

5

Comment améliorer et assurer la lisibilité des itinéraires privilégiés pour les différents types d'usagers et usagères ?



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be .brussels 



5

Hoe kunnen de beste routes voor de verschillende soorten gebruikers worden verbeterd en beter leesbaar worden gemaakt?



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be .brussels 



De multimodale wegenspecialisatie (MWS)

Belangrijkste hulpmiddel om de implementatie van netwerken te begeleiden

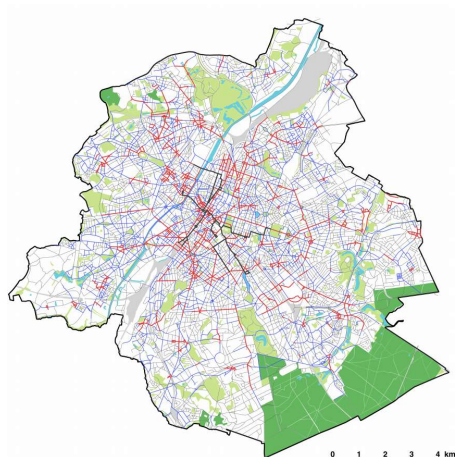


3 niveaus per netwerk

- « **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

Des réseaux et des enjeux différenciés

Verschillende netwerken en uitdagingen



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels

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.

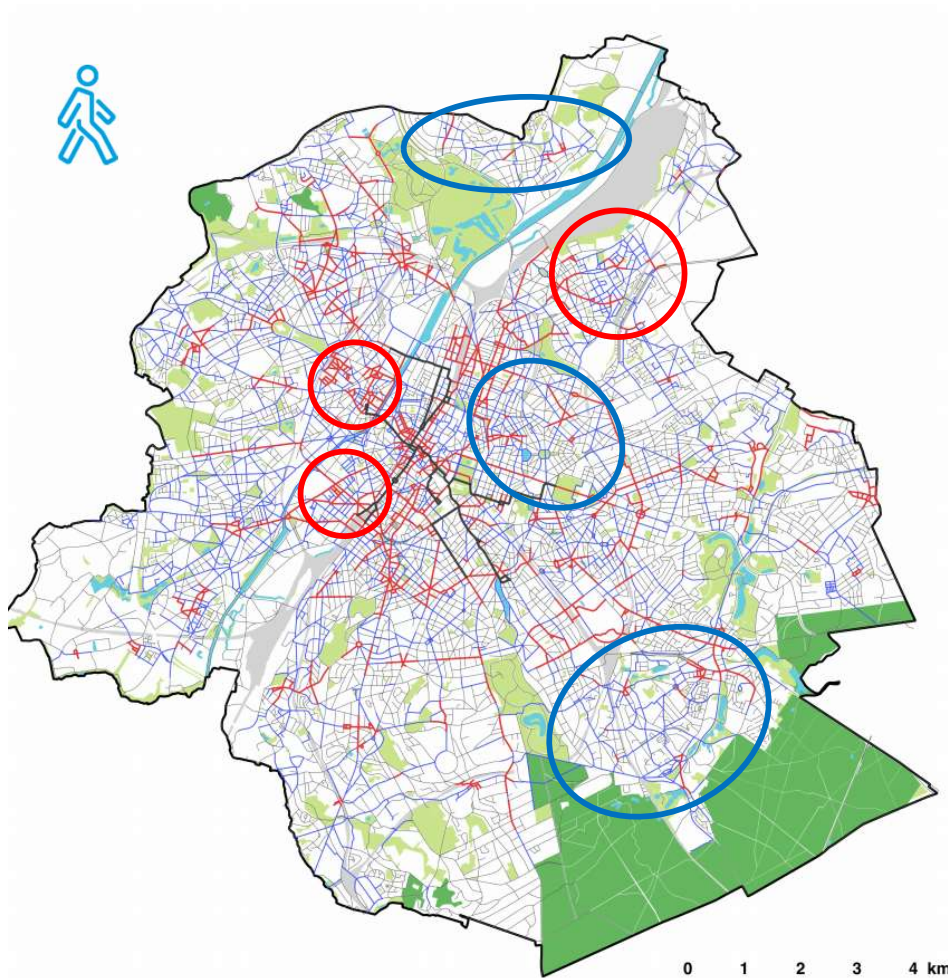
B.3
Créer des magistrales piétonnes pour relier les pôles régionaux (gares, stations de métro...) et se déplacer à pied sur de grandes distances au-delà du centre-ville

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**



Le « réseau » piéton

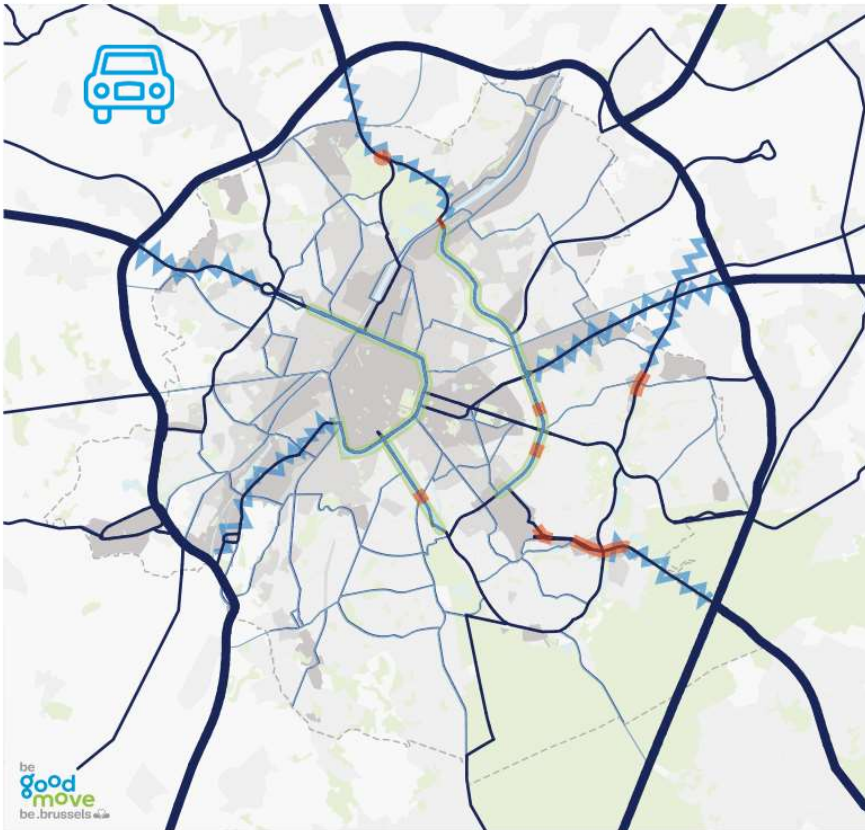


○ Différences de conception

- En particulier sur le niveau CONFORT (fonction de liaison <> confort de marche <> fréquentation)
- Lié en partie à la « décentralisation » de la construction de ce réseau

