

Maas Good Move Vijfhoek – Actieplan – februari 2022

Inleiding

Good Move is het mobiliteitsplan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat de krachtlijnen van het mobiliteitsbeleid voor de komende tien jaar uitstippelt. Het plan is tot stand gekomen in samenwerking met een groot aantal belanghebbenden (gemeenten, burgers, sociaal-economische partners, het maatschappelijk middenveld, ...). Het heeft tot doel de leefomgeving van de Brusselaars te verbeteren en tegelijk de demografische en economische ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te begeleiden.

Enkele concrete ambities van het gewestelijke Good Move :

- De globale verplaatsingsvraag beïnvloeden door de stad dicht en gemengd te ontwikkelen;
- De behoefte aan een eigen wagen verminderen door een geheel van aantrekkelijke opties aan te bieden die aan verschillende verplaatsingsbehoeften voldoen
- Garanderen van gestructureerde en doeltreffende vervoersnetwerken die iedereen een plaats in de openbare ruimte bieden
- Het parkeerbeleid als hefboom gebruiken door de voorkeur te geven aan parkeren buiten de openbare weg
- Duurzame stedelijke distributie-initiatieven ondersteunen

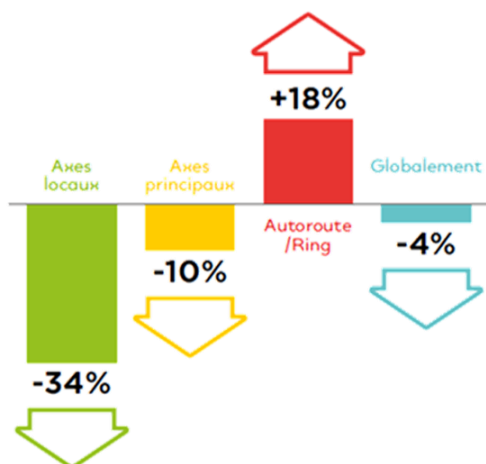
Het College van de Burgemeester en de Schepenen van de Stad Brussel engageert zich om de doelstellingen van het Good Move Plan om te zetten in concrete acties op zijn hele grondgebied. In die context heeft de Stad dit actieplan opgesteld voor de maas 'Vijfhoek', dat begrensd wordt door de assen 'auto-Plus' en 'auto-Comfort' van de Kleine Ring.

Dit actieplan is opgesteld op basis van een multimodale diagnose, gebaseerd op gegevens (tellingen, flitspalen, verkeersstromen van het type Floating Car Data, ...), gegevens afkomstig van andere operatoren/agentschappen/diensten, gegevens afkomstig van burgers, van onderzoek en van kennis. De diagnose van de maas 'vijfhoek' analyseert 8 thema's : verkeersveiligheid, levenskwaliteit, voetgangers en PBM, fietsers, openbaar vervoer, autoverkeer, parkeren, stadslogistiek.

De maatregelen van dit actieplan 'Good Move Vijfhoek' zijn erop gericht een mobiliteit in te richten om de levenskwaliteit in de wijken te verbeteren:

- Verbetering van de verkeersveiligheid.
- De openbare ruimte aantrekkelijker maken door het creëren van kwaliteitsvolle plaatsen voor ontmoeting, ontspanning, ...
- De toegankelijkheid verbeteren voor iedereen, ongeacht het gekozen vervoermiddel.
- Vermindering van verkeersstromen en van doorgaand verkeer om rustigere buurten te bekomen.
- Verbetering van de luchtkwaliteit.
- Een modale shift aanmoedigen om te voldoen aan de regionale doelstellingen om het aandeel van het particulier autogebruik te verminderen met 24% tot 26%, het verkeer op lokale wegen met 34% en het aandeel van andere vervoerswijzen te verhogen : bv. het aantal fietsverplaatsingen vermenigvuldigen met 3 tot 4, 56% van alle

verplaatsingen van minder dan 2 km met de fiets of te voet of het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer verhogen van 11 tot 28%.



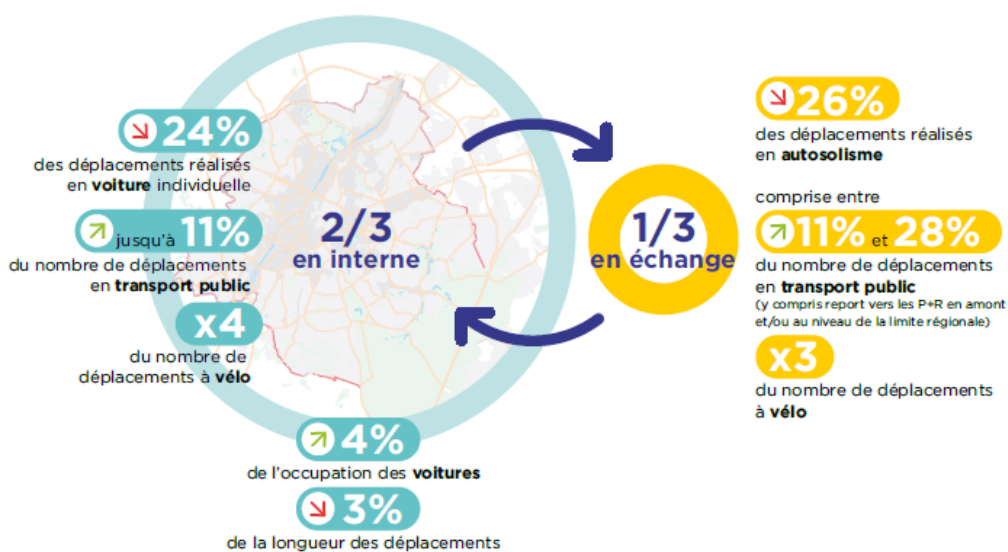
Hypothèse
(évolution 2018/2030)

