

Autoluwe wijk

good
move

Sint-Gillisvoorplein

Uitgewerkt door de dienst
mobiliteit van Sint-Gillis

Mobiliteitsstudie

Verandering van de rijrichting op het kruispunt tussen de Antoine Bréartstraat en de Jef Lambeauxlaan

Datum van de 1e test: van 23/10/2024 tot 09/06/2024

Datum van de 2e test: van 09/09/2024 tot 'vandaag'.

De test:

Test 1

Door de benodigde renovatiewerken aan het commissariaat in de Antoine Bréartstraat was er van oktober 2023 tot september 2024 enkel eenrichtingsverkeer toegestaan in de Antoine Bréartstraat tussen de Arthur Diderichstraat en de Jef Lambeauxlaan. (Zie kaart).

Kaart



Test 2

Na een beslissing van het college werd er opnieuw tweerichtingsverkeer toegestaan in de Antoine Bréartstraat tussen de Arthur Diderichstraat en de Jef Lambeauxlaan. (Zie kaart).



BRUSSEL MOBILITEIT
BRUXELLES MOBILITÉ

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

St Gilles Gillis

1 0 6 0





Doelstellingen van de test

- Automobilisten ontmoedigen om de Antoine Bréartstraat als doorgangsroute te gebruiken om de wijk te doorkruisen.
- De veiligheid en levenskwaliteit van de bewoners van de Antoine Bréartstraat verbeteren door het verkeer te beperken.

De reden voor de test

Er zijn 3 redenen om tegengesteld eenrichtingsverkeer in te voeren bij de Antoine Bréartstraat:

- 1) [De mobiliteitsstudie](#) die als diagnose werd uitgevoerd in het kader van het lokale mobiliteitscontract VoorpleinEN bracht aan het licht dat er doorgaand verkeer is in de Antoine Bréartstraat;
- 2) Regelmatige klachten van de bewoners van de Antoine Bréartstraat dat het verkeer in hun straat is toegenomen sinds er in de Savoiestraat tegengesteld eenrichtingsverkeer is ingevoerd;
- 3) De start van de renovatiewerkzaamheden aan het commissariaat in de Antoine Bréartstraat 104, waarbij er in de straat eenrichtingsverkeer werd ingevoerd om een kraan te kunnen installeren. De gemeente heeft daarom van de gelegenheid gebruik gemaakt om deze test uit te voeren, die is bekrachtigd door de beslissing van het college van 8 juni 2023 en 19 oktober 2023;
- 4) Doordat de kraan werd weggehaald, is er weer tweerichtingsverkeer ingevoerd in het deel tussen de Jef Lambeauxlaan en de Arthur Diderichstraat na een beslissing van het college.

Het doel van het tegengestelde eenrichtingsverkeer

- Een aanzienlijke vermindering van het verkeer in de Antoine Bréartstraat, doordat de straat maar in één richting toegankelijk is om van de Alsebergsesteenweg/Kemmelberglaan naar de Waterlooose Steenweg te gaan en vice versa.

Methodologie van de analyse

De dienst mobiliteit voerde tellingen uit voor en na de lancering van de twee testfasen.

Maandag 24 maart 2023 's ochtends; donderdag 1 juni 2023 's namiddags; woensdag 7 juni 2023 's ochtends; vrijdag 29 maart 2024 's ochtends; vrijdag 5 april 2024 's namiddags; donderdag 5 september 2024; donderdag 7 november 2024 's ochtends; dinsdag 3 december 2024 's namiddags.

Een onderaannemer van Brussel Mobiliteit voerde van 5 tot 16 juni 2023 een telling uit op verschillende belangrijke punten in Sint-Gillis. We gebruikten de telling van de Antoine Bréartstraat tussen de Garibaldistraat en Alsebergsesteenweg als indirecte indicator om de



geldigheid van onze telmethode te versterken en om te controleren of die overeenkomt met de gedetailleerdere analysecijfers.

De MIVB heeft de veranderingen in de reissnelheid van bus 54 en tram 81 doorheen 2023 en begin 2024 geanalyseerd.

Tot slot is er sinds 4 februari 2025 een Telraam-verkeersteller geïnstalleerd bij een buurtbewoner in de Antoine Bréartstraat en de Savoiestraat. In de toekomst zullen we met die tellers het verkeer op de Antoine Bréartstraat en de mogelijke verschuiving naar de Savoiestraat perfect in kaart kunnen brengen.

Exogene invloeden op de test

Dit is een belangrijk aspect van de test om rekening mee te houden. In de perimeter rond de test - Savoiestraat, Arthur Diderichstraat, Ducpétiauxlaan, Jef Lambeauxlaan - vonden er verschillende werkzaamheden plaats, waardoor er soms bepaalde straten werden afgesloten. Door de werkzaamheden werd de test van de verandering van de rijrichting beïnvloed. Het is echter niet mogelijk om exact te beoordelen welke impact dit heeft gehad. Een ander belangrijk aspect is dat er veel minder autoverkeer is in de zomervakantie, de schoolvakanties en de kerstvakantie. Dat leidde tot beperkte testfasen met minder verkeer en mogelijke invloeden van ongecontroleerde factoren. In een notendop kunnen we stellen dat onze verkeersanalyses van 1 uur een getrouwe weergave zijn van de verkeerssituatie op een bepaald tijdstip. Doordat we meerdere analyses hebben, kunnen er resultaten geëxtrapoleerd worden met legitieme invloed die de staat van het microlokale verkeer niet in twijfel trekt. De cijfers van de Telraam-verkeersteller

Keuze van de tijdstippen van de analyses

We voerden tellingen uit volgens de tijdstippen bepaald door Brussel Mobiliteit, wanneer het autoverkeer in het Brussels Gewest het drukst is:

OS: Ochtendspits (tussen 6 en 10 uur)

AS: Avondspits (tussen 15 en 19 uur)

Plaats van de analyse

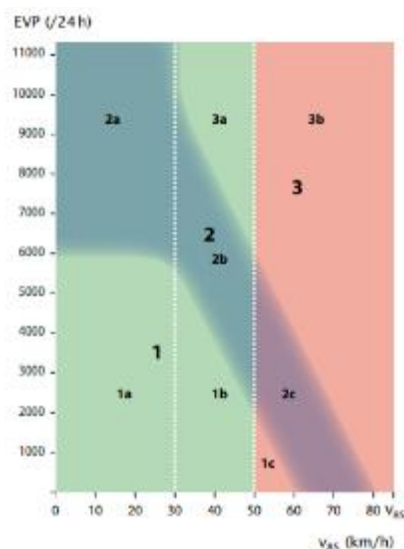
- 1) Kruispunt Antoine Bréartstraat - Jef Lambeauxlaan
- 2) Kruispunt Antoine Bréartstraat - Lombardijestraat
- 3) Kruispunt Ducpétiauxlaan - Antoine Delporleplein
- 4) Plaats van de telling van Brussel Mobiliteit: Bréartstraat tussen de Garibaldistraat en de Alsebergsesteenweg
- 5) Adolphe Demeurlaan



Definitie van PWE: gegevens over verkeersdichtheid

De personenwagenequivalent (PWE) is de eenheid waarmee de verkeersdichtheid wordt uitgedrukt. Zo kunnen de voertuigen in een straat vergeleken worden op basis van hun grootte, waardoor de verkeerssituatie kan worden gevisualiseerd. Auto PWE=1; vrachtwagen PWE=3; bromfiets PWE=0,5; ...

Brussel Mobiliteit houdt ook rekening met het type weg en de inrichting ervan op basis van de bijbehorende verkeersdichtheid.



Een straat tussen buurten bevindt zich normaal gezien in **zone 1a**, wat betekent dat voor een straat met een snelheid van minder dan 30 km/u, de PWE bijna 200 PWE/u bedraagt.

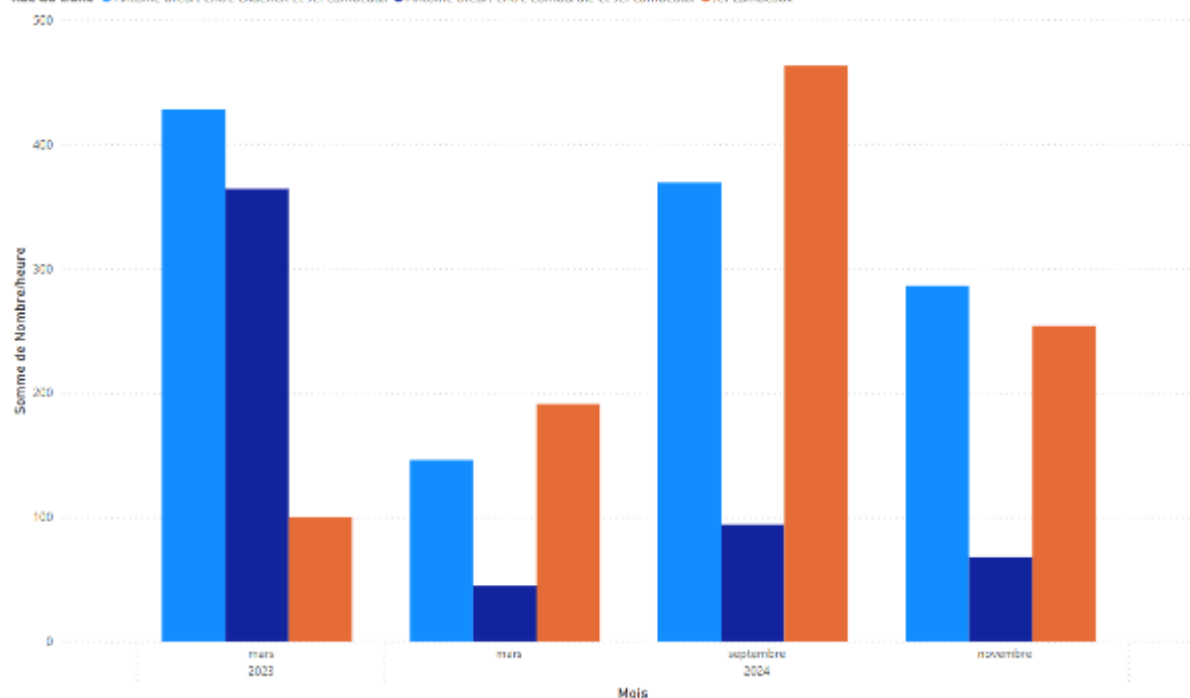
Meer informatie over de vademecums van Brussel Mobiliteit (bijvoorbeeld: [deze](#)).



Resultaten OS

Antoine Bréartstraat & Jef Lambeauxlaan

Rue du trafic ● Antoine Bréart entre Diderich et Jef Lambeaux ● Antoine Bréart entre Lombardie et Jef Lambeaux ● Jef Lambeaux



Initiële situatie vóór de test (maart 2023)

In maart 2023 toonden de verkeerstellingen aan dat er 's ochtends veel en continu verkeer is in de Antoine Bréartstraat, met tot 400 personenwagenequivalenten per uur (PWE/u). Dat volume is twee keer hoger dan aanbevolen voor een interwijkenweg, wat het buitensporige autoverkeer onderstreept.

Impact van het systeem met tegengesteld eenrichtingsverkeer (maart 2024)

De invoering van het systeem met tegengesteld eenrichtingsverkeer in maart 2024 heeft de circulatiedynamiek aanzienlijk veranderd. Deze maatregel heeft het verkeer in de Antoine Bréartstraat beperkt, wat een verplaatsing naar de Jef Lambeauxlaan teweeg heeft gebracht die aanvaardbaar wordt geacht, met tijdens de spits minder dan 200 PWE/u (wat de norm is die we willen bereiken voor een straat tussen buurten).

Effecten van de tweede test en contextuele veranderingen (september 2024)

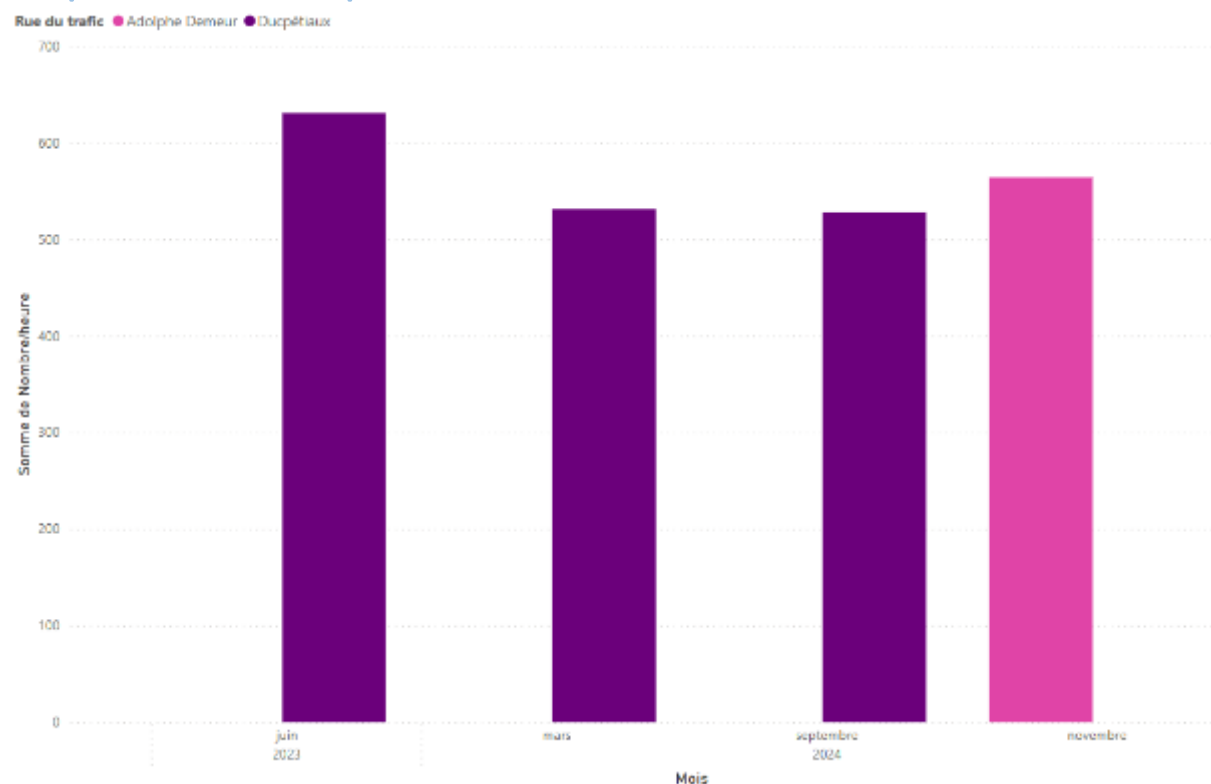
Sinds het experiment van een nieuwe rijrichting in september 2024 in combinatie met lopende werkzaamheden en aanpassingen aan de gewoonten van de bestuurders, blijkt uit de tellingen dat de voorkeursroute naar de stad 's ochtends nu via de Antoine Bréartstraat, Jef Lambeauxlaan en Savoiestraat loopt, voordat ze aansluit op de Waterloosesteenweg richting het stadscentrum.

Stabilisatie van het verkeer na de voltooiing van bepaalde werkzaamheden (november 2024)

In november 2024 leidden het einde van sommige bouwplaatsen en een seizoensgebonden daling van het verkeer tot een stabielere situatie. Het traject Antoine Bréartstraat -

Savoiestraat - Waterloosesteenweg wordt nog steeds gebruikt, maar vormt geen grote belemmering voor automobilisten.

Ducpétiauxlaan & Adolphe Demeurlaan



Om de analyse van het ochtendverkeer te vervolledigen, hebben we de resultaten voor de Ducpétiauxlaan en de Adolphe Demeurlaan toegevoegd. De Adolphe Demeurlaan werd pas bij de 2e test geanalyseerd, op vraag van het college.

De Ducpétiauxlaan en de Adolphe Demeurlaan, nog steeds drukke straten in de ochtendspits, hebben een hoge doorvoercapaciteit (tussen 500 en 600 PWE/u). In de Ducpétiauxlaan daalde het verkeer tijdens de testperiode, maar dat resultaat moet met een korreltje zout worden genomen, aangezien het niet erg significant is en te wijten kan zijn aan de werkzaamheden in de perimeter van het onderzoek en/of de telperiode.

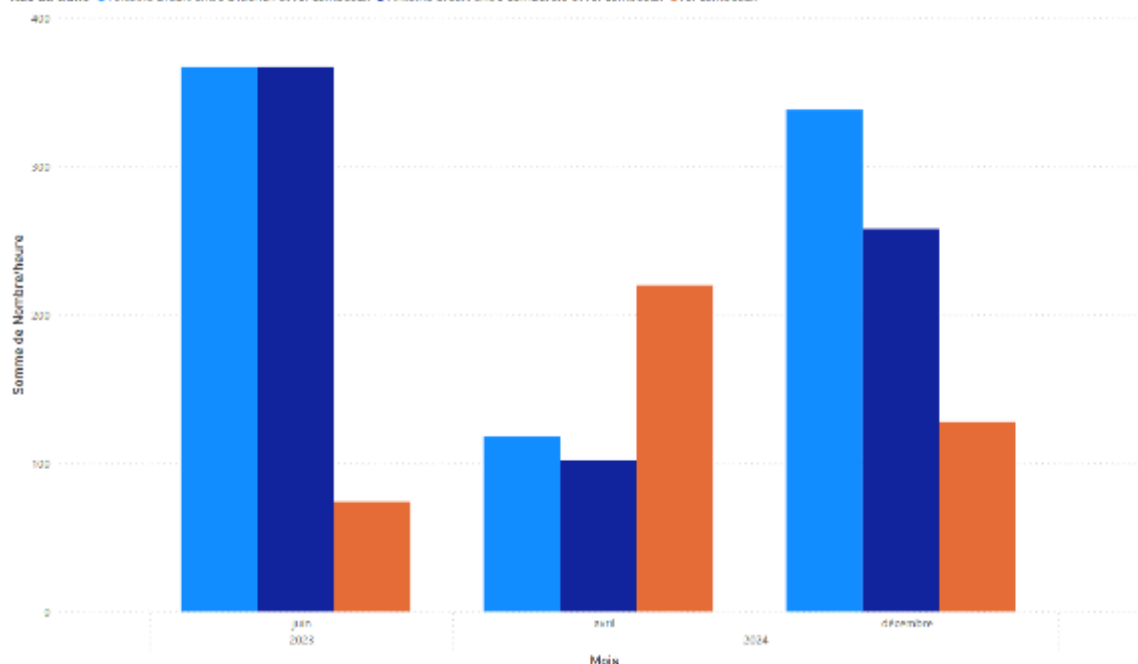
De twee testfasen hebben niet geleid tot significante veranderingen aan de Ducpétiauxlaan en de Adolphe Demeurlaan, die nog steeds te druk zijn voor straten tussen buurten. De aanleg van een voetgangerszone in de Adolphe Demeurlaan zal voor een aanzienlijke verbetering zorgen, maar er moeten nog inrichtingen worden ontworpen in de Ducpétiauxlaan om de doelstelling van de maas VoorpleinEN te bereiken. De uitdaging is om het doorgaand verkeer dat de kleine ringlaan, de ring, Vorst, Ukkel en Drogenbos gebruikt, geleidelijk te verplaatsen naar de randen van de maas op de Auto Comfort-assen, in dit geval de Brugmannlaan en de Charleroise Steenweg.



