

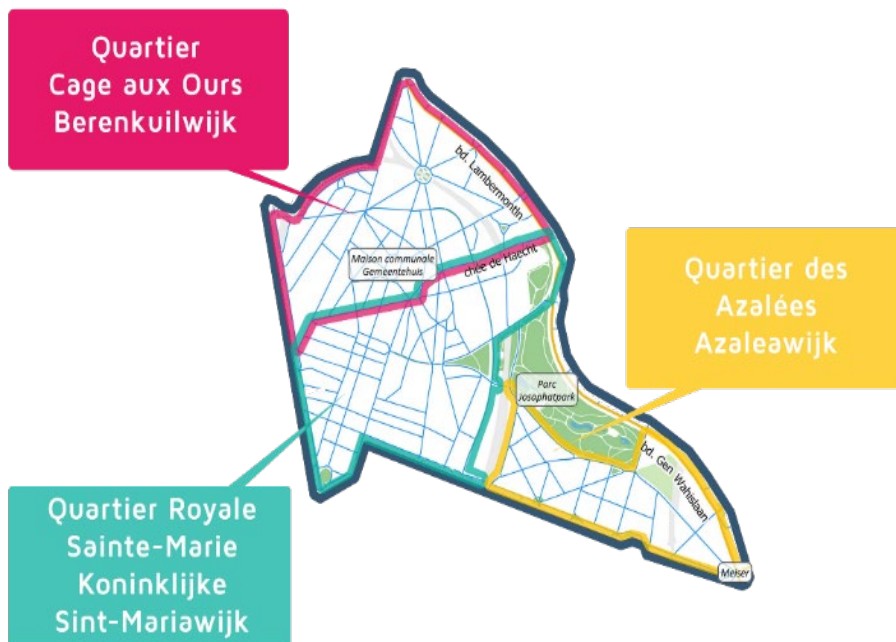
# Gemeente Schaarbeek

## GOOD MOVE

### Lokaal Mobiliteitscontract "Colignon-Josafat"

Evaluatieverslag voor de Azaleawijk

*Maart 2023*



**ADMINISTRATIEVE FOLLOW-UP**  
DIENST MOBILITEIT  
JULIEN FOCANT  
AMÉLIE GRÉGOIRE  
FRANÇOIS DEGÉE  
ANDREAS PAULS  
BUREAU 2.34  
GEMEENTEHUIS

|             |  |           |
|-------------|--|-----------|
| <b>A.</b>   | <b>HISTORIEK.....</b>  | <b>4</b>  |
| <b>B.</b>   | <b>INLEIDING .....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>C.</b>   | <b>VERKEERSMAATREGELEN EN -VOORZIENINGEN .....</b>                             | <b>5</b>  |
| <b>C.1.</b> | <b>Duidelijke doelstellingen .....</b>   | <b>5</b>  |
|             | C.1.1. De principes van het "Good Move" plan .....                             | 5         |
|             | C.1.2. Azaleawijk: broodnodige rust .....                                      | 6         |
| <b>C.2.</b> | <b>Aangepaste inrichtingen.....</b>  | <b>7</b>  |
| <b>D.</b>   | <b>VERKEERSTELLINGEN: MET HOEVEEL WEGGEBRUIKERS ZIJN WE? .....</b>             | <b>8</b>  |
| <b>D.1.</b> | <b>Telling Fase 1: Tests op ware schaal .....</b>                              | <b>9</b>  |
| <b>D.2.</b> | <b>Telling Fase 2: een extra stap.....</b>                                     | <b>10</b> |
| <b>D.3.</b> | <b>Fietsers in het zadel .....</b>   | <b>12</b> |
| <b>E.</b>   | <b>REISTIJD PER AUTO: DE DUUR VAN DE RIT.....</b>                              | <b>17</b> |
| <b>E.1.</b> | <b>Over de Chazallaan .....</b>  | <b>18</b> |
|             | E.1.1. Zuid-noordas: van de Leuvensesteenweg tot de Lambermontlaan .....       | 18        |
|             | E.1.2. Noord-zuidas: van de Lambermontlaan tot de Leuvensesteenweg .....       | 19        |
| <b>E.2.</b> | <b>Op de Rogierlaan .....</b>  | <b>21</b> |
|             | E.2.1. West-oostas: van de Deschanellaan tot het Meiserplein .....             | 21        |
|             | E.2.2. Oost-westas: van het Meiserplein tot de Deschanellaan .....             | 22        |
| <b>E.3.</b> | <b>Via de Paul Deschanellaan.....</b>  | <b>24</b> |
|             | E.3.1. Noord - zuidas: Van Leeuwenkuil naar Armand Steurssquare .....          | 24        |
|             | E.3.2. Zuid-noordas: Van Armand Steurssquare naar Leeuwenkuil .....            | 25        |
| <b>F.</b>   | <b>OPENBAAR VERVOER: GEVOLGEN VOOR DE BUSLIJNEN .....</b>                      | <b>27</b> |
| <b>F.1.</b> | <b>Chazallaan (bus 64 en 65) .....</b>   | <b>27</b> |
| <b>F.2.</b> | <b>Paul Deschanellaan (bus 56) .....</b>                                       | <b>30</b> |
| <b>G.</b>   | <b>GEVOLGEN VOOR DE HANDEL: HOE ZIT HET MET ONZE HANDELAARS?.....</b>          | <b>33</b> |
| <b>G.1.</b> | <b>Situatie en lopende enquêtes .....</b>                                      | <b>33</b> |
| <b>G.2.</b> | <b>Leveringszone .....</b>   | <b>34</b> |
| <b>H.</b>   | <b>FEEDBACK VAN DE POLITIE.....</b>  | <b>35</b> |
| <b>I.</b>   | <b>FEEDBACK VAN DE DBDMH .....</b>   | <b>38</b> |
| <b>J.</b>   | <b>FEEDBACK VAN DE GEMEENSCHAPSWACHTEN .....</b>                               | <b>39</b> |
| <b>K.</b>   | <b>FEEDBACK VAN DE BEWONERS: DE MENING VAN DE INWONERS VAN SCHAARBEEK.....</b> | <b>39</b> |
| <b>K.1.</b> | <b>Bewoners</b>  | <b>39</b> |
| <b>K.2.</b> | <b>De fietsers</b>   | <b>41</b> |
| <b>K.3.</b> | <b>Voetgangers</b>   | <b>42</b> |
| <b>L.</b>   | <b>EMISSIES EN LAWAAI: TOESTAND VAN DE MILIEUVERONTREINIGING.....</b>          | <b>42</b> |

|             |  |           |
|-------------|--|-----------|
| L.1.        | Emissies   | 42        |
| L.2.        | Lawaai   | 42        |
| <b>M.</b>   | <b>VELDWAARNEMINGEN DOOR DE DIENST MOBILITEIT</b>                            | <b>43</b> |
| <b>N.</b>   | <b>CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN</b>   | <b>43</b> |
| <b>N.1.</b> | <b>Duidelijke succesverhalen</b>   | <b>44</b> |
|             | N.1.1. Een verkeersluwe wijk?  | 44        |
|             | N.1.2. Steeds toenemend aantal fietsers                                      | 45        |
|             | N.1.3. Een meer aangepaste snelheid  | 45        |
| <b>N.2.</b> | <b>Een werk in uitvoering: aandachtspunten</b>                               | <b>46</b> |
|             | N.2.1. Chazal Noord en Zuid: een historische dichtheid                       | 46        |
|             | N.2.2. Stobbaertslaan (Weldoeners - Vandenbussche): een permanent leerproces | 48        |
| <b>N.3.</b> | <b>Aanvullende voorstellen: nieuwe kwalitatieve inrichtingen</b>             | <b>51</b> |
| <b>O.</b>   | <b>CONTINUE DENKOEFFENING</b>  | <b>53</b> |

## A. HISTORIEK

Alvorens met de analyse te beginnen, moeten de context en de geschiedenis van de beslissingen van het College betreffende de uitvoering van het Lokaal Mobiliteitscontract "Colignon - Josafat" in herinnering worden gebracht. Ter herinnering:

- In juni 2019 werd het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move in eerste lezing goedgekeurd door de gewestregering.
- Van juni tot oktober 2019 vond het openbaar onderzoek voor dit project plaats. Gedurende deze vier maanden konden de burgers en de gemeente hun bijdrage leveren en hun mening geven.
- Op 28/10/2019 werd de gemeente door Brussel Mobiliteit uitgenodigd om deel te nemen aan de oproep tot kandidaatstelling voor de Lokale Mobiliteitscontracten 2019-2024.
- Op 05/03/2020 keurde de ministerraad in tweede lezing de definitieve versie van het Gewestelijk Mobiliteitsplan 'Good Move' goed.
- Op 10/03/2020 keurde het College de kandidatuur goed en werd de dienst Mobiliteit opgedragen het dossier door te sturen naar de gewestelijke administratie.
- Op 28/04/2020 keurde het College tijdelijke verkeersmaatregelen goed om het voetgangers- en fietsverkeer te bevorderen in het kader van de lockdown en de geleidelijke afbouw ervan (waaronder de implementatie van een 'filter' op de spoorwegbrug naast het rondpunt Deschanel die de toegang voor het verkeer afsnijdt en de Azalealaan tot woonzone omvormt).
- Op 07/07/2020 keurde het College de **invoering van eenrichtingsverkeer in opgaande zin op de Azalealaan goed, voor een proefperiode van drie maanden**, met ingang van 01/08/2020. Het wegprofiel omvatte een fietspad in twee richtingen aan de kant van de gevels, eenrichtingsverkeer op de Madeliefjesstraat en een omkering van de rijrichting op de Minnebronstraat.
- Op 25/08/2020 nam **het College er akte van dat de kandidatuur van de gemeente in het kader van de oproep tot kandidaatstelling "Lokale Mobiliteitscontracten 2019-2024" door de Gewestregering was geselecteerd** en een van de eerste vijf contracten zal zijn die in het Brussels Gewest zullen worden uitgevoerd.
- Op 21/10/2020 heeft het College het eenrichtings-proefproject op de Azalealaan verlengd.
- Op 05/01/2021 nam het College er akte van dat de studiebureaus Stratec, Espaces-Mobilités en EcoRes waren geselecteerd om de gemeente en Brussel Mobiliteit bij te staan bij de uitvoering van het LMC "Colignon - Josafat" en keurde het het proces van burgerparticipatie goed, dat tijdens de diagnosefase van het LMC zou worden uitgevoerd.
- Op 02/02/2021 keurde het College de verordening goed om de proefmaatregelen te verlengen tot eind april 2021 (de herbestrating van de Azalealaan was gepland voor maart 2021).
- Op 02/03/2021 bepaalde het College welke werken moesten worden uitgevoerd **in de Azalealaan, de Generaal Eisenhowerlaan en de Stobbaertsiaan** en keurde het het behoud van de aanvullende maatregelen in de Madeliefjesstraat en de Minnebronstraat goed.
- Op 25/01/2022 keurde het College het **nieuwe verkeersplan voor de perimeter "Colignon - Josafat"** goed, met onder meer het eenrichtingsverkeer in neerwaartse zin op de Cambierlaan;
- Op 24/05/2022 keurde het College het **eindverslag van de LMC-studie "Colignon - Josafat"** goed.
- Op 29/11/2022 keurde het College de **structuur van de evaluatieverslagen** van de deelmazen Azalea, Koninklijke Sint-Maria en Berenkuil goed.

## B. INLEIDING

Dit verslag heeft tot doel de maatregelen te evalueren die in het kader van het Lokaal Mobiliteitscontract (LMC) "Colignon - Josafat" in de Azaleawijk zijn genomen. Na een bondig overzicht van de doelstellingen en de reeds uitgevoerde werken, zullen we ons toespitsen op de verkeersstellingen en de reistijden voor en na de invoering en implementatie van het LMC. We zullen ook extra aandacht besteden aan de prestaties van de MIVB. De feedback van verschillende instanties (politie, DBDMH, gemeenschapswachten) en van de omwonenden en fietsverenigingen zal helpen om deze analyse volledig in kaart te brengen. Aan het eind van elk hoofdstuk worden de belangrijkste ideeën in rode kaderstukken samengevat. Ten slotte wordt in een conclusie de huidige situatie samengevat met een opsomming van de verbeterde punten en de punten die voor verbetering vatbaar zijn. In dit verslag doet de dienst Mobiliteit een aantal aanbevelingen en suggesties om de nog resterende mobiliteitsproblemen in de Azaleawijk zoveel mogelijk op te lossen.

## C. VERKEERSMAATREGELEN EN -VOORZIENINGEN

### C.1. Duidelijke doelstellingen

#### C.1.1. De principes van het "Good Move" plan

Het "Good Move" plan is het Gewestelijk Mobiliteitsplan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het is in 2020 door de Brusselse regering goedgekeurd en bevat de belangrijkste beleidslijnen op het gebied van mobiliteit. Van de zes grote assen van dit plan<sup>1</sup> hebben de beginselen "Good Neighbourhood" en "Good Network" tot doel de mobiliteit in de wijken te omkaderen, de levenskwaliteit van de buurtbewoners te verbeteren en de verschillende vervoersnetwerken efficiënt te organiseren. Om deze doelstellingen te bereiken is een systeem van gedeelde wegen ontworpen en ingevoerd op basis van twee fundamentele concepten: een hiërarchie van vervoerswijzen (in volgorde van prioriteit: voetgangers, fietsen, openbaar vervoer, auto's, vrachtwagens) en een multimodale wegenspecialisatie (MWS)<sup>2</sup>, die er als volgt uit ziet:



Drie niveaus, gekoppeld aan de verschillende vervoerswijzen, bepalen de rol van elke weg binnen een gestructureerd netwerk van openbare ruimten (voorbeelden: Fiets COMFORT, Auto PLUS, OV COMFORT). Deze typologie maakt het aldus mogelijk verkeersluwe wijken te creëren, <sup>3</sup>verbonden door intermodale structurerende assen<sup>4</sup> en gericht op een

<sup>1</sup> Voor meer informatie kunt u deze website raadplegen: [Good Move | Brussel Mobiliteit \(mobilite-mobiliteit.brussels\)](https://www.brussel-mobiliteit.be/good-move)

<sup>2</sup> Voor meer informatie over de hiërarchisering en de specialisatie van de wegen, verwijzen we naar de volgende webpagina: [Weghiërarchisering en wegenspecialisatie - Gids voor publieke ruimte in Brussel \(publicspace.brussels\)](https://www.brussel-mobiliteit.be/weghiërarchisering-en-wegenspecialisatie)

<sup>3</sup> Een verkeersluwe wijk is een gebied dat wordt begrensd door grote wegen en waar alleen bewoners, bezoekers, werknemers en klanten die komen winkelen nog met de auto toegang hebben. Het doorgaand verkeer met een bestemming dat niet binnen dat gebied ligt, zal er alle belang bij hebben om rond te rijden of van vervoermiddel te veranderen.

<sup>4</sup> De term "intermodaal" verwijst naar hetgeen betrekking heeft op en samenhangt met verschillende vervoermiddelen.

doeltreffend openbaar vervoer en een vlotter verkeer. Om deze "verkeersluwte" mogelijk te maken, is een van de regels dat het doorgaand verkeer van auto's en vrachtwagens wordt verplaatst naar de assen Auto PLUS en COMFORT, waardoor de wegen in de wijk veiliger worden en voornamelijk beschikbaar blijven voor de buurtbewoners en andere vervoerswijzen.

Omdat de gemeente Schaarbeek de mobiliteit van morgen wil voorbereiden, heeft ze belangstelling getoond voor de verschillende regionale initiatieven en heeft ze daarom een aanvraag ingediend voor een Lokaal Mobiliteitscontract rond het gebied "Colignon - Josaphat" voor het jaar 2020. Dit LMC omvatte de wijken Koninklijke Sint-Maria, Berenkuil en Azalea.



Voorbeeld van een kaart van het gestructureerde netwerk Auto PLUS en COMFORT in de gemeente Schaarbeek. We kunnen dus vaststellen dat de Lambermontlaan een PLUS-as is (die de hele hoofdstad structureert) en de Rogierlaan een COMFORT-as (die de verplaatsingen tussen de wijken van Schaerbeek structureert).

### C.1.2. Azaleawijk: broodnodige rust

Net als de wijken Koninklijke Sint-Maria en Berenkuil werd de Azaleawijk geconfronteerd met een aantal mobiliteitsproblemen die innovatieve maatregelen vereisten. Men stelde immers vast:<sup>5</sup>

1. Doorgaand verkeer, meer bepaald op de Madeliefjesstraat, de Azalealaan, de Generaal Eisenhowerlaan en de Stobbaertslaan. De in 2019 en 2020 verrichte tellingen wezen op een verkeer van 300 (Azalea), 400 (Madeliefjes) en zelfs 500 <sup>6</sup>PAE (Eisenhower) in de spits<sup>7</sup> in beide richtingen. De Chazallaan werd ook gekenmerkt door verkeer van 350 tot 400 PAE in beide richtingen.
2. De omgeving van scholen en kinderdagverblijven moet veilig worden gemaakt. Vooral het verkeer in de Stobbaertslaan was te druk en gevaarlijk. Dit verkeer moest dus worden teruggedrongen en de snelheid moest naar beneden.
3. Heel wat voetgangers (bewoners en bezoekers), fietsers en sporters rond het Josafatpark hadden nood aan een veiligere en als veilig ervaren mobiliteit.
4. De Cambierlaan en de Eisenhowerlaan (en voorheen de Azalealaan) waren snelle omleidingsassen die omwille van de snelheid en de onaangepaste wegmarkeringen niet optimaal waren voor fietsers.

De genomen maatregelen waren er vooral op gericht het uitgaand verkeer uit de stad te vergemakkelijken, het gebied rond het Josafatpark verkeersluw te maken en de aanleg van een continue en veilige fietsinfrastructuur langs en rond het park mogelijk te maken. Samengevat moesten er maatregelen worden genomen om:

<sup>5</sup> [2022\\_01\\_28-GOOD-MOVE-NL-RGB-opti.pdf \(1030.be\)](#) voor nauwkeurige documentatie over de Azaleawijk, geraadpleegd op 24 februari 2023.

<sup>6</sup> PAE: Personenauto-equivalent Personenauto-equivalent, rekening houdend met de hinder die wordt veroorzaakt door de ingenomen ruimte door verschillende categorieën voertuigen door toepassing van coëfficiënten. Zo is een personenauto = 1 PAE; een tweewieler = 0,3 PAE en een vrachtwagen = 2 of 3 PAE.

<sup>7</sup> Het acroniem 'SU' zal voortaan worden gebruikt om spitsuren weer te geven (AS: avondspits, OS: ochtendspits).

- Het verkeersplan aan te passen om het doorgaand verkeer in het kader van de MWS om te leiden. Dit ging onder meer gepaard met het omleiden van het autoverkeer naar de Auto PLUS en COMFORT-assen (meer bepaald de Lambermontlaan en de Rogierlaan).
- Een knip in de knooppunten Madeliefjes - Devreese - Minnebron en Stobbaerts - Vandenbussche - Devigne om doorgaand verkeer te verhinderen, de GFR's<sup>8</sup> te beschermen en kleine openbare ruimten te creëren. Aangezien deze straten worden beschouwd als Fiets COMFORT-assen, was het ook de bedoeling te veel auto's en vrachtwagens te vermijden.



Kaart met het Fiets COMFORT en PLUS-netwerk van de Azaleewijk. Merk op dat de Azaleelaan, Cambierlaan, Chazallaan, Eisenhowerlaan en de Devreesestraat als COMFORT-assen worden beschouwd, terwijl aan de rand van de wijk de Deschanellaan en de Lambermontlaan Fiets PLUS-assen zijn.

## C.2. Aangepaste inrichtingen

Op basis van deze bevindingen werden verschillende scenario's bedacht. De herinrichtingen in het kader van de uitvoering van het LMC voor de Azaleewijk<sup>9</sup> werden uitgevoerd in twee hoofdfasen, zoals aangegeven op de onderstaande kaart en tabel.



Kaart met de verkeersaanpassingen in de Azaleewijk en de data van uitvoering.

<sup>8</sup> De gewestelijke fietsroutes (GFR) zoals GFR-1 van Brussel naar Zaventem dat door Schaarbeek loopt.

<sup>9</sup> Voor meer informatie, raadpleeg het eindverslag van de LMC Colignon-Josafat: [Documentatie - GoodMove \(1030.be\)](#), geraadpleegd op 21 februari 2023. Ter informatie: de term "deelmaas" valt samen met de Azaleewijk.

|        |                     | Wegen  | Inrichtingen   | Datum   |
|--------|---------------------|--|--|---|
| Fase 1 | Fase 1.1            | Azalealaan   | Eenrichtingsverkeer tot aan Eisenhowerlaan<br>2 fietspaden gemarkeerd in oker en een Sauwenslijn   | Juli-20   |
|        |                     | Minnebronstraat  | Omkering van de verkeersrichting (van de Madelifjesstraat tot aan de Azalealaan).  |   |
|        |                     | Madelifjesstraat   | Eenrichtingsverkeer van de Eisenhowerlaan tot aan de Azalealaan<br>Fietsstraat en fietspad gemarkeerd als BEV (Beperkt Eenrichtingsverkeer). |   |
|        | Fase 1.2            | Henri Stacquetstraat   | Eenrichtingsverkeer vanaf de Rogierlaan tot aan de Azalealaan<br>Gemarkeerd fietspad   | Maart-21  |
|        |                     | Eisenhowerlaan   | Eenrichtingsverkeer van de Azalealaan tot aan de rotonde Chazal.<br>2 fietspaden gemarkeerd in oker en een Sauwenslijn                       |   |
|        |                     | Stobbaertslaan   | Eenrichtingsverkeer van het Weldoenersplein tot de Vandenbusschestraat   |   |
|        |                     |  | Eenrichtingsverkeer van het rondpunt Chazal tot de Vandenbusschestraat   |   |
|        |                     |  | Gemarkeerd fietspad en gesuggereerde fietsstrook   |   |
|        |                     | Kruispunt Stobbaertslaan en Vandenbusschestraat  | Modale filter voor actieve vervoerswijzen (voetgangers en fietsers)  |   |
|        | Vandenbusschestraat | Eenrichtingsverkeer van de Stobbaertslaan tot de Azalealaan<br>Gemarkeerd fietspad en gesuggereerde fietsstrook      |  |   |
| Fase 2 | Cambierlaan         | Eenrichtingsverkeer van het Meiserplein tot de rotonde Chazal.<br>2 fietspaden gemarkeerd in oker en een Sauwenslijn | Mei-22   |   |
|        |                     | Prévost-Delaunaysquare   |  | Omkering van de richting van de "laterale" stroom |



Tweerichtingsfietspad op de Azalealaan.



Verkeersfilter voor actieve modi op het kruispunt van de Azalealaan en de Stobbaertslaan en de

Tabel met de verschillende fasen van de herinrichting binnen de Azaleawijk, met beschrijving.

Een initiatief genaamd "Joggingparcours", bedacht tijdens de Covid-periode, had de aanblik van de Azalealaan en de Eisenhowerlaan al veranderd. De Azalealaan is een woonzone geworden (verkeersknip ter hoogte van de brug). Beide verkeersrichtingen waren nog steeds toegestaan, maar joggers mochten nu op de weg lopen. Gezien het aantal bezoekers en sporters die elkaar in het Josafatpark ontmoetten, was het de bedoeling een te grote concentratie van mensen te vermijden en zo de risico's van verspreiding van COVID te beperken. Het was dan ook heel logisch dat de eerste fase van het LMC op dit deel van de wijk gericht was.

Na de eerste maatregelen werd meer doorgaand verkeer op en rond de Stobbaertslaan waargenomen (vooral tijdens de AS in de richting van Weldoeners). De gemeente heeft daarom in maart 2021 stappen ondernomen om dit deel van de wijk verkeersluw te maken (vandaar het bestaan van een latere fase 1.2.). Fase 2, waarbij de Cambierlaan betrokken is, vond plaats in mei 2022. De derde fase ging meer dan een jaar na de eerste van start, zodat de verschillende weggebruikers tijd kregen om zich aan te passen aan de nieuwe situatie. Vandaag wil de gemeente een eerste balans opmaken van het LMC. In dit verslag worden verschillende invalshoeken uiteengezet, om een volledig beeld te geven van de huidige situatie.

