



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

***De wijk Broustin veiliger en
verkeersluwer maken
Evaluatieverslag2023***

Auteurs:	
Bijdragers:	
Revisoren:	
Type nota:	Evaluatieverslag
Datum van opmaak:	06-03-2023
Datum van de laatste wijziging:	28-06-2023
Bijlagen:	

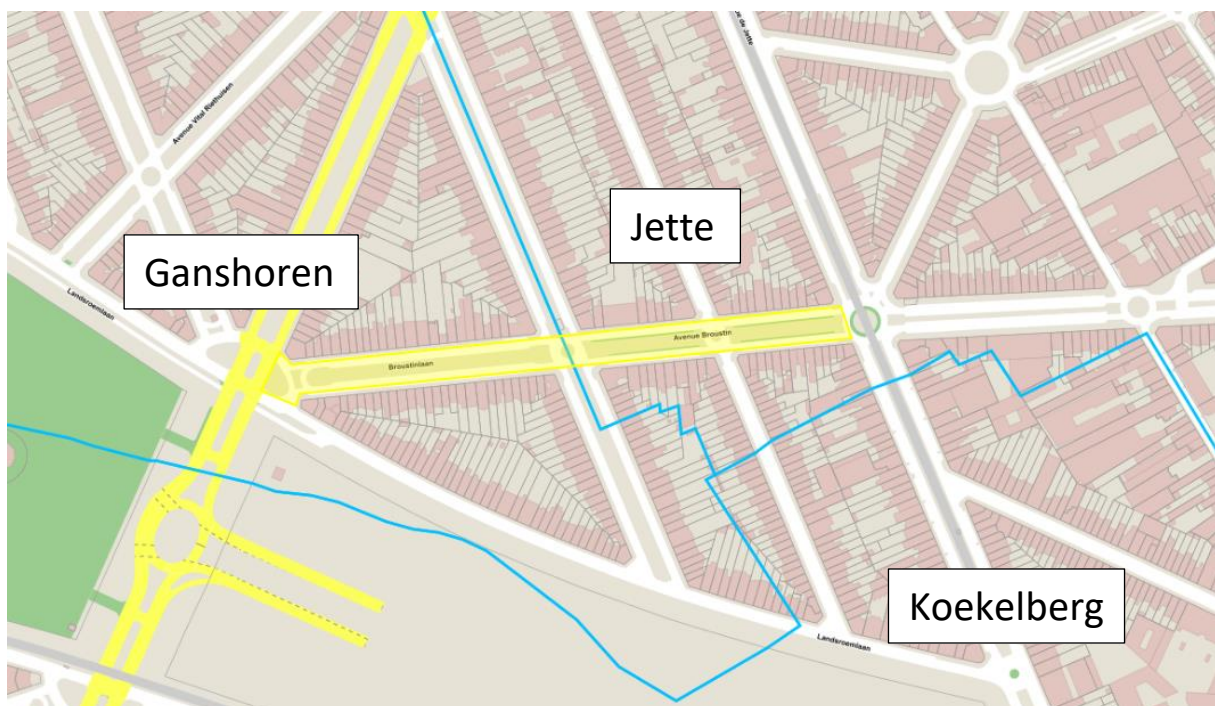
INHOUDSOPGAVE

1	Context en genomen maatregelen	4
2	Evaluatie	7
<u>2.1</u>	<u>Eerste test</u>	<u>8</u>
<u>2.2</u>	<u>Tweede test</u>	<u>11</u>
<u>2.3</u>	<u>Analyse van de verschuiving naar de randen van de wijk</u>	<u>15</u>
2.3.1	Jetteselaan	16
2.3.2	Jacques Sermonlaan	18
3	Conclusies	20

1 CONTEXT EN GENOMEN MAATREGELEN

In 2021 besliste Brussel Mobiliteit, in samenwerking met de gemeenten Ganshoren en Jette, om een nieuw verkeersplan uit te testen op de Broustinlaan. Deze gewestweg ligt op het grondgebied van beide gemeenten (figuur 1). De doelstellingen waren als volgt:

- Verbetering van de verkeersveiligheid:
 - o Vereenvoudiging van de situatie op het kruispunt met de Jacques Sermonlaan en de Landsroemlaan;
 - o Beveiliging van het kruispunt tussen de Broustinlaan en de Grondwetlaan;
 - o Beveiliging van het kruispunt tussen de Broustinlaan en de Vanderborchtstraat.
- Vermindering van het doorgaand verkeer op de Broustinlaan.