Resultaten AS

Antoine Bréartstraat & Jef Lambeauxlaan

Rue du trafic: ● Antoine Bréart entre Diderich et Jef Lambeaux ● Antoine Bréart entre Lombardie et Jef Lambeaux ● Jef Lambeaux



Initiële situatie vóór de test (juni 2023)

Gelijk aan de ochtendtellingen, met een iets lagere PWE, wat verband kan houden met de teldagen en de parameters die het verkeer beïnvloeden.

Impact van het systeem met tegengesteld eenrichtingsverkeer (april 2024)

Dat bevestigt de resultaten van het ochtendverkeer, met vergelijkbare cijfers.

Het verkeer na de voltooiing van bepaalde werkzaamheden (december 2024)

In december 2024 kan het effect van de 2e fase van de test, samen met de voltooiing van bepaalde werkzaamheden en de seizoensgebonden vermindering van het verkeer, de daling van het verkeer tegenover juni 2023 verklaren. Deze tendens wordt ook bevestigd voor het avondverkeer, met een verschil van ongeveer 80 PWE in het deel in de Antoine Bréartstraat (Jef Lambeauxlaan - Arthur Diderichstraat), waar tweerichtingsverkeer toegestaan blijft, en de verkeersniveaus gelijk blijven aan die van vóór de test. Maar er is ook het deel Antoine Bréartstraat (Lombardijestraat - Jef Lambeauxlaan), waar de geconstateerde stijging binnen aanvaardbare grenzen blijft voor dit type weg.

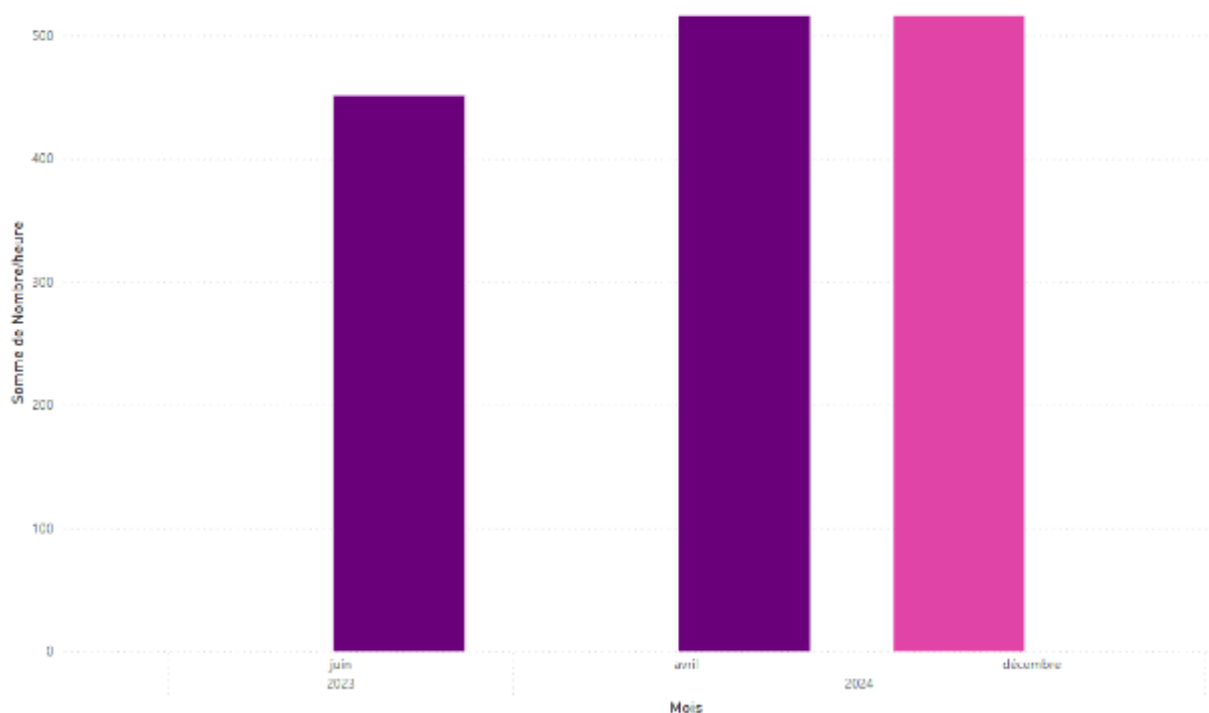
Tot slot is er in de Jef Lambeauxlaan opnieuw een verkeersniveau dat acceptabel wordt geacht.



Ducpétiauxlaan & Adolphe Demeurlaan

Rue du trafic ● Adolphe Demeur ● Ducpétiaux

↑ ↓ ↕ ↻



De analyse van het avondverkeer en de resultaten voor de Ducpétiauxlaan en de Adolphe Demeurlaan werden op vraag van het college toegevoegd vanaf de tweede test. Deze straten, waar het 's avonds nog steeds druk is, vertonen een vergelijkbaar patroon als 's ochtends. De Ducpétiauxlaan zag een lichte toename van het verkeer in de testperiode, hoewel dit resultaat gerelativeerd moet worden door de mogelijke impact van werkzaamheden in het onderzoeksgebied.



BRUSSEL MOBILITEIT
BRUXELLES MOBILITÉ

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

St Gilles Gillis

1 0 6 0

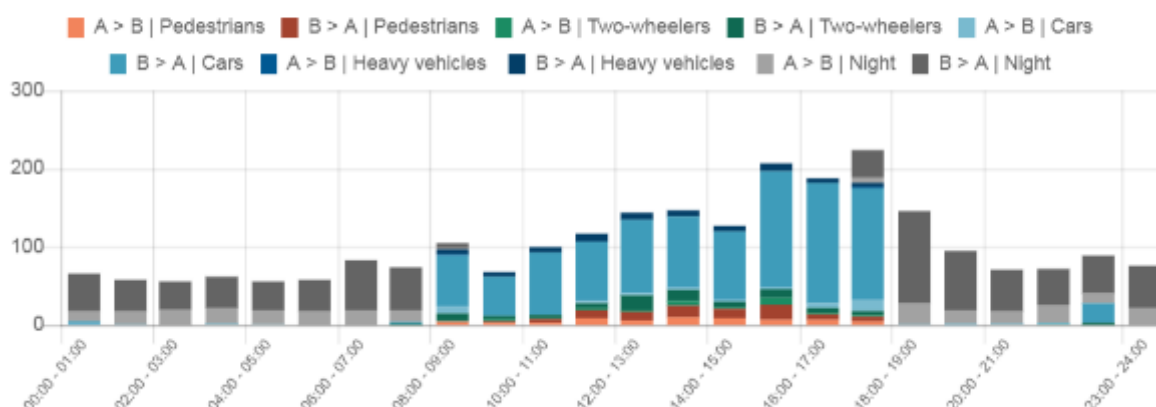


Telraam van 4 februari tot 12 februari 2025:

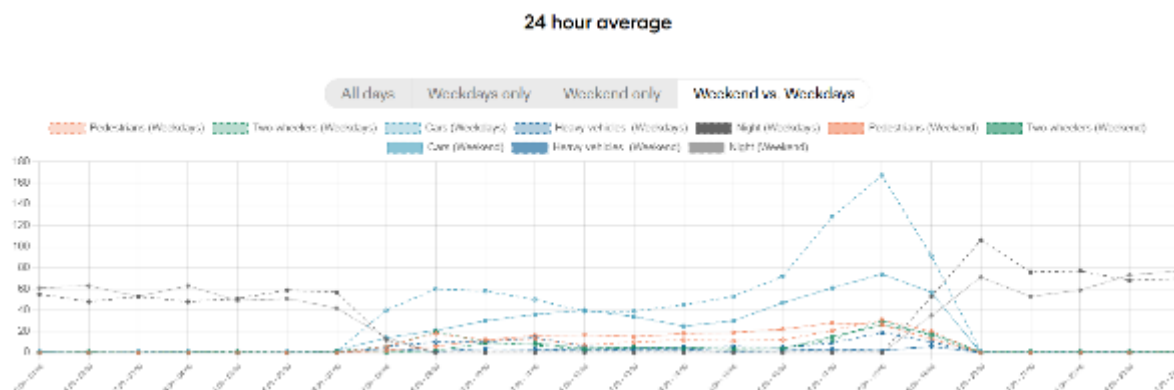


Vanaf 4 februari 2025 werd een Telraam geïnstalleerd op het deel van de Antoine Bréartstraat tussen Lombardijestraat en de Jef Lambeauxlaan:

24 hour average per direction



De resultaten tonen aan dat er tussen de Lombardijestraat en de Jef Lambeauxlaan 100 voertuigen per uur rijden 's ochtends en maximaal 155 voertuigen per uur 's avonds. Deze cijfers zijn gemiddelden over twee weken (weekenden niet meegerekend), wat verklaart waarom ze lager uitkomen dan onze voorspellingen. Dit resultaat toont aan dat het deel met eenrichtingsverkeer in de Antoine Bréartstraat momenteel bijdraagt aan de rust in de straat doordat er minder verkeer is.



Een analyse van het verkeer per uur toont aan dat dit deel van de Antoine Bréartstraat vooral gebruikt wordt voor verkeer dat 's avonds de stad verlaat, met een piek van 160 voertuigen per uur tussen 17.00 en 18.00 uur, in de richting van de Ring, Ukkel en Vorst. Doordat er wordt omgeschakeld naar eenrichtingsverkeer, kunnen we de verkeersdrukke op een aanvaardbaar niveau houden, onder de drempel van 200 PWE per uur. Uit een vergelijking met het weekend blijkt dat dit verkeer dat de stad verlaat, bij een eerste benadering, overeenkomt met 80 voertuigen per uur.

Prestatieanalyse van bus 54 & tram 81

Het prestatieanalyseverslag voor de test in de Antoine Bréartstraat, tussen 23 oktober 2023 en 23 april 2024, analyseert de veranderingen in de trajectduur voor bus 54 en tram 81 tijdens de testperiode.

Het kruispunt aan de Ducpétiauxlaan / de Waterloose Steenweg werd opnieuw ingedeeld in oktober 2023, met licht gewijzigde verkeerslichten en een afstandsbediening voor de MIVB-bussen. Dat is positief voor de buslijn 54 naar Troon, maar zorgt ervoor dat de resultaten voor en na de test niet vergeleken kunnen worden, omdat de verkeerslichten op hetzelfde moment werden gewijzigd als de verandering in de verkeersstroom in de Antoine Bréartstraat.

Sinds november 2023 is de trajectduur van **bus 54 naar Vorst Bervoets** over de hele dag licht gestegen, met een meer uitgesproken impact in de namiddagspits (+1min05 om 17.00 uur). De gemiddelde snelheid daalt op dit moment van de dag onder de 10 km/u. In de ochtendspits is de impact gematigder (+24 sec), maar de trend blijft negatief.

Daarentegen is de trajectduur **richting Trône** licht verminderd, met een gemiddelde daling van **20 seconden (-6%)** doorheen de dag. De verbetering was het duidelijkst te merken om 8 uur (-19 sec), wanneer de snelheid toenam tot **10,93 km/u**. 's Avonds wordt een heel kleine verslechtering van **5 seconden** waargenomen, zonder positief effect op de avondspits.



Bijkomende analyses

De toename van de trajectduur tussen **Ma Campagne en Jupiter in de richting van Vorst Bervoets** is ook zichtbaar tussen **Gevangenis en Albert**. In de tegenovergestelde richting, richting Trône is er weinig veranderd, behalve een **heel kleine verslechtering om 17.00 uur (+7 sec, +5%)**. Voor **tram 81 tussen Lombardije en Moris** werden er geen significante wijzigingen vastgesteld.

Conclusie

De test met tegengesteld eenrichtingsverkeer op de Antoine Bréartstraat, gespreid over twee testfasen, van oktober 2023 tot september 2024 en vervolgens van september 2024 tot nu, heeft het doorgaand verkeer aanzienlijk verminderd, terwijl de lokale impact aanvaardbaar bleef. De resultaten van de twee fasen lieten verschillende ontwikkelingen zien, maar over het algemeen werden de doelstellingen behaald met de volgende voordelen:

1) Belangrijke beperking van het doorgaand verkeer:

1. Tijdens de twee testfasen verminderde het eenrichtingsverkeer het doorgaand verkeer in de Antoine Bréartstraat aanzienlijk. Deze evolutie heeft ervoor gezorgd dat de circulatie verbeterde, vooral op het deel van de Lombardijestraat en de Jef Lambeauxlaan, waar de resultaten het duidelijkst waren tijdens de eerste fase, terwijl de tweede fase liet zien dat de daling aanhield zonder negatieve gevolgen voor het lokale verkeer.
2. Het resultaat is minder significant voor de 2e testfase, waarin het verkeer sterk toenam op het deel van de Antoine Bréartstraat waar opnieuw tweerichtingsverkeer werd toegestaan, en op de Jef Lambeauxlaan.

2) Geen significante verplaatsing van het verkeer:

Het onderzoek toonde aan het verkeer niet op een schadelijke manier verschoof naar aangrenzende straten, zoals de Jef Lambeauxlaan, de Ducpétiauxlaan en de Savoiestraat, tijdens de twee testfasen. Het effect van de werkzaamheden en het vakantieverkeer maakt het echter nog steeds moeilijk om een analyse zonder invloed van verkeersverschuivingen uit te voeren.

3) Versterking van de maas VoorpleinEN:

De herconfiguratie van het autoverkeer op de hoofdwegen in Sint-Gillis en Vorst heeft de maas VoorpleinEN versterkt en ruimte vrijgemaakt voor voetgangers en fietsers in de interbuurtenstraten. Daardoor kan de kwaliteit van de stedelijke omgeving verbeteren en tegelijkertijd het autoverkeer onder controle blijven, zonder dat de bewoners van aangrenzende straten benadeeld worden. Deze trend hield aan gedurende beide testfasen, hoewel de tweede fase tekenen liet zien dat gebruikers zich aanpasten aan de nieuwe omstandigheden.



Het onderzoek in de testfase van de Antoine Bréartstraat

Reikwijdte van de vragenlijst

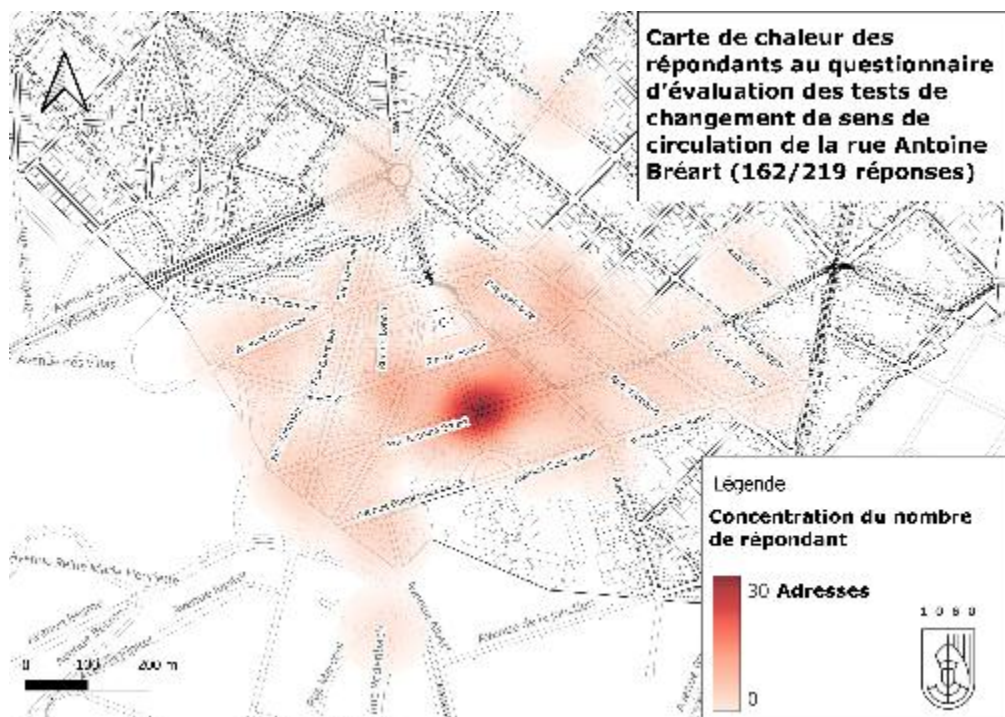
Het onderzoek vond plaats van 9 tot 26 december 2024 met een huis-aan-huis-blad. Er waren twee manieren om te antwoorden:

1. Via een QR-code of een weblink die rechtstreeks naar een online vragenlijst leidt.
2. Door naar de gemeente te gaan om de vragenlijst schriftelijk in te vullen.

