

## Ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan

Opmerkingen in het kader van het openbaar onderzoek, 17 juni – 17 oktober 2019

---

Rien van de Wall & Wim Menten  
auteurs KleineRing.be

### Inhoudsopgave

Opmerkingen aangaande Deel 2: Strategisch luik .....	2
Mobility Vision.....	2
De globale verplaatsingsvraag beïnvloeden .....	2
Goed gestructureerde en doeltreffende vervoersnetwerken .....	2
Een voetgangersnetwerk .....	2
Een fietsnetwerk voor middellange en lange afstanden .....	3
Een geïntegreerd openbaarvervoernetwerk op grootstedelijke schaal.....	6
Een hiërarchisch wegennet beter ingepast in het stedelijk weefsel .....	8
Parkeren, een beleid dat spoort met de mobiliteitsvisie.....	13
Slaagvoorwaarden .....	13
Opmerkingen aangaande Deel 3: Het actieplan.....	14
Opmerkingen aangaande Deel 4: Verordenend luik .....	17
De voorschriften .....	17
Opmerkingen aangaande Deel 5: Specifiek gedeelte .....	19

## Opmerkingen aangaande Deel 2: Strategisch luik

### Mobility Vision

#### De globale verplaatsingsvraag beïnvloeden

- 1 De globale daling van de vraag naar verplaatsingen in het Gewest is zeer terecht de allereerste doelstelling in de Mobility Vision van het GewMP. Zij hangt essentieel samen met de realisatie van de 'buurtstad' zoals vooropgesteld door het GPDO. Zij dwingt in andere woorden tot een nauwe interactie tussen de domeinen van territoriale ontwikkeling, stedenbouw en mobiliteit. Het is van het allergrootste belang dat alle leden van de regering zich dit mobiliteitsplan toe-eigenen en binnen hun bevoegdheden bijdragen tot de uitvoering ervan.

#### Goed gestructureerde en doeltreffende vervoersnetwerken

- 2 We juichen toe dat de wegenspecialisatie op een multimodale manier wordt herzien en dat het overgrote deel van de wegen in het Gewest zal behoren tot verkeersluwe wijken. Wij vragen om er continu over te waken dat de creatie van de mazen geen 1-op-1 verschuiving van het particulier gemotoriseerd verkeer naar de Auto COMFORT- en PLUS-wegen met zich meebrengt. De wegen in deze hogere categorieën maken evenzeer deel uit van de stad; aan deze wegen liggen scholen, universiteiten, ziekenhuizen... De luchtkwaliteit moet ook hier structureel onder de door Europa opgelegde drempels worden gebracht.

De verkeersluwe wijken mogen niet gecreëerd worden ten koste van de realisatie van doelstellingen voor de Auto PLUS- en COMFORT-wegen (vermindering van de verkeersintensiteiten, verbetering van de luchtkwaliteit), en vice versa.

#### Een voetgangersnetwerk

- 3 Het gedeelte van de Wetstraat tussen de Kleine Ring en het Schumanplein is niet in het structurerend voetgangersnetwerk opgenomen (cf. kaart p. 60). Nochtans kent deze as vandaag al een druk voetgangersverkeer. Bovendien ondergaan de aanliggende percelen de komende jaren een stedenbouwkundige transformatie (Richtplan van Aanleg Wet) waarbij de voetganger langsheen de Wetstraat meer ruimte krijgt. Op een as met een dergelijke internationale allure zijn 'toegankelijke' voetpaden niet voldoende: bied de voetganger een aangenaam en comfortabel wandeltraject. Wij dringen erop aan dat het GewMP zich rekenschap geeft van de ingezette ontwikkelingen en de Wetstraat minstens in het Stappen COMFORT-netwerk opneemt.

- 4 De **voetgangersboulevards** concretiseren de GPDO-visie op het stadscentrum “dat zich losmaakt van de historische grenzen van de Vijfhoek” (p. 61). We juichen dit vernieuwende concept toe en verheugen ons op de realisatie ervan op het terrein. We hopen echter dat de beleidsmakers zich ervan bewust zijn dat het succes van de voetgangersboulevards zal staan of vallen met de inrichting van de oversteekpunten van de Kleine Ring. Die inrichting (incl. verkeersregeling) moet gebeuren volgens het STOP-principe en gevolg gevende aan voorschrift 17 van het GewMP: “Kruispunten en oversteekplaatsen maken deel uit van de netwerken” (p. 168). Maak de principes vermeld onderaan p. 61 eveneens van toepassing op de hele lengte van de voetgangersboulevards. Om verplaatsingen te voet te faciliteren, verwijder de verkeerslichten op de voetgangersboulevards, behalve daar waar ze Auto PLUS-wegen oversteken. Stem de verkeerslichten op deze plekken af op de voetgangersbewegingen.

Maak de voetgangersboulevards volwaardig deel van het Stappen PLUS-netwerk. (Op de kaart op p. 60 ontbreken bepaalde onderdelen van voetgangersboulevards, met name in de Europese wijk.)

Wij dringen er verder op aan dat het ontwerp en de aanleg van de voetgangersboulevards gecoördineerd worden met denkoefeningen en projecten van andere gewestelijke en gemeentelijke instellingen: de revalorisatie van de Steenweg (Stad Brussel, perspective.brussels, BSI-BCO), het co-creatief proces “Pentagon Sud” dat inzet op de relatie tussen de scholen en de publieke ruimte, de visies op het metropolitaan centrum geformuleerd in het BSI-BCO Portfolio, het Hardloopplan (perspective.brussels), de ontwikkeling van de Noordwijk, Thurn & Taxis, de Zuidwijk, de Europese wijk.

- 5 De “**aanknopingspunten**” in het voetgangersnetwerk, i.e. belangrijke openbare ruimten, worden in het GewMP niet met naam genoemd. Het lijkt ons aangewezen deze ruimten geografisch te identificeren, opdat de principes genoemd op p. 61 (voetganger primeert op performantie van de andere modi, oversteken in één enkele beweging wordt geprivilegieerd) effectief gevolgd worden.

### Een fietsnetwerk voor middellange en lange afstanden

- 6 Op p. 62 wordt het uitgangspunt “mengen waar het kan, scheiden waar het moet” toegelicht: “Concreet betekent dit dat de fietser in wijken met lokale wegen (zonder voorbehouden inrichting) van 30 km/u in een gemengde en verkeersluwe configuratie rijdt [...] De fietser heeft nood aan aparte, van het verkeer gescheiden inrichtingen op wegen met een hoge doorstroming en snelheden van 50 km/u.”

