

Vanderveldelaan – Mobiliteit – Bewonersvergadering van 10/10/2023 – Verslag

Thema: Mobiliteit – Beveiliging – Presentatie van het gewestelijk microproject

Sprekers:

dhr. Olivier Maingain, burgemeester;
dhr. Gregory Matgen, schepen voor Mobiliteit;
dhr. Philippe Jacquemyns, schepen voor het Beheer van de openbare ruimte;
mw. Florence Tonon, mw. Vanessa Dumont en dhr. Frédéric Denys van de dienst DOPP;
dhr. Sébastien Michez, dhr. Davide Pinto en dhr. Frédéric Depoortere van Brussel Mobiliteit (BM).

Aanwezig: 45 deelnemers

Begin van de vergadering om 19.00 uur.

Inleiding door Frederik Depoortere – Fiets Manager Vélo

In het gewestelijk mobiliteitsplan zijn er verschillen in de niveaus waarop gewestwegen worden gecategoriseerd. De Vanderveldelaan is gecategoriseerd als “Fiets Plus”, wat betekent dat er veel langeafstandsfietzers en verschillende soorten fietsers op komen. Ter informatie: het aantal fietsers is verdubbeld sinds de pandemie. Er zijn meer verschillende fietsen en verschillende soorten fietsers die met verschillende snelheden rijden.

Tweerichtingsfietspaden kunnen bij kruispunten een risico op ongelukken vormen. Bij de voorgestelde inrichtingen is hier dan ook rekening mee gehouden. Het doel is dat alle weggebruikers samen kunnen leven.

Presentatie door Sébastien Michez – Auteur van het project

Het microproject wordt voornamelijk uitgevoerd met behulp van lichte inrichtingen (markeringen en paaltjes) waarvoor geen stedenbouwkundige vergunning (SV) hoeft te worden aangevraagd. De inrichting zal worden uitgevoerd gedurende een testfase van 2 jaar en zal worden geëvalueerd voordat een meer permanente inrichting wordt overwogen. Met het oog op de categorie “Fiets Plus” en de aanwezigheid van een brede rijstrook voor autoverkeer in beide richtingen, bestaat de voorgestelde inrichting uit het volgende:

In de richting van de stadsingang (richting het Woluwedal):

- Een fietspad in eigen bedding op de rijbaan. Deze inrichting voorkomt dat twee mensen naast elkaar rijden en vermindert de snelheid.
- De beperking tot één rijstrook voor het autoverkeer, behalve bij de nadering van het kruispunt met het Woluwedal: er blijven 3 rijstroken voor het stallen en verdelen van voertuigen in de 3 richtingen. Een fietssuggestiestrook wordt gemarkeerd – met rode verf – op de rechterijstrook in het verlengde van het fietspad in eigen bedding.

In de richting van de stadsuitgang (richting de gemeente Kraainem):

- In het wegstuk tussen het Woluwedal en het kruispunt met de Jean-François Debeckerlaan wordt het tweerichtingsfietspad op het voetpad gehandhaafd en teruggebracht tot een rijstrook voor autoverkeer door de middenberm te verbreden. De middenberm wordt verbreed door middel van een verdrijvingsvlak dat wordt gemarkeerd met arceringen en paaltjes.
- Na het kruispunt met de Dumontlaan moeten fietsers worden verplaatst naar de rijbaan vanwege het smalle voetpad en conflicten tussen voetgangers en fietsers. Deze inrichting wordt verder gerechtvaardigd door de aanwezigheid van de Sint-Jozefsschool op de hoek van de Vanderveldelaan en de Claireaulaan.
- Aan de bushaltes van De Lijn moeten fietsers worden verplaatst naar het voetpad vanwege conflicten tussen fietsers en bussen. De gemeente heeft gevraagd om het busplatform te verbreden voor voetgangers. Deze herinrichting kan echter niet worden uitgevoerd in het kader van het microproject (geen SV). Ondertussen stelt het gewest voor om andreaskruisbarrières te plaatsen tussen de voetgangers- en fietserszones teneinde conflicten te vermijden en werd het verzoek van de gemeente al doorgestuurd naar de MIVB.