○ Pose la question, au-delà de la SMV, des itinéraires qu'il conviendrait de développer / de rendre lisibles

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
- C'est aussi l'enjeu d'une meilleure différenciation entre axes structurant versus les autres voiries
 - Entretien adéquat
 - Gestion en temps réel

Gestion en temps réel – gestion des crises

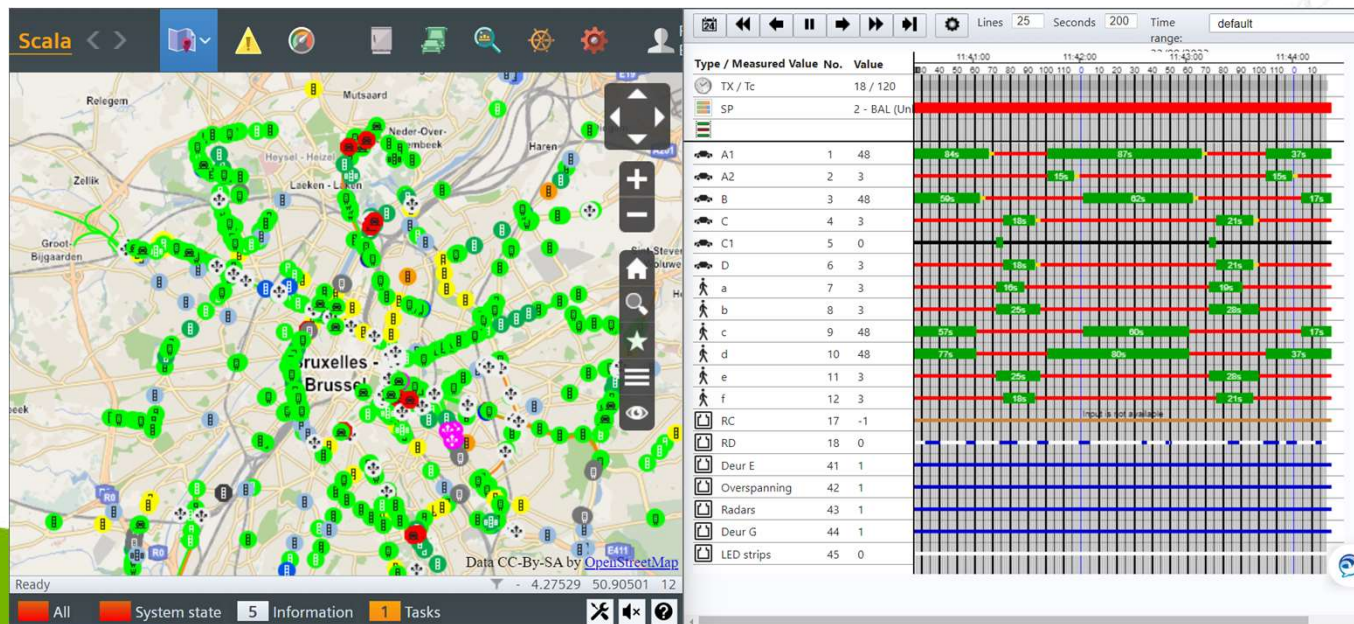
- Déménagement Mobiris avec dispatchings STIB
- Scission des permanences (Technique <=> Mobilité)
- Exercice d'urgence communs STIB / BM
- Collaboration avec Safe.Brussels pour les exercices d'urgence
- Participation au centre de crise



Réalisations

- Méthodologie et logique de gestion
- Besoins en termes d'équipements
- Gestionnaires de mobilité - 7h-19h
- Scénarii automatiques
- Participation à des projets européens

B.10
Renforcer
le contrôle à distance
des carrefours à feux
 afin de fluidifier le trafic automobile, maîtriser la congestion et gérer les incidents



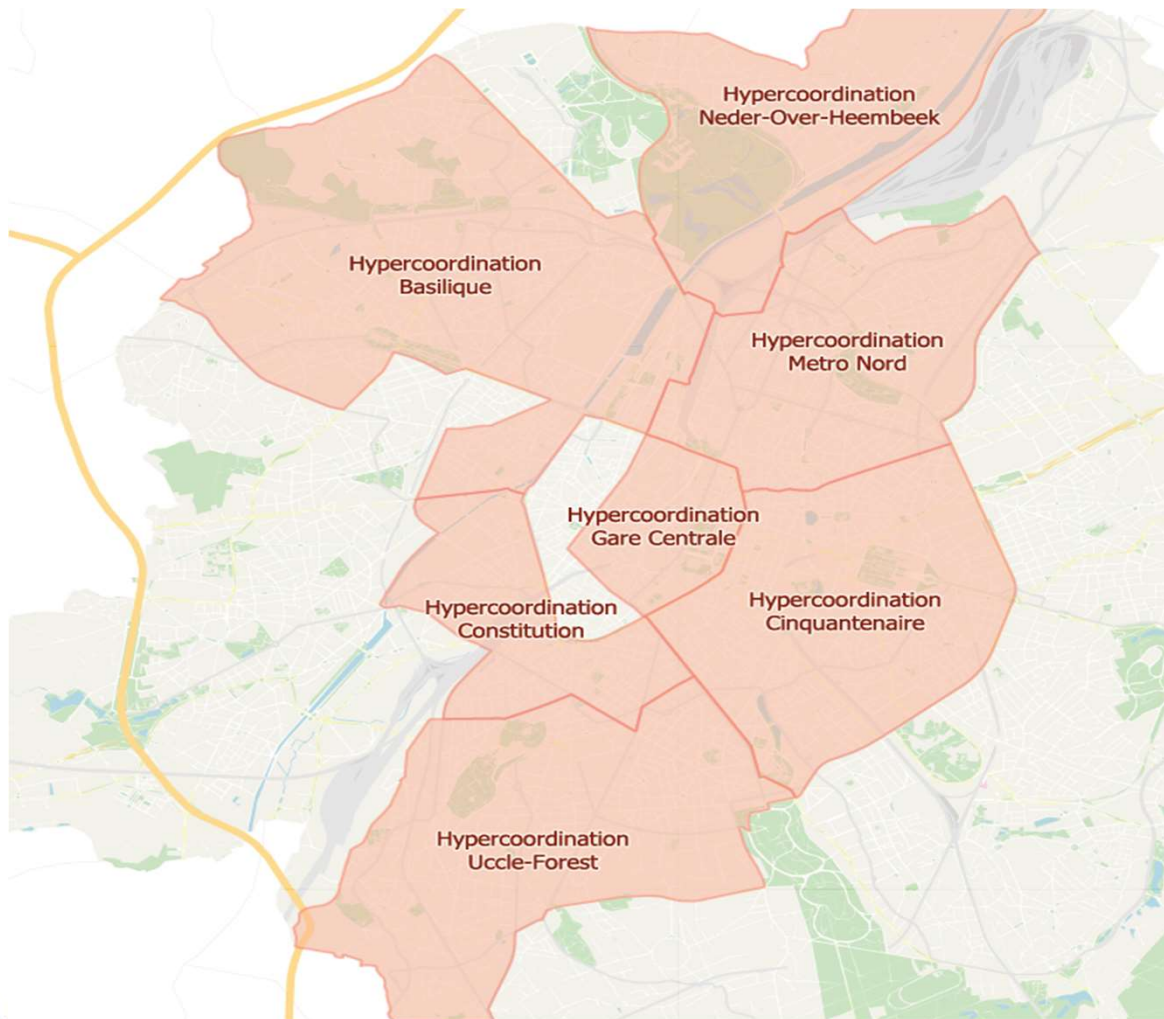
+ de 50 # connectés
à la centrale par an

