

Angeluswijk – Mobiliteit rond scholen – Bewonersvergadering van 21/11/2022 – Verslag

Thema: Mobiliteit rond scholen – Presentatie van de resultaten van de uitgevoerde verkeersanalyses in de wijk + plan voor de inrichting van het kruispunt Maart/Roodebeek – Discussie met de bewoners en schooldirecties

Sprekers:

dhr. Olivier Maingain, burgemeester, en dhr. Gregory Matgen, schepen voor Mobiliteit;

dhr. Frédéric Denys en mw. Florence Tonon van de dienst Mobiliteit.

dhr. Prieels, directeur het Franstalig Angelusinstituut en vertegenwoordiger van de inrichtende macht.

Geen enkele vertegenwoordiger van het Nederlandstalig Angelusinstituut was aanwezig.

Aanwezig: 15 deelnemers

Begin van de vergadering om 19.00 uur.

Inleiding door dhr. Maingain

Het doel van de bewonersvergadering is het resultaat uiteen te zetten van de positieve samenwerking tussen het Gewest (Brussel Mobiliteit), de gemeente Schaarbeek en de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe: de herinrichting van het kruispunt Maart/Roodebeek (gewestweg). Er zijn verkeersanalyses uitgevoerd in de wijk en de resultaten daarvan zullen worden gepresenteerd. Na ontvangst van de petitie van de bewoners van de Centauruslaan wordt de discussie geopend over het idee van de schoolstraat.

Presentatie van de resultaten en van het plan voor de inrichting van het kruispunt Maart/Roodebeek (details in bijlage)

Er werden 4 verkeersanalysatoren geplaatst op de volgende wegen: de Maartlaan, de Roodebeeksteenweg, de Centauruslaan in het midden van het wegstuk (nr. 45), de Centauruslaan aan het einde van het wegstuk (nr. 23). Het doel van de analyses is een stand van zaken op te maken van de huidige situatie om de verschillende maatregelen die later zullen worden uitgevoerd beter te kunnen evalueren.

Over het algemeen wordt de maximumsnelheid op de geanalyseerde wegen vrij goed nageleefd. Een vrij hoog aantal beboetbare automobilisten is echter vastgesteld op de Roodebeeksteenweg in opwaartse richting. De geanalyseerde gemiddelde snelheid is er trouwens hoger dan de maximumsnelheid in opwaartse richting.

In termen van verkeersstromen zijn dit zeer verschillende en onvergelykbare wegen. Toch wordt er meer verkeer van motorvoertuigen in de Maartlaan vastgesteld richting Sint-Lambrechts-Woluwe.

In de Centauruslaan is er gemiddeld iets meer uitgaand verkeer vastgesteld richting de Eenhoornlaan dan richting de Cassiopealaan.

De vastgestelde spitsuren zijn meer gespreid in de Roodebeeksteenweg en in de Maartlaan, terwijl ze in de Centauruslaan sterk gemarkeerd zijn door de tijdstippen van aankomst op en vertrek van de scholen. Hieruit kan dus worden afgeleid dat de grootste verkeersstromen worden veroorzaakt door schoolverplaatsingen.

Er is ook een verschil in de gemiddelde hoeveelheid verkeersstromen vastgesteld tussen wekdagen en weekends voor alle soorten voertuigen.

Wat het plan voor de inrichting van het kruispunt Maart/Roodebeek betreft, wordt erop gewezen dat het voorgestelde plan een voorlopig plan is en dat het nog moet worden goedgekeurd door de colleges van de twee betrokken gemeenten. Dit plan vereist geen stedenbouwkundige vergunning (SV) om de situatie snel te verbeteren. Een ambitieuzer project zou een SV vereisen en zou de termijnen met verscheidene jaren verlengen.

Het project bestaat uit het verbreden van de stoepuitstulpingen, alsook het inkorten en het beveiligen van de zebrapaden, voornamelijk door middel van markeringen en paaltjes. Er zal ook een kiss & ride-zone worden ingericht in de Maartlaan, net voor de brug.