## D. VERKEERSTELLINGEN: MET HOEVEL WEGGEBRUIKERS ZIJN WE?

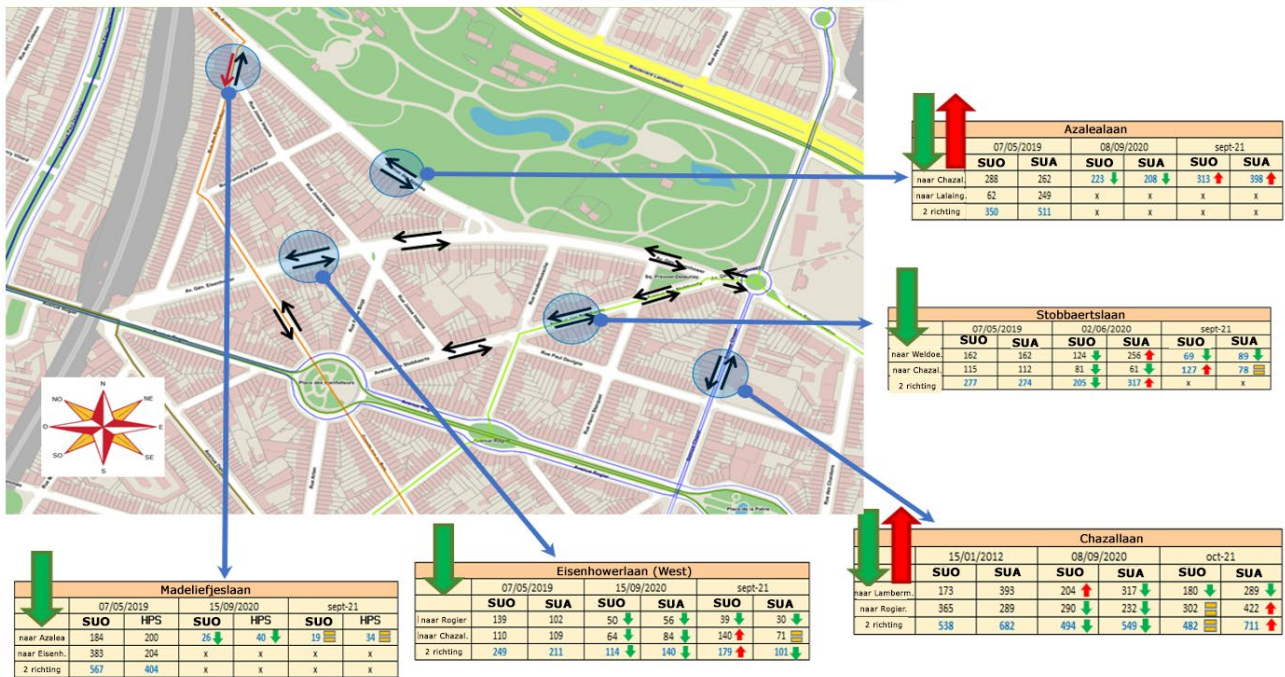
Verkeerstellingen zijn onmisbare instrumenten om het effect van een nieuw verkeersplan te beoordelen. In dit verband beschikt Brussel Mobiliteit over een overheidsopdracht voor de uitvoering van verkeerstellingen. De dienstverlener, GeoMobility/Idaso<sup>10</sup>, voert de tellingen uit met behulp van camera's. In elke wijk worden de tellingen vóór en na de uitvoering van de verkeersmaatregelen uitgevoerd, idealiter met een periode van ongeveer zes maanden tussen de twee telcampagnes om de verschillende weggebruikers in staat te stellen hun gedrag aan te passen. De tellingen vinden plaats op belangrijke routes op dinsdag en donderdag, gedurende 14 uur.

<sup>10</sup> Er zij op gewezen dat het College kennis heeft genomen van de door Brussel Mobiliteit en de Dienst Mobiliteit voorgestelde telpunten en deze op 10/05/2022 heeft gevalideerd.



## D.1. Telling Fase 1: Tests op ware schaal

Op enkele uitzonderingen na dateren de eerste beschikbare gegevens van 2019. Na de eerste maatregelen, die in 2020 werden genomen, werd een tweede telling uitgevoerd tijdens de SU om de gevolgen van de eerste maatregelen te evalueren. Aan de hand van een derde telling in 2021, werd de verkeerssituatie in het LMC (en de evolutie daarvan) op langere termijn in kaart gebracht. In de onderstaande tabellen worden de voertuigstromen op deze verschillende assen van de wijk nauwkeurig weergegeven.



Kaart en overzichtstabellen van de evolutie van de telgegevens op verschillende trajecten van de Azaleawijk in 2019, 2020 en 2021<sup>11</sup>.

De eerste tellingen van 2019 wijzen op zwaar verkeer en verkeersopstoppingen tijdens de SU in beide richtingen. Het gaat hierbij zowel over de structurerende assen als over de meer lokale straten. In 2019 en 2020 stellen we het volgende vast:

- Op de Azalealaan passeren gemiddeld 350 tot 500 PAE in beide richtingen tijdens de SU (vooral 's avonds). Enkel de ochtendspits rechtstreeks vanuit de Mast van Lalaing kent geen verhoogde verkeersdichtheid.
- De Chazallaan (Zuid) moet heel wat verkeer slikken (ongeveer 500 PAE).
  - o In de ochtend naar de Rogierlaan (ongeveer 300 PAE).
  - o 's Avonds richting Lambermontlaan (meer dan 300 PAE).
- De Eisenhowerlaan (westelijk deel) ondervindt minder impact van al het verkeer. Het aantal PAE bedraagt er ongeveer 200.
- De Madelifjesstraat verwerkt ook doorgaand verkeer, met meer dan 550 PAE in de ochtend en 400 PAE 's avonds.
- Ook de Stobbaertsiaan wordt, zij het in mindere mate, aan dit type verkeer blootgesteld, zowel 's avonds als 's ochtends (tussen 250 en 300 PAE).

Daarom werden na de eerste fase nieuwe tellingen verricht om het effect van de maatregelen op het verkeer in dit gebied te beoordelen. Hieruit kan het volgende worden geconcludeerd:

- Tussen 2019 en 2021 is het verkeer in de meeste straten afgenomen.

<sup>11</sup> Merk op dat er voor de Chazallaan in 2019 geen telling is uitgevoerd. Na een vergelijking met andere tellingen en een herkalibratie van de gegevens blijkt dat de gegevens van 2012 nog steeds consistent zijn.

- Het aantal voertuigen dat gebruik maakt van de Madeliefjesstraat is tijdens de SU, in alle richtingen, gedaald van **971** PAE (mei 2020) tot **66** PAE (september 2020), wat neerkomt op een vermindering van het verkeer met 93,2%.
- Het aantal voertuigen dat gebruik maakt van het westelijke deel van de Eisenhowerlaan (tussen de Madeliefjesstraat en de Impensstraat) neemt in beide richtingen af met 54,29% in de ochtendspits (-135 PAE) en met 33,65% in de avondspits (-71 PAE).
- Slechts in enkele zeer beperkte lokale situaties doen zich complicaties voor, voornamelijk tijdens de SU.
  - In Azalealaan is het verkeer tussen 2019 en 2020 aanvankelijk met ongeveer 20% afgenomen (ongeveer - 50 PAE) om vervolgens weer toe te nemen, vooral tijdens de avondspits richting Chazal (+136 PAE).
  - Op de Chazallaan richting Rogier is de verkeersdrukte toegenomen ten opzichte van 2019 (+ 162 PAE).
  - In 2020 is het doorgaand verkeer op de Stobbaertsiaan toegenomen als gevolg van de omleidingen die de automobilisten volgen (+94 PAE in de AS; +58%). Zoals blijkt uit gegevens van de tabel, hebben de maatregelen die in maart 2021 zijn ingevoerd, ervoor gezorgd dat dit doorgaand verkeer is afgenomen (- 167 PAE in de AS; - 65%).

Het is ook interessant om de algemene evolutie van het verkeer en het aantal PAE tussen 2019 en 2021 te onderzoeken. Uit onderstaande tabel kan worden geconcludeerd dat het verkeer aanzienlijk is afgenomen. Met uitzondering van Chazal Zuid, waar het aantal voertuigen vrijwel gelijk blijft, is de verkeersstroom op alle trajecten sinds 2019 afgenomen<sup>12</sup>. **Belangrijk is dat het totale verkeer in 2020 aanzienlijk is afgenomen, waarschijnlijk als gevolg van de lockdown-maatregelen. Dit tussenliggend jaar/deze intermediaire data moeten derhalve zeer voorzichtig worden geïnterpreteerd.**

|                  | 2019 |      |             | 2020 |      |             |         | 2021 |      |             |         |
|------------------|------|------|-------------|------|------|-------------|---------|------|------|-------------|---------|
|                  | HPM  | HPS  | Total       | HPM  | HPS  | Total       | %       | HPM  | HPS  | Total       | %       |
| Azalées          | 350  | 511  | <b>861</b>  | 223  | 208  | <b>431</b>  | -49,94% | 313  | 398  | <b>711</b>  | -17,42% |
| Chazal Sud       | 538  | 682  | <b>1220</b> | 494  | 549  | <b>1043</b> | -14,51% | 482  | 711  | <b>1193</b> | -2,21%  |
| Eisenhower Ouest | 249  | 211  | <b>460</b>  | 114  | 140  | <b>254</b>  | -44,78% | 179  | 101  | <b>280</b>  | -39,13% |
| Paquerettes      | 561  | 404  | <b>965</b>  | 26   | 40   | <b>66</b>   | -93,16% | 19   | 34   | <b>53</b>   | -94,51% |
| Stobbaerts       | 277  | 274  | <b>551</b>  | 205  | 317  | <b>522</b>  | -5,26%  | 196  | 167  | <b>363</b>  | -34,12% |
| Total            | 1975 | 2082 | <b>4057</b> | 1062 | 1254 | <b>2316</b> | -42,91% | 1189 | 1411 | <b>2600</b> | -35,91% |

Tabel van de evolutie van het aantal PAE, voor beide verkeersrichtingen samen, tussen 2019 en 2021.

De effecten van de eerste herinrichtingen in deze wijk zijn dus positief, ondanks enkele lokale situaties die complexer zijn geworden. Op basis van deze resultaten werden derhalve aanvullende maatregelen uitgewerkt, waarbij de aandacht vooral uitging naar de Cambierlaan en de omgeving daarvan.

## D.2. Telling Fase 2: een extra stap

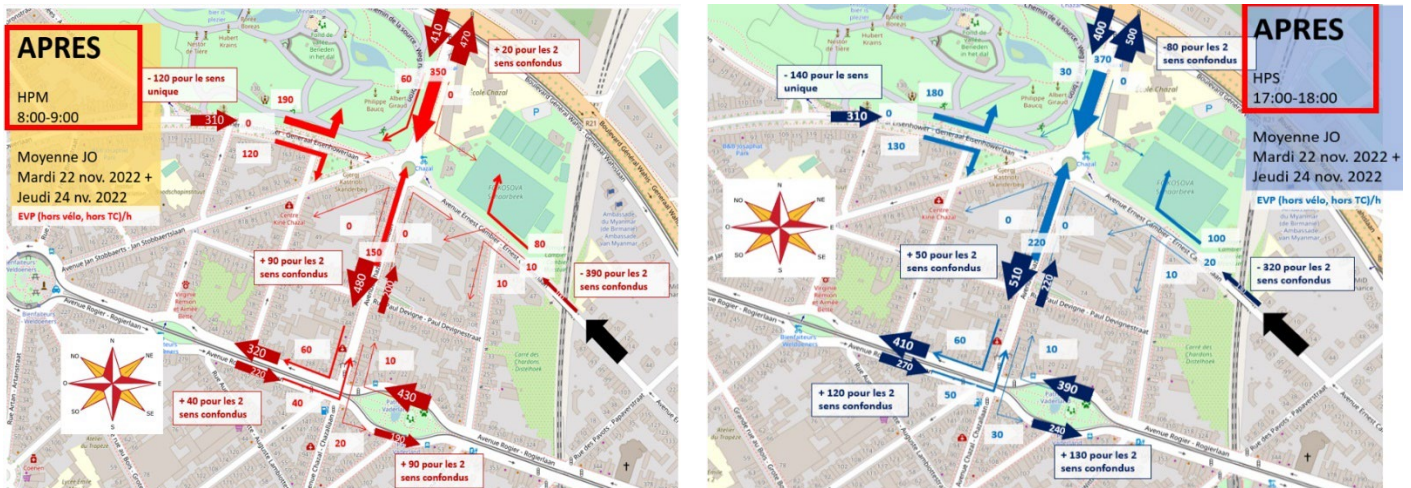
Om de impact van het eenrichtingsverkeer op de Cambierlaan te beoordelen, is in 2022 een tweede fase van tellingen gestart. Net als in de eerste fase was het de bedoeling de verkeerssituatie en de mogelijke evoluties te beoordelen. De onderstaande grafieken en diagrammen geven het aantal PAE weer, uitgezonderd het openbaar vervoer en de fietsen. Alle waarden zijn gemiddelden die over 2 werkdagen zijn genomen.

In de Azaleawijk vonden de tellingen plaats:

- op 19 en 21 april 2022 van 6 tot 20 uur;
- op 22 en 24 november 2022 van 6 tot 20 uur.

<sup>12</sup> De gegevens voor Chazal Zuid dateren van 2012.





Kaarten met de verschillen in gemiddelde PAE tussen april en november 2022 tijdens OS (oranje) en AS (blauw) (bron: Brussel Mobiliteit).

Het eenrichtingsverkeer op de Cambierlaan heeft een verkeerstoename veroorzaakt op Chazal (vooral in het zuiden). De Rogierlaan kent een toename van het verkeer.

- Het is vooral het zuidelijke deel (van de Chazal-rotonde tot de Rogierlaan) dat door deze nieuwe maatregelen wordt getroffen.
  - o Er zijn **90** PAE meer in de OS in beide richtingen.
  - o Er zijn ook **50** PAE meer in de AS in beide richtingen. In plaats van af te slaan naar de Cambierlaan, vervolgen sommige automobilisten nu hun route over de hele Chazallaan (om het Weldoenersplein of het Meiserplein te bereiken).
- Voor Chazal Noord is de toename beperkt.
  - o + 20 PAE in de OS in beide richtingen.
  - o - 80 PAE in de AS in beide richtingen.
- De Rogierlaan kent een kleine verkeerstoename, hetgeen te verwachten is, aangezien zij deel uitmaakt van het Auto COMFORT-netwerk aan de rand van de wijk.
  - o In de OS schommelt de verkeerstoename tussen + 40 PAE (richting Weldoeners) en + 90 PAE (richting Meiser).
  - o Tijdens de AS neemt het aantal voertuigen in beide richtingen toe, met + 120 PAE (richting Weldoeners) en + 130 PAE (richting Meiser).
- Er nemen dan weer minder PAE het deel Eisenhower OOST (tussen -120 en -140 PAE).
- De Cambierlaan is nu volledig verkeerssluw (daling tussen -320 en -390 PAE).

Net als in de eerste fase is het nuttig het aantal PAE op al deze trajecten te tellen. Meer in het algemeen kan worden vastgesteld dat het verkeer zich heeft gestabiliseerd. Op alle onderzochte trajecten tussen april en november 2022 daalde het verkeer met ongeveer 7%. De trajecten met een aanzienlijke daling van het verkeer zijn Chazal Noord tijdens de SU (vooral 's ochtends), Eisenhower Oost tijdens de SU en Cambier (-75%). De gebieden die een toename hebben gekend zijn Chazal Zuid tijdens de OS, Rogier Oost tijdens de SU en Rogier West tijdens de AS.

|                | avr-22 |      |             | nov-22 |            |      |            |             | Différence |         |
|----------------|--------|------|-------------|--------|------------|------|------------|-------------|------------|---------|
|                | HPM    | HPS  | Total       | HPM    | Différence | HPS  | Différence | Total       | Nombre     | %       |
| Cambier        | 490    | 450  | <b>940</b>  | 100    | -390       | 130  | -320       | <b>230</b>  | -710       | -75,53% |
| Chazal Nord    | 860    | 980  | <b>1840</b> | 680    | -180       | 900  | -80        | <b>1580</b> | -260       | -14,13% |
| Chazal Sud     | 590    | 680  | <b>1270</b> | 890    | 300        | 730  | 50         | <b>1620</b> | 350        | 27,56%  |
| Eisenhower Est | 430    | 450  | <b>880</b>  | 310    | -120       | 310  | -140       | <b>620</b>  | -260       | -29,55% |
| Rogier Est     | 530    | 500  | <b>1030</b> | 620    | 90         | 630  | 130        | <b>1250</b> | 220        | 21,36%  |
| Rogier Ouest   | 500    | 560  | <b>1060</b> | 540    | 40         | 680  | 120        | <b>1220</b> | 160        | 15,09%  |
| Total          | 3400   | 3620 | <b>7020</b> | 3140   | -260       | 3380 | -240       | <b>6520</b> | -500       | -7,12%  |

Tabel van de evolutie van het aantal PAE tussen april en november 2022. Dit is het aantal voertuigen in beide richtingen tijdens de OS en de AS.

De vergelijking tussen deze twee tabellen ligt methodologisch nogal gevoelig. De onderzochte trajecten zijn immers niet dezelfde, behalve op Chazal Zuid. Op dit traject wordt een stijging van 1220 in 2019 naar 1620 in november 2022 (+32%) waargenomen.

### D.3. Fietsers in het zadel

Zoals eerder aangehaald, werd in het kader van het "Good Move" plan een structurerend fietsnetwerk bedacht om de verplaatsingen tussen de verschillende wijken van Schaarbeek te bevorderen.



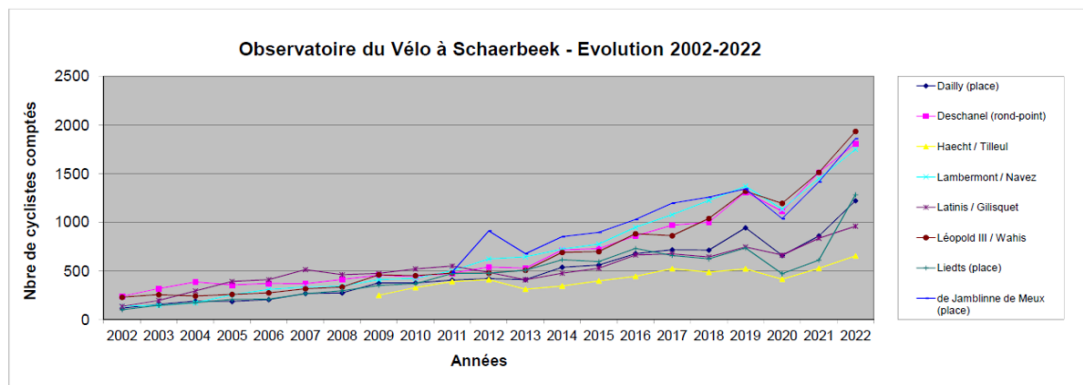
Kaart met de netwerken Fiets PLUS (in het rood) en COMFORT (in het blauw) die de perimeter "Colignon - Josafat" en de Azaleawijk structureren. De twee pijlen duiden twee telpunten aan die dicht bij de wijk gelegen zijn.

Er werd een formeel verzoek om gegevens over het fietsgebruik en de typologie van de fietsers in de Azaleawijk ingediend bij GRACQ Schaarbeek<sup>13</sup>. Om de twee maanden stellen vrijwilligers zich op specifieke plaatsen in de gemeente op om op weekdays tussen 7.30 tot 8.30 uur 's ochtends (meestal op dinsdag of donderdag) handmatige tellingen te verrichten. Het totale jaarcijfer is dus de som van de berekeningen voor het hele jaar. We kunnen nu al de onderstaande tabel van de tellingen voor het fietsobservatorium voorstellen<sup>14</sup>.

<sup>13</sup> Schaarbeek | GRACQ

<sup>14</sup> Dit is een organisatie van de vzw Pro Vélo, die de evolutie van het fietsgebruik in het Brusselse Gewest sinds 1998 in beeld brengt. Pour plus d'informations: [observatoire-2022-FR.indd \(provelo.org\)](#)

|                                | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022  |
|--------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| Dailly (place)                 | 115  | 155  | 189  | 185  | 204  | 267  | 273  | 376  | 376  | 405  | 420  | 410  | 537  | 560  | 677  | 716  | 713  | 843  | 858  | 859  | 1221  |
| de Jamblinne de Meux (rotonde) | 115  | 155  | 189  | 185  | 204  | 267  | 273  | 376  | 376  | 405  | 420  | 410  | 537  | 560  | 677  | 716  | 713  | 843  | 858  | 859  | 1221  |
| Deschanel (rond-point)         | 238  | 318  | 388  | 354  | 371  | 388  | 411  | 455  | 440  | 475  | 540  | 523  | 713  | 723  | 859  | 969  | 1000 | 1310 | 1113 | 1512 | 1807  |
| Haecht / Tilleul               | 138  | 143  | 171  | 254  | 309  | 334  | 343  | 410  | 424  | 501  | 623  | 645  | 723  | 775  | 848  | 1077 | 1224 | 1371 | 1135 | 1448 | 1748  |
| Lambermont / Navez             | 135  | 195  | 233  | 391  | 410  | 513  | 461  | 474  | 520  | 550  | 484  | 409  | 475  | 526  | 653  | 874  | 843  | 746  | 652  | 834  | 960   |
| Latinis / Gilsquet             | 228  | 255  | 242  | 258  | 274  | 316  | 334  | 459  | 450  | 478  | 478  | 505  | 690  | 698  | 881  | 961  | 1038 | 1319 | 1194 | 1513 | 1934  |
| Léopold III / Wahis            | 99   | 144  | 173  | 206  | 210  | 265  | 295  | 350  | 367  | 473  | 476  | 506  | 614  | 596  | 730  | 658  | 624  | 735  | 470  | 611  | 1283  |
| Liedts (place)                 | 99   | 144  | 173  | 206  | 210  | 265  | 295  | 350  | 367  | 473  | 476  | 506  | 614  | 596  | 730  | 658  | 624  | 735  | 470  | 611  | 1283  |
| TOTAL                          | 954  | 1210 | 1454 | 1648 | 1778 | 2063 | 2117 | 2773 | 2905 | 3756 | 4342 | 3992 | 4947 | 5175 | 6230 | 6673 | 6986 | 8289 | 6683 | 8718 | 11466 |



Tabel en grafiek met de evolutie van het aantal fietsers op bepaalde plaatsen in de gemeente Schaerbeek. In deze grafiek wordt de rotonde van de Mast van Lalaing 'rotonde Deschanel' genoemd (bron: GRACQ Schaerbeek).

Zonder de belangrijke invloed van COVID op het fietsgebruik te ontkennen, kunnen we nu al aangeven dat het fietsen in het algemeen op alle tellocaties is toegenomen. Het deel van de wijk waarop de tellingen van het fietsobservatorium betrekking hebben, heet de 'rotonde Deschanel' en bevindt zich aan de ingang van de Azalealaan (die als Fiets COMFORT wordt beschouwd).

Afgezien van het jaar 2020 - dat een terugval kent - <sup>15</sup> is het aantal fietsers tussen 2019 en 2022 sterk toegenomen.

- Voor de 'rotonde Deschanel' is het aantal fietsers toegenomen van 1310 tot 1807 in 2022 (+38%). Als we dit vergelijken met het jaar 2018, betekent dit een stijging van 80%.
- Deze rotonde is ook een van de plaatsen waar het meest gefietst wordt in Schaerbeek, weliswaar net iets minder dan op het Jamblinne de Meuxplein en het kruispunt Leopold III en Wahis (aan de rand van de wijk en als Fiets PLUS beschouwd)<sup>16</sup>.
- Uit de eerste telling in 2023 blijkt zelfs dat de rotonde Deschanel het eerste doorgangspunt voor fietsers wordt van alle telpunten in Schaerbeek.

| 2023                   | janvier |
|------------------------|---------|
| Dailly (place)         | 191     |
| de Jamblinne de Meux   | 275     |
| Deschanel (rond-point) | 308     |
| Haecht / Tilleul       | 94      |
| Lambermont / Navez     | 306     |
| Latinis / Gilsquet     | 159     |
| Léopold III / Wahis    | 259     |
| Liedts (place)         | 258     |
| total                  | 1850    |

Tabel met de eerste telling in januari, uitgevoerd door het fietsobservatorium in 2023 (bron: GRACQ Schaerbeek).

<sup>15</sup> Dit kan deels worden verklaard door het feit dat er in maart 2020, als gevolg van de lockdown-maatregelen, geen tellingen zijn uitgevoerd.

<sup>16</sup> In 2020 was er reeds een sterke toename van het aantal fietsers dat gebruik maakte van het fietspad op Azalea. De stijging was het grootst bij fietsers die specifiek gebruik maken van de Azalealaan vanaf de Mast van Lalaing (+40%). Het aandeel van de kinderen was ook gestegen van 11% naar 19%, waarbij 28% specifiek gebruik maakte van de Azalealaan. De man/vrouw ratio, die wijst op een gevoel van veiligheid op de weg, is gedaald van 1,66 (in september 2019) naar 1,37 (in september 2020).