Défis rencontrés

B.10
Renforcer
le contrôle à distance
des carrefours à feux
afin de fluidifier le trafic
automobile, maîtriser
la congestion et gérer
les incidents

- **Nécessité d'avoir un marché d'équipements dans lequel on puisse puiser (et le personnel et le budget pour le suivre). Pour une gestion dynamique automatique, il est nécessaire d'avoir des données de qualité. Nous ne les avons pas pour l'instant**
- **Arbitrage entre les modes / SMV**
- **Fuites de trafic -> Mailles**
- **Partage de données**

Coordination des chantiers – Coördinatie van bouwplaatsen



B.9

De bouwplaatsen optimaal coördineren

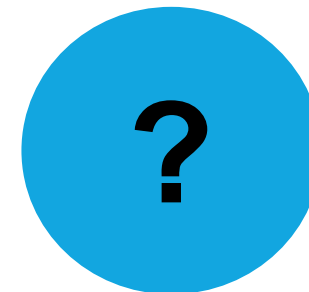
om de hinder voor de verplaatsingen te beperken en een goede toegankelijkheid van het Gewest te behouden

B.9

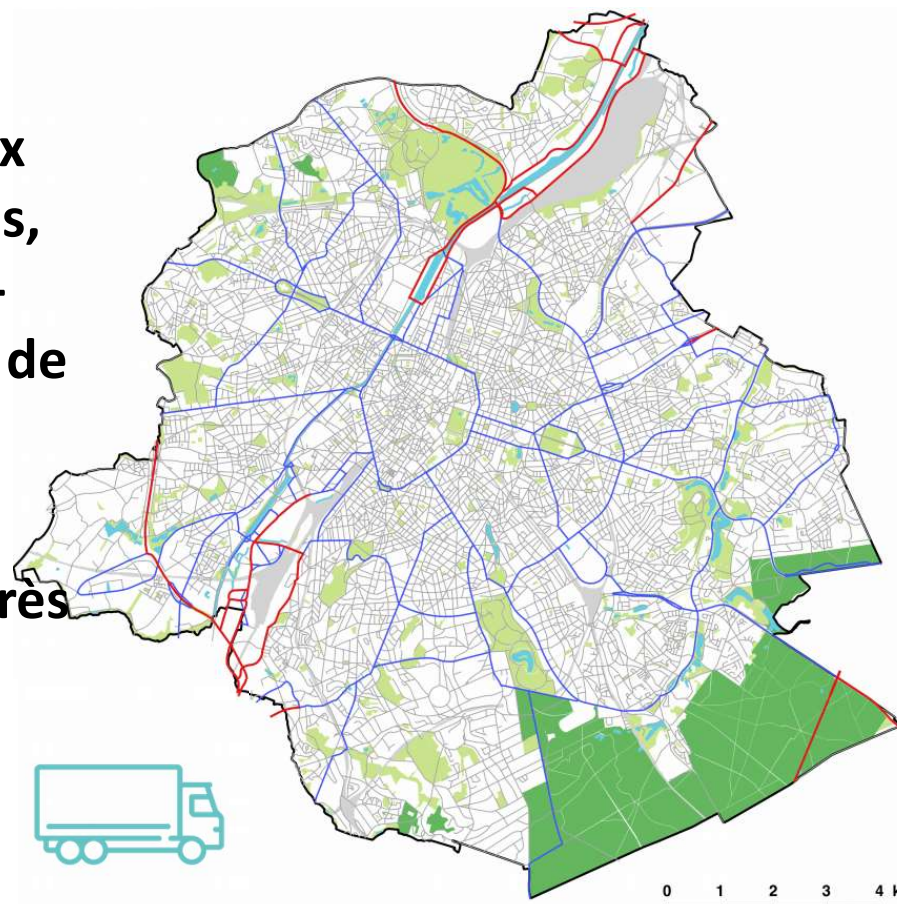
**Coördonner
de manière optimale
les chantiers** pour diminuer les perturbations pour les déplacements et maintenir la bonne accessibilité de la Région

B.7

Faciliter l'accès des poids lourds vers les zones logistiques de la Région

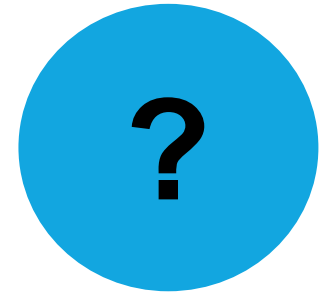


- Améliorer les conditions de circulation des véhicules lourds pour accéder aux principaux centres logistiques et industriels de Bruxelles, éventuellement situés au nord (Schaerbeek-Formation) et au sud (Anderlecht-Industrie) de la zone du canal.
- Diffuser la carte des itinéraires préférés auprès des acteurs de l'industrie.