good
move

Contexte métropolitain

5 400 000

déplacements par jour dont :



Door doorgaand verkeer te ontmoedigen om door de wijken te rijden, vermindert de autodruk en worden de wijken autoluw, met ruimte voor groene ruimten en recreatiegebieden. Tegelijkertijd blijft de toegankelijkheid van de wijken volledig gewaarborgd. In woongebieden zal het gebruik van actieve vervoersmiddelen of openbaar vervoer worden aangemoedigd en mogelijkheden voor herontwikkeling en/of vergroening van de ruimte zullen worden gecreëerd.

De maatregelen zullen geëvalueerd worden na een jaar na invoering.

In het actieplan worden hieronder het circulatieschema en de begeleidende maatregelen voorgesteld.

1. Circulatieschema

Het nieuwe circulatieschema, dat deel uitmaakt van het actieplan Good Move, heeft tot doel de verkeersstromen te verminderen, het transitverkeer terug te dringen, de verkeersveiligheid te verbeteren en bepaalde openbare ruimten opnieuw in te richten. Dit gebeurt door maatregelen zoals het omkeren van de rijrichting, het creëren van eenrichtingsverkeer en het plaatsen van filters (voorzieningen die bepaalde vervoerswijzen doorlaten en andere niet, zoals paaltjes, ANPR-camera's, vaste ingrepen, ...)

Automobilisten worden verzocht zoveel mogelijk gebruik te maken van de 'auto Plus'- en 'auto Comfort'-routes, zoals opgenomen in het regionale mobiliteitsplan en die de grens van de maas, d.w.z. de Kleine Ring uitmaakt.

Verkeersassen worden aangelegd rond 'verkeersluwe wijken', zodat de wijken bereikbaar blijven ongeacht het vervoermiddel (hoofdzakelijk via de kleine ring voor wat het autoverkeer betreft). De wijken zijn onderling verbonden door kwalitatieve netwerken voor voetgangers en fietsers, net zoals voor het openbaar vervoer, diensten zoals de politie, de SIAMU en het plaatselijk verkeer voor particuliere en openbare parkings, leveringen, ... waarbij doorgaand verkeer en te hoge snelheden worden ontmoedigd.

2. Voetgangers

2.1 Uitbreiding van de voetgangerszone

De bestaande grote voetgangerszone wordt behouden en uitgebreid door de toevoeging van enkele extra straten. De Eikstraat, de Stoofstraat, de Mussenstraat, de Villersstraat en het Oud Korenhuis worden toegevoegd in samenhang met de bestaande voetgangerszone van de wijk Sint-Jacobswijk. Zo zullen voetgangers en personen met beperkte mobiliteit voortaan veilig rond Manneken Pis kunnen lopen en zal het Oud Korenhuis kunnen worden opgewaarderd door een kwalitatieve inrichting van de openbare ruimte voor buurtbewoners, bezoekers, handelaars en hun klanten. Het transitverkeer zal ook in deze buurten worden geweerd.

Na de geplande werkzaamheden rond het nieuwe gebouw van het stadsbestuur (Brucity) zullen de Hallenstraat en het laatste deel van de Kiekenmarkt worden toegevoegd aan de bestaande voetgangerszone op de Anspachlaan en de aangrenzende straten. Ook de smalle Vander Elststraat zal een voetgangerszone worden.

