

Wijk Dries-Solleveld (Kruispuntstraat, Noodlottige Rotsstraat, Driesstraat, Solleveldstraat, Verbindingstraat, François Debelderstraat, Werkzaamheidstraat) - Bewonersvergadering van 15/11/2022 - Verslag

Thema: Lokale mobiliteit – Omkering van het eenrichtingsverkeer in de Kruispuntstraat – Maatregel tegen het doorgaand verkeer - Presentatie van de resultaten van de in het kader van de testfase uitgevoerde verkeersanalyses

Sprekers:

dhr. Olivier Maingain, burgemeester, dhr. Gregory Matgen, schepen van Mobiliteit et dhr. Jacquemyns, schepen voor het Beheer van de openbare ruimte;
dhr. Frédéric Denys en mw. Florence Tonon van de dienst Mobiliteit.

Aanwezig: 25 deelnemers

Begin van de vergadering om 19.00 uur.

Inleiding door dhr. Maingain

Het doel van de bewonersvergadering is u de resultaten te presenteren van de verkeersanalyses die zijn uitgevoerd in het kader van de omkering van het eenrichtingsverkeer in de Kruispuntstraat. Ter herinnering: na de bewonersvergadering van 02/12/2021 is met de bewoners besloten een testfase uit te voeren om de gevolgen van de maatregel op het doorgaand verkeer in de hele wijk te evalueren.

Achtergrond en presentatie van de nieuwe resultaten door dhr. Denys

Na ontvangst van een petitie en verscheidene brieven van voornamelijk bewoners van de Kruispuntstraat en de Solleveldstraat, waarin zij hun bezorgdheid uiten over het doorgaand verkeer, de snelheid en de verkeersveiligheid (met name wat betreft de voorrang aan de uitgang van de Kruispuntstraat), werd een verkeersanalyse georganiseerd om de snelheid en de verkeersstromen te objectiveren. Deze resultaten zijn tijdens de vorige vergadering (02/12/2021) gepresenteerd en de Kruispuntstraat is geïdentificeerd als toegangspoort tot de wijk en als omleidingsroute om het verkeerslicht op het kruispunt Tomberg/Paul Hymans te vermijden, maar ook van de Meudonsquare naar het onderste deel van de Georges Henrilaan.

Nieuwe resultaten

6 wegstukken werden geanalyseerd. Wat de verkeersrichtingen betreft, geven de grijze pijlen ongewijzigde richtingen aan en de paarse pijlen omgekeerde richtingen. Als gevolg van de invoering van eenrichtingsverkeer in de Kruispuntstraat werd eenrichtingsverkeer ook ingevoerd in het gedeelte van de Solleveldstraat tussen de Verbindingstraat en de Kruispuntstraat.

Blauw geeft de resultaten voor 2021 aan en roze voor 2022 (zie de afbeeldingen in bijlage).

- Kruispuntstraat: van gemiddeld 471 auto's/dag naar 66 auto's (-405). We zien dus een sterke daling van de verkeersstromen, maar ook een daling van de gemiddelde snelheid, ondanks een lichte stijging van het aantal personen die een boete riskeren (als gevolg van de toepassing van de tolerantie door het Parket – vanaf 41 km/u).
- Verbindingstraat: van 137 naar 327 auto's/dag in de richting van de wijk (+190). Dit is een aanzienlijke toename, maar is niet gelijk aan de afname van het verkeer in de Kruispuntstraat. Is dit draaglijk voor de bewoners van de Verbindingstraat?
- François Debelderstraat: tijdens de analyse in dit wegstuk deed zich een technische anomalie voor. De tellingen zijn niet logisch in vergelijking met de resultaten voor andere wegen. Dit kan het gevolg zijn van verwarring tussen auto's en bestelwagens door het meetapparaat. Om betrouwbaardere gegevens te verkrijgen, hebben we het aantal op snelheid gecontroleerde voertuigen gebruikt (met een interval van 4 seconden tussen elk voertuig). Door geen

onderscheid meer te maken tussen alle motorvoertuigen kan een afname van het verkeer richting de Paul Hymanslaan en een algemene daling van de snelheid worden waargenomen.

