

# *1 - Participatieproces*



## 1.1 Doel van de studie

De tramsporen op L. Theodor Street zijn afgeleefd en moeten binnenkort vervangen worden. De MIVB en de gemeente Jette willen van deze gelegenheid gebruik maken om de straat van gevel tot gevel te herontwikkelen. Dit betreft het gedeelte tussen de haltes « Koninging Astridplein » (excl.) en « Station Jette » (incl.).

De herontwikkeling biedt de mogelijkheid om na te denken over hoe de circulatie van het openbaar vervoer (comfort, frequentie,...) en de actieve modi (voetgangers/fietsers) kan worden verbeterd. Maar de ambitie is ook om de algemene kwaliteit van de leefomgeving in de buurt te verbeteren, ten voordele van de bewoners en de andere weggebruikers (schoolkinderen, passanten,...) van L. Theodorstraat en de omliggende straten.

## 1.2 Participatieproces

Een succesvolle herontwikkeling is in de eerste plaats voor de bewoners, en kan dan ook alleen maar mogelijk worden door hun bijdrage. De L. Theodorstraat is immers hun dagelijkse leefomgeving.

De eerste bijeenkomst had de vorm van een informatiemarkt. Deze bestond uit een tweevoudige uitwisseling van informatie: enerzijds werd u via een reeks affiches geïnformeerd over de intentie om de Rue L. Theodor te herontwikkelen en hoe de straat, op vlak van mobiliteit, past in de bredere context van het Brussels Gewest. Anderzijds liet u ons weten wat u in uw buurt wilt behouden, verwijderen, veranderen of verbeteren, ... voor een betere woon- en leefkwaliteit.

De tweede bijeenkomst was concreter. Na verwerking van uw opmerkingen werden mogelijke oplossingen voor de toekomstige L. Theodorstraat gepresenteerd. We wouden dan graag weten wat u denkt en welke aanpassingen u nog zou doen? Met uw opmerkingen (positief en negatief) gingen we dan weer aan de slag.



### 1.3 Resultaten - Categorisering

Op de infomarkt werden verschillende zaken aangekaart, deze werden ingedeeld in verschillende categorieën:

**Algemene opmerkingen;  
Leefomgeving;  
Voetgangers;  
Fietsverkeer;  
Tram en auto;  
Parkeren en leveren;  
Materialiteit.**

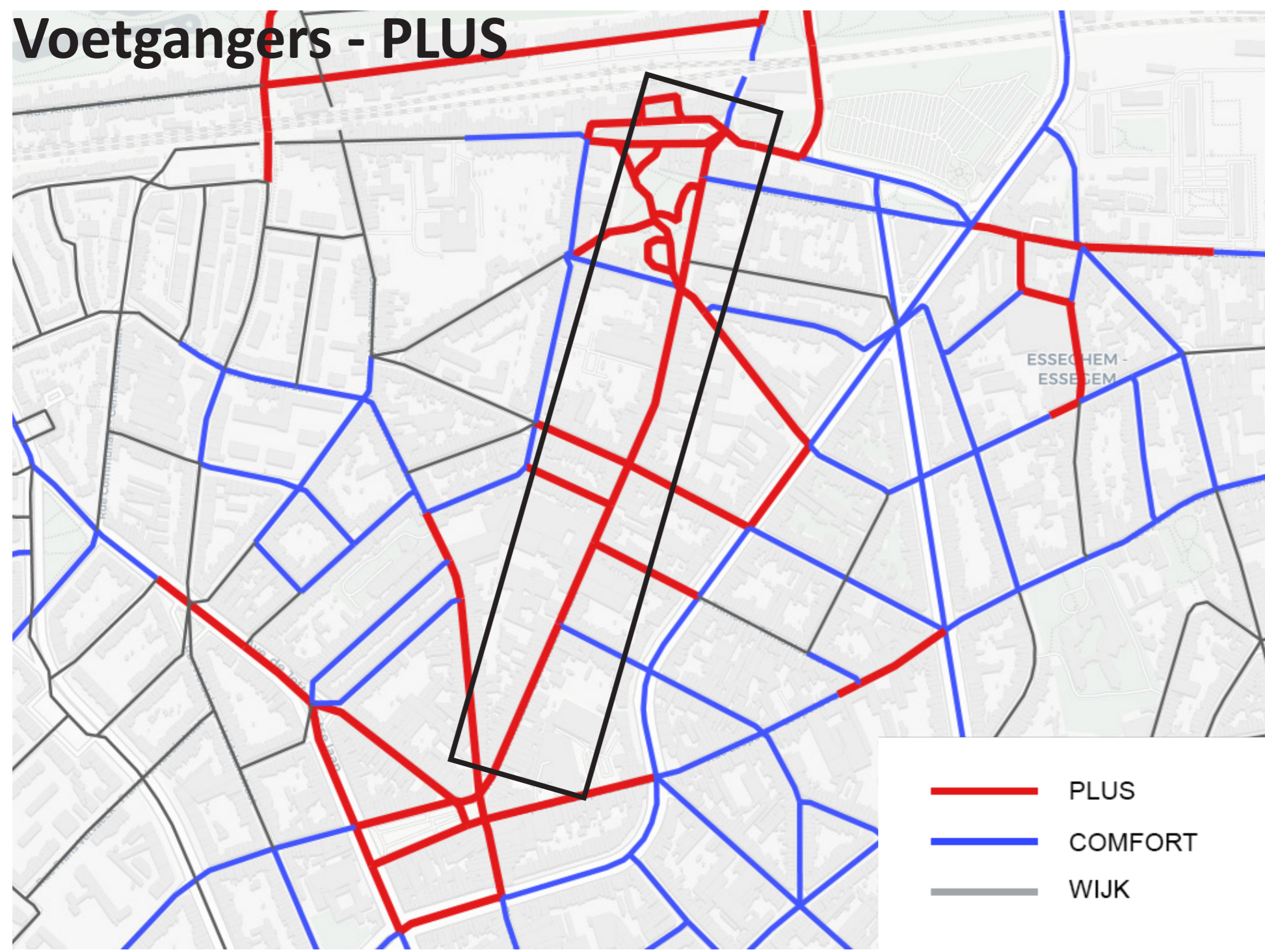
8 opmerkingen kwamen geregeld terug, zij zijn de 'hot topics' en kregen extra aandacht tijdens de studie. Deze 'hot topics' zijn:

- Zone 30 - De snelheid is te hoog
- Bredere voetpaden - veiligheid en comfort van voetgangers
- Verplaatsen van de tramlijn
- Oncomfortabele tramhalte - halte Lenoir
- Enkelrichting
- Verwijder de parkeerplaatsen - tvv. de zachte weggebruiker
- Behoud de parkeerplaatsen
- Leveringen

Enkele zaken die werden aangekaart horen niet thuis in een mobiliteitsstudie, zij zijn echter ook zeer relevant voor het totale plaatje van de L. Theodorstraat en zullen worden opgenomen in de vervolgstudie. Voornamelijk zaken uit de thema's Materialiteit en Leefomgeving vallen hieronder.

# *2 - Mobiliteitsstudie*

## Voetgangers - PLUS



## 2.1 Kader Mobiliteitsstudie - Good Move

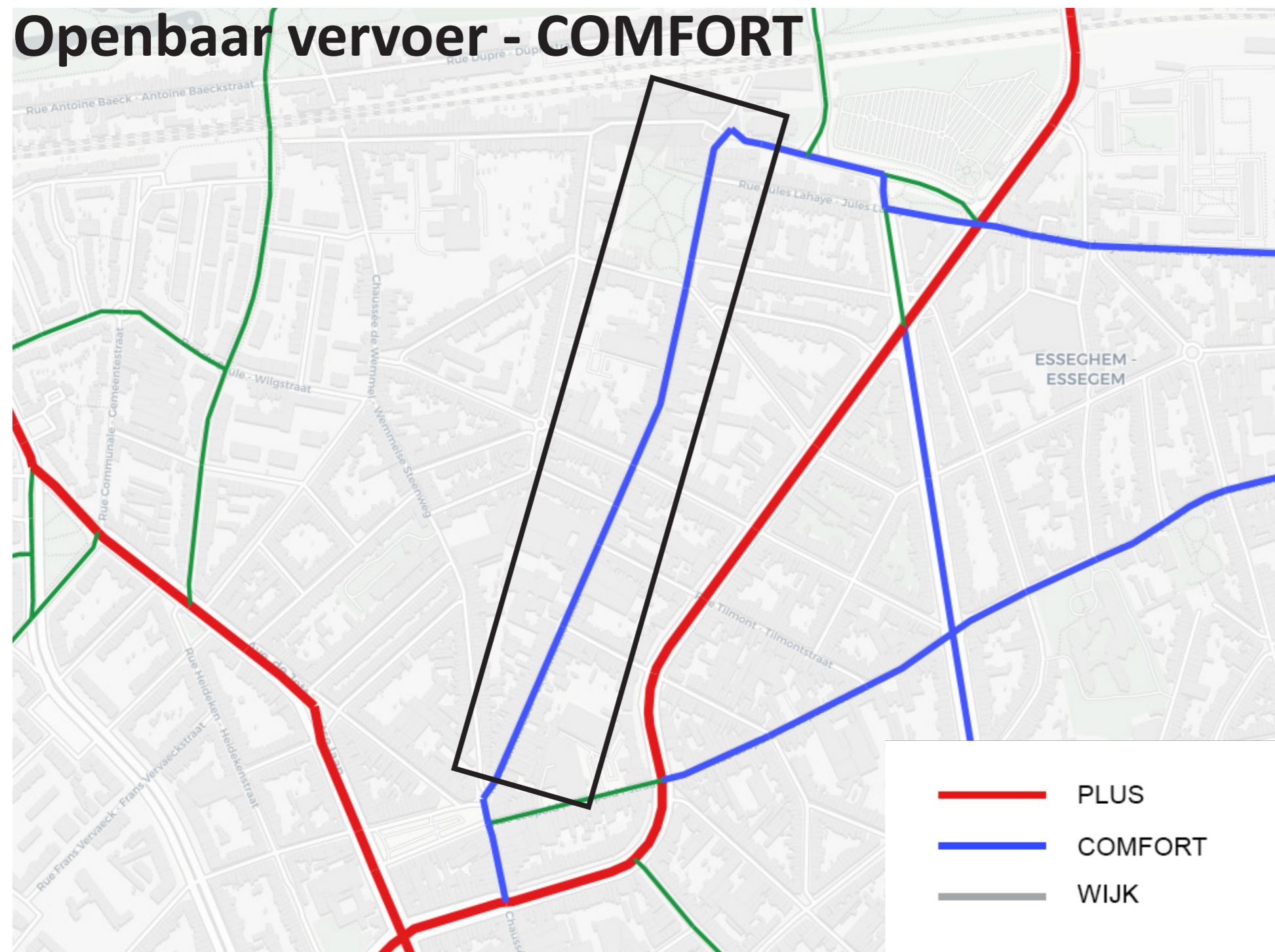
Good Move, het ontwerp van het gewestelijk mobiliteitsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

### Voetgangers - PLUS

Straten en pleinen met een hoge concentratie aan voetgangers, die het gebruik van de straat bepalen.

- Voetpaden: minimale breedte 2m (2,5m zonder parkeren).

