

9 oktober 2023

Aan het College van Burgemeester  
en Schepenen,  
Aan de leden van de overlegcommissie  
Henri Vanhuffelplein 6  
1081 Koekelberg  
e-mail [urbanisme@koekelberg.brussels](mailto:urbanisme@koekelberg.brussels)

**Betreft: openbaar onderzoek Simonis / Leopold II laan  
referentie 11/PFD/1905529 en 9025/PU-43.23**

Geachte Burgemeester, geachte schepenen, geachte leden van de overlegcommissie

Hierbij wensen we uitdrukkelijk bezwaar te maken tegen het voorstel voor aanleg van de Leopold II laan zoals aangevraagd door de MIVB. De belangrijkste reden is dat dit voorstel de huidige gevaarlijke situatie voor voetgangers niet oplost maar juist verergert. De ZACA wordt de facto omgevormd tot superZACA. De redenen hiervoor worden hieronder verder uitgewerkt op basis van observaties en analyse. We betreuren dat de aanvrager niet de minste studie uitgevoerd heeft naar de bewegingen van de voetgangers, die meer dan de helft van de gebruikers van deze publieke ruimte uitmaken. Het meest gebruikte zebrapad wordt gewoon afgeschaft zonder zich ook maar in de minste mate af te vragen waar die voetgangers naartoe zullen gaan. Met "het verbeteren van doorstroming van het verkeer" in de beschrijvende nota mikt de aanvrager blijkbaar enkel op het autoverkeer. Voetgangersverkeer blijkt quantité négligable te zijn, hoewel voetgangers wel minstens de helft van de gebruikers van deze openbare ruimte zijn (Simonis modale hub) en tevens het overgrote deel van de klanten van de MIVB vormen (er zijn weinig openbaar vervoer ritten die niet beginnen en/of eindigen met een stuk te voet te gaan).

Dit is echter niet enkel een wel gefundeerd bezwaarschrift, maar we reiken ook positieve voorstellen uit die onmiddellijk te implementeren zijn in een nieuwe aanvraag, of als voorwaarden kunnen opgenomen worden in het advies van de overlegcommissie en naderhand in de mogelijke vergunning.

In ons eerste voorstel wordt de ZACA niet weggemoffeld maar vervangen door een eerlijk en veilig zebrapad, zonder noemenswaardig effect op de doorstroming van het private autoverkeer. Ons tweede voorstel bouwt daar verder op en biedt daarenboven een veel betere doorstroming van de bussen van de MIVB en De Lijn.

Er kunnen mogelijks details te vinden zijn in onze voorstellen die niet 100% aan alle normen voldoen of nog voor verbeteringen vatbaar zijn. We vragen de overlegcommissie, de vergunningverlenende overheid en de aanvrager om zich niet op die eventuele details blind te staren maar de voorstellen constructief te analyseren en er op verder te werken. Wij staan steeds open voor dialoog om samen verder rond de plannen te werken.