In totaal werden er 7.000 huis-aan-huis-bladen verspreid in de brievenbussen in de volgende straten: Antoine Bréartstraat, Jef Lambeauxlaan, Savoiestraat, Arthur Diderichstraat, Lombardijestraat, Albaniëstraat, Adolphe Demeurlaan, Garibaldistraat, Loncinstraat, Kemmelberglaan, Villalaan, Alsebergsesteenweg (tussen Bareel en Albert), Waterlooose Steenweg (tussen Bareel en Ma Campagne), Ducpétiauxlaan, Antoine Delportheplein, Taminesstraat, Morisstraat en Eugène Verheggenstraat.

In totaal werden er 219 reacties ontvangen, wat neerkomt op een antwoordpercentage van 3,12%. Van deze antwoorden:

- Waren 4 reacties op papier.
- Waren 215 reacties online.



BRUSSEL MOBILITEIT
BRUXELLES MOBILITÉ

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

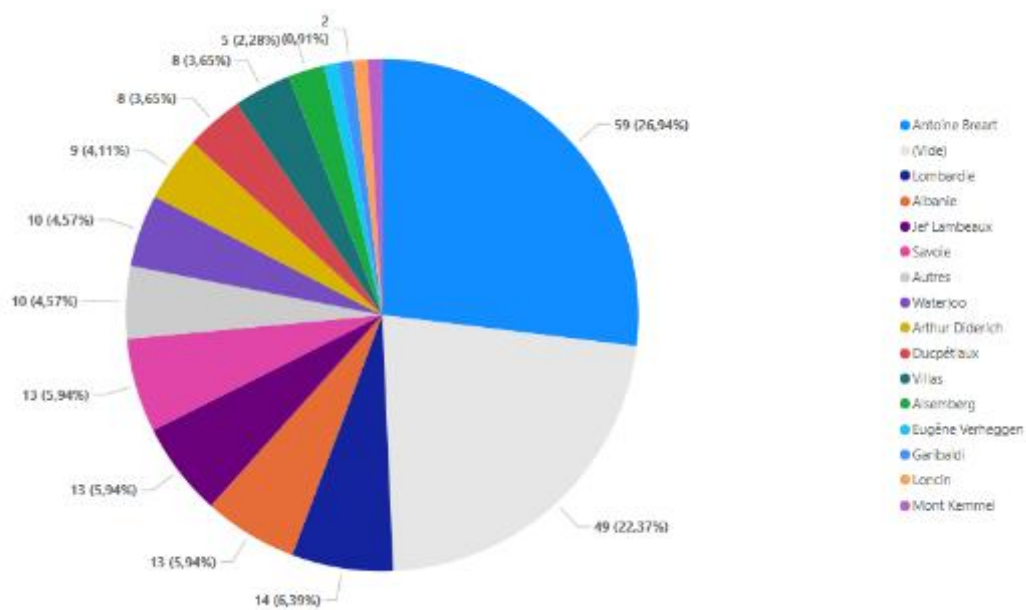
St Gilles Gillis

1 0 6 0





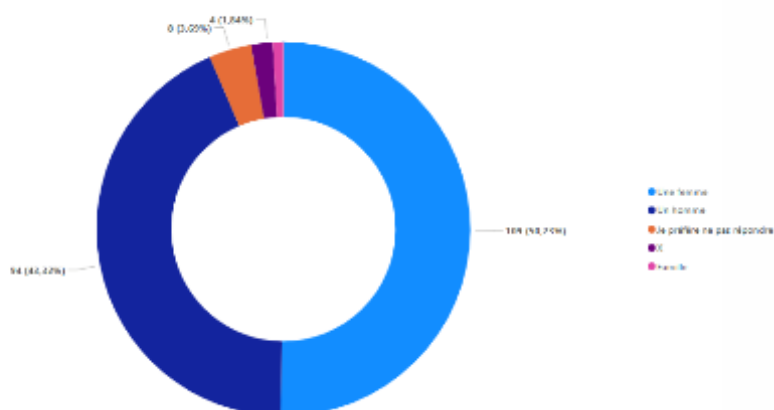
Adresses des participant.e.s



Van de 219 respondentent gaven er 170 een adres op, dat is ongeveer 78% van de deelnemers. Ongeveer 39% van de reacties kwam uit de volgende straten: Antoine Bréartstraat, Savoiestraat en Jef Lambeauxlaan.

Informatie over respondentent

Genre des participant.e.s



7% meer vrouwen dan mannen reageerden op de enquête, een klassieke tendens.



BRUSSEL MOBILITEIT
BRUXELLES MOBILITÉ

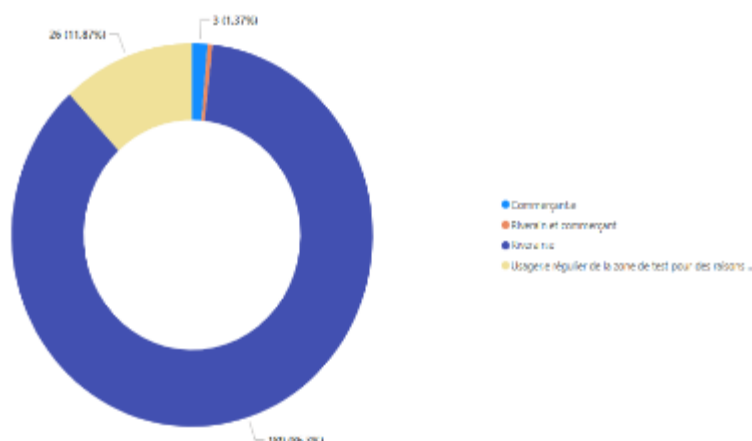
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL
SERVICE PUBLIC RÉGIONALE DE BRUXELLES

St Gilles Gillis

1 0 6 0

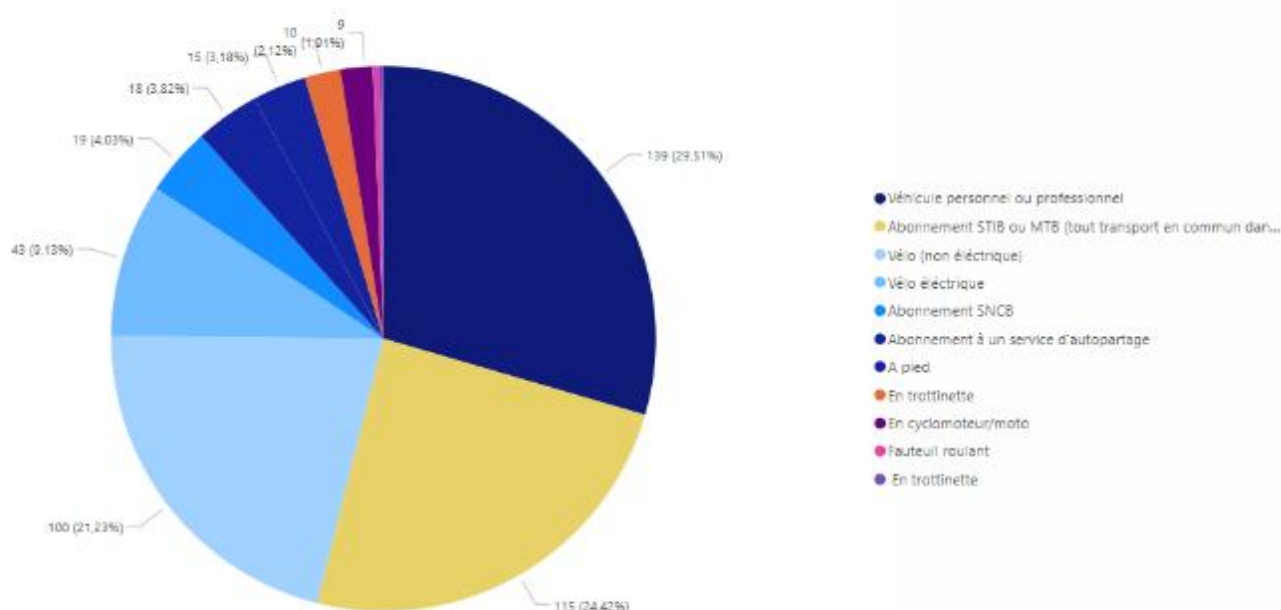


Types de participants



Een groot deel van de buurtbewoners (86%) reageerde, wat te verwachten was, door de reikwijdte van het onderzoek.

Parmi les moyens de transports suivants, lequel avez vous à votre disposition (plusieurs réponses possibles)



Van de 219 respondententen gaven 139 (63%) mensen aan dat ze een persoonlijke of bedrijfswagen hadden, wat meer dan het dubbele is van het typische percentage auto's per huishouden in Sint-Gillis: 29% volgens de gegevens van Statbel voor 2022. Dat betekent dat deze groep mogelijk oververtegenwoordigd is in deze vragenlijst.

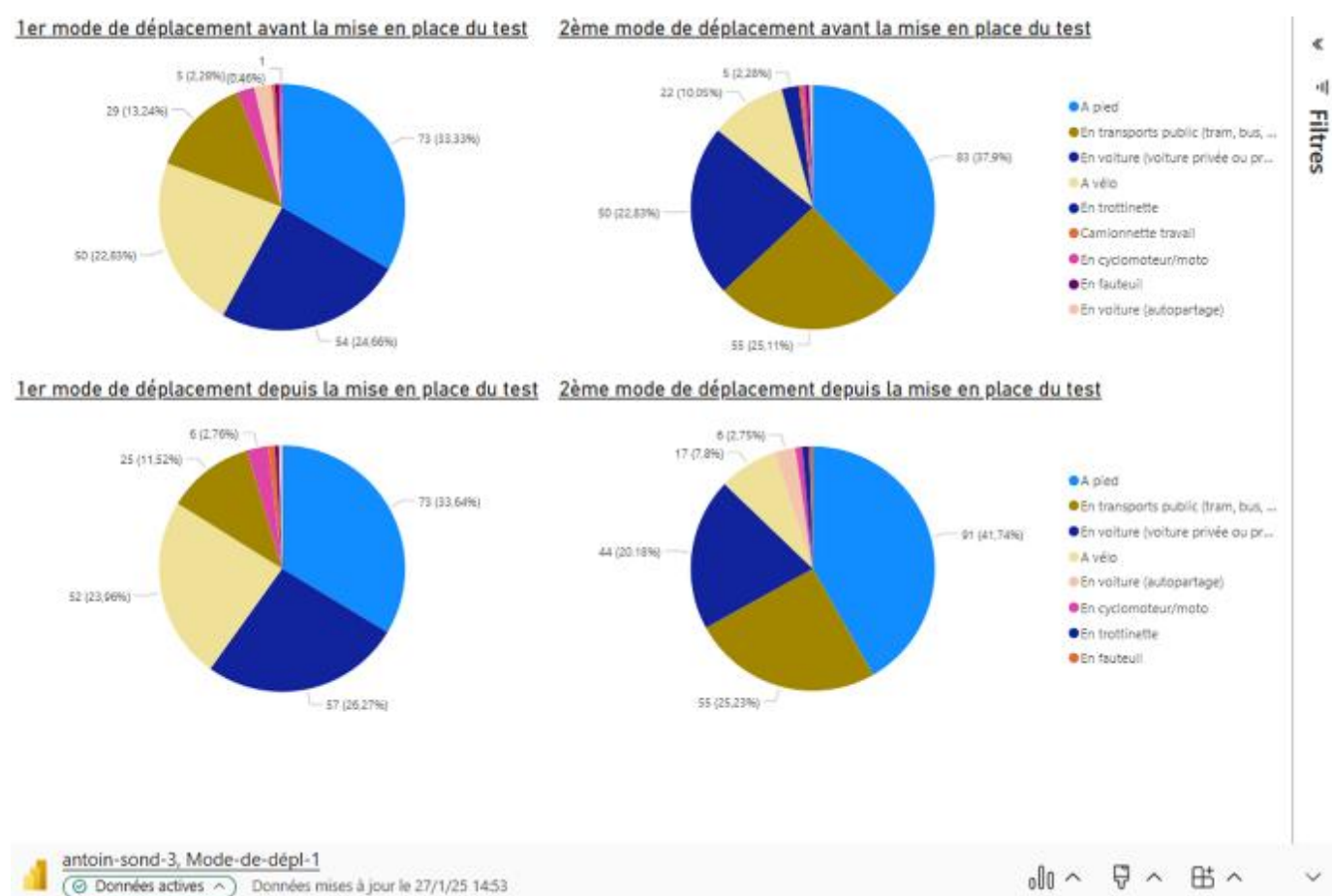
Volgens het OVG-onderzoek uit 2022 bezit 47% van de huishoudens in de statistische zone uit Sint-Gillis een (gewone of elektrische) fiets. In de enquête gaven 143 respondententen (65%) aan

een, al dan niet elektrische, fiets te hebben, wat erop wijst dat deze groep mogelijk iets oververtegenwoordigd is tegenover het gemiddelde voor Sint-Gillis.

Hou er rekening mee dat de vraag over te voet gaan verkeer werd begrepen, waarschijnlijk door een dubbelzinnige formulering. Dat heeft geleid tot een onderschatting van het aantal antwoorden 'te voet', wat niet lijkt te stroken met de realiteit van verplaatsingen.

Resultaten van de enquête

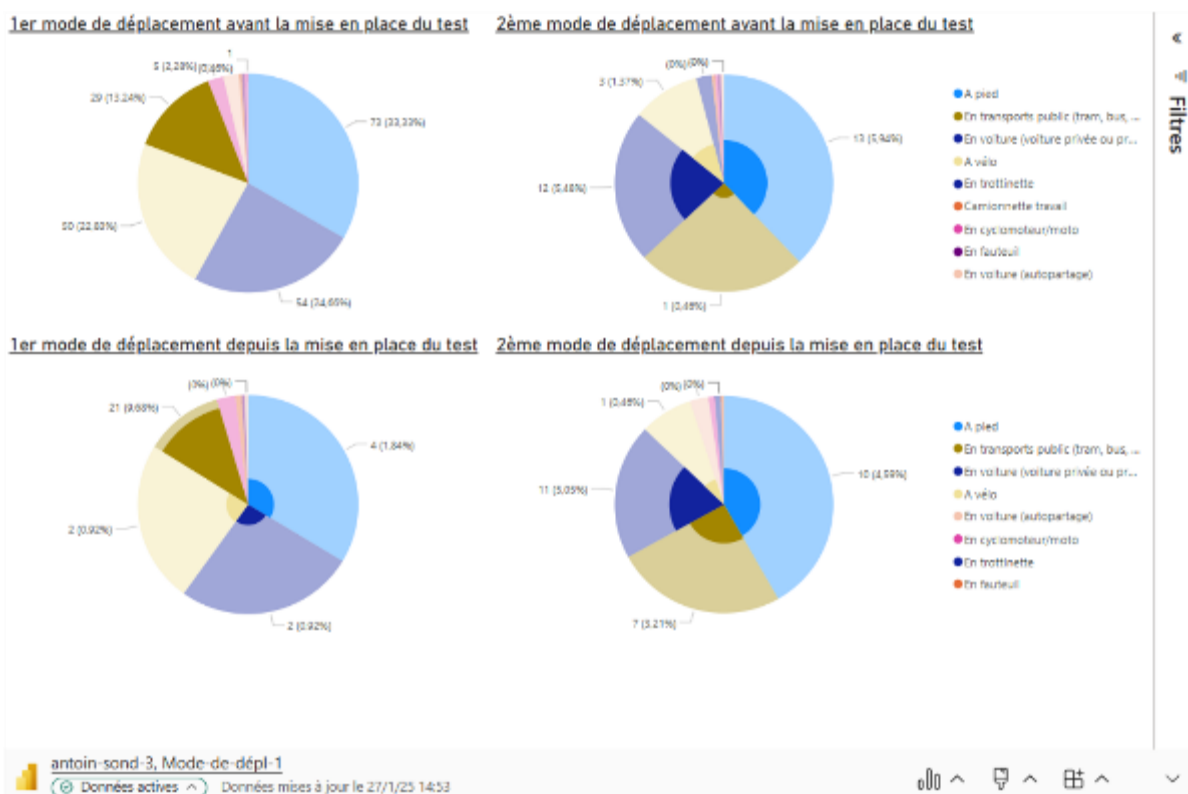
Evolutie van de verplaatsingswijzen



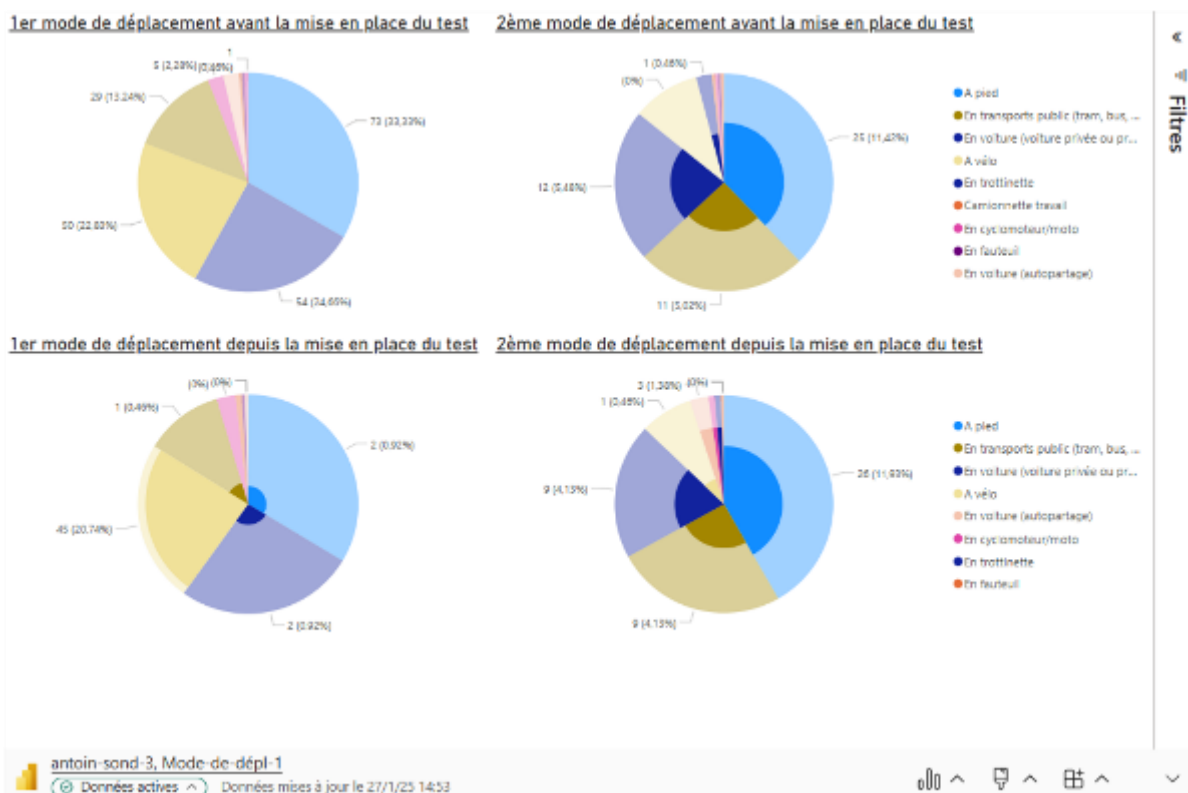
Er werd geen duidelijke of concrete tendens waargenomen over een significante verandering in de reisgewoonten van de respondenten voor en na de test. Dat suggereert dat, hoewel er veranderingen waren in de omgeving of mobiliteitsinfrastructuur, de veranderingen in het verplaatsingsgedrag van mensen in dit tijdsbestek marginaal blijven.

