

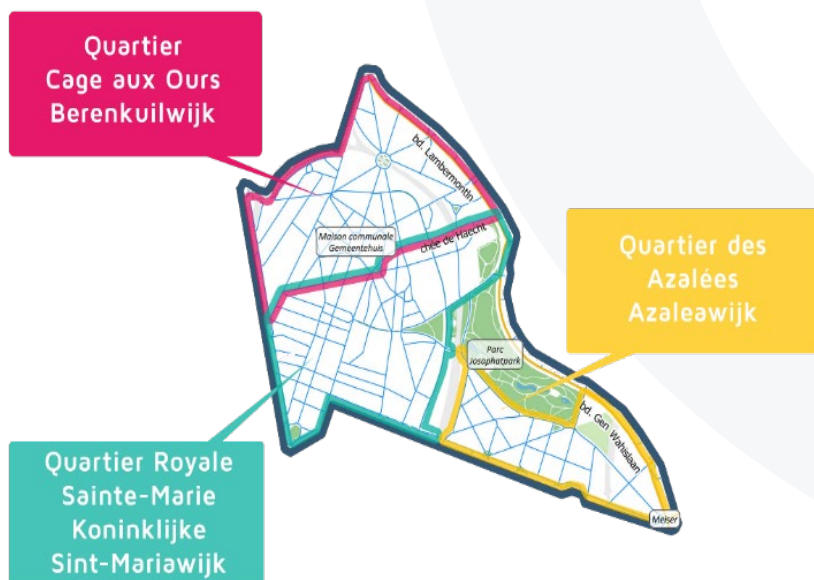
Gemeente Schaarbeek

GOOD MOVE

Lokaal mobiliteitscontract "Colignon-Josafat"

Beoordelingsrapport van de Koninklijke Sint-Mariawijk

April 2024



ADMINISTRATIEVE FOLLOW-UP

DIENST MOBILITEIT

JULIEN FOCANT

AMÉLIE GRÉGOIRE

FRANÇOIS DEGÉE

ANDREAS PAULS

BUREAU 2.23

GEMEENTEHUIS

A.	GESCHIEDENIS.....	5
B.	INLEIDING	6
C.	VERKEERSMAATREGELEN EN INRICHTINGEN.....	6
C.1.	Duidelijke doelstellingen.....	6
	C.1.1. De regels van het "Good Move"-plan.....	6
	C.1.2. De Koninklijke Sint-Mariawijk: Gediversifieerde verkeersknooppunten	8
	C.1.3. De Koninklijke Sint-Mariawijk: Diagnose	10
C.2.	Een burgerproces in volle pandemie	13
C.3.	Aangepaste inrichtingen	15
	C.3.1. Een aangepaste en gesynchroniseerde kalender	15
	C.3.2. Concrete maatregelen.....	15
D.	VERKEERSTELLINGEN: HOEVEEL MENSEN ZIJN ER OP DE WEG?	19
D.1.	Methodologische overwegingen	19
D.2.	Waardevolle en samenhangende autocijfers.....	21
	D.2.1. De driehoek Koninginneplein	21
	D.2.2. Via de Haachtsesteenweg en de Koninklijke Sint-Mariastraat	23
	D.2.3. In de buurt van de Louis Bertrandlaan en de Voltairelaan	25
	D.2.4. Rond het Poggeplein	26
	D.2.5. Een evenwichtige balans en mogelijke verklaringen	28
D.3.	Goed gebruikte fietsinfrastructuur	29
	D.3.1. Methodologische overwegingen	30
	D.3.2. De Koninklijke Sint-Mariastraat	30
	D.3.3. Louis Bertrandlaan	31
	D.3.4. Voltairelaan	32
	D.3.5. Stijging van het aantal fietsers	33
E.	REISTIJD MET DE AUTO: DUUR VAN HET TRAJECT	33
E.1.	Methodologische overwegingen	33
E.2.	Enkele gebruikelijke routes	34
	E.2.1. Via de Paul Deschanellaan.....	34
	E.2.2. Via de Louis Bertrandlaan.....	35
	E.2.3. Via de Paleizenstraat	38
	E.2.4. De Haachtsesteenweg	39
	E.2.5. Meiser bereiken via de Rogierstraat en de Rogierlaan.....	40
E.3.	Een verbeterende situatie.....	41
F.	OPENBAAR VERVOER: GEVOLGEN VOOR DE BUSLIJNEN	42
F.1.	De prestaties van de MIVB	43
	F.1.1. De reistijden verbeteren.....	43
	F.1.2. Commerciële snelheid: Een permanente uitdaging in een stedelijke omgeving	47
	F.1.3. Gestaaq beter	49
F.2.	De Lijn.....	50
G.	GEVOLGEN VOOR DE HANDEL: WAT IS DE ROL VAN ONZE HANDELAARS?	51

G.1. Shopperonderzoeken.....	51
G.1.1. "Klein Anatolië"	51
G.1.1. "Josafat"	53
H. FEEDBACK VAN DE POLITIE.....	54
I. FEEDBACK VAN DE DBDMH.....	55
J. FEEDBACK VAN NET BRUSSEL.....	55
K. FEEDBACK VAN DE GEMEENSCHAPSWACHTEN	55
L. FEEDBACK VAN DE BEWONERS: DE MENING VAN DE SCHAARBEKENAREN	56
L.1. Omwonenden.....	56
L.2. Fietsers.....	58
L.3. Voetgangers.....	59
M. UITSTOOT EN LAWAAI: STATUS VAN DE MILIEUVERVUILING	61
M.1. Uitstoot.....	61
M.2. Lawaai.....	61
N. WAARNEMINGEN OP HET TERREIN VAN DE DIENST MOBILITEIT	61
O. AANBEVELINGEN EN STOF TOT NADENKEN.....	62
O.1. Oplossingen voor de Poststraat.....	63
O.1.1. Omkering van het eenrichtingsverkeer	63
O.1.1. Variant: Een modale filter ter hoogte van het Lehonplein	65
O.2. Een verbetering voor de Rubensstraat	67
O.2.1. Verschillende bestudeerde scenario's.....	67
O.2.2. Het oostelijke deel van de Rubensstraat wordt eenrichtingsverkeer.....	68
O.3. Op de Haachtsesteenweg tussen Sint-Maria en Robiano	70
O.3.1. Werken aan het optimaliseren van verkeerslichten.....	70
O.3.2. 'Voorrang verlenen' invoeren.....	70
O.3.3. De mogelijkheid onderzoeken om de leveringszones uit te breiden.....	71
O.4. Aanvullende voorstellen en denkpistes	71
O.4.1. De Deschanellaan mag niet vergeten worden.....	71
O.4.2. Een comfortabeler wegdek	72
O.4.3. Kleur	72
O.4.4. Creatie van een fietszone	73
O.4.5. Een Robiano-halte die binnenkort aan de normen beantwoordt	74
O.4.6. Berlijnse kussens voor meer veiligheid.....	75
O.4.7. Een enigszins verdwaalde GPS	75
O.4.8. Afwijkingen voor Net Brussel	75

P. BIJLAGEN	78
Q.1.1. Kaarten van de evolutie van de tellingen	78
Q.1.2. Kaarten met de reistijden	84
Q.1.3. Kaarten met MIVB-gegevens	91
Q.1.4. Barometerkaarten voor voetgangers	97
Q.1.5. De drie scenario's voor de Rubensstraat	98

A. GESCHIEDENIS

Alvorens te beginnen met de analyse van de maatregelen die in de Koninklijke Sint-Mariawijk werden geïmplementeerd, is het de moeite waard om de context en de geschiedenis van de beslissingen van het College in verband met de implementatie van het Lokaal Mobiliteitscontract "Colignon - Josafat" en zijn verbanden met dit deelnetwerk in herinnering te brengen. Ter herinnering:

- In juni 2019 werd het ontwerp van het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move in eerste lezing goedgekeurd door de Gewestregering;
- Het openbaar onderzoek van dit project vond plaats van juni tot oktober 2019. Tijdens deze vier maanden konden de burgers en de gemeente hun bijdrage leveren en hun mening geven;
- Op 28/10/2019 werd de gemeente door Brussel Mobiliteit uitgenodigd om deel te nemen aan de oproep tot kandidaturen voor de Lokale Mobiliteitscontracten 2019-2024;
- Op 05/03/2020 keurde de Ministerraad in tweede lezing de definitieve versie van het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move goed;
- Op 10/03/2020 keurde het College het kandidaatsdossier goed en gaf het de dienst Mobiliteit opdracht om het dossier naar de gewestelijke administratie te sturen;
- Op 25/08/2020 heeft **het College vastgesteld dat het dossier van de gemeente in het kader van de oproep tot kandidaturen "Lokale Mobiliteitscontracten 2019-2024" door de Gewestregering is aanvaard** en dat de gemeente een van de eerste vijf contracten zal zijn die in het Brussels Gewest zullen worden uitgevoerd;
- Op 05/01/2021 nam het College nota van de selectie van de adviesbureaus Stratec, Espaces-Mobilités en EcoRes om de gemeente en Brussel Mobiliteit bij te staan bij de uitvoering van het LMC "Colignon - Josafat" en keurde het het burgerparticipatieproces goed dat tijdens de diagnosefase van het LMC zal worden uitgevoerd;
- Op 23/02/2021 keurde de Raad het project voor de herinrichting van het deel van de Haachtsesteenweg tussen het Koninginneplein en de Rogierlaan goed;
- Op 25/01/2022 keurde het College het **nieuwe verkeersplan van het netwerk "Colignon - Josafat"** goed;
- Op 24/05/2022 keurde het College het **eindverslag van de LMC-studie "Colignon - Josafat"** goed;
- Op 31/05/2022 keurde het College het uitvoeringsschema voor de deelnetwerken Koninklijke Sint-Maria en Berenkuil goed;
- Op 23/08/2022 keurde het College het markeringsplan van de MIVB "Rogier" en "Haacht" goed;
- Op 29/11/2022 keurde het College de **structuur van de beoordelingsverslagen** van de deelnetwerken Azalea, Koninklijke Sint-Maria en Berenkuil goed.

B. INLEIDING

Het doel van dit verslag is om een beoordeling voor te leggen van de maatregelen die genomen werden binnen de Koninklijke Sint-Mariawijk in het kader van het lokale mobiliteitscontract "Colignon - Josafat" (LMC). Na een overzicht van de doelstellingen en de uitgevoerde inrichtingen, zullen we de verkeersstellingen en reistijden voor en na de invoering en implementatie van het LMC onderzoeken. Er zal trouwens ook bijzondere aandacht worden besteed aan de prestaties van het openbaar vervoer (commerciële snelheid en regelmaat). De feedback van verschillende organisaties (Politie, DBDMH, Gemeenschapswachten) en van buurtbewoners en fietsverenigingen zal worden gebruikt om het in kaart brengen van deze analyse te voltooien. Tot slot geeft een conclusie met een opsomming van de punten die verbeterd zijn en de punten die voor verbetering vatbaar zijn, een samenvatting van de huidige situatie. In dit rapport worden er aanbevelingen en denkpistes voorgesteld om de nog resterende pijnpunten in de Koninklijke Sint-Mariawijk mogelijk te verbeteren.

C. VERKEERSMAATREGELEN EN INRICHTINGEN

C.1. Duidelijke doelstellingen

C.1.1. De regels van het "Good Move"-plan

Het "Good Move"-plan is het Gewestelijk Mobiliteitsplan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het werd in 2020 door de Brusselse regering goedgekeurd en definieert de belangrijkste beleidsrichtlijnen op het gebied van mobiliteit. Van de zes hoofdthema's van het plan¹ hebben de principes "Good Neighbourhood" en "Good Network" tot doel de mobiliteit in de wijken te beheren, de levenskwaliteit van de buurtbewoners te verbeteren en de verschillende vervoersnetwerken op een efficiënte manier te organiseren. Om deze doelstellingen te bereiken, is een systeem voor gedeeld weggebruik bedacht en opgezet dat gebaseerd is op twee fundamentele concepten: een hiërarchie van vervoerswijzen (in volgorde van prioriteit: Voetganger, Fiets, Openbaar Vervoer, Auto, Vrachtwagen) en een Multimodale Wegenspecialisatie (MWS)² die er als volgt uitzien:



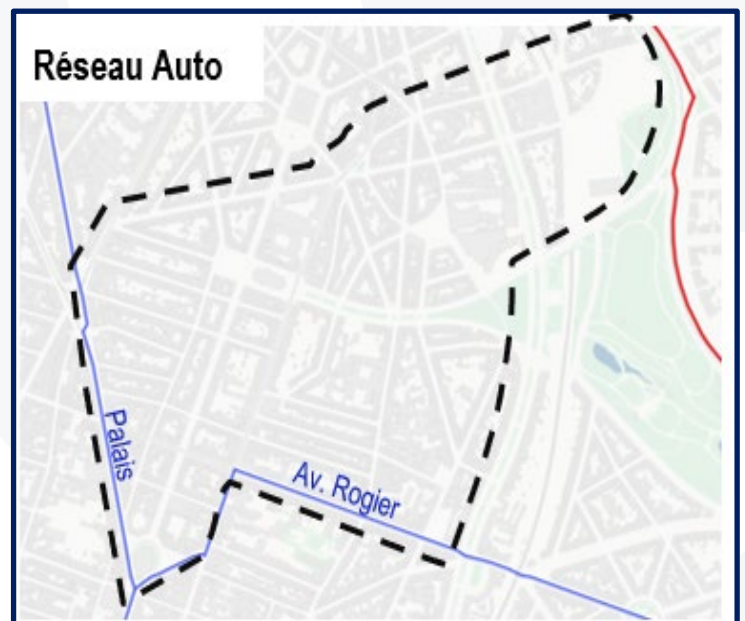
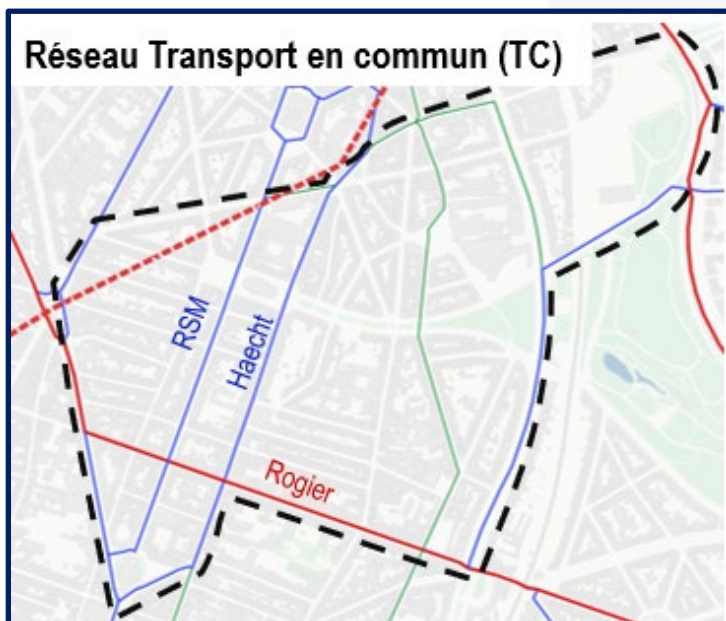
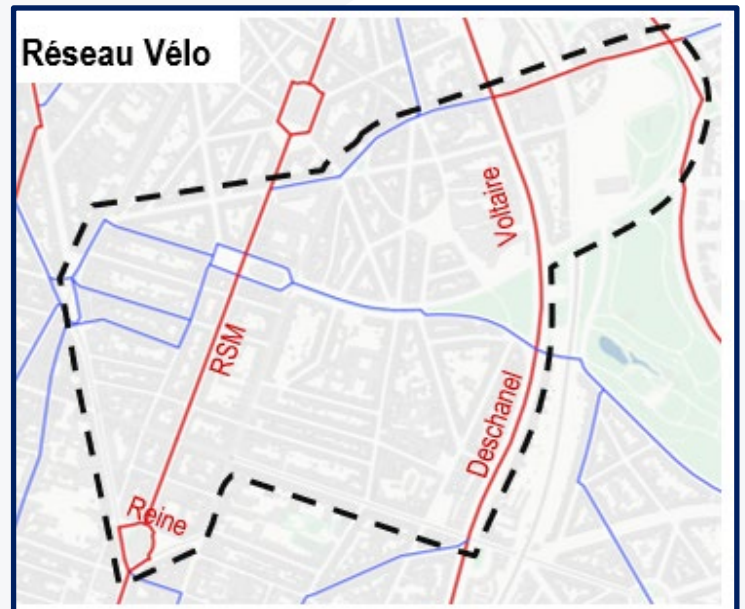
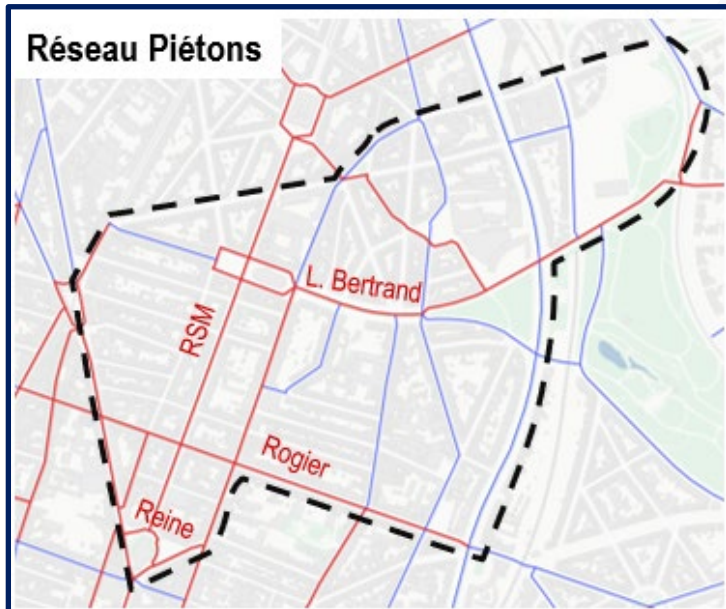
(Bron : Brussel Mobiliteit)

Drie niveaus, gekoppeld aan de verschillende verplaatsingswijzen, bepalen de rol van elke weg binnen een gestructureerd netwerk van openbare ruimten (bijvoorbeeld: Fiets COMFORT, Auto PLUS, OV COMFORT). Dit type ontwikkeling maakt het

¹ Ga voor meer informatie naar deze website: [Good Move | Brussel Mobiliteit \(mobilite-mobiliteit.brussels\)](https://www.mobilite-mobiliteit.brussels)

² Raadpleeg deze webpagina voor meer informatie over de weghiërarchisering en wegenspecialisatie: [Weghiërarchisering en wegenspecialisatie - Gids van de openbare ruimte in Brussel \(publicspace.brussels\)](https://www.mobilite-mobiliteit.brussels)

mogelijk om rustige wijken te creëren³, verbonden door structurerende intermodale assen⁴ met efficiënt openbaar vervoer en een vlottere verkeersdoorstroming. Om deze "kalmering" mogelijk te maken, is een van de regels om doorgaand verkeer⁵ van auto's en vrachtwagens over te hevelen naar de PLUS- en COMFORT-wegen voor auto's en vrachtwagens, zodat de wijkwegen veiliger worden en voornamelijk beschikbaar blijven voor de omwonenden en andere vormen van vervoer. De volgende diagrammen tonen de voetgangers-, fiets-, openbaarvervoer- en autonetwerken in de Koninklijke Sint-Mariawijk.



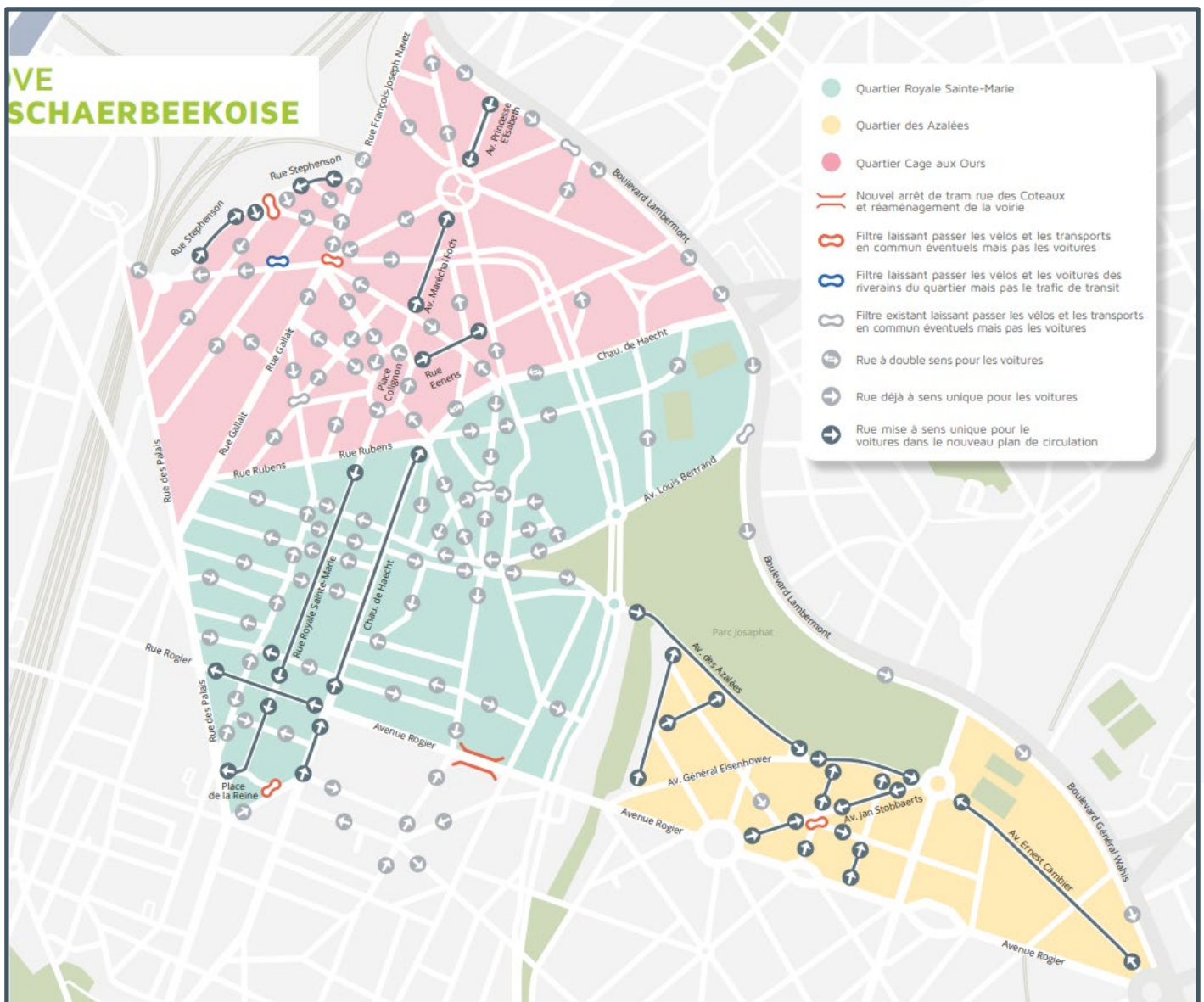
Deze kaarten geven de MWS van de voetgangers-, fiets-, openbaarvervoer- en autonetwerken weer. Rood staat voor "PLUS"-statuut, blauw voor "COMFORT"-netwerk (Bron : Brussel Mobiliteit).

³ Een rustige wijk is een gebied dat begrensd wordt door grote wegen waar alleen bewoners, hun bezoekers, werknemers en zakelijke klanten er nog belang bij hebben om het gebied met de auto te bereiken. Transitvoertuigen waarvan de bestemming niet binnen dit gebied ligt, doen er goed aan dit gebied te vermijden of hun vervoerwijze te wijzigen.

⁴ De term "intermodaal" verwijst naar de verschillende vervoermiddelen.

⁵ Doorgaand verkeer wordt gedefinieerd als verkeer dat het bestudeerde gebied niet als herkomst noch als bestemming heeft (met uitzondering van korte stops).

De gemeente Schaarbeek heeft interesse getoond in de verschillende gewestelijke initiatieven en heeft daarom in 2020 een Lokaal Mobiliteitscontract aangevraagd voor het gebied "Colignon - Josafat". Dit LMC omvatte de Azalea-, Berenkuil- en Koninklijke Sint-Mariawijken (in vaktiaal ook wel "deelnetwerken" genoemd). Deze verdeling in deelnetwerken bleek verstandig gezien de specifieke geografische, sociologische en commerciële kenmerken van deze drie wijken.

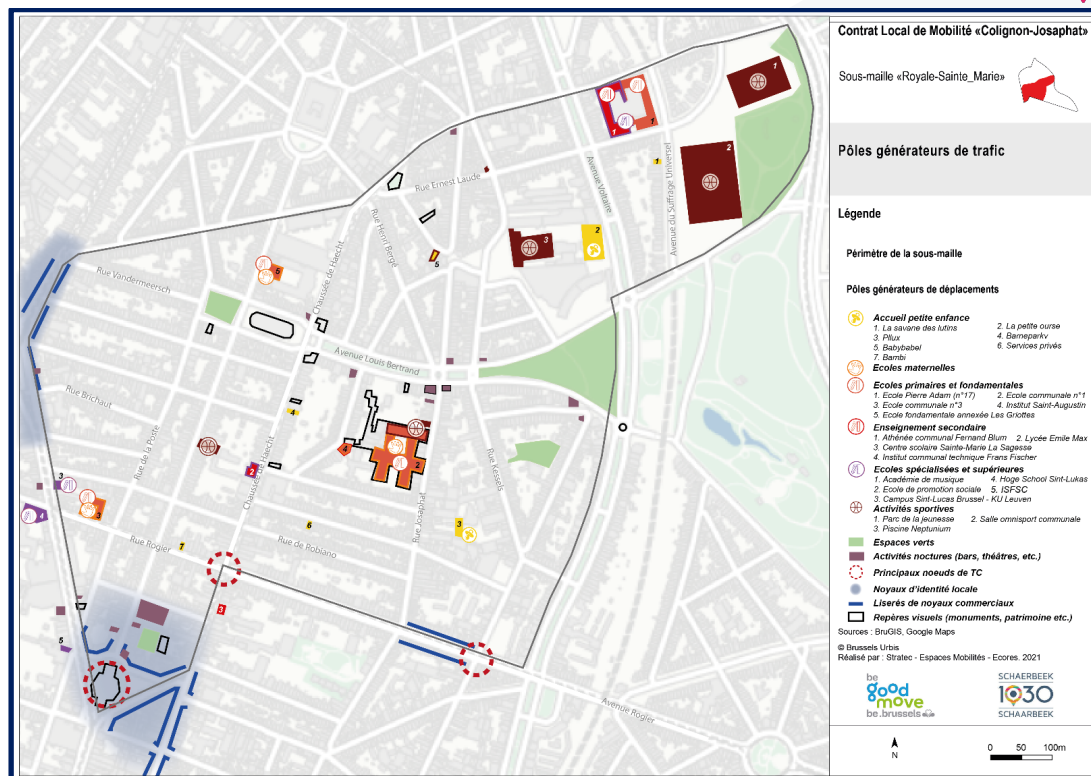


Kaart met de verdeling van het "Colignon-Josafat"-netwerk in drie deelnetwerken (Bron: Gemeente Schaarbeek).

C.1.2. De Koninklijke Sint-Mariawijk: Gediversifieerde verkeersknooppunten

In de Koninklijke Sint-Mariawijk bestaan er vandaag talrijke verkeersknooppunten naast elkaar. Dit zijn plaatsen (gebouwen, pleinen, straten) die gewoonlijk verkeer genereren, ongeacht de vervoerwijze, het tijdstip van de dag of het type gebruiker (omwonenden, winkelend publiek, schoolkinderen, bezorgers). Meer in het bijzonder merken we:

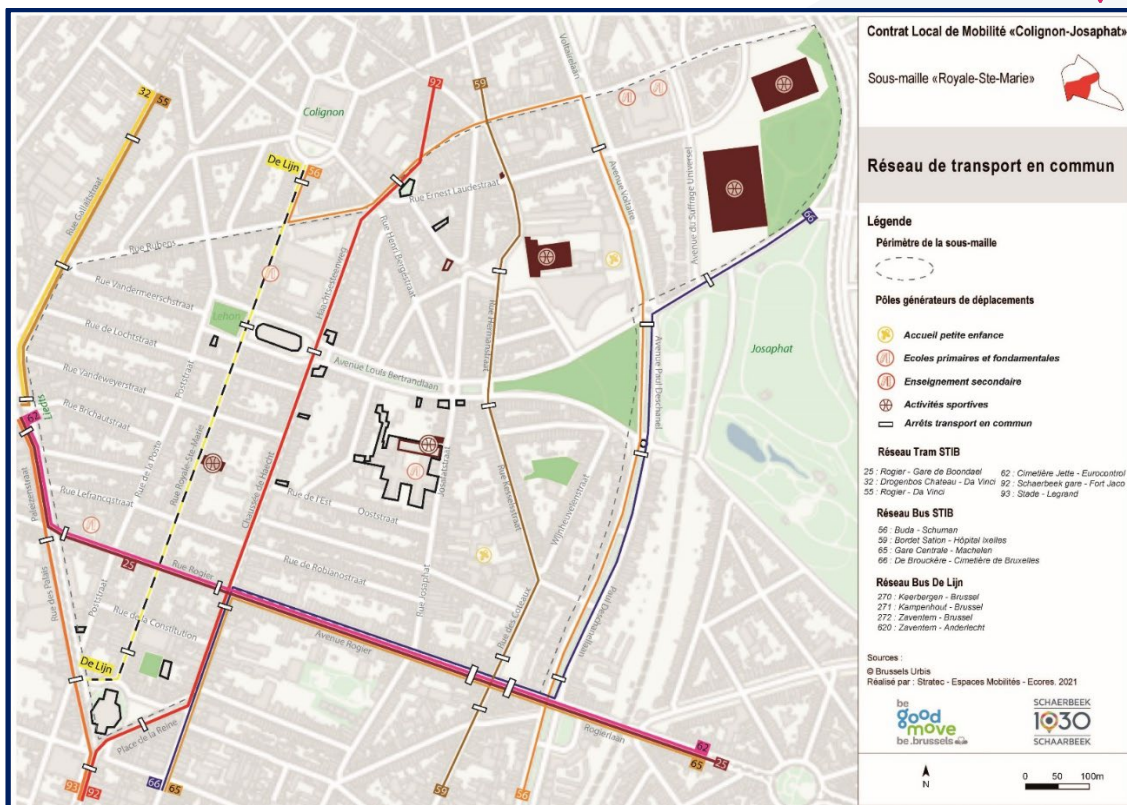
- Talrijke winkelstraten in het zuiden van de wijk (Rogierstraat, Koninginneplein).
- Een hoge dichtheid aan scholen en kinderdagverblijven.
- Sportfaciliteiten in het noorden (met name het Neptunium-zwembad).
- Organiseren van nachtelijke activiteiten (Koninklijke Sint-Mariastraat, Louis Bertrandlaan).



Kaart met de belangrijkste verkeersgeneratoren in de Koninklijke Sint-Mariawijk in 2021 (Bron: Gemeente Schaarbeek)

De wijk wordt ook doorkruist door talrijke openbaarvervoerlijnen. Vier MIVB-buslijnen (B56, B59, B65 en B66) en een uitgebreid tramnetwerk (T25, T62, T92) lopen door de wijk. De Lijn verzorgt ook verschillende buslijnen (270, 271, 272 en 620). De meeste van deze belangrijke tram- en buslijnen rijden in gemengd verkeer tussen het autoverkeer. In verband met de hierboven voorgestelde MWS:

- Trams 25 en 62 en bus 65 rijden in de Rogierlaan, die als "OV PLUS" wordt gekenmerkt.
- Bus 56 gebruikt de Paul Deschanellaan, die als "OV COMFORT" wordt omschreven.
- Tram 92 en bussen 56, 65 en 66 maken gebruik van een deel van de Haachtsesteenweg, die als "OV COMFORT" wordt beschouwd.
- De bussen van De Lijn zijn oorspronkelijk geconcentreerd op de Koninklijke Sint-Maria-as die ook als "OV COMFORT" is geklasseerd.



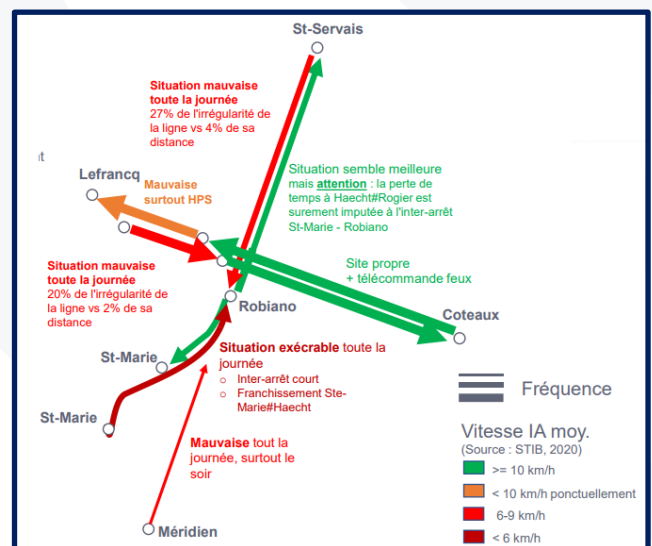
Kaart met het openbaarvervoernetwerk in de Koninklijke Sint-Mariawijk in 2021 (Bron: Gemeente Schaarbeek)

C.1.3. De Koninklijke Sint-Mariawijk: Diagnose

Bij het nauwkeuriger bestuderen van deze twee kaarten en op basis van een verfijnde analyse van het gebied kunnen verschillende vaststellingen op het vlak van mobiliteit en verkeer gedaan worden ⁶:

1. Er is duidelijk veel doorgaand verkeer. Het kruispunt tussen de Haachtsesteenweg, de Rogierstraat en de Rogierlaan is een probleemgebied voor het verkeer. Hierdoor ontstaan er immers lange files voor alle vervoerwijzen.
2. Deze grote files verminderen de regelmaat en de commerciële snelheid van de trams en bussen die deze assen in beide richtingen gebruiken. De kruispunten Haacht#Rogier, Koningin#Haacht en Rogier#Paleizen zijn zwarte punten voor het openbaar vervoer. Dit alles leidt tot zeer lage snelheden voor het OV (soms met een gemiddelde van minder dan 6 km/u in 2019) en stiptheidsproblemen voor deze drukke lijnen⁷:

- a. De situatie is bijzonder slecht voor de T92 vanaf de Sint-Maria-halte tot de Robiano-halte.
- b. De T92 ondervindt ook moeilijkheden tussen de haltes Sint-Servaas en Robiano.

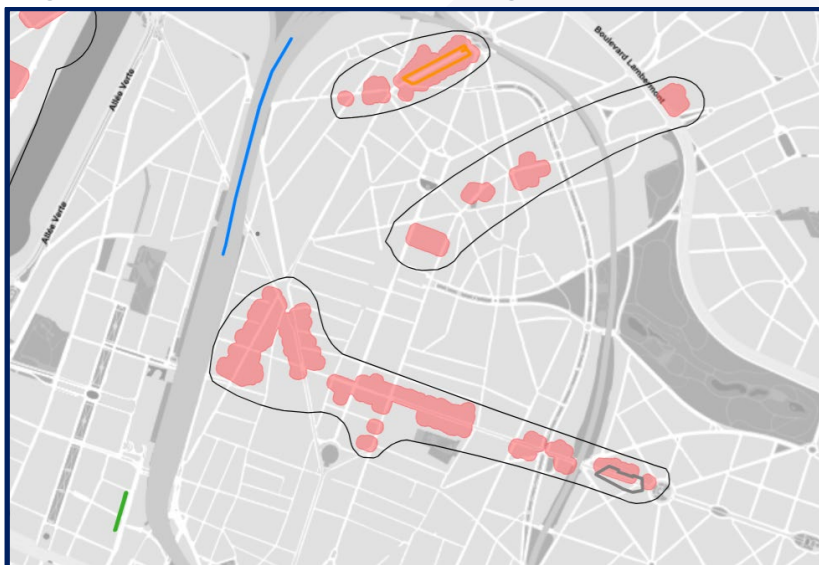


Bron : MIVB

⁶ 2022_01_28-GOOD-MOVE-NL-RGB-opti.pdf (1030.be) voor nauwkeurige documentatie over het Azalea-deelnetwerk, geraadpleegd op 24 februari 2023.

⁷ De tabel in de rechterbovenhoek is een werk van de MIVB.

- c. De hele dag door presteert de T25 slecht tussen de haltes Lefrancq en Robiano.
3. Als gevolg hiervan werd veel lawaaihinder vastgesteld in de Rogierlaan, een dichtbevolkte weg die een akoestisch zwart punt vormt⁸. Wat geluidsoverlast betreft, is het ook slecht gesteld met de Haachtsesteenweg.



Deze kaart uit 2016 geeft de akoestische zwarte punten weer in het "Colignon-Josafat"-gebied. De Rogierlaan (van het Weldoenersplein tot de Rogierstraat) en de Haachtsesteenweg (in het verlengde van het Poggeplein) zijn gemarkeerd (Bron: Leefmilieu Brussel).

4. De veiligheid en het comfort van voetgangers en PBM moeten worden verbeterd in de Rogierstraat, het Koninginneplein en de Haachtsesteenweg door hen de status "VOETGANGERS PLUS" te geven. Een klantenonderzoek dat hub.brussels in februari en maart 2022 heeft uitgevoerd, wijst op zeer veel voetgangersverkeer (tot 7.000 voetgangers op een zaterdag van 10.00 tot 19.00 uur)⁹. Deze gegevens bevestigen de cartografie van de voetgangerstellingen uitgevoerd door hub.brussels in september 2021 (tussen 5.500 en 6.300 voetgangers doorkruisten deze zone per dag¹⁰) en juni 2019 (tot 9.000 voetgangers/dag).



Screenshot ter illustratie van het gebrek aan openbare ruimte voor voetgangers en PBM op de Haachtsesteenweg (ter hoogte van nummer 162) in december

⁸ Akoestische zwarte punten zijn bewoonde zones waar zich een concentratie van geluidsbronnen voordoet en/of een hoog aantal klachten wegens geluidshinder wordt geregistreerd (Akoestische zwarte punten | Burger - Leefmilieu Brussel)

⁹ Een meer gedetailleerde analyse van deze studie is beschikbaar in hoofdstuk G.1.

¹⁰ Zie de economische en commerciële atlas van hub.brussels en het hoofdstuk over Schaarbeek.

2020 (Bron: Google Maps)

5. Het SVC2¹¹ werd in 2017 gelanceerd en heeft als doel het Koninginneplein rustiger te maken en te herkwalificeren. Meer specifiek waren de doelstellingen van het project om:
- Het herenigen van een gebied dat momenteel versnipperd is door rijbanen en tramhaltes.
 - Het heraanleggen van een voorplein voor de Koninklijke Sint-Mariakerk.
 - Hergroeperen van de tramhaltes van lijnen 92 en 93 in de Koningsstraat.
 - Het plein verbinden met de gevels aan de noordwestkant van het plein.



Screenshot ter illustratie van de versnippering van de openbare ruimte ten noorden van het Koninginneplein in maart 2021 (Bron: Google Maps)

6. De Koninklijke Sint-Mariastraat is een Fiets PLUS-as. Haar rol als fietsGEN¹² en haar Fiets PLUS-statuuut moeten daarom geconcretiseerd worden door de inrichtingen aan te passen en de fietsbaarheid te garanderen.



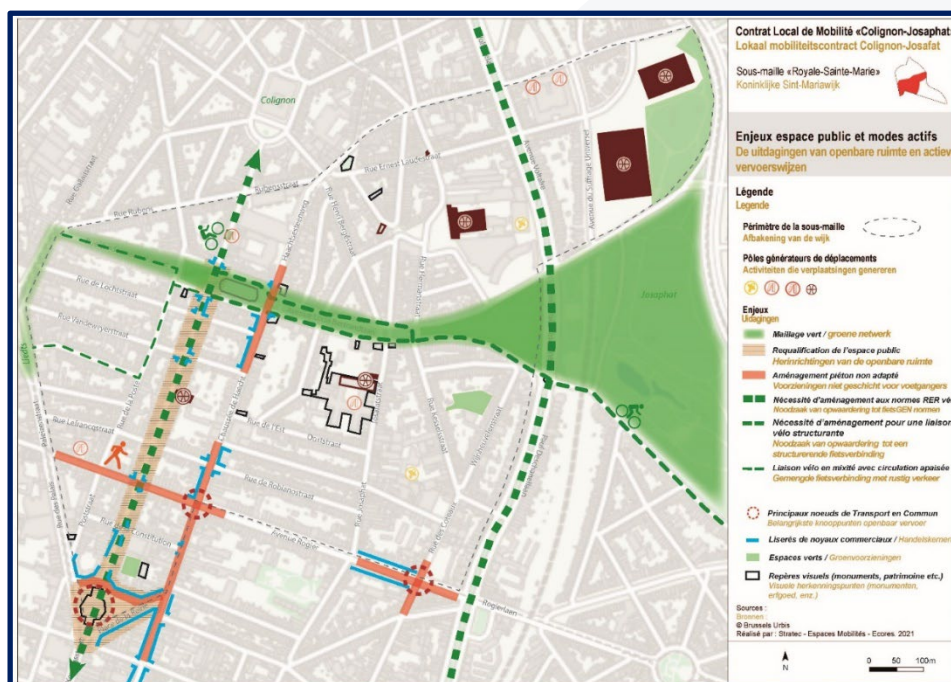
Screenshot illustreert dat fietsen in de Sint-Mariastraat (ter hoogte van 164) niet comfortabel is in mei 2022 (Bron: Google Maps)

7. De Koninklijke Sint-Mariawijk wordt omringd door talrijke scholen, kinderdagverblijven en sportfaciliteiten (te zien op de kaart "vervoersknooppunten" hierboven). In dergelijke gevallen is het raadzaam om inrichtingsmaatregelen te nemen om de veiligheid te verbeteren.

¹¹ Het stadsvernieuwingscontract Brabant-Noord-Sint-Lazarus (SVC2) bestaat uit een reeks operaties om stadswoningen nieuw leven in te blazen, de openbare ruimte en de cohesie te herkwalificeren. Het SVC2, dat in 2017 werd gelanceerd en eind 2022 werd afgewerkt, maakte deel uit van de eerste reeks SVC die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden gelanceerd ([Home - RenovaS](#) voor meer informatie).

¹² Voor meer informatie over het fietsGEN: [Het fietsGEN | Brussel Mobiliteit \(mobilite-mobiliteit.brussels\)](#)

8. Het laatste punt betreft de noodzaak om het groene netwerk tussen het Lehon- en het Liedtsplein en het Josafatpark te verbeteren.



Kaart met alle geïdentificeerde problemen in de Koninklijke Sint-Mariawijk in 2021 (Bron: Gemeente Schaarbeek).

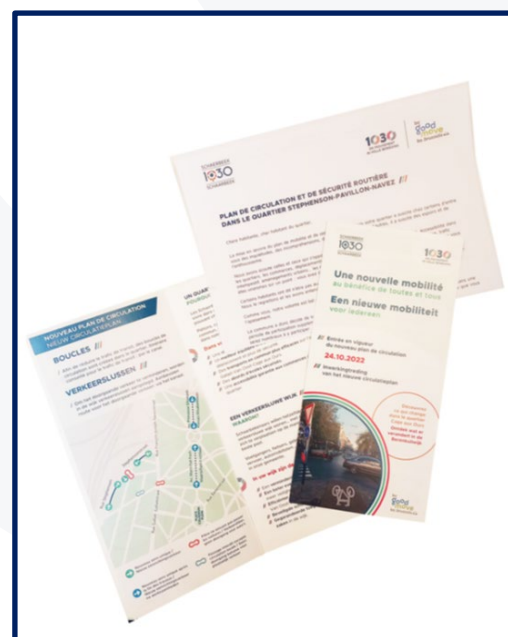
C.2. Een burgerproces in volle pandemie

Parallel aan het onderzoek en de kwalitatieve en kwantitatieve analyse die in 2021 en 2022 wordt uitgevoerd, werd er een inspraakproces voor de omwonenden van de wijk ontwikkeld. Het doel was tweeledig:

1. Luisteren naar en begrijpen van vragen en zorgen van burgers.
2. De diagnose aanvullen met observaties en opmerkingen van omwonenden (gebruikers, winkeliers, werknemers).

Het centrale mechanisme van dit proces is gebaseerd op twee gebieden¹³. Ten eerste is er een raadgevende website¹⁴ en een e-mailadres¹⁵ om de toegang tot informatie te vergemakkelijken en alle gedachten over mobiliteit op papier te kunnen zetten. Ten tweede werden er drie bijeenkomsten georganiseerd op de volgende data:

- Donderdag 4 februari 2021: Op deze eerste openbare vergadering meldden 70 van de 213 geregistreerde personen zich aan (een deelnamepercentage van 33%);
- Donderdag 25 maart 2021: Op deze tweede openbare vergadering meldden 35 van de 215 geregistreerde personen zich aan (een deelnamepercentage van 16%);



¹³ Voor meer informatie over de burgerprocedure: [PowerPoint-presentatie \(1030.be\)](https://www.1030.be/powerpoint-presentatie)

¹⁴ <https://goodmove.1030.be/>

¹⁵ Goodmove@1030.be

- Dinsdag 15 februari 2022: Op deze derde en laatste openbare vergadering meldden 80 van de 321 geregistreerde personen zich aan (een deelnamepercentage van 25%)

Gezien de gezondheidsbeperkingen in verband met de Covid-19 crisis, werd publieke toegang tot de vergaderingen online georganiseerd via het Zoom-platform. Het doel van deze workshops was om een forum te bieden voor discussie en het delen van informatie. Deze bijeenkomsten waren dus voor iedereen toegankelijk. Sommige deelnemers woonden trouwens alle bijeenkomsten bij. De gemeente verspreidde informatie over de inschrijving via huis-aan-huis-bladen, artikels in de krant Schaarbeek Info en berichten op sociale netwerken. De toegangslink werd diezelfde avond ook gedeeld op sociale netwerken om het voor de laatste mensen gemakkelijker te maken om verbinding te maken.

SCHAARBEEK WIL HAAR INWONERS BIJ HET PROJECT BETREKKEN!

Nu de basisprincipes voor het hele gewest zijn vastgesteld, is het aan de gemeenten om ze in hun mobiliteitsbeleid te integreren. **Met dit plan kunnen we lokaal aan de slag. De eerste maanden van 2021 liggen al voorstellen op tafel die we bespreken met jullie, de inwoners. De ambitie is meer veiligheid voor alle weggebruikers en gezonde lucht**, zegt Adelheid Byttebier, Schepen van Mobiliteit.

De wijk Collignon-Isophat werd op verzoek van de gemeente als prioritaire wijk aangeduid en is een van de eerste vijf wijken die het voorwerp uitmaken van een mobiliteitsstudie in Brussel. Deze maas werd verdeeld in drie wijken: Koninklijke Sint-Maria, Berenskaal en Azalea. Ze worden elk afzonderlijk en bijna tegelijkertijd bestudeerd.

WE REKENEN OP UW PARTICIPATIE!
De bewoners van Collignon-Isophat zullen participeren aan de inschrijving van het Good Move-plan in hun wijk.
De gemeente zal samen met de bewoners naderkenk over de verbetering van de levenskwaliteit in deze wijken, in overeenstemming met het Good Move-plan. Daarom wordt u uitgenodigd om deel te nemen aan de besprekingen (in videoconferentie) van het versieplan, de inschrijving van de openbare ruimte, het straatmeubilair, de gemeenschappelijke ruimtes enzovoort.

Voor elke verkeerswijk verloopt de participatie van de burgers in drie stappen:
> 1^e avond: algemene voorstelling van Good Move en van de diagnose voor de wijk
> 2^e avond: informatie en debat over de verschillende mogelijkheden van de wijk
> 3^e avond: voorstelling van het scenario dat zal worden uitgevoerd

Deze avonden zijn bedoeld voor bewoners, handelaars, verenigingen en al wie in de wijk actief is. Schrijf u in via:
• www.1030.be/goodmove
• goodmove@1030.be
Hier zijn de data van de eerste participatie-avonden voor elke wijk:
> Koninklijke Sint-Maria: 4 februari van 19 tot 22 uur
> Berenskaal: 11 februari van 19 tot 22 uur
> Azalea: 4 maart van 19 tot 22 uur

Burgeroverleg, een brochure, een e-mailadres en een specifieke website
Meer informatie over het Good Move-plan in Schaarbeek? Je vindt ze hier:

- Na de eerste 6 burgervergaderingen van 2021 staan er op 15, 16 en 17 februari 2022 virtuele infoavonden gepland. Inschrijven kan via de Good Move-website.
- Stel ons al uw vragen per e-mail. Wij beantwoorden ze allemaal!
- Begin februari vindt u een gedetailleerde informatiebrochure in uw brievenbus.
- Alle informatie vindt u ook terug op de Good Move-website.
- Buurtbewoners worden bij werken of aanpassingen in hun straat per brief geïnformeerd.

INFO
 ✉ goodmove@1030.be
 🌐 goodmove.1030.be

Bijlage gepubliceerd op pagina 8 van Schaarbeek Info van 25/01/2021 Bijlage gepubliceerd op pagina 4 van Schaarbeek Info van 31/01/2022.

De avonden waren opgebouwd rond twee formats:

- Plenaire sessie met informatie over:
 - Het kader (technisch, politiek, contextueel).
 - Diagnostische elementen (vergadering 1).
 - Scenario-opties (vergadering 2).
 - Het plan dat goedgekeurd werd door het College van burgemeester en schepenen (vergadering 3).
- Mogelijkheden voor discussie tussen het publiek en/of met de sprekers. Deelnemers kregen dus de gelegenheid om:
 - Zich een rustige wijk voor te stellen en een diagnose stellen van de realiteit van de wijk (vergadering 1).
 - Een lijst te maken van de voor- en nadelen van de scenario-opties (vergadering 2).
 - Na te denken over vragen ter verduidelijking en begrip (vergadering 3).

Samengevat bleek uit de feedback van omwonenden dat:

- De veiligheid voor fietsers op de Rogierlaan aanzienlijk verbeterd zou moeten worden.
- De trottoirs op de Louis Bertrandlaan in slechte staat waren.
- De Vandeweyerstraat te smal leek voor fietsers.
- Er hoge snelheden van voertuigen werden waargenomen in de Wijnheuvelenstraat en de Koninklijke Sint-Mariastraat.
- Er teveel verkeer was in de Bijenkorfstraat.
- In het weekend het verkeer bemoeilijkt wordt door de zoektocht naar een parkeerplaats in de Vandeweyerstraat.

Er moet worden opgemerkt dat één vergadering zich specifiek richtte op de gevolgen van het circulatieplan voor de Rubensstraat. Deze vond plaats op 24 februari 2022 met de bewoners van de straat.

C.3. Aangepaste inrichtingen

C.3.1. Een aangepaste en gesynchroniseerde kalender

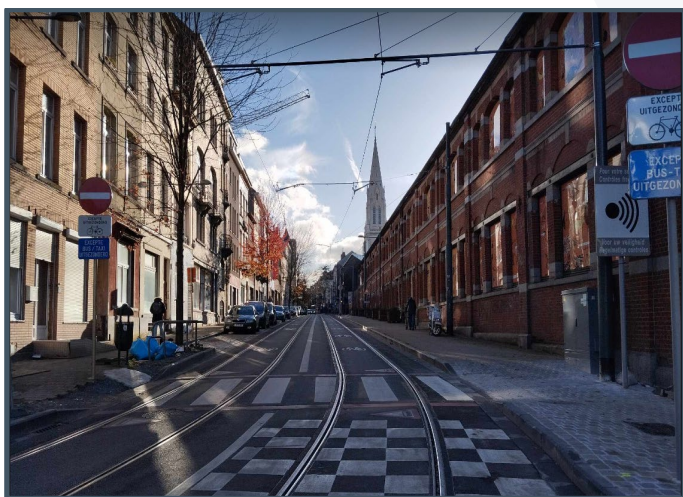
Op basis van de gedane vaststellingen en de gehouden burgervergaderingen vonden de inrichtingen die werden uitgevoerd in het kader van de verwezenlijking van het LMC voor de Koninklijke Sint-Mariawijk¹⁶ plaats tussen 22/08/2022 en 26/08/2022¹⁷. Al deze maatregelen werden tegelijkertijd toegepast. Er is om een aantal redenen voor deze gesynchroniseerde kalender gekozen:

- De Dienst Wegen van de gemeente had de herasfaltering van de Sint-Mariastraat in deze periode gepland.
- De verkeerslichten op de kruispunten Rogier#Haacht, Rogier#Koninklijke Sint-Maria en Rogier#Paleizen moesten tegelijkertijd geprogrammeerd worden.
- Het begrip en de communicatie met de omwonenden werd ook vereenvoudigd.
- De maatregelen werden ingevoerd voor het begin van het schooljaar op 29/08/2022.
- De verbeteringen werden uitgevoerd vóór de start van de werkzaamheden voor de algehele herinrichting van de Louis Bertrandlaan en de voorbereidingen voor de bouwplaats van Metro 3 op het Colignonplein¹⁸.

