

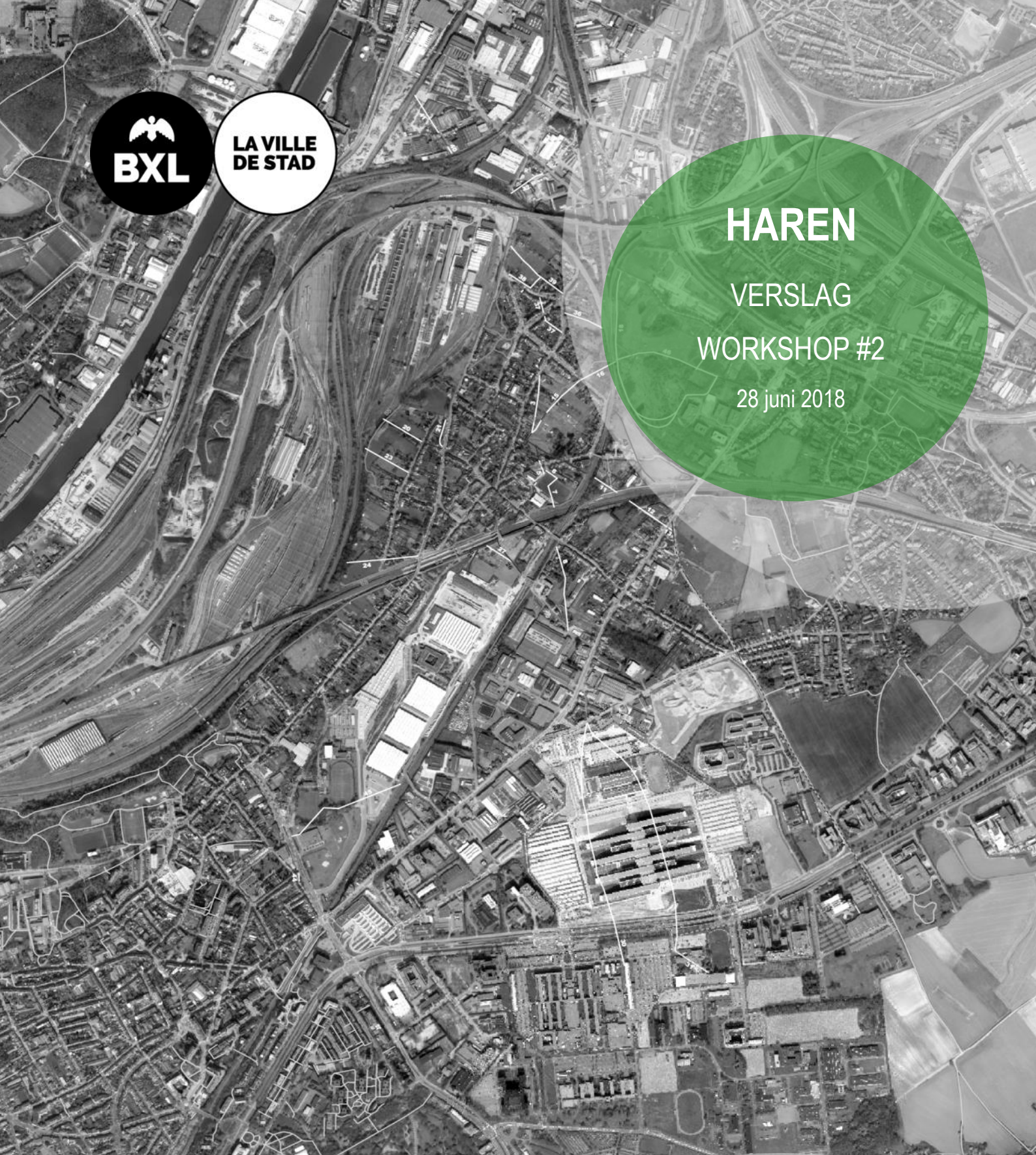


HAREN

VERSLAG

WORKSHOP #2

28 juni 2018



ALLE WEGEN LEIDEN NAAR HAREN ...