Even verder lezen we “Op de lokale wegen die door het netwerk van Fiets COMFORT wordt gebruikt, wordt het doorgaand verkeer zo beperkt mogelijk gehouden en de snelheden gelimiteerd tot 30 km/u om gemengd verkeer mogelijk te maken.”

Het zou de helderheid van de tekst ten goede komen indien de notie “lokale wegen” werd vervangen door elders in het GewMP gebruikte termen: gaat het om Auto COMFORT- en WIJK-wegen of enkel over Auto WIJK-wegen? Om dezelfde reden is het aangewezen om “doorgaand verkeer” te vervangen door “doorgaand autoverkeer”.

Meer fundamenteel dringen we erop aan nuance aan te brengen in de vereisten voor de **inrichting op 30 km/u-wegen**. Wij stellen met name een **differentiatie** voor in functie van de specialisatie Fiets (PLUS/COMFORT vs. WIJK) en de circulatie van het autoverkeer in de luwe maas. Het komt erop aan om op Fiets PLUS/COMFORT-trajecten op Auto WIJK-wegen duidelijk prioriteit te geven aan performantie en gebruiksgemak voor (grote aantallen) fietsers. Indien we ervan mogen uitgaan dat het GewMP de ambitie heeft om minder assertieve verkeersdeelnemers (kinderen en ouderen?) tot zelfstandig fietsen aan te zetten, dan lijkt ons het “doorgaand verkeer zo beperkt mogelijk houden” als maatregel ontoereikend.

De fietsroute moet geloofwaardig zijn: het aantal fietsers moet er hoger zijn dan het aantal auto's. Daarom dient de circulatie zo georganiseerd te worden dat de straten in kwestie *uitsluitend* door plaatselijk bestemmingsautoverkeer gebruikt kunnen worden: hetzij a.d.h.v. eenrichtingsverkeer in een lus, hetzij door implementatie van “gefilterde permeabiliteit”. Ook moet zoekverkeer naar parking hier prioritair verwijderd worden door parkeerplaatsen op straat af te bouwen of, in afwachting daarvan, uitsluitend bewonersparkeren toe te laten (en dit duidelijk te maken via signalisatie aan het begin van de straat). Indien het volledig onmogelijk maken van doorgaand verkeer niet haalbaar of niet gewenst is, moet in een afgescheiden fietspad in één of beide richtingen worden voorzien (doorgaans nog steeds ten nadele van parkeerplaatsen op straat). Op wegen waar Fiets PLUS/COMFORT en Auto WIJK samenvallen, moet de fietsstraat hoe dan ook het gangbare regime worden.

- 7 Het GewMP integreert het Fiets-GEN en de Gewestelijke Fietsroutes (GFR) in één samenhangend en leesbaar netwerk, waarin ze respectievelijk de hoofdmoot van de Fiets PLUS- en de Fiets COMFORT-trajecten vormen (maar dus niet hun totaliteit!). Het komt de helderheid van het GewMP en het beleid waarvan het de basis wordt, ten goede indien het **Brusselse fietsnetwerk** voortaan ook als dusdanig gecommuniceerd wordt en de benamingen en nummeringen van de oude componenten achterwege worden gelaten, om te beginnen in de tekst p. 62-65. Vervang de kaarten op deze pagina's door één enkele kaart van het geïntegreerde fietsnetwerk.

8 Het geloofwaardig maken van dit netwerk is onmogelijk zonder een herziening van de bewegwijzering. Dit laat meteen toe klaarheid te scheppen in de veelheid aan functionele en recreatieve fietsroutes in en rond het Brussels Gewest. Ter wille van de continuïteit en herkenbaarheid over de gewestgrenzen heen bouwt een nieuwe signalisatie best voort op de nummering en identiteit van de fietssnelwegen (een idee dat al rijpt, zo blijkt uit bepaalde projectfiches van Beliris voor de aanleg van fietspaden langs spoorwegen).

- Afwegen welke trajecten van het netwerk überhaupt bewegwijzerd moeten worden – bij voorkeur blijkt de aanwezigheid en loop van een route uit de inrichting van de ruimte (“self-explaining”) en is bewegwijzering niet overal nodig.
- De te bewegwijzeren Fiets PLUS-trajecten nummeren als volgt: Cx(xx) waarbij het nummer onveranderd blijft bij het oversteken van de gewestgrens, zodat een naadloze aansluiting op de Vlaamse fietssnelwegen verzekerd is. Op deze trajecten doelen op middellange afstand en dus gelegen in het Vlaams en Waals Gewest bewegwijzeren.
- De Fiets COMFORT-trajecten ongenummerd laten (want niet langer de structurerende assen van het netwerk).
- Een knooppuntennetwerk enten op een beperkt aantal recreatief interessante Fiets PLUS- en COMFORT-trajecten en de knooppunten in de nieuwe bewegwijzering integreren.
- Gemeentelijke fietsroutes niet langer bewegwijzeren: het door het GewMP voorziene netwerk is ruim voldoende fijnmazig voor fietsbewegwijzering; bestemmingen van lokaal belang (vb. gemeentehuis, zwembad) worden beter in de voetgangersbewegwijzering opgenomen.

9 Gelet op de verordenende waarde van de PLUS-netwerken (cf. art. 18, p. 168) merken wij het problematische karakter van de Fiets PLUS-route op, die tussen Klein Kasteeltje en Centraal Station het *îlot sacré* doorkruist. Met name de drukbezochte commerciële as van de Kiekenmarkt is niet compatibel met het Fiets PLUS-statuut. Ervan uitgaande dat deze commerciële as behouden of zelfs versterkt zal worden, bevelen wij aan om in overleg met de Stad Brussel:

- een in de inrichting herkenbare ‘fietsring’ met PLUS-statuut rond het *îlot sacré* te voorzien (d.w.z. het verheffen naar PLUS van de Bisschopsstraat – Arenbergstraat in het noorden en de as Lombardstraat – Sint-Jansstraat – Albertinaplein in het zuiden);
- de Kiekenmarkt van PLUS op COMFORT-niveau te brengen.

Dit lijkt ons cruciaal voor een performante en doeltreffende oost-westverbinding door het stadscentrum.

(Een PLUS-fietsring en de Kiekenmarkt op COMFORT-niveau werden ook in de Timenco-studie van de specialisatie voorgesteld.)

- 10 Het Fiets PLUS-statuut voor de voormalige spoorwegbedding tussen Beaulieu en Stokkel is niet compatibel met de talrijke recreatieve activiteiten die hier plaatsvinden (aan verschillende snelheden: spelen, slenteren, wandelen, joggen, fietsen). De beperkte breedte laat niet toe om een doorlopend afgescheiden fietspad aan te leggen. De ruimte moet hier dus gedeeld worden, waardoor de fietser hier niet aan hoge snelheid kan rijden. We bevelen aan om dit tracé het Fiets COMFORT-statuut te geven.