## Observatoire du vélo à Schaerbeek

Comptage effectué 1 fois tous les deux mois (seconde quinzaine des mois impairs) entre 7h30 et 8h30.

| 2022<br>crise sanitaire !        | janvier       |               |               | mars           |               |                | mai            |               |                | juillet       |               |               | septembre      |               |                | novembre       |               |               | TOTAL          |                |                | %<br>h-f-e     |
|----------------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|----------------|----------------|---------------|----------------|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|----------------|----------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Dailly (place)                   | 67<br>hommes  | 48<br>femmes  | 4<br>enfants  | 111<br>hommes  | 88<br>femmes  | 4<br>enfants   | 142<br>hommes  | 83<br>femmes  | 8<br>enfants   | 118<br>hommes | 75<br>femmes  | 3<br>enfants  | 137<br>hommes  | 105<br>femmes | 5<br>enfants   | 123<br>hommes  | 97<br>femmes  | 3<br>enfants  | 698<br>hommes  | 496<br>femmes  | 27<br>enfants  | 57<br>41<br>2  |
| de Jamblinne de Meux (place)     | 117<br>hommes | 79<br>femmes  | 11<br>enfants | 202<br>hommes  | 156<br>femmes | 16<br>enfants  | 166<br>hommes  | 150<br>femmes | 3<br>enfants   | 103<br>hommes | 44<br>femmes  | 0<br>enfants  | 238<br>hommes  | 162<br>femmes | 15<br>enfants  | 217<br>hommes  | 164<br>femmes | 16<br>enfants | 1043<br>hommes | 755<br>femmes  | 61<br>enfants  | 56<br>41<br>3  |
| Deschanel (rond-point)           | 105<br>hommes | 67<br>femmes  | 25<br>enfants | 163<br>hommes  | 133<br>femmes | 41<br>enfants  | 189<br>hommes  | 150<br>femmes | 41<br>enfants  | 102<br>hommes | 61<br>femmes  | 5<br>enfants  | 224<br>hommes  | 146<br>femmes | 38<br>enfants  | 176<br>hommes  | 124<br>femmes | 17<br>enfants | 959<br>hommes  | 681<br>femmes  | 167<br>enfants | 53<br>38<br>9  |
| Haecht / Tilleul                 | 50<br>hommes  | 17<br>femmes  | 4<br>enfants  | 67<br>hommes   | 52<br>femmes  | 3<br>enfants   | 91<br>hommes   | 50<br>femmes  | 5<br>enfants   | 38<br>hommes  | 17<br>femmes  | 0<br>enfants  | 84<br>hommes   | 49<br>femmes  | 17<br>enfants  | 69<br>hommes   | 36<br>femmes  | 5<br>enfants  | 399<br>hommes  | 221<br>femmes  | 34<br>enfants  | 61<br>34<br>5  |
| Lambermont / Navez/Van Praet     | 131<br>hommes | 61<br>femmes  | 0<br>enfants  | 189<br>hommes  | 112<br>femmes | 2<br>enfants   | 197<br>hommes  | 132<br>femmes | 4<br>enfants   | 152<br>hommes | 70<br>femmes  | 0<br>enfants  | 243<br>hommes  | 151<br>femmes | 1<br>enfants   | 191<br>hommes  | 112<br>femmes | 0<br>enfants  | 1103<br>hommes | 638<br>femmes  | 7<br>enfants   | 63<br>36<br>0  |
| Latinis / Gilisquet (rond-point) | 59<br>hommes  | 51<br>femmes  | 15<br>enfants | 86<br>hommes   | 84<br>femmes  | 11<br>enfants  | 89<br>hommes   | 57<br>femmes  | 20<br>enfants  | 40<br>hommes  | 25<br>femmes  | 0<br>enfants  | 104<br>hommes  | 97<br>femmes  | 39<br>enfants  | 86<br>hommes   | 77<br>femmes  | 20<br>enfants | 464<br>hommes  | 391<br>femmes  | 105<br>enfants | 48<br>41<br>11 |
| Léopold III / Général Wahis      | 134<br>hommes | 45<br>femmes  | 9<br>enfants  | 235<br>hommes  | 108<br>femmes | 20<br>enfants  | 231<br>hommes  | 103<br>femmes | 13<br>enfants  | 173<br>hommes | 82<br>femmes  | 2<br>enfants  | 250<br>hommes  | 144<br>femmes | 24<br>enfants  | 227<br>hommes  | 119<br>femmes | 15<br>enfants | 1250<br>hommes | 601<br>femmes  | 83<br>enfants  | 65<br>31<br>4  |
| Liedts (place)                   | 88<br>hommes  | 28<br>femmes  | 4<br>enfants  | 111<br>hommes  | 44<br>femmes  | 5<br>enfants   | 164<br>hommes  | 66<br>femmes  | 7<br>enfants   | 104<br>hommes | 30<br>femmes  | 0<br>enfants  | 209<br>hommes  | 106<br>femmes | 18<br>enfants  | 191<br>hommes  | 99<br>femmes  | 9<br>enfants  | 867<br>hommes  | 373<br>femmes  | 43<br>enfants  | 68<br>29<br>3  |
| TOTAL                            | 751<br>hommes | 396<br>femmes | 72<br>enfants | 1164<br>hommes | 777<br>femmes | 102<br>enfants | 1269<br>hommes | 791<br>femmes | 101<br>enfants | 830<br>hommes | 404<br>femmes | 10<br>enfants | 1489<br>hommes | 960<br>femmes | 157<br>enfants | 1280<br>hommes | 828<br>femmes | 85<br>enfants | 6783<br>hommes | 4156<br>femmes | 527<br>enfants | 59<br>36<br>5  |
| ratio                            | 62            | 32            | 6             | 57             | 38            | 5              | 59             | 37            | 5              | 67            | 32            | 1             | 57             | 37            | 6              | 58             | 38            | 4             | 59             | 36             | 5              | %              |

Tabel en grafiek met de evolutie van het aantal fietsers op bepaalde plaatsen in de gemeente Schaerbeek (en de man/vrouw/kind ratio). In deze tabel wordt de rotonde van de Mast van Lalaing 'rotonde Deschanel' genoemd (bron: GRACQ Schaerbeek).

Wanneer we nu de typologie van de fietsers op dit doorgangspunt bestuderen, stellen we het volgende vast:

- Het aandeel vrouwen en kinderen is tussen 2021 en 2022 toegenomen (+4%).
- Het aantal vrouwelijke fietsers is tussen deze twee periodes met 172 (+33%) toegenomen (terwijl de totale toename 19% bedraagt).
- Het aandeel kinderen is vrij hoog (9%; 2<sup>e</sup> hoogste score) maar neemt af ten opzichte van 2021.

Aangezien voor niet-fietsers verkeersveiligheid, gebrek aan comfort en gebrek aan inrichtingen de belangrijkste obstakels zijn om te fietsen, kan worden geconcludeerd dat de geboden inrichtingen een gedeeltelijke invloed hebben op de plaats van vrouwelijke fietsers op onze wegen<sup>17</sup>.

<sup>17</sup> Voor meer informatie over dit onderwerp: [De fiets als symbool van emancipatie voor de vrouw - Pro Velo](#)

## Observatoire du vélo à Schaerbeek

Petite analyse sur un point de comptage de l'Observatoire du Vélo de Schaerbeek

Point de comptage concerné : rond-point Deschanel-Mât de Lalaing

Comptages effectués 1 fois tous les deux mois (seconde quinzaine des mois impairs) entre 7h30 et 8h30.

|  | 01/2023    | 11/2022    | 09/2022    | 07/2022    | 05/2022    | 03/2022    | 01/2022    |  | 09/2019    | 05/2019    |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--|------------|------------|
| <b>Nombre d'usagers de cycle</b>                       | <b>308</b> | <b>317</b> | <b>408</b> | <b>168</b> | <b>380</b> | <b>337</b> | <b>197</b> |  | <b>295</b> | <b>237</b> |
| nombre de cyclistes                                    | 291        | 291        | 369        | 152        | 351        | 315        | 180        |  | 295        | 237        |
| nombre de trottinettistes                              | 17         | 26         | 39         | 16         | 29         | 22         | 17         |  | 0          | 0          |
| <b>Nbre usagers sur l'av. des Azalées</b>              | <b>170</b> | <b>184</b> | <b>226</b> | <b>90</b>  | <b>234</b> | <b>200</b> | <b>116</b> |  | <b>152</b> | <b>119</b> |
| % du total   | 55 %       | 58 %       | 55 %       | 54 %       | 62 %       | 59 %       | 59 %       |  | 52 %       | 50 %       |
| dont hommes  | 101        | 98         | 114        | 53         | 117        | 93         | 59         |  | 79         | 63         |
| dont femmes  | 52         | 69         | 80         | 33         | 79         | 68         | 37         |  | 45         | 46         |
| dont enfants   | 17         | 17         | 32         | 4          | 38         | 39         | 20         |  | 28         | 10         |
| <b>En direction de l'av. des Azalées</b>               | <b>105</b> | <b>106</b> | <b>149</b> | <b>39</b>  | <b>128</b> | <b>121</b> | <b>63</b>  |  | <b>90</b>  | <b>54</b>  |
| démarrant du carrefour (station Villo ou vélobox)      | 0          | 3          | 2          | 1          | 3          | 3          | 1          |  | 1          | 1          |
| venant de l'av. Paul Deschanel                         | 25         | 18         | 33         | 10         | 32         | 18         | 19         |  | 27         | 16         |
| venant de l'av. Louis Bertrand                         | 70         | 69         | 88         | 17         | 76         | 75         | 34         |  | 48         | 27         |
| venant de l'av. Voltaire                               | 10         | 16         | 26         | 11         | 17         | 25         | 9          |  | 14         | 10         |
| <b>Issu-e-s de l'av. des Azalées</b>                   | <b>65</b>  | <b>78</b>  | <b>77</b>  | <b>51</b>  | <b>106</b> | <b>79</b>  | <b>53</b>  |  | <b>62</b>  | <b>67</b>  |
| A destination du carrefour (station Villo ou commerce) | 1          | 2          | 1          | 2          | 0          | 3          | 2          |  | 0          | 1          |
| vers l'av. Paul Deschanel                              | 9          | 17         | 15         | 12         | 21         | 12         | 13         |  | 10         | 9          |
| vers l'avenue Louis Bertrand                           | 33         | 38         | 39         | 23         | 57         | 34         | 10         |  | 37         | 35         |

Tabel met de rijrichtingen van fietsers op de 'rotonde Deschanel' tussen januari 2022 en januari 2023 (Bron: GRACQ).

Het laatste aspect dat moet worden belicht, zijn de wegen die de fietsers nemen op de 'rotonde Deschanel'. Zoals eerder vermeld, vertoont het aantal fietsers op de 'rotonde Deschanel' een stijgende tendens tussen januari 2022 en januari 2023 (+ 60%). Wat betekent dat concreet?

- Het aantal gebruikers op de Azalealaan is ook gestegen (+46%).
- Wanneer een fietser richting Azalea rijdt, komt hij of zij meestal van de Louis Bertrandlaan (in 70% van de gevallen).
- Als hij of zij vanaf de Azalealaan komt, begeeft hij/zij zich in 50% van de gevallen naar de Bertrandlaan.

In het kader van de MWS kan dus worden gesteld dat er meer doorlopende fietsvoorzieningen tussen de verschillende Fiets COMFORT- en PLUS-assen zijn (zie de eerste kaart van dit hoofdstuk met de fietsrollen van elke weg in en rond de wijk).

Een tweede bron van informatie is Telraam<sup>18</sup>. Van juli 2020 tot september 2021 werd een camera geïnstalleerd op de Stobbaertslaun (tussen Vandebussche en Staquet).



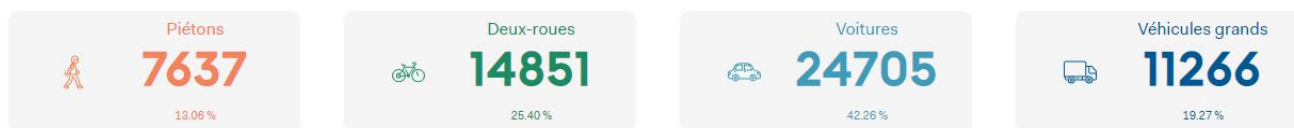
Kaart met het traject dat door de Telraam-gegevens wordt bestreken.

<sup>18</sup> Telraam levert verkeersgegevens voor een groot aantal straten in Brussel. Dit platform verstrekt vervolgens continue, realtime gegevens en grafieken die de mobiliteit op een specifiek punt weergeven.

Bij vergelijking van de gegevens van juli-september 2020 met dezelfde periode van 2021, blijkt een aanzienlijke toename van het aantal fietsers en het aandeel van de fietsers onder alle PAE (van 14% naar 25%), een stijging van het aandeel van de voetgangers (van 2% naar 13%) en een netto afname van het aantal voertuigen. Dit is het gevolg van de verkeersfilter Vandenbussche/Stobbaerts in maart 2021. Het absolute aantal fietsers en voetgangers ligt lager, maar dit kan verband houden met de schoolvakanties.



Gegevens van Telraam voor de Stobbaertsiaan van 1 juli tot 20 september 2020 (bron Telraam)



Gegevens van Telraam voor de Stobbaertsiaan van 1 juli tot 20 september 2021 (bron Telraam)

Een laatste bron van informatie zijn de tellingen die zijn verricht tijdens de tweede fase van het in D.2 genoemde verkeersplan. In april 2022 kon aan de hand van de tellingen het aandeel van de fietsers ten opzichte van alle voertuigen op de rotonde Chazal worden vastgesteld. De kolom PCL (Pedal Cycles) geeft een aandeel van ongeveer 15% fietsers weer (ongeveer 250 op 1 uur) tussen 7.45 en 8.45 uur. Fietsers zijn 's avonds minder aanwezig (al moet hierbij vermeld worden dat de tellingen van 16.45 tot 17.45 uur werden uitgevoerd, wanneer de scholen al dicht zijn).



Site Ref: Chazal (Site 1)

Site Coordinates

Lat: 50.8592219890203  
Lng: 4.39130991697311

Belge 1972 / Belgian Lambert 72

6540523.7196899615  
-3436584.1485057184

Peak Hour Breakdown AM

| Date           | AM Peak       | Total | VEH  | %       | PCL | %       |
|----------------|---------------|-------|------|---------|-----|---------|
| Tue 19/04/2022 | 07:45 - 08:45 | 1574  | 1308 | 83.10 % | 266 | 16.90 % |
| Thu 21/04/2022 | 07:45 - 08:45 | 1579  | 1345 | 85.18 % | 234 | 14.82 % |

Peak Hour Breakdown PM

| Date           | PM Peak       | Total | VEH  | %       | PCL | %      |
|----------------|---------------|-------|------|---------|-----|--------|
| Tue 19/04/2022 | 16:45 - 17:45 | 1560  | 1405 | 90.06 % | 155 | 9.94 % |
| Thu 21/04/2022 | 16:15 - 17:15 | 1546  | 1394 | 90.17 % | 152 | 9.83 % |

Tabel met de verdeling van de voertuigen, inclusief fietsers, tijdens de tellingen in april 2022 (bron: Brussel Mobiliteit).



Uit een diagnose die vóór de tellingen werd uitgevoerd, bleek dat veel van de verkeersassen in de Azaleawijk onderhevig waren aan doorgaand verkeer. Als gevolg van de eerste fase van het LMC werden verschillende gebieden van de wijk onmiddellijk rustiger (Madeliefjes, Eisenhower). Na een nieuwe studie en een toename van het verkeer onderging ook de Stobbaertslaan enkele aanpassingen die resulteerden in een afname van het verkeer. In de tweede fase was het positieve effect op de Cambierlaan ook heel duidelijk.

Als we de tellingen van beide fasen bekijken, blijft het gevoeligste punt de Chazallaan. Chazal Zuid is het drukst, omdat automobilisten na de invoering van het eenrichtingsverkeer op de Cambierlaan nu doorrijden vanaf Lambermont. Aan de kant van Chazal Noord is de situatie minder negatief dan verwacht (vooral 's avonds), waar de prestaties vrijwel gelijk blijven. Wat de tellingen van Velo betreft, is het duidelijk dat het gebruik van de fiets de laatste jaren sterk is toegenomen en dat de in het kader van het LMC genomen maatregelen een positief effect hebben gehad op het gebruik van de fiets.

## E. REISTIJD PER AUTO: DE DUUR VAN DE RIT

Een ander veelzeggend aspect van de evolutie van het verkeer is de studie van de reistijd van PAE en hun gemiddelde over twee bepaalde perioden. De "auto"-reistijden van verschillende trajecten werden in november 2022 door Brussel Mobiliteit onderzocht. Deze gegevens worden "Floating Car Data" genoemd. Ze maken gebruik van de GPS-signalen van de voertuigen (en/of de GPS-signalen van de smartphones van de personen aan boord van de voertuigen). Deze data kunnen enigszins vertekend zijn, maar worden voldoende objectief en relevant geacht om de reistijden te analyseren. Van alle verkregen informatie zijn drie routes direct en/of indirect relevant voor de Azaleawijk.

Deze gegevens hebben alleen betrekking op weekdays (maandag tot en met vrijdag) en op een periode van 24 uur.

- De analyses uitgevoerd vóór de invoering van het eenrichtingsverkeer op de Cambierlaan (fase 2) bestrijken de periode van 8 november 2021 tot en met 17 december 2021 (oranje kleur).
- De analyses uitgevoerd na de invoering van het LMC bestrijken de periode van 7 november 2022 tot 16 december 2022 (blauwe kleur).

In de onderstaande opmerkingen worden vooral drie dimensies onderzocht:

- De reistijd op uurbasis, uitgedrukt in minuten. In de onderstaande grafieken wordt deze reistijd lineair weergegeven in blauw en oranje.
- De regelmatigheid van de reistijd. Deze wordt voorgesteld door de lichtere en bredere zones. De betekenis is als volgt: Hoe breder de zone, des te meer de reistijd fluctueert. Verder is er ook het volgende:
  - o De donkere zone komt overeen met de gemiddelde reistijd exclusief de 25% langzaamste en 25% snelste ritten. Op basis hiervan kan worden bepaald in hoeverre de reistijd van 50% van de meest "klassieke" voertuigen varieert.
  - o De lichtste zone omvat alle reistijden behalve de langzaamste en de snelste 5%. Op die manier kan men zien in hoeverre bijna alle reistijden fluctueren.
- De gemiddelde reistijd per werkdag. Deze wordt weergegeven door de onderstaande staafdiagrammen.

In het algemeen is voorzichtigheid geboden bij de interpretatie van deze cijfers. Het gaat om een vergelijking tussen twee studieperiodes en externe factoren kunnen de cijfers hebben beïnvloed. Deze verschillen zullen op langere termijn moeten worden gevolgd en geobserveerd.

## E.1. Over de Chazallaan

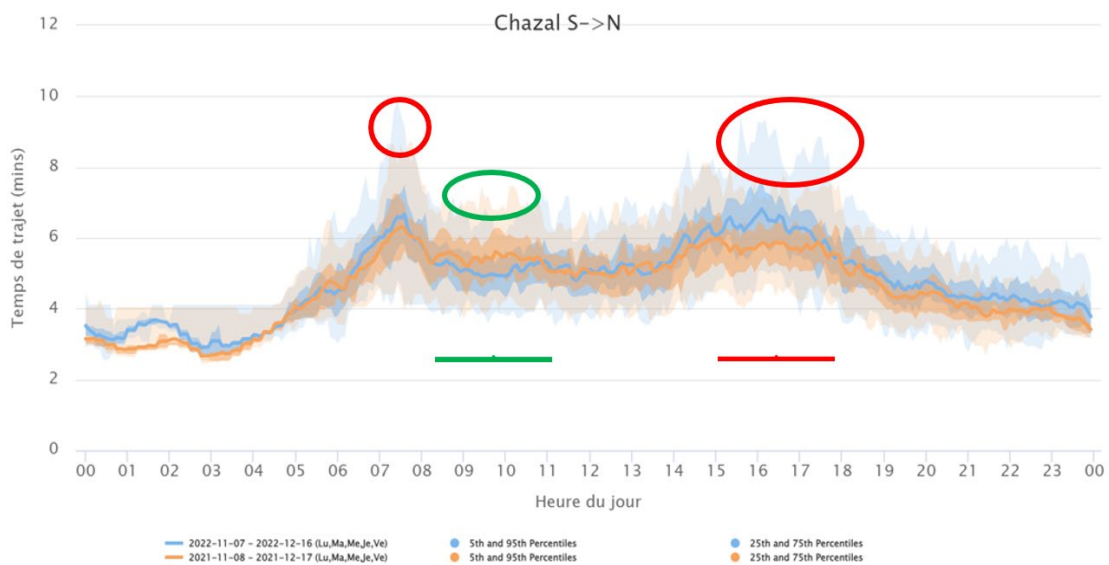
De analyse van de reistijd voor de Chazallaan omvat dit wegdeel in zijn geheel (van de Lambermontlaan tot aan de Leuvensesteenweg). Merk op dat enkel het gedeelte tussen de Lambermontlaan en de Rogierlaan in de wijk ligt. Deze algemene analyse werd echter voldoende representatief geacht om in dit verslag te worden toegelicht.



Kaart van de studie uitgevoerd op de Chazallaan in beide richtingen. Houd bij de interpretatie van de gegevens rekening met de oriëntatie van de laan.

### E.1.1. Zuid-noordas: van de Leuvensesteenweg tot de Lambermontlaan

Op dit traject is het verschil in reistijd in 2021 en 2022 in de OS aanvaardbaar. Tijdens de rest van de voormiddag is de situatie zelfs beter in 2022. De AS blijft echter problematisch (zowel qua reistijd als qua regelmaat).

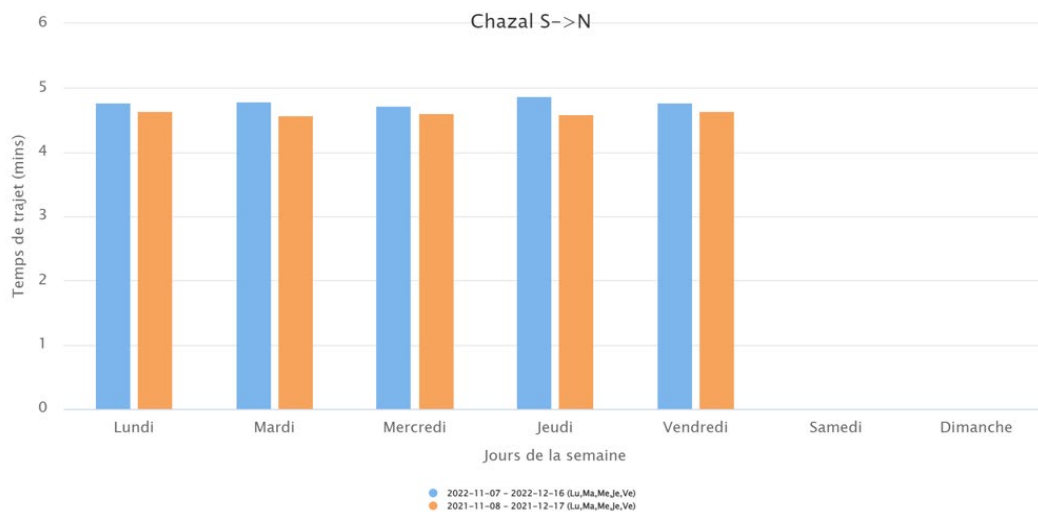


Grafiek van de evolutie van de reistijd op uurbasis op het Z-N traject van de Chazallaan tussen 2021 en 2022 (bron: Brussel Mobiliteit).

- Reistijd:
  - o De reistijd in de OS is tussen 2021 en 2022 iets verslechterd (met ongeveer 20 seconden).
  - o Overdag is er een verbetering zichtbaar gedurende Tijdens de rest van de voormiddag (tussen 8.30 en 11 uur). Tussen 11.00 en 15.00 uur blijft de situatie in de bestudeerde periodes vergelijkbaar.
  - o Vanaf 15.00 uur en gedurende de volledige AS neemt de reistijd met ongeveer 40 seconden toe tot 17.00 uur. Verder in de avond is er geen significant verschil.
- Regelmatigheid van de reistijd: In het algemeen kan worden gesteld dat de algemene regelmatigheid in 2022 eerder is afgenomen (vooral 's avonds).
  - o De regelmatigheid van de reistijd is vrijwel identiek in de OS. Toch is regelmatigheid beter in 2022 voor de

rest van de voormiddag.

- Tijdens de AS is de trend eerder opwaarts (vooral voor de meest extreme gevallen).
- In het algemeen zijn bij een probleem de gevolgen voor het verkeer direct groter (dit zijn de rode cirkels bovenaan de grafiek).

