

**Wijk gevormd door de Crocqstraat, Westenwindstraat, Eveningenlaan en Georges Henrilaan**  
**(tussen het Meudonplein en de Westendwindstraat)**  
**Bewonersvergadering (videoconferentie) van 28/10/2021 – Verslag**

**Thema:** Lokale mobiliteit – Voorstelling van de resultaten van de mobiliteitsanalyse en voorstellen door verkeersplannen.

**Sprekers:**

MM. Olivier Maingain, Burgemeester en Gregory Matgen, Schepen voor mobiliteit;  
M. Frédéric Denys en Mlle Tonon, van de afdeling “Strategische planning en mobiliteit”.

**Deelnemers:** 41 deelnemers

---

Begin van de vergadering om 19u00.

**Inleiding door M. Maingain**

De gemeente is benaderd door bewoners van de Westenwindstraat, die hebben gezegd dat zij de vriendelijke en vreedzame sfeer van vroeger missen. Op 29/10/2020 werd een eerste bewonersvergadering georganiseerd om de resultaten voor te stellen van de analyses van de stromen en snelheden die de politie in mei 2020 in de wijk heeft uitgevoerd. Gezien de uitzonderlijke situatie als gevolg van de pandemie en de gevolgen daarvan voor het verkeer, verzochten de bewoners om een nieuwe mobiliteitsanalyse onder meer realistische omstandigheden.

Daarom zijn tussen 19/05/2021 en 24/05/2021 gelijktijdig verkeersanalysatoren en passagetellers op de betrokken wegen geplaatst. Het doel van de vergadering is deze resultaten en de door de technische diensten via de verkeersplannen overwogen voorstellen te presenteren.

**Voorstelling van de resultaten van de verkeersanalyse en geboden oplossingen**

De heer Frédéric Denys presenteert de resultaten van het onderzoek naar de verkeersstromen en het gebruik van de betrokken wegen.

Wat de snelheidsovertredingen betreft, overschrijdt meer dan 60% van de automobilisten de snelheidsbeperking op de Georges Henrilaan tussen het Meudonplein en de Crocqstraat (in beide richtingen) (16% van hen wordt beboet als gevolg van de "parkettolerantie"). Op de andere wegen zijn de resultaten met betrekking tot de naleving van de snelheidsbeperking correct.

Wat de reeds geplande resultaten betreft, wijst de heer Denys erop dat de stedenbouwkundige vergunning voor de heraanleg van het Verheyleweghenplein voorziet in de installatie van twee Berlijnse kussens aan de toegang tot de Georges Henrilaan. Er is een kaderovereenkomst gesloten met het Gewest voor de installatie van een preventieradar (snelheidsdisplays - smileys). Het is de bedoeling er ook een op deze plaats te installeren. Dit is een wijkcollectief dat twee van de belangrijkste bezienswaardigheden van de gemeente met elkaar verbindt, namelijk het Meudonplein en het Verheyleweghenplein.

Wat het verkeer betreft, is het logisch dat de Georges Henrilaan eruit springt.

Als we de Westenwindstraat vergelijken met de Eveningenlaan is deze laatste half zo druk.

Na de samenvatting van de huidige situatie (cf. kaart), wordt eraan herinnerd dat de motivatie van de eerste vergadering erin bestond het verkeer in de Crocqstraat en de Eveningenlaan te verminderen.

Voorstellen:

- 1) Maak van de Crocqstraat een eenrichtingsstraat tussen de Westenwindstraat en de Georges Henrilaan in de richting van deze laatste.
- 2) De rijrichting in de Westenwindstraat veranderen (in de richting van de Crocqstraat) en van het gedeelte van de Crocqstraat tussen de Westenwindstraat en de Eveningenlaan tweerichtingsverkeer maken.

3) Wijziging van de rijrichting in de Westenwindstraat (in de richting van de Crocqstraat) en eenrichtingsverkeer in de Crocqstraat tussen de Westenwindstraat en de Georges Henrilaan (in de richting van de Georges Henrilaan).