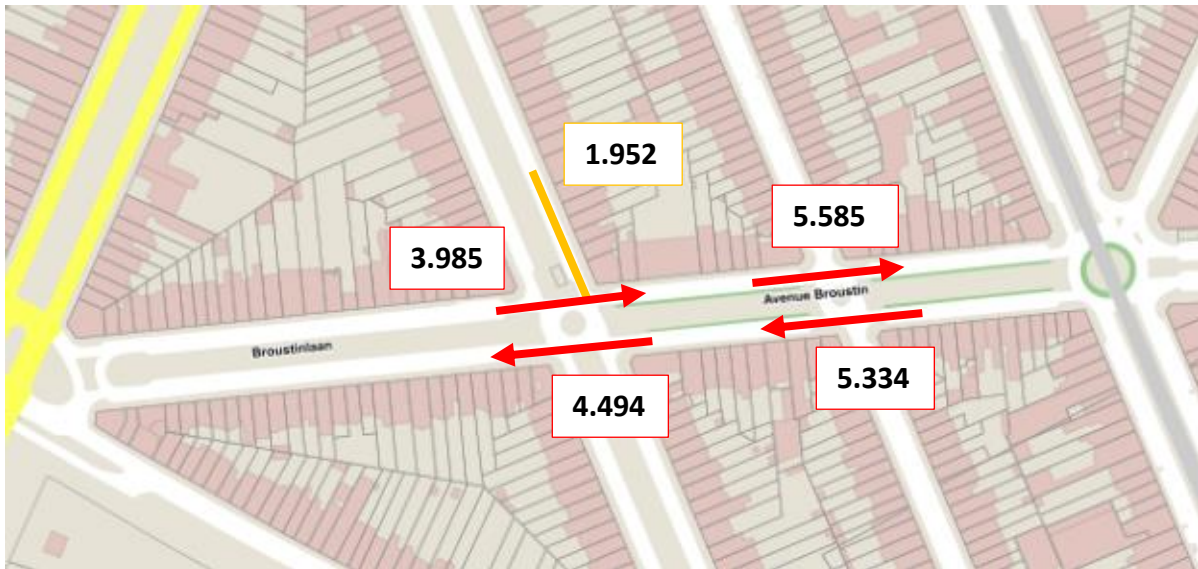


Figuur 1: locatie van de betrokken verkeersader en grondgebied van de respectieve gemeenten (BM, Mobigis 2023)

Volgens de multimodale wegenspecialisatie (MWS)¹ die is opgenomen in het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP), zijn de Broustinlaan maar ook de Grondwetlaan en de Vanderborchtstraat geïdentificeerd als WIJKwegen voor alle verplaatsingswijzen (met uitzondering van het laatste stuk van de Broustinlaan, kant Jette, die is ingedeeld in de categorie "voetgangers COMFORT"). Volgens het GMP moet een autoweg van het type "WIJK" enkel dienen voor de lokale toegankelijkheid en dit tegen beperkte snelheid. Ondanks deze status wordt er vastgesteld dat er op de Broustinlaan heel wat doorgaand verkeer is tijdens de avondspits (AS) en de ochtendspits (OS). Volgens tellingen die in mei

