

DE BERGENSESTEENWEG

DE PROJECTZONES

In 2005 maakte de Vlaamse overheid, in samenwerking met de gemeenten Sint-Pieters-Leeuw en Halle, voor de gewestweg N6 (de Bergensesteenweg) op Vlaams grondgebied een **streefbeeld**: een langetermijnvisie voor deze drukke weg.

Rond dezelfde periode lanceerde de Vlaamse overheid het project van de '**gevaarlijke kruispunten**'. Over heel Vlaanderen werden er 800 kruispunten geselecteerd die met prioriteit heringericht moesten worden. Ook op de Bergensesteenweg waren er enkele van die gevaarlijke kruispunten.

Gevaarlijke kruispunten van de Bergensesteenweg die ondertussen aangepakt zijn:

- het kruispunt van de Alsebergsesteenweg (2012)
- het kruispunt van de Lotstraat (2009)
- het kruispunt ter hoogte van de Makro (2013)

Vandaag blijven er op de Bergensesteenweg nog 2 gevaarlijke kruispunten over die aangepakt moeten worden:

- het kruispunt van de A. van Cotthemstraat
- het kruispunt van de G. Wittouckstraat

Het streefbeeld in zijn totaliteit omvat het stuk van de Bergensesteenweg van aan het kruispunt van de Ruisbroeksesteenweg tot aan het op- en afrittencomplex van de Brusselse ring (Ro). Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft voor dat deel in samenwerking met de gemeente Sint-Pieters-Leeuw een studieopdracht uitbesteed. De **bedoeling van deze infotoonstelling** is om alle geïnteresseerden uit de onmiddellijke omgeving van het project in te lichten over deze plannen.

Omdat een cruciaal deel van de projectzone op Brussels grondgebied ligt, werkt het Agentschap Wegen en Verkeer in dit dossier nauw samen met haar Brusselse zusterorganisatie, Mobiel Brussel.

Legende

-  Vlaamse projectzone (2,7km)
-  Brusselse projectzone
-  Door Vlaamse overheid officieel erkende gevaarlijke kruispunten
-  Gewestgrens

Deel 1: Situering

VLAAMSE PROJECTZONE: DOORTOCHTEN NEGENMANNEKE EN ZUUN

In de ontwerpplannen is het stuk van de Bergensesteenweg dat op

Vlaams grondgebied ligt in **twee zones** opgedeeld:

- de doortocht Zuun
- en
- de doortocht Negenmanneke

Een **'doortocht'** is een 'steenweg' zoals je die in Vlaanderen veel ziet:

een belangrijke verbindingsweg waar ook handel gedreven wordt én waar mensen wonen.

Door die combinatie van functies spelen er veel **verschillende belangen** , waarvoor de wegbeheerder (Wegen en Verkeer) een evenwicht moet vinden tussen:

- de doorstroming van het personenverkeer verhogen,
- de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer (de bussen) garanderen,
- de handelszaken en woningen vlot bereikbaar houden
- een volwaardige plaats geven aan fietsers en voetgangers
- een aangename plek om te wonen creëren

... en bovenal moet de Bergensesteenweg een veilige weg worden.

Legende Vlaamse Projectzones

-  Doortocht Negenmanneke
-  Doortocht Zuun
-  Door Vlaamse overheid officieel erkende gevaarlijke kruispunten
-  Gewestsgrens

Deel 1: Situering

BRUSSELSE PROJECTZONE KRUISPUNT IKEA



Terugslag van de file tot op de afrit van de ring (gevaarlijk voor verkeer op de ring)



Druk kruispunt: nood aan een betere doorstroming, met een evenwichtige regeling voor alle takken van het kruispunt.



Niet alleen terugslag van de file, ook veel invoegbewegingen die het verkeer stremmen en veiligheidsrisico's met zich meebrengen



Terugslag van de file, waarbij bovendien voertuigen kunnen afdraaien, wat effect kan hebben op de verkeersveiligheid en doorstroming richting Sint-Pieters-Leeuw



Soms lange wachttijden voor invoegende voertuigen vanuit de zijstraten: met frustraties en gevaarlijke manoeuvres tot gevolg



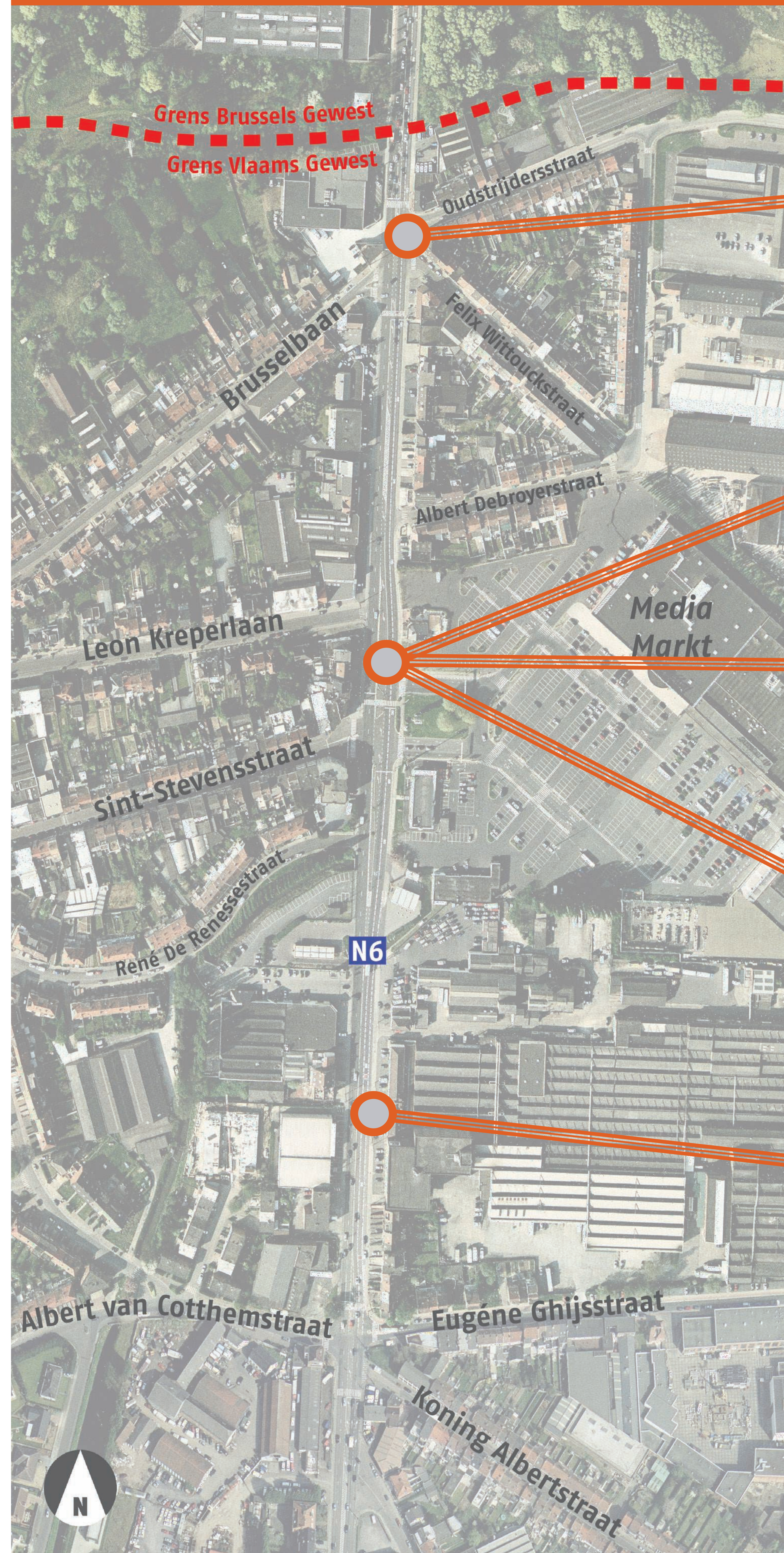
Terugslag van de file



Terugslag van de file: met oneigenlijk gebruik van de busbaan tot gevolg (en frustraties bij andere bestuurders die zich wel aan de wegcode houden)