### **Reacties van de bewoners**

- Wat zijn de plannen voor het gedeelte van de Georges Henrilaan tussen het Meudonplein en de Crocqstraat
  - o De heer Denys antwoordt dat de mogelijkheid van het plaatsen van fysieke verkeersdrempels is bestudeerd. Er moet echter rekening worden gehouden met de passage van bussen: de MIVB eist een maximale helling van 4° voor de plateaus die op buslijnen worden aangelegd, waardoor ze veel minder doeltreffend zijn. Wat de kussens betreft, deze kunnen alleen worden geplaatst als er voldoende breedte is. Er zou dus parkeerruimte moeten worden geschrapd, wat gezien de parkeerdruk in het gebied een gevoelige kwestie is.  
Een andere mogelijkheid om de snelheid te beïnvloeden is de installatie van Spaanse lichten (= knipperende verkeerslichten met een knop voor voetgangers die is uitgerust met een radar). Als de gedetecteerde snelheid hoger is dan de maximumsnelheid, wordt het licht rood). De twee voorbeelden in de gemeente, namelijk in de Stokkelse Steenweg en in de Théodore De Cuyperlaan, zijn afdoend gezien de positieve reacties van de omwonenden.
  - o De heer Maingain voegt hieraan toe dat het mogelijk is dit apparaat te koppelen aan een repressieve radar.
    - Op basis van de gepresenteerde cijfers is de situatie in de Westenwindstraat niet ondraaglijk, hoewel dit de aanvankelijke motivatie was voor de eerste bewonersbijeenkomst. Het zou jammer zijn om dit te doen en een overplaatsing naar de Eveningenlaan te riskeren. Het omkeren van de rijrichting in de Westenwindstraat zou een negatieve invloed hebben op het parkeren, omdat het de klanten van banketbakkerij De Baere zou uitnodigen om daar te komen parkeren in plaats van op de Heydenberglaan. Elke verandering zou in de eerste plaats gevolgen hebben voor de bewoners van de wijk.

Het is ondenkbaar om van de hele Crocqstraat een tweerichtingsstraat te maken, omdat er dan doorgaand verkeer zou komen. Bovendien zou tweerichtingsverkeer de verkeersveiligheid verminderen voor ouders en kinderen die naar het kinderdagverblijf gaan op het kruispunt met de Westenwindstraat. Dit zou de dubbele wachtrijen 's morgens doen toenemen. Anderzijds zou het gedeelte tussen de Westenwindstraat en de Georges Henrilaan eenrichtingsverkeer moeten worden.

- De wens om eerst op te treden tegen de snelheden die op de Georges Henrilaan worden gerealiseerd, werd herhaald. De meeste deelnemers steunden het voorstel voor Spaanse verkeerslichten.

- De wens werd geuit om een dialoog tussen de gemeente en de MIVB op gang te brengen om de MIVB-bestuurders eraan te herinneren de snelheidsbeperkingen in acht te nemen.

- Er wordt een alternatief voorgesteld: het plaatsen van borden "Behalve plaatselijk verkeer". Dit zou het verkeer in kleine straatjes kunnen ontmoedigen. Een bewoner voegt eraan toe dat routeplanners zoals Waze rekening houden met deze borden.

De heer Maingain zegt dat deze bewegwijzering over het algemeen alleen in gesloten ruimten wordt aangebracht. Het verbiedt derden niet de rijbaan te betreden en een aanhouding door een bevoegde ambtenaar kan alleen plaatsvinden wanneer de automobilist de rijbaan in kwestie betreedt. Dit maakt handhaving zeer moeilijk.

Wat de routeplanner-applicaties betreft, zou het effect van het bord variëren naar gelang van het aandeel van het verkeer op de betrokken wegen door de gebruikelijke

weggebruikers die hun route kennen en door bezoekers die een dergelijke applicatie gebruiken omdat zij het gebied niet kennen.