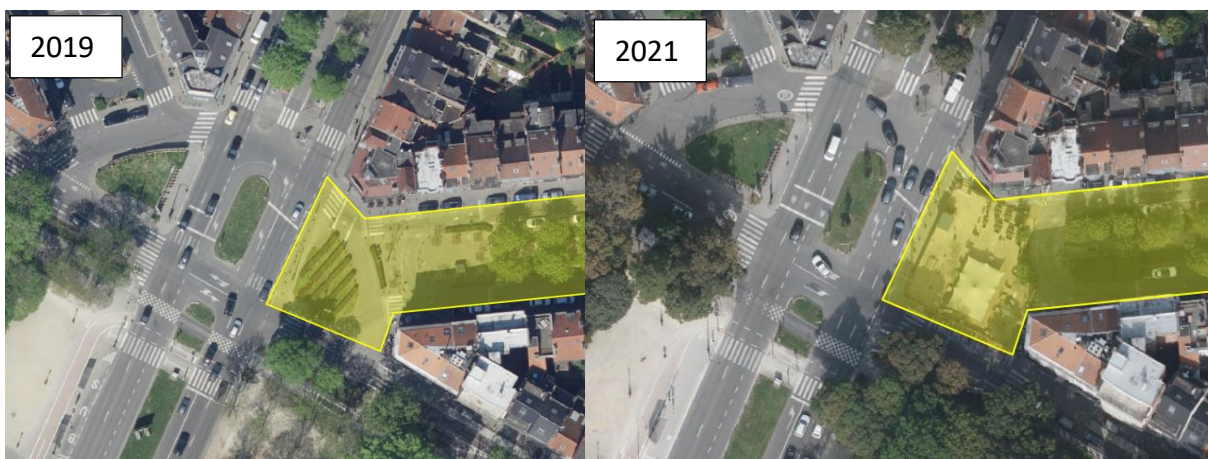
¹ De wegen in het BHG zijn onderverdeeld in drie verschillende hiërarchieën voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, auto's en vrachtwagens. PLUS: voor de grote verplaatsingsassen op grootstedelijke schaal. COMFORT: om de netwerken aan te vullen en de bediening van de verschillende polen van de hoofdstad te verzekeren. WIJK: om een precieze bediening van de wijken en de stedelijke functies te verzekeren, waarbij zowel de prestaties van elk netwerk als zijn goede integratie in de openbare ruimte mogelijk worden gemaakt.

2021 werden uitgevoerd (cf. infra), namen bijna 6.000 PAE² elke dag de Broustinlaan in beide richtingen, waarbij de grote meerderheid van west naar oost of van oost naar west reed van en naar de Basiliek. Naast overlast (lawaai en luchtvervuiling) in de wijk geeft dit doorgaand verkeer aanleiding tot risico's op het vlak van verkeersonveiligheid bij het gebruik van de twee rotondes die een atypisch ontwerp hebben dat niet is berekend op een dergelijk verkeersvolume, en bemoeilijkt het ook de situatie op het kruispunt Sermon/Landsroem/Hertog Jan/Broustin. Sommige van deze stromen zijn schematisch voorgesteld op figuur 2; de gedetailleerde gegevens zijn opgenomen in bijlage 1.



Figuur 2: PAE en bewegingen gedurende 24 uur op donderdag 6 mei 2021 (Idaso/Geo Mobility, BM 2023)

Een eerste test werd eind juni 2021 uitgevoerd, waarbij van de Broustinlaan aan de kant van Ganshoren (Basiliek) een doodlopende weg werd gemaakt voor gemotoriseerd verkeer. Beide testen werden georganiseerd om garanties te bieden voor een vlotte doorgang voor fietsers. De sluiting kwam er in de vorm van een houten terras dat werd ingenomen door de twee horecazaken die zich aan weerszijden van de tijdelijke inrichting bevonden (figuur 3).



Figuur 3: eerste test voor-na (BM, Mobigis 2023)

² Het personenauto-equivalent (PAE) is een meeteenheid die wordt gebruikt bij tellingen en die toelaat de inname van de ruimte door een voertuig weer te geven. Zo vertegenwoordigt een personenauto 1 PAE terwijl een vrachtwagen of een bus telt voor 2 PAE.

De tweede testfase is eind september 2022 van start gegaan; daarbij werd de Broustinlaan aan de kant van Jette (Jetteselaan) afgesloten, naast ook de sluiting aan de kant van de Basiliek. Op te merken valt dat er tijdens deze tweede test geen terras meer was aan de kant van Ganshoren, daar de sluiting werd gerealiseerd met behulp van plantenbakken en betonblokken. Om te beginnen werden er aan de kant van Jette wegneembare paaltjes geplaatst om de doorgang van voertuigen van de hulpdiensten mogelijk te maken. Nadat derden meermaals beschadigingen hadden aangebracht, kreeg de inrichting uiteindelijk de vorm van plantenbakken, nadat daarover een akkoord was bereikt met de DBDMH. Op deze hoogte werd er op de middenberm ook een omkeerlus gegoten waar voertuigen rechtsomkeer kunnen maken.