Deel 2: Waarom van de herinrichting

DOORTOCHT NEGENMANNEKE PROBLEMEN DOORSTROMING



Gestremd verkeer door de combinatie van

- de file
- het te korte sas voor de verkeerslichten aan de Brusselbaan



Het niet ontruimen van het kruispunt (verplicht door de wegcode) stremt het verkeer. In combinatie met het oneigenlijke gebruik van de busbaan leidt dit tot gevaarlijke situaties.



Gestremd verkeer door de combinatie van

- de file
- het te korte sas voor de verkeerslichten aan de Sint-Stevensstraat



Het niet ontruimen van het kruispunt (verplicht door de wegcode) stremt het verkeer en leidt tot frustraties bij weggebruikers.

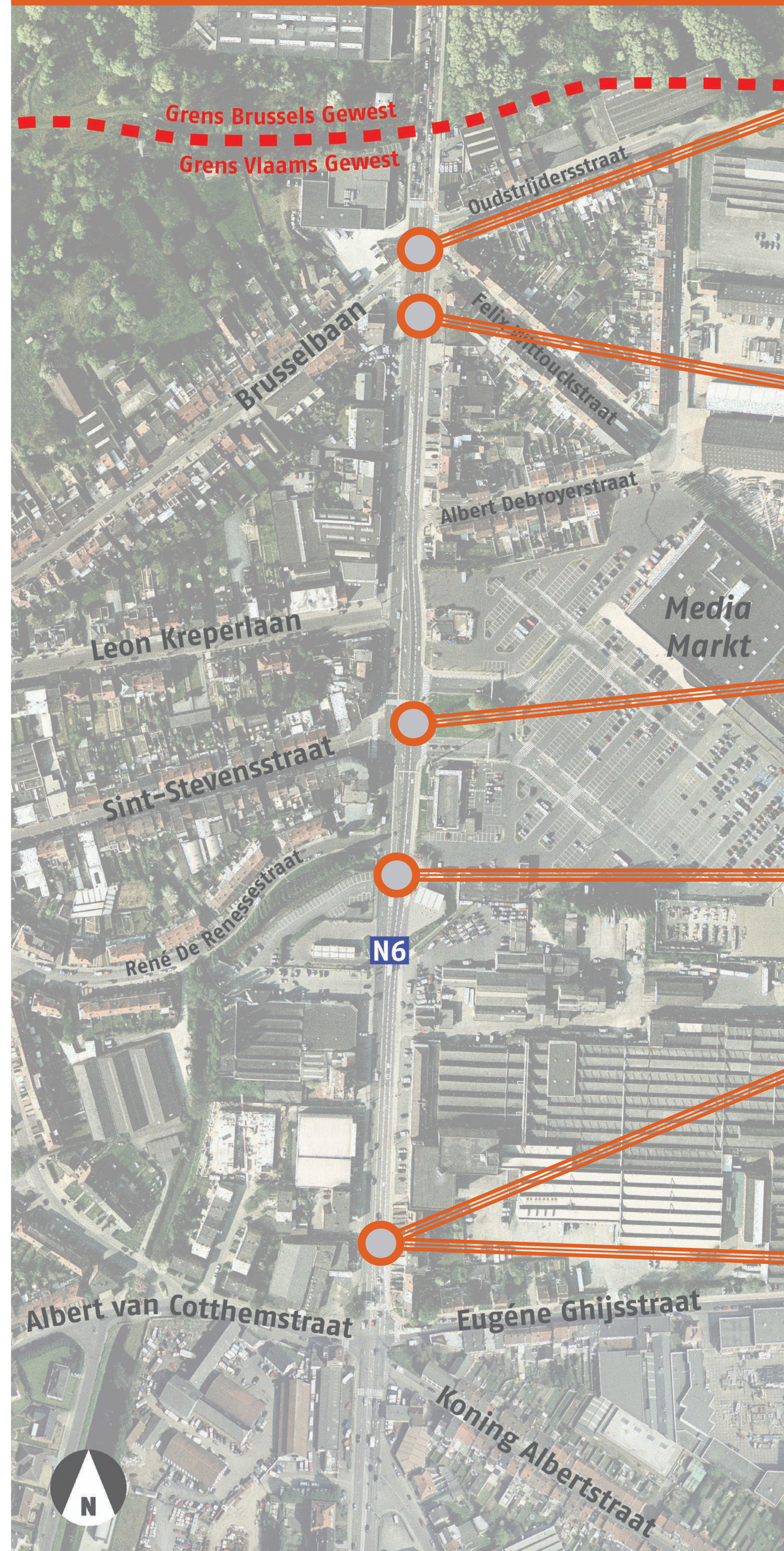


Terugslag van de file



Deel 2: Waarom van de herinrichting

DOORTOCHT NEGENMANNEKE SLUIPVERKEER EN GEBREK AAN LEEFBAARHEID



Omgeving: minder leefbaar door sluiptraffic en files



Busgebruikers: onvoldoende ruimte aan haltes en gebrek aan schuilplaatsen; onaanpassend voor personen met beperkte mobiliteit



Onvoldoende ruimte voor de trage weggebruikers (historisch gegroeid: overdreven focus op gemotoriseerd verkeer)



Onvoldoende ruimte voor de trage weggebruikers én infrastructuur is aan herstelling toe



Omgeving: onaangenaam wonen langs de Bergensesteenweg



Voetgangers: gebrek aan comfort (te weinig ruimte; verouderde infrastructuur)

Deel 2: Waarom van de herinrichting



DOORTOCHT NEGENMANNEKE SLUIPVERKEER EN GEBREK AAN LEEFBAARHEID



Sluipverkeerroutes lokale wegen: overlast voor buurtbewoners



Deel 2: Waarom van de herinrichting

DOORTOCHT NEGENMANNEKE VERKEERSVEILIGHEID



De files kunnen leiden tot frustratie en ongeduld, wat sommige bestuurders aanspoort tot gevaarlijk rijgedrag



Overtredingen door sluipverkeer zoals het invoegen op plaatsen waar het niet toegelaten is (risico op kop-staart aanrijdingen)