DEPARTEMENT STEDENBOUW
Sectie Plan



WORKSHOP 2 : ALLE WEGEN LEIDEN NAAR HAREN

Workshop #2 van 28-06-2018 in het Buurthuis in Haren

INLEIDING

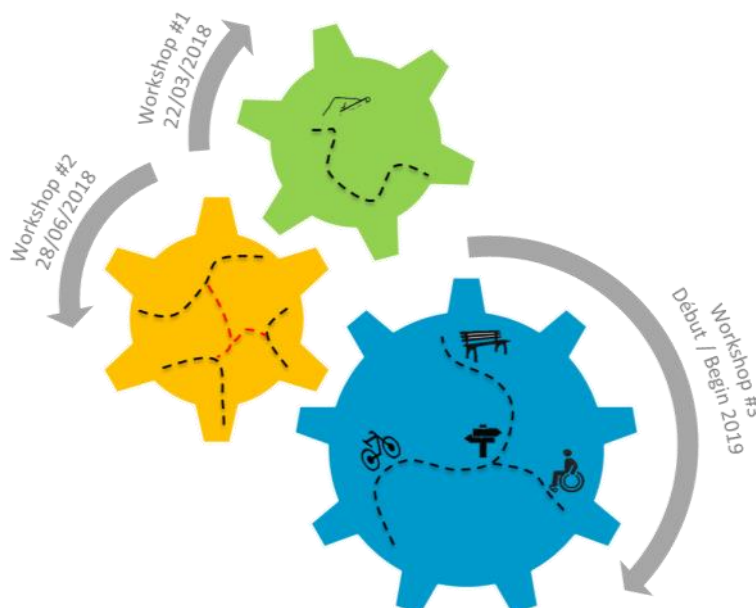
Dit verslag bevat de notulen van de tweede participatieve workshop, georganiseerd in het kader van het project voor het opmaken van een inventaris van de wegen van Haren en voor hun herwaardering.

Vooropgestelde doelstellingen:

- Een actualisering van de 'Atlas van de buurtwegen van Haren', in het bijzonder rekening houdend met de rechtsgestedige enerzijds wegen die echter niet meer in gebruik zijn en de feitelijke wegen die aangelegd werden anderzijds.
- De uitwerking van een gemeentelijk actieplan voor de uitvoering van verbindingen met hoog potentieel in Haren; het rangschikken van fiets-voetgangerswegen in functie van hun gebruik (fiets, voetganger, gemengd); het plannen van enkele interventies (ontwikkelingen) ter verbetering van de continuïteit van het meest waardevolle traject voor de gebruikers.

Om dit te bereiken werden er 3 workshops georganiseerd met de inwoners en gebruikers om hun kennis van het gebied en hun noden te verzamelen :

- * **WS #1 (22-03-2018)** : Actualisering van de inventaris van de wegen van Haren
- * **WS #2 (28-06-2018)** : Identificatie van de verbindingen met hoog potentieel (in termen van mobiliteit, gebruik en wandelweg).
- * **WS #3 (begin 2019)** : Optimalisatie van de wegen door middel van een reeks interventies (straatmeubilair, bebakening, benaming van de wegen, enz.....)