In het algemeen zijn de verbeteringen die het project met zich meebrengt de volgende:

- De zebrapaden worden veiliger gemaakt door te voorkomen dat er twee auto's naast elkaar op dezelfde hoogte aankomen en door de belemmering van het zicht hogerop (over een afstand van 5 meter) weg te nemen via planten, fietsenstallingen en dropzones voor steps.
- Twee extra zebrapaden worden toegevoegd aan de Lesselaan en de Semoylaan.
- Attentiezones worden gemarkeerd voor fietsers met rode verf aan de kruispunten.
- De kruispunten worden veiliger gemaakt door de breedte van de zebrapaden te verminderen via verbreding van de stoepuitstulpingen of verlenging van de middenberm.

Uit de tellingen van het gewest blijkt dat er 3 rijstroken nodig zijn aan het begin van het Woluwedal en dat het mogelijk is om één rijstrook te behouden langs de rest van de Vanderveldelaan. Als de inrichting zou worden bestendigd, zou er meer vergroening mogelijk zijn.

Opmerking van Frédéric Denys over de geschiedenis van het verzoek van de gemeente

Historisch gezien heeft de gemeente gevraagd om de hele laan veiliger te maken, met name voor voetgangers. We kregen bijvoorbeeld klachten van wijkbewoners over het kruispunt tussen de Vanderveldelaan en de Groene Wandeling en het feit dat de wijk op bepaalde wegstukken volledig wordt afgesneden door deze stedelijke autosnelweg. Om de nodige inrichtingen uit te voeren teneinde de veiligheid en de doorstroming voor alle weggebruikers te verbeteren, moesten we samenwerken met het gewest.

Reacties van de bewoners

- Lift van het metrostation in de Lenneke Marelaan bovenaan het zebrapad – beperkt zicht en gevaarlijke situatie.
- Melding van een school- of nachtbus die dubbel parkeert aan de halte, in aanmerking te nemen.
- Melding van regelmatige overstromingen op de hoek met het Woluwedal.
 - ⇒ BM: Deze informatie zal worden doorgegeven voor het onderhoud van de straatkolken – mogelijk kapot of defect.
- De automobilisten niet vergeten – deze inrichting kan het verkeer verergeren.
 - ⇒ BM: De uitgevoerde tellingen tonen aan dat deze inrichting geen probleem zal vormen en de testfase van 2 jaar zal worden geëvalueerd.
 - ⇒ Dhr. Maingain: De testfase kan indien nodig worden ingekort. In het algemeen is de gemeente geen voorstander van tijdelijke en onaantrekkelijke inrichtingen.
- Het project voorziet in het verdubbelen van het fietspad. Het is jammer om fietsers in de richting van de stadsuitgang pas na de Dumontlaan de rijbaan op te sturen.

Zo'n inrichting is enigszins inconsequent. Worden fietsers die bergafwaarts rijden verplicht om het fietspad op de rijbaan te gebruiken en komt er een snelheidsbeperking voor fietsers? Komen er bewustmakingscampagnes of specifieke bewegwijzering?

Waarom tweerichtingsverkeer op het voetpad houden voor fietsers als er aan de andere kant al een fietspad is? Verzoek om de invoering van eenrichtingsverkeer op de fietspaden.

- ⇒ BM: Er wordt een onderscheid gemaakt tussen “haas”-fietsers, die sneller zijn en comfortabeler op de rijbaan rijden, en “schildpad”-fietsers, die langzamer zijn en soms kinderen begeleiden. De laatsten genieten van het comfort van tweerichtingsverkeer.

Het onderscheid tussen fietsers gebeurt via een natuurlijk proces. Er zijn geen wettelijke tekens om hen te onderscheiden.
- Het tweerichtingsfietspad is handig voor fietsers die aan dezelfde kant blijven om de volgende zijstraat in te rijden. Tussen het Woluwedal en de Dumontlaan is er echter al een verzoek voor een fietspad op de rijbaan. Verzoek om homogene continuïteit van het Montgomeryplein tot het Vlaams Gewest.