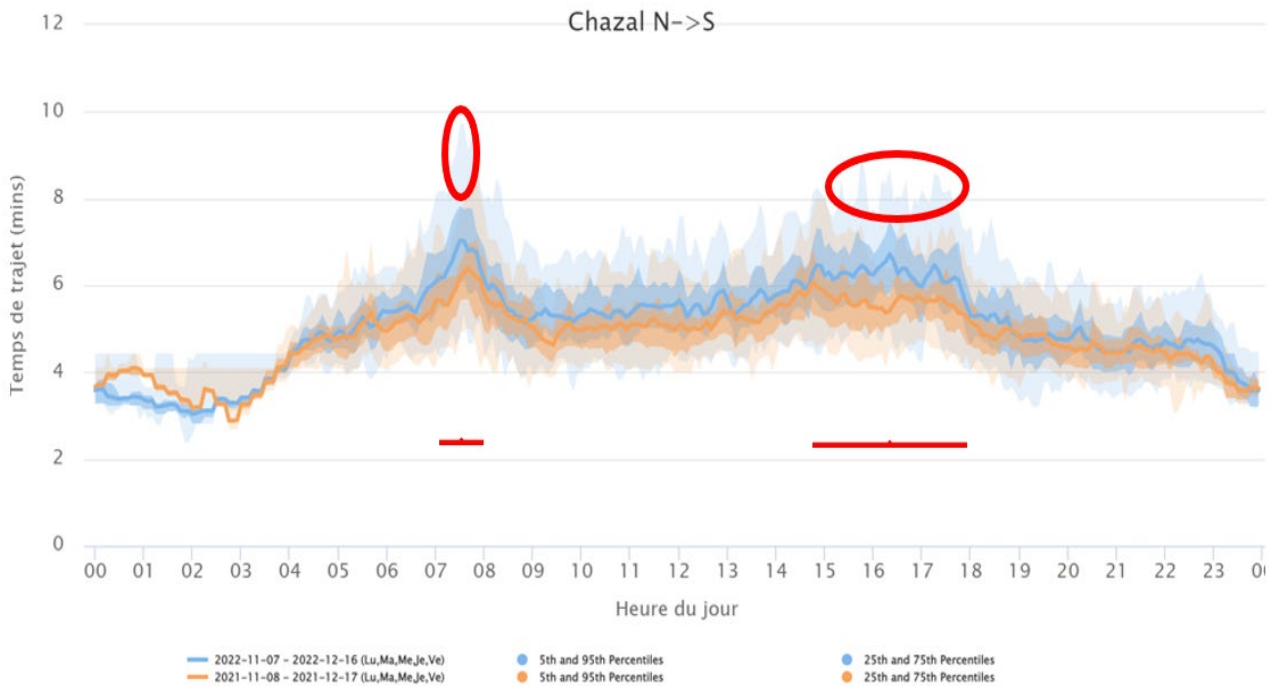


Grafiek van de evolutie van de gemiddelde reistijd (in minuten) op de zuid-noordas van de Chazallaan van maandag tot vrijdag en de vergelijking ervan tussen 2021 en 2022 (bron: Brussel Mobiliteit).

De gemiddelde reistijd is tussen 2021 en 2022 iets vertraagd (met enkele seconden per dag). Er is geen uitgesproken verschil tussen de twee bestudeerde periodes. Opvallend is dat donderdag de drukste dag blijft, terwijl de andere dagen van de week zeer vergelijkbaar zijn.

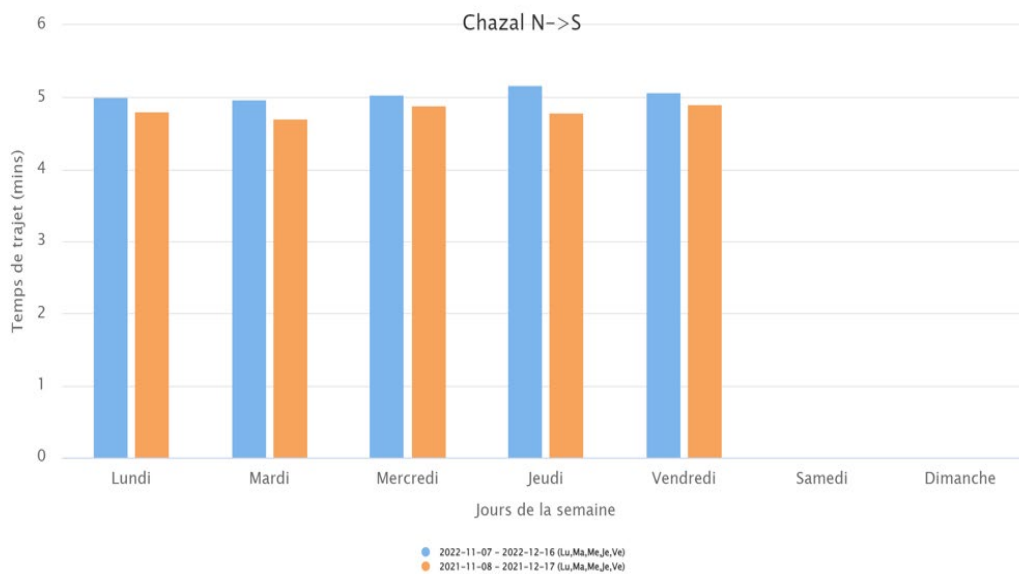
### E.1.2. Noord-zuidas: van de Lambermontlaan tot de Leuvensesteenweg

In omgekeerde richting is de situatie min of meer dezelfde. We stellen vast dat de reistijd tijdens de SU (vooral 's avonds) toeneemt. Voor de rest van de dag is de gemiddelde reistijd korter in 2021. In beide richtingen is de reistijd minder regelmatig. In 2022 zal het langer duren om dit traject af te leggen op een willekeurige weekdag.



Grafiek van de evolutie van de gemiddelde reistijd op het noord-zuidtraject van de Chazallaan (vanaf de Lambermontlaan) tussen 2021 en 2022.

- Reistijd: We stellen vast dat de reistijd tijdens de SU (vooral 's avonds) toeneemt.
  - o Tijdens de OS bedraagt de toename ongeveer 30 seconden. Deze piek is echter slechts korte tijd zichtbaar (tussen 7.15 en 7.45 uur).
  - o 's Avonds schommelt de toename tussen 15.00 en 18.00 uur tussen 30 seconden en een minuut.
  - o Het gemiddelde voor de rest van de dag blijft in het voordeel van 2021.
- Regelmatigheid van de reistijd: Over het algemeen is de regelmatigheid in 2022 niet verbeterd. De interpretatie is vergelijkbaar met die van de reistijd.
  - o Een sterke maar zeer korte piek in de OS en moeilijkheden die langer aanhouden tijdens de AS.
  - o Gedurende de rest van de dag blijft de regelmatigheid min of meer gelijk, maar is de gemiddelde reistijd langer.



Grafiek van de gemiddelde reistijd (in minuten) op de noord-zuidas van de Chazallaan van maandag tot vrijdag en de vergelijking ervan tussen 2021 en 2022 (bron: Brussel Mobiliteit).

In deze richting is de gemiddelde reistijd tussen 2021 en 2022 ook iets vertraagd (ook met enkele seconden per dag). Donderdag is de drukste dag van de week, terwijl dinsdag een vrij rustige dag is. In totaal duurt het ongeveer 4 minuten en 45 seconden om dit traject af te leggen in 2021 en 5 minuten in 2022.

## E.2. Op de Rogierlaan

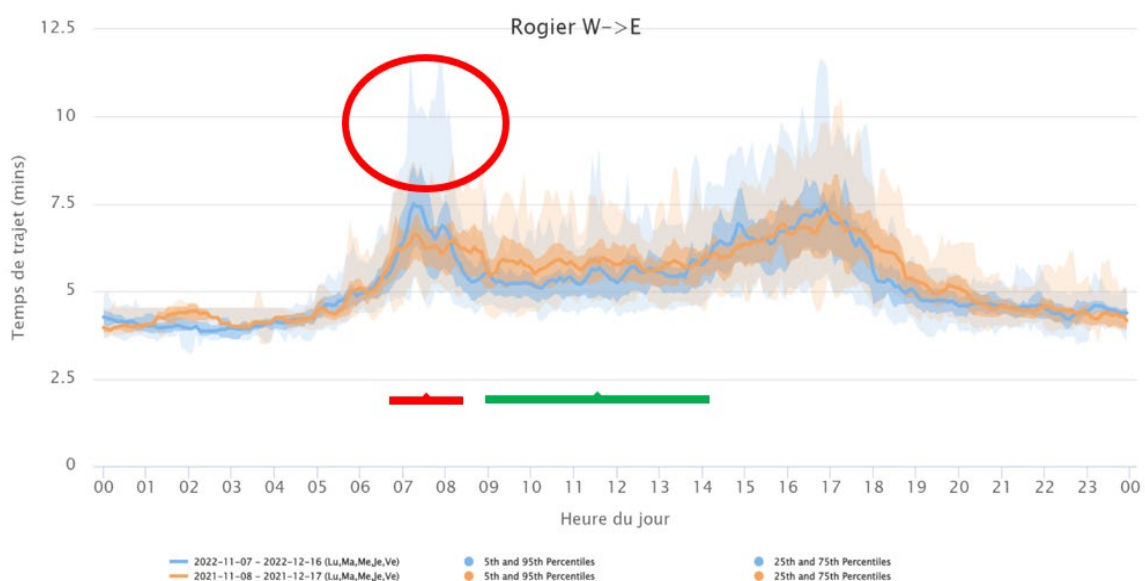
Het is ook nuttig om te zien welk effect de maatregelen van het LMC hebben gehad op een Auto COMFORT weg. De Rogierlaan, die de verschillende wijken van de gemeente verbindt, zou *a priori* een verschuiving van het verkeer moeten hebben ondergaan als gevolg van de maatregelen in het kader van het LMC. We zullen daarom ook de reistijden, in beide richtingen, van het Meiserplein naar de Paul Deschanellaan bestuderen.



Kaart van de studie uitgevoerd op de Rogierlaan in beide richtingen. Houd bij de interpretatie van de gegevens rekening met de oriëntatie van de laan.

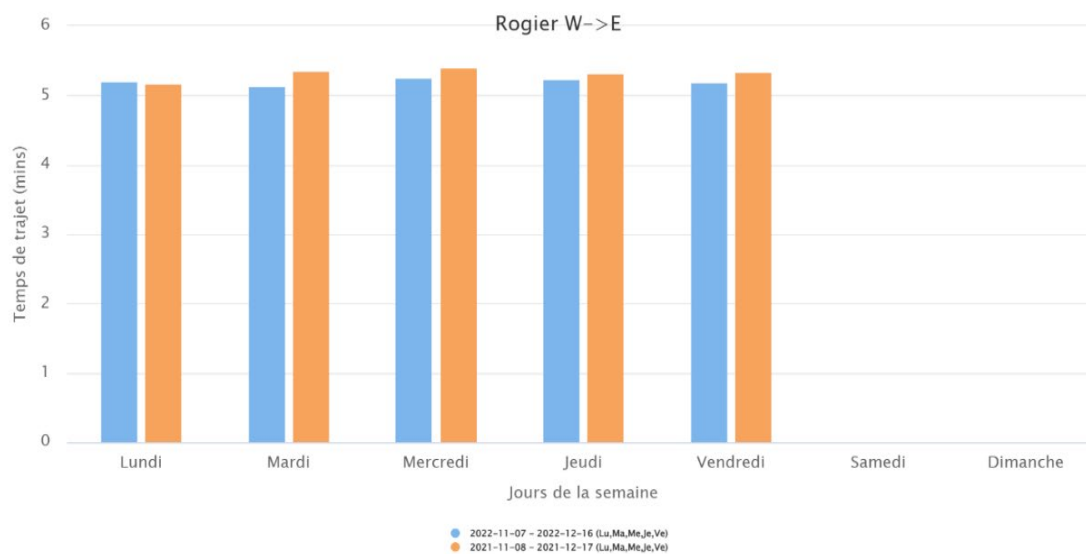
### E.2.1. West-oostas: van de Deschanellaan tot het Meiserplein

Op dit traject zit het verschil in reistijd, als we 2021 met 2022 vergelijken, vooral in de OS (waar in 2022 een verlies van ongeveer één minuut optreedt). Tijdens de rest van de voormiddag is de situatie echter beter in 2022. Tijdens de AS blijft de situatie zowat vergelijkbaar.



Grafiek van de evolutie van de gemiddelde reistijd op het W-O traject van de Rogierlaan (vanaf de Deschanellaan) tussen 2021 en 2022 (bron: Brussel Mobiliteit).

- Reistijd: We stellen vast dat de reistijd gedurende de dag schommelt.
  - o Tijdens de OS bedraagt de toename ongeveer 60 seconden.
  - o Gedurende de rest van de voormiddag, en tot 14.00 uur, is de reistijd in 2022 korter dan in 2021.
  - o 's Avonds zijn de reistijden vergelijkbaar.
- Regelmatigheid van de reistijd: In het algemeen is de interpretatie van de regelmatigheid vergelijkbaar met die van de reistijd.
  - o De reistijd is minder regelmatig in de OS in 2022.
  - o 's Avonds zijn er soms problemen met de regelmatigheid tussen 17.00 en 17.30 uur. De rest van de AS is bijna identiek voor beide periodes.
  - o Voor de rest van de dag is de regelmatigheid in 2022 beter dan in 2021.

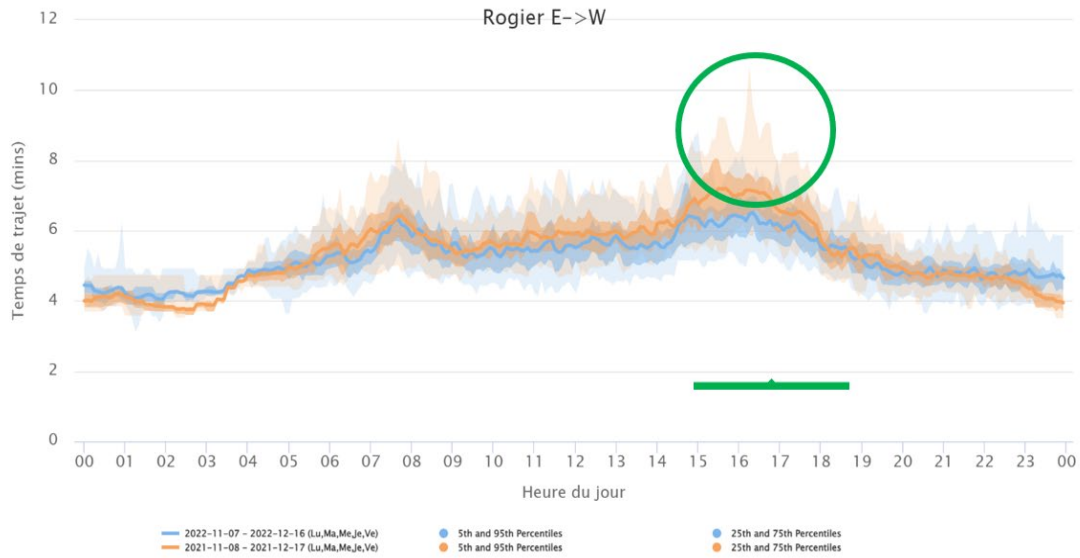


Grafiek van de evolutie van de gemiddelde reistijd (in minuten) op de west-oostas van de Rogierlaan van maandag tot vrijdag en de vergelijking ervan tussen 2021 en 2022 (bron: Brussel Mobiliteit).

De gemiddelde reistijd, op werkdagen, was in 2021 langer dan in 2022. De winst is het grootst op dinsdag. Vandaag hebben PAE ongeveer vijf minuten nodig om dit traject af te leggen. In het algemeen is het verschil tussen beide periodes niet significant (10 tot 15 seconden minder in 2022).

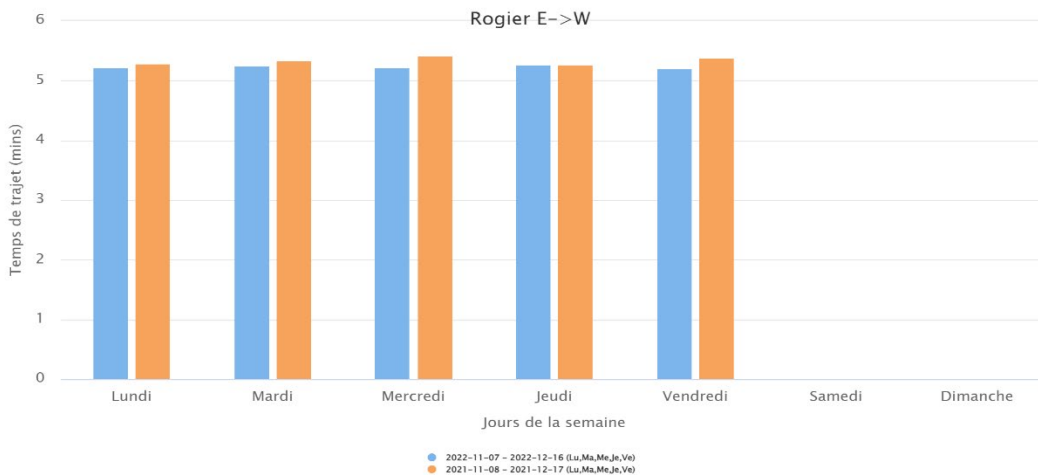
## E.2.2. Oost-westas: van het Meiserplein tot de Deschanellaan

In omgekeerde richting is de situatie beter dan in 2021. Voor het overgrote deel van de dag is de situatie bijna identiek voor beide periodes. Het traject tijdens de AS wordt evenwel sneller afgelegd in 2022 dan in 2021.



Grafiek van de evolutie van de gemiddelde reistijd op het O-W traject van de Rogierlaan (vanaf het Meiserplein) tussen 2021 en 2022 (bron: Brussel Mobiliteit).

- **Reistijden:** We zien een daling van de reistijden tijdens de AS tussen 2021 en 2022.
  - o Tijdens de OS is de situatie vergelijkbaar.
  - o Voor de rest van de voormiddag, en tot 14.00 uur, zijn de gegevens licht in het voordeel van 2022.
  - o 's Avonds is de reistijd in 2022 ongeveer 30 seconden korter dan in 2021.
- **Regelmatigheid van de reistijd:** In het algemeen is de interpretatie van de regelmatigheid opnieuw vergelijkbaar met die van de reistijd.
  - o De regelmatigheid is over de hele dag vergelijkbaar voor 2021 en 2022.
  - o 's Avonds echter zijn de regelmatigheidsproblemen groter in 2021 dan in 2022.



Grafiek van de evolutie van de gemiddelde reistijd (in minuten) op de oost-westas van de Rogierlaan van maandag tot vrijdag en de vergelijking ervan tussen 2021 en 2022 (bron: Brussel Mobiliteit).

In deze verkeersrichting wordt dit traject in 2022 sneller afgelegd dan in 2021, vooral op woensdag en vrijdag. Automobilisten doen er iets meer dan 5 minuten over om dit traject af te leggen, met een verschil van een tiental seconden tussen 2021 en 2022.

### E.3. Via de Paul Deschanellaan

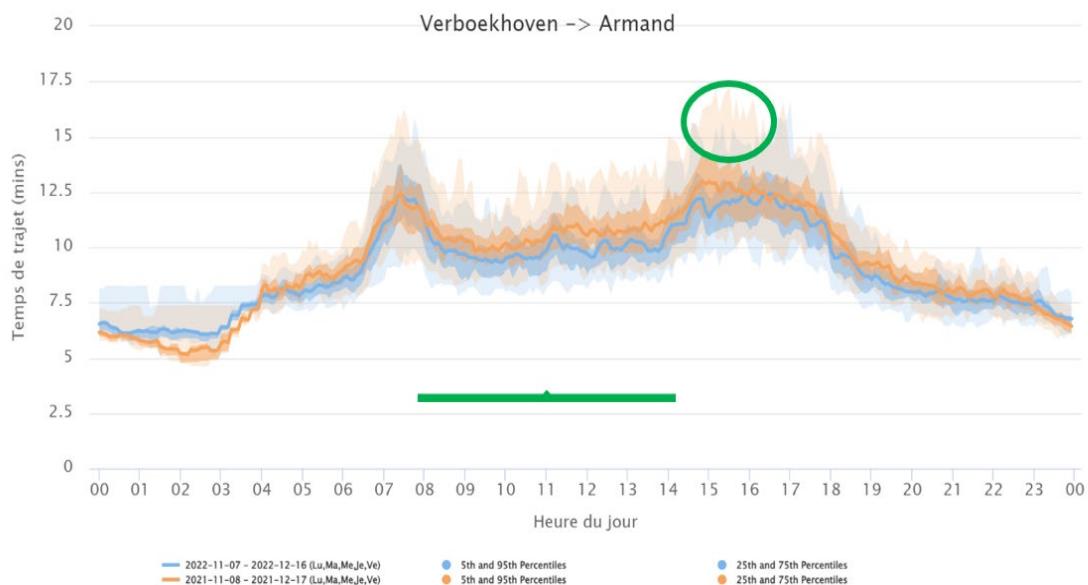
Volgens de criteria van de MWS wordt deze weg beschouwd als een "wijkweg". Gezien zijn strategische ligging tussen het Josafatpark en de Rogierlaan, aan de rand van de wijk, is het ook zinvol om de reistijden op de Paul Deschanellaan onder de loep te nemen. Daartoe heeft Brussel Mobiliteit ons gegevens verstrekt over de reistijd tussen Leeuwenkuil en de Armand Steurssquare. De route volgt zowel de hele Voltairelaan als de hele Deschanellaan. Deze studie werd voldoende geloofwaardig en representatief voor de verkeersstromen geacht. Men moet er wel rekening mee houden dat de Paul Deschanellaan slechts een deel van het traject omvat.



Kaart van de studie uitgevoerd op de Voltairelaan en de Deschanellaan, in beide richtingen. Houd bij de interpretatie van de gegevens rekening met de oriëntatie van de laan.

#### E.3.1. Noord - zuidas: Van Leeuwenkuil naar Armand Steurssquare

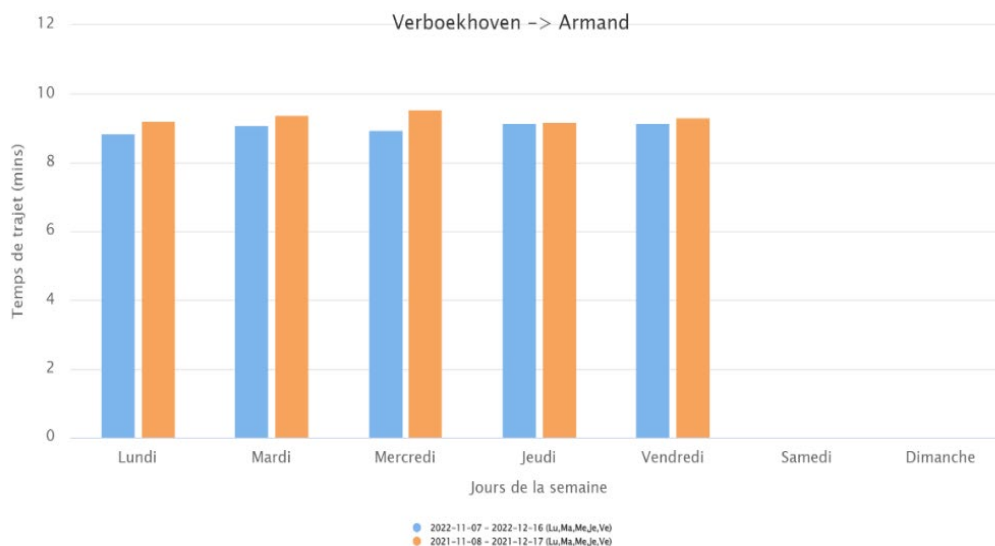
Deze as staat er in 2022 beter voor dan in 2021. Terwijl de reistijd in de voormiddag vrijwel gelijk blijft, is de reistijd gedurende de rest van de dag langer in 2021. De situatie is tijdens de AS gunstiger in 2022.



Grafiek van de evolutie van de gemiddelde reistijd op het N-Z traject van de Voltairelaan en de Deschanellaan (vanaf Leeuwenkuil) tussen 2021 en 2022 (bron: Brussel Mobiliteit).



- Reistijden: We zien een daling van de reistijden tijdens de AS tussen 2021 en 2022.
  - o Tijdens de OS is de situatie vrijwel vergelijkbaar.
  - o Voor de rest van de voormiddag, en tot 16.00 uur, zijn de gegevens licht in het voordeel van 2022.
  - o 's Avonds zijn de reistijden in 2021 en 2022 vrijwel identiek.
- Regelmatigheid van de reistijd: In het algemeen suggereert de interpretatie van de regelmatigheid betere prestaties in 2022 tijdens de AS.
  - o De algemene regelmatigheid is iets beter in 2022.
  - o Vooral tijdens de AS zijn de regelmatigheidsproblemen groter in 2021 dan in 2022.

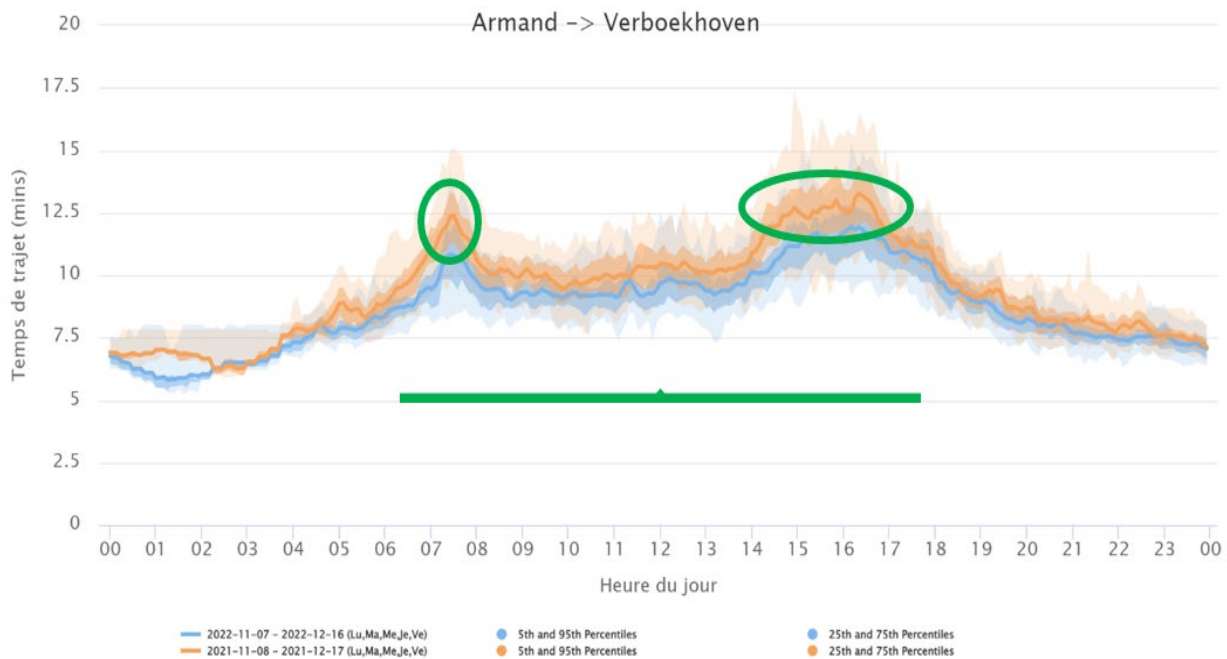


*Grafiek van de gemiddelde reistijd (in minuten) op de noord-zuidas van de Voltairelaan en de Deschanellaan van maandag tot vrijdag en de vergelijking ervan tussen 2021 en 2022 (bron: Brussel Mobiliteit).*

In deze verkeersrichting wordt het traject Leeuwenkuil - Armand Steurssquare in 2022 sneller afgelegd op alle dagen van de week behalve donderdag. Dit verschijnsel is het opvallendst op woensdag (ongeveer 30 seconden). De gemiddelde winst per dag bedraagt ongeveer 15 seconden. Over het algemeen wordt het traject in ongeveer 9 minuten afgelegd in 2022.