### Een geïntegreerd openbaarvervoernetwerk op grootstedelijke schaal

- 11 We bevelen aan om de opbouw van dit hoofdstuk in overeenstemming te brengen met de op p. 66-68 uiteengezette visie en specialisatie van het openbaar vervoer. In het ontwerp van GewMP wordt het spoorwegnet op p. 66 als eerste component van het OV PLUS-net genoemd, maar komt het pas op p. 70-73 in detail aan bod. Plaats het hoofdstuk “De nationale en internationale bediening” daarom op p. 68, gevolgd door het hoofdstuk “Het spoorwegnet verder ontwikkelen”, alvorens het hoofdstuk “De structuur van het stedelijke en interstedelijke netwerk versterken” aan bod komt.
- 12 Het is relevant om op p. 65, in de eerste paragraaf van het hoofdstuk over het openbaar vervoer, toe te voegen dat het GewMP, in uitvoering van het GPDO, de organisatie van het openbaar vervoer in overeenstemming wenst te brengen met de realiteit van de multipolaire stad.
- a) De nationale en internationale bediening
- 13 Het GewMP wenst “langzamerhand een betere verdeling van het aanbod tot stand te brengen over de verschillende verbindingen die de stad doorkruisen”. Het lijkt ons aangewezen dat het GewMP de door het Gewest gewenste ruimtelijke organisatie van het spoornet bepaalt. Bijvoorbeeld dringt zich concreet de vraag op naar de rol van het vak van lijn 161 tussen Y Schaarbeek en Y Schuman. Bij gebrek aan een Brusselse visie staat het Gewest zwak in de noodzakelijke dialoog met de NMBS. Nochtans zijn er in het recente verleden talrijke publicaties verschenen waaruit het Gewest een eigen visie zou kunnen distilleren.<sup>1</sup>

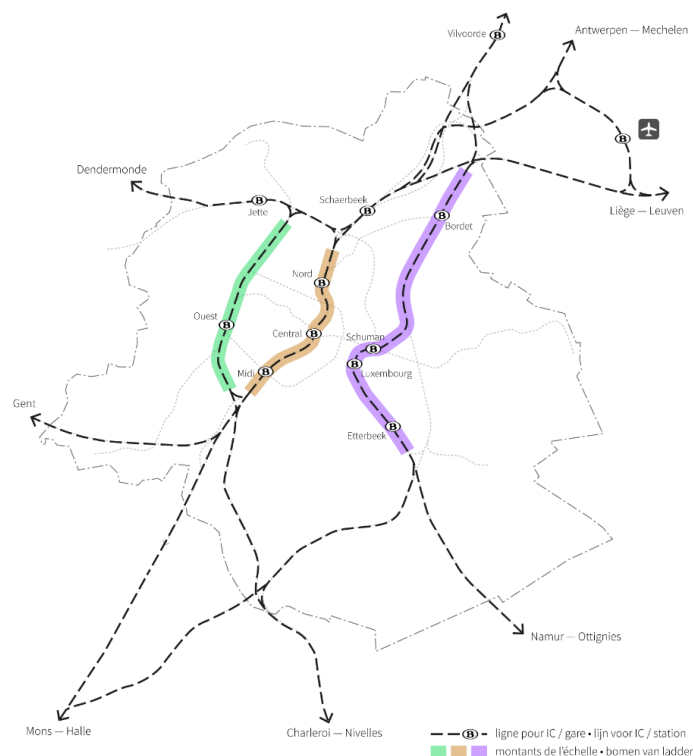
---

<sup>1</sup> Een greep uit het aanbod:

- *Bruxelles 2040. Trois visions pour une métropole*, Brussel, 2012;
- P. LACONTE en C. VAN DEN HOVE, *Le rail, clé de la mobilité à Bruxelles*, Brussel, 2016;
- *Rail 4 Brussels. Étude en vue de l'amélioration de la traversée et de la desserte ferroviaire de la Région de Bruxelles-Capitale dans un contexte multimodal*, FOD Mobiliteit, Brussel, 2015;
- R. VAN DE WALL en W. MENTEN, 'Het metropolitaan vervoernet, hoeksteen van de stedelijke mobiliteit', 2016 (<http://www.kleinerling.be/het-metropolitaan-vervoernet/>)

en meerdere publicaties in het tijdschrift *Brussels Studies*.

De Brusselse visie op het netwerk van nationale en internationale verbindingen moet volgens ons gestoeld worden op een ‘ladderstructuur’ van drie noord-zuidverbindingen: lijn 28, de centrale Noord-Zuidverbinding en lijn 26/161. Dit laat toe de reizigersstromen evenwichtiger te spreiden en tegelijkertijd de bereikbaarheid van de tweede kroon met zijn talrijke tewerkstellingspolen te verbeteren (cf. multipolaire stad).



Figuur 1: Voorstel van ladderstructuur voor de nationale treinverbindingen in relatie tot het Brussels Gewest.

- 14 In die ladder neemt ook **Brussels Airport** een rol als overstapstation naar het structurende stadsnet op. Het potentieel van dit station dient onderstreept, naar het voorbeeld van Schiphol dat een belangrijke schakel is in de toegankelijkheid van de polen van de Amsterdamse metropoolregio. Overigens is een beschouwing over Brussels Airport in het GewMP ook op haar plaats vanwege de sterke inbedding van het luchthavengebied in de Brusselse economie (o.a. niet te verwaarlozen pendel van Brusselaars naar deze tewerkstellingspool).
  - b) Het spoorwegnet verder ontwikkelen
- 15 In het licht van de ambitie om het openbaarvervoernetwerk maximaal te integreren, bevelen wij aan om het spoorwegnet en met name de **S-lijnen** volwaardig op te nemen in het **OV PLUS**-netwerk. Dat de spoorwegen (vandaag) worden uitgebaat door een niet-gewestelijke instelling, is niet relevant voor de bepaling van het netwerk.

c) De structuur van het stedelijke en interstedelijke netwerk versterken

16 Uit het GewMP (p. 69-70) blijkt onvoldoende welke de visie van het Brussels Gewest is op de intergewestelijke buslijnen. “De aansluitingspunten tussen deze segmenten van het net worden gekozen en eventueel aangepast om ervoor te zorgen dat het aanbod zo complementair mogelijk is.” Het GewMP mag gerust het nut van de instandhouding van de historische NMVB-corridors op het gewestelijk grondgebied in vraag stellen<sup>2</sup>, zeker gezien de ambitie om een tariefintegratie te realiseren. Het lijkt ons opportuun de terminus van de intergewestelijke lijnen in te richten op overstapknopen als Bockstael, Bordet, Berchem Station en Weststation. Daar moet voorzien worden in comfortabele aansluitingen met het structurerend stadsnet (S-trein, metro en tram), zoals vandaag al gebeurt ter hoogte van Kraainem, Roodebeek en Etterbeek. Een duidelijke visie op dit vraagstuk laat tevens toe de op til staande vernieuwing van de Noordwijk en in het bijzonder het project van het CCN aan het Noordstation te oriënteren.

d) De prestaties van het bovengrondse net verbeteren

e) Stations en overstapknopen sturen de stedelijke ontwikkeling

17 We bevelen aan om het Weststation toe te voegen aan de “te versterken polen” onder de strategische overstapknopen (p. 73 en kaart p. 74). In het licht van het Richtplan van Aanleg Weststation zal de site immers een versterkte rol spelen in de stedelijke ontwikkeling.