## Inleiding

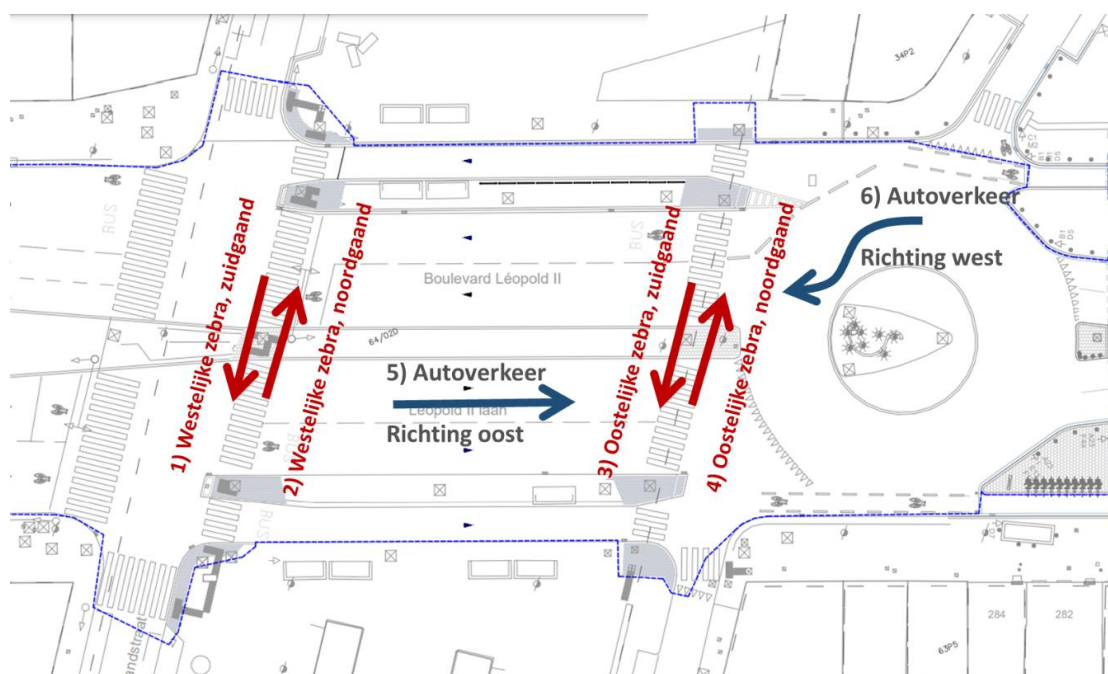
In de beschrijvende nota wordt melding gemaakt van "het verbeteren van doorstroming van het verkeer" (pagina 4 en 9). Verder wordt op pagina 19 gemeld dat een zebra-pad verwijderd wordt. Blijkbaar wordt allen gekeken naar de doorstroming van het autoverkeer, en wordt het voetgangersverkeer totaal genegeerd. Van het STOP principe geen spoor.

Terloops wordt vermeld dat het zebra-pad een ZACA is, en dit zou dan impliciet als verantwoording moeten gelden voor het supprimeren van het zebra-pad. Nergens wordt enige analyse gemaakt of dit zebra-pad al dan niet een belangrijke functie vervult en wat de redenen zouden kunnen zijn waarom dit zebra-pad crashgevoelig zou zijn. Nochtans levert een korte observatie ter plaatse zeer vele inzichten op, die onmisbaar zijn bij het ontwerpen van deze publieke ruimte. Het is onaanvaardbaar dat er zo lichtzinnig overheen gegaan wordt, zeker op deze plaats die als het ware een multimodale hub vormt.

Het verwijderen van het zebra-pad strookt niet met de ambities binnen het Good Move plan Brussel van 2021. In dit plan werd een rode PLUS-verbinding getekend voor voetgangers. In de huidige plannen wordt deze essentiële verbinding volledig van de kaart geveegd.

## Korte observatie / analyse

Onderstaande analyse is gebaseerd op 3 maal 10 minuten meten op vrijdag 29 september tussen 16:24 en 16:55.



We telden tweemaal 10 minuten de voetgangers op het westelijke (lichtengeregelde) zebraapad en het oostelijke (niet lichtengeregeld) zebraapad. Daarna maten we 10 minuten het autoverkeer dat over het oostelijk zebraapad reed. De gemeten waarden vindt u in onderstaande tabel.

voetgangersverkeer (enkel overstekend)					totaal	
	westelijke zebra		oostelijke zebra			
	1) zuid- gaand	2) noord- gaand	3) zuid- gaand	4) noord- gaand		
16:24-16:34	27	39	15	66		
16:34-16:44	32	46	21	51		
<b>gemiddeld voetgangers/uur</b>	<b>177</b>	<b>255</b>	<b>108</b>	<b>351</b>		
<b>totaal / zebra / uur</b>	<b>432</b>		<b>459</b>		<b>891</b>	<b>44%</b>

autoverkeer				
	5) oost- rijdend	6) west- rijdend		
16:45-16:55	69	122		
<b>totaal auto's/uur</b>	<b>414</b>	<b>732</b>	<b>1146</b>	<b>56%</b>

We maten 147 en 150 voetgangers per 10 minuten in de twee eerste meetperiodes, en 191 voertuigen in de derde periode. Bussen en fietsen werden niet geteld in deze korte analyse. Wanneer enkel het autoverkeer en de overstekende voetgangers in rekening gebracht worden, blijkt dat 56% van het verkeer autoverkeer is, en 44% voetgangersverkeer. Wanneer de niet overstekende trottoirgebruikers meegeteld zouden worden komen we zeker aan meer voetgangers dan automobilisten in deze zone.

