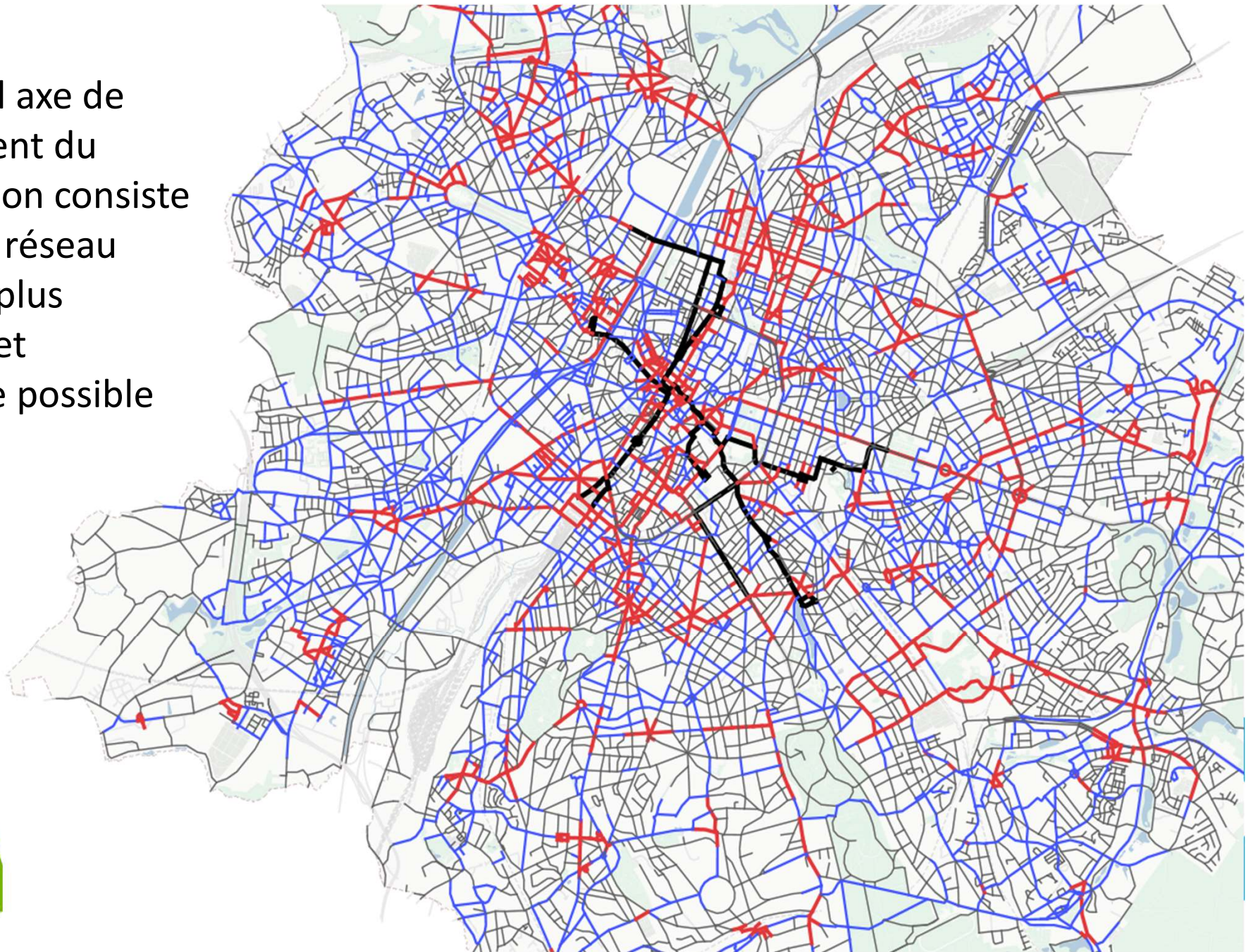
- > Concept design (STIB) : ~2013 → 2015
- > Negotiation / political decision : ~2015 → 2018
- > Deployment : 2018 → ~2023 / 2024 (and later...)