Toch is er een sterke trend naar het gebruik van het openbaar vervoer, wat de op één na populairste vervoerswijze blijkt te zijn na de auto of de fiets, wat aangeeft dat het openbaar vervoer een centrale rol speelt voor de bewoners in hun dagelijkse verplaatsingen.



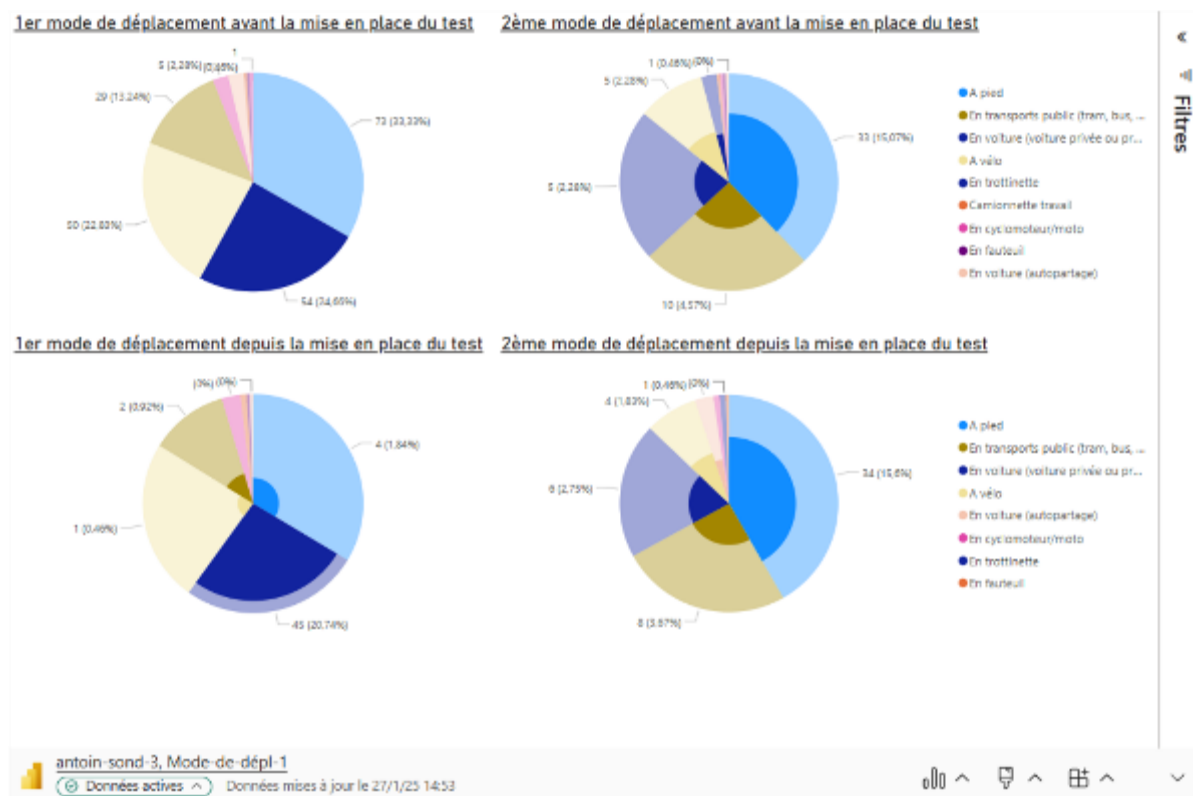


Respondenten die aangaven dat ze het liefst het openbaar vervoer gebruiken, verplaatsten zich meestal te voet of met de auto, wat suggereert dat deze mensen vaak de voorkeur geven aan een combinatie van openbaar vervoer voor langere reizen en andere vervoerswijzen zoals wandelen of de auto voor aanvullende of kortere reizen.



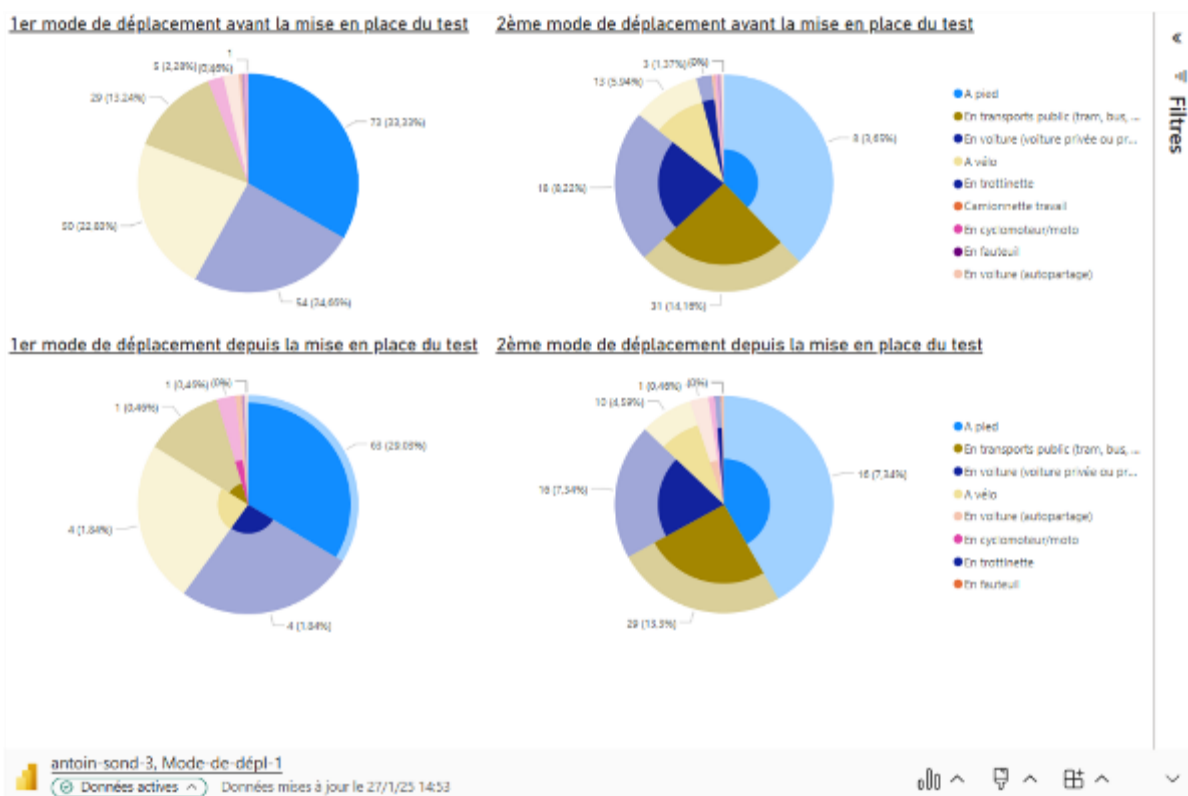


Aan de andere kant hebben degenen die aangeven dat ze liefst fietsen een meer gediversifieerd patroon voor hun andere verplaatsingen, waarbij ze onder andere wandelen, de auto nemen of het openbaar vervoer gebruiken. Met andere woorden, flexibeler mobiliteitsgedrag.



Respondenten die aangeven dat de auto hun belangrijkste vervoermiddel is, gaan meestal ook een stukje te voet, maar maken ook vaak gebruik van het openbaar vervoer of de fiets. Dat kan erop wijzen dat ze liefst met de wagen gaan, maar dat ze afhankelijk van de omstandigheden voor bepaalde trajecten ook kiezen voor duurzamere of praktischere vervoerswijzen.



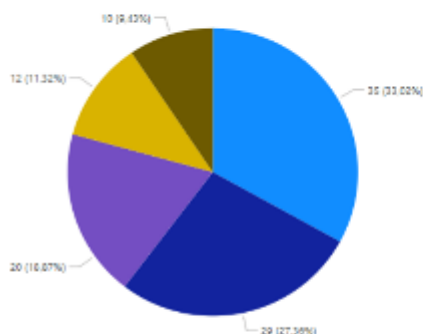


Ten slotte gebruiken buurtbewoners die het liefste wandelen vaak het openbaar vervoer voor hun andere trajecten, maar kiezen ze ongeveer even vaak voor de wagen of de fiets. Dat kan erop wijzen dat mensen verschillende vervoerswijzen gebruiken, waarbij mensen die liefst te voet gaan niet aarzelen om hun reizen aan te vullen met andere vervoerswijzen, afhankelijk van de behoeften en beperkingen.

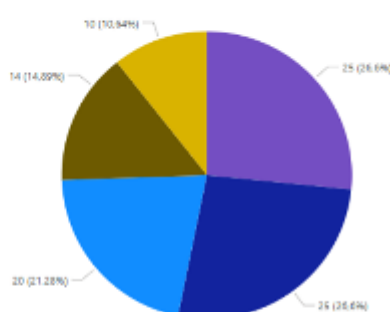
Perceptie van de luchtkwaliteit

Si vous habitez la rue Antoine Bréart, avez-vous constaté une augmentation de la qualité de l'air suite à la mise en place du test de changement de sens ?

☐ Antoine Bréart



Si vous habitez la rue Antoine Bréart, pendant la dernière période de test avez-vous constaté une augmentation de la qualité de l'air dans votre rue par rapport au 1er test de sens unique tête bêche ?



● Neutre
● Pas du tout d'accord
● Complètement d'accord
● Pas d'accord
● D'accord

antoin-sond-3, Antoine-Bréart-QA
Données actives Données mises à jour le 27/1/25 14:53

Als we alle respondenten van deze test bekijken, blijkt het dat de luchtkwaliteit bij de eerste test beter was dan bij de tweede test. De resultaten van de eerste test laten zien dat 44% positief antwoorden, tegenover 37% negatief en 19% neutraal. De tendens is dus over het algemeen positief, met de meerderheid van de mensen die de impact op de luchtkwaliteit positief vinden.

De tendens wordt echter licht omgekeerd in het tweede deel van de test waarbij de antwoorden negatiever waren (wanneer er terug tweerichtingsverkeer wordt ingevoerd in de Antoine Bréartstraat tussen de Jef Lambeauxlaan en de Arthur Diderichstraat en er eenrichtingsverkeer blijft in de Antoine Bréartstraat tussen de Jef Lambeauxlaan en de Lombardijestraat). Toen gaf slechts 32% van de respondenten een positief antwoord, 41% negatief en 27% neutraal. Deze verandering duidt op een afname van de waargenomen verbetering van de luchtkwaliteit tussen de twee testfasen, misschien door verschillende factoren zoals aanpassingen in de omgevingsomstandigheden of de perceptie van de deelnemers na verloop van tijd.



BRUSSEL MOBILITEIT
BRUXELLES MOBILITÉ

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

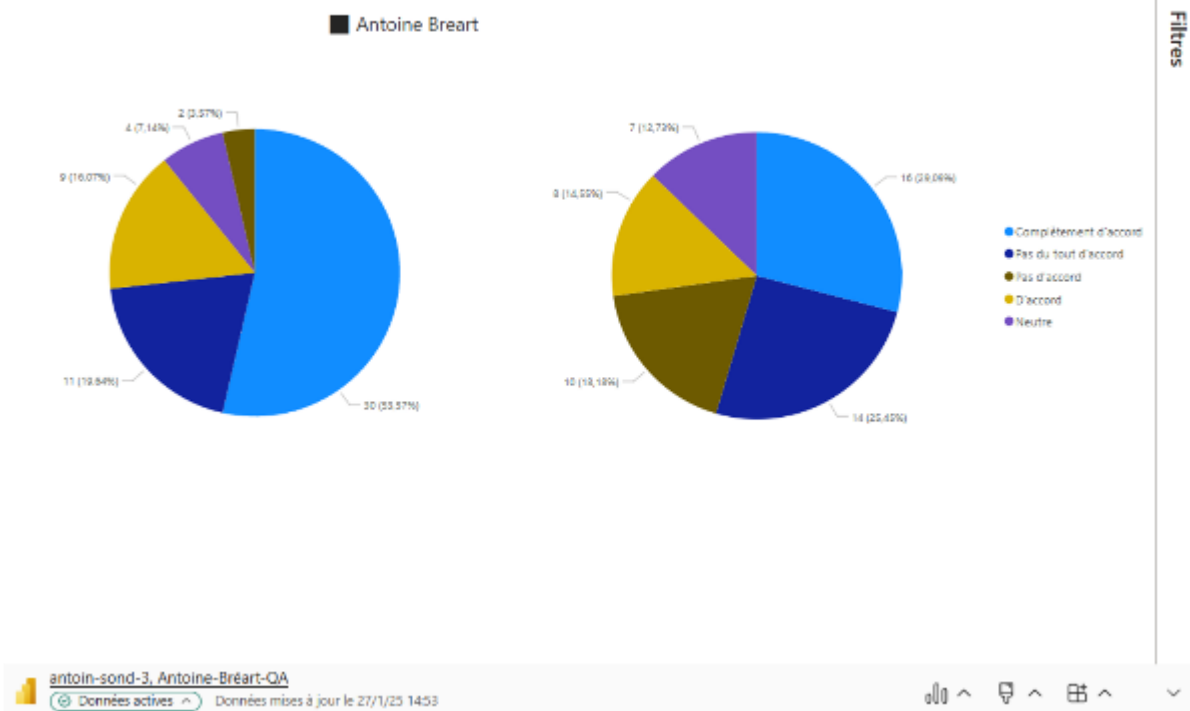
St Gilles Gillis

1 0 6 0



Si vous habitez la rue Antoine Bréart, avez-vous constaté une augmentation de la qualité de l'air suite à la mise en place du test de changement de sens ?

Si vous habitez la rue Antoine Bréart, pendant la dernière période de test avez-vous constaté une augmentation de la qualité de l'air dans votre rue par rapport au 1er test de sens unique tête bêche ?

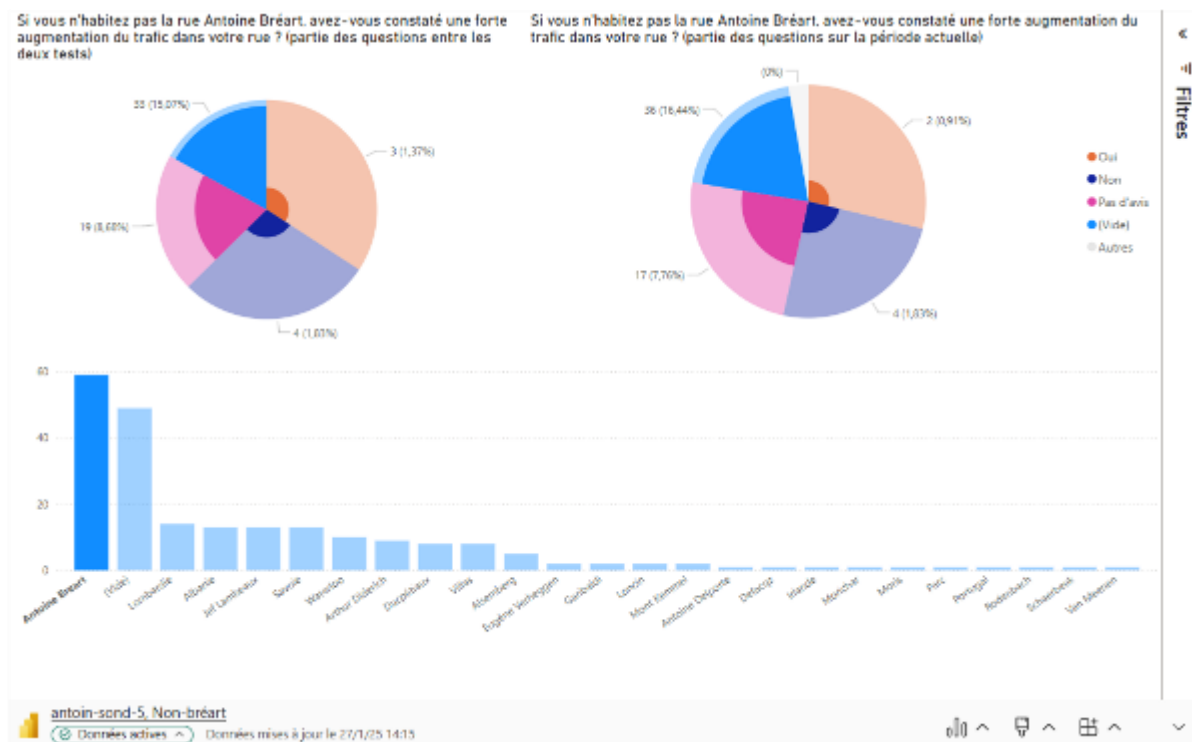


Als we ons concentreren op de respondenten die aangeven dat ze in de Antoine Bréartstraat wonen, tonen de resultaten een nog duidelijkere perceptie in het voordeel van de eerste test. In feite vond 70% van de inwoners van de Antoine Bréartstraat dat de eerste test de luchtkwaliteit aanzienlijk had verbeterd, terwijl 23% negatief was en 7% neutraal. Deze resultaten wijzen erop dat deze specifieke groep de maatregelen positief beoordeelt.