- ⇒ BM: Na de Klakkedellestraat is de klim minder steil. Daarom zou het vanaf daar kunnen worden geïntegreerd. De wens voor uniformiteit wordt gedeeld. Het ene wegstuk is echter het andere niet en er moet rekening worden gehouden met verschillende aspecten van het verkeer en het wegprofiel.
- Woluwe Shopping Center – De verbinding met de ondergrondse doorgang voor voetgangers en fietsers moet worden verbeterd.
 - ⇒ Technisch is dit niet haalbaar in het kader van het microproject. De aansluiting van de ondergrondse doorgang op het fietspad in de Vanderveldelaan zou ingrijpende werken vergen omdat de huidige aansluiting te oncomfortabel is. Ter herinnering: dit is een microproject.
- De planten moeten beter worden onderhouden om een goede zichtbaarheid te garanderen (rond de brasserie Kwak).
 - ⇒ BM: Er wordt steeds een strategische keuze van plantensoorten gemaakt om een maximale hoogte te respecteren, maar deze informatie zal worden doorgegeven aan de bevoegde diensten voor het onderhoud.
- Fietsers blijven op hun fiets bij het oversteken van zebrapaden.
 - ⇒ BM: Fietsers mogen op hun fiets blijven zitten als ze oversteken, maar ze hebben geen voorrang! Dit zou kunnen worden verduidelijkt door een speciale oversteekplaats voor fietsers naast het fietspad.
- Het project is positief: er is geen risico dat snelle fietsers het tweerichtingsfietspad gebruiken, omdat het niet interessant voor hen is. Het project zorgt niet voor meer files voor automobilisten en is een verbetering voor voetgangers en fietsers. Verzoek om een fietspad op de rijbaan zelfs op het gedeelte bergop. Wat is de termijn? Er is nog een wegstuk van het Woluwedal dat moet worden verbeterd voor fietsers.
 - ⇒ BM: We zijn er momenteel mee bezig en hopen het binnenkort te kunnen presenteren! We werken al samen met de gemeente.
 Wat de termijn betreft, zal BM het plan aanpassen in het licht van de opmerkingen die vandaag zijn gemaakt en het project integreren in de gewestelijke planning. Sommige elementen kunnen voor het einde van het jaar worden voltooid en de markeringen zullen na de winter worden aangebracht, d.w.z. vanaf maart.
- Voorstel om de hulpdiensten gebruik te laten maken van het fietspad. Verzoek om tweerichtingsfietspaden te vermijden omdat automobilisten gemakkelijk worden verrast. Bussen zullen het verkeer blokkeren.
 - ⇒ BM: Het gaat niet om dezelfde frequentie als die van de MIVB en het platform is in een inkeping (veiliger) – het stoppen van bussen regelt zelfs het verkeer.
 - ⇒ Dhr. Maingain: Steunen de aanwezigen het idee om het tweerichtingsfietspad op het voetpad tussen het Woluwedal en de Dumontlaan te verwijderen, gezien de herhaalde verzoeken hierom? Sommige mensen antwoorden dat ze het toch willen behouden omdat het breed en comfortabel is. Ze vragen om een compromis.
- De gebieden die worden gedeeld door voetgangers en fietsers worden als gevaarlijk beschouwd omdat fietsers zich daar veiliger voelen en daardoor ongemakkelijke situaties creëren voor voetgangers.
- Met het oog op de kruisingen tussen voetgangers en fietsers is een verzoek ingediend om de zebrapaden op fietspaden uit te breiden.
- Verzoek om de tellingen te zien – angst voor het creëren van omleidingsverkeer. Verzoek om twee rijstroken te behouden aan het begin van kruisingen.
 - ⇒ Slechts op bepaalde plaatsen twee rijstroken aanhouden is inconsequent en zou tot andere problemen of conflicten leiden.
- Herinnering aan het verzoek om het verkeer op de Veldkapellaan te verminderen.

Samenvatting en conclusie van de burgemeester

- 1) De testfase zal minder dan 2 jaar duren. Er wordt gevraagd om een evaluatie van de testfase aan het einde van het eerste testjaar.
- 2) De cijfers die in het bezit zijn van Brussel Mobiliteit zullen door de gemeente worden opgevraagd zodat ze bij het verslag kunnen worden gevoegd.

- 3) Compromis: markering van een eenrichtingsfietspad op de rijbaan langs de hele laan, met behoud van het tweerichtingsfietspad op het voetpad tussen het Woluwedal en de Dumontlaan. Dit fietspad wordt echter omgevormd tot een gedeelde zone (fietsers/voetganger) zoals op het Woluwedal (langs het Maloupark en het Bronnenpark). Alle arceringen langs de middenberm worden daarom verwijderd.
- 4) Evaluatie van de testfase: de gegevens en conclusies worden doorgegeven aan de wijkbewoners. Een eventueel definitief project zal vooraf aan de bewoners worden voorgelegd.