Een zeer belangrijke observatie is dat 55% van de overstekende voetgangers het oostelijke zebraapad gebruikt (Dat volgens de plannen dus zou afgeschaft worden). Het is niet aanvaardbaar dat er geen rekening gehouden wordt in de plannen met het grootste deel van de voetgangers en zelfs met een kwart van alle gebruikers van de modale hub rond het metrostation Simonis. Zonder enige analyse worden die voetgangers door de aanvrager als het ware als gesublimeerd aanzien.

## Plan van aanpak van een ZACA

Covidcrisissen worden niet opgelost door testlaboratoria op te doeken. ZACAs worden niet opgelost door het zich erin bevindende zebraapad af te schaffen. De bestaande voetgangersstroom zal grotendeels blijven, maar nu wel in nog slechtere omstandigheden, in een chaotische verkeerssituatie waar de voetganger enkel de basisrechten ontnomen zijn. Dit is niet enkel struisvogelpolitiek, dit is het creëren van een ZACA in het kwadraat.

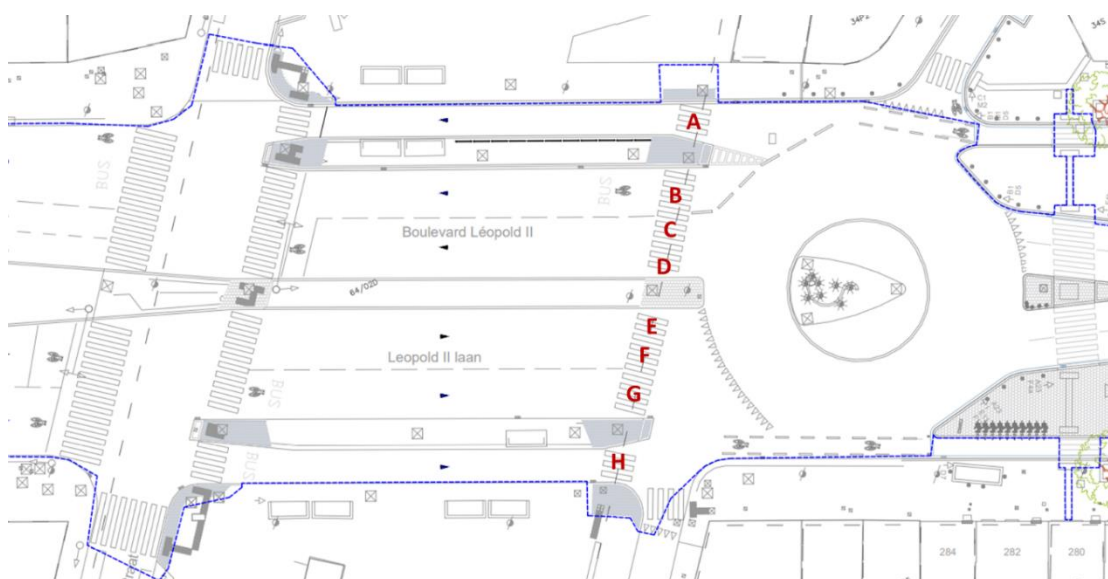
In de beschrijvende nota zijn geen details te vinden over de specifieke kenmerken van deze ZACA. Consultatie van Mobigis leert ons dat dit een ZACA was in 2014, maar het is onduidelijk of deze classificatie nog steeds geldt in 2022. Volgens Mobigis zouden er 3 aanrijdingen van voetgangers plaatsgehad hebben op het zebraapad, maar het is onduidelijk over welk van beide

zebrapaden er gesproken wordt. Een poging om meer gedetailleerde informatie te verkrijgen is tot op heden niet gelukt.