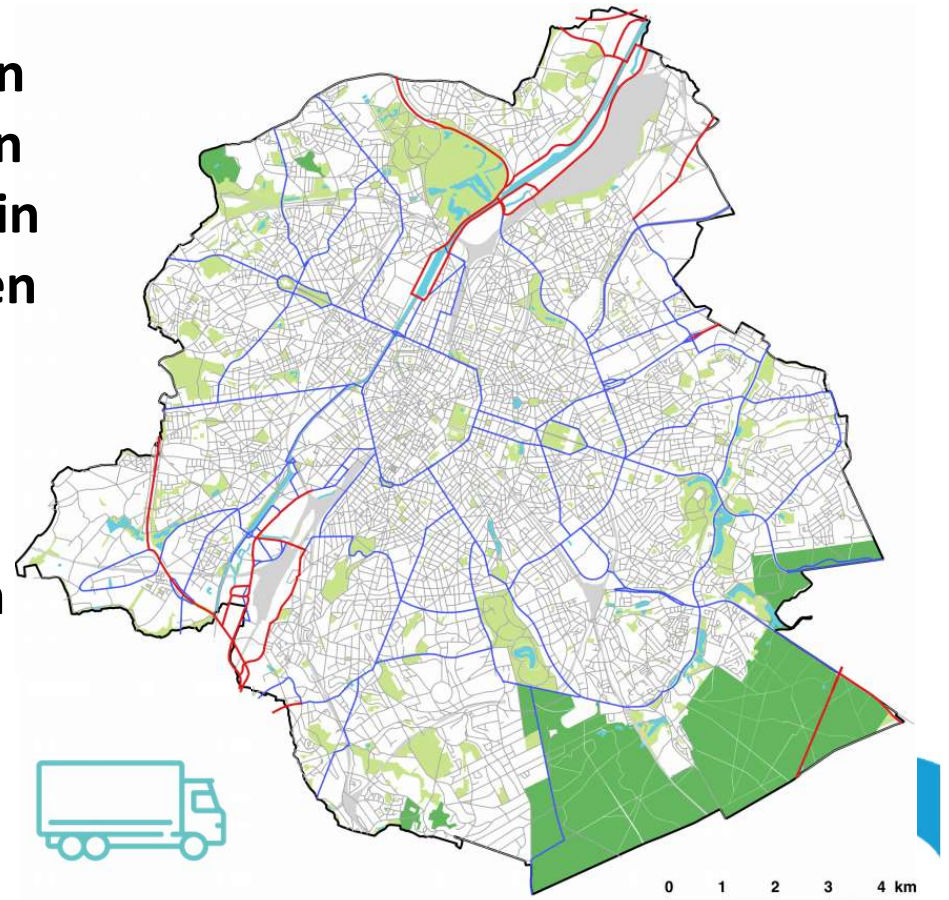


B.7

De toegang van zwaar verkeer tot de logistieke zones van het Gewest vergemakkelijken



- **Verbetering van de verkeersomstandigheden voor zware voertuigen om toegang te krijgen tot de grote logistieke en industriële centra in Brussel, op termijn gesitueerd in het noorden (Schaarbeek-Vorming) en het zuiden (Anderlecht Industrie) van de kanaalzone**
- **De kaart van de voorkeurroutes verspreiden onder de belanghebbenden in de sector**



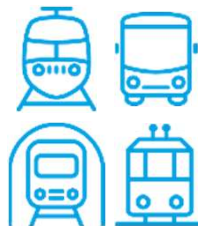
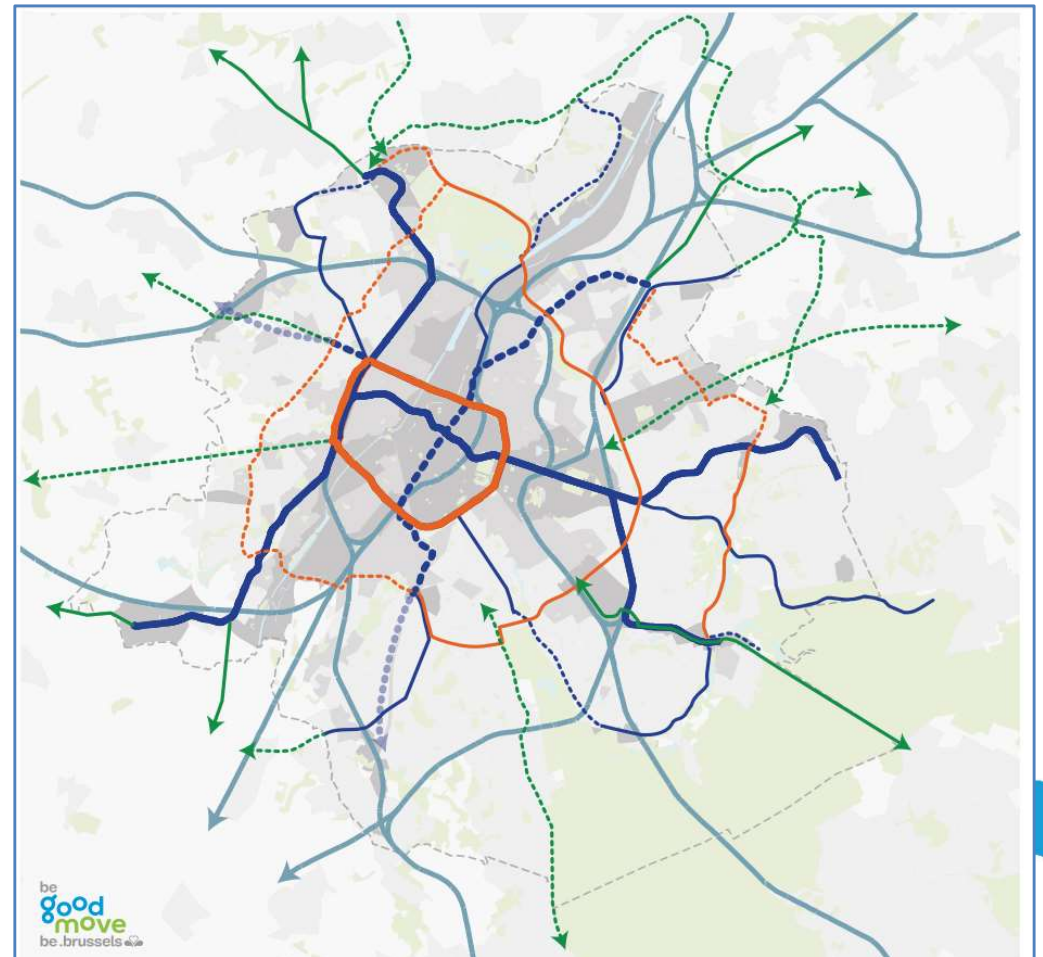
C.6

Classifier le réseau de transport public selon une logique de niveau de service

?

