

PROJECT « WITTE VROUWEN »

Vergadering voor de presentatie van de mobiliteitsstudie aan de buurtbewoners

21 april 2022, 18.30u – 20.30u

Presentaties:

Leiding van de vergadering: Nicola Hemeleers - Citytools

Inleiding: Alexandre PIRSON – Gemeente Sint-Pieters-Woluwe – Schepen (Stedenbouw – Mobiliteit – Digitale overgang – Werkgelegenheid) + Pierre Gruloos – BGHM – Projectbeheerder

Bureau STRATEC : Eléonore Baranger + Charles Delvaux

Bijlagen

Medium voorstelling van de vergadering door Stratec

PV

Inhoud van het document :

Het doel van dit document is een weergave te geven van de opmerkingen en vragen van de buurtbewoners die aanwezig waren op de presentatievergadering bij de start van de studie van Stratec, alsook van de mogelijke antwoorden van de sprekers.

De inhoud van de presentatie kan worden geraadpleegd in het bijgevoegde presentatiedocument. Het hoofddoel van deze presentatie was de methodologie toe te lichten die Stratec heeft toegepast om de lopende mobiliteitsstudie uit te voeren, alsook de eerste cijfers voor te stellen die werden verzameld tijdens de enquêtes en tellingen die in dit stadium reeds werden uitgevoerd.

Sommige van de gestelde vragen vereisen een grondiger analyse, en de antwoorden daarop zullen worden gegeven tijdens de volgende vergadering waarop de mobiliteitsstudie zal worden voorgesteld.

Vragen - Antwoorden:

V1: Wat is er gedaan als mobiliteitsstudie voor Duivenschieting? Iedereen brengt zijn kinderen naar school via deze as. Waarom heb je geen telbuizen aan deze weg gelegd?

A: Er zijn onderzoeken uitgevoerd van voertuigen die afslaan naar Duivenschieting. Aanvullende waarnemingen zijn mogelijk en zullen worden uitgevoerd. Uit de richtingtellingen die tijdens de spitsuren werden verricht, bleek inderdaad dat een vrij groot deel van het autoverkeer van Witte Vrouwen in de richting van Duivenschieting leek af te slaan, vooral 's morgens. De extra tellingen zullen op het volgende gericht zijn:

- de linksaf/rechtsaf-bewegingen op het kruispunt Witte Vrouwen#Duivenschieting nauwkeuriger analyseren
- de uurmodulatie van dit verkeer gedurende een dag op Duivenschieting observeren.

Het doel van deze bijeenkomst vanavond is om dit soort waarnemingen die u heeft gedaan, in te zamelen.



V2: Het parkeeronderzoek is uitgevoerd op een donderdag, de rustigste dag, aangezien op woensdag de leerlingen 's middags de school verlaten en er markt is in Sinte-Aleidis. Op zaterdag en zondag worden er missen georganiseerd (dit komt neer op +- 200 personen per dienst). Zelfs in code geel promoten bedrijven telewerk, zodat veel mensen nog thuis zijn en weinig beroepsverplaatsingen doen. Leg ons dus eens uit waarom de meting van woensdag relevant is? Vooral ook omdat het oude mobiliteitsonderzoek slecht gedaan was. Wij wantrouwen de resultaten en de procedures.

A: Uit de automatische telling op de Witte Vrouwenlaan blijkt dat het verkeer op donderdag vergelijkbaar is met dat op andere dagen van de week. Er zouden echter extra automatische tellingen kunnen worden uitgevoerd op andere locaties om ervoor te zorgen dat de donderdag een representatieve dag is voor het hele gebied. Bovendien is een analyse van het parkeren op woensdag (of zelfs op zaterdag voor de mis) ook mogelijk. Er zal een analyse van de relevante aanvullende elementen worden uitgevoerd om te bepalen welke acties zullen worden ondernomen. (zie de volgende vraag voor de vraag in verband met telewerken)

V3: Hoe kunt u zeggen dat de getoonde statistische cijfers representatief zijn voor alle andere dagen en vooral op slechts één telpunt.

