



**Verklarende en beschrijvende nota van het project
Herinrichting van de Bergensesteenweg
tussen de Hof ter Vleestdreef en de Van Laerstraat**

AANVRAAG TOT STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING

BERGENSESTEENWEG tussen de gewestgrens en de Van Laerstraat

in ANDERLECHT

Verklarende en beschrijvende nota



BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Context en locatie van het project

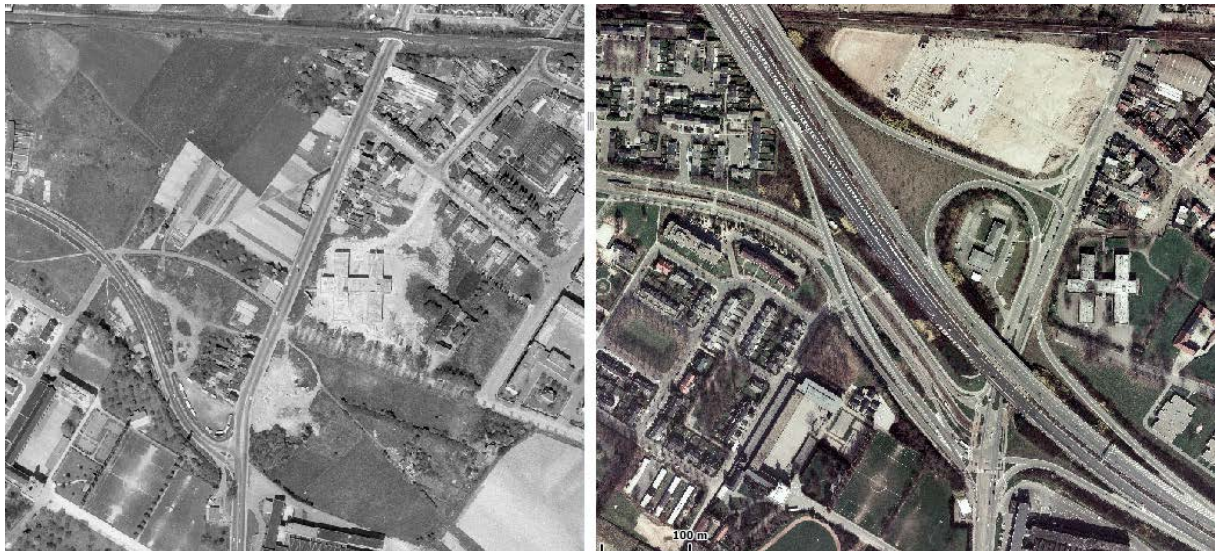
Het project betreft de aanpassing van de inrichtingen van de Bergensesteenweg ter hoogte van de ring, tussen de gewestgrens en het kruispunt met de Van Laerstraat, dichtbij de spoorwegbrug..



Het project werd opgestart in het kader van de ontwikkeling en de oprichting van het P+R-terrein COOVI (ongeveer 1.350 plaatsen), met name om te beantwoorden aan de aanbevelingen van de effectenstudie die samenging met de procedure om vergunningen te verkrijgen, maar ook om de werking van het openbaarvervoersknooppunt COOVI te remodelleren en te verbeteren.

In het project werd ook het verzoek van de overheidsdiensten van Sint-Pieters-Leeuw en talrijke andere lokale actoren geïntegreerd, dat ten doel heeft de opstopings- en capaciteitsproblemen aan het kruispunt met de toegang tot de Ikea/Coca-Colasite op te lossen.

Dit gedeelte van de Bergensesteenweg kreeg het profiel van een verkeerswisselaar tijdens de aanleg van de ring in de jaren '75.



Bron: Bruciel – luchtfoto's 1971 (net voor de aanleg van de ring) en 1996.

Er werd sedert 40 jaar geen wijziging aangebracht in het profiel van dit gedeelte van de Bergensesteenweg, ondanks de komst van de metro – die de herstructurering van de toeritten van de binnenring vereiste – en de verstedelijking.