Focus proposés pour alimenter les discussions

- Comment mettre en œuvre le « réseau » piéton de façon plus efficace et cohérente ?
- Comment accélérer la création du réseau cyclable structurant sachant que les possibilités de l'urbanisme tactique touchent à leurs fins ? (parties hors voiries du réseau, voiries communales, etc.)

Comment améliorer le réseau piéton de façon efficace et cohérente ?

Le principal axe de renforcement du réseau piéton consiste à rendre le réseau existant le plus accessible et confortable possible



Comment améliorer le réseau piéton de façon efficace et cohérente ?

La problématique :

- Prises individuellement, les « gênes piétonnes » ne sont en général pas difficiles à traiter
- Mais, elles sont :
 - éparpillées sur tout le réseau
 - très hétérogènes (infra/non infra, public/privé, etc.)

	Structurel (fixe)					Mobile				
	Installations fixes	Mobilier urbain	Mobilité	Aménagement au sol		Encombrement	Installations mobiles	Travaux	Commerces	Mobilité
Opérateurs niveau 1	 Blocs de béton	 Barrières métalliques fixes	 Arbres	 Parcmètre	 Morphologie des trottoirs		 Signalétique temporaire			
	 Signalétique fixe	 Poubelles	 Jardinières/bacs	 Arceaux à vélos	 Entretien/malfaçons		 Panneaux de stationnement temporaires			
	 Armoires concessionnaires	 Bancs	 Bollards	 Abribus			 Barrières Nadar			
		 Statues	 Fontaines publiques							
Opérateurs niveau 2	 Boîte aux lettres	 Kiosques à journaux	 Cendriers	 Stations Villo	 Seuils/marches	 Livraisons des commerces	 Fanions publicitaires	 Barrières de travaux	 Terrasses	 Livreurs
			 Bornes de recharge de voitures électriques			 Matériaux de chantier	 Benches à ordures	 Travaux privés	 Parasols	 Trotinettes
						 Sacs poubelle	 Panneaux d'affichage publicitaire	 Toilettes de chantier	 Étalages	 Rateliers à vélo privés
Opérateurs niveau 3	 Boîte aux lettres				 Seuils/marches	 Matériaux de chantier	 Benches à ordures			 Vélos
						 Sacs poubelle				 Voitures
						 Ordures ménagères				

Extrait de non conformités du PAVE

Comment améliorer le réseau piéton de façon efficace et cohérente ?

La prise en charge de l'enjeu suppose une réflexion à 2 niveaux :

- Mise en place d'une stratégie d'audit des trottoirs :
 - la plus objective/reproductible possible
 - rapide et efficace
 - partagée par tous les gestionnaires de voirie en RBC
 - constitution d'une base de données évolutive
- Mise en place d'une stratégie d'intervention :
 - définition claire de critères de priorisation (hiérarchie du réseau, abords d'arrêts, abords d'école, etc.)
 - groupements d'interventions en fonction de la répartition et la quantité de non conformités : réparation ponctuelle, chantier glissant, réfection complète (approche actuelle de Maintain)
 - coordination entre services et gestionnaires de voirie (communes, Région)

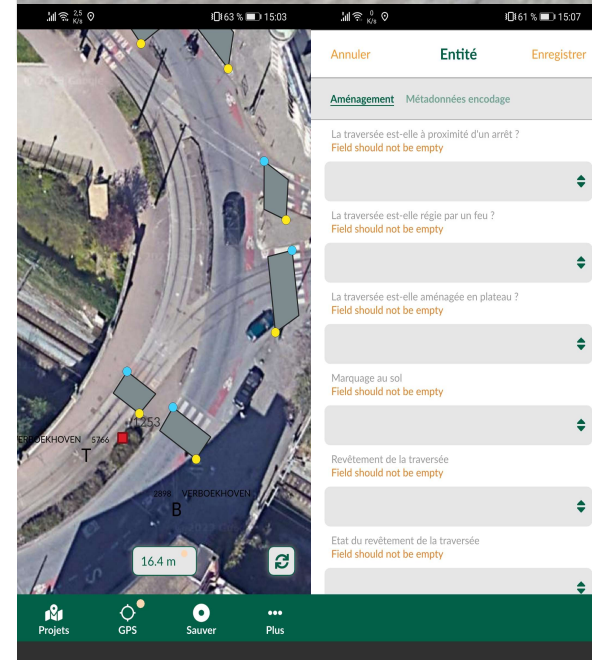
Comment améliorer le réseau piéton de façon efficace et cohérente ?