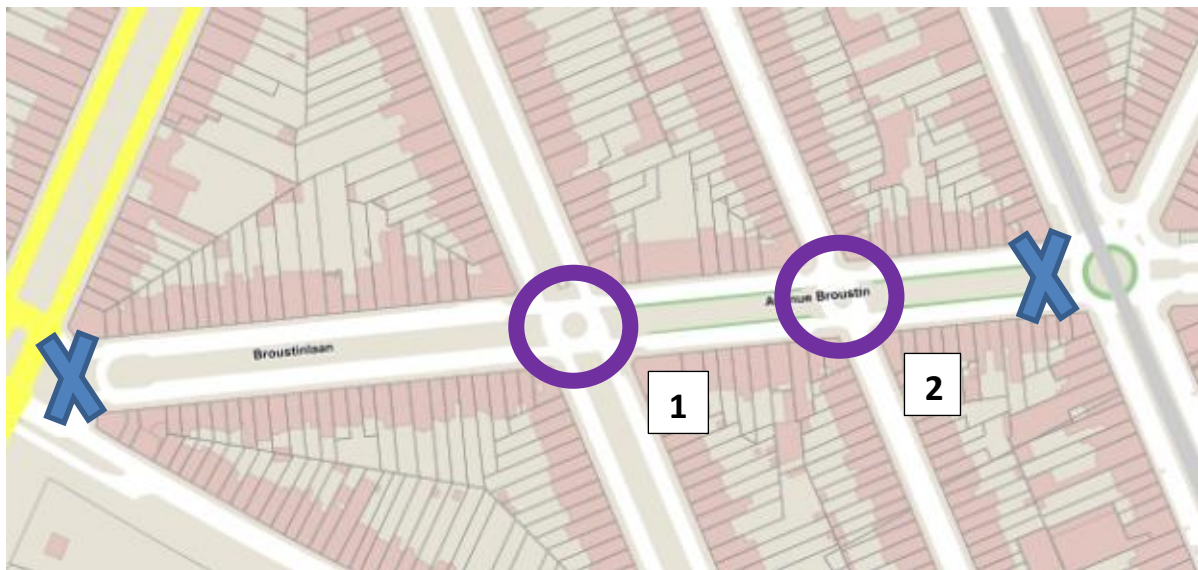


Figuur 4: huidige situatie na installatie van de tweede test (BM, Mobigis 2023)

Op termijn moeten de Broustinlaan en de twee nieuwe pleinen die door het nieuwe verkeersplan worden gecreëerd, opnieuw worden aangelegd.

2 EVALUATIE

Idaso/Geo Mobility heeft met behulp van camera's drie telcampagnes uitgevoerd voor Brussel Mobiliteit. Ze vonden telkens plaats gedurende een volledige week, van maandag tot en met zondag, op de twee rotondes binnen de wijk aan de kruispunten met de Grondwetlaan (1) en de Vanderborghstraat (2) (figuur 5). De camera's registreren niet alleen het aantal voertuigen, maar ook hun rijrichting, waardoor een beter inzicht wordt verkregen in de verkeersdynamiek in de wijk. De drie verslagen van de dienstverlener met alle cijfers zijn te vinden in de bijlagen 1, 2 en 3 van deze evaluatie.



Figuur 5: locatie van de telpunten (BM, Mobigis 2023)

De eerste campagne vond plaats van maandag 3 mei 2021 tot en met zondag 9 mei 2021, voorafgaand aan de installatie van de eerste test, om de basissituatie te karakteriseren. De tweede campagne vond plaats van maandag 4 oktober 2021 tot en met zondag 10 oktober 2021, i.e. iets meer dan drie maanden na de installatie van de eerste test. Tot slot vond de derde campagne plaats van maandag 30 januari 2023 tot en met zondag 5 februari 2023, vier maanden na de installatie van de tweede test. De tellingen werden uitgevoerd buiten de schoolvakanties en zonder dat er grote verstoringen waren die een significante impact zouden kunnen hebben op de verkeersstromen in het gebied.

De eerste twee tellingen vonden plaats tijdens de covid-19 pandemie. Telewerken was nog verplicht tijdens de eerste campagne (federale maatregelen van 27 maart 2021) en sterk aanbevolen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tijdens de tweede campagne (federale maatregelen van 1 september 2021 met uitzondering van de gemeenten van het Gewest die de aanbeveling behouden). De impact van deze maatregelen op de tellingen werd geobjectiveerd op basis van de verkeersvolumes die werden waargenomen tijdens de drie weken durende campagne in de Rogiertunnel³. De cijfers die in dit verslag worden voorgesteld, zullen niet worden gewijzigd ten opzichte van de waargenomen cijfers, maar het is goed om voor ogen te houden dat het verkeer in de tunnels globaal met 10% is toegenomen tussen de eerste en tweede campagne, en dat de cijfers grotendeels vergelijkbaar zijn tussen de

³ Tellingen van maandag tot en met zondag tussen 6.00 en 22.00 uur.

tweede en derde campagne⁴. Met deze zogenaamde "tunnelgegevens" kunnen ordes van grootte worden geraamd, maar kan er geen gedetailleerde statistische analyse worden gemaakt.

