

Mobiliteit in de Lecharlierwijk



DE wijk vandaag
Participatieve Workshop 1

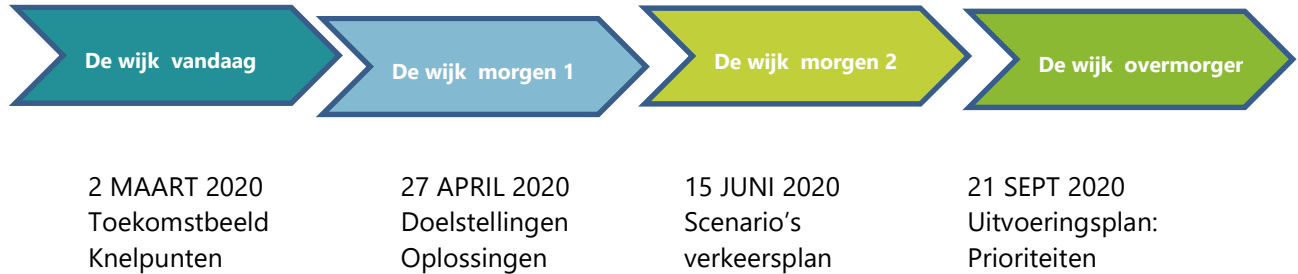
Maart 2020

TRIDÉÉ

De gemeente Jette lanceert een participatieve bezinning met de inwoners van de Lecharlierwijk rond drie vragen:

- Welke mobiliteit in de wijk?
- Wat kunnen we verbeteren met een verkeersplan?
- Welke veranderingen willen we?

Hier is de kalender.



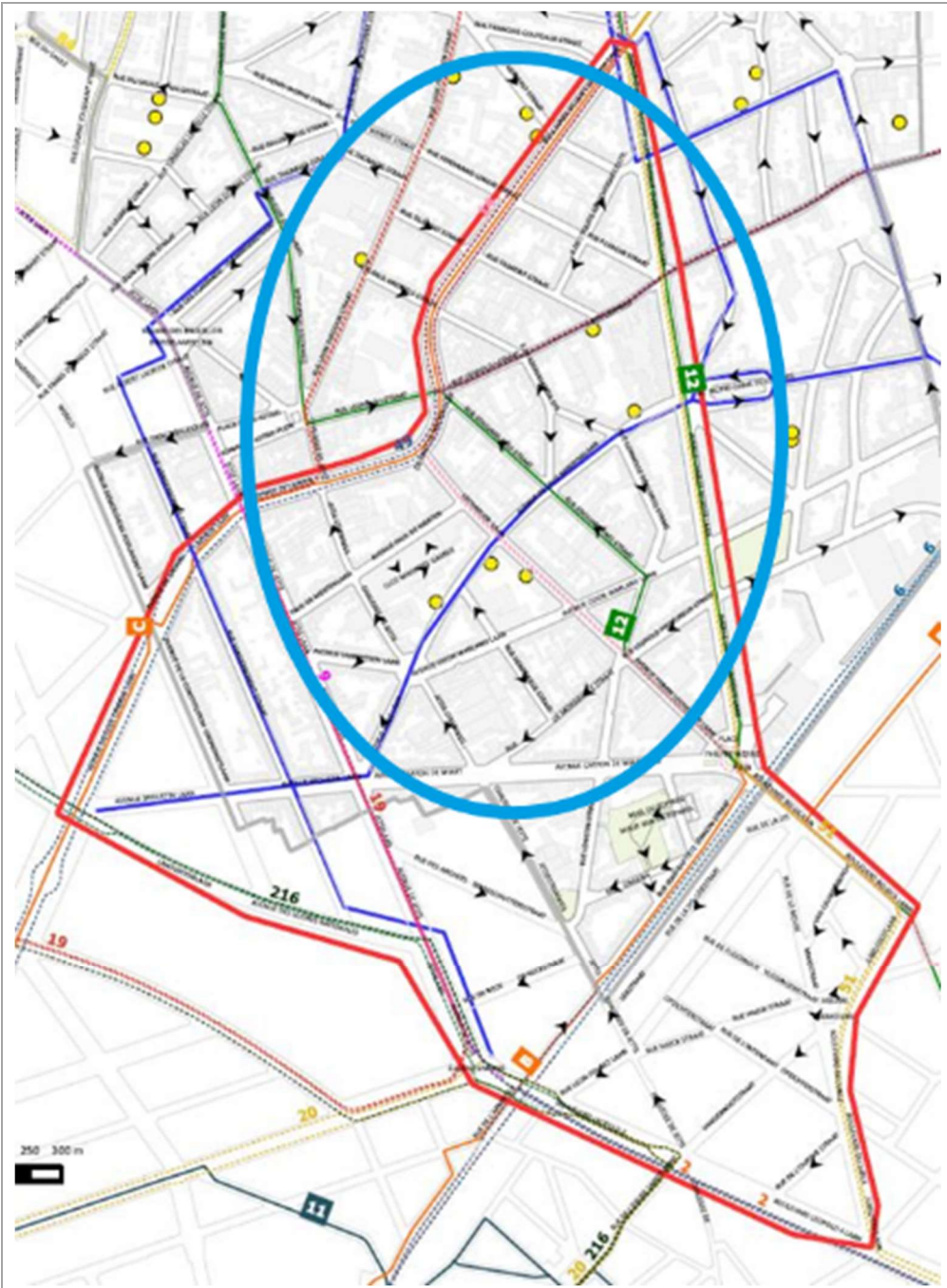
Plaats een zin om uit te leggen dat de agenda met het oog op covid 19 zal worden herzien.