- Fietsers kunnen soms gevaarlijk zijn op de afdaling van de Westenwindstraat omdat ze zich niet altijd aan de snelheidsbeperking houden. Ouders die naar de kinderdagverblijven in de Crocqstraat gaan, passeren op bakfietsen en er is een merkbare kruising tussen fietsers en automobilisten. De wens werd geuit om de wegmarkeringen te verbeteren met het oog op de zichtbaarheid van fietsers.

De heer Maingain herinnert de vergadering eraan dat de verkeersregels voor iedereen gelden en dat gemeenschapswachten verantwoordelijk zijn voor de handhaving ervan.

De heer Matgen heeft het idee geopperd om van de Westenwindstraat eventueel een fietspad te maken en heeft de mening van de bewoners gevraagd.

- Er werd verzocht om een laatste alternatief voorstel: de installatie van snelheidsremmers in de wijk. Sommigen wezen er echter op dat uit de cijfers blijkt dat de snelheden over het algemeen worden nageleefd, en sommigen vreesden een toename van de geluidsoverlast als gevolg van het vertragen/versnellen. Bovendien zijn de Westenwindstraat en de Eveningenlaan al op regelmatige afstand van verkeersdrempels voorzien.

Wat de Georges Henrilaan betreft, zegt een inwoner dat er verkeersdrempels zijn op de Roodebeeklaan (Schaarbeek) voor de school Divin-Sauveur, ondanks de doortocht van de MIVB-bussen.

De heer Maingain deelt mee dat hij zich over deze zaak zal buigen. Na controle is het een kussen (cfr. opmerking van de heer Denys over dit onderwerp op blz. 1 van het pv)

#### **Conclusies door de heer Maingain:**

- Verbetering van de snelheidshandhaving op de Georges Henrilaan door het plaatsen van Spaanse lichten en flitspalen.
- Verander niet van rijrichting in de Westenwindstraat en de Eveningenlaan.
- Verbetering van de bestaande fietsmarkeringen. (Er zijn momenteel geen plannen om van de weg een fietspad te maken, aangezien fietsers geen moeite hebben om op hun plaats te komen). Met de huidige apparatuur kan de snelheid van fietsers niet worden gedetecteerd. Het is een kwestie van gezond verstand voor fietsers.

Het laatste punt dat moet worden verduidelijkt, blijft de eenrichtingsstraat aan het begin van de Crocqstraat. Daarom zal komend voorjaar gedurende 15 dagen een testfase plaatsvinden. Verandering van de bewegwijzering tijdens de winter is niet ideaal vanwege de verminderde zichtbaarheid. Tijdens deze testfase zullen analyses worden uitgevoerd en zal de mening van de politie worden gevraagd. De resultaten zullen vervolgens worden gepresenteerd op een bewonersvergadering om te beslissen of de maatregel moet worden voortgezet of geannuleerd.

Ter informatie: aangezien het einde van het jaar is, zijn de budgetten bijna uitgeput. De wegmarkeringen en de aankoop van een flitspaal kunnen pas voor volgend jaar worden gepland.

Een bewoner vraagt om een geluidsanalyse tijdens de testfase. De heer Matgen zegt dat wij helaas niet beschikken over de nodige apparatuur of de deskundigheid om de resultaten te analyseren. Dit is de verantwoordelijkheid van Leefmilieu Brussel. Het succes van dit verzoek kan derhalve niet worden gegarandeerd.

Er wordt verzocht maatregelen te nemen om de veiligheid te waarborgen van ouders die hun kinderen bij het kinderdagverblijf afzetten. Een drop-off systeem zou kunnen worden bestudeerd.

Ten slotte wordt de aandacht van de gemeente gevestigd op de verbetering van de verkeersdoorstroming op de Georges Henriiaan door in te grijpen in de leveringszones.

- In de Georges Henriiaan zijn inderdaad verschillende leveringszones ingericht, maar gezien de smalle weg, het verkeer en de druk die op de bezorgers wordt uitgeoefend, doet de gemeente haar best om het verkeer vlotter te laten verlopen en hen door controles te disciplineren.