Reacties van de bewoners

- Verzoek om verduidelijking rond de Franstalige (FR) en Nederlandstalige (NL) schoolingangen. Hoe zit het met de Roodebeeksteenweg?
 - ⇒ Herinnering dat de hoofdingang van de NL school op het kruispunt Maart/Roodebeek ligt en dat de achteringang in de SV is gedefinieerd als nooduitgang.
 - ⇒ Herinnering aan het gemeentelijk project voor een kiss & ride-zone in plaats van de rotonde aan het kruispunt van de Roodebeeksteenweg en de Februarilaan. Het Gewest had een negatief advies uitgebracht waarin werd gevraagd om een veel duurdere inrichting voor de gemeente (verhoogd plateau), maar bewoners met een garage-uitgang op deze locatie hadden zich daartegen verzet. Een tegenproject langs de Angelusinstututen ter hoogte van de loodrechte parkeerplaats werd voorgesteld, maar was veel minder geschikt voor busverkeer en schrapte enkele parkeerplaatsen.
- Waarom geen rotonde voor het kruispunt Maart/Roodebeek?
 - ⇒ Voor de aanleg van een rotonde zou een SV nodig zijn geweest. Er moet ook rekening worden gehouden met het busverkeer.
- In welke mate is de school hierbij betrokken? Hoeveel leerlingen zitten er in de twee scholen?
 - ⇒ De heer Prieels getuigt van zijn bereidheid tot samenwerking door de vergadering bij te wonen en de ouders bewust te maken. Hij is van mening dat de ingang aan de gesloten kant het veiligst is. Hij vraagt niet naar een schoolstraat, maar naar de algemene veiligheid van de omgeving van de school. Hij is het ermee eens dat de scheiding van de FR en NL ingangen de situatie al aanzienlijk zou verbeteren.
 - ⇒ Het Franstalig Angelusinstituut telt 380 leerlingen en het Nederlandstalig Angelusinstituut zou er ongeveer 500 moeten hebben.

Er wordt op gewezen dat de huidige opening van de achteringang van de NL school niet in overeenstemming is met de stedenbouwkundige vergunning en dat de gemeente aan deze situatie een einde wil maken, maar daarbij erkent dat het noodzakelijk is het kruispunt Maart/Roodebeek veilig te maken.

Discussie over de schoolstraat - verschillende mogelijke oplossingen:

Ter herinnering: een schoolstraat is een straat waarin een onderwijsinstelling is gevestigd en die tijdens de aankomst op school en in principe ook tijdens het vertrek van school door middel van een barrière voor het verkeer is afgesloten. De straat blijft te allen tijde toegankelijk voor voetgangers, fietsers en hulpdiensten, en uitgaand verkeer is toegestaan voor alle gebruikers, mits zij stapvoets rijden.

Iedere automobilist in het bezit van een door de wegbeheerder (de gemeente) afgegeven afwijking kan de schoolstraat inrijden tijdens de sluitingsuren (alleen wijkbewoners).

De eerste schoolstraat die in de gemeente definitief werd, bevindt zich in de Floraliënstraat. De school die deze inrichting heeft aangevraagd, de basisschool Floralia, en de bewoners zijn heel tevreden.

Optie 1: tijdelijke schoolstraat aan het einde van de Centauruslaan

De barrière van de school sluit de toegang aan het einde van de Centauruslaan af. Deze oplossing moet nog worden getest, maar zou kunnen leiden tot een overdracht van problemen naar de rest van de Sterrenbeeldenwijk.

- Verzoek om de barrière aan de ingang van de Cassiopealaan te plaatsen om de Cassiopealaan en de Cassiopeagaarde te beschermen.
 - ⇒ Deze optie is bestudeerd en ondoeltreffend bevonden, aangezien uitgaand verkeer in een schoolstraat is toegestaan. Automobilisten die de wijk via de Eenhoornlaan binnenrijden, zouden de wijk dus via de schoolstraat kunnen verlaten, wat het project verstoort. Een tweede barrière aan het begin van de Eenhoornlaan of de invoering van eenrichtingsverkeer naar de Sterrenbeeldenwijk is dus essentieel.

Dit zou betekenen dat alle bewoners van de Sterrenbeeldenwijk een vrijstelling krijgen en dat ouders van La Petite Ecole hun kinderen niet meer kunnen afzetten.

Er wordt op gewezen dat elk voertuig dat tijdens de afsluiting de schoolstraat inrijdt, het project verstoort.

- Verzoek om een kiss & ride-zone op te zetten in de Cassiopealaan teneinde de doorgang van ouders voor de barrière te organiseren.
 - ⇒ Er wordt op gewezen dat het om een woonwijk en een blauwe zone gaat en dat het heel gemakkelijk is om er minder dan 2 uur te parkeren. Ouders kunnen dan parkeren en hun kind desgewenst begeleiden.

Optie 2: tijdelijke schoolstraat aan het einde van de Centauruslaan + eenrichtingsverkeer in de Cassiopealaan

Deze optie is dezelfde als optie 1, maar met de invoering van eenrichtingsverkeer bij een van de ingangen van de wijk. Aangezien er in de Centauruslaan meer uitgaand verkeer is richting de Eenhoornlaan dan richting de Cassiopealaan, zou de invoering van eenrichtingsverkeer in de Cassiopealaan richting de Sterrenbeeldenlaan een goede manier zijn om de gewoonten te doorbreken. De Eenhoornlaan blijft dan een toegangspoort tot de wijk. Deze optie vereist eerst een enquête onder alle bewoners van de wijk.