## Openbaar vervoer - COMFORT

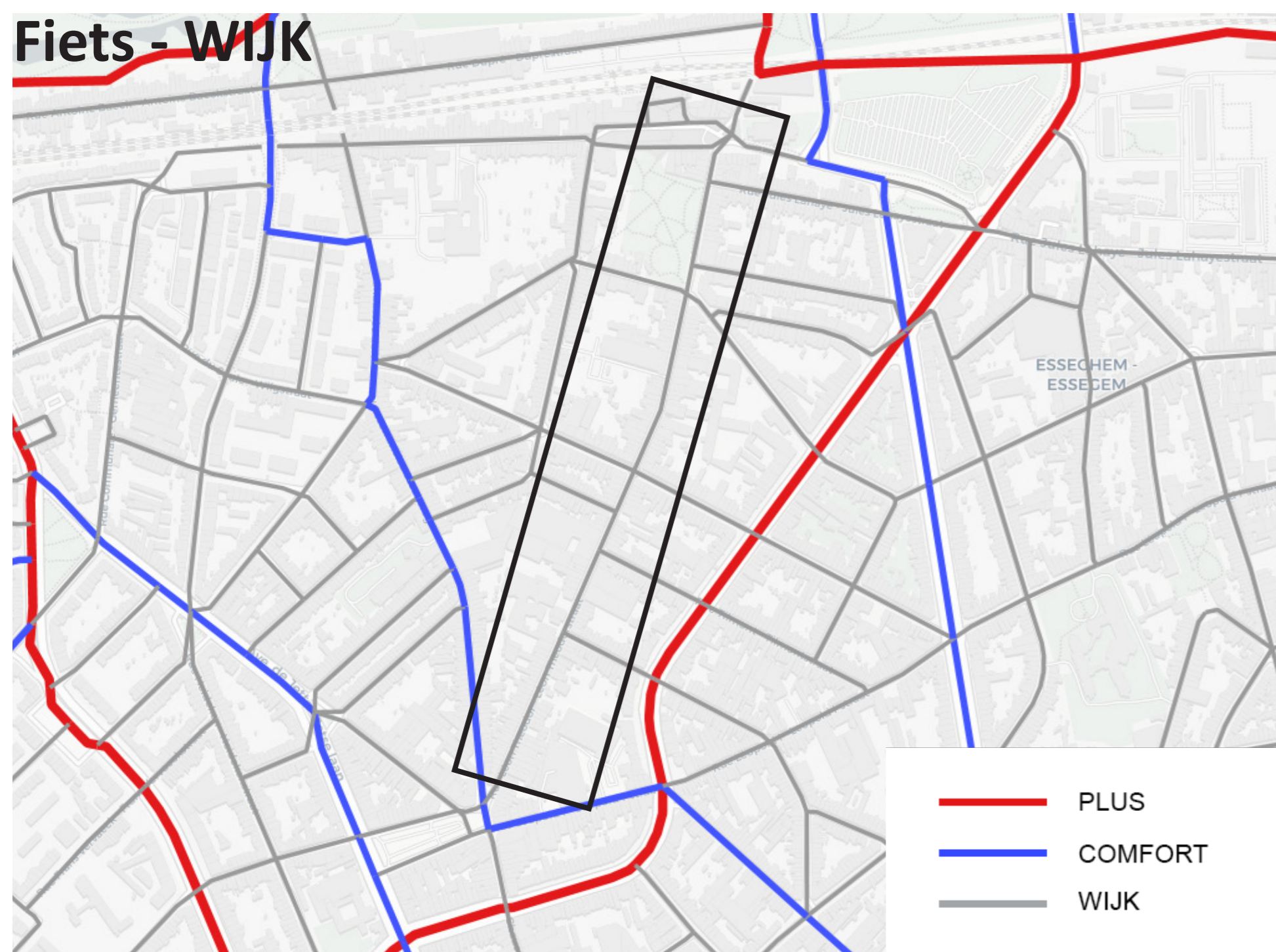


### Openbaar vervoer - COMFORT

Trams en bussen moeten streven naar een goede regelmaat over middellange afstanden.

- Wegen: minimum 6,40m tussen de stoepanden (normen MIVB: 6,20m).

## Fiets - WIJK

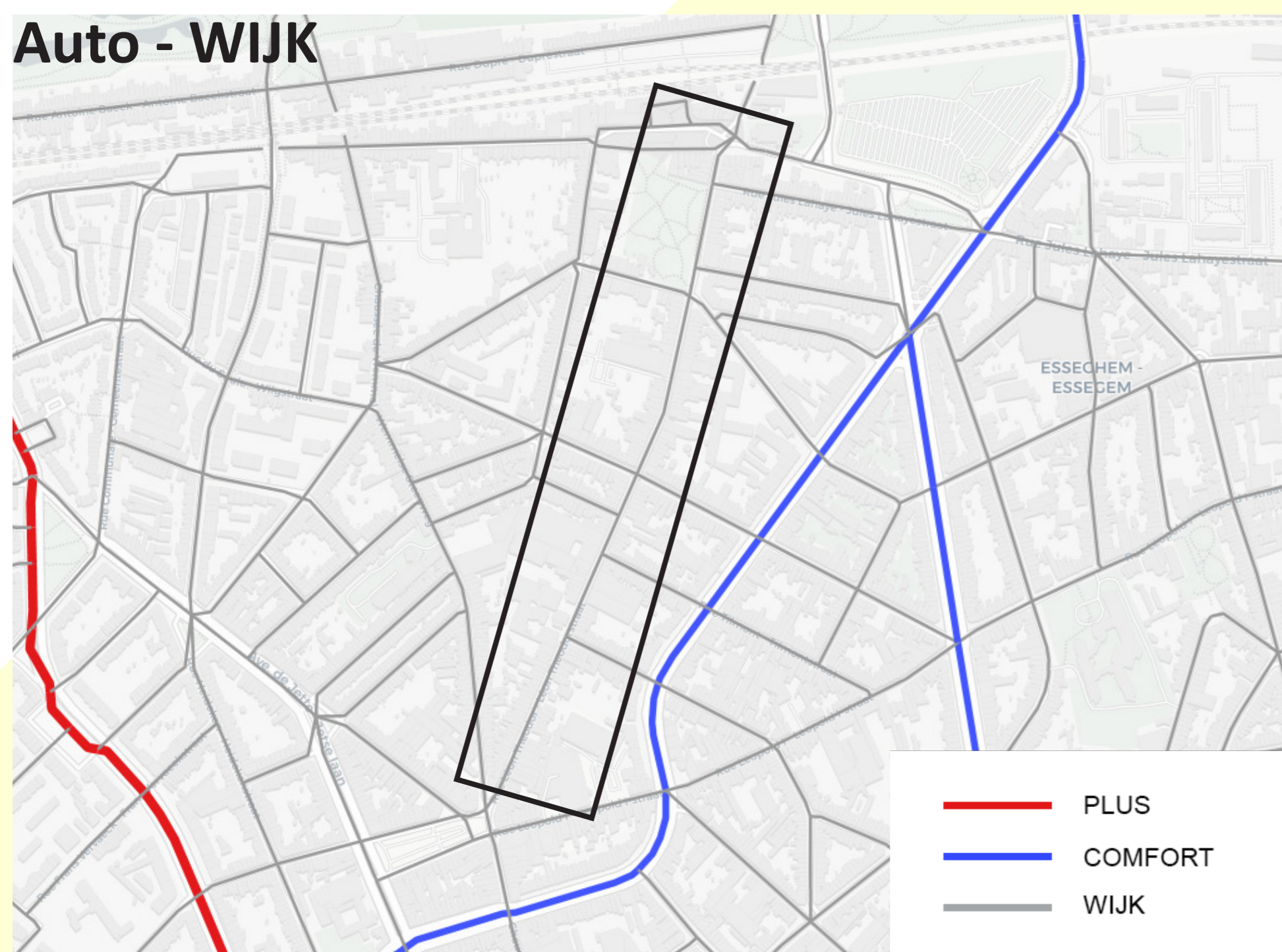


### Fiets - WIJK

Aanvullingen op de lokale routes.

- Geen fietspaden verplicht (min. breedte van het fietspad: 1,70m).. Fietsuggestiestroken kunnen tussen de tarmrails aangeduid worden.

## Auto - WIJK



### Auto & zware vracht - WIJK

Rustige woongebieden; verkeer heeft enkel een lokale bestemming.

&

Enkel lokale bestemmingen.

- Parkeerstrook: 2m (2,5m voor leveringen).



## 2.2 Mobiliteitsstudie

Deze studie onderzocht de actuele situatie, op vlak van mobiliteit, in en rond de L. Theodorstraat. Ze formuleert de problemen en de mogelijke oplossingen. Volgende thema's werden bestudeerd.

- De tram
- De intensiteit van de gemotoriseerde circulatie door middel van tellingen op vijf kruispunten
- De verkeersdruk
- De ongevalintensiteit
- Het snelheidsregime

### 2.2.1 Mobiliteitsstudie - Tram

De tram is zeer prominent aanwezig in de L. Theodorstraat. Tram 19 (Groot-bijgaarden - De wand) rijdt dagelijks 283 keer doorheen de straat. Op piekuren rijdt hij om de 6 minuten en dit in beide richtingen.

Zo pikt het tramverkeer dagelijks meer dan 6000 mensen op die richting Grootbijgaarden gaan en meer dan 2500 richting de wand.

#### Halte Station Jette

- Groot Bijgaarden : 1500 – 2000 personen/dag
- De Wand : 1000 – 1500 personen/dag

#### Halte Lenoir

- Groot Bijgaarden: >2000 personen/dag
- De Wand : 1000-1500 personen/dag

#### Halte Koningin Astridplein

- Groot Bijgaarden : >2000 personen/dag
- De Wand : 500 – 1000 personen/dag

Door middel van tellingen van het voetgangersverkeer is gebleken dat hoewel de voetpaden de capaciteit technisch gezien aankunnen dit toch problemen geeft aan de halte Lenoir, waar de doorgang van het voetpad, door toedoen van de halte, vernauwd wordt.

## 2.2.3 Mobiliteitsstudie - Tellingen auto's

Om de intensiteit van het autoverkeer in de L. Theodorstraat in kaart te brengen werden op 5 kruispunten in de omgeving tellingen uitgevoerd.

### 1) L. Theodorstraat x G. Van Huynegemstraat

Dit kruispunt heeft gemiddelde tot eerder lage intensiteiten voor een stedelijk woongebied. In de L. Theodorstraat zijn beide richting van een gelijkaardig belang. De intensiteiten in de zijstraten kunnen als normaal beschouwd worden.

### 2) L. Theodorstraat x F. Lenoirstraat

De Ferdinand Lenoirstraat heeft gelijkaardige intensiteiten als de L. Theodorstraat zelf. Dit is een gemiddelde tot lage intensiteit voor een stedelijk woongebied. De H. Werrie-/F. Lenoirstraat wordt als doorgaande as gebruikt..

### 3) L. Theodorstraat x Wemmelsesteenweg x Koninging Astridplein

De intensiteiten in L. Theodorstraat zijn normaal tot laag. Op de Wemmelsesteenweg zijn ze laag voor een structurele as. De intensiteiten in Leopold I-laan zijn relatief laag ondanks het feit dat erlangs verschillende bestemmingen zijn (Colruyt,...).

### 4) H. Werriestraat x Wemmelsesteenweg

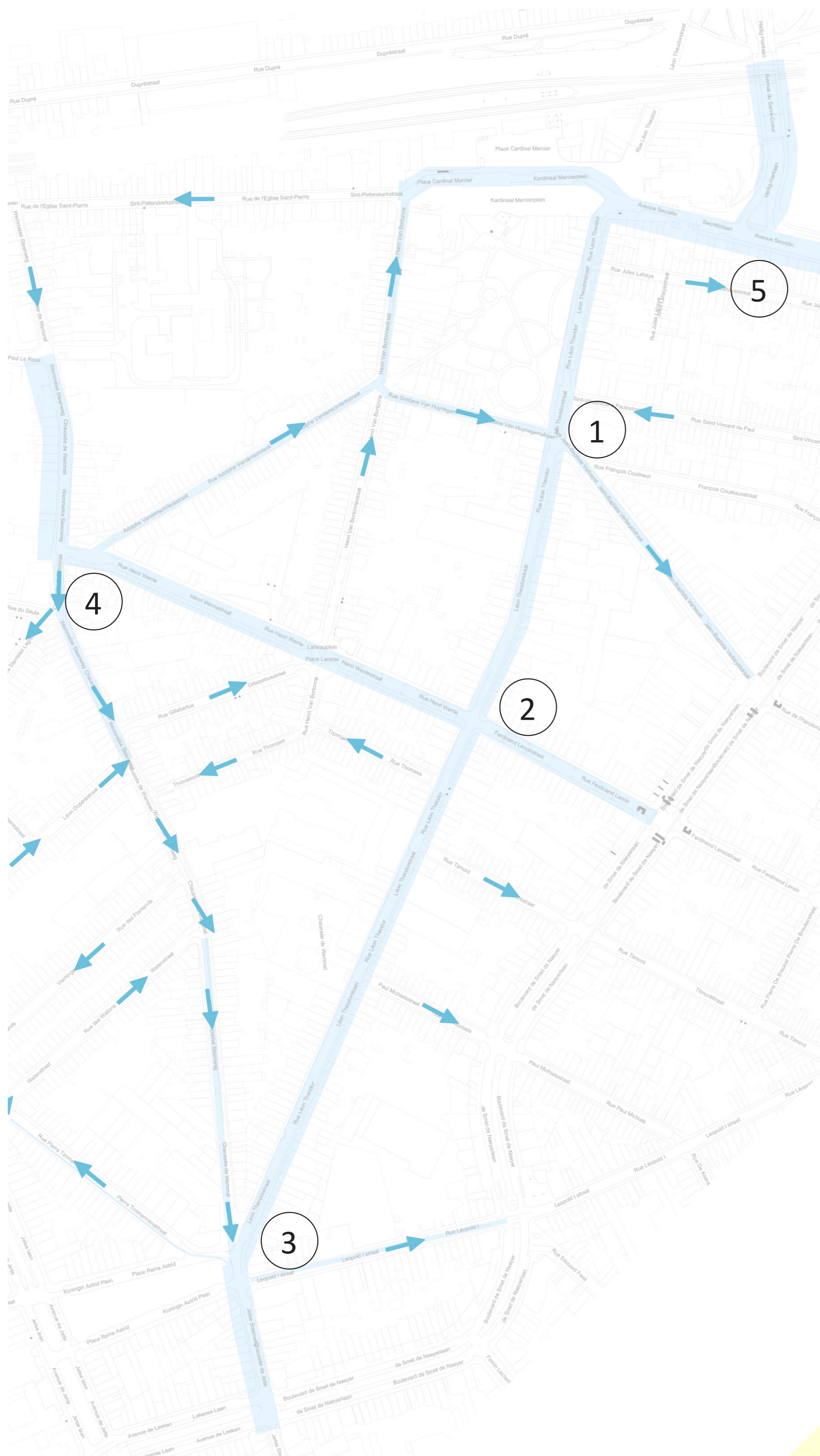
De intensiteiten zijn hier relatief hoog voor een woonstraat, anderszijds is dit dan ook een structurele as in de wijk. Er is een grote stroom die vanuit het noorden linksaf slaat naar de H. Werrie straat. Dit zou mogelijks op sluipverkeer kunnen duiden.