Te veel rechtstreekse toegangen op gewestweg, wat leidt tot veel gevaarlijke invoegbewegingen, in combinatie met onaangepaste snelheid op gewestweg

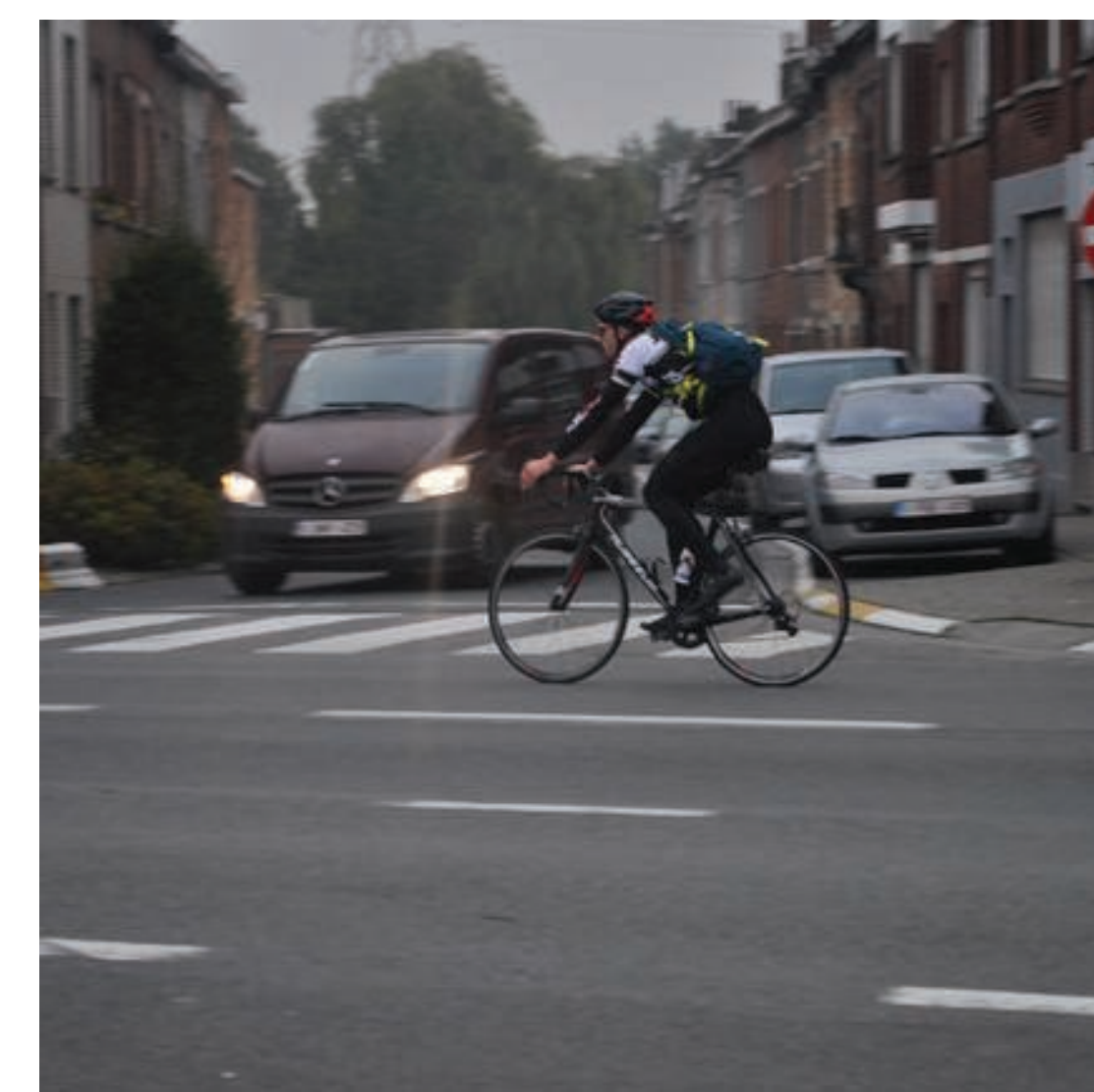
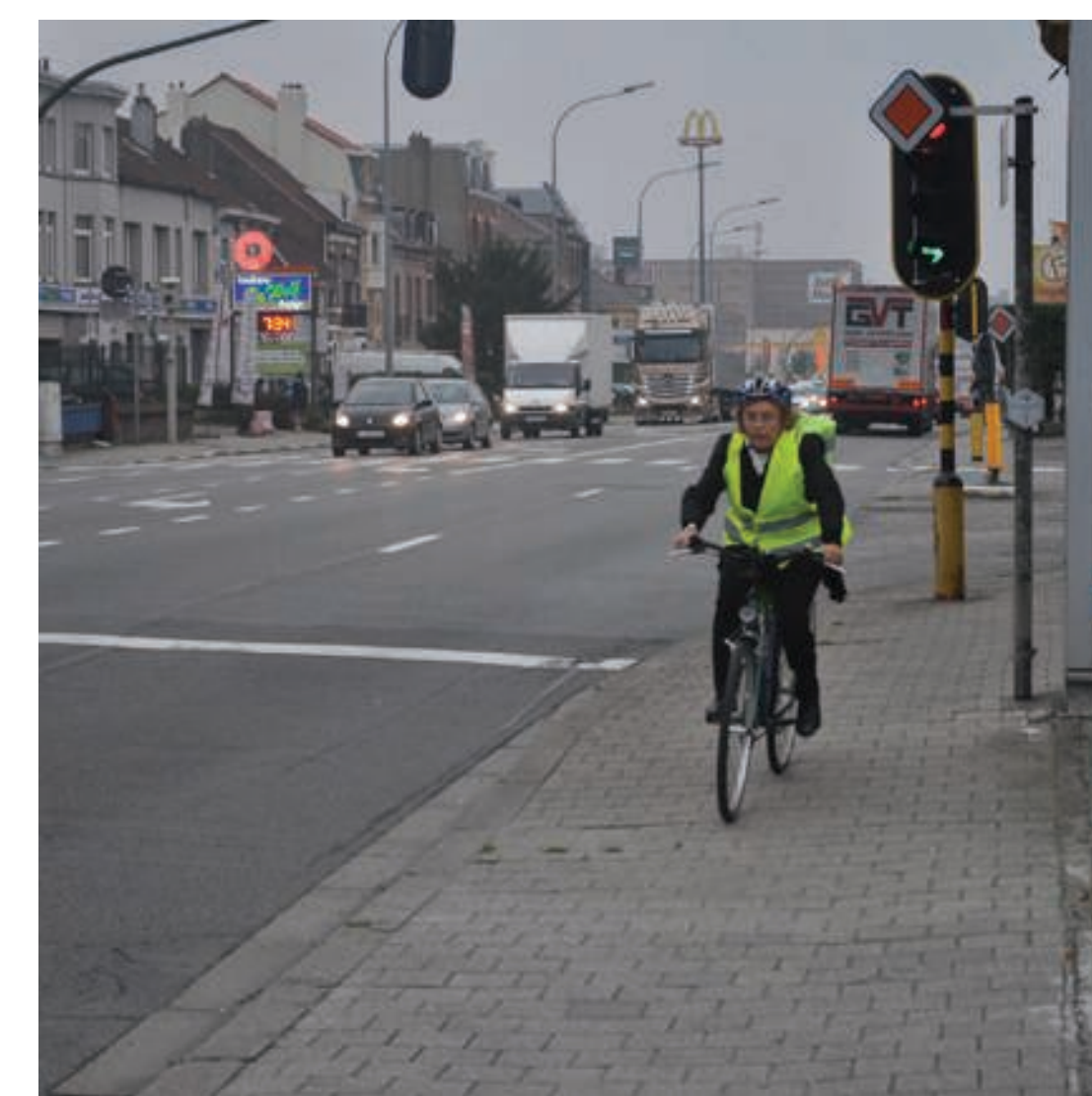
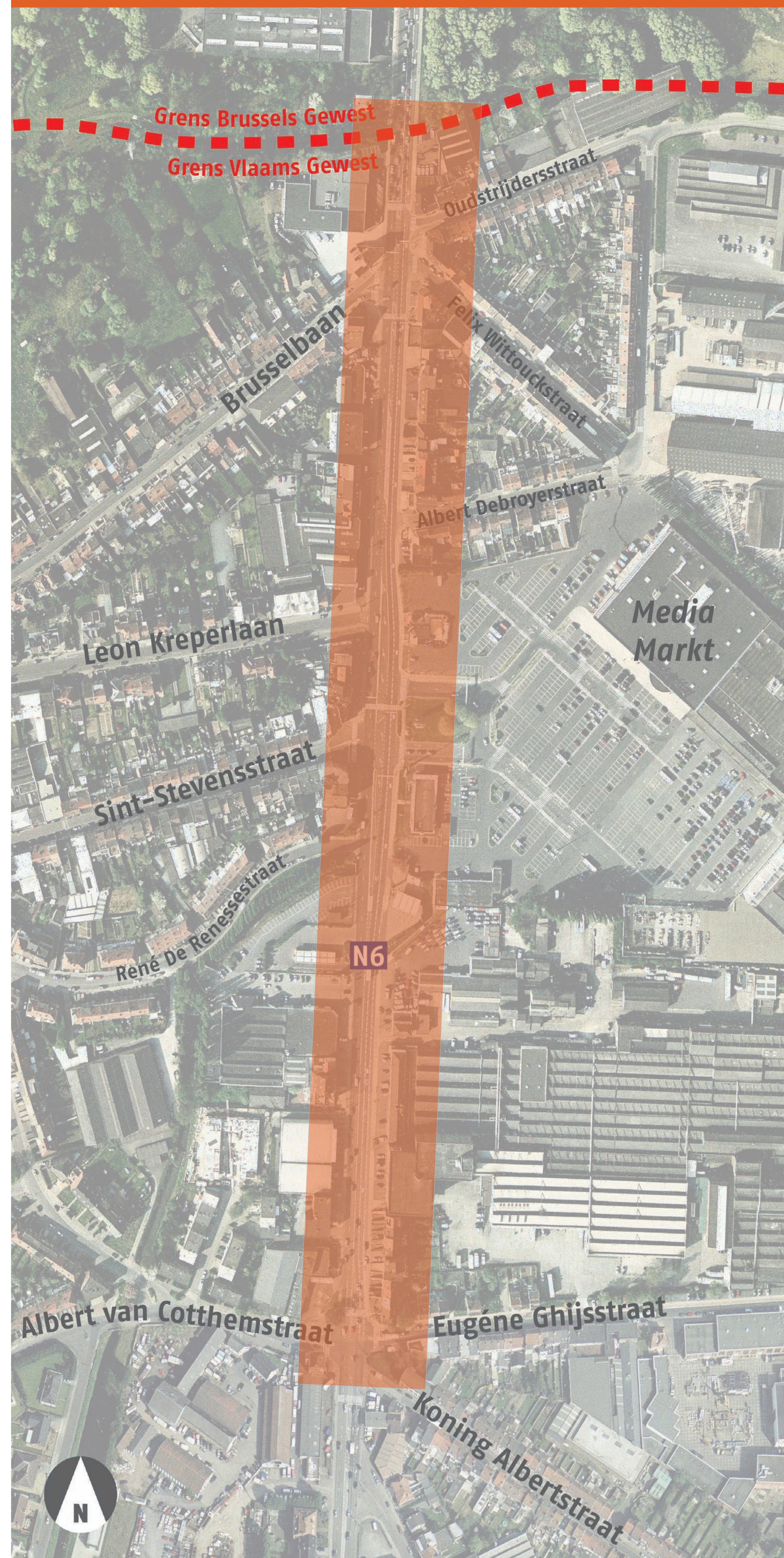