Einde van de vergadering om 21.00 uur.



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

RÉUNION D'INFORMATION RIVERAINS INFORMATIEVERGADERING BEWONERS

Aménagement d'une piste cyclable marquée et sécurisation de l'avenue Vandervelde

Aanleg van een gemarkeerd fietspad en beveiliging van de oversteekplaatsen op de Vanderveldelaan

www.mobilite.brussels • www.mobiliteit.brussels
www.servicepublic.brussels • www.overheidsdienst.brussels

1



Réseau "Vélo PLUS"
Het "Fiets-PLUS" network

Sert aux gros flux de déplacements sur des moyennes et longues distances

Dient voor de grote verkeersstromen op middellange en lange afstanden



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

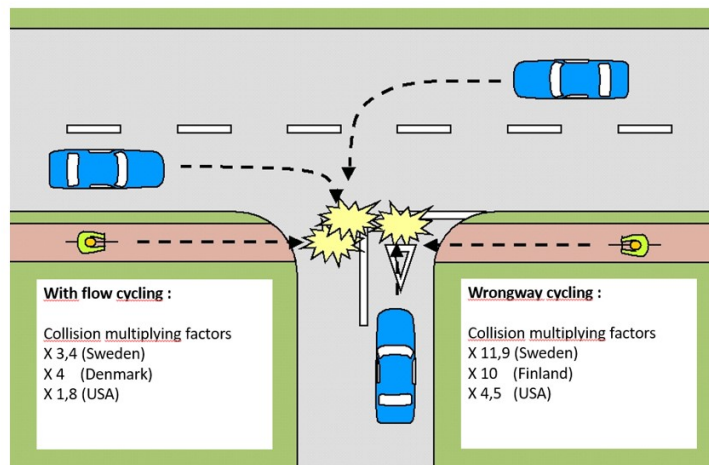
2

Plus de cyclistes, et différents types de cyclistes (vitesses, largeur, âge...)
 Méér fietsers, en verschillende types fietsers (snelheid, breedte, leeftijd...)

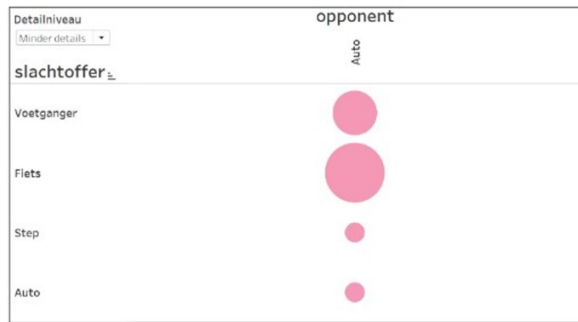
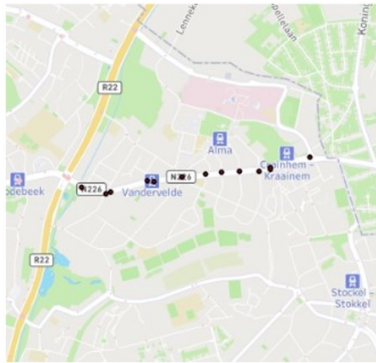
- Avec des besoins différents
- Met verschillende behoeften