Wat moet gebeuren is een analyse van de ZACA en een het afwegen van mogelijke oplossingen. Hieronder vindt u een aanzet tot dergelijke analyse, enkele voorlopige conclusies en een ontwerp van aanleg dat met respect voor het STOP principe en de voetgangers tegemoetkomt aan de noden van de MIVB en De Lijn.

### **ZACA analyse: Breedte van de over te steken wegdelen.**

Wanneer we enkel naar het oostelijke zebrapad kijken (dat nu zou verdwijnen) zien we dat het uit verschillende segmenten bestaat. Naast de korte segmenten A en H (zie onderstaande schets) zijn er twee segmenten van allebei ongeveer 11 m lang, de facto gevormd door twee 3 meter brede rijbanen (C/D & E/F op onderstaande schets) en een bijna 5 meter brede busbaan (B & G). Wat dynamiek van het autoverkeer betreft merken we dat het stadsverlatende autoverkeer eigenlijk vooral in een enkele rij het rondpunt verlaat en stuk C gebruikt. Enkel wanneer het volledige eerste baanvak gevuld is van de lichten tot de bewuste zebra, wordt het tweede baanvak gevuld door stuk D te gebruiken. De wagen die aanschuift voor stuk C vormt daarbij een visuele hinder tussen overstekende voetgangers en de bestuurder die stuk D gebruikt. Deze situatie is een gekende crashgenererende factor in het Brusselse Gewest (zie ook Populer 2014<sup>1</sup>) en is ongetwijfeld een van de belangrijke factoren die van deze locatie een ZACA maakt. Tijdens onze korte observatieperiode merkten we daarenboven dat een deel van deze manoeuvres aan het hogere "filepasserende" snelheid gebeuren en dus een nog hoger risicoprofiel hebben. Het nieuwe ontwerp voor deze zone dient deze situatie te vermijden, liefst met behoud van de stockagecapaciteit die de twee baanvakken hebben naar het volgende verkeerslicht toe.



<sup>1</sup> Analyse van Populer, M. (2014). Accidents de piétons sur/à proximité de passages gérés par feu. Analyse détaillée d'accidents (2008-2011) en Région de Bruxelles-Capitale. Bruxelles. Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière. Dit rapport werd helaas nooit gepubliceerd, maar is beschikbaar bij Brussel Mobiliteit.

Een nog gevaarlijkere situatie die we observeerden is dat sommige automobilisten ervoor kozen om een stilstaande wagen voor stuk C niet langs links te passeren, maar langs rechts over het brede stuk B en dan de busstrook. Dit illegale manoeuvre gebeurde ook dikwijls aan hogere snelheid, meestal door chauffeurs die daarna in de Wapenstilstandstraat naar rechts afdraaiden. Dit is hoogstwaarschijnlijk ook sterk ZACA-verhogend gedrag. Het nieuwe ontwerp van Simonis dient dit gedrag te ontmoedigen.

Voor het autoverkeer richting stad zagen we iets meer gebruik van beide rijbanen (stuk E en F) om het rondpunt op te rijden, maar dit resulteerde zelden in twee wagens die ongeveer gelijktijdig het rondpunt opreden. Met andere woorden, het autoverkeer hier op een rijstrook brengen zou weinig invloed hebben op de doorstroming. Maar het zou wel het gevaar voor de voetgangers drastisch verminderen.