### 5) Sacré-Cœurlaan x Secrétinlaan

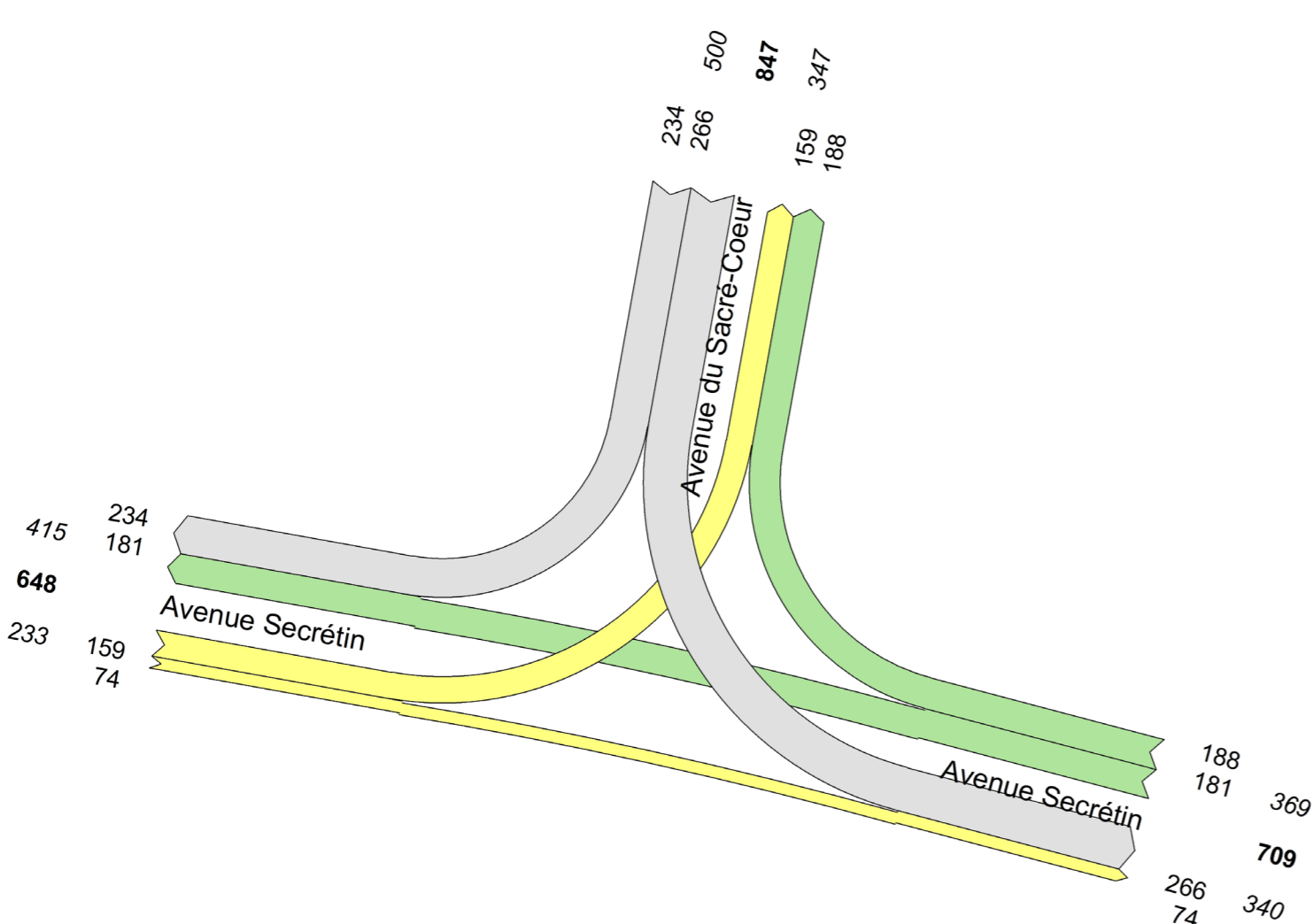
Dit is het drukste kruispunt van de 5. Het verkeer is hier op alle armen ongeveer even frequent. Het verkeer van en naar de Secrétinlaan is het drukst.

Deze tellingen tonen aan dat de intensiteiten over de hele lengte van de L. Theodorstraat constant en gemiddeld tot laag zijn. Wel is er een doorgaande flux merkbaar van de E.Toussaintstraat naar de De Smet de Naeyerlaan en de Sacré-Cœurlaan. Dit doorgaand verkeer gaat gedeeltelijk door de F.Lenoirstraat en het andere deel gaat over het Kardinaal Mercierplein.

Verder wordt de theorie dat er sluipverkeer van De Smet de Naeyerlaan (om verkeerslichten te vermijden) doorheen de L. Theodorstraat zou rijden ontkracht: de intensiteiten van het doorgaand verkeer op kruispunt 5 (Sacré-Cœurlaan x Secrétinlaan) te laag.

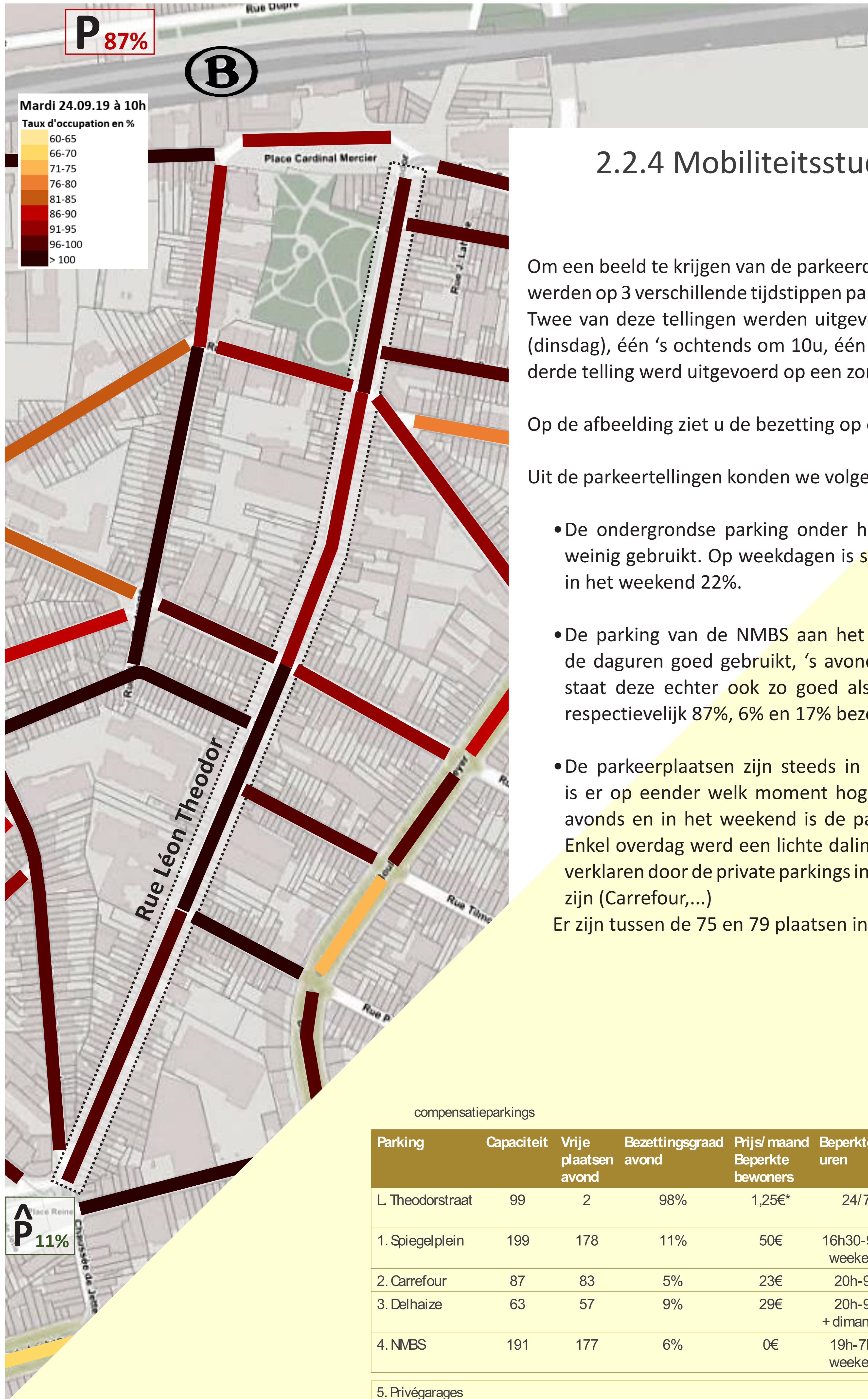


Intensités carrefour Avenue du Sacré-Coeur-Avenue Secrétin  
Heure de pointe matin (17/09/2019): 07:45-08:45 h (evt)



Avenue secrétin HPM.str  
Sweco Belgium nv





## 2.2.4 Mobiliteitsstudie - Parkeren

Om een beeld te krijgen van de parkeerdruk in de omgevingen werden op 3 verschillende tijdstippen parkeertellingen gedaan. Twee van deze tellingen werden uitgevoerd op een weekdag (dinsdag), één 's ochtends om 10u, één 's avonds om 23u. De derde telling werd uitgevoerd op een zondag tijdens de markt.

Op de afbeelding ziet u de bezetting op dinsdagochtend

Uit de parkeertellingen konden we volgende zaken vaststellen:

- De ondergrondse parking onder het Spiegelplein wordt weinig gebruikt. Op weekdagen is slechts 11% in gebruik, in het weekend 22%.
- De parking van de NMBS aan het station wordt tijdens de daguren goed gebruikt, 's avonds en in het weekend staat deze echter ook zo goed als leeg. We noteerden respectievelijk 87%, 6% en 17% bezetting
- De parkeerplaatsen zijn steeds in gebruik: de bezetting is er op eender welk moment hoger dan 85%. Vooral 's avonds en in het weekend is de parkeerdruk zeer hoog. Enkel overdag werd een lichte daling opgemerkt. Dit is te verklaren door de private parkings in de buurt die dan open zijn (Carrefour,...)

Er zijn tussen de 75 en 79 plaatsen in de L. Theodorstraat.

compensatieparkings

Parking	Capaciteit	Vrije plaatsen avond	Bezettingsgraad avond	Prijs/ maand Bepaalde bewoners	Bepaalde uren	Prijs/ maand Uitgebreide bewoners	Uitgebreide uren
L. Theodorstraat	99	2	98%	1,25€*	24/7	1,25€*	24/7
1. Spiegelplein	199	178	11%	50€	16h30-9u+ weekend	105€	24/7
2. Carrefour	87	83	5%	23€	20h-9h	-	-
3. Delhaize	63	57	9%	29€	20h-9h + dimanche	-	-
4. NMBS	191	177	6%	0€	19h-7h+ weekend	53€	24/7
5. Privégarages						80-120€	

\*Op basis van de prijs van de "bewonerskaart" 1e voertuig: 15€/jaar



## 2.2.5 Mobiliteitsstudie - ongevallen met wagens (2014 – 2015) en tram (2015 – 2019)

Uit de ongevalgegevens van de voorbije jaren blijkt voornamelijk dat het kruispunt van de L. Theodorstraat met de Ferdinand Lenoirstraat een zeer gevaarlijk kruispunt is.

In het jaar '14-'15 vielen daar 5 ongevallen met gewonden voor waarbij **wagens** betrokken waren.

Tussen '15 en '19 vielen nog 23 ongevallen voor waarbij een **tram** betrokken was, hiervan was er slechts één met een gewonde.

- 12 ongevallen gerelateerd aan parkeerders
- 7 ongevallen gerelateerd aan voorrang van rechts  
 Waarvan 5 aan het kruispunt met de F. Lenoirstraat
- 8 ongevallen met een andere oorzaak
- 1 ongeval met een gewonde

## Mobiliteitsstudie - Snelheid

Op basis van onderstaande tabel wordt aangetoond dat de snelheidslimiet van 30 km/u beter en beter gerespecteerd wordt.

Goed is het om te weten dat de extensie van de zone 30 over de hele L. Theodorstraat ingepland staat voor dit jaar. De algemene snelheid van het gemotoriseerd verkeer in de straat zal dus hoe dan ook vertragen.