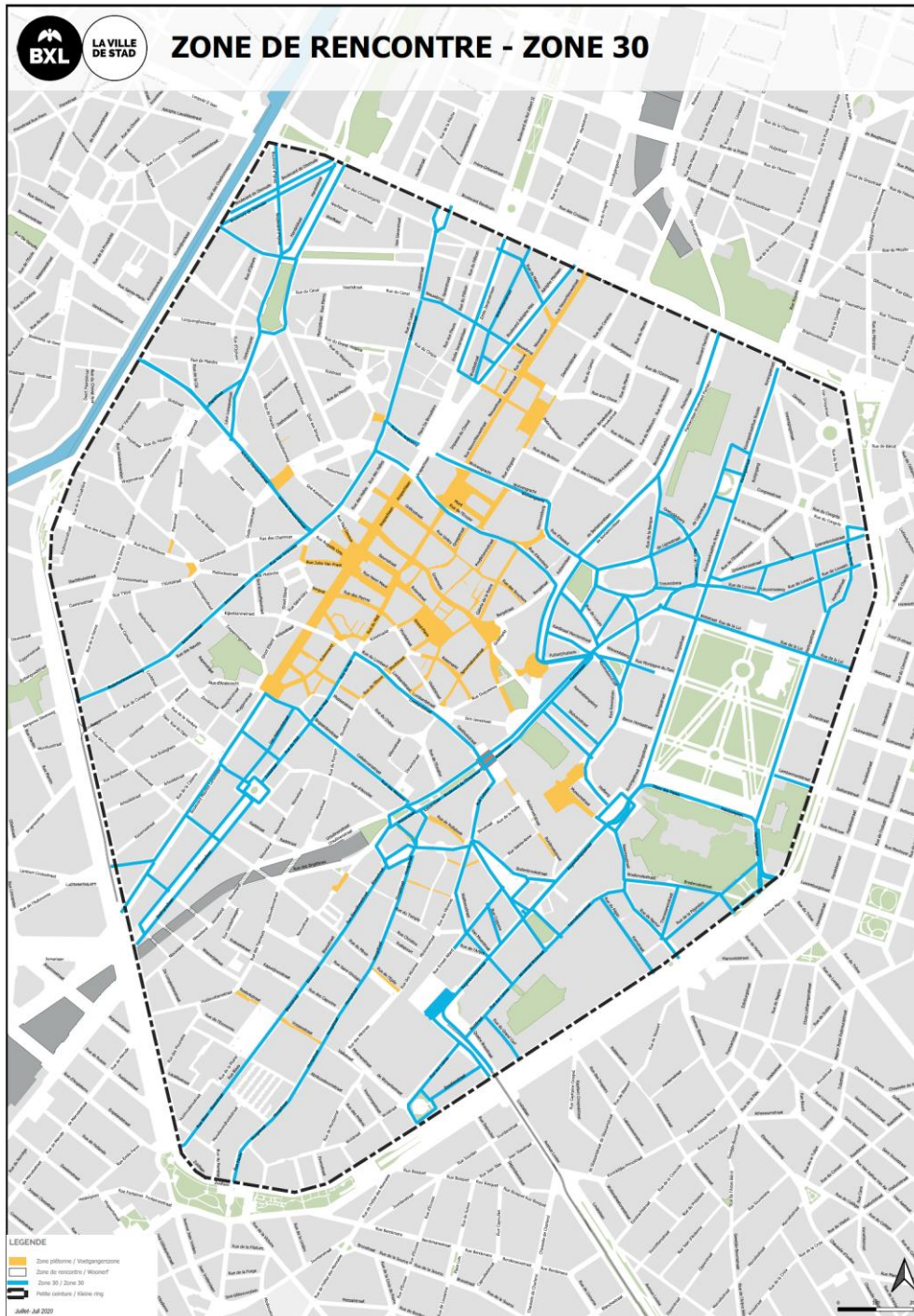
2.2 Woonerf

In april 2020 werd een woonerf gecreëerd in de hele vijfhoek. In deze periode waren verschillende afstandsregels van kracht om de eerste golf van de covid-epidemie. Gezien deze afstandsregels in het stadscentrum zeer moeilijk te respecteren zijn, besliste de stad om een woonerf in te stellen zodat voetgangers de ganse breedte van de openbare weg kunnen

gebruiken. Dit woonerf werd in september 2021 aangepast door bepaalde straten terug in zone 30 te plaatsen en anderen in woonerf te houden. Deze aanpassing beantwoordde aan de zoektocht naar een evenwicht tussen de activiteiten in de openbare ruimte en het beheer van de verkeersstromen in het centrum.

De evaluatie uitgevoerd in januari 2021 toonde ondermeer de positieve impact op de algemene snelheid in de vijfhoek en op de algemene leefbaarheid van de woonwijken.

Het woonerf regime wordt nu definitief verankerd via de circulatiemaatregelen Good Move die extra bijdragen tot het autoluw maken van de woonwijken.



2.3 Zones met beperkte toegang en beveiliging van de schoolomgevingen

Het verkeersschema voorziet drie zones met beperkte toegang, 24 u / 24, waarbij de toegangen beheert zullen worden via inzinkbare paaltjes.

1. De Vlaamsesteenweg (tussen de Lepagestraat en de Nieuwportlaan) - Oppemstraat (tussen de Vlaamsesteenweg en de Locquenghienstraat) en Sleutelstraat om het doorgaand verkeer te weren en de toegangswegen naar de scholen veiliger te maken. Toegang en parkeren is enkel voorbehouden voor bewoners, handelaars, leveringen, garages, hulpdiensten,
2. Het Groot Eiland, tussen de Zespenningenstraat en het Fontainasplein, om het doorgaand verkeer op de Zespenningenstraat te weren, de omgeving van de scholen veiliger te maken, het herinrichten van de openbare ruimte in aansluiting op het Fontainaspark en het openbaar vervoer beter te laten functioneren. Enkel toegang voor openbaar vervoer, hulpdiensten, leveringen uit de voetgangerszone, garages,
3. De Broekstraat tussen de parking van het ziekenhuis en de kleine ring om het doorgaand verkeer in de omgeving van het ziekenhuis te weren en de toegang tot de school veiliger te maken, terwijl de toegang voor voertuigen van de hulpdiensten en gebruikers van de parking gewaarborgd blijft.