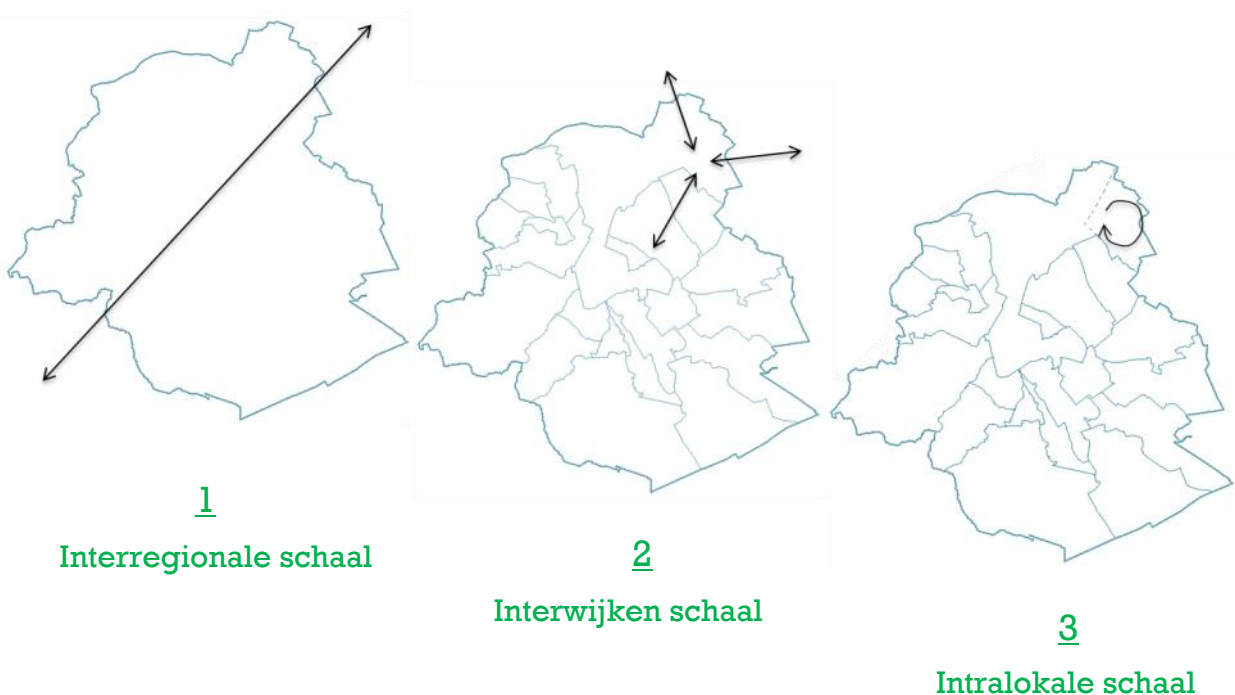


Tijdens de tweede workshop van 28-06-2018 werden de resultaten van de eerste workshop en de uit te voeren prioritaire interventiepunten (PIP) voor de wegen van Haren voorgesteld.

Daarna werden rondetafelgesprekken georganiseerd om de door de Stad voorgestelde acties te bespreken en om een volgorde van prioriteit voor deze acties op te stellen. Deze laatste zullen daarna verfijnd worden.

Er waren drie rondetafelgesprekken en elk overeenstemmend met een specifieke territoriale schaal:

- **Tafel 1– Op interregionale schaal:** Dit is het belangrijkste netwerk—voornamelijk fietspaden—dat doorheen Haren loopt en met een rechtstreekse verbinding. Op deze schaal bevinden zich : fietssnelwegen/fietsstraten, fietsgangen; in Vlaams Brabant en Brussel het fiets-GEN. Ook al beoogt het fiets-GEN in de eerste plaats de pendeltrajecten en de recreatieve fietverplaatsingen, toch kan de verbinding tussen deze delen ook interessante voetgangersverbindingen leveren, voornamelijk voor de ‘interwijken’verbindingen.
- **Tafel 2 - Op schaal van « interwijken »:** Dit netwerk verbindt de wijken onderling. Het is aangesloten op het interregionale en intralokale netwerk. Dit netwerk is verbonden met de verschillende openbare vervoersmiddelen en het gebruik is gemengd (voetgangers/fietsers/PBM). Voorbeeld ter illustratie : de groene wandeling is een landschapstraject voorbehouden voor de zachte mobiliteit dat de natuurlijke en semi-natuurlijke groene ruimten op de 2e kroon verbindt. Het parcours vormt een volledig beveiligde en bewegwijzerde lus rond het Gewest.
- **Tafel 3 – op intralokale schaal:** Die netwerk omvat het geheel van de bestaande wegen (juridische en feitelijke), niet geïntegreerd zijn in het interregionaal of interwijknetwerk. Het zijn nuttige, kortere wegen voor praktische, dagelijkse verplaatsingen (school, handel, voorzieningen), maar het zijn ook gezellige plekken die uitnodigen tot ontmoeting, tot rondzwerven, wandelen....Het voetgangersgebruik is er prioritair.



De prioritaire interventiepunten (PIP): De prioritaire interventiepunten (PIP) zijn strategische knooppunten waarvoor een interventie nodig is om netwerk te vervolledigen. Het zijn koppelingpunten waardoor de bestaande wegen optimaal verbonden worden. Een specifieke behandeling van deze interventiepunten moet de problemen van discontinuïteit van de trajecten oplossen en het gebruik van deze wegen in hun geheel doen toenemen. Er moet gezorgd worden voor meer trajectopties en een grotere leefbaarheid met het oog op de bevordering van een actieve mobiliteit.

Tijdens de tweede workshop, werd afgestoetst of de kaarten met verbindingen met hoog potentieel, opgesteld door het Departement Stedenbouw, beantwoordde aan de behoeften van de inwoners en de gebruikers.

Tijdens deze workshop hebben de deelnemers constructieve bijdragen geleverd. De opmerkingen zullen behandeld en geëvalueerd worden om toekomstige acties te preciseren, met de ambitie ze uit te voeren in samenwerking met de inwoners en gebruikers van de wegen.