C.3.2. Concrete maatregelen

Er werden concrete maatregelen voorgesteld in een poging om een antwoord te vinden op de problemen en de diagnose die tijdens het onderzoek en de bijeenkomsten met de burgers naar voren kwamen. Al deze bepalingen worden aan het einde van dit hoofdstuk in kaart gebracht. In de praktijk richtte de invoering zich op de volgende acties:

1. Eenrichtingsverkeer in de Haachtsesteenweg. Vanaf dat moment was autoverkeer alleen nog toegestaan vanaf het Koninginneplein tot aan het Poggeplein. Het doel was om tegemoet te komen aan de behoefte om de commerciële snelheid en stiptheid van het openbaar vervoer op deze belangrijke as te verbeteren. Dit werd uitgevoerd door:
 - De aanleg van een eigen bedding voor het openbaar vervoer en de taxi's richting Koninginneplein.
 - Maatregelen om het comfort voor voetgangers te verbeteren door trottoirs te renoveren en voetgangersoversteekplaatsen te optimaliseren.

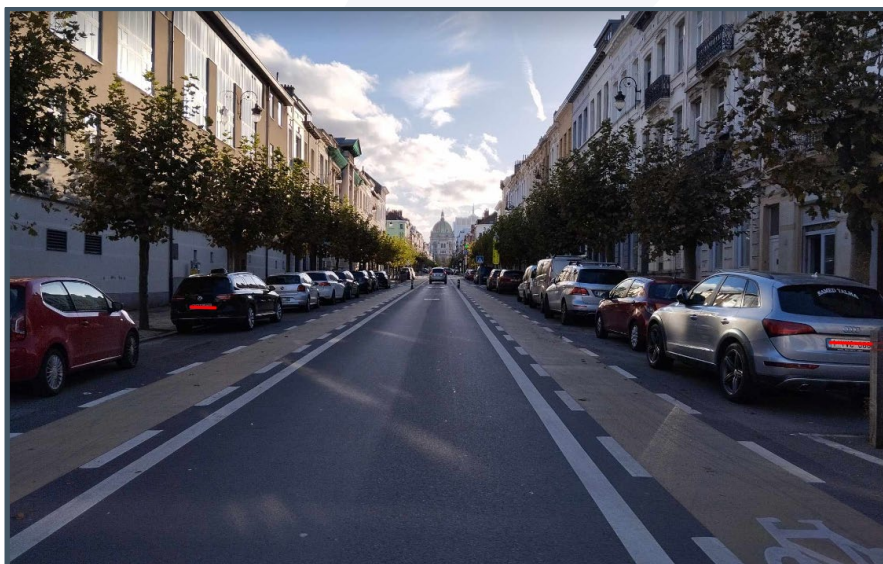


¹⁶ Klik hier voor meer details om het eindverslag van het Colignon-Josaphat LMC te lezen: [Documentatie - GoodMove \(1030.be\)](https://www.1030.be/documentatie/goodmove), geraadpleegd op 21 februari 2023. Ter informatie: de term "deelnetwerk" verwijst naar de Koninklijke Sinte-Mariawijk.

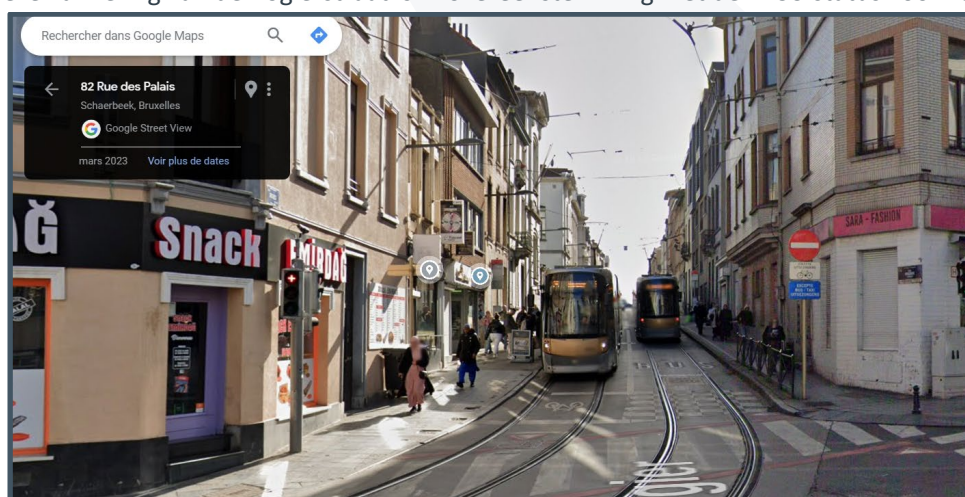
¹⁷ Op 31/05/2022 heeft het College het uitvoeringsschema voor de deelnetwerken Koninklijke Sinte-Maria en Berenkuil goedgekeurd

¹⁸ Sindsdien is de kalender voor Metro 3 veranderd. Vandaag worden de eerste stations in 2035 of 2036 verwacht.

2. Eenrichtingsverkeer in te voeren in de Koninklijke Sint-Mariastraat tussen de Rubensstraat en het Koninginneplein. Het doel was om het lokale karakter van de Koninklijke Sint-Mariastraat over zijn volledige as te behouden en zo een doorgaande route van zuid naar noord te vermijden. Het doel was ook om de functie van het fietsGEN en van Fiets PLUS te concretiseren door comfortabele en veilige inrichtingen voor fietsers te bieden. Meer bepaald zijn er twee belangrijke elementen die gespecificeerd moeten worden:
 - Aanleg van twee eenrichtingsfietspaden gemarkeerd in oker aan beide kanten van de weg.
 - Een klein gedeelte is tweerichtingsverkeer zodat de bus B56 van de MIVB en de bussen van de Lijn deze as kunnen gebruiken.

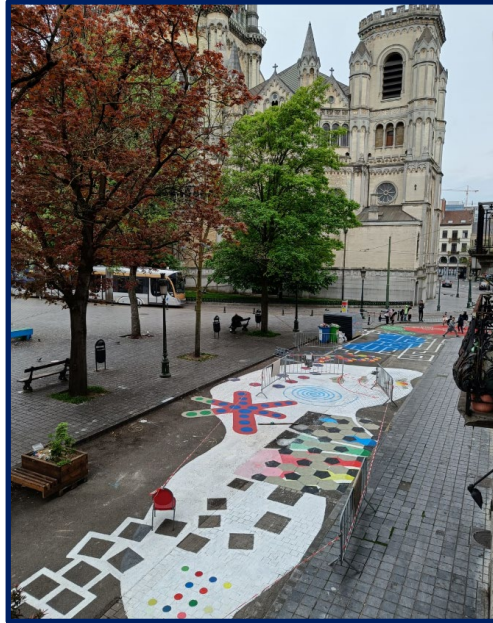


3. Eenrichtingsverkeer in te voeren in de Rogierstraat tussen de Haachtsesteenweg en de Paleizenstraat. Het doel was om te voorkomen dat doorgaand verkeer gebruik zou maken van de Rogierstraat en een weg zou nemen die te smal is en waar er druk openbaar vervoer is. Concreet:
 - Dit ging gepaard met de aanleg van een eigen bedding voor het openbaar vervoer en de taxi's naar de Rogierlaan.
 - Deze kalmering van de Rogierstraat is in overeenstemming met de PLUS-status voor voetgangers.

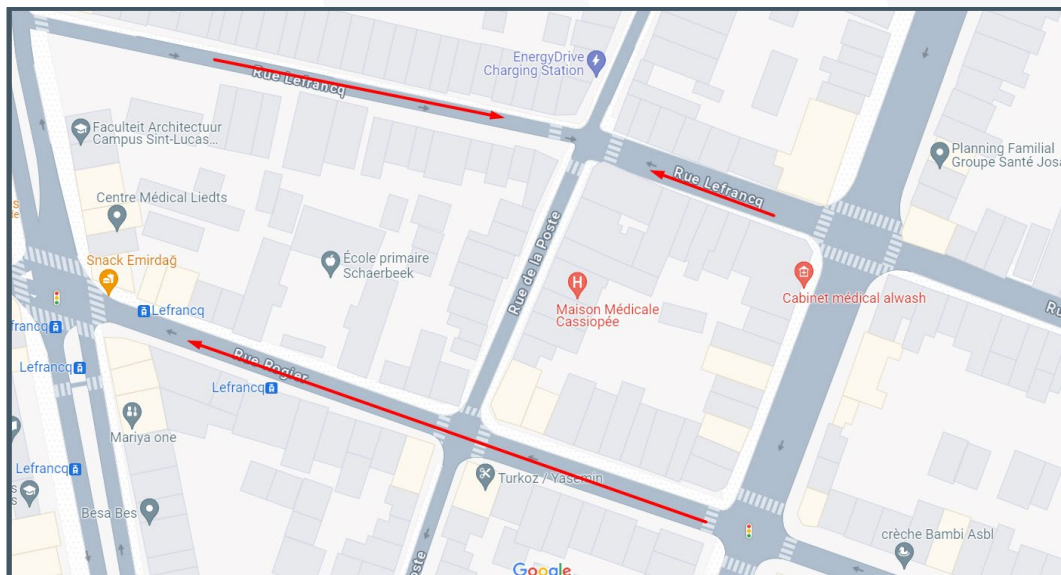


Screenshot van het eenrichtingsverkeer in de Rogierstraat in maart 2023 (Bron: Google Maps).

4. Installatie van een modale filter in het Koninginneplein. In de geest van het SVC2 en met de wens om het centrum van het plein opnieuw te verbinden met de gevels aan de noordkant (als onderdeel van het studentencentrum), is een klein deel aan de noordoostkant van het plein afgesloten voor verkeer (terwijl de toegang voor fietsers en hulpdiensten gewaarborgd blijft).



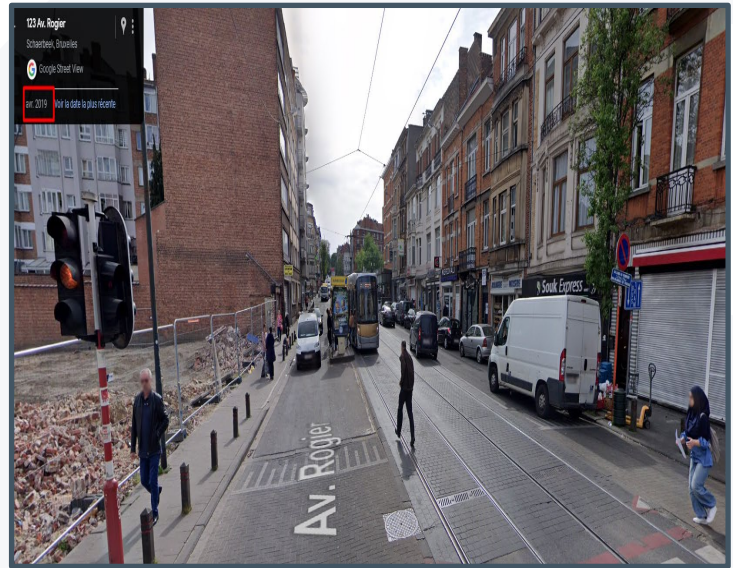
5. Een deel van de Lefrancqstraat wordt eenrichtingsverkeer. Om verkeer van west naar oost te vermijden, werd een deel van de Lefrancqstraat eenrichtingsverkeer (tussen de Koninklijke Sint-Mariastraat en de Poststraat). Dit was een begeleidende maatregel na de invoering van eenrichtingsverkeer in de Rogierstraat. Het doel was om te voorkomen dat te veel voertuigen de parallelle Lefrancqstraat zouden nemen en zo voor een te voor de hand liggende verschuiving zouden zorgen.



Screenshot met de overgang naar eenrichtingsverkeer in de Lefrancqstraat (tussen de Koninklijke Sint-Mariastraat en de Poststraat) in maart 2023 (Bron: Google Maps).

6. De halte Wijnheuvelen, ontworpen door de MIVB en beschreven als een "zandloper" halte. Dit project werd parallel aan het LMC voorgesteld en had voornamelijk tot doel om alles aan de veiligheidsnormen aan te passen en de toegankelijkheid voor de gebruikers te verbeteren. De plaats van de haltes in het midden van de Rogierlaan en de voetgangersoversteekplaatsen waren gevaarlijk en maakten het verkeer voor alle vervoerwijzen ingewikkeld. Het

gebied wordt druk doorkruist door voetgangers en gebruikers van het openbaar vervoer die gaan winkelen. Ingrijpen was daarom noodzakelijk¹⁹.



Screenshot met de Wijnhevelen-haltes in april 2019 (Bron: Google Maps).

Deze zandloperhalte voorzag meerdere aanpassingen:

- Het autoverkeer wordt omgeleid naar de sporen, waardoor er een locatie voor gemengd gebruik ontstaat. Auto's rijden op de tramsporen, terwijl voetgangers en fietsers de halte delen. De halte zal daarom aan de normen worden aangepast en de trottoirs zullen worden verbreed
- Deze zone wordt beheerd door borden en specifieke detectie van openbaar vervoer door verkeerslichten.
- Een okerkleurig fietspad loopt voor de voetgangers die op de tram wachten.



Overzichtskaart van de ingevoerde maatregelen

¹⁹ Een klantenquête die in september 2022 in de Josaphatwijk werd uitgevoerd, bevestigt dit: meer dan de helft van de respondenten verplaatste zich te voet (53%), terwijl 26,5% de tram of bus gebruikte. Slechts 10% van de gebruikers zei dat ze met de auto kwamen.



Kaart met de maatregelen die zijn ingevoerd in het kader van de Koninklijke Sint-Mariawijk. De grijze rijrichtingen blijven ongewijzigd, terwijl de donkere kleuren veranderingen in de rijrichting weergeven (Bron : Gemeente Schaarbeek).

Meer dan een jaar na de invoering van deze maatregelen is het nu tijd om de mogelijke impact ervan te bestuderen en kwantitatieve en kwalitatieve elementen in de analyse op te nemen. Daarom gaan we de telelementen, de commerciële snelheid en de reistijd uitsplitsen voordat we alle feedback van talrijke contactpersonen en partners onderzoeken.

Er moet op één methodologische beperking worden gewezen: in de zestien maanden sinds de invoering waren 10 maanden gekenmerkt door bouwwerkzaamheden in of rond de wijk (met name Poggeplein, Wijnheuvelenstraat, Houffalizeplein). Deze werven kunnen daarom een invloed hebben gehad op de gewoonten van de gebruikers en op de kwalitatieve en kwantitatieve gegevens die als relevant worden beschouwd.

D. VERKEERSTELLINGEN: HOEVEEL MENSEN ZIJN ER OP DE WEG?

Verkeerstellingen zijn een belangrijk hulpmiddel om de impact van een nieuw circulatieplan te beoordelen. Deze systemen maken het mogelijk om het auto- en fietsverkeer in een gegeven gebied objectief te meten. Brussel Mobiliteit heeft een overheidscontract voor het uitvoeren van telcampagnes. De dienstverlener, GeoMobility/Idaso²⁰, gebruikt hiervoor geminiaturiseerde camera's. Deze digitale gegevens worden vervolgens door technici geanalyseerd en gevalideerd zodat de relevantie en betrouwbaarheid van de metingen gegarandeerd zijn. In elk deelnetwerk worden tellingen gepland voor en na de implementatie van circulatiemaatregelen over een representatieve tijdsperiode. Er is een voldoende lange periode tussen de twee telmomenten voorzien om de verschillende gebruikers de tijd te geven hun gedrag en hun trajecten aan te passen.

D.1. Methodologische overwegingen

In juni 2022 en november 2023 werden er twee telcampagnes uitgevoerd om veranderingen in de verkeersdichtheid in de Koninklijke Sint-Mariawijk te objectiveren. De gekozen dagen waren een dinsdag, een donderdag en een zaterdag, die als

²⁰ Er moet worden opgemerkt dat het College op 10/05/2022 nota heeft genomen van de door Brussel Mobiliteit en de Dienst Mobiliteit voorgestelde telpunten en deze heeft gevalideerd.

de meest representatieve dagen voor het verkeer in het gebied werden beschouwd. Meer in het bijzonder vonden de tellingen plaats op:

- Dinsdag 14, donderdag 16 en zaterdag 18 juni 2022 van 6 tot 20 uur.
- Dinsdag 14, donderdag 16 en zaterdag 18 november 2023 van 6 tot 20 uur.

De verkregen informatie blijkt heel gediversifieerd. Naast het tellen van het exacte aantal voertuigen per telpunt, kunnen ze gebruikt worden om de uurverdeling van de stromen en hun "pieken" te registreren, en om de verdeling per type van alle getelde voertuigen weer te geven (vrachtwagens, fietsers, diverse voertuigen). Deze gegevens worden vervolgens geïnterpreteerd en opgemaakt voordat ze in dit rapport gebruikt kunnen worden. De onderstaande gegevens zijn daarom een samengevatte en schematische versie van de enorme hoeveelheid geïnventariseerde gegevens. De volgende methodologische overwegingen moeten in acht worden genomen om de significante elementen correct te kunnen interpreteren en begrijpen:

- De verstrekte cijfers zijn een **samenvattende indicator die een orde van grootte weergeeft**. De weergegeven cijfers zijn **het gemiddelde van twee werkdagen** (dinsdag en donderdag). Er kan dus een vergelijking worden gemaakt **door de gemiddelde** cijfers van de tellingen van juni 2022 en november 2023 **met elkaar te vergelijken**. De verschillen tijdens het weekend zullen op een later tijdstip worden onderzocht.
- Afhankelijk van de verkeersstroom is de toe- of afname minder of meer gelijkmatig over de dag verdeeld. Het verschil voor/na kan echter groter zijn tijdens piekuren en kleiner tijdens daluren. Indien nodig **kan de nadruk worden gelegd op de variaties in gegevens die tussen de piek- en de daluren waargenomen werden**. Om de tekst te vereenvoudigen, wordt de term "spits" afgekort tot "SP", terwijl de ochtend- en avondspits worden aangeduid met "OSP" en "ASP".
- De gegevens worden uitgedrukt in PVE, **exclusief fietsen, steps en openbaar vervoer**. Het acroniem PVE (PrivéVoertuigEquivalent) wordt gebruikt om een gelijkwaardigheid van voertuigen te creëren. Dit concept gebruikt coëfficiënten om de hinder weer te geven die wordt veroorzaakt door de verkeersopstopping van verschillende voertuigcategorieën. Een personenauto is 1 PVE waard, een tweewieler 0,3 PVE en een vrachtwagen 2 of 3 PVE.
- Stromen worden weergegeven met het volgende teken: ">". De aanduiding zuid>noord betekent bijvoorbeeld dat we de stroming van zuid naar noord bestuderen. Als beide stroomrichtingen betrokken zijn, wordt het volgende symbool gebruikt: "><". De oost-west-aanduiding bestudeert bijvoorbeeld de stroom van oost naar west en van west naar oost.
- Het is belangrijk om eraan te herinneren dat deze autotellingen maandelijkse schommelingen kennen. Bij het vergelijken van een zomermaand met een wintermaand kunnen de getoonde cijfers beïnvloed zijn door verschillende gewoonten en vervoerwijzen. In het gedeelte met betrekking tot fietsentellingen zal nauwkeurigere informatie over dit onderwerp het mogelijk maken om de "klimatologische" impact op deze vervoerwijze weer te geven.
- Er zijn meer gedetailleerde grafieken met de verkeersstromen en de verkeersevolutie op elk telpunt beschikbaar in de bijlage.
- Algemeen wordt aangenomen dat een wijkweg 200 tot 250 PVE/uur **in beide richtingen** kan verwerken. Dit is een belangrijk element bij het conceptualiseren van de autodruk op een zogenaamde "plaatselijke" weg.
- De kaart hieronder toont alle bestudeerde en geregistreerde verplaatsingen in juni 2022 en november 2023. Deze werden geselecteerd vanwege hun strategische rol binnen de wijk en vanwege de verkeersverschuivingen die verwacht werden op het ogenblik van de diagnose en van de keuze van het nieuwe circulatieplan. Het algemene doel zal daarom zijn om een volledig beeld te krijgen van de wijk en van de zuid><noord-, west><oost- uitwisselingen en hun mogelijke variaties.



Kaart met verkeersstromen gemeten tijdens telcampagnes die in juni 2022 en november 2023 werden uitgevoerd (Bron: Brussel Mobiliteit).

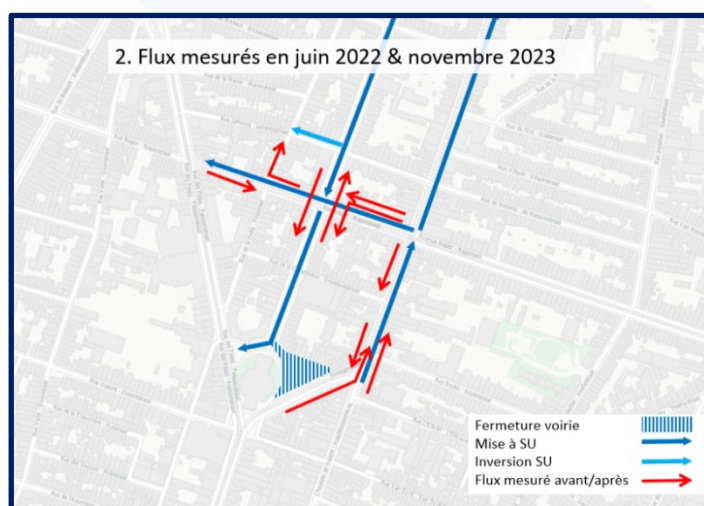
D.2. Waardevolle en samenhangende autocijfers

Met het oog op samenvatting en vereenvoudiging is dit "auto"-hoofdstuk onderverdeeld in de geografische studiegebieden. Dit maakt het mogelijk om eventuele veranderingen in de verkeersdichtheid in specifieke gebieden van de wijk te beoordelen. Eerst wordt er een lijst met wijzigingen per weg (soms per wegvak) voorgesteld. Vervolgens wordt het onderzoek uitgebreid naar de volledige betrokken ruimte. Tot slot zal een algemene samenvatting per stroom en per beweging ons in staat stellen om breder te denken en kwantitatieve conclusies te trekken over de realiteit op het terrein. Het zal dus mogelijk zijn om vier studiedimensies te identificeren: het weggedeelte, de weg in zijn geheel, een onderzoekgebied en in een breder opzicht de noord<>zuid- en de west<>oostbewegingen.

D.2.1. De driehoek Koninginneplein

Het eerste telgebied probeert de evolutie van de verkeersstromen in een driehoek tussen het Koninginneplein, het zuiden van de Haachtsesteenweg en de Rogierstraat in te schatten. Ter herinnering: de verkeersmaatregelen in dit gebied omvatten:

1. Eenrichtingsverkeer van de Koninklijke Sint-Mariastraat naar het zuiden (vanaf de Rubensstraat).
2. Eenrichtingsverkeer van de Haachtsesteenweg naar het noorden (vanaf het Poggeplein).
3. Een modale filter ten noordwesten van het Koninginneplein.
4. Eenrichtingsverkeer in de Rogierstraat (naar de Paleizenstraat en de Noordwijk).

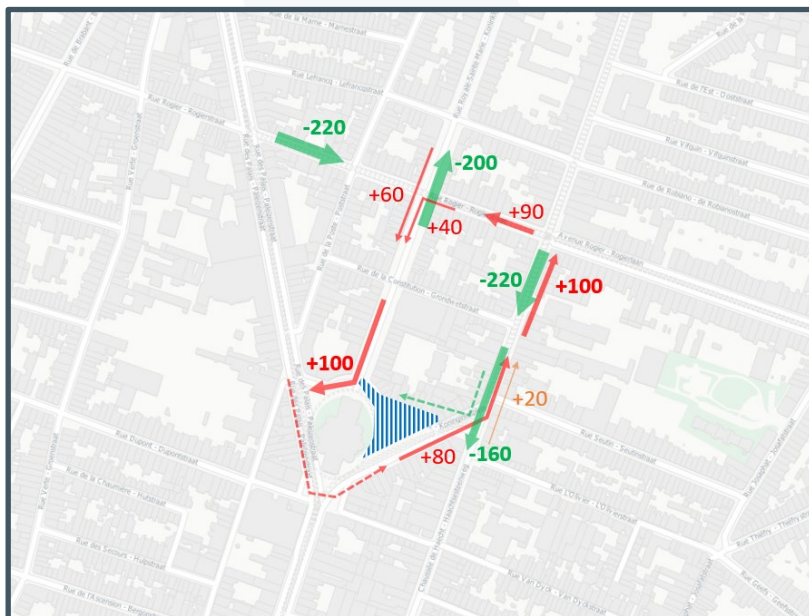


Bron : Brussel Mobiliteit

5. Een omkering van het eenrichtingsverkeer in de Lefrancqstraat (voortaan naar de Noordwijk).

Uit deze gemeten stromen, weergegeven op de kaart rechts, kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Rogierstraat: Na de invoering van het eenrichtingsverkeer nam het verkeer logischerwijs af in de richting van de Rogierlaan (gemiddeld -220 PVE/u; -300 PVE/u in de SP). In de richting van de Paleizenstraat zal het autoverkeer naar verwachting met ongeveer 90 PVE/uur toenemen, waarbij het verkeer in de SP nooit meer dan 300 PVE/uur zal bedragen. Er kunnen enkele "overtredingen" in verband met het niet naleven van het eenrichtingsverkeer vastgesteld worden, met een piek tussen 14.00 en 16.00 uur (tot 23 PVE). Door het schrappen van een verkeersstroom **bedraagt de vermindering van het verkeer in de Rogierstraat ongeveer -130 PVE/u** (van -20% tot -40% vermindering, vooral in de ASP).
- Koninklijke Sint-Mariastraat (zuidelijk deel): Het autoverkeer naar het Colignonplein is verdwenen (-200 PVE/u gemiddeld; -300 PVE/u in de SP). In de tegenovergestelde richting neemt het autoverkeer toe met gemiddeld +100 PVE/u. Deze toename is groter tijdens de SP, met een piek van +145 PVE/u (tussen 17.00 en 18.00 uur). Het ochtendverkeer blijft hoog, gemiddeld rond 400 PVE/u. Wanneer we met het schrappen van één richting op deze as rekening houden, **bedraagt de vermindering ongeveer -100 PVE/u** (-20%). De daling is vooral significant over de middag (-127 PVE/u; -30%) en de ASP (-149 PVE/u; -30%). In absolute termen vindt de sterkste daling plaats tussen 15.00 en 16.00 uur, waar het aantal PVE daalt van 511 naar 285 (-226 PVE/u; -44%).
- Haachtsesteenweg (zuidelijk deel): Naar het noorden is een toename van het verkeer met ongeveer 100 PVE/u merkbaar. Deze toename vindt voornamelijk 's ochtends plaats (vooral tussen 10 en 11 uur), terwijl de situatie in de ASP vergelijkbaar is met juni 2022. Daarentegen zijn de bewegingen naar het zuiden van de Haachtsesteenweg vrijwel weggevallen (tussen -160 PVE/u en -220 PVE/u). Er worden echter nog meerdere tientallen PVE geteld. Dit fenomeen is het duidelijkst in de SP en dan voornamelijk in de ASP (gemiddeld 42 PVE/u tussen 18.00 en 19.00 uur). Voor beide verkeersrichtingen samen **is de vermindering van het verkeer duidelijk, gemiddeld -115 PVE/u** (-25%), met een grotere vermindering in de spits (tot -35%).



Kaart met een samenvatting van de evolutie van het gemiddelde verkeer per uur op de noord<>zuid- en west<>oost-assen in de driehoek Koninginneplein/Haachtsesteenweg/Rogierstraat (Bron: Brussel Mobiliteit).

Een diepgaande analyse van deze sector brengt een aantal punten aan het licht:

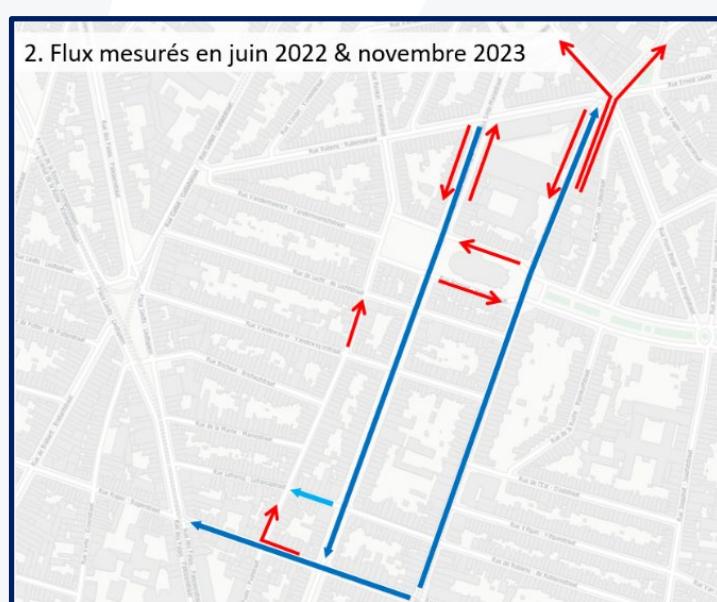
- Met uitzondering van enkele aanvaardbare stijgingen (gemiddeld max. +100 PVE/u), is er **een aanzienlijke daling van het aantal PVE/u** in het gebied (-35%).

- **Er is geen volledige verschuiving van het verkeer tussen de Koninklijke Sint-Mariastraat en de Haachtsesteenweg.** Het aantal PVE neemt immers meer af in de richting die nu verboden is dan dat het toeneemt in de andere richting (-200/-220 PVE/u en +100 PVE/u). Dit betekent dat een deel van het verkeer dat vroeger van deze as gebruikmaakte, zich over andere wegen heeft verspreid (ongeveer 120 PVE/u).
- Er kan een andere gedeeltelijke verschuiving van verkeer worden waargenomen: Voertuigen die voorheen via de Rogierstraat rechtstreeks naar de Rogierlaan reden, lijken nu **de Paleizenstraat** te gebruiken tot aan het Koninginneplein vooraleer ze opnieuw de Haachtsesteenweg en de Rogierlaan opgaan. Deze verschuiving wordt aangegeven door de rode stippellijn op de kaart hierboven.
- Van de "overtredingen" die in de Rogierstraat en de Haachtsesteenweg werden vastgesteld, is het moeilijk om het **aandeel van de taxi's** te kwantificeren dat tot deze groep behoort en dat deze routes in beide rijrichtingen mag gebruiken. Het is echter zeer waarschijnlijk dat een deel van deze stromen in werkelijkheid overtreders van het C1-bord betreffen dat de verboden richting aangeeft.

D.2.2. Via de Haachtsesteenweg en de Koninklijke Sint-Mariastraat

Het tweede studiegebied heeft tot doel de evoluties van de verkeersstromen binnen een beperkt gebied tussen de Rogierlaan (in het zuiden) en de Rubensstraat (in het noorden) te objectiveren. Het doel is om de impact van de al genoemde eenrichtingsstraten en hun mogelijke gevolgen op het noordelijke deel van de Koninklijke Sint-Mariastraat en de Haachtsesteenweg te beoordelen. Het bevat daarenboven ook telpunten in de Poststraat en rond de Sint-Servaaskerk. Ter herinnering: de grote werken aan het Poggeplein en de tramsporen op de Haachtsesteenweg vonden plaats van januari tot september 2023²¹. Dit zijn de belangrijkste bevindingen:

- **Koninklijke Sint-Mariastraat (noordelijk deel):** De ontwikkelingen in dit deel van de Koninklijke Sint-Mariastraat zijn zeer positief. De daling is gemiddeld ongeveer -300 PVE/u in de richting van het Colignonplein, waarbij deze stroom volledig verdwijnt. Deze daling is meer uitgesproken in de ASP, waar het verkeer met -400 PVE/u afneemt. In de huidige toegestane richting is de extra +100 PVE/u, die in het vorige deel werd voorgesteld, al zichtbaar aan het begin van de straat. **De balans is dus significant: -200 PVE/u (-35%).** De meest opvallende daling wordt opgemerkt in de ASP, waar het verkeer daalt van 709 PVE/u tot 410 PVE/u (-42%).
- **Haachtsesteenweg (noordelijk deel):** In de richting van het Poggeplein kan er een vermindering van -30 tot -40 PVE/u worden waargenomen (het verkeer is nooit groter dan 300 PVE/u). De vermindering in de richting van het Koninginneplein is ongeveer -140 PVE/u. Er zijn echter nog steeds tussen de 5 en 30 voertuigen per uur die het eenrichtingsverkeer niet respecteren en verondersteld worden "de wet te overtreden". Op het telpunt bij de tramstelplaats naar het zuiden en het Koninginneplein liggen de cijfers tussen 5 en 30 PVE/u. Er wordt een piek in de ASP bevestigd, met 28 PVE/u tussen 18.00 en 19.00 uur. Wanneer de verkeersstromen in beide rijrichtingen vergeleken worden, **is de daling uitgesprokener (ongeveer -170 PVE/u)**, vooral tijdens de SP. Dit komt overeen met een vermindering van bijna 50%.
- **Poststraat (noordelijk deel):** De situatie op de kruising Rogier#Post kan volledig vergeleken worden met de vroegere situatie (+10 PVE/u). De verkeersdichtheid is ook extreem laag (maximaal 70 PVE/uur tijdens de ASP). **Het grootste**

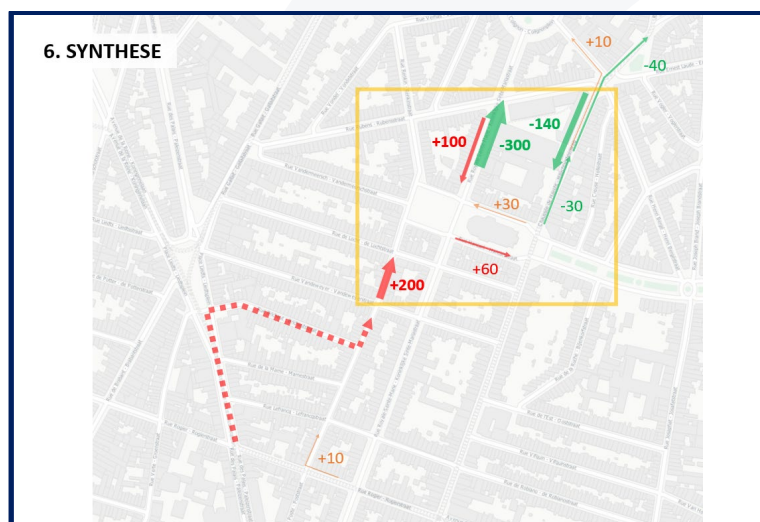


Bron : Brussel Mobiliteit

²¹ Voor meer informatie over het DWC Pogge: [Poggeplein - RenovaS](#)

probleem is de aanzienlijke toename van het verkeer op het noordelijke deel van de Poststraat. In feite zullen er 200 PVE/u extra op dit traject circuleren in vergelijking met juni 2022. Terwijl de OSP redelijk blijft (rond 275 PVE/u), is de ASP bijzonder dicht, met een piek van meer dan 450 PVE/u (+230%).

- **Rond de kerk van Sint-Servaas:** De Degreefstraat zag een **heel lichte stijging** (+30 PVE/u), voornamelijk in de SP. De **groei is iets uitgesprokener** in de Hancartstraat (+60 PVE/u). Over het algemeen overstijgt het verkeer 200 PVE/u niet, behalve in de ASP in de Hancartstraat.



Kaart met een samenvatting van de evolutie van het gemiddelde verkeer per uur op de noord-zuid- en west-oost-assen rond de Koninklijke Sint-Mariastraat en de Haachtsesteenweg (Bron: Brussel Mobiliteit).

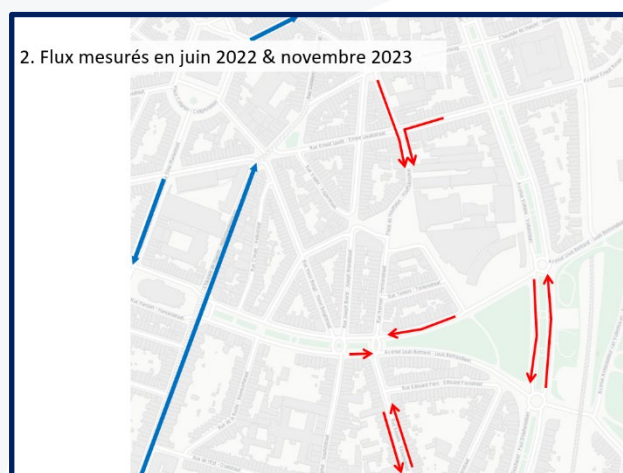
Voor dit gebied kunnen er uiteindelijk een aantal vaststellingen worden gemaakt:

- Nu de PVE-stroom nog maar in één richting gaat, is het totale verkeer op de Koninklijke Sint-Mariastraat en de Haachtsesteenweg logischerwijs afgenomen. Deze daling varieert tussen -170 PVE/u en -200 PVE/u, wat neerkomt op een **vermindering van het verkeer met -35% tot -50%**, afhankelijk van de route en het tijdstip van de dag.
- In termen van modale verschuiving wordt twee derde van deze stroom verplaatst van de Haachtsesteenweg naar de Koninklijke Sint-Mariastraat. Van de -140 PVE/u in de Haachtsesteenweg gebruiken vandaag de dag +100 PVE/u de Koninklijke Sint-Mariastraat. Dit lijkt niet het geval te zijn in de tegenovergestelde richting, waar er een lichte daling is (-30 PVE/u).
- Deze daling met -30 PVE/u tot -40 PVE/u lijkt verbazingwekkend. Dit zou verband kunnen houden met de reisgewoonten van bepaalde bestuurders tijdens alle werkzaamheden aan het Poggeplein. Aangezien dit eind september/begin oktober werd voltooid, is het waarschijnlijk dat een deel van het verkeer de gewoonte heeft behouden om niet langer gebruik te maken van het noordelijke deel van de Haachtsesteenweg.
- Voor alle noord-zuid stromen is er een vermindering van ongeveer -40 PVE/u. Deze groep stromen daalde van een gemiddelde van 450 PVE/u naar 410 PVE/u (-10%). De stromen van zuid naar noord (Poststraat, Koninklijke Sint-Maria en Haachtsesteenweg) zijn gedaald van gemiddeld 630 PVE/u naar 500 PVE/u. **Het resultaat is een daling van 130 PVE/u (-26%).**
- Deze dalingen worden gecompenseerd door **een aanzienlijke stijging in de Poststraat** (+200 PVE/u). In feite gebruikt 2/3 van het verkeer dat vroeger de Koninklijke Sint-Mariastraat gebruikte, nu de Poststraat, voornamelijk via de Brichautstraat (zie de rode gestippelde pijl). Op dezelfde manier als het noordelijke deel van de Haachtsesteenweg, kan de toename in de Poststraat enigszins in verband worden gebracht met de werkzaamheden aan het Poggeplein. Veel automobilisten lijken er een gewoonte van te hebben gemaakt om de Poststraat te gebruiken om in de Colignonwijk te komen. Zelfs na de heropening van het Poggeplein is het waarschijnlijk dat sommige automobilisten deze gewoonte in de weken daarna hebben voortgezet.

- Tot slot, en in mindere mate, vertonen de Hancart- en Degreefstraat rond de Sint-Servaaskerk **een lichte toename in oost-west uitwisselingen** in de wijk.

D.2.3. In de buurt van de Louis Bertrandlaan en de Voltairelaan

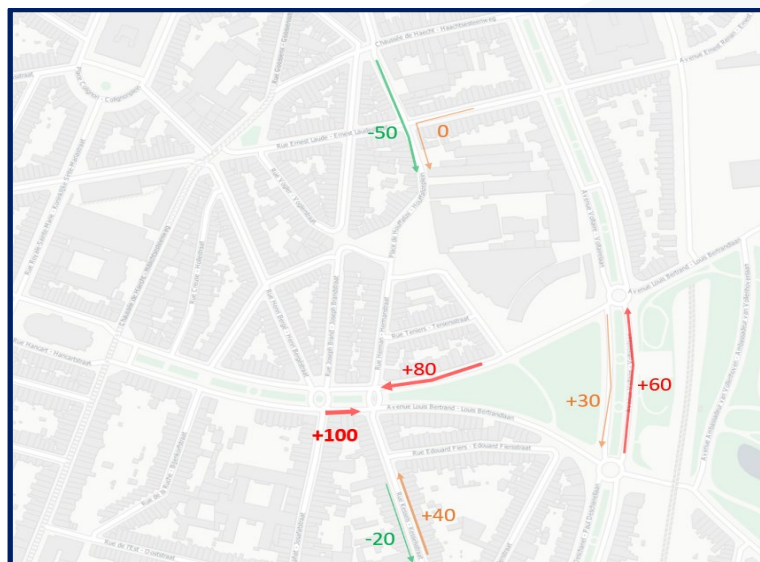
In het gebied rond de Louis Bertrand- en de Voltairelaan werden er verschillende telpunten en bewegingen geanalyseerd. Om de verkeersstromen in dit gebied in kaart te brengen, werden er verkeerstellingen uitgevoerd op de Voltairelaan, de Louis Bertrandlaan, de Kesselsstraat en de kruising Metsys#Jeruzalem. Ter herinnering: vanaf half augustus werd er een tijdelijk eenrichtingssysteem ingevoerd aan het begin van het Houffalizeplein in de richting van de Berenkuil²². Als gevolg van deze werken is het waarschijnlijk dat het overzicht beïnvloed werd voor de Metsysstraat en de Voltairelaan. Hier zijn echter de samengevatte resultaten:



Bron : Brussel Mobiliteit

- Louis Bertrandlaan (westelijk deel):** In de richting van het Josafatpark steeg het aantal PVE/u met 80 PVE/u (gemiddeld +33%). Er is een duidelijke toename in de SP en dan vooral tijdens de ASP (+153 PVE/u; +50%). In de richting van de Sint-Servaaskerk is de toename zelfs nog groter (+100 PVE/u; +45%). De belangrijkste groei vond plaats in de SP en in de periode 18.00-19.00 uur, waar de cijfers stijgen van 237 PVE/u naar 398 PVE/u (+67%). Wanneer de stromen in beide richtingen bij elkaar worden opgeteld, **is de gemiddelde toename 180 PVE/u (+38%)**, waarbij de situatie vooral problematisch is in de ASP. In de meeste gevallen bedraagt de PVE-dichtheid meer dan 400 PVE/u in beide richtingen in de SP.
- Voltairelaan (zuidelijk deel):** In de Voltairelaan is het verkeer gestabiliseerd (+30 PVE/u), hoewel het nog steeds erg hoog is (met een gemiddelde van 400 PVE/u). In de richting van de Deschanellaan is de situatie ambivalent. Het verkeer neemt af in de OSP (tussen -40 en -50 PVE/u; -11%), terwijl het toeneemt in de ASP (+80 PVE/u; +20%). Over het geheel genomen is de dagelijkse stijging echter niet significant (+8%). Richting het noorden en de Berenkuil is de stijging iets meer voelbaar (+60 PVE/u; +14%), vooral in de OSP, maar de realiteit blijft acceptabel (rond 470 PVE/u). Over het geheel genomen **blijft de groei redelijk (+90 PVE/u; 11%)**.
- Kesselsstraat (noordelijk deel):** Voor de betreffende tellingen kan er een stabilisatie worden waargenomen. Over het hele deel stijgt het verkeer slechts met 25 PVE/u (+7%). De enige opmerkelijke indicatie is dat het tijdslot tussen 18.00 en 19.00 uur, zoals in de Louis Bertrandlaan, een aanzienlijke stijging heeft laten optekenen (+103 PVE/u; +31%). Het overzicht is daarom grotendeels identiek aan die van juni 2022.
- Metsys#Jeruzalem:** Voor bewegingen in de richting van de Jeruzalemstraat is de situatie zeer stabiel of zelfs iets beter (-50 PVE/u). De situatie is vooral in de SP verbeterd. Er is geen significante toename voor deze twee bewegingen. Deze vermindering lijkt verband te houden met de invoering van tijdelijk eenrichtingsverkeer voor de "Fermettes"-werf in de buurt van het Houffalizeplein.

²² Voor meer informatie over het "Fermettes"-project: [Fermettes Jeruzalem - RenovaS](#)



Kaart met een samenvatting van de veranderingen in het gemiddelde verkeer per uur op de noord-zuid- en west-oostroutes in de Louis Bertrand/Voltairewijk (Bron: Brussel Mobiliteit).

Een samenvatting van dit gebied laat het volgende zien:

- In de **richting noord>zuid is de algemene trend weinig significant** en is hij zelfs eerder neerwaarts. De meetpunten in de Metsys- en Kesselsstraat kennen een lichte daling, terwijl de verkeersstroom in de Voltairelaan zich stabiliseert. Van **zuid naar noord is de trend eerder stijgend**. De Kesselsstraat kent een marginale toename, terwijl het toch al drukke verkeer op de Voltairelaan nog wat is toegenomen.
- Voor west<oostbewegingen geven tellingen in beide richtingen op **de Bertrاندlaan** een representatief beeld van **de aanzienlijke verandering** in het autoverkeer. In beide richtingen schommelt de toename gemiddeld tussen +80 en +100 PVE/u (+38%). Het lijkt erop dat een deel van het verkeer dat vroeger tot aan het Poggeplein reed, nu rechtsaf slaat om rond de Sint-Servaaskerk en in de Louis Bertrandlaan te rijden. Dit zou de +60 PVE/u in de Hancartstraat en de +100 PVE/u in de Louis Bertrandlaan verklaren. Deze toename met 60 PVE/uur kan eventueel zelfs tot aan de Voltairelaan reiken.
- Als we alle telpunten bij elkaar optellen, zien we een **totale toename van het autoverkeer met 15% (+250 PVE/u)** in het bestudeerde gebied.

D.2.4. Rond het Poggeplein

Tussen januari 2023 en oktober 2023 werd het Poggeplein opnieuw ingericht waardoor het verkeer meerdere maanden werd omgeleid. De tellingen werden midden november uitgevoerd om automobilisten weer aan de route te laten wennen, aangezien het noordelijke deel van de Haachtsesteenweg in september 2023 heropend werd. Op basis van de cijfers van de tellingen zijn de bevindingen als volgt:

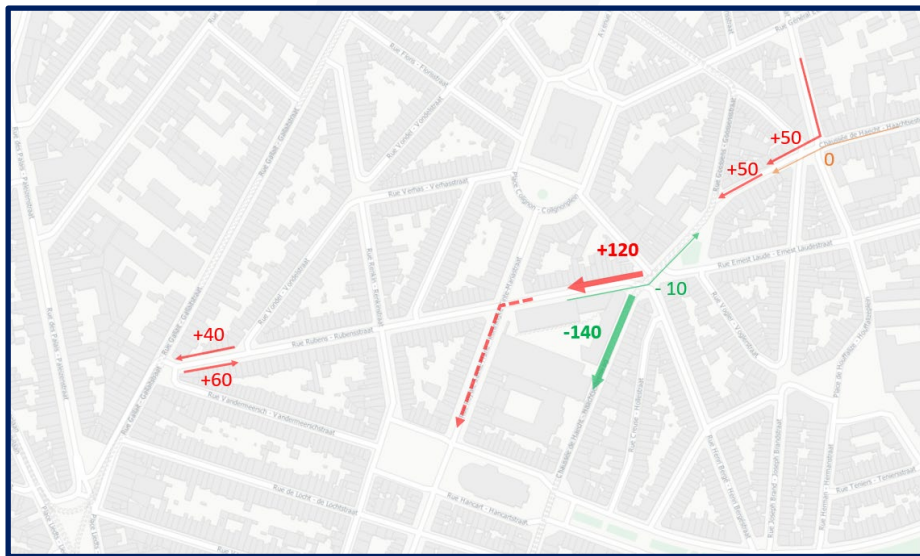
- Rubensstraat (westelijk deel): Op dit deel van de Rubensstraat is de **toename van het gecombineerde verkeer relatief**. In de richting van de Gallaitstraat is dit: +40 PVE/u (220 PVE/u; +22%). In de richting van de Koninklijke Sint-Mariastraat is de verandering +60 PVE/u, waarbij er vrij weinig verkeer is (met een maximum van 145 PVE/u). Het totale verkeer in



Bron : Brussel Mobiliteit

alle richtingen schommelt rond 340 PVE/u (+100 PVE/u; +40%). Deze groei is vooral aanzienlijk in de ASP (tot +155 PVE/u; +65%). De verkeersdichtheid blijft binnen acceptabele niveaus voor een wijkweg.

- Rubensstraat (oostelijk deel): Op dit traject namen de voertuigen in westelijke richting sterk toe (+120 PVE/u) om een gemiddelde van 220 PVE/u te bereiken. De grootste stijgingen waren ook tijdens de ASP (met een piek van +179 PVE/u tussen 17.00 en 18.00 uur). In de andere richting lijkt de situatie zich daarentegen te hebben gestabiliseerd, met zelfs een lichte daling. De verkeersstroom is nooit groter dan 130 PVE/u in deze rijrichting. Wanneer de gegevens worden samengevoegd, **is de groei echter duidelijk** (+100 PVE/u; +43%). Het totale aantal voertuigen neemt toe van 230 PVE/u tot 330 PVE/u. Ondanks deze aanzienlijke stijging blijven de normen voor dit deel aanvaardbaar.
- Haacht#Metsys (Haacht noordelijk deel): Op deze twee telpunten is er **slechts een beperkte toename** (+50 PVE/u), hoewel deze tijdens de ASP aanzienlijker is (+140 PVE/u tussen 16.00 en 18.00 uur, bijvoorbeeld; +29%).



Kaart met een samenvatting van de veranderingen in het gemiddelde verkeer per uur op de west-oostroutes rond het Poggeplein en de Rubensstraat (Bron: Brussel Mobiliteit).

Samengevat kunnen de volgende algemene vaststellingen worden gemaakt:

- Op de oost>weststromen zal **de verwachte verkeerstoename** voornamelijk te zien zijn op het oostelijke deel van de Rubensstraat. Het verkeer lijkt nu in de richting van deze laatste te gaan voordat het terug de Koninklijke Sint-Mariastraat neemt. Deze toename houdt rechtstreeks verband met de overgang naar eenrichtingsverkeer van de Haachtsesteenweg ter hoogte van de tramstelplaats.
- Deze toename van +120 PVE/u kan echter beïnvloed zijn door de "Fermettes"-werf en het tijdelijke eenrichtingsverkeer in de Jeruzalemstraat nabij het Houffalizeplein. In feite lijkt het erop dat we de vermindering van -50 PVE/u in Jeruzalem#Metsys terugzien in het noordelijke uiteinde van de Haachtsesteenweg om vervolgens de Rubensstraat over te steken.
- Voor bewegingen van west naar oost is **de situatie eerder stabiel**. We stellen een status quo vast tussen Koninklijke Sint-Maria en de Haachtsesteenweg (-10 PVE/u). Er is een lichte toename tussen de Gallaitstraat en de Koninklijke Sint-Mariastraat (+60 PVE/u).
- Over het algemeen **blijft de toename van PVE op het noordelijke deel van de Haachtsesteenweg marginaal** in het gebied. De stijgingen **blijven aanzienlijk maar binnen de norm in de Rubensstraat, voornamelijk op het oostelijke gedeelte ervan**.

D.2.5. Een evenwichtige balans en mogelijke verklaringen

Na een gedetailleerde studie van alle stromen en bewegingen, moeten we enkele algemene lessen trekken. Er zullen ook mogelijke verklaringen voor bepaalde tellingen naar voren worden gebracht. Deze gegevens zullen in volgende hoofdstukken worden aangevuld met andere kwantitatieve en kwalitatieve elementen om ervoor te zorgen dat de conclusies relevant en betrouwbaar zijn.

