

Een nieuw circulatieplan voor de Vijfhoek

Persconferentie 24 november 2014

PERSDOSSIER

Schepen van Mobiliteit en Openbare Werken Els Ampe

Burgemeester Yvan Mayeur

Brussels minister van Mobiliteit en Openbare Werken Pascal Smet

Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel



Een nieuw circulatieplan voor de Vijfhoek

Waarom een nieuw circulatieplan?

Het meerderheidsakkoord 2012 – 2018 van de Stad Brussel voorziet in een heropwaardering van de Vijfhoek en een nieuw circulatieplan. Dat nieuwe circulatieplan houdt rekening met een uitgebreide voetgangerszone (comfortzone) en met de creatie van nieuwe parkings. Het doel van de stad bestaat erin het historische hart aantrekkelijker en bereikbaarder te maken voor alle mensen. Om de stad meer ademruimte te geven wordt transitverkeer geweerd en bestemmingsverkeer sneller naar parkings geleid.

De cel Mobiliteit en Openbare Ruimte van de Stad Brussel ging met dit doel voor ogen aan de slag. De Stad Brussel deed voor de tellingen van gemotoriseerd verkeer beroep op Flow NV en deed voor de simulatie van de circulatieplannen beroep op Technum NV.

Op 30 januari 2014 besliste het College een aantal principes:

- de voetgangerszone wordt groter
- de bestemmingslus in één rijrichting brengt de autobestuurders naar de publieke parkings
- er worden 4 nieuwe publieke parkings gebouwd en de parking Poelaert wordt uitgebreid



Verdubbelde voetgangerszone

Eerst werden de **contouren van de nieuwe comfortzone** bepaald. Naast het verkeersvrij maken van de centrale lanen tussen het de Brouckèreplein en de Steenstraat (zoals voorzien in het meerderheidsakkoord) besliste het College ook een heleboel andere straten in de comfortzone rondom de Grote Markt op te nemen. Hierdoor wordt de **bestaande voetgangerszone bijna verdubbeld**. De Grote Markt bevindt zich op 5 minuten wandelen van verschillende publieke parkings.

De nieuwe voetgangerszone bestaat uit de **uitbreiding van de comfortzone rondom de Grote Markt**, maar ook uit een **aantal kleinere verkeersvrije zones in de andere wijken** van de Vijfhoek. In de **Zavelwijk** wordt de Hoogstraat tussen de Joseph Stevensstraat en de Keizerslaan voetgangerszone en vormt zo samen met het plein voor de Kappellenkerk en de Rollebeekstraat de nieuwe voetgangerszone van de Zavelwijk. Het Vossenplein wordt deels autovrij en vormt samen met de Reebokstraat de voetgangerszone van de **Marollen**.

Het Fontainasplein, de Zuidstraat (tussen de Lombardstraat en de Bogaardenstraat) vormen samen met de Lievevrouwbroersstraat en de bestaande voetgangersstraten (Olivetenhof, Bijstandstraat, Kolenmarkt, Gootstraat en Stoofstraat) de voetgangerszone van de **Sint-Jacobswijk**.

Ook in de **Begijnhofwijk** wordt een voetgangerszone aangelegd, namelijk het Zaterdagplein. Een deel van de Nieuwe Graanmarkt en de volledige Oude Graanmarkt vormen de voetgangerszone van de **Dansaertwijk**.

Het beheer van deze zone wordt ook aangepast aan zijn nieuwe schaal en gebruikers. De Stad werkt aan een **aangepast beheersvoorstel** voor de zone. De modaliteiten van de comfortzone (verkeersvrije en verkeersluwe zone) worden door het College apart behandeld (leveringen, garagetoegang, taxi's, mensen met beperkte mobiliteit...).