De diagnose van de situatie toont nochtans aan dat het nodig is de Bergensesteenweg aan te passen aan de evolutie van de plaatselijke situatie, voornamelijk wat voetgangers betreft. De aanpassing van de weginfrastructuur moet ook dienen om de gewestelijke beleidslijnen inzake mobiliteit en kwaliteit van de openbare ruimte te implementeren.

De doelstellingen en moeilijkheden van het project

Overeenkomstig de gewestelijke beleidslijnen inzake mobiliteit en stedelijke ontwikkeling, legt men zich er in het project prioritair op toe om het openbaar vervoer te bevorderen en de gebruiksvoorwaarden ervan te verbeteren. In dit geval is het zaak specifieke infrastructuren voor bussen (en taxi's) te verschaffen en de organisatie en het comfort van de aansluitingen tussen de bus- en metrolijnen aanzienlijk te verbeteren.

Op de achtergrond streeft dit project ook de bevestigde doelstellingen om de verkeersveiligheid en de stedelijke en landschappelijke eigenschappen van de openbare ruimte te verbeteren na.

De moeilijkheden rond het project, die ook deel uitmaken van de vastgestelde doelstellingen, houden dan weer hoofdzakelijk verband met de verkeersdichtheid en de toegankelijkheid van de handelszaken. Men moet immers de opstopingsproblemen aan de afrit van Sint-Pieters-Leeuw tijdens de ochtendspits oplossen. Daarnaast moet er een oplossing komen voor de filevorming aan de ingang van de Ikea, die het volledige kruispunt ter hoogte van de ring blokkeert. Voorts moet de nodige capaciteit worden gewaarborgd aan de toegang van de toekomstige transitparking en moeten de handelszaken goed bereikbaar zijn met de auto, enz.

Voornaamste gebreken en disfuncties van de huidige situatie

Naast de niet erg aantrekkelijke esthetische en stedelijke kenmerken van de openbare ruimte, vertoont dit gedeelte van de Bergensesteenweg een erg ongunstig profiel en dito organisatie op het vlak van verkeersveiligheid. Het is bovendien niet erg aangepast in termen van de evolutie van de activiteiten die zich in deze omgeving hebben ontwikkeld. Uit de diagnose van de situatie komen vele disfuncties en zwarte punten naar voren, die moeten worden gecorrigeerd. Enkele voorbeelden:

1. Het kruispuntencomplex met de Zoonstraat en de Hof ter Vleestdreef is gevaarlijk en staat geïnteriseerd als ongevalgevoelige zone. Dat komt hoofdzakelijk doordat er geen verkeerslicht is bij het uitrijden van de Zoonstraat, terwijl de voetgangersoversteekplaats van de Bergensesteenweg en de voetgangersoversteekplaats wel geregeld zijn met verkeerslichten.



Afbeelding: uiteinde van de Zoonstraat, zonder driekleurig verkeerslicht, terwijl het verkeer op de Bergensesteenweg en de voetgangersoversteekplaats wel geregeld zijn met verkeerslichten

2. De toegangen voor omwonenden die de dubbele rijstrook van de Bergensesteenweg kruisen in de richting 'staduitwaarts' (plus fietspad en voetpad) vormen reële problemen in termen van risico op ongevallen en hinder voor het verkeer.



Illustratie : autotoegangen waar men de rijbaan met dubbele rijstroken vrij kan oversteken

3. Het kruispunt dat gevormd wordt met de toegangen tot de Ikea/Coca-Colasite beschikt duidelijk niet over voldoende capaciteit en veroorzaakt algemene blokkages op de Bergensesteenweg en aan de afritten van de Ring.



Illustratie : in de richting 'stadinwaarts' is de tweede voorsorteerstrook niet lang genoeg om het verkeer dat van Sint-Pieters-Leeuw komt te laten wegvloeien (in het rood); De centrale locatie van de rijstroken voor toegang tot de Ikea en Coca-Cola (in het geel) leidt tot ernstige gevolgen wanneer ze vastzitten.