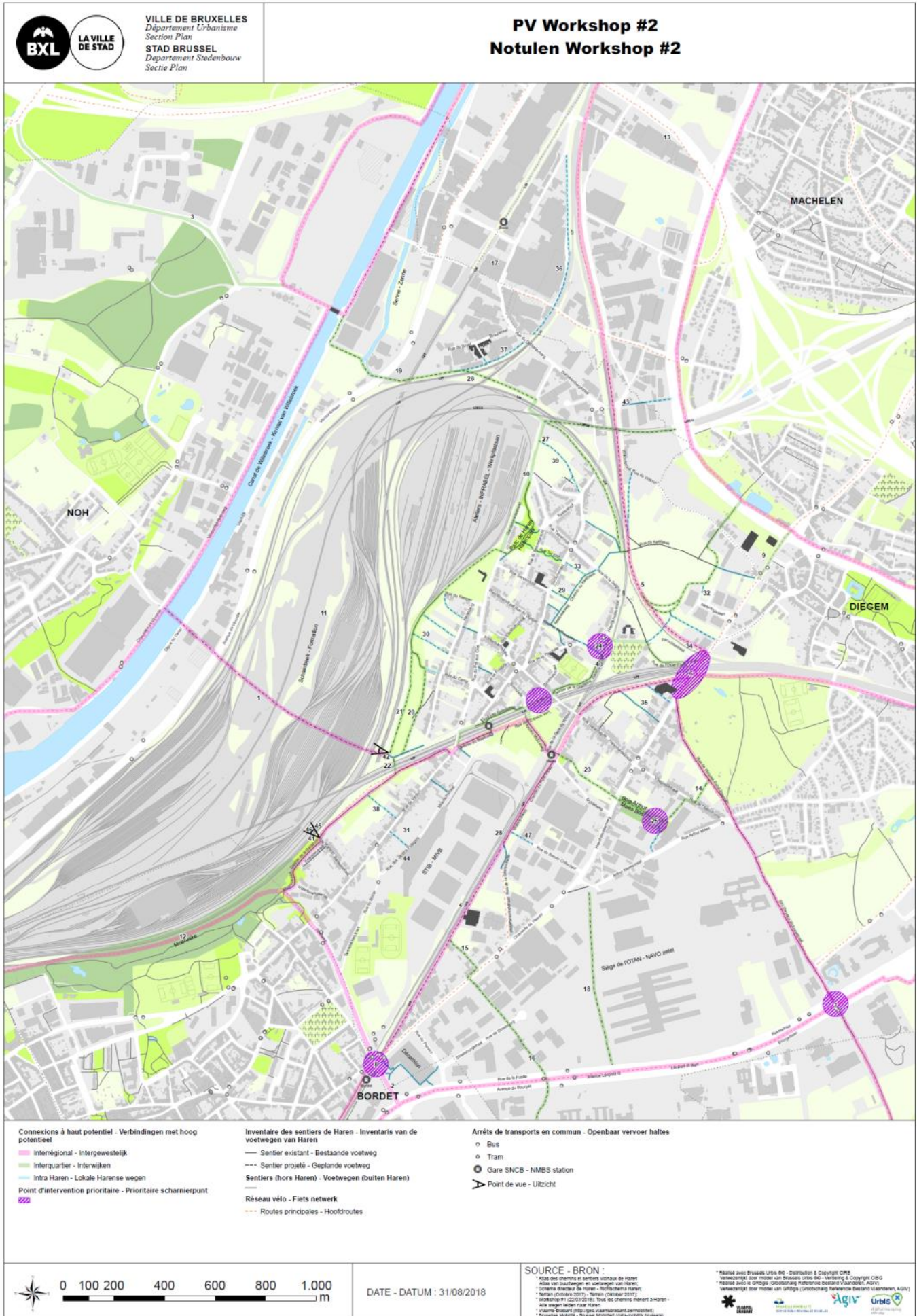


OPGELET!

De meningen van de deelnemers, genoteerd door de medewerkers van de Stad Brussel, werden niet letterlijk overgenomen. Het betreft dus geen directe citaten. Het verslag tracht de door de deelnemers uitgebrachte opmerkingen zo compleet mogelijk, maar toch beknopt samen te vatten. Desgevallend kunnen de weergegeven meningen tegenstrijdig zijn, wat een verschil in meningen van de deelnemers aantoont. Geen enkele opmerking, opgenomen in dit verslag vertegenwoordigt het standpunt van de Stad en kan de Stad niet verbinden tot eender welke toekomstige stappen.

KAART PV MET VERBINDINGEN MET HOOG POTENTIEEL EN PRIORITAIRE INTERVENTIEPUNTEN

Ter verduidelijking : elke toelichting is genummerd en op de algemene kaart van Haren overgenomen om ze makkelijker te kunnen localiseren.



TAFEL 1: OP INTERREGIONALE SCHAAL

EVALUATIE VAN HET VOORZIENE NETWERK

Het netwerk voorgesteld op deze schaal, lijkt overeen te stemmen met de behoeften en verwachtingen van deelnemers.

Voorgestelde aanpassingen

1/ Verbinding met hoog potentieel doorheen de site Schaarbeek-Vorming, en de Houtweg verbindend met het Meudonpark. Doordat de Houtweg te veel buiten het centrum van Haren ligt, bestaat het risico dat de Harenaars niet veel baat zullen hebben bij deze verbinding. Er wordt dus voorgesteld de verbinding meer noordwaarts te plaatsen, ter hoogte van het station Haren-Zuid.

Ontbrekende aansluitingen

2/ Jules Bordetlaan ter hoogte van het deel gelegen tussen de Haachtsesteenweg en de Leopold III laan.