- L'ambition est de rendre la structure du réseau de transport public plus compréhensible, indépendamment du mode de transport et de l'opérateur

- Cette compréhensibilité doit se refléter dans tous les aspects du service
- Cette lisibilité peut également concerner le transport payant de personnes

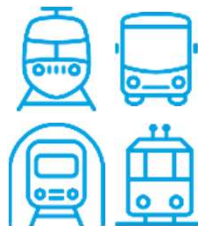
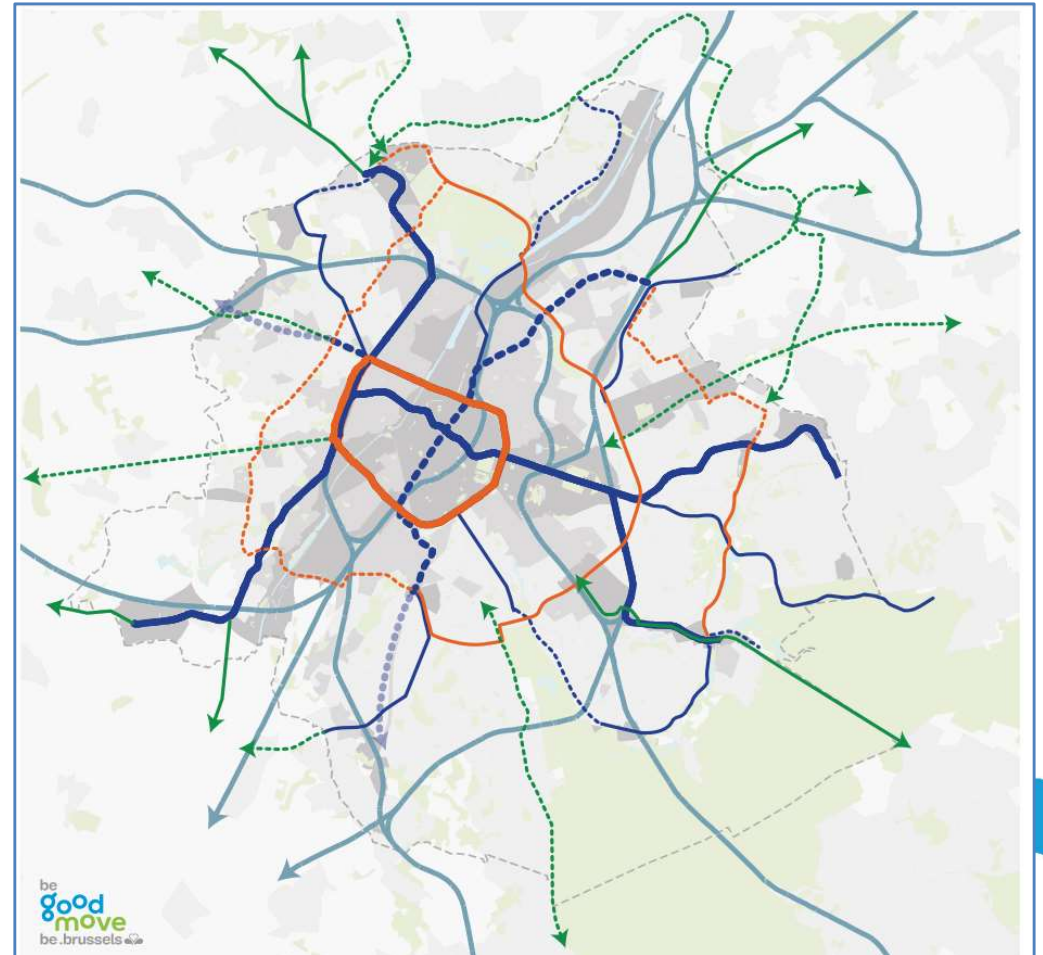


C.6

Classifier le réseau de transport public selon une logique de niveau de service

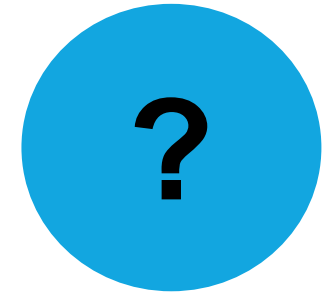
?

- Identifier les critères de segmentation du réseau et déterminer le(s) produit(s) appartenant à chaque catégorie
- Tester des concepts de transport à la demande pour compléter et développer les offres traditionnelles de transport public.
- Adapter progressivement la signalisation sur l'ensemble du réseau

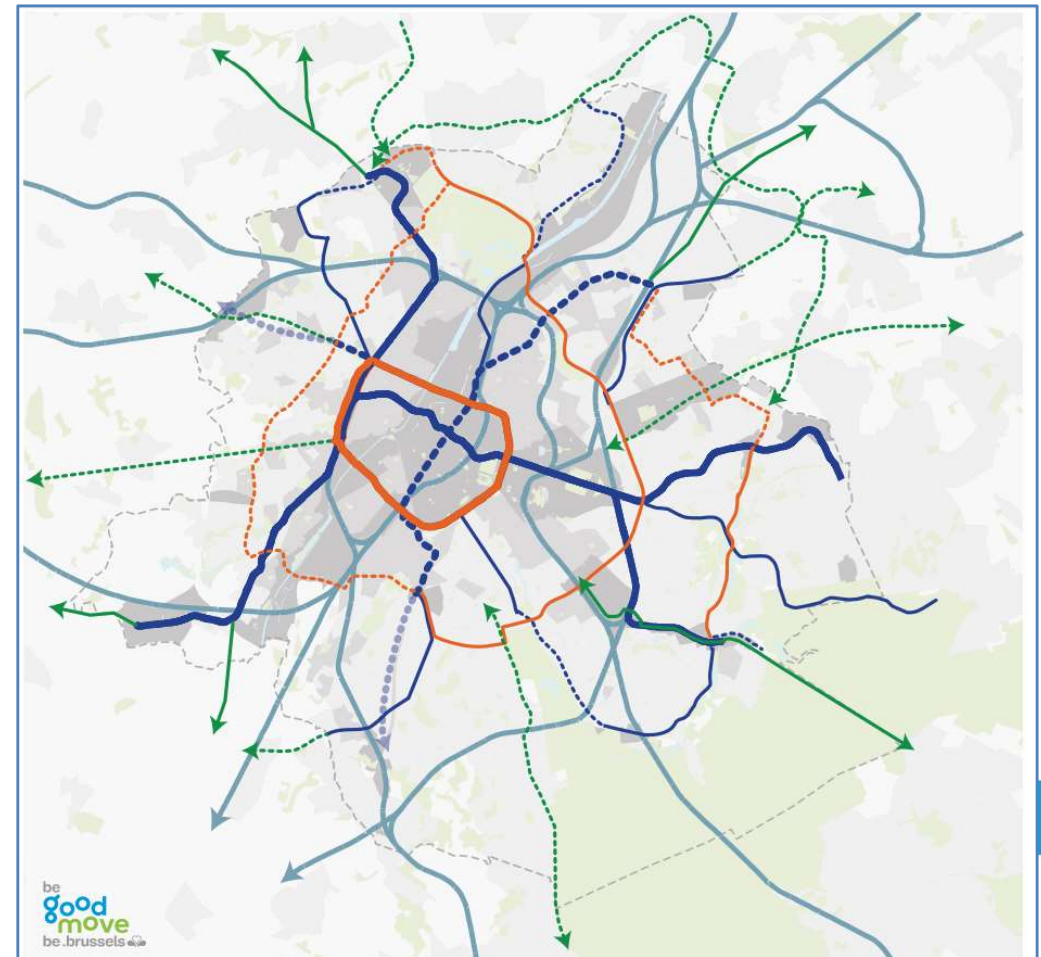
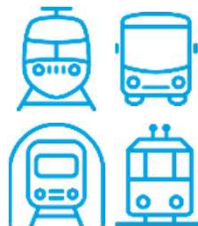