De Stad zal in de grote voetgangerszone een **elektrisch treintje** laten rijden zodat alle voetgangers er gratis gebruik van kunnen maken. Ook mensen met beperkte mobiliteit kunnen met dit treintje vanaf de rand van de voetgangerszone de Beurs of de Grote Markt gemakkelijk bereiken. Voor mensen met **beperkte mobiliteit** zijn er tevens parkeerplaatsen voorzien rondom de comfortzone.



Nieuw stadsfietsnetwerk

De **bestaande gewestelijke fietsroutes** in de Vijfhoek worden **aangevuld met lokale fietsroutes** en vormen zo het stadsfietsnetwerk.

De voetgangerszone en de omliggende wijken worden bereikbaarder met de fiets door de geplande fietsvoorzieningen op het stadsfietsnetwerk. Het stadsfietsnetwerk wordt een aaneenschakeling van vrijliggende fietspaden, gemarkeerde fietspaden, fietsuggestiestroken en fietsstraten.

De backbone van het stadsfietsnetwerk bestaat voornamelijk uit vrijliggende fietspaden en gemarkeerde fietspaden. Dit laat fietsers toe om snel te bewegen tussen elke wijk in de Vijfhoek en van en naar de Vijfhoek.

Fietsers kunnen in alle straten van de voetgangerszone rijden. Ook op de Grote Markt, voor zover ze dat stapvoets doen en voorrang geven aan de voetgangers.

De Stad stelt aan de MIVB voor om een **fietsparking** te voorzien in het premetrostation Beurs. Zelf blijft de Stad investeren in **fietsenrekken en fietsboxen** verspreid over de gehele Vijfhoek.



Het openbaar vervoer in het nieuwe circulatieplan

Tijdens de opmaak van het circulatieplan zijn verschillende organisaties geconsulteerd. De meest intensieve consultatie vond plaats met de **MIVB**. Er is immers een impact van het nieuwe circulatieplan op de busroutes van de MIVB.

De geïntegreerde mobiliteitsaanpak zorgt ervoor dat zowel de Stad Brussel als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een inschatting kunnen maken van de impact van het nieuwe circulatieplan van de Stad Brussel op de Kleine Ring en op de omliggende gemeenten.

De samenwerking tussen de Stad Brussel en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt verder gezet in onder andere de opmaak van de parkeergeleidingsroute en de aanpassingen aan het openbaar vervoer.

Busroutes aangepast aan de Vijfhoek: de Vijfhoekbus

De MIVB voorziet om in **augustus 2015** haar **busnet compleet te wijzigen**.

De Stad en de MIVB hebben samengewerkt en kwamen tot een gemeenschappelijk voorstel voor een busplan voor wat betreft de Vijfhoek.

Er zijn heel wat buslijnen die geen wijziging behoeven naar aanleiding van het nieuwe circulatieplan, namelijk buslijnen 27, 48, 63, 29, 71, 65 en 66.

De Stad en de MIVB vonden het evenwel opportuun om de buslijn 66 tussen Schaarbeek en Brussel Stad een eindhalte te geven aan de Hallenstraat.

De Stad en de MIVB stellen voor om de buslijn 86 tussen Molenbeek en Brussel Stad eveneens als 'Vijfhoekbus' of 'lusbus' te laten fungeren.

Bus 46 zou een nieuwe route volgen doorheen de Vijfhoek om ook de Bloemenhofwijk beter te bedienen.

Buslijnen 88 en 47 kunnen nog steeds halt houden nabij het Brouckèreplein, maar beide bussen krijgen hun terminus op de Jacquainlaan en de Adolphe Maxlaan waarlangs hun route zal verlopen.

Er wordt voorgesteld om het traject van de buslijn 95 licht te wijzigen. De terminus van de buslijn 95 wordt gepland op de Lombardstraat.

Gewijzigde busterminussen

Uit de consultaties is gebleken dat 2 terminussen in de Vijfhoek te krap zijn voor de MIVB.

