

Wijk Weggevoerden - Bewonersvergadering van 02/06/2022 - Verslag

Thema: Lokale mobiliteit – Evaluatie van de inrichtingen in de Fabrystraat en voorstelling van de resultaten van de nieuwe verkeersanalyses (2021) – dialoog met de bewoners

Sprekers:

dhr. Gregory Matgen, schepen van Mobiliteit;

mw. Florence Tonon en mw. Laurence Vandenbroucke van de dienst Mobiliteit;

Aanwezig: 30 deelnemers

Begin van de vergadering om 19.00 uur.

Inleiding

De vergadering heeft betrekking op:

- de evaluatie van de maatregelen die sinds de vergadering van 05/07/2021 zijn uitgevoerd: plaatsing van paaltjes en New Jersey-betonblokken om gevaarlijke inhaalmanoeuvres in de Fabrystraat te voorkomen, alsook de omkering van de weggedeelten van het Instituut de la Providence;
- de resultaten van de nieuwe verkeersanalyses die in de Weggevoerdenstraat (noordelijk wegstuk) en in de Stationsstraat van Woluwe zijn uitgevoerd.

Wat is de feedback en de perceptie van mobiliteit in de wijk?

Mw. Tonon stelt de resultaten en de richtlijnen voor:

- samenvatting van en herinnering aan de verkeersanalyses aan de Stokkelse Steenweg ter hoogte van het Instituut de la Providence;
- vaststelling van te hoge snelheden in het noordelijke wegstuk van de Weggevoerdenstraat: 12% van de automobilisten riskeert een boete. Er wordt van uitgegaan dat er vanaf de drempel van 12% overtredingen (indicator van de tendens met betrekking tot het hele gebied) moet worden nagedacht over in te voeren maatregelen;
- vaststelling van een vermindering van het verkeer en de snelheden in de Stationsstraat van Woluwe;
- bewijzen van belangrijk transitverkeer tussen de Stationsstraat van Woluwe en de Vootstraat via de Weggevoerdenstraat.

Reacties van de bewoners

- Sommige voertuigen zouden in de Fabrystraat tegen het verkeer in rijden wanneer ze hun parkeerplaats verlaten.
- Wat de verkeersstromen betreft, kunnen de cijfers over een jaar, wanneer de meeste pendelaars weer naar kantoor gaan, worden vergeleken.
- Er ontbreken cijfers over het aantal voertuigen die te hard rijden naargelang het tijdstip van de dag, hetgeen van cruciaal belang kan zijn voor de statistieken.
- De verkeerslichten in de Parmentierlaan om het Woluwedal te bereiken, veranderen te snel. Automobilisten gebruiken dus de Stationsstraat van Woluwe om de Tervurenlaan te bereiken. *(Deze wegen bevinden zich in SPW.)*
- Er is te veel verkeer in de wijkstraten.

- Suggestie: invoering van eenrichtingsverkeer in de Weggevoerdenstraat van het pleintje tot de Stationsstraat van Woluwe. Op die manier zou de voorrang van rechts, die een probleem vormt in de Pontonnierstraat, worden afgeschaft.
 - ⇒ Tweerichtingsverkeer in de Weggevoerdenstraat vermindert de snelheid van de voertuigen. Eenrichtingsverkeer wordt gezien als een snelheidskorridor, maar kan het transitverkeer opbreken.
- Hoe zit het met de versmalling van de Weggevoerdenstraat aan de hand van chicanes? Het poorteffect zou mensen kunnen ontmoedigen om de wijk in te rijden en zou de rechte lijn doorbreken. Deze inrichtingen hebben het voordeel dat ze niet duur zijn.
 - ⇒ Er zijn al chicanes.
 - ⇒ De bewoners ervaren geen snelheidsprobleem omdat daar al inrichtingen voor zijn, maar ze wijzen wel op een doorstromingsprobleem. De aanwezigheid van scholen bevordert de verkeersdichtheid.

Dhr. Matgen vestigt de aandacht op twee aspecten:

1. verkeersveiligheid en snelheidsproblemen;
2. pure mobiliteit en de in- en uitstromen van de wijk.

Hij licht het principe toe van het Lokale Mobiliteitscontract (LMC) en de projecten voor de autoluwe mazen "Roodebeek" (een maas die momenteel met de steun van Brussel Mobiliteit en het onderzoeksbureau Tridée wordt bestudeerd) en "Stokkel" (een toekomstige maas die afhangt van SPW en het voorwerp zal uitmaken van analyses van inkomend en uitgaand verkeer, maar waarvan de startdatum van de studie door het gewest nog niet bekend is). Het doel is het verkeer van een wijk binnen een maas te verminderen en het transitverkeer naar de hoofdwegen te verplaatsen.