Illustratie : opstopping op de rijstroken van de toegang tot de Ikea

4. De complexe organisatie van de in- en uitritten van de Ikea- en Coca-Colasite zorgt voor een lange voetgangersoversteekplaats en leidt tot verwarrende en gevaarlijke situaties voor uitrijdende auto's.



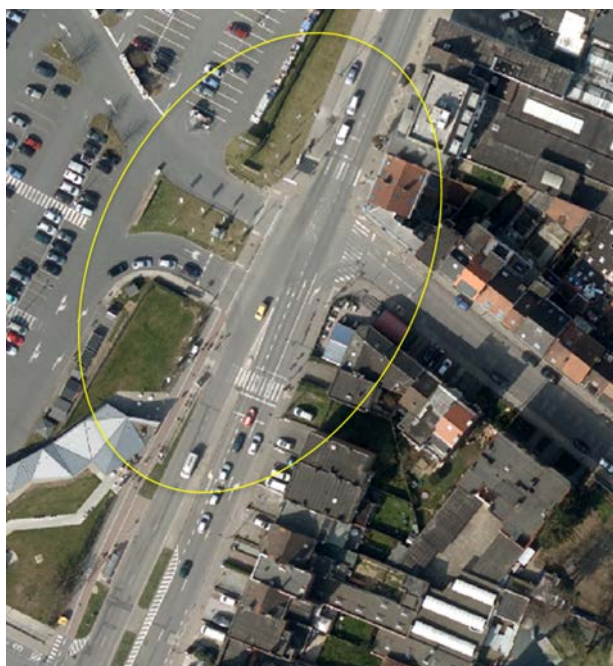
Illustratie: complexe en disfunctionele organisatie van de toegangen tot de Ikea- en Coca-colasite

- De afrit van de binnenring werd niet aangepast sinds de aanleg van de metro en de reorganisatie van de afritten van de Ring (verdwijning van de afrit van de Ring naar de buitenwijken). De geometrie en afvoercapaciteit van autoverkeersstromen ervan zijn ongunstig voor links afslaande voertuigen. De invoeging op de Bergensesteenweg stadinwaarts daarentegen is geregeld met een invoegstrook zoals op de snelweg.



Illustratie : geometrie en capaciteit van de afrit van de binnenring, die niet aangepast zijn voor stromen van voertuigen die naar Sint-Pieters-Leeuw gaan; 'snelwegachtige' configuratie van de invoegstrook van de afrit van de Ring richting stad

- De uitrit van de Brico plan-it is geïntegreerd in het kruispunt met verkeerslichten, terwijl deze uitrit ver buiten de as van de Van Laerstraat ligt. Deze sterke asymmetrie maakt de organisatie van het kruispunt complex en beïnvloedt de veiligheid van de vaak gebruikte voetgangersoversteekplaatsen. Die worden met name vaak gebruikt door de aanwezigheid van de metro en de Coovi-campus.



Illustratie complexe en disfunctionele geometrie van het kruispunt met de Van Laerstraat en de toegangen tot de Brico Plan-itsite

De inrichting en de geometrie van het kruispunt zijn niet bevorderlijk voor het voetgangerscomfort, met name wegens de lange wachttijden, de plaats van het zebrapad over de Bergensesteenweg en de smalle breedte van het wachteiland op deze oversteek.

De huidige toestand brengt chaos met zich mee bij het oversteken, waarbij de voetgangers (onder wie heel wat leerlingen uit de omliggende scholen) zichzelf in groot gevaar brengen.

De uitrit van de Brico, begrensd door verkeerslichten met een erg kort groenmoment, ondervindt af en toe capaciteitsproblemen. Deze toestand, die zich voordoet op de piekuren van het bezoek aan de supermarkt, zorgt voor files op de site van de Brico Plan-it en voor wachttijden die de aantrekkingskracht van de winkel schaden.