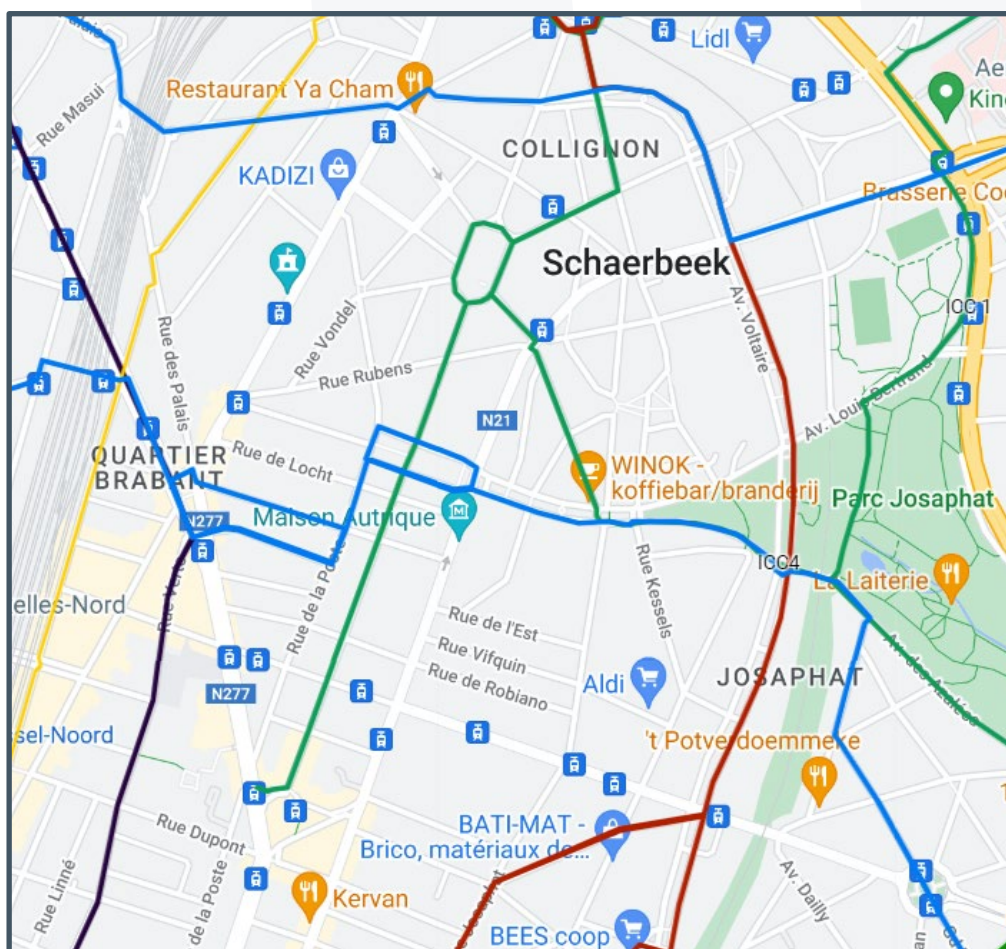
1. **Maatregelen om verschillende wegen eenrichtingsverkeer te maken** Koninklijke Sint-Mariastraat, Haachtsesteenweg en Rogierstraat) hebben logischerwijs geleid tot **een afname van het totale verkeer** op deze wegen. Door theoretisch een hele verkeersstroom te elimineren, lag de correlatie voor de hand en deze is nu objectief bewezen. De vermindering voor de Koninklijke Sint-Mariastraat bedraagt -25%, -25% tot -50% afhankelijk van het stuk voor de Haachtsesteenweg en van -20% tot -40% voor de Rogierstraat. Deze verschillen zijn natuurlijk meer uitgesproken in de SP, waar de absolute verkeersdalingen heel significant zijn.
2. In correlatie hiermee **zien we een toename van het verkeer in de rijrichtingen die nog open zijn voor autoverkeer**. Deze kunnen zo een opstopping in het gebied veroorzaken tijdens de spitsuren. Dit geldt met name voor het gedeelte van de Haachtsesteenweg tussen het Koninginneplein en de Rogierlaan, waar veel voertuigen rijden. Hetzelfde geldt voor het zuiden van Koninklijke Sint-Mariastraat, waar de pieken duidelijk zichtbaar zijn.
3. Op het eerste gezicht leek het logisch om te verwachten dat de twee assen met tegengesteld eenrichtingsverkeer communicerende vazen zouden worden. De Koninklijke Sint-Mariastraat zou inderdaad terecht beschouwd kunnen worden als de route die u moet nemen om naar het zuiden en "naar de Stad" te gaan. De Haachtsesteenweg leek daarentegen ideaal om noordwaarts en naar Faubourg te gaan. **Deze veronderstelde verschuiving vindt in werkelijkheid maar gedeeltelijk plaats**, waarbij een deel van de voertuigen zich op aangrenzende wegen verspreidt.
4. Zelfs als deze verschuiving slechts gedeeltelijk is, veroorzaakt deze een **grote uitwisseling ter hoogte van de Rubensstraat**. Hoewel de groeicijfers voorspeld werden, houden ze een aanzienlijke groei in voor deze wijkweg. De spitsuren zijn daarom relatief intens. Omgekeerd neemt de stroom richting het Poggeplein zelfs iets af.
5. **Het westelijke deel van de Rubensstraat kent een relatieve toename**. Om te begrijpen waar de automobilisten naartoe gegaan zijn, is het belangrijk om het telpunt in de **noordelijke sector van de Poststraat** te analyseren. Dit laatste kent **een grote toename van het verkeer**, in sommige gevallen een verdubbeling van het verkeervolume (zoals in de ASP). We kunnen dus concluderen dat een deel van het verkeer dat vroeger de Koninklijke Sint-Mariastraat gebruikte om bij het Colignonplein te komen, nu de Poststraat gebruikt in plaats van de Haachtsesteenweg om naar de Faubourg te gaan. In dit opzicht lijkt de Brichautstraat de straat te zijn geworden die toegang geeft tot de Poststraat, terwijl het andere telpunt op de kruising met de Rogierstraat slechts een minieme variatie vertoont tussen de twee telcampagnes²³. Ondanks het ontbreken van meetpunten is het ook mogelijk om zich een toename in de Lefrancqstraat voor te stellen met behulp van hetzelfde omleidingsschema.
6. Een deel van de verplaatsingen van het zuiden naar het noorden zou nu mogelijk via de **Voltairelaan** plaatsvinden. Er kan immers een **(weliswaar bescheiden) toename** van het aantal voertuigen in beide rijrichtingen worden vastgesteld. Deze situatie is historisch waarneembaar in de SP.
7. De overdrachten van oost naar west zijn ook toegenomen. In **de Louis Bertrandlaan** is het verkeer in beide rijrichtingen **toegenomen**. In mindere mate zien de Degreef- en Hancartstraten rond de Sint-Servaaskerk ook een lichte toename van het verkeer. Op dit moment is het moeilijk om deze toename te verklaren, hoewel er verschillende mogelijke verklaringen zijn. De lange maanden van wegwerkzaamheden en de installatie van de zandloperhalte ter hoogte van de "Wijnheuvelen"-halte op de Rogierlaan kunnen een invloed hebben gehad op de autotrajecten.
8. **Sommige telpunten blijven (vrijwel) ongewijzigd** tussen juni 2022 en november 2023. Dit is het geval voor de Kesselsstraat, de kruising van de Metsysstraat en de Jeruzalemstraat en de telpunten aan het noordelijke uiteinde van de Haachtsesteenweg.

²³ Deze hypothese kan worden ondersteund door de telgegevens van Telraam die hier beschikbaar zijn (de camera is momenteel uitgeschakeld): [Telraam | Brichautstraat](#)

9. **Sommige overtredingen kunnen nog steeds vastgesteld worden.** Het is momenteel echter moeilijk om een onderscheid te maken tussen het werkelijke aandeel taxi's en overtreders die deze routes illegaal gebruiken. Aangezien deze passages meerdere tientallen voertuigen per uur kunnen bereiken, zou het nodig zijn om de werkelijke verdeling tussen de getelde PVE te bestuderen.
10. Tot slot is het belangrijk om te onthouden dat wegwerkzaamheden een invloed kunnen hebben gehad op de rijgewoonten en op de genomen routes. De "Fermettes"-werf en de tijdelijke verandering van de rijrichting hebben de tellingen van Metsys#Jeruzalem ongetwijfeld beïnvloed (-50 PVE/u) en hebben een impact gehad op de Haachtsesteenweg en de Rubensstraat (oostelijk deel). Hetzelfde geldt voor de "Pogge"-werf, die op het moment van de tellingen voltooid was. Aangezien de werf negen maanden duurde, is het aannemelijk dat sommige alternatieve routes enkele weken na het effectieve einde van de werken nog steeds werden gebruikt. Dit zou het geval kunnen zijn voor de Poststraat en de tellingen ter hoogte van de MIVB-tramstelplaats.

D.3. Goed gebruikte fietsinfrastructuur

De gemeente heeft van het nieuwe verkeersplan gebruik gemaakt om een bredere, comfortabelere fietsinfrastructuur in te richten. Deze initiatieven sloten aan bij de vele fietsroutes die de gemeente doorkruisen. Er is één gemeentelijke fietsroute (**groene ICC2**) en er zijn twee gewestelijke fietsroutes (**blauwe Rodeca A** en **rode ICR-MM**). Deze komen overeen met de Fiets COMFORT en PLUS-status zoals gedefinieerd door de MWS. Tot slot hebben de meeste van deze wegen fietspaden, wat het fietsen bevordert. De bestudering van de evolutie van de fietstellingen zal daarom de hoofdwegen bekijken op deze drie routes.



Kaart met de routes van de verschillende ICC- en ICR-fietsroutes in de Berenkuilwijk (Bron: Gemeente Schaerbeek²⁴).

²⁴ [Mobilité/mobility 1030 - Google My Maps](#): Interactieve kaart hier beschikbaar.

D.3.1. Methodologische overwegingen

Voordat we overgaan tot de kern van het onderwerp, is het opnieuw nodig om enkele fundamentele methodologische concepten te integreren:

- Zoals uitgelegd in de methodologische inleiding, kunnen de telcamera's gebruikt worden om de getelde voertuigen te classificeren. We hebben dus ook informatie over de fietsers die op de verschillende ingerichte telpunten werden waargenomen. Het gaat zowel om fietsers met een elektrische fiets als om fietsers met een fiets op spierkracht.
- Op dezelfde manier waarop we de term "PVE" gebruiken, zal de afkorting "P/C" regelmatig gebruikt worden om te verwijzen naar "pedaalcycli" en zo de fietserenheid uit te drukken.
- Eén ding waar u aan moet denken voordat u deze informatie gebruikt, is het weer van de dag:
 - Op 14 en 16 juni 2023 schommelde de temperatuur tussen 22 en 25° en stond er een lichte wind. Beide dagen waren redelijk zonnig. 18 juni 2022 was zelfs de eerste dag van de hittegolf van 2022, met 32,6°C gemeten in Ukkel. De gemiddelde temperatuur voor de maand in kwestie was 17,7° (de normale temperatuur tussen 1991 en 2020 bedroeg 16,7°).
 - Op 14 november 2023 waren de buien bijzonder intens. In bijna heel België werd code geel afgekondigd. De maxima lagen rond 10°C. Op 16 november 2023 was het weer winderig en bewolkt. Het weerbericht voor die maand toonde een gemiddelde van 7,8°C (7,2°C tussen 1991 en 2020), met zware regenval (132,2 mm tegenover 76,5 mm). Er waren 8 dagen met onweer (tegenover 3,8 dagen) gedurende de maand en 26 dagen met neerslag (tegenover 18,3 dagen). De wind was sterker dan het gemiddelde van de afgelopen 30 jaar (4,4 m/s tegenover 3,6 m/s).

Op basis van deze factoren zou er aangenomen kunnen worden dat de temperatuur en het weer invloed hebben gehad op het fietsverkeer. In een poging om het effect van deze metingen te objectiveren, werd een oefening gemaakt. Op basis van permanente telgegevens die geïnstalleerd werden op 12 punten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bestond de oefening erin het verschil in fietstellingen te bepalen tussen juni 2022 en november 2023²⁵:

- In juni 2022 was de gemiddelde dagelijkse hoeveelheid mediane stromen voor alle tellingen 2500 eenheden.
- In november waren dat 1863 eenheden.
- 1863 eenheden vertegenwoordigen 74,52% van 2500. We kunnen daarom een "weer"-coëfficiënt van ongeveer 25,48% aannemen. Bij slecht weer zal dus ¼ van de fietsers geneigd zijn om een ander vervoermiddel te gebruiken voor hun verplaatsingen.

Om dit verschil te illustreren, kunnen we een eenvoudig voorbeeld gebruiken. In juni 2022 werden er 419 fietsers geteld naar het Koninginneplein vanaf het zuiden van de Koninklijke Sint-Mariastraat. In november 2023 waren er 381 fietsers. Met behulp van deze coëfficiënt ($381 \cdot 1,2548$) kunnen we aannemen dat het aantal fietsers 478 zou zijn geweest als de weersomstandigheden dezelfde waren geweest. In plaats van een daling met -9% is het aannemelijk om een stijging met 14% van de getelde fietsers te veronderstellen.

Dit is natuurlijk een empirische oefening en de meteorologische gegevens mogen uiteraard niet als absoluut worden beschouwd. Een andere reeks factoren kan natuurlijk van invloed zijn geweest op de praktijk en de tellingen, en de cijfers, met behulp van de coëfficiënt, zijn daarom eerder een indicator dan een absolute waarde.

D.3.2. De Koninklijke Sint-Mariastraat

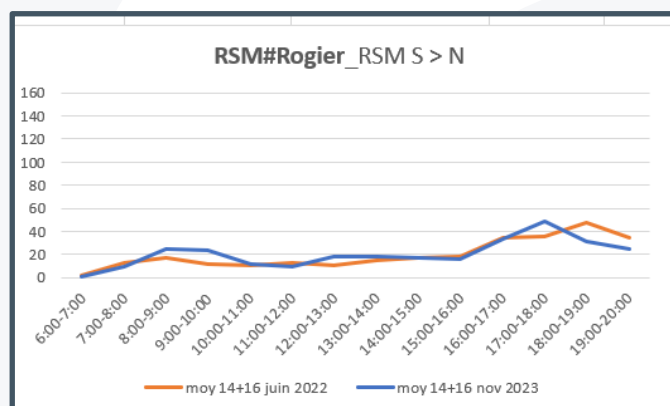
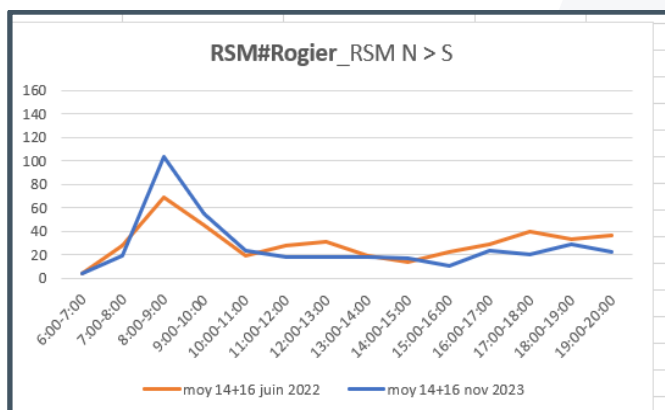
De Koninklijke Sint-Mariastraat heeft sinds augustus 2022 een okergeel fietspad in twee rijrichtingen. Het ligt ook op de ICC2-route, die van de Berenkuil komt en ter hoogte van het Koninginneplein eindigt. Door het onderzoek op te splitsen op

²⁵ [Brussel: Fietsen - Bakfietsen - Elektrische fietsen \(irisnet.be\)](https://irisnet.be)

basis van de twee secties, kunnen er substantiële stijgingen waargenomen worden:

- Zuidelijk gedeelte

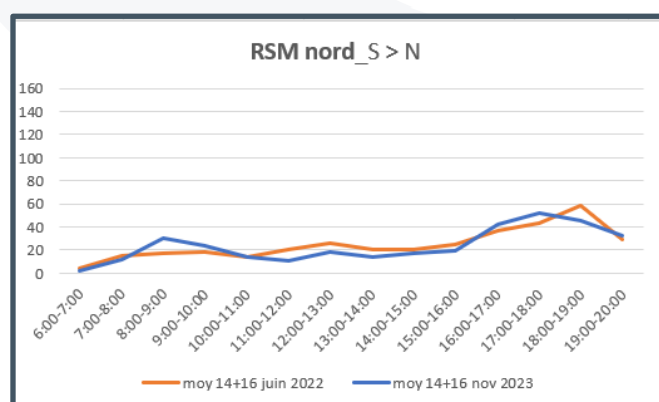
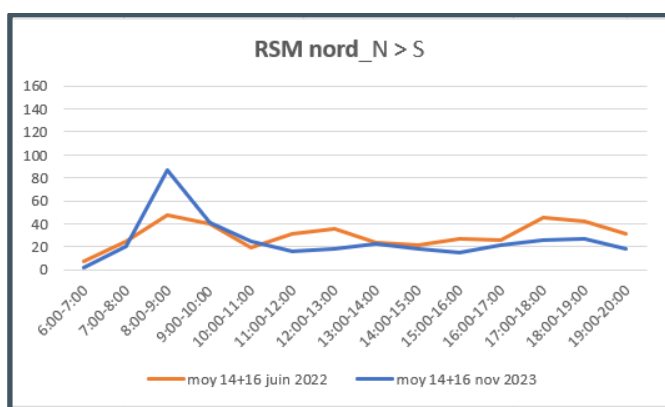
Ondanks de weersomstandigheden is de toename duidelijk. Van het Koninginneplein naar het Colignonplein passeren we de kaap van 100 P/C in de OSP (+49%). Het dagelijks gemiddelde is 30 P/C. Het totale aantal fietsers voor de hele dag is vastgesteld op 381 P/C, vergeleken met 419 in juni 2022. In de andere richting is de dichtheid van fietsers lager, maar neemt deze toe in de SP. Over de hele dag genomen was het aantal P/C's stabiel (+7 P/C's). Door de hierboven uitgevoerde "coëfficiëntoefening" te integreren, is het mogelijk om aan te nemen dat de fietsersstroom tussen de twee periodes is toegenomen. Dit stuk weg heeft het slechte weer goed doorstaan, met 668 P/C geteld in beide rijrichtingen (tegenover 700 in juni 2022). We kunnen daarom schatten dat de relatieve toename ongeveer 20% is.



Bron : Brussel Mobiliteit

- Noordelijk gedeelte

In het noordelijke deel is de toename ook heel significant in de OSP naar het zuiden (+39 P/C; +81%). Het gemiddelde is identiek tussen de twee perioden (30 P/C/u), terwijl de ASP het aantal fietsers ziet afnemen. In totaal bedraagt het aantal fietsers op weg naar het Koninginneplein gemiddeld 357 P/C over de twee dagen. Naar het noorden ligt het passagepercentage in dezelfde norm (332 P/C), op enkele eenheden na vergelijkbaar met juni. Rekening houdend met een coëfficiënt zouden we kunnen besluiten dat er een lichte stijging is naar het zuiden en een duidelijke stijging naar het noorden en het Colignonplein. Over de volledige dag werden er 689 P/C's geregistreerd, tegenover 769 een jaar eerder. Rekening houdend met de coëfficiënt betekent dit een theoretische stijging van 12%



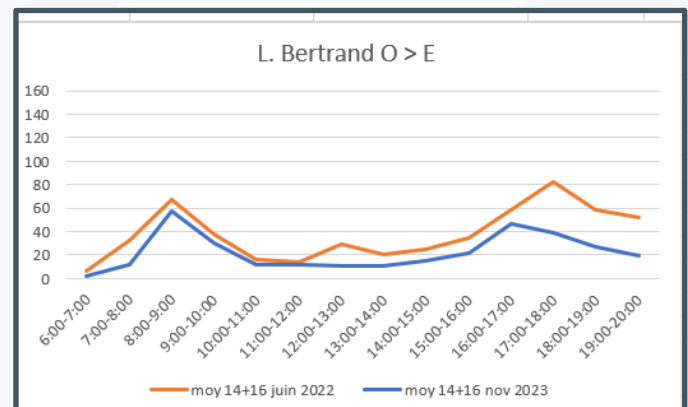
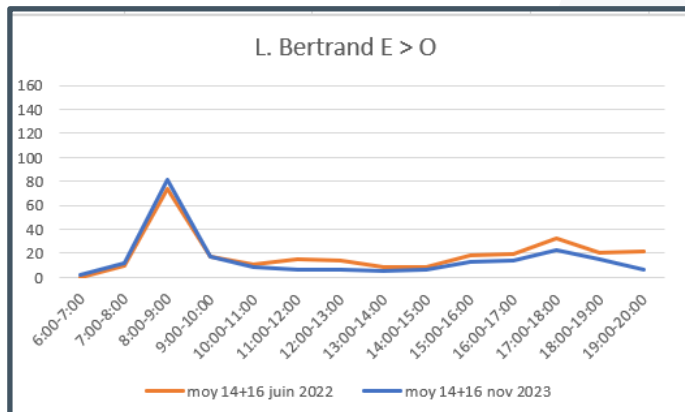
Bron : Brussel Mobiliteit

D.S.S. Louis Bertrandlaan

De Louis Bertrandlaan heeft ook interessante fietsinrichtingen. Het biedt een fietssuggestiestrook vanaf de Sint-Servaaskerk tot aan de Mast van Lalaing, terwijl fietsers in de andere richting over van een gemarkeerd fietspad beschikken tot aan de

Lambermontlaan (die helemaal aan het einde overgaat in de busstrook in gemengd verkeer met de B66). Het Rocade A-traject maakt er gebruik van vanaf het Noordstation doorheen het Josafatpark tot aan de Dailly- en Plasky wijken. De volgende conclusies kunnen worden voorgelegd:

- In de richting van de Sint-Servaaskerk (van oost naar west) nam het aantal P/C's dat gebruik maakte van het gemarkeerde fietspad tussen de twee periodes toe. We bereiken bijvoorbeeld meer dan 80 P/C in de OSP. Het gemiddelde over de hele dag is bijna identiek tussen de twee periodes. Als de coëfficiënt in aanmerking wordt genomen, rijden er duidelijk meer fietsers via de Louis Bertrandlaan.
- In de andere richting (van west naar oost) is de situatie minder gunstig. Het aantal fietsers in juni 2022 was bijzonder hoog (533 P/C) en significant in de ASP (82). Terwijl de daling redelijk is voor de OSP (-15%), is deze meer uitgesproken voor andere tijdsloten. Zelfs als we rekening houden met de coëfficiënt, is de daling aanzienlijk (-26%).

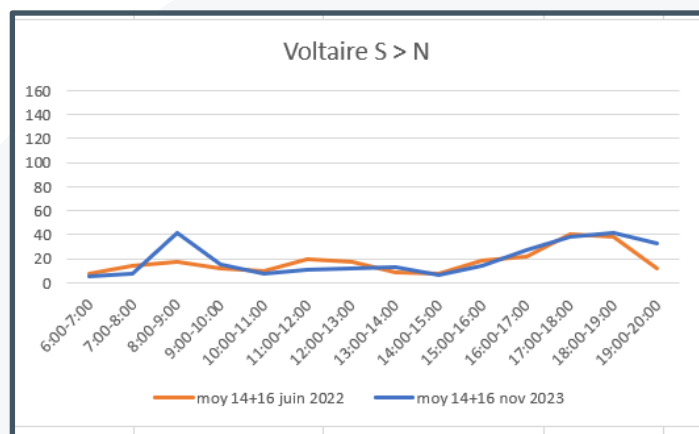
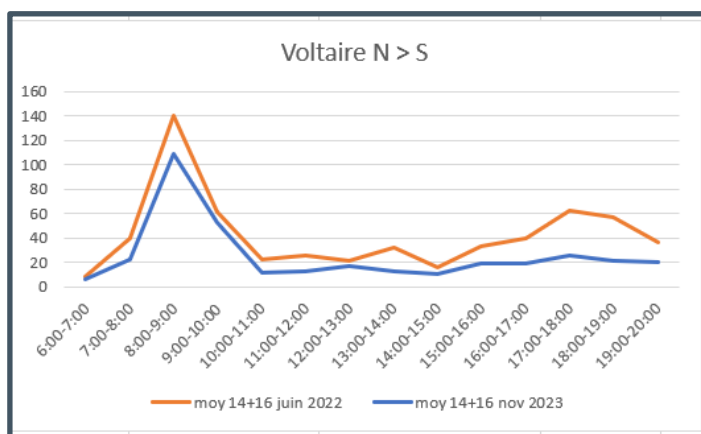


Bron : Brussel Mobiliteit

D.3.4. Voltairelaan

Vanwege de aanwezigheid van een ICR (MM) op het traject, biedt de Voltairelaan twee aparte fietspaden over zijn gehele lengte en in beide rijrichtingen.

- Richting het zuiden en de Paul Deschanellaan was juni 2022 een drukke maand. Er waren gemiddeld tot 583 P/C's tijdens de twee bestudeerde dagen. Er was zelfs een piek van 140 P/C tussen 8.00 en 9.00 uur. De intensiteit blijft hoog (109 in de OSP) maar daalt tot 359 P/C. Dit is toch een gevoelige daling.
- In de tegenovergestelde richting is de situatie zeer gunstig. Het aantal P/C's in november was in absolute termen hoger dan in juni (274 P/C's tegenover 245 P/C's). Terwijl de ASP stabiliseert, ziet de OSP een sterke toename van het aantal fietsers.



Bron : Brussel Mobiliteit

D.3.5. Stijging van het aantal fietsers

Ter afsluiting van het hoofdstuk over de aanwezigheid van fietsers op de drie bestudeerde hoofdroutes:

1. De Koninklijke Sint-Mariastraat heeft de nieuwe infrastructuur kunnen benutten om **de verkeersstroom te zien toenemen**. In absolute termen zijn de relatieve theoretische stijgingen in de orde van 12% (noordelijk gedeelte) tot 20% (zuidelijk gedeelte). Het is vooral de stroom richting Colignonplein die toeneemt en de OSP die aanhoudt.
2. De Louis Bertrandlaan wordt eerder **minder gebruikt door fietsers**. Juni 2022 was een bijzonder productieve maand, met een totaal aantal fietsers van gemiddeld ongeveer 800 P/C over de twee dagen. In november 2023 waren er nog steeds 530 P/C's, maar de coëfficiëntoefening laat een vermindering van ongeveer -17% zien. De sterkste daling vond plaats in oostelijke richting en naar de Mast van Lalaing, wat ook het meest gebruikte gebied is.
3. De Voltairelaan is eerder **stabiel, met een heel hoog aantal fietsers**. In juni 2022 bedroeg hun aantal 838, terwijl het in november 633 P/C was in beide rijrichtingen. De meeste fietsers gaan naar het zuiden (tussen 60 en 70%). De OSP is hier bijzonder intensief, met tellingen van meer dan 100 P/C voor elke periode
4. Voor wegen die geen deel uitmaken van de verschillende netwerken, kunnen verschillende wegen gemarkeerd worden. In het zuidelijke deel van de Haachtsesteenweg zijn er nog steeds ongeveer 200 P/C's per dag (in beide richtingen). Er zijn ongeveer 100 P/C's in de Kesselsstraat, terwijl de twee delen van de Rubensstraat ongeveer 150 P/C's per dag zien.
5. Voor een betere representativiteit moeten de telgegevens in dezelfde maand van het jaar met vergelijkbare weersomstandigheden uitgevoerd worden. Het creëren van een "weer"-coëfficiënt is inderdaad nuttig, maar beperkt vanuit interpretatief oogpunt.

E. REISTIJD MET DE AUTO: DUUR VAN HET TRAJECT

E.1. Methodologische overwegingen

Een ander veelzeggend aspect van de verkeersevolutie is de studie van de reistijden in PVE en hun gemiddelde over twee gegeven periodes. Daarom werden in november 2022 de "auto"-reistijden voor verschillende routes door Brussel Mobiliteit geanalyseerd. Deze gegevens worden "Floating Car Data" genoemd. Ze gebruiken de GPS-signalen van de voertuigen (en/of de GPS-signalen van de smartphones van de mensen in de voertuigen). Ze kunnen bepaalde afwijkingen vertonen maar worden voldoende objectief en relevant geacht om de reistijden te analyseren.

Deze gegevens hebben alleen betrekking op weekdays (maandag t/m vrijdag) en lopen over 24 uur.

- Analyses vóór de invoering van maatregelen bestrijken de periode van 8 november 2021 tot 17 december 2021 (**oranje**).
- De analyses die na de invoering ervan zijn uitgevoerd, bestrijken de periode van 7 november 2022 tot 16 december 2022 (**blauw**).
- Er werd ook een onderzoek uitgevoerd in november 2023. Door technische problemen zijn deze gegevens nog niet voldoende bruikbaar. Ze zullen echter zo snel mogelijk aan dit verslag worden toegevoegd. Dit zal een duidelijker beeld geven van de evolutie van de reistijden.

In de opmerkingen hieronder worden er in het bijzonder drie dimensies bestudeerd:

1. Reistijd in minuten per uur. Deze wordt lineair weergegeven in blauw en oranje in de grafieken hieronder.
2. De regelmatigheid van de reistijden. Deze wordt weergegeven door de lichtste en breedste zones. Dit betekent dat hoe breder de zone is, hoe meer de reistijd schommelt. Trouwens:
 - Het donkerste gebied komt overeen met de gemiddelde reistijden zonder 25% van de traagste en de 25% van de snelste ritten. Zo komen we te weten in welke mate de reistijd van 50% van de meest "klassieke" voertuigen varieert.
 - Het lichtere gebied omvat alle reistijden behalve de langzaamste 5% en de snelste 5%. Het gaat erom te weten te komen in welke mate de duur van bijna alle ritten schommelt.
3. Gemiddelde reistijd per werkdag. Dit zijn de staafdiagrammen die hieronder beschikbaar zijn.

Als algemene regel geldt dat voorzichtigheid geboden is bij het interpreteren van de cijfers. Dit is een vergelijking tussen twee onderzoeksperiodes en externe factoren kunnen de resultaten hebben beïnvloed. Deze verschillen moeten op de langere termijn opgevolgd en geobserveerd worden. De afmetingen van de grafieken en kaarten zijn verkleind om het rapport leesbaarder te maken. Grotere formaten zijn beschikbaar in de bijlagen.

E.2. Enkele gebruikelijke routes

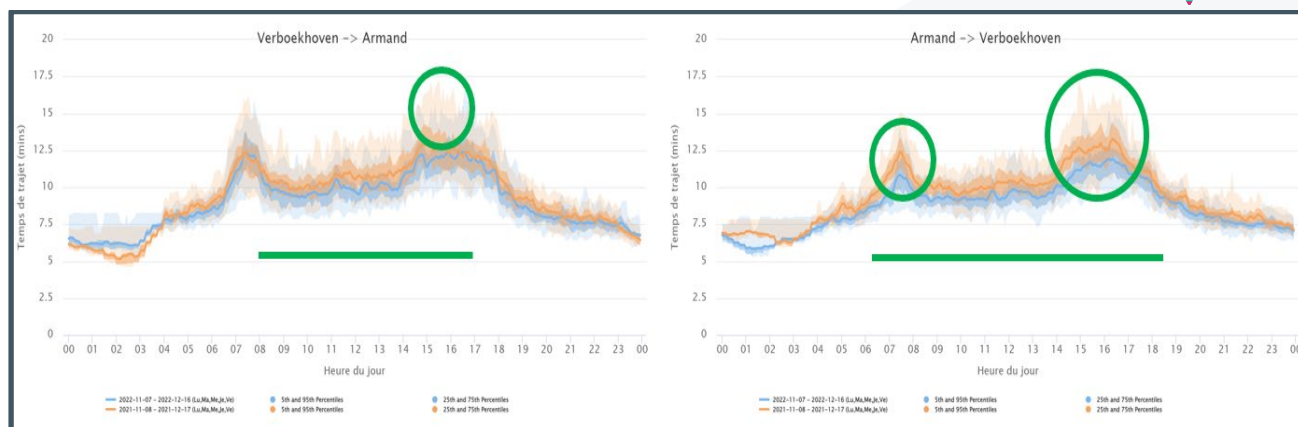
E.2.1. Via de Paul Deschanellaan

Gezien de strategische ligging tussen het Josafatpark en de Rogierlaan en de ligging aan de rand van het netwerk, zijn de reistijden voor de Paul Deschanellaan interessant om te analyseren. Hiervoor heeft Brussel Mobiliteit gegevens verstrekt die de reistijden tussen de Berenkuil en de Armand Steurssquare analyseren. De route loopt over de hele Voltairrelaan en de Deschanellaan. De hele route loopt via de wijkwegen.

Over het algemeen verloopt het op deze route in 2022 vlotter dan in 2021.

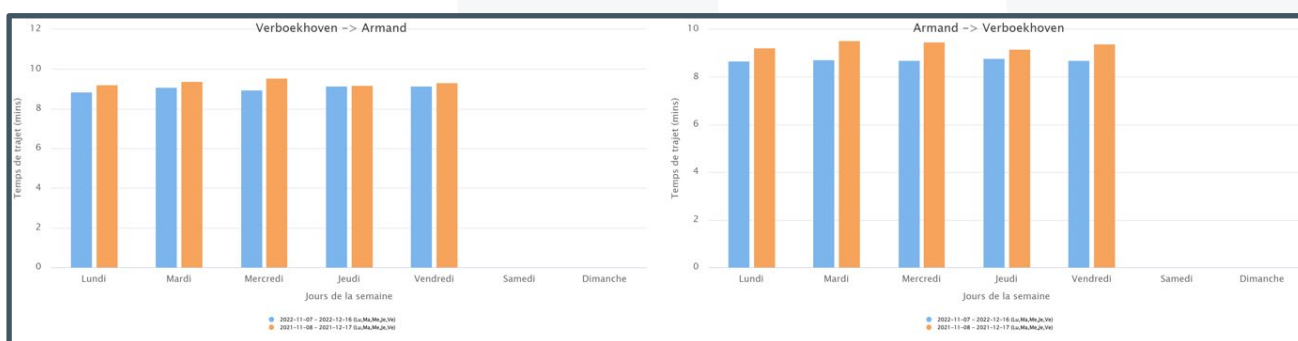
- Reistijd: In de SP is de situatie positief en verbeterd in drie van de vier bestudeerde SP'en. Alleen de OSP naar de Armand Steurssquare toont geen verbetering. De grootste tijdswinst is te zien van zuid naar noord (tot de Berenkuil) met winsten van ongeveer een minuut. In de daluren verbetert elk tijdslot iets tussen 2021 en 2022.
- Regelmaat van de reis: Over het algemeen laat de interpretatie van de ASP in 2022 betere prestaties optekenen. De **oranje** zones laten duidelijk zien dat regelmaat moeilijk was in 2021, toen deze reis tot 17 minuten kon duren. Deze instabiliteit is duurzaam verminderd volgens gegevens die op alle niveaus zijn verkregen.





Grafiek met veranderingen in de gemiddelde reistijden op de N<>Z-as van de Voltairelaan en de Deschanellaan tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De **oranje kleur** geeft het jaar 2021 en de **blauwe kleur** de gegevens voor 2022 weer.

De positieve resultaten worden bevestigd in de staafdiagrammen. In november 2022 kan het traject Berenkuil - Armand Steurssquare op elke dag van de week (behalve donderdag) sneller worden afgelegd. Dit fenomeen is vooral voelbaar op woensdag (ongeveer 30 seconden). De gemiddelde winst per dag is ongeveer 15 seconden. Naar het noorden en de Berenkuil zal dit traject in 2022 gemiddeld sneller afgelegd worden. Woensdag en vrijdag zijn de werkdagen met de meest merkbare tijdsbesparing (meer dan 30 seconden). In 2022 zal het gemiddeld iets minder dan 9 minuten duren om dit traject in alle richtingen af te leggen.



Grafiek met de gemiddelde reistijden (in minuten) op de N<>Z-as van de Voltaire- en de Deschanellaan van maandag tot vrijdag en hun vergelijking tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De **oranje kleur** geeft het jaar 2021 en de **blauwe kleur** de gegevens voor 2022 weer.

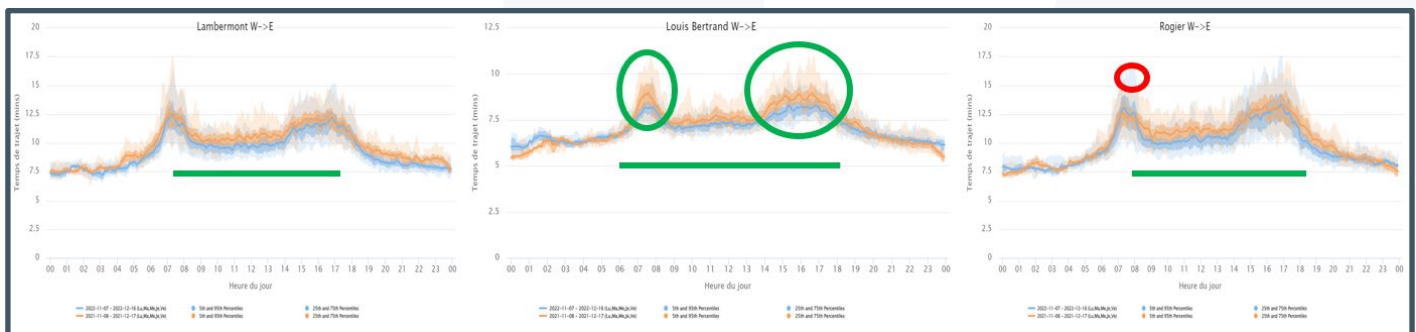
E.2.2. Via de Louis Bertrandlaan

We beschikken eveneens over resultaten voor de Louis Bertrandlaan, een belangrijk knooppunt voor west<>oost-uitwisselingen in de wijk. Deze maken deel uit van een route die van het Colignonplein naar het Meiserplein loopt. Voor de legenda en het begrip van de kaart: **de paarse kleur** staat voor de route die vroeger mogelijk was via de Azalealaan en de Cambierlaan. **De ononderbroken rode lijn** is de route die het meest relevant lijkt na de wijzigingen aan de twee deelnetwerken terwijl **de rode stippellijn** een alternatieve route is die mogelijk door een deel van het verkeer gebruikt zou kunnen worden. Op deze kaart was het mogelijk om de weg in onderdelen te verdelen en te focussen op Louis Bertrandlaan. Terwijl de oude route alleen gebruik maakte van wijkwegen, maken de meeste potentiële routes tegenwoordig gebruik van Auto COMFORT- (Rogierlaan) en zelfs PLUS (Lambermontlaan)-assen. Voor een comfortabele weergave werd dit deel van de studie onderverdeeld op basis van de west<>oost-as.

West - Oost-as: van het Colignonplein naar het Meiserplein

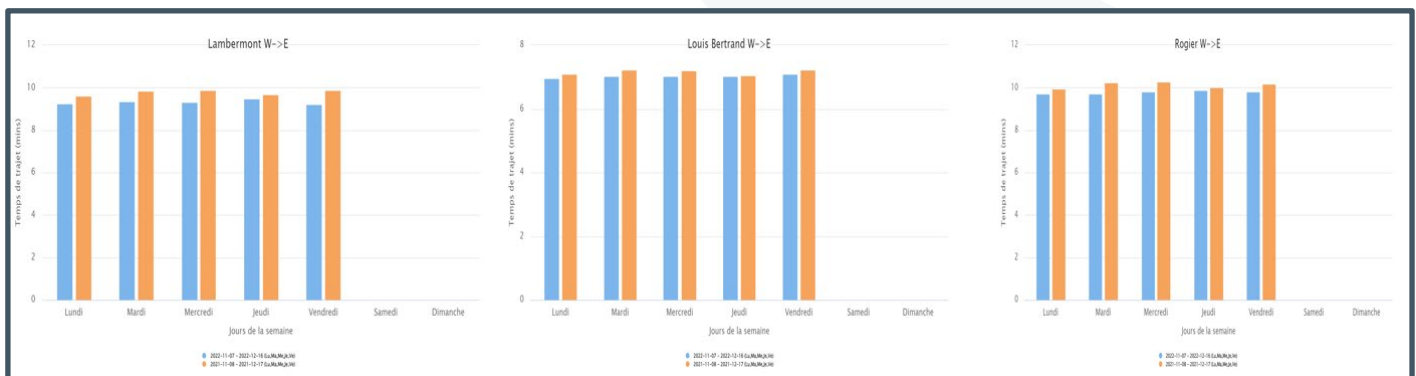
De reistijden lijken te verbeteren op de meeste weggedeelten die momenteel worden gebruikt. De lijngrafieken die deze trends weergeven, laten de volgende elementen zien:

- **Reistijd:** De situatie is vergelijkbaar voor de Lambermontlaan en de Rogierlaan. Voor de Louis Bertrandlaan is de situatie positief, vooral in de SP, waar de reistijden met ongeveer een minuut zijn verkort.
- **Regelmaat van de reis:** Over het algemeen laat de interpretatie van de regelmaat voor de Louis Bertrandlaan verbeterde prestaties zien van 7 uur 's ochtends tot 7 uur 's avonds. Terwijl de Lambermontlaan redelijk stabiel bleef tussen de twee jaren, daalde de regelmaat zeer licht op het onderzochte gedeelte van de Rogierstraat.



Grafiek met veranderingen in de gemiddelde reistijden op de W->O-as van de Lambermontlaan, de Louis Bertrandlaan en de Rogierlaan tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De **oranje kleur** geeft het jaar 2021 en de **blauwe kleur** de gegevens voor 2022 weer.

Wat de Lambermontlaan betreft, is de vaststelling positief aangezien alle dagen verbeteren. Dit is ook, en logischerwijs, het geval voor de Louis Bertrandlaan. Wat de Rogierlaan betreft, lijkt de lichte onregelmatigheid tijdens de SP geen invloed te hebben. Over het geheel genomen zijn de reistijden iets korter geworden.

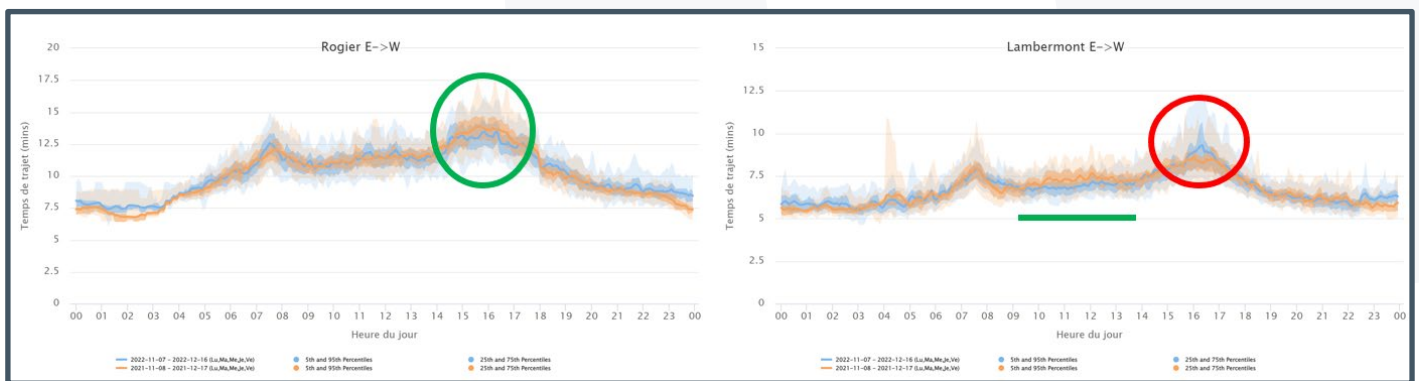
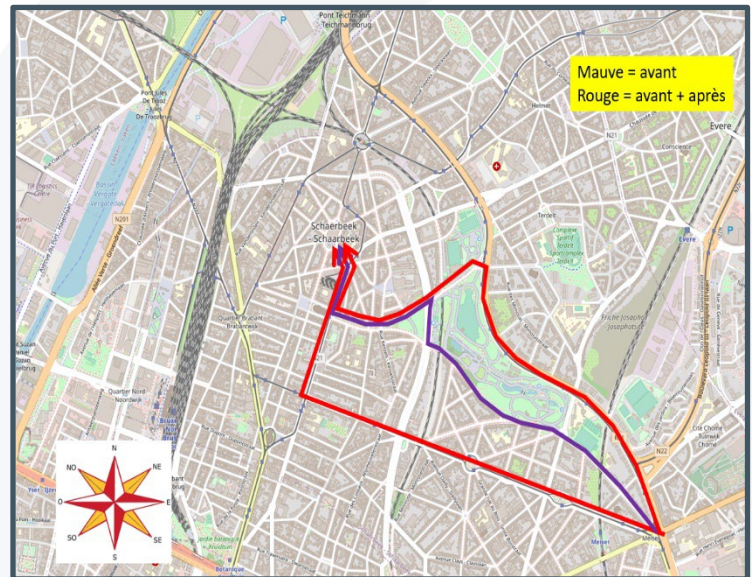


Grafiek met de gemiddelde reistijden (in minuten) op de W->O-as van de Lambermontlaan, de Louis Bertrandlaan en de Rogierlaan van maandag tot vrijdag, en een vergelijking tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De **oranje kleur** geeft het jaar 2021 en de **blauwe kleur** de gegevens voor 2022 weer.

Oost - West-as: van het Meiserplein naar het Colignonplein

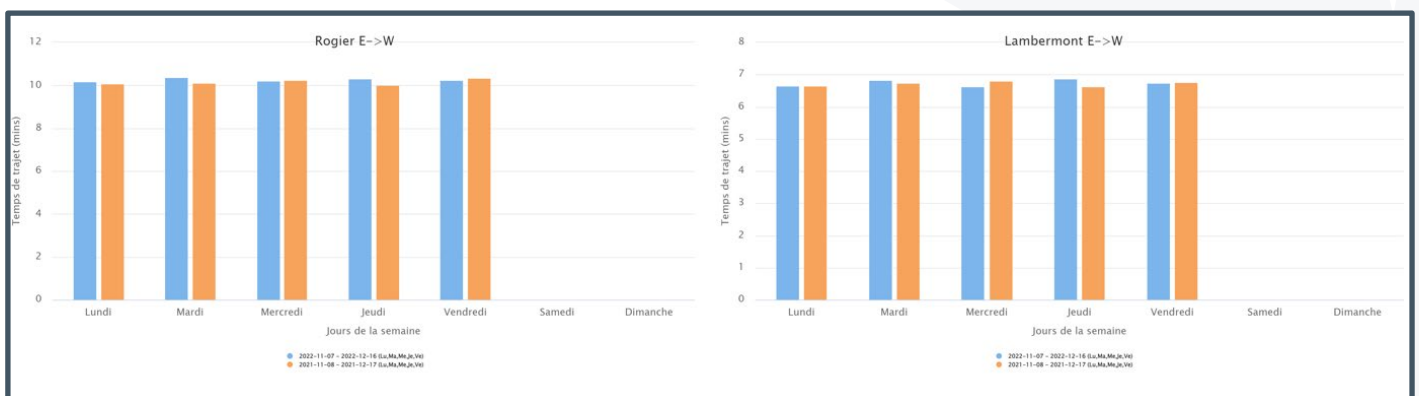
Deze route stelt ons in staat om informatie te verkrijgen over reistijden langs de hele Rogierlaan en het zuidelijke deel van de Lambermontlaan. De weergegeven absolute reistijden lopen van het Meiserplein naar het Colignonplein. Twee routes (in rood) worden weergegeven als alternatieven voor de situatie vóór het LMC.

- Reistijd: Van oost naar west is de situatie op de Rogierlaan vrij gelijkaardig tijdens de OSP en overdag. De ASP is licht positief vergeleken met 2021. Aan de andere kant ziet de Lambermontlaan overdag een lichte verbetering, terwijl de ASP de reistijd met een paar seconden ziet verslechteren.
- Regelmaat van de reis: Over het algemeen laat de interpretatie van de regelmaat zien dat de Rogierlaan tijdens de ASP beter presteert. Het tegenovergestelde geldt voor de Lambermontlaan, waar de blauwe wolk zelfs meer dan 12 minuten kan bedragen voor het hele traject.



Grafiek met de verandering in de gemiddelde reistijd op de W<O-as tussen de Lambermontlaan en de Rogierlaan tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De oranje kleur geeft het jaar 2021 en de blauwe kleur de gegevens voor 2022 weer.

De verschillen in reistijden per werkdag lijken niet significant te zijn. Deze komen overeen met en bevestigen de hierboven aangehaalde elementen. De situatie op de Rogierlaan varieert van dag tot dag. Terwijl sommige dagen duidelijk identiek zijn (maandag, vrijdag), zullen dinsdag en donderdag in 2022 verbetering tonen, terwijl de status van woensdag licht zal verslechteren.

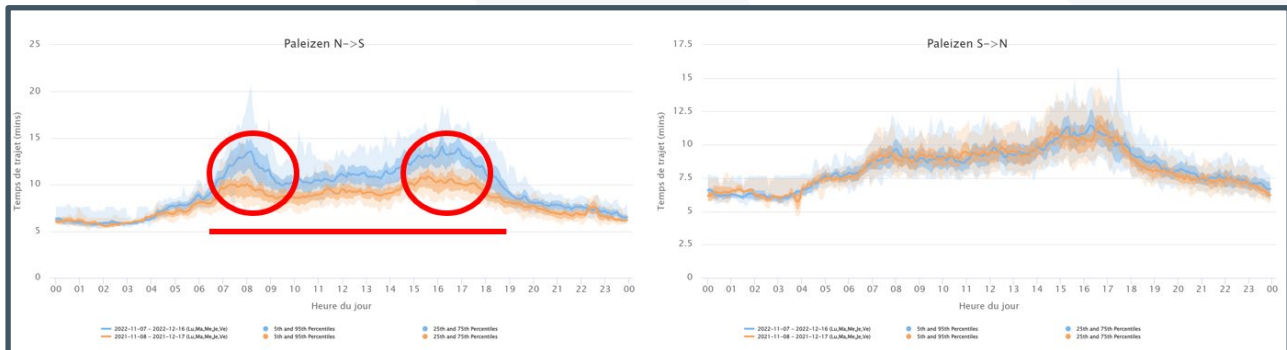
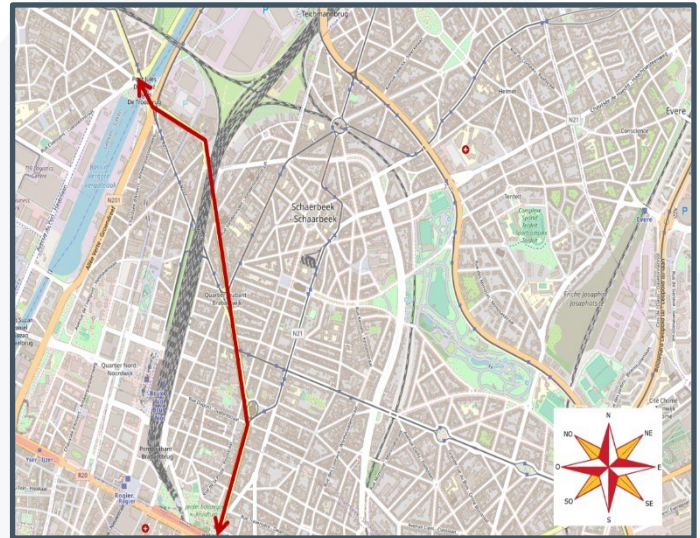


Grafiek met de gemiddelde reistijden (in minuten) op de W<>O-as van de Lambermontlaan en de Rogierlaan van maandag tot vrijdag en hun vergelijking tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De oranje kleur geeft het jaar 2021 en de blauwe kleur de gegevens voor 2022 weer.

E.2.3. Via de Paleizenstraat

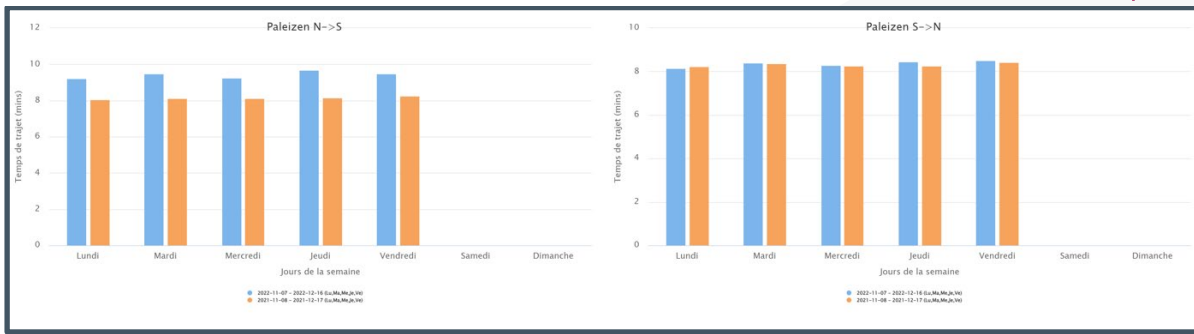
In dit gedeelte wordt gekeken naar de reistijden voor beide verkeersrichtingen op een route tussen de de Troozsquare tot aan de Kleine Ring en de Kruidtuinlaan, via de Koningsstraat. Hoewel deze route delen buiten Schaarbeek omvat, is ze relevant voor onze studie in zoverre dat het overgrote deel van deze route gebruik maakt van de Paleizenstraat, gelegen aan de rand van het netwerk. Deze gemeentelijke weg heeft de Auto COMFORT-status, speelt een structurerende rol in het bestudeerde gebied en zorgt voor continuïteit tussen verschillende wijken. Het onderzoek van de reistijden levert ons de volgende elementen op:

- **Reistijd:** Van zuid naar noord (van de Kleine Ring naar de de Troozsquare) blijft de situatie de hele dag en in de SP onveranderd. Vanaf de de Troozsquare nemen de prestaties echter sterk af. De toename is ongeveer 4 minuten (van 10 minuten naar 14 minuten reistijd) in de SP en 1,5 minuten in de daluren. Over het algemeen is de situatie moeilijk van 7 uur 's ochtends tot 8 uur 's avonds.
- **Regelmaat van de reis:** De reistijd is erg onstabiel vanaf de de Troozsquare. De blauwe pieken suggereren zelfs een reistijd tot 20 minuten voor deze route in de SP. In de loop van de dag blijven de variaties aanzienlijk. Voor de andere richting blijft de regelmaat van de reistijden ongewijzigd tussen 2021 en 2022.