Het naleven van de zone 30 in de L. Theodorstraat

	2015	2016	2017
Aantal gecontroleerde wagens	1361	549	264
Aantal overtredingen	176	64	20
Percentage naleven zone 30	87%	88%	92%

## 2.3 Mobiliteitsstudie - Conclusie

Uit het mobiliteitsonderzoek en het participatietraject, kunnen we het volgende concluderen:

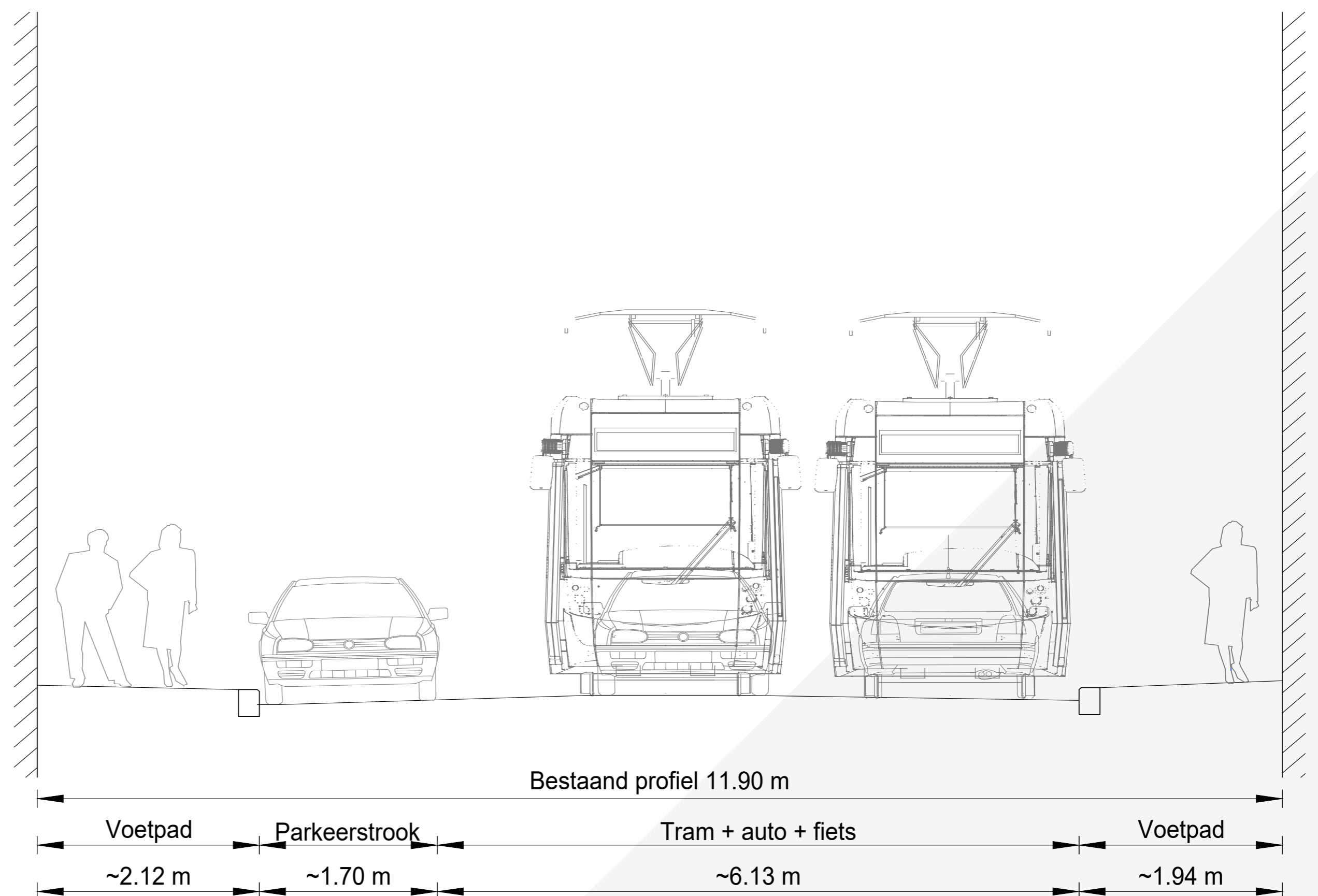
1. Het bestaande profiel is erg smal voor een levendige straat met een drukke tramlijn.
2. Het kruispunt L. Theodor /F. Lenoir is het kruispunt met het hoogste aantal ongevallen, zowel met de tram als met de wagen.
3. De intensiteiten van tram- en autoverkeer op L. Theodor straat is niet problematisch. Er is meer doorgaand verkeer iop de F. Lenoirstraat dan op de L. Theodorstraat.
4. De parkeerdruk op straat in het projectgebied is zeer hoog. Dit terwijl off-street parkings onderbenut zijn. Coördineren prijsstelling?
5. De planningscontext (Iris II - GoodMove) beschouwt de L. Theodorsrtaat als een belangrijke as voor voetgangers en openbaar vervoer. Voor auto's en fietsers is het geen belangrijke route (enkel lokaal verkeer).
6. Bewoners en winkeliers stellen voor:
  - Snelheidsbeperkende maatregelen. Omwille van hun beperkte breedte worden voetgangerspaden als ongemakkelijk beschouwd, zoals dat het geval is bij de tramhalte.
  - Een deel van de bevolking ziet het verwijderen van parkeerplaatsen als een oplossing om ruimte te maken voor de zachte modi.
  - Aan de andere kant is er een duidelijke vraag om parkeerplaatsen te behouden en voldoende aandacht te besteden aan afleveringszones.
  - Het doorgaand verkeer moet worden vermeden door in de L. Theodorstraat enkel eenrichtingsverkeer toe te laten.
7. De snelheid wordt goed gerespecteerd in de zone 30. Normaal gesproken wordt de snelheidslimiet in een zone 50 nog beter gerespecteerd. Opmerking: De uitbreiding van de 30 zone voor de hele Theodorstraat is gepland voor 2020.

# *3 - Profilering*

# 3.1 Beperkende voorwaarden

1. Bestaande breedte
2. Basisprincipes (Gemeente Jette, MIVB: gebaseerd op de resultaten van deze mobiliteitsstudie en vorige studies)
3. Good Move - Studie: Regionaal mobiliteitsplan
4. Resultaten participatietraject

## 3.1.1 - Bestaande breedte (11,90 m)



## 3.1.2 - Basisprincipes

1. Het verkeer wordt in beide richtingen behouden
2. De tramlijn blijft op de L. Theodorstraat

## 3.1.3 - Good Move

### Voetgangers - PLUS

- Voetpaden: minimale breedte 2m (2,5m zonder parkeren).

### Openbaar vervoer - COMFORT

- Wegen: minimum 6,40m tussen de stoepanden (normen MIVB: 6,20m).

### Fiets - WIJK

- Geen fietspaden verplicht (min. breedte van het fietspad: 1,70m). Een fietssuggestiestrook kan tussen de tramrails worden voorzien.

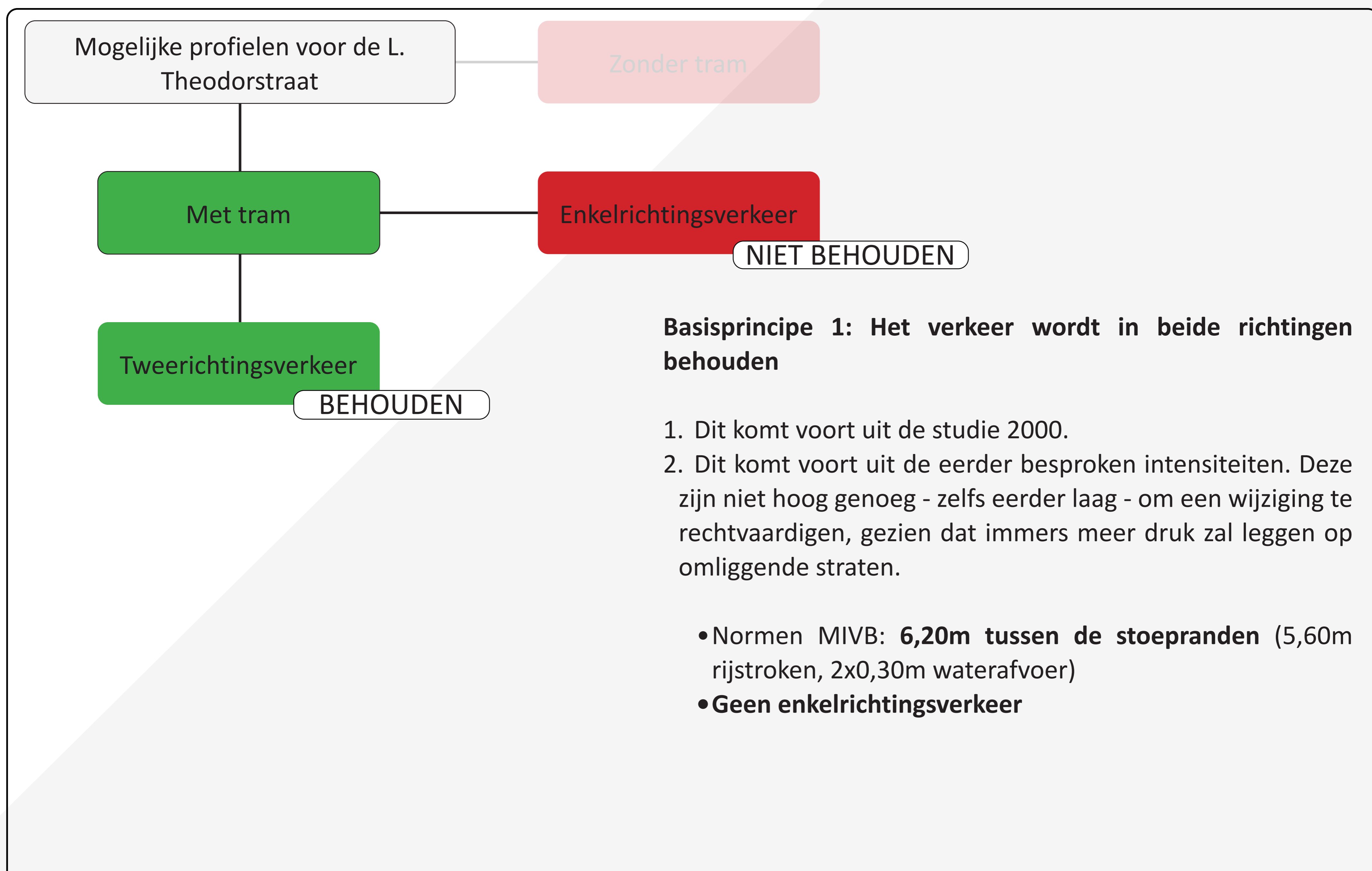
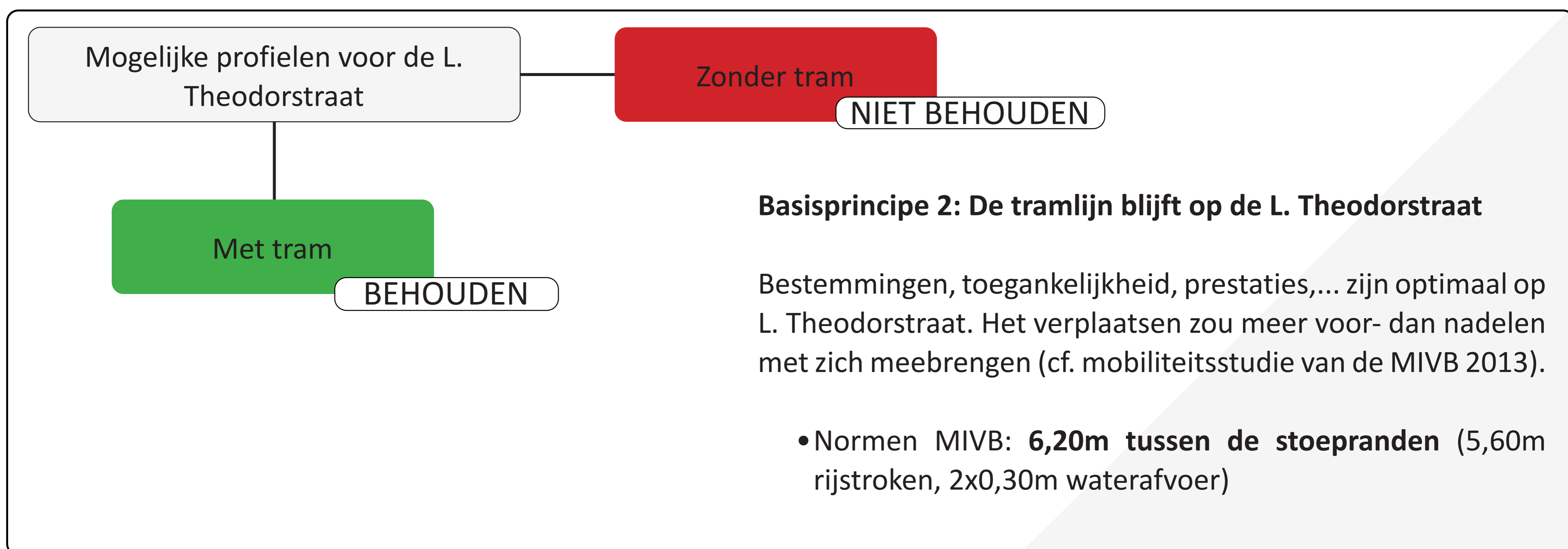
### Auto & zware vracht - WIJK

- Parkeerstrook: 2m (2,5m voor leveringen).