Van de 5 bestaande busterminussen blijven er 3 behouden in het hypercentrum en veranderen er 2 van plaats. De bestaande busterminussen in de Putterijstraat (dichtbij het



Centraal Station) en in de Hallenstraat (nabij de Brouckère) blijven behouden. De busterminussen aan de Nieuwe Graanmarkt blijft behouden voor één buslijn in plaats van voor 3 buslijnen.

De bestaande busterminussen op de Anspachlaan, in de Bisschopsstraat en in de Schildknaapstraat (nabij Muntplein) worden vervangen door een busterminussen op de Lombardstraat en op de Adolphe Maxlaan en Emile Jacqmainlaan.

Samengevat worden volgende busterminussen voorgesteld door de Stad en de MIVB:

Bestaande terminus Putterijstraat: bussen 63,65 en 86

Bestaande terminus Hallenstraat: bussen 66, 71 en 29

Bestaande terminus Nieuwe Graanmarkt: enkel bus 46

Nieuwe terminus Emile Jacqmainlaan en Adolphe Maxlaan: bussen 88 en 47

Nieuwe terminus Lombardstraat: bussen 48 en 95

Gewijzigde busbanen

Het nieuw circulatieplan voorziet zowel het behoud van bestaande busbanen, de introductie van nieuwe busbanen als het schrappen van bestaande busbanen. In de Vijfhoek zullen de **busbanen in dezelfde rijrichting als het autoverkeer** worden gezet. De nieuwe aanpak heeft tot doel de **trajectduur te verminderen van bussen en ander gemotoriseerd verkeer**.

De Hallenstraat wordt enkel toegankelijk voor bussen, fietsers, taxi's en leveringen.

De busbanen op de Bisschopsstraat, de Schildknaapstraat, de Ravensteinstraat, de Huidenvetterstraat en de Leuvenseweg blijven behouden.

De busbaan op de Kantersteen en op de Bogaardenstraat worden niet behouden.

Op de Wolvengracht wordt een busbaan voorzien tussen het Muntplein en het Brouckereplein. Op het overige traject op de Wolvengracht rijden de bussen samen met het ander gemotoriseerd verkeer, tenzij er tijdens de testfase verhogingen optreden van de trajectduur van de betrokken buslijnen die in verband gebracht kunnen worden met het gebrek aan busbaan op dit traject. In dat geval zal een busbaan over het gehele traject van de Wolvengracht getest worden.



Een bereikbaar hyper-centrum

De bestemmingslus

Het nieuwe circulatieplan voorziet een **bestemmingslus in één rijrichting rondom de comfortzone**, met uitzondering van de lus in de bovenstad waar twee rijrichtingen gelden. Sommige delen van de bestemmingslus bevatten twee rijvakken in één rijrichting, andere delen bevatten één rijvak. Op basis van de resultaten van het gesimuleerde scenario in het mesomodel werd de capaciteit van het wegennet aangepast.

Zo bleek bijvoorbeeld uit het model dat het mogelijk zou moeten zijn om over het Brouckereplein slechts één rijvak te voorzien terwijl het oorspronkelijke scenario van twee rijvakken uitging.

Om op de bestemmingslus vlot verkeer mogelijk te maken, werden ook een **groot aantal kruispunten vereenvoudigd**.

Het kruispunt van de Loxumstraat met Kantersteen en het kruispunt van de Koloniënstraat met de Kanselarijstraat verdienen extra aandacht en zullen het voorwerp uitmaken van een gedetailleerde studie om uit te maken of het bijvoorbeeld nuttig is om er een rond punt aan te leggen.

Het verkeersscenario werd gesimuleerd in het mesomodel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en laat blijken dat het **verkeersvrij maken van de centrale lanen mogelijk** is. Het nieuwe circulatieplan heeft het ambitieuze doel om **niet alleen de centrale lanen verkeersvrij te maken, maar ook transitverkeer te weren en bestemmingsverkeer vlotter te laten verlopen**.