- Noodlottige Rotsstraat: er werd een afname van het verkeer vastgesteld, maar een toename van de snelheid en een toename van het aantal personen die een boete riskeren. Het verband met de omkering van de rijrichting in de Kruispuntstraat kan niet worden verklaard, maar het zou te maken kunnen hebben met de zoektocht naar parkeerplaatsen.
- Solleveldstraat: er werd een daling van het aantal voertuigen/dag en een daling van de snelheid vastgesteld.
- Driesstraat: er werd een constante verkeersstroom en een afname van de snelheid vastgesteld. De omkering van de rijrichting van de Kruispuntstraat heeft dus niet geleid tot een vermindering van het verkeer in de Driesstraat. Waarschijnlijk worden omleidingsroutes door de wijk gebruikt om de Driesstraat te bereiken.

In het algemeen is de hoeveelheid verkeer in de wijk afgenomen. Wat de snelheid betreft, is er alleen een stijging in de Noodlottige Rotsstraat en een daling in de andere straten. Er wordt aan herinnerd dat het oorspronkelijke verzoek met name tot doel had het verkeersveiligheidsprobleem op te lossen in verband met de uitgang van de Kruispuntstraat naar de Solleveldstraat (voorrang van rechts), dat met de omkering van het eenrichtingsverkeer in de Kruispuntstraat wordt aangepakt.

Verschillende scenario's kunnen worden overwogen voor het vervolg (zie bijlage: scenario's 1, 2 of 3).

Reacties van de bewoners

- Er moet rekening worden gehouden met de stijging van de brandstofprijzen.
- Veel fietsers steken de Driesstraat over (Gewestelijke Fietsroute - GFR)
- Vuilniswagens rijden vaak in de verkeerde richting door de Kruispuntstraat.
- Het is veiliger in de Kruispuntstraat, maar er zijn weinig parkeerplaatsen. Vroeger was het mogelijk om vanaf Tomberg te draaien, maar nu maken automobilisten gevaarlijke manoeuvres in Tomberg.
- Er moet rekening worden gehouden met de conclusies van de wijk, want niet iedereen kan tevreden zijn.
- Om in de Crocqstraat te komen, moet men omrijden lang meerdere kruispunten. De risico's zijn dus verhoogd.
- Er zijn veel minder langparkeerders (parkeren) – het is gemakkelijker om plaats te vinden en niet alleen in de Kruispuntstraat. Deze vaststelling wordt algemeen gedeeld, behalve voor Tomberg.
 - ⇒ De gemeenschapswachten kunnen een onderzoek uitvoeren.
- Het is momenteel moeilijk om de Crocqstraat te bereiken, omdat er werkzaamheden zijn in Georges Henri en ter hoogte van het Verheyleweghenplein.
- Als we het doorgaand verkeer willen verminderen, moet er een verandering komen en moeten de voor- en nadelen worden afgewogen => slechts 150 m omleiding via Tomberg en vervolgens Solleveld – en de Verbindingstraat is veel breder dan de Kruispuntstraat.
- De toename in de Verbindingstraat wordt vrij sterk gevoeld – het is gevaarlijk aan Tomberg – voorrang van rechts.
- Het is moeilijk om een parkeerplaats te vinden in de Verbindingstraat.
- Momenteel wordt er geparkeerd aan de verkeerde kant – de kruising is moeilijk in de Noodlottige Rotsstraat en de Kruispuntstraat, dus de situatie is ingewikkeld – er is weinig voordeel.
- Een bewoner stelt voor om eenrichtingsverkeer in te voeren in het gedeelte van de Solleveldstraat tussen de Verbindingstraat en de Kruispuntstraat en de oorspronkelijke rijrichting in te voeren in de Kruispuntstraat.