Grafiek die de evolutie van de gemiddelde reistijd weergeeft op de N<>Z-as van de Paleizenstraat tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De oranje kleur geeft het jaar 2021 en de blauwe kleur de gegevens voor 2022 weer.

Op basis van deze resultaten kan er in één enkele rijrichting (van noord naar zuid) een verslechtering worden vastgesteld. De verschillen in reistijden per werkdag zijn zeer groot voor deze verplaatsing. Elke dag neemt het gemiddelde over de hele dag met ongeveer 1 minuut 30 seconden toe. In de andere richting is er geen enkele merkbare verandering en blijft de gemiddelde reistijd 8 minuten. Ter conclusie, en in overeenstemming met alle bestudeerde parameters, zijn de reistijden langer van noord naar zuid dan in de tegenovergestelde richting. In 2022 duurt het soms bijna 10 minuten om het traject af te leggen, vergeleken met 8 minuten in de tegenovergestelde richting. In 2021 waren de reistijden in beide richtingen nochtans vergelijkbaar.



Grafiek met de gemiddelde reistijd (in minuten) op de N>Z-as van de Paleizenstraat van maandag tot vrijdag en hun vergelijking tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De oranje kleur geeft het jaar 2021 en de blauwe kleur de gegevens voor 2022 weer.

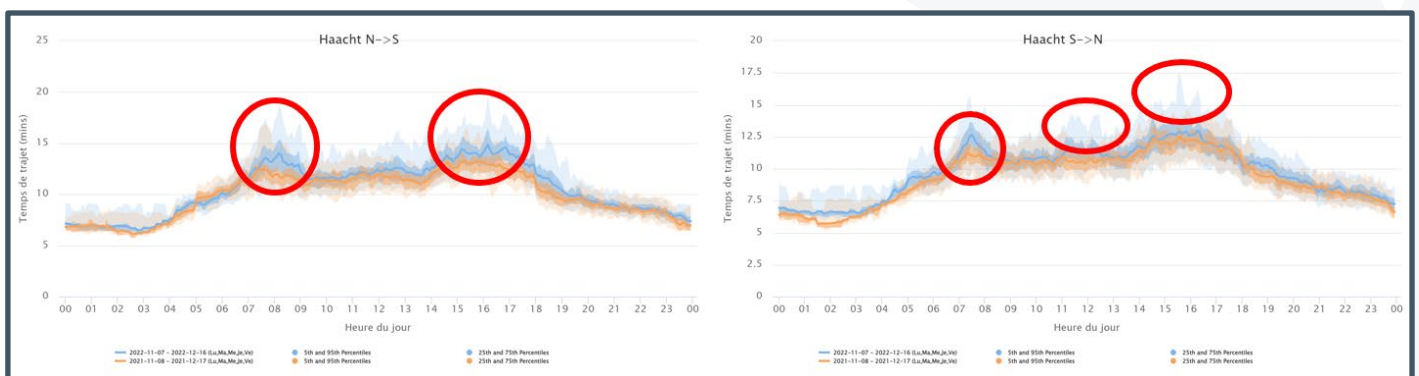
E.2.4. De Haachtsesteenweg

Het is ook relevant om het effect van het eenrichtingsverkeer in de Koninklijke Sint-Mariastraat en de Haachtsesteenweg op de reistijden voor automobilisten te beoordelen. Om een voldoende lang en representatief gedeelte te hebben, richtte de analyse zich op een typetraject tussen de Kleine Ring en de Lambermontlaan. Ook hier moet de legenda als volgt gelezen worden: De paarse kleur geeft de route aan die voor de invoering van de maatregelen werd gebruikt (daarna is dit niet meer mogelijk). Om de huidige prestaties in te schatten, maakt de rode kleur een vergelijking mogelijk met de alternatieve route die het meest logisch wordt gebruikt om dezelfde reis te voltooien. Ter informatie: alleen een klein gedeelte van Haacht (tussen Sint-Maria en Robiano) heeft de Auto COMFORT-status, de rest wordt beschouwd als een wijkweg.

Het onderzoek richtte zich op de Haachtsesteenweg. De verkregen resultaten bevestigen eerder een verslechtering van de prestaties. Deze lijken echter tegenstrijdig te zijn, met name in de noord-zuidrichting (die van de verboden richting). Het zou daarom verstandig zijn om de prestatiegegevens van november 2023 af te wachten:

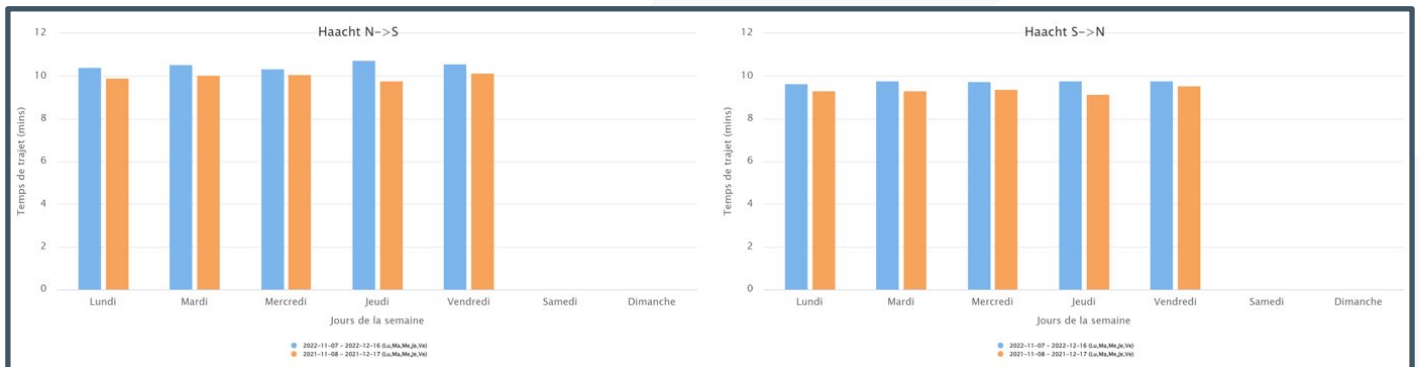


- Reistijd: De reistijd op de Haachtsesteenweg van noord naar zuid was verrassend langer na de overgang naar eenrichtingsverkeer. Deze toename is vooral merkbaar in de SP, zonder dat er noodzakelijkerwijs significante verschillen zijn die een grote impact hebben. In de andere richting stijgen de reistijden licht tijdens de OSP voordat ze zich voor de rest van de tijd stabiliseren op het niveau van vóór het LMC.
- Regelmaat van de reis: De reistijden zijn instabiel in veel tijdvensters, ongeacht de rijrichting. In beide richtingen neemt de regelmaat af. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de Z>N-richting bij lunchtijd en de N>Z-richting in de SP.



Grafiek met de verandering in de gemiddelde reistijd op de N-<Z-as van de Haachtsesteenweg tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De oranje kleur geeft het jaar 2021 en de blauwe kleur de gegevens voor 2022 weer.

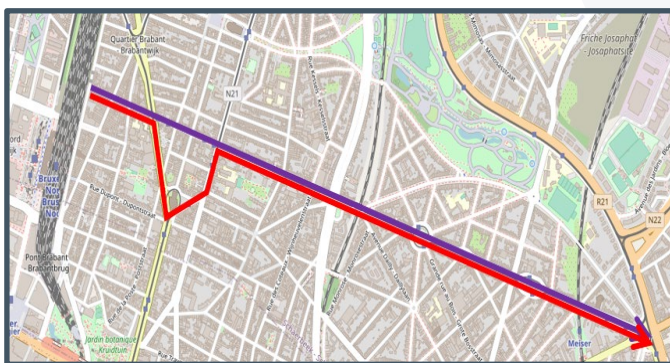
De gegevens bevestigen de bevindingen over de reistijden en laten een langere reistijd zien. Voor alle dagen en in beide richtingen geven de resultaten tijdverlies aan. De meest kritieke situatie is op donderdag, waar het verschil gemiddeld ongeveer 1 minuut 30 bedraagt (van noord naar zuid). In het algemeen duurt het altijd langer om van de Lambermontlaan naar de Kleine Ring te gaan (dan andersom). Het verschil is ongeveer één minuut.



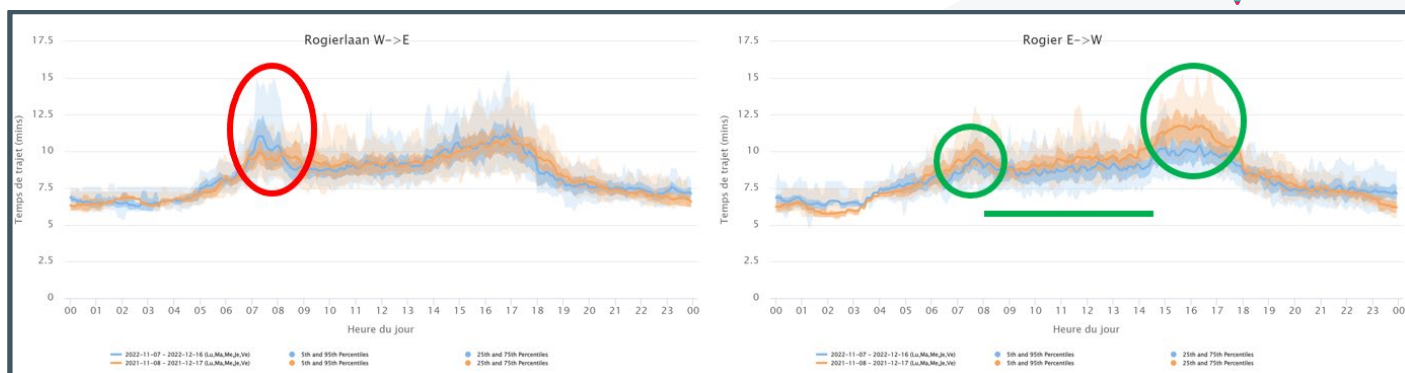
Grafiek met de gemiddelde reistijden (in minuten) op de N-<Z-as van de Haachtsesteenweg van maandag tot vrijdag en hun vergelijking tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De oranje kleur geeft het jaar 2021 en de blauwe kleur de gegevens voor 2022 weer.

E.2.5. Meiser bereiken via de Rogierstraat en de Rogierlaan

Vóór de invoering van het LMC was de Rogierlaan een rechtstreekse as in rechte lijn van de Noordwijk naar het Meiserplein. Na de invoering van eenrichtingsverkeer in de Rogierstraat is het nu nodig om het Koninginneplein te omzeilen en de Haachtsesteenweg te nemen om het Meiserplein te bereiken. In de andere richting bracht het circulatieplan geen veranderingen in de rijrichting met zich mee zodat het op elk punt mogelijk is om de route van het oosten naar het westen van Schaarbeek te vergelijken. Terwijl de Rogierstraat alleen als wijk wordt gedefinieerd, is de hele Rogierlaan Auto COMFORT en een structurerende schakel tussen de verschillende delen van de gemeente.

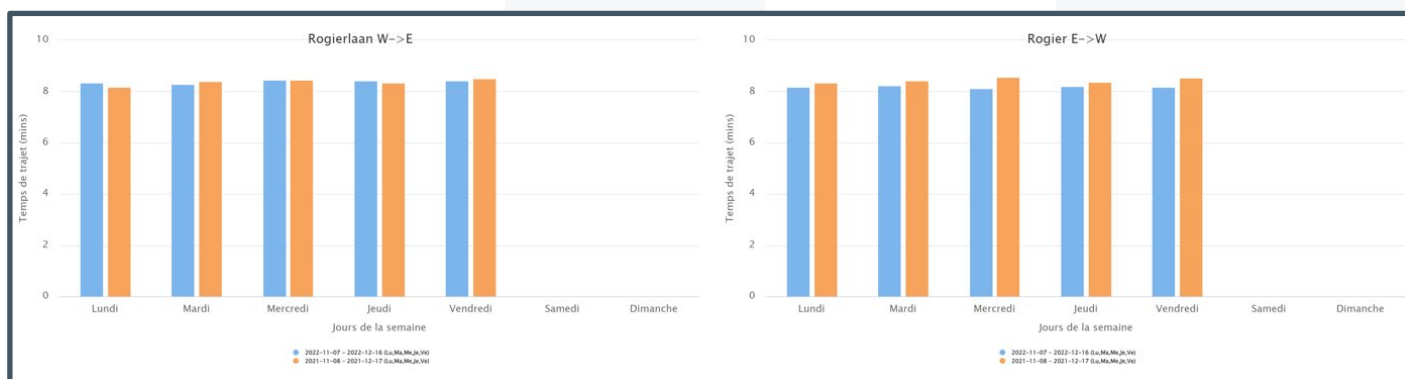


- **Reistijd:** Voor de route die over het Koninginneplein loopt (d.w.z. van het westen naar het oosten van de gemeente) vindt de verwachte toename in de OSP plaats. De toename bedraagt ongeveer 1 minuut voor de hele route. Voor de rest van de dag werd er geen enkel significant resultaat geregistreerd. In de andere richting (vanuit het Meiserplein) zijn de resultaten zeer bemoedigend, in de zin dat er de hele dag door veel tijd gewonnen wordt. Vooral de ASP profiteert hiervan, met een winst van bijna 2 minuten tussen 15.00 en 18.00 uur.
- **Regelmaat van de reis:** Er kan een duidelijke parallel getrokken worden met de regelmaat, waarbij de OSP gecompliceerder en onregelmatiger is van Rogier tot Meiser. Omgekeerd neemt het verschil in reistijd in de andere richting enorm af (vooral tijdens de ASP). Er zijn geen grote veranderingen te melden voor andere tijdsloten.



Grafiek met de evolutie van de gemiddelde reistijd op de W-<O-as van de Rogierlaan tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De oranje kleur geeft het jaar 2021 en de blauwe kleur de gegevens voor 2022 weer.

De toename op de nieuwe route kan mogelijk worden verklaard door een toename van het verkeer rond het Koninginneplein. Ondanks de toename in de OSP zijn de verschillen echter niet noodzakelijk significant voor het hele onderzochte traject. Af en toe vallen de reistijden zelfs korter uit (bijvoorbeeld op dinsdag en vrijdag). In de andere richting zijn de voordelen ook merkbaar, vooral op woensdag, waar het verschil tussen 2021 en 2022 gemiddeld bijna 1 minuut is. In beide richtingen zijn de reistijden gelijkwaardig.



Grafiek met de gemiddelde reistijden (in minuten) op de W-<O-as van de Rogierlaan van maandag tot vrijdag en hun vergelijking tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De oranje kleur geeft het jaar 2021 en de blauwe kleur de gegevens voor 2022 weer.

E.3. Een verbeterende situatie

Ter afsluiting van dit hoofdstuk, dat zich richt op de studie van reistijden voor theoretische routes die de wijk kruisen of eraan grenzen, kunnen de volgende vaststellingen worden gemaakt:

1. **De Paul Deschanellaan lijkt** een minder grote stroom voertuigen te hebben. De route Berenkuil - Armand Steurssquare wordt zelfs sneller gebruikt na de invoering van de LMC-maatregelen. De regelmaat verbetert ook. Op elke onderzochte werkdag waren de reistijden korter, ongeacht de rijrichting.
2. Om bij het Meiserplein te komen, is het mogelijk om **de Louis Bertrandlaan** sneller over te steken. De winst is het opvallendst in de SP, terwijl de regelmaat stabiliseert.
3. De verschillende bestudeerde routes die het oosten van **de Lambermontlaan** namen, laten een vorm van stabilisatie in reistijden zien. Of u nu van of naar het Colignonplein reist, de reistijden en hun regelmaat zijn weinig veranderd.
4. **De Rogierlaan** verschijnt regelmatig in deze analyse vanwege zijn rol als structurerende as aan de rand van de wijk. Door de resultaten samen te voegen, is het mogelijk om een daling van de prestaties in de OSP waar te nemen vanaf de Noordwijk naar het Meiserplein. In de tegenovergestelde richting zijn de resultaten zeer positief, met een verbetering van de verschillende studieparameters in elk opzicht. Vooral de ASP profiteert van een zeer aanzienlijke tijdsbesparing.

5. Van de Kleine Ring tot de de Troozsquare blijven de reistijden constant in de periode voor en na de invoering van de LMC-maatregelen. Om vanaf het Kanaal "richting de stad" te reizen, is de tijd die nodig is om de **hele Paleizenstraat** door te rijden echter aanzienlijk toegenomen. Hoewel dit de hele dag door het geval is, zijn de gevolgen vooral tijdens de spits voelbaar. De regelmaat is natuurlijk verslechterd, waarbij dit voor elke dag van de week geldt.
6. De resultaten zijn heel duidelijk voor de **Haachtsesteenweg**. Alle reistijden zijn langer geworden ongeacht of u naar het Poggeplein of naar de Kleine Ring rijdt. Terwijl de prestaties van zuid naar noord niet verrassend zijn gezien het eenrichtingssysteem, zijn de verslechterde gegevens in de andere richting nog verrassender. Deze situatie moet meer in detail worden bestudeerd met de gegevens van 2023. De reistijden, de constantheid van de routes en het gemiddelde volgens de werkdagen laten zien dat de situatie verslechterd is.

F. OPENBAAR VERVOER: GEVOLGEN VOOR DE BUSLIJNEN

Meerdere bus- en tramlijnen van de MIVB en verschillende buslijnen van De Lijn nemen assen in en aan de rand van het Koninklijke Sint-Maria deelnetwerk. Dit hoofdstuk heeft tot doel om de huidige prestaties van deze lijnen te bestuderen en te beoordelen of de maatregelen die in het kader van het LMC werden genomen een impact konden hebben gehad op hun commerciële snelheid en regelmaat. Concreet beoogt dit hoofdstuk de evolutie te analyseren van de prestaties van de volgende lijnen:

- Vier MIVB-buslijnen (B56, B59, B65 en B66). Het aantal zitplaatsen dat per dag op deze routes wordt aangeboden, wordt berekend door het aantal vertrekken per dag (in beide richtingen) te vermenigvuldigen met de materiële capaciteit op de lijn. Meer specifiek is het aantal aangeboden plaatsen per dag:
 - o 9.768 zitplaatsen voor de B56.
 - o 15.114 zitplaatsen voor de B59.
 - o 14.454 zitplaatsen voor de B65.
 - o 22.672 zitplaatsen voor de B66.
- Drie MIVB-tramlijnen (T25, T62, T92). Het aantal beschikbare plaatsen per dag is:
 - o 70.109 zitplaatsen voor de T25 en T62.
 - o 48.420 zitplaatsen voor de T92.
- Vier buslijnen van De Lijn (270, 271, 272 en 620)

Als gevolg van complicaties bij het exporteren van de massale gegevens, hebben we geen resultaten voor de buslijnen van De Lijn kunnen verkrijgen. We hebben alleen kwalitatieve feedback en commentaren. De cijfers zijn dus uitsluitend afkomstig van de analytische ondersteuning van de MIVB. Meer specifiek zijn er twee werkgebieden.

Eenzijds wordt de commerciële snelheid van de verschillende MIVB-lijnen gedetailleerd onderzocht. "VICOM" is de snelheid waarbij rekening wordt gehouden met de tijd dat het openbaar vervoer aan de haltes stopt en geeft een idee van de gemiddelde snelheid per kilometer per uur van de bestudeerde vervoerlijnen. Deze wordt berekend op basis van het aantal passages en de afgelegde afstand. Een onderscheid tussen dagelijkse gegevens en spitsuren zal trouwens ook helpen om de resultaten te verfijnen.

Anderzijds zal ook een doorgedreven analyse van de reistijden worden voorgesteld. Deze laatste is symptomatisch voor een stabiele frequentie en betrouwbare stiptheid, waardoor de algemene prestaties van het openbaar vervoer in het bestudeerde gebied worden versterkt. De verbanden tussen deze twee invalshoeken geven een uitgebreid overzicht en stellen ons in staat om mogelijke denkplaatjes voor te stellen.

Over het algemeen wordt er door de hele uiteenzetting heen methodologische uitleg gegeven, zodat de lezer de onderstaande bevindingen op een betrouwbare en relevante manier kan ophelderen. Voor het leesgemak zijn de meeste kaarten als bijlage bij dit document gevoegd. Dit geldt met name voor de kaarten van de OSP en de ASP. Het is mogelijk om ernaar te verwijzen naast de samenvattende interpretatie van de resultaten die in dit hoofdstuk worden voorgesteld. Ter afsluiting van deze inleiding is het belangrijk om voorzichtig te zijn met deze gegevens. De effecten van het verkeer zullen

met name eerder versterkt worden wanneer ze geïntegreerd worden in een zeer beperkt studiegebied, wat het geval is voor het Koninklijke Sint-Maria deelnetwerk. Het zal daarom nodig zijn om deze analyse te verbreden door een meer macroscopische kijk te bieden en er de prestaties van de volledige waargenomen lijn in te integreren.

F.1. De prestaties van de MIVB

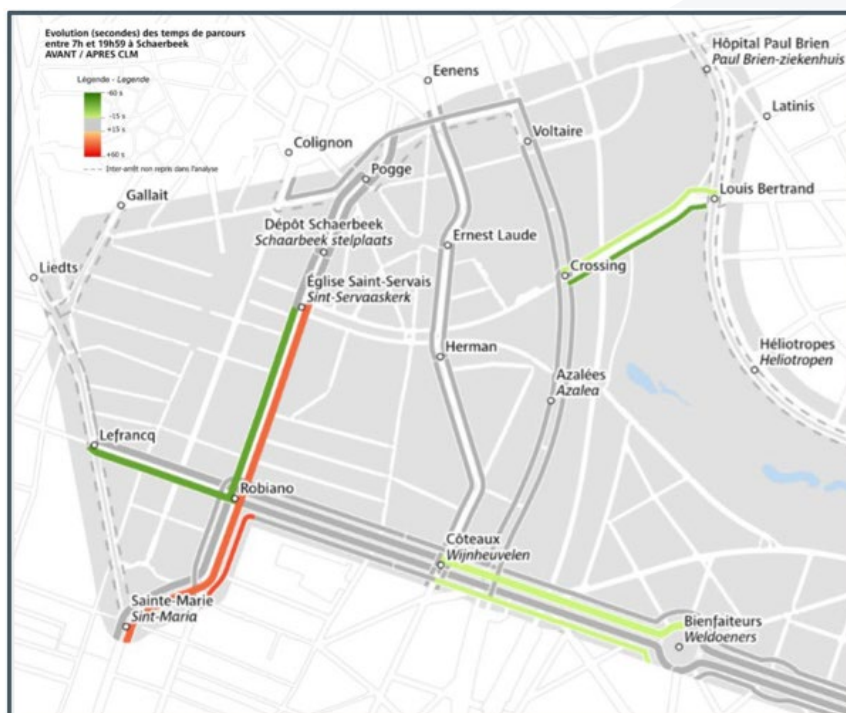
De deskundige analisten van de MIVB hebben zich gebogen over de evolutie van de reistijden en de gemiddelde commerciële snelheid van de bovengenoemde lijnen. Bij de onderstaande kaarten zijn er enkele methodologische elementen die u in gedachten moet houden vooraleer u alles leest en bestudeert:

- Deze ruwe gegevens komen overeen met de duur per reis **tussen het vertrek van de halte van vertrek en het vertrek van de halte van bestemming**. In deze duur is de tijd inbegrepen die wordt doorgebracht op de halte van bestemming, die beïnvloed kan worden door voorzieningen buiten het analysegedeelte (zoals wachten aan de verkeerslichten) of door grote aantallen gebruikers die in- en uitstappen op drukke haltes.
- Het was niet altijd mogelijk om voor elk deel de beoordeling voor dezelfde periodes uit te voeren. Deze lijnen werden soms getroffen door diverse storingen (met name bij plaatselijke werkzaamheden). Voor elk deel vindt u hier de gebruikte data:
 - Voor het LMC: Over het algemeen is de onderzochte periode juni 2022. De gegevens voor de B56 en B64 dateren echter van maart 2022 en die voor de B59 van januari en februari 2022.
 - Na het LMC: Dit gaat om juni 2023 voor de B59 en om oktober 2023 voor alle andere lijnen.
- Ongeacht de gekozen periode werden alleen werkdagen in aanmerking genomen. Feestdagen of uitzonderlijke dagen (zoals stakingsdagen) worden niet opgenomen in deze analyse.
- Sommige vertrekplaatsen en haltes bevinden zich op de grens van de wijk. Voor de continuïteit en representativiteit van de resultaten werden ze echter regelmatig in de gegevens opgenomen. Dit is bijvoorbeeld het geval van de B59, waarvan de route begint in Geefs (buiten de wijk) en eindigt in Eenens (in een ander deelnetwerk). Er moet echter voor worden gezorgd dat verstoringen buiten de wijk de cijfers binnen de wijk niet beïnvloeden.



F.1.1. De reistijden verbeteren

De reistijden hieronder geven het rekenkundig gemiddelde weer van de individuele reistijden van de openbaarvervoermiddelen die tijdens de betreffende periodes uitreden. Deze reistijd wordt hier op dagelijkse basis bestudeerd (van 7.00 tot 19.59 uur). Meer precieze informatie over spitsuren wordt gegeven in het interpretatiegedeelte, en kaarten met dezelfde lay-out, maar toegespitst op de OSP en de ASP, zijn beschikbaar in de bijlagen. De presentatie wordt per MIVB-lijn weergegeven en **aan het einde van dit hoofdstuk vindt u een overzichtstabel**.



Kaart met de evolutie van de reistijden per uur gedurende de dag op de MIVB-lijnen in de wijk. Raadpleeg de legenda linksboven voor de interpretatie van de resultaten. Deze kaarten zijn in groter formaat beschikbaar in de bijlage bij dit rapport (Bron: MIVB).

De kaart wordt gelezen met een kleurencode. Als het gedeelte grijs is, is de situatie stabiel met weinig verandering. Als het gedeelte **groen** is, werd er snelheidswinst waargenomen. Omgekeerd kunnen andere gedeeltes eerder **rood** worden, wat lagere snelheden en mogelijk langere reistijden impliceert. Bij het vergelijken van periodes betekent "-4%" **een daling van de commerciële snelheid** met 4% (en dus een negatieve impact op een lijn). Omgekeerd betekent "+4%" een verhoging van de snelheid met 4%. Met andere woorden, een verkorting van de reistijd (bv. -10 seconden) impliceert een verhoging van de commerciële snelheid (bv. +4%). Dit hoofdstuk geeft een gedetailleerd overzicht van de evoluties voor elke lijn. Deze gegevens staan in een tabel aan het einde van de analyse.

Voor lijn 92 is de situatie ambivalent.

- In de richting "naar de Stad" en naar het Koninginneplein zijn de prestaties aanzienlijk verbeterd.

Van de Eénens-halte tot de Sint-Maria-halte zijn de effecten van het eenrichtingssysteem overduidelijk, vooral tijdens de spits. De winst is -45 seconden in de OSP (+15%) en -55 seconden in de ASP (+12%). **De dagelijkse winst is -41 seconden (+9%)**. Waar de situatie in twee richtingen is gebleven (tot aan het Poggeplein), blijft de situatie stabiel.

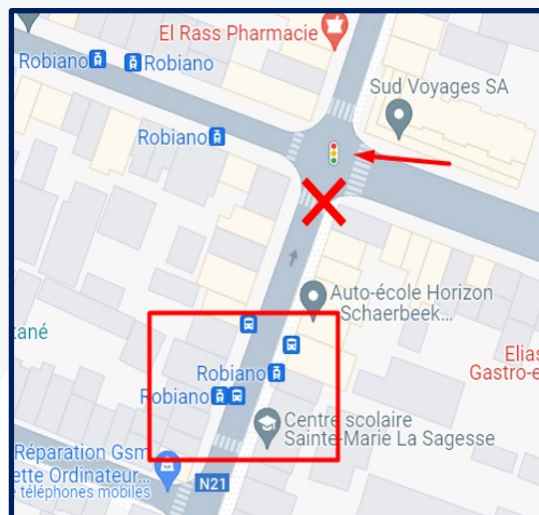
Een van de overblijvende kwesties is de stabilisatie van de prestaties tussen de stelplaats van Schaerbeek en de Sint-Servaaskerk. Daar zijn twee objectieve redenen voor. Enerzijds is het belangrijk om in gedachten te houden dat het altijd langer duurt om de stelplaats uit te rijden door de bochten en de noodzakelijke bedieningen van de rails. Het is bijvoorbeeld niet mogelijk om sneller dan 15 km/u op een wissel te rijden, waardoor de snelheid van alle trams die op dat korte stuk rijden wordt beïnvloed. Anderzijds verklaart de minimale afstand tussen de twee haltes (140 meter) het onvermogen van de tram om voldoende commerciële zichtbaarheid te bereiken.

- "Richting Faubourg" en naar het noorden is de situatie evenwel minder positief.

De verliezen zijn ongeveer +45 seconden (-11%) in de OSP en +30 seconden in de ASP (-7%). **Het gemiddelde tekort over de hele dag bedraagt +47 seconden (-9%)**. De meest kritieke situatie bevindt zich tussen de haltes Sint-Maria en Robiano, terwijl de situatie stabiel blijft vanaf de Sint-Servaaskerk.

Meerdere methodologische factoren kunnen een deel van de prestaties verklaren.

1. In een eerste fase zit één van de kwesties in de verlaging van het gedeelte Robiano-Sint-Servaas. Bij navraag kan dit worden verklaard door de berekeningsmethode. Zoals al uitgelegd in hoofdstuk F.1. omvatten de gegevens de tijd die op de bestemmingshalte wordt doorgebracht, die beïnvloed kan worden door voorzieningen buiten het analysegedeelte (zoals wachten voor een verkeerslicht). Dus wanneer de T92, na het in- en uitstappen van zijn passagiers, start en stopt voor een rood licht (bij de kruising met de Rogierlaan), wordt de prestatie van het deel tot Sint-Servaas beïnvloed.
2. In een tweede fase is de commerciële snelheid in het gebied historisch laag. Gegevens van 2019 gaven bijvoorbeeld al 6 km/u aan in de OSP en minder dan 4 km/u in de ASP. De gemiddelde snelheid was 5 km/u tussen Sint-Maria en Robiano in de daluren.
3. De korte afstand tussen de haltes kan ook een verklaring zijn voor de prestaties die met moeite 10 km/u halen. Met een afstand van ongeveer 210 meter is het erg moeilijk om een fatsoenlijke snelheid te halen. Zo bedroeg in 2019 de snelheid 's nachts slechts 10 km/u.



Voordelen voor lijnen 25 en 62

Zoals eerder aangegeven, is het soms beter om meerdere haltes op te nemen, zelfs buiten de wijk, om relevante informatie te verzamelen. Voor de lijnen T25 en T62 is dit het deel dat van Lefrancq <Vaderland>.

- Naar het oosten en richting Meiser is er een merkbare vooruitgang.

Over de hele dag genomen **is de winst bijna een minuut (-58 seconden; +10%)**, maar het is vooral de SP die van de maatregel profiteert. In de OSP bedraagt de winst 64 seconden (+11%), terwijl het voordeel in de ASP nog groter is: 1 minuut 39 seconden (+16%). Het overgrote deel van deze toename is te danken aan verbeteringen tussen de Lefrancq- en Robiano-haltes, waar de winst **(in donkergroen op de kaart)** meer dan één minuut bedraagt.

- In het westen en richting Lefrancq is bestendigheid aan de orde van de dag.

In de andere richting **zijn de resultaten constant** en is het zelfs mogelijk om een lichte verbetering in de situatie te melden (-21 seconden; +4%), met name in de OSP. Vergeleken met het Robanio-Lefrancq-gedeelte blijven de gegevens ongewijzigd. De sector die benadrukt moet worden, is die tussen Weldoeners en Wijnheuvelen, die tussen de twee bestudeerde periodes meerdere seconden wint.

De jonge B56 doet het steeds beter

De B56, opgericht in 2020, heeft een OV-verbinding gecreëerd tussen de Colignon- en Dailly-wijken. Hierdoor werden meerdere haltes in de wijk opgenomen. Terwijl de eerste maanden werden gekenmerkt door een lichte verslechtering van de prestaties in de richting van de Rogierlaan (zie het evaluatieverslag van Azalea op pagina 32-33), is dit niet langer het geval in de nieuwe informatie.

- Tussen Voltaire en Wijnheuvelen

De resultaten voor de aanvankelijk problematische piekuren zijn inderdaad verbeterd. **De efficiëntie verbetert:** de reistijd is in de OSP met 38 seconden verminderd (+13%). Het enige negatieve aspect is dat de bus er nu 11 seconden langer over doet dan in maart 2022 (-5%) in de ASP, wat de daling tegenover september 2022 evenwel vermindert. De tijden zijn op

dagelijkse basis identiek (+1%) zodat de kaart geen significante variatie en alleen "grijze" delen vertoont. Er moet worden opgemerkt dat het bestudeerde gedeelte alleen de sector tussen Voltaire en Wijnheuvelen omvat vanwege bouwwerkzaamheden op het ogenblik van de gegevensverzameling (oktober 2023). De MIVB heeft echter de representativiteit van de gegevens en het betrouwbare en relevante gebruik ervan bevestigd.

- Tussen Wijnheuvelen en Colignon

Ook al was de route tussen Wijnheuvelen en Colignon al snel in maart 2022 en september 2023 toch **houden de voordelen aan** en schommelden ze onlangs tussen +7% en +9% (-47 seconden en -37 seconden). Deze voordelen zijn zichtbaar in de dagelijkse prestaties, met een winst van ongeveer 19 seconden (+4%). Kortom, de resultaten van de lijn zijn nog aanzienlijk verbeterd.

Na het Azalea-evaluatierapport werd er een studie uitgevoerd die zich richtte op de fasering van de verkeerslichten en op 1 juni 2023 werden er een nieuwe programmering en modernere lichten ingevoerd. Na wijzigingen in de "groene" cyclustijden en een verbetering in de prioriteit van de trams zijn de eerste resultaten positief en hebben ze waarschijnlijk een impact gehad op het vermelde gedeelte.

De B59 stabiliseert

De B59 gaat via de Kesselsstraat, de Hermanstraat en de Jeruzalemstraat naar het Poggeplein en de Eenens-halte. **De resultaten laten zien dat de competitiviteit gestabiliseerd en zelfs licht verbeterd is.** Naar Eenens duurt de reis precies even lang, ondanks een marginale winst in de ASP. Naar Geefs bedraagt de winst ongeveer 12 seconden (+3%), dankzij betere scores in de SP. De LMC-maatregelen lijken daarom slechts een heel beperkte invloed te hebben gehad op de prestaties van deze lijn.

De B65 wordt eveneens geblokkeerd aan het verkeerslicht

Net als de T92 heeft de B65 last van files op het korte stuk van de Haachtsesteenweg tussen het Koninginneplein en de Rogierlaan. In feite is **de aanzienlijke verslechtering van de prestaties alleen te zien in de richting van Weldoeners**, met een daling van -8% op dagbasis (maar tussen -11% en -16% in de SP). Dientengevolge is de situatie onder controle en zelfs verbeterd tussen Wijnheuvelen en Weldoeners. In de tegenovergestelde richting (naar Middaglijn) was er geen gevoelige verandering in reistijden (lichte winst van +2%).

Bemoedigende resultaten voor de B66

Zoals reeds vermeld in verband met de T92, is het nu duidelijk dat het gedeelte Sint-Maria-Robiano moeilijkheden ondervindt en een deel van de prestaties van de MIVB-lijnen ondermijnt. Terwijl alles onder controle blijft in de richting van Sint-Maria vanuit Vaderland, komen de prestaties van de B66 onder druk te staan door zijn aanwezigheid op dit korte gedeelte.

- Richting Louis Bertrand en Lambermontlaan

In deze rijrichting zijn **de prestaties vooral verslechterd tijdens de SP**, met een toename van 25 seconden (-4%) in de OSP en +39 seconden in de ASP (-11%), hoewel het daggemiddelde met 28 seconden (-4%) is toegenomen. Het is vermeldenswaard dat het gedeelte tussen Louis Bertrand en Crossing een duidelijke verbetering heeft laten optekenen, terwijl de resultaten voor de rest van de route vrijwel identiek zijn. Deze winst biedt geen grote compensatie voor de verloren tijd, zoals hierboven beschreven. Bovendien is er niet noodzakelijkerwijs een specifieke reden voor en moet er terughoudend mee worden omgegaan.

- Naar de Middaglijn en de gemeente Sint-Joost

De situatie is stabiel in de SP, terwijl deze over de hele dag genomen iets beter is (-18 seconden; +3%). Op dit gedeelte

was er ook een lichte stijging in de resultaten op het korte stuk tussen Louis Bertrand en Crossing. Dit laatste is niet noodzakelijkerwijs verklaarbaar en moet met voorzichtigheid worden geïntegreerd.

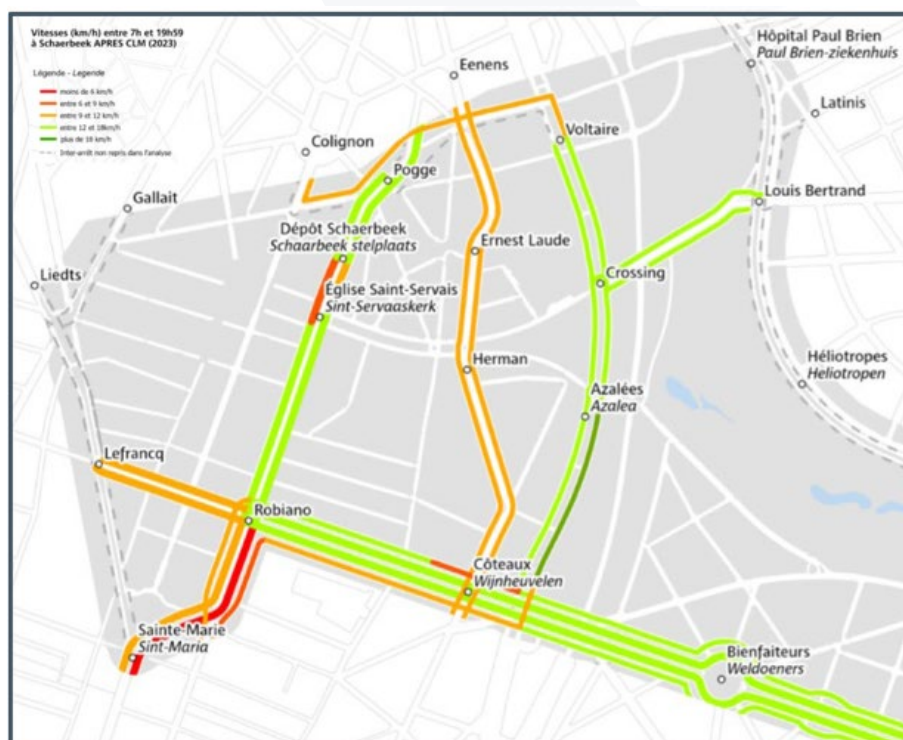
De volgende tabel geeft een overzicht van de reistijden en hun evolutie op alle gedeelten tijdens de OSP en ASP en gedurende de dag.

TRONCON	DIRECTION	POINTE MATIN (8 - 8h59)			POINTE SOIR (16h - 17h59)			JOURNEE (7h - 19h59)			Nbr places offertes par jour
		AVANT CLM	APRES CLM	% Différence	AVANT CLM	APRES CLM	% Différence	AVANT CLM	APRES CLM	% Différence	
25/62 Patrie – Lefrancq	Lefrancq	8min16	8min01	-3%	8min51	8min43	-1%	8min24	7min59	-5%	70.109
	Patrie	7min54	6min55	-13%	8min56	7min13	-19%	7min55	6min55	-14%	
92 Eenens – Eglise Sainte-Marie	Sainte-Marie	8min18	7min03	-15%	7min52	6min57	-12%	7min34	6min53	-9%	48.420
	Eenens	6min46	7min31	+11%	7min40	8min10	+7%	7min04	7min43	+9%	
56	Coteaux - Colignon	8min23	7min36	-9%	8min28	7min51	-7%	7min36	7min17	-4%	9.768
	Voltaire - Coteaux	5min01	4min23	-13%	3min49	4min	+5%	3min34	3min33	-1%	
59 Geefs - Eenens	Eenens	7min01	6min59	=	7min47	7min40	-2%	6min57	6min57	=	15.114
	Geefs	7min06	6min57	-2%	7min24	7min13	-2%	6min57	6min45	-3%	
65 Méridien - Bienfaiteurs	Bienfaiteurs	7min	8min07	+16%	8min27	9min21	+11%	7min30	8min05	+8%	14.454
	Méridien	7min20	7min22	=	7min30	7min22	-2%	7min10	7min02	-2%	
66 Méridien – Louis Bertrand	Louis Bertrand	10min46	11min11	+4%	12min13	13min34	+11%	11min01	11min29	+4%	22.672
	Méridien	11min58	11min46	-2%	11min40	11min50	+1%	11min03	10min45	-3%	

Tabel met de reistijden voor de MIVB-lijnen die werden bestudeerd in het kader van het Koninklijke Sint-Maria deelnetwerk (Bron: MIVB).

F.1.2. Commerciële snelheid: Een permanente uitdaging in een stedelijke omgeving

De gemiddelde snelheid (in km/u) is ook een parameter waarmee rekening moet worden gehouden in de analyse. Over het algemeen komen de cijfers overeen met de reistijdgegevens die hierboven geobserveerd werden. In absolute termen is en blijft de situatie historisch moeilijk in een complexe en veeleisende stedelijke context. In dit gedeelte wordt het onderzoek per zone uitgevoerd en niet alleen meer per openbaarvervoerslijn. De studie is daarom verdeeld in toestanden die verbetering behoeven, gebieden die in evenwicht zijn en competitieve gedeelten. De volledige interpretatie wordt samengevat in een tabel aan het einde van het hoofdstuk.



Kaart met de gemiddelde snelheid per kilometer over de volledige dag op de MIVB-lijnen in de wijk. Raadpleeg de legenda linksboven voor de interpretatie van de resultaten. Deze kaarten zijn in groter formaat beschikbaar in de bijlage bij dit rapport (Bron: MIVB).

Als u naar de kaart kijkt, ziet u **3 donkerrode zones**. Dit zijn gedeelten waar de commerciële snelheid lager dan 6 km/u is. Voor twee ervan hebben de negatieve resultaten een technische en analytische verklaring:

1. Het gedeelte van de T92 op de Haachtsesteenweg tussen Sint-Maria en Robiano (richting "Eenens"). In de vorige paragraaf werd er al op gewezen dat deze kaart een problematische situatie op deze plaats bevestigt. Dit geldt ook voor de bussen die de rijbaan gebruiken en waarvan de commerciële snelheid onvoldoende en niet competitief is.
2. Het kleine gedeelte van de T92 op de Haachtsesteenweg tussen de MIVB-stelplaats en Sint-Servaas (richting "Sint-Maria"). Deze situatie kan worden verklaard. Structureel is het onmogelijk om op dit type wissel sneller dan 15 km/u te rijden. Bovendien is het normaal dat het vertrek vanuit de stelplaats aanzienlijk trager is dan het gemiddelde tussen twee haltes in de zone. Ter ondersteuning van deze maatregel is te zien dat de commerciële snelheid vanaf het Poggeplein tot aan de stelplaats en vervolgens tussen Sint-Servaas en Robiano erg hoog is (tussen 12 en 18 km/u).
3. In dezelfde geest is het gedeelte van de B65 ter hoogte van Wijnheuvelen ook felrood gekleurd. Bij navraag blijkt dit grotendeels te wijten te zijn aan de zeer korte afstand (tussen 80 en 100 meter) en de aanwezigheid van een verkeerslicht. Om de commerciële snelheid van deze bus te analyseren, moet er dus rekening worden gehouden met alle haltes en mag er niet gefocust worden op haltes die op een te korte afstand van elkaar liggen.

Dan zijn sommige van deze sectoren in evenwicht (**oranje**). Hun prestaties zijn niet noodzakelijk heel ontoereikend maar liggen wel op de grens en moeten meer aandacht krijgen.

1. Beide rijrichtingen van het tramverkeer in de Rogierstraat hebben een commerciële snelheid die verbeterd zou kunnen worden. De resultaten liggen immers lager dan 12 km/u.
2. De B56-route langs de Rubensstraat en de Voltairelaan heeft een beperkte snelheid. In dit gedeelte, tussen Colignon en Voltaire, werden een aantal plaatselijke werkzaamheden uitgevoerd, wat de slechte prestaties gedeeltelijk kan verklaren.
3. Dit is ook het geval voor de B59 over zijn volledige bestudeerde route. Van Wijnheuvelen tot Eenens ligt de commerciële snelheid constant tussen 9 km/u en 12 km/u. De prestaties zijn ook vergelijkbaar in de andere richting.
4. Terwijl de richting tussen Sint-Maria en Robiano problematisch is, is de tegenovergestelde richting niet noodzakelijk heel gunstig, ondanks het eenrichtingssysteem. In feite lijkt het erop dat, ondanks het bijna volledig verdwijnen van verkeer, dit nog steeds niet genoeg is om de metingen significant te verbeteren. Wij zitten ook in **het oranje** op dit korte gedeelte. Dit kan ook te wijten zijn aan de aanwezigheid van verkeerslichten en van verkeer dat vanaf het Koninginneplein de Haachtsesteenweg oprijdt, waardoor bussen en trams richting Sint-Joost soms gehinderd worden.

Het (zeer) positief nieuws **in donkergroen**: Als we deze kaart meer macroscopisch bekijken, kunnen we de volgende zaken zien:

- De Rogierlaan doet het opmerkelijk goed. Op het Robiano><Meiser-gedeelte liggen de prestaties allemaal boven de 12 km/u.
- De Paul Deschanellaan doet het erg goed. In de richting Voltaire-Wijnheuvelen zijn de prestaties positief. In de andere richting en richting Azalea zijn de resultaten zelfs heel tastbaar, met een gemiddelde snelheid van meer dan 18 km/u.
- De Louis Bertrandlaan en vanaf de Voltaire-halte. Tussen deze twee haltes ligt de commerciële snelheid ook hoger dan 12 km/u. Er kan waargenomen worden dat de Voltairelaan, ondanks het drukke verkeer, nog steeds een zeer behoorlijke commerciële snelheid heeft in het bestudeerde gebied.
- Vanuit en naar de Robiano-halte zijn de prestaties zeer goed (meer dan 12 km/u) tot aan de Pogge-halte.

De resultaten van deze opmerkingen staan in de bijgevoegde tabel.

Résultats – Vitesse

Evolution des temps de parcours pour traverser la maille Royale Sainte-Marie avant / après CLM

TRONCON	DIRECTION	POINTE MATIN (8 - 8h59)			POINTE SOIR (16h - 17h59)			JOURNEE (7h - 19h59)			Nbr places offertes par jour
		AVANT CLM	APRES CLM	% Différence	AVANT CLM	APRES CLM	% Différence	AVANT CLM	APRES CLM	% Différence	
25/62 Patrie – Lefrancq	Lefrancq	12,75	13,15	+3%	11,91	12,08	+1%	12,56	13,20	+5%	70.109
	Patrie	13,15	15,05	+13%	11,63	14,42	+19%	13,14	15,03	+14%	
92 Eenens – Eglise Sainte-Marie	Sainte-Marie	9,68	11,41	+15%	10,21	11,57	+12%	10,61	11,58	+9%	48.420
	Eenens	10,99	9,89	-11%	9,7	9,11	-7%	10,52	9,63	-9%	
56	Coteaux - Colignon	11,36	12,55	+9%	11,26	12,16	+7%	12,54	13,1	+4%	9.768
	Voltaire - Coteaux	10,23	11,71	+13%	13,46	12,82	-5%	14,36	14,47	+1%	
59 Geefs - Eenens	Eenens	11,40	11,47	=	10,3	10,45	+2%	11,52	11,51	=	15.114
	Geefs	10,54	10,77	+2%	10,12	10,37	+2%	10,78	11,08	+3%	
65 Méridien - Bienfaiteurs	Bienfaiteurs	12,06	10,40	-16%	9,99	9,03	-11%	11,36	10,45	-8%	14.454
	Méridien	12,18	12,11	=	11,90	12,11	+2%	11,44	12,67	+2%	
66 Méridien – Louis Bertrand	Louis Bertrand	10,98	10,57	-4%	9,68	8,71	-11%	10,73	10,29	-4%	22.672
	Méridien	10,43	10,62	+2%	10,71	10,55	-1%	11,30	11,63	+3%	

Tabel met de commerciële snelheid van de trajecten op de MIVB-lijnen die werden bestudeerd in het kader van het Koninklijke Sint-Maria deelnetwerk (Bron: MIVB).

F.1.3. Gestag beter

Om de verzamelde informatie voor al deze lijnen samen te vatten. De samenvatting richt zich op twee gebieden. Enerzijds worden er conclusies getrokken over de resultaten van de MIVB-lijnen. Anderzijds worden ook de routes en wegen die door het openbaar vervoer worden gebruikt, onder de loep genomen.

MIVB-lijnen met goede of betere prestaties

1. De prestaties van de T25 en T62 zijn aanzienlijk verbeterd, vooral tijdens de spits. De resultaten in de richting van Meiser waren bijzonder positief (tot +19% in de ASP). Deze aanzienlijke verbetering is te danken aan het feit dat de Rogierstraat nu eenrichtingsverkeer is. Hun commerciële snelheid is echter nog voor verbetering vatbaar, omdat deze in de Rogierstraat nog steeds niet hoger is dan 12 km/u. De rest van de route is solide en profiteert zeker van de verbeterde verkeerslichten op bepaalde kruispunten en van de eigen bedding tot aan het Meiserplein.
2. De situatie is eerder ambivalent voor de T92. Hoewel het duidelijk is dat het eenrichtingssysteem de prestaties en de commerciële snelheid heeft verbeterd, is de zone tussen Sint-Maria en Robiano nefast voor de voordelen die rond het Poggeplein worden behaald. Terwijl de delen rond het plein een snelheid van meer dan 12 km/u halen, daalt de snelheid tot 9 km/u of zelfs 6 km/u rond het Koninginneplein. De reistijden bevestigen deze vaststelling. Ze zijn stabiel en zelfs positief op deze lijn, met uitzondering van het moeilijke gedeelte. Het zal dus een kwestie zijn van toezicht te houden en alternatieven te vinden om de context te verbeteren.
3. De B56, waarvan de cijfers nogal problematisch waren ten tijde van het evaluatierapport van Azalea, is **aanzienlijk verbeterd**. Het gedeelte van Wijnheuvelen naar Colignon wordt nog steeds beter, met een VICOM van meer dan 18 km/u op de Deschanellaan. Daarna blijft de situatie positief tot Voltaire, ook al zijn de prestaties iets minder. In tegenovergestelde richting is de situatie ook verbeterd, vooral in de OSP.
4. De B59 werd slechts **heel marginaal beïnvloed** door de LMC-maatregelen. Dit laatste moet echter nog steeds **nauwlettend in de gaten worden gehouden**, aangezien de commerciële snelheden nooit hoger zijn dan 12 km/u.
5. De B65 heeft last van opstoppingen op het korte stuk van de Haachtsesteenweg tussen het Koninginneplein en de Rogierlaan. **De resultaten zijn dus licht negatief** tussen de twee bestudeerde periodes. De situatie is echter onder controle en is zelfs verbeterd tussen Wijnheuvelen en Weldoeners, waardoor de impact van de Haachtsesteenweg beperkt kan worden. In de tegenovergestelde richting (naar Middaglijn) is er geen merkbare verandering in de reistijd.

6. **Stabiliteit is eerder aan de orde van de dag voor de B66**, met uitzondering van de ASP richting Louis Bertrand, waar de resultaten negatief zijn. Het is meer dan waarschijnlijk dat deze prestaties verband houden met het hierboven beschreven gedeelte rond het Koninginneplein. Deze moeilijke situatie kan verband houden met de aanwezigheid van de verkeerslichten en de talrijke oversteekplaatsen in beide richtingen. In 2019 werden ze geschat op 150. De verkeerslichten voor auto's in Haacht en de voetgangerslichten voor Rogier stonden op hetzelfde moment op groen, dus het is vaak nodig om deze stroom door te laten vooraleer het traject verder te zetten in de Rogierlaan, waardoor het debiet van de potentiële voertuigen vermindert. In feite is de VICOM hier nogal onzeker, voordat hij op de rest van zijn route aanzienlijk verbetert.