Volg in detail de stappen en resultaten via deze link. Zelfs als u niet kan deelnemen, kan u zo op de hoogte blijven en reageren.

http://www.jette.irisnet.be/nl/tot-uw-dienst/mobiliteit-en-openbare-ruimte/participatie?set_language=nl

Op 2 maart 2020 vond een eerste bijeenkomst plaats over de Lecharlierwijk, de toekomstvisie en de mobiliteitsproblemen. Een vijftigtal inwoners namen deel aan de bezinning tijdens de workshop die plaatsvond tussen 19.30 en 22.00 uur in de Clarté-school, Firmin Lecharlierlaan.

De burgemeester en schepenen De Swaef en Van Nuffel gaven toelichting over de aanpak. De problematiek van de herontwikkeling van de Firmin Lecharlierlaan stelt zich reeds enige tijd. De doorgang van bus 14 heeft tijdelijke aanpassingen nodig gemaakt, maar de huidige staat van de straat vereist een definitieve herinrichting, ook wegen de scholengroep (alle niveaus) die zich daar bevindt. Vooraleer hierin verdere stappen te ondernemen, besloot het college de visie te verbreden en van start te gaan met **een open gedachtewisseling over de hele buurt**, gelegen tussen de Jetselaan, de Smet de Naeyerlaan, de Charles Woestelaan en de Carton de Wiartlaan. Het doel is **samen de pistes te bepalen om er een rustige wijk van te maken**, in de geest van het Gewestelijk Mobiliteitsplan GoodMove. Ter herinnering: de bestudeerde perimeter bestrijkt niet het geheel van het rustige deel (dat zich uitstrekt tot de assen Leopold II en de Jubelfeestlaan).



Verkeersluwe wijk
(GoodMove)

- Aantrekkelijk voor wandelaars, fietsers, openbaar vervoer
- Aangename, gezellige openbare ruimte
- Minder en trager verkeer
- Lokale toegankelijkheid