### **Ruimte voor zebrapaden**

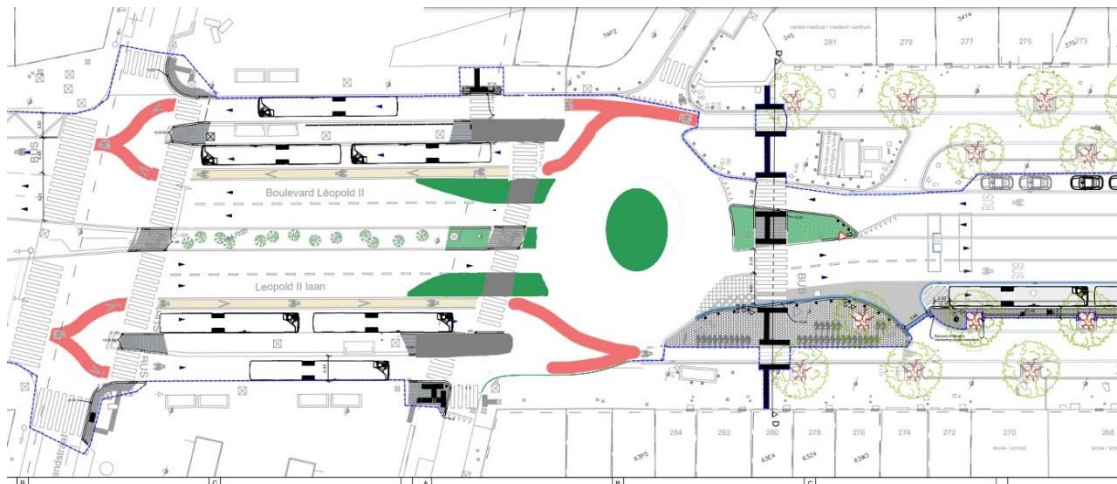
Het zoeken naar ruimte om twee gelede bussen gelijktijdig aan de halte te laten staan lijkt de belangrijkste reden voor het afschaffen van het zebrapad. Mits enige creativiteit kan dit echter gemakkelijk opgelost worden. Het rondpunt aan de kruising met de Herkolierstraat en de Fourezstraat kan gemakkelijk iets kleiner gemaakt worden waardoor er voldoende plaats vrijkomt voor het zebrapad (zie verder).

### **Bus en autoverkeer: vast in dezelfde opstopping**

Het ter openbaar onderzoek liggende voorstel scoort uitermate zwak wat betreft scheiding van bus- en autoverkeer. De lijnbussen zullen ook in dit plan serieuze vertragingen oplopen door de vermenging van het auto- en busverkeer op het rondpunt. Dit is voor niets nodig. Een variatie van het alternatief dat we voorstellen zorgt voor een veel betere doorstroming van de lijnbussen. Er is ruim plaats om eigen busbanen op het rondpunt mogelijk te maken, zeker wanneer men rekening houdt met de karakteristieken van de verkeersstromen doorheen dit rondpunt.

## **Voorstel variante 1: aanleg met behoud en belangrijke veiligheidswinst van het zebrapad**

Op basis van de plannen lijken twee gelede bussen, op 1.5m van elkaar, ongeveer 3 meter over het zebrapad te komen. De vraag is dus of we het zebrapad over een voldoende afstand naar het oosten kunnen verplaatsen. Een extra ruimte van 3 meter voor de bus lijkt ons aangewezen in zone G om veilig over te steken, zodat de bestuurder van de bus de overstekende voetgangers duidelijk ziet (zelfs kinderen) en er net voorbij de bus geen verassingseffect gecreëerd wordt tussen voetgangers en fietsers (bij autoverkeer zouden we 5 meter voorstellen, in deze situatie moet 3 meter voldoende zijn). Op onderstaand plan is duidelijk dat dit perfect mogelijk is. Een drie meter lange hindernis parallel met de busbaan gidst niet enkel de voetgangers naar die plaats 3 meter verder, maar zorgt er ook voor dat de bus niet te ver vooruit rijdt (anders zou die met zijn voordeur voor de hindernis komen en kunnen de passagiers niet opstappen).



