

Het mobiliteitsplan van Sint-Gillis

*Aangepast na het participatief process -
Goedgekeurd in 2024*



*Document opgesteld op basis van de beslissing van
het college tijdens de zitting van 11.07.24*

« Mobilité -

Autoluwe wijk

**good
move**

Sint-Gillisvoorplein

St Gilles Gillis

1 0 6 0



BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

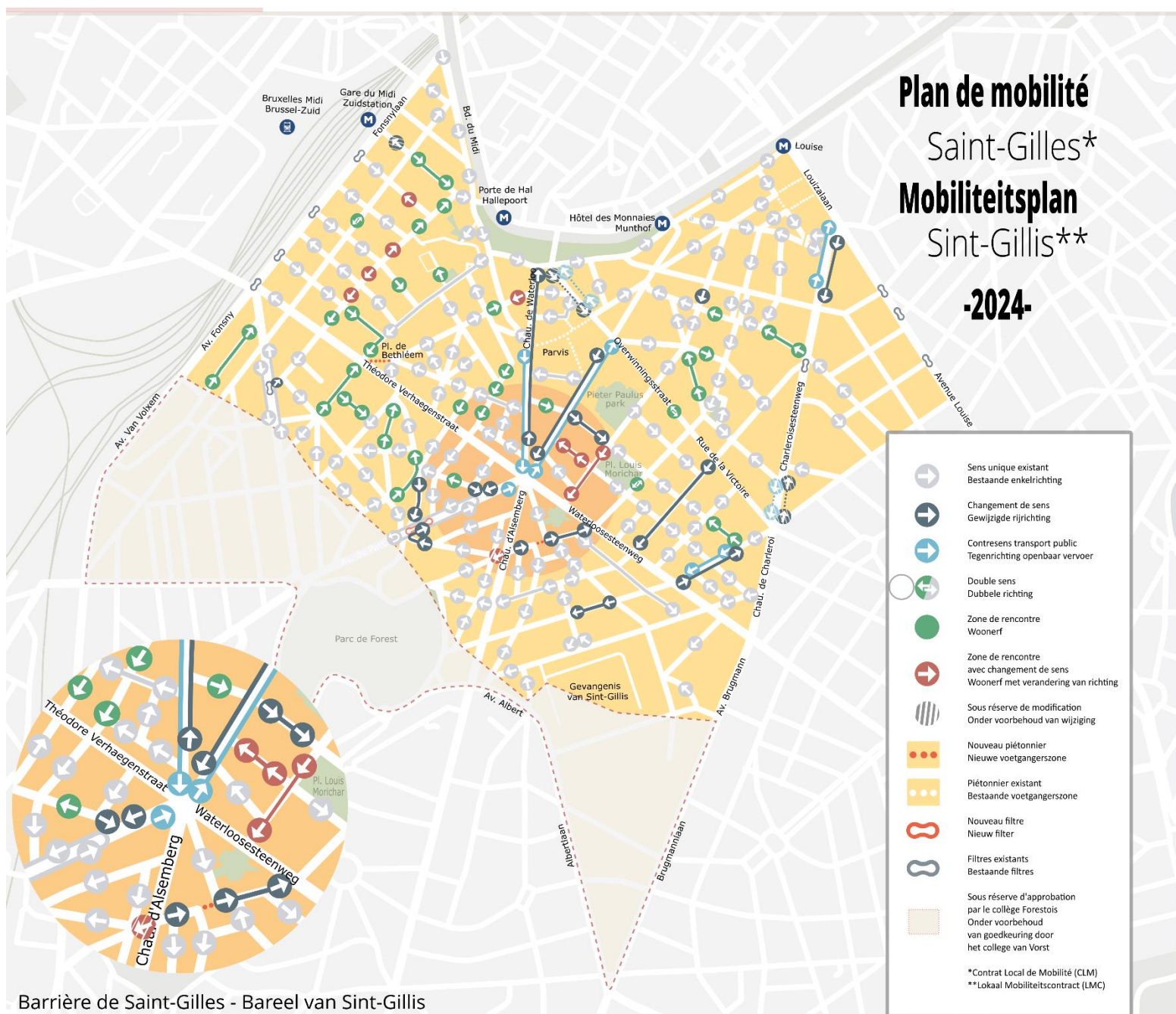
Inhoudstafel

Het mobiliteitsplan van Sint-Gillis – goedkeuring juli 2024 in detail	3
Uitleg van de schematische kaart	3
Er werd al een stedenbouwkundige vergunning verleend voor de Bareel, de Parklaan en de Morisstraat (met het begin van de Bréartstraat).....	4
Wijzigingen aan het Lokaal mobiliteitscontract Voorplein tussen 8 juni 2023 en 11 juli 2024	5
Een omkering van de rijrichting van de Wipstraat tussen de Sterckxstraat en de Parklaan (in de richting van de Parklaan)	5
Behoud van tweerichtingsverkeer in de Munthofstraat tussen het Dillensplein en de Overwiningsstraat.....	5
Afschaffing van het eenrichtingsverkeer in de de Mérodestraat tussen de Verhaegenstraat en de Koningslaan (richting Vorst).....	5
Eenrichtingsverkeer in de Emile Féronstraat, tussen de Koningslaan en de Bosniëstraat, richting Bosnië.....	6
Invoeren van eenrichtingsverkeer in de Emile Féronstraat, tussen de Claesstraat en de Denemarkenstraat (richting de Verhaegenstraat) en tussen de Claesstraat en het Heldenplein (richting de Hallepoortlaan).	6
Eenrichtingsverkeer in de Lyceumstraat-Moricharplein (tussen de Studentenstraat en de Waterlooase Steenweg) richting Waterloo.....	6
Eenrichtingsverkeer in de Sint-Bernardusstraat tussen de Overwiningsstraat en de Waterlooase Steenweg, richting Waterloo	6
Eenrichtingsverkeer in de Antoine Bréartstraat tussen de Lombardijestraat en de Jef Lambeauxstraat, richting Jef Lambeauxstraat;	6
Het schrappen van het voorstel om de richting van het LMC in de Bosquetstraat te wijzigen; het omkeren van het eenrichtingsverkeer in de Schotlandstraat tussen Berckmans en Bron, in de richting van Bron.	7
Verbeteren van de ontmoetingszone in de Fortstraat, die periodiek autovrij wordt gemaakt (in de zomer en tijdens bepaalde weekends voor sociaal-culturele evenementen) van het gedeelte Kerk - Vestingstraat.....	7
De aanleg van een busbaan in tegenrichting in de Overwiningsstraat vanaf de Jourdanstraat richting de Henri Jasparlaan.....	7