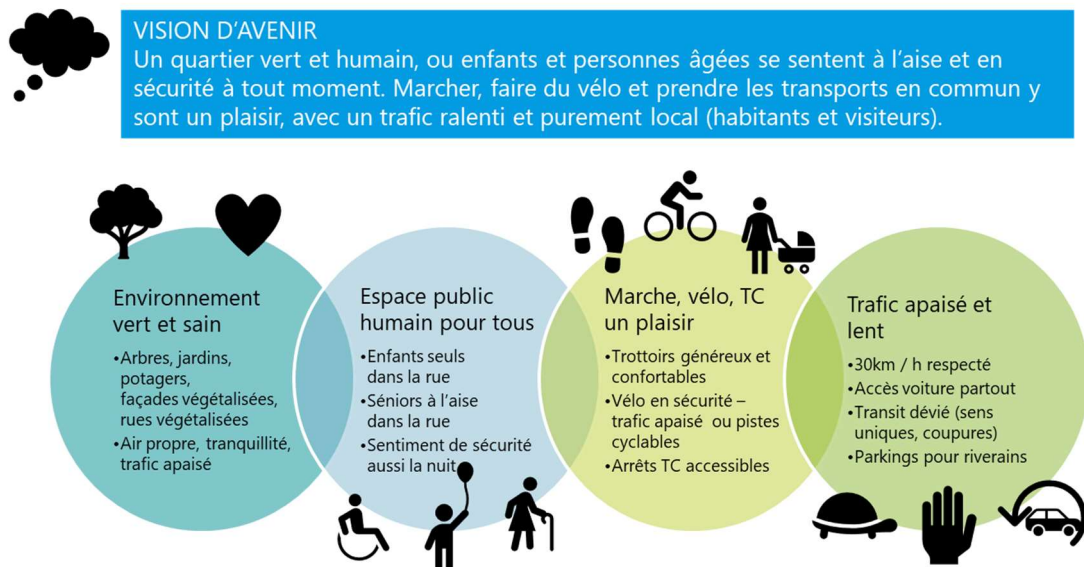
Tools

- 30 km/u.
- Verkeersplan = storend transitoverkeer bannen
- Herinrichtingen

Toekomstvisie op de wijk

In een eerste oefening hebben de deelnemers gedacht over hun algemene visie op de toekomst van de wijk. Ze wonen elke dag van het jaar in hun buurt. Maar hoe stellen ze zich die voor over tien of twintig jaar? Wat zijn de elementen die deze toekomst kenmerken? Individuele ideeën werden verzameld aan discussietafels en georganiseerd rond thema's in verband met mobiliteit.

Hier is een analyse van de krachtlijnen die eruit voortvloeien.



TOEKOMSTVISIE

Een groene en humane wijk, waar kinderen en ouderen zich op ieder moment gemakkelijk en veilig voelen. Wandelen, fietsen, het openbaar vervoer zijn aangenaam, met trager en enkel lokaal verkeer (enkel bewoners en bezoekers)

Een groene en gezonde omgeving

- * Bomen, tuinen, moestuinen, begroeiende gevels en groene straten
- * Propere lucht, rust, rustig verkeer

Een openbare ruimte op mensmaat voor iedereen

- * Kinderen alleen op straat
- * Senioren op hun gemak op straat
- * Gevoel van veiligheid ook s nachts

Wandelen, fietsen openbaar vervoer zijn een plezier

- * Ruime, comfortabele voetpaden
- * Veilig fietsen - rustig verkeer of fietspaden
- * Toegankelijke haltes openbaar vervoer

Rustig en traag verkeer

- * Gehandhaafd 30km/u
- * Overall toegang met de wagen
- * Transitverkeer omgeleid (eenrichtingsstraten, onderbrekingen)
- * Parkeerplaatsen voor bewoners

Een groene en gezonde omgeving

Voor de **omgeving** zijn er twee grote dromen, sterk gebonden aan het dagelijks leven van de bewoner. Vooreerst de droom van een groene wijk, die een schat aan concrete suggesties leverde: grote bomen, fruitbomen, struiken rond de voet van de bomen, microtuinen, begroeiende gevels (suggestie langs het atheneum in Odon Warlandlaan), moestuinen, zelfs hele straten die groene ruimte worden (toegang enkel voor bestemmingsverkeer) en de suggestie van peterschap voor bomen door de bewoners. Verder de droom van een gezonde, rustige buurt (zonder geluidsoverlast) waar men propere (onvervuilde) lucht ademt, wat duidelijk werd gebonden aan de vraag naar een rustige buurt met weinig gemotoriseerd verkeer.

Een openbare ruimte op mensenmaat voor iedereen

Voor **de openbare ruimte** droomt men van straten en pleinen op mensenmaat, waar kinderen alleen op straat kunnen spelen (dagen van straatspel, één dag per week, zelfs op permanente basis) en waar senioren zich op hun gemak voelen. Het Amnesty Internationalplein wordt aangehaald als een plein dat moet worden omgevormd tot een gezellige en gezellige ruimte, evenals de Lecharlierlaan die opnieuw zou moeten bedacht worden voor een optimaal gebruik van de breedte. Sommige suggereren bankjes, artistieke interventies en het idee om aan elke inwoner een parkeerplaats te geven voor vrij gebruik en inrichting. Het thema netheid wordt weinig opgeworpen, evenmin het verzoek om animaties of inrichtingen voor samenkomsten of spelen (slechts één suggestie voor straatconcerten).