Voor het tweede deel van de test waren de resultaten voor de bewoners van de Antoine Bréartstraat iets minder positief, maar nog steeds gunstig. 44% van de respondenten vond het effect op de luchtkwaliteit positief, terwijl 43% het een negatief effect vond en 13% neutraal. Hoewel de tendens minder uitgesproken is dan aan het begin, blijft de algemene perceptie positief, wat kan wijzen op een gemengde appreciatie van de aanpassingen of veranderingen die tijdens deze tweede fase werden doorgevoerd.

Evolutie van de perceptie van het verkeer

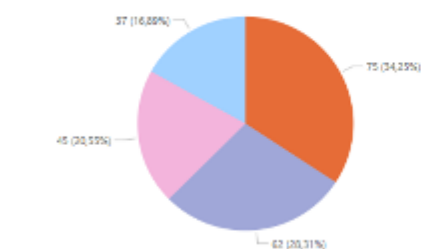
Eerste bevinding: Antwoorden van de inwoners van de Antoine Bréartstraat



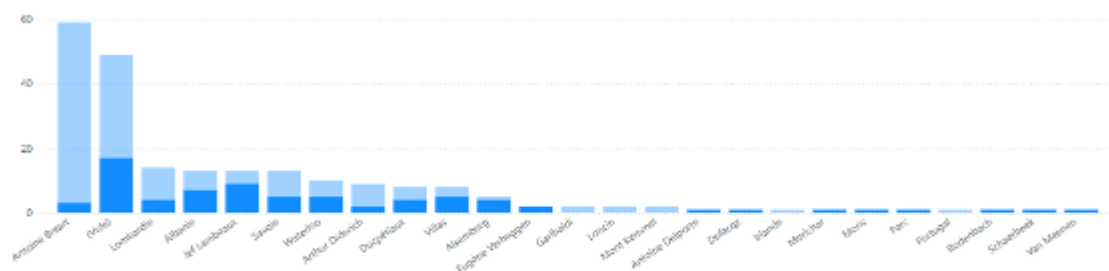
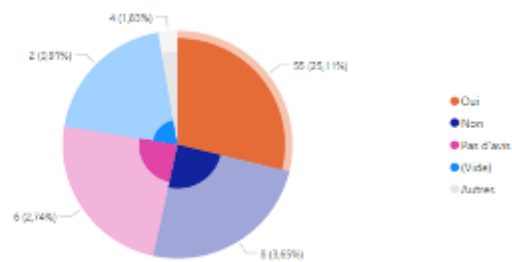
De inwoners van de Antoine Bréartstraat hebben deze vraag over het algemeen goed beantwoord, want op 7 antwoorden na waren 52 antwoorden 'blanco' of 'geen mening'. Dat geeft aan dat de overgrote meerderheid van de inwoners van de Antoine Bréartstraat een duidelijk antwoord gaf en de vragenlijst correct invulde.

Afname van 'ja'-antwoorden tussen de twee testfasen

Si vous n'habitez pas la rue Antoine Bréart, avez-vous constaté une forte augmentation du trafic dans votre rue ? (partie des questions entre les deux tests)



Si vous n'habitez pas la rue Antoine Bréart, avez-vous constaté une forte augmentation du trafic dans votre rue ? (partie des questions sur la période actuelle)



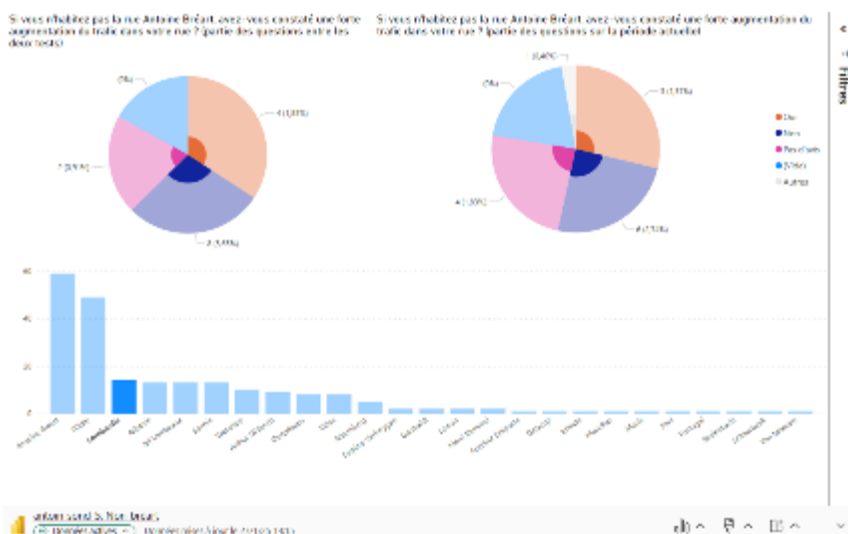
antoine-sond-5, Non-bréart
Données actives
Données mises à jour le 27/1/25 14:15

Op de vraag 'Heeft u gemerkt dat er minder verkeer is?' was er een significante daling in het aantal positieve antwoorden ('ja') tussen de twee testfasen, van 75 naar 63. Maar van de 75 mensen die 'ja' antwoordden op de eerste test, antwoordden 55 mensen ook 'ja' in de tweede fase. Hieruit blijkt dat, hoewel de steun in de tweede fase afnam, een meerderheid van degenen die aanvankelijk positief reageerden hun positieve mening behield.

Antwoorden per locatie

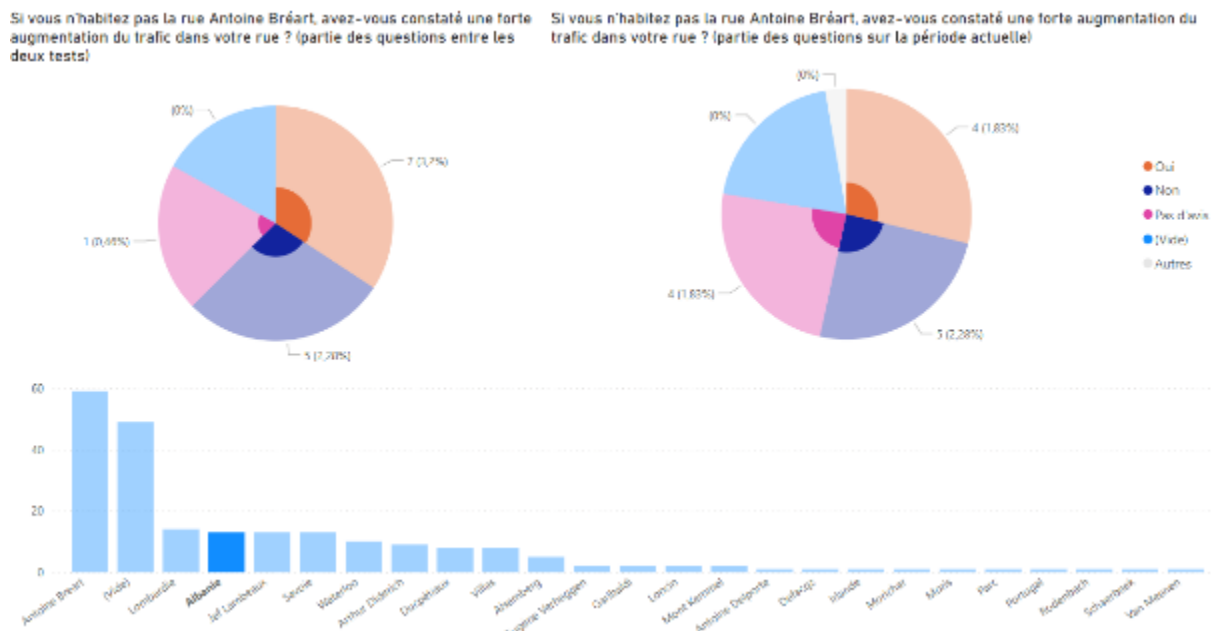
Hou er rekening mee dat het lage aantal respondenten per straat het moeilijk maakt om de verkregen antwoorden te veralgemenen!

- Lombardijestraat 14 antwoorden:



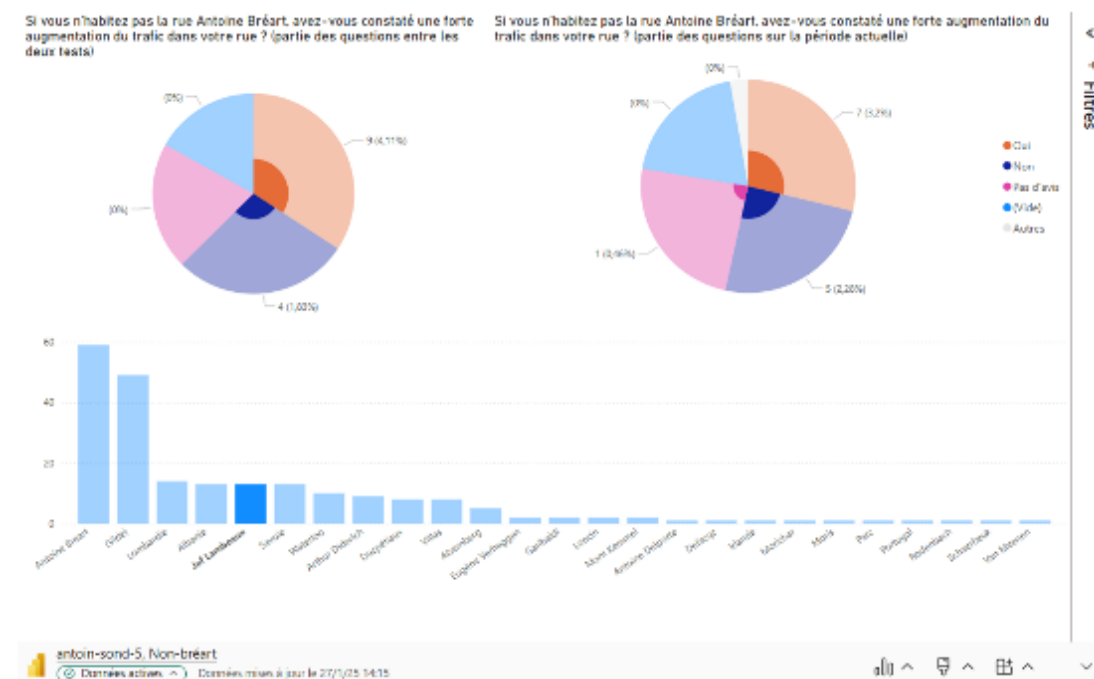
De antwoorden namen niet toe, wat suggereert dat de bewoners van deze straat geen opmerkelijke veranderingen hebben waargenomen of anders hebben gereageerd tussen de twee fasen van de test.

- Albaniëstraat 13 antwoorden:



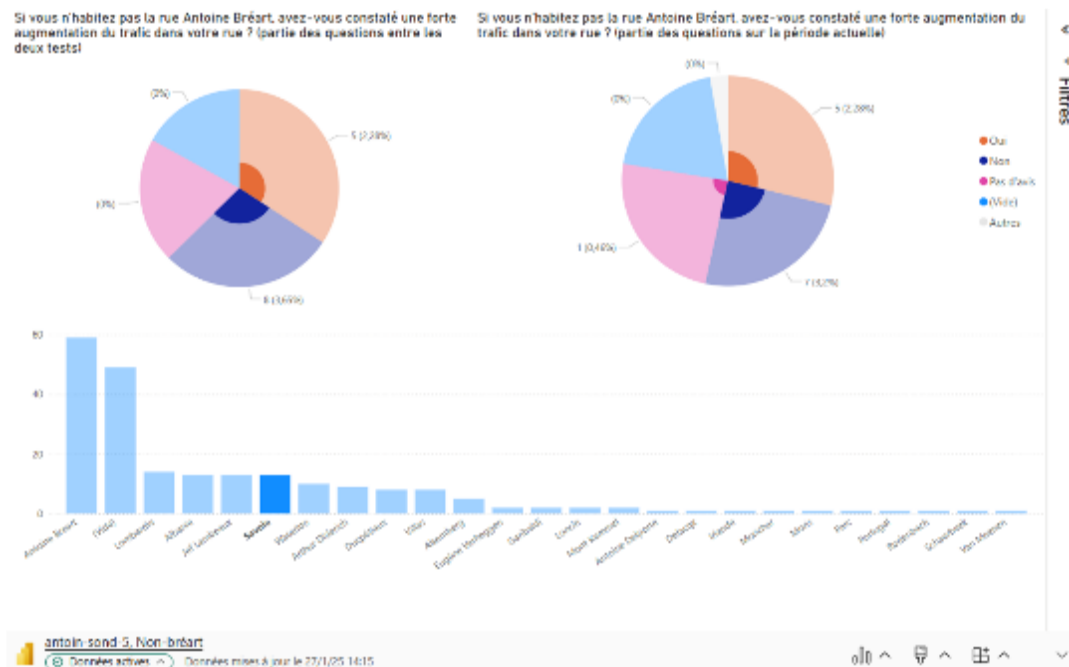
De antwoorden bleven erg vergelijkbaar, met een lichte stijging na de eerste test, maar deze tendens zette zich niet voort in de tweede fase.

- Jef Lambeauxlaan 13 antwoorden:



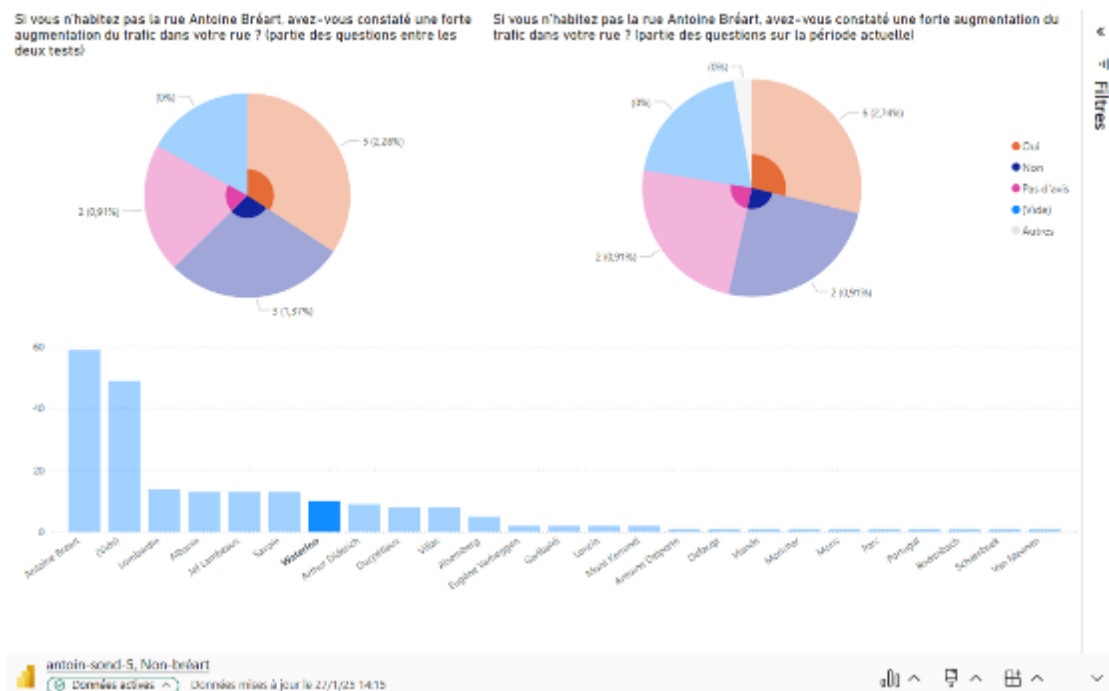
Een toename van positieve antwoorden voor beide tests, wat aangeeft dat bewoners in dit gebied een voortdurende verbetering van de luchtkwaliteit of andere factoren met betrekking tot de test waarnemen.

- **Savoiestraat 13 antwoorden:**



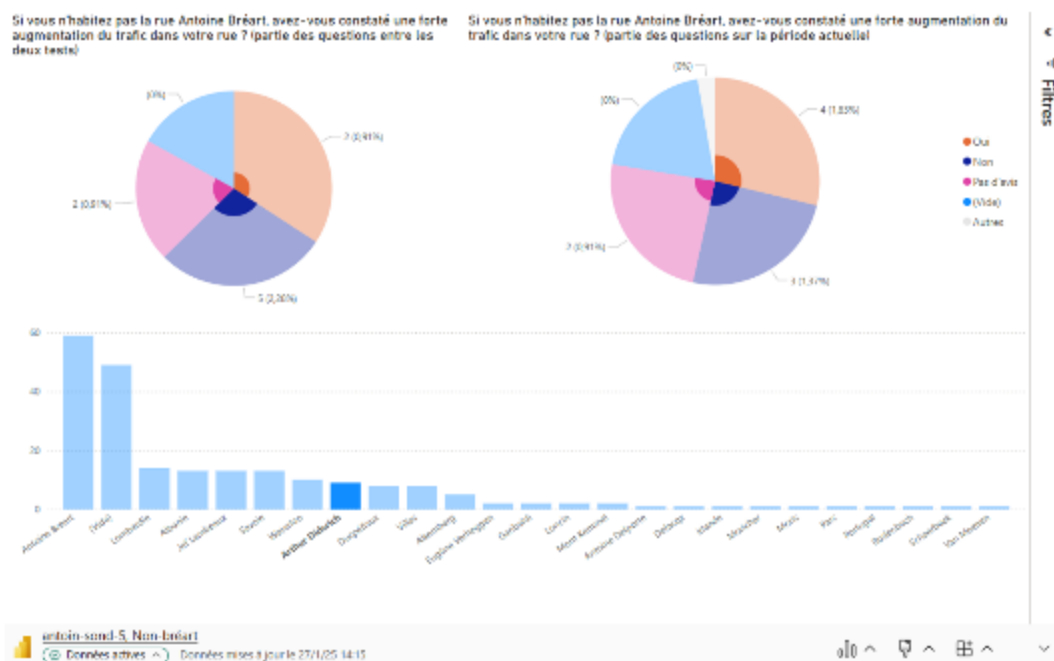
Geen variatie in antwoorden, wat zou kunnen duiden op een stabiele of onveranderde perceptie van de maatregelen tijdens de test.