- Opmerking over het verhoogde zebepad: het is veiliger maar vertraagt de voorrangsstromen en versnelt het verkeer dat via de Weggevoerdenstraat van SPW komt.
- Het zebepad voor de boekhandel blijft gevaarlijk.
- Hoe zit het met inrichtingen om zachte mobiliteit te bevorderen?
 - ⇒ In het kader van het participatiebudget is de gemeente voornemens op een gemeentelijk terrein (Station-Weggevoerden) een stalling voor 30 fietsen te installeren. De vergunning is afgeleverd en de openbare overheidsopdracht zal tegen het eind van het jaar worden uitgevoerd.
- Hoe zit het met de fietsstraat in de Fabrystraat waar tijdens de vorige vergadering over werd gesproken? Hoe zit het met Beperkt Eenrichtingsverkeer (BEV)?
 - ⇒ De Fabrystraat zal worden ingericht als een fietsstraat met eenrichtingsverkeer. BEV kan worden overwogen, maar is niet gegarandeerd gezien de breedte van de openbare weg en de aanwezigheid van een bocht die het zicht van de gebruikers beperkt.
- Fietsen in de Stationsstraat van Woluwe is te gevaarlijk. Een oplossing zou zijn om de brug over de rivier door het park (dat momenteel twee treden heeft) herin te richten.
 - ⇒ De gemeente zal Leefmilieu Brussel vragen of het wenselijk is een fietsverbinding aan te leggen in het Bronnenpark om te vermijden dat de Stationsstraat van Woluwe moet worden gebruikt om de Fabrystraat te bereiken. Fietsen is in principe verboden op het pad langs de Woluwe.

- De zebrapaden zijn allemaal slecht gelegen (na elke bocht) en zorgen voor een situatie die nog gevaarlijker is door het grote aantal kinderen en auto's in de wijk.
 - ⇒ De dienst Beheer van de openbare ruimte zal geval per geval bekijken of er manieren zijn om de zichtbaarheid en veiligheid van de zebrapaden te verbeteren.
 - ⇒ Voorstel van de bewoners: gevaarlijke zebrapaden verplaatsen, zebrapaden in 3D schilderen, of verkeerslichten plaatsen om de aandacht van automobilisten op de aanwezigheid van zebrapaden te vestigen. (Verkeerslichten zijn voorbehouden voor de directe schoolomgevingen.) Opgelet: een zebrapad verplaatsen, garandeert niet sowieso meer veiligheid aangezien voetgangers hun natuurlijk traject volgen zonder noodzakelijkerwijs de omwegen te maken om op de juiste manier over te steken.

Aan de Stokkelse Steenweg:

- Mobiliteits- en toegankelijkheidsproblemen:
 - Getuigenissen van bewoners met foto's over het gebrek aan burgerzin van sommige ouders.
 - De verplaatsing van de klaslokalen veroorzaakt mobiliteitsproblemen die vroeger niet zo vaak voorkwamen.
 - ⇒ Er wordt gewezen op het schoolvervoerplan (SVP) dat door de directie van het Institut de la Providence is ingevoerd, en op het project om de omgeving rond de ingang van de school veiliger te maken.
 - De voetpaden zijn al smal en worden nog verder versmald door de aanwezigheid van vuilnis en andere fietsers die er langsrijden.
- Veiligheidsproblemen voor de leerlingen:
 - Hoe zit het met het toezicht op de kinderen? Er dreigt constant gevaar. Vroeger begeleidden de gemeenschapswachten de kinderen van tijd tot tijd. De school is verantwoordelijk voor de begeleiding. Sommige kinderen komen alleen aan en worden niet opgevangen, maar begeleiding impliceert burgerlijke aansprakelijkheid.
 - ⇒ Er worden schoolrijen georganiseerd vanuit de parking van het Fallonstadion.
 - ⇒ Er zullen echter nog steeds verkeersbelemmeringen zijn.
- Snelheidsproblemen:
 - Het snelheidsdisplay met een smiley ontmoedigt slecht gedrag.
 - Snelheidsdrempels maken lawaai.
 - Voorbeeld van een goedkope inrichting: in Sterrebeek zorgen 3D-zebrapaden voor een verrassingseffect en ze vertragen de automobilisten.

- Vrachtwagens die de Pontonnierstraat inrijden in de richting van de Crabbestraat komen vast te zitten bij de brug over de Groene Wandeling en kunnen de weg niet meer vrijmaken.
 - ⇒ De gemeentediensten zullen een verbodsbord voor voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan 3,5 ton verderop plaatsen, hetzij vanaf de Stokkelse Steenweg, hetzij aan het begin van de Pontonnierstraat.

- Hoe zit het parkeren van steps? Bijvoorbeeld aan het Woluwedal, waar de steps op een zichtbare plaats door de bestuurder zelf (naast elkaar) worden achtergelaten.
 - ⇒ Dhr. Matgen legt uit dat het niet mogelijk is om op gemeentelijk niveau 24 uur op 24 op te treden om alle hinderlijke steps te verwijderen. Deze zomer zullen in wijken met veel problemen specifieke acties worden georganiseerd om steps die een obstakel vormen voor het traject van elke gebruiker (vooral op voetpaden van minder dan 1,50 m breed) massaal te verwijderen. Steps die het pad versperren kunnen in beslag worden genomen en worden beboet.
 - ⇒ De exploitanten stellen voor om “dropzones” (parkeerzones) of verbodszones in te stellen die actief zouden zijn in hun toepassingen. Voorlopig zijn deze “dropzones” echter niet bindend als gevolg van de geldende gewestelijke regelgeving, die echter zal worden herzien.
- Voor de pizzeria in de Stationsstraat van Woluwe is (sinds enkele jaren) een paal omvergereden.
 - ⇒ BOR: De gemeente zal de paal vervangen. Er wordt gewezen op de toepassing “Fix My Street”, die het incident automatisch doorgeeft aan de wegbeheerder.