Wandelen, fietsen, openbaar vervoer zijn een plezier

Voor **voetgangers** droomt men vooral van voetpaden van zeer goede kwaliteit: mooi, breed, comfortabel, in goede staat en goed toegankelijk voor mensen met een beperkte mobiliteit. Andere suggesties: meer banken, wandelstraten.

Voor **fietsers** is de grote droom veilig te kunnen fietsen, weg van het gevaar van zwaar verkeer. Dit komt vooral tot uiting in de vele aanvragen voor fietspaden en -straten, maar ook in de naleving van de snelheidslimiet van 30 km/u, geen dubbel parkeren meer, kruispunten met een goed zichtveld voor fietsers. Andere suggesties: conflictvrije wandel- en fietsroutes voor scholen, fietsenstalling en het ter beschikking stellen van bakfietsen.

De veiligheid moet worden gewaarborgd, met name de verkeersveiligheid, met de meeste aandacht voor vermindering van de snelheid en de inachtneming van snelheidslimiet van 30 km/u. Ook schoolstraten en veilige voet- en fietspaden worden vernoemd. Sommigen wijzen ook op de noodzaak om te allen tijde veilig te kunnen wandelen, en dus een goede nachtverlichting.

De belangrijkste specifieke verwachting met betrekking tot het **openbaar vervoer** is de bereikbaarheid te voet met haltes die systematisch zijn uitgerust met banken. Daarnaast is er een algemene verwachting op vlak van goede kwaliteit en frequentie met vermeldingen van respect voor de toegestane snelheden en de doorgang voor eigen voertuigen.

Rustig en traag verkeer

In verband met de plaats van de **wagen** zijn er drie soorten verwachtingen.

- Ten eerste een gecontroleerde snelheid en een gerespecteerde 30 km/u, met vernauwingen en fysieke hindernissen.
- Vervolgens een verkeersplan dat toelaat overal met de wagen te kunnen geraken, en tegelijkertijd het doorgaand verkeer vermijden door middel van éénrichtingsverkeer en versperringen.
- Tot slot meer parkeerplaatsen voor de bewoners - de piste van parkeerplaatsen met schuine vlakken wordt vernoemd.

Er worden geen grote problemen met betrekking tot het vrachtverkeer vermeld, behalve het inpalmen van de ruimte door kleine bestelwagens.

Conclusie: een toekomst als 'verkeersluwe wijk'.

Het is duidelijk dat de GoodMove-doelstellingen voor een verkeersluwe wijk zeer goed aansluiten bij de verwachtingen van de deelnemers, die op vlak van mobiliteit echter bijzondere nadruk leggen op de volgende punten:

- Vergroening van de wijk, met kleine en grote ingrepen
- Rustiger en omgeleid verkeer om vervuiling en lawaai te verminderen.
- Effectieve vertraging van het gemotoriseerd verkeer - 30 km veralgemeend en gerespecteerd, door middel van fysieke herinrichtingen
- Voetpaden van zeer goede kwaliteit - breed, comfortabel, toegankelijk voor mensen met beperkte mobiliteit en goed onderhouden.
- Aanbod van parkeergelegenheid voor bewoners

Mobiliteitsproblemen vandaag

In een eerste oefening kregen de deelnemers de gelegenheid om enkele zeer concrete problemen, die zich vandaag voordoen, aan te wijzen. In dit stadium ging het niet over het vinden van oplossingen, maar over goede inventarisatie en correct begrip van de bestaande problemen. In kleine groepen werden problematische plekken geïnventariseerd op een kaart van de wijk en werd de aard van de problemen goed gedefinieerd. Dankzij een vergelijking van de verschillende kaarten vond een identificatie plaats van de meest voorkomende moeilijkheden en de meest problematische plaatsen.

Hierna tonen we één voor één de synthetische kaarten, per type probleem, om zo tot een globale synthesekaart te komen.

Het is belangrijk te begrijpen dat dit de ervaringen, de belevenis en de perceptie van de deelnemers weerspiegelt. De kruising van de resultaten van kleine groepen verhoogt de betrouwbaarheid: wat door iedereen wordt gerapporteerd is vermoedelijk een reëel probleem. De analyse die daarop volgt, wordt gedaan door de ogen van een expert, volgens zijn kennis van de netwerken en het terrein. In de daaropvolgende stap van het proces zal het adviesbureau dit alles beschouwen als hypothesen die moet worden geanalyseerd en geobjectiveerd, om zo de grote prioritaire problemen te bepalen die later moeten worden opgelost.