C.6

Het openbaar vervoernet indelen volgens de logica van het dienstverleningsniveau

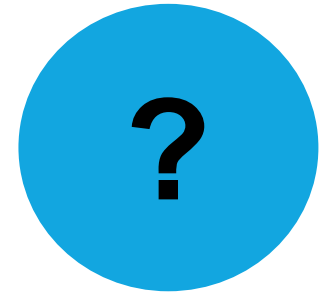


- De ambitie is de structuur van het openbaar vervoernet begrijpelijker te maken los van de verplaatsingswijze en de operator
 - Deze begrijpbaarheid moet tot uiting komen in alle aspecten van de dienst
 - Deze begrijpbaarheid kan ook betrekking hebben op betaald personenvervoer

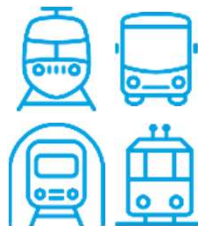
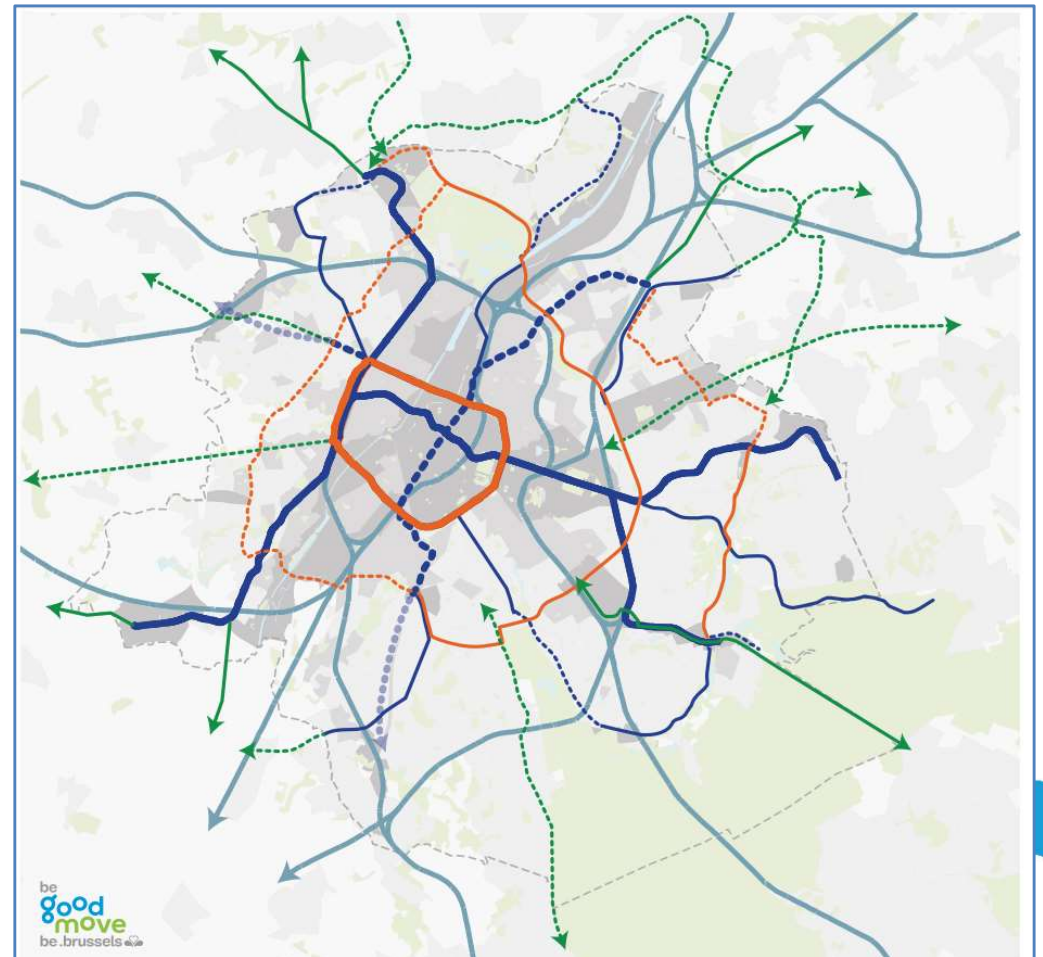


C.6

Het openbaar vervoernet indelen volgens de logica van het dienstverleningsniveau



- De criteria voor netwerksegmentatie identificeren en het (de) product(en) bepalen die bij elke categorie horen
- Concepten van vervoer op aanvraag testen om het klassieke openbaarvervoeraanbod aan te vullen en verder te ontwikkelen
- Geleidelijk de signalisatie aanpassen op het hele netwerk