Beschrijving van het project

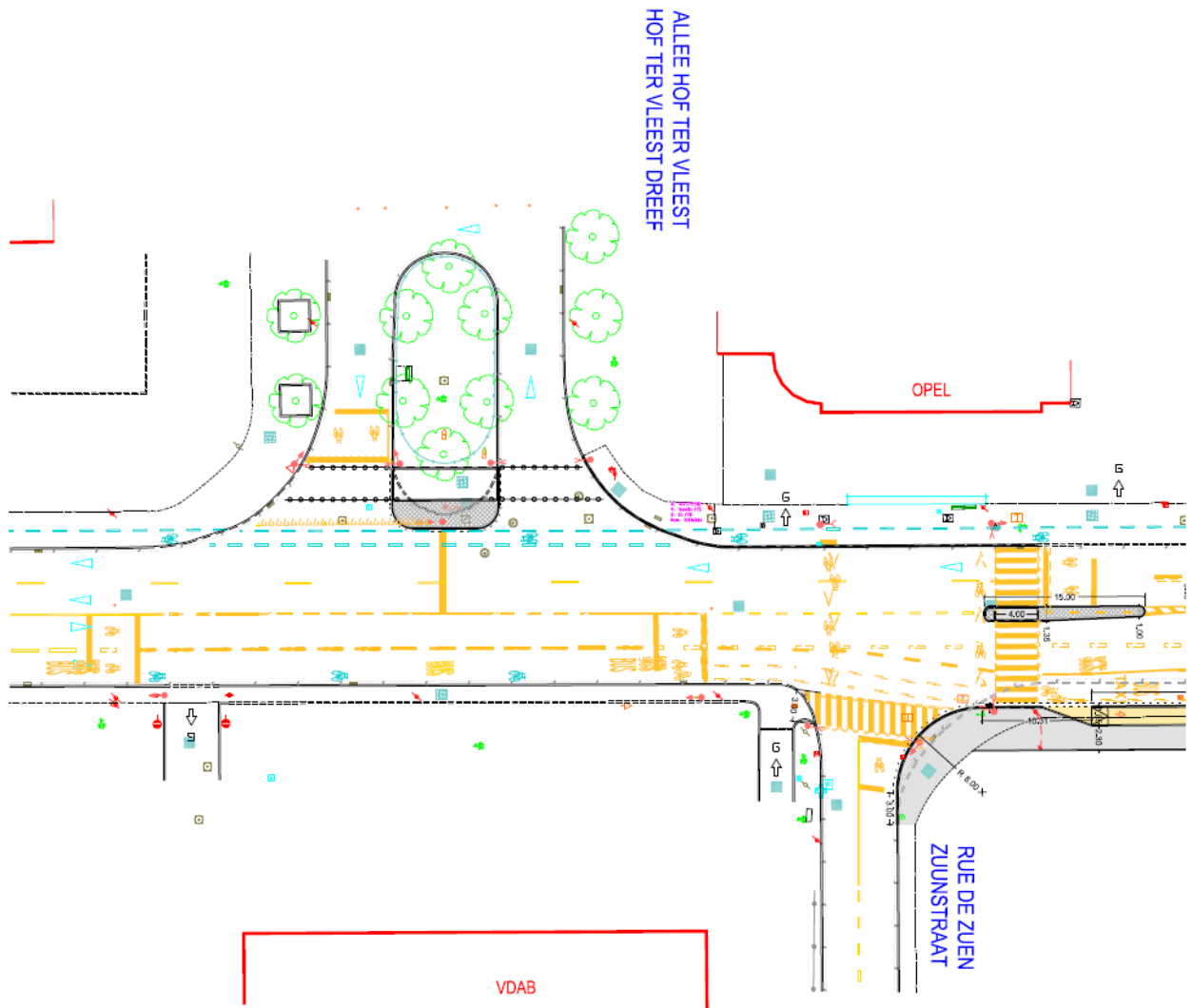
Beveiliging van het kruispunt met de Zoonstraat en dat met de Hof ter Vleestdreef

Ten zuiden van de Ring voorziet men in het project om de kruispunten van de Bergensesteenweg met de Zoonstraat en de Hof ter Vleestdreef volledig te organiseren aan de hand van een gecoördineerd verkeerslichtensysteem. Deze maatregel heeft als prioritair doel een gevaarlijke zone te beveiligen. Hij heeft ook tot doel een gewaarborgd regelmatig (tijds)venster te bieden voor de invoeging van voertuigen die uit deze twee zijstraten komen.