## 3.1.4 - Participatietraject

## 3.2 Mogelijke wegprofielen

Hieronder volgt het denkproces dat heeft geleid tot het voorgestelde profiel. Dit proces bestaat uit vier stappen. Uiteindelijk komen we tot twee mogelijke profielen die aan alle beperkende voorwaarden voldoen.



Mogelijke profielen voor de L. Theodorstraat

Met tram

Tweerichtingsverkeer

Zonder parking

Zonder tram

Enkelrichtingsverkeer

Met parking

NIET BEHOUDEN

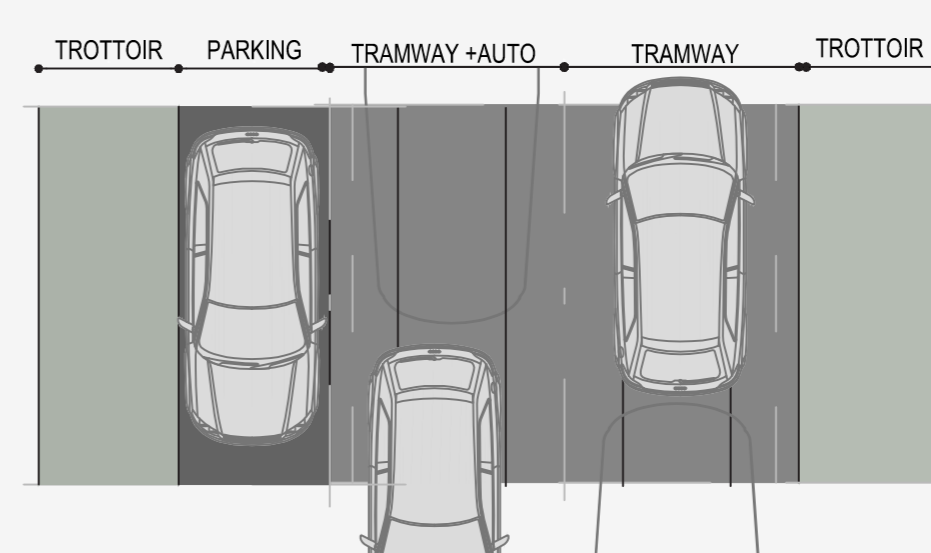
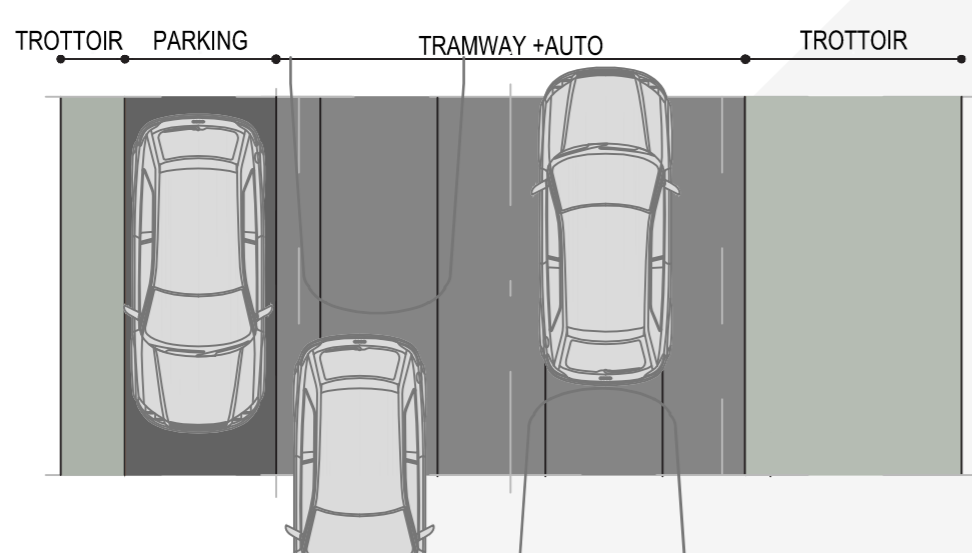
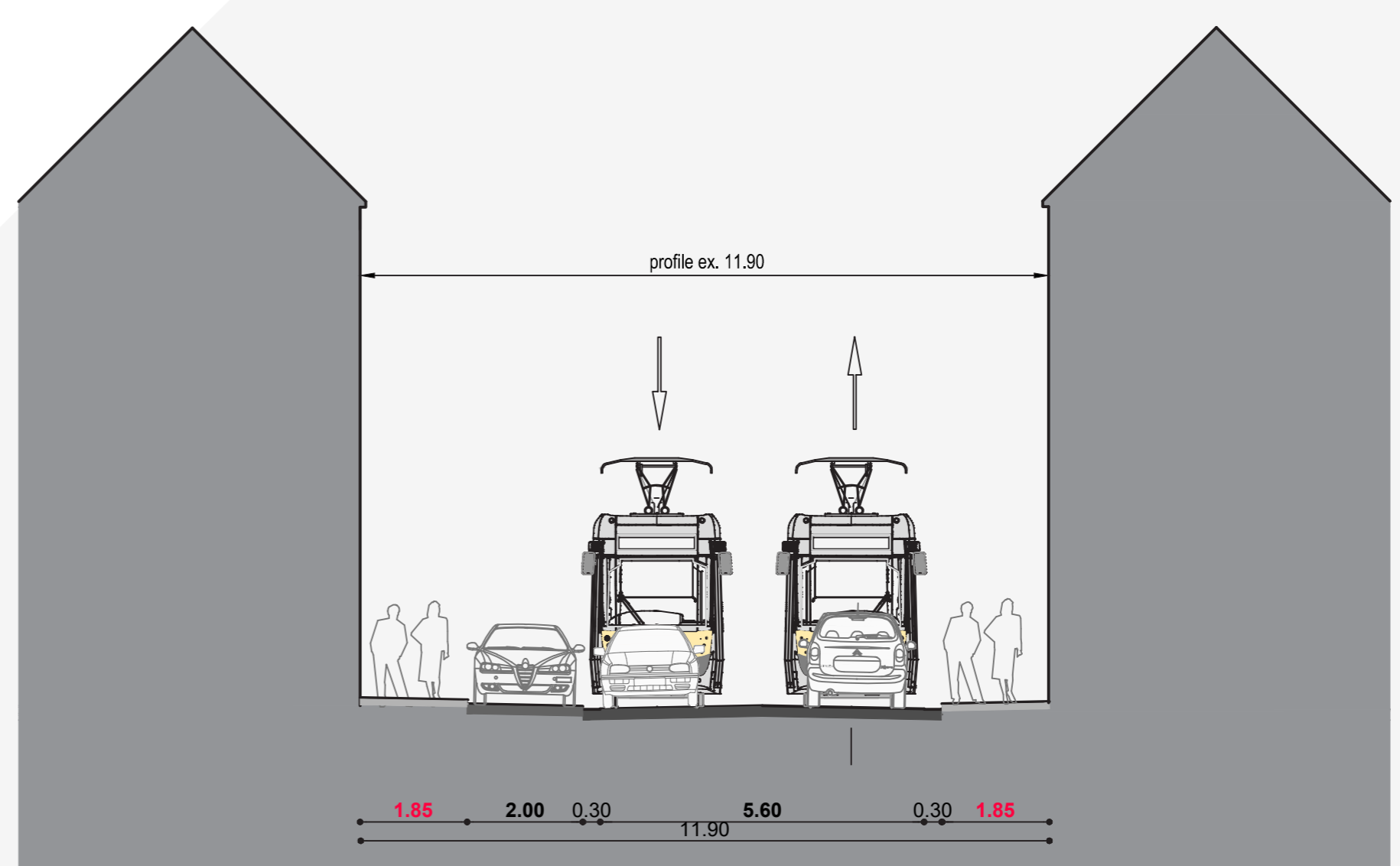
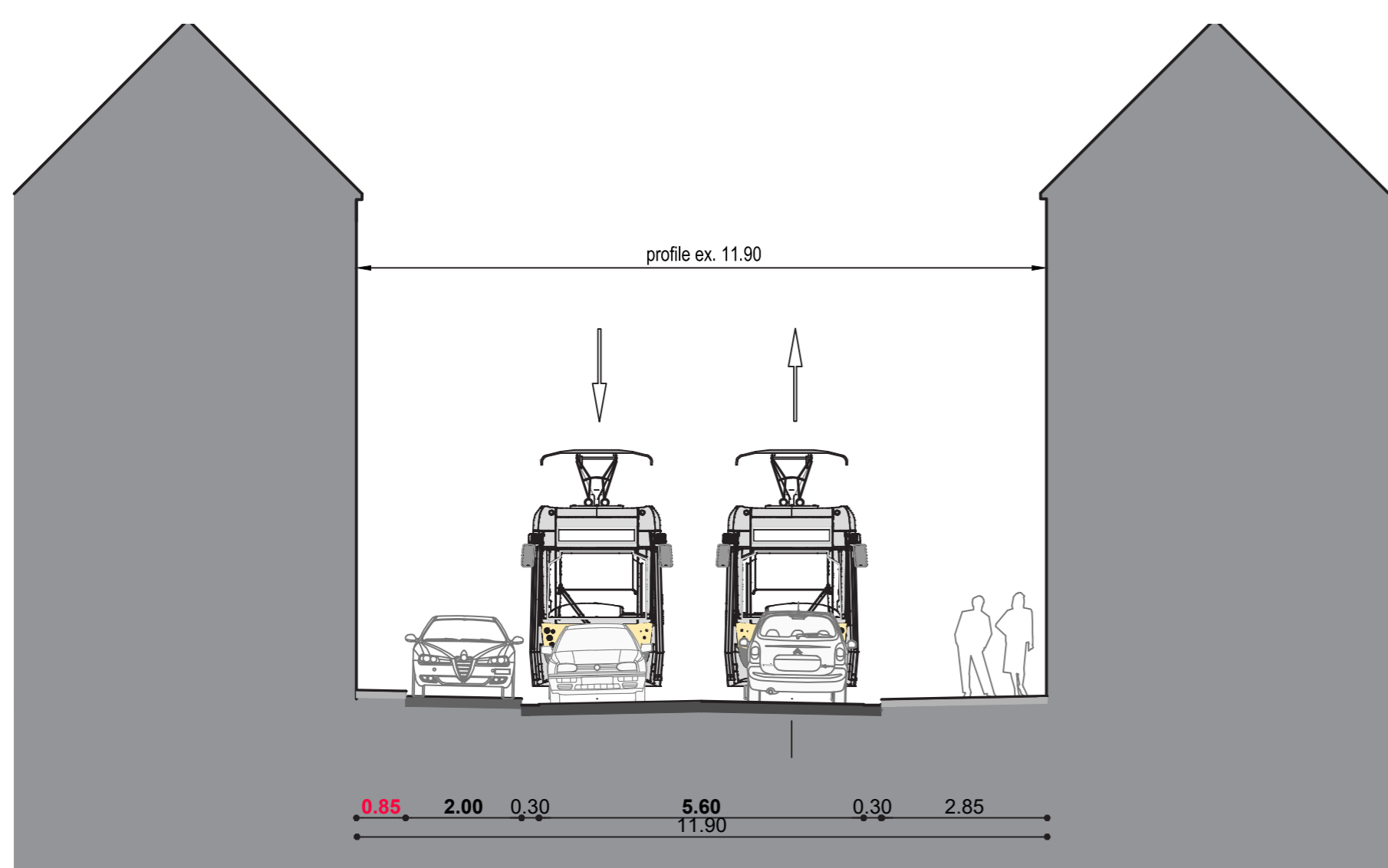
BEHOUDEN

Als we kijken naar de mogelijke profielen met een parkeerstrook (min. 2m breed), zien we dat de resterende trottoirs kleiner zijn dan wat de normen voorschrijven: 2m met parkeren.

2,5m zonder parkeren

Bovendien komt het niet tegemoet aan wensen geformuleerd op de informatiemarkt, namelijk comfortabele en veilige voetpaden.