Type en hoeveelheid verkeer



In verschillende straten is er een gevoel van té veel verkeer op het spitsuur tijdens de week, wegens een aantal waargenomen sluiproutes, op schaal van de perimeter (en dus per definitie ook op schaal van de wijk - breder).

Het sluipverkeer is gegroepeerd in twee 'systemen'.

- Het **transitverkeer Zuid**: Amnesty Internationalplein lijkt een knooppunt te zijn van verschillende routes, op de Jetselaan van zuid naar noord, en op Levis Mirepoixlaan (en in mindere mate Odon-Warland en Giele). Sommigen vermoeden ook een sluiproute op de as Longtin-Procureur (vermijden van Werrie) en Lecharlier.
- Het **transitverkeer Noord**, voornamelijk op de as Leopold I (met mogelijke verbindingen op Tilmont en Michiels - éénrichtingsverkeer tussen Leopold I en de Smet de Naeyer). Het gaat hier ook om zware vrachtwagens en busverkeer dat te lijden heeft onder de files.

Een reeks andere aandachtspunten wordt vermeld, in volgorde van belangrijkheid

- Woeste: te frequente ongevallen tussen verkeer en tram
- Werrie: overbelaste rotonde, gevaarlijk tijdens de spits (een recent dodelijk ongeval met een fietser heeft getroffen)
- Faes: GFR (Gewestelijke Fietsroute) met te veel spitsverkeer, lastig en zelfs gevaarlijk voor fietsers tussen het verkeer in een smalle straat - op een GFR.
- Lecharlier: kruispunt met vijf banen (Longtin, Moranville, Procureur) ervaren als complex en gevaarlijk (hoewel al compacter gemaakt door de verbreding van het voetpad)
- Verstraeten: straat soms geblokkeerd door leveringsdiensten die van Odon Warland komen

De analyse van de stromen (big data) en de tellingen (ochtend- en avondspits) zal toelaten de realiteit van de transit en de verkeersvolumes te bepalen, de ernst van de problemen in te schatten en de prioriteiten vast te leggen.

Toegankelijkheid (congestie, barrières voor voetgangers-/fietsers, blokkering voor het openbaar vervoer)



In de brede straten die aan de perimeter grenzen, vermeld men plaatsen die moeilijk toegankelijk, niet aangenaam en niet gemakkelijk zijn om over te steken, vooral voor voetgangers en fietsers.

- Werrie: het Werriplein is belastend voor voetgangers, die lange omwegen moeten maken, op sommige plaatsen is de breedte van het voetpad bovendien weinig comfortabel door kraampjes en terrassen (caféterrassen) ;
- De Smet De Naeyer / Faes: de oversteekplaats op het einde van de Faesstraat is slecht georganiseerd en gevaarlijk door de verkeersstroom (op een GFR).
- Woeste: de nauwheid van de stoep en van het fietspad veroorzaakt onvermijdelijk moeilijkheden tussen voetgangers en fietsers; vrachtwagens die vanuit het noorden naar Woeste komen, hebben problemen.
- Ronde Woeste / Lenoir: vrachtwagens die uit het noorden komen hebben moeite om de scherpe hoek richting Lenoir te nemen – ze lossen dit op door de rotonde te nemen (*opm: dit kan gezien worden als een bevredigende oplossing dankzij de rotonde*).
- Carton de Wiart / Moranville: geen banken of mogelijkheid om even uit te rusten op het plein.

Oversteekplaatsen en zichtbaarheid



De assen die de wijk omringen, leveren verschillende problemen op met betrekking tot de mogelijkheid om over te steken

- Woeste is het meest zorgwekkend als oversteekplaats voor voetgangers, die door verschillende stromen (fietsers, gemotoriseerd verkeer, tram) moeten passeren, zonder tussenliggende wachtruimte. Bovendien vertragen deze stromen vaak niet op oversteekplaatsen voor alleen voetgangers (buiten het kruispunt), vanaf Levis Mirepoix en Procureur. Het oversteken van Odon Warland is moeilijk voor fietsers (linkerbocht, geen geleiding). Men is zich bewust van het groot aantal ongevallen met de tram.
- Het Werrieplein is een grote rotonde, ervaren als moeilijk en gevaarlijk voor voetgangers (omweg) en fietsers in de richting van Woeste en Lecharlier (geen enkele voorziening).
- Het oversteken van de tramsporen van de Jetselaan naar en van De Merten wordt als gevaarlijk ervaren, verergerd door de slechte zichtbaarheid van de tram wegens aanplantingen en bomen langs de sporen heel dicht bij het kruispunt.