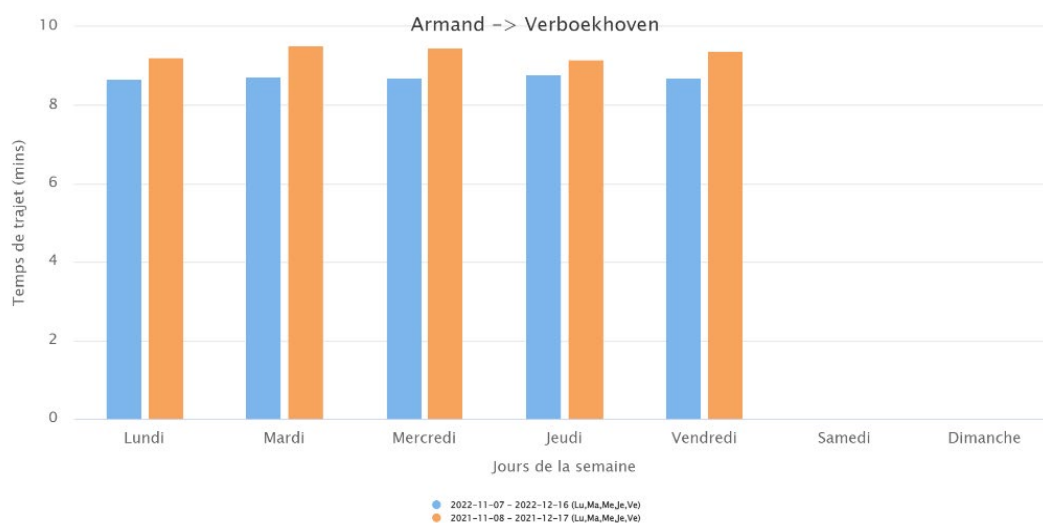
### E.3.2. Zuid-noordas: Van Armand Steurssquare naar Leeuwenkuil

Volgens de gegevens van Brussel Mobiliteit is de situatie verbeterd in 2022. Zowel tijdens de OS en AS als gedurende de rest van de dag bleken de reistijd en de regelmatigheid beter te zijn dan in 2021.



Grafiek van de evolutie van de gemiddelde reistijd op het N-Z traject van de Voltairelaan en de Deschanellaan (vanaf Leeuwenkuil) tussen 2021 en 2022 (bron: Brussel Mobiliteit).

- **Reistijden:** We zien een daling van de reistijden tijdens op alle niveaus en gedurende de hele dag tussen 2021 en 2022.
  - o De tijdswinst bedraagt meer dan één minuut in de OS.
  - o Voor de rest van de voormiddag, en tot 16.00 uur, zijn de gegevens licht in het voordeel van 2022.
  - o 's Avonds is de reistijd in 2022 ongeveer één minuut korter.
- **Regelmatigheid van de reistijd:** In het algemeen is de interpretatie van de regelmatigheid ook vergelijkbaar met die van de reistijd.
  - o De regelmatigheid is globaal genomen beter in 2022.
  - o Tijdens de SU is de regelmatigheid aanzienlijk beter tussen 2021 en 2022.



In deze richting zal dit traject in 2022 gemiddeld sneller worden afgelegd. Woensdag en vrijdag zijn de werkdagen met de meest merkbare tijdwinst (meer dan 30 seconden). Gemiddeld duurt dit traject in 2022 iets minder dan 9 minuten.

Op basis van de gegevens van Brussel Mobiliteit kon de evolutie van de reistijd van verschillende trajecten in of aan de rand van de wijk worden onderzocht. Deze twee periodes situeerden zich voor en na de invoering van het eenrichtingsverkeer op de Cambierlaan. Voor deze drie trajecten kan het volgende worden opgemerkt:

Ten eerste heeft de Chazallaan te maken gekregen met een toename van de verkeersdrukke, wat de doorstroming in beide richtingen gedeeltelijk heeft beïnvloed. De gemiddelde reistijd is op alle dagen van de week licht gestegen. Er zijn ook problemen met de regelmatigheid van de reistijd voor de automobilisten (vooral 's avonds). Er is echter een positief effect waarneembaar in Z-N-richting, waar het verkeer in de ochtend in 2022 rustiger is dan in 2021 en de gevolgen minder negatief zijn dan verwacht.

Voor de Rogierlaan is de situatie vrij vergelijkbaar. Alleen de reistijd naar Meiser neemt toe tijdens de OS. Voor het overige is de situatie in de twee bestudeerde perioden identiek, of wordt er een verbetering waargenomen. De situatie in de oost-westrichting is bijvoorbeeld tijdens de AS in 2022 beter geworden.

Tot slot verkeert de Deschanellaan in 2022 in een veel betere situatie. Zowel de regelmatigheid als de reistijd kende een positieve trend tussen de twee fasen, zowel bij vertrek vanaf Leeuwenkooi als vanaf de Armand Steurssquare.

## F. OPENBAAR VERVOER: GEVOLGEN VOOR DE BUSLIJNEN

Er lopen verschillende MIVB-buslijnen langs de assen van de wijk (Chazallaan) en aan de rand van de wijk (Rogierlaan en Paul Deschanellaan). Er moet nu worden nagegaan wat de huidige prestaties van deze lijnen zijn en of de in het kader van het LMC genomen maatregelen gevolgen hebben voor hun reissnelheid. In dit hoofdstuk worden concreet ingezoomd op de prestaties van de volgende lijnen:

- Bus 64 en 65 (Chazallaan)
- Bus 56 (Deschanellaan)

De door de MIVB verstrekte gegevens voor de Rogierlaan waren niet bruikbaar. De analyse richtte zich namelijk op de prestaties van de tramlijnen 25 en 62 tussen de haltes Wijnheuvelen en Lefrancq. Aangezien dit gebied te ver verwijderd is van de Azaleawijk, leek het niet relevant om ze in dit verslag over de Azaleawijk op te nemen.

### F.1. Chazallaan (bus 64 en 65)

Begin mei 2022 werd de Ernest Cambierlaan eenrichtingsverkeer gemaakt van het Meiserplein tot de rotonde van de Chazallaan. Buslijnen 64 en 65 van de MIVB werden indirect getroffen door deze wijziging, aangezien deze bussen de nabijgelegen Chazallaan in beide richtingen gebruiken. Daarom heeft de MIVB een studie verricht naar het effect van deze maatregelen op de prestaties van deze twee lijnen. Alle gegevens die hieronder worden weergegeven, zijn verstrekt door de MIVB.

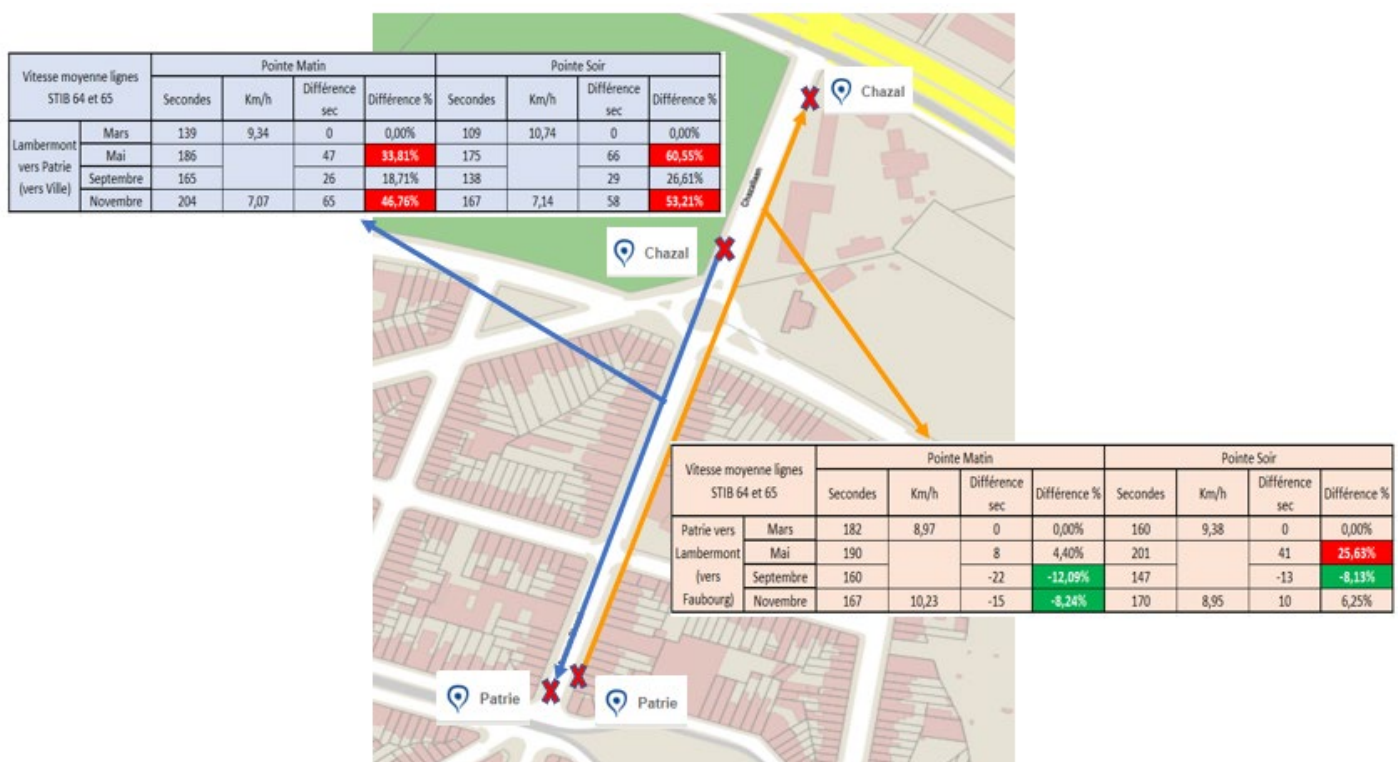
De delen waarop de analyse betrekking heeft, zijn de volgende:

- "Naar voorstad": halte Vaderland naar halte Chazal; 408 m
- "Naar stad": halte Chazal naar halte Vaderland; 323 m

Merk op dat de voertuigen van de MIVB op deze trajecten een busbaan "richting voorstad" hebben (tussen de rotonde van Chazal en de Lambermontlaan). De bussen kunnen ook een klein baanvak voor bussen gebruiken bij de halte Vaderland ter hoogte van de verkeerslichten<sup>19</sup>. Enkele interpretatieve gegevens:

- De studie vergelijkt de maanden maart en november 2022 (met mei en september als tussenliggende periodes).
- De waarden worden uitgedrukt in seconden reistijd en gemiddelde km/u op weekdays.
- Om de regelmatigheid te interpreteren werd de standaardafwijking in reistijd (in seconden) van de 25% langzaamste en 25% snelste ritten onderzocht (inclusief stoptijden).

Volgens de MIVB was het traject Chazal-Vaderland reeds vóór het LMC "een zwart punt" voor de prestaties van de bussen 64 en 65. De verkeersdrukke, vooral tijdens de SU, en het gebrek aan doorgangruimte voor de bussen bemoeilijkten voordien al de vlotte doorstroming. Nog meer hinder en opstoppingen op deze as, die nu al overbelast is, was dus niet ondenkbaar. In het algemeen laten de bevindingen en cijfers een realiteit zien die in overeenstemming is met de prognoses, maar met hier en daar tastbare vooruitgang. U vindt de gegevens op de kaart hieronder.



De volgende tabellen geven de reistijden tijdens de OS en AS, de gemiddelde snelheid in km/u en het verschil in reistijd in seconden weer, met als basis de maand maart (vóór de Cambierlaan een enkelrichtingslaan werd) (Bron: MIVB).

**Analyse:**

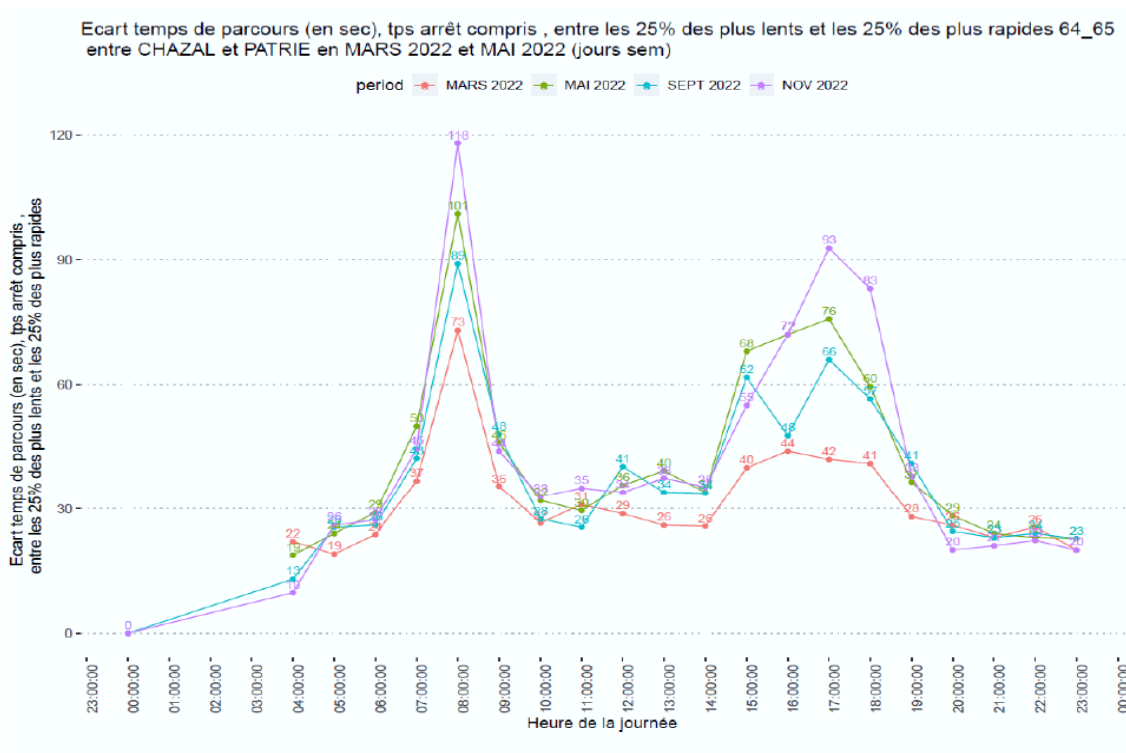
- Richting stad (van halte Chazal tot halte Vaderland - blauwe kleur)
  - o Tijdens de OS en AS zijn de reistijden in seconden toegenomen. Ondanks een zeer goede maand september, zijn de prestaties in november verder gedaald (+65 seconden 's ochtends; +58 seconden 's avonds).
  - o De gemiddelde snelheid die in november tijdens de SU werd berekend was 7 km/u<sup>20</sup>, terwijl deze in maart 9,34 km/u bedroeg.
  - o De regelmatigheid is verslechterd tijdens de SU (zie grafiek E.1.1. hieronder). Er is een verschil in

<sup>19</sup> Tussen Chazallaan 128 en 136

<sup>20</sup> Ter informatie: de MIVB heeft de kritieke drempel op 12 km/u gebracht.

- standaardafwijking van 45 seconden tussen maart en november (73 seconden in maart, 118 in november).
- Op dagbasis bedroeg de gemiddelde snelheid 9,69 km/u in november, tegenover 11,96 km/u in maart en 10,82 km/u in september.

Grafiek E.1.1.

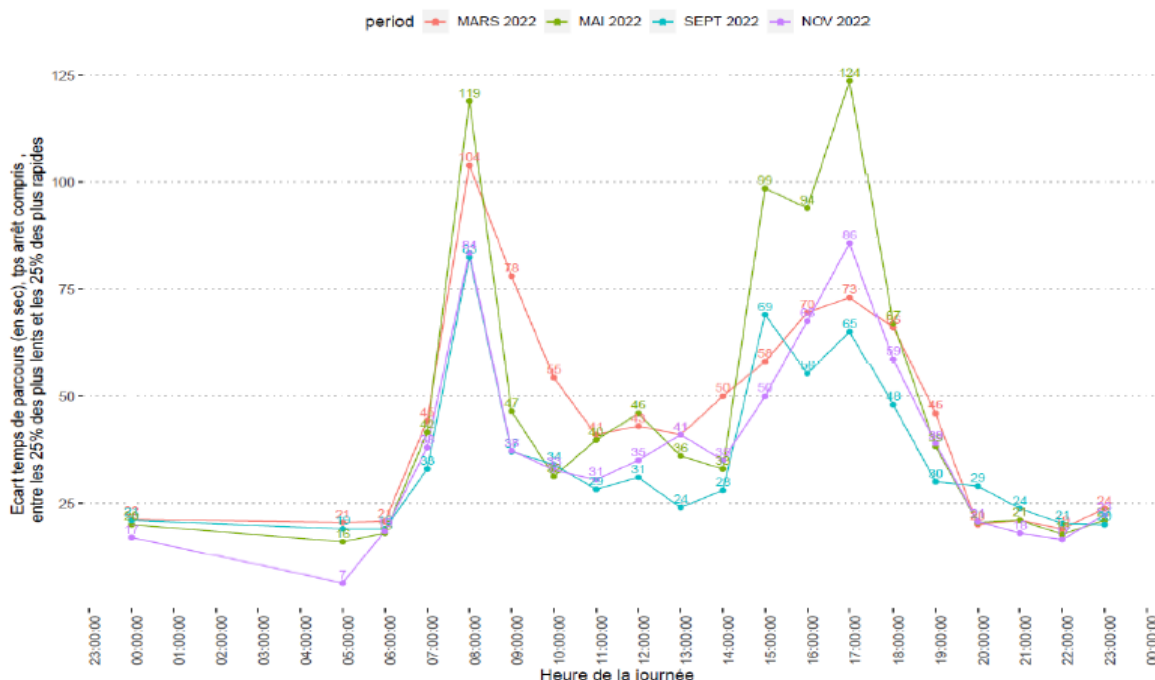


Grafiek van de evolutie tussen maart 2022 en november 2022 van de standaardafwijking van de reistijd richting Stad (tussen Chazal en Vaderland) tussen de 25% langzaamste en de 25% snelste trajecten richting Stad (bron: MIVB).

- Naar Voorstad (van halte Vaderland naar halte Chazal - donkeroranje in bovenstaande tabel)
  - Na een ingewikkelde maand mei tijdens de AS zijn de reistijden zelfs sneller dan vóór fase 2 tijdens de OS (-15 seconden; -22 seconden in september). De situatie in de AS tussen november en maart is vergelijkbaar; in september was de situatie zelfs beter.
  - Er is een verbetering vastgesteld van het gemiddelde aantal kilometers in de OS (8,97 km/u gemiddeld in maart; 10,23 km/u in november).
  - De regelmatigheid is aanzienlijk verbeterd sinds Cambier eenrichtingsverkeer is geworden: het verschil in standaardafwijking tussen de langzaamste en de snelste bus is tussen maart en november met 20 seconden afgenomen. 's Avonds is de regelmatigheid in november vrijwel dezelfde als tijdens de OS. De prestaties van september waren op deze index zelfs beter dan die van maart (zie grafiek E.1.2. hieronder).
  - Op dagbasis bedroeg de gemiddelde snelheid 12 km/u in november, tegenover 11,33 km/u in maart en 12,79 km/u in september. Er is dus sprake van een verbetering.

Grafiek E.1.2.

Ecart temps de parcours (en sec), tps arrêt compris , entre les 25% des plus lents et les 25% des plus rapides 64\_65 entre PATRIE et CHAZAL en MARS 2022 et MAI 2022 (jours sem)



Grafiek

van de evolutie tussen maart 2022 en november 2022 van de standaardafwijking van de reistijd richting Voorstad (tussen Vaderland en Chazal) tussen de 25% langzaamste en de 25% snelste trajecten (bron: MIVB).

Na een moeilijke maand mei als gevolg van de aanpassing van de weggebruikers, kunnen we stellen dat de gevolgen van het eenrichtingsverkeer op de Cambierlaan hun weerslag hebben gehad op de prestaties van de MIVB. Richting Stad zijn de reistijden, de gemiddelde snelheid en de regelmatigheid verslechterd. Richting Voorstad daarentegen geven de meest recente gegevens blijk van een stabilisatie en zelfs een verbetering van de prestaties van de onderzochte indexen op verschillende tijdstippen van de dag<sup>21</sup>. Op methodologisch niveau moet worden gewezen op enkele beperkingen van deze gegevens:

- Het gaat echter om een enkele tussenstop. Om een meer algemene conclusie te trekken over lijnen 64 en 65 zou het raadzaam zijn een bredere analyse over meerdere haltes uit te voeren. Het zou bijvoorbeeld interessant zijn om het traject Middaglijn - Chazal van lijn 65 te bestuderen om een volledig beeld te krijgen van de reissnelheid in de nabijgelegen zone.
- Het moet mogelijk zijn de prestaties van lijnen 64 en 65, waarvan de realiteit en de trajecten sterk uiteenlopen, te scheiden.

## F.2. Paul Deschanellaan (bus 56)

De Paul Deschanellaan, gelegen aan de rand van de wijk, wordt gebruikt door MIVB-bus 56. Deze studie heeft betrekking op 5 haltes, van de halte Colignon tot de halte Wijnheuvelen. De Paul Deschanellaan bestrijkt dus slechts een deel van het door de MIVB bestudeerde traject.

<sup>21</sup> Zoals reeds aangehaald, is het traject Chazal nog steeds een vrij complex knooppunt, maar de effecten van de invoering van het LMC op de prestaties van de MIVB-lijnen zijn zeer positief. Zo boekt lijn 92 zelfs tijdswinst en is de regelmatigheid verbeterd. Dit geldt ook voor de lijnen 25 en 62.

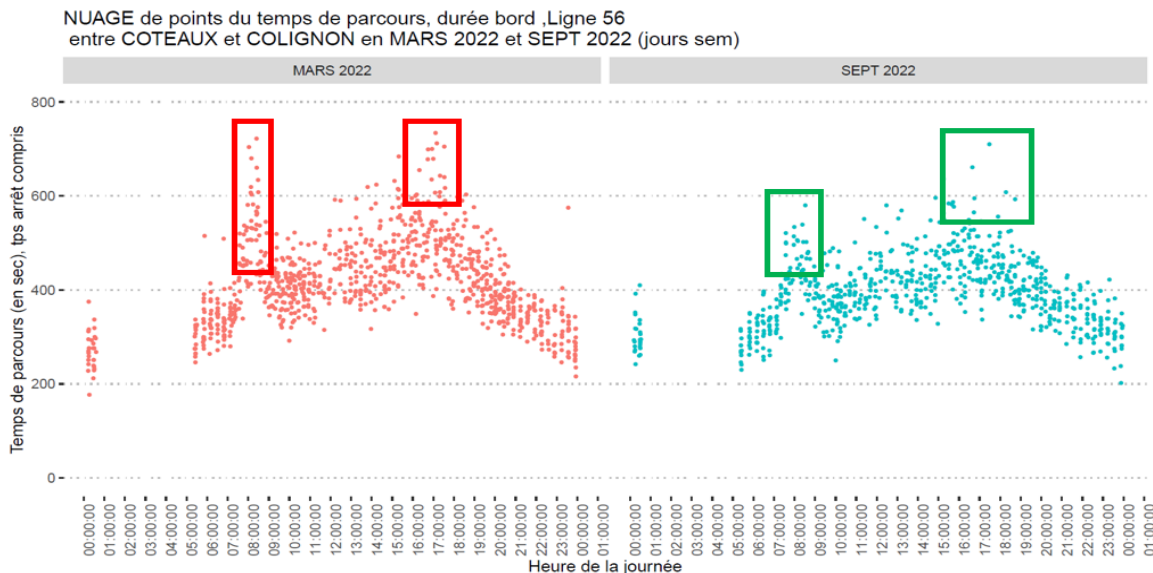


MIVB-buslijn 56 (gecreëerd in 2020) (bron: MIVB).