- Normen MIVB: **6,20m tussen de stoepanden** (5,60m rijstroken, 2x0,30m waterafvoer)
- **Geen enkelrichtingsverkeer**
- **Geen parkeerstrook**



Mogelijke profielen voor de L. Theodorstraat

Zonder tram

Met tram

Enkelrichtingsverkeer

Tweerichtingsverkeer

Met parking

Zonder parking

Centrale rails

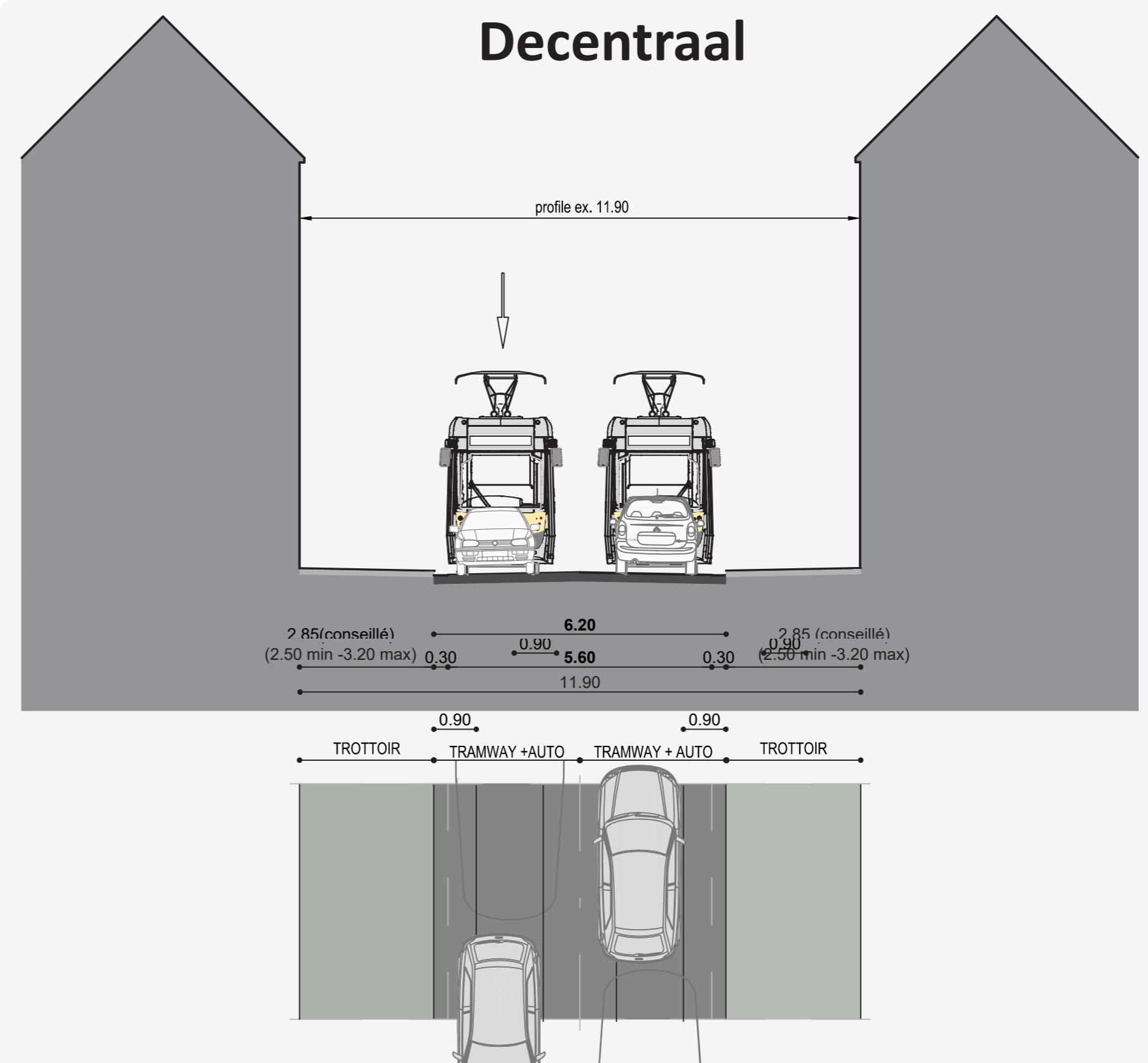
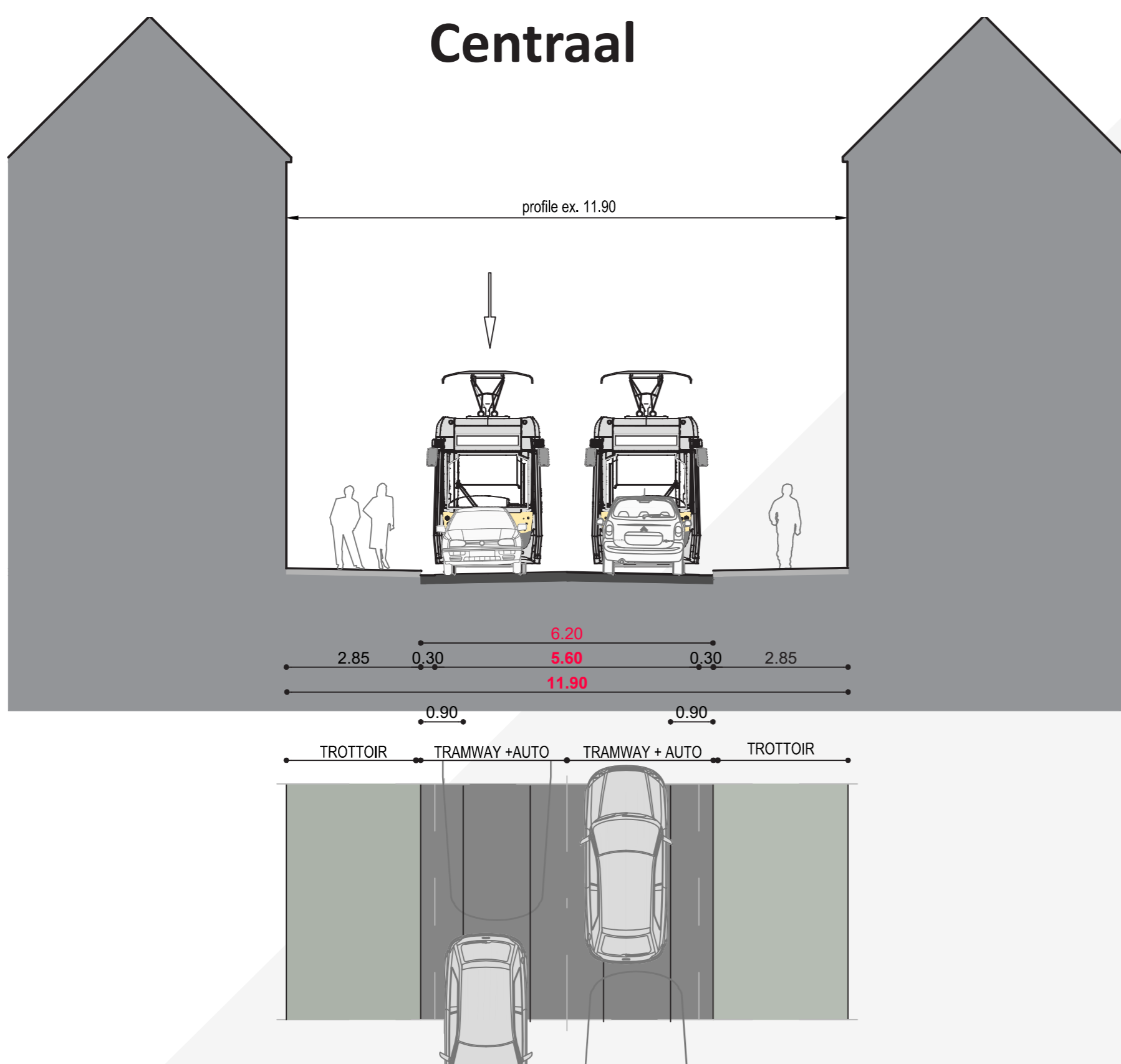
BEHOUDEN

Decentrale rails

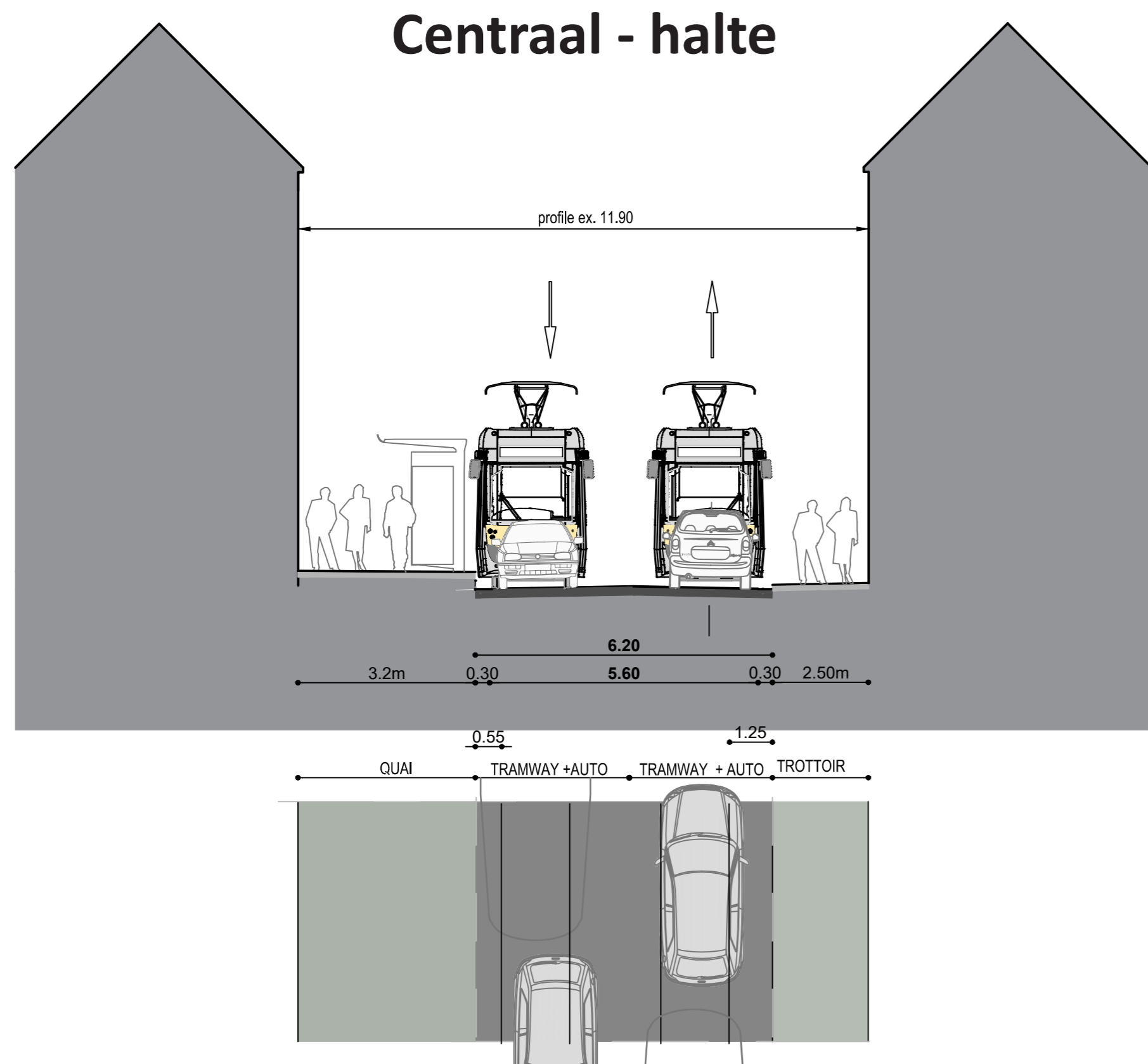
BEHOUDEN

Na het verwijderen van de parkeerplaatsen verkrijgen we in totaal 5,70m die verdeeld kan worden over de twee voetpaden. Gelijk verdeeld geeft dit 2,85m aan weerszijde (centrale rails). Ongelijk verdeeld (decentrale rails) kan dit resulteren in een voetpad van maximaal 3,20m aan de ene kant en 2,50m aan de andere.

- Normen MIVB: **6,20m tussen de stoepranden** (5,60m rijstroken, 2x0,30m waterafvoer)
- **Geen enkelrichtingsverkeer**
- **Geen parkeerstrook**



## Centraal - halte



- Normen MIVB: **6,20m tussen de stoepanden** (5,60m rijstroken, 2x0,30m waterafvoer)
- **Geen enkelrichtingsverkeer**
- **Geen parkeerstrook**
- **Halte minstens 3m breed**
- Normen MIVB: **0,55m tussen de rails en de halte**
- **Geen bochten** in het traject van de tram