3/ De « Oost-west » verbindingen vermeerderen omdat ze minder talrijk zijn dan de « Noord-zuid » verbindingen. Bijvoorbeeld via een as die de Tyraslaan verbindt met de Woluwelaan via de Budabrug, maar ook het Noorden van de lijnen 26 en 36C/2 zou kunnen overwogen worden (nakijken of deze verbinding zich op interregionaal of op interwijken schaal bevindt).

Prioritaire interventies

4/ Verbinding met hoog potentieel die de stations Bordet en Diegem verbindt. Deze aansluiting laat toe om de rijbaan van de Haachtsesteenweg te vervangen die momenteel heel gevaarlijk is voor fietsers. Door het niveauverschil en de bouw van meerdere gebouwen vlak voor Bordet bestaan er echter twijfels over de technische haalbaarheid van het stuk dat de « rue de la Grenouillette » verbindt met de Bordetpool.

5/ Verbinding met hoog potentieel die de Witloofstraat verbindt met de Haachtsesteenweg. Het betreft een project dat zich in de onderzoeksfase bevindt van de Provincie-Vlaams Brabant. Deze aansluiting zal een belangrijke verbinding zijn om de verschillende supermarkten te bereiken. Bovendien zou een verbinding met de Metrologielaan tevens toelaten de middelbare school « des Etoiles » te bereiken.



De fietsverbindingen beter laten renderen door de obstakels, zoals het project voor de doorgang/tunnel onder de Leopold III laan, te verminderen.



PRIORITAIRE INTERVENTIEPUNTEN (PIP)

6/ PIP 'Haachtsesteenweg'

Te verbreden tussen de Parochiestraat en de « Woluwe-Saint-Etienne » via de inlijving van de Calenbergstraat. Gevaarlijk kruispunt, te beveiligen door middel van verkeerslichten. Aan de Oostzijde is een fietspad in twee richtingen noodzakelijk.

7/ PIP 'Leopold III laan'

In verband met de studie Ring/A12.

8/ Er werd uiteindelijk ook voorgesteld om een prioritair interventiepunt toe te voegen op het niveau van de Bordetpool. Dit punt zou kunnen geïntegreerd worden in het kader van de studie van het Gewest met het Richtplan van Aanleg (RPA) voor de zone Bordet, in september opgestart.

GEBRUIKERS

Wat betreft de breedte van de fietspaden die op het niveau voorzien zijn (tussen 3 en 4m), stellen de deelnemers zich vragen over hun nut gelet op de weinige fietspaden in Haren, in tegenstelling tot Schaarbeek. Deze fietspaden is waarschijnlijk te wijten aan de beperkte aanwezigheid gevaarlijke Harensse wegen en de overdreven snelheid van de wagens.

Om de fietsers in Haren aan te moedigen, is er voorgesteld om 'Villo' stations te plaatsen in het centrum van Haren om makkelijk het station Bordet te bereiken omdat momenteel de Harenaars er vooral met de wagen heen gaan.

OVERIGE OPMERKINGEN

9/ Langs Vlaamse kant ontbreekt een stuk fietspad dat stopt aan de Haachtsesteenweg, ter hoogte van de Bio-Planet/Lidl. De continuïteit van dit fietspad zou dus moeten verzekerd worden tot aan de Woluwelaan, waar er zich ook al één bevindt.

10/ Ganzenweidestraat : afwezigheid van een veilig fietspad terwijl de wagens er veel te snel rijden.

11/ Schaarbeek-Vorming : er bestaan paden tussen de wegen, gebruikt door het NMBS personeel, die ook zouden kunnen gebruikt worden door de Harenaars.

12/ Ondanks het feit dat het Moeraske in Evere gelegen is, moet men de milieu-effecten van de voorgestelde verbinding tussen de Georges Rodenbachlaan en de Watertorengaarde op dit natuureservaat analyseren.

13/ Het Vlaams Gewest zou een studie hebben opgestart om langs de R0 een fietssnelweg te realiseren. Dit project zou een brug vereisen, gelegen onder de viaduct van Vilvoorde. Deze as zou het traject naar Machelen en naar de interregionale fietspaden kunnen vergemakkelijken.



Het toekomstige metrostation Bordet, een mogelijkheid om het centrum van Haren beter aan te sluiten aan het openbaar vervoer.

TAFEL 2 : OP INTERWIJKEN SCHAAL

EVALUATIE VAN HET VOOROPGESTELDE NETWERK

Het netwerk voorgesteld op deze schaal, lijkt overeen te stemmen met de behoeften en verwachtingen van deelnemers.