Het type gegevens verschilt van de gegevens die gebruikt zijn voor de analyse van lijnen 64 en 65. Om de gegevensreeks te begrijpen, zijn hier enkele sleutels tot interpretatie:

- De gegevens zijn vergelijkingen tussen de maanden maart en **september** 2022 (op weekdays).
- De reistijd wordt bestudeerd in seconden, inclusief haltes.
- De puntenwolk moet als volgt worden geïnterpreteerd:
  - o De variabele is de reistijd (op de verticale as). Dit betekent dat de reistijd wordt bepaald in relatie tot het tijdstip van de dag (gelegen op de horizontale as).
  - o Elk punt komt overeen met de passage van een voertuig gekoppeld aan het tijdstip van passage van dit voertuig aan het begin van het traject.
  - o Precieze interpretatie:
    - Hoe hoger de punten, des te langer de reistijd (en dus des te lager de snelheid).
    - Hoe meer de punten gespreid zijn over een tijdsblok, des te meer variatie er is in de reistijd voor dat tijdsblok.

## Analyse

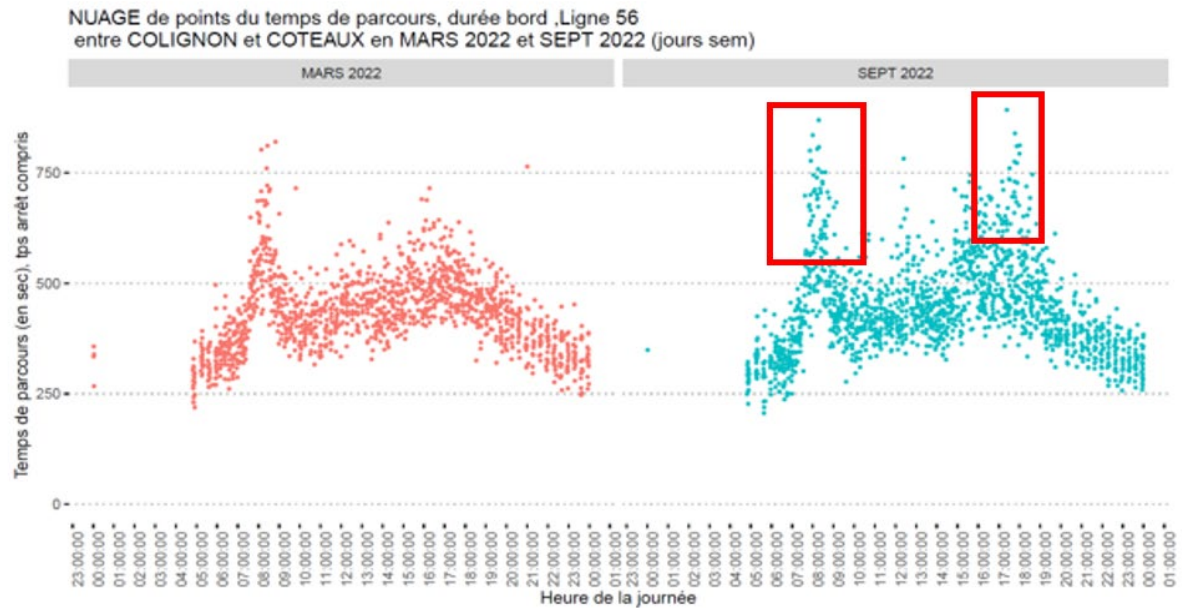


Grafiek van de evolutie van de reistijd van bus 56 tussen de haltes *Wijnheuvelen* en *Colignon* (tussen maart en september 2022) (Bron: MIVB)

Naar Colignon:

- o In de OS is te zien dat de reistijd tussen maart en september iets lijkt te zijn afgenomen. De regelmatigheid is ook beter in september.

- Voor de rest van de dag is het traject van lijn 56 min of meer hetzelfde.
- In de AS is de situatie ook beter in september.



Grafiek van de evolutie van de reistijd van bus 56 tussen de haltes **Colignon** en **Wijnheuvelen** (tussen maart en september 2022) (Bron: MIVB)

Naar Wijnheuvelen:

- De reistijd is toegenomen tijdens de SU. Zowel 's ochtends als 's avonds zijn de reistijden langer.
- Voor de rest van de dag lijken diezelfde reistijden redelijk vergelijkbaar.
- De regelmatigheid verslechtert tijdens de SU, met meer verstrooiing van de puntenwolk.

Meer in het algemeen verschilt de evolutie van de prestaties in functie van de richtingen. Volgens de gegevens van de MIVB is er een verbetering richting Colignon, die zich vertaalt in een tijdwinst van 47 seconden tijdens de SU (-10%), hetgeen overeenkomt met een toename van de reissnelheid met 1,3 km/u. In de richting van Wijnheuvelen daarentegen gaan de prestaties er licht op achteruit, aangezien de reistijd tijdens de AS met 37 seconden (+7%) toeneemt en de gemiddelde snelheid 10,9 km/u bedraagt<sup>22</sup>.

Gezien de aanwezigheid van bouwplaatsen op de Haachtsesteenweg en het Poggeplein is het moeilijk om de problemen op dit traject correct te interpreteren en vast te stellen. Om het onderzoek te verbreden en te objectiveren, worden de prestatie-indicatoren verder opgevolgd en worden gedurende het hele jaar 2023 observatie- en telpunten ingericht. We kunnen pas een definitieve conclusie trekken wanneer de werken in dit gebied zijn voltooid.

<sup>22</sup> Dit zijn prestatiegegevens die door de MIVB zijn verstrekt.



## VOOR HOE ONZE

Aan de hand van de door de MIVB verkregen cijfers en grafieken kunnen de gevolgen van het eenrichtingsverkeer op de Cambierlaan voor de prestaties van lijnen 64 en 65 worden onderzocht. Na een moeizame maand mei doordat de automobilisten zich moesten aanpassen, bleek september een veel betere maand te zijn, waarin de efficiëntie vóór de 2<sup>e</sup> fase werd benaderd of zelfs overtroffen. De maand november blijkt dan weer ingewikkelder richting Stad (Chazal-Vaderland), terwijl de cijfers richting Voorstad (Vaderland-Chazal) een status quo of zelfs een vooruitgang laten zien vanaf maart 2022. Wat de regelmatigheid betreft: deze is verslechterd richting Stad, maar verbeterd richting Voorstad, vooral 's ochtends. Uit de verstrekte gegevens blijkt dus dat, hoewel het verkeer richting Stad complex blijft, de situatie richting Voorstad in sommige opzichten zelfs verbeterd is ten opzichte van maart 2022. Het verschil in resultaten tussen september en november wijst erop dat verdere waarnemingen nodig zijn om te bepalen of dit een periodiek verschijnsel is of een meer structurele manifestatie.

Voor buslijn 56 over de Deschanellaan wijzen de door de MIVB verstrekte prestaties op een verbetering tussen Wijnheuvelen en Colignon (richting Colignon). In de tegenovergestelde richting (naar Wijnheuvelen) is de situatie echter verslechterd. Voorlopig is het moeilijk een verband te leggen tussen de evolutie van de prestaties op dit traject en de nieuwe maatregelen van het LMC (onder meer door de aanwezigheid van bouwplaatsen op de Haachtsesteenweg en het Poggeplein). De evolutie van de reissnelheid moet daarom verder worden opgevolgd en bestudeerd, zodra de verschillende

## G. GEVOLGEN DE HANDEL: ZIT HET MET

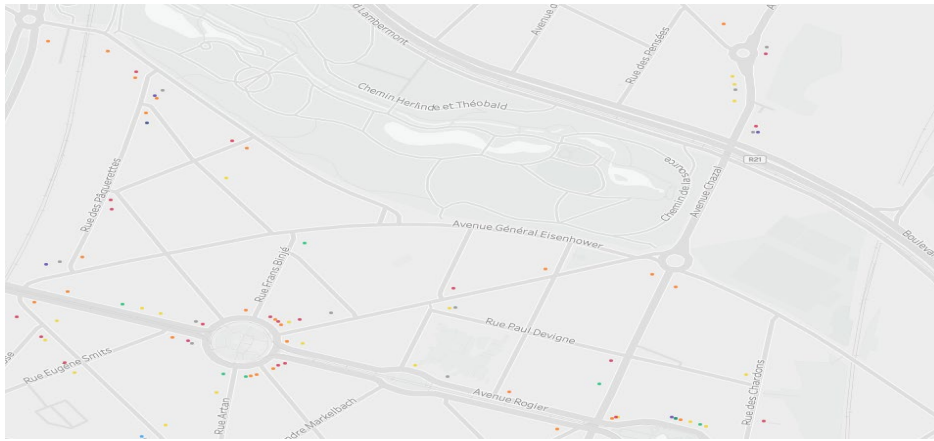
## HANDELAARS?

### G.1. Situatie en lopende enquêtes

Het Azaleawijk wordt gekenmerkt door een lage winkeldichtheid. In mei 2022 telden de straten die door de maatregelen van het LMC werden getroffen, 26<sup>23</sup> handelszaken. De handelstypologie werd als volgt uitgesplitst: tien horecazaken, acht handelszaken die producten verkopen voor dagelijks gebruik (bakkerij, apotheek, zuivelhandel), vier dienstverlenende zaken (verzekeringen, tankstation), twee transportdiensten, twee zaken die huishoudelijke voorzieningen verkopen (bloemist) en één die persoonlijke verzorging en apparatuur verkoopt. Er waren vier commerciële verlofperioden<sup>24</sup>.

<sup>23</sup> Bron: <https://analytics.brussels#!/library/product-details/49>, geraadpleegd op 20 februari 2023.

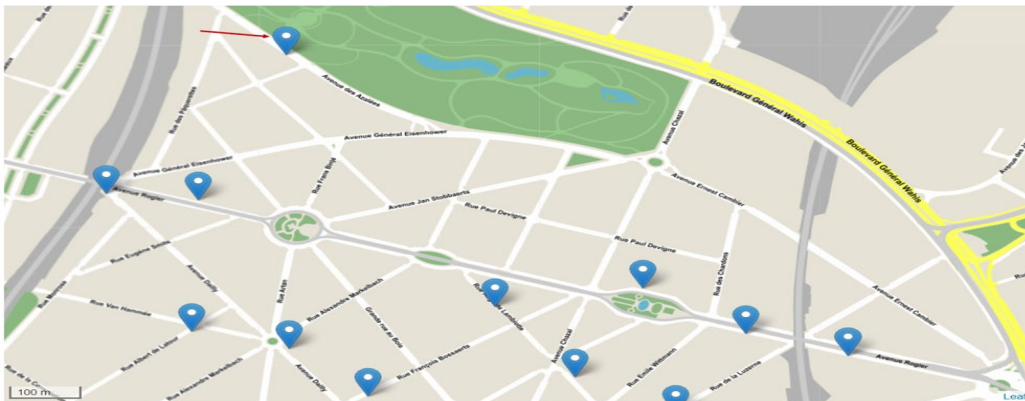
<sup>24</sup> Hub Brussels voert gewoonlijk om de drie jaar enquêtes uit bij het winkelend publiek. De enquête bestaat erin een sociaal-economisch profiel op te stellen van de personen die de wijk bezoeken (woonplaats, leeftijd, burgerlijke staat, beroepssituatie), maar ook de reden van hun bezoek aan de wijk (woonplaats, werkplek, toerisme), hun bezoekfrequentie en het vervoersmiddel dat zij daarbij gebruiken. In 2022 werden enquêtes afgenomen in de Rogierlaan en voor 2023 staan Pogge/Colignon op de planning. Omwille van de afstand tot de Azaleawijk zijn deze enquêtes echter enkel bruikbaar voor de evaluatie van andere deelmazen van het LMC Colignon - Josafat.



Kaart met de ligging van de handelszaken in de Azaleawijk (mei 2022) (bron: hub.brussels).

## G.2. Leveringszone

Er is slechts één leveringszone binnen de strikte omtrek van de Azaleawijk. De leveringszone bevindt zich ter hoogte van Azalealaan 26. Er zijn er een paar aan de rand van de wijk, meer bepaald op de Rogierlaan (5).



Er zijn maar twee handelszaken die daadwerkelijk door de Azalea leveringszone worden getroffen<sup>25</sup>. Deze zone bestond immers niet vóór het eenrichtingsverkeer werd ingevoerd. Voordien 'dubbelparkeerden' de leveranciers, hetgeen nu niet meer mogelijk is. Op verzoek van deze handelszaken werd daarom een zone ingesteld. Deze winkeliers, die aanvankelijk terughoudend waren, zijn nu zeer tevreden en trachten daadwerkelijk de overlast voor de omwonenden te beperken (beperkte tijd en duur<sup>26</sup>).

Er is een lage winkeldichtheid in de wijk (26). Bovendien wordt slechts één leveringszone, onderaan de Azalealaan, door de maatregelen getroffen. Nadat deze zone werd ingevoerd en vervolgens een paar keer werd aangepast, zijn nu zowel de handelszaken als de betrokken omwonenden tevreden. We zullen dit hoofdstuk verder aanvullen zodra we de resultaten van het onderzoek van hub.brussels hebben ontvangen.

<sup>25</sup> Café 'Central Park' en kaaswinkel 'Le Goût'

<sup>26</sup> Van woensdag tot vrijdag van 7 tot 14 uur. De zone is in april 2022 versmald. Deze zone werd bovendien herhaaldelijk verplaatst om zo goed mogelijk rekening te houden met de behoeften van de handelaars en het comfort van de bewoners.

## H. FEEDBACK VAN DE POLITIE

Op 13/12/2022 werd een officieel verzoek om informatie ingediend bij politiezone Pol BruNo. Er is feedback ontvangen van de Verkeersdirectie, van de peter van de school in de Vandenbusschestraat, van de wijkagent, van de resultaten van de flitspalen en de TMS (in 2022 geïnstalleerd) en de statistieken van de processen-verbaal (nog te verkrijgen) voor het niet naleven van de verboden rijrichting op bepaalde gemeentelijke wegen.

De belangrijkste bevindingen zijn als volgt:

- Verkeersdirectie
  - o Het is voor de politievoertuigen moeilijk geworden de files voorbij te steken op de Chazallaan (in beide richtingen<sup>27</sup>).
  - o Sommige automobilisten negeren de verboden richting op de Cambierlaan bij het kruispunt met de Generaal Wahislaan.
  - o Ook op de Stobbaertsiaan, op het kruispunt met de Josse Impensstraat, negeren sommige automobilisten de verboden richting.
  - o Er zijn meldingen van automobilisten die de Henri Stacquetstraat in tegengestelde richting nemen, maar dit is nooit vastgesteld.

Op basis van de door de politie verstrekte gegevens zijn hier de resultaten van de pv's die zijn opgesteld wegens het verkeerd inrijden van een eenrichtingsstraat.

| non-respect du C1 (sens interdit) |           |
|-----------------------------------|-----------|
| 01 juin 2022 au 31 janvier 2023   | Fréquence |
| Avenue des Azalées                | 1         |
| Avenue Ernest Cambier             | 17        |
| Avenue Général Eisenhower         | 1         |
| Avenue Jan Stobbaerts             | 4         |
| Rue Vandenbussche                 | 1         |

Het commentaar luidt: *"Vanuit onze invalshoek brengt dit project grote veranderingen met zich mee, maar de acceptatie neemt toe. Wij bevelen aan (...) dat het tweerichtingsverkeer wordt hersteld op het stuk Stobbaerts tussen Impens en Weldoeners. Dit zal geen doorgaand verkeer genereren en toch veel verlichting brengen voor de bewoners van de wijk"*.

- Peter van de school op de Vandenbusschestraat<sup>28</sup>
  - o Voor de school is een 'schoolomgevingszone' aangelegd voor vier voertuigen. Rond 8.00 uur, 8.15 uur komen de voertuigen bijna allemaal tegelijk aan, wat een opstopping veroorzaakt.

Voor de inspecteur *"bestaat de oplossing erin het bord C1 (verboden richting voor alle bestuurders) <sup>29</sup>dat zich op de Stobbaertsiaan/Impensstraat bevindt, te verwijderen. 50% van de voertuigen die uit de Impensstraat komen, hebben geen*

<sup>27</sup> Dat wil zeggen in de richting van de Lambermontlaan en de Rogierlaan.

<sup>28</sup> Het gaat meer bepaald om het Boodschapinstituut.

<sup>29</sup> Het gaat om het verkeersbord "verboden richting voor alle bestuurders".



*andere oplossing dan de Stobbaertslaam (richting Chazallaan) te nemen". Door het verkeer opnieuw toe te laten vanaf de Impensstraat naar het Weldoenersplein, zouden al te grote opstoppingen voor de school vermeden worden.*

- *Daarnaast wordt ook gesteld dat "de palen die voertuigen beletten om terug te keren naar de Rogierlaan een belemmering vormen voor de doorstroming van het verkeer. Ouders die hun kinderen willen begeleiden, kunnen hun in de Paul Devignestraat parkeren".*
- *Er zijn klachten van ouders "die hun baby's afzetten bij de crèche. Ze kunnen het kind onmogelijk in 30 seconden afzetten en lopen dus het risico dat Parking Brussel hen beboet".*

De inspecteur beveelt aan dat er 's morgens een gemeenschapswacht wordt aangesteld om de veiligheid van het zebrapad te waarborgen. Dit zou de kinderen ten goede komen.

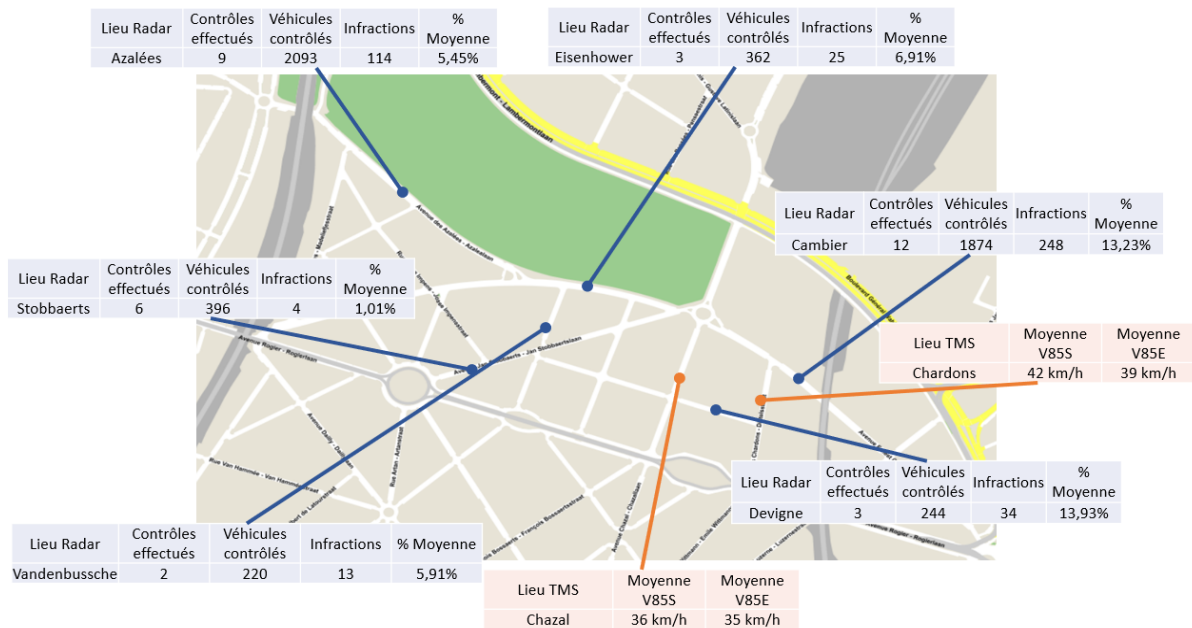
- Wijkagenten Azalea

Dit is de informatie die de twee wijkagenten hebben verzameld:

- Azalealaan:
  - "Gevaar voor/door tweewielers die de Azalealaan afrijden. Bij het verlaten van een parkeerplaats aan de kant van het park, moeten bestuurders hun manoeuvre al enigszins aanvatten vooraleer ze zicht krijgen op het fietspad. Ik heb al een aantal meldingen gehad van incidenten waarbij een botsing met een fietser of een step op het nippertje kon worden vermeden".
  - "Er is ook veel minder doorloop in de straat, wat de indruk geeft van een "dode" buurt".
- Josse Impensstraat:
  - Aan het einde van de straat, aan de Stobbaertslaam, keren automobilisten achterwaarts terug tot aan het kruispunt met de Frans Binjéstraat, om van daaruit naar het Weldoenersplein of de General Eisenhowerlaan te rijden. Daardoor vermijden zij de hele omweg langs de Chazallaan die door het nieuwe verkeersplan wordt opgelegd.
- Stobbaertslaam:
  - Ik zie heel regelmatig voertuigen in tegengestelde richting rijden op het stuk Vandenbussche/Weldoeners. Daardoor vermijden ze de omleiding langs de Chazallaan.
- Henri Stacquetstraat:
  - Veel voertuigen gebruiken het gedeelte tussen de Paul Devignestraat en de Rogierlaan in tegengestelde richting om de omweg via de Chazallaan te vermijden.
- Chazallaan:
  - Heel wat voertuigen rijden op het tussen het Jofatpark en de Rogierlaan tijdens de spitsuren, wat het verkeer bemoeilijkt of zelfs gevaarlijk maakt.
  - Bewoners langs dit stuk weg klagen over de verkeersdrukke.
- Ernest Cambierlaan:
  - Voertuigen die van de Generaal Wahislaan komen moeten verplicht rechtsaf slaan naar de Ernest Cambierlaan. Dit betekent dat voertuigen een lange omweg moeten maken, waardoor het traject Rogierlaan/Luzernestraat in de spitsuren erg druk is.

Volgens de wijkagenten is het gevoel in het algemeen "vrij negatief". Gebruikers verliezen "soms meer dan 20 minuten aan omrijden en de hoofdwegen zijn "veel drukker" dan voorheen.

– Snelheidsmetingen, TMS en preventieve radars



Kaart met de locaties van de radar- en TMS-controles in 2022 in de Azaleawijk.

Tijdens het hele jaar 2022 werden snelheidsmetingen uitgevoerd op verschillende belangrijke locaties in de Azaleawijk. Deze controles duurden ongeveer een uur en waren gericht op de naleving van de 30 km/u-zone, telefoongebruik achter het stuur en de naleving van het eenrichtingsverkeer.

Dit zijn de opmerkingen van de politie:

- 24 controles hebben minder dan 10% geconstateerde overtredingen opgeleverd (68%).
- Van alle controles waren er 9 overtredingen van het C1-bord (eenrichtingsverkeer).
- De Cambierlaan is een probleem. Het gemiddelde ligt rond de 13% van de inbreuken, maar kan oplopen tot 32% van de inbreuken (in mei 2022). De overtredingen zijn vooral 's ochtends waarneembaar en concentreren zich op het gedeelte tussen het Meiserplein en de Papaverstraat (rond nummer 30).

Er is bij de politie gevraagd om informatie over de evolutie van het aantal pv's. Deze gegevens blijken moeilijker verkrijgbaar te zijn omdat het informaticasysteem is veranderd. Zij zullen aan dit verslag worden toegevoegd zodra zij beschikbaar zijn.

TMS

Een TMS is een zelfstandige, bovengrondse, mobiele verkeersteller. Het toestel dient om periodieke meetcampagnes uit te voeren en bezoekersaantallen te onderzoeken en op lange termijn mogelijke verbeterpunten vast te stellen.

Op de Chazallaan en de Distelstraat zijn TMS-toestellen geïnstalleerd. De toestellen werden er gedurende één week op verschillende tijdstippen van het jaar (maart tot december 2022) opgesteld.

- De V85 schommelt over het algemeen tussen 35 en 42 km/u op deze twee trajecten. Ter indicatie: tijdens een vorige TMS-telling (januari 2019) bedroeg de V85 Chazallaan 43 tot 47 km/u. Er is dus sprake van een verbetering van 7 tot 8 km/u gemiddeld.
- De verschillen tussen de twee verkeersrichtingen zijn niet significant. Dit zijn de V85S- en V85E-gegevens die in de tabellen op de kaart hierboven worden weergegeven.
- Sommige voertuigen rijden echter met "totaal onverantwoorde snelheden (tot 106 km/u)" en dat in een zone van 30

km/u.

## Preventieve radar

Op basis van informatie van een website met de preventieve-radargegevens<sup>30</sup>, kunnen we de snelheidsevolutie objectief vaststellen. Een van deze preventieve radars staat sinds juli 2021 aan de Azalealaan 67. Wij hebben ervoor gekozen de periode van 30 oktober 2021 tot en met 15 december van de jaren 2021 en 2022 met elkaar te vergelijken.



We stellen algemeen een daling vast voor alle onderzochte indexen (snelheidsovertredingen, V85, GDV en GJV). Het percentage snelheidsovertredingen daalde met 8%. De V85 daalde lichtjes (1 km/u). Het gemiddelde dagelijkse verkeer (GDV) en het gemiddelde jaarlijkse verkeer (GJV) zijn vrij sterk gedaald in de periode van twaalf maanden.

