

# PV Workshop 1 – Mobiliteitsonderzoek Odon Warland

Wandeling in de buurt, presentatie en synthese van de mobiliteitsdiagnose en uitwisselingsmomenten in de zaal (Simone Blanchard School) – 11/02/2020 (18h00-20h30)

## Intro – Studieachtergrond

- Bedoeling is na te denken over een **verkeersplan** om het **verkeer en de snelheden te verminderen** en te **vermijden** dat mensen die geen buurtbewoners zijn of er niet werken **met hun wagen door** de straten van de wijk **rijden**.
- Maakt deel uit van de uitvoering van het nieuwe Regionale Mobiliteitsplan **Good Move**, gericht op het verminderen van het verkeer in woonwijken tussen de grote verkeersassen ("principe van autoluwe zones").
- Betrokkenheid van de buurtbewoners om input te krijgen vanuit hun kennis van de wijk om **de pre-diagnose van de mobiliteit door** het ontwerp bureau te **vervolledigen** (in termen van gebruik, veiligheid voor de verschillende vervoersmodi): op basis van een wandeling en haltes op de verschillende kruispunten en aandachtspunten, het markeren op de kaarten van de extra elementen en aandachtspunten die moeten worden verstrekt.
- Over een maand wordt een tweede workshop gehouden met als doel samen per kleine groep na te denken over de mogelijke oplossingen voor het verkeersplan.
- Een studie die parallel wordt uitgevoerd met de concrete herontwikkeling van Odon Warlandlaan en die gebaseerd zal zijn op de conclusies van de mobiliteitsstudie.

## Stop 1 – Kruispunt Odon Warland/Berré/Vandervleet/Spruyt



### Pre-diagnose door het ontwerp bureau :

- Complex 5-baans kruispunt met meestal tweerichtingsstraten, waardoor het voor alle gebruikers moeilijk en onveilig is om vanuit de meer lokale straten op het kruispunt in te voegen (conflicten, respect voor prioriteiten).
- De grote verkeersstromen op de Odon Warlandlaan zorgen voor opstoppingen tijdens de spitsuren.
- De huidige inrichting van de Odon Warlandlaan nodigt uit tot snelheidsversnellingen (de radargegevens van de politie laten veel snelheidsovertredingen zien met pieken van meer dan 100 km/u 's nachts). Daarom test de gemeente tijdelijke apparaten om dit te voorkomen en de gebruikers bewust te maken van de 30 km/u-limiet. Dit met het oog op de heraanleg van de laan, met de bedoeling verkeersdrempels te plaatsen voor meer veiligheid. (*Feedback bewoners?*)
- De Vandervleetstraat werd reeds een éénrichtingsverkeerstraat om het kruispunt te ontlasten en, met hetzelfde doel voor ogen, worden testen uitgevoerd om van de Spruytstraat een doodlopende straat te maken.
- Dit kruispunt is ook vaak een ingangspunt voor ouders die hun kind komen afzetten of ophalen bij de Simone Blanchard school, vaak op tijdstippen die samenvallen met momenten waarin het verkeer net het meest overbelast is. Er is ook een kinderdagverblijf (Petit TGV) vlakbij in de laan.
- Door de verkeersdruk en de huidige configuratie van de buurt, kunnen de zebrapaden gevaarlijk zijn (lange oversteekplaatsen die niet door verbrede stoepen worden beveiligd).



### Feedback van de bewoners:

- Voorstel om op het kruispunt een plateau aan te leggen om de snelheid te verminderen wegens ontevredenheid over de huidige inrichting van het rondpunt (geen respect voor de voorrangregels op het rondpunt, langs rechts voorbijsteken,...)
- Voorstel om de fietsenstallingen elders op het rondpunt te plaatsen, eventueel aan de zijkant van het park om ruimte te besparen en de veiligheid van de plaats te verbeteren.
- De tijdelijke doodlopende straat in de Spruytstraat is een bron van onveiligheid: versterkt de onveiligheid onderaan de appartementsblokken in de Uyttenhovestraat en langs het park, te grote omwegen vereist om vanuit de Odon Warlandlaan naar de Spruytstraat of de Uyttenhovestraat te gaan waardoor veel chauffeurs door de straat rijden op de stoep (politie en ambulances inbegrepen). Het Agentschap Net Brussel doet niet langer de huisvuilophaling van de bewoners, de vuilnisbakken moeten door de straatbewoners op de Odon Warland of Uyttenhove worden afgezet. Gebrek aan communicatie over het doodlopend maken van de straat vanwege de gemeente.
- Vroeger was een gefaseerd rondpunt aangelegd, wat veel meer gewaardeerd werd (zie voorstel van het Buurtcomité).
- De markeringen moeten worden verbeterd: de zebrapaden zijn gevaarlijk.