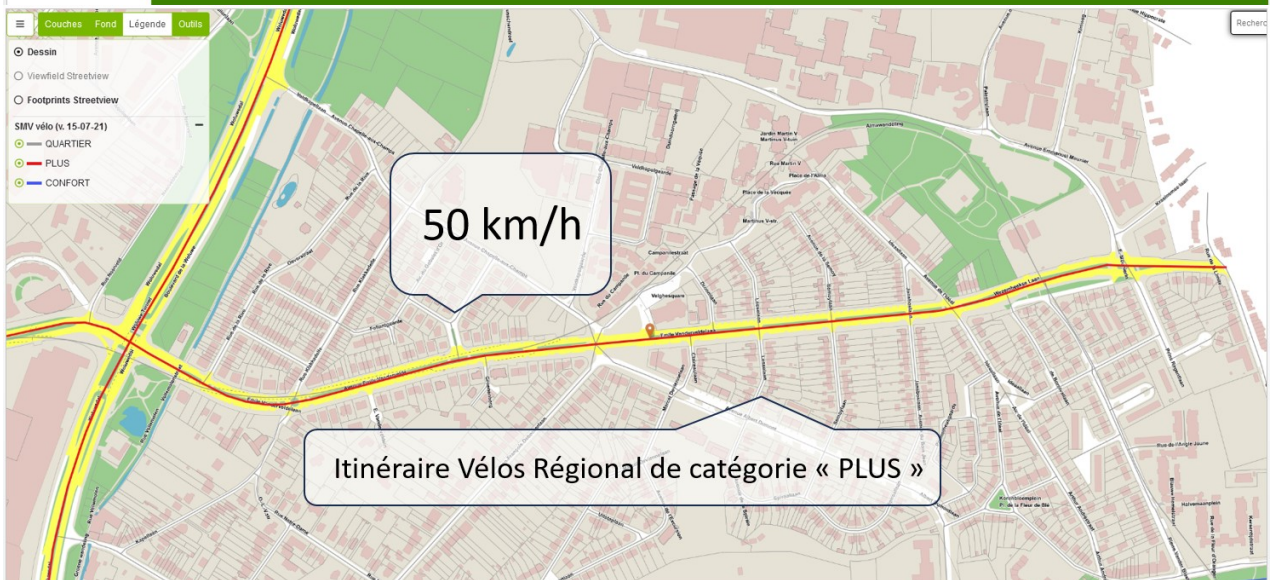
- Un aménagement existant historique peu sécurisant



- accidentologie



14 accidents légers avec usagers actifs en trois ans (20-23), souvent liés à l'effet "surprise" du cycliste qui roule à contresens.