### Een hiërarchisch wegennet beter ingepast in het stedelijk weefsel

18 We stellen vast dat het ontwerp van GewMP de westelijke Kleine Ring tussen Saintelette en Zuid indeelt bij de Auto PLUS-wegen (p. 76). Wij dringen erop aan deze indeling te herzien om de volgende redenen:

- Het gaat in tegen de City Vision van het GewMP (o.a. levenskwaliteit in de wijken, ecologisch netwerk verbinden, luchtkwaliteit verbeteren), de titel van het hoofdstuk zelf en de algemene beginselen 1b, 6b en 8 (p. 163-164).
- Het gaat in tegen het gewestelijk beleid dat van het Kanaalgebied de ruggengraat van het Gewest wil maken en dat het stadscentrum uit zijn historisch vijfhoekig carcan wil halen (cf. inleidend hoofdstuk van het GPDO alsook het Kanaalplan). Door Auto PLUS op de rechteroever én Auto COMFORT op de linkeroever (Koolmijnenkaai en Henegouwenkaai) wordt het Kanaal als barrière tussen de Vijfhoek en Molenbeek stevig in stand gehouden.

---

<sup>2</sup> Bussen van De Lijn rijden vandaag quasi leeg tussen het Noordstation en de metrostations nabij de gewestgrens. Op dit traject lopen ze bovendien aanzienlijke vertragingen op door de verkeersdrukke.



- Ten opzichte van voorgaande plannen, houdt het een upgrade van het statuut van de weg voor het autoverkeer in.  
In het GewMP zijn de ‘grootstedelijke wegen’ van het GBP/Iris 2 grosso modo aan Auto PLUS gelijkgesteld en de ‘hoofdwegen’ aan Auto COMFORT. De westelijke Kleine Ring is een van de drie (!) wegen die een upgrade van hoofdweg naar Auto PLUS ondergaan. We wijzen erop dat de twee andere wegen omgevingen zonder inwoners doorkruisen: de Lorrainedreef in het Zoniënwoud en de Vilvoordsesteenweg tussen Van Praet en De Trooz.
- Het legt een hypotheek op de stadsvernieuwing.  
Op p. 75 lezen we dat “de Auto PLUS-status de toepassing in[houdt] van begeleidende maatregelen om de verkeersoverlast voor de omwonenden te beperken”. Gezien het om een upgrade gaat (cf. supra), prioriteert het GewMP het autoverkeer boven het stedelijke leven, precies daar waar zich de meest dichtbevolkte en jongste wijken van het Gewest bevinden (o.a. ruim 8000 leerlingen in scholen in een straal van 200 m – wat met de luchtkwaliteit?), het hitte-eilandeffect en het gebrek aan groene ruimten het grootst is. Moet het GewMP in een omgeving als deze de lat niet hoger leggen dan het beperken van de verkeersoverlast voor omwonenden? Bovendien maakt het Auto PLUS-statuuut elke toekomstige inrichting tot een kwaliteitsvolle publieke ruimte onmogelijk. In dezelfde zin maken de Koolmijnenkaai en Henegouwenkaai als Auto COMFORT-wegen het creëren van verblijfsplekken aan de Kanaaloever (zoals voorgesteld door het collectief FilterCaféFiltré) onmogelijk.  
(We wijzen erop dat de upgrade van de westelijke Kleine Ring niet werd voorgesteld in de Timenco-studie van de specialisatie.)
- Het is niet noodzakelijk voor het goed functioneren van het wegennet.  
De bereikbaarheid met de auto van de grootstedelijke polen wordt voldoende via de andere vakken van de Kleine Ring verzekerd, zoals vandaag al het geval is. Voor de ontwikkelingen in het Kanaalgebied zelf doet een upgrade meer kwaad dan goed (cf. supra). Een Auto COMFORT-statuuut voor de westelijke Kleine Ring garandeert voldoende de bereikbaarheid van de wijken en zal de actoren in stadsontwikkeling aanmoedigen om bij te dragen aan een duurzame mobiliteit. (Wij suggereren een plaatselijke reductie van het aantal te bouwen off-street parkeerplaatsen in nieuwe projecten als deze aan de Ninoofsepoort.)

Wij dringen aan op het indelen van de westelijke Kleine Ring bij de Auto COMFORT-wegen en van de Koolmijnenkaai en Henegouwenkaai bij de Auto WIJK-wegen.

De Franse en Nederlandse versies van het ontwerp van GewMP geven in dit onderdeel trouwens tegengestelde boodschappen. Met name de passage aangeduid in cursief: “[...] choix des revêtements, isolation des façades, espaces-tampons. *Tout nouveau projet de construction (logement, écoles, etc.) devra être conçu de manière à assurer une protection*

*optimale contre la pollution sonore sur ces axes...*” is in het Nederlands (zeer foutief) vertaald als “keuze van de verharding, gevelisolatie, bufferruimten en *het vermijden van voorzieningen zoals woonfuncties en scholen* op deze assen”. We mogen hopen dat hetgeen wordt gesuggereerd in de Nederlandse versie, i.e. de afbraak van stedelijkheid ter wille van het autoverkeer, nooit bewaarheid wordt!

- 19 Voor de **andere vakken van de Kleine Ring** heeft het ontwerp van GewMP tot 2030 slechts het afwerken van de in de vorige legislatuur begonnen aanleg van fietspaden en verbreding van voetpaden voor ogen (cf. p. 76 “herkwalificatie van de ventwegen”). Het GewMP plaatst voorts vraagtekens bij het bestaan van o.a. “tunnels die overcapaciteit bieden of een te grote impact hebben op de inrichtingen: Vleurgat, Georges-Henri, Boileau, Woluwetunnel.”