- De toename van de snelheid in de Noodlottige Rotsstraat is te wijten aan bewoners die een parkeerplaats zoeken – de verbinding tussen de Solleveldstraat en de Kruispuntstraat is gevaarlijk.
- Verzoek om een bord “Voorrang verlenen” te plaatsen bij de uitgang van de Solleveldstraat om voorrang te geven aan fietsers en de huidige richtingen te behouden.
Antwoord van de gemeente:
 - ⇒ De doeltreffendheid van dit bord is relatief en het wordt door de politie afgeraden – normaal gesproken moet de voorrang van rechts worden nageleefd. De bestudeerde fietsroute is in zijn huidige vorm veilig.
 - ⇒ Een nieuwe testfase wordt voorgesteld tegen volgend jaar in het voorjaar met de mogelijkheid om de rijrichting in de Noodlottige Rotsstraat om te keren, de huidige rijrichting in de Kruispuntstraat te handhaven, en eenrichtingsverkeer in te voeren in het wegstuk van de Solleveldstraat tussen de Verbindingstraat en de Kruispuntstraat (zie bijlage: **Scenario 2 voorgesteld door de dienst mobiliteit**). Deze wijkwegen zijn niet ingericht voor doorgaand verkeer en het is wenselijk een goed evenwicht te vinden tussen de veranderingen en de gunstige effecten op wijkniveau.
 - ⇒ Er wordt op gewezen dat dit ook gevolgen heeft voor het verkeer op de Montaldlaan, aangezien het voor automobilisten momenteel minder aantrekkelijk is om deze vanaf de de Broquevillelaan in te rijden teneinde de wijk Dries in rechte lijn te bereiken (wat vroeger mogelijk was toen de Kruispuntstraat vanaf Tomberg toegankelijk was).
- Een bewoner verzet zich hiertegen omdat men 3 straatjes moet inrijden om langs de Crocqstraat om te rijden, wat te moeilijk is.
- De voorgestelde testfase wordt door verscheidene bewoners gevraagd: het is een goede manier om het doorgaand verkeer te spreiden.
- Een eerder voorstel was om de twee haarspeldbochten (Kruispuntstraat-Noodlottige Rotsstraat en Driesstraat-Solleveldstraat) te scheiden, maar deze optie werd door de meesten verworpen omdat ze tot te veel omwegen leidde. De voorgestelde optie (scenario 2) heeft het voordeel dat de kruispunten veiliger worden voor fietsers zonder het ongemak van omleidingen.
- De eerdere verkeersrichtingen waren beter voor fietsers die de Kruispuntstraat gebruiken.
 - ⇒ Het probleem van de gevaarlijke kruising tussen de Kruispuntstraat en de Solleveldstraat is opgelost. Bovendien ligt de belangrijkste en veelgebruikte GFR in de Noodlottige Rotsstraat.
- Als de testfase in het voorjaar wordt uitgevoerd, blijft alles dan zoals het nu is of wordt de oorspronkelijke rijrichting in de tussentijd weer ingevoerd?
- We willen de verkeersstromen in de wijk in de tussentijd niet vergroten.
 - ⇒ Veranderen van rijrichting en mobiliteit in het algemeen is in de winter gevaarlijk. We doen het niet.
- Hebben we algemene cijfers voor de hele gemeente?
 - ⇒ Nee, daarom werken we per wijkjes.

Conclusies van dhr. Maingain

De huidige situatie wordt gehandhaafd tot begin maart. Een testfase voor scenario 2 (zie bijlage – laatste bladzijde) zal na de krokusvakantie worden uitgevoerd. Vervolgens zal een bewonersvergadering worden georganiseerd om de resultaten van de nieuwe testfase te presenteren.

Einde van de vergadering om 20.45 uur.

