

# Nota over de historiek van het project “Openbare ruimten in het hart van Vorst”, de fasen van de projectstudie en de uitvoeringsperspectieven (voorlopige planning en fasering van de werken)

---

## I. [Ontstaansgeschiedenis van het project “openbare ruimten in het hart van Vorst”](#)

### I.1. Wijkcontract Abdij

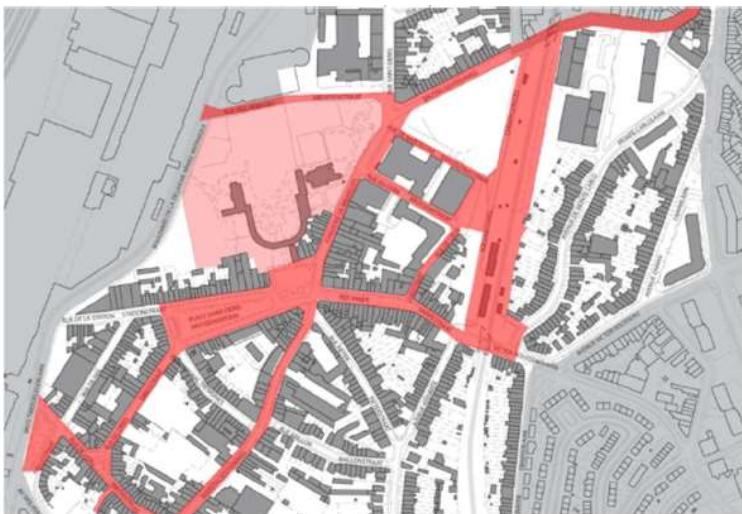
Het project voor de herwaardering van de “openbare ruimten in het hart van Vorst”, waarop deze aanvraag om stedenbouwkundige vergunning betrekking heeft, werd in 2014 opgestart door de gemeente Vorst in het kader van het duurzaam wijkcontract Abdij.

De operaties van het DWC Abdij zijn opgedeeld in 4 interventiepolen. Elke pool beantwoordt aan een van de vier pijlers van duurzame ontwikkeling: leefmilieu, economie, cultuur en de sociale dimensie. De projecten in verband met openbare ruimten en mobiliteit maken deel uit van pool 1 “Droom & renoveer je wijk”. In deze pool zitten de operaties voor de renovatie van de openbare ruimten en de socioculturele operaties rond thema's gaande van waterbeheer tot mobiliteit, met aandacht voor gezelligheid, levenskwaliteit en biodiversiteit. Openbare ruimten vormen het kloppende hart van een wijk. Het is belangrijk dat iedereen er zijn plaats in vindt en zich ermee kan vereenzelvigen, opdat straten, pleinen en groene ruimten voor iedereen toegankelijk zouden zijn, de gezelligheid en sociale cohesie bevorderen en aangename ontmoetingsplaatsen worden.

### I.2. Voorafgaande mobiliteitsstudie en Masterplan “openbare ruimten van het hart van Vorst”

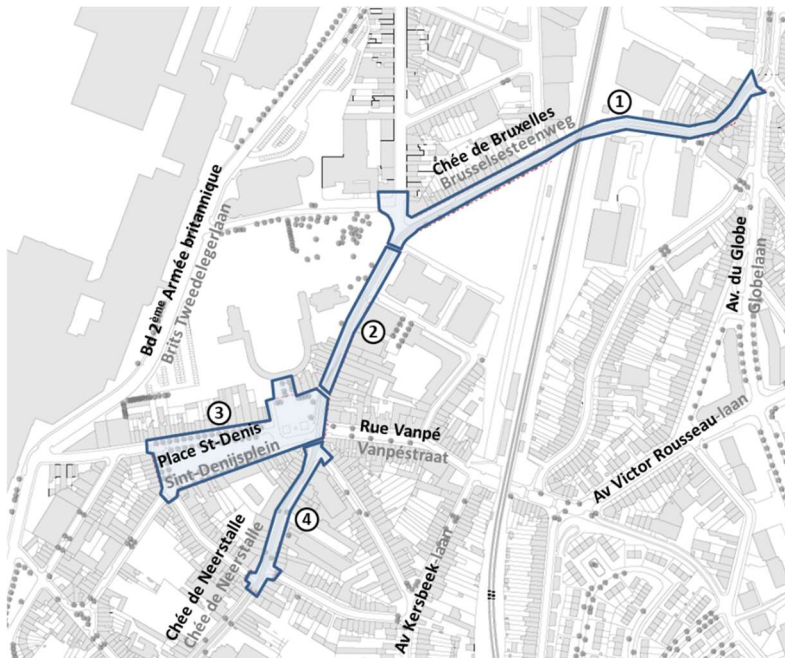
Een eerste mobiliteitsstudie werd in 2016-2017 uitgevoerd door het bureau ArtGineering & Goudappel Coffeng. De studie bestudeerde de onderwerpen die verband houden met mobiliteit (bereikbaarheid, veiligheid op de weg, leefomgeving en parkeren) en die een impact hebben op de openbare ruimte, het gebruik ervan, de inrichting en het algemene levenskader van de Sint-Denijswijk.

De studie van de mobiliteit en het levenskader resulteerde in 2017 in een “Masterplan van de openbare ruimten van het hart van Vorst”, waarin de doelstellingen werden vertaald in een lijst basisprincipes voor de inrichting, die als basis dienden voor het vervolg van de studie van het project.



De studie, die door de gemeente Vorst werd uitgevoerd in het kader van het DWC Abdijs, verliep in nauwe samenwerking met de MIVB en Brussel Mobiliteit. Zo konden alle betrokken partijen overleggen over de perimeter van de interventie, die vervolgens het voorwerp zal uitmaken van een volledige studieopdracht.

Het gaat om de Brusselse- en Neerstalsesteenweg, tussen de Van Volxemlaan enerzijds en het kruispunt met de André Baillonstraat en de Korporaal Trésigniesstraat anderzijds, alsook het Sint-Denijsplein.