Zone F rond het zebrapad wordt een verkeerseiland. Zoals we hierboven besproken hebben, heeft het oprijden van het rondpunt vanuit een baanvak in plaats van de voorgestelde twee baanvakken nauwelijks tot geen invloed op de autoverkeersdoorstroming, temeer daar bij het verlaten van het rondpunt toch maar een baanvak beschikbaar is. Het verkeerseiland zorgt er wel voor dat de huidige situatie met 3,5 baanvakken (11 meter) die in een stuk overgestoken moeten worden vervangen wordt door twee zeer overzichtelijke zebrapaden: een van 4.5 meter (zone G) waar de busbaan en het fietspad overgestoken worden, en een van 3.5 meter waar een enkel autobaanvak (zone E) overgestoken wordt. Onderstaand beeld geeft een indruk van hoe het beveiligde zebrapad er uit zou kunnen zien:



Op dezelfde manier wordt een aanpassing voorgesteld voor zone D (3.5 meter brede oversteek van enkel autobaanvak), C (verkeerseiland) en B (4.5 meter breder bus + fietsstrook). Ook hier is het effect van een baanvak in plaats van de voorgestelde twee baanvakken verwaarloosbaar op de autoverkeersdoorstroming, temeer daar dit reeds vandaag de voornaamste modus operandus is. Het zou enig effect kunnen hebben op het vullen van de "stockageruimte" voor de verkeerslichten die ook in dit voorstel nog steeds uit twee baanvakken bestaat. Het "risico" bestaat namelijk dat een aantal chauffeurs zich in een enkele rij zetten tot voorbij het zebrapad en daardoor

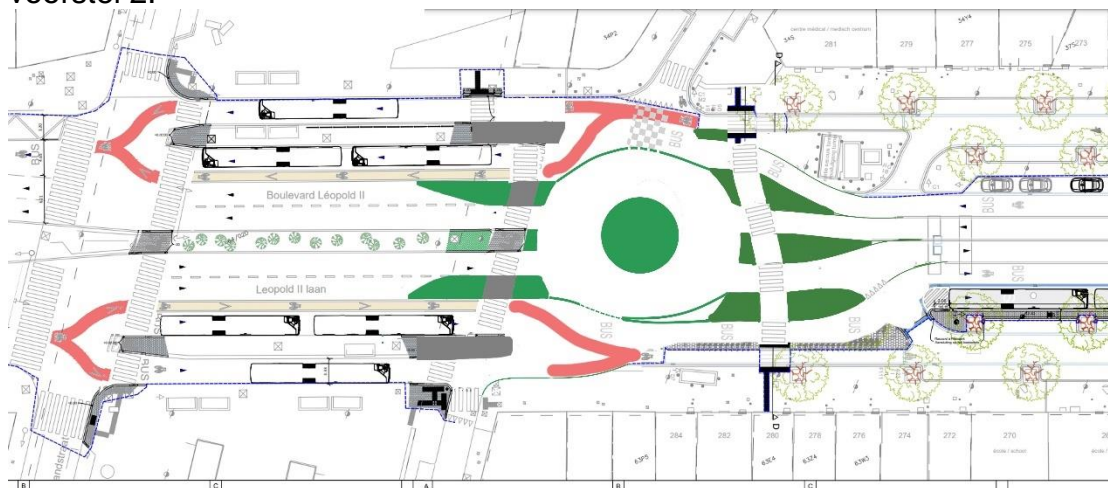
verhinderen dat de ruimte op het tweede baanvak gebruikt zou kunnen worden voor stockage voor de verkeerslichten. Enerzijds kan dit risico verminderd worden door sensibilisatie via een informatiebord, en zijn veel chauffeurs dagelijkse pendelaars die wel beseffen dat ze door dergelijk gedrag de pendelaars achter hun onnodig zouden ophouden, anderzijds is er geen reden om kortzichtigheid of “asociaal gedrag” van bepaalde chauffeurs in te roepen als bezwaar tegen het geven van voetgangers waar ze recht op hebben: veilige en comfortabele oversteekplaatsen.

In onderstaande schets staan de stukken C en D nog schuin getekend om nog ruimte achter de wachtende bussen te geven. Vanuit verkeersveiligheids-overwegingen is dat net echt nodig en kunnen deze recht zijn, waardoor ze ook comfortabeler aansluiten op zone A. Daardoor komt er ook iets meer ruimte vrij voor mogelijke varianten van het rondpunt.