Brussel Mobiliteit erkent dat de autobezittende Brusselaar zijn voertuig vooral voor korte verplaatsingen (<5 km) gebruikt en dat in deze afstandscategorie een belangrijke *modal shift* naar de actieve modi gerealiseerd moet worden (cf. p. 47-48). Verder blijkt uit onderzoek van datzelfde Brussel Mobiliteit dat het aandeel korte afstanden in het autoverkeer op de Kleine Ring tot de hoogste van het Gewest behoort. Dat het bestaan van de tunnels een doorslaggevende factor is in de keuze voor de auto voor deze verplaatsingen, hoeft geen betoog. En toch stelt het ontwerp van GewMP zich geen vragen over de wenselijkheid van de instandhouding van een stadssnelweg in het centrum van de stad (terwijl het dat wel doet voor de stadstoegangen).

In plaats van aan te zetten tot autogebruik, moet de inrichting van de Kleine Ring autoverplaatsingen waarvoor ernstige alternatieven bestaan, ontraden. Het behoud van de tunnels *a priori* werkt het behalen van volgende doelstellingen van het GewMP tegen:

- De *modal shift* naar stappen en fietsen voor verplaatsingen onder 5 km zal worden afgeremd, precies daar waar het potentieel het grootst is, en dat terwijl het GewMP “de bevolking meer [wil] laten bewegen” (p. 35);
- De tunnels maken het voor automobilisten en hun navigatiesystemen aantrekkelijk om doorheen de stad te gaan, terwijl de voorkeursroute voor doorgaand autoverkeer en voor autoverplaatsingen tussen polen van de tweede kroon over de Grote Ring zou moeten lopen (cf. p. 57 en p. 78-80);
- Het overmatige gebruik van de Kleine Ring voor particuliere gemotoriseerde verplaatsingen doet afbreuk aan de performantie ervan voor essentiële stedelijke functies: hulpdiensten, goederenvervoer, verplaatsingen voor uitoefening beroep;
- De aanwezigheid, in het centrum van het Gewest, van een weginrichting die ontworpen is voor hoge snelheden, moedigt ook op andere wegen (COMFORT en WIJK) aan tot snel rijden (↔ p. 37 en actie A.1: zone 30 in het hele Gewest);

- De inrichting als stadssnelweg is niet compatibel met de verkeersverzamelende en -verdelende functie: de tunnels creëren een hoge wegcapaciteit, maar de weg moet veelvuldig met straten met een beperkt gabarit verknopen, wat leidt tot flessenhalzen en dus congestie (↔ p. 36);
- De budgetten nodig voor het onderhoud van de tunnels zijn een tegenvoorbeeld van de doelstelling om “de begrotingsmiddelen van het Gewest te investeren in de meest kosteneffectieve projecten” (p. 40), zeker indien de maatschappelijke kosten worden beschouwd;
- Een betere inpassing van de Kleine Ring in het stedelijk weefsel (cf. p. 75) en de vermindering van de barrièrewerking zijn onmogelijk zolang de tunnelinfrastructuur onaangeroerd blijft.

Gegeven het hoge aandeel van korte autoverplaatsingen op de Kleine Ring, de hyperbereikbaarheid met het openbaar vervoer en spoedig ook met de fiets, de herinrichting van de stadstoegangen en de in het vooruitzicht gestelde globale afname van het modale aandeel van de auto, vragen we dat het GewMP perspectief biedt op een inrichting van de Kleine Ring als stadsboulevard (met het vak Saintelette – Kunst-Wet – Zuid op PLUS-niveau en het westelijke vak op COMFORT-niveau).

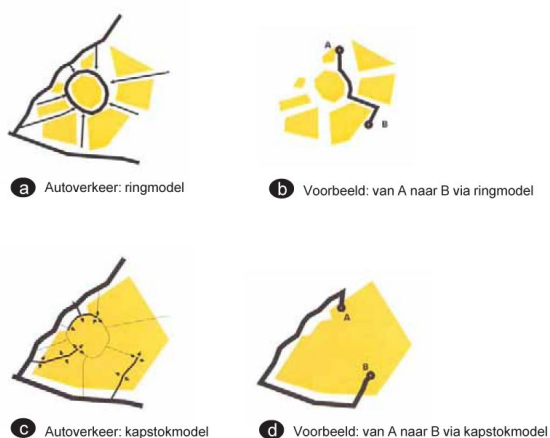
Daarmee zou het GewMP tevens tegemoetkomen aan de opmerkingen van het MER inzake de “(zwakke) perceptie van de Vijfhoek vanaf de Kleine Ring”. Deze “zal niet verbeteren aangezien er niet gedacht wordt aan een totaalzicht met betrekking tot de heraanleg ervan, maar aan gerichte tussenkomsten met verschillende aanpakken, ondanks de mogelijkheid om erover na te denken naar aanleiding van het programma ter renovatie van de tunnels [...]” (cf. MER p. 340) en het advies van het MER om een “globale visie met betrekking tot een globale perceptie van de Kleine Ring” op te stellen (aanbeveling 8, p. 375).

- 20 We bevelen aan om de principes inzake het dynamisch beheer van verkeersstromen (p. 78) en de strategische rol voor de Ring (p. 78-80) met elkaar te verbinden door ze te funderen op één stevig verkeerskundig concept: de verkeersgeleiding moet erop gericht zijn het autoverkeer tussen wijken binnen het Gewest te sturen over de richting periferie gelegen ringweg(en).

Dit concept is sinds lange tijd in voege in tal van concentrisch gegroeide steden in binnen- en buitenland, met name ter wille van de verkeersleefbaarheid, en lijkt ook door het GewMP te worden onderschreven – dat doet de kaart van de controleniveau’s althans vermoeden. Wij vragen om het consequent op het hele Brusselse grondgebied toe te passen. Dat betekent, naast het versterken van de verkeersverzamelende en -verdelende functie van de Grote Ring op agglomeratieniveau (cf. bovenaan p. 79), ook het geleiden van autoverkeer tussen (delen van de) wijken in de eerste kroon over de Middenring eerder dan over de Kleine Ring.

De consequente toepassing van dit concept leidt logischerwijs tot een herdefiniëring van de verkeersrol van de Kleine Ring: niet meer de aangewezen snelle route voor intragewestelijke autoverplaatsingen in alle richtingen, maar ‘slechts’ de toegangsweg tot en de verkeersverzamelaar en -verdeler voor het metropolitaan centrum<sup>3</sup>. De combinatie van deze twee functies is op zich al voldoende zwaar, gegeven de ruimtelijke draagkracht van de Kleine Ring en de dichtbevolkte en dichtbebouwde aanliggende wijken. Nu wordt het perspectief op dalende verkeersintensiteiten en een herinrichting tot stadsboulevard (cf. opmerkingen 18 en 19 supra) ook een haalbare kaart.