## II. Fasen van de studie van het project voor de heraanleg van de "Openbare ruimten in het hart van Vorst" en interventieperimeter in samenhang met naburige projecten

### II.1. ORHV – Volledige opdracht van projectontwerper

Na een openbaar concours werd de opdracht van projectauteur in september 2018 toegekend aan het bureau A Practice in samenwerking met de bureaus Traject (mobiliteit), Atelier VELDWERK (landschap) en ARA (technisch bureau).

De opdrachtgever van de studie is de gemeente Vorst, in nauwe samenwerking met de MIVB en Brussel Mobiliteit (cel mobiliteitsstrategie).

Van oktober 2018 tot oktober 2020 was er plaats voor de diagnose, de schetsfase en het voorontwerp. Tijdens deze periode werden talrijke stuurcomités georganiseerd in aanwezigheid van technische deskundigen zoals de gemeentediensten van Vorst (water, beplanting, mobiliteit, wegen, wijkcontracten), de MIVB, de verschillende departementen van Brussel Mobiliteit, Urban.Brussels - Directie Stedenbouw, Leefmilieu Brussel, Hub.Brussels, Infrabel, Perspective.Brussels, Directie Cultureel Erfgoed, ...

Het project in de SV-fase wordt in detail beschreven in de beschrijvende nota van de onderhavige aanvraag. Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste uitdagingen en de concrete vertaling daarvan in voorstellen.

#### **Een WELBEPAALE wijk**

- Groot stedelijk en landschappelijk gebied
- Homogene bodemmaterialiteit
- Continuïteit van het groene en blauwe netwerk
- Flexibel gebruik

#### **Een AUTOLUWE wijk**

- STOP-beginsel (hiërarchie van gebruikers)
- 3i regel
- Doorgaand verkeer vooraf omgeleid naar de gewestelijke verkeersaders

### Een aangename wijk voor VOETGANGERS

- Uitgebreide voetgangerszone
- Doorlopend terrein van gevel tot gevel
- Notie van gedeelde ruimte

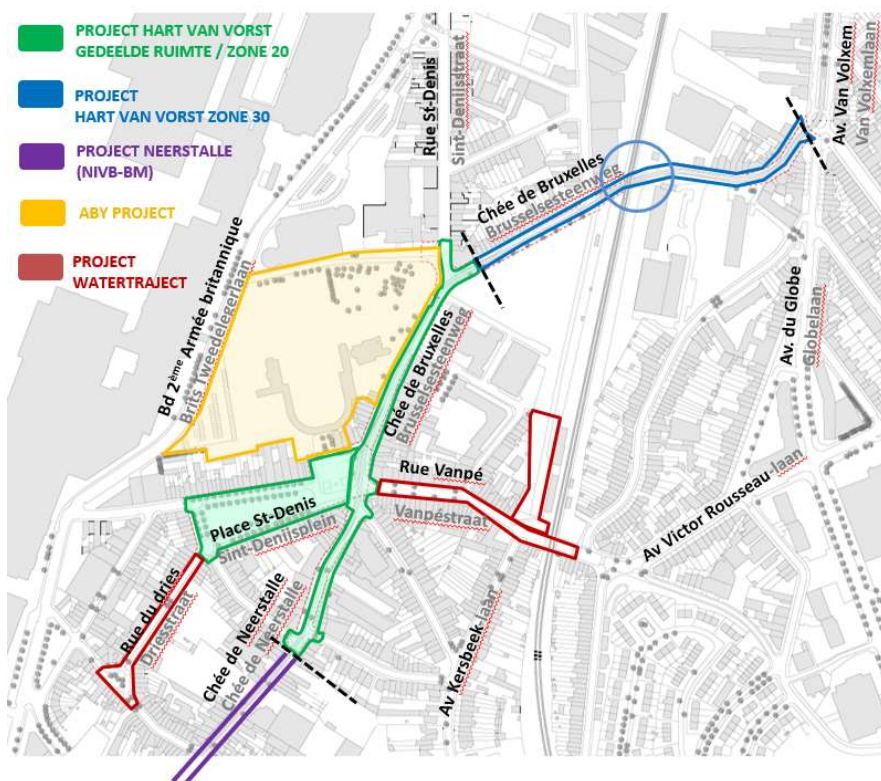
### Een TOEGANKELIJKE wijk

- Intermodaliteit van het openbaar vervoer
- Lokale bediening via een systeem van verkeersslussen
- Lokaal parkeren

## II.2. ORHV - Burgerparticipatie

Tussen 2016 en 2019 maakten de mobiliteitsstudie en “Openbare ruimten in het hart van Vorst” het voorwerp uit van burgerparticipatie, een proces geleid door de bureaus Périféria & 21 Solutions. Participatieve workshops en openbare infosessies konden verrijken de studies met de expertise van bewoners. Deze werkzaamheden werden samengevat in brochures en kaarten ter illustratie van de bevindingen en uitdagingen betreffende de mobiliteit en de kwaliteit van de openbare ruimten, die door de bewoners, handelaars en werknemers van de Sint-Denijswijk werden vastgesteld.

## II.3. Interventieperimeter en band met naburige projecten



### II.3.A. Perimeter van deze stedenbouwkundige vergunningsaanvraag

De zone “gedeelde ruimte” - onderwerp van deze aanvraag van stedenbouwkundige vergunning - is op de bovenstaande tekening in het groen aangegeven. Deze komt overeen met het Sint-Denijsplein en de Neerstalse-/Brusselsesteenweg in zijn horizontale gedeelte over het gedeelte tussen Sint-Denijs/Abdissen en Trésignies/Baillon.

Deze zone wordt beschouwd als “gedeelde ruimte”, een grote aaneengesloten ruimte die zich uitstrekt van gevel tot gevel en waarop alle weggebruikers zich voortbewegen met een maximumsnelheid van 20 km/u, geleid door een reeks specifieke geïntegreerde voorzieningen die een aangename leefomgeving voor alle gebruikers garanderen.