De binnenwijk wordt nog niet ervaren als een verkeersluwe wijk met lokale straten, ondanks een behoorlijk aantal aanpassingen met meer compacte kruispunten (voetpadverbredingen), verkeersdrempels en minirotondes.

- De 30 km/u is nog te weinig leesbaar op straten en kruispunten; er zijn geen herinneringen aan de 30 km/u (markeringen op de grond); zeker in de buurt van scholen is dit nog niet duidelijk genoeg, vooral op de zeer brede Lecharlierlaan.
- Voetgangers geven sommige plaatsen met onvoldoende zichtbaarheid aan.
 - De oversteek van de Leopold I ter hoogte van Michiels: er ontbreekt een oversteekplaats
 - De oversteek in het midden van het Amnesty Internationalplein, op een voetgangersroute voor schoolkinderen van de tram naar het atheneum.
 - De oversteekplaatsen Odon Warland
 - Lecharlier / Odon Warland - verkeer rechtuit, onvoldoende geremd door de rotonde met verkeerseilandje

- Fietsers voelen zich niet op hun gemak op Lecharlier, dat breed is, zonder fietsvoorzieningen en voorrang van rechts die niet altijd worden gerespecteerd.

□

Parkeren (fietsen, motorvoertuigen)



Een belangrijke bekommernis is het wildparkeren (meestal door de bewoners zelf), wat leidt tot problemen op vlak van veiligheid en toegang.

- Op de voetpadverbredingen: Lecharlier, hoek Woeste / Leopold I (klanten van de wasserette), Carton de Wiart
- Op het fietspad: Woeste
- In dubbele file : Lecharlier, Giele, Carton de Wiart (van de bewoners)
- Op de kruispunten: Carton de Wiart / Longtin (gekleurde strepen langs de zebrapaden), op het kruispunt De Merten / Jetselaan (op de verkeersdrempel), Woeste / Odon Warland (op de middenberm langs de sporen, tussen het zebrapad en het kruispunt)
- Voor de toegang tot de René Magrittegaarde, dus ook voor de veiligheidsdienst.

Sommigen wijzen op het gebrek aan parkeerplaatsen voor fietsen (fietsboxen), voor motos en wagens.

Snelheden



Het gevoel van overdreven snelheid wordt breed gedeeld en in de hele buurt. Afhankelijk van de locatie, stelt men dit vast op verschillende tijdstippen van de dag en de week: ofwel altijd, ofwel tijdens de week, ofwel 's nachts. Dit lijkt vooral te maken te hebben met de lange, rechte straten

- ofwel relatief breed en in twee richtingen (Léopold I, Lecharlier, Levis Mirepoix, De Merten)
- ofwel in enkele richting en smal (Jetsesteenweg, Faes, Tilmont, Michiels)
- ofwel in twee afzonderlijke richtingen (Woeste - 50 km/u, Odon Warland).

Opmerkelijk is dat de talrijke voetpadverbredingen, verkeersdrempels en mini-rotondes volgens de bewoners niet voldoende effect hebben op het verminderen van de snelheid. De wegen blijven recht, over het algemeen met parkeerplaatsen aan beide zijden (bijv. geen vernauwing, geen asafwijking, geen gekruist parkeren).

Een heel bijzonder probleem is dat van de straatraces 's nachts, vooral rond het Amnesty International-plein.