## **Stop 2 – Kruispunt Odon Warland/Charles Woeste**



### Pre-diagnose door het ontwerp bureau:

- Dit kruispunt vormt de verbinding tussen de residentiële buurt waar het rustiger moet worden en die van het verkeer moet worden afgeschermd en de as tussen de wijken die meer verkeer zou moeten kunnen verwerken.
- Het oude Regionaal Mobiliteitsplan (Iris II) heeft een rol toebedeeld aan de diverse assen op basis van hun belang voor het autoverkeer, alleen: Charles Woeste was een as tussen wijken, Odon Warland een verzamelaar tussen de wijkassen. Het nieuwe Regionaal Mobiliteitsplan Good Move integreert alle andere vervoersmodi door aan elke vorm van verplaatsing een niveau van belang toe te kennen (wandelen, fietsen, openbaar vervoer, auto, vrachtwagens) in functie van de stedelijke context en de mobiliteitsnetwerken: dit is de multimodale specialisatie van de wegen.
- In Good Move behoudt Charles Woeste zijn belang als tussenniveau voor het autoverkeer, maar wordt deze laan even belangrijk voor het openbaar vervoer (tram 51), de fietsen (fietspaden en Regionale Fietsroute 12) en wandelingen.
- Odon Warland zakt van niveau voor wat het autoverkeer betreft en is, net als de andere wegen in de wijk, een lokale buurtontsluitingsweg geworden. Anderzijds krijgt het een intermediair belang voor de voetgangers, gezien de aanwezige voorzieningen in de wijk (school, kinderdagverblijven, rusthuizen, kleine winkels, Huybrechtspark).
- Het kruispunt is op regionaal niveau geregistreerd als een Concentratiezone voor ongevallen ("ZACA"). De huidige configuratie van het kruispunt, waarvan het verkeer zonder verkeerslichten wordt geregeld, met bijkomend een hoog verkeersvolume, bevordert conflicten tussen gebruikers en het risico op ongevallen: vorming van files rechts van de tramsporen voor het links afslaand verkeer vertrekkende van de twee takken van Odon Warlandlaan, opstoppingen en conflicten als gevolg van wachtende wagens in het verkeer, maar ook voor de trams (risico op ongevallen).

- Charles Woeste is een prioritaire weg, maar deze prioriteiten worden door de configuratie van het kruispunt niet altijd gerespecteerd.
- Deze conflicten maken het ook moeilijker voor fietsers en voetgangers om over te steken, vooral om bij de nabijgelegen tramhalte op de centrale berm te komen.
- Het is ook de hoofdingang van het Huybrechtspark (voetgangersstroom).
- Mogelijke oplossing: een kruispunt met verkeerslichten? Mogelijk als het verkeer vermindert, kan een impact hebben door de gebruikers van buiten de wijk ertoe aan te zetten om de assen bestemd voor transitverkeer te gebruiken eerder dan de buurtontsluitingswegen.



#### Feedback van de bewoners:

- De Charles Woestelaan is pas sinds kort een voorrangsweg geworden en sommigen respecteren die nog steeds niet.
- Als fietser is het oversteken van het kruispunt echt gevaarlijk.
- Vrachtwagens rijden deels over de stoep als ze vanuit Odon Warland rechtsaf slaan op Charles Woeste.
- Voorstel om verkeerslichten te voorzien die aangaan als de tram aankomt (zoals in Louise) of om bestuurders die midden op het kruispunt parkeren te beboeten via bewakingscamera's (zoals in IJzer).
- Voorstel om de herinrichting van O. Warland te kopiëren (ook vanuit esthetisch oogpunt) op het gedeelte aan de andere kant van Charles Woeste (westkant) die recentelijk heraangelegd werd: lanen gescheiden door beplante centrale berm, verhoogde oversteekplaatsen.