Het hierboven beschreven concept voor de verkeersgeleiding wordt in het Leuvense mobiliteitsplan (2002) het ‘kapstokmodel’ genoemd; de kapstokken zijn daarin de wegen die het verkeer uit de wijken opvangen en naar de richting periferie gelegen ringwegen leiden.



Figuur 2: Ringmodel vs. kapstokmodel. Mobiliteitsplan Stad Leuven, 2002.

Om de toepassing van het verkeersgeleidingsconcept te doen slagen en de verkeersleefbaarheid in de stad te verbeteren, is het cruciaal dat Brussel een constructieve dialoog aangaat met het Vlaams Gewest over de herinrichting van de Grote Ring.

We dringen er ook op aan dat het Brussels Gewest met het Vlaams en het Waals Gewest een gezamenlijke visie op de verkeersgeleiding van/naar de polen gelegen binnen de R0 uitwerkt, om deze vervolgens te implementeren in navigatiesystemen en (een aan herziening onderworpen) bewegwijzering. Dit lijkt ons een noodzakelijke actie voor de doeltreffendheid van de controleniveaus (p. 78 van het ontwerp van GewMP) en de leesbaarheid van het wegennet (cf. MER p. 359). Neem de noodzaak van een intergewestelijke verkeersgeleiding

<sup>3</sup> Zoals gedefinieerd in de inleiding van het GPDO, i.e. de Vijfhoek en de direct aanliggende wijken in de eerste kroon, reikend tot aan de stations Noord, Schuman, Luxemburg, Zuid en West.

expliciet op in het vierde punt (“interne verkeer beperken dat het Gewest doorkruist”) in de opsomming bovenaan p. 79

### Parkeren, een beleid dat spoort met de mobiliteitsvisie

- 21 We vragen om toe te voegen dat parkeren in zijn aansporende dimensie gebruikt moet worden om niet alleen het *gebruik* (p. 83) maar ook het *bezit* van de personenauto te verminderen: door marktconforme tarieven voor de bewonerskaart (of in elk geval tarieven die beduidend hoger zijn dan vandaag), maar ook door het juridisch en fysiek dissociëren van parkeergelegenheid en perceel.
- 22 Het is belangrijk dat het GewMP zich niet alleen uitspreekt over het on-street parkeren, maar ook de bakens uitzet voor het *beleid inzake off-street parking*. Actie A.4 bevat goede elementen, maar verbindt deze onvoldoende met elkaar. Een coherent ‘narratief’ voor het parkeerbeleid, i.h.b. off-street parking, ontbreekt. Behalve *Parking as a Service* (van bezit naar gebruik, cf. actie C.4) zijn volgende concepten waardevol als sleutelementen voor het beleid: *unbundled parking* is de strategie volgens dewelke parkeerplaatsen structureel niet langer samen met een woon- of handelseenheid worden verkocht of verhuurd; *walkable parking* bundelt parkeergelegenheid voor bewoners en bezoekers in doordacht gesitueerde buurtparkings, draagt zo bij tot de *modal shift* naar stappen en fietsen en tot de beperking van ‘zoekverkeer’ in de wijkstraten. Ook de rol van de privésector moet deel uitmaken van de visie; we verwijzen naar BePark en buitenlandse bedrijven als ParkBee.

“Formalisering in een instrument op gewestelijke schaal” toevoegen aan de tabel (p. 114) van indicatoren en doelstellingen. Dit instrument moet worden gerealiseerd op korte termijn.

### **Slaagvoorwaarden**

- 23 Het GewMP formuleert herhaaldelijk de intentie om de *inrichting van de openbare ruimte* in de toekomst op een *transversale* manier aan te pakken: “participatieve en transversale aanpak [...] om een transversaal actieprogramma uit te werken en uit te voeren rondom een emblematisch weginrichtingsproject” (p. 97), “een globale visie [...] ontwikkelen rond de besteding van het gewestelijk budget aan mobiliteit en de herinrichting van de openbare ruimte, dat maximale coherentie inzake te ondernemen acties nastreeft” (p. 100) en “samenhang van de interventies en de visie op strategische assen voor de ruimtelijke structuur en de ontwikkeling van het Gewest te garanderen [...] de transversaliteit van de interventies te bevorderen” (p. 100).

Deze aanpak klinkt veelbelovend. Helaas geeft het Plan voor de Inrichting van het Wegennet (PIW, cf. p. 186-189) helemaal geen blijk van zo’n transversale aanpak. Dit PIW is een beknopte

opsomming van inrichtingsprojecten van (delen van) grote wegen, zonder dat deze deel uitmaken van een geterritorialiseerde mobiliteitsvisie, laat staan van een integrale ruimtelijke visie. Waar zijn de “meerdere operatoren” waarvan sprake op p. 100?

Opdat de huidige en potentiële rol van de structurerende assen voor de mobiliteit, voor het stedelijk leven en voor het landschap wordt erkend en maximaal gevaloriseerd, is het absoluut noodzakelijk om voor elk van de in het PIW opgenomen assen een geïntegreerde ruimtelijke en verkeerskundige toekomstvisie te ontwikkelen alvorens technische plannen worden getekend (zie ook MER p. 340). De toekomstvisie fungeert als leidraad die de coherentie tussen de projecten verzekert en dus toelaat de hierboven geciteerde doelstellingen te realiseren.<sup>4</sup> De programma's van het PIW zouden geen loutere mobiliteitsprojecten, maar volwaardige stadsprojecten moeten zijn. Het Gewestelijk Comité voor Territoriale Ontwikkeling (GCTO) is de aangewezen instantie om deze visievorming te initiëren en te coördineren.

- 24 Ook voor de Kleine Ring, waarvan de gedeeltelijke herinrichting reeds is aangevat, is nog behoefte aan zo'n toekomstvisie. Deze verkent het potentieel van een reconversie van de tunnels naar andere mobiliteits- en stedelijke functies en weegt de kosten en baten van een reconversie voor elke tunnel (en niet alleen de “tunnels die [vandaag] overcapaciteit bieden” cf. p. 77 – een gewestelijk mobiliteitsplan moet voluntaristischer zijn) tegen elkaar af. We verwijzen in dit kader naar de *Mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris sur le devenir du périphérique parisien*, die perspectief biedt op een transformatie van de Parijse snelweg tot een stadsboulevard tegen 2030 (cf. opmerking 45).

### Opmerkingen aangaande Deel 3: Het actieplan

- 25 Actie A.2  
Parkeerbeleid expliciet opnemen in de hefboomen om verkeersluwe wijken te creëren (link met actie A.4 en *walkable parking* cf. opmerking 22 supra).
- 26 Actie A.6  
De verhouding met actie B.2 is niet duidelijk, temeer daar de emblematische openbare ruimten zich op de grote stedelijke assen bevinden.