Réseau vélo Fietsnetwerk

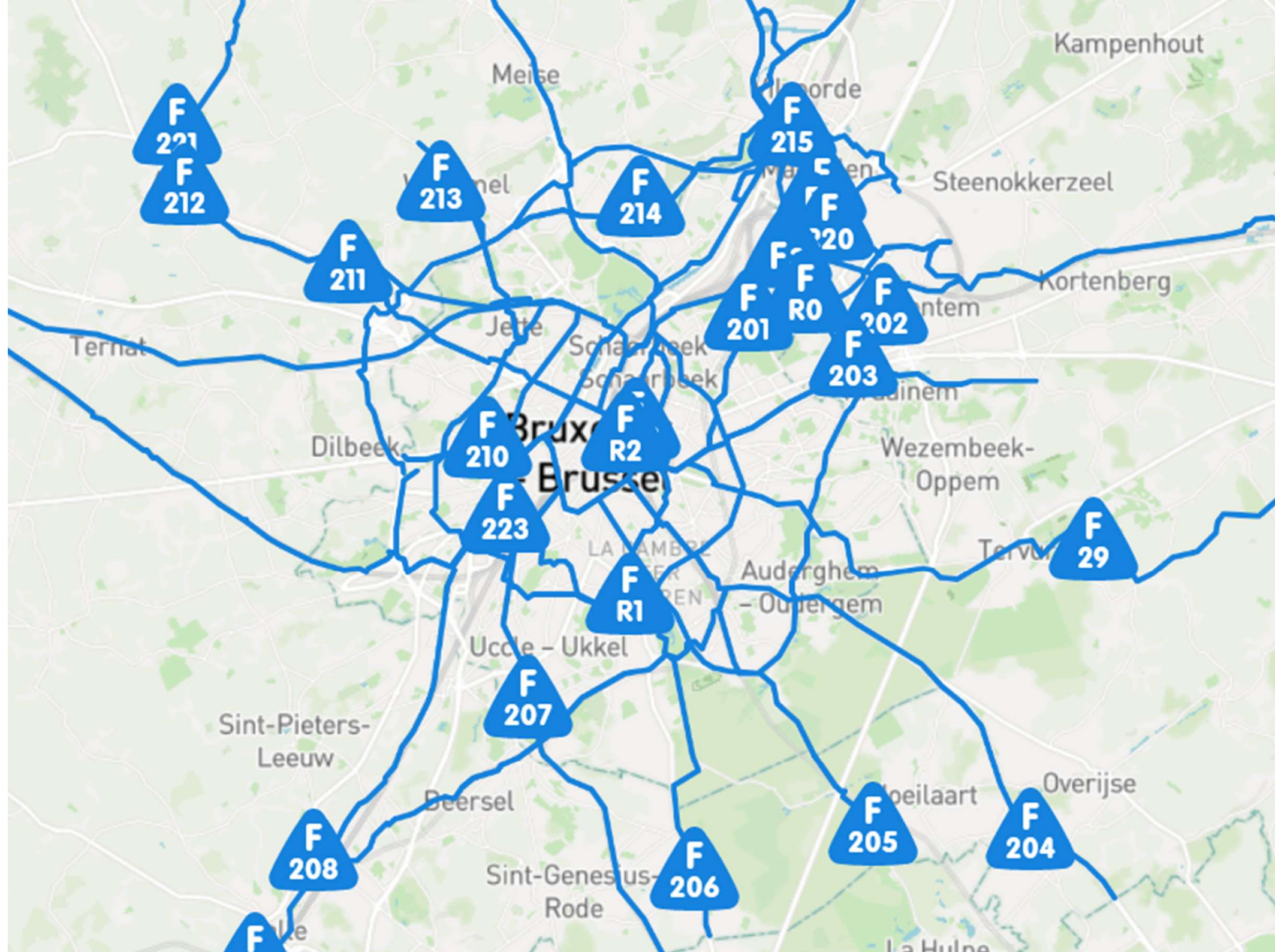
be
good
move
be .brussels

Vélo niveau PLUS : un réseau régional cohérent composé des grands axes urbains et de continuités le long des lignes de chemin de fer, d'autoroutes ou encore le long du canal

Une partie de ces voiries forment, avec leurs équivalents en Flandre et en Wallonie, le réseau « **RER vélo** » / **Cyclostrades**

Fiets niveau PLUS: een samenhangend regionaal netwerk dat bestaat uit grote stedelijke routes en doorgangen langs spoorlijnen, snelwegen en het kanaal. Sommige van deze routes vormen samen met hun equivalenten in Vlaanderen en Wallonië het "**GEN Fiets**" / **Cyclostrades-netwerk**.





Réseau vélo

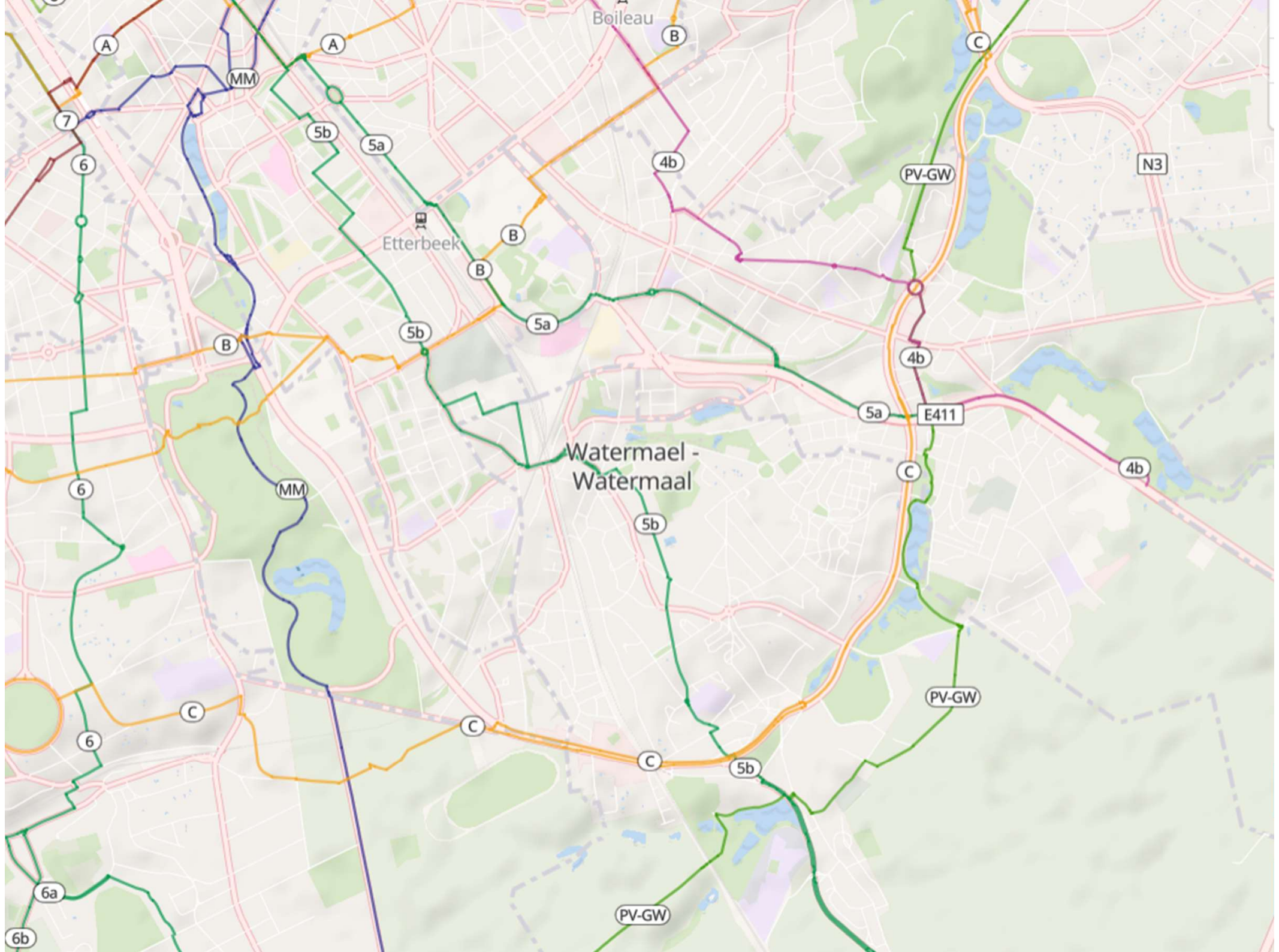
Vélo niveau CONFORT : support partiel pour d'autres réseaux qui profitent des itinéraires apaisés en dehors des grands axes pour mailler davantage les quartiers ou ou proposer un usage récréatif