Andere filters zijn gepland om de veiligheid rond scholen te verbeteren: Rijkenklarenstraat, door het plaatsen van een verzinkbaar paaltje dat actief zal zijn tijdens de schooluren en Kanonstraat en Broekstraat door het plaatsen van meubilair in de vorm van plantenbakken. In het kader van het schoolcontract wordt ook een herinrichtingsproject bestudeerd om de Papenvest op te waarderen en ten minste een deel van de openbare ruimte om te vormen tot voetgangerszone.

2.5 Bewegwijzering voor voetgangers

De voetgangersbewegwijzering die momenteel op specifieke palen staat, zal worden aangevuld met nieuwe informatie waarop de reistijden tussen de belangrijkste attractiecentra zijn aangegeven.

Bovendien wordt binnenkort nieuwe bewegwijzering aangebracht om voetgangers, maar ook fietsers en automobilisten, beter de weg te wijzen naar de verschillende winkelgebieden van het stadscentrum.

3. Fietsers

3.1 Fietsinfrastructuur verbetert met het verkeersschema en herinrichting van de openbare ruimte

In het algemeen zijn alle maatregelen van dit actieplan erop gericht de doorstroming van het autoverkeer te verminderen, wat het veilig verkeer van fietsers ten goede zal komen.

De verkeersmaatregelen, met name de eenrichtingsstraten en de filters, maken het mogelijk de openbare ruimte opnieuw in te richten ten gunste van actieve vervoermiddelen. Het gaat om verschillende locaties. Op korte termijn zal deze heraanleg op het terrein worden

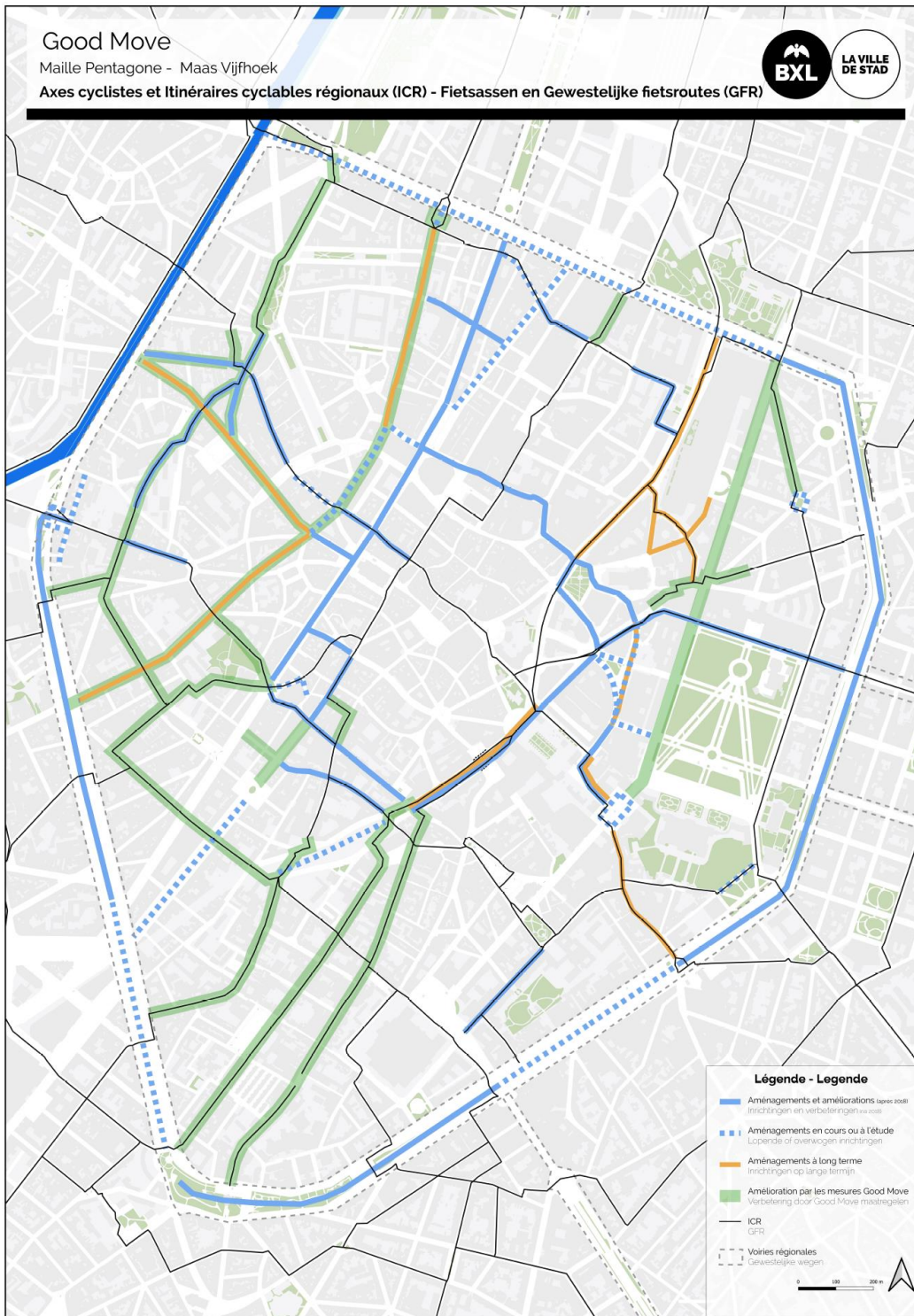
uitgevoerd door het markeren van fietspaden, straatmeubilair (plantenbakken, banken, paaltjes), zoals de Zennestraat, Leuvenseweg, de Oeverpoort, de Locquenghienstraat, het Vrijheidsplein, de Kapellewijk,