Het eenrichtingsverkeer op de Villalaan tussen Alseberg en Garibaldi, in de richting van Garibaldi,.....	7
Autoluw maken van de Engelandstraat	7

Het mobiliteitsplan van Sint-Gillis – goedkeuring juli 2024 in detail

Uitleg van de schematische kaart

Een circulatieplan lezen is nooit eenvoudig, ook al hebben we geprobeerd het zo eenvoudig mogelijk te maken. Als aanvulling op de gepubliceerde kaart en omdat het niet mogelijk is om alles erin uit te leggen, vindt u hieronder een beschrijving van de belangrijkste overwogen wijzigingen. Zoals uitgelegd is dit plan absoluut niet definitief. De overwogen maatregelen zullen dit najaar per wijk worden besproken met alle bewoners. Na deze raadplegingen zullen deze maatregelen niet allemaal tegelijk worden toegepast, maar ze zullen worden gefaseerd en getest.



De hoeksteen van de mobiliteit van Sint-Gillis is natuurlijk **de Bareel**, bekend tot ver buiten de grenzen van onze gemeente als een complex kruispunt voor automobilisten, fietsers en voetgangers. De werf van het gewest, de MIVB, Brussel Mobiliteit en de CRU vult de maatregelen van het LMC aan.

Hierin wordt voorgesteld om in de Waterlooose Steenweg (waar bussen elkaar moeilijk kunnen passeren) en de Munthofstraat (met bussen en fietsen in tegengestelde richting) eenrichtingsverkeer in te voeren om de verkeersstroom bij de Bareel te vereenvoudigen, terwijl er een lus wordt gecreëerd rond het Sint-Gillisvoorplein en het Marie Jansonplein, een ambitieus voetgangersgebied, zonder afbreuk te doen aan de commerciële aantrekkingskracht van de kern van de Waterlooose Steenweg, aansluitingspunt van het openbaar vervoer (bus/tram).

Tot slot wordt de Bareel heringericht om de verkeersstromen tot rust te brengen en vooral het traject van de tram te vereenvoudigen, die voortaan in een rechte lijn zal rijden voor meer efficiëntie en zodat de rails minder vaak moeten worden vervangen.

De Parklaan wordt omgetoverd tot een echte "groene laan" die de Bareel verbindt met het Park van Vorst: een bijzonder waardevol aangeplant toevluchtsoord aan de rand van de "Bosniëwijk": een van de dichtstbevolkte wijken van België. Ze zal worden uitgerust met greppeltjes om het water dat vanuit Vorst de vallei instroomt te kanaliseren en zo te vermijden dat het wegstroomt. De tramhaltes zullen veiliger worden, beter aangepast aan personen met beperkte mobiliteit (door hun huidige lengte gaan er plaatsen verloren).