Deze interventieperimeter staat in direct contact met andere projecten die in uitvoering zijn, waarvoor een onderzoek loopt of een vergunningsaanvraag ingediend is of die in de studiefase zijn. Deze aangrenzende projecten worden hieronder nader toegelicht voor een perfect begrip van de uitdagingen in het licht van de banden tussen de verschillende geplande interventies in het hart van Vorst.

### II.3.B. Band met project zone 'hoog gedeelte van de Brusselsesteenweg' (zone 30)

Sinds het begin van de studies en tot het einde van de fase van het voorontwerp werd het project ORHV in zijn geheel beschouwd, met het idee om één SV-aanvraag in te dienen voor de hele perimeter, d.w.z. de as Neerstalse-/Brusselsesteenweg tussen de Zaman-rotonde en de Trésigniesstraat en het Sint-Denijsplein. Nadat overeenstemming was bereikt over de planning en de fasering van de werken voor de vernieuwing van de sporen van de MIVB, werd besloten het project ORHV in twee afzonderlijke SV-aanvragen te splitsen. De eerste betreft de zone 20 (zie punt II.3.A) en de tweede betreft de zone 30, die op het bovenstaande schema in het blauw is aangegeven. Deze laatste komt overeen met het "stijgende gedeelte" van de Brusselsesteenweg (tussen kruispunt St-Denijs/Abdissen en de Zaman-rotonde) en heeft een profiel "zone 30 km/u". Ze omvat ook de verbreding van de spoorwegbrug die het overspant.

De belangrijkste reden voor deze opsplitsing van het project in de SV-fase is het feit dat deze verbreding van de brug de uitvoering van een effectenstudie impliceert en dus langere termijnen voor het onderzoek van de vergunningen, waardoor de start van de werkzaamheden op de door de MIVB vastgestelde datums in gevaar zou kunnen komen voor het weggedeelte in het deel van het project "Zone 20". (zie punt III)

Elk van beide zones heeft een eigen identiteit en wezenlijk verschillende uitdagingen. Bijgevolg blijft deze splitsing van het project coherent in het kader van het onderzoek van deze vergunningsaanvraag, in die zin dat de verwezenlijking van de zone 20 niet afhangt van de goedkeuring van een toekomstige vergunningsaanvraag voor de zone 30. De inrichting van de zone 'gedeelde ruimte' werkt daar los van.

Uiteindelijk zal de verbinding tussen de twee zones ORHV op een continue wijze worden behandeld. Parallel met de indiening van deze SV-aanvraag tracht de gemeente Vorst tussen alle betrokkenen een consensus te bereiken over de voorgestelde inrichting voor het gedeelte van de Brusselsesteenweg tussen de St-Denijsstraat en de Zaman-rotonde (zone 30), de financiering en de planning van de uitvoering. En dit met het doel te werken aan de opstelling van een dossier voor de vergunningsaanvraag voor dit tweede deel van het project ORHV.

Dit gedeelte is een belangrijke verbinding voor voetgangers en fietsers tussen hoog- en laag-Vorst. Het vormt een toegang tot de commerciële, culturele en administratieve buurtvoorzieningen, die het kloppend hart van Vorst vormen. De herinrichting van het hogere gedeelte van de Brusselsesteenweg sluit aan bij de ambities voor het hart van Vorst op het vlak van mobiliteit, regenwaterbeheer en continuïteit van het groene netwerk.

### II.3.C. Band met project Neerstalle

In april 2021 diende Brussel Mobiliteit een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning in voor de heraanleg van de Neerstalsesteenweg tussen de kruispunten Korporaal Trésignies/André Baillonstraat en de Ruisbroeksesteenweg (zie stukje perimeter in het paars op schema hierboven). De MIVB is de projectontwerper.

Dit project ging van start in 2018, parallel met de schetsfase van het project ORHV. Aanleiding was de noodzaak om de tramsporen op de Neerstalsesteenweg vanaf Vorst-centrum tot Stalle te vernieuwen wegens felle slijtage. Na besprekingen met alle betrokkenen werd er besloten ambitieuzere werken te ondernemen door van deze beperking gebruik te maken om de hele as van voor tot achter heraan te leggen teneinde aan de volgende doelstellingen te beantwoorden:

- Vernieuwing van de tramsporen;
- Verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte met inachtneming van de geldende normen, met het oog op de verfraaiing van de wijk en de verhoging van de levenskwaliteit;
- De haltes comfortabel en toegankelijk maken voor alle MIVB-gebruikers;
- De uitdagingen van Good Move integreren in de Neerstalle maas;
- Verbetering van de commerciële snelheid van het openbaar vervoer;
- Geïntegreerd regenwaterbeheer;
- Een ambitieus beplantingsplan om hitte-eilanden te minimaliseren.



Het verband tussen de twee projecten wordt gelegd ter hoogte van het kruispunt Trésignies/Baillon, dat de toegang vormt tot de handelskern van Vorst en zijn gedeelde ruimte.

Deze vergunningsaanvraag voor het "Hart van Vorst - zone 20" wordt op hetzelfde ogenblik als het project "Neerstalle" ingediend bij de directie Stedenbouw van de Urban.Brussels, om een coherente totaalvisie op de gewestelijke as te kunnen voorleggen. Beide projecten zijn namelijk op elkaar afgestemd om een coherente identiteit te garanderen bij de herinrichting van de Neerstalse-Brusselsesteenweg en om een gecoördineerde mobiliteitsschema voor te stellen die het autoverkeer op de as moet afremmen.