Slechte zichtbaarheid van toegangen en dwarse parkeerplaatsen: gevaarlijke verkeerssituaties bij het uitrijden van de parkeerplaatsen



Deel 2: Waarom van de herinrichting

DOORTOCHT NEGENMANNEKE GEBREK AAN FIETSINFRASTRUCTUUR

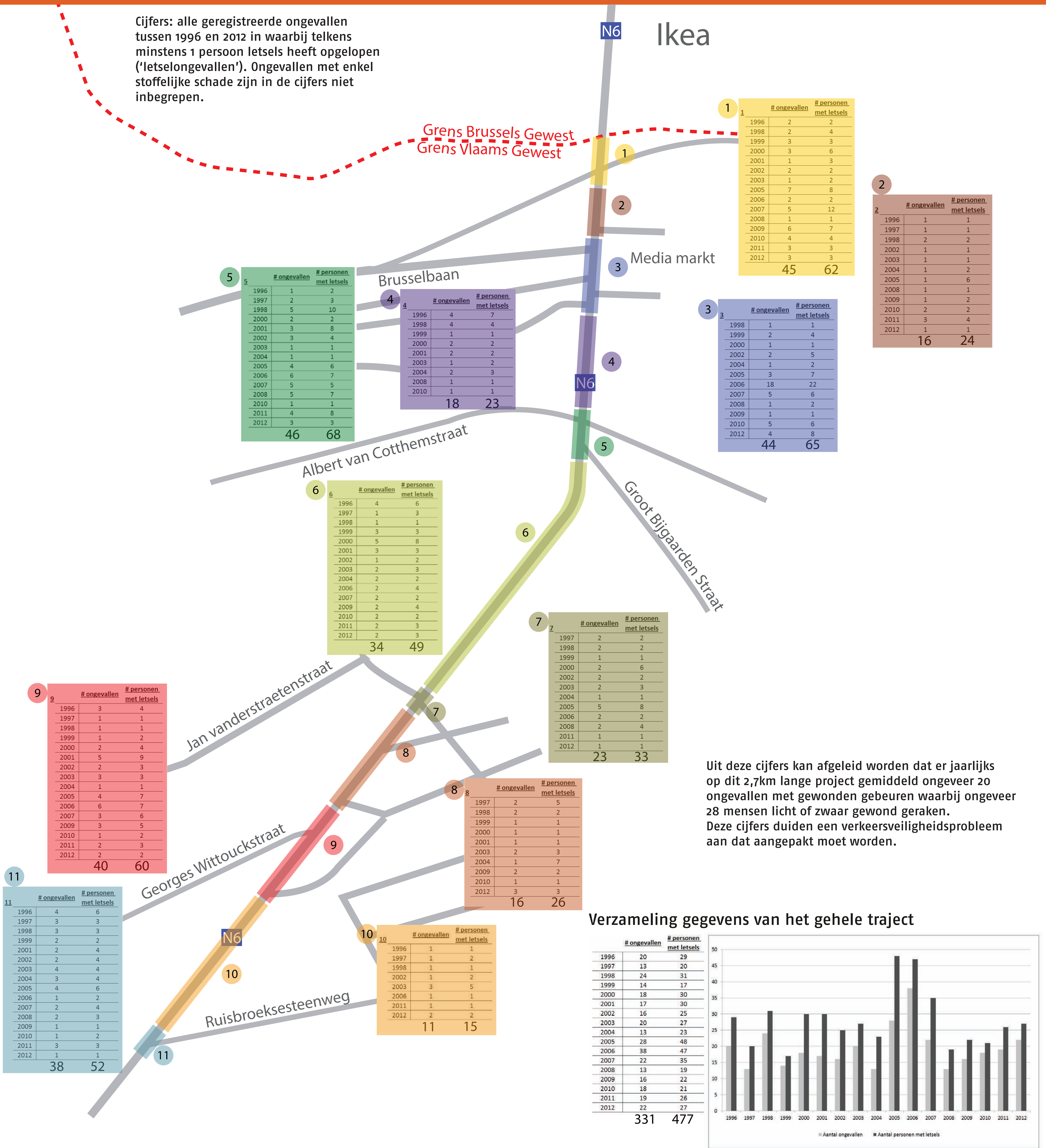


Deel 2: Waarom van de herinrichting

BERGENSESTEENWEG

HISTORISCHE ONGEVALLENCIJFERS

Cijfers: alle geregistreerde ongevallen tussen 1996 en 2012 in waarbij telkens minstens 1 persoon letsels heeft opgelopen ('letselongevallen'). Ongevallen met enkel stoffelijke schade zijn in de cijfers niet inbegrepen.



Deel 2: Waarom van de herinrichting

DOORTOCHT ZUUN

KNELPUNTEN



Onmogelijke doorgang voor trage weggebruikers kunnen tot gevaarlijke situaties leiden



Terugslag van de file tot aan Belle-Vue



Rechtstreekse toegangen op gewestweg, dwarsen van 3 rijstroken: regelmatig oorzaak van (bijna) ongelukken



Slechte oversteekbaarheid en gevaarlijk oversteken voor voetgangers (slechte zichtbaarheid en gebrek aan middeneilanden)



Onbeveiligde afslagbewegingen: gestremd verkeer, risico op kop-staart aanrijdingen



Bij het uitrijden van de rechtstreekse toeganen kan de steenweg volledig gedwarst worden – 3 rijstroken – wat regelmatig kan leiden tot (bijna) ongelukken



Te brede rijweg ('snelwegprofiel') voor woonzone



Gebrek aan fietsinfrastructuur

Deel 2: Waarom van de herinrichting



KRUISPUNT IKEA OPLOSSINGEN EN VOORSTEL VAN INRICHTING

De oorzaak van het huidige doorstromingsprobleem op de Bergensesteenweg kan vooral gevonden worden ter hoogte van het kruispunt Ikea. Dit kruispunt kent vanuit alle takken een grote toestroom aan verkeer en maakt de **lichtenregeling** van dit kruispunt **heel complex**. Meer groen geven aan 1 tak veroorzaakt lange files op andere takken.

In de **huidige situatie** bestaat de inrichting voor het verkeer komende vanuit Sint-Pieters-Leeuw uit 2 rijstroken.

Het probleem voor de doorstroming is echter dat dit sas van 2 rijstroken maar +/- 35m lang is. In de praktijk betekent dit dus dat per lichtencyclus maximaal 7 wagens extra afgewikkeld worden door deze 2e rijstrook.

Daarom heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in samenwerking met Ikea, zich geëngageerd om het **sas te verlengen tot +/- 200m (40 voertuigen)**. Dit zal ervoor zorgen dat met dezelfde groentijd, meer voertuigen het kruispunt over kunnen rijden en de **doorstroming** van 800 wagens per uur naar 1.300 kan **verbeterd** worden (+ 60 %).