Analyses du trafic – Inversion du sens de circulation dans la rue du Carrefour



Analyses du trafic – Rue de la Liaison 15 - 17

2021		2022	
↩ Vers Tomberg			
Catégorie	Vélos	Voitures	Camionnettes
V/Jour	8	167	21
Heure de pointe véhicules / min	16h-17h 2,3		18h-19h 2
Vitesses - Voitures uniq.			
V. contrôlés/semaine	1164	935	
PV	6,79 %	4,28 %	
>30 km/h< 40 km/h	33,08 %	34,33 %	
Infraction (>30 km/h)	39,86 %	38,61 %	
Vitesse moyenne	28 km/h	28 km/h	

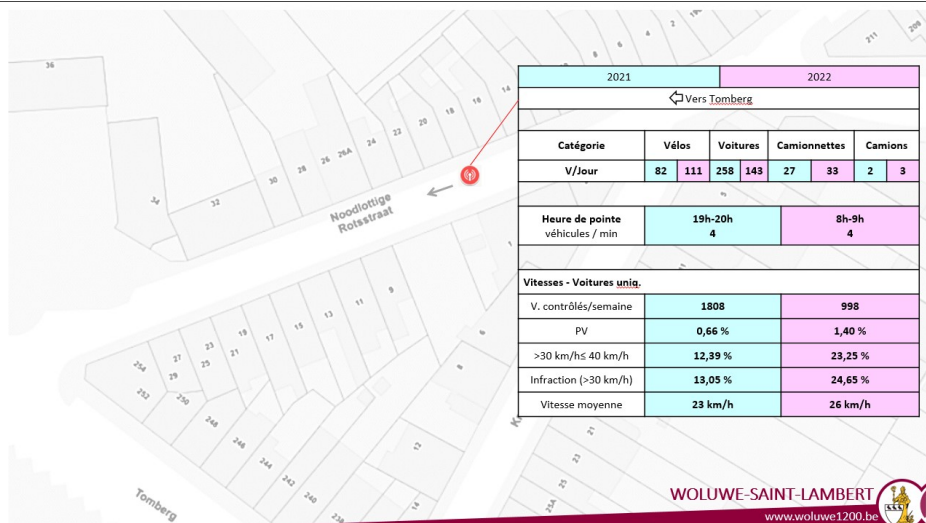
2021		2022	
Vers F. Debelder ↗			
Catégorie	Vélos	Voitures	Camionnettes
V/Jour	11	137	43
Heure de pointe véhicules / min	19h-20h 2,2		17h-18h 4,2
Vitesses - Voitures uniq.			
V. contrôlés/semaine	955	2289	
PV	6,18 %	3,58 %	
>30 km/h< 40 km/h	30,89 %	35,87 %	
Infraction (>30 km/h)	37,07 %	39,45 %	
Vitesse moyenne	28 km/h	28 km/h	

Analyses du trafic – Rue François Debelder 9 - 11

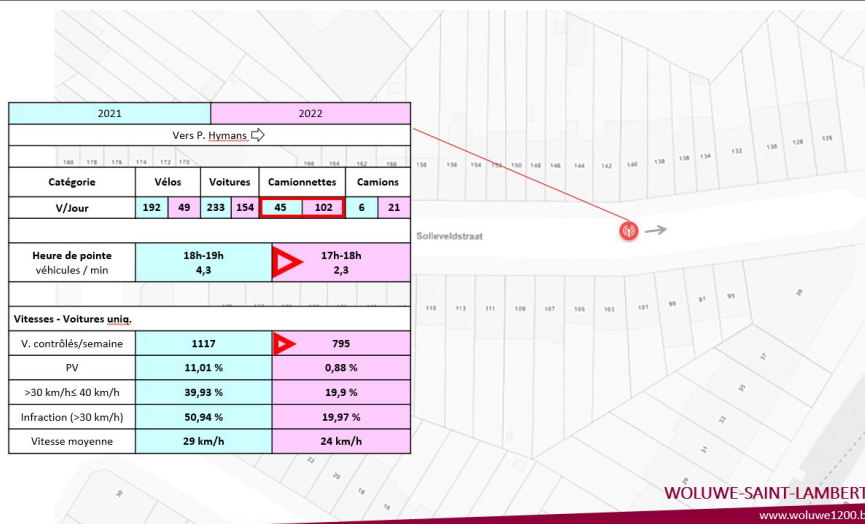
2021		2022	
↩ Vers Liaison			
Catégorie	Vélos	Voitures	Camionnettes
V/Jour	94	383	4
Heure de pointe véhicules / min	16h-17h 4,9		18h-19h 4,5
Vitesses - Voitures uniq.			
V. contrôlés/semaine	2576	1221	
PV	13,74 %	3,93 %	
>30 km/h< 40 km/h	43,01 %	31,94 %	
Infraction (>30 km/h)	56,75 %	35,87 %	
Vitesse moyenne	31 km/h	27 km/h	