Voorgestelde aanpassingen

14/ Wat betreft de interwijkenverbinding die het Arthus Maesbos doorkruist, zou men moeten vermijden via de Viegveldstraat te gaan, omdat deze te smal is en dus oncomfortabel voor de voetgangers. Er wordt dus eerder voorgesteld om de « Woluwe-Saint-Etienne » laan te vervoegen via het woonblok Vliegveld, tussen nummer 79 en nummer 91 van deze straat, waar braakliggende gronden de mogelijkheid bieden om een doorgang te voorzien, bijvoorbeeld in het kader van de toekomstige aanleg.

15/ Er bestaat een interwijkenaansluiting met hoog potentieel die de 'Da Vinci Research Park' site verbindt met de school 'des Etoiles'. Er wordt dus voorgesteld om langs de toegangsweg van de school 'des Etoiles' en deze van het MIVB depot te passeren, in plaats van via het Esso express perceel te Haren.

16/ Wat de 'Da Vinci Research Park' site betreft, wordt er voorgesteld om zich niet te baseren op het bestaande perceel maar rekening te houden met de eventuele heraanleg van de site. Hierdoor kan een meer lineair tracé worden voorzien.

Ontbrekende aansluitingen

17/ Tijdens de workshop werd meegedeeld dat er ter hoogte van de grens met Vilvoorde aansluitingen ontbreken. Men moet dus de mogelijkheden bestuderen; ook met de andere naburige Vlaamse gemeenten.

18/ Ter aanvulling werd een aansluiting voorgesteld, parallel aan de « Woluwe-Saint-Etienne » weg, met name langs de NATO site. Het doel is een nieuwe Oost-West verbinding toe te voegen om het kantoorgebied over te steken en de Leopold III laan te vervoegen.

Prioritaire interventies

19/ Interwijkenverbinding met hoog potentieel « Ganzenweide/kanaal », langs de spoorlijnen 26 en 27. Deze laat een goede verbinding toe met Neder-Over-Heembeek en de boerderij « Nos Pilifs ».



De bufferzones en spoorwegdijken zijn belangrijke mogelijkheden om interwijkverbindingen te creëren.



20/ Interwijkenverbinding met hoog potentieel langs het woonblok Harenberg.

21/ Er wordt voorgesteld om een weg aan te leggen in het verlengde van de Populierendreef. Het zou goed zijn om deze te verlengen tot het uitzicht bovenop de Harenbergstraat. Deze weg, en deze voorzien bovenop de berm (20), zouden langs beide kanten van de berm voorzien worden en bestemd zijn voor verschillende gebruikers : voetgangers op het hoger gelegen gedeelte en fietsers op het lager gelegen deel.

Om de kosten van deze verbinding te beperken, stellen de inwoners voor om bij de aanleg de achterkanten van de tuinen te beveiligen in plaats van een brug over de berm (studie Leefmilieu Brussel) te realiseren.

22/ De inwoners beseffen dat het project om een brug aan te leggen boven spoorlijn 36 om de groene wandeling te verbinden met de Verdunstraat (met Harenberg als doel) een duur project is, te voorzien op lange termijn.

23/ Interwijkenverbinding met hoog potentieel « station Haren Zuid/Arthur Maesbos » wordt gezien als een belangrijk pluspunt om deze wijk te verbinden met het centrum van Haren en hierdoor het Arthur Maesbos weer aantrekkelijker te maken.

PRIORITAIRE INTERVENTIEPUNTEN (PIP)

24/ PIP 'Verbinding Kleemput/Hof van Spanje' en 'Kleemput' PIP

De heropening van het Kleemputpad langs spoorlijn 26 laat toe om omwegen te vermijden. Er wordt voorgesteld om deze weg uit te diepen en zo het niveau te verlagen om geen direct zicht te hebben op het gebouw langsheen het heropende Kleemputpad. Deze twee PIP's moeten gelijktijdig worden uitgevoerd om een echt relevante verbinding te bekomen.

25/ PIP 'Arthur Maesbos'

Tijdens de zomer zou er een initiatief van het type 'Land Art' moeten plaatsvinden in het Arthur Maesbos.



OVERIGE OPMERKINGEN:

Te onthouden punten in het kader van de aanleg van dit netwerk : uitvoeren van een initiatief van het type « Land Art »;
De uitvoering van artistieke initiatieven, georganiseerd door de inwoners en/of leerlingen van Haren;
Het belang van goede verlichting;
De noodzaak van continuïteit van ontwikkelingen (breedte, materialen, gebruikerstype, enz....) wanneer een weg zich op verschillende gemeenten bevindt;
Het belang van een goede afvalbeleid (nood aan vuilbakken) .