Er zijn ook fietsstraten gepland op de as Van Artevelde-Laken, de Dansaertstraat, de Hoogstraat en de Blaesstraat. In deze straten is het autoverkeer beperkt tot een maximumsnelheid van 30 km/u en kunnen fietsers de volledige breedte van de openbare weg gebruiken wanneer deze alleen voor hun eigen rijrichting openstaat en hun eigen rijstrook wanneer de weg tweerichtingsverkeer is. Alle fietsstraten zijn toegankelijk voor motorvoertuigen. Zij mogen echter geen fietsers inhalen.

3.2 Verdere uitvoering van het fietsactieplan

De Stad Brussel heeft een fietsactieplan opgesteld dat tot doel heeft verschillende fietsassen te verbeteren en te beveiligen. De Stad is al enkele jaren bezig de fietsbaarheid van de Vijfhoek te verbeteren met plannen om nieuwe of bredere fietspaden aan te geven of om aparte fietspaden aan te leggen, afhankelijk van de locatie. Zoals hierboven in punt 3.1 is aangegeven, zullen bepaalde maatregelen die in het kader van de Good Move-maas zijn genomen, het mogelijk maken bepaalde trajecten van deze routes op korte termijn te verbeteren. Andere delen zijn het voorwerp van nieuwe herontwikkelingsprojecten (zie punt 8).

De kaart hieronder toont de fietsassen uit het fietsplan die zijn en zullen worden verbeterd op korte termijn als onderdeel van lopende of bestudeerde projecten, verbeteringen die rechtstreeks zijn aangebracht door de uitvoering van de Good Move-maas, en op de langere termijn verbeteringen die zullen worden aangebracht als onderdeel van nog te ontwikkelen projecten.



3.3 Fiets parkeren versterken

Sinds het begin van de legislatuur is de Stad voluntaristisch geweest bij het plaatsen van nieuwe fietsboxen en rekken. Voor de hele gemeente zal binnenkort de mijlpaal van 100 fietsboxen worden bereikt (38 aan het begin van de legislatuur). 50 van deze 100 boxen bevinden zich in de Vijfhoek. Bovendien plaatst de Stad elk jaar 600 tot 800 fietsenrekken (in het verleden 150/jaar) op het hele grondgebied van de Stad. Zij is dan ook van plan deze

dynamiek voort te zetten in het kader van de Good Move Vijfhoek om het aanbod van parkeergelegenheid te vergroten en zo aan de verschillende behoeften te voldoen. De Stad werkt ook samen met het Gewest aan de ontwikkeling van gedeelde fietsstations Villo!

Bovendien beschikt de Vijfhoek over een groot aantal particuliere parkings buiten de openbare weg met een groot aantal plaatsen, die met name verband houden met de kantoorsector. De Stad werkt samen met parking.brussels en Leefmilieu Brussel, alsook met Bepark en CycloParking om partnerschappen tot stand te brengen die erop gericht zijn bepaalde parkings te mutualiseren en een bepaald aantal plaatsen te bestemmen voor fiets parkeren, zoals dat is gebeurd in de stations van de Beurs en De Brouckère. Operatoren van openbare parkings (bv. Interparking en QPark) worden aangemoedigd hun aanbod uit te breiden door fietsparkings te creëren in bestaande parkings.

4. Openbaar vervoer

4.1 Verbetering van de vlotheid van openbaar vervoer op de openbare weg

Verkeersmaatregelen, met name eenrichtingsstraten en filters, maken het mogelijk de openbare ruimte te verbeteren ten gunste van de snelheid van het openbaar vervoer. De filters die in de Hoogstraat, het Groot Eiland, de Kapellemarkt, de Koningsstraat, Leuvenseweg en de Jonkersstraat zijn geïnstalleerd, zullen de doorstroming van de bus- en tramlijnen die daar rijden, verbeteren.

De uitvoering van het verkeersschema maakt ook een algemene verbetering van alle bovengrondse lijnen mogelijk door de stroom van auto's te verminderen.