- Een bewoonster van de Eenhoornlaan zegt dat zij niet tegen eenrichtingsverkeer is.
 - ⇒ Als deze oplossing mogelijk blijkt, zal een onderzoek in de wijk worden uitgevoerd.

Optie 3: permanente schoolstraat/voetgangerszone + chicane

Andere Brusselse gemeenten hebben al permanente schoolstraten of voetgangerszones ingevoerd. Deze maatregel zou echter gepaard moeten gaan met een meer complete inrichting, en de indeling van het gebied, met de hoeken en de 4 garage-ingangen, maakt het moeilijk om de maatregel goed te laten werken. Bovendien zou een chicane net na het kruispunt Centaurus/Cassiopea kunnen worden geplaatst, waardoor het uitgaande verkeer voorrang zou krijgen.

Een zachtere optie zou zijn om alleen de chicane aan te leggen, maar is deze maatregel voldoende?

- Voorstel om een automatische slagboom met een code te plaatsen.
 - ⇒ Alles kan worden overwogen, maar dit is een oplossing die pas als allerlaatst zal worden beschouwd wegens het vereiste dagelijkse beheer, alsook de kostprijs van de plaatsing en het onderhoud.
- Verzoek van bewoners om de kalender met schoolfeesten en -evenementen mee te delen. Voorstel om de speelplaats open te stellen voor ouders die met de auto komen tijdens schoolevenementen.
 - ⇒ Het is niet haalbaar om de speelplaats open te stellen voor ouders die er willen parkeren. Ook vanuit stedenbouwkundig oogpunt is de speelplaats hier niet voor bedoeld.
- Vrees dat de directie van het Nederlandstalige Angelusinstituut gebruik zou maken van de gespreide schoolvakanties tussen FR en NL en dat de slagboom open zou blijven.
 - ⇒ Herinnering dat er nu al twee aparte poorten zijn en dat de twee onderwijsinstellingen niet met elkaar communiceren.
- De bewoners zeggen dat de leraars om de beurt de parkeerschijven in de blauwe zone gaan verwisselen.
 - ⇒ Het gebruik van de scanauto moet dit verschijnsel helpen bestrijden.
- Het is de taak van de school om het personeel bij de barrière van de schoolstraat te zetten om de leerlingen te verwelkomen.
 - ⇒ De heer Prieels antwoordt dat dit niet de taak van de school is en dat hij daarvoor niet over het nodige personeel beschikt.
 - ⇒ De burgemeester legt uit dat er bij het zebrapad op de Roodebeeksteenweg een gemachtigde opzichter van de gemeente staat. Een tweede gemachtigde opzichter kan aan de barrière worden toegewezen.

Varia:

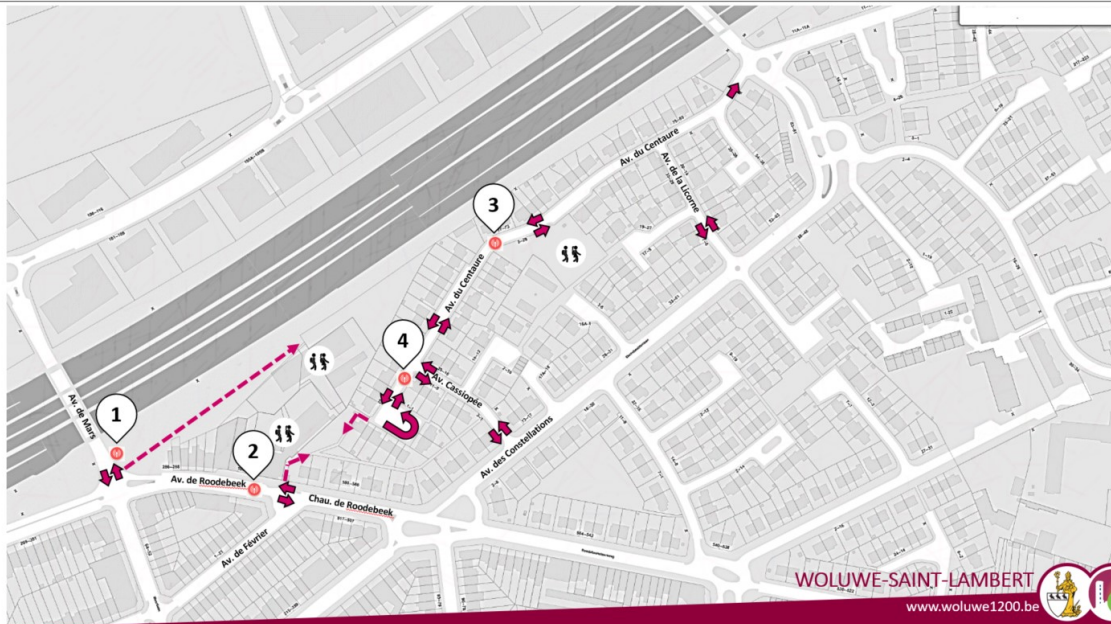
- Fietsenstallingen: er wordt verzocht om de chicanes voor fietsers terug te plaatsen die aan het begin van de voetgangerszone naar de Centauruslaan zijn verwijderd tijdens de werkzaamheden aan de NL school. Er moeten meer fietsenstallingen komen.
- Verzoek om het bord "Schakel uw motor uit wanneer u stilstaat" op te hangen.
- Verzoek om de dode bladeren aan het einde van de Centauruslaan op te ruimen.