In de huidige situatie wordt alleen de voetgangersoversteekplaats van de Bergensesteenweg ter hoogte van de Zoonstraat geregeld met verkeerslichten.



Men voorziet bij het project in de invoering van een systeem met gecoördineerde dubbele lichten die 'invoegsluizen' vormen voor de voertuigen die uit de zijstraten komen.



Functionele aanpassingen van het weggedeelte ter hoogte van de Ikeasite

Ter hoogte van de Ikeasite wordt de weg verbreed met ongeveer 3 meter over een lengte van iets meer dan 120 meter. Daardoor moet men de rijbaan voor het driekleurige verkeerslicht richting stadstoegang kunnen verbreden, alsook het voet- en fietspad.



Indicatieve illustratie (op luchtfoto) van de geplande verlenging van de tweede rijstrook richting stad

Het profiel van de rijbaan en de breedte van de rijstroken worden aangepast om: (1) de verlenging van de tweede rijstrook recht op het driekleurige verkeerslicht in de richting 'stadinwaarts' te waarborgen. (2) de breedte van de rijstroken te verminderen overeenkomstig de aanbevelingen en reglementaire voorschriften die gelden voor een stedelijke context. De lichte versmalling van de rijstroken moet ertoe bijdragen dat chauffeurs hun rijgedrag aanpassen en hun snelheid matigen.

De winst in capaciteit voor auto's die voortkomt uit de verlenging van de tweede rijstrook voor het driekleurige verkeerslicht richting stad maakt het mogelijk de groenlichttijden voor elke arm van het kruispunt te herverdelen. De combinatie van deze capaciteitswinst met de invoering van een slimme verkeerslichtenregeling biedt de nodige manoeuvreermarges om de verkeerslichtenroosters aan te passen op grond van de behoeften. Zo kan er verholpen worden aan de verzadigingsproblemen die er nu zijn, met name voor de toegang tot de Ikea bij grote drukte.

Om veiligheidsredenen gaat de verlenging van de tweede rijstrook bij het naderen van het kruispunt gepaard met de plaatsing van een doorlopende witte streep tussen de twee rijrichtingen. De inrichting van de uiteinden van het weggedeelte wordt zo gepland om het keren ('U-turns') toe te laten en te vereenvoudigen. Voor bepaalde trajecten om van en naar omliggende percelen te gaan is keren immers vereist.

Het fiets en -voetpad langs de Ikeasite, die momenteel erg smal zijn (elk 1,5 meter), worden aanzienlijk verbreed. Het fietspad zal 1,85 m breed worden en het voetpad 2,3.

Herstructurering van de toegangszone tot de Ikea/Coca-Colasite

De in- en uitritten van de Ikea/Coca-Colasite worden aangepast om de veiligheid en overzichtelijkheid van de verschillende erg verstrengelde toegangswegen te verbeteren: Er wordt een invoegsluis gecreëerd aan de uitrit van het parkeerterrein voor bezoekers van Coca-cola om deze uitrit op te nemen in de organisatie van het kruispunt; er komt ook een verkeerseiland om de verschillende autostromen beter te kanaliseren en ervoor te zorgen dat de voetgangersoversteekplaats in het verlengde van het voetpad onderbroken wordt.

Voorts wordt de verdeling van de rijstroken om de site op- en af te rijden gewijzigd (3 rijstroken worden toegekend voor de uitrit van de Ikea/Coca-colasite) om aan capaciteit te winnen en bij te dragen tot de vlotte en doeltreffende regeling van het kruispunt.