- **Waterloose Steenweg 10 antwoorden:**



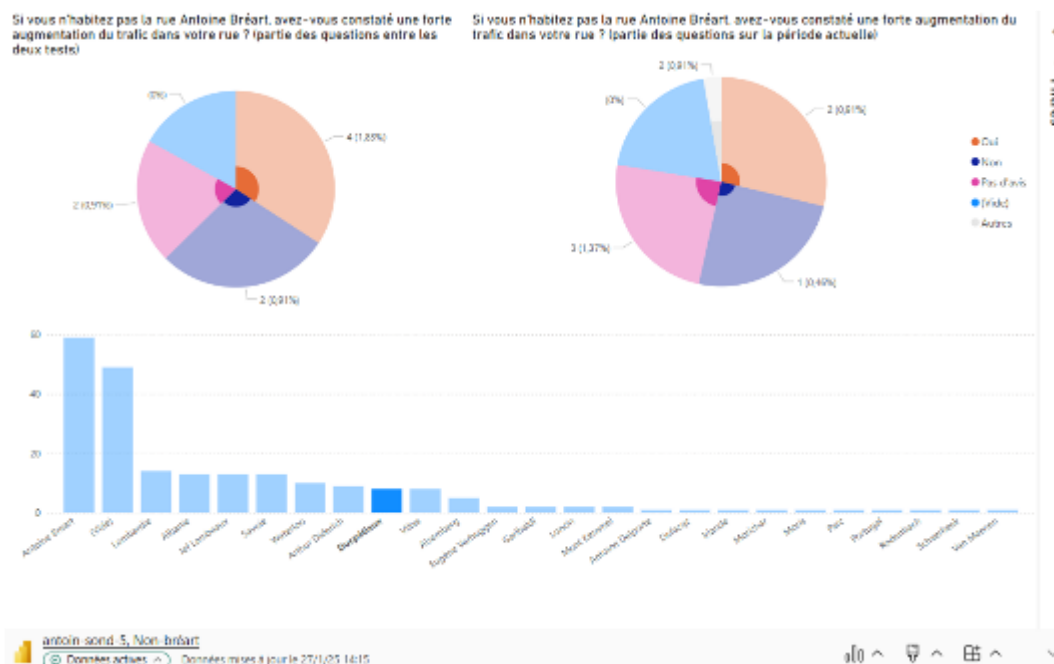
Geen significante variatie in antwoorden, wat zou kunnen duiden op een stabiele of onveranderde perceptie van de maatregelen tijdens de test.

- Arthur Diderichstraat 9 antwoorden:



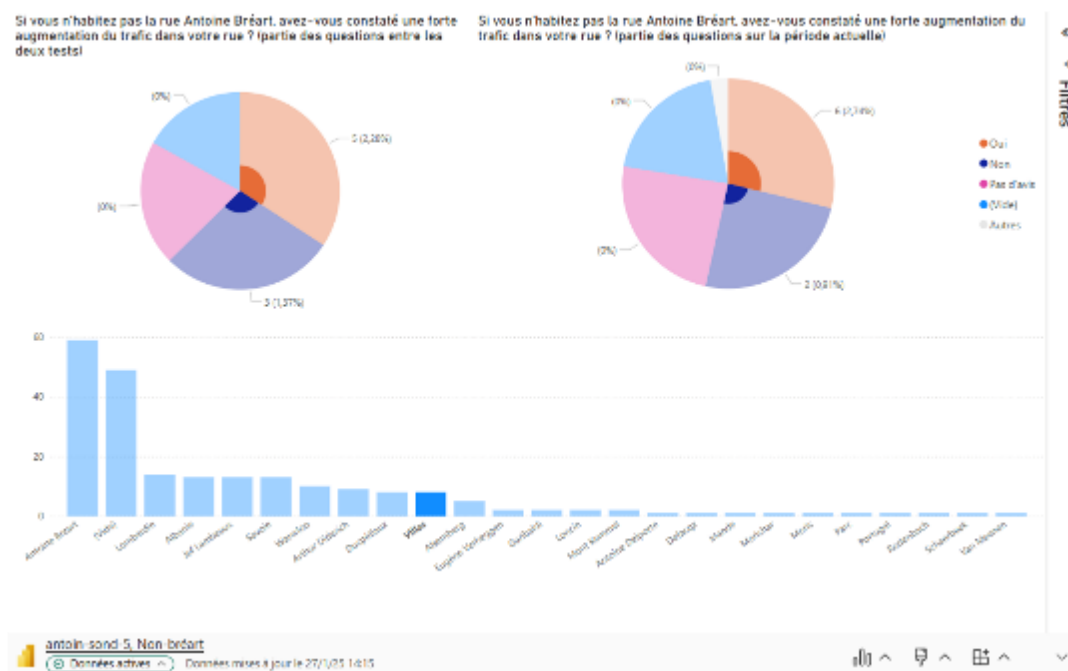
De bewoners hebben het gevoel dat de eerste test minder impact had, misschien door externe factoren of de perceptie van de test.

Ducpétiauxlaan 8 antwoorden:



De bewoners antwoordden dat ze een toename van het verkeer voelden, wat zou kunnen betekenen dat ze meer verkeer hadden waargenomen, hoewel dat geen doelstelling was van de test.

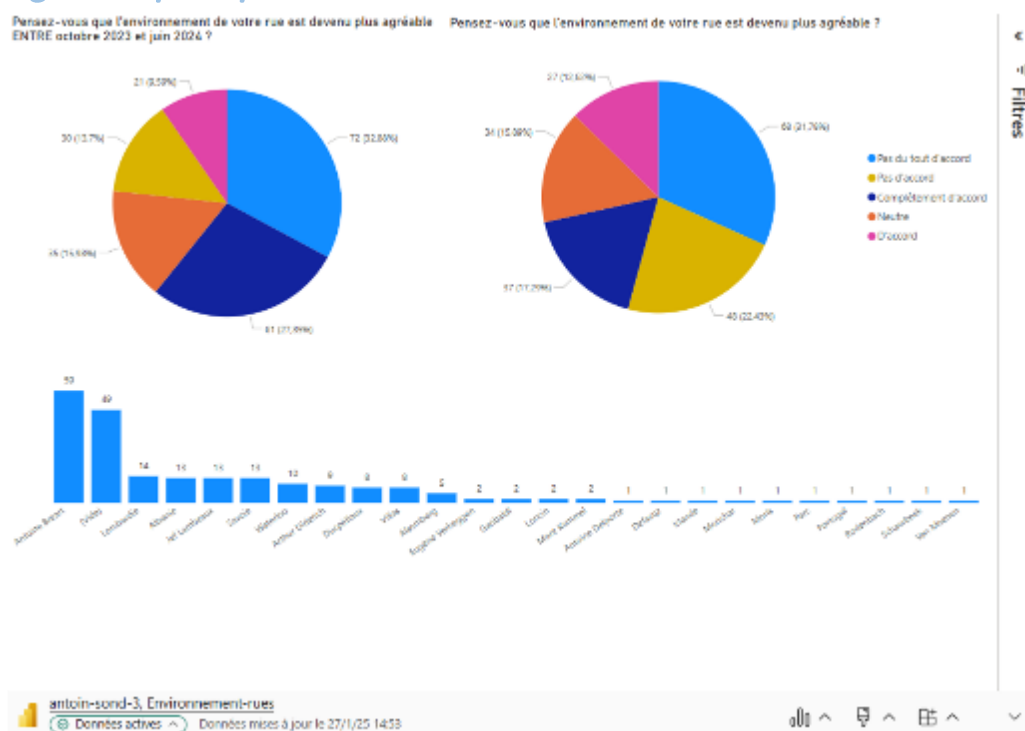
- **Villalaan 8 antwoorden:**



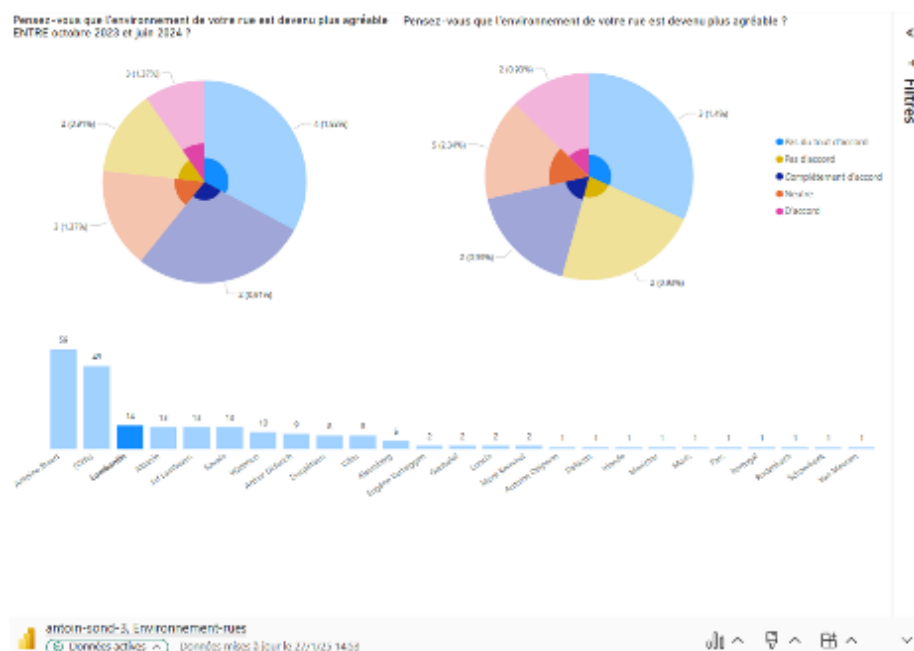
De bewoners van deze straat ervaren ook een toename van het verkeer, wat hun perceptie van de effecten van de test en de impact ervan op hun onmiddellijke omgeving zou kunnen beïnvloeden.

Perceptie van de omgevingskwaliteit

Algemene perceptie van de tests

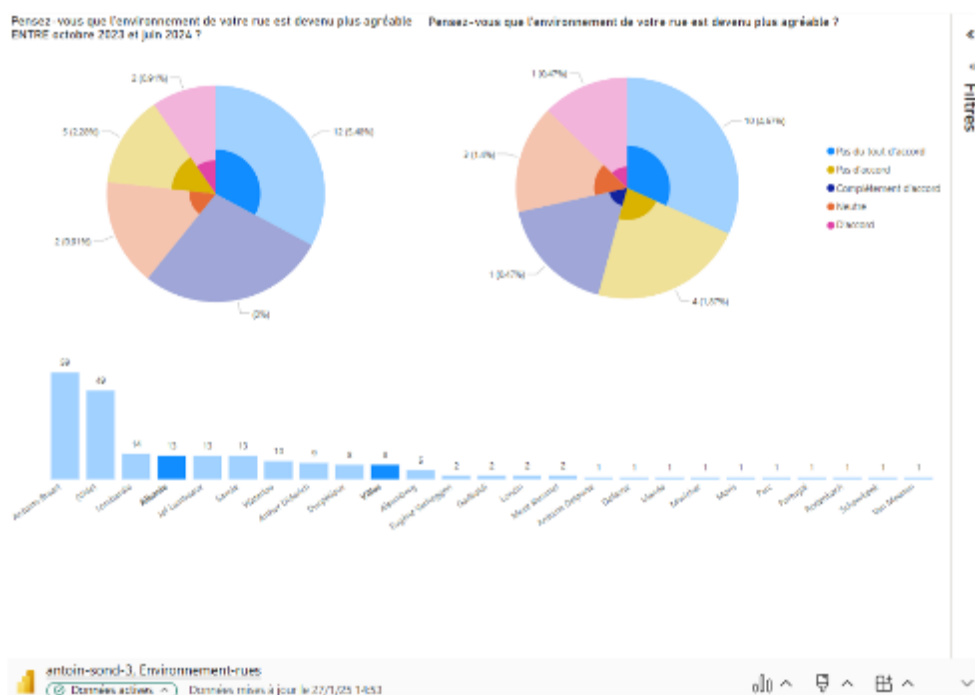


Alle antwoorden laten zien dat de eerste test over het algemeen beter werd ervaren dan de tweede wat betreft het verbeteren van de omgeving. In de eerste fase beoordeelde 37% van de respondenten de test als positief, 47% negatief en 16% neutraal. De tendens werd versterkt in de tweede fase, waarbij slechts 30% van de deelnemers een positieve perceptie had, terwijl de negatieve antwoorden stegen tot 54%, en de neutrale antwoorden hetzelfde bleven met 16%. De perceptie van de tests verslechterde tussen de eerste en tweede fase.



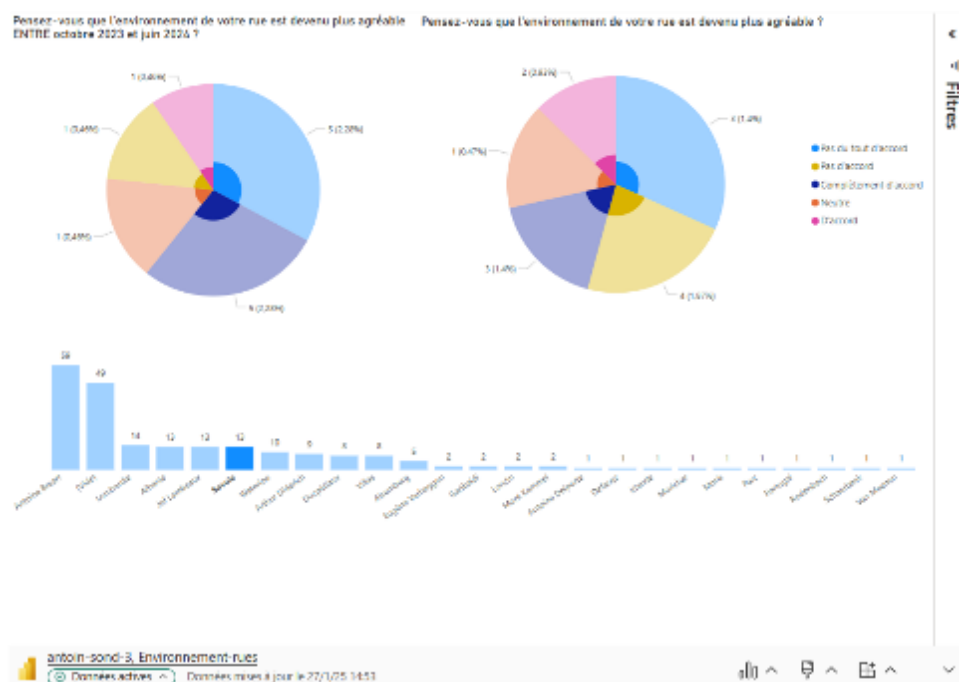
Er komt geen duidelijke tendens naar voren, wat wijst op een gemengde perceptie of een impact die door de bewoners als verwaarloosbaar wordt ervaren.

- **Albaniëstraat en Villalaan (identieke resultaten):** respectievelijk 13 en 8 reacties

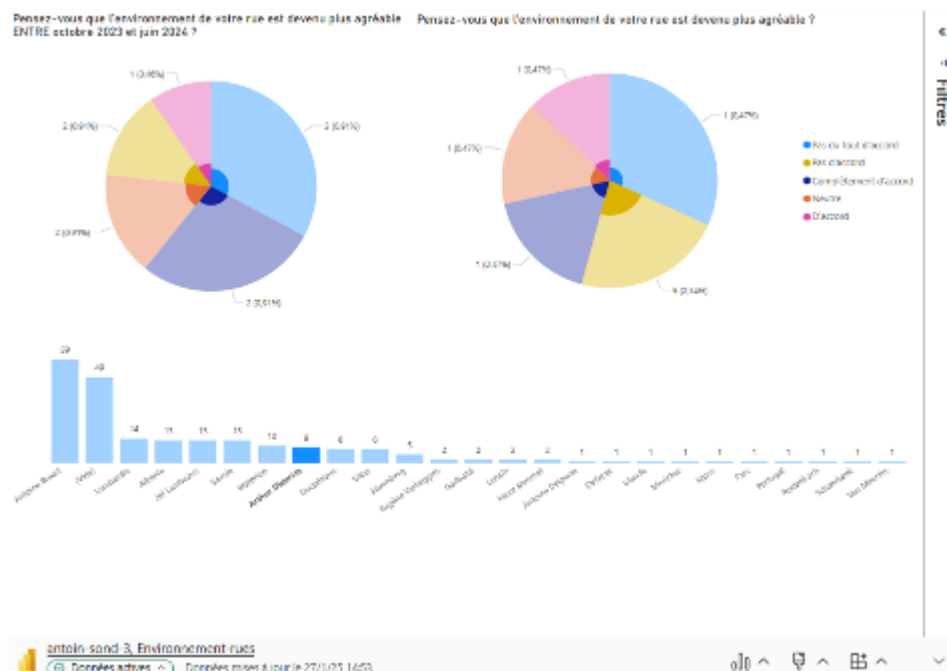


Een sterke tendens naar negatieve meningen, wat een sterkere afwijzing van de effecten van de tests weerspiegelt. Deze negatieve perceptie kan verband houden met een toename van verkeer, overlast of een verandering die als weinig nuttig wordt beschouwd.