---

<sup>4</sup> Naar het voorbeeld van het beleidsinstrument 'streefbeeld' in Vlaanderen: <https://www.mobielvlaanderen.be/studies/streefbeeld.php>.

27 Actie B.1

Binnen het referentiekader bijzondere aandacht schenken aan:

- de inrichting van verkeersluwe wijken ('receptenboek' van planconcepten en inrichtingsprincipes die doorgaand verkeer door de wijken ontmoedigen – link met A.2);
- de Stappen PLUS- en COMFORT-trajecten en in het bijzonder de voetgangersboulevards: voor deze assen is de standaardinrichting van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening niet voldoende;
- de fietsroutes (er is behoefte aan een gewestelijk 'vocabularium' van inrichtingen, die het Brussels fietsnetwerk en de specialisatie Fiets herkenbaar en *self-explaining* maken, vb. hoe moet een fietsstraat er in Brussel eruitzien? welke inrichtingen zijn gewenst op een Fiets COMFORT- / Auto WIJK-traject? – link met B.4 en cf. opmerkingen 6 en 8 supra);
- de *kerb / curb* (stoeprand: een doordachte inrichting van dit deel van de openbare ruimte laat een gebruik toe dat verschilt naargelang het moment van de dag: leveringen in de ochtend, terrassen in de namiddag, parking 's nachts, pick-up/drop-off...);
- de elementen genoemd in aanbeveling 8 op p. 375 van het MER.

28 Actie B.2

- In de tekst toevoegen dat deze actie betrekking heeft op de programma's van het PIW.
- Verhouding met actie A.6 is niet duidelijk, cf. opmerking 26 supra.
- Onze aanbevelingen in opmerking 23 supra zijn van toepassing op deze actie. "Geïntegreerde ruimtelijke en verkeerskundige toekomstvisies (streefbeelden) opstellen voor elk van de structurerende assen" toevoegen bij de concrete maatregelen. "Opgestelde toekomstvisies" toevoegen als indicator; het totaal van de vijf toekomstbeelden te realiseren tegen 2025. GCTO toevoegen als piloot (link met actie E.4).
- De maatregel m.b.t. stadsboulevards uitbreiden naar de binnenstedelijke assen, cf. opmerkingen 18, 19 en 24 supra.

29 Actie B.4

Aan de maatregelen toevoegen:

- de evaluatiecriteria van de fietsroutes herbekijken (cf. kaart bovenaan p. 183: indien wegen zoals de Parklaan, de Waterloo- en de Charleroisesteenweg, alle drie Fiets COMFORT, vandaag als "axe conforme au PRM" worden geëvalueerd, zijn de criteria zelf aan herziening toe of wordt de evaluatie niet naar behoren uitgevoerd<sup>5</sup>);

---

<sup>5</sup> We mogen op Fiets PLUS- en Fiets COMFORT-wegen toch een gewenst befietsbaarheidsniveau 3 verwachten: "kinderen van 10 jaar kunnen er alleen fietsen, geofefende fietsers worden er niet opgehouden." (p. 106)

- een **signalisatie** op maat van het geïntegreerde Brusselse fietsnetwerk ontwerpen en onderhouden naarmate de realisatie van het netwerk vordert;
- via tijdelijke inrichtingen **quick-wins realiseren** om missing links weg te werken en op korte termijn performante continuïteiten te creëren.

30 Actie B.9

Aan de maatregelen toevoegen: “Met het Vlaams en het Waals Gewest een **verkeersgeleidingsplan** uitwerken voor het gebied binnen de R0 en dit plan implementeren in navigatiesystemen en bewegwijzering” (cf. opmerking 20 supra). Als alternatief kan een nieuwe actie toegevoegd worden, die deze maatregel koppelt aan elementen uit aanbeveling 8 op p. 375 van het MER.

31 Actie D.1

Aan de laatste maatregel de dimensie ‘**innovatie**’ toevoegen: “Van de nieuwe wijken in het Brussels Gewest proeftuinen maken voor de implementatie en test van mobiliteitsinnovaties”. Inspanningen om verplaatsingsgedrag te wijzigen leveren sneller resultaat op bij nieuwe inwoners van een wijk.

32 Acties D.6 en F.6

- De uitvoering van acties aan elkaar verbinden, zeker in de **communicatie**. Maatregelen die ongemakken met zich meebrengen, aan positieve acties koppelen.
- In de communicatie van maatregelen die voor bepaalde doelgroepen tijdelijk of permanent hinder veroorzaken (vb. kilometerheffing), duidelijk aanbrengen welke positieve effecten de maatregelen in kwestie hebben voor hun mobiliteit en hun leven in de stad (i.e. zich steeds de vraag stellen “wat geeft de stad terug aan haar burgers?” vb. meer publieke ruimte, vlottere autoverplaatsingen etc.).
- Erover waken dat de communicatie ten allen tijde gebruikersgericht en dat zij de polarisatie tussen (gebruikers van) bepaalde vervoermodi niet aanwakkert (vb. fietsers vs. auto’s). Gebruikers combineren immers vervoermiddelen.

33 Actie E.2

- Parking.brussels toevoegen als partner: parkeerbeleid moet een krachtig onderdeel zijn van het **lokaal mobiliteitscontract**.
- Het lokaal mobiliteitscontract moet verplicht een luik ‘burgerparticipatie’ omvatten: workshops *in situ*, *living labs* (link met actie A.3).

34 Actie E.4

Deze actie, met name de maatregel “De processen voor het ontwikkelen van gezamenlijke projecten tussen gewestelijke instellingen [...] verduidelijken en standaardiseren”, inbedden in de werking van het **GCTO**.



35 Actie E.5

In de ambitie toevoegen dat behalve aanvaarding ook de **toe-eigening** verhoogt en dus het functioneren van de nieuwe ruimten verbetert. Het gebruikersperspectief en de kennis die hieruit voortkomt moeten geïntegreerd worden in ontwerpen: een openbare ruimte is maar succesvol als ze tegemoetkomt aan de wensen en behoeften van de gebruikers.

## Opmerkingen aangaande Deel 4: Verordenend luik

### De voorschriften

36 Nr. 7: toevoegen: “[...] kadert alle gewestelijke en gemeentelijke interventies aan de openbare weg en aan de off-street parkeerfaciliteiten voor auto en fiets van de maas [...]”.

Toevoegen dat het lokaal mobiliteitscontract een participatief luik moet bevatten. Dit participatieve luik kan zich baseren op dat van de duurzame wijkcontracten.