### Voordelen:

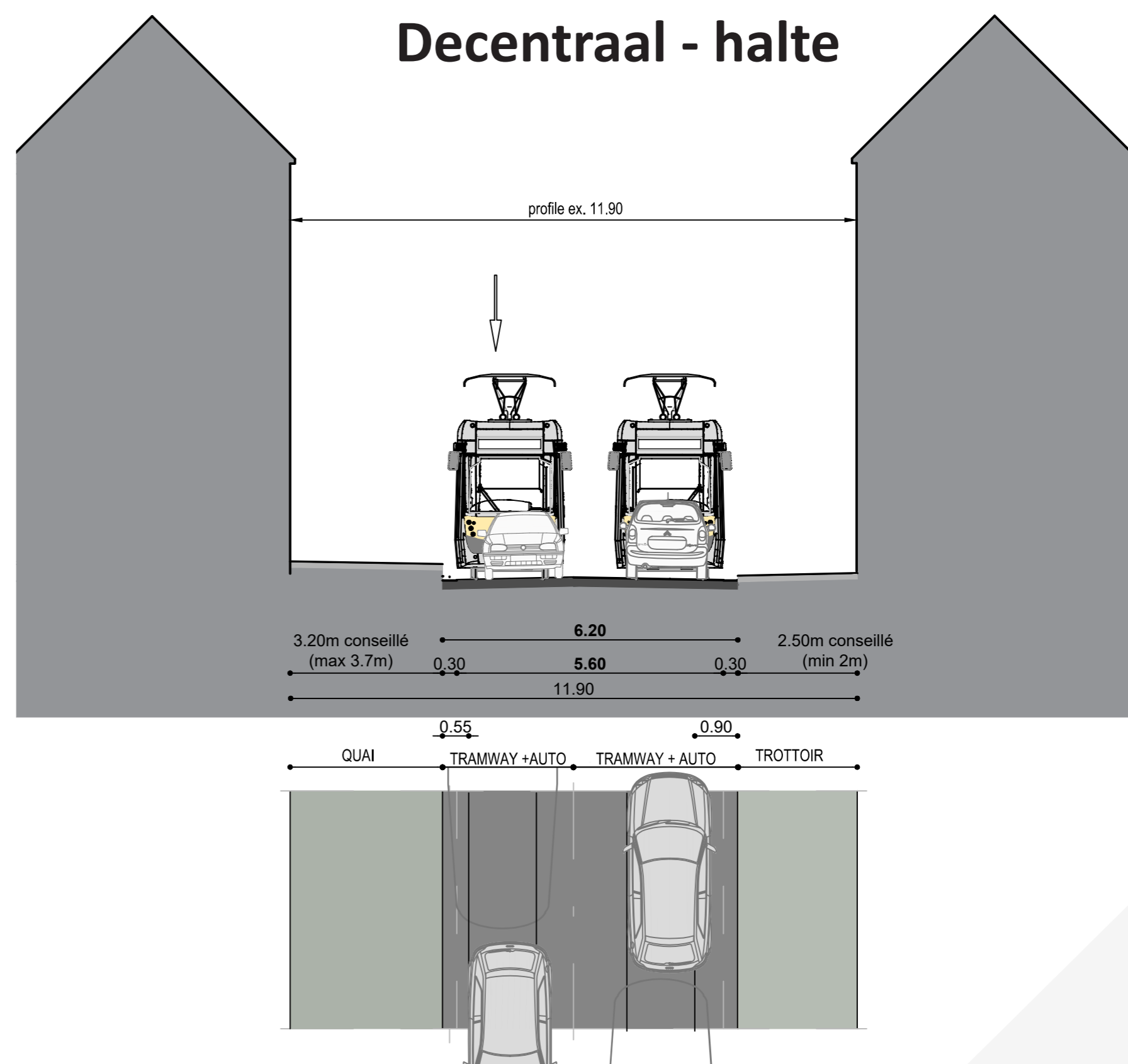
- Geen bochten in het traject van de tram
- Hoog comfort voor de passagiers van de tram
- Minder snelle slijtage van de tramrails
- Symmetrisch beeld in de straat

### Nadelen:

- Moeilijkere doorgang voor vrachtwagens langs halterende trams (breedte +/- 3m)
- Tram en auto's volgen niet dezelfde route: moeilijker leesbaar straatbeeld
- Maximale perronbreedte 3,20m

Niet aanbevolen

## Decentraal - halte



- Normen MIVB: **6,20m tussen de stoepanden** (5,60m rijstroken, 2x0,30m waterafvoer)
- **Geen enkelrichtingsverkeer**
- **Geen parkeerstrook**
- **Halte minstens 3m breed**
- Normen MIVB: **0,55m tussen de rails en de halte**

### Voordelen:

- Maximale breedte van 3,70m van de tramhalte mogelijk (aangeraden: 3,20m)
- Tram en auto volgen hetzelfde traject: duidelijk leesbaar straatbeeld
- Overal dezelfde afstanden tussen tram en camions

### Nadelen:

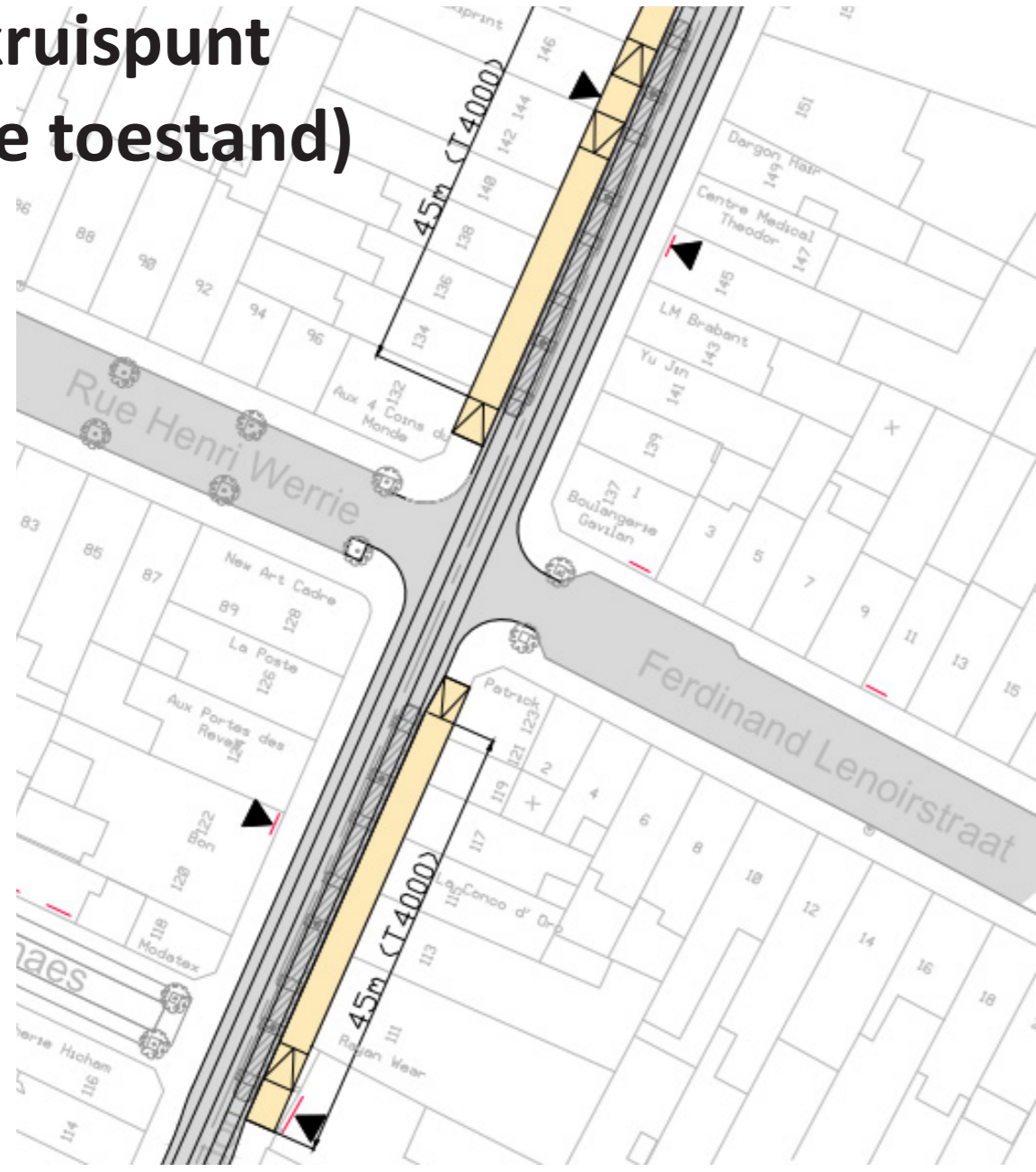
- Extra bochten nodig in het traject van de tram
- Lager comfort voor de passagiers
- Snellere slijtage van de rails
- Een brede halte betekent een smaller voetpad aan de overzijden 2m (aangeraden: 2,50m)
- Assymetrisch beeld

Aanbevolen



## 3.3 Plaatsing van halte Lenoir

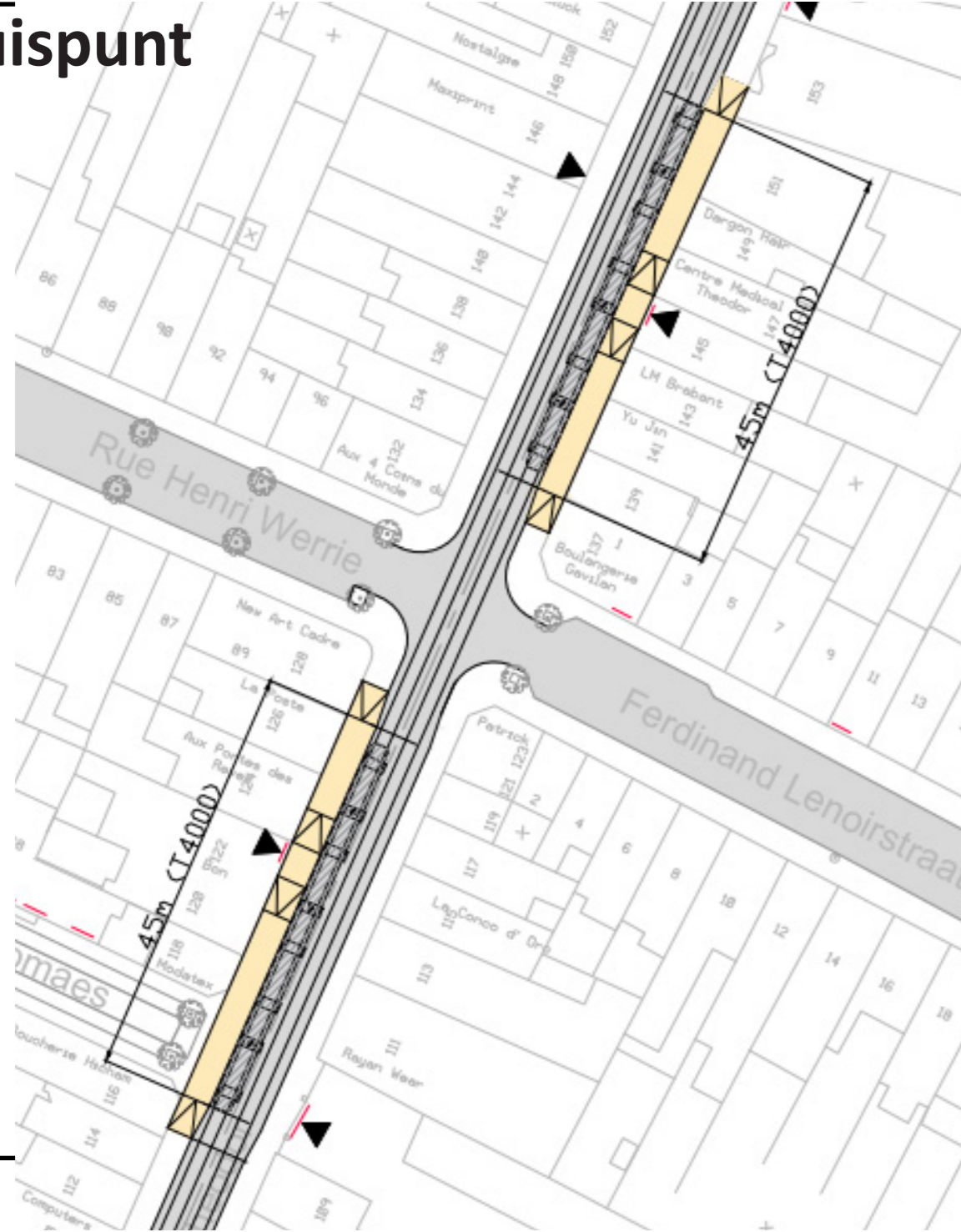
### Voor het kruispunt (bestaande toestand)



### Voor het kruispunt (bestaande toestand)

- Dichtbij het kruispunt
- Onduidelijke situatie ivm. voorrang bij het vertrek van de tram
- Indien het kruispunt zou uitgerust worden met verkeerslichten :
  - Geen mogelijke invloed van verkeerslichten
  - Als de halte voor het kruispunt ligt, mogelijkheid dat de tram voor een rood licht staat
- Inritten: lokale verlaging van het platform vereist.