Ook de Morisstraat wordt van gevel tot gevel opnieuw ingericht, met groenaanplantingen, waardoor er een einde zal komen aan de bijna dagelijkse blokkering van trams 81 en 97. Een straat waar het doorgaand verkeer zal worden beperkt, tramhaltes zullen worden aangepast aan PBM en een groot, veilig voorplein zal worden aangelegd voor een van de grootste scholen van ons grondgebied.

Er werd al een stedenbouwkundige vergunning verleend voor de Bareel, de Parklaan en de Morisstraat (met het begin van de Bréartstraat).

Er wordt ook aandacht besteed aan **het veiliger maken van de schoolomgeving**, aangezien alle gemeentelijke wegen waar zich scholen bevinden zullen worden omgevormd tot "ontmoetingszones", d.w.z. straten waar gemotoriseerd verkeer nog steeds is toegestaan, maar geen voorrang meer heeft en beperkt wordt tot 20 km/u.

Woonstraten, die druk worden gebruikt door voetgangers en kinderen, worden bevrijd van streekbussen. Dit is met name het geval voor de Taminesstraat, die grenst aan het Moricharplein.

De Overwinningsstraat zal niet langer dienstdoen als snelweg voor bussen van De Lijn en de TEC. De Schotlandstraat, die samen met de Stenen-Kruisstraat vroeger een alternatieve route was naar de Munthofstraat, krijgt zijn status van rustige buurtstraat terug.

Ook de heraanleg van de Demeurlaan (mini-voetgangerszone, groen) en het Van Meenenplein staan op de planning.

Wijzigingen aan het Lokaal mobiliteitscontract Voorplein tussen 8 juni 2023 en 11 juli 2024

Hieronder vind je de wijzigingen in het mobiliteitsplan naar aanleiding van het overleg:

Een omkering van de rijrichting van de Wipstraat tussen de Sterckxstraat en de Parklaan (in de richting van de Parklaan)

Deze omkering maakt deel uit van het project voor de heraanleg van de Parklaan en de Bareel en werd in aanmerking genomen bij de toekenning van de stedenbouwkundige vergunning. Ze vloeit voort uit de duidelijke vraag die naar voren kwam tijdens het openbaar onderzoek in verband met deze vergunning. Door de richting van dit kleine deel van de Wipstraat te wijzigen, kunnen we het doorgaand verkeer vermijden dat vanuit Vorst komt en op de kleine ring wil aansluiten en anders de route Park - Wip - Willem Tell - Praag - Vanderschrick - Jean Volders - Kleine Ring zou nemen.

Behoud van tweerichtingsverkeer in de Munthofstraat tussen het Dillensplein en de Overwinningsstraat.

Deze verandering komt voort uit verschillende adviezen met betrekking tot een legitieme vrees: een concentratie van uitgaand verkeer in bepaalde kleine straten via de route Berckmans-Loix-Lausanne-Tamines-Roemenië-Park-Luttrebrug. De Munthofstraat wordt al minder druk door het eenrichtingsverkeer en de busbaan met enkele richting (tussen Bareel en Overwinningsstraat), waardoor het aanvaardbaar was om een deel van de Munthofstraat als tweerichtingsstraat in te richten.

Afschaffing van het eenrichtingsverkeer in de de Mérodestraat tussen de Verhaegenstraat en de Koningslaan (richting Vorst).

Deze schrapping van het oorspronkelijke voorstel komt voort uit de onzekerheid die in dit stadium nog steeds heerst over het definitieve project van het gewest voor de heraanleg van de Fonsnylaan en de vrees om het lokale verkeer rond de de Mérodestraat te blokkeren. Daarom besloot het college om zich eerst te richten op het autoluw maken van de de Mérodestraat rond de Nederlandstalige De Balderschool. Deze aanleg komt er in het kader van het Wijkcontract Zuid.

Eenrichtingsverkeer in de Emile Féronstraat, tussen de Koningslaan en de Bosniëstraat, richting Bosnië

Invoeren van eenrichtingsverkeer in de Emile Féronstraat, tussen de Claesstraat en de Denemarkenstraat (richting de Verhaegenstraat) en tussen de Claesstraat en het Heldenplein (richting de Hallepoortlaan).

Daarvoor moet het eenrichtingsverkeer in de Hollandstraat worden omgekeerd, dat in de toekomst de richting van het Zuidstation zal uitgaan. Deze wijziging van richting houdt verband met de aanleg van een ontmoetingszone in de Emile Féronstraat voor de Ulenspiegelschool in het kader van het Wijkcontract Zuid. Ze waarborgt ook een vlotte toegang tot de parking van het ABVV aan de Emile Féronstraat, zonder dat men daarvoor via de kleine, rustige César de Paepstraat hoeft.