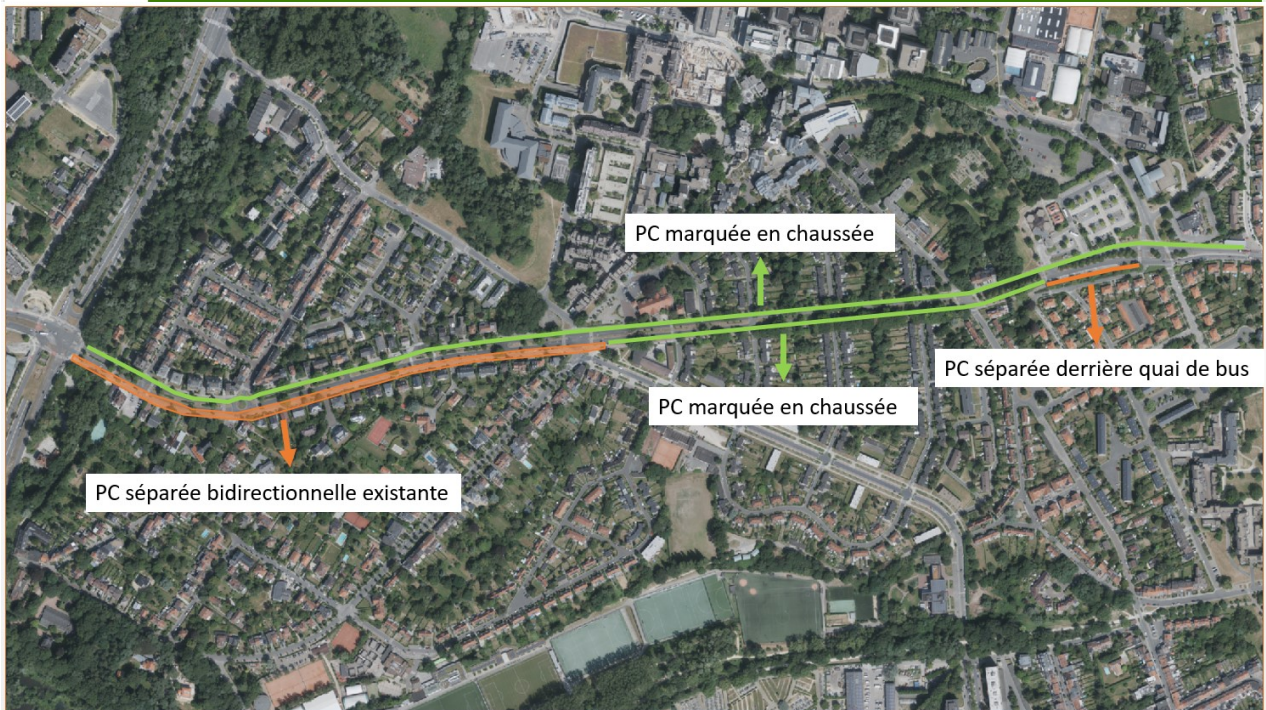


Grandes lignes du projet

- Création d'une Piste Cyclable Marquée côté entrée de ville
 - => élimine la possibilité de circuler à deux de front
 - => maîtrise « naturelle » de la vitesse (axe à 50 km/h)
- Sécurisation des traversées sur l'ensemble de l'avenue (et création de 2 nouveaux PP)
- Réduction de la largeur de la chaussée côté sortie de ville à l'aide de marquage (résolution de plusieurs problèmes liés à la sécurité routière)
- Exécution d'une phase test de deux ans majoritairement en marquage => si concluant, exécution « en dur »

Grote lijnen van het project

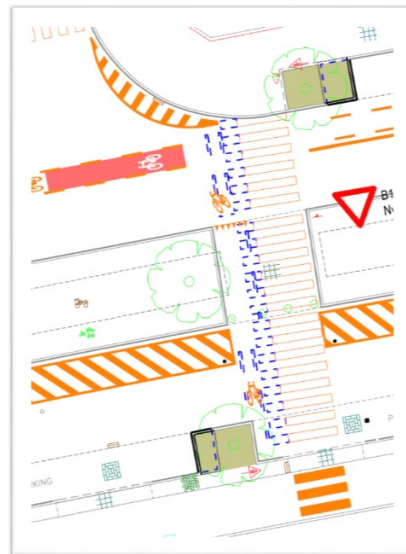
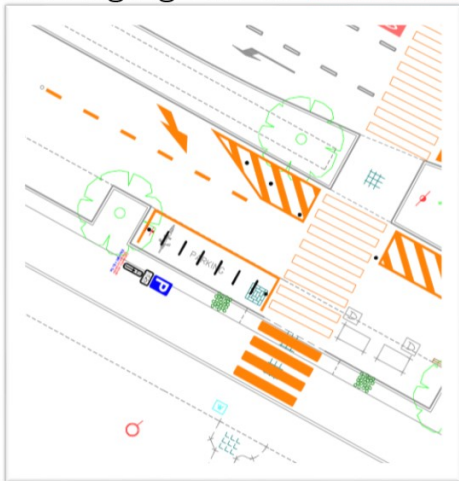
- Nieuw gemarkeerd fietspad stadsinwaarts
 - => twee auto's die naast elkaar rijden niet meer mogelijk
 - => « natuurlijke » beheersing van de snelheid (as aan 50 km/u)
- Veiligere oversteekplaatsen langs de hele laan (en 2 nieuwe oversteekplaatsen)
- Duidelijke markering van een enkele rijstrook staduitwaarts (oplossing van diverse problemen m.b.t. verkeersveiligheid)
- Uitvoering van een testfase van twee jaar, voornamelijk met behulp van markering => indien overtuigend, implementatie







Sécurisation des traversées piétonnes
 Beveiliging van de oversteekplaatsen



Tellingen :

De tellingen werden uitgevoerd door het Gewest in de richting van het binnenrijden van de stad (richting Woluwedal). De eerste telling werd uitgevoerd ter hoogte van de Wezembeeklaan 257 en de tweede ter hoogte van de Vanderveldelaan 100. Het centrum voor mobiliteit concludeerde het volgende: "Volgens onze laatste tellingen rijden er tijdens de ochtendspits maximaal 1.119 voertuigen. Buiten dit uur ligt het aantal meestal tussen 500 en 800 voertuigen. Bovendien beperkt de rotonde (aan de Klakkedellestraat), vóór het kruispunt met Woluwedal, de capaciteit op het volgende stuk, omdat de breedte slechts 2 auto's naast elkaar toelaat.

Bij het buitenrijden van de stad is het verkeer volgens het

centrum voor mobiliteit lichter dan bij de het binnenrijden van de stad, dus het zou geen probleem moeten zijn om de breedte van de rijbaan te verminderen.