Aanpassingen ter hoogte van de afritten van de binnenring

Men stelt in het project voor de geometrie van het uiteinde van de afrit van de binnenring te wijzigen om ze aan te passen aan de *'linksafslag'* beweging, die er is sinds de aanleg van de metro, alsook aan de *'rechtdoor'* bewegingen die nodig zijn om de toegang tot het toekomstige P+R-terrein te vereenvoudigen.

De aanpassing van deze afrit van de Ring omvat ook een onderverdeling in drie rijstroken om de capaciteit van deze afrit aan te passen.

Herstructurering van de rijbaan 'stadinwaarts'

De ruimte op de weg bestemd voor de toegang van auto's tot de stad wordt opnieuw gestructureerd en gerationaliseerd als aankondiging van het profiel van 2 x 1 rijstroken, dat het verlengde vormt van de Bergensesteenweg. Daarnaast is het de bedoeling de weg aan te passen aan de gewijzigde toegangen in verband met het project voor een P+R-terrein en de ontwikkeling van het multimodale knooppunt Coovi.

Verlenging van de busstrook en organisatie van de toegangen tot de eindhalte van het multimodale knooppunt

De busstrook 'stadinwaarts', die momenteel onderbroken is aan het kruispunt met de Ikea-toegang, wordt verlengd tot aan de metro. Op deze plek komt de busstrook, met name wegens de versmalling van de weg door bewoning, terug samen met de rijstrook voor auto's. Deze organisatie maakt het ook mogelijk om de bustoegangen tot het multimodale knooppunt te vereenvoudigen en laat de invoering van een eenvoudige en doeltreffende aansluiting tussen de buslijnen (richting stad) en de metro toe.

Inrichting van een met bomen beplante middenberm

De centrale ruimte van de weg, waar momenteel de overblijvende toerit van de oude snelwegtoerit ligt, wordt gebruikt om er een met bomen beplante middenberm in te richten. Die moet de openbare ruimte verfraaien, de stadstoegang enigszins benadrukken en – in dezelfde geest – de overgang naar de bebouwde kom kracht bijzetten.

Vanuit functioneel oogpunt zal de middenberm toelaten de toegangsmanoeuvres van bussen en personenwagens tussen de Bergensesteenweg en het multimodale knooppunt te vereenvoudigen en het mogelijk maken de specifieke opstopping in verband met deze bewegingen van voertuigen te vermijden.

Verlenging van het profiel met een rijstrook 'staduitwaarts'

Voorbij het kruispunt met de Van Laerstraat, blijft de rijstrook staduitwaarts op één rijstrook tot voorbij het multimodale knooppunt. Deze maatregel heeft geen impact op de autostromen *'staduitwaarts'* en maakt de invoering van een vrije voetgangersoversteekplaats recht op de metro-uitgang mogelijk, alsook een busstopstrook in samenhang met het aansluitingsknooppunt. Dit profiel maakt het voor bussen (en auto's) die het multimodale platform verlaten ook mogelijk om makkelijk in te voegen.

Ontwikkeling van het multimodale knooppunt

In het project integreert men de herinrichting van de site van de huidige buseindhalte van de MIVB, uitgebreid tot een deel van de ruimte bestemd voor de transitparking. Dit platform omvat een toegangsweg bestemd voor de bussen, met een perron tegenover de metrotoegang, alsook zones voor het manoeuvreren en parkeren van bussen en een kiss-and-ridelus toegankelijk voor personenwagens. Een groot centraal gedeelte van de site en een achteruitbouwstrook aan de Bergensesteenweg worden grotendeels begroend (en beplant met bomen) en gewijd aan de wachtzones voor reizigers van het openbaar vervoer. Dit is ook een publieke ruimte die kan dienen als 'ontmoetingsplek', met name voor studenten.