Staat van de verharding: voetpad / fietspad / rijweg

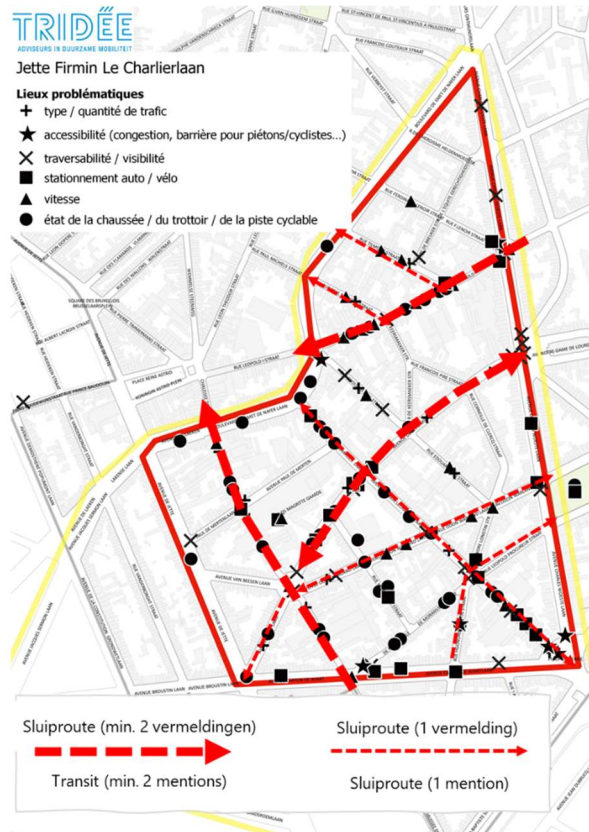


De belangrijkste zorg is die van ongemakkelijke voetpaden, in slechte staat of te smal, of beide: Lecharlier, Jetsesteenweg, Léopold I, Moranville, Herrewege.

Voor de fietsers gaat niet zozeer om de staat, maar om het ontbreken van fietsvoorzieningen, vooral op plaatsen waar de grote verkeersflux dit vereist: De Smet de Naeyer (tussen Leopold I en de Jetselaan), de Jetselaan, het Werriplein, Leopold I. Op de Smet de Naeyer is zelfs het gemarkeerde spoor op de weg niet voldoende (een apart fietspad is noodzakelijk). Er wordt ook op gewezen dat de aanwezigheid van parkeerplaatsen het BEV (Beperkt Eénrichtingsverkeer) op de Jetsesteenweg erg smal maakt, met moeilijke overgangen.

Een specifiek probleem is zwerfvuil op verschillende plaatsen. Een ander probleem is het slecht onderhouden struikgewas aan de voet van de bomen dat breder wordt en het voetpad verkleint (Longtinstraat).

Samenvatting



Deze samenvatting **focust op de thema's die verband houden met het verkeersplan.**

In het algemeen zien we een **verscheidenheid in de soort problemen.** Er werden veel problemen van allerlei aard gemeld, met

- eerst en vooral veel moeilijkheden wegens de slechte staat van de verharding of de inrichting
- vervolgens, problemen met het verkeersvolume (en transitverkeer) en met de oversteekplaatsen.
- ook snelheids- en parkeerproblemen
- een beperkt aantal problemen op vlak van toegankelijkheid

Er worden verschillende **sluiproutes** gemeld die zich in twee 'systemen' lijken te organiseren.

- **De zuidelijk transitroute**, rond het Amnesty International-plein, voornamelijk op Levis Mirepoix en de Jetsesteenweg .
- **De noordelijke transitroute**, op de Léopold I straat en en tussen deze laatste en de Smet de Naeyer

We zien ook een zeer grote **ruimtelijke spreiding van** de problemen, die niet beperkt blijven tot enkele plaatsen of concentratiegebieden - er zijn weinig straten waar niets wordt gemeld.

Over het algemeen wordt de buurt **nog niet ervaren als een autoluwe zone met lokale straten.** De **snelheidslimiet van 30 km/u wordt te weinig gerespecteerd** op verschillende momenten van de dag en de week. De snelheidslimiet van 30 km/u is **te weinig zichtbaar in het straatbeeld**, vooral in de vele **lange rechte straten.** **Herhaald wildparkeren** wordt op verschillende plaatsen gemeld: in dubbele file, op zebrapaden of op voetpadverbredingen.