Feedback over de inrichtingen in de Fabrystraat:

- Het doel van de inrichtingen was een einde te maken aan het wildparkeren op de voetpaden en gevaarlijke inhaalmanoeuvres van voertuigen in het bergopwaartse gedeelte van de straat. Ze hebben echter een nieuw gedrag uitgelokt: de straat wordt nu als Kiss & Ride gebruikt. Veel ouders stoppen voor de school om hun kinderen af te zetten, waardoor verkeersopstoppingen ontstaan. De Kiss & Ride op het pleintje verderop, die is ingericht om kinderen van de verschillende scholen in de omgeving af te zetten, wordt niet meer gebruikt.
 - ⇒ Van de schooldirectie wordt verwacht dat zij de ouders bewust maakt van goede praktijken.
 - ⇒ BOR: Uitdrukkelijke vraag om het eerste betonblok te verplaatsen om de toegang tot een privégarage tegenover de kinderdagverblijven vrij te maken.
- De resultaten zijn echter positief. De situatie is zichtbaar verbeterd en het afzetten van kinderen in de Fabrystraat zorgt voor minder veiligheidsproblemen dan het wildparkeren dat vóór de plaatsing van de paaltjes werd vastgesteld.
 - ⇒ Preventie: De gemeente zal van tijd tot tijd de gemeenschapswachten inschakelen om eventueel problematisch gedrag (bijvoorbeeld langdurig parkeren) vast te stellen en te bestraffen.
 - ⇒ Dhr. Matgen wijst ook op de reeks meer radicale oplossingen om de omgeving van een school rustiger en veiliger te maken, zoals de invoering van een schoolstraat. De uitvoering ervan vereist in de eerste plaats de wil van de schooldirectie.
- De plaatsing van een parkeerpaal voor 20 minuten parkeren is doorgegaan ondanks de terughoudendheid van verscheidene buurtbewoners tijdens de eerste vergadering. Waarom zijn de bewoners niet vóór de installatie op de hoogte gebracht?
 - ⇒ Van deze opmerking wordt nota genomen. Er wordt verzekerd dat toekomstige projecten en inrichtingsvoorstellen tijdens een volgende bewonersvergadering zullen worden gepresenteerd alvorens de uitvoering ervan te overwegen.

Conclusies:

Dhr. Matgen herhaalt de belangrijkste kwesties:

1. Het transitverkeer verminderen door uitsluitend te werken aan mobiliteitsaspecten, zoals eenrichtingsverkeer. Dit impliceert echter dat moet worden gewacht op de uitvoering door het gewest van de mobiliteitsstudie van de maas "Stokkel". De verkeersstromen in de Stokkelse Steenweg en in de Stationsstraat van Woluwe kunnen niet worden herzien zonder rekening te houden met de resultaten van de studie die binnen deze maas moet worden uitgevoerd.

De dienst Mobiliteit kan zich dus alleen richten op het transitverkeer dat het hart van de wijk binnenkomt (vanuit de Vootstraat en de Stationsstraat van Woluwe).

2. Aan de inrichting van de openbare ruimte werken om de veiligheid van het gebied te verbeteren (en om mensen ervan te ontmoedigen de wijk in te rijden).

- Eenvoudige inrichtingen om de verkeersveiligheid in de wijk te verbeteren zullen worden bestudeerd: zebrapaden (verplaatsen, verhogen, in 3D schilderen), stoepuitstulpingen.
- Tijdens een volgende vergadering zal een voorstel tot herziening van de verkeersstromen worden ingediend om het transitverkeer dat de wijk slechts doorrijdt, voornamelijk via de Weggevoerdenstraat, te verminderen.
- In coördinatie met de politiezone zullen specifieke repressieve acties (radar) worden gepland.
- Brussel Mobiliteit zal worden gevraagd naar de verkeerslichten die te snel veranderen om van de Parmentierlaan (gelegen te Sint-Pieters-Woluwe) naar de Tervurenlaan te rijden, zodat meer voertuigen de Parmentierlaan kunnen verlaten.
- Aangezien de doorgang door de Stationsstraat van Woluwe niet is aangepast aan fietsers, moeten zij worden aangemoedigd om de voorgestelde fietsroutes te gebruiken (die herkenbaar zijn aan de wegmarkering voor fietsen met enkele kepers (GemFR) of dubbele kepers (GFR)):
 - ➔ Een fietsstraat aanleggen in de Fabrystraat.
 - ➔ Onderzoeken of het mogelijk is fietsen door het Bronnenpark te laten rijden om het Woluwedal met de Kellestraat te verbinden.

Einde van de vergadering om 21.00 uur.