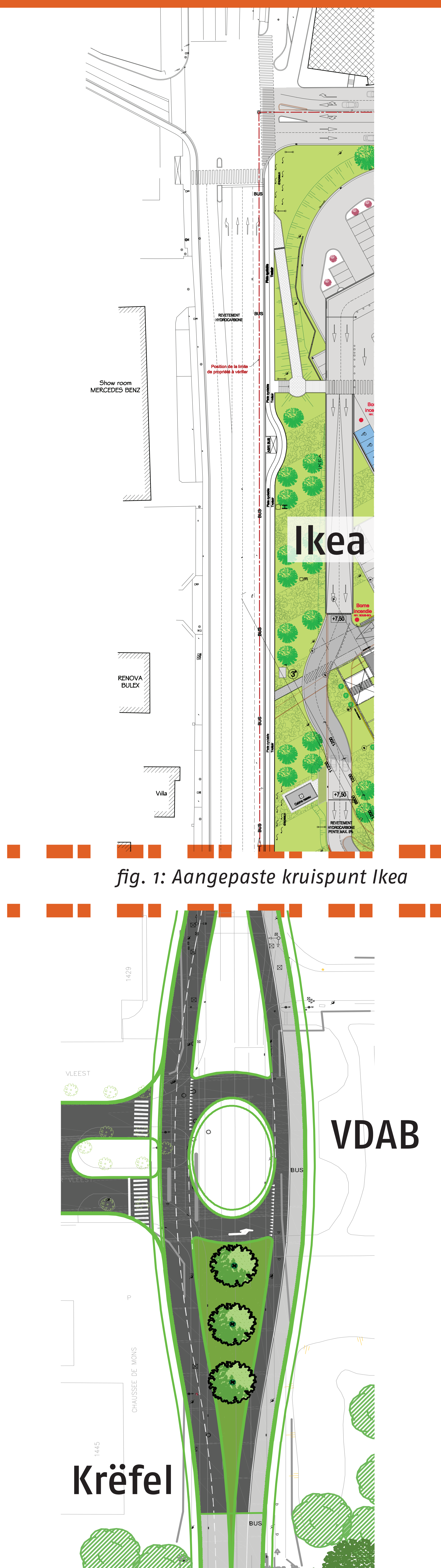
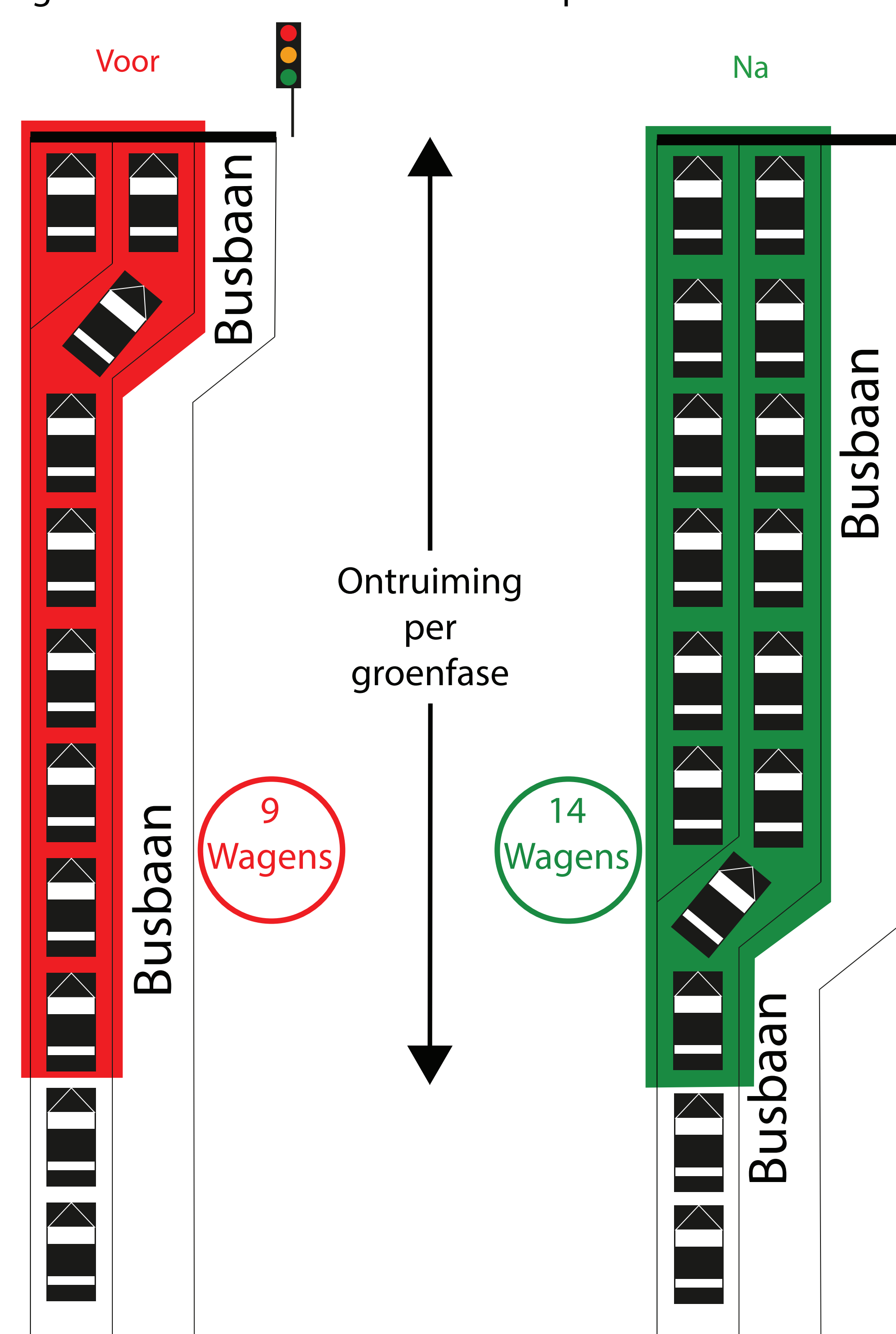


fig. 2: Voorstel van ovonde

Langere voorsorteerstrook = meer capaciteit = vlotter verkeer



Om keerbewegingen en het invoegen vlotter te laten verlopen werd aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voorgesteld om **ter hoogte van Krëfel en VDAB een ovonde** te voorzien. Met deze ovonde zou een keerpunt aangelegd worden, wat weggebruikers vanuit Brussel of vanuit Sint-Pieters-Leeuw de gelegenheid zou geven om te keren op een daarvoor voorziene locatie. Bovendien kan het invoegen zo in 2x gebeuren, wat een verbetering is op het vak van verkeersveiligheid.

Deel 3: Oplossingen

DOORTOCHT NEGENMANNEKE CONCEPT VAN INRICHTING (1)

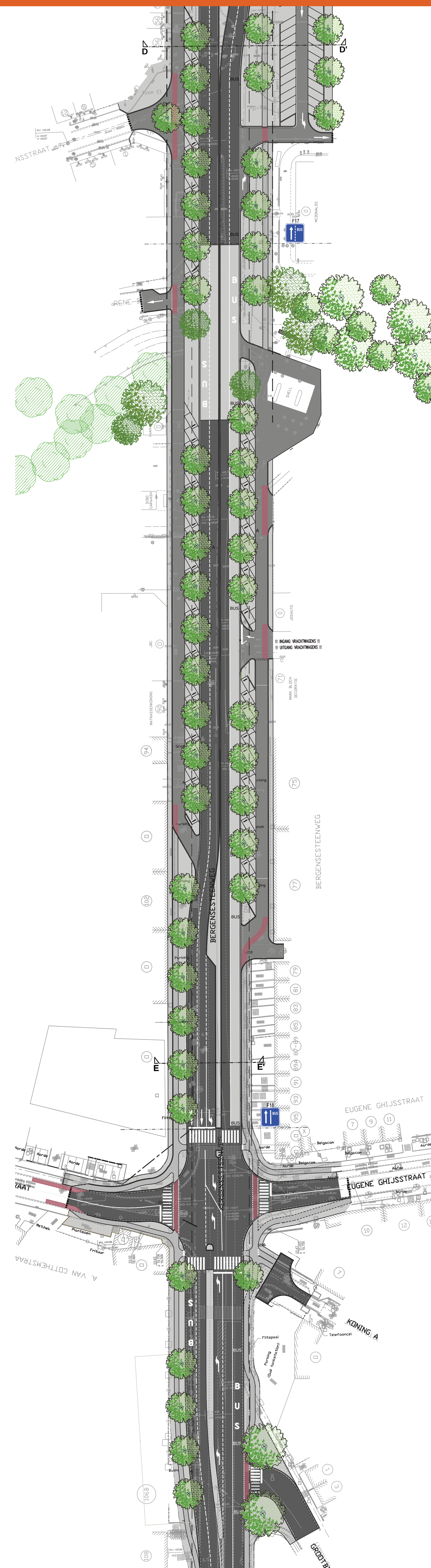
Doelstellingen voor doortocht **Negenmanneke**:

- Meer **veerkracht** voor alle weggebruikers
- De **doorstroming** verbeteren
- **Ruimte** voorzien voor alle weggebruikers
- Meer **leefbaarheid** en een **aangename omgeving** voor zowel bewoners als voor trage weggebruikers



Om deze doelstellingen te bereiken worden de volgende elementen in de nieuwe inrichting voorgesteld:

- Het **huidige aantal rijstroken wordt behouden** – 2 richting Halle tot de A. Van Cotthemstraat – 1 richting Brussel. Dit aantal zou volgens de uitgevoerde verkeerstellingen voldoende moeten zijn om het verkeer te kunnen afwikkelen, op voorwaarde dat de voorgestelde aanpassing aan het kruispunt Ikea wordt doorgevoerd.
- Tussen de Brusselbaan en de L. Kreperlaan en tussen de L. Kreperlaan en de A. Van Cotthemstraat komt in beide richtingen een systeem van **ventwegen**. Op die manier vermindert het aantal kruispunten en verbetert de doorstroming. Een voorbeeld van zo'n situatie die zal verbeteren qua doorstroming, zijn de kruispunten van de Brusselbaan en de Sint-Stevensstraat. In de toekomstige situatie zullen daar 2 volwaardige kruispunten overblijven, nl. aan de L. Kreperlaan en aan de A. Van Cotthemstraat. De overige straten worden via de ventwegen aangesloten; zo zal de wijk Negenmanneke in de toekomst toegankelijk zijn via het kruispunt van de L. Kreperlaan. Deze ventwegen zorgen er bovendien voor dat conflicten zoals parkeerbewegingen, het in- en uitrijden van voertuigen, leveringen, enz... niet meer op de doorgaande weg gebeuren maar verzameld wordt op deze tragere ventwegen.