- **Waterloose Steenweg: 10 antwoorden**

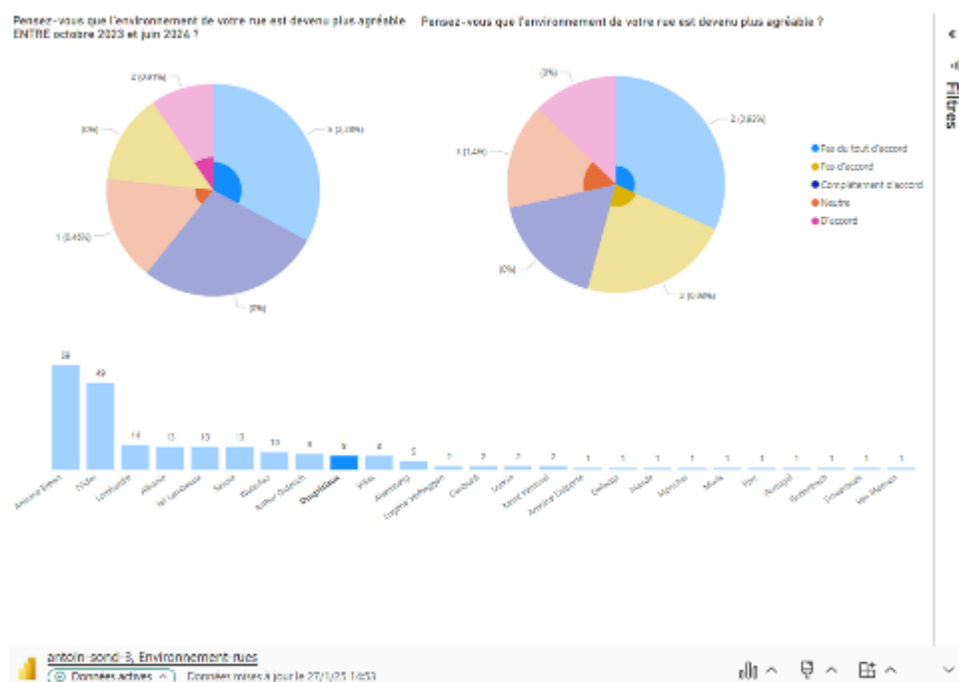


- De meeste mensen vonden de tests negatief en wezen op een negatieve invloed op de omgeving of het verkeer.
- **Arthur Diderichstraat 9 antwoorden:**



De tweede fase van de test werd negatiever beoordeeld, wat aangeeft dat de veranderingen die toen werden doorgevoerd minder aanvaard werden.

- **Ducpétiauxlaan 8 antwoorden:**



In tegenstelling tot de Arthur Diderichstraat waren de negatieve meningen meer uitgesproken in de eerste fase van de test, wat erop wijst dat de maatregelen die vanaf het begin zijn genomen de bewoners niet hebben overtuigd.



STATUS VAN DE CIRCULATIE VÓÓR DE TEST, BIJ DE 1e TEST (TUSSEN) & BIJ DE 2e TEST (HUIDIG)

Voordat we de gedetailleerde resultaten van de enquête analyseren, moeten we een belangrijke opmerking maken om de waargenomen dynamiek van de meningen beter te begrijpen.

Een belangrijke bevinding: drie groepen individuen met verschillende percepties

Uit de analyse van de antwoorden blijkt dat er drie grote groepen respondenten zijn, van wie de perceptie van de tests sterk verschilt afhankelijk van hun belangrijkste vervoerswijze.

1. De groep voetgangers en gebruikers van het openbaar vervoer (47%): een genuanceerdere mening

Deze groep, die het meest vertegenwoordigd is onder de respondenten, heeft een meer evenwichtige en gelijklopende perceptie van de tests. Hun antwoorden tonen aan dat ze bezorgd zijn over het autogebruik en relatief tevreden waren met de vorige situatie:

- Sommigen benadrukten de **problemen in verband met auto's** (te veel, te snel, gebrek aan ruimte voor actieve vervoerswijzen).
- Anderen vonden dat **de situatie vóór de tests geen bijzondere problemen opleverde**, wat de grotere neutraliteit in hun antwoorden verklaart.

Deze groep lijkt dus **minder gepolariseerd**, met genuanceerdere meningen over de effecten van de tests.

2. De groep autogebruikers (21%): een negatievere perceptie van de tests

Deze groep omvat mensen die voornamelijk de auto gebruiken voor hun verplaatsingen. Het merendeel van hun antwoorden was negatief over de tests, waarbij ze een aantal argumenten steeds naar voren brachten:

- **Toenemende complexiteit van het verkeer**, waardoor reizen langer duren of minder vlot verlopen.
- De perceptie dat **de vorige situatie geen probleem vormde**, vooral op het vlak van rust en veiligheid.
- Een **grote bezorgdheid over parkeren**, hebben het gevoel dat er een gebrek aan parkeerplaatsen is of meer moeilijkheden zijn bij het parkeren.

3. De groep fietsers (28,5%): meer steun voor tests

Deze groep bestaat uit mensen die voornamelijk de fiets nemen. Hun perceptie van de tests is over het algemeen positiever, met zorgen over de aanwezigheid en het gedrag van de auto's:

- **Kritiek op het buitensporige aantal voertuigen in her verkeer**, wat wordt gezien als een belemmering voor fietsen.
- Een **gevoel van onveiligheid door de buitensporige snelheid** van bepaalde automobilisten.



- Een meer uitgesproken mening, waarbij sommige respondenten **fietsen in de huidige omstandigheden niet prettig vinden**, wat een verzoek om meer geschikte fietsvoorzieningen zou kunnen rechtvaardigen.

Een belangrijk punt: het combineren van vervoerswijzen

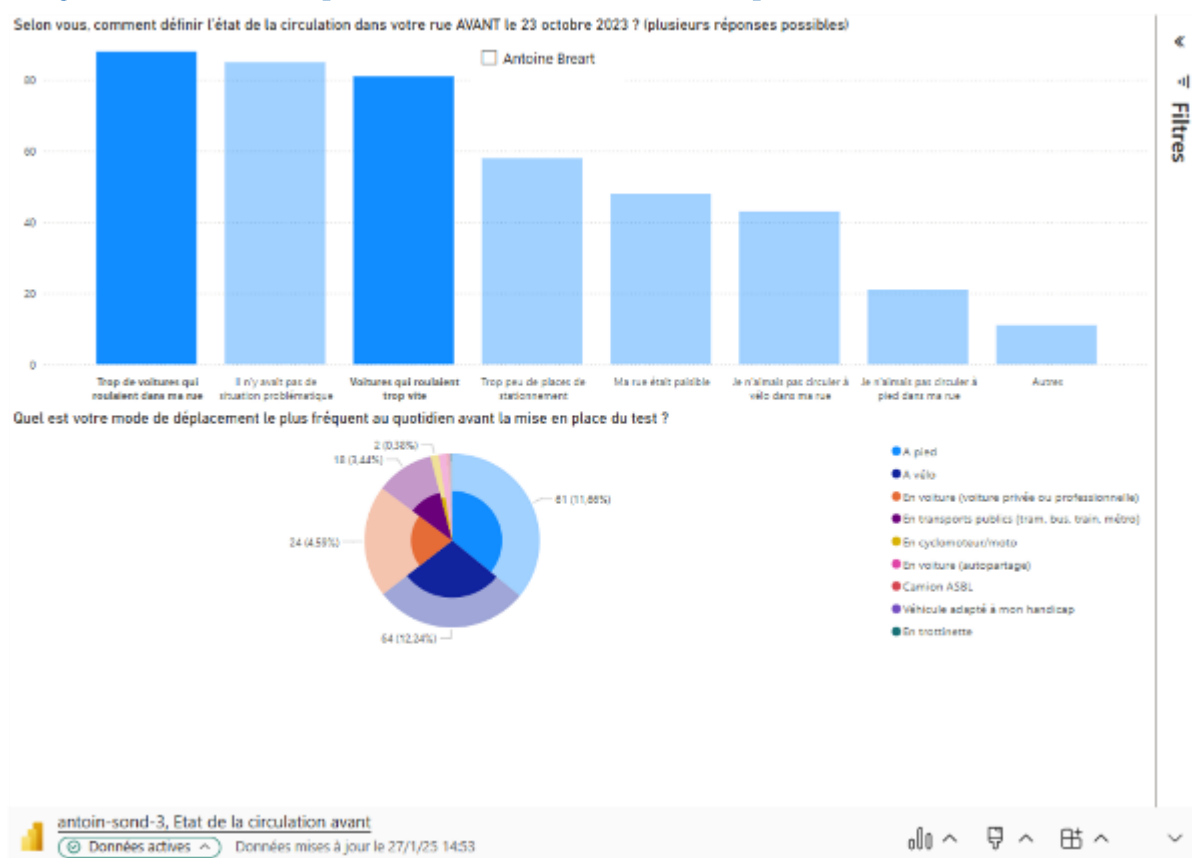
Deze drie groepen hebben verschillende verwachtingen en zorgen, wat het moeilijker maakt om de tests te evalueren. Terwijl autogebruikers terughoudend zijn over de veranderingen, lijken fietsers meer voorstander te zijn van de geteste maatregelen, terwijl voetgangers en gebruikers van het openbaar vervoer een tussenpositie innemen.

Dit onderscheid is essentieel voor het interpreteren van de resultaten en het overwegen van aanpassingen die tegemoet komen aan de behoeften van de verschillende gebruikers van de openbare ruimte.

Circulatieomstandigheden VOOR

Uit een analyse van de ontvangen opmerkingen komen terugkerende zorgen naar voren, afhankelijk van de gebruikersgroep en locatie. Er komen drie hoofdthema's naar voren die laten zien dat groepen andere verwachtingen hebben, die afhangen van hun meestgebruikte vervoerswijze.

Een groot deel van de respondenten vindt het autoverkeer problematisch.

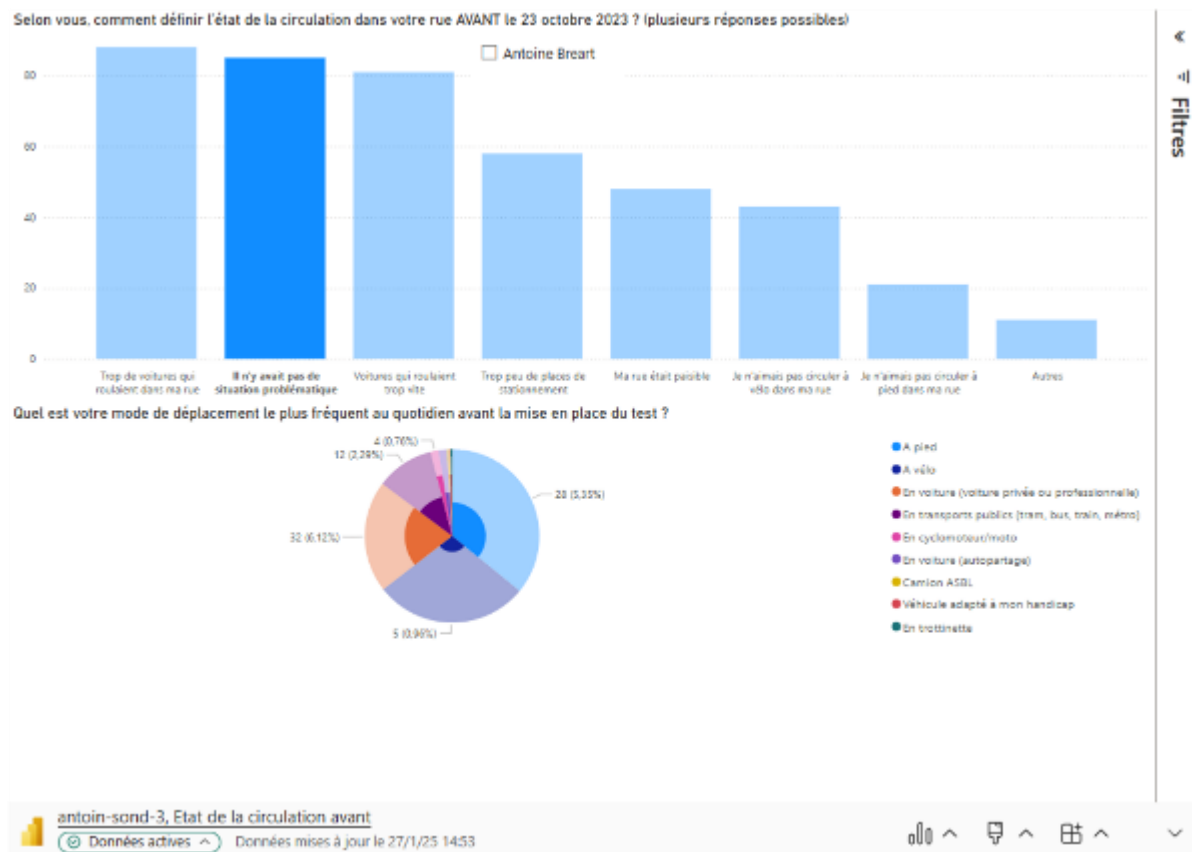


De twee meest genoemde opmerkingen gingen over overmatig autoverkeer (88) en overmatige snelheid (85). Dit probleem wordt vooral vermeld in groep 2 (fietsers, 40%) en groep 3



(voetgangers en gebruikers van het openbaar vervoer, 45%). Zij vinden het verkeer te druk en te snel, wat onderstreept waarom ze rustiger verkeer en betere omstandigheden vragen voor actieve vervoerswijzen.

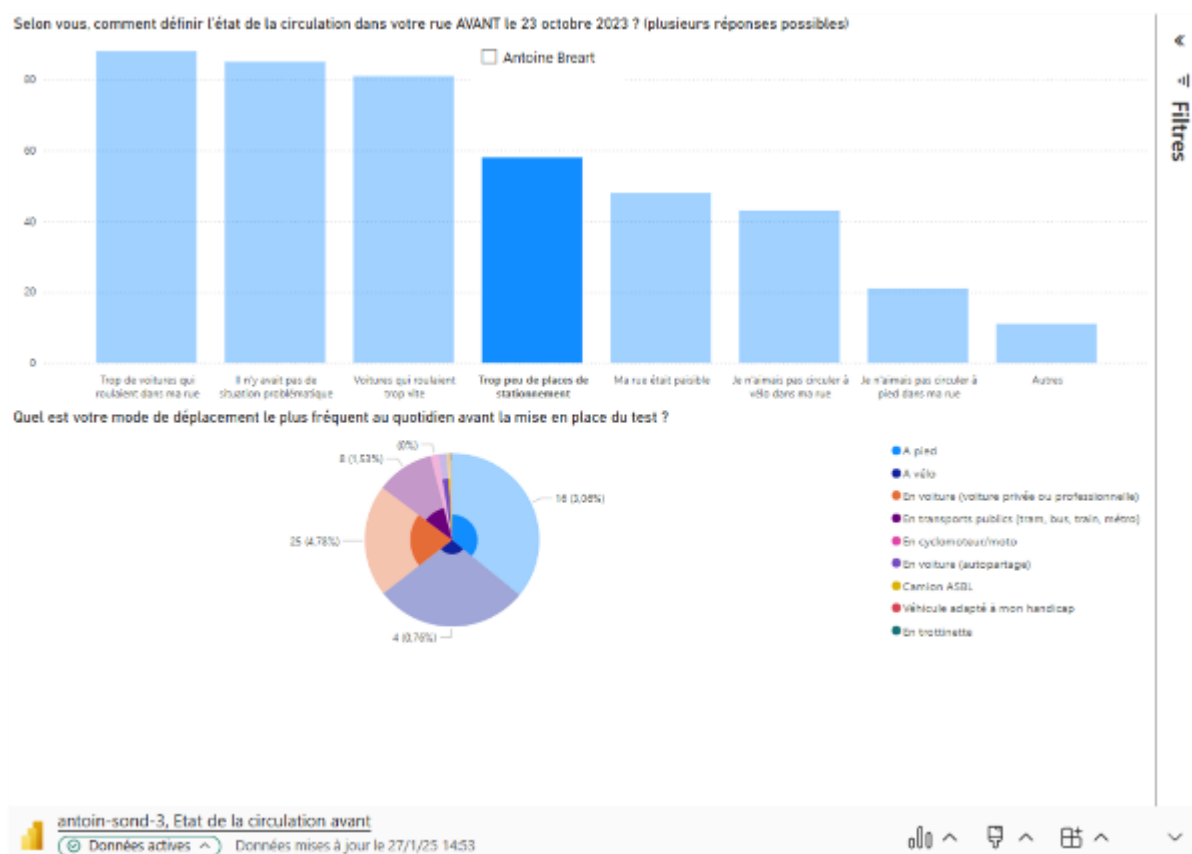
Voor een aanzienlijk deel van de respondenten is dit geen probleem.



Maar er vond ook een aanzienlijk percentage van de deelnemers dat de situatie voor de test geen probleem vormde (85). Die mening wordt gedeeld door de meerderheid van de **automobilisten van groep 1 (38%)** en de **gebruikers van het openbaar vervoer en voetgangers van groep 3 (45%)**. Deze gegevens tonen aan dat er verschillen zijn tussen de groepen. Sommigen vonden het een antwoord op een bestaand probleem, terwijl anderen geen problemen ondervonden.