Conclusies van dhr. Maingain

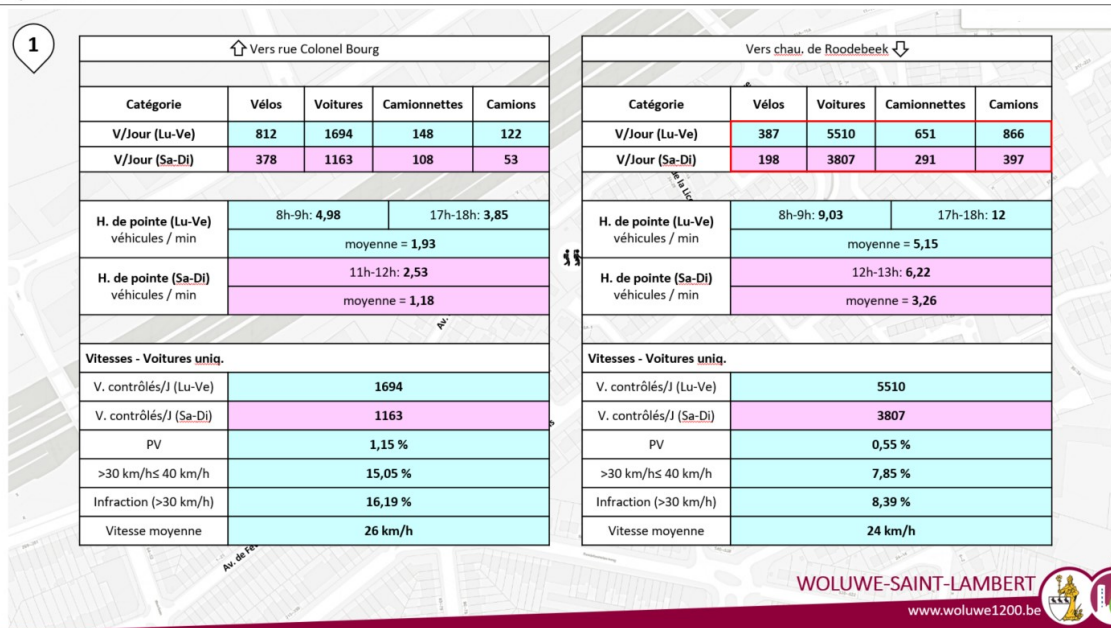
Een testfase voor de schoolstraat aan het einde van de Centauruslaan volgens optie 1 zal na de krokusvakantie worden georganiseerd. Ondertussen zal de gemeente de uitvoeringsperspectieven van het project van het Gewest voor het kruispunt Maart/Roodebeek hebben ontvangen. Tijdens de testfase zal een onderzoek worden georganiseerd naar de invoering van eenrichtingsverkeer van de Cassiopealaan naar de Sterrenbeeldenlaan.

Einde van de vergadering om 20.45 uur.