Uit de feedback van de politie blijkt dat het nieuwe verkeersplan steeds beter wordt geaccepteerd door omwonenden en automobilisten. Wegens de aanwezigheid van scholen en kinderdagverblijven beveelt de Verkeersdirectie niettemin aan om het traject Stobbaerts tussen Impens en Weldoeners opnieuw tweerichtingsverkeer te maken. Het doel is opstoppingen te beperken wanneer kinderen worden afgezet (rond 8.15 uur). Uit de snelheids- en TMS-metingen bleek een vrij algemene naleving van de 30 km/u-zone en een positieve evolutie van de gemiddelde snelheid. De Cambierlaan en de Devignestraat vereisen echter meer waakzaamheid.

## I. FEEDBACK VAN DE DBDMH

Op 13/12/2022 werd officieel advies gevraagd aan Laurent Ledeghen, majoor bij de Operationele Dienst van de DBDMH. De volgende dag deelde deze de dienst Mobiliteit mee dat "voor zover hij weet, zich geen problemen hebben voorgedaan [in het de Azaleewijk]".

Na navraag bij de medewerkers van de vier compagnieën van de post Brien<sup>31</sup> die actief zijn in deze zone, blijkt dat de teams geen bijzondere problemen hebben ondervonden (geen enkel interventieverslag of e-mail van de operationele agenten meldt een probleem).

<sup>30</sup> <https://cloud.viatraffic.com/dashboard>, geraadpleegd op 17 februari 2023.

<sup>31</sup> Deze kazerne bevindt zich op de Haachtsesteenweg 575.

Er werden echter enkele kleine punten opgemerkt:

- Rond de Chazallaan werd er een lichte opstopping gemeld.
- Om sneller te zijn nemen de hulpdiensten bepaalde enkelrichtingsstraten in tegengestelde zin (in de verslagen wordt geen verband gelegd met het verkeersplan).

De DBDMH ondervond erg weinig moeilijkheden bij de uitoefening van zijn activiteiten. De dienst verklaart echter dat zij soms, om sneller te zijn, eenrichtingsstraten nemen (maar zonder enig duidelijk direct verband met het nieuwe verkeersplan).

## J. FEEDBACK VAN DE GEMEENSCHAPSWACHTEN

Op 13/12/2022 werd officieel advies gevraagd aan Philippe Lamens, hoofd van de dienst Gemeenschapswachten (departement Stedelijk Preventieprogramma). De heer Lamens verzamelde de waarnemingen van zijn agenten op het terrein. Deze werden samengevat in de bijgevoegde tabel.

| Lieux      | Circulation  | Remarques   |
|------------|--|---|
| Azalées    | RAS  | Circulation moins importante qu'avant la mise en place des mesures  |
| Binjé      | RAS  | Plus de véhicules empruntent la Rue Binjé pour se rendre sur l'Avenue Rogier  |
| Cambier    | RAS  | Considérée comme une "avenue apaisée". Quelques riverains regrettent le double sens qui permettait selon eux de désengorger l'Avenue Rogier aux HP. |
| Chazal     | Saturée en HP (deux sens)                                      | Quelques difficultés pour la sécurisation des traversées piétonnes  |
| Devigne    | RAS  | Certains automobilistes empruntent Devigne et Chardons pour éviter les feux au carrefour Rogier/Chazal  |
| Eisenhower | RAS  | Dense en HP soir  |
| Rogier     | Dense en HP entre Rue des Chardons et Place Meiser (deux sens) | Certains riverains se plaignent de la pollution et des nuisances sonores  |
| Stobbaerts | RAS  | Certains véhicules prennent le tronçon Bienfaiteurs/Vandenbussche en sens interdit  |

Meer in het algemeen en over de hele Azaleawijk klagen sommige buurtbewoners dat "*dit plan het verkeersprobleem alleen maar verplaatst naar andere verkeersassen*".

Bovendien is het iets moeilijker geworden om de oversteekplaatsen voor voetgangers in de buurt van de scholen Chazal en La Vallée (aan de kant van Weldoeners en Vandenbussche) veilig te maken.

De gemeenschapswachten merken op dat de doorstroming van het verkeer op veel wegen niet is verslechterd en zelfs is verbeterd. Het wegverkeer op de Chazallaan en de Rogierlaan is echter druk. De gemeenschapswachten raden aan om een extra inspanning te leveren om de oversteekplaatsen voor voetgangers veiliger te maken rond de scholen van de wijk.

## K. FEEDBACK VAN DE BEWONERS: DE MENING VAN DE INWONERS VAN SCHAARBEEK

### K.1. Bewoners

Bij de bezinning over de uitvoering van het LMC werden tijdens de workshops met de buurtbewoners de doelstellingen en

opmerkingen van de gemeente aangevuld met de volgende elementen<sup>32</sup>:

- Godefroid Devreesestraat: weg te breed, geen verkeersdrempel (hoge verkeerssnelheden).
- Frans Binjéstraat: weg te smal en met doorgaand verkeer.
- Verkeersveiligheidsproblemen op Weldoeners.
- Moeilijke kruispunten en een gevoel van onveiligheid op Cambier.
- Geen naleving van het verbod op links afslaan voor auto's vanaf de ventweg Wahis naar Cambier.

In de eerste e-mails die tussen september 2020 en mei 2021 werden ontvangen, werd gewezen op verkeersproblemen en wijzigingen in de fietsvoorzieningen op de Azalealaan. Er werden verschillende e-mails verstuurd door buurtbewoners, met het voorstel om bepaalde maatregelen aan te passen. Tussen mei 2021 en december 2022 werden ongeveer 50 mails ontvangen of verzonden naar [goodmove@1030.be](mailto:goodmove@1030.be). Dit adres heeft veel suggesties en opmerkingen gekregen, zowel positieve als negatieve. Begin mei 2021 ging de aandacht uit naar veranderingen aan de Stobbaertsiaan en de aanpalende straten. Geleidelijk werd de denkoefening verrijkt met constructieve voorstellen van de burgers. De belangrijkste opmerkingen en suggesties van de burgers: Het aantal keren dat verschillende ideeën en opmerkingen werden gemaakt, wordt vermeld. Er kunnen verschillende ideeën in één mail geformuleerd worden. Deze werden dus telkens geteld, wat verklaart waarom het totaal niet overeenstemt met het vijftigtal ontvangen e-mails.

| Points positifs  | Points négatifs  | Propositions  |
|--|--|---|
| Beaucoup plus agréable d'amener ses enfants à l'Ecole (1)  | Augmentation du trafic sur plusieurs portions (Rogier, Chazal, Devigne, Eisenhower, Binjé) (5)   | Inverser le sens de la Rue Fontaine d'Amour (2)   |
| Satisfait par la mise à sens unique, l'asphaltage et les nouveaux marquages Avenue des Azalées (2)               | L'Avenue Rogier aurait été oubliée. Des précisions ont été demandées sur la manière de mesurer l'impact sur cette artère (6)                           | Mettre Pâquerettes et Fontaine d'Amour en tête bêche (1)  |
| Environnement de l'Ecole autour de Stobbaerts beaucoup plus sécuritaire (3)                                      | Rond-Point Chazal engorgé et dangereux (7)   | Possibilité d'empêcher la traversée des rails sur l'Avenue Rogier (1)   |
| Square Prévost-Delaunay avec beaucoup moins de nuisances (1)   | Aux abords des écoles de l'Avenue Stobbarts : stationnement sur la piste cyclable et double file (8)   | Mettre Fontaine d'Amour en circulation locale (2)   |
| Pacification de la Rue des Pâquerettes, devenue beaucoup plus agréable (1)                                       | Le Carrefour Rue des Chardons et Avenue Rogier est devenu dangereux (2)  | Proposition d'autoriser les riverains à utiliser la latérale Boulevard Général Wahis pour rejoindre Meiser (3)            |
| Effet positif de la présence policière devant le Booschap Instituut (2)  | Des files sur Avenue Eisenhower après la mise à sens unique de l'Avenue Cambier (2)  | Poser des ralentisseurs sur l'Avenue Cambier + Verdurisation (3)  |
| Très satisfait des mesures prises pour minimiser le trafic et apaiser le quartier autour de l'Avenue Cambier (4) | Signalisation peu claire (4)   | Changements de sens de circulation pour faciliter accès/sortie des Ecoles (Josse Impens, Avenue Stobbaerts) (5)           |
| Très heureux de la continuité cyclable "très bien réfléchi" depuis Meiser jusqu'à Colignon et fluidité vélo (2)  | Certains automobilistes ne respectent pas la circulation en sens interdit ou roulent en marche arrière sur Stobbaerts, Vandebussche et Pâquerettes (4) | Rond-Point Chazal et Lambermont dangereux pour les cyclistes. A mettre à sens unique ou uniquement circulation locale (3) |

<sup>32</sup> [PowerPoint-presentatie \(1030.be\)](#) over het LMC (eindversie) (p.151), geraadpleegd op 21 februari 2023.



In februari 2023 werd een petitie gestart voor de bewoners van de Chazallaan, de Paul Devignestraat en de Distelstraat. Op 22 maart 2023 had de petitie 78 handtekeningen verzameld. De bezorgdheid betrof vooral het eenrichtingsverkeer op de Cambierlaan en het doorgaande verkeer op de omliggende wegen.

De inwoners van Schaarbeek waardeerden de positieve invloed wat de fietspaden betreft en het feit dat verschillende wegen verkeersluw zijn geworden door het LMC. De belangrijkste aandachtspunten in de ontvangen e-mails betreffen de Chazallaan, die als overbelast wordt beschouwd, en de veiligheid rond de school (Stobbaertsiaan, Vandebusschestraat), die moet worden verbeterd. In dezelfde geest hebben de voorstellen van de bewoners vooral betrekking op de schoolzones van de Stobbaertsiaan en een inrichting die een sneller en veiliger verkeer in de omgeving van de school op het moment dat leerlingen de school verlaten.

## K.2. De

### fietsers

De eerste feedback van de fietsverenigingen (Gracq en Fietsersbond) is in december 2020 ontvangen. Wij wachten nog steeds op feedback over de verbeter- en vooruitgangspunten voor de Azaleawijk in zijn huidige configuratie. Zo kan de feedback van 2020 ook als benchmark worden gebruikt. Uit de meer informele reacties die wij van de fietsersverenigingen hebben gekregen, blijkt dat zij toegeven dat, ook al kwamen de beslissingen niet altijd precies overeen met hun eisen, de vooruitgang in dit gebied niet verwaarloosbaar is (verkeersveiligheid en infrastructuur). Op basis van hun opmerkingen kunnen we al een aantal inrichtingen op het gebied van fietspaden belichten. Hieronder vindt u drie foto's die de evolutie van de fietsinfrastructuur op de Azalealaan illustreren.



Fotoreeks die de evolutie van de fietsinfrastructuur op de Azalealaan toont tussen april 2019 en juni 2022.

### K.3. Voetgangers

Bij de herinrichtingswerken zijn de voetgangers niet vergeten. Aan de rand van het Josafatpark zijn bijvoorbeeld banken geplaatst. Bovendien was de beslissing om het fietspad op de weg te leggen op de Azalealaan ook bedoeld om ruimte te scheppen voor de voetgangers. In het kader van het Voetpadenplan zijn ook de trottoirs van de Azalealaan heraangelegd. In de komende jaren zullen ook de trottoirs van verschillende delen van de wijk worden vernieuwd om het voetgangersverkeer veiliger te maken.



*Foto van het Delaunayplein met de bloembakken, de nieuwe banken en de vernieuwde trottoirs (februari 2023).*

Hieraan kan worden toegevoegd dat de gegevens van Telraam in hoofdstuk D.3. betreffende het aandeel van de fietsers en de positieve evolutie daarvan ook gelden voor de voetgangers. Het aandeel voetgangers in de zone Vandenbussche/Stacquet is door het filter gestegen van 3% naar 13%.

## L. EMISSIES EN LAWAAI: TOESTAND VAN DE MILIEUVERONTREINIGING

### L.1. Emissies

De dienst Mobiliteit nam contact op met Leefmilieu Brussel om na te gaan of het mogelijk was gegevens te verkrijgen over het lawaai en de emissies in de wijk, op basis van de tellingen die voor/na de uitvoering van de verkeersmaatregelen zijn uitgevoerd. Aangezien het modelleren en in kaart brengen van de milieuhinder vóór/na de uitvoering van het LMC meerdere weken in beslag neemt, zal de dienst Mobiliteit deze gegevens pas eind maart 2023 (gedeeltelijke gegevens) ontvangen en vervolgens interpreteren.

### L.2. Lawaai

Voor de evaluatie van het lawaai zal Leefmilieu Brussel pas gegevens kunnen verstrekken wanneer de geluidsbelastingkaart van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest klaar is. Dit is gepland voor juni. Tot dan kan Leefmilieu Brussel geen informatie of modellering bezorgen aan de verschillende lokale structuren.

**In de loop van 2023 zal de dienst Mobiliteit over meer informatie beschikken. Deze gegevens uit diverse bronnen zullen dus na ontvangst en analyse in het verslag worden verwerkt.**

## M. VELDWAARNEMINGEN DOOR DE DIENST MOBILITEIT

De waarnemingen van de dienst Mobiliteit vonden plaats op vrijdag 10 februari 2022 en maandag 13 februari 2023. Het doel was een methode te ontwikkelen om te focussen op aantal belangrijke aspecten en assen die als problematisch worden beschouwd. Ook de opmerkingen van de verschillende belanghebbenden en omwonenden werden in de waarneming meegenomen.

| Planning                       | Vendredi  |  | Lundi  |   |
|--------------------------------|---|--|--|---|
|                                | Matin   | Soir   | Matin  | Soir  |
| Période                        | 8h15-9h   | 16h30-17h15  | 8h15-9h  | 16h30-17h15   |
| Horaires                       | 8h15-9h   | 16h30-17h15  | 8h15-9h  | 16h30-17h15   |
| Lieux                          | Boodschap Instituut   | Institut de l'Annonciation   | Avenue Chazal  |   |
| Concentration Piétons          | Grosse concentration de piétons   | Grosse concentration de piétons  | Peu de piétons   |   |
| Concentration Cyclistes        | Grosse concentration de cyclistes empruntant la piste cyclable  | Beaucoup moins de cyclistes  | Très grosse concentration de cyclistes   |   |
| Concentration TC               | Aucun TC ne traverse cette zone   |  | Beaucoup de bus STIB 64 et 65 (notamment bus articulés)  |   |
| Fluidité trafic/Transit ?      | Peu de voitures en transit. Les voitures repartent rapidement   |  | Circulation dense sur Chazal Nord et Sud. Rien de notable sur Cambier et Eisenhower  |   |
| Débit de voiture               | Normal sauf entre 8h22-8h30   | Débit raisonnable à la sortie des cours (15h20)  | Présence très importante   |   |
| Stationnement                  | Peu de place devant l'Ecole. Les voitures se garent devant les garages ou en double file sur les deux côtés | Peu de place devant l'Ecole mais peu de double file.   | 1 bus déposant des enfants s'est mis en double file (8h25)   | Aucun soucis notable  |
| Comportements à risques        | Vitesse de 30 km/h semblait respectée. Passage pour piétons respecté.                                       | Sens unique respecté sauf une voiture. Est restée en double file et est repartie en marche arrière vers Frans Binjé. | Voitures qui s'arrêtent devant passage piétons empêchent les cyclistes de prendre le rond-point par la droite<br>Certains cyclistes tournant vers Chazal Nord depuis Cambier trop proches des véhicules. | Venant d'Eisenhower, un scooter a coupé via le trottoir pour remonter vers l'Avenue Rogier via Chazal Sud |
| Longueur de remontées de files | Max. 3 à 4 voitures   | Aucune   | Quasi la totalité de Chazal Sud et Nord (depuis le rond-point Cambier)   |   |
| Météo                          | Ciel clair, temps sec et froid. Très bonne visibilité   |  |  |   |
| Police ou GdlaPaix ?           | Aucun   | GdP sécurisait passage piétons sur Bienfaiteurs  | Passage piétons (Ecole La Vallée) sécurisé par GdP (jusqu'à 8h30)  | Aucun   |
| Remarques                      | 2 coups de klaxons  | Voitures se garaient aussi sur Stobbaerts pour venir chercher leurs enfants  | Présence du passage piétons crée une congestion très rapide du rond-point  | Aucune  |
|                                | Passage piétons respecté mais occasionne des ralentissements  |  |  |   |

De waarnemingen van de dienst Mobiliteit wijzen op een concentratie van voertuigen in de omgeving van scholen in een zeer kort tijdsbestek (6-7 minuten). Voor de rest blijft het verkeer volledig normaal. Ter hoogte van de Chazallaan is er een hoge verkeersdichtheid tijdens de SU. Vanaf de rotonde Cambier tot aan de verkeerslichten van de Rogierlaan verloopt het verkeer soms moeizaam. Toch blijkt uit alle waarnemingen dat ook het aantal fietsers en voetgangers erg hoog is.

## N. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Op basis van al deze gegevens kunnen reeds enkele conclusies worden getrokken. In het algemeen is de situatie van de meeste gemeentelijke wegen aanzienlijk verbeterd. Alleen de Chazallaan en, in mindere mate, de schoolinvalswegen rond de Stobbaertsiaan (tussen Stobbaerts en Impens) ondervinden moeilijkheden. Bijgevoegd is een statusrapport over deze twee situaties en aanbevelingen van de dienst Mobiliteit voor concrete en kortetermijnoplossingen. Op langere termijn zal

de mobiliteit in de Azaleawijk verder worden onderzocht en geprojecteerd over een langere periode.



Tabel met een overzicht van de zogenaamde "verkeersluwe" zones, weergegeven in groen. Gebieden die voor verbetering vatbaar zijn, worden aangegeven met een oranje pictogram.

## N.1. Duidelijke succesverhalen

De inrichtingen in het kader van het LMC waren bedoeld om "verkeersluwe wijken" te creëren. Zoals reeds aangehaald, is een verkeersluwe wijk een gebied dat wordt begrensd door grote wegen en waar alleen bewoners, bezoekers, werknemers en klanten die komen winkelen nog met de auto toegang hebben. Het doorgaand verkeer met een bestemming die niet binnen deze wijk ligt, zal er alle belang bij hebben om rond te rijden of van vervoermiddel te veranderen. Op basis van deze definitie, kan worden gesteld dat inderdaad verschillende sectoren binnen de Azaleawijk verkeersluw zijn geworden.

### N.1.1. Een verkeersluwe wijk?

In het verleden is uit verschillende analyses gebleken dat de verkeersbelasting op de **Cambierlaan** aanzienlijk is (meer dan 500 PAE/uur tijdens SU in beide richtingen). Het meeste verkeer ging naar het Meiserplein (voornamelijk vanaf de Azalealaan). Dit grote verkeersvolume droeg bij tot fileproblemen tijdens de spitsuren en snelheidsproblemen tijdens de rest van de dag. De verkeerssituatie op de laan is nu drastisch veranderd.

#### Cambierlaan:

- De tellingen wijzen op een aanzienlijke afname van het doorgaand verkeer op de Cambierlaan (een afname van ongeveer 300 tot 400 PAE tijdens de SU voor beide richtingen samen tussen april en november 2022; - 80%).
- Het soms bovengemiddelde aantal snelheidsovertredingen aan het begin van de Cambierlaan en het niet-naleven van de verboden richting moeten echter worden opgevolgd.
- Over het geheel genomen is het verkeer op de Cambierlaan overduidelijk rustiger geworden.

#### Madeliefjesstraat:

- Het aantal voertuigen dat gebruik maakt van de Madeliefjesstraat is tijdens de SU, in alle richtingen, gedaald van 971 PAE (mei 2020) tot 66 PAE (september 2020), wat neerkomt op een vermindering van het verkeer met 93,2% tijdens de SU.
- Verschillende bewoners beschrijven de straat als rustig, en fietsers maken er veel meer gebruik van sinds de aanleg van het fietspad.
- Geen enkele dienst, vereniging of burger heeft negatieve feedback gegeven over de situatie na de invoering van het LMC. Dit geldt ook voor de aanpalende **Minnebronstraat**, die door de maatregelen rustiger is geworden.

### Eisenhowerlaan:

- Het doorgaand verkeer is enorm afgenomen (ongeveer 50%). Ook fietsers maken er meer gebruik van sinds de aanleg van het fietspad.
- Op het oostelijke deel (tussen Azalea en de rotonde) wordt er tussen april en november 2022 een afname waargenomen van ongeveer 100 tot 150 PAE in beide richtingen (ongeveer -30%).
- Op het westelijke gedeelte (tussen Madeliefjes en Impens) bedraagt de afname 70 tot 100 PAE (tot -50% tijdens de AS).

### Tot slot, de Azalealaan:

- In de tweede helft van 2020 daalde het verkeer op deze as, waarna de verkeersdichtheid zich herstelde en zich stabiliseerde op ongeveer 300 PAE tijdens de SU.
- Het aantal fietsers is de afgelopen jaren toegenomen (met een stijging van 80% tussen 2018 en 2022); de fietsers zeer tevreden zijn over de herbestrating en het tweerichtingspad.
- Ook voetgangers kunnen profiteren van betere voorzieningen. In de afgelopen maanden zijn er bankjes geplaatst, zorgen nieuwe bloembakken voor een groener gebied en zijn de voetpaden heraangelegd.

## N.1.2. Steeds toenemend aantal fietsers

Alle gegevens wijzen op een massale aanwezigheid en toename van fietsers in dit gebied. We staven dit verschijnsel aan de hand van een paar cijfers:

- Tussen 2019 en 2022 is **het aantal fietsers** aan de ingang van de Azalealaan met bijna 35% toegenomen (gemiddeld 450 fietsers per uur). Dit blijkt uit de tellingen die het fietsobservatorium vier keer per jaar tijdens de OS heeft uitgevoerd aan de voet van de Mast van Lalaing. Analyses wijzen ook op een bijna evenwichtige man/vrouw-verhouding en een aanzienlijk aandeel kinderen.
- Ook het **aandeel fiets/voertuig** is sinds 2020 **toegenomen**. Volgens de gegevens van Telraam was het aandeel fietsen ten opzichte van alle voertuigen op de Stobbaertslaan in september 2021<sup>33</sup> zelfs 28% (4608 fietsen). In deze periode waren er gemiddeld zelfs meer fietsen dan auto's op deze laan tussen 8 en 9 uur 's morgens (gemiddeld 37 fietsen en 35 auto's of vrachtwagens).
- Tijdens incidentele waarnemingen is de **massale aanwezigheid** van fietsers van alle leeftijden in **de omgeving van scholen** goed zichtbaar. Zelfs in een sector die zo kwetsbaar is als de Chazallaan, kan de verhouding fietsers/voertuigen oplopen tot 15% van alle voertuigen in dit gebied (in april 2022).

Zowel fietsersverenigingen als buurtbewoners juichen de inspanningen om fietspaden breder, veiliger en schoner te maken toe. De tweerichtingspaden en de herbestrating van Azalea en Cambier hebben het fietsnetwerk in de wijk bevorderd en verder ontwikkeld. Ook de fietscontinuïteit, een belangrijk uitgangspunt van het LMC-plan, wordt toegejuicht.

## N.1.3. Een meer aangepaste snelheid

Tijdens verschillende bijeenkomsten bleek een van de belangrijkste bekommernissen van de burgers de te hoog geachte snelheid op bepaalde delen van de wijk te zijn. In het bijzonder werden de Devreeselaan en Cambierlaan genoemd. Deze bekommernis komt ook tot uiting in de mails die sinds mei ontvangen werden. De algemene zone 30 en de aanwezigheid van flitspalen en drempels hebben de **gemiddelde snelheid** en de V85 op verschillende trajecten aanzienlijk verlaagd (in de Chazallaan is de gemiddelde snelheid met 7 tot 8 km/u gedaald). Ook al zijn er nog inspanningen nodig op bepaalde trajecten (meer bepaald in het begin van de Cambierlaan en in de Distellaan), is de waargenomen gemiddelde snelheid vertraagd. Op dit ogenblik wordt er regelmatig gecontroleerd en voortdurend nagedacht over de verdere verbetering van de verkeersveiligheid voor alle Schaarbekenaren.

---

<sup>33</sup> De tellingen werden uitgevoerd tot 20 september, tot wanneer deze Telraampost buiten dienst werd gesteld.

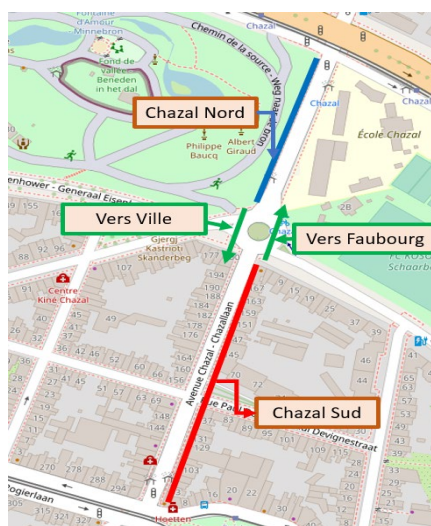
## N.2. Een werk in uitvoering: aandachtspunten

### N.2.1. Chazal Noord en Zuid: een historische dichtheid

De Chazallaan, gelegen tussen de Lambermontlaan en de Rogierlaan, is altijd een doorgangsweg geweest. De verkeersdichtheid (en de zware fileproblemen op bepaalde momenten van de dag) was in het verleden al merkbaar. In 2012 waren er bijvoorbeeld al 538 PAE tijdens de OS en 682 PAE tijdens de AS in beide richtingen. In 2020 is de situatie vrijwel identiek gebleven, met 494 PAE tijdens de OS en 549 tijdens de AS in beide richtingen (tussen 10 en 20% minder). De Chazallaan is dus altijd een drukke verkeersas geweest.