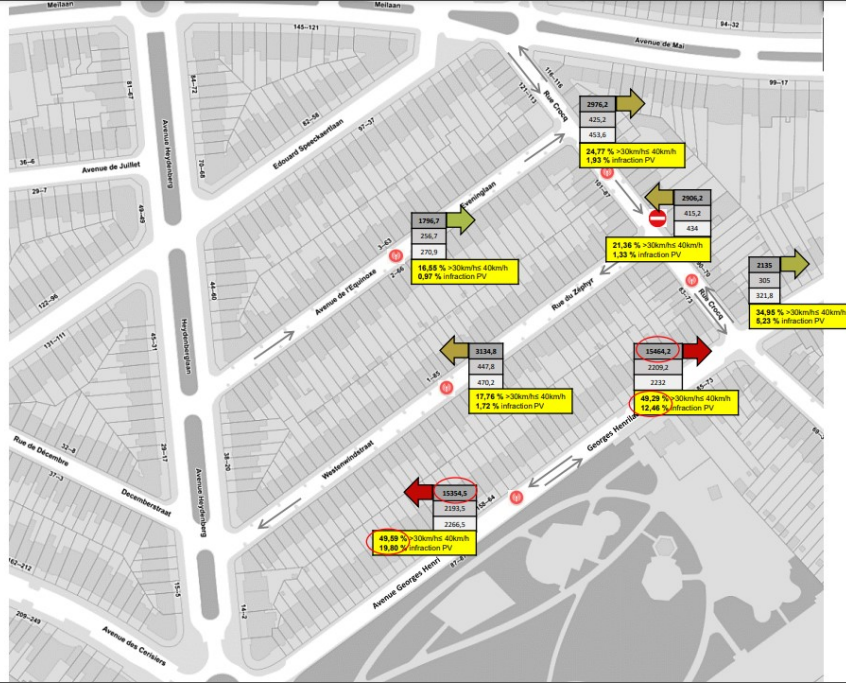
Einde van de vergadering om 20u50.