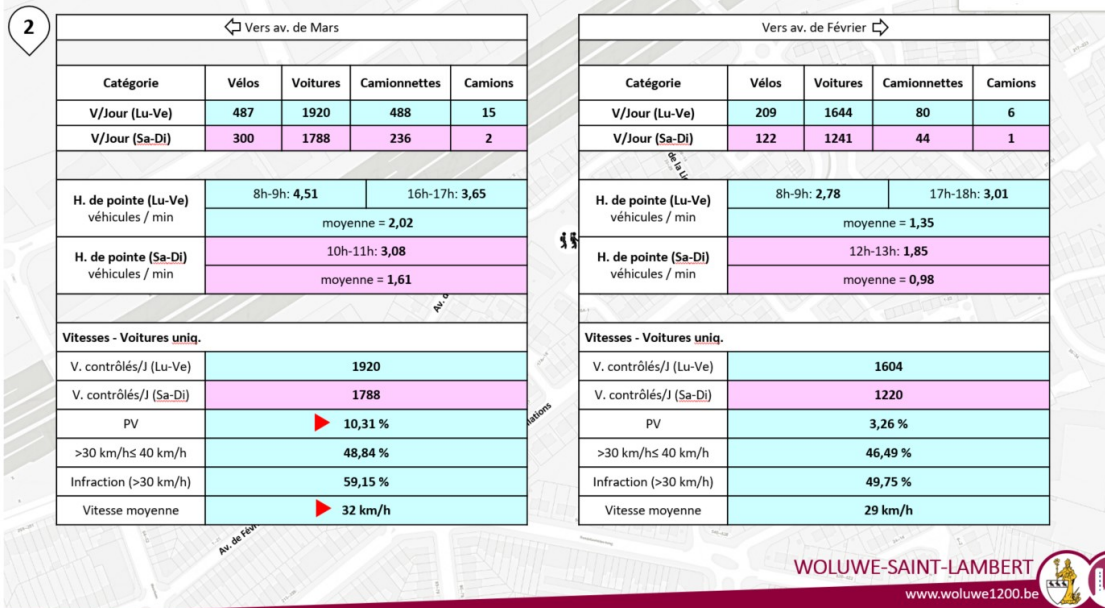
Analyses du trafic – Quartier Angélu – 7 jours: Jeudi 08/09 > Mercredi 14/09