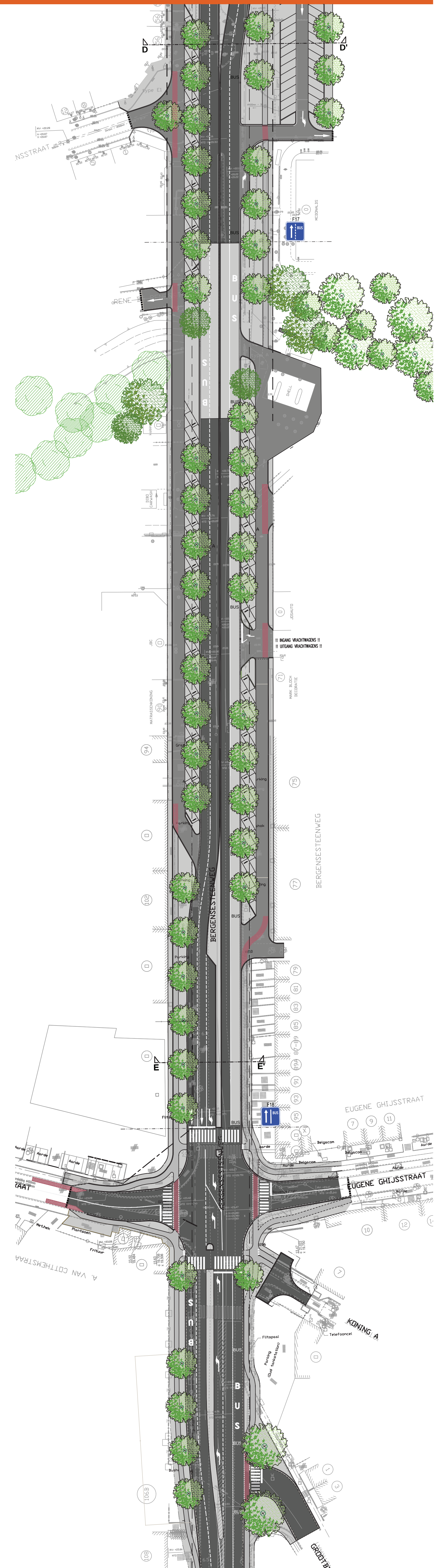


Deel 3: Oplossingen

DOORTOCHT NEGENMANNEKE

CONCEPT VAN INRICHTING (2)

- In de huidige situatie kan quasi overal dwars geparkeerd worden. Dit houdt vaak veiligheidsrisico's in. De ventwegen die aangelegd zullen worden bieden op dat vlak ook een oplossing: langs de ventwegen kunnen namelijk **schuine openbare parkeerplaatsen** aangelegd worden. Door een gebrek aan plaats kunnen de ventwegen enkel aangelegd worden waar er nu privé-parkeerplaatsen zijn. Die zullen door de Vlaamse Overheid aangekocht worden. Met een extra parking aan de L. Kreperlaan zullen er in de nieuwe situatie meer parkeerplaatsen zijn dan in de huidige situatie (met alleen privéparkeerplaatsen). Een aangepast parkeerregime (bijv. blauwe zone) zal uitgewerkt worden zodat de parkeerplaatsen zeker gebruikt kunnen worden voor de handelszaken. Zo kan de beschikbare ruimte beter benut worden en wordt zowel de verkeersveiligheid als doorstroming verhoogd.
- Over de hele lengte van de doortocht Negenmanneke wordt aan beide kanten van de rijweg **ruimte voor de fietsers** voorzien, uitgezonderd ter hoogte van de ventwegen – die door de fietsers gebruikt mogen worden. Zo zullen de fietsers zich veiliger en comfortabeler kunnen verplaatsen.
- Ook de voetgangers worden niet vergeten. Zo worden langs het volledig tracé volwaardige en voldoende **brede voetpaden** voorzien. Dit zorgt voor een aangamere en veiligere inrichting.
- Het gevaarlijk **kruispunt van de A. Van Cotthemstraat** wordt opnieuw ingericht tot een eenvoudig, overzichtelijk vierarmenkruispunt. Daartoe zal de tak van de Koning Albertstraat afgesloten worden. Op die manier zal de verkeersveiligheid én de doorstroming verbeteren.