Een gedeelte om goed in de gaten te houden

In het licht van deze informatie is het mogelijk om gebieden met verschillende realiteiten te benadrukken.

1. **De Rogierstraat** is logischerwijs beter af in de richting van Meiser. Aan de andere kant blijft de situatie stabiel. Hoewel de reistijden veel beter zijn, kan de VICOM nog verbeterd worden. In het verlengde van deze analyse ziet de **Rogierlaan** geen negatieve invloed op haar prestaties. Integendeel, op de B65 naar Meiser en de T25 en 62 naar Wijnheuvelen zijn de resultaten zelfs verbeterd. Dit kan worden verklaard door een nieuwe programmering van de verkeerslichten die tussen de twee onderzoeksperiodes is doorgevoerd.
2. De **Paul Deschanellaan** levert goede prestaties. De commerciële snelheid varieert van 12 tot 18 km/u, wat beter is dan het vorige Azalea-rapport. De op 1 juni 2023 ingevoerde maatregelen lijken hun vruchten te hebben afgeworpen. Hetzelfde geldt voor **de Voltairelaan**, waar de prestaties ondanks het drukke verkeer gunstig zijn.
3. **Op de Haachtsesteenweg** varieert de situatie van halte tot halte. Aan de ene kant verbeteren de commerciële snelheid en prestaties richting Sint-Maria. Aan de andere kant is het gebied rond het Koninginneplein, de Sint-Maria-halte en de Robiano-halte een verkeersknooppunt dat de prestaties beïnvloedt van de lijnen die er doorheen rijden. De prestaties van de T92 en B65 zullen immers in de richting van de Rogierlaan beïnvloed worden.
4. Wat de lokale wegen betreft, hebben **de Rubensstraat** en de B56 ondanks de toename van het verkeer niet noodzakelijk met langere reistijden te maken. Hun VICOM kan echter wel wat verbeterd worden. **De zuid><noordas** van de Wijnheuvelenstraat naar de Hermanstraat en de Jeruzalemstraat blijft onveranderd. De reistijden blijven volledig vergelijkbaar, terwijl de VICOM historisch gezien op deze route evenwichtig blijft.

Kortom, de overgrote meerderheid van de wegdelen leveren positieve of correcte prestaties, zonder grote veranderingen voor en na de invoering van het LMC. Het belangrijkste gebied dat gecontroleerd en aangepast moet worden ligt tussen de Sint-Maria-halte en de Robiano-halte. Op dit punt lijkt de commerciële snelheid immers een probleem te vormen (minder dan 6 km/u).

F.2. De Lijn

Het was niet mogelijk om definitieve resultaten te verkrijgen voor de lijnen van De Lijn. Deze afwezigheid is te wijten aan een verandering in de opslaggegevens die een aantal technische problemen veroorzaakte. Bovendien werd de busroute nog steeds gedeeltelijk omgeleid, waardoor een vergelijking niet relevant of betrouwbaar was. Er zal een analyse worden uitgevoerd zodra deze twee elementen gestabiliseerd zijn. Er werden echter enquêtes gehouden onder buschauffeurs.

- Er was relatief weinig feedback van hen of van de operatoren. Volgens analisten van De Lijn is dit over het algemeen "een goed teken".
- Op basis van wat De Lijn al kan aangeven, blijkt dat de route via de Haachtsesteenweg, in combinatie met de dienstregelingswijzigingen, tot een positieve ontwikkeling heeft geleid.

G. GEVOLGEN VOOR DE HANDEL: WAT IS DE ROL VAN ONZE HANDELAARS?

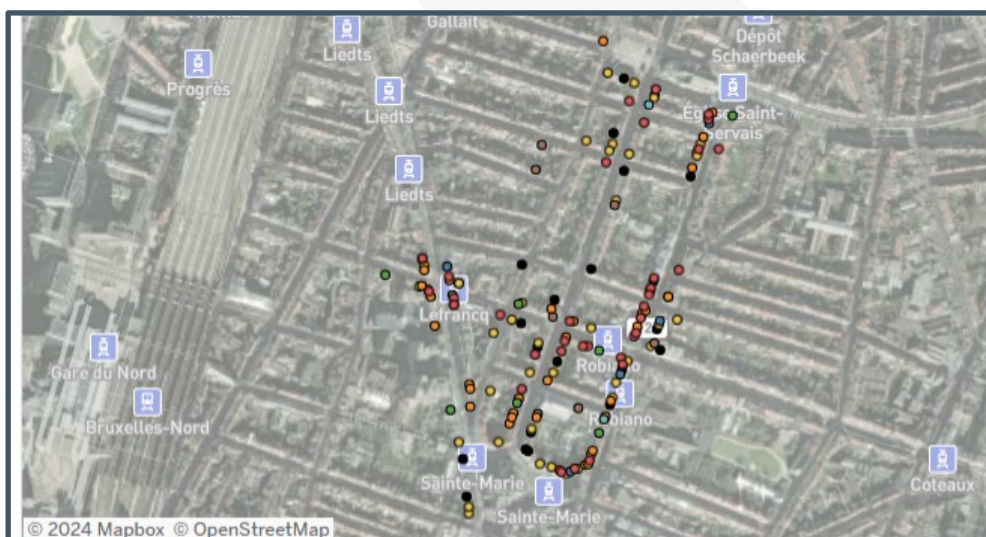
Het effect van een circulatieplan op de handel blijft moeilijk te bestuderen. Enerzijds is het nodig om dit aspect over een heel lange periode te onderzoeken omdat de impact van jaar tot jaar over het algemeen marginaal is. Anderzijds zijn kwantitatieve gegevens beperkt en moeilijk te verkrijgen. Dit hoofdstuk is voornamelijk gebaseerd op informatie van hub.brussels²⁶. Deze enquêtes, "shopperonderzoeken" genoemd, zullen worden voorgesteld en geïnterpreteerd. Ze analyseren het klantenprofiel op basis van meerdere relevante criteria en geven ook informatie over voetgangersstromen. Deze gegevens zullen de komende jaren verfijnd moeten worden om het effect van een circulatieplan op het aantal shoppers te beoordelen.

G.1. Shopperonderzoeken

Het woord "shopper" verwijst naar de klant van een handelaar. Sinds meerdere jaren analyseert hub.brussels systematisch het gedrag van de Brusselse klanten, om bijvoorbeeld een beter inzicht te krijgen in hun aankoopgewoonten. Deze enquêtes maken het ook mogelijk om verschillende "mobiliteitselementen" te evalueren en hun evolutie jaar na jaar te vergelijken. Het gaat om de voetgangersstroom in het gebied, de gebruikte vervoerswijze of de gemeente van herkomst van de ondervraagde personen. Dit is een hulpmiddel van onschatbare waarde om een momentopname te verkrijgen van de shoppers op een welbepaald tijdstip in een individuele shoppingzone. De twee onderzoeken over de twee drukste winkelgebieden werden in 2022 uitgevoerd en zullen in 2025 opnieuw worden uitgevoerd. Bij dit nieuwe onderzoek zal het heel interessant zijn om de "mobiliteitsgewoonten" en eventuele veranderingen die ze hebben ondergaan opnieuw te onderzoeken.

G.1.1. "Klein Anatolië"

Hub.brussels heeft een shopperonderzoek uitgevoerd in de "Klein Anatolië"-wijk. In dit onderzoek van februari en maart 2022 wordt het wijk- en het klantenprofiel bestudeerd evenals een beoordeling van een project om de terrassen voor de horeca uit te breiden. Eén van de vragen van de talrijke aangekaarte aspecten ging over de verplaatsingswijze naar de winkels en over de gemeente van herkomst van de respondenten. Er moet opgemerkt worden dat er voor alle bestudeerde aspecten meerdere antwoorden mogelijk zijn voor één en dezelfde persoon.



Kaart met het winkelaanbod in de "Klein Anatolië"-wijk (Bron: hub.brussels)

²⁶ Het gaat om het Brussels Agentschap voor Ondernemerschap (hub.brussels - Agence bruxelloise pour l'Entrepreneuriat)

Er zijn trouwens ook “voetgangers”telpunten, die 3 dagen lang werden uitgevoerd. Methodologisch wordt de bezoekerstroom van een wijk beoordeeld met behulp van een telcircuit dat uit drie lokale punten bestaat. Op elk punt worden er om het uur van 10.00 tot 19.00 uur twee tellingen van vijf minuten uitgevoerd. Tijdens deze inventarisaties worden de mensen geteld die langs de medewerker lopen. De belangrijkste punten uit dit onderzoek zijn de volgende:

- Gedurende 3 dagen van 10.00 tot 19.00 uur **werden er tussen de 4.500 en 6.000 voetgangers per dag geteld**. Dit komt neer op 500 tot 650 voetgangers per uur. Geografisch gezien was het centrale deel van de studie (ter hoogte van het Koninginneplein) het drukste gebied. De trottoirs aan beide zijden werden gelijkmatig gebruikt.
- Vrijdag 25 februari was de drukste dag op elk van de telpunten, behalve ter hoogte van nummer 129 van de Haachtsesteenweg, waar er op zaterdag een heel groot aantal voetgangers was (meer dan 7.000). Het grote aantal voetgangers op vrijdag wordt waarschijnlijk beïnvloed door de Sint-Maria markt.



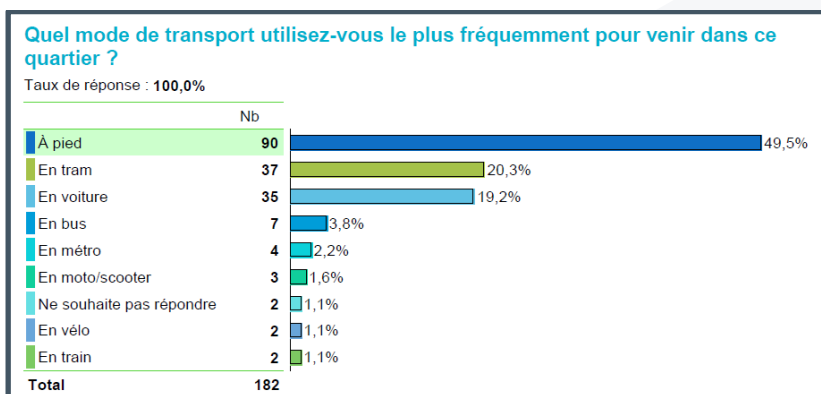
Voetgangersaantallen per weekdag volgens het winkelonderzoek dat eind februari 2022 werd uitgevoerd (Bron: hub.brussels)

Voor wat het profiel van de klanten betreft die het Schaarbeekse deel van de “Klein Anatolië”-wijk bezoeken, werden de klanten persoonlijk geïnterviewd op het deel van de Haachtsesteenweg tussen de Overvloedstraat en de Rogierstraat. De 182 antwoorden werden met de tablet ingevoerd volgens de CAPI-methode²⁷. Het onderzoek vond plaats tussen 21 februari 2022 en 15 maart 2022 op 7 afzonderlijke dagen (maandag tot en met zaterdag). De conclusies waren de volgende:

- De meerderheid van de ondervraagde voetgangers winkelt (59%) of woont in het gebied (40%).
- Een groot deel van de bezoekers komt minstens één keer per week (85%), waarbij 25% elke dag komt.
- Ze blijven daar gemiddeld ongeveer 45 minuten.
- Wat mobiliteit betreft, zijn overmatig verkeer en een tekort aan parkeerplaatsen de twee thema’s waarvoor er oplossingen moeten worden voorgesteld.

Wat de vervoermiddelen betreft, woont de meerderheid van de respondenten in Schaarbeek (62%) of Sint-Joost (12%), en de rest komt uit andere Brusselse gemeenten. Wat de verplaatsingswijzen betreft, geeft de onderstaande tabel een uitsplitsing van het modale aandeel van de respondenten. We stellen vast dat 50% zegt dat ze te voet komen, meer dan 25% met het openbaar vervoer (tram, metro, bus) en 19% met de auto.

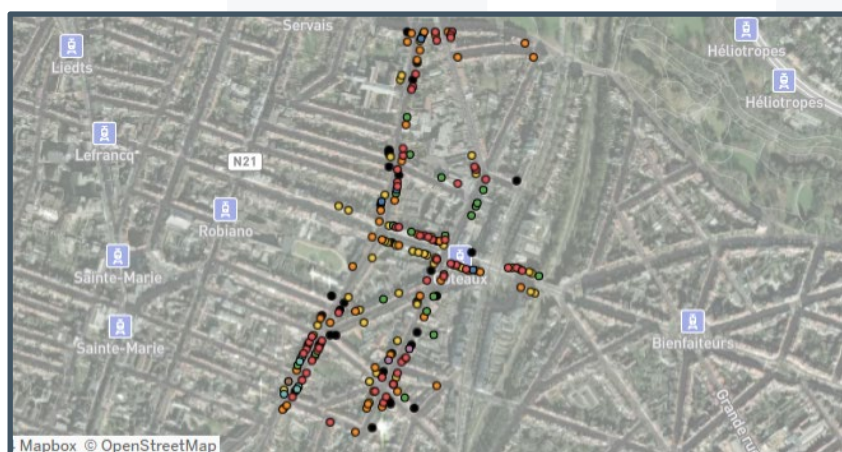
²⁷ Computer Assisted Personal Interviewing: info).



Verdeling van de vervoermiddelen die de respondenten gebruiken om naar de "Klein Anatolië"-wijk te gaan (Bron: hub.brussels).

G.1.1. "Josafat"

Tussen 13 en 19 september 2022 werd er ook een shopperonderzoek uitgevoerd in de "Josafat"-wijk. Aangezien de maatregelen eind augustus werden ingevoerd, wordt dit shopperonderzoek als relevant beschouwd om de situatie op het moment van de invoering van het nieuwe circulatieplan te kennen. Dit gebied wordt ook gekenmerkt door een hoge winkeldichtheid en heel weinig commerciële leegstand.



Kaart met het winkelaanbod in de "Josafat"-wijk (Bron: hub.brussels)

Met betrekking tot het profiel van de klanten die het Schaarbeekse deel van de Josafatwijk bezoeken, werden klanten persoonlijk geïnterviewd in de Rogierlaan 54. De 304 antwoorden werden met de tablet ingevoerd volgens de CAPI-methode. Het onderzoek vond plaats tussen 13 september 2022 en 19 september 2022 over 7 afzonderlijke dagen (van dinsdag tot maandag, behalve zondag). De conclusies waren de volgende:

- De meerderheid van de ondervraagde voetgangers woont in het gebied (53%) of doet er aankopen (40%). De overgrote meerderheid van de respondenten had in de voorgaande 12 maanden ook een horecagelegenheid in het gebied bezocht.
- Het aantal bezoekers dat minstens één keer per week komt, is ook hoog (77%) waarbij 17% elke dag komt.

Aangezien we geen gegevens konden verkrijgen die even nauwkeurig en geformatteerd waren als die van de "Klein Anatolië"-enquête, is het niet mogelijk om informatie te geven over de gemiddelde verblijfsduur, over de fundamentele thema's in termen van mobiliteit of voetgangersstromen. Hetzelfde geldt voor de gegevens over de gemeentelijke herkomst van de respondenten, die enkel aangeven dat 98% van de respondenten gedomicilieerd is in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

We hebben echter wel gegevens over het vervoermiddel dat gebruikt werd om naar de Josafat-wijk te komen. Het blijkt dat **54% van de mensen zich te voet naar het gebied hebben begeven, ruim 25% het openbaar vervoer nam en 10% met de auto is gekomen.**

H. FEEDBACK VAN DE POLITIE

De feedback komt van de Directie Verkeer van de zone Brussel Noord. We hebben informatie over de snelheidsevolutie in het gebied op verschillende wegen van de wijk. Er worden ook enkele gegevens verstrekt over het aantal C1-overtredingen en het aantal controles dat in een periode van 12 maanden is uitgevoerd. Dit zijn de belangrijkste conclusies:

- Afdeling Verkeer
 - o Het is nog steeds moeilijk om te beoordelen hoe de wijk functioneert, gelet op de vele bouwprojecten die er in de omgeving waren en nog worden uitgevoerd.
 - o De Rogierstraat, Koninklijke Sint-Mariastraat en een deel van de Haachtsesteenweg (tussen de Rogierstraat en de Jeruzalemstraat) zijn inderdaad rustiger.
 - o De Paleizenstraat, de Koningsstraat, de Haachtsesteenweg (tussen de Philomènestraat en de Rogierlaan) en het Koninginneplein zijn regelmatig verzadigd.
 - o De fietspaden op de Rogierlaan zijn erg gevaarlijk. De politie stelt vast dat voetgangers die op het openbaar vervoer wachten niet begrijpen waarom fietsers hun toegang tot trams en bussen afsnijden. Bovendien rijden veel fietsers en steps in tegengestelde richting op deze paden.

Overtredingen en pv's

Op basis van gegevens van de politie waren er van 01/08/2022 en 31/07/2023 in totaal 55 bekeuringen voor een C1-overtreding. Deze 55 pv's maken deel uit van de 535 overtredingen die in een jaar tijd in het hele gebied zijn uitgeschreven (waaronder met name de naleving van de 30 km/u-zone en het gsm-gebruik tijdens het rijden). Er werden meer gedetailleerde gegevens opgevraagd bij de politiediensten (evolutie van het aantal pv's, type en locatie). Na een verandering van computersysteem lijkt het verkrijgen van deze gegevens echter complex. Deze zullen aan dit rapport worden toegevoegd zodra ze verkregen worden.

Snelheidsgegevens van de voertuigen

Het hele jaar door werden in 2022 en 2023 op een aantal belangrijke locaties van de wijk Sint-Maria snelheidsmetingen gedaan. Deze werden uitgevoerd met TMS-radar en preventieve radar. Een TMS is een zelfstandige, bovengrondse, mobiele wegverkeersmeter. Het maakt het met name mogelijk om periodieke meetcampagnes en bezoekersstudies uit te voeren, verkeersgegevens te verzamelen en op termijn eventuele verbeterpunten te identificeren. De tabel vat de evolutie van V85 op drie verschillende wegen samen. Ter herinnering: V85 bepaalt de snelheid waaronder 85% van de voertuigen rijdt.

V85	2021	2022	2023
Koninklijke Sint-Mariastraat		34 km/u	36 km/u
Rogierstraat		36 km/u	29 km/u
Wijnheuvelenstraat	36 km/u	35 km/u	32 km/u

Het lijkt erop dat de meeste bestuurders in de Koninklijke Sint-Mariastraat een lichte snelheidsverhoging ervaren, hoewel dit acceptabel blijft gezien het type weg. Deze cijfers zijn evenwel hoog vergeleken met de informatie van de preventieve radar die ter hoogte van nr. 139 van de Koninklijke Sint-Mariastraat werd geplaatst. De gegevens van september tot december 2023 geven immers een V85 van 31 km/u tot 32 km/u aan. In de Rogierstraat en de Wijnheuvelenstraat daalt de maximumsnelheid soms vrij sterk. Dit geldt met name voor de Rogierstraat met een daling van wel -7 km/u is.

I. FEEDBACK VAN DE DBDMH

Op 19/09/2022 werd er een officieel advies gevraagd aan de DBDMH. De volgende dag liet de Plandienst aan de dienst Mobiliteit weten dat er *"voor zover zij weet, geen meldingen zijn geweest van interventie- of mobiliteitsproblemen [in het deelgebied Koninklijke Sint-Maria]"*.

J. FEEDBACK VAN NET BRUSSEL

Op 21/09/2023 bracht de cel "Relaties - Plaatselijke Besturen" van de Net Brussel advies uit over de mogelijke impact van de maatregelen op de reiniging en afvalinzameling binnen de wijk.

Over het algemeen heeft het circulatieplan de schoonmaakdienst bemoeilijkt. De uitgelichte knooppunten waren:

- De filter die het verkeer blokkeert van de Koninklijke Sint-Mariastraat naar de Haachtsesteenweg.
- Het eenrichtingsverkeer in de Haachtsesteenweg
- Het eenrichtingsverkeer in de Rogierstraat

De rest blijft "draaglijk". Voor het afvalophalingsteam is het tijdverlies hetzelfde. Aangezien de rondes 's nachts plaatsvinden, is de verkeersdrukke geen probleem en worden hun taken niet echt beïnvloed.

K. FEEDBACK VAN DE GEMEENSCHAPSWACHTEN

Op 19/09/2023 werd officieel advies gevraagd aan Philippe Lamens, hoofd van de dienst Gemeenschapswachten (Departement: Stedelijk Preventieprogramma). De heer Lamens verzamelde de waarnemingen van zijn medewerkers ter plaatse. Hier volgen meer specifiek de verschillende vaststellingen die de Gemeenschapswachten tijdens de uitoefening van hun taken hebben gedaan. Volgens hen kunnen de volgende zaken worden vastgesteld:

- de verboden richting wordt in de volgende straatdelen regelmatig overtreden:
 - Lefrancqstraat (tussen de Poststraat en de Koninklijke Sint-Mariastraat)
 - Rogierstraat (tussen de Paleizenstraat en de Koninklijke Sint-Mariastraat)
 - Poststraat (tussen de Grondwetstraat en de Rogierstraat)
 - Haachtsesteenweg (tussen de Rogierlaan en het Koninginneplein)
- Regelmatig dubbelparkeren op het fietspad (aan de ene of de andere kante) in de Koninklijke Sint-Mariastraat. Het gaat meestal om klanten van winkels, maar ook bestelwagens met leveringen. Deze verplaatsen zich immers steeds vaker om fietsers door te laten en de rijbaan niet te belemmeren.
- Files in de namiddag, vooral op de Haachtsesteenweg (in de richting tussen het Koninginneplein en de Rogierlaan).
- Een verschuiving van het verkeer in de Lefrancqstraat.
- Over het algemeen zijn er geen problemen met horizontale en verticale verkeersborden.
- Het is belangrijk om de veiligheid van scholen in de buurt in de gaten te houden. Dit zijn onder andere de "La Vertu"-school in de Haachtsesteenweg en School 3 in de Rogierstraat. Voor "Les Griottes" heeft het netwerk het gebied rustiger gemaakt en de veiligheid vergroot, rekening houdend met de veiligheidsinrichting van de zone.
- Over het algemeen blijft de mobiliteit vrij vlot.
- "Van tijd tot tijd horen we ontevreden wijkbewoners klagen. We kunnen hier echter geen specifieke conclusies uit trekken.

L. FEEDBACK VAN DE BEWONERS: DE MENING VAN DE SCHAARBEKENAREN

L.1. Omwonenden

Toen er over de invoering van het LMC werd nagedacht, vulden de workshops van buurtbewoners de doelstellingen en opmerkingen van de gemeente aan met de volgende elementen²⁸:

- De veiligheid voor fietsen op de Rogierlaan moest aanzienlijk verbeterd worden.
- De trottoirs op de Louis Bertrandlaan waren in slechte staat.
- De Vandeweyerstraat leek te smal voor fietsen.
- Er werden auto's aan hoge snelheden waargenomen in de Wijnheuvelenstraat en de Koninklijke Sint-Mariastraat.
- Er was teveel verkeer in de Bijenkorfstraat.
- In het weekend werd het verkeer bemoeilijkt door de zoektocht naar een parkeerplaats in de Vandeweyerstraat.

Tussen januari 2022 en januari 2024 werden er 77 brieven ontvangen of verzonden naar mobilite@1030.be en goodmove@1030.be. Dit adres heeft veel suggesties en opmerkingen ontvangen, die als "positief" of "negatief" kunnen worden gedefinieerd. Er werd aangegeven hoe vaak de verschillende ideeën en opmerkingen werden gemaakt. Er kunnen meerdere ideeën in één brief staan. Deze werden daarom elke keer geteld, wat verklaart waarom het totaal niet noodzakelijkerwijs overeenkomt met het aantal ontvangen e-mails.

Aan de positieve kant kwamen er meerdere punten regelmatig naar voren: de vermindering van het doorgaand verkeer in de Koninklijke Sint-Mariastraat en de Haachtsesteenweg, de verbetering van de fietspaden in de Koninklijke Sint-Mariastraat. Het project had ook een positief effect op de verkeersveiligheid in de buurt van het Alfred Verwée Atheneum en op het Lehonplein. Over het algemeen werden de twee eenrichtingsstraten en de wens om de mobiliteit te veranderen, verwelkomd.

Voor de gebieden die voor verbetering vatbaar zijn, is er een grote verscheidenheid aan opmerkingen, die voor het gemak in de onderstaande tabel werden samengebracht. De onderwerpen omvatten met name verkeersveiligheid, verkeersveranderingen, inrichting van de openbare ruimte en communicatie.

²⁸ [PowerPoint-presentatie \(1030.be\)](#) van het LMC (definitieve versie) (p. 151), geraadpleegd op 21 februari 2023.

Verkeersveiligheid	Verhoogde verkeersdichtheid	Borden, trottoirs en markeringen	Communicatie en burgerschap	"Good Move" Maatregelen	Diversen
Te hoge snelheid op Rubensstraat (2), Poststraat (1), Haachtsesteenweg (1)	Rubensstraat (5)	Scheuren in de kussens voor de Rubensstraat (2)	Gebrek aan transparante communicatie (4)	Verslechtering van de levenskwaliteit in de Rubensstraat (4). Angst voor botsingen (2) en gevaarlijke situaties (dubbel parkeren, te snel rijden, U-bochten, rodeo's, gebrek aan respect voor zebrapaden, claxons) (2).	Problemen met afvalinzameling (2)
Bussen van De Lijn rijden te snel (2)	Renanlaan, Brichautstraat, Poststraat (2)	Regelmatische vernieling van de filterpaal ten noordoosten van het Koninginneplein (1)	Niet-representatieve burgersessies (1)	Moeilijkheden om thuis te komen met de auto (1)	GPS niet bijgewerkt (1)
De naleving van de 30 km/u-zone verbeteren (1)	Voltairelaan, Louis Bertrandlaan, Vandeweyerstraat, Colignonplein, Haachtsesteenweg, Poggeplein (1)	Markeringen opnieuw aanbrengen (1)		Meer files (1). Tijdsverlies (1). Toegenomen stress (1)	Te weinig parkeerplaatsen op de Haachtsesteenweg (1)
Moeilijk fietsen rond het Liedtsplein (1)		Geplaveide gedeelten van de Rubensstraat gevaarlijk voor fietsers (1)		Vrees dat de buurt moeilijk toegankelijk zal zijn voor klanten (1) en leveringen (1)	
				Gebrek aan maatregelen om de Voltairelaan te kalmeren (1)	

Tabel met alle verbeterpunten die door buurtbewoners in het kader van het Good Move-plan naar voren zijn gebracht.

De aanbevelingen die zijn bedacht en voorgesteld door de bewoners die contact hebben opgenomen met de diensten van de gemeente, staan in de onderstaande tabel:

Verkeersveiligheid	Communicatie en burgerschap	Circulatieplan Maatregelen		Overige
Een snelheidsval plaatsen voor de Sint-Mariaschool om snelheidsovertredingen te verminderen (2)	Evaluatie door omwonenden zelf (1). Referendum te organiseren (1)	Eenrichtingsverkeer op de Rubensstraat van Pogge naar Gallait (2)	Eenrichtingsverkeer op het deel van de Koninklijke Sint-Mariastraat tussen Colignon en Rubens (behalve voor bussen en taxi's) (2)	Maak van de Brichautstraat een fietspad (1) of verwijder parkeerplaatsen om er een fietspad van te maken (1)
De Koninklijke Sint-Mariastraat herinrichten om de snelheid te verminderen (1)		Een doodlopende straat creëren op de kruising Gallait#Rubens (1)	Doodlopendestraat op één punt in de Poststraat (1)	Voorgesteld fietspad in oker (1) of fietspad (1) voor Rubensstraat
De trottoirs in de Koninklijke Sint-Mariastraat verbreden tot meer dan 4m (1)		De richting van de Brichautstraat veranderen (1)	Haalbaarheidsstudie door een externe instantie (1)	Schrappen van de routes van De Lijn (1)
		Omkering van de richting van de Van de Weyerstraat tussen de Poststraat en de Koningsstraat Sainte-Marie (1)	Lokaal verkeer Rubens (1)	De Koninklijke Sint-Mariastraat meer groen maken
			Behoud van tweerichtingsverkeer op de Koninklijke Sint-Mariastraat (1)	Parkeerplaatsen behouden (1)

Tabel met alle suggesties en aanbevelingen van de buurtbewoners in het kader van het Good Move-plan.

L.2. Fietsers

We hebben in oktober 2023 contact opgenomen met de fietsersverenigingen "Gracq" en "Fietsersbond". Op dit moment wachten we nog steeds op antwoord van de Fietsersbond, terwijl de Gracq ons de volgende opmerkingen heeft gestuurd.

Over het algemeen wordt de situatie als "veel beter" en het circulatieplan als "een grote verbetering" omschreven. Meer specifiek:

- Haachtsesteenweg:
 - Er rijden veel auto's in de verboden rijrichting.
 - Er is een gebruikconflict tussen steps/fietsers en trams/bussen. "Normaal gesproken is inhalen daar verboden", maar als het gebeurt, veroorzaakt het veiligheidsproblemen.
 - Er zijn ook nog steeds veiligheids- en comfortproblemen ten zuiden van de Rogierlaan (na Robiano). Het probleem is dat de straat smal is en er veel busverkeer is. Er is ook onbeschaafdheid en er wordt ingehaald.
- Rogierstraat: het gedeelte tussen Robiano en Lefrancq is "erg goed".
- Koninklijke Sint-Mariastraat:
 - Vaak wildparkeren op fietspaden en dubbelparkeren.
 - Het kruispunt tussen de Koninklijke Sint-Mariastraat en de Rubensstraat is niet erg duidelijk en oversteken duurt bijzonder lang. Dit zorgt voor conflicten.

De problemen hebben eerder te maken met de snelheid en het niet naleven van het eenrichtingsverkeer dan met de voorzieningen zelf.

L.3. Voetgangers

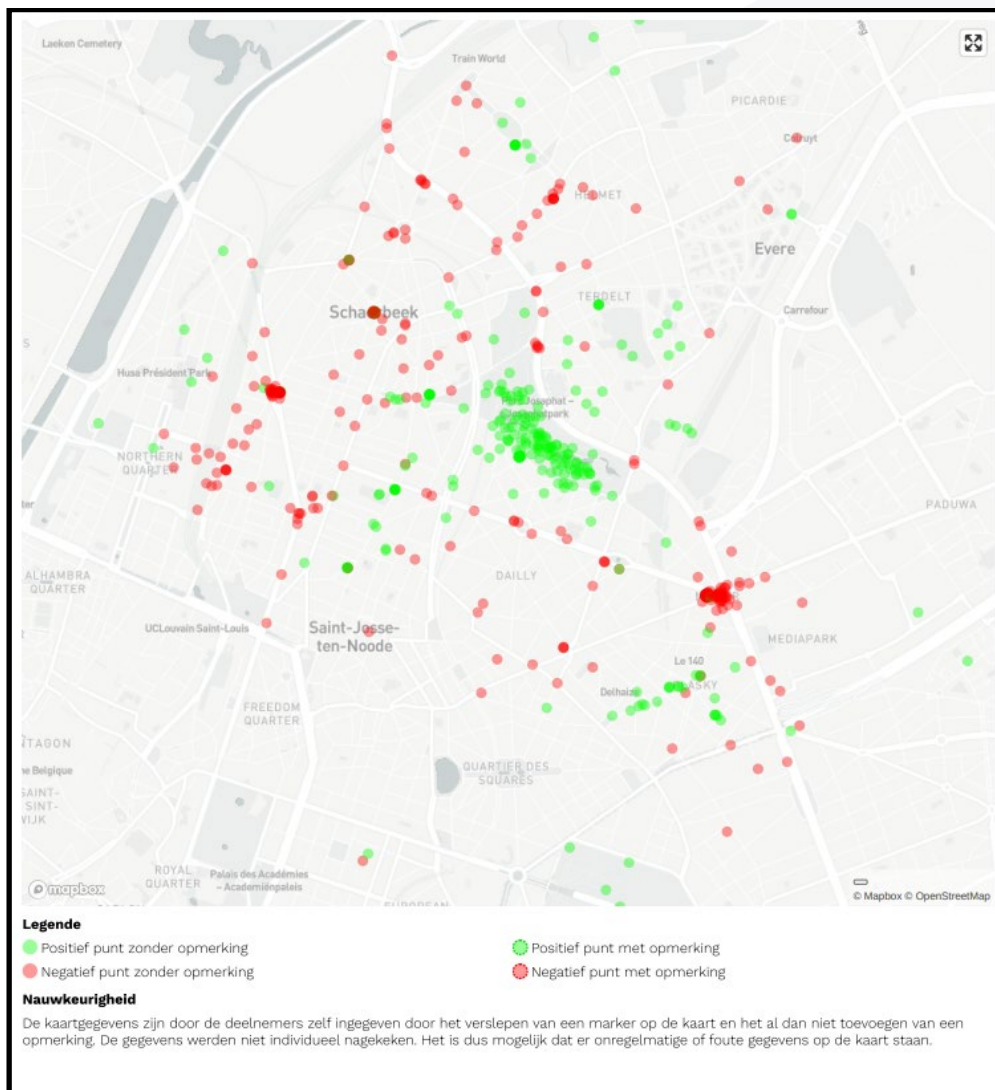
Op 19/09/2023 bracht de vereniging WALK²⁹ een advies uit over de inrichtingen van de wijk. Hierin werd er aangegeven dat:

- Haachtsesteenweg: "De nieuwe inrichting is veel aangenamer en het benauwde gevoel als voetganger dat je vroeger soms kon hebben, lijkt te zijn verdwenen. Omdat voetgangers gebruikers van het openbaar vervoer zijn, draagt het niet constant geblokkeerd zijn aan de Robiano-halte bij tot de kwaliteit van de verplaatsing. Er is echter nog steeds een aanzienlijke opstopping op de Haachtsesteenweg ter hoogte van het Koninginneplein. Dit deel is niet aangenaam".
- Koninklijke Sint-Mariastraat: "Het eenrichtingsverkeer heeft de straat duidelijk rustiger gemaakt".
- Rubensstraat: "Er is niet veel veranderd, maar we zullen moeten zien wanneer het Poggeplein weer opengaat of het verkeer inderdaad erg druk wordt".

Daarnaast lanceerde Walk in samenwerking met twee andere verenigingen meerdere maanden lang een voetgangersbarometer. Het project bestond uit een grootschalige openbare enquête gericht op voetgangers om te weten te komen hoe mensen subjectief denken over voetgangersmobiliteit. Het werd ontwikkeld in de maanden mei en juni 2023 en had als doel om "een eerste overzicht te geven van het verplaatsingsgedrag, de behoeften en verwachtingen van de voetgangersgemeenschap"³⁰. Voor de gemeente Schaarbeek toont onderstaande kaart de verschillende plaatsen met de positieve en negatieve gevoelens die door de respondenten werden vastgelegd (418 vermeldingen).

²⁹ [Wie zijn we | Walk.Brussels](#), geraadpleegd op 17 oktober 2023.

³⁰ [Voetgangersbarometer \(voetgangersbarometer.be\)](#) voor meer informatie.



Kaart met alle negatieve en positieve punten voor de gemeente Schaerbeek (Bron: WALK)

Op deze kaart kan er een reeks negatieve punten vastgesteld worden in de Koninklijke Sint-Mariawijk. Het gaat met name om:

- De kruising Rubens#Sint-Maria
- De achterkant van het Lehonplein
- Verschillende kruisingen op de Haachtsesteenweg
- Het Koninginneplein
- Het Liedtsplein
- Verschillende plaatsen op de Rogierlaan.
- Er werden slechts enkele sporadische punten rond de Louis Bertrandlaan en de Josafatstraat vermeld.

De vereniging Walk werd om commentaar gevraagd en dit zou snel naar de bevoegde gemeentediensten worden doorgestuurd. Daarnaast gaf dit openbaar onderzoek een beoordeling van een reeks thema's³¹:

³¹ Ter informatie vindt u hier het volledige eindverslag. De punten per Belgische gemeente staan op pagina 38 tot 44. De gemeente staat op de 12e plaats van 24 gemeenten met meer dan 50.000 inwoners([final-report_nl.pdf](#) ([barometrepieton.be](#))).

Gemeente	Algemeen gevoel	Hoffelijkheid	Voetgangersnetwerk	Verkeersveiligheid	Comfort	Belang dat de gemeente hecht	Voorzieningen	Groen	Aantal inwoners	Barometer
Schaarbeek	9,4	9,9	12,9	11,2	9,4	9,7	8	11,2	> 50 000	10,4

Deze score komt overeen met het gemiddelde van gemeenten in de Eerste Brusselse kroon. Meer informatie over de onderzoeksmethode en de verschillende onderzochte onderdelen vindt u in het rapport zelf. De volgende aanbevelingen werden door respondenten gedaan om de begaanbaarheid te verbeteren. Andere kwesties, die niet meer dan 50% van de stemmen van de respondenten kregen, werden niet opgenomen:

1. Een volledig voetgangersnetwerk aanleggen met veilige routes en oversteekplaatsen.
2. De toegang te voet vergemakkelijken tot openbare plaatsen en voorzieningen (openbare plaatsen, winkels, vervoer).
3. Bredere voetpaden (trottoirs) die goed onderhouden, veilig en vrij van rommel zijn.
4. Aangenamere voetgangersroutes (planten, landschap).
5. De hoeveelheid wegverkeer verminderen.
6. Zich te voet verplaatsen en afgescheiden zijn van fietsen.
7. De maximumsnelheid in de bebouwde kom verminderen tot 30 km/u om de veiligheid te verbeteren.

M. UITSTOOT EN LAWAAI: STATUS VAN DE MILIEUVERVUILING

M.1. Uitstoot

De dienst Mobiliteit nam contact op met Leefmilieu Brussel om na te gaan of het mogelijk was om gegevens over geluid en uitstoot in de wijk te verkrijgen op basis van tellingen die voor en na de invoering van de verkeersmaatregelen werden uitgevoerd. Aangezien het modelleren en in kaart brengen van de milieuoverlast voor en na de implementatie van het LMC meerdere maanden zal duren, zal de dienst Mobiliteit hier pas in 2024 over kunnen beschikken en deze kunnen interpreteren. Na het verkrijgen van de telgegevens kregen we inderdaad te horen dat er meerdere maanden nodig waren om een nauwkeurige analyse te maken van het effect van de maatregelen op vervuiling en uitstoot.

M.2. Lawaai

Voor de evaluatie van de geluidshinder zal Leefmilieu Brussel pas gegevens kunnen leveren wanneer de "geluidshinder"-kaart van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest klaar is. Aangezien het dienstverleningscontract in december 2023 afloopt, was het niet mogelijk om de modellering op tijd uit te voeren (als gevolg van de late voltooiing van de telgegevens).

N. WAARNEMINGEN OP HET TERREIN VAN DE DIENST MOBILITEIT

In december 2023 en januari 2024 werden er door de dienst Mobiliteit waarnemingen uitgevoerd. Het doel was om een methodologie te ontwikkelen die gericht was op meerdere belangrijke aspecten en op assen die als problematisch en belangrijk werden beschouwd. De bestudeerde criteria waren

- De concentratie van voetgangers.
- De concentratie van fietsers en stepgebruikers.
- De concentratie van openbaar vervoer.

- Verkeersdoorstroming en voertuigendebiet.
- Parkeren.
- Risicovol gedrag en naleving van het verkeersreglement.
- De lengte van het inhalen.

Er moet rekening worden gehouden met bepaalde vertekeningen waarbij er bevestigd kan worden dat deze waarnemingen indicatief zijn en de andere analyses aanvullen:

- Tijdens deze observaties was het nog donker tijdens de OSP en ASP. Aangezien het weer soms slecht is (lage temperaturen, regen, wind), is het belangrijk om er rekening mee te houden dat de weersomstandigheden het gedrag en de keuze van vervoerwijzen kunnen hebben beïnvloed.
- Bovendien kan de aanwezigheid van politievoertuigen op patrouille het gedrag van een minderheid van de gebruikers hebben beïnvloed.
- Ten slotte kan de aanwezigheid van een waarnemer op kruisingen of straathoeken ook de snelheid van bepaalde voertuigen hebben veranderd. Om deze invloed te beperken, werden de observaties discreet en zonder opzichtige schrijf- of telverrichtingen uitgevoerd.

Bij de observaties werd ook rekening gehouden met de opmerkingen van de verschillende actoren op het terrein en van de omwonenden. Hier volgt een samenvatting van de gegevens:

Wegen	Plaasten	Concentratie van voetgangers	Concentratie van fietsers	Conventratie van OV	Dichtheid en doorstroming van voertuigen	Parkeren	Risicogedrag
Brichautstraat	Brichaut#Paleizen, Brichaut#Post	Aanzienlijke aanwezigheid in de Paleizenstraat, maar beperkte aanwezigheid op Brichaut zelf	Er werden weinig fietsen en scooters waargenomen	Geen OV	Hoge maar acceptabele voertuigaantallen. Weinig filevorming	Geen bijzondere opmerkingen over illegaal, ongeoorloofd of dubbel parkeren.	Geen bijzondere problemen waargenomen. Snelheid leek niet buitensporig
Rubensstraat	Rubens#Gallait, Rubens#Renkin, Rubens#KSM, Rubens#Haacht	Veel voetgangers op elk van de onderzochte trajecten. Vooral opvallend op de kruispunten Gallait, Haacht en KSM.	Veel fietsers waren zichtbaar, vooral in de buurt van de school en het Poggeplein	Passage van de B56 tussen KSM en Haacht. Meerdere bussen per uur.	De verkeersstroom was hoog (vooral 's avonds), maar er waren weinig filespringers.	Verschillende auto's dubbel geparkeerd in de buurt van Gallait en een paar kinderen die uitstapten voor de school.	Enkele incidentele snelheidsovertredingen. Verschillende automobilisten respecteerden het eenrichtingsstelsel op Haacht niet. Oversteekplaats met KSM regelmatig geblokkeerd door links afslaande voertuigen. Voetgangersoversteekplaatsen aan Gallait en Haacht regelmatig geblokkeerd door voertuigen.
Poststraat	Post#Lehon, Post#Brichaut, Post#deLocht	Talrijke voetgangers zichtbaar in de buurt van Lehonplein.	Relatief weinig fietsers ten tijde van de observaties	Geen OV	Geen filesprong. De meeste voertuigen rijden richting Renkin voordat ze rechtsaf slaan naar de SSM (60-70%) of linksaf richting Gallait (30-40%).	Geen illegaal parkeren waargenomen tijdens de observaties	Er zijn weinig gevallen van risicovol gedrag vastgesteld (afgezien van enkele gevallen van duidelijk te hoge snelheid).
Haachstesteenweg (zuidelijke deel)	Haacht#Koninginneplein, Haacht#Rogier	Zeer hoge concentratie voetgangers, voornamelijk bij haltes.	Enkele fietsers en scooters	T92, B66, de Lijnbussen. Veel OV's zichtbaar	Aanzienlijke file-springers op het Konningplein (vanaf de verkeerslichten bij de Rogier kruising).	Verschillende auto's parkeerden op het kleine deel van het Konningplein dat nog toegankelijk was.	Veel automobilisten komen aan van het Konningplein en proberen in te voegen in het verkeer, waardoor bussen en trams die van het Poggeplein richting het Konningplein rijden soms geblokkeerd raken. Tijdens de ochtend- en avondspits maken verschillende taxi's legaal gebruik van deze route om terug te keren naar het Konningplein. Op het moment van onze observaties hielden verschillende voertuigen zich niet aan het eenrichtingsverkeer en waren ze in overtreding.

O. AANBEVELINGEN EN STOF TOT NADENKEN

Na analyse van alle parameters die in de diagnose werden onderzocht, vereisen drie gebieden bijzondere aandacht. In de bijlage vindt u een aantal aanbevelingen die concrete oplossingen op de korte en middellange termijn moeten bieden. Alle specifieke scenario's zijn onderling verenigbaar in een meer globaal onderzoeksperspectief. Deze voorstellen houden rekening met verkeersverschuivingen, de samenhang van het circulatieplan en hun snelheid van uitvoering.

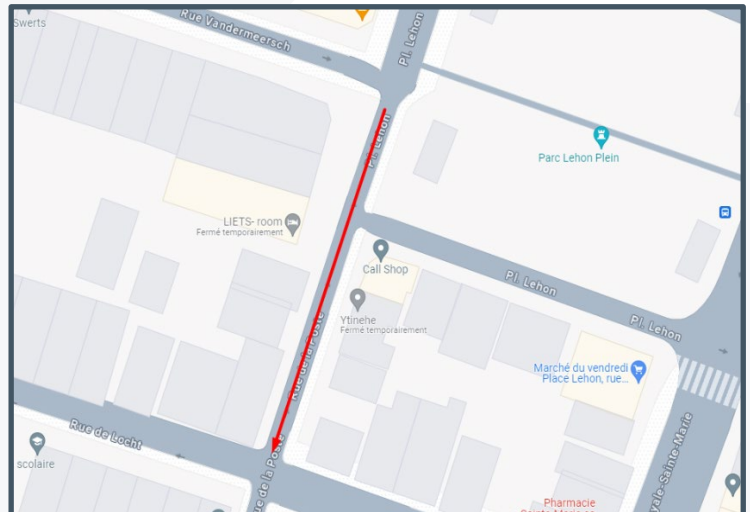
O.1. Oplossingen voor de Poststraat

De Poststraat ondervindt een aanzienlijke toename van het verkeersvolume op alle uren van de dag en van de week. Om hieraan te verhelpen, worden er twee oplossingen voorgesteld. Met behulp van kaarten en kleurcodes worden de alternatieve routes en het meer algemene verkeersplan voorgesteld.

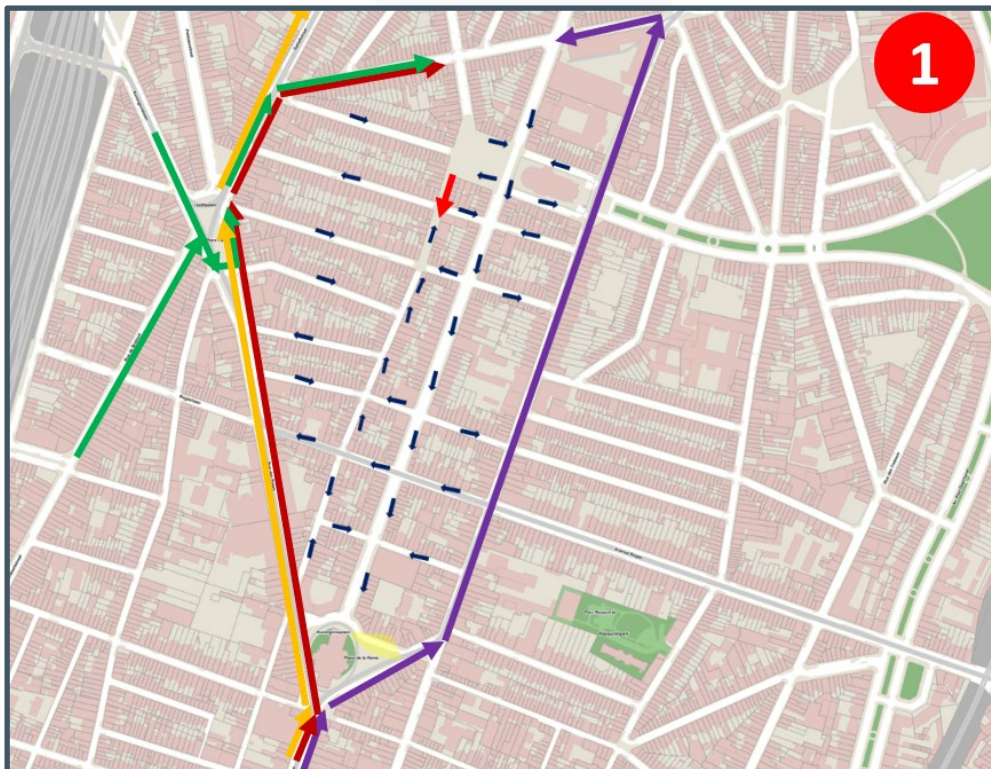
O.1.1. Omkering van het eenrichtingsverkeer

De eerste oplossing zou zijn om een klein deel van de Poststraat om te keren. Deze wijziging zou worden doorgevoerd op het gedeelte tussen **het Lehonplein en de Lochtstraat** (zie bijgevoegde kaart). Het effect van deze maatregel kan aan de hand van verschillende parameters worden bestudeerd:

- Verkeer in de Poststraat en in de Brichautstraat.
- Verkeer op wijkniveau en geraamde verkeersverschuivingen.
- Diverse winsten.



De eerste studieparameter betreft dus de verkeersverschuiving. In dit opzicht kan men ervan uitgaan dat **de volledige waargenomen toename** (gemiddeld ongeveer 190 PVE/u) **uit de Poststraat zou verdwijnen en verspreid zou worden over de 3 potentiële routes**. Wat de leesbaarheid van het plan en de mogelijke routes door de Schaarbeekse wijken betreft, zouden de N>Z- en W>O-toegangen behouden blijven en identiek zijn. **Dit betekent dat het nog steeds mogelijk zou zijn om het gebied over te steken.**



Concreet zou het belangrijkste doel zich concentreren op de wijziging van de Z>N-stroom en op de noodzaak om deze uitwisselingen naar geschiktere wegen om te leiden. Hiervoor zouden er drie andere routes gebruikt kunnen om deze verandering van rijrichting te compenseren:

1. Een doorgang door de Paleizenstraat, de Gallaitstraat en het westelijke deel van de Rubensstraat (**rode kleur**).

Zoals blijkt uit de vergelijkbare reistijden tussen 2021 en 2022, is deze rijrichting heel stabiel gebleven sinds de invoering van de LMC-maatregelen.

- Zijn status is dus niet veranderd en lijkt niet in strijd te zijn met de realiteit op het terrein die te ongelijk is.
- Vervolgens zou de Paleizenstraat met het Auto COMFORT-statuuat een relatieve toename van het verkeer aankunnen. Op dit moment kan op basis van de gegevens van de Telraam-meters worden aangenomen dat de Paleizenstraat in de richting van het Liedtsplein nog een toename van het verkeer zou aankunnen³². De cijfers geven ons immers een bereik tussen 100 PVE/u en 180 PVE/u (in de ASP) in januari 2024.
- Ten slotte zou dit deel in theorie nog steeds sneller en korter zijn dan de route via de Poststraat in normale omstandigheden (de afstand tussen het zuiden van het Koninginneplein en het Colignonplein is slechts ongeveer 1.400 m).

Aangezien de Rubensstraat in dit rapport als een aandachtspunt wordt beschouwd, is het ook belangrijk om rekening te houden met de waarschijnlijke toename van het verkeersvolume in het westelijke deel ervan. Een analyse van de telgegevens voor dit gedeelte laten zien dat, hoewel het aantal voertuigen soms hoog is, het nog steeds onder de normen voor de wijkwegen zou liggen.

2. Een route via de Haachtsesteenweg van zuid naar noord. Op het Poggeplein zou het verkeer het oostelijke deel van de Rubensstraat nemen (**paars**).

Gelet op de huidige files kan men zich voorstellen dat deze route voornamelijk buiten de spitsuren gebruikt zou worden.

- In de spits zou het druk zijn en zou het doorgaand verkeer richting optie 1 (Paleizenstraat) gaan. Met de aanpassingsmaatregelen die verderop in dit rapport worden voorgesteld, kan het eventuele tijdverlies echter worden beperkt.
 - Automobilisten die in noordelijke richting gaan, zouden echter alleen last hebben van de hoeveelheid verkeer op het korte stuk tussen het Koninginneplein en de Rogierlaan. De rest van de Haachtsesteenweg zou vlot blijven, zoals de competitieve prestaties van de T92 vandaag aangeven. Dit is de kortste (1.200 m) en meest directe route (minder dan 5 minuten verkeerslichten inbegrepen) naar de Colignon-wijk.
 - Hoewel deze route delicaat is in de SP, zal deze in de toekomst waarschijnlijk minder beïnvloed worden door de extra maatregelen die hieronder worden aanbevolen.
3. In mindere mate kan een minderheid van de PVE eventueel doorlopen tot aan het einde van de Gallaitstraat en de Quinauxstraat nemen om uit te komen achter het Gemeentehuis (**oranje**). Deze route lijkt minder intuïtief, minder gemakkelijk en minder rechtstreeks maar zou theoretisch gebruikt kunnen worden. Deze keuze moet marginaal blijven.