GEBRUIKERS

Globaal is deze schaal goed geschikt voor een gemengd voetgangers- en fietsersgebruik. Niettemin zou er per plek een ontubbeling kunnen worden overwogen om de gebruikers te scheiden, bijvoorbeeld op het niveau van het deel langsheen Schaarbeek-Vorming in het bouwblok Harenberg.

26/ De interwijkenverbinding met hoog potentieel langs spoorlijn 26, boven Schaarbeek-Vorming, loopt doorheen een vochtig gebied dat het afvoerwater van de lijnen 26 en 27 ter hoogte van de spoorwegberm verzamelt.

27/ De interwijkenverbinding met hoog potentieel die langs de Ganzenweidestraat loopt zou kunnen verbeterd worden door langs deze weg (ter hoogte van het bouwblok Hannetaire) een groene strook of zone te voorzien (via bijvoorbeeld een achteruitbouwtrouk zone). Deze groene zou bijvoorbeeld kunnen uitgevoerd worden in het kader van een vastgoedproject. Hierdoor zou het groene aspect van deze wandeling verhoogd worden. Bovendien moeten de knotwilgen in dit woonblok worden vrijwaard.

28/ Om een betere staat (onderhoud) van het Waterputpad te verzekeren zou maatschappelijk werk moeten uitgevoerd worden, gericht op de marktkramers en foorreizigers.

Er werd voorgesteld een fitness-parcours aan te leggen.

Vele bestaande wegen (zoals de Dobbelenbergstraat, Verdunstraat, Tweedekkerstraat, Harenheidestraat, enz.....) vereisen een heraanleg door :

- De slechte staat van voetpaden en/of het slecht onderhoud ervan,
- Geparkeerde voertuigen op de voetpaden,
- Autobestuurders die de snelheidsbeperkingen niet respecteren,
- Onveiligheid voor fietsers,
- De aanwezigheid van verlichtingspalen op de reeds smalle voetpaden waardoor de doorgang wordt belemmerd.



Het ontbreken van een fietspad langs de Ganzenweidestraat en de snelheid van de voertuigen verhogen het onveiligheidsgevoel van de fietsers.

TAFEL 3 : OP INTRALOKALE SCHAAL

EVALUATIE VAN HET VOORZIENE NETWERK

Het netwerk voorgesteld op deze schaal, lijkt overeen te stemmen met de behoeften en verwachtingen van deelnemers die wensen dat het rustieke en landelijke karakter zo veel mogelijk bewaard blijft. De olifantenpaadjes die spontaan ontstonden door veel vuldig gebruik, moeten dus worden behouden.

Voorgestelde aanpassingen

29/ De weg langs het oude voetbalveld die de Verdunstraat met de Keelbeek verbindt, is veel te smal en moet dus verbreed worden. Hierdoor zou ook het perspectief verbeterd worden.

30/ Buurtweg nr 35 moet op de kaart ingekort worden omdat hij in realiteit niet aansluit bij de Populierendreef.

Ontbrekende aansluitingen

31/ Er zou een weg moeten komen die de Verdunstraat verbindt met de Moestuinstraat, bijvoorbeeld lopend via het perceel gelegen tussen de nummer 146 en nummer 162 van de Verdunstraat. Door deze weg zou men het grote bouwblok kunnen doorsteken.

32/ Er moet een verbinding voorzien worden tussen de Keelbeek en de Metrologielaan om de secundaire school 'des Etoiles' en de handelszaken van de Haachtsesteenweg te bereiken.

33/ Het zou nuttig zijn om binnen het woonblok 'Parochie' een directe verbinding te hebben tussen de Ter Elststraat en de Keelbeek. Hierdoor zou een veilige verbinding ontstaan tussen de basisschool van Haren en het Beemdgrachtpark en zou het groene netwerk worden uitgebreid.

34/ Er is een verbinding voorgesteld boven de spoorweg tussen het toekomstige park en de toekomstige gevangenis en de Wilgeroosjesstraat (doorgangsproject). Deze weg zou met name de toekomstige bewoners van het woonblok 'Wilgeroosjes' toelaten het toekomstige park en de grootwarenhuizen te bereiken zonder langs de Haachtsesteenweg te moeten lopen of fietsen.



Ook al werd deze lokale verbinding (tussen het station van Haren en de Wilgeroosjesstraat) veel gebruikt door de Harenaars, het Kleemputpad wordt momenteel veel minder gebruikt doordat de toegang moeilijk is (te smal) en vanwege zijn omgelegde route.

35/ Tussen nummer 1745 en nummer 1749 van de Haachtsesteenweg bestaat een private doorgang (door de bewoners vermeld). Als hij verlengd zou worden, kan hij ter hoogte van het woonblok Harenheide, aangesloten worden op het toekomstige, interregionale netwerk langs de spoorweg.

36/ Het is belangrijk om de weg langs spoorlijn 27 tussen de Dobbelenbergstraat en de Budasteenweg in overweging te nemen als aansluiting op de Emmanuellaan (Machelen).