2021		2022	
Vers P. Hymans ↗			
Catégorie	Vélos	Voitures	Camionnettes
V/Jour	55	141	5
Heure de pointe véhicules / min	16h-17h 3,2		17h-18h 1,2
Vitesses - Voitures uniq.			
V. contrôlés/semaine	886	458	
PV	7,56 %	1,75 %	
>30 km/h< 40 km/h	32,62 %	20,96 %	
Infraction (>30 km/h)	40,18 %	22,71 %	
Vitesse moyenne	28 km/h	24 km/h	

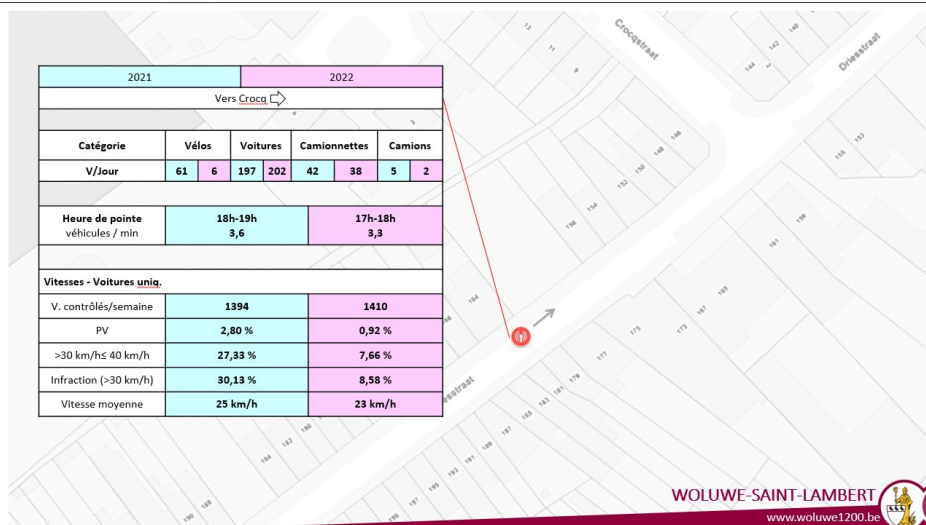
Analyses du trafic – Rue de la Roche Fatale 28



Analyses du trafic – Rue Solleveld 101



Analyses du trafic – Rue Dries 181



Analyses du trafic – Aperçu de l'évolution de la vitesse



Analyses du trafic – Conclusion

- Le volume de trafic a doublé dans la rue de la Liaison, parallèle à la rue du Carrefour ;
- Le trafic global a diminué dans toutes les autres voiries, et est équivalent dans la rue Dries.
- La vitesse a **significativement** diminué dans les rues Solleveld, F. Debelder, et Dries entre la rue de la Roche Fatale et la rue Crocq ;
- La vitesse a **significativement** augmenté dans la rue de la Roche Fatale ;
- La vitesse a **relativement** diminué dans la rue du Carrefour malgré une augmentation du taux de PV.

- ➡ Meilleure visibilité des cyclistes par la suppression d'une des branches du carrefour dangereux.
- ➡ Diminution du trafic de transit.

Analyses du trafic – Scénario 1 : Inversion du sens de circulation rue de la Liaison