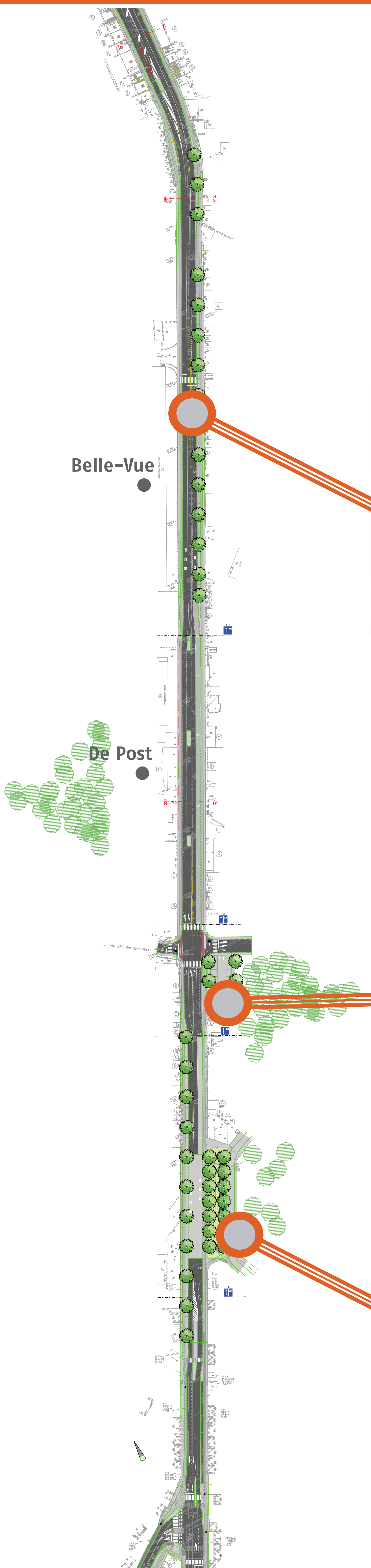


Deel 3: Oplossingen

DOORTOCHT ZUUN VOORSTEL VAN INRICHTING

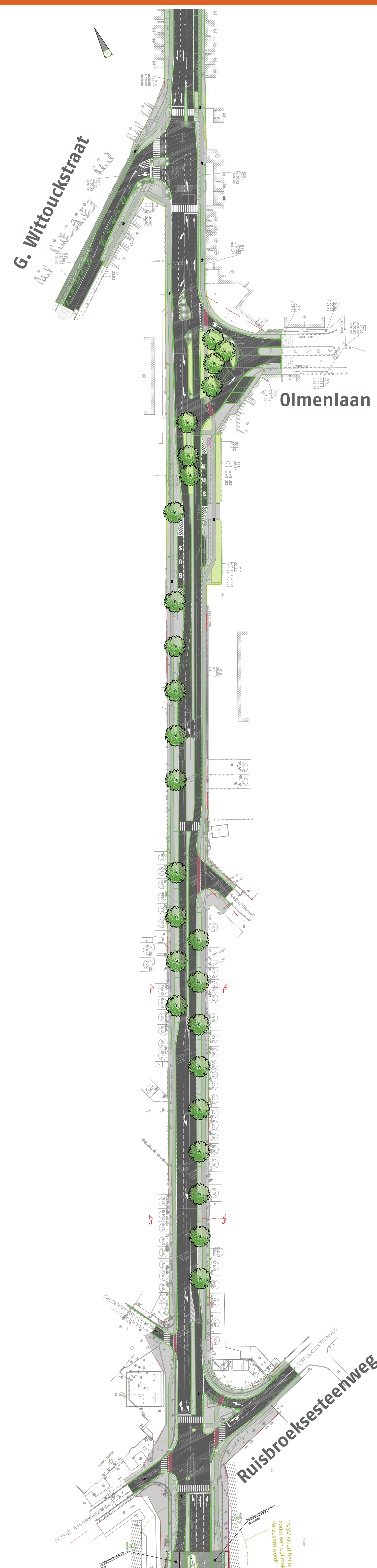
De beschikbare ruimte wordt als volgt verdeeld:

- het **huidige verkeer** wordt alternerend op één en twee rijstroken gebracht, telkens dit noodzakelijk is als opstelstrook voor verkeerslichten
- volwaardige **fietspaden en voetpaden** aan beide kanten van de weg
- de nodige **afslagstroken** worden voorzien om kop-staart aanrijdingen te vermijden
- het **gevaarlijk kruispunt** van de G. Wittouckstraat herinrichten



Door de herverdeling van de openbare ruimte kan men ook de leefbaarheid voor zowel de bewoners als de gebruikers van de N6 verhogen:

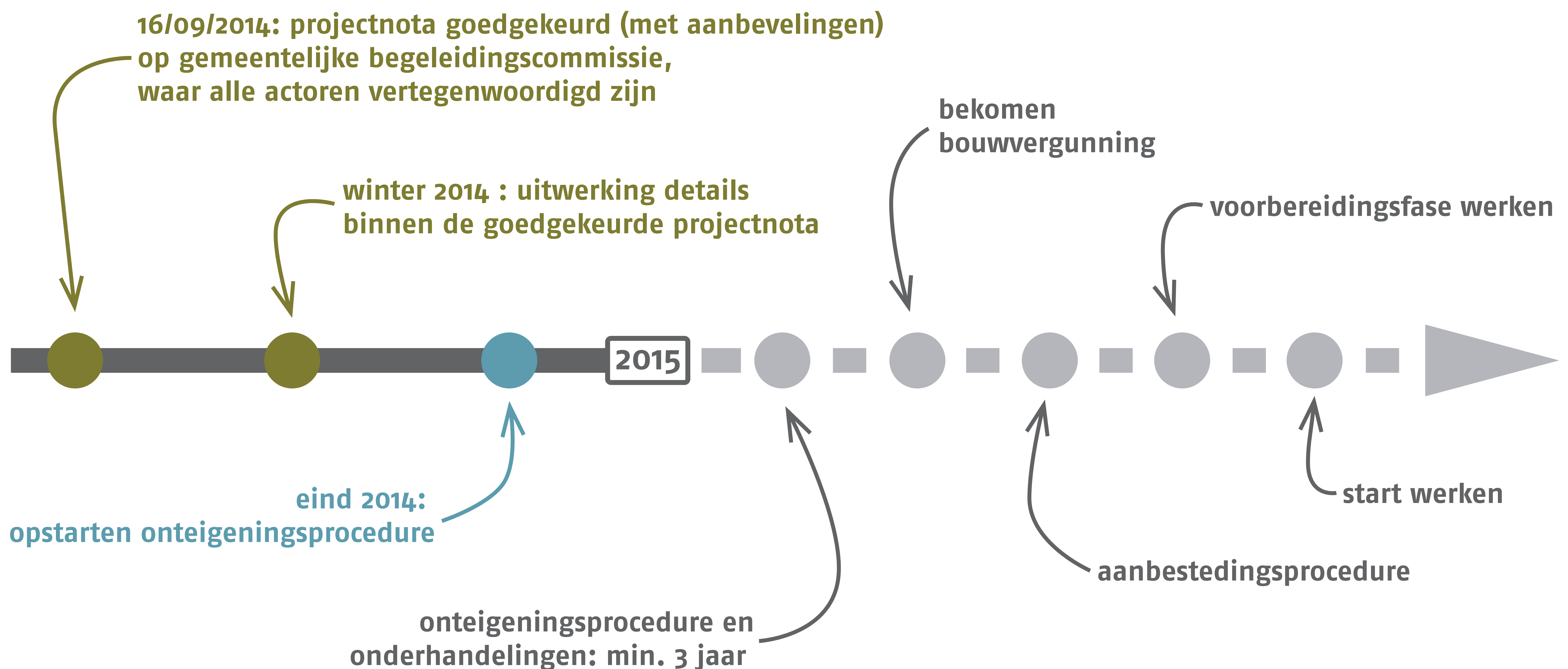
- weg met het 'snelwegprofiel' van 4 rijstroken en een inrichting **meer op maat** van de mens
- voorziening van **groene elementen**
- betere en aangenamere **bushaltevoorzieningen**
- ruimte en aangenamere omgeving voor de trage weggebruikers door volwaardige **voetpaden** en **fietspaden** te voorzien
- structureren van de aanwezige **parkeerplaatsen**



Deel 3: Oplossingen

TOEKOMSTPERSPECTIEF?

VERDERE STAPPEN



AWV en de gemeente Sint-Pieters-Leeuw werken verder aan het project. Vandaag is het onmogelijk om met enige zekerheid te zeggen wanneer de onteigeningen rond zullen zijn, wanneer de nodige vergunningen verleend zullen zijn,... Er is dus ook geen startdatum ('eerste spadesteek') bekend. We weten wel met zekerheid dat de werken ten vroegste in 2019 zullen starten.

Daarom zullen we u de komende jaren op de hoogte houden over de vooruitgang van het dossier. Mocht u ondertussen nog vragen hebben, kan u zich tot AWV of de gemeente richten:

AWV

T. 016/66 57 50

E. wegen.vlaamsbrabant@vlaanderen.be

Sint-Pieters-Leeuw

T. 02/371 22 92

E. mobiliteit@sint-pieters-leeuw.be

Deel 3: Oplossingen