Prioritaire interventies

37/ Weg gepland in de verlenging van de Hamweg (waar vele gezinnen wonen), evenals de weg langs spoorlijn 27 (parallel met de Bruulstraat) om vrachtwagens die door de Bruulstraat rijden te vermijden.

38/ Weg gepland tussen de Verdunstraat en de Beekstraat—Groene wandelweg.

39/ Wegen gepland binnen het genaamde 'Hannetaire' woonblok.

40/ Geplande weg die de Spaarbekkenstraat met de Waterputweg verbindt.

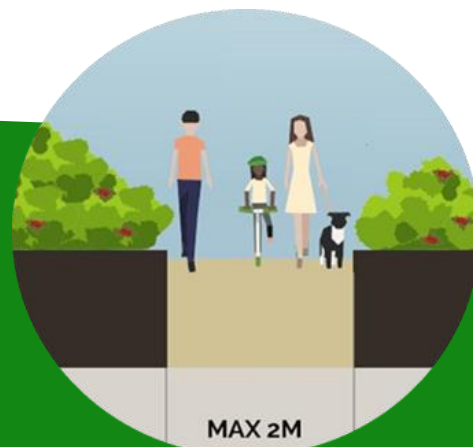
PRIORITAIRE INTERVENTIEPUNTEN

41/ Kleemputpad : Het huidige traject is te smal en geeft een onveilig gevoel. Zijn herstel en herontwikkeling zou zijn gebruik verhogen en de onderhoudsvereisten vermindern.

GEBRUIKERS

Ook al moet deze schaal dienen voor gemengd gebruik (voetgangers en fietsers), moet de voetganger over het algemeen prioritair blijven.

Bijgevolg moet er, wat de bedekking van deze paden en wegen betreft, a priori niets bijzonders voorzien worden voor de fietsers. De wegen moeten gewoon bruikbaar zijn en dus onderhouden worden. A priori zullen de fietsers dit netwerk niet gebruiken omdat de interwijken- en interregionale netwerken sneller zijn.



De breedte van de wegen varieert al naargelang het gebruik. Op intralokale schaal zou de breedte van de wegen niet groter zijn dan 2 m en blijft het voetgangersgebruik prioritair.

OVERIGE OPMERKINGEN

Het is nodig de plekken niet uitzicht op het landschap in te richten als rustplekken op het tracé (bijvoorbeeld door middel van banken) en de volgende wegen/paden/straten vrij te maken van vegetatie:

42/ Het einde van de Ransonstraat.

43/ De top van de Harenbergstraat langsheen spoorlijn 36.

Harenberg : De Regie moet een baken van de 'Gezonde wandeling' vervangen omdat ze is verloren gegaan tijdens een project. Bovendien lijkt dat de Regie beloofd heeft om een informatiepaneel te plaatsen ter hoogte van haar lagune, maar tot op heden werd dit nog niet uitgevoerd.

44/ Hollebeekweg : De straatnaamplaat is verdwenen. Deze weg moet worden heropend want momenteel is hij overwoekert door planten. Op het grondgebied van het Vlaams Gewest lijkt hij te zijn geprivatiseerd.

45/ Moestuinstraat : Het voetpad is te smal en onbruikbaar geworden doordat het overwoekerd is door de overhangende beplanting van privétuinen. De voetgangers zijn dus verplicht op het fietspad te lopen.

46/ Uiteinde van de Ransonstraat : er is voorgesteld om er een rotonde aan te leggen om de autobestuurders toe te laten om terug te keren omdat dit momenteel niet mogelijk is in de straat.

47/ Bovendien ontbreekt de riolering in het Noordelijke deel van de Ransonstraat, evenals in de Krekendries. Afvalwater wordt dus op de weg geloosd. De bewoners stellen daarom voor om, in afwachting van een oplossing door Vivaqua, een afvalwaterreservoir te realiseren (waarom niet onder een eventuele rotonde) om het afvalwater in op te vangen. Er moet dus een afvoersysteem worden gerealiseerd.



In het licht van de stedelijke ontwikkeling, is de vrijwaring van de bestaande wegen eveneens een toekomstige uitdaging. De erkenning van deze wegen, de definitie van een duidelijk statuut en hun inschrijving in een lokaal, interwijken- of interregionaal netwerk helpt de bevordering van een actieve mobiliteit voor de hele stad.



*Dit verslag bestaat in twee talen.
Aarzel niet om ons te contacteren indien U de
Nederlandstalige versie zou willen consulteren*

STAD BRUSSEL
*Departement Stedenbouw
Cel Plan*

Anspachlaan, 6 - 1000 Brussel
T. 02 279 29 53
www.brussel.be