Routes 1 en 3 zouden aangevuld kunnen worden met verkeer uit de Brabantwijk en de Koninginnelaan (**groene kleur**). Aangezien deze laatste er geen voordeel meer bij hebben om de Brichautstraat te nemen, zouden ze een U-bocht moeten

³² [Telraam | Paleizenstraat](#). Houd echter rekening met de technische beperkingen van de Telraam-verkeerstellers.

nemen en zich naar de Gallaitstraat moeten begeven. In dit stadium zouden ze de mogelijkheid hebben om het westelijke deel van de Rubensstraat te nemen of door te gaan en de hele Gallaitstraat te gebruiken.

Het is momenteel erg moeilijk om de verdeling van het doorgaand verkeer over de drie betrokken wegen in te schatten. Deze zouden moeten variëren naargelang het tijdstip van de dag en de werkelijke bestemming van de automobilisten. Ze zouden echter redelijk gelijkmatig verdeeld moeten zijn en geen van deze wegen ondoordacht overbelasten. In de toekomst zal er opnieuw een telcampagne worden gelanceerd om precies vast te stellen hoe trajectgewoonten veranderen en wat hun invloed is op de verkeersdichtheid.

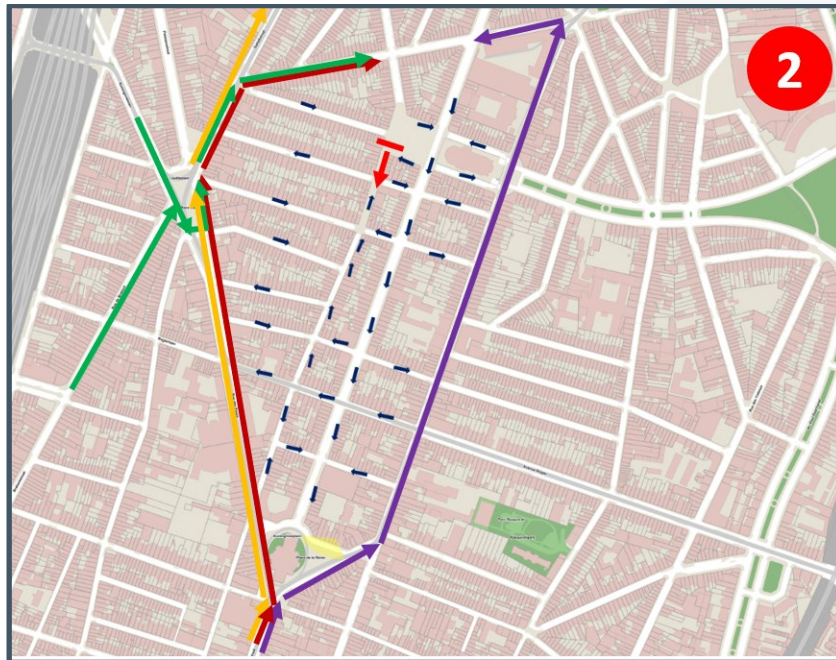
Tot slot en om het te schematiseren zou **het omkeren van het gedeelte van de Poststraat (tussen het Lehonplein en het Lochtstraat) verschillende directe voordelen hebben:**

1. Het zou doorgaand verkeer via de Poststraat verhinderen. De toegang tot de Rubensstraat en de Colignon-wijk zou via deze wijkweg dus onmogelijk gemaakt worden. De positieve effecten op de Brichautstraat en de Lefrancqstraat zouden ook groot zijn.
2. Deze oplossing zou snel ingevoerd kunnen worden. In feite zou verticale bewegwijzering met een verkeersbord verboden richting, al genoeg zijn om het regelgevingslandschap van de straat te veranderen.
3. De toegang tot de wijk voor bewoners van aangrenzende straten wordt gewijzigd. Zij zullen daarom de Koninklijke Sint-Maria-as moeten gebruiken om dit gedeelte te bereiken.
4. Hetzelfde zou gelden voor de toegang tot de ochtendmarkt op het Lehonplein, die ook evengoed behouden zou blijven.
5. Er zouden geen parkeerplaatsen geschrapt worden en de voorziene parkeerplaatsen zouden gemakkelijk toegankelijk blijven. Aangezien de marktvrachtwagens over het algemeen de Renkinstraat gebruiken, zouden zij geen overlast moeten ondervinden.

Het grootste punt van zorg is de mogelijkheid dat de verboden richting niet wordt nageleefd. Het gewijzigde gedeelte is immers erg kort en er zijn gevallen van niet-naleving van C1 waargenomen in andere omstandigheden. Dit leidde tot de studie van een alternatief **voor deze eerste optie**. Dit bestaat uit een fysieke inrichting om op dit mogelijke probleem te anticiperen.

O.1.1. Variant: Een modale filter ter hoogte van het Lehonplein

Deze tweede optie zou inhouden dat **er een filter wordt geïnstalleerd aan de ingang van het Lehonplein**. Dit zou dezelfde voordelen opleveren als het eerste scenario. Het zou het ook mogelijk maken om verder te gaan in de invoering omdat de naleving van de maatregelen dan niet meer gecontroleerd zou moeten worden. In feite zou dit fysiek obstakel moeten volstaan om de minderheid van auto's te blokkeren die nog steeds geneigd zijn om dit gedeelte in de verboden richting te nemen.

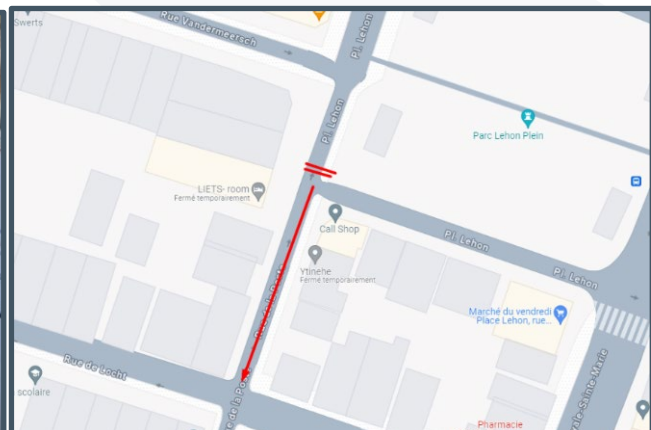


Kaart met scenario 2 voor een mogelijke omkering van de rijrichting in de Poststraat (Bron: Gemeente Schaerbeek)

Meer specifiek zou het de volgende elementen bevatten:

- Het zou geplaatst worden tussen de twee bomen helemaal aan het begin van het Lehonplein, ter hoogte van de kleine zijstraat naar de Koninklijke Sint-Mariastraat. Dit kan in de vorm van plantenbakken of van verwijderbare en gemakkelijk te hanteren paaltjes. Dit zou een modale filter zijn waar voetgangers/personen met beperkte mobiliteit, fietsers en hulpvoertuigen gemakkelijk doorheen kunnen
- Deze filter zou dus verwijderbaar en converteerbaar zijn. Het is immers noodzakelijk om een gegarandeerde toegang tot de markt van het Lehonplein te behouden, voor het geval dat sommige tuinders er vanuit het begin van de Poststraat zouden toekomen. Bovendien kan deze filter gemakkelijk worden aangepast in het geval van een grootschaliger project voor het Lehonplein. Tot slot zou de toegang voor de hulpdiensten en de interventievoertuigen gewaarborgd blijven.

Deze tweede optie wordt theoretisch weergegeven op de twee onderstaande schermafbeeldingen. De praktische details zouden later uitgewerkt worden. Feit blijft dat deze vrijwillige oplossing het voordeel zou hebben dat het verkeer in de Poststraat onder controle wordt gehouden, dat de toegang voor omwonenden wordt gegarandeerd en dat maatregelen die in strijd zijn met de voorgestelde nieuwe rijrichting worden voorkomen.



O.2. Een verbetering voor de Rubensstraat

Zoals in het hele rapport door wordt aangegeven, kende de Rubensstraat zowel in het oostelijke als in het westelijke gedeelte een toename van het verkeer. Deze toename bleek echter kleiner dan verwacht en ligt nog steeds binnen aanvaardbare normen voor een weg die van oudsher belangrijk is voor O-W-uitwisselingen tussen de Schaarbeekse wijken. Naar aanleiding van interpellaties van buurtbewoners, bijeenkomsten met de burgers en de aanwezigheid van verschillende scholen in de buurt, werden er vier verschillende scenario's voor de Rubensstraat bestudeerd. **Deze scenario's zijn interessante opties op zich, maar gezien de huidige situatie niet noodzakelijk essentieel.** De vier scenario's waren:

1. Eenrichtingsverkeer in de Rubensstraat (van Pogge naar Gallait).
2. De Rubensstraat met eenrichtingsverkeer.
3. Doodlopende Rubensstraat.
4. Het oostelijke deel van de Rubensstraat wordt eenrichtingsverkeer.

De geformuleerde doelstelling is om het verkeersvolume te verminderen, terwijl de mogelijke N>Z- en W><O-routes, die fundamenteel zijn voor de wijk, behouden blijven. In de vier voor te stellen scenario's blijft de rijrichting van het Poggeplein naar de Koninklijke Sint-Maria (op Rubens Oost) dus ongewijzigd. Voor het leesgemak: waar er informatie over verkeerswaarden wordt gegeven, worden de maximale uurwaarden bedoeld. Op dezelfde manier wordt er uitgegaan van een verschuiving van 100% (maximalistische benadering). Meer specifiek zijn de criteria die in aanmerking worden genomen:

1. Verkeersschommelingen in de Rubensstraat. Aangezien de situaties verschillen, wordt er een onderscheid gemaakt tussen de twee delen van de straat.
2. De samenhang en leesbaarheid van het circulatieplan. Dit betekent dat er bestudeerd wordt in welke mate het logisch en gemakkelijk is om verschillende punten in de wijk of de gemeente te bereiken.
3. De eventuele verschuivingen van het verkeer naar de aangrenzende straten.
4. De mogelijke voordelen op het gebied van de inrichting van de openbare ruimte voor de Rubensstraat.
5. Vereenvoudiging van het kruispunt van het Poggeplein, een belangrijk verkeersknooppunt in de wijk.

O.2.1. Verschillende bestudeerde scenario's

Elk scenario wordt bestudeerd op basis van een plan. Op deze plannen zijn gekleurde lijnen getrokken die autoroutes aangeven op basis van N><Z- en W><O-stromen, waarmee de verschillende mogelijke stromen binnen het bestudeerde gebied worden geïllustreerd. De theoretische schattingen van verkeersverschuivingen of -verminderingen zijn gebaseerd op de laatste tellingen in hoofdstuk D en moeten als een grootteorde worden geïnterpreteerd.

De bovenstaande resultaten en theoretische gevolgen zijn samengevat in de bijgevoegde tabel. Gemakshalve is scenario 4, het voorkeursscenario in dit stadium, het enige dat in dit hoofdstuk wordt voorgesteld. In de bijlage staat de studie van drie andere scenario's. Voor meer duidelijkheid:

- Rood betekent een significant negatief gevolg.
- Oranje suggereert een negatieve maar beperkte impact.
- Groen wijst op een merkbaar voordeel.

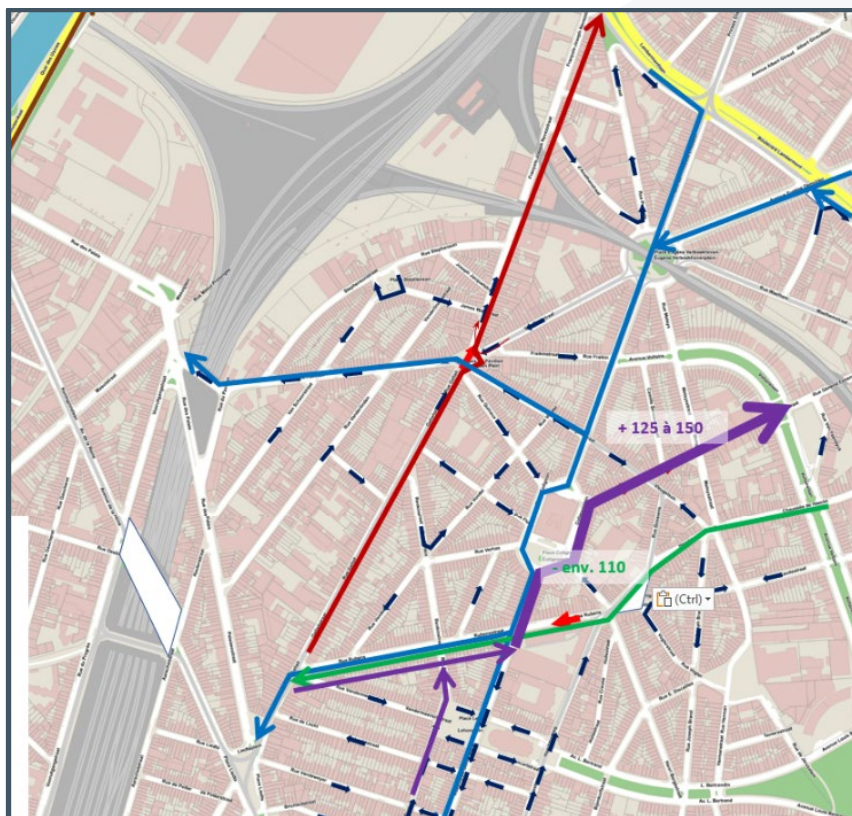
Scénarios	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4
	Rubens à SU	Rubens SU tête-bêche	Rubens en cul-de-sac	Rubens EST à SU
Trafic dans Rubens				
Rubens Est	Diminution entre 110 et 130 EVP/h	Diminution entre 110 et 130 EVP/h	Probable statu quo du volume de trafic	Diminution entre 110 et 130 EVP/h
Rubens Ouest	Diminution d'environ 220 EVP/h à 250 EVP/h	Diminution d'environ 220 EVP/h	Vers Gallait : réduction de 100 à 150 EVP/h et de 50 EVP/h vers Pogge	Statu quo
Cohérence et lisibilité du schéma de circulation				
A l'échelle de la Cage aux Ours	S>N via Gallait > Navez	S>N via Gallait > Navez	S>N via Gallait > Navez	S>N via Gallait > Navez
	N>S vers Liedts via Colignon > Rubens > Gallait	Suppression de l'itinéraire N>S Colignon > Liedts	Suppression de l'itinéraire N>S Colignon > Liedts	N>S vers Liedts via Colignon > Rubens > Gallait
A l'échelle du CLM	Suppression du seul itinéraire O>E lisible qui reste	Connexion O>E maintenue mais déplacée. Ce n'est plus Rubens > Haecht mais Rubens > RSM > Colignon > Eenens	Suppression partielle (entre Gallait et Renkin) du seul itinéraire O>E lisible (flux limité)	Connexion O>E maintenue mais déplacée. Ce n'est plus Rubens > Haecht mais Rubens > RSM > Colignon > Eenens
	Connexion E>O lisible et maintenue	Connexion E>O supprimée (Haecht > Rubens > Gallait)	Connexion E>O supprimée (Haecht > Rubens > Gallait)	Connexion E>O lisible et maintenue
Reports de trafic				
N>S		Risque de report du trafic N>S vers Liedts via Ailes > Vondel > Floris	Risque de report du trafic N>S vers Liedts via Ailes > Vondel > Floris	
O>E	Risque de report du trafic O>E par Vandermeersch > Lehon > Hancart > Haecht	Risque de report du trafic O>E via Colignon > Eenens	Risque de report du trafic O>E via Vandeweyer (ou Brichaut?) > Poste > Renkin (flux limité)	Risque de report du trafic O>E via Colignon > Eenens
E>O		Risque de report du trafic E>O via Vandeweyer > Poste > Locht (flux limité)	Risque de report du trafic E>O via Vandeweyer > Poste > Locht (flux limité)	
Gains de cyclabilité				
Rubens Est	Contresens bus et vélo	Contresens bus et vélo	Non	Contresens bus et vélo
Rubens Ouest	Piste cyclable marquée	Piste cyclable marquée à contre sens (et en tête par rapport à la bande-bus + vélo)	Non	Non
Simplification du carrefour Pogge				
Rubens Est	Oui	Oui	Non	Oui

Tabel die de voor- en nadelen van elk scenario samenvat op basis van de vijf belangrijkste analysecriteria.

O.2.2. Het oostelijke deel van de Rubensstraat wordt eenrichtingsverkeer

Het vierde en laatste scenario zou de voordelen van het eenrichtingsverkeer op het oostelijke deel behouden, terwijl de essentiële verbindingen voor de wijk behouden blijven. Concreet zou er tweerichtingsverkeer blijven bestaan op het westelijke deel van de Rubensstraat (met verkeersniveaus die voor een lokale weg binnen aanvaardbare normen blijven). Het oostelijke deel, dat de grootste toename heeft gekend (gemiddeld +120 PVE/u), zou zijn verkeersvolume zien dalen³³. In deze configuratie zouden er voordelen op het gebied van openbare ruimte voorzien kunnen worden.

³³ Bij het bestuderen van deze oplossing moet er rekening worden gehouden met de impact van de "Fermettes"-werf in de Jeruzalemstraat. Aangezien dit gepaard zal gaan met een tijdelijk eenrichtingssysteem (vanaf het Houffalizeplein) zal het meerdere maanden duren voordat we kunnen beoordelen hoeveel verkeer er naar de Rubensstraat zal verschuiven.



Samengevat zijn dit de elementen die benadrukt kunnen worden:

- De vermindering van het verkeersvolume zou gemiddeld tussen 110 PVE/u en 130 PVE/u moeten liggen op het oostelijke deel. Wat Rubens West betreft zou het behouden tweerichtingsverkeer een status quo kunnen veronderstellen. Voor de samenhang en de leesbaarheid van het plan, zou dit scenario het mogelijk maken om op wijkniveau Z><N-verbindingen te handhaven die volledig leesbaar en haalbaar zijn (**bordeaux pijl** en **blauwe pijl**).
- Rekening houdend met het Koninklijke Sint-Maria deelnetwerk, zou de West>Oost-verbinding blijven bestaan maar worden verplaatst via het Colignonplein en de Eenensstraat (**paarse pijl**). Deze verschuiving zou een mogelijke stijging van 125 PVE/u naar 150 PVE/u betekenen. Deze verbinding zou echter relatief goed leesbaar en toegankelijk blijven voor gemotoriseerde voertuigen. Hetzelfde geldt voor de O>W-verbinding, die volledig intact zou blijven (**groene pijl**).
- In dit scenario zou er geen nadelige verkeersoverdracht plaatsvinden. Bovendien zouden alle N><Z- en W><O-verbindingen behouden blijven en coherent en gemakkelijk blijven.

Mogelijke verbeteringen zouden de vorm kunnen aannemen van een fiets-busbaan in omgekeerde richting op het oostelijke deel. Dit zou een echte impact hebben op fietsen, openbaar vervoer en het veiliger maken van het gebied rond de Sint-Mariaschool. Het enige nadeel van het handhaven van het tweerichtingssysteem is de onmogelijkheid om een gemarkeerd fietspad aan te leggen op het westelijke deel van de straat en een status quo wat betreft de verkeersdrukke.

Op basis van de verzamelde informatie en de gestelde diagnose lijkt scenario 4 het meest geschikt om **op korte termijn** uitgevoerd te worden. Door van het oostelijke deel van de Rubensstraat een eenrichtingsweg te maken, zouden sommige verkeersproblemen worden opgelost, terwijl de toegankelijkheid en de eenvoud van de verbindingen behouden zouden blijven. Op het westelijke deel zou het verkeer in theorie identiek blijven en binnen aanvaardbare normen voor een wijkweg blijven. De vereenvoudiging van het Pogge-kruispunt zou het ook gemakkelijker maken voor het openbaar vervoer en de automobilisten die gebruik maken van de Haachtsesteenweg.

De andere scenario's bieden ook een aantal belangrijke voordelen. Deze voordelen worden echter tenietgedaan door factoren die dwingend genoeg zijn om deze opties uit te sluiten. Het gaat er voornamelijk om dat de afstand naar een oost-

west-traject in de wijk te groot is. De bestaande routes liggen op routes met openbaar vervoer die niet nog meer belast mogen worden. Bovendien bestaat het risico dat het verkeer verschuift naar wijkwegen, dat de toegankelijkheid met de auto's voor omwonenden ernstig wordt beperkt en dat de winst aan openbare ruimte te marginaal is.

O.3. Op de Haachtsesteenweg tussen Sint-Maria en Robiano

Door de aanwezigheid van tramsporen en de speciale stedelijke configuratie van de rijbaan zijn de mogelijkheden beperkt om op korte termijn verbeteringen aan te brengen aan de Haachtsesteenweg tussen de Sint-Maria-halte en de Robiano-halte. Er zijn evenwel verschillende oplossingen om de verkeersdoorstroming en de snelheid van het openbaar vervoer te verbeteren.

O.3.1. Werken aan het optimaliseren van verkeerslichten

Het bestuderen van cyclustijden en van het beheer van de verkeerslichten kan leiden tot verbeteringen in de verkeersdoorstroming. Dit is met name het geval op de kruising Deschanel#Rogier, waar recentere en beter gebruikte verkeerslichten het aantal files richting Wijnheuvelen konden beperken.

Er werden contacten gelegd met de cel verkeerslichten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die verantwoordelijk is voor alle verkeerslichten in de gemeente. Er werd bevestigd dat er op twee gebieden vooruitgang kon worden geboekt:

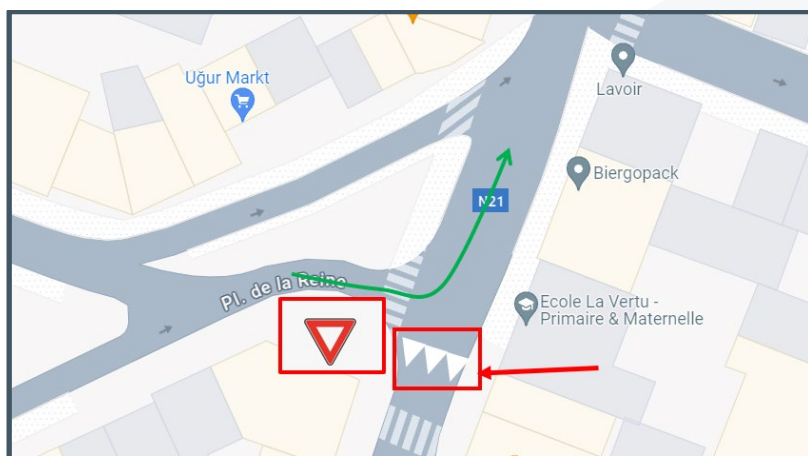
- Een evenwichtigere verdeling tussen de verkeerslichten aan de Rogierlaan en de Haachtsesteenweg.
- Verfijnder voorrangsbeheer, rekening houdend met de aankomst en aanwezigheid van een tram of bus.

Het nieuwe programma zou bijvoorbeeld de fietstijd kunnen verlengen, deze aanpassen aan het tijdstip van de dag en gelijkmatiger kunnen verdelen over de wegen. Hierdoor zou er met name een betere doorgang van PVE/u over de Haachtsesteenweg zijn, wat een rechtstreekse invloed heeft op het overblijvende verkeersvolume.

O.3.2. 'Vorrang verlenen' invoeren

Verschillende waarnemingen hebben aangetoond dat een deel van het verkeer dat van het Koninginneplein kwam, de Haachtsesteenweg opreed, ook al stond het verkeer stil. Dit veroorzaakte opstoppingen in de andere rijrichting, waardoor bussen en trams richting het zuiden en "richting stad" geblokkeerd werden. Het idee om voorrang te verlenen op de Haachtsesteenweg, waarbij automobilisten die van het Koninginneplein komen, voorrang hebben, zou een gedeeltelijke oplossing voor dit probleem zijn. Deze denkpiste en de voorrangsregelingen op het kruispunt zouden worden onderzocht in samenwerking met de openbaarvervoersbedrijven en de bevoegde gewestinstanties.





O.3.3. De mogelijkheid onderzoeken om de leveringszones uit te breiden

De dichtheid van winkels in de “Klein Anatolië”-wijk betekent dat er regelmatig geleverd, geladen en gelost moet worden. Door de druk op de parkeerplaatsen en het beperkte aantal leveringsplaatsen wordt er regelmatig dubbel geparkeerd. Logischerwijs heeft dit gevolgen voor de doorstroming van het verkeer en de prestaties van het openbaar vervoer, waarbij bussen 65 en 66 problemen ondervinden om weer op gang te komen in geval van wildparkeren.

Het idee is om contact op te nemen met de winkels op de Haachtsesteenweg, in samenwerking met het Gewest en de cel Handel van de gemeente, en hen te vragen naar hun behoefte aan leveringszones, waarvan sommige momenteel bezet zijn door terrassen. Het doel zou zijn om de behoeften in kaart te brengen en in te schatten waar deze zones het nuttigst zouden zijn. Dit kan de verkeersopstoppingen op de Haachtsesteenweg helpen verminderen door dubbel parkeren te beperken, waardoor het voor bezorgers en winkeliers gemakkelijker wordt om hun werk te doen.

O.4. Aanvullende voorstellen en denkpijsten

Het vorige hoofdstuk richtte zich op de drie wegen waarvan de diagnose delicaat blijkt. In dit hoofdstuk worden een aantal voorstellen en denkpijsten naar voren gebracht om de bovenstaande aanbevelingen aan te vullen en toe te passen op andere wegen van de Koninklijke Sint-Mariawijk. De aanvullende voorstellen nemen verschillende vormen aan: openbare ruimtelijke ordeningsprojecten, studie- en analysevoorstellen of contacten van verschillende aard. Het belang van dit hoofdstuk is dat het de gedetailleerde aanbevelingen aanvult met bijkomende elementen die de mobiliteit in de wijk ten goede kunnen komen.

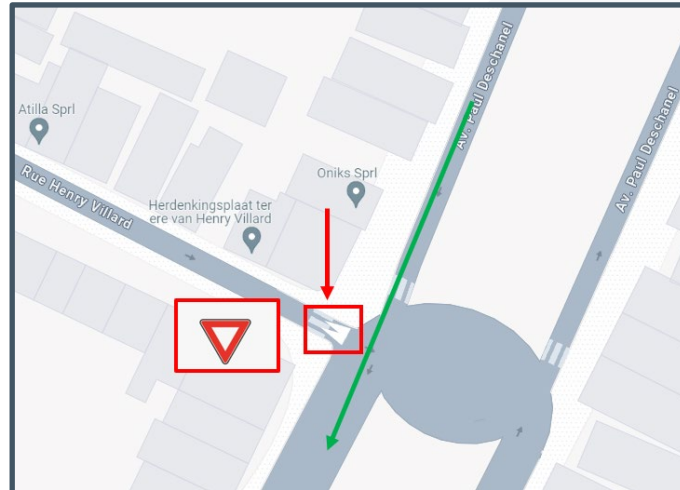
O.4.1. De Deschanellaan mag niet vergeten worden

Zoals aangegeven in het kern van het rapport, zijn de prestaties van het openbaar vervoer dat gebruik maakt van de Deschanellaan goed en zijn ze verbeterd (vooral in de richting van de Rogierlaan komende van de Mast van de Lalaing). Het aantal files, dat in de eerste helft van 2023 problematisch was, is verminderd. Het is echter nog steeds belangrijk om na te denken over manieren om de commerciële snelheden op deze heel drukke route te verbeteren. Tegelijkertijd zou het logischerwijs de verkeersdoorstroming moeten verbeteren.

Het doel is om de Paul Deschanellaan voorrang te geven op de kruising Deschanel#Villard, zodat bussen en voertuigen die deze hoofdverkeersader gebruiken voorrang krijgen. De te installeren bewegwijzering en voorzieningen zouden zeer licht en goedkoop zijn, maar wel snel interessante voordelen opleveren.

De preventieve radar ter hoogte van nr. 86 geeft aan dat de V85 acceptabel blijft (34 km/u). Dankzij de informatie die continu wordt verstrekt, kunnen de snelheden die worden gereden regelmatig worden gecontroleerd en kan de infrastructuur indien

nodig op middellange termijn worden aangepast.



O.4.2. Een comfortabeler wegdek

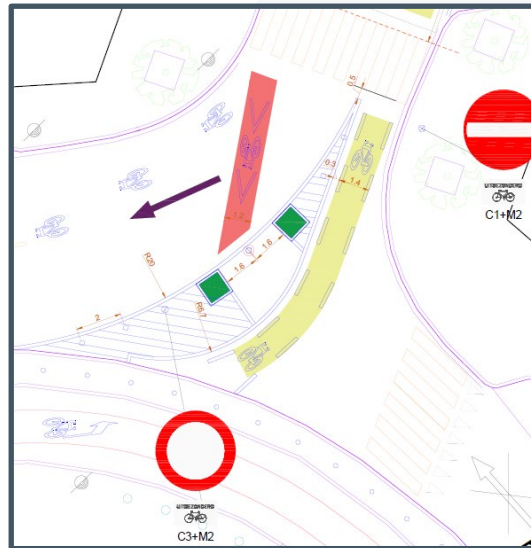
Er zijn veel fietsers in de Koninklijke Sint-Mariawijk. Hun aanwezigheid is, vooral in de OSP, zeer duidelijk rond de scholen. Vooral in moeilijke weersomstandigheden kan fietsen oncomfortabel zijn. Dit is vooral het geval op de kruispunten Rubens#Gallait, Rubens#Vondel en Rubens#Renkin, waar de aanwezigheid van kasseien deze passages moeilijk maakt. Een oplossing om de fietsbaarheid te verbeteren, is het aanleggen van comfortabele rijstroken, waardoor schokken en het risico op vallen beperkt worden.



O.4.3. Kleur

Gezien haar centrale ligging en belangrijke rol in het fietsnetwerk van Schaarbeek, heeft de Koninklijke Sint-Mariastraat

sinds augustus 2022 een okergeel fietspad in twee richtingen. Uit de telgegevens bleek duidelijk dat deze voorzieningen intensief door fietsers werden gebruikt. Helemaal aan het einde van de Koninklijke Sint-Maria is het niet ongewoon om een groot aantal fietsers te zien op weg naar de nieuwe filter ten noordoosten van het plein om de Haachtsesteenweg weer op te rijden. Om deze beweging te markeren en de zichtbaarheid te garanderen, wordt er een rode strook aangebracht om een vlotte en rustige overstek mogelijk te maken.



O.4.4. Creatie van een fietszone

Om nog verder te gaan, zou het concept van een fietsstraat uitgebreid kunnen worden tot een fietszone. Het concept van een "fietsstraat" werd in 2012 in het verkeersreglement ingevoerd. Binnen deze fietsstraat:

- is de maximumsnelheid 30 km/u.
- mogen de fietsers de volledige breedte van de rijbaan gebruiken
- mogen motorvoertuigen geen fietsers inhalen (maar wel in de fietsstraat rijden).
- gelden de voorrangregels er altijd, zelfs voor gemotoriseerd verkeer.
- De maatregel wordt aangegeven door de verkeersborden F111 en F113.

Het principe van een fietszone maakt deel uit van deze ontwikkelingslogica. Dit is een specifiek gebied, meestal omringd door grote wegen, waarin alle wegen als "fietsstraten" zijn gedefinieerd.

- Dit zorgt voor rustigere fietszones.
- Dit maakt het voor automobilisten gemakkelijker en consistent om alles te begrijpen
- Er is een mogelijke onrechtstreekse impact op de verkeersveiligheid, wijkactivering, verkeersdichtheid, schoolzones en andere elementen.

Deze fietszone zou alle straten omvatten tussen het Poggeplein, de Jeruzalemstraat, de Hermanstraat en de Haachtsesteenweg. Het zou meer bepaald om de volgende straten gaan:

1. Vogler
2. Ernest Laude
3. Jenatzy
4. Creuse
5. Joseph Brand
6. Ernest Discailles
7. De Henri Bergéstraat is ook opgenomen in dit "fietszone"-gebied maar wordt momenteel al als een "fietsstraat" beschouwd.

Deze straten voldoen aan de belangrijkste criteria om een fietsstraat te worden:

- Beperkt aantal PVE
- Vrij hoog aantal fietsers
- Beperkte wegbreedte
- Veiligheidsgevoel
- Parkeergelegenheid voor bewoners
- Correct wegdek

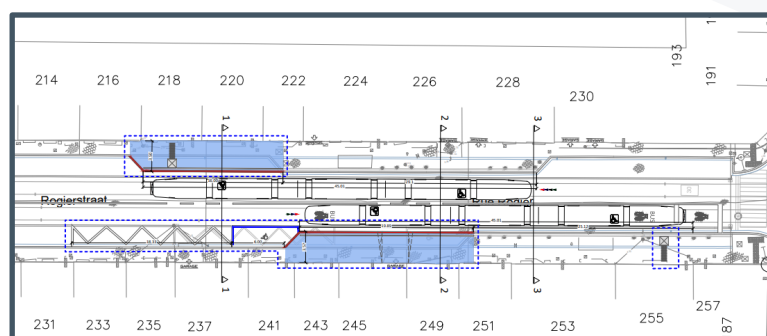


Deze inrichting zou gepaard moeten gaan met een passende bewegwijzering en visuele markeringen om mensen aan het concept en de te nemen maatregelen te herinneren. Het zou zelfs gepaard kunnen gaan met het inkleuren van stukken om de aanwezigheid van fietsers voldoende zichtbaar en visueel te maken. Tot slot zou het ook deel uitmaken van het project om van de Hancartstraat en de Degreefstraat "fietsstraten" te maken, dat al goedgekeurd is door de gemeenteraad van Schaarbeek.

O.4.5. Een Robiano-halte die binnenkort aan de normen beantwoordt

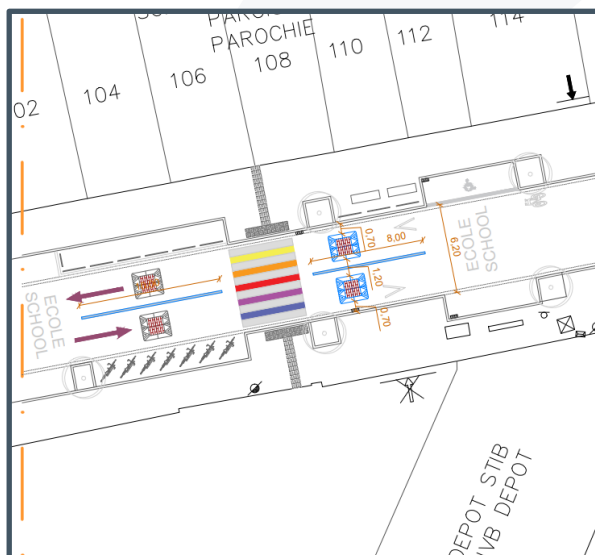
Gezien het intensieve gebruik van trams 25 en 62 moeten de Robiano-haltes in beide richtingen correct worden aangelegd. Bij de nieuwe MIVB-trams is het immers niet ongebruikelijk om open deuren te zien die rechtstreeks op verkeersruimtes uitkomen. Pa

In de eerste helft van 2024 zal de MIVB werkzaamheden uitvoeren om deze perrons uit te breiden en aan de normen aan te passen. Dit zal het comfort van de MIVB-gebruikers verhogen en de veiligheid rond deze twee belangrijke haltes aanzienlijk verbeteren.



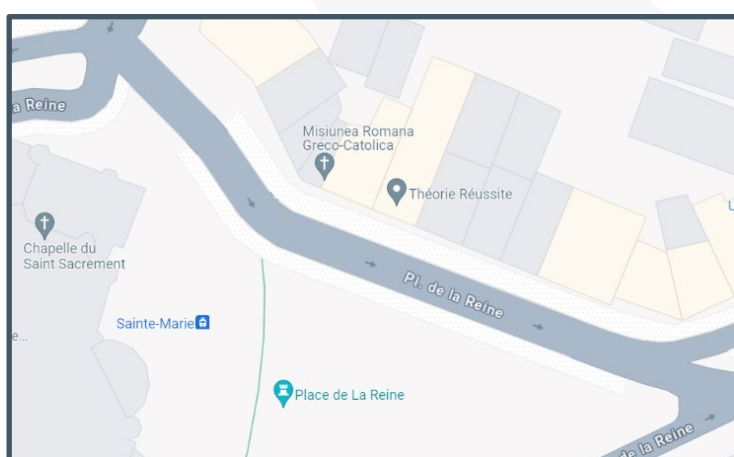
O.4.6. Berlijnse kussens voor meer veiligheid

Naar aanleiding van een reeks opmerkingen over situaties die ongevallen veroorzaken en over snelheidsovertredingen werden er in februari 2024 Berlijnse kussens geplaatst in het oostelijke deel van de Rubensstraat om de veiligheid in de buurt van de school te verbeteren. Berlijnse kussens zijn rechthoekige inrichtingen die worden gebruikt om de snelheid van automobilisten te vertragen zonder andere weggebruikers te hinderen. Deze inrichtingen zijn bijzonder geschikt voor gebieden waar de toegelaten maximumsnelheid 30 km/u is.



O.4.7. Een enigszins verdwaalde GPS

GPS-operatoren hebben zich moeten aanpassen aan de wijzigingen van de circulatieplannen van augustus 2022. Het is echter niet ongebruikelijk om fouten en verkeerde routes vast te stellen. Bij het inspecteren van de kaarten van de belangrijkste providers (GoogleMaps, Waze en OpenStreetMap) werden er verschillende fouten gevonden. De filter voor het noordoosten van het Koninginneplein zal bijvoorbeeld bijgewerkt moeten worden, net als de nieuwe configuratie van het Poggeplein op GoogleMaps. Om foute aanduidingen te vermijden, zal de dienst Mobiliteit opnieuw contact opnemen met deze operatoren en aandringen op een volledige update van het circulatieplan voor het bestudeerde gebied.



O.4.8. Afwijkingen voor Net Brussel

Gesprekken met werknemers van Net Brussel geven aan dat hun werk complexer is geworden als gevolg van het nieuwe circulatieplan. Het zou een goed idee zijn om voor de reinigingsdiensten een aantal afwijkingen te voorzien en hen toe te staan de busbanen te gebruiken op het moment van de ophaling, zonder het comfort van de gebruikers van het openbaar

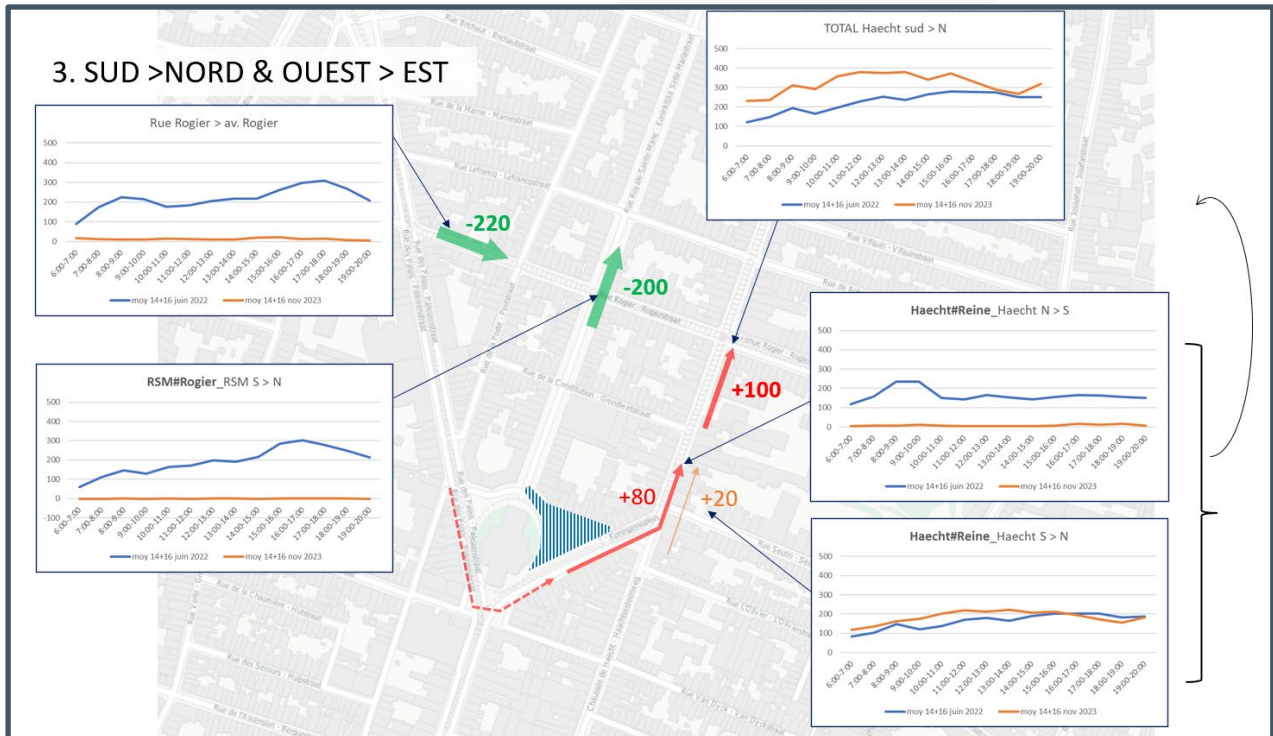
vervoer of de prestaties van de buslijnen van de MIVB en de Lijn in gevaar te brengen. Het Gewest is hierover aan het nadenken waarbij de dienst Mobiliteit een positief advies uitbrengt.



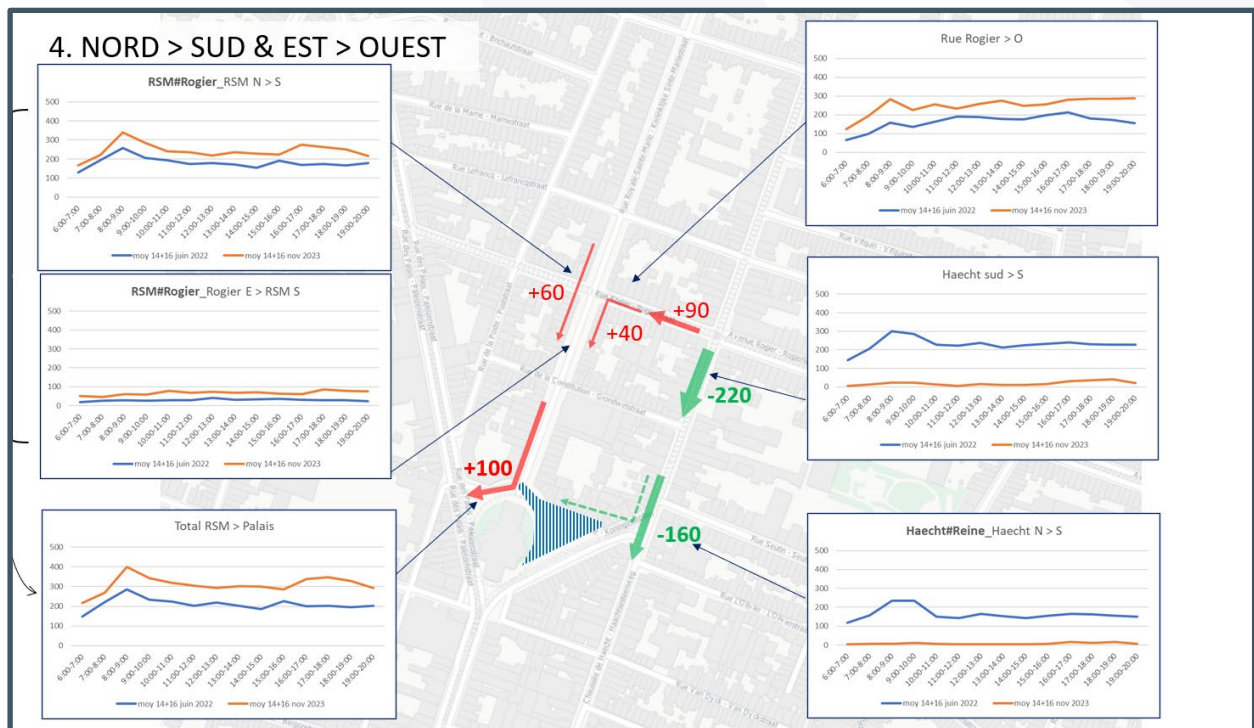
P. BIJLAGEN

P.1.1. Kaarten van de evolutie van de tellingen

De driehoek Koninginneplein (D.2.1.)

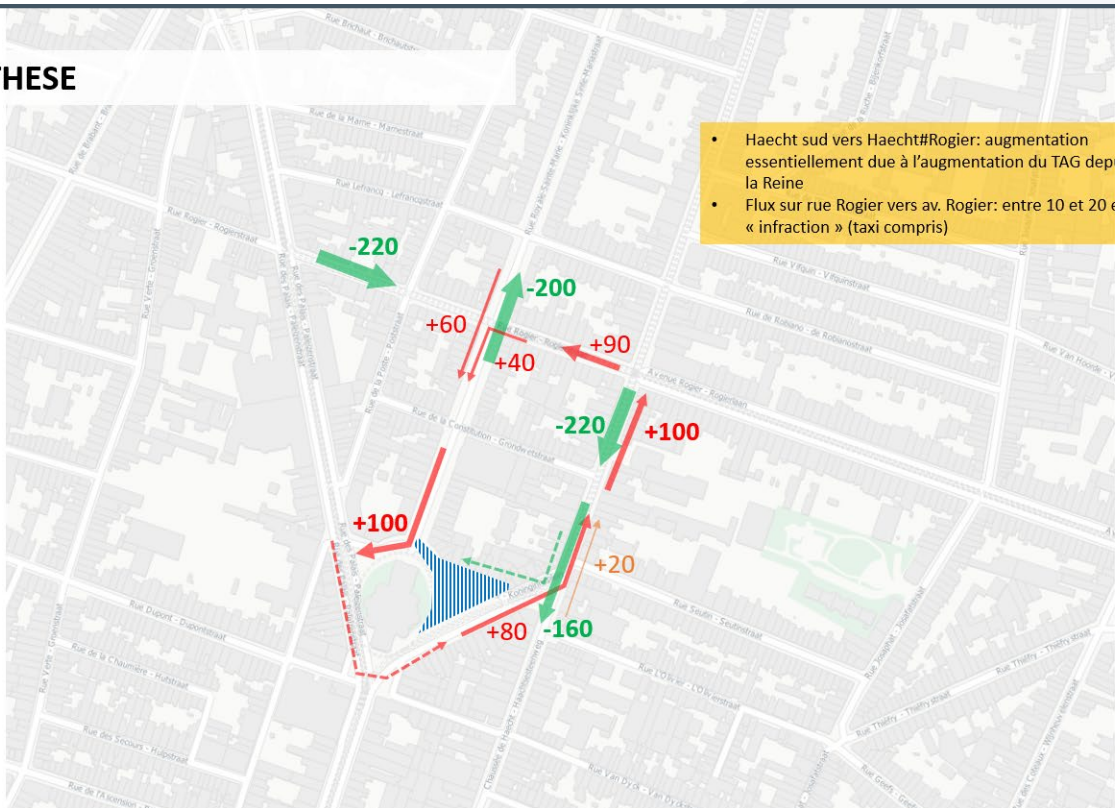


Kaart met de Z>N- en W>O-stromingen en hun evolutie tussen juni 2022 en november 2022 rond het Koninginneplein (Bron: Brussel Mobiliteit).



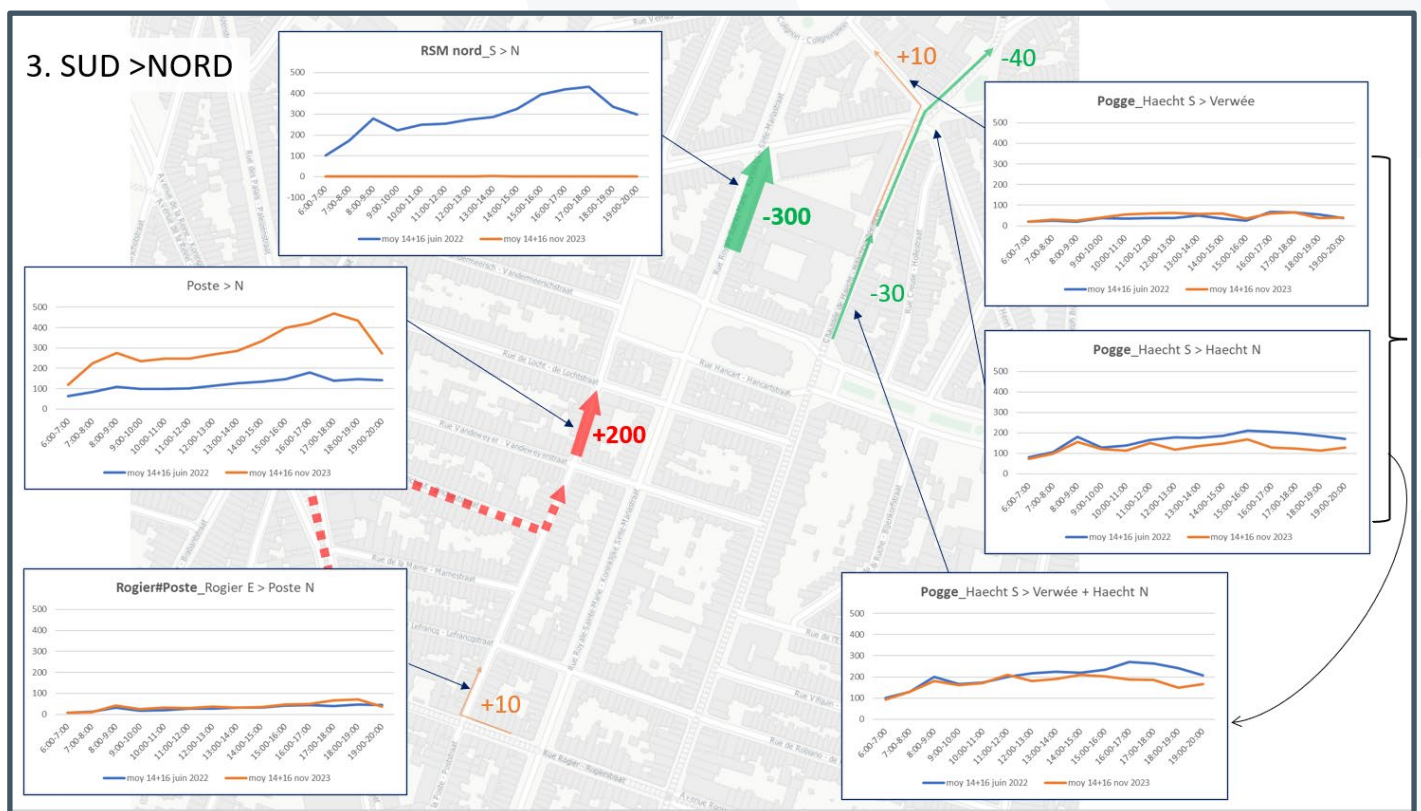
Kaart met de N>Z- en O>W-stromen en hun evolutie tussen juni 2022 en november 2022 rond het Koninginneplein (Bron: Brussel Mobiliteit).

5. SYNTHÈSE



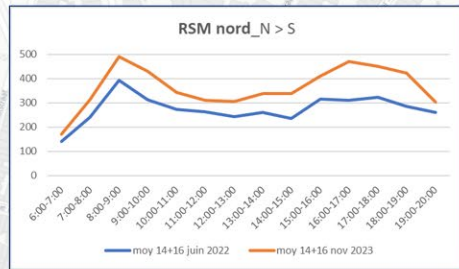
Kaart met het overzicht van de Z<N- en W<E-stromen en hun evolutie tussen juni 2022 en november 2022 rond het Koninginneplein (Bron: Brussel Mobiliteit).

Via de Haachtsesteenweg en de Koninklijke Sint-Mariastraat (D.2.2.)



Kaart met Z>N-stromen en hun evolutie tussen juni 2022 en november 2022 rond de Haachtsesteenweg en de Koninklijke Sint-Mariastraat (Bron: Brussel Mobiliteit).

4. NORD > SUD



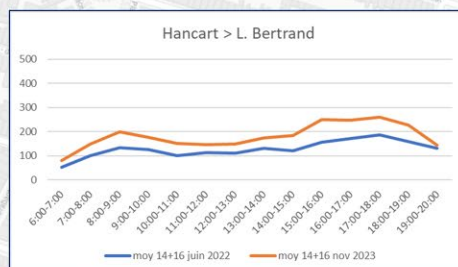
+100

-140



Kaart met de N>Z-stromen en hun evolutie tussen juni 2022 en november 2022 rond de Haachtsesteenweg en de Koninklijke Sint-Mariastraat (Bron: Brussel Mobiliteit).