De coherentie van de herinrichting van de as wordt bereikt door de twee projecten via:

- een continue vernieuwing van de openbare verlichting langs de hele as, samen met de plaatsing van masten met beugels voor de tramleidingen;
- geïntegreerd regenwaterbeheer;
- de samenhang van de gekozen boomsoorten;
- Het voorgestelde mobiliteitsschema, dat tot doel heeft het autoverkeer op de as Brusselse/Neerstalsesteenweg in te perken, de verkeersveiligheid te verbeteren, voetgangers- en fietspaden comfortabeler te maken en de reissnelheid van het openbaar vervoer te verhogen. Meer details daaromtrent in punt II.4. Mobiliteitsschema en effectenrapport

### II.3.D. Band met project ABY

De beschermde site van de abdij van Vorst (zie perimeter in het geel op schema) maakt het voorwerp uit van een project voor de renovatie en omvorming tot culturele pool. Het zal op termijn enkele van de belangrijkste culturele instellingen van Vorst op één plaats verenigen: de Academie voor Muziek, Dans en Gesproken Kunsten, Biblif, het cultureel centrum Brass en het jeugdhuis van Vorst. Het project omvat ook de volledige restauratie en de opwaardering van de tuinen van de abdij.

Het project 'ABY' grenst aan de interventieperimeter van de operatie 'openbare ruimten van het hart van Vorst'. Door de herinrichting van de ruimte en de naar de site verplaatste activiteit kan de site van de Abdij opnieuw aansluiting vinden met de stad, ten noorden, ten oosten, ten zuiden en ten westen. De aansluitingen - in het bijzonder die ten zuiden en ten oosten van de site - werden bestudeerd in nauwe band met de heraanleg van de Brusselsesteenweg en het Sint-Denijsplein, om een coherent geheel te vormen.

Op het moment van de indiening van deze vergunningsaanvraag "Openbare ruimten in het hart van Vorst" (mei 2021) bevindt het project ABY zich in de laatste fase van het onderzoek van de SV-vergunning. Om administratieve redenen tonen de plannen in de onderhavige aanvraag niet de geplande herinrichting van de site van de abdij, aangezien de vergunning voor ABY nog niet toegekend is. Daarom staat dus de bestaande situatie van de abdijsite op de plannen in verband met ORHV. Ter verduidelijking zijn als bijlage bij de toelichtingsnota aanvullende plannen in A3-formaat toegevoegd, om de geplande ORHV + ABY op eenzelfde document weer te geven. Twee verbindingzones tussen de interventieperimeters van de twee operaties worden aangewezen als plaatsen waar bijzondere aandacht is besteed aan de continuïteit en de samenhang van de inrichting.

- Op het niveau van het Sint-Denijsvoorplein

Het pleintje voor het toegangsportaal van de abdij maakt deel uit van de beschermde site. Daarom is de heraanleg ervan opgenomen in de aanvraag tot unieke vergunning voor het project ABY. De aanvraag tot afbraak van de huizen nr 6-7 aan het Sint-Denijsvoorplein, links van het portaal van de abdij, werd ingediend in het kader van de SV-aanvraag ABY, met als doel de ingang vrij te maken en het uitzicht opnieuw symmetrisch te maken.

Het pleintje voor het portaal is een openbare ruimte die in directe verbinding staat met het Sint-Denijsvoorplein. Daarom moet er een homogene materialiteit in de grondbedekking worden voorgesteld. Maar ook overeenkomstig het verzoek van de KCML en artikel 191 ontvangen in het kader van de SV-procedure ABY, om "de verbinding en de axialiteit tussen het Sint-Denijsplein en het pleintje te versterken" en "de continuïteit in de noord-zuidas vanaf de fontein te verzekeren".

- Ter hoogte van het kruispunt Brusselsesteenweg/Abdissenstraat/Sint-Denijsplein

In de SV-aanvraag ABY wordt de Abdissenstraat herbestemd als parkzone. In het noordoosten van de site bevindt zich een pittoreske tuin die de beginselen oproept van het openbare park dat in 1914 door de landschapsarchitect Delvaux werd ontworpen. Het doel van deze tuin is de ruimte te 'heroveren' en haar een algemene samenhang te geven door de verschillende entiteiten te verenigen en tegelijkertijd de perspectieven en uitzichten vanuit de openbare ruimte te heropenen, principes die van Delvaux zijn geërfd. Deze aanpassingen herstellen een algemene coherentie, waarbij een perspectief naar het hart van de site vanaf het gemeentehuis wordt benadrukt door de bevestiging van de dreef.

Wat de mobiliteit betreft, wordt in het mobiliteitsschema rekening gehouden met de verdwijning van de Abdissenstraat en de voorgestelde autolussen voor het centrum van Vorst (zie punt II.4).

### II.3.E. Band met project Watertraject

Het project Watertraject, dat ook tot stand kwam via het duurzaam wijkcontract Abdij, past in het kader van de doelstelling om de openbare ruimte op de as "Victor Rousseaulaan/Vanpéstraat/ Driesstraat/Waterstraat" nieuw leven in te blazen en tegelijk de omgeving van station Vorst-Oost te vernieuwen.

De herinrichtingswerkzaamheden van deze perimeter, die in het rood zijn weergegeven op het schema, zijn in november 2019 begonnen en worden in de zomer van 2021 afgerond.

De werken hebben als doel het beheer van het (grond- of afvloeï-)water te verwerken in de inrichtingen van de openbare ruimte en het openbare wegennet, om bij te dragen aan de vermindering van overstromingen, de aanwezigheid van water in de wijk te valoriseren en de zachte mobiliteit en de aantrekkelijkheid van de wijk te bevorderen. Deze interventies dragen bij tot de ontwikkeling van een blauw+ netwerk en aan de versterking van het groene netwerk op het Vorstse grondgebied.

De verbinding tussen de twee projecten wordt gemaakt op het kruispunt Brusselsesteenweg/Vanpéstraat, en op het kruispunt St-Denijsplein/Driesstraat.

In het kader van de onderhavige SV-aanvraag voor de "openbare ruimten van het hart van Vorst" gaat het erom een continuïteit voor te stellen van de opeenvolging van ingrepen van het groene en blauwe netwerk via inrichtingen van het Sint-Denijsplein, gelegen tussen de twee interventiezones van het project Watertraject (Vanpéstraat en Driesstraat).