### Stop 3 – Kruispunt Charles Woeste/Uyttenhove



#### Pre-diagnose door het ontwerp bureau:

- Tweede ingang van het Huybrechtspark.
- Hier is er geen sprake van een auto/tram-conflict, alleen fietsers mogen Charles Woeste oversteken.
- De Uyttenhovestraat is reeds als een beperkte eenrichtingsstraat aangelegd (fietsen in tegenovergestelde richting toegelaten): dit is het type ontwikkeling dat in éénrichtingsstraten kan worden uitgevoerd voor het verkeersplan.



#### Feedback van de bewoners:

- Er zijn weinig fietsers op de Uyttenhovestraat, terwijl er veel meer zijn op O. Warland.
- De fietsenstalling (2 bogen) op de Charles Woeste (net ten zuiden van de perimeter) is slecht gelegen en onpraktisch.
- Voorstel om op de O. Warland op de stoep aan de parkzijde een fietspad aan te leggen, gezien de beschikbare breedte.
- Aandacht voor de veiligheid van Personen met Beperkte Mobiliteit (PBM).

#### Stop 4 – Kruispunt Uyttenhove/Spruyt



##### Pre-diagnose door het ontwerpbureau:

- Het verkeer in deze straat is al zeer lokaal en beschermd tegen doorgaand verkeer, zij bedient de woningen en lokale activiteiten in de straat.



##### Feedback van de bewoners:

- De oversteekplaats voor voetgangers, op weg naar de Delhaize is onlangs afgesloten door blokken. De bewoners vragen zich af waarom, het is immers een zeer handige kortere voetgangersweg. Anderen vestigen echter de aandacht op de onveiligheid van deze oversteekplaats.
- Door het feit dat de Spruytstraat nu een doodlopende straat werd, gaan autobestuurders de Uyttenhovestraat in de tegenovergestelde richting gebruiken. De straat had aan de Uyttenhovest zijde moeten worden afgesloten, dat zou voor hen zinvoller zijn geweest.

#### Stop 5 – Kruispunt Uyttenhove/Bulins



##### Pre-diagnose door het ontwerpbureau:

- Vertragingsapparaat (Betonnen verkeerskussens) om snelheidsversnellingen te voorkomen.
- Aanwezigheid van KMO-activiteiten waarvoor de toegankelijkheid moet worden gehandhaafd.
- Door de aanleg van voetpadverbredingen verloopt het oversteken veiliger.
- Aanwezigheid van economische activiteiten (lichte industrie) rond het Maurice De Moorplein en het project voor een nieuw Gemeenschappelijk Technisch Centrum zal een aantal toegankelijkheidsproblemen met zich meebrengen voor grotere wagens (schoolbussen, lichte vrachtwagens).



##### Feedback van de bewoners:

- Belangrijke overlast door de trillingen die de betonnen verkeerskussens in de Uyttenhovestraat veroorzaken. Het zou beter zijn om die te vervangen door een verkeersdrempel of om die niet in de buurt van woningen te plaatsen (eerder vóór de economische activiteiten).
- Vrachtwagens moeten bij het verlaten van Bulinsstraat manoeuvreren om de Uyttenhovestraat te bereiken (verminderde draaihoek en conflict met het illegaal parkeren op het zebrapad in de Uyttenhovestraat).
- Overlast die ook verband houdt met het ACV: genereert veel verkeer (voetgangers en wagens) en het niet respecteren van de parkings voor PBM's.

## Stop 6 – Kruispunt Odon Warland/Bulins/Mayelle

### Pre-diagnose door het ontwerp bureau:

- Een 4-baans kruispunt, iets minder complex dan Kruispunt 1.
- De oversteekplaatsen voor voetgangers blijven onveilig (geen voetpadverbredingen).
- Aanwezigheid van een kinderdagverblijf en een rusthuis, vandaar de test van de aanleg van een wegversmalling aan de rechterkant van het rusthuis teneinde het verkeer en de snelheden te verminderen. (*Feedback bewoners?*)