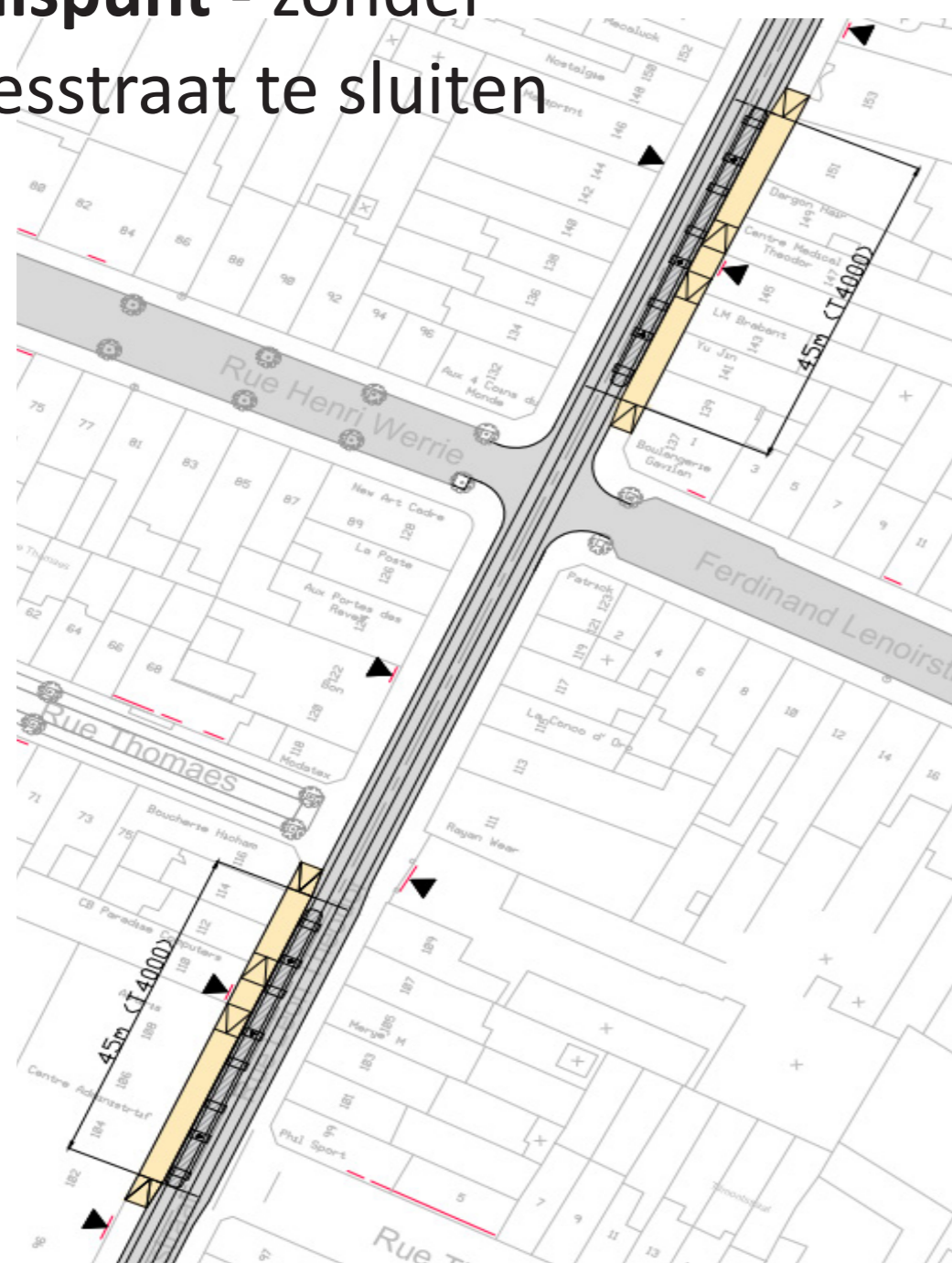
### Na het kruispunt



### Na het kruispunt (1)

- Dichtbij het kruispunt
- Indien het kruispunt zou uitgerust worden met verkeerslichten :
  - Mogelijke beïnvloeding van de verkeerslichten door de tram
  - Geen rood licht voor de tram
- Sluiting van de Thomaesstraat nodig
- Slecht zicht op verkeer dat van rechts wanneer de tram stopt
- Inritten: lokale verlaging van het platform vereist

### Na het kruispunt - zonder de Thomaesstraat te sluiten



### Na het kruispunt (2)

- Indien verkeerslichten:
  - Mogelijke invloed van de tram op de verkeerslichten
  - Geen rood licht voor de tram
- Geen slecht zicht op het verkeer dat van rechts komt
- Halte in de richting van het Astridplein ligt ver van het kruispunt (+65m)
- Slecht zicht op verkeer dat van rechts wanneer de tram stopt
- Inritten: lokale verlaging van het platform vereist

### Zonder interferentie met inritten



### Zonder interferentie met inritten

- Aanzienlijke afstand tot het kruispunt (130 en 80m)
- Te grote afstand tussen de haltes (210m).

## 3.4 Kruispunt L. Theodorstraat X H. Werriestraat/F. Lenoirstraat



### Bestaande toestand

- In lijn met de andere kruispunten van L. Theodorstraat
- In lijn met de zone 30
- Snelheidsreductie
- voorrang van rechts geldt niet voor trams: gevaarlijke situaties
- Halte voor kruispunt: verwarrend bij vertrek tram
- Halte na kruispunt: slecht zicht vanaf de H. Werriestraat/F. Lenoirstraat op auto's die van rechts komen in de L. Theodorstraat

### Vorrang op de L. Theodorstraat

- Vermindert verwarrende situaties, maar elimineert ze niet volledig (geen voorrang op een tram)
- In lijn met de zone 30
- Kan de snelheid op L. Theodorstraat verhogen
- Niet in lijn met andere kruispunten op L. Theodorstraat: verwarring op andere kruispunten mogelijk, dit zou over heel de straat toegepast moeten worden.



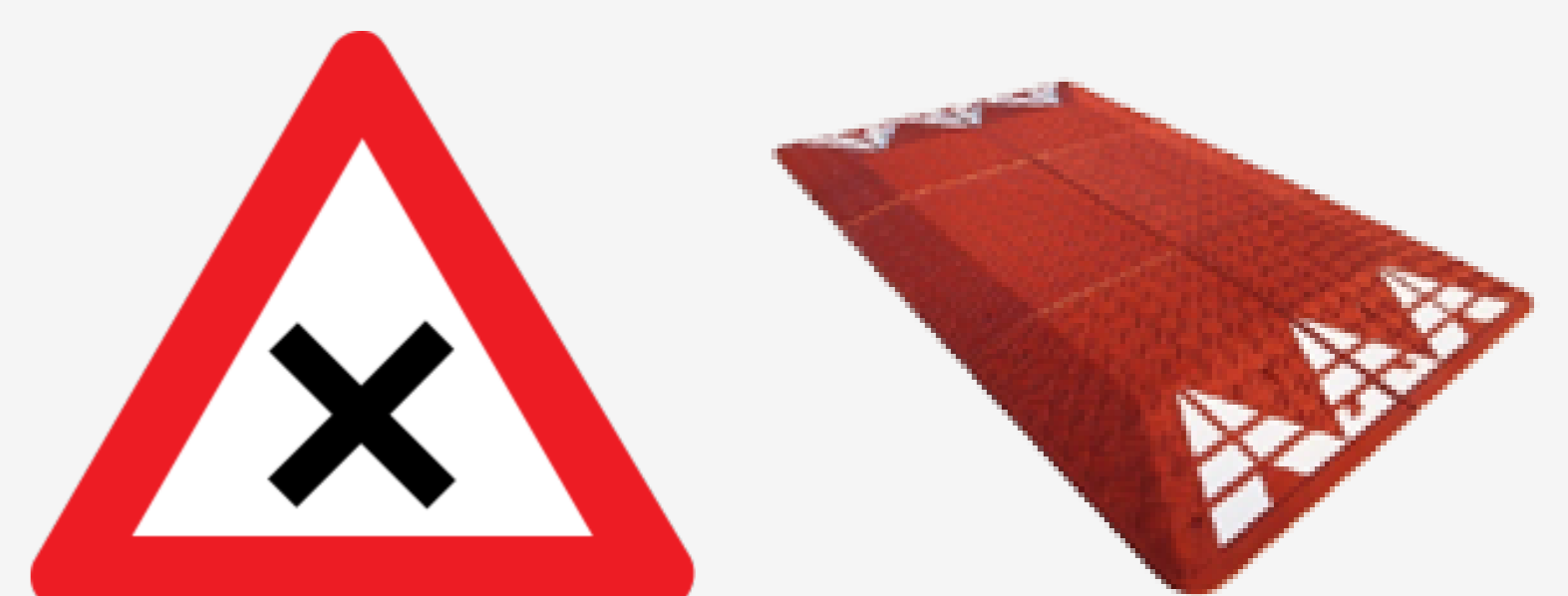
### Verkeerslichten

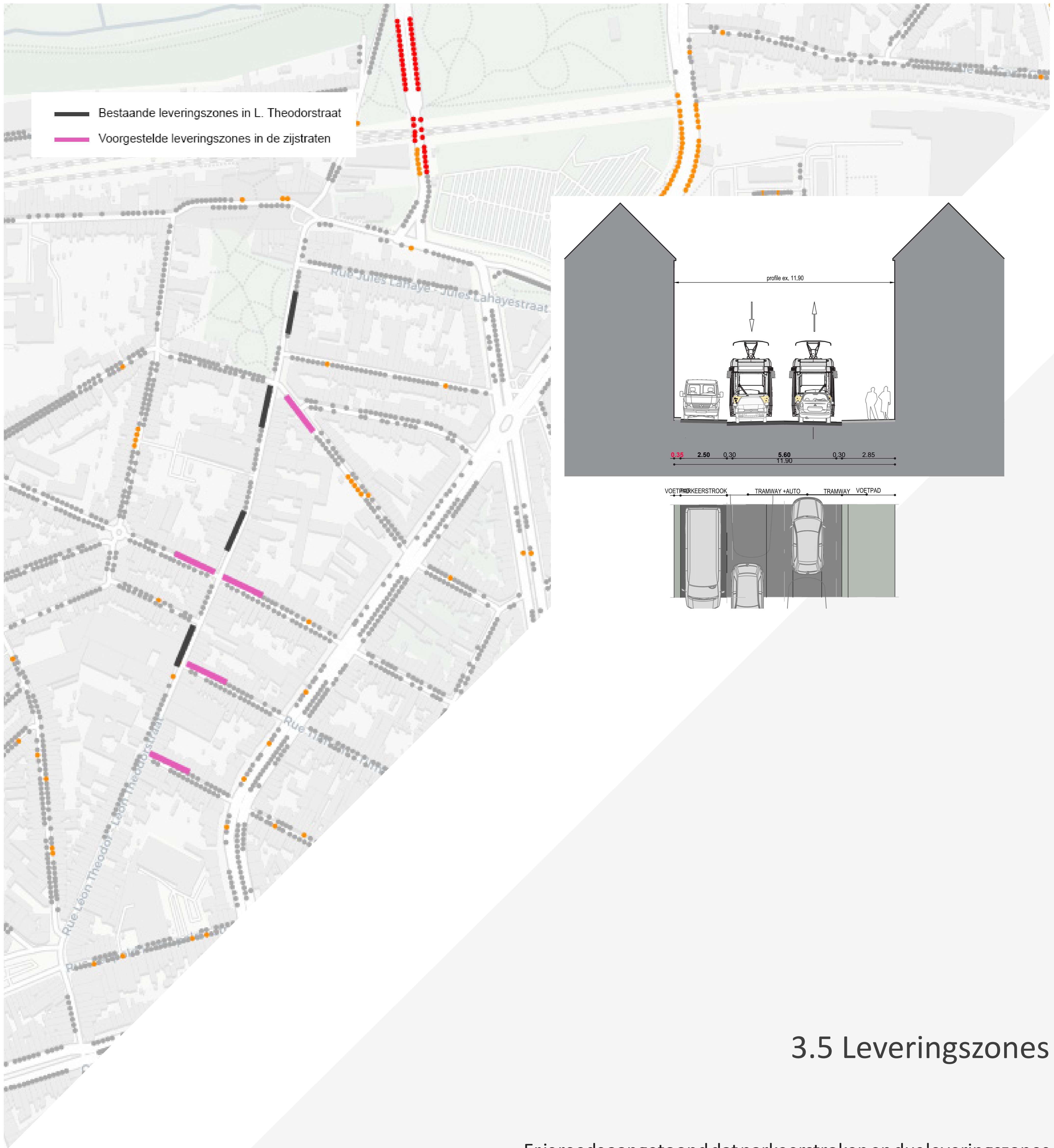


- Elimineert dubbelzinnigheid
- Niet in lijn met de zone 30
- Huidige intensiteiten rechtvaardigen geen verkeerslichten
- Voetgangers zullen langer moeten wachten. Door de nabijheid van scholen en tramhaltes is er een verhoogd risico rood-lichtnegatie dus een verhoogd risico op ongevallen.
- Kan de snelheid verhogen om het groene licht te halen
- Niet in lijn met andere kruispunten op L. Theodorstraat: verwarring op andere kruispunten

### Snelheidsmatregelen op de H. Werriestraat en de F. Lenoirstraat

- In lijn met de andere kruispunten op L. Theodorstraat
- In lijn met de zone 30
- Snelheidsreductie in de H. Werriestraat en F. Lenoirstraat
- Maakt automobilisten er op aandachtig dat ze een kruispunt naderen
- Voorrang van rechts geldt niet voor trams: gevaarlijke situaties.
- Halte voor kruispunt: verwarrend bij vertrek tram
- Halte na kruispunt: slecht zicht vanaf de H. Werriestraat/F. Lenoirstraat op auto's die van rechts komen in de L. Theodorstraatt.





### 3.5 Leveringszones

Er is reeds aangetoond dat parkeerstroken en dus leveringszones geen optie zijn als we veilige en comfortabele voetpaden willen voorzien. Echter, leveringszones zijn essentieel voor de goede werking van vele handelszaken in de straat. We stellen voor om in de zijstraten leveringszones aan te leggen.

Hiervoor zullen enkele parkeerplaatsen aan één zijde van deze zijstraten moeten worden omgevormd tot leveringszones.