## II.4. Mobiliteit

De creatie van een zone met gedeelde ruimte (zone 20), die autoluw is en dus beschermd tegen doorgaand verkeer, kan niet worden gegarandeerd zonder de invoering van een nieuw autocirculatieplan op wijkniveau. Het streven naar een autoluwe wijk sluit aan bij de doelstellingen van het plan Good Move.

### II.4.A. Mobiliteitsschema en effectenrapport

Reeds in de diagnose-/schetsfase van het project ORHV heeft het bureau TRAJECT een mobiliteitsstudie uitgevoerd, waarbij rekening werd gehouden met een zone die zich uitstrekt tot buiten de perimeter van de onderhavige vergunningsaanvraag. De resultaten van deze studie zijn te vinden in bijlage 2 van de toelichtingsnota.

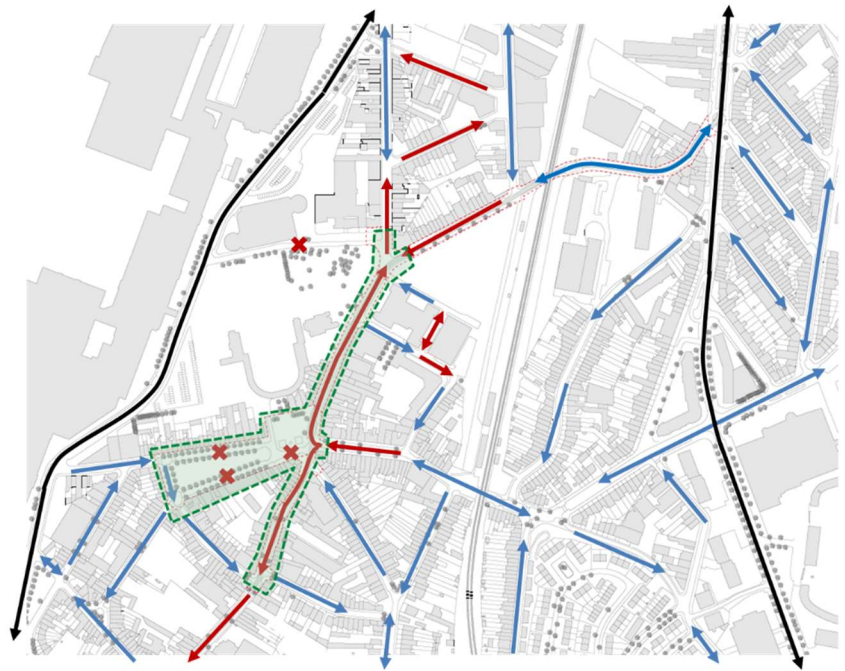
De studie werd parallel uitgevoerd met de studie die Brussel Mobiliteit tussen september 2018 en september 2019 uitvoerde in het kader van het project 'Neerstalle', wat resulteerde in de opstelling van een 'strategische oriëntatienota mobiliteit'.

Alle denkoefeningen over de mobiliteit in de maas "Brusselse/Neerstalsesteenweg" werden gevoerd in overleg tussen het Gewest, de MIVB en de gemeenten Vorst en Ukkel.

Zo werd een lussensysteem voorgesteld om het transitverkeer door de kern van Vorst te ontraden, terwijl lokaal bestemmingsverkeer behouden blijft.

Het doorgaand verkeer wordt omgeleid naar de hoofdwegen die grenzen aan de wijk, nl. de Britse Tweedelegerlaan en Van Volxem-Globe. Deze laatste zijn bedoeld om dit soort verkeer op te vangen, overeenkomstig de hiërarchie van de wegen die in Good Move is vastgelegd.

Deze wijzigingen van de rijrichting (rode pijlen) buiten de interventie-perimeter van ORHV (groene zone) houden niet rechtstreeks verband met de onderhavige vergunningsaanvraag in die zin dat daarover een afzonderlijke beslissing zal worden genomen (besluit van de burgemeester met advies van de politie). De gemeente zal de uitvoering ervan gelijktijdig met de voltooiing van de heraanleg van de zone 20 verrichten.



Het project voor de herinrichting van de openbare ruimte en het project i.v.m. het globale circulatieplan zijn echter nauw met elkaar verbonden. In het kader van het project zone 20

wordt immers een inrichting voorgesteld waarbij ten volle gebruik wordt gemaakt van deze evolutie op het vlak van automobilité, zowel wat de wijziging van de verkeersrichting als wat de afschaffing van veel parkeerplaatsen langs de weg betreft. Dankzij deze acties zien we enerzijds de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte (identiteit van de as, opgeruimde terreinen, nieuwe handel ...) en anderzijds het nieuwe evenwicht in de toewijzing van de beschikbare ruimte aan de verschillende mobiliteitsfuncties (meer comfort voor voetgangers, betere commerciële snelheid van het openbaar vervoer, rationalisering van de haltes, verbetering van de verkeersveiligheid ...).

De onderhavige SV-aanvraag omvat een door het ARIES-bureau uitgevoerd **milieueffectrapport**. Dat belicht o.a. de impact van het project zone 20 in combinatie met de voorgestelde autolussen voor de wijk op het vlak van mobiliteit.



Het geografisch gebied dat voor deze analyse van het autoverkeer in aanmerking werd genomen, is aangegeven in bijgaande figuur. Zo is de studie gericht op de mobiliteitseffecten van de wijzigingen in het voorwerp van de SV-aanvraag, rekening houdend met de op schaal van de maas verwachte wijzigingen. In het verslag worden dus niet de mobiliteitseffecten van alle evoluties op de schaal van de maas Brusselse/Neerstalsteeweg geanalyseerd. Dat zal later aanvullend gebeuren in het kader van het lokale mobiliteitscontract (zie volgend punt).

Ter herinnering, het globale circulatieplan dat in de onderhavige SV-aanvraag voor de zone 'gedeelde ruimte' wordt voorgesteld, zal pas worden uitgevoerd als alle herinrichtingswerkzaamheden in de zone voltooid zijn.