Tijdens de denk- en analysefasen van de verschillende mogelijke scenario's hadden het verkeersplan van de 1<sup>e</sup> fase en de mogelijke invoering van eenrichtingsverkeer op de Cambierlaan, in tegenstelling tot Azalea, al gesuggereerd dat de Chazallaan drukker zou worden en het verkeer mogelijk zou toenemen. Bij de prognoses kon men zich namelijk voorstellen dat een groter aantal automobilisten, die de Cambierlaan niet meer op zouden kunnen, zouden terugvallen op de Chazallaan om daarna Rogier en Meiser op te rijden.

Hieruit kunnen nu enkele conclusies worden getrokken. Zoals reeds vermeld, verdeelt de analysefase de Chazallaan in stukken (zuid en noord) en in verkeersrichtingen (richting Voorstad en richting Stad). Het is dus mogelijk Chazal Zuid richting Voorstad of richting Stad anders te analyseren. Evenzo verschilt de realiteit afhankelijk van de rijrichting op Chazal Noord.



*Kaart met de termen die worden gebruikt om de twee sectoren en de twee verkeersrichtingen van de Chazallaan aan te duiden. Deze termen zijn nuttig om de zeer specifieke realiteiten van elk van de stukken te definiëren.*

#### N.2.1.1. Conclusies: Een verwachte situatie

Zoals verwacht, maken de bewoners, de DBDMH, de politie en de gemeenschapswachten allemaal gewag van de verkeersopstoppingen op de Chazallaan en de rotonde. Ook de reistijden, de tellingen en de waarnemingen van de dienst Mobiliteit bevestigen deze tendens. Het hele traject moet echter niet op dezelfde manier beoordeeld worden: en er zijn enkele opmerkelijke verbeteringen merkbaar afhankelijk van de verkeersrichting (richting Stad of richting Voorstad) of het deel van de Chazallaan (noord of zuid) waar men zich bevindt. Op basis van de gegevens van Brussel Mobiliteit en de MIVB kan het volgende worden vastgesteld:

**Chazal Zuid** (van Rogier tot de rotonde):

- Het aantal PAE is tussen april en november 2022 in beide richtingen toegenomen van 50 tot 100 PAE (vooral 's ochtends) (+ 15%).
- Richting Voorstad

- De regelmatigheid is verslechterd, behalve in de ochtend. Dit geldt ook voor de reistijd, die is toegenomen (ongeveer 20 seconden in de ochtend, 40 in de avond). Het aantal PAE is echter gedaald met 30 tot 50 PAE (-15%).
- De MIVB-bussen hebben een stabiele of zelfs hogere reissnelheid tussen maart en november 2022 (-15 seconden).
- **Richting Stad**
  - Het aantal PAE is met ongeveer 100 PAE toegenomen (+25%). Het verkeer is 's avonds iets drukker (510 PAE in november) dan 's ochtends (480 PAE).
  - Op dit traject is de reistijd toegenomen en de regelmatigheid verslechterd. De ritten van de MIVB-bussen duren ook langer.

#### **Chazal Noord** (van Lambermont tot de rotonde):

- Tussen april en november 2022 is het aantal PAE in november stabiel gebleven (+20 PAE voor beide richtingen samen, ongeveer 450 PAE tijdens de SU). De AS kent zelfs een daling van het verkeer met ongeveer 10% (-50 PAE).
- **Richting Voorstad**
  - Een lichte stijging in de ochtend (+50 PAE)
  - Een lichte daling 's avonds (-50 PAE)
  - De situatie van de MIVB-bussen, die over een eigen busstrook rijden, lijkt veel gunstiger dan op het zuidelijke deel.
- In de noord-zuidrichting (naar de stad), ziet men:
  - een daling van het aantal PAE met 30 PAE (-6%) tijdens de OS en de AS.

Historisch gezien is de Chazallaan het belangrijkste **zwarte punt** in de Azaleawijk. De voornaamste algemene bevindingen zijn als volgt:

#### Positieve punten

- Hoewel de reistijd richting Stad is toegenomen (met ongeveer een minuut), is dit niet het geval voor de richting Voorstad. In die richting hebben de bussen van de lijnen 64 en 65 zelfs een hogere reissnelheid.
- Het deel Chazal Noord kent een stabilisatie of zelfs een daling van het aantal PAE tijdens de SU.
- De steeds massalere aanwezigheid van fietsers op de Chazal-rotonde (we hebben het over 250 fietsers tijdens de OS).

#### Negatieve punten

- Zowel in Chazal Noord als Chazal Zuid zijn de reistijden en de regelmatigheid er tussen 2021 en 2022 op achteruit gegaan, op één uitzondering na.
- De files zijn lang (soms vanaf de rotonde) en bemoeilijken het fiets- en busverkeer.
- Het echte knelpunt blijft Chazal Zuid, waar aanpassingen nodig zijn.

#### **N.2.1.2. Aanbevelingen: het bustraject ontlasten**

In het rapport waarin de impact van het LMC op de prestaties van de MIVB wordt geëvalueerd, wordt over de Chazallaan het volgende gezegd: "Verkeer op deze as lijkt onvermijdelijk (...). De uitdaging bestaat erin de bussen te beschermen tegen de gevolgen van de verkeersdruk, vooral omdat dit een OV Comfort-route is". Om het busverkeer van lijnen 64 en 65 te vergemakkelijken, beveelt de dienst Mobiliteit drie aanpassingen aan.

1. De mogelijkheid om een **speciale verkeerslichtfase** in te bouwen voor de uitgang van de bus vóór het verkeer, zodat de bussen kunnen profiteren van verspringende lichten ten opzichte van de rest van de auto's en vrachtwagens op het kruispunt van de Rogierlaan en de Chazallaan. Deze fase moet worden onderzocht in samenwerking met Brussel Mobiliteit, die de verkeerslichten beheert.

Ook bekend als "speciale lichten", waardoor zij drie seconden sneller zijn en veiliger en flexibeler hun geplande traject kunnen inzetten (zonder door andere voertuigen geblokkeerd of gehinderd te worden). Deze marginale tijds winst zou op lange termijn een positief effect kunnen hebben op de prestaties van de MIVB in deze zone. Dit voorstel zal door Brussel Mobiliteit moeten worden onderzocht. Een analyse van de fasering van de verkeerslichten zou kunnen worden uitgevoerd voor twee andere verkeerslichtsequenties: op het kruispunt van de Rogierlaan en de Deschanellaan en op de Generaal Wahislaan aan de rechtsafslagstrook naar het Meiserplein.



Het rechtsafslaglicht op de Wahislaan om het Meiserplein te bereiken (1) en het verkeerslicht op de kruising van de Rogierlaan en de Paul Deschanellaan (2)

2. Van de **Chazallaan een voorrangsweg** maken (opheffing van de voorrang van rechts van de Paul Devignestraat).

Sommige automobilisten, die de files op de Chazallaan willen vermijden, rijden namelijk via de Paul Devignestraat naar de Distelstraat en krijgen zo voorrang. Dit vertraagt het verkeer op de hoofdweg, waardoor enkele ongevalsgevoelige verkeerssituaties ontstaan. Dit doorgaand verkeer kan worden beperkt door de voorrang van rechts op te heffen. Het doorgaand verkeer zou er dan minder baat bij hebben om deze 'buurtwegen' te gebruiken. De maatregel moet eventueel vergezeld gaan van Berlijnse kussens om de snelheid te beperken.

3. **De bus-fietsstrook** tussen de Rogierlaan en de Paul Devignestraat (richting Stad) verlengen.

Vandaag verliezen de bussen van de MIVB ongeveer één minuut op een traject van ongeveer 300 meter richting Stad. Een oplossing zou zijn om de busstrook te verlengen op het opgaande deel tussen Devigne en Rogier. Dit zou aanzienlijke gevolgen hebben voor de prestaties van de buslijnen 64 en 65. Dit zou de prestaties van de MIVB en het comfort van de fietsers ten goede komen.

- De MIVB schat dat de verlenging van deze busstrook een tijds winst van één minuut en dertig seconden in de OS en één minuut in de AS kan opleveren (een vermindering van de reistijd met ongeveer 50%).
- Voor fietsers is het soms moeilijk om met de file mee te rijden en gebruik te maken van het gemarkeerde fietspad. Met een volledige busstrook kunnen zij veiliger en sneller de Chazallaan op.

Volgens de theoretische prognoses van het studie bureau dienst Wegen zou deze inrichting in beide richtingen 17 parkeerplaatsen vergen ten opzichte van de bestaande situatie. Over het geheel genomen zouden deze parkingverliezen echter worden gecompenseerd door een grotere reissnelheid en een grotere tevredenheid van de MIVB-gebruikers en fietsers.

## N.2.2. Stobbaertsiaan (Weldoeners - Vandenbussche): een permanent leerproces

Ten tijde van de denkoefening over het LMC in 2020 had een van de vier grote bevindingen op het vlak van mobiliteit in de Azaleawijk betrekking op de Stobbaertsiaan en de mogelijk ongevalsgevoelige omgeving van de scholen. Er bevonden zich twee scholen en een crèche in erg klein gebied. Bovendien maakten overdreven snelheden en de verkeersdrukte (tussen



250 en 300 PAE in beide richtingen) de omgeving rond de school en de omliggende straten onveilig voor omwonenden en ouders die kinderen afzetten. Na fase 1.1. rond de Azalealaan wezen tellingen en waarnemingen op een toename van het doorgaand verkeer in het gebied van de Stobbaertslaam (van Weldoeners tot Eisenhower).

| COMPTAGES MANUELS ET AUTOMATIQUES                    |                   |                   |                     |         |                   |      |
|--|-------------------|-------------------|---------------------|---------|-------------------|------|
| AVENUE STOBBAERTS (TRONÇON VANDENBUSSCHE – STACQUET) |                   |                   |                     |         |                   |      |
|  | Mardi 07/05/2019  |                   | Mardi 02/06/2020    |         |                   |      |
|  | HPM (07h30-08h30) | HPS (17h00-18h00) | HPM (08h00-09h00)   |         | HPS (17h00-18h00) |      |
| 2 directions   | 277               | 274               | 205                 | -26%    | 317               | 16%  |
| Dir. Bienfaiteurs                                    | 162               | 162               | 124                 | -23%    | 256               | 58%  |
| Dir. Chazal  | 115               | 112               | 81                  | -30%    | 61                | -46% |
|  | Total journée     |                   | Total journée       |         |                   |      |
| 2 directions   | 3664              |                   | 3426                |         | -6%               |      |
| Dir. Bienfaiteurs                                    | 2030              |                   | 2593                |         | 28%               |      |
| Dir. Chazal  | 1634              |                   | 833                 |         | -49%              |      |
|  | Jeudi 09/05/2019  |                   | Mercredi 03/06/2020 |         |                   |      |
|  | HPM (07h30-08h30) | HPS (17h00-18h00) | HPM (08h00-09h00)   |         | HPS (17h00-18h00) |      |
| 2 directions   | 238               | 290               | 157                 | -34,03% | 294               | 1%   |
| Dir. Bienfaiteurs                                    | 134               | 185               | 121                 | -9,70%  | 228               | 23%  |
| Dir. Chazal  | 104               | 85                | 36                  | -65,38% | 66                | -22% |
|  | Total journée     |                   | Total journée       |         |                   |      |
| 2 directions   | 3612              |                   | 3222                |         | -11%              |      |
| Dir. Bienfaiteurs                                    | 1993              |                   | 2473                |         | 24%               |      |
| Dir. Chazal  | 1619              |                   | 749                 |         | -54%              |      |

Tabel met de tellingen uitgevoerd op het traject Vandenbussche - Stacquet op Stobbaertslaam over twee periodes (mei 2019 - juni 2020). Gezien de toename van het verkeer tijdens de AS in beide richtingen (vooral richting Weldoeners) moest er actie worden ondernomen.

### N.2.2.1. Conclusies: een noodzakelijke wijziging

In maart 2021 werd in fase 1.2. getracht deze problemen met nieuwe maatregelen aan te pakken. Dit hield onder meer in dat de Stobbaertslaam eenrichtingsverkeer werd (van het Weldoenersplein tot de Vandenbusschestraat) en dat op het kruispunt Stobbaerts en Vandenbussche een verkeersfilter voor actieve vervoerswijzen (voetgangers en fietsers) werd ingevoerd<sup>34</sup>. Dankzij de analyses en de feedback van verenigingen en burgers kan nu een eerste balans worden opgemaakt:

#### Verbeterde punten:

- **De snelheidslimiet** van 30 km/u lijkt **grotendeels te worden nageleefd** tijdens de SU. Dit was een van de aandachtspunten en de maatregelen lijken deze snelheidsproblemen te hebben aangepakt.
- **Fietsers en voetgangers zijn heel duidelijk aanwezig**. Het zijn voornamelijk kinderen en ouders op weg naar school. Het fietspad in tegengestelde richting van het verkeer (van Vandenbussche naar Weldoeners) wordt door veel ouders gebruikt.
- **Het aantal doorgaande voertuigen dat door de Stobbaertslaam rijdt is afgenomen** (met ongeveer 150 PAE in de SU; 60%), ten gunste van andere weggebruikers.

#### Punten voor verbetering:

- **Een korte en intense verkeersopstopping** in de OS

Rond deze laan en de aanpalende straten zorgen twee scholen en een crèche 's morgens voor een zeer hoge verkeersdichtheid (voetgangers, fietsers en auto's). Aangezien de lessen op beide scholen om 8.30 uur beginnen<sup>35</sup>, is er een grote verkeerscongestie gedurende een zeer korte periode rond 8.20 uur. Er zijn dan dubbele files links en rechts van de weg en het verkeer deint uit over het fietspad op de Stobbaertslaam. De Impensstraat wordt ook gedurende dat tijdsbestek

<sup>34</sup> De tabel op pagina 9 geeft een samenvatting van de verschillende fasen van het LMC.

<sup>35</sup> Het Instituut de l'Annonciation en het Boedochapinstituut

met verkeerscongestie geconfronteerd. Aangezien de lessen eindigen tussen 15.20 en 15.30 uur, is de verkeersdrukte minder intens tijdens de AS. Het verschil van 10 minuten zorgt voor een gelijkmatigere verdeling van het verkeer. Bovendien wordt het niet gecombineerd met de terugkeer van plaatselijke bewoners of de doorreis van werknemers.

- Een oversteekplaats voor voetgangers die soms moeilijk te beveiligen is

Sinds de Stobbaertsiaan (van Weldoeners tot Vandenbussche) eenrichtingsverkeer is geworden, moeten automobilisten die van de Impensstraat komen, links afslaan en de Vandenbusschestraat nemen om de Eisenhowerlaan te bereiken. Sommige automobilisten die kinderen afzetten bij het Institut de l'Annonciation worden gedwongen links af te slaan en stoppen soms voor de tweede school (Boodschapinstituut) en de crèche. Dit doorgaand verkeer zou kunnen worden vermeden als het traject weer tweerichtingsverkeer werd gemaakt.

- Een C1-bord dat soms niet gerespecteerd wordt.

Er is vastgesteld - en bevestigd door de politiediensten, gemeenschapswachten en ad hoc waarnemingen, dat het verkeer zich soms niet houdt aan het C1-bord (verboden rijrichting) in een poging de wijk sneller te verlaten via de Stobbaertsiaan, en zo de Vandenbusschestraat en de Eisenhowerlaan te vermijden.



Kaart met het betrokken Stobbaerts-deel en het huidige verkeersplan (maart 2023).

Samengevat veroorzaakt de aanwezigheid van twee scholen en een kinderdagverblijf in een zeer klein gebied tijdens de OS gedurende korte tijd (6 à 7 minuten) verkeersopstoppingen. Bovendien kunnen automobilisten niet meer rechtstreeks naar de Rogierlaan en het Weldoenersplein rijden. Enerzijds leidt dit tot een toename van het aantal voertuigen op het zebrapad ter hoogte van het Boodschapinstituut. Anderzijds worden zij dan verleid om sneller de Rogierlaan op te rijden door het eenrichtingsverkeer te negeren (C1-bord). Volgens de dienst Mobiliteit zou het dus verstandig zijn na te denken over de beste manier om het verlaten van deze zone te vergemakkelijken zonder de winst in termen van aanwezigheid van fietsers en voetgangers (een heel sterke aanwezigheid), de maximumsnelheid (de snelheidsbeperking van 30 km/u wordt zeer goed gerespecteerd) en de veiligheid van de zebrapaden in gevaar te brengen.

**N.2.2.2. Aanbevelingen: het traject voor de leerlingen veilig maken**

Om de bovengenoemde problemen op te lossen, is één van de mogelijkheden die regelmatig genoemd worden om de doorgang van het ouderverkeer te vergemakkelijken en het bestaande zebrapad veiliger te maken, om **opnieuw het tweerichtingsverkeer in te voeren in het deel Stobbaerts/Impens.**



Dit initiatief zou een dubbel probleem oplossen.

1. Automobilisten die hun kinderen op school hebben afgezet, **kunnen rechtstreeks de Rogierlaan op**.

Aangezien veel ouders terug willen naar het Weldoenersplein (maar dat nu niet kunnen), zal het verkeer hierdoor efficiënter kunnen worden verdeeld en naar een structurerende as worden geleid in plaats van naar aanpalende straten. Het deel tussen de Impensstraat en de Vandenbusschestraat en de Vandenbusschestraat zelf zouden dus minder doorgaand verkeer te verwerken krijgen.

2. Dit zal het **werk van verschillende diensten ten gunste van de bevolking** vergemakkelijken.

Uit sommige reacties bleek dat de diensten van Net Brussel, die hun afval snel en efficiënt willen ophalen, soms de neiging hadden om achteruit de Impensstraat in te rijden om Frans Binjé te bereiken en een omweg te vermijden.

3. **Zebrapaden veilig maken**

De onmiddellijke beperking verkeer zou zorgen voor minder automobilisten en veiliger oversteekplaatsen voor voetgangers. Ook fietsers zouden beter beschermd zijn, omdat hun fietspad met deze aanpassing minder in de verdrinking zou komen.

Deze beslissing zou gekoppeld kunnen worden aan de reeds door de scholen in de Josse Impensstraat (Institut de l'Annonciation) en de Stobbaertslaan (Boodschapinstituut) geuite wens om er tijdens de OS **een schoolstraat** van te maken. Bovendien zou **de bestendiging van de (nog tijdelijke) Stobbaerts Vandenbussche filter** de inrichtingen in dit gebied vervolledigen en het toenemende aandeel van fietsers en voetgangers in het gebied bevorderen.

### **N.3. Aanvullende voorstellen: nieuwe kwalitatieve inrichtingen**

Er kunnen verschillende voorstellen worden gedaan ter aanvulling van de bovengenoemde aanbevelingen.

1. Een **okerkleurige fietsmarkering** (tussen de Rogierlaan en de Lambermontlaan)
  - Dit zou het **comfort van de fietsers** ten goede komen.
  - De **veiligheid** zou worden verbeterd (vooral wat betreft de zijdelingse veiligheidsafstanden tussen auto's en fietsen).
  - De fietsers zelf zullen de **veiligheidsafstand** langsheen geparkeerde voertuigen beter **respecteren**.

Aangezien het slechts om een indicatie gaat, zou deze okergele markering geen invloed hebben op de doorstroming van het autoverkeer, aangezien auto's dit gesuggereerde fietspad kunnen blijven gebruiken.

2. Herinrichting en vergroening van het kruispunt Azalealaan - Eisenhowerlaan

Als onderdeel van de algemene herinrichting van de Azalealaan zou de herinrichting en vergroening van het kruispunt van Azalea met Eisenhower in verschillende behoeften voorzien:

- Er zou een **modernere bewegwijzering en voorziening** (openbare verlichting) komen.
- **Oversteekplaatsen voor voetgangers** herzien en de stoepanden en voetpaden herinrichten voor fietsers.
- **De luchtkwaliteit verbeteren**

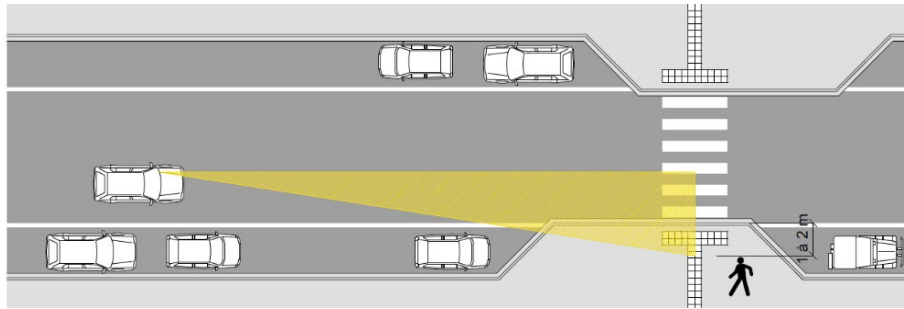
Dit zou de veiligheid verder verbeteren, een aangenamere openbare ruimte en gemeenschapsruimte voor de buurtbewoners creëren en de groene continuïteit met het Josafatpark waarborgen.

3. Herinrichting van de voetpadverbreding aan het kruispunt van de Eisenhowerlaan met de Stobbaertslaan

Bij de ingang en/of op belangrijke kruispunten van de 30 km/uur-zone wordt een voetpadverbreding of -uitstulping aangelegd. Het voetpad wordt verbreed tot aan de verkeersruimte. Deze verbreding wordt verlengd over een zone van 5 meter voorbij het zebrapad, zodat parkeren in deze zone onmogelijk wordt. De voordelen zijn legio:

- Een groter **gebied om oogcontact te maken**.
- De **lengte van de oversteekplaats** wordt beperkt voor voetgangers en
- De **wederzijdse zichtbaarheid** op de oversteekplaats is ook verbeterd.

Er kan dan ook worden nagedacht over een eventuele plaats voor fietsenparkings, vuilnisbakken, plantenbakken voor zover ze het zicht niet hinderen.



*Illustratie van het voetpadverbredingsprincipe en het positieve effect ervan op de zichtbaarheid van voetgangers<sup>36</sup>*

<sup>36</sup> [Voetpaduitstulpingen \(avancées de trottoir\) - Sécurithèque \(wallonie.be\)](#)

## O. CONTINUE DENKOEFFENING

Naast de hierboven geschetste concrete aanbevelingen leggen wij hier een denkpiste voor die zou kunnen leiden tot een nog grondiger heroverweging van de Chazallaan. Het idee is om **een eenrichtingsweg aan te leggen** van de Rogierlaan naar de Paul Devignestraat.



*Illustratie van het eenrichtingsverkeer op het deel Rogier - Devigne van de Chazallaan (zuid-noordrichting; Rogier tot Devigne).*

Het eenrichtingsverkeer op het traject Chazallaan - Paul Devigne (in de richting Rogier - Devigne) zou verschillende voordelen bieden:

- Dit zou het **doorgaand verkeer** beperken en automobilisten aanmoedigen niet meer naar Chazal Zuid te rijden. De wijk zou daardoor veel rustiger worden. De 'buurtwegen' zouden niet langer zoveel doorgaand verkeer te verwerken krijgen.
- Door het schrappen van een rijstrook kan ruimte worden gemaakt voor een **busstrook** en kunnen fietsen op een veilige en vlottere manier over de Chazallaan rijden.
- **De toegang tot de wijk** zou nog **steeds gewaarborgd zijn** voor de bewoners.
- De **verkeersverschuivingen** zouden voornamelijk plaatsvinden **op de assen Auto PLUS en COMFORT** (Rogier, Lambermont, Meiser).

## Beslissingen van het college van 4 april 2023

Het college heeft besloten de volgende aanbevelingen te handhaven:

1. Samen met Brussel-Mobiliteit de optimalisatie van de verkeerslichtfasen bestuderen voor de kruispunten Chazal/Rogier (richting stad); Rogier/Deschanel; Wahis/Meiser.
2. De Chazallaan op de voorrangstrook zetten (opheffing van de voorrang van rechts op Paul Devigne) (richting stad).
3. Tweerichtingsverkeer instellen op het gedeelte van de Stobbaertslaen tussen het Weldoenersplein en de Impensstraat.
4. Het verzoek inwilligen van het Institut de l'Annonciation en het Maria Boodschapinstituut om een schoolstraat aan te leggen in de Impensstraat en de Stobbaertslaen.
5. De bestending plannen van de modale filter Stobbaerts/Vandenbussche.
6. Een okerkleurige fietsmarkering realiseren op de Chazallaan en in beide richtingen (tussen de Rogierlaan en de Lambermontlaan).
7. De herinrichting en vergroening plannen van het kruispunt van de Azalealaan en de Eisenhowerlaan.