Desalniettemin merkt men **enkele concentratiegebieden** binnen de perimeter

Gebieden met concentratie van problemen binnen de perimeter	
Leopold I straat	<ul style="list-style-type: none">▫ sluiproute▫ soms moeilijke oversteekplaatsen voor voetgangers, onder andere Michiels▫ te hoge snelheden (rechte baan)▫ smalle voetpaden en in slechte staat▫ fietsers gemengd met verkeersstromen en bussen▫ wildparkeren
Jetsesteenweg	<ul style="list-style-type: none">▫ sluiproute▫ éénrichtingsverkeer met twee parkeerstroken en zeer smalle rijweg▫ lastig voor fietsers die in tegenrichting fietsen (BEV)▫ smal voetpad en in slechte staat▫ het oversteken van het Amnesty Internationalplein is moeilijk voor voetgangers; met problemen op vlak van zichtbaarheid als men over het midden van het plein moet, en dit op een traject voor schoolkinderen (tram – atheneum)
Levis Mirepoixlaan	<ul style="list-style-type: none">▫ sluiproute▫ relatief breed en zet aan tot te hoge snelheden▫ wildparkeren
Lecharlierlaan	<ul style="list-style-type: none">▫ brede en zeer lange rechte lijn▫ zet aan tot overmatige snelheden en het niet respecteren van de voorrang van rechts t.a.v. de zijstraten▫ noch de verkeersdrempels op het kruispunt en vóór de school, noch het verkeerseilandje dat kan overgestoken worden op het Odon Warland-kruispunt worden als voldoende vertragend ervaren.▫ fietsen is dus onveilig, vooral omdat er geen fietsvoorziening is▫ wildparkeren, ook vaak in dubbele file▫ in slechte staat voor alle gebruikers en heeft een facelift nodig

Ook een aantal problemen op niveau van **de assen die de perimeter afbakenen**, vragen aandacht

Moeilijkheden in de omliggende straten	
COMFORTABELE rijwegen, overeenkomend met de assen die grenzen aan een zone die verkeersluw dient te worden.	
Woeste	<ul style="list-style-type: none"> ▫ goed uitgerust met fietspaden en een tram, maar vooral ▫ moeilijke oversteek voor voetgangers, op kruispunten en op oversteekplaatsen voor voetgangers buiten de kruispunten, met name Levis Mirepoix en Procureur, vanwege het doorkruisen van diverse stromen zonder tussenliggende wachtzones ▫ het Werriplein is een groot rondpunt, ervaren als gevaarlijk en ongemakkelijk voor voetgangers en fietsers: veel verkeer, geen voorzieningen voor de veiligheid van fietsers, omwegen die nadelig zijn voor voetgangers en bezette voetpaden.
De Smet de Naeyer	<ul style="list-style-type: none"> ▫ mooie kronkelende laan met bomen ▫ afwezigheid van fietspad op het hele traject tussen de Jetselaan en Leopold I, wat des te gevaarlijker is omdat er een bocht is. ▫ ongescheiden fietspaden (markeringen) daarbuiten, niet veilig genoeg gezien de bestaande verkeersdrukte ▫ gevaarlijke fietsoversteek tussen de Faesstraat en Leopold I (GFR!)
auto-WIJKstraten, bestemd als straat voor lokaal verkeer (30 km/u), duidelijk binnen de verkeersluwe zone.	
Carton de Wiart	<ul style="list-style-type: none"> ▫ de andere twee straten die de perimeter begrenzen zijn ▫ lineair, breed en met centrale parkeerberm ▫ zet aan tot snelheid (door het scheiden van de rijrichtingen) ▫ creëert grote kruispunten (vooral het rondpunt aan de Jetsesteenweg, met overdreven snelheden (rotonde te klein, waardoor het mogelijk is om rechtdoor te rijden zonder te vertragen), wildparkeren
Jetselaan	<ul style="list-style-type: none"> ▫ veiligheidsprobleem als gevolg van het verkeer dat naar links draait en over de tramsporen rijdt om De Merten in en uit te rijden (links afslaan)

De belangrijkste uitdagingen die moeten worden opgelost zijn:

- Verbetering de wegen door herstel of herinrichting
- De grote transitroutes op Leopold I, Levis Mirepoix en Jetsesteenweg schrappen.
- Versterken van de leesbaarheid van Zone 30, vooral in de lange en brede rechte straten.
- Optreden tegen wildparkeren dat hinderlijk en gevaarlijk is voor voetgangers en fietsers.
- De verdeling van de ruimte op de Lecharlierlaan herdefiniëren en herzien: kwalitatieve indeling, karakter zone 30 en verkeersluw, waar de bus welkom blijft.
- De Jetselaan en de Carton de Wiart laan herdefiniëren als lokale straten, met veilige kruispunten, gecontroleerde snelheden waar transit wordt afgeraden.
- Beveiliging van fietsers op de Smet de Naeyer