## II.4.B. Lokaal mobiliteitscontract en circulatieschema

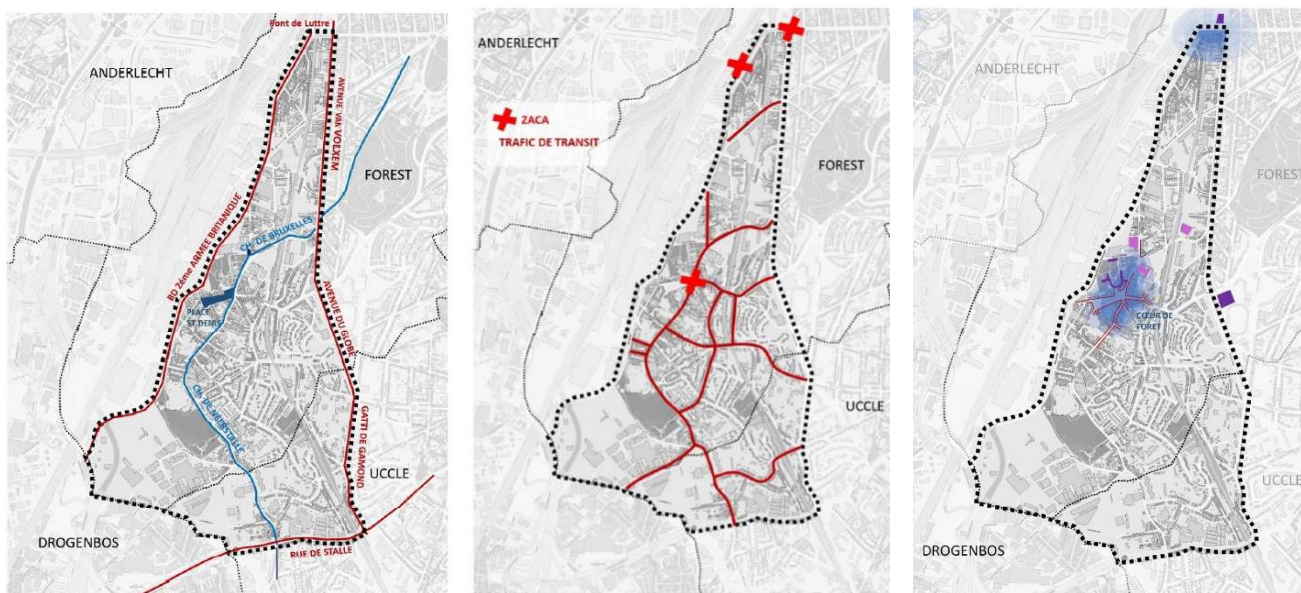
Het lokale mobiliteitscontract (LMC) is een mechanisme dat werd ingevoerd door het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move. Het heeft tot doel de uitvoering van verkeersbeperkende maatregelen in de wijken (vermindering van het verkeer en verlaging van de werkelijke snelheid) te stimuleren door de samenwerking tussen de gemeenten en het Gewest te versterken.

Het autoluw maken van wijken heeft een tweeledig doel:

- de verbetering van het levenskader: het verminderen van de overlast van het verkeer (waaronder onveiligheid op de weg) en het verhogen van de waarde van lokale centra door een deel van de openbare ruimte te herbestemmen voor andere functies dan verplaatsingen, waaronder de woonfunctie;
- de creatie van efficiënte netwerken voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer (OV) binnen de mazen en zo bijdragen tot het veiliger en aantrekkelijker maken van deze verplaatsingswijzen.

In maart 2020 hebben de gemeenten Vorst en Ukkel samen een aanvraag ingediend voor de maas "Brussel-Neerstalle" (zie de perimeter op de kaart hieronder).

De motivatie voor het indienen van deze kandidatuur houdt verband met het feit dat de gemeenten, Brussel Mobiliteit en de MIVB al enkele jaren werken aan de maas "Brussel-Neerstalle" om oplossingen te vinden op het vlak van mobiliteit en inrichtingen. De projecten - waaronder het project ORHV dat het voorwerp uitmaakt van deze SV-aanvraag - geraken afgerond en het is van belang dat zij ten uitvoer worden gelegd om de synergie van de besturen en de studiebureaus die aan de verschillende projecten werken, en de voor deze projecten uitgetrokken middelen niet verloren te laten gaan. Het Lokaal Mobiliteitscontract zal een globaal overzicht kunnen geven van de verschillende openbare ruimten van de maas en tegelijk menselijke en financiële middelen ter beschikking stellen om de modal shift te verzekeren die essentieel is voor de ontwikkeling en de aantrekkelijkheid van de wijken waaruit het is opgebouwd. Er zijn reeds talrijke projecten aan de gang en gefinancierd, en het LMC "Brussel-Neerstalle" kan deze projecten een algemene samenhang geven.



De maas "Brussel-Neerstalle" heeft een kern van lokale identiteit in het centrum, wat wij de "openbare ruimten van het hart van Vorst" hebben genoemd. In deze centraliteit bevinden zich het Sint-Denijsplein, de belangrijkste voorzieningen van de maas (culturele pool ABY, handelskern, gemeentehuis, politiebureau, OCMW, Jobhuis, ...) en de belangrijkste uitwisselingspool van de maas, nl. de halte tram/bus Sint-Denijs en station Vorst-Oost. De bestaande voorzieningen en de handelskern geven deze kern een bovenlokale aantrekkingskracht. Het project van de herinrichting van de ORHV is dan ook een grote uitdaging.

De maas "Brussel-Neerstalle" is door de regering geselecteerd voor het jaar 2021. Een multimodale mobiliteitsstudie over de maas zal door Brussel Mobiliteit worden toevertrouwd aan een gespecialiseerd studiebureau. De start van deze eerste fase is gepland voor het najaar van 2021 voor een geschatte duur van



minstens 6 maanden, met inbegrip van een proces van burgerparticipatie op schaal van de maas. Deze zal worden gevolgd door een fase van uitvoering van interventies op het terrein.