### Feedback van de bewoners:

- De stoep is te hoog aan de ingang van het rusthuis Warlandis en de aanwezigheid van een wegwijzer vóór de ingang is ook problematisch.
- Voorstel om een kiss & ride zone aan te leggen vóór de ingang van het rusthuis op de O. Warland.
- De wegversmalling veroorzaakt veel conflicten -> voorstel om de voorrangrichting om te keren.
- Het uitzicht van de laan (bomen en brede voetpaden) moet behouden blijven.
- De afwezigheid van verbrede betonnen verkeerskussens leidt tot illegaal parkeren langs de zebapaden, waardoor het invoegen vanuit de Mayelle- en Bulinsstraten gevaarlijk wordt (gebrekkig zichtveld).
- Voetgangers worden in gevaar gebracht bij het oversteken van de Bulinsstraat richting het rusthuis wegens het gebrekkig zichtveld van de automobilisten die vanuit de Odon Warlandlaan inrijden (rechtsaf draaien).
- Voorstel om de oversteekplaatsen voor voetgangers te verhogen en de afstand tussen elke oversteekplaats te verminderen (aandacht voor PBM's).
- Soms staan er bestelwagens op de fietsstrook vóór het rusthuis geparkeerd.

## Stop 7 – Kruispunt Odon Warland/Pannenhuis/De Meyer

### Pre-diagnose door het ontwerp bureau:

- De A. De Meyerstraat bevindt zich op het grondgebied van de Stad Brussel (grens van onze interventieperimeter) en is de toegangsweg tot de wijk vanuit Laken en het groot rondpunt dat de enige mogelijkheid is om de spoorweg over te steken (via de Demeerstraat) tussen Belgica en Bockstael (toegang tot de NMBS-halte Tour&Taxis en het metrostation Pannenhuis), hetgeen het verkeersvolume verklaart.
- In de omgeving van het rondpunt bevinden zich een aantal kleine buurtwinkels, maar de aanwezigheid van het Colruyt warenhuis brengt inkomend verkeer met zich mee vanuit de Odon Warland en uitgaand verkeer via de De Moorstraat. De leveringen vinden plaats in de Pannenhuisstraat (de toegankelijkheid blijft gehandhaafd).
- Het kruispunt werd enkele jaren geleden heringericht om het veiliger te maken voor de gebruikers (*feedback bewoners? + veiligheid en verkeer ingang Colruyt*).



#### Feedback van de bewoners:

- Het inrijden van de Colruyt via de O. Warland veroorzaakt geen overlast aangezien de meeste klanten er te voet naartoe gaan en niet met de auto. Het zichtveld van voetgangers en wagens die de parkeergarage oprijden is echter beperkt (conflict).
- In de zomer belemmeren de zonnestrallen het zicht van de chauffeurs (in directe oost-west richting).
- Op het plein wordt de oprit van garage op nr. 17 in de A. De Meyerstraat vaak gebruikt als depot en dat genereert een aanzienlijk vrachtwagenverkeer.
- Bewoners spreken hun tevredenheid uit over de herinrichting van het plein.
- De parkeerplaats (1 plaats) langs het kleine plein belemmert het zicht bij aankomst vanuit de Mayellestraat in de richting van de Odon Warland.
- Voorstel om de 4 parkeerplaatsen in het centrum te verwijderen om de kwaliteit van het verblijf en de gezelligheid van deze openbare ruimte te verbeteren, nu dient die soms als stortplaats.

### **Stop 8 – Kruispunt Pannenhuis/OLV-Lourdeslaan/Demeer**



#### Pre-diagnose door het ontwerp bureau:

- De Pannenhuisstraat werd reeds tot een éénrichtingsstraat ingericht.
- De Demeerstraat op het grondgebied van de stad Brussel (grens van de perimeter) is éénrichting voor het binnenkomend verkeer in de wijk. De doorlopende tweerichtingsstraat op de OLV-Lourdeslaan maakt de doorgang van Laken naar Charles Woeste mogelijk, aldus waargenomen bij metingen tijdens de spitsuren. Deze wordt duidelijk gebruikt als een kortere weg om de overvolle Odon Warland-as te vermijden: test uitgevoerd met de Waze-applicatie, die aanspoort om deze route op elk moment te gebruiken. Het is dus belangrijk om na te denken over de toegelaten rijrichting op de OLV-Lourdeslaan om deze doorgang af te snijden die nadelig is voor de rust van de wijkbewoners, doch ervoor wakend dat de toegang voor de bewoners gemakkelijk blijft.