37 Nr. 23: URL *publicspaces.brussels* is foutief en moet worden vervangen door *publicspace.brussels*.

38 Nr. 27: toevoegen aan het einde van de zin: “[...] conform het STOP-principe”.

39 Nr. 42: toevoegen: “Te allen tijde wordt een breedte van minimaal 5 meter vrijgehouden voor verplaatsingen op de voetgangersboulevard.”

40 Nr. 47: toevoegen: “Een niet-verkeerslichtengeregelde gelijkvloerse kruising van een Fiets PLUS-weg met een Auto COMFORT- of Auto WIJK-weg wordt zodanig ingericht dat het fietsverkeer op de Fiets PLUS-weg voorrang heeft.”

41 Nr. 50: herformuleren: “De routes van het Fiets PLUS- en Fiets COMFORT-netwerk die over het Auto WIJK-netwerk lopen, worden zo georganiseerd en aangelegd dat hier uitsluitend plaatselijk bestemmingsautoverkeer plaatsvindt. Deze vakken zijn bij voorkeur fietsstraten. Indien doorgaand verkeer er niet onmogelijk gemaakt kan worden, voorziet de inrichting minstens in een afgescheiden fietspad in de richting tegengesteld aan het autoverkeer, zodat dit geen belemmering vormt voor een performant ~~het~~ en veilig fietsverkeer.”

42 Voorschrift toevoegen in Afdeling 3: “Op de routes van het Fiets PLUS- en Fiets COMFORT-netwerk is het fietsverkeer overal gescheiden van het voetgangersverkeer, behalve in (woon)erven (verkeersbord F12a).” De inrichting van gedeelde trottoirs (verkeersbord D10)

gaat in tegen de principes van samenhang, snelheid, veiligheid en comfort voor de fietser, maar brengt ook het comfort en de veiligheid van voetgangers in het gedrang. Dit is a fortiori het geval op de Fiets PLUS- en COMFORT-routes, die geacht worden het fietsverkeer te kanaliseren.

- 43 Nr. 53: “zorgt voor het onderhoud van gewestelijke fietsroutes”: voor de helderheid bevelen we aan de terminologie van het nieuwe fietsnetwerk te gebruiken: “zorgt voor het onderhoud van de Fiets PLUS- en Fiets-COMFORT-routes”.
- 44 Volgende voorschriften toevoegen in Afdeling 7 en ze eenduidig coördineren met het ontwerp van herziening van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening:
- “Op niet door verkeerslichten geregelde kruispunten van Auto PLUS- / Auto COMFORT-wegen enerzijds en Auto WIJK-wegen anderzijds en gelegen binnen de bebouwde kom, voorziet de inrichting in een doorlopend trottoir langsheen de Auto PLUS- / Auto COMFORT-weg.” Het doorlopend trottoir creëert een poorteffect naar de verkeersluwe maas.
  - “De overgang tussen het trottoir en de rijbaan gebeurt:  
1° op Auto WIJK-wegen gelegen binnen de bebouwde kom, middels een verhoging van de rijbaan tot het niveau van de voetgangersweg, tenzij de plaatselijke omstandigheden dit technisch niet toelaten;<sup>6</sup>  
2° op Auto PLUS- en Auto COMFORT-wegen, hetzij middels een verhoging van de rijbaan tot het niveau van de voetgangersweg, hetzij middels een geleidelijke verlaging van de voetgangersweg.<sup>7</sup>”

---

<sup>6</sup> Deze formulering maakt de aanleg van een verkeersplateau ter hoogte van het kruispunt of de oversteekplaats verplicht, maar laat tevens toe de rijweg over een langere afstand op trottoirniveau te brengen. Slechts technische gegevens, vb. tramsporen in de straat, kunnen aanleiding geven tot afwijken.

<sup>7</sup> Hier wordt de keuze gelaten tussen de aanleg van een verkeersplateau ter hoogte van het kruispunt of de oversteekplaats enerzijds en de verlaging van het trottoir anderzijds.

## Opmerkingen aangaande Deel 5: Specifiek gedeelte

45 Wij vragen om de ambities van het Plan voor de Inrichting van het Wegennet (PIW, p. 186-189) in lijn te brengen met de City Vision en de Mobility Vision. Laten we even vergelijken met Parijs. In eenzelfde tijdsspanne van 11 jaar:

- voorziet het ontwerp van GewMP in “begeleidende maatregelen om de verkeersoverlast voor de omwonenden te beperken” en in de “*invraagstelling* van het behoud van bepaalde infrastructuur [...] *denkcoëfening* met betrekking tot de bestaande weginfrastructuur, die *eventueel* afgebroken moet worden” (Middenring resp. Louizalaan, p. 187);
- maakt Parijs zijn Boulevard Périphérique tot “*un espace de respiration*”!<sup>8</sup>

Met het voltooiën van de in de vorige legislatuur ingezette gedeeltelijke herinrichting van de Kleine Ring mag Brussel zich niet tevreden stellen. De implementatie van de maatregelen van het GewMP maakt het mogelijk een groter voluntarisme aan de dag te leggen voor de structurerende assen en in het bijzonder voor de Kleine Ring.

46 Zowel voor de Kleine Ring, de Middenring-Oost, de Louizalaan en de stadstoegangen moet de ambitie vanuit principe de ‘aanleg van stadsboulevards’ zijn. Dit houdt in dat de stadssnelwegen op elk van deze assen worden afgebouwd, dat behoud dan wel reconversie van de bestaande tunnels op hun kosten en baten worden onderzocht in het licht van ruimtelijke en mobiliteitsdoelstellingen.

De ambitie “herdefiniëring van de verschillende assen, om deze beter te integreren in hun stedelijke context” die het ontwerp van GewMP heeft voor de stadstoegangen, moet op dezelfde manier van toepassing zijn op de andere Auto PLUS-wegen.

---

<sup>8</sup> Cf. <https://www.paris.fr/actualites/40-propositions-pour-transformer-le-peripherique-6844> .

Zie ook <https://www.blog-territorial.fr/grand-paris-lheure-de-la-metamorphose-pour-le-peripherique/> :

« [...] la Mairie de Paris a décidé d’entamer une transformation de l’autoroute urbaine [...] ambition de faire du périphérique un véritable boulevard à la croisée des habitudes franciliennes et des volontés écologiques. Le moment est donc venu pour l’autoroute urbaine la plus empruntée d’Île-de-France d’opérer une véritable mue pour les dix prochaines années ! »

« [...] mode de gouvernance du périphérique. Une première mesure qui implique la création d’une structure de coopération, de pilotage et de financement de ce vaste projet, regroupant les partenaires publics mais aussi les collectivités concernées [...] créant une commission au sein de laquelle seront étudiés les projets visant à transformer le périphérique d’une part et les projets d’urbanisme à proximité d’autre part. »