Eenrichtingsverkeer in de Lyceumstraat-Moricharplein (tussen de Studentenstraat en de Waterlose Steenweg) richting Waterloo

Deze verlenging van het eenrichtingsverkeer van de Lyceumstraat tot onder aan het Moricharplein zal de toekomstige ontmoetingszone rond het Moricharplein uitbreiden en een echte rustige schoolwijk creëren voor de vele scholen in de buurt.

Eenrichtingsverkeer in de Sint-Bernardusstraat tussen de Overwinningstraat en de Waterlose Steenweg, richting Waterloo

De Sint-Bernardusstraat is een fietsstraat die helaas niet altijd wordt gerespecteerd door de automobilisten. Door van dit gedeelte eenrichtingsverkeer te maken, kan de weg gelijkmatiger worden gebruikt en wordt de straat op lange termijn aantrekkelijker met beplante zones.

Eenrichtingsverkeer in de Antoine Bréartstraat tussen de Lombardijstraat en de Jef Lambeauxstraat, richting Jef Lambeauxstraat;

Aanleg van fietsvoorzieningen in de Antoine Bréartstraat tussen de Waterlose Steenweg en de Kemmelberglaan. In het kader van de werkzaamheden aan het commissariaat in de Bréartstraat, waardoor een tijdelijk eenrichtingssysteem nodig was, werd een tegenovergesteld eenrichtingssysteem getest. De test bevestigt dat het een efficiënt systeem is om de straat autoluw te maken. Het gedeelte tussen de Diderichstraat en de Jef Lambeauxlaan moest echter weer tweerichtingsverkeer worden, omdat het commissariaat in de Bréartstraat het belangrijkste politiebureau blijft - een gegeven dat niet bekend was toen het plan werd opgesteld - en de politievoertuigen in beide richtingen moeten kunnen uitrijden. Het eenrichtingssysteem tussen de Lombardijstraat en de Jef Lambeauxstraat zal, in combinatie met de nieuwe rijrichting in de Morisstraat (na de toekomstige herinrichtingswerken), op dezelfde manier werken als het oorspronkelijke project in tegenovergestelde richting.

Het schrappen van het voorstel om de richting van het LMC in de Bosquetstraat te wijzigen; het omkeren van het eenrichtingsverkeer in de Schotlandstraat tussen Berckmans en Bron, in de richting van Bron.

Er werden enkele relevante opmerkingen gemaakt over het risico dat gepaard gaat met de wijziging van de richting van de Bosquetstraat, wat zou betekenen dat dit deel van Sint-Gillis de stad enkel nog kan verlaten via de Zwitserlandstraat. Het wijzigen van de richting van de Schotlandstraat tussen de Bronstraat en de Berckmansstraat heeft dezelfde functie (het doorbreken van doorgaand verkeer) en voorkomt dat de Berckmansstraat verstopt raakt.

Verbeteren van de ontmoetingszone in de Fortstraat, die periodiek autovrij wordt gemaakt (in de zomer en tijdens bepaalde weekends voor sociaal-culturele evenementen) van het gedeelte Kerk - Vestingstraat.

De aanleg van een busbaan in tegenrichting in de Overwinningsstraat vanaf de Jourdanstraat richting de Henri Jasparlaan.

Die tegenrichting komt er alleen als de bus door de aanpassingen van het nieuwe lokale mobiliteitscontract vast komt te zitten in druk verkeer bij de verkeerslichten tussen de Overwinningsstraat en de Hallepoortlaan.

Het eenrichtingsverkeer op de Villalaan tussen Alseberg en Garibaldi, in de richting van Garibaldi,

Zal worden omgekeerd als er te veel verkeer komt na de aanleg van de Parklaan en de invoer van de mini-voetgangerszone rechts van het Van Meenenplein op de Adolphe Demeurlaan.

Autoluw maken van de Engelandstraat

Er is een verzoek ingediend bij openbare vervoer-operatoren om de bussen in beide richtingen te laten rijden op de Ruslandstraat in plaats van op de Engelandstraat, waar zich een crèche, een school en de Brailleliga bevinden

A. Indien technisch onmogelijk: Brussel Mobiliteit en de openbare vervoer-operatoren vragen om de bussen over de Fonsnylaan, de Zuidlaan en de Hallepoortlaan te laten rijden;

B. Is optie A technisch onmogelijk is, een test uitvoeren met de installatie van een C3-bord (behalve voor bussen) op de Engelandstraat vanaf Fonsnyslaan.