#### Feedback van de bewoners:

- Bewoners bevestigen het gebruik van OLV-Lourdeslaan voor doorgaand verkeer. Zij gebruiken die soms ook als transitroute om zo de O. Warland te vermijden.
- De lage en brede bolders zijn niet goed zichtbaar en gevaarlijk: de bewoners geven de voorkeur aan de dunnere en hogere palen zoals vroeger en zoals overal elders.

### **Stop 9 – Kruispunt Pannenhuis/Steppé/De Boeck/Laneau – geen stop voor groep 2**



#### Pre-diagnose door het ontwerp bureau:

- Aanwezigheid van een Ziegler magazijn in de Pannenhuisstraat, die in het absolute een goede bereikbaarheid behoeft, maar met aandacht voor de bereikbaarheid van grote vrachtwagens. Jaarlijks rijden er 10 tot 20 grote vrachtwagens naar het magazijn, er is dus geen sprake van intensief verkeer, maar de bereikbaarheid (draaicurve, de breedte van de baan voor het verkeer) moet wel gegarandeerd blijven.

- Deze wagens maken gebruik van de Pannenhuisstraat komende van de Demeerstraat. Door de wegorganisatie kan men de wijk niet verlaten via de Laanstraat (haaks gelegen en binnen de perimeter van Brussel-Stad). Zij zijn dus verplicht, gezien de grootte van de trailers, om de Pannenhuisstraat in de tegenovergestelde richting te nemen (klein gedeelte vóór Ziegler, goedgekeurd door de politie) om vervolgens door te rijden naar Laken (*Feedback bewoners op de overlast ten gevolge van die bedrijvigheid, conflict met het parkeren?*)



#### Feedback van de bewoners:

- Ziegler bleek geen grote bron van overlast te zijn. Een buurtbewoner wees erop dat er nog steeds vrachtwagens over het Grotplein rijden en dat dit problematisch is wanneer auto's illegaal in het centrum parkeren. In dat geval hebben de vrachtwagens niet genoeg ruimte om ze te ontwijken en moeten ze achteruit rijden.

### **Stop 10 – Grotplein – geen stop voor groep 2**



#### Pre-diagnose door het ontwerp bureau:

- De afgelopen jaren heraangelegd om de parkeerplaatsen beter af te bakenen en het plein te realiseren. Volgens Ziegler gebruiken hun vrachtwagens het plein niet langer meer. (*Feedback bewoners?*)
- Secundaire toegang tot de Grot OLV-Lourdes. (*Feedback bewoners over het gebruik van de Grot voor auto/voetgangers via dit plein?*).
- Aanwezigheid van een kinderdagverblijf (toegankelijkheid te behouden) (*Feedback bewoners bij in- en uitgang?*)
- Dienstingang van het rusthuis Magnolia (toegankelijkheid te behouden voor de hulpdienst- en bestelwagens)



#### Feedback van de bewoners:

- De gemeente geeft aan dat ze de ambitie heeft om deze toegang tot het Grotplein in de toekomst te heropenen (discussies aan de gang), de bewoners zijn er voorstander van.
- Er is een erfdienstbaarheid tussen de Baron de Laveleyestraat en de dienstingang van het rusthuis Magnolias in de Van Swaestraat. Deze is open van 9 tot 16 uur en erg handig voor voetgangers en fietsers, omdat de doorstroming van de wijk vanaf de Léopold I straat erg laag is. Een verlenging van de duurtijd van de openingsuren is wenselijk, thans te beperkt.

## Stop 11 – Kruispunt OLV-Lourdeslaan/Van Swae/Berré

### Pre-diagnose door het ontwerp bureau:

- De Steppéstraat en de Van Swaestraat zijn smalle straten die door hun inrichting met parkeerplaatsen in de twee richtingen wagens in tegenovergestelde richting niet toelaten elkaar te kruisen (ingeval van kruising moeten ze achteruit manoeuvreren wegens te geringe vrije ruimte). *(Feedback bewoners?)*
- Het is dus van belang om de organisatie van het verkeer in deze straten opnieuw te herbekijken om conflicten op te lossen en tegelijkertijd het doorgaand verkeer te ontmoedigen.
- De recente stoepverbreding bevordert de veiligheid op de zebrapaden en voor de PBM's. Ook het oversteken van het kruispunt door wagens verloopt veiliger door het tot stand brengen van een parkeerverbod op het kruispunt. *(Feedback bewoners?)*
- Rechthoekig zicht op de OLV-Lourdeslaan hetgeen het doorgaand verkeer en de snelheidsinhalingen bevordert. *(Feedback bewoners?)*