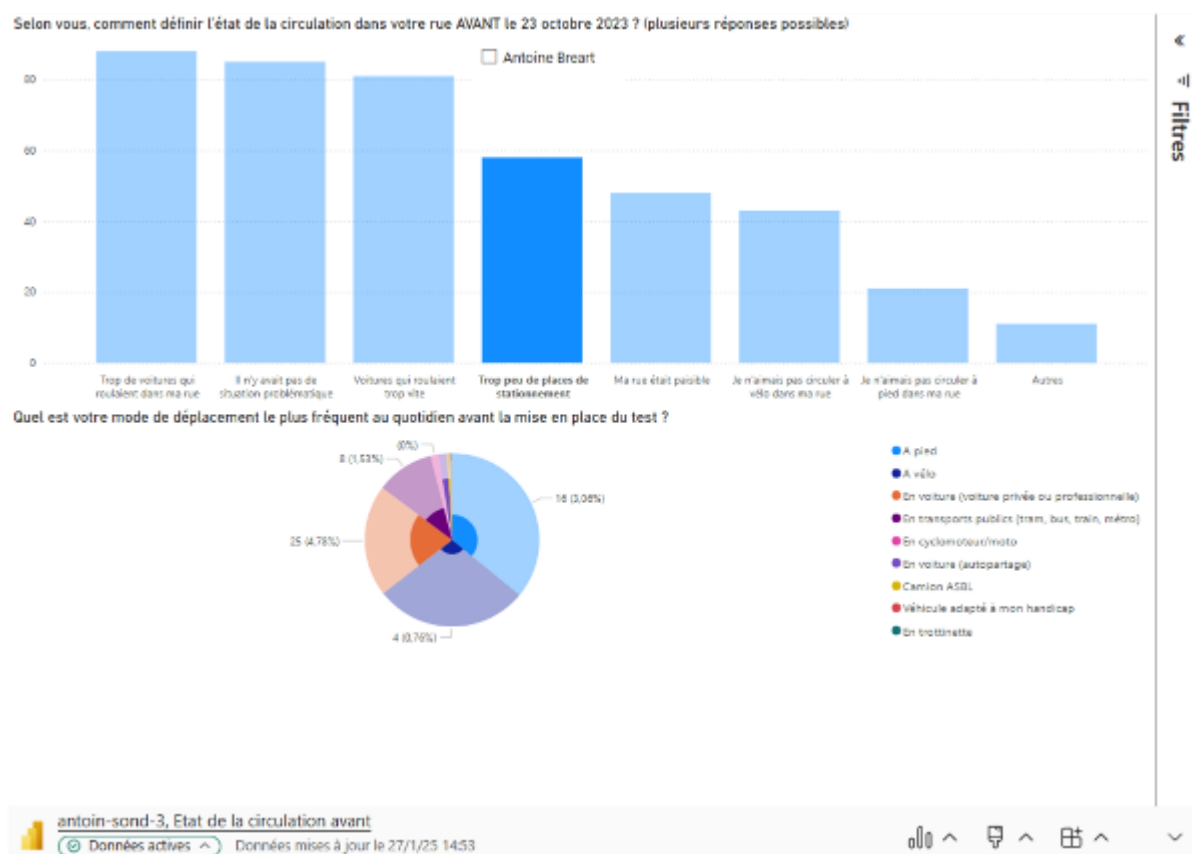
Een gebrek aan parkeerplaatsen, aangekaart door automobilisten en voetgangers



De negatieve opmerkingen over het parkeren (58) kwamen vaak naar voren. Ongeveer 43% van de respondenten in groep 1 (automobilisten) en 43% in groep 3 (voetgangers en gebruikers van het openbaar vervoer) vond dat er onvoldoende parkeergelegenheid was.



Focus op de Antoine Bréartstraat: behoefte aan rust



Uit de steekproef van respondenten die in de Antoine Bréartstraat wonen, blijkt dat ze zich vooral zorgen maken over de hoeveelheid verkeer en de overmatige snelheid van voertuigen. Veel commentaren hadden het over deze overlast en bevestigden de sterke wens om de verkeersomstandigheden te verbeteren.

Het is het vermelden waard dat het aantal fietsers in deze steekproef lager ligt dan het gemiddelde voor de vragenlijst. Toch zijn er veel opmerkingen over de veiligheid van fietsers, enkel over het parkeren zijn er meer opmerkingen. Dit bevestigt dat, zelfs wanneer er minder fietsers zijn, mensen de fiets minder snel nemen doordat ze zich onveilig voelen in deze straat.

Die bevinding toont aan dat de bewoners van de Antoine Bréartstraat een rustigere straat willen, met maatregelen om het gemotoriseerd verkeer te beperken en de straat veiliger te maken voor kwetsbare weggebruikers.

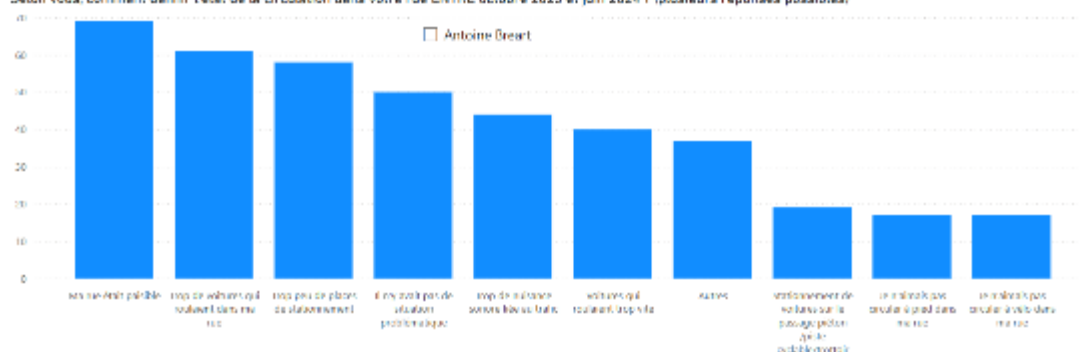




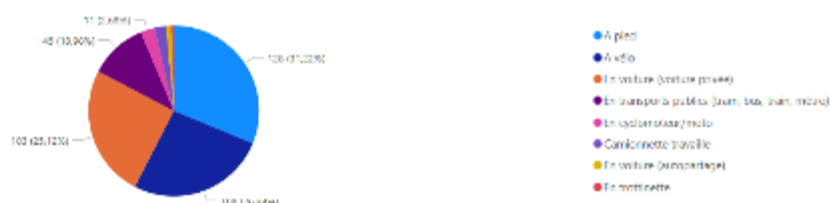
Verkeersomstandigheden Tussen de twee testfasen

1. Significante verbetering van de rust in de geteste straat

Selon vous, comment définir l'état de la circulation dans votre rue ENTRE octobre 2023 et juin 2024 ? (plusieurs réponses possibles)



Quel est votre mode de déplacement le plus fréquent au quotidien depuis la mise en place du test ?



Een van de meest opvallende bevindingen was dat de eerste test volgens de deelnemers een positief effect had op de rust in de buurt. Veel respondenten antwoordden 'mijn straat was vredig'.

2. De perceptie dat het verkeer zich verplaatst naar andere aangrenzende straten

Selon vous, comment définir l'état de la circulation dans votre rue ENTRE octobre 2023 et juin 2024 ? (plusieurs réponses possibles)



Quel est votre mode de déplacement le plus fréquent au quotidien depuis la mise en place du test ?



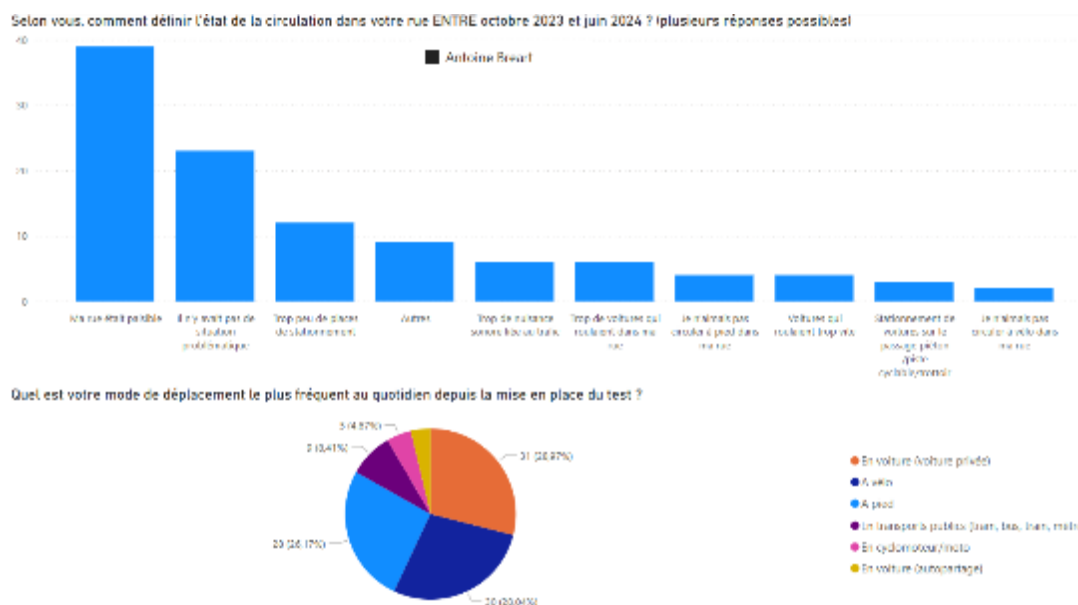


Tegelijkertijd vinden de respondenten uit de andere straten dat **het verkeer te druk werd**, wat niet de bevinding was van de bewoners van de Antoine Bréartstraat, wat duidt op **verkeersverplaatsing**. Met andere woorden, de bewoners van de omliggende straten vinden dat de wijzigingen het probleem hebben verplaatst naar hun straat, waar de verkeersomstandigheden negatief werden beïnvloed.

3. Ongewijzigde parkeerproblemen

Ondanks de veranderingen die de eerste test met zich meebracht, **blijft het parkeren een groot en aanhoudend probleem**. Uit de resultaten blijkt dat er nog evenveel klachten zijn over dit probleem, wat erop wijst dat de waargenomen vermindering van het verkeer in bepaalde gebieden geen significante invloed heeft gehad op de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Parkeren blijft dus een groot probleem, ongeacht de verkeersmaatregelen. Bij deze bevinding is het belangrijk om te onthouden dat autobestuurders in deze test sterk vertegenwoordigd zijn tegenover het aandeel huishoudens met een auto in Sint-Gillis.

4) Een overwegend positief beeld van de test bij de bewoners van de Antoine Bréartstraat

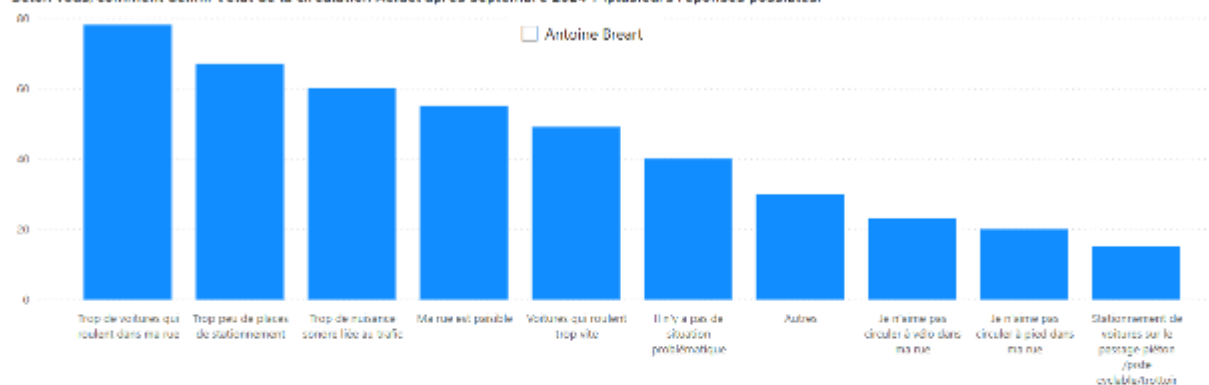


In de steekproef van inwoners van de Antoine Bréartstraat was er een **duidelijke tendens naar de eerste test**, met een over het algemeen positieve perceptie van de veranderingen. Dat bevestigt het idee dat het experiment voldoet aan de verwachtingen van een aanzienlijk deel van de bewoners van deze straat, die voelden dat **hun levenskwaliteit en de veiligheid verbeterde**.

Huidige verkeerssituatie van de 2e test

1) Te veel auto's in mijn straat & te veel verkeersgerelateerde geluidsoverlast

Selon vous, comment définir l'état de la circulation Actuel après septembre 2024 ? (plusieurs réponses possibles)



Quel est votre mode de déplacement le plus fréquent au quotidien depuis la mise en place du test ?



Deze observatie wordt even vaak aangegeven door de drie belangrijkste gebruikersgroepen. Het is daarom moeilijk om deze perceptie alleen toe te schrijven aan de veranderingen door de test. Dit resultaat lijkt een weerspiegeling te zijn van de algemene bezorgdheid van de bewoners over het verkeer, dat nog steeds als te druk en een bron van geluidsoverlast wordt beschouwd. Deze perceptie kan worden versterkt door vaste reisgewoonten en een verhoogde gevoeligheid voor veranderingen in het verkeer.

2) Te weinig parkeerplaatsen

Het gebrek aan parkeergelegenheid is een terugkerend punt van kritiek, waarschijnlijk nog verergerd door de lopende werken en door het schrappen van enkele parkeerplaatsen die nodig zijn om het tweerichtingsverkeer in de Antoine Bréartstraat te herstellen. Logischerwijs wordt deze kwestie vooral aangekaart door de groep automobilisten, die aangeeft moeilijker te kunnen parkeren.

3) Mijn straat is rustig

Deze positieve feedback komt vooral van de fietsers, de gebruikers van het openbaar vervoer en voetgangers. Tegelijkertijd vinden de meeste automobilisten 'Er zijn geen problemen'. Dit suggereert dat deze groep van mening is dat de straat al rustig was voor de test. Dit weerspiegelt verschillen in de manier waarop de openbare ruimte wordt waargenomen en gebruikt, afhankelijk van de vervoerswijze.

4) Focus Antoine Bréartstraat

Er zijn verschillende reacties over de Antoine Bréartstraat. Enerzijds benadrukte een aanzienlijk aantal bewoners dat de straat rustiger was geworden dankzij de test, wat een verbetering van de



levenskwaliteit voor sommige buurtbewoners bevestigde. Anderzijds blijven er bijna evenveel negatieve reacties, die benadrukken dat er nog steeds te veel voertuigen zijn. Die twee verschillende meningen kunnen erop wijzen dat er tijdens de tweede fase van de test nog steeds heel wat verkeer is, vooral 's avonds, en dat het nog steeds druk is in de Antoine Bréartstraat door auto's die in de richting van Vorst, Ukkel en de Ring rijden. De verkeerstellingen laten dit ook zien.

Conclusie over verkeersomstandigheden

De vragenlijst liet nog maar eens zien dat de perceptie van de openbare ruimte aanzienlijk verschilt als mensen een andere vervoerswijze gebruiken. Automobilisten (21%), die sterk oververtegenwoordigd waren in deze vragenlijst, benadrukten dat het verkeer complexer werd en dat het moeilijk was om parkeerplekken te vinden en waren eerder negatief over de tests. Fietzers, die ook licht oververtegenwoordigd waren (28,5%), waren daarentegen meer voorstander van de tests en bekritiseerden het grote aantal voertuigen en de buitensporige snelheid. Ze zouden graag meer veiligere wegen zien, met geschikte fietsvoorzieningen in het bijzonder. Voetgangers en gebruikers van het openbaar vervoer (47%) zijn genuanceerder en erkennen de problemen van de auto's, maar vinden dat de vorige situatie geen groot probleem vormde.

Tijdens de eerste fase bleek dat het instellen van het tegengestelde eenrichtingsverkeer een positief effect had en meer rust bracht in de Antoine Bréartstraat. De reacties op de tweede fase van de inrichtingen waren gemengder en minder positief.

De dienst Mobiliteit vindt het daarom noodzakelijk om de huidige inrichting te versterken. Er is nog steeds te veel verkeer tussen de Arthur Diderichstraat en de Jef Lambeauxlaan en in de aangrenzende straten. Dit verkeer dat de stad binnenkomt en verlaat, komt voort uit het autoverkeer van en naar de kleine ringlaan en het zuiden van Brussel. Er moet worden opgemerkt dat andere projecten in het kader van het mobiliteitsplan 'VoorpleinEN' nieuwe veranderingen in het verkeer met zich mee zullen brengen, en het is belangrijk om hun impact te analyseren en te bestuderen. Die omvatten de verandering van de rijrichting in de Sint-Bernardusstraat, de herinrichting van de Morisstraat, de Parklaan en Bareel, de voltooiing van de werkzaamheden aan de Overwinningsstraat, het voetgangersgebied van de Adolphe Demeurlaan enz.

Dankzij de verkeersteller (Telraam), nu actief op de Antoine Bréartstraat, de Ducpétiauxlaan, de Savoiestraat en de Sint-Bernardusstraat zullen die veranderingen veel nauwkeuriger worden gemeten, waardoor het gemakkelijker wordt om de veranderingen in het verkeer op te volgen en de maatregelen te optimaliseren. De dienst Mobiliteit zal de verkeerstendensen blijven



opvolgen en doeltreffende oplossingen voorstellen om ervoor te zorgen dat het mobiliteitsplan zijn functie vervult en de straten tussen de wijken van de maas VoorpleinEN rustiger maakt.

Aanbevelingen van de dienst Mobiliteit

Het verkeer in de Antoine Bréartstraat moet verder in de gaten worden gehouden, vooral na de aanleg van de voetgangerszone in de Adolphe Demeurlaan. Die opvolging is essentieel om de langetermijnimpact van de inrichtingen te meten en om te verzekeren dat de doelstellingen — betere mobiliteit en meer rust in de buurt — volledig worden gehaald.

Als de herinrichting van de Morisstraat en de Sint-Bernardusstraat niet zorgt voor minder doorgaand verkeer door de maas VoorpleinEN, via de Antoine Bréartstraat, **adviseert de dienst Mobiliteit minstens een terugkeer naar het tegengestelde eenrichtingsverkeer, in combinatie met een verkorting van de straat door de invoering van een gemarkeerd fietspad langs de hele Antoine Bréartstraat.** Dat fietspad zal het mogelijk maken om snelheidsovertredingen in de Antoine Bréartstraat en overtredingen door verkeerd rijgedrag te beperken, en is des te relevanter omdat de herinrichting van de Morisstraat het fietsverkeer tussen het Marie Jansonplein en het Park van Vorst aanzienlijk zal vergemakkelijken.