5. EST << OUEST



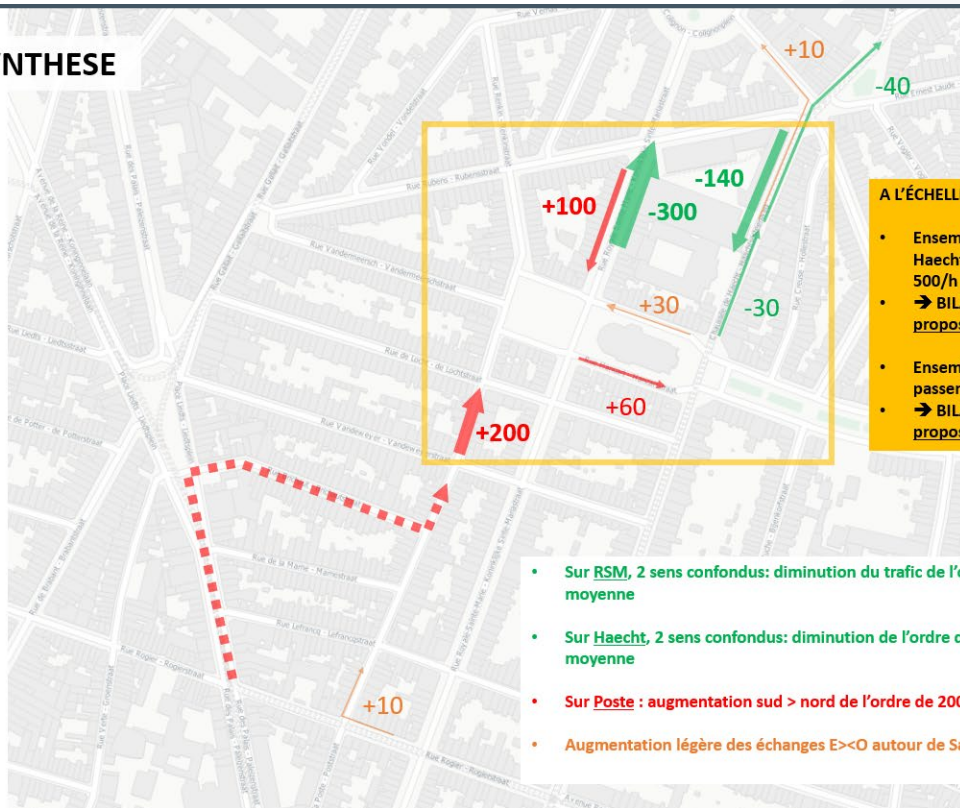
+30

+60



Kaart die de O>W-stromen en hun evolutie toont tussen juni 2022 en november 2022 rond de Sint-Servaaskerk (Bron: Brussel Mobiliteit).

6. SYNTHÈSE



A L'ÉCHELLE DE CE PÉRIMÈTRE:

- Ensemble des flux S > N (Poste + RSM + Haecht) passent de 630/h en moyenne à 500/h
- → BILAN = - 130/h. MAIS: voir plus loin, à propos de Voltaire
- Ensemble des flux N > S (RSM + Haecht) passent de 450/h en moyenne à 410/h
- → BILAN = - 40/h. MAIS: voir plus loin, à propos de Rubens

- Sur RSM, 2 sens confondus: diminution du trafic de l'ordre de 200 evp/h en moyenne
- Sur Haecht, 2 sens confondus: diminution de l'ordre de 170 evp/h en moyenne
- Sur Poste : augmentation sud > nord de l'ordre de 200 evp/h en moyenne
- Augmentation légère des échanges E<O autour de Saint-Servais

Kaart met het overzicht van de N><Z- en de W><O-stromen en hun evolutie tussen juni 2022 en november 2022 rond de Haechtsestenweg en de Koninklijke Sint-Mariastraat (Bron: Brussel Mobiliteit).

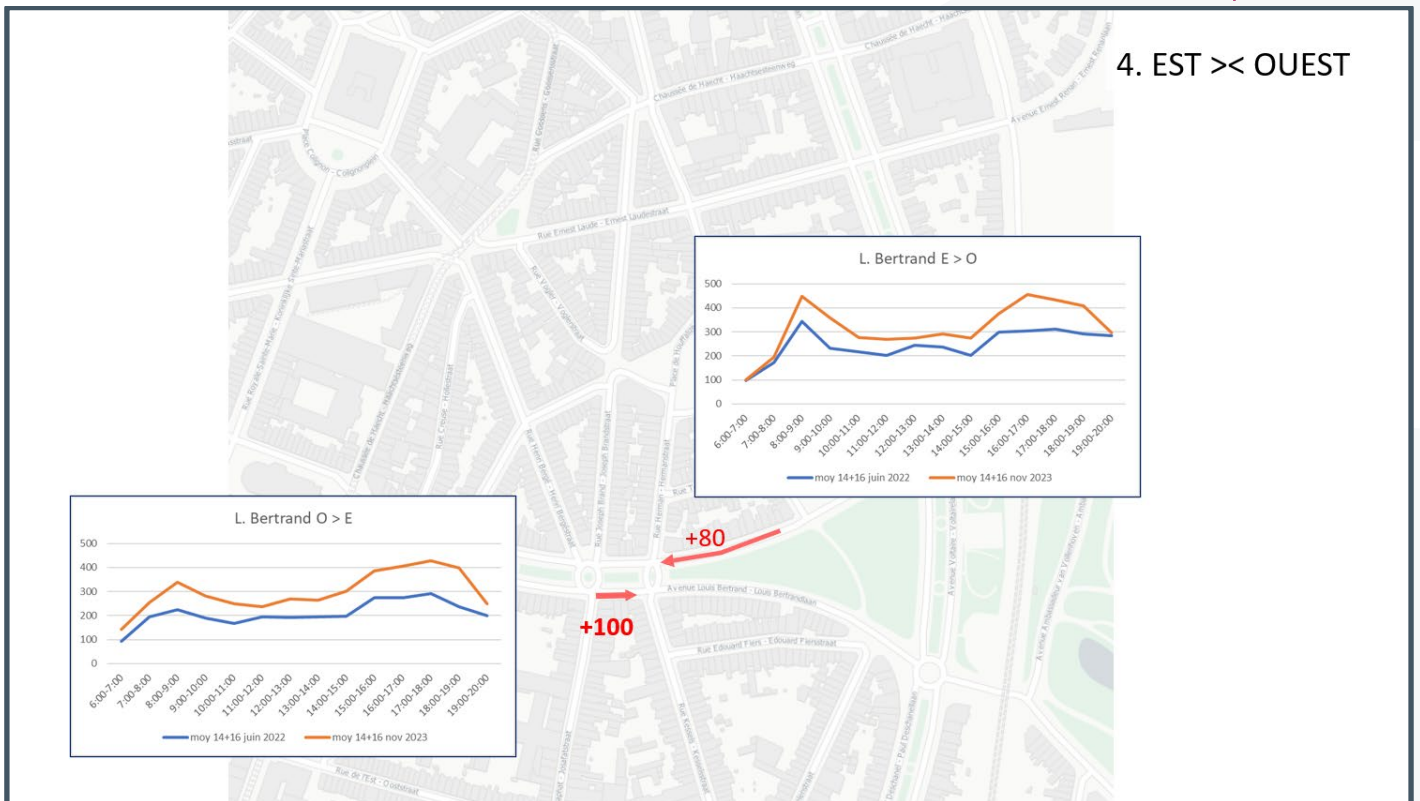
In de buurt van de Louis Bertrandlaan en de Voltairelaan (D.2.3.)



3. SUD >> NORD

Kaart met de N><Z-stromen en hun evolutie tussen juni 2022 en november 2022 rond de Louis Bertrandlaan en de Voltairelaan (Bron: Brussel Mobiliteit).

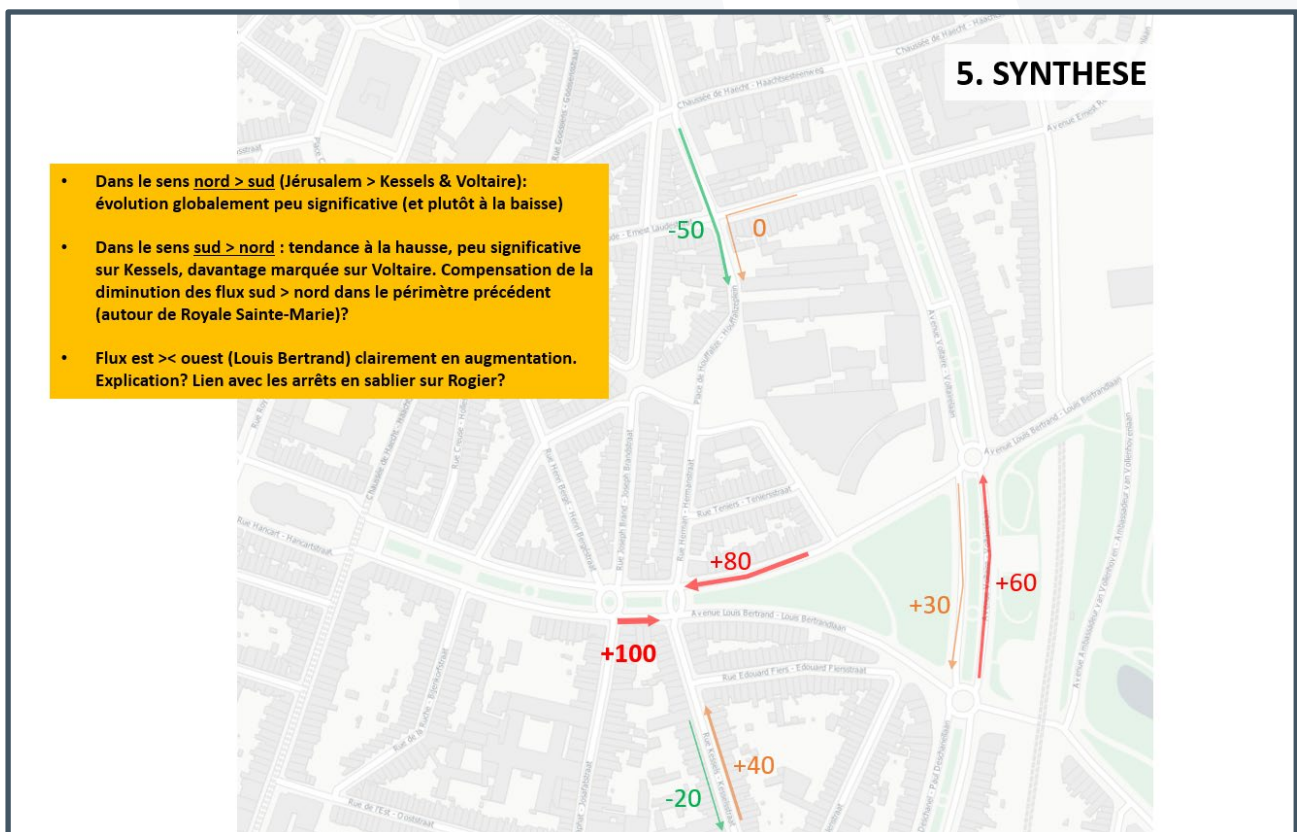
4. EST >> OUEST



Kaart met de W><O-stromen en hun evolutie tussen juni 2022 en november 2022 rond de Louis Bertrandlaan en de Voltairelaan (Bron: Brussel Mobiliteit).

5. SYNTHÈSE

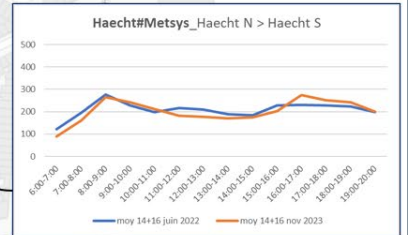
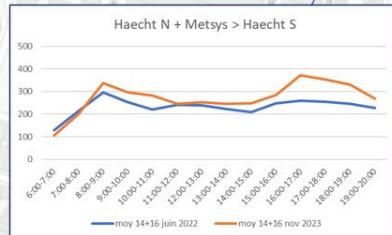
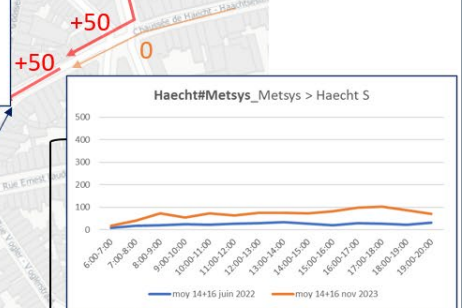
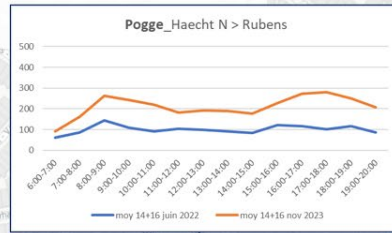
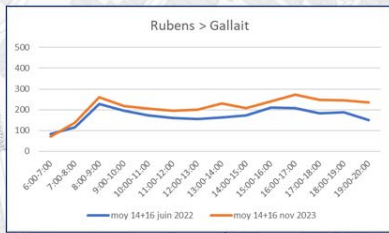
- Dans le sens **nord > sud** (Jérusalem > Kessels & Voltaire): évolution globalement peu significative (et plutôt à la baisse)
- Dans le sens **sud > nord** : tendance à la hausse, peu significative sur Kessels, davantage marquée sur Voltaire. Compensation de la diminution des flux sud > nord dans le périmètre précédent (autour de Royale Sainte-Marie)?
- Flux est >> ouest (Louis Bertrand) clairement en augmentation. Explication? Lien avec les arrêts en sablier sur Rogier?



Kaart met de samenvatting van de N><Z- en W><O-stromen en hun evolutie tussen juni 2022 en november 2022 rond de Louis Bertrandlaan en de Voltairelaan (Bron: Brussel Mobiliteit).

Rond het Poggeplein (D.2.4.)

3. EST > OUEST

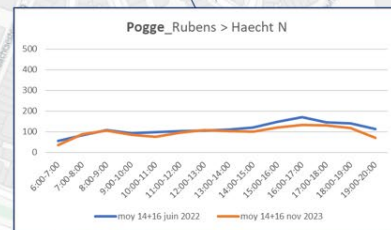
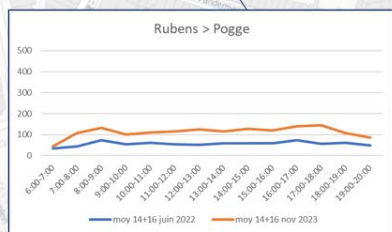


- **Sur Rubens:**
 - Augmentation logique entre Pogge et RSM
 - Augmentation (nettement moindre) entre RSM et Gallait peut s'expliquer par un report partiel du SU sur Haecht
 - Valeurs entre 200 et 300 evp/h sur les 2 tronçons, soit un peu trop pour une voirie de quartier

Kaart met de O>W-stromen en hun evolutie tussen juni 2022 en november 2022 rond het Poggeplein (Bron: Brussel Mobiliteit).

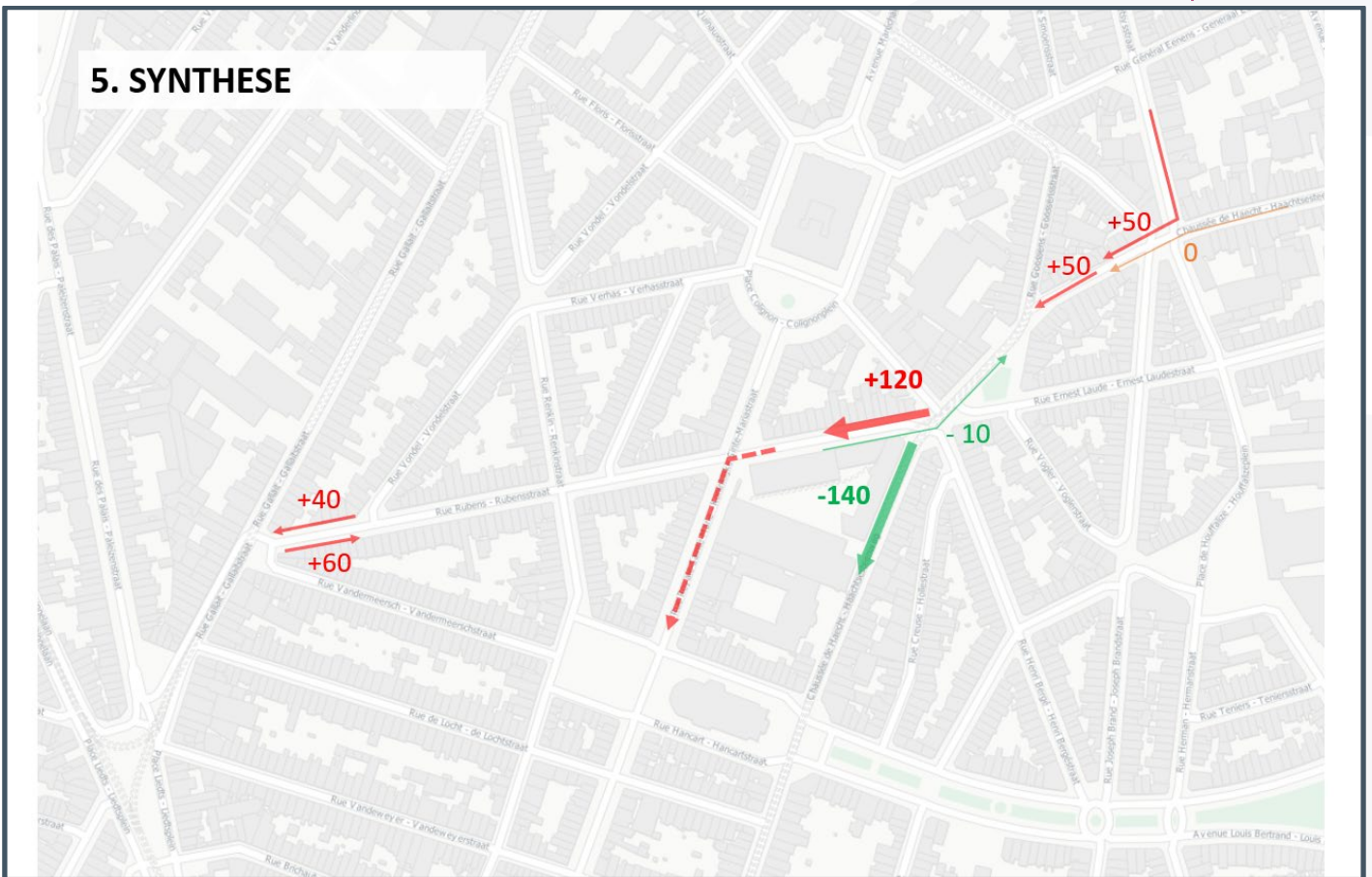
4. OUEST > EST

- **Sur Rubens:**
 - Augmentation légère entre Gallait et RSM
 - Statu quo entre RSM et Haecht
 - Trafic inférieur à 150 evp/h tout au long de la journée sur les 2 tronçons



Kaart die de W>O-stromen en hun evolutie toont tussen juni 2022 en november 2022 rond het Poggeplein (Bron: Brussel Mobiliteit).

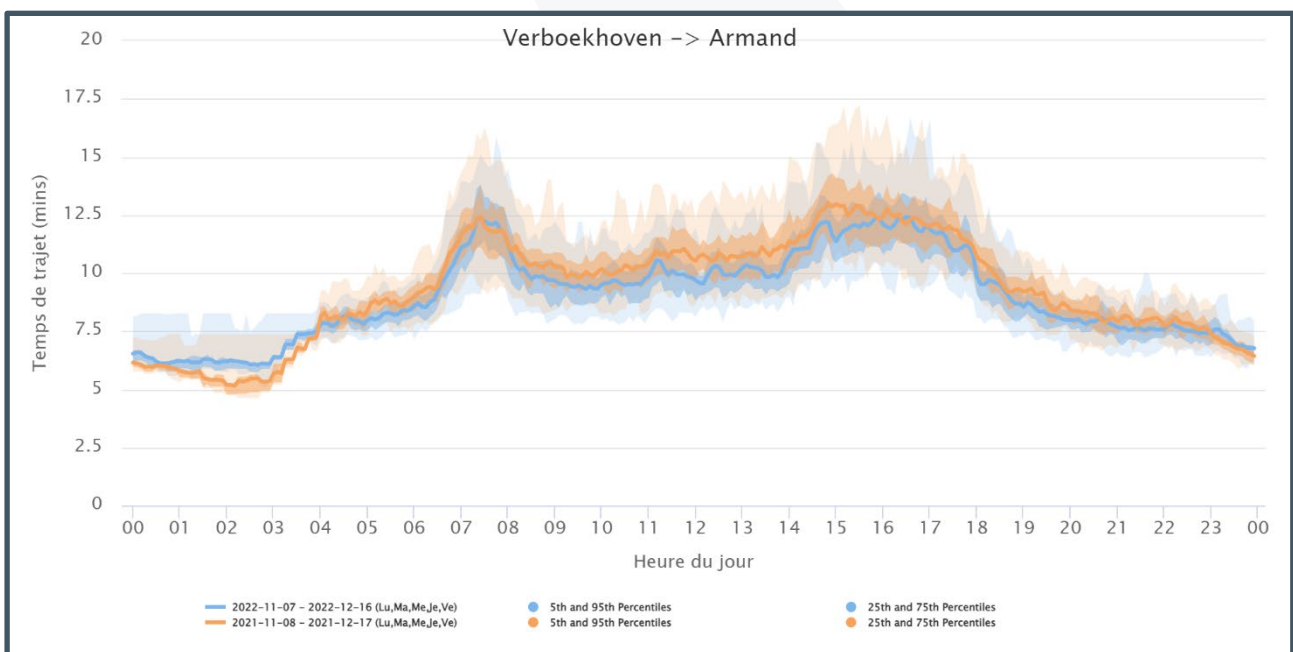
5. SYNTHESE



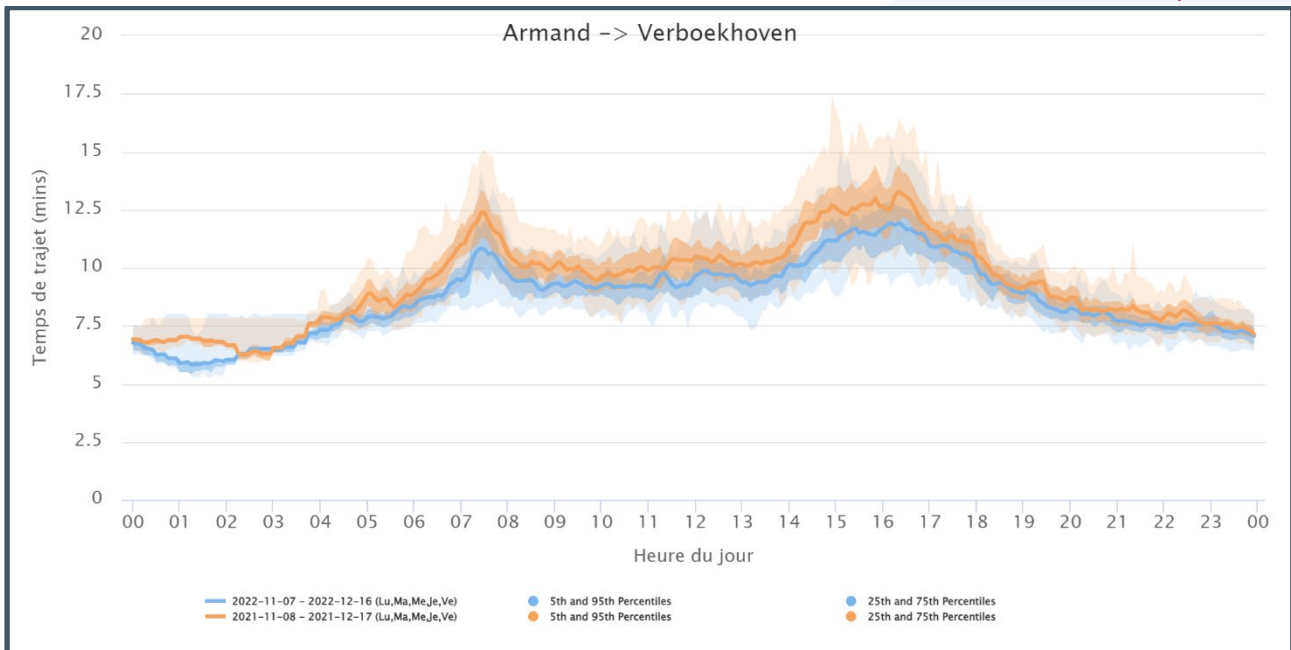
Kaart met het overzicht van $W>O$ -stromen en hun evolutie tussen juni 2022 en november 2022 rond het Poggeplein (Bron: Brussel Mobiliteit).

P.1.2. Kaarten met de reistijden

Via de Paul Deschanellaan (E.2.1.)

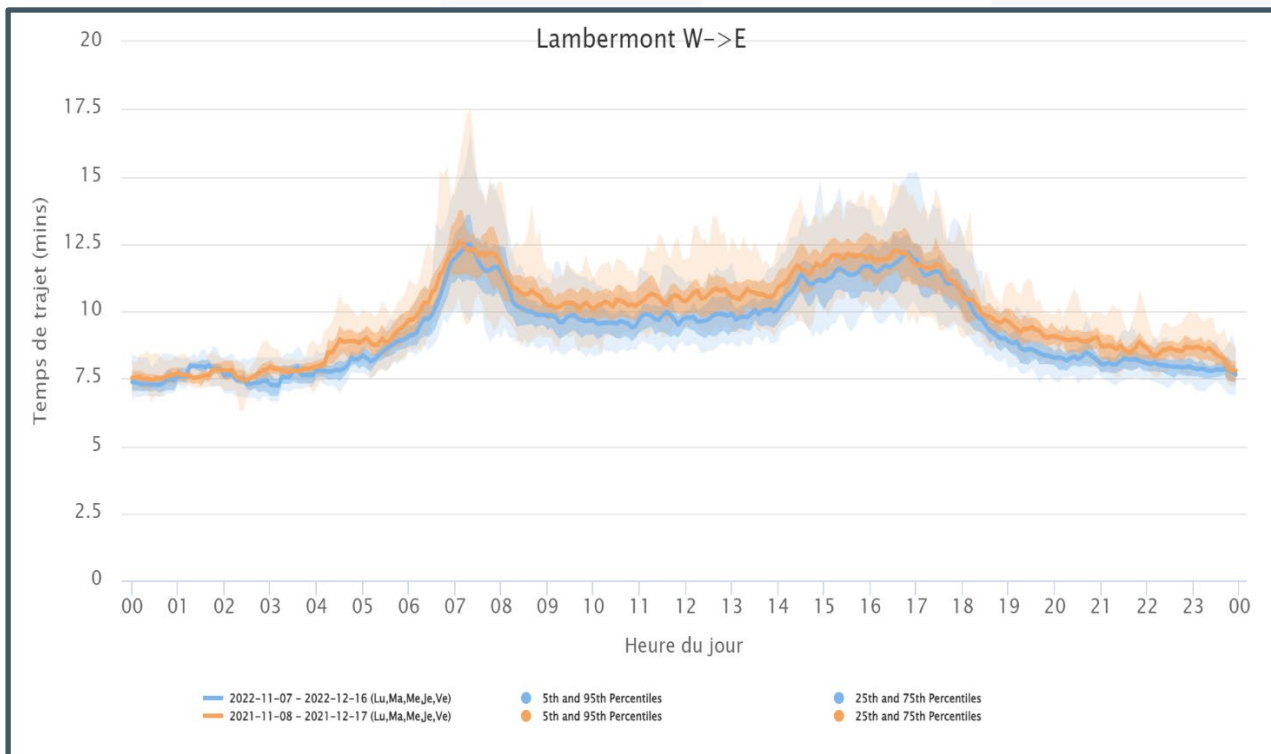


Grafiek met de evolutie van de gemiddelde reistijden op de $N>Z$ -as van de Voltairrelaan en Deschanellaan tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). **De oranje kleur** geeft het jaar 2021 en de **blauwe kleur** de gegevens voor 2022 weer.

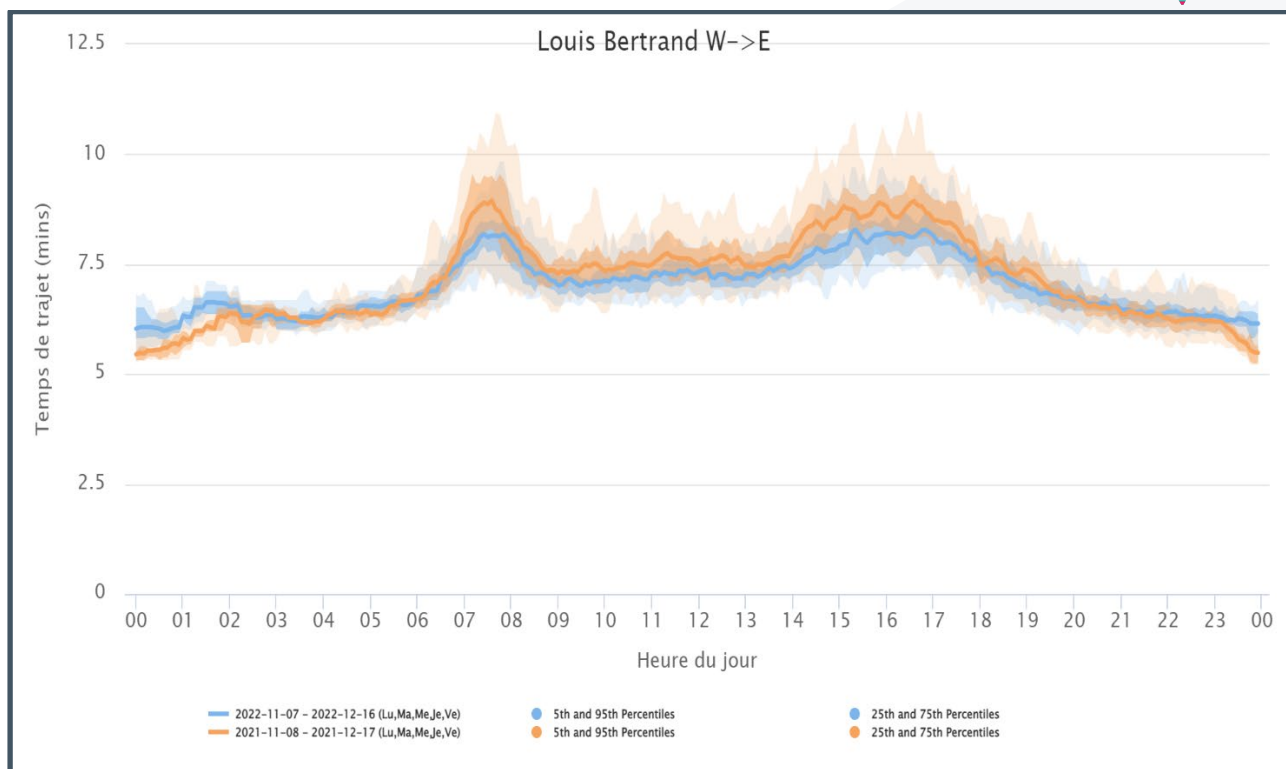


Grafiek met de evolutie van de gemiddelde reistijden op de Z>N-as van de Voltairelaan en de Deschanellaan tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De **oranje kleur** geeft het jaar 2021 en de **blauwe kleur** de gegevens voor 2022 weer.

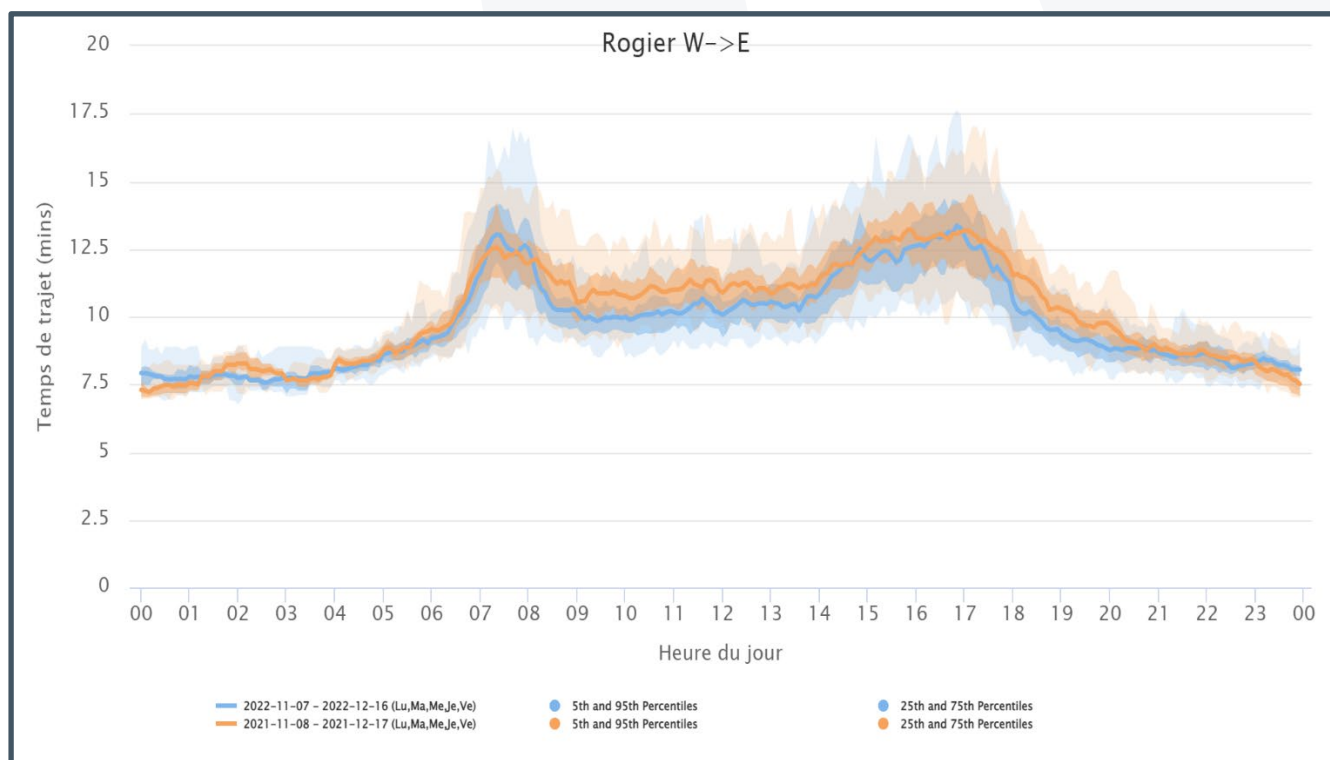
Via de Louis Bertrandlaan (E.2.2.) - West - Oost-as



Grafiek met de evolutie in de gemiddelde reistijd op de W>O-as van de Lambermontlaan tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De **oranje kleur** geeft het jaar 2021 en de **blauwe kleur** de gegevens voor 2022 weer.

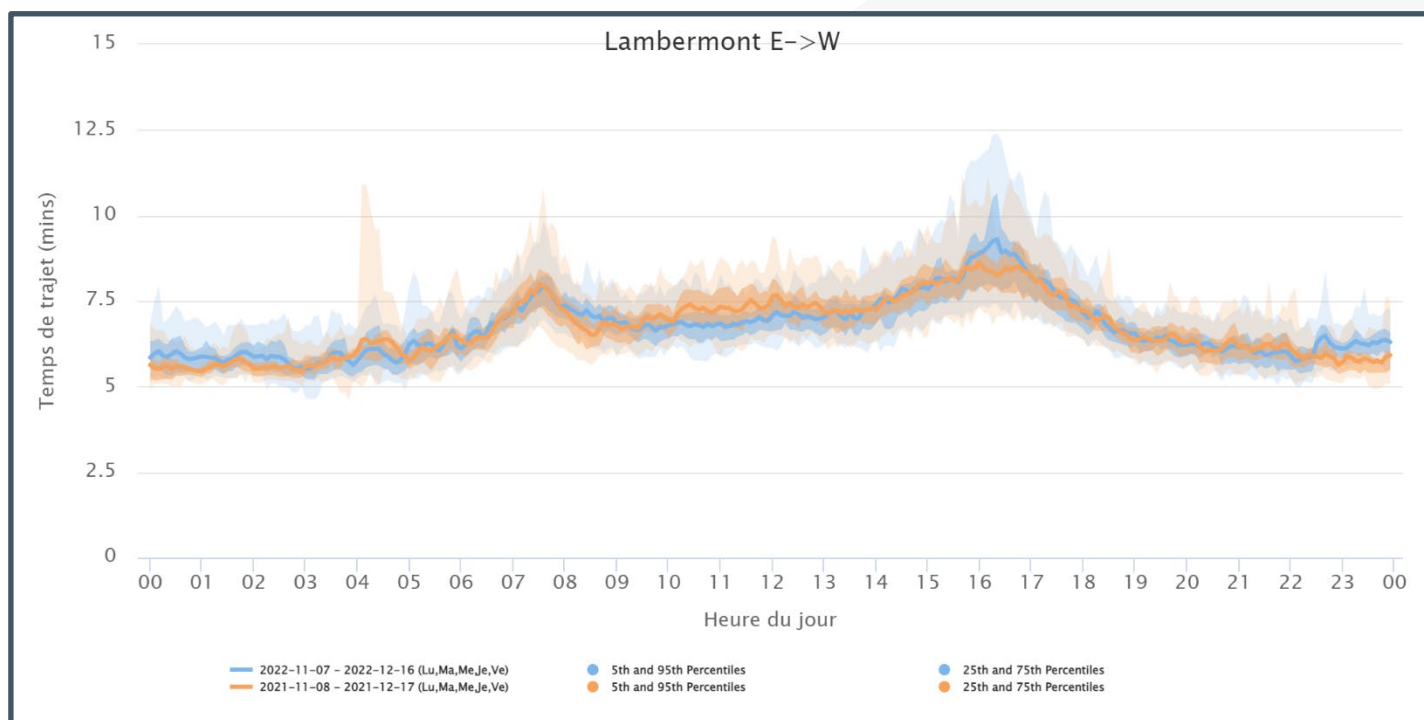


Grafiek met de evolutie van de gemiddelde reistijd op de W>O-as van de Louis Bertrandlaan tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De oranje kleur geeft het jaar 2021 en de blauwe kleur de gegevens voor 2022 weer.

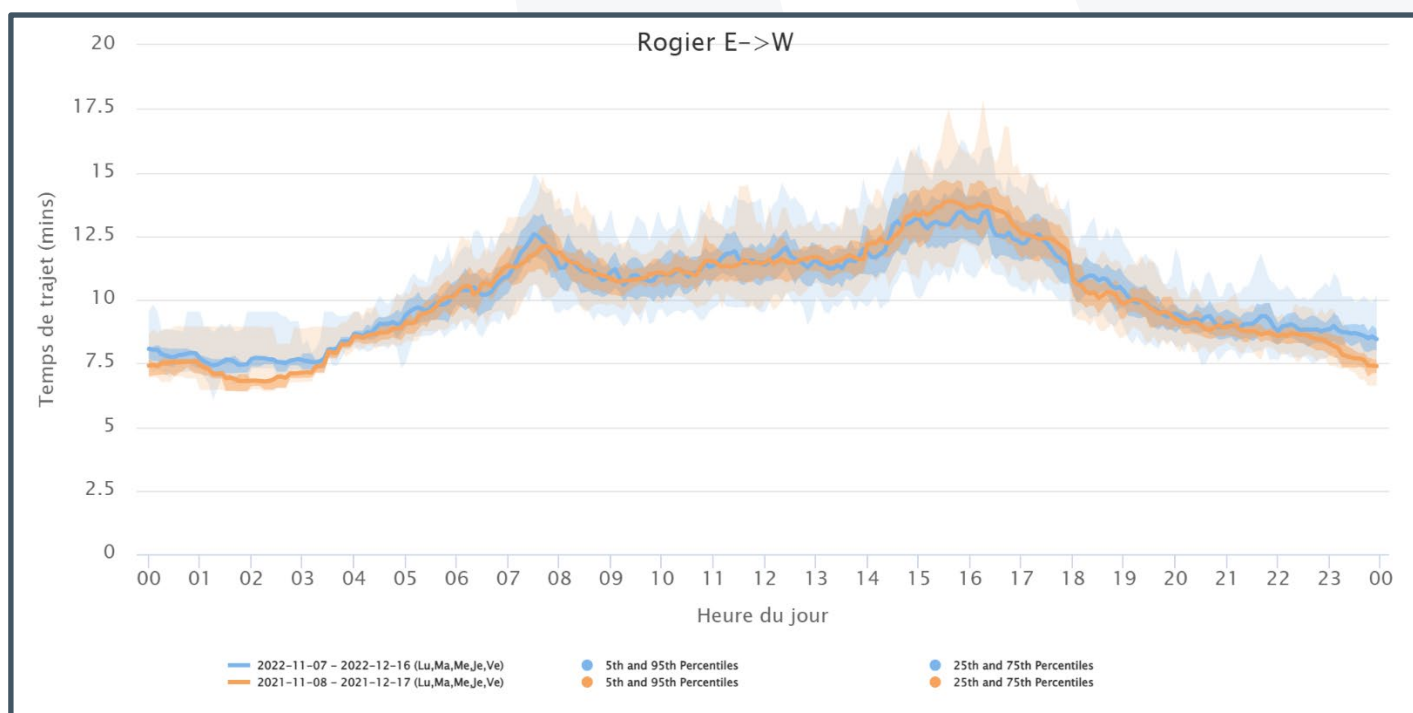


Grafiek met de evolutie van de gemiddelde reistijd op de W>O-as van de Rogierlaan tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De oranje kleur geeft het jaar 2021 en de blauwe kleur de gegevens voor 2022 weer.

Via de Louis Bertrandlaan (E.2.2.) - Oost - West-as

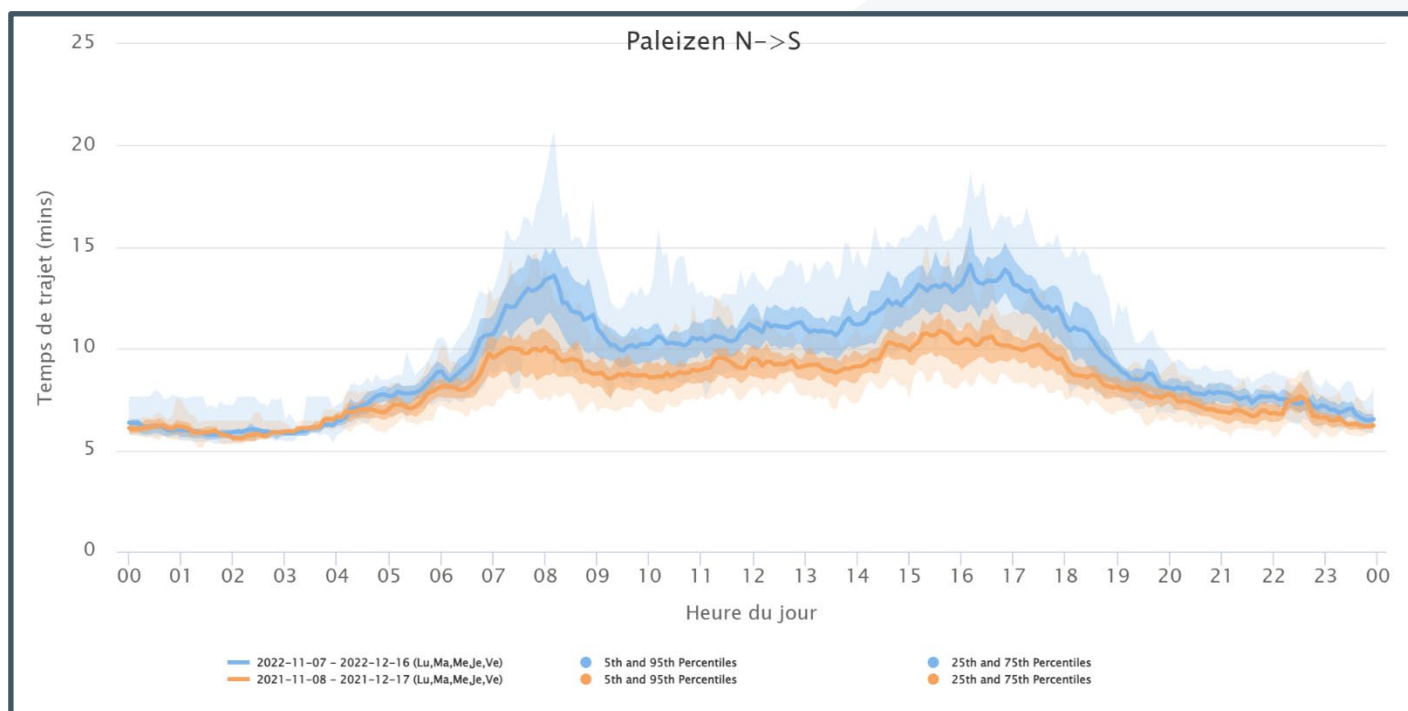


Grafiek met de evolutie van de gemiddelde reistijd op de O>W-as van de Lambermontlaan tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De oranje kleur geeft het jaar 2021 en de blauwe kleur de gegevens voor 2022 weer.

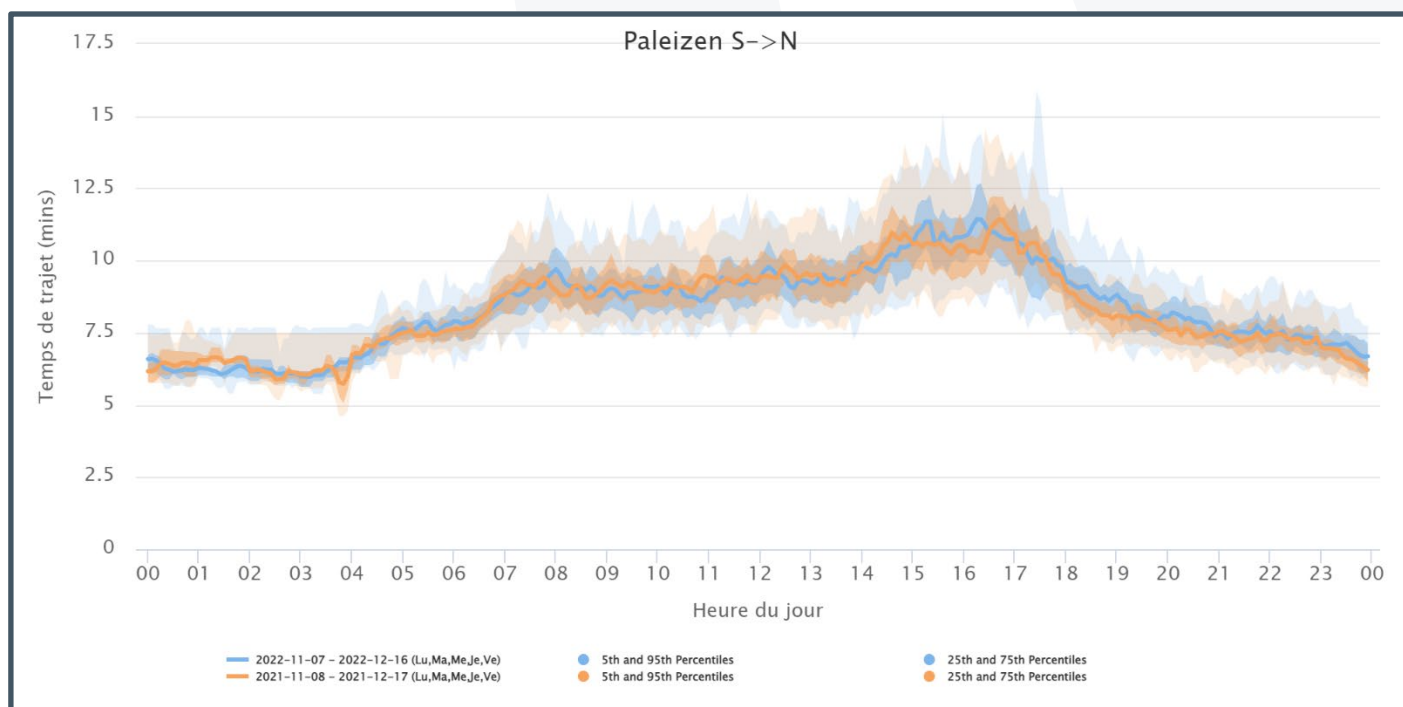


Grafiek met de evolutie van de gemiddelde reistijd op de O>W-as van de Rogierlaan tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De oranje kleur geeft het jaar 2021 en de blauwe kleur de gegevens voor 2022 weer.

Via de Paleizenstraat (E.2.3.)

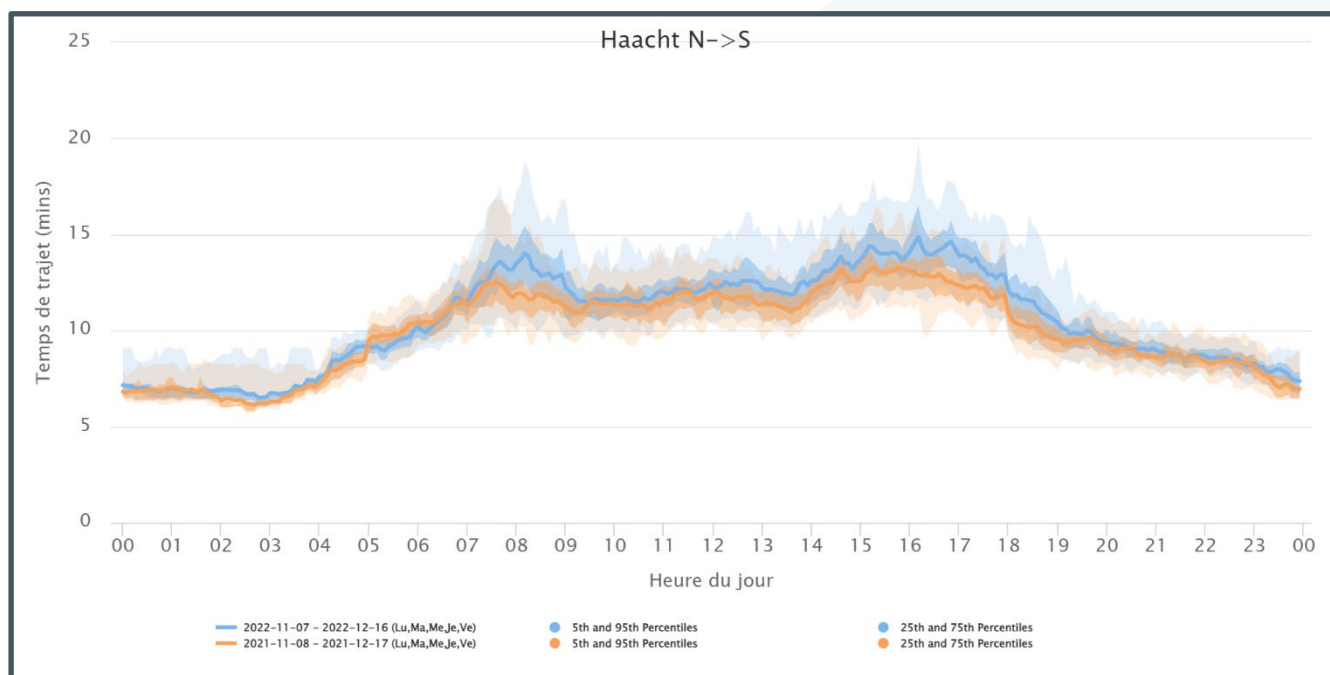


Grafiek met de evolutie van de gemiddelde reistijd op de N>Z-as van de Paleizenstraat tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De oranje kleur geeft het jaar 2021 en de blauwe kleur de gegevens voor 2022 weer.