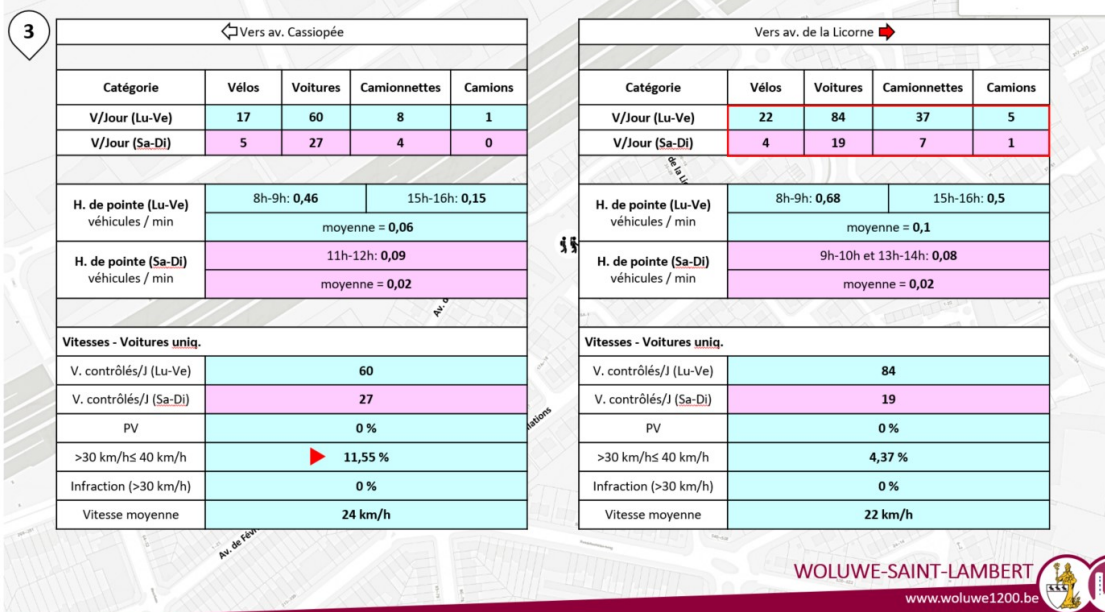
Analyses du trafic – Avenue de Mars



Analyses du trafic – Chaussée de Roodebeek 521



Analyses du trafic – Avenue du Centaure 45

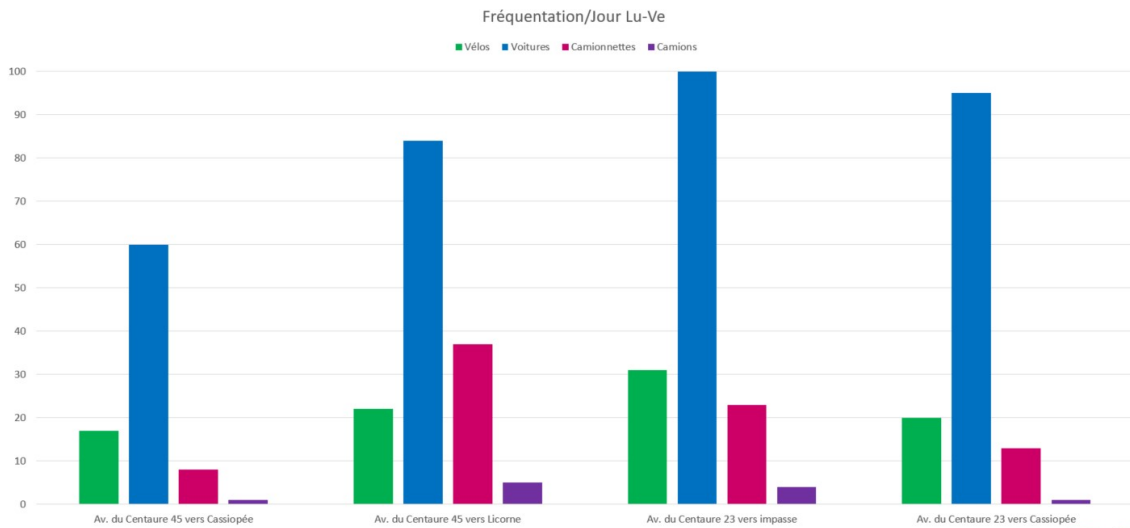


Analyses du trafic – Avenue du Centaure 23

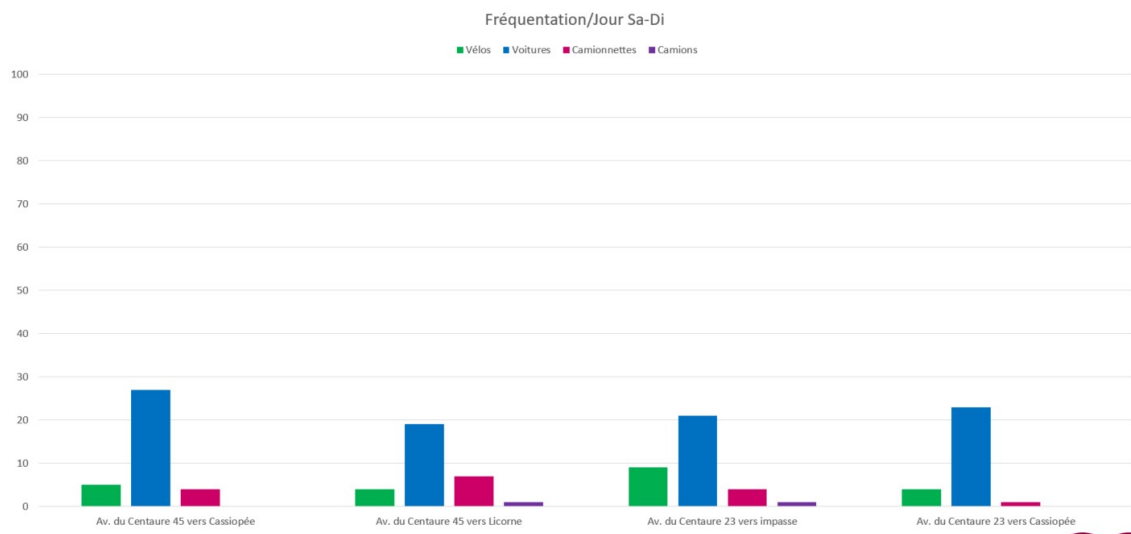
4					Vers l'impasse				
Catégorie	Vélos	Voitures	Camionnettes	Camions					
V/Jour (Lu-Ve)	31	100	23	4					
V/Jour (Sa-Di)	9	21	4	1					
H. de pointe (Lu-Ve) véhicules / min	8h-9h: 0,8		15h-16h: 0,4						
	moyenne = 0,11								
H. de pointe (Sa-Di) véhicules / min	11h-12h, 12h-13h, 17h-18h, 18h-19h: 0,1								
	moyenne = 0,02								
Vitesses - Voitures uniq.									
V. contrôlés/l (Lu-Ve)	82								
V. contrôlés/l (Sa-Di)	7								
PV	0 %								
>30 km/h ≤ 40 km/h	0 %								
Infraction (>30 km/h)	0 %								
Vitesse moyenne	16								

Vers av. Cassiopée				
Catégorie	Vélos	Voitures	Camionnettes	Camions
V/Jour (Lu-Ve)	20	95	13	1
V/Jour (Sa-Di)	4	23	1	0
H. de pointe (Lu-Ve) véhicules / min	8h-9h: 0,6		15h-16h: 0,4	
	moyenne = 0,09			
H. de pointe (Sa-Di) véhicules / min	16h-17 et 17h-18h: 0,1			
	moyenne = 0,02			
Vitesses - Voitures uniq.				
V. contrôlés/l (Lu-Ve)	81			
V. contrôlés/l (Sa-Di)	11			
PV	0 %			
>30 km/h ≤ 40 km/h	0 %			
Infraction (>30 km/h)	0 %			
Vitesse moyenne	15			