Naast de - perfect acceptabele en realiseerbare – impact dat een dergelijk verschoven zebrapad heeft op het rondpunt, is er een impact op de aansluiting tussen de Herkolierstraat en het rondpunt. Hiertoe dient een kleine ingreep te gebeuren op het voetpad ten oosten van de Herkolierstraat. Het voetpad is daar ruim breed en een stuk hiervan afstaan is een zeer redelijk compromis.

## **Voorstel variante 2: betere doorstroming openbaar vervoer bovenop voorstel 1**

Naast het probleem van het verdwenen zebrapad heeft het in openbaar onderzoek zijnde voorstel een tweede zware tekortkoming. Er wordt wel aandacht besteed aan de doorstroming van het autoverkeer, maar de doorstroming van het busverkeer laat nog zeer veel te wensen over. De bussen zitten samen vast met het autoverkeer wanneer er zich opstoppingen voordoen op het rondpunt. Daarenboven is er een samengaan van de busbaan en de rijbaan kort voor het rondpunt richting Basiliek, waar de bussen telkens ook een aantal wagens zullen moeten laten voorgaan. Voor een degelijke duurzame mobiliteit is het belangrijk dat het openbaar vervoer niet onnodig gestremd wordt door het private autoverkeer. Er is daar in dit geval ook geen enkele reden toe, en alle bussen die de Leopold II laan volgen zouden perfect een eigen bedding over het rondpunt kunnen hebben. Dit is schematisch uitgewerkt in voorstel 2.



De enige hinder die de bussen op het rondpunt zouden kunnen ervaren is van de wagens die uit de Herkolierstraat komen, maar dit zijn er niet veel en is via duidelijke signalisatie op te lossen, en van deze uit de Fourezstraat. Daarvan zijn er wel meer en bestaat het risico dat ze een serieuze hinder

zouden zijn (hoewel niet meer dan vandaag of dan wat het geval zou zijn met het in openbaar onderzoek liggende voorstel). Door juist een aparte busbaan te voorzien is het mogelijk dit sterk te limiteren door met de juiste signalisatie te werken (verticale en dambordpatroon op de weg), aangevuld met een beetje handhaving (en vooral veel perceptie van handhaving).

Door het scheiden van de verbinding tussen het rondpunt en de busbaan enerzijds en de autorijstrook anderzijds werkt dit voorstel 2 ook de meer dan 7 meter lange dubbele oversteek (bus + auto) weg voorbij het rondpunt (de baanvakken voor verkeer richting stad). Bestuurders die de laterale baan (richting stad) willen gebruiken kunnen dat nog perfect, voorrang verlend aan de bussen op de busbaan.

## Conclusie

We vragen de overlegcommissie om een voorwaardelijk advies uit te brengen, waarbij het behouden van een zebrapad aan de oostkant van de bushaltes dat korte oversteken met de nodige verkeerseilanden combineert als absolute minimumvoorwaarde gesteld wordt, en waarbij bij voorkeur ook een betere busdoorstroming door middel van busbanen op het rondpunt met de Herkolierstraat en de Fourezstraat een voorwaarde is. De in dit bezwaarschrift uitgewerkte voorstellen kunnen als soliede basis dienen voor een verbeterde aanvraag. Alternatief kan een negatief advies uitgebracht worden.

We vragen de overlegcommissie tevens het STOP principe in herinnering te brengen en om duidelijk te stellen dat het supprimeren van een zebrapad zonder degelijke analyse van het voetgangersverkeer totaal onaanvaardbaar is.

Wij staan steeds open voor dialoog met de aanvrager om samen verder rond de plannen te werken.

Johanna.be is een vzw die door Brussels Hoofdstedelijk Gewest erkend wordt als vereniging ter verbetering van het stadsmilieu en het leefklimaat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit bezwaarschrift werd opgesteld door Geert van Waeg en Merel Verdickt binnen de werking van johanna.be. Wij wensen allebei gehoord te worden op de zitting van de overlegcommissie.

Hoogachtend



Geert van Waeg  
Voorzitter  
johanna.be, vzw  
Sint Lambertusstraat 133  
1200 Brussel  
0475 66 20 87  
geert.vanwaeg@johanna.be