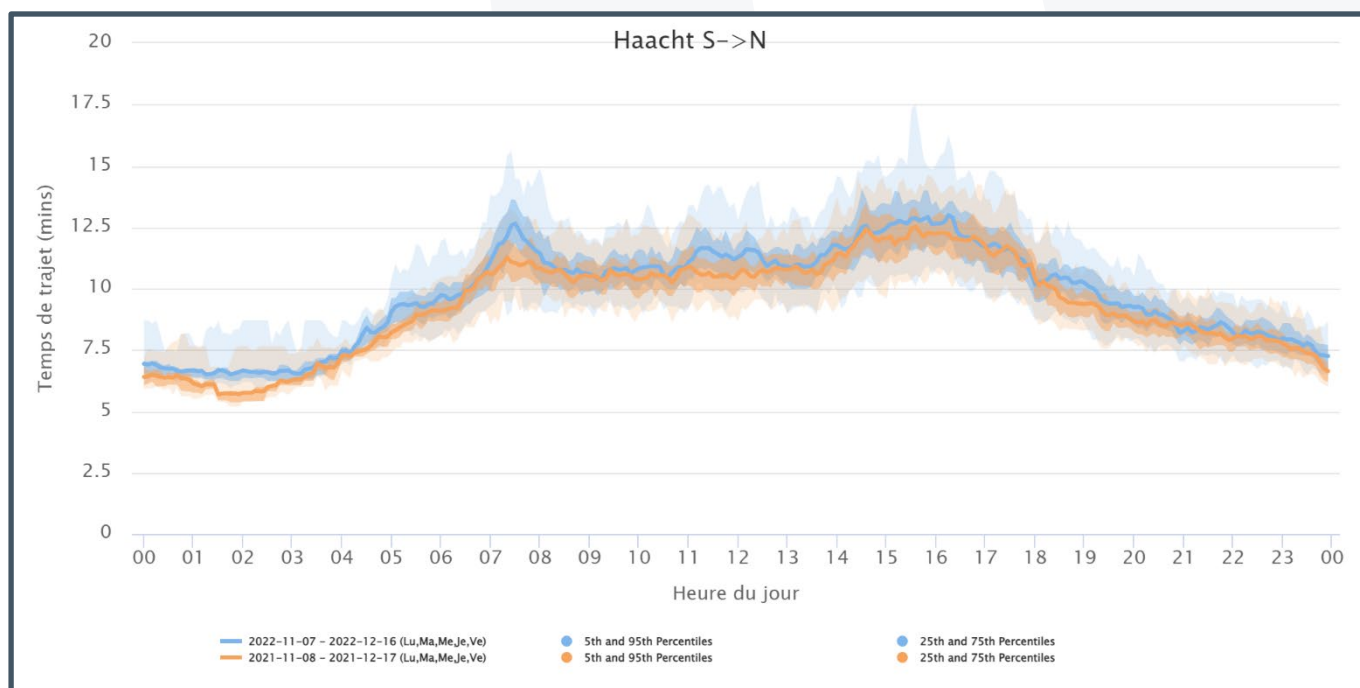


Grafiek met de evolutie van de gemiddelde reistijd op de Z>N-as van de Paleizenstraat tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De oranje kleur geeft het jaar 2021 en de blauwe kleur de gegevens voor 2022 weer.

De Haachtsesteenweg (E.2.4.)

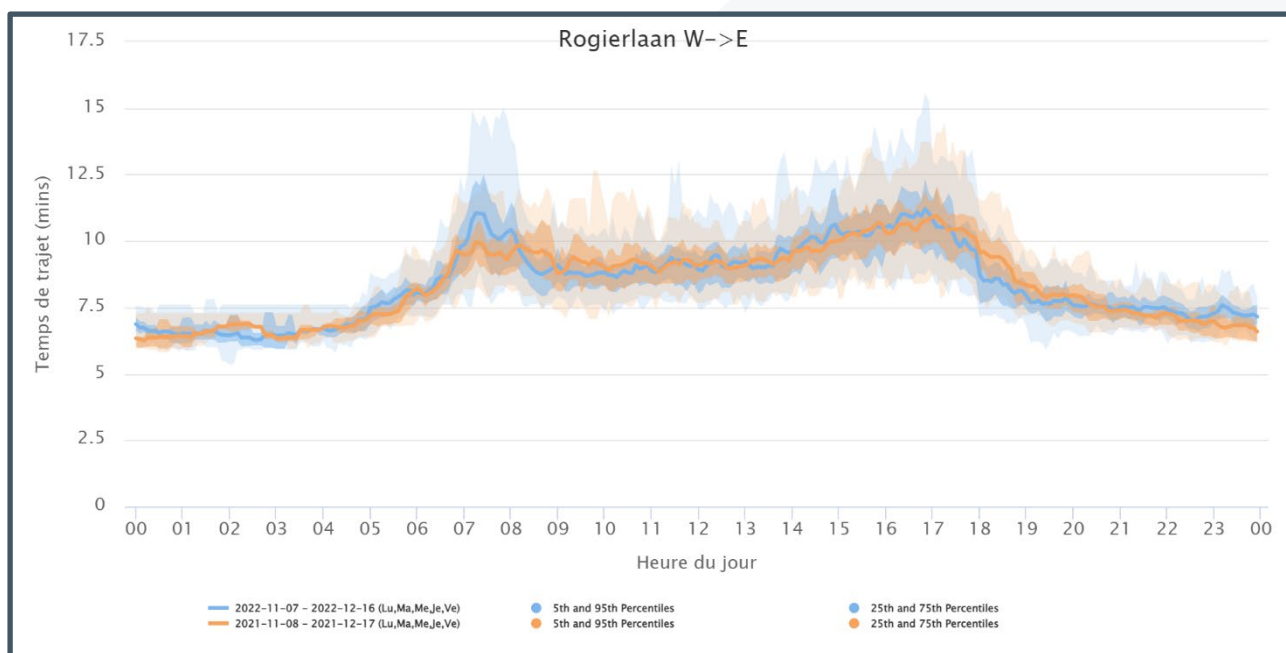


Grafiek met de evolutie van de gemiddelde reistijd op de N>Z-as van de Haachtsesteenweg tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De oranje kleur geeft het jaar 2021 en de blauwe kleur de gegevens voor 2022 weer.

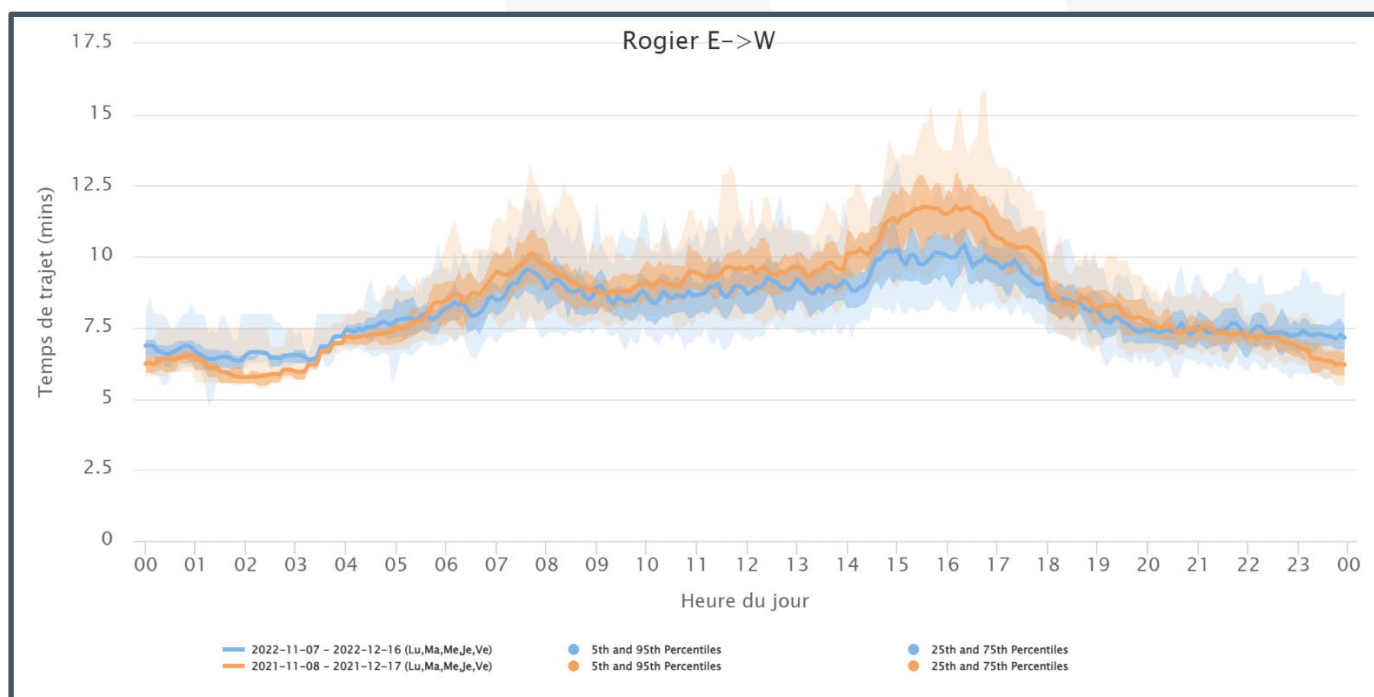


Grafiek met de evolutie van de gemiddelde reistijd op de Z>N-as van de Haachtsesteenweg tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De oranje kleur geeft het jaar 2021 en de blauwe kleur de gegevens voor 2022 weer.

Naar Meiser gaan via de Rogierstraat en de Rogierlaan (E.2.5.)



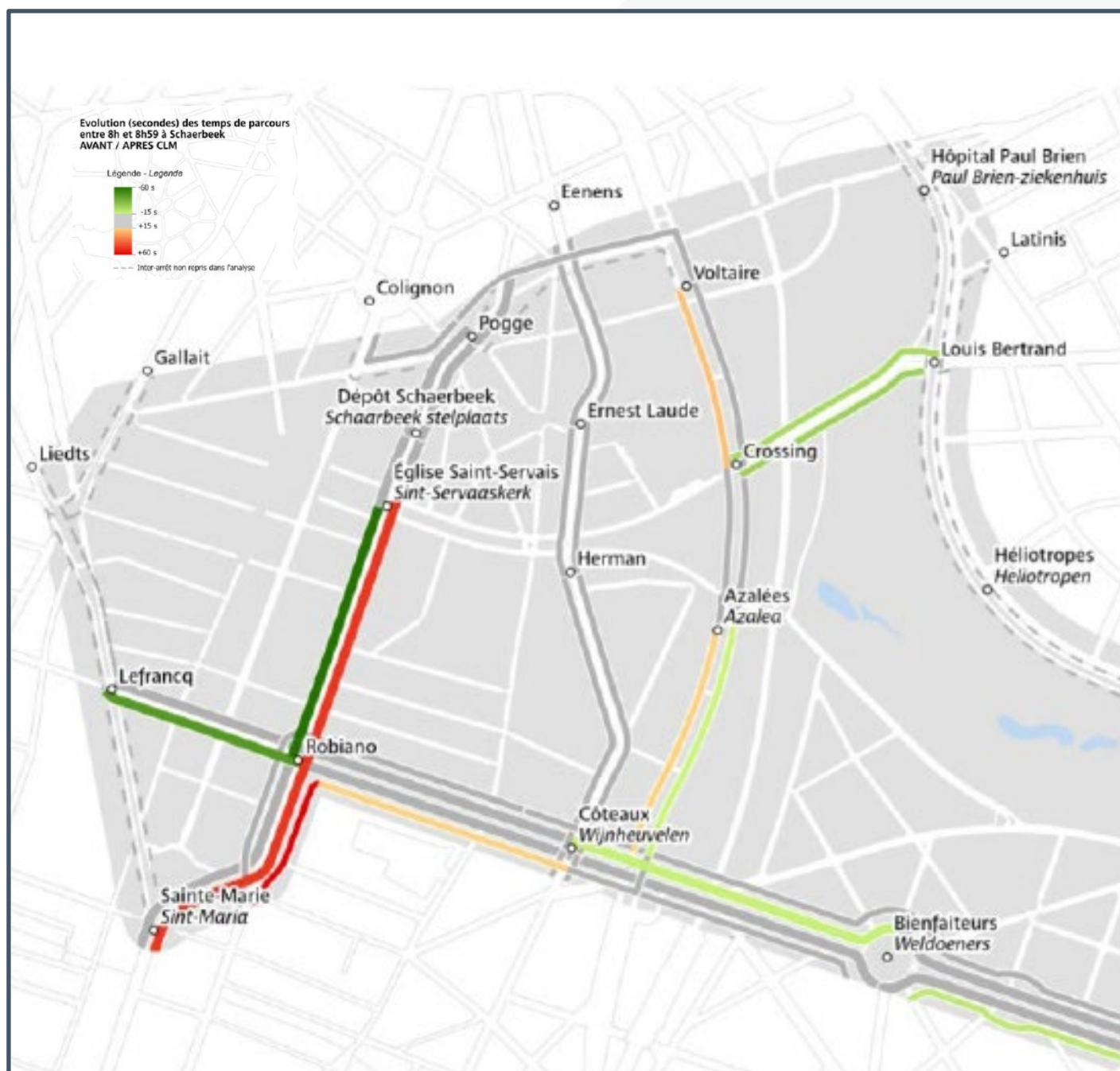
Grafiek met de evolutie van de gemiddelde reistijd op de W>O-as van de Rogierlaan tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De oranje kleur geeft het jaar 2021 en de blauwe kleur de gegevens voor 2022 weer.



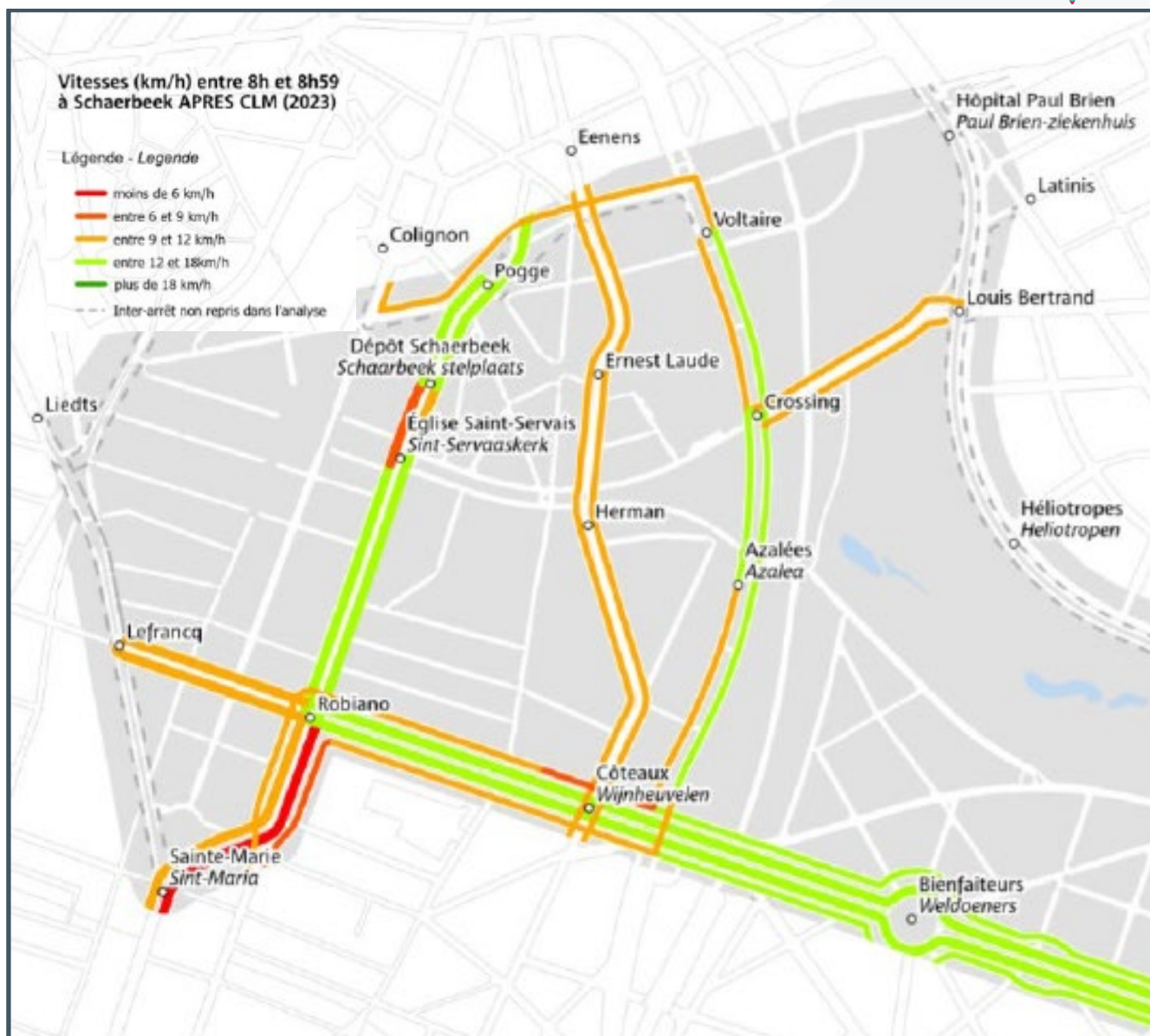
Grafiek met de evolutie van de gemiddelde reistijd op de O>W-as van de Rogierlaan tussen 2021 en 2022 (Bron: Brussel Mobiliteit). De oranje kleur geeft het jaar 2021 en de blauwe kleur de gegevens voor 2022 weer.

P.1.3. Kaarten met MIVB-gegevens

Resultaten in de OSP

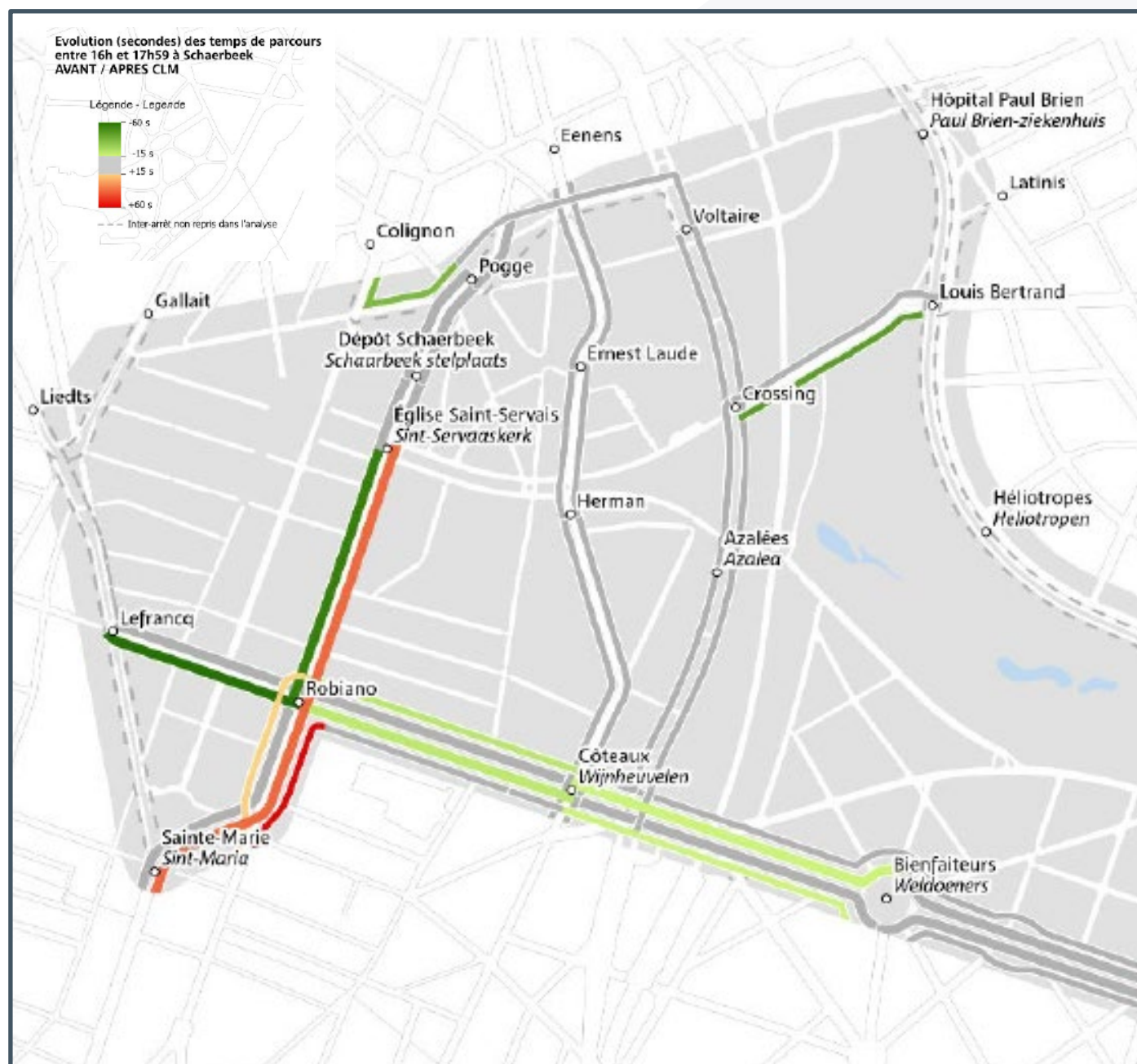


Kaart met de evolutie van de reistijden in de OSP op de MIVB-lijnen in de wijk. Raadpleeg de legenda rechtsboven voor de interpretatie van de resultaten (Bron: MIVB).

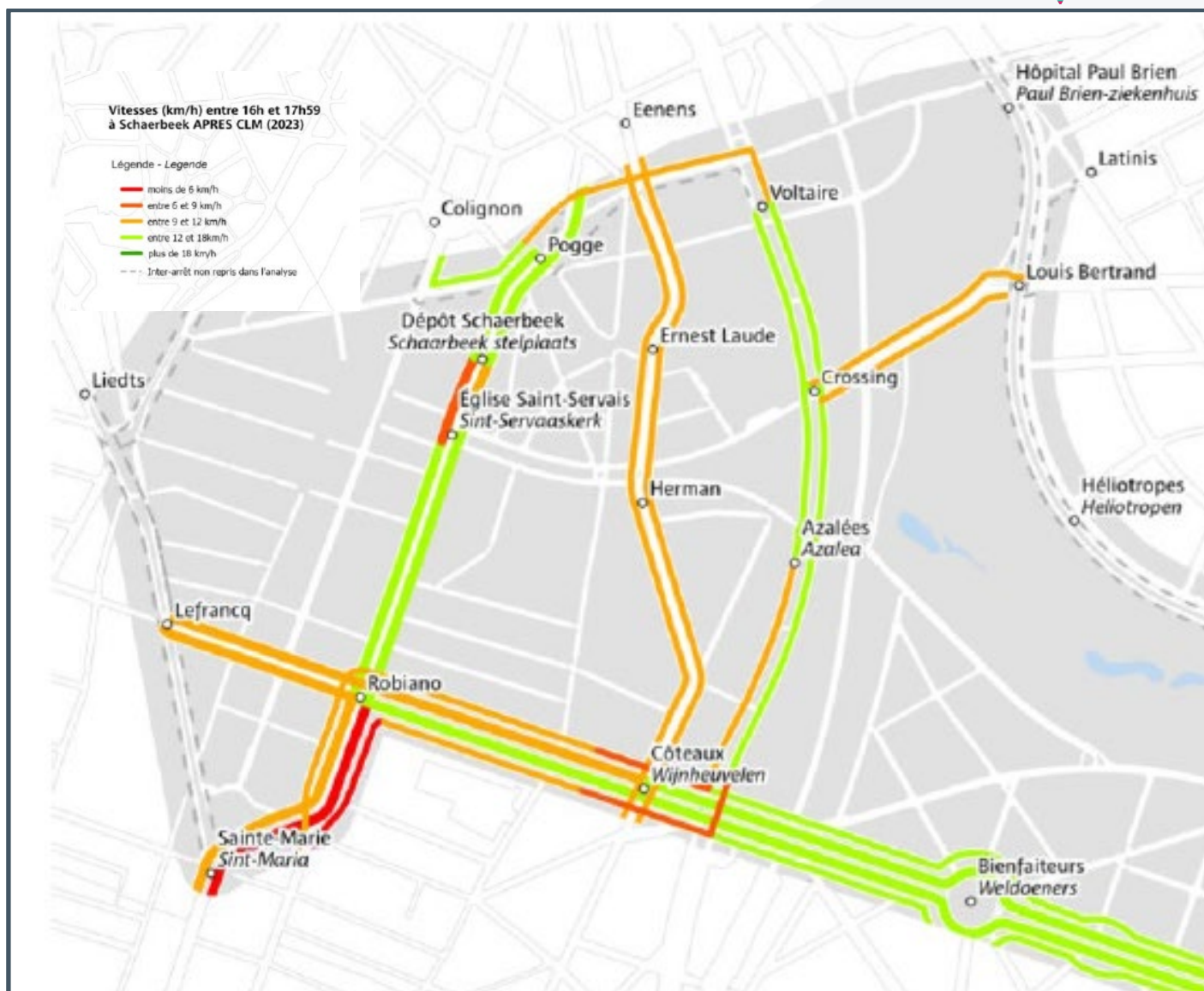


Kaart met de gemiddelde snelheid per kilometer tijdens de OSP op de MIVB-lijnen in de wijk. Raadpleeg de legenda rechtsboven voor de interpretatie van de resultaten (Bron: MIVB).

Resultaten in de ASP

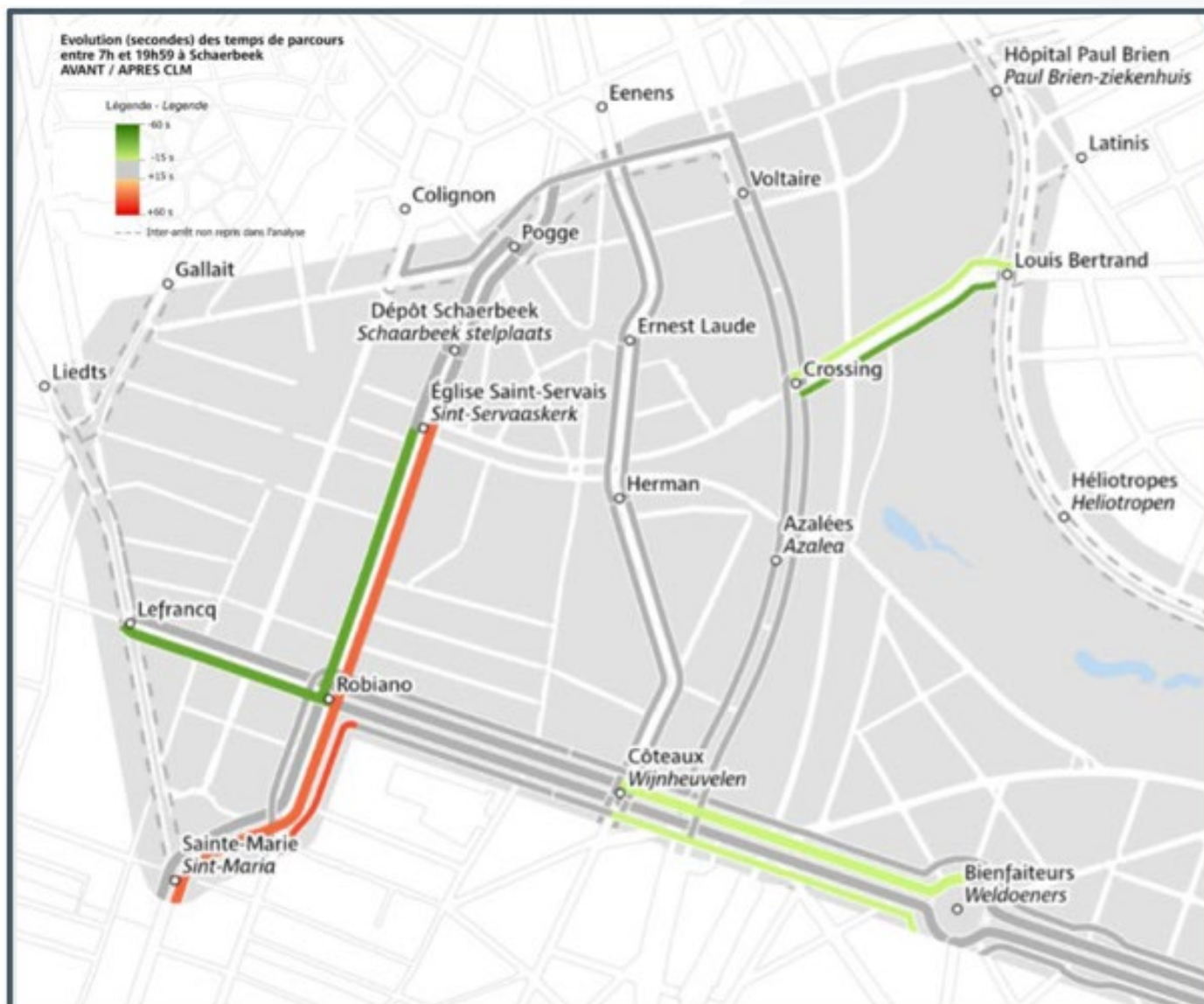


Kaart met de evolutie van de reistijden tijdens de ASP op de MIVB-lijnen in de wijk. Raadpleeg de legenda rechtsboven voor de interpretatie van de resultaten (Bron: MIVB).

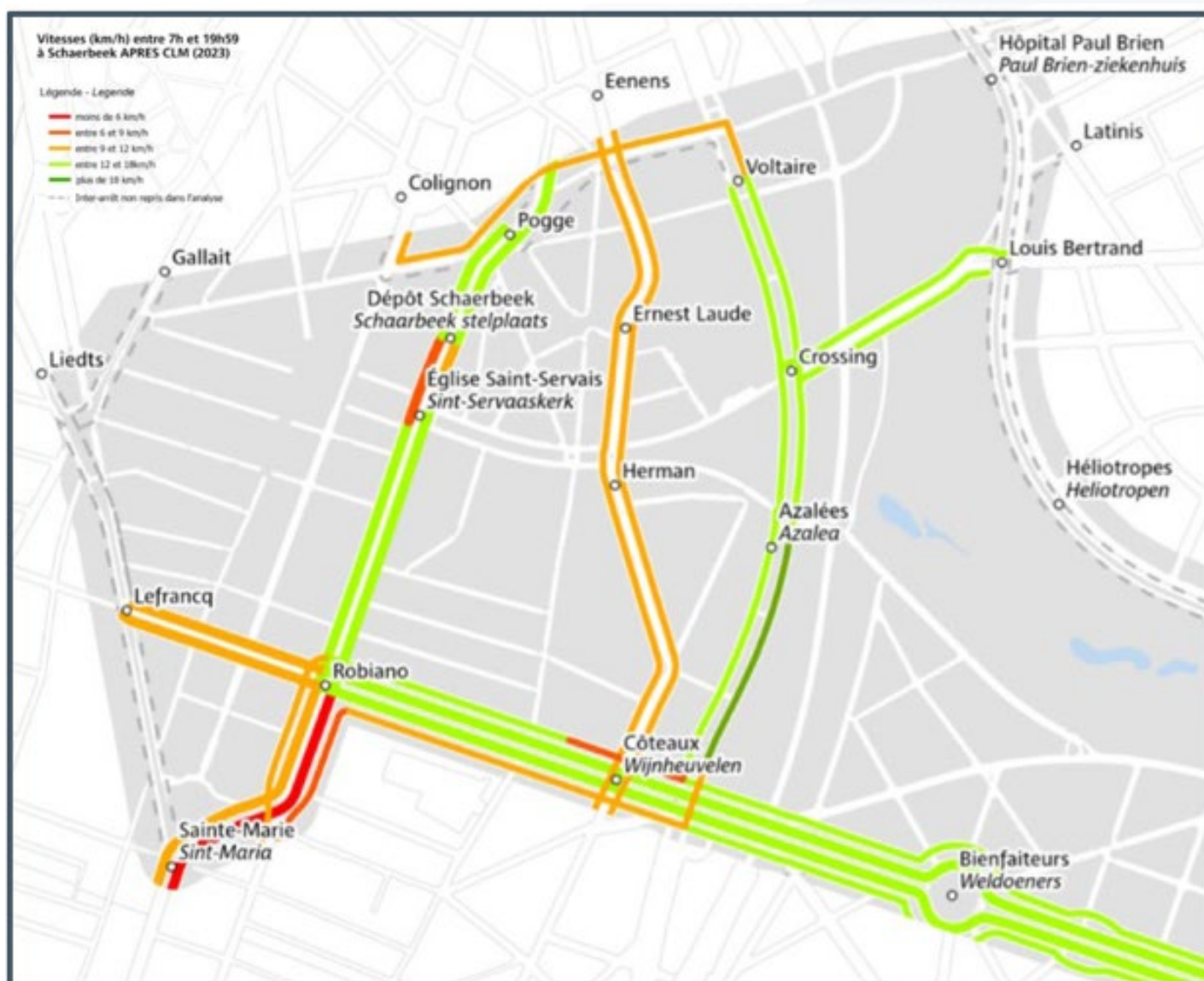


Kaart met de gemiddelde snelheid per kilometer tijdens de ASP op de MIVB-lijnen in de wijk. Raadpleeg de legenda rechtsboven voor de interpretatie van de resultaten (Bron: MIVB).

Resultaten over de volledige dag

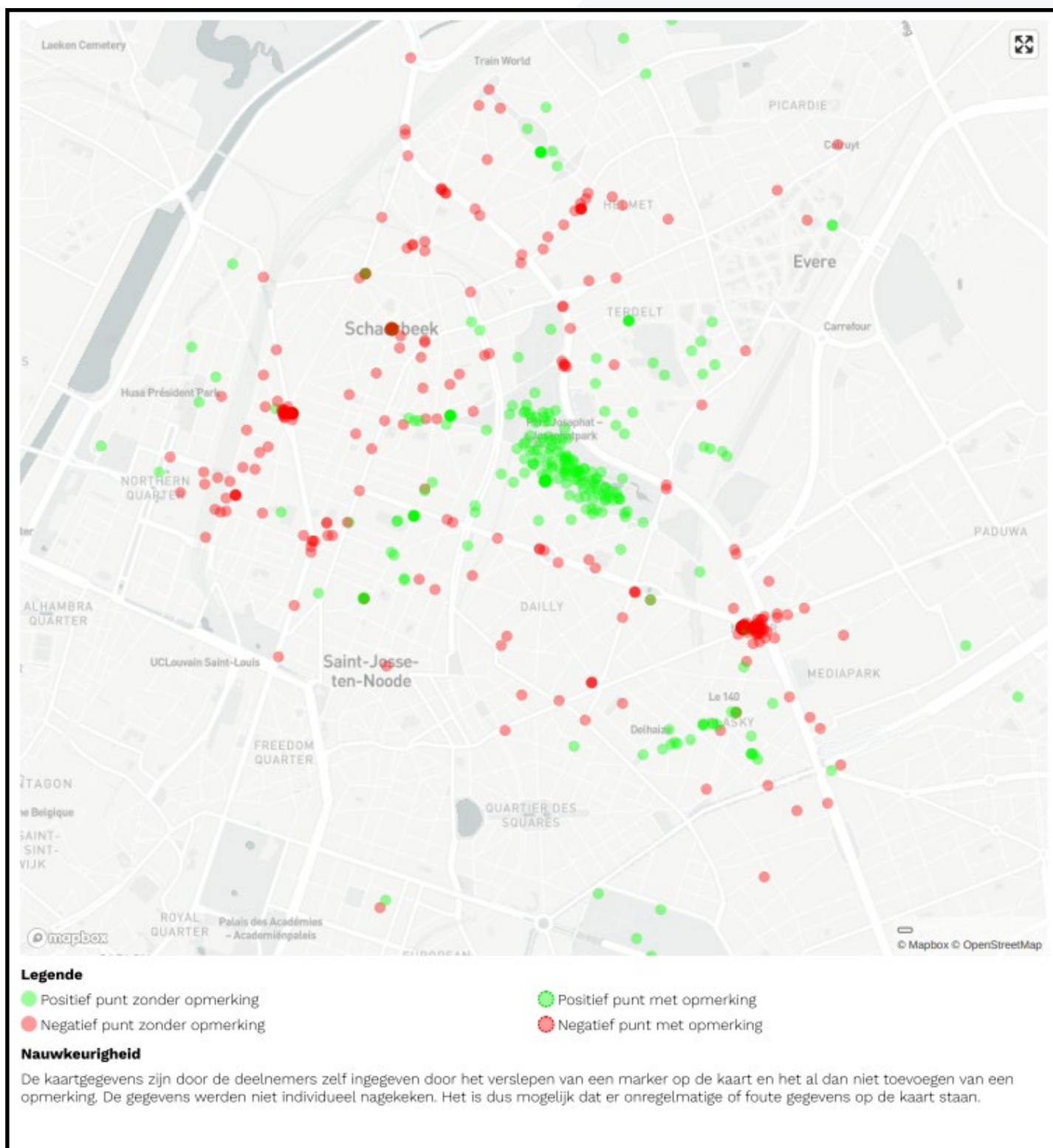


Kaart met de evolutie van de reistijden gedurende de volledige dag op de MIVB-lijnen in de wijk. Raadpleeg de legenda rechtsboven voor de interpretatie van de resultaten (Bron: MIVB).



Kaart met de gemiddelde snelheid per kilometer over de volledige dag op de MIVB-lijnen in de wijk. Raadpleeg de legenda rechtsboven voor de interpretatie van de resultaten (Bron: MIVB).

P.1.4. Barometerkaarten voor voetgangers



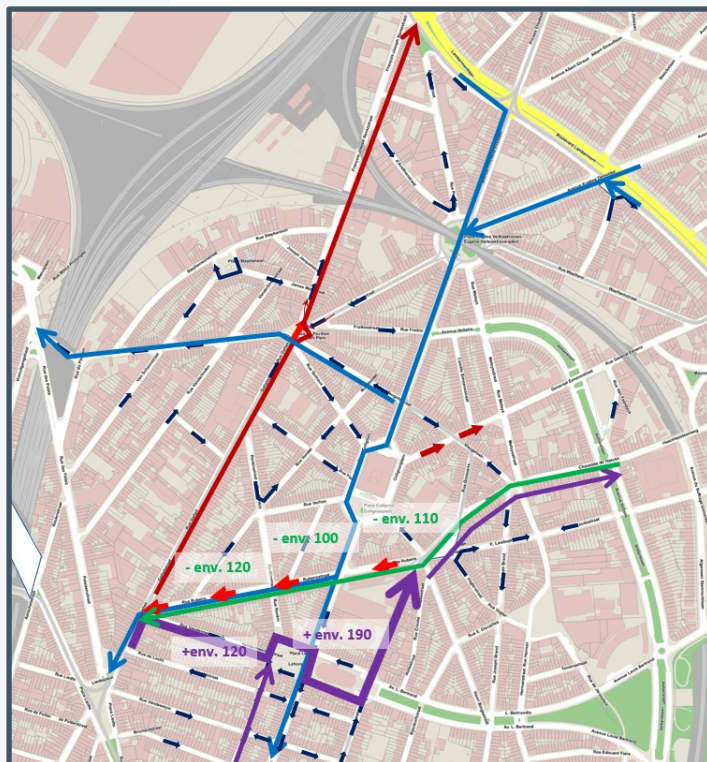
Kaart met alle negatieve en positieve punten voor de gemeente Schaerbeek (Bron: WALK)

P.1.5. De drie scenario's voor de Rubensstraat

Rubensstraat met eenrichtingsverkeer (van Pogge naar Gallait)

De eerste optie zou zijn om alle delen van de Rubensstraat eenrichtingsverkeer te maken. De verkeersrichting zou van het Poggeplein naar de Gallaitstraat lopen, in een oost>west-as. De toegang tot de Gallaitstraat of de Poststraat via Rubens zou dus verboden zijn. De bocht naar rechts van het Colignonplein naar het Poggeplein zou ook worden verhinderd. Dit scenario zou het voordeel hebben dat het verkeersvolume op de Rubensstraat drastisch wordt verminderd. Het zou echter de enige mogelijke route van het westen naar het oosten wegnemen, waardoor er een grote verkeersverschuiving naar andere wijkwegen zou ontstaan. Volgens onze theoretische schattingen:

- zou er een theoretische vermindering van het verkeer zijn met ongeveer 110 PVE/u (max. 130 PVE/u in de SP) op **Rubens Oost**. Dit is te danken aan de verwijdering van de stroom van de Gallaitstraat en het Colignonplein. Het verkeersvolume in de andere richting zou identiek blijven, met normen die gemiddeld rond 220 PVE/u liggen (en een piek van 280 PVE/u in de SP).
- In het geval van **Rubens West** heeft de potentiële vermindering twee oorzaken. Ten eerste zouden dit voertuigen zijn die uit de Gallaitstraat komen (-120 PVE/u). Deze vermindering zou dan worden aangevuld met het verdwijnen van de stroom tussen de Renkinstraat (voornamelijk afkomstig van de Poststraat) en de Koninklijke Sint-Mariastraat (-100 PVE/u tot -150 PVE/u). In totaal zou de winst gemiddeld over de dag ongeveer 220 PVE/u zijn, met een piek van 260 PVE/u in de SP.



Op het niveau van de Berenkuilwijk zou de N>>Z-stroom volledig gehandhaafd blijven. Dit betekent dat de situatie dezelfde zou blijven om naar de Van Praet-brug (**bordeaux pijl**) of naar het Liedtsplein en het Koninginneplein te gaan (**blauwe pijl**). Als het gebied als geheel wordt bestudeerd, is de verbinding van het Poggeplein naar de Gallaitstraat behouden gebleven (**groene pijl**). De **enige duidelijk leesbare route** van het westen naar het oosten van de wijk is echter **verwijderd**:

- Dit zou leiden tot **zeer grote verschuivingsrisico's** naar meerdere wegen die grenzen aan de Rubensstraat (Vandermeersch, Lehon, Hancart, Haacht enz.; **paarse pijl**)
- Men kan schatten dat het verkeer met 120 PVE/u zou toenemen (gebaseerd op een totale verschuiving van het Rubens-verkeer naar deze weg) en met 190 PVE/u op het Lehonplein en de Hancartstraat (gelijk aan de toename in de Poststraat). In totaal zou de toename meer dan 300 PVE/u kunnen bedragen.

Als gevolg van deze enkele rijrichting zou door het verwijderen van een rijbaan een aanzienlijke hoeveelheid ruimte kunnen worden teruggewonnen. Het zou daarom heel goed mogelijk zijn **om een tegenrichting bus + fiets te creëren in het oostelijke deel van de straat**. Het voordeel zou driedelig zijn:

- het passagierscomfort en de commerciële snelheid van bus 56 op dit traject verbeteren. De VICOM ligt immers lager

dan 12 km/u en zou herwerkt kunnen worden.

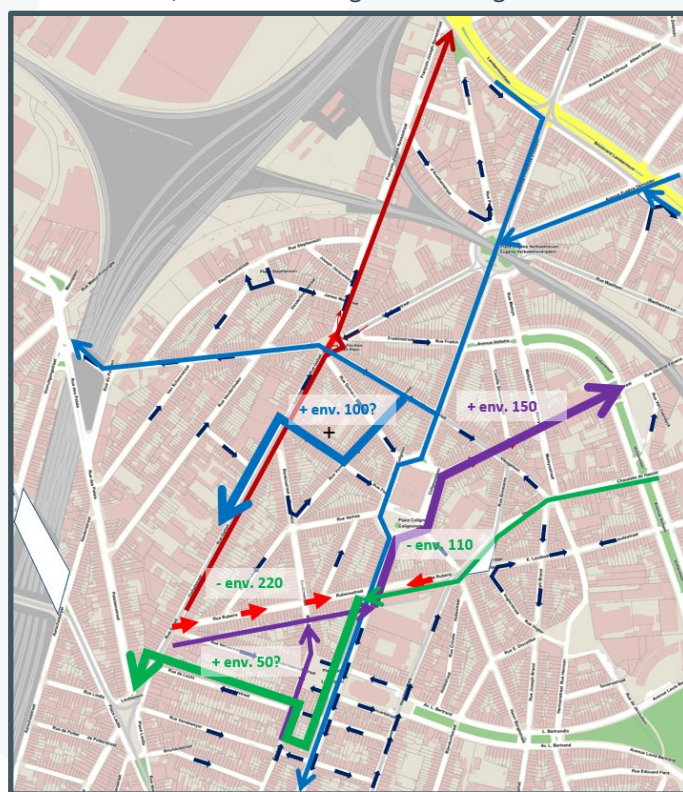
- De fietsbaarheid van het gebied vergroten. Aangezien het oostelijke deel van de straat een fietsknooppunt is tussen twee gemeentelijke fietsroutes, zal het comfortabeler zijn voor fietsers. Op het westelijke deel zou het gemarkeerde fietspad het welzijn van fietsers en stepgebruikers vergemakkelijken door verschillende Schaarbeekse wijken te doorkruisen.
- Tot slot zou de impact op de verkeersveiligheid ook aanzienlijk zijn. Het verdwijnen van een hele beweging en een hele voertuigenstroom zou logischerwijs een impact hebben op de risico's in de omgeving van de Sint-Mariaschool.

Samengevat heeft dit scenario het voordeel dat het verkeer op de Rubensstraat aanzienlijk wordt verminderd, de openbare ruimte wordt teruggewonnen voor het openbaar vervoer en de fiets, en het kruispunt op het Poggeplein wordt vereenvoudigd. Het verkeer zou echter onvermijdelijk in aangrenzende straten worden verspreid, waardoor het verkeersvolume in smalle straten zoals Vandermeersch, Hancart en rond het Lehonplein aanzienlijk zou toenemen.

“Kop-staart”-eenrichtingsverkeer in de Rubensstraat

Een tweede optie zou zijn om het principe van eenrichtingsverkeer te behouden, maar de twee gedeelten tegenover elkaar te leggen. Aan de ene kant zou het mogelijk zijn om de Rubensstraat te nemen vanuit de Gallaitstraat tot aan de Koninklijke Sint-Mariastraat. Aan de andere kant zou er ook eenrichtingsverkeer worden ingevoerd van het Poggeplein naar dezelfde Koninklijke Sint-Mariastraat. Net als in het eerste scenario zou het verkeer in de Rubensstraat aanzienlijk afnemen. Dit zou de samenhang en leesbaarheid van het circulatieplan echter ernstig bemoeilijken, met een aanzienlijk risico op verschuivingen.

Door te focussen op de verkeersdichtheid zijn de voordelen identiek aan het eerste scenario. Voor het **oostelijke deel** zou er een vermindering met ongeveer 110 tot 130 PVE/u mogelijk zijn. In het **westelijke deel** zou de vermindering gelijk zijn aan scenario 1 maar afkomstig zijn van een andere stroming. Het gaat hier om alle voertuigen die geteld werden bij het binnenrijden van de Gallaitstraat vanuit de Rubensstraat Oost. Op basis van onze tellingen lag het dagelijks gemiddelde rond 220 PVE/u (met een piek van 260 PVE/h in de OSP). Zelfs als het Pogge-kruispunt vereenvoudigd wordt, zou het gemak om zich te verplaatsen en de leesbaarheid van het verkeersplan evenwel fundamenteel in het gedrang komen:



- In de Berenkulwijk wordt de zuid>noordbeweging gehandhaafd via de Gallaitstraat en de Navezstraat (**bordeaux pijl**). Het N>Z-verkeer richting het Liedtsplein zal echter volledig worden geëlimineerd, met een **aanzienlijk verschuivingsrisico** via de Vleugelsstraat > de Vondelstraat en de Florisstraat (**blauwe pijl**). Dit zou een toename van het verkeer in deze straten van ongeveer 100 PVE/uur kunnen betekenen.
- Op het niveau van de algemene zone van het LMC **worden de verbindingen complexer**. De W>O-verbinding blijft behouden, maar wordt verplaatst. De mogelijke route zou zijn vanaf de Rubensstraat West > het noorden van de Koninklijke Sint-Mariastraat, het Colignonplein en uiteindelijk de Eenensstraat (**paarse pijl**). De toename wordt geschat op ongeveer 150 PVE/u. Tot slot is het grootste probleem de oost-westverbinding, die volledig verdwenen is (voorheen Haacht > Rubens > Gallait). Als gevolg van deze verwijdering zou er een aanzienlijk verschuivingsrisico zijn via de Vandeweyerstraat, de Poststraat en de Lochtstraat (**groene pijl**).

Voor de inrichting van de openbare ruimte ligt de winst opnieuw in de fietsbaarheid en de snelheid van het openbaar vervoer. De nieuwe rijrichtingen maken het opnieuw mogelijk om de aanleg van een fietsbusbaan en een gemarkeerd fietspad op het westelijke deel voor te stellen (waarvan de voordelen hier al ter sprake werden gebracht). Gezien de kopstaartconfiguratie zou deze in de andere richting gaan en minder gebruiksvriendelijk zijn.

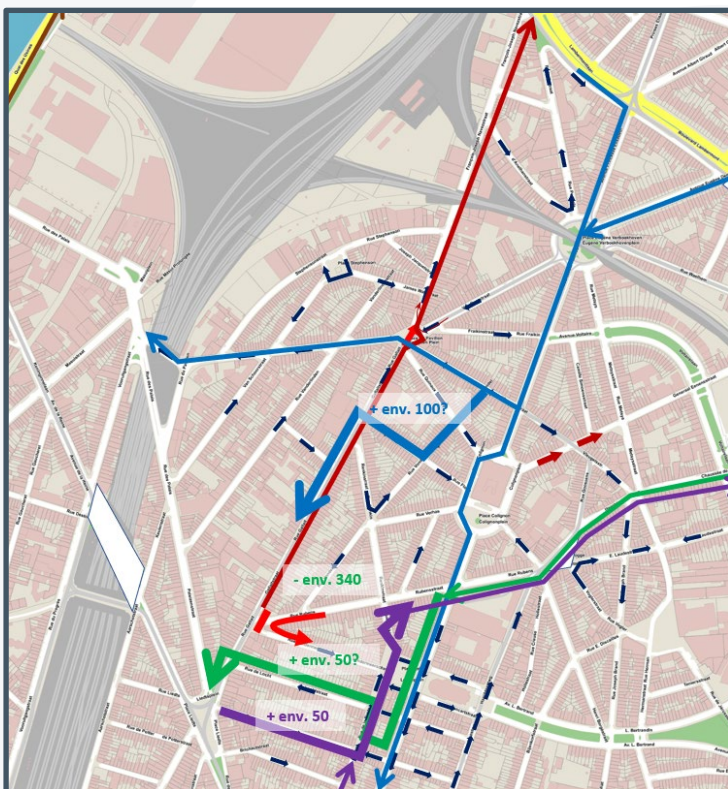
Net als bij de eerste suggestie lijken de voordelen voor de Rubensstraat in termen van verkeersvolume, fietsvriendelijkheid en comfort voor gebruikers van het openbaar vervoer een tegengewicht te vormen voor een aanzienlijke verkeersverschuiving naar andere wegen en een toename van de complexiteit van de toegang tot de wijk met de auto.

Een doodlopende Rubensstraat

Bij deze derde optie zou het verkeer bij de kruising Rubens#Gallait moeten worden afgesloten. De twee richtingen zouden op die manier behouden blijven maar het westelijke deel van de straat zou voorbehouden zijn voor de omwonenden. De voordelen voor de rest van de straat en de mogelijkheden voor openbare inrichting zouden echter nihil zijn. Dit zou ook de samenhang van het verkeerspatroon in het gebied verzwakken.

Dit project zou waarschijnlijk leiden tot **een status quo** voor het verkeersvolume in het **oostelijke deel** van de straat. Automobilisten zouden dit gedeelte immers nog steeds gebruiken om in de Koninklijke Sint-Mariastraat te komen. Dit scenario **komt voornamelijk het westelijke deel ten goede**, waardoor het verkeer voornamelijk lokaal **wordt**. Dit zou ongeveer 220 PVE/u (die naar de Gallaitstraat zouden gaan) en 120 PVE/u die naar de Koninklijke Sint-Mariastraat zouden gaan, elimineren.

De gevolgen zijn zeker negatief voor de samenhang en de eenvoud van het verkeerspatroon:



- Met betrekking tot het gebied van de Berenkuil wordt de Z>N-stroom opnieuw gehandhaafd (**bordeaux pijl**). Er bestaat een risico dat het N>Z-verkeer omgeleid wordt via verschillende andere wijkwegen (Vleugelsstraat, Vondelstraat en Florisstraat: **blauwe pijl**). Tegelijkertijd bestaat het risico dat hetzelfde verkeer zich zal verspreiden naar de Vandeweyerstraat, de Poststraat en de Lochtstraat. De stijgingen variëren van 50 tot 100 PVE/u.
- Op een ruimer niveau worden de verbindingen veel complexer. Vanaf het Liedtsplein moet u de Brichautstraat, de Poststraat en de Renkinstraat nemen (**paarse pijl**). Het aantal voertuigen lijkt beperkt te zijn tot ongeveer 50 PVE/u. Deze straten hebben echter al te maken met een aanzienlijke toename van het verkeer, dus deze toename zou de toch al moeilijke situatie nog verergeren. De verbinding in **de oost>westrichting verdwijnt volledig** met een risico op verschuiving en op een nieuw traject via de Vandeweyerstraat, de Poststraat en de Lochtstraat (**groene pijl**).

Als het tweerichtingssysteem gehandhaafd blijft, laten de openbare inrichtingsopties de aanleg van een bus- en fietspad en een gemarkeerd fietspad niet toe. Het is echter misschien mogelijk om de doodlopende weg aan de Gallaitstraat te verbeteren en groener te maken (en er tegelijkertijd voor te zorgen dat het voorgestelde pleintje kan worden overgestoken).

Kortom, dit scenario is vooral gunstig voor het westelijke deel van de Rubensstraat. De fietswinst is marginaal en een verbetering van de commerciële snelheid ondenkbaar. Het is ook het enige scenario dat het kruispunt van het Poggeplein niet vereenvoudigt. Er zijn veel manieren waarop het verkeer kan worden verplaatst, hoewel dit in absolute termen beperkt

is. De toegang tot de wijk is veel complexer geworden.