Het verkeersschema voorziet ook in nieuwe busbanen in de Dansaertstraat (tussen de Oude Graanmarkt en de Van Arteveldestraat), Ravensteinstraat en de Leuvenseweg (gedeelte vóór de Kleine Ring). De busbaan in de Wolvengracht werd in 2019 aangelegd. De filter in de Koningsstraat maakt de tramlijnen 92 en 93 efficiënter.

4.2 Reorganisatie van haltes en terminals en verbetering van sommige haltes

De filters van de Koningsstraat en de Leuvenseweg maken een reorganisatie van de bus- en tramhaltes mogelijk en vormen zo een multimodaal knooppunt in de buurt van het metrostation Park. De tramhaltes zullen dus geconcentreerd worden op hetzelfde gedeelte van de Koningsstraat waar het autoverkeer niet meer kan circuleren, en de bushaltes zullen worden aangelegd op de Leuvenseweg voor de lijnen 29, 63, 65 en 66.

De MIVB zal ook verschillende haltes herinrichten om ze geschikt te maken voor voetgangers en personen met beperkte mobiliteit (omgeving Brucity, as Regentschap, Koningsstraat, as van lijn 46 Van Artevelde-Lakense straat).

De Stad en de MIVB overwegen de reorganisatie van de busterminals en de uitbreiding van de lijnen om openbare ruimte vrij te maken voor andere invulling, met name de Hallenstraat, die autovrij zal worden.

4.3 Netwerkontwikkeling

Bus: het busplan van de MIVB is voltooid, met name door verschillende aanpassingen en nieuwe lijnen in de Vijfhoek: nieuwe lijn 46 die de as Van Artevelde/Laken bedient, lijn 89 van Dansaert naar het Centraal Station, herstructurering van de lijnen 95, 48 en 33 om te vermijden dat ze over de voetgangerszone van het centrum lopen en nieuwe lijn 52 van Vorst naar het Centraal Station.

Op langere termijn zal lijn 46, die momenteel beperkt is tot de Antwerpsesteenweg, worden doorgetrokken naar Laken in aansluiting op de metro van Pannenhuis.

Trams: op langere termijn overwegen de Stad en de MIVB het net verder uit te bouwen, met name door de aanleg van een tramlijn op de Pachecolaan om Belgica met het Centraal Station te verbinden.

De nieuwe tramlijn op Neder-over-Hembeek draagt ook bij tot een betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer van of naar het stadscentrum (Rogierplein) en naar of vanuit de verschillende andere wijken van de Stad en het Gewest.

Metro: De herinrichting van de lanen Stalingrad met de bouw van het nieuwe station Toots Thielemans en A. Max, integreert de omvorming van de premetro in een metro (toekomstige lijn 3 in fase 1 richting Noordstation en fase 2 richting Bordet).

Bovendien zal de automatisering door de MIVB van de metrolijnen 1 en 5 de frequentie en dus de capaciteit van deze lijnen die het stadscentrum bedienen, verhogen.

Sinds januari 2022 versterkt de MIVB ook de metrolijnen 2 en 6, die het stadscentrum omringen, door de frequentie te verhogen (elke 2,5 minuut).

De MIVB heeft de stations Beurs en De Brouckère gerenoveerd met ondermeer nieuwe fietsenstallingen in te bouwen.

Er komen nieuwe toegangen voor het station Anneessens en vanaf 2022 is een volledige renovatie van het Centraal Station gepland.

5. Autoverkeer

5.1 Verkeersschema

Het in punt 1 uiteengezette verkeersschema is de centrale actie van dit actieplan. De verkeersmaatregelen zijn erop gericht de autostromen en het doorgaand verkeer te verminderen en de snelheid te verlagen.

De bereikbaarheid van de wijken wordt gehandhaafd voor bewoners en bezoekers, zodat de talrijke plaatsen die verplaatsingen genereren (particuliere en openbare parkings, leveringen, ...) kunnen worden bediend.

De bezoekers zullen via aangepaste routes naar de openbare parkings worden geleid dankzij de signalisatie tot de parkings vanaf de Kleine Ring.

De operatoren van navigatietoepassingen zullen vooraf worden geïnformeerd, zodat zij de wijzigingen in het verkeersschema in hun navigatiesysteem kunnen integreren.

5.2 Aanmoedigen van parkeren buiten de openbare weg

De Stad en het Gewest werken aan de modernisering van de parkeergeleiding om de ingangen van de openbare parkings in het stadscentrum aan te geven en, indien mogelijk, de status van de parking als vrij of bezet of het aantal resterende plaatsen. Op de Kleine Ring en in de Vijfhoek worden dynamische en statische borden geplaatst om automobilisten via de meest directe en geschikte routes naar de openbare parkings te leiden.

Tegelijkertijd ontwikkelt de Stad met de beheerders van openbare parkeergarages een mechanisme ter bevordering van het parkeren buiten de straat, met name voor klanten van winkels en horeca in het stadscentrum.

Bovendien telt de Vijfhoek een groot aantal privé-parking met een groot aantal plaatsen, vooral in verband met de kantoorsector. In samenwerking met parking.brussels en Leefmilieu Brussel, maar ook met Bepark, werkt de Stad aan partnerschappen om bepaalde parkings te delen en permanent te laten gebruiken door buurtbewoners of door bezoekers 's avonds en tijdens het weekend.