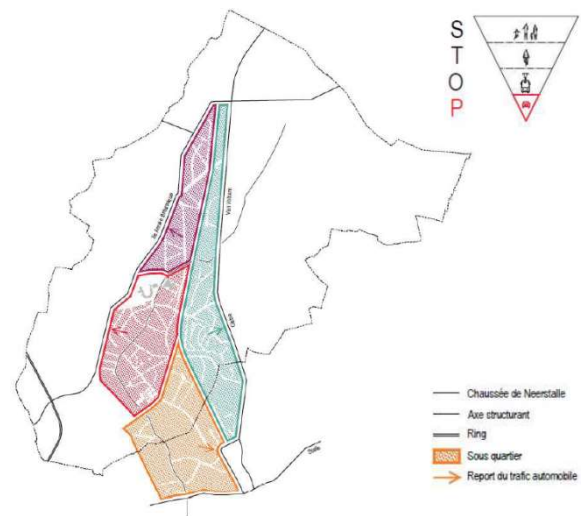
De resultaten van de multimodale mobiliteitsstudie zullen een circulatieschema omvatten dat doorgaand verkeer in de maas ontraadt. Doel van het schema:

- de transit binnen de maas beperken;
- bijzondere aandacht besteden aan de wegen waarlangs de voetgangers-, fiets- en TC PLUS/COMFORT-netwerken lopen, alsmede aan de openbare ruimten in het aanbod van buurtvoorzieningen van het GPDO;
- ervoor zorgen dat de toegankelijkheid van de maas voor het lokaal verkeer gehandhaafd blijft;
- streven naar een betere toegankelijkheid van de attractiepolen in de perimeter voor alternatieve vervoerswijzen ter vervanging van de auto.

Zoals reeds vermeld, werken de gewestelijke en gemeentelijke diensten van Vorst en Ukkel al sinds 2017 samen aan een voorstel voor een globaal circulatieplan op schaal van de maas. Dit gebeurt aan de hand van de Strategische Oriëntatienota die is opgesteld in het kader van het Neerstalle-project, de mobiliteitsstudie die is uitgevoerd in het kader van het project ORHV, maar ook in samenhang met diverse beschouwingen over de verkeersrichtingen op specifieke wegen.

Het toegepaste principe is vrij eenvoudig: de maas wordt onderverdeeld in subzones. Elk is verbonden met een structurerende weg langs de rand van de maas. Het is de bedoeling de verbindingen tussen de subzones zo veel mogelijk te beperken: men komt binnen en gaat buiten door de structurerende weg zonder de maas te doorkruisen. Voor elke subzone worden verkeersslussen vastgelegd om de toegankelijkheid voor alle bewoners en gebruikers te waarborgen.

Zo past het in het kader van het project ORHV bestudeerde circulatieschema in deze logica van de wijkverlusing (details, zie bijlage 2 van de toelichtingsnota).



Andere aanpassingen binnen de maas zijn in bespreking. Zij hebben vooral betrekking op het zuidelijke deel van de maas in Ukkel en Vorst. Over deze voorstellen om de rijrichting te wijzigen is nog geen consensus bereikt.

Het lokale mobiliteitscontract zal het mogelijk maken dit globale circulatieplan te verfijnen, met name in het noorden en het zuiden van de maas. Zo krijgen de verschillende projecten een algehele samenhang. Zonder het circulatieschema voor de projecten "ORHV" en "Neerstalle" in vraag te stellen, zal kunnen worden bepaald welke acties op bepaalde andere wegen nog moeten worden ondernomen om de hele maas autoluw te maken en het risico te verminderen dat het transitverkeer verschuift naar andere straten die daar niet voor bestemd zijn.

In dit verband wijzen we erop dat, wat de timing betreft, de studies van het LMC ruim vóór de uitvoering van het in deze vergunningsaanvraag voorgestelde circulatieplan voor de zone 20 in het hart van Vorst zullen zijn voltooid.

Ten slotte preciseren we nogmaals dat het LMC een heel hoofdstuk over burgerparticipatie omvat, waarin omwonenden en handelaars zullen worden uitgenodigd hun mening te geven.

#### [II.4.C. Gemeentelijk mobiliteitsplan - GMP](#)

De gemeente Vorst werkt momenteel aan een nieuw gemeentelijk mobiliteitsplan. Net als het LMC zal het GMP een instrument zijn om actie te ondernemen op het vlak van mobiliteit binnen de maas "Brussel-Neerstalle". Het GMP heeft immers tot doel het mobiliteitsbeleid dat in het gewestelijk mobiliteitsplan is uitgestippeld, naar het lokale niveau te vertalen.

### III. Uitvoeringsperspectieven van het project “Openbare ruimten in het hart van Vorst”(ORHV)

#### III.1. ORHV - Fasering van de werken

De werkzaamheden zullen aanvangen na de afgifte van de stedenbouwkundige vergunning en zijn geraamd voor de periode 2022-2024. Verschillende actoren zullen elkaar opvolgen en overlappen gedurende deze periode van 3 jaar:

- De interventies van de distributeurs en beheerders van de ondergrondse voorzieningen (Vivaqua, Sibelga, Elia ...);
- De vervanging van de tramsporen en de elektrische uitrusting van de sporen (MIVB);
- Aanleg van voetpaden en gewestwegen (Brussel Mobiliteit);
- Werken met betrekking tot de aanleg van het gemeenteplein (Vorst).

Aangezien de planning van de MIVB voor de vervanging van de sporen het meest restrictief is, zal die als basis dienen waarrond de andere betrokkenen zich aanpassen om de werken aan de nutsvoorzieningen voordien en de werken in de openbare ruimte buiten GLO nadien uit te voeren. Tot dusver is de coördinatie met de verschillende betrokken partijen ingezet, maar de precieze planning van de werkzaamheden is nog een raming. Bovendien moet de voorgestelde planning door de commissie van de bouwplaatsen worden goedgekeurd.

In het kader van het project voor de herinrichting van de “Openbare ruimte van het hart van Vorst” is de gemeente Vorst de bouwheer. Deze aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning wordt in mei 2021 ingediend.