### Feedback van de bewoners:



- Bij de bewoners zijn de meningen verdeeld over het bestaan van een conflict tussen auto's die elkaar in tegengestelde richting kruisen. Sommigen vestigen de aandacht op het feit dat als er éénrichtingsverkeer voorzien zou worden in deze smalle straten, het verkeer zich in één straat zou concentreren en de rust in de buurt zou kunnen verstoren. De voorstanders geven aan dat dit gepaard moet gaan met voorzieningen om snelheidsovertredingen te vermijden.
- Sinds de O. Warland is de helling steil voor PBM's.
- Zebrapaden zijn niet rechtstreeks en er ontbreekt er één op de OLV-Lourdeslaan -> niet PBM-vriendelijk.

## Halte 12 – Het voorplein van de OLV-Lourdeskerk – geen stop voor groep 2

### Pre-diagnose door het ontwerp bureau :

- Zicht op de Baron de Laveleyestraat, omgebouwd tot fietsstraat (voorrang voor fietsers die niet mogen ingehaald worden): de richting van het verkeer zal niet veranderen (bereikbaarheid en context van de weg).
- In de laan wordt transitverkeer opgemerkt, eindigend langs de Kerk om de Charles Woeste te bereiken en de Odon Warlandlaan te vermijden (een honderdtal wagens), terwijl het voorplein een plaats is waar eerder actieve bewegingsmodi ter bezetting van de openbare ruimte worden nagestreefd.
- Het voorplein is niet opgenomen in de ZACA op regionaal niveau, maar het heeft de hoogste concentratie van ongevallen volgens recente politiegegevens, maar eveneens met tramwagens volgens de MIVB. Het niet respecteren van de voorrangregels in de Charles Woestelaan en zelfde probleem qua files met wagens rechts van de trams gezien wagens de mogelijkheid hebben om naar links draaien over de tramsporen.
- Mogelijke oplossing: het oversteken van de tramsporen langs het voorplein onmogelijk maken voor wagens? Dit zou autobestuurders die niet in de wijk moeten zijn ertoe kunnen aanzetten om de voor het doorgaand verkeer bestemde assen te gebruiken en geen gebruik meer te maken van lokale ontsluitingswegen (sluipverkeer wordt aldus afgesneden).





#### Feedback van de bewoners:

- Oversteekplaatsen op het voorplein zijn niet altijd toegankelijk voor PBM's (hoge stoepranden die hen verhinderen over te steken).
- De bewoners zijn er voorstander van om het verkeer rond de kerk te temperen, vooral omdat automobilisten de neiging hebben om te versnellen in de straten met éénrichtingsverkeer aan beide zijden van de kerk.

### **Stop 13 – Vandervleetstraat en terugkeer naar de school in de Berréstraat – geen stop voor groep 2**



#### Pre-diagnose door het ontwerp bureau:

- Straat onlangs heraangelegd als beperkte éénrichtingsverkeerstraat: project van de gemeente om dit éénrichtingsverkeer te verwezenlijken via een klassieke herinrichting of door het omvormen naar een woonzone: geen beslissing genomen in dit stadium.
- Een woonzone is een weginrichting waar de snelheid beperkt is tot 20 km/u, het wegdek uniform plat is en gedeeld wordt door alle gebruikers. (meer details in de zaal)
- Terugkeer naar de Berréstraat om de school te bereiken: mogelijke piste (maar geen beslissing in dit stadium) voor het inrichten van een schoolstraat die bestaat uit een tijdelijke onderbreking van het gemotoriseerde verkeer bij de in- en uitgangstijden van de klassen. (meer details in de zaal).



#### Feedback van de bewoners:

- Sommige bewoners maken voorbehoud met betrekking tot de aanleg van een schoolstraat in de Berréstraat, maar hebben begrip voor het probleem van de veiligheid voor kinderen op buurtniveau.