5.3 Nieuwe parkeervoorschriften

De nieuwe parkeerregels, die gelden vanaf 1 mei 2022, zijn bedoeld om het verkeer te ontmoedigen dat op zoek gaat naar parkeerplaatsen op straat voor niet-bewoners. De hele Vijfhoek wordt gereguleerd als een grijze zone: parkeren is toegestaan gedurende maximaal 4,5 uur tegen een tarief van 0,5 euro voor het eerste half uur, 1,5 euro voor het tweede half uur, 3 euro voor het tweede uur en 3 euro per extra uur. Houders van uitzonderingskaarten, zoals de bewonerskaart, hoeven niet bij de parkeerautomaat te betalen.

Het reglement geldt elke dag, behalve op zondag, van 9.00 tot 21.00 uur.

5.4 Ontwikkeling van autodelen

De Stad en de exploitanten van autodelen werken samen om een toenemend aantal stations en voertuigen voor autodelen ter beschikking te stellen. Eind 2021 had de Vijfhoek dus 95 voertuigen - een stijging van 33 auto's ten opzichte van 2018 (62 auto's).

In 2022 zullen 14 nieuwe plaatsen voor autodelen worden gecreëerd, hetzij een stijging met bijna 100% in 4 jaar.

6. Logistiek

Het verkeersschema garandeert de toegankelijkheid van alle wijken, ook voor leveringen. In het kader van de uitvoering van de maatregelen worden de draaicirkels gecontroleerd. De hoofdassen in het verkeersschema zijn de belangrijkste routes in en uit de Vijfhoek, zowel voor auto's als voor leveringen. De leveringsroutes worden samen met de logistieke sector bestudeerd teneinde de leveringen van handel en horeca zo vlot mogelijk te laten verlopen.

De handhaving van leveringszones verloopt vaak moeizaam in het standscentrum. De stad investeert in de controle van deze zones dankzij de politie maar ontwikkelt tegelijk ook een pilootproject om de leveringszones te depenaliseren. Dit maakt een controle door de scan-car mogelijk. In de voetgangerszones zijn leveringen mogelijk voor 11u. De stad zal eveneens de handelsverenigingen consulteren over het aanbod van de leveringszones.

Bovendien steunt de Stad de ontwikkeling van zachte logistiek. De Stad heeft specifieke studies gelanceerd voor onder meer de ontwikkeling van een distributiecentrum voor stads- en lokale logistiek, waardoor leveringen kunnen worden georganiseerd met alternatieve vervoerswijzen voor de laatste kilometers.

De Stad en het gewest werken ook hand in hand met logistieke actoren aan innoverende proefprojecten. De onderneming Ziegler heeft een partnerschap gesloten met het oog op de opslag van goederen in een parking gelegen in de Vijfhoek. Deze goederen worden gebracht met een elektrisch voertuig om vervolgens in het (voetgangers)centrum gedistribueerd te worden met een logistieke bakfiets.

De Stad steunt ook de Brusselse keukens in het kader van een proefproject om maaltijden per bakfiets te bezorgen.

7. Verkeersveiligheid

7.1 Snelheidsvermindering

De uitvoering van het verkeersschema Good Move, dat gericht is op de vermindering van de autostromen en de doortochten, zal leiden tot een algemene verbetering van de verkeersveiligheid voor alle vervoersmodi in de Vijfhoek.

Lokaal zullen bepaalde omkeringen van de verkeersrichtingen en de filters het mogelijk maken rechte wegen op te breken en zo de snelheid van het verkeer te verminderen.

De Stad gaat door met het installeren van preventieve radars om de snelheid in bepaalde straten te meten en de bevindingen objectief te beoordelen, aan de hand waarvan de stadsdiensten met politie bestuderen welke ingrepen in de publieke ruimte nodig zijn. Op basis van die resultaten kan de politie vervolgens ook beslissen over bijkomende controles door de politiezone. De installatie van deze radars draagt ook bij aan de bewustwording van automobilisten over de geldende snelheidsbeperkingen.

Deze maatregelen maken deel uit van het "Stad 30"-beleid dat sinds 1 januari 2021 in het hele Brusselse Gewest wordt gevoerd en dat heeft geleid tot een daling van het aantal zwaargewonden en doden op de weg.

7.2 Maatregelen in de ongevalle gevoelige zones (ZACA)

In 2014 heeft het Gewest verschillende ongevalle gevoelige zones (ZACA) geïdentificeerd. Sommige van deze ZACA's zijn opgelost door herontwikkelingsprojecten, zoals het autovrij maken van de centrale lanen.

De uitvoering van verschillende maatregelen in het verkeersschema en de verschillende geplande ontwikkelingen op korte termijn zullen ook de verkeersveiligheid verbeteren voor verschillende ZACA's, met name Vlaamsepoort, Wet/Koning, Sainctelette, Fonteinstraat/Lemonnier, Zavel...