De “zone 20” of “zone gedeelde ruimte” betreft de Brusselse/Neerstalse steenweg (gewestweg) op het gedeelte tussen het kruispunt Trésignies-Baillon (inbegrepen) en het kruispunt Abdissen/St-Denijs (inbegrepen), alsook het Sint-Denijsplein (gemeenteweg).

De perimeter van het project wat de fasering van de werken betreft, kan in 2 delen worden verdeeld, die worden afgebakend door het statuut van de wegen, zijnde gewestelijk of gemeentelijk, aangezien zij verschillende beperkingen ondervinden op het vlak van financiering, planning en impact op de mobiliteit.

#### III.1.A. PROJECT ORHV - BRUSSELSE/NEERSTALSE STEENWEG

##### > Werkzaamheden aan gewestwegen

##### **\* VIVAQUA sanering en distributie**

De renovatie van het afwateringsnet moet worden uitgevoerd vóór de vervanging van de sporen, aangezien het zich eronder bevindt. Endoscopisch onderzoek moet worden verricht tijdens een onderbreking van de exploitatie van de tram, waardoor toegangsschachten kunnen worden gemaakt, verticaal ten aanzien van de leiding. Afhankelijk van de resultaten zullen de aard en de duur van de werkzaamheden worden verduidelijkt en zal er een bouwplaats worden gepland. Het doel is dat zij vóór de aanvang van de werkzaamheden van de MIVB kunnen worden afgerond.

##### **\* MIVB vernieuwing van de sporen**

De interventieperimeter is die van de GLO, d.w.z. de gedesactiveerde betonzone die wordt afgebakend door de betonnen randen aan weerszijden van de tramsporen.

De werkzaamheden voor de vernieuwing van de sporen van de ‘gedeelde ruimte’, wat het voorwerp uitmaakt van deze vergunningsaanvraag, zullen beginnen na en in het verlengde van de werkzaamheden voor de vernieuwing van de sporen van de Neerstalsesteenweg van het gedeelte Ruisbroek-Trésignies.

Tijdens de werkzaamheden aan het project “Neerstalle” zal de bestaande keerstrook op het Sint-Denijsvoorplein worden gebruikt om de trams te laten keren. Vervolgens zal voor de werken tussen Trésignies-Baillon (inbegrepen) en het kruispunt Abdissen/St-Denijs (inbegrepen) vooraf een tijdelijke verbindingstrook worden aangelegd tussen St-Denijs en Bervoets om de trams tijdens de werken te kunnen laten omkeren.

##### **\* BM – DPV : realisatie van de trottoirs en wegen buiten GLO**

Werkzaamheden in aansluiting op de MIVB-interventies op GLO-niveau

### III.1.B. PROJECT ORHV - SINT-DENIJSPLEIN

#### > Werkzaamheden aan gemeentewegen

#### **\* VIVAQUA sanering en distributie**

Vivaqua beschikt over alle studies over de staat van het rioleringsnet onder het Sint-Denijsplein en die is niet goed. Alle aansluitingen moeten worden herdaan en de riolering moet worden vernieuwd (waarschijnlijk met geprefabriceerde schelpen). Werkzaamheden die moeten worden gepland vóór de herinrichting van de openbare ruimte.

#### **\* Gemeente Vorst: heraanleg St-Denijsplein en -voorplein**

De werkzaamheden betreffen de volledige heraanleg van het St-Denijsplein, dat een gemeentelijke weg is, van gevel tot gevel. Het plein grenst aan de Brusselse/Neerstalsesteenweg en is dus vrij onafhankelijk van de specifieke planologische beperkingen van de gewestelijke as.

De werkzaamheden ORHV zouden dus, wat de fasering betreft en onder voorbehoud van een volledige financiering van de werkzaamheden, heel goed kunnen beginnen met het plein, parallel met de MIVB-werkzaamheden op de gewestas. En eindigen aansluitend bij de werkzaamheden aan de trottoirs van de gewestelijke steenweg.

Een andere mogelijkheid is de werken aan het plein te laten aanvangen na die aan de Brusselsesteenweg.



## III.2. ORHV - Impact op de mobiliteit

### III.2.A. Zone hypercoördinatie

De werken voor de renovatie van de Neerstalse-Brusselsesteenweg en het Sint-Denijsplein worden gecoördineerd binnen de hypercoördinatiezone Ukkel-Vorst die in 2020 werd ingesteld. Deze zone wordt doorkruist door 3 grote invalswegen:

- Neerstalse/Brusselsesteenweg/Van Volxemlaan,
- Alsembergsesteenweg
- Brugmannlaan/Charleroisesteeweg

Ze worden in het zuiden verbonden door de Stallestraat.

Met het oog op een goed mobiliteitsbeheer is overeengekomen het beginsel in acht te nemen dat nooit meer dan één van deze drie assen tegelijk voor het verkeer wordt afgesloten, en daar pas van af te wijken als er een haalbaar mobiliteitsplan is opgesteld en gevalideerd op basis van de voor de zone gevalideerde minimale verkeerscondities.

### III.2.A. Bereikbaarheid

Afhankelijk van de vordering van de werken zal het openbaar vervoer lokaal moeten worden omgeleid. In de buurt van de bouwplaats zullen informatieborden worden geplaatst om de reizigers te waarschuwen voor de ingestelde omleidingen.

De nodige omleidingen zullen in overleg met gemeente en politie worden georganiseerd.

De toegang voor voertuigen tot gebouwen in de omgeving zal zoveel mogelijk worden gehandhaafd (overleg en zoeken naar oplossingen geval per geval). Er zal bijzondere aandacht gaan naar de bereikbaarheid en de zichtbaarheid van winkels en horeca.

De werkzaamheden zullen in verschillende fasen worden uitgevoerd, om de overlast voor de omwonenden te beperken en de bereikbaarheid te vergemakkelijken. De precieze planning en de fasering van de werken zullen later worden vastgelegd in overleg met de concessiehouders, de gemeentelijke en gewestelijke overheid en de lokale politie.