Analyses du trafic – Fréquentation par jour – Arrière école



Analyses du trafic – Fréquentation par jour – Arrière école

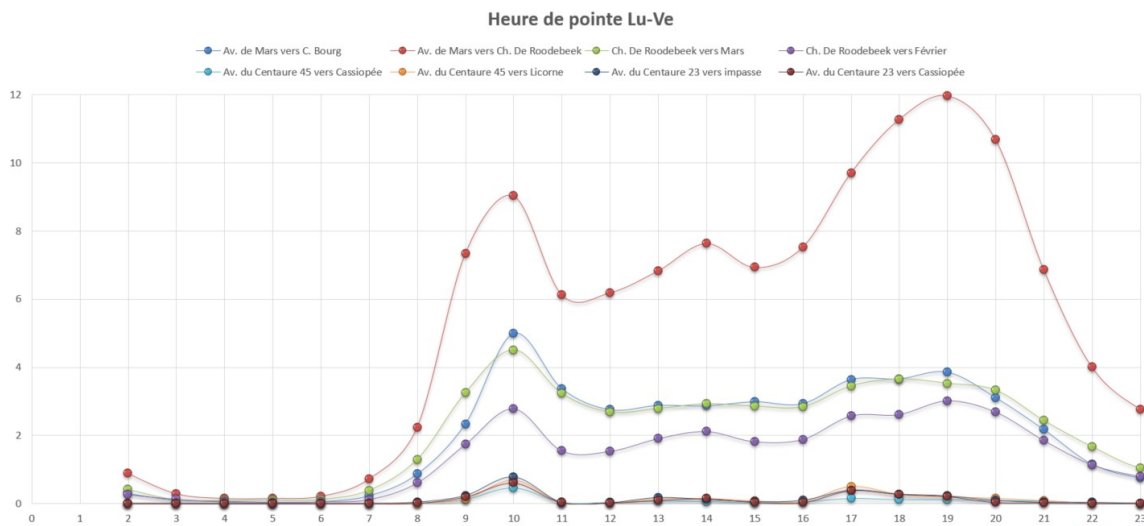


WOLUWE-SAINT-LAMBERT

www.woluwe1200.be



Analyses du trafic – Heure de pointe

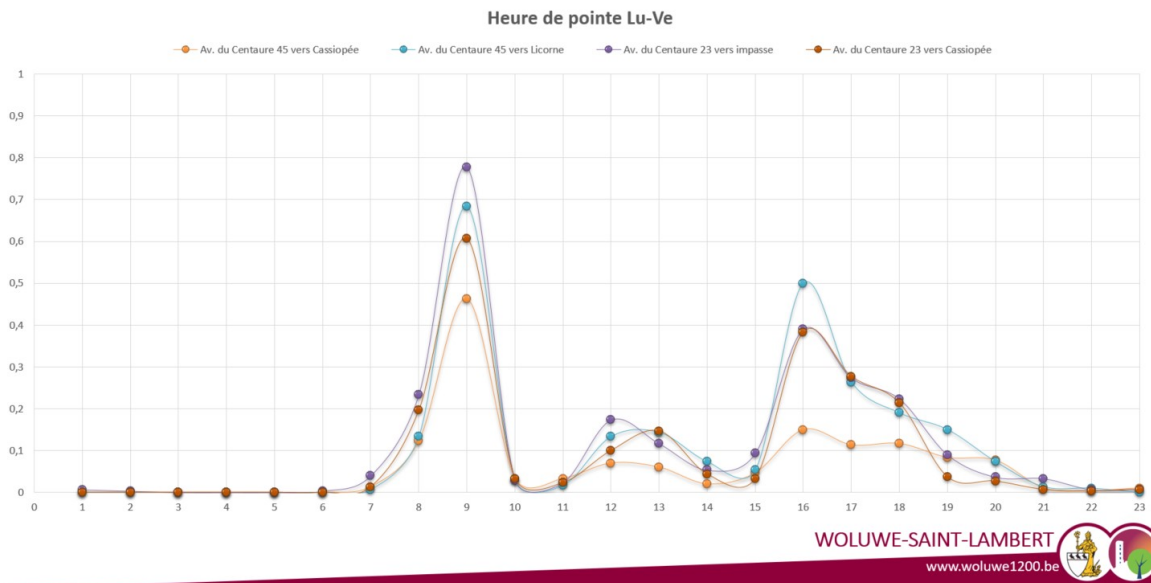


WOLUWE-SAINT-LAMBERT

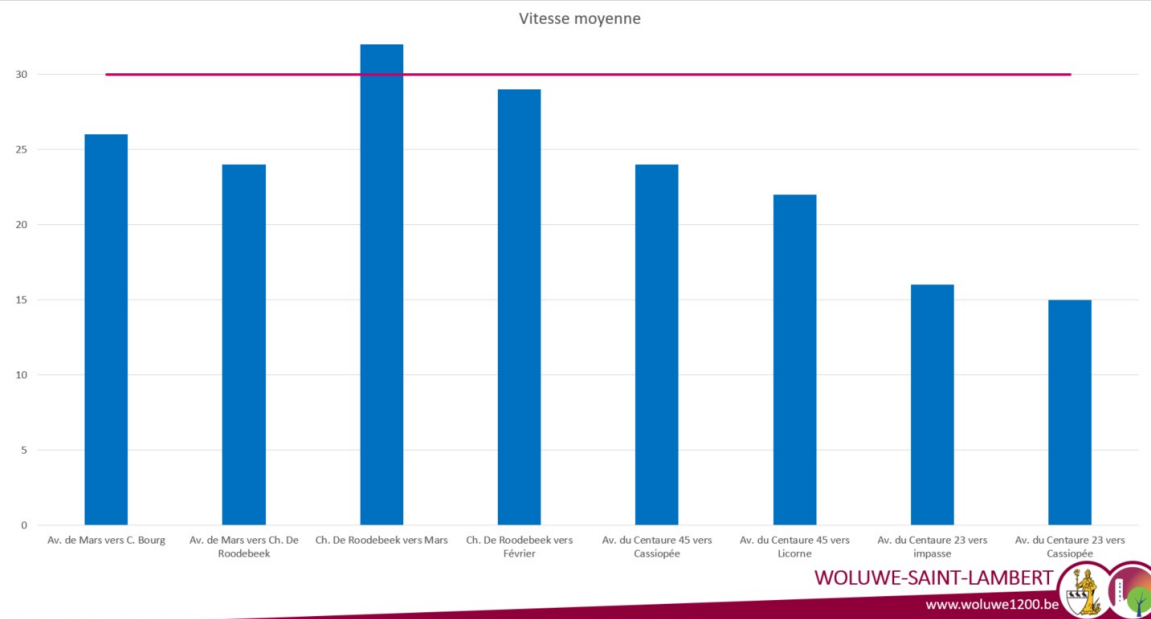