A: Het bureau heeft ernaar gestreefd deze enquêtes op een geschikt moment te houden (buiten de schoolvakanties, dagen met hinder, werkperiodes, enz.) De parkeermetingen werden op verschillende tijdstippen van de dag uitgevoerd. De verkeerstellingen strekken ofwel over twee aaneengesloten weken ofwel over twee piekuren.

Niettemin blijven de tellingen en enquêtes momentopnames die op een bepaald tijdstip zijn genomen. Bovendien is in een stedelijke omgeving, en in het bijzonder in het Brussels Gewest, geen enkele dag van de week perfect representatief voor een "normale" situatie: er zijn altijd variabelen waardoor het verkeer van dag tot dag varieert (grootschalige werken, meteorologische factoren, stakingen, betogingen, ongevallen op de Ring, ...). Vandaar het volgende:

- er moeten inspanningen worden geleverd om de gebruikte gegevensbronnen te vermeerderen: uit een vergelijking met bestaande gegevens, oudere (pre-Covid) of van Floating Car Data (Tomtom), blijkt dat wij terug zijn bij bezettingsgraden die gelijkwaardig zijn aan die van vóór de Covid-crisis (slechts een deel van de werknemers blijft gedeeltelijk telewerken, maar zelfs op die dagen maken zij andere verplaatsingen: woon-school, vrije tijd, ...)
- bij de effectbeoordeling van het project zullen op de tijdens de tellingen verzamelde cijfers opwaartse correctiecoëfficiënten worden toegepast om voorzichtige hypothesen aan te nemen en geen van de effecten van het project te onderschatten.

V4: Bent u ervan op de hoogte dat er op het Sinte-Aleidisplein een Proxy Delhaize en een Carrefour Express zijn gevestigd? Dat veroorzaakt verkeersopstoppingen tijdens leveringen aan deze twee winkels.

A: Hiervan wordt nota genomen en dat bevestigt de elementen van de diagnose die in het gemeentelijk mobiliteitsplan 2015 werden vastgesteld. In het algemeen wordt met deze studie niet beoogd alle mobiliteitsproblemen van de gemeente op te lossen, maar wel ervoor te zorgen dat het project Witte Vrouwen er zo weinig mogelijk bijcreëert, of de situatie zelfs zo veel mogelijk verbetert.

V5: Wat het openbaar vervoer betreft, daag ik iedereen uit om tijdens de spitsuren op bus 36 te stappen, aangezien er veel scholen in de buurt zijn en er dus veel leerlingen in de bus zitten. Dat is een schoolbus en geen bus waarmee bewoners zich kunnen verplaatsen.



A: De MIVB werd gevraagd naar aanvullende gegevens over het aantal reizigers in de periode buiten de COVID, om het diagnoseverslag over dat onderwerp te kunnen aanvullen.

V6: Weet u dat het onmogelijk is om twee bussen op de van der Meerschenlaan te laten kruisen? Er moet een oplossing worden gevonden om bussen te laten kruisen. De buurt bestaat uit kleine identieke straatjes. Ik zou graag een antwoord van de MIVB op deze vraag krijgen.

A: De configuratie van de straten in de wijk is inderdaad problematisch voor bussen om te kruisen. De MIVB werd gevraagd naar aanvullende gegevens om het diagnoseverslag over dit onderwerp te vervolledigen.

V7: Mijn zorg betreft de statistieken. Tijdens de spitsuren is het moeilijk om de Tervurenlaan te bereiken omdat de automobilisten door vele kleine straatjes rijden. De komst van nog eens 200 auto's in de wijk zal het probleem verergeren en het mobiliteitsprobleem verplaatsen omdat iedereen alternatieve routes zoekt. Kijk naar het probleem van de elektrische laadpalen.

A: Er kunnen nieuwe verkeerstellingen overwogen worden om de routes die automobilisten nemen om met name de Tervurenlaan te bereiken, beter te analyseren. In de verdere studie moet worden geanalyseerd hoe de nieuwe bewoners van het project het verkeer zullen beïnvloeden. Er zal ook bijzondere aandacht worden besteed aan het doorgaand verkeer (verkeer dat geen verband houdt met de buurtbewoners), dat in de wijk te groot lijkt te zijn.

V8: In welke mate zijn deze metingen doorslaggevend voor de analyse? Moeten er nog andere analyses worden uitgevoerd?