7.3 Vereenvoudiging van kruispunten

Er wordt een analyse uitgevoerd om te bepalen of verkeerslichten moeten worden gehandhaafd of verwijderd, bijvoorbeeld het kruispunt Schildknaap/Keizerin/Loksum en het kruispunt Lepage/Vlaamsesteenweg, Lakensestraat/Nieuwbrug.

De omkering en het maken van een eenrichtingsstraat in bepaalde straatgedeelten vereenvoudigen verschillende kruispunten, waaronder de kruispunten op de Kleine Ring, waardoor de doorstroming voor alle vervoerswijzen vlotter wordt.

De aanpassing van bepaalde cycli van verkeerslichten zal het ook mogelijk maken de wachttijden opnieuw in evenwicht te brengen en de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers veiliger te maken.

De Stad zal gebruik maken van de aanpassingen aan de verkeerslichten om systematisch B22/B23-borden toe te voegen om bepaalde bewegingen voor fietsers te vergemakkelijken.

8. Projecten voor de herwaardering van de openbare ruimte

De laatste jaren werden verschillende projecten voor de herinrichting van gevels uitgevoerd, met name de herinrichting van het Muntplein, het Îlot Sacré, het Martelarenplein, de herinrichting van de voetgangerszone rond de Grote Markt en, meer recentelijk, de herinrichting van voetgangerszone van de centrale lanen, het De Brouckèreplein, het Beursplein en de Ortsstraat en het Fontainasplein, een deel van de Zuidstraat, Grootsermentstraat en Jacques Brelplein, Kantersteen, Philippe de Champagnestraat, Nieuwstraat, Sint-Goriksstraat, Theresianenstraat, de regionale heraanlegprojecten op een deel van de Kleine Ring met het oog op het verbeteren van de fietsinfrastructuur.

Andere gevel-tot-gevelprojecten worden bestudeerd, zijn in uitvoering of zijn in behandeling voor het verkrijgen van een bouwvergunning. Bijvoorbeeld Ninoofseplein, Antwerpsepoort, Marguerite Duras, Koningsplein, omgeving van Brucity, Brigittinestraat en Ursulinestraat. Deze projecten, die in overeenstemming zijn met de doelstellingen van Good Move, beogen een nieuw evenwicht tussen de functies, maken actieve vervoerswijzen veiliger en comfortabeler en herinrichten de openbare ruimte. Straten worden versmald, trottoirs verbreed, soms komt er een gelijkvloerse heraanleg, fietspaden worden aangelegd ...

Verschillende straten in de vijfhoek komen overeen met de voetgangersboulevards of voetgangers Plus-netwerken die zijn vastgesteld in het regionale mobiliteitsplan Good Move. Verschillende heraanlegprojecten zijn gelanceerd om hier prioritair het comfort en de veiligheid van voetgangers en personen met beperkte mobiliteit te verbeteren. Bijvoorbeeld: de Stalingradlaan, de Adolph-Maxlaan, het Vrijheidsplein en de sint-Katelijnestraat.

Op andere plaatsen in de vijfhoek is een voetgangerszone of zone met beperkte toegang voorzien die zal gerealiseerd worden in het kader van een publieke ruimte project voor definitieve heraanleg, nog in studie : Twaalf Apostelen – Ravenstein, Papenest, Spiegelstraat, Valkstraat, Kapucijnenstraat. Voor de Naamsestraat wordt een participatief traject gelanceerd samen met buurtbewoners en handelaars om een gemeenschappelijk project te ontwikkelen, zowel op korte als lange termijn, om het verkeer te verminderen en de publieke ruimte toe te eigen.

De verkeersingrepen, zoals de eenrichtingsstraten en de verkeersfilters, maken het mogelijk dat bewoners zich de publieke ruimte terug toe-eigenen en dat de publieke ruimte herverdeeld wordt ten voordele van de actieve modi, vergroening etc. Verschillende plaatsen komen hiervoor in aanmerking. Op korte termijn wordt deze herinrichting van de publieke ruimte gerealiseerd door tijdelijke inrichtingen met markering en stadsmeubilair (bloembakken, banken, paaltjes, parklets ...). Bijvoorbeeld in de Zennestraat, Leuvenseweg, Oeverpoort, Vrijheidsplein, Kappellestraat, Varkensmarkt, Handelskaai / Ijzerplein, Oud Korenhuis ...

Dit maakt het mogelijk de openbare ruimte te activeren in afwachting van een duurzame ontwikkeling en ook bepaalde vormen van gebruik van de openbare ruimte te testen.

De bewoners, actoren (economisch, sociaal, cultureel ...) en gebruikers van de betrokken straten, pleinen of wijken zullen bij deze projecten en bij de evaluatie ervan worden betrokken. Deze evaluatie zal input leveren voor de herinrichtingsprojecten van de openbare ruimte die in een later stadium zullen worden uitgevoerd.

De Stad ontwikkelt eveneens een strategie en planning voor de heraanlegprojecten voor de publieke ruimte die dankzij Good Move vijfhoek vrijkomt. De doelstellingen van Good Move zullen doorheen de jaren verankerd worden in de verschillende publieke ruimte projecten die zullen gelanceerd worden.