www.woluwe1200.be



Analyses du trafic – Heure de pointe – Arrière école



Analyses du trafic – Vitesses



Carrefour Mars-Roodebeek – situation actuelle

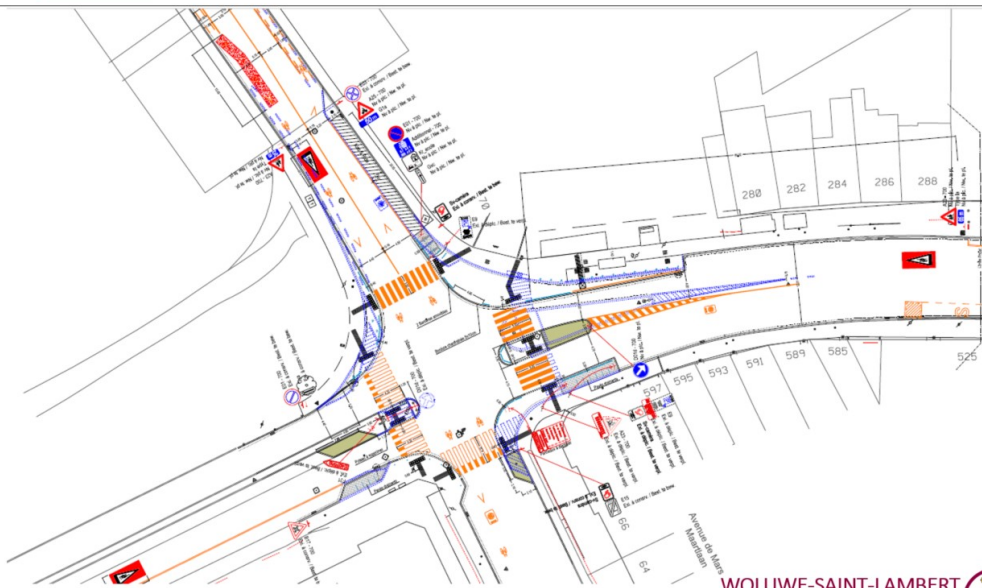


WOLUWE-SAINT-LAMBERT

www.woluwe1200.be



Carrefour Mars-Roodebeek – plan provisoire



WOLUWE-SAINT-LAMBERT

www.woluwe1200.be