In - en Uitgangssassen

Om de bereikbaarheid te garanderen, worden **verschillende invalswegen tot het hypercentrum enkelrichting** gemaakt. Verschillende straten die momenteel dubbele rijrichting hebben, worden enkelrichting. Zo wordt de Emile Jacqmainlaan een invalsweg vanuit het noorden tot aan de voetgangerszone. De Adolphe Maxlaan wordt enkelrichting voor uitgaand verkeer.

Hetzelfde geldt voor de assen Lemonnierlaan (wordt uitgaand) en Stalingradlaan (die de zuidelijke toegang wordt van de Vijfhoek).

Dit heeft ook als positief gevolg dat er **vijf kruispunten met de Kleine Ring vereenvoudigd** worden, wat daar **extra capaciteit** oplevert.

Parkeergeleiding

Een belangrijk doel van dit verkeerscirculatieplan is om het **gemotoriseerd verkeer zo snel mogelijk naar een openbare parking te leiden**. Samen met het Gewest werkt de Stad aan de **positionering van flexibele borden**. Zowel op de bestemmingslus als op de invalswegen worden deze borden voorzien.



De parking nabij de Grote Markt zal bereikbaarder gemaakt worden door ervoor te zorgen dat de rijrichting in de Bergstraat wijzigt. Er zal tevens gezorgd worden dat de auto's die de parking verlaten via de Putterij op de bestemmingslus geraken.

Nieuwe parkings

De Poelaertparking wordt uitgebreid en vier nieuwe openbare parkings worden gepland: op het Ijzerplein, de Nieuwe Graanmarkt, het Vossenplein en het Rouppeplein.



Fasering nieuw circulatieplan

Het nieuw circulatieplan van de Vijfhoek wijzigt ingrijpend de mobiliteitsgewoonten van de Brusselaars en de bezoekers. Het zal een paar maanden vergen om ervoor te zorgen dat iedereen zich de nieuwe gewoontes eigen maakt. Om in de complexe realiteit, die het centrum van de stad is, het mobiliteitsplan zo goed mogelijk te laten slagen zal de invoering van het circulatieplan gebeuren in verschillende fases. Elke wijziging van rijrichting veroorzaakt immers tal van veranderingen. Zowel veranderingen die te voorzien zijn als veranderingen die moeilijk in te schatten zijn. Door in fases te werken en niet alles tegelijk uit te voeren kunnen onvoorziene zaken sneller aangepakt worden.

Het circulatieplan zal ingevoerd worden alvorens wegenwerken gepland worden. Het wordt opgezet als een testfase van 8 maanden, zo kunnen ongewenste effecten van het nieuw circulatieplan nog aangepast worden alvorens de wegenwerken uit te voeren.

De 5 fases van het circulatieplan:

Fase 1 Voorfase – mobiliteitsaanpassingen in het kader van Winterpret

De **wijziging van de rijrichting** in de Emile Jacqmainlaan, de Adolphe Maxlaan, de Sint-Michielsstraat (tussen de Emile Jacqmainlaan en de Adolphe Maxlaan), de Lakensestraat en de Antwerpsepoort zal in testfase uitgevoerd worden vanaf **13 december 2014** in het kader van Winterpret.

In de lente van 2014 zullen ook een aantal kleinere straten van richting veranderen, dit ter voorbereiding op de grotere wijzigingen in een volgende fase. De straten zijn de volgende: Karpersbrug, Dusquenoystraat, Asstraat, Blekerijstraat en Dambordstraat.

Fase 2 De invoering van het nieuwe circulatieplan

De tweede en meest ingrijpende fase is gepland voor de **zomer 2015**. Tijdens de zomermaanden is er immers wat minder verkeer en zo kunnen de bewoners wennen aan de nieuwe situatie voor de drukte terug begint op 1 september.

Vanaf 18 juli 2015 wijzigt de rijrichting in de Wolvengracht, Augustijnenstraat, Bisschopsstraat, Schildknaapstraat, Zwarte Lieve Vrouwestraat, Visverkopersstraat, Arteveldestraat, Zespenningenstraat, Fontainasplein, Bogaardenstraat, Cellebroedersstraat, Dinanstraat, Loxumstraat, Ravensteinstraat, Lemonnierlaan, Stalingradlaan en Hallenstraat.