A: Deze metingen maken het mogelijk de diagnose te vervolledigen waarop de analyses van de effecten van het project en de aanbevelingen zullen worden gebaseerd. De diagnose is gebaseerd op zowel kwantitatieve gegevens (zoals de metingen/enquêtes) als kwalitatieve gegevens. Indien aanvullende onderzoeken relevant zijn, zullen deze worden uitgevoerd om de diagnose te verfijnen.

V9: Er ontbreekt een voetgangerstoegang tot tram 44 en er is evenmin een fietsenstalling.

A: Hiervan is nota genomen en hiermee zal in de rest van de studie rekening worden gehouden.

Q10: Een inwoner van Kraainem: heeft u contact opgenomen met de gemeente Kraainem?

A: De gemeente Kraainem is vanavond aanwezig en was aanwezig op vorige vergaderingen. We hebben hen uitgenodigd als buurgemeente voor het project Witte Vrouwen. De burgemeester en de schepenen voor mobiliteit hebben ons laten weten dat zij bereid zijn deel te nemen aan de workshops en de "mobiliteits"-bijeenkomsten. Er zal (zullen) een vergadering(en) worden gehouden waarbij ook de gemeente aanwezig zal zijn.

V11: De mobiliteitsdienst van Kraainem: hebt u modellen gebruikt voor uw analyse? Zo ja, welke?

A: De wegen in de wijk worden niet belangrijk of structurerend genoeg geacht om het gebruik van een dynamisch verkeersmodel (zoals dat bijvoorbeeld door het Gewest wordt gebruikt) relevant te maken. Er zal gebruik worden gemaakt van een statisch model voor de dimensionering van het verkeer, waarbij de gebruikelijke regels voor de dimensionering van wegen worden toegepast.

V12: Ter informatie: er moet rekening worden gehouden met 2 gebeurtenissen die van invloed zijn op de telling:

1. Het zwembad is voor 3 maanden gesloten;
2. Hockey is op woensdag.





slrb-bghm.brussels
logement social - sociale huisvesting

A: Hiermee zal bij de analyse rekening worden gehouden. (Zie ook antwoord op vraag 3)

V13: Waarom geen automatische tellingen in alle straten? Komt er een nieuwe studie waarin rekening wordt gehouden met de nieuwe tellingen? Er moet een nieuwe enquête worden gehouden op een andere dag dan donderdag om rekening te houden met alles waarnaar werd verwezen (school, crèche, hockey, enz.).

A: Aangezien de studie nog loopt, zal deze worden bijgewerkt met eventuele nieuwe tellingen. Er zal een analyse van relevante aanvullende elementen worden uitgevoerd om te bepalen welke nieuwe tellingen of parkeeronderzoeken nodig zijn.

V14: Om het terrein te verbinden komt er een voetgangerstoegang aan de Jean-Baptiste Dumoulinstraat. Ik vind dus dat de Mooi-bosbuurt moet worden meegerekend in de telling van 5 minuten lopen.

A: De perimeter van de analyse van de bezetting van de parkings zal op basis van dat gegeven opnieuw worden geëvalueerd en er zal een nieuwe telling worden gedaan.

V15: Waarom hebt u onze opmerkingen uit 2017 over de vorige mobiliteitsenquête niet overgenomen? Waarom een dergelijke bijeenkomst organiseren als er al enquêtes zijn gehouden? Door dit te doen vooraleer de studie begon, zou onnodig werk zijn vermeden.

A: Dit is precies het doel van deze vergadering: luisteren naar wat de buurtbewoners te zeggen hebben over de voorbije enquêtes, zodat deze kunnen worden aangevuld. Het zou niet constructief zijn geweest de vergadering te organiseren zonder de eerste tellingen/enquêtes te hebben uitgevoerd en een eerste diagnose te hebben gesteld.



Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale | Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij

rue Jourdanstraat 45-55 | 1060 Bruxelles - Brussel | T +32 2 533 19 11 | F +32 2 533 19 00 | TVA - BTW : BE 0227 581 301

www.slrb.brussels - www.bghm.brussels | slrb@slrb.brussels - bghm@bghm.brussels | Belfius BE02 0910 1116 5840