Le réseau d'itinéraires cyclables régionaux (ICR) emprunte la quasi-totalité des axes de niveau CONFORT, ainsi qu'une partie des axes PLUS

Fietsen op COMFORT-niveau: gedeeltelijke ondersteuning voor andere netwerken die gebruik maken van de rustigere routes buiten de hoofdaders om meer verbindingen tussen wijken te creëren of recreatief gebruik aan te bieden.

Het netwerk van regionale fietsroutes (ICR) gebruikt bijna alle routes van het COMFORT-niveau, evenals enkele PLUS-routes.





Le monde foisonnant du balisage vélo

De krioelende wereld van fietsmarkeringen



Questions pour alimenter les discussions... ... en fonction des intérêts de la salle

- Comment rendre le réseau ICR attractif / lisible ? Faut-il uniformiser la signalétique et le balisage vélo sur les différents réseaux vélo ?
- Faut-il et comment opérationnaliser l'action relative aux itinéraires poids lourds (B7) ?
- Faut-il présenter le réseau de transport public selon une logique liée au niveau de service (C6) ?
- Comment renforcer la mise en œuvre de la gestion dynamique des flux ?
- Comment opérationnaliser le réseau structurant piéton (hors magistrales) sur l'ensemble de la RBC ?

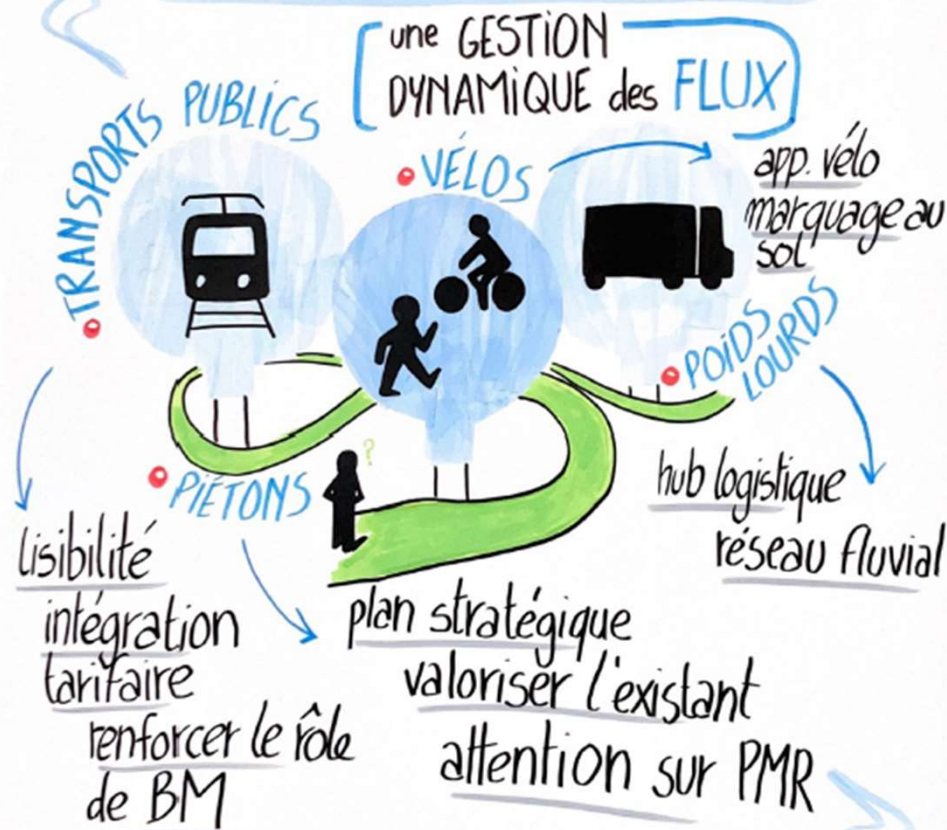
Discussievragen...

... afhankelijk van de interesses van de zaal

- Hoe kan het ICR-netwerk aantrekkelijk/leesbaar worden gemaakt?
- Moeten bewegwijzering en fietsmarkeringen op de verschillende fietsnetwerken worden gestandaardiseerd?
- Moet en hoe moet de actie met betrekking tot vrachtwagenroutes (B7) in praktijk worden gebracht?
- Moet het openbaarvervoernetwerk worden gepresenteerd volgens een serviceniveaulogica (C6)?
- Hoe kunnen we de implementatie van dynamisch doorstromingsbeheer versterken?

5

Comment conforter et assurer la lisibilité des ITINÉRAIRES PRIVILÉGIÉS pour les DIFFÉRENTES TYPES d'USAGERS et USAGÈRES ?



Hoe kunnen de BESTE ROUTES voor de VERSCHILLENDE SOORTEN GEBRUIKERS worden VERBETERD en beter LEESBAAR worden gemaakt?