Situation actuelle

Ordre de lecture des tables

1. Véhicules/semaine
2. Véhicules/jour
3. Véhicules/jour scolaire

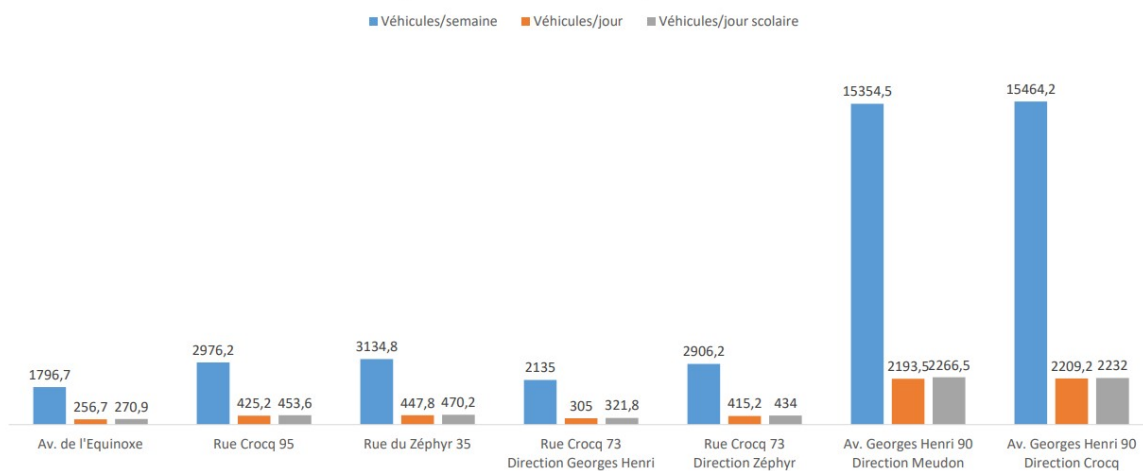
Fréquentation



(Non-)respect de la limitation de la vitesse par voirie



# Fréquentation par voirie

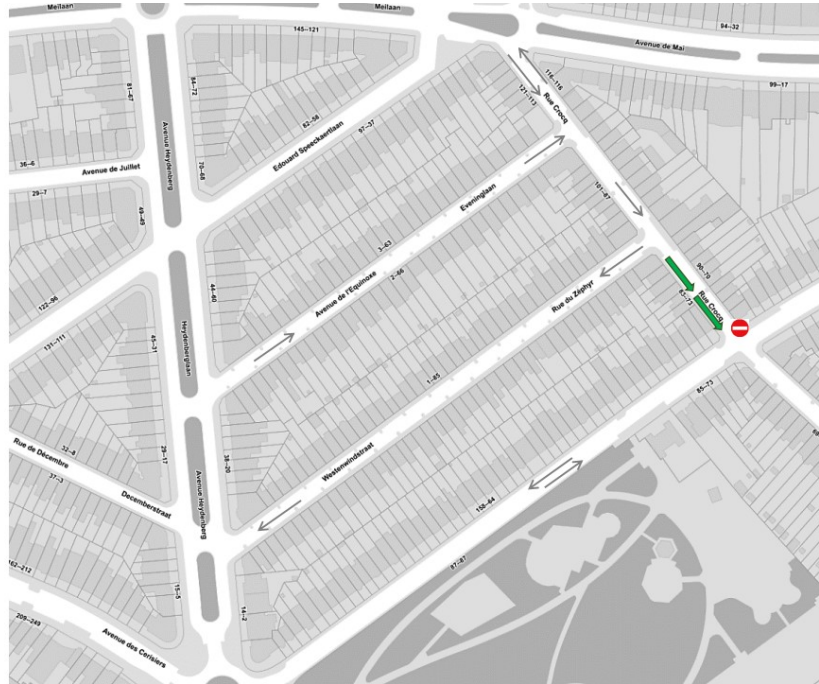


Plan de circulation actuel

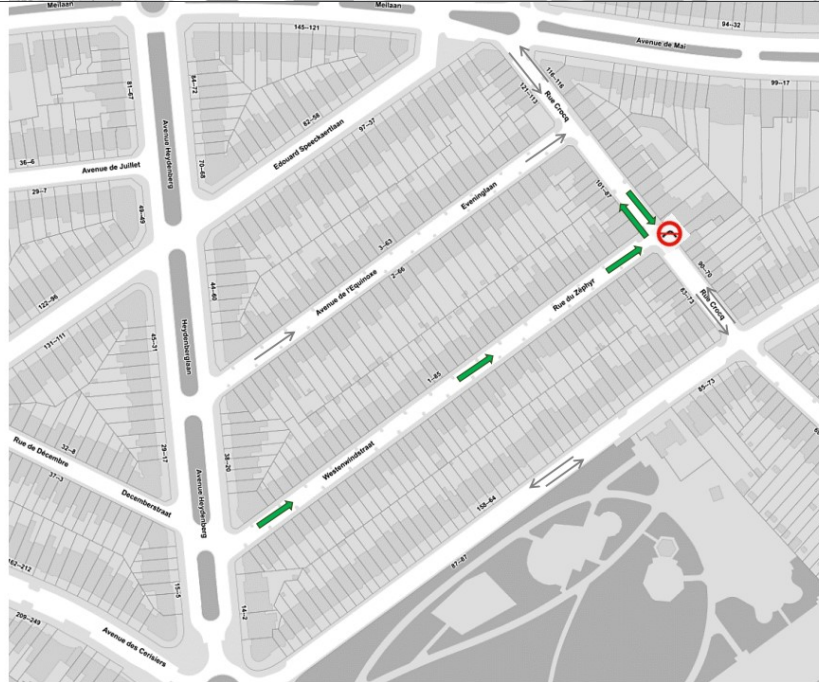




Situation projetée 1.  
Proposition initiale



Situation projetée 2.



Situation projetée 3.