Vanaf 18 juli wordt de voetgangerszone eveneens uitgebreid. Er worden dan heel wat straten toegevoegd aan de comfortzone namelijk: Beursplein, Anspachlaan, Adolphe Maxlaan (tussen Brouckèreplein en Sint-Michielsstraat), Devauxstraat, Jules Van Praetstraat, Gretrystraat, Magdalenastraat, Zuidstraat.

Tijdens deze testfase zal het deel van de bestemmingslus tussen de Arteveldestraat en de Zuidstraat zowel met twee baanvakken als met één baanvak getest worden. Afgaand op de



resultaten van de testfase zal bij de definitieve heraanleg van het Fontainasplein voor één of twee baanvakken gekozen worden.

Bij het in voege brengen van het nieuwe circulatieplan zal ook rekening gehouden worden met de leveringen die plaatsvinden op de bestemmingslus en de in- en uitvalswegen. In de voetgangerszone en omstreken zijn leveringen toegelaten tussen 6 -11uur. In een eerste fase zal leveren gedoogd worden op het eerste baanvak tot 11 uur. Na 11 uur moeten alle leveringen gedaan worden op een leveringszone met nadrukkelijk verbod op lang parkeren.

Fase 3 Afwerking comfortzone

Na overleg met de bewoners van de Sint-Gorikswijk en de Sint-Jacobswijk worden de straten van de respectievelijke wijken aan de comfortzone toegevoegd in de derde fase.

Het gaat om volgende straten in de Sint-Gorikswijk: Groot Eilandstraat, Eclipsstraat, Sint-Goriksstraat, Sint-Kristoffelstraat, Rijke Klarenstraat, Borgval en Pletinckxstraat.

Het gaat om volgende straten in de Sint-Jacobswijk: Kolenmarkt, Olivetenhof, Eikstraat.

Fase 4 Evaluatie

In alle wijken van de Vijfhoek zullen **overlegvergaderingen** worden gehouden over de mobiliteitssituatie van deze wijken. Rijrichtingen van straten die hierboven nog niet werden opgesomd kunnen in samenspraak van de inwoners of aanwezige bedrijven en organisaties aangepast worden.

Er zullen eveneens **evaluatievergaderingen** gehouden worden 8 maanden na de invoering van fase 2. Om een goed onderbouwde evaluatie te kunnen houden zal de stad Brussel nieuwe tellingen laten uitvoeren van het gemotoriseerde verkeer om na te gaan of het nieuw circulatieplan haar doel bereikt en of er ongewenste effecten optreden.

Op basis van de evaluatie zullen wijzigingen doorgevoerd worden in de loop van 2016. Daarna worden er geen wijzigingen meer doorgevoerd in het kader van dit circulatieplan.

Fase 5 Heraanleg

De uitgebreide voetgangerszone en het circulatieplan vereisen aanpassingen aan de wegenis.

De periode voor de uitvoering van deze werken is voorzien tussen 2015 en 2020.

De eerste straten waarvoor reeds een bouwvergunning is aangevraagd zijn de Groot Eilandstraat en de Eclipsstraat (Sint-Gorikswijk). De heraanleg van deze straten houdt rekening met mensen met beperkte mobiliteit en is fietsvriendelijk.



Perscontacten

Kabinet Els Ampe

Deborah Schollaert
Deborah.schollaert@brucity.be
02 279 50 72
0476 21 39 60

Kabinet Yvan Mayeur

Carl Theunis
Carl.theunis@brucity.be
02 279 50 17
0494 32 84 16

Kabinet Pascal Smet

Gorik Van Holen
gvanholen@smet.irisnet.be
02 517 12 00
32 478 36 75 68

MIVB

An Van hamme
vanhammea@mivb.irisnet.be
02 515 20 56
0477 62 73 73