Het aansluitingsplatform staat ook rechtstreeks in verbinding met de Bergensesteenweg, waar er een strook en zone voor het stoppen van bussen wordt ingericht in de richting 'staduitwaarts'. Om – voor de andere rijrichting – goede voorwaarden te bieden voor de aansluiting tussen de buslijnen en de metro, komt er een bushalte recht op de toegang tot het metrostation, die ermee in verbinding zal staan via een comfortabele voetgangersoversteekplaats. Dit wordt een vrije oversteekplaats (= zonder verkeerslichten), beperkt tot één rijstrook voor elke rijrichting en voorzien van een groot centraal verkeerseiland dat de oversteekplaats benadrukt en beveiligd.

Deze comfortabele voetgangersoversteekplaats is ook bedoeld om het hoofdtraject voor de toegang tot het metrostation aanzienlijk te verbeteren, met name van en naar de campus van de Coovi en andere scholen, maar ook voor de (veelgebruikte) toegangsweg tot de Ikea.

Herstructurering van het kruispunt met de Van Laerstraat en de toegang tot de Brico Plan-it

Het is hoofdzakelijk de geometrie en organisatie van de toegangen tot de Brico Plan-it die worden aangepast om het compacte karakter ervan en dus de goede voorwaarden voor de werking en veiligheid van het kruispunt te waarborgen.

De herinrichting van het kruispunt is in de eerste plaats bedoeld om de veiligheid en het comfort van de voetgangersoversteek tegenover het metrostation te verbeteren, en met name de verbinding naar de Coovi-campus. Tot de zaken en doelen die men bij het projectontwerp in het oog moest houden, behoorden ook de wens dat het kruispunt evenveel auto's moest kunnen blijven verwerken, en de toegankelijkheid van de parking van de Brico Plan-it.

Er werden een groot aantal configuraties voor het kruispunt bestudeerd (en getest met dynamische verkeersmodellen), onder andere op basis van de vragen en criteria die de door Brico Plan-it gelastigde expert formuleerde.

De gekozen oplossing bestaat erin de in- en uitrit van de parking van de Brico Plan-it samen te voegen, met behoud van een comfortabele breedte van 12 meter, die - net als in de huidige toestand - één inritstrook en twee uitritstroken omvat. In zuidelijke richting (naar de ring en Sint-Pieters-Leeuw) krijgt de klantenparking van de Brico Plan-it een extra uitritstrook waarmee men het kruispunt met verkeerslichten kan vermijden en die op de openbare weg doorloopt in een eigen rijstrook.

De herschikking van de geometrie van het kruispunt laat toe de momenteel geregistreerde autostromen, ook op piekmomenten, volledig vlot te laten verlopen. Bovendien maakt een update van het beheerssysteem van de lichten een grotere aanpassing aan de reële noden mogelijk (en in real time), dankzij een afwisseling van de groentijden die aan de verschillende armen van het kruispunt worden toegekend.

De voetgangersoversteek bij de metro-ingang is ook substantieel verbeterd uit het oogpunt van veiligheid en gebruikersgemak. De oversteek wordt verplaatst naar de onmiddellijke nabijheid van het metrostation. Het blijft een oversteek 'met lichten' wegens de aanwezigheid van de dubbele rijstrook naar de ring, maar de cyclus wordt korter en de wachtplekken en het centrale wachteiland worden een stuk breder.

Aanpassing van het voetgangerstraject

Het project voorziet in gerichte aanpassingen om de kwaliteit en veiligheid van het voetgangerstraject aan de oostkant van de Bergensesteenweg te verbeteren. Meer bepaald wordt het voetgangerstraject ter hoogte van de site van het 'Institut Meurice' verwijderd van de rijbaan en geïntegreerd in de herinrichting van de oude trasporen.

Anderzijds komt er, naast de herinrichting van de voetgangersoversteekplaats aan het uiteinde van de afrit van de binnenring, een aanpassing van het verkeerseiland ter hoogte van de oprit van de buitenring om een oversteek die niet beveiligd is met verkeerslichten te beveiligen door de lengte ervan te beperken.

Deze aanpassingen vormen een aanvulling op de aanpassingen die voor de voetgangers voorzien waren ter hoogte van de ingang van Ikea/Coca-Cola.