Centre de
recherches routières
Ensemble pour des routes durables

Développement en cours à la demande de BM d'une stratégie d'audit des trottoirs par le CRR :

- Usage de la « chaise mesureuse » dans une approche réseau
- Outil d'encodage simple et géoréférencé des défauts sur les trottoirs



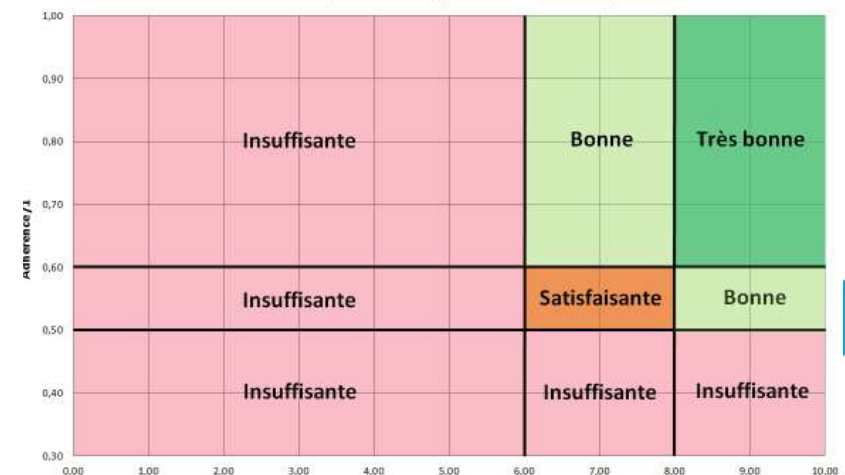
Comment améliorer le réseau piéton de façon efficace et cohérente ?

PARTIE 1D Le volet réglementaire

25. Les matériaux de revêtement utilisés lors des travaux réalisés sur les voiries piétonnes et les espaces piétons des voiries des réseaux PLUS et CONFORT sont ceux qui offrent un niveau de confort de minimum huit sur dix d'après l'examen réalisé par le gestionnaire de voirie au moyen de la chaise de mesure agréée par le CRR, conformément à la Charte sur les revêtements piétons ou tout autre dispositif équivalent. Pour les autres voiries, les matériaux de revêtement utilisés lors des travaux sont ceux qui offrent un niveau de confort de minimum six sur dix d'après l'examen réalisé selon les spécifications précisées ci-avant.



Evaluation de la qualité d'usage des revêtements piétons



Comment accélérer la création du réseau cyclable structurant ?

Aucun des réseaux cyclables ne sera à 100% terminé en 2030

- 38% du réseau PLUS doit être créé, soit 92km
 - Vitesse actuelle 4km/an, soit 23 ans au rythme actuel
 - Le budget actuel est de +/- 6,5 millions par an
 - La partie réalisable comme "urbanisme tactique" est limitée
 - Une accélération de la réalisation et une augmentation des budgets sont nécessaires. Avec les structures actuelles ?
- Le réseau CONFORT
 - Avance malgré tout rapidement (grâce aux CLM)
 - Possible d'arriver à 100% du réseau cyclable en 2030 (pas réaménagé)
 - Nécessité de maintenir le rythme des CLM ou de prioriser le réseau cyclable dans les mesures de circulation ?

Comment accélérer la création du réseau cyclable structurant ?

Des exemples de structures ailleurs...



Comment accélérer la création du réseau cyclable structurant ?

...et de budgets



24 millions pour 1 passerelle

>300 millions/an pour la Région flamande (contre 7,5 pour la RBC...)

‘Groeipad’ = al het extra MOW-budget om tussen 2019 en 2023 van 166,7 euro fietsinvesteringen naar +- **300 miljoen euro** te groeien. Dat groeipad omvat zowel de subsidies (extra middelen voor fietsfonds) als de extra middelen voor de MOW-entiteiten.

3

Quelles AMBITIONS pour poursuivre le DÉVELOPPEMENT infrastructurel des RÉSEAUX de MOBILITÉ ?