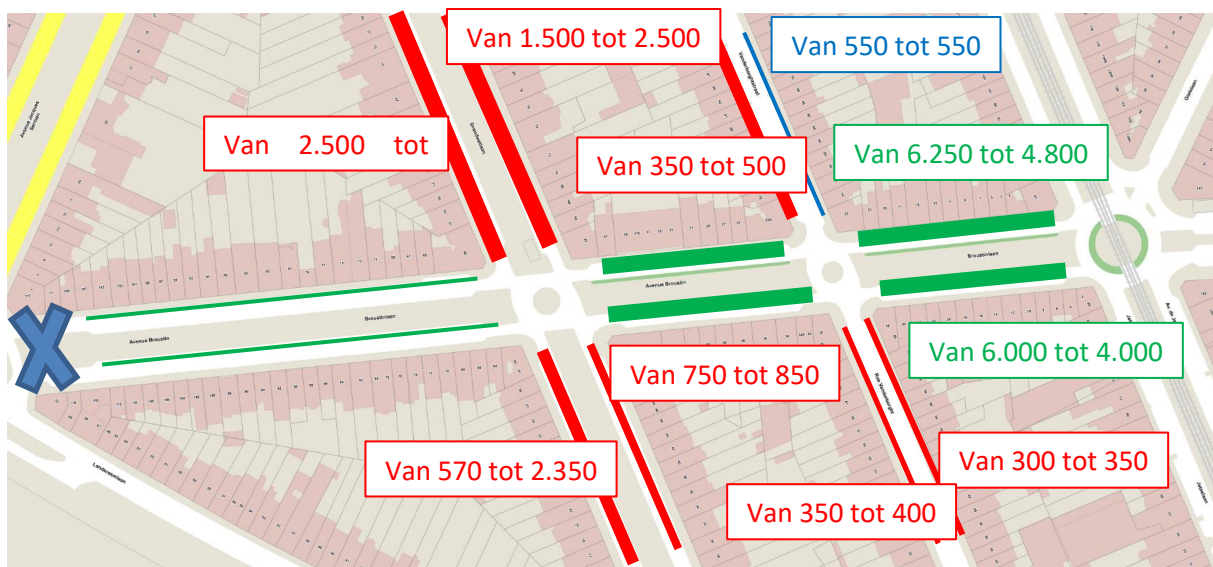
Naast deze tellingen worden zogenaamde *floating car data* (FCD)⁵, geleverd door TomTom, gebruikt in het kader van dit verslag om de verkeersdynamieken in het gebied te objectiveren. Om de impact van covid-19 te vermijden, zijn deze gegevens geëxtraheerd voor de maanden september 2022 en december 2022. Op deze manier kunnen de verschillen tussen de eerste en de tweede test worden waargenomen. De eerste fase van de test van het nieuwe verkeersplan in de naburige wijk Lecharlier ging van start op 6 september 2022. De impact op de FCD wordt echter als zeer beperkt beschouwd.

2.1 Eerste test

Tijdens de eerste testfase was dus alleen de kant Basiliek (Koekelberg) van de Broustinlaan afgesloten. Samengevat toonden de resultaten van de eerste test wat volgt:

- Een globale afname van het verkeersvolume in de wijk met bijna 25%.
- Een globale afname van het verkeersvolume op de Broustinlaan, meer bepaald aan de kant Basiliek (waar van de Broustinlaan een doodlopende straat werd gemaakt);
- Anderzijds wel een globale toename van het verkeer op de Grondwetlaan en in de Vanderborchtstraat.

Figuur 6 toont de variaties in verkeersstromen door een gemiddelde van de totale tellingen op dinsdag en donderdag van de eerste twee telcampagnes te vergelijken. Toenames worden weergegeven in het rood, afnames in het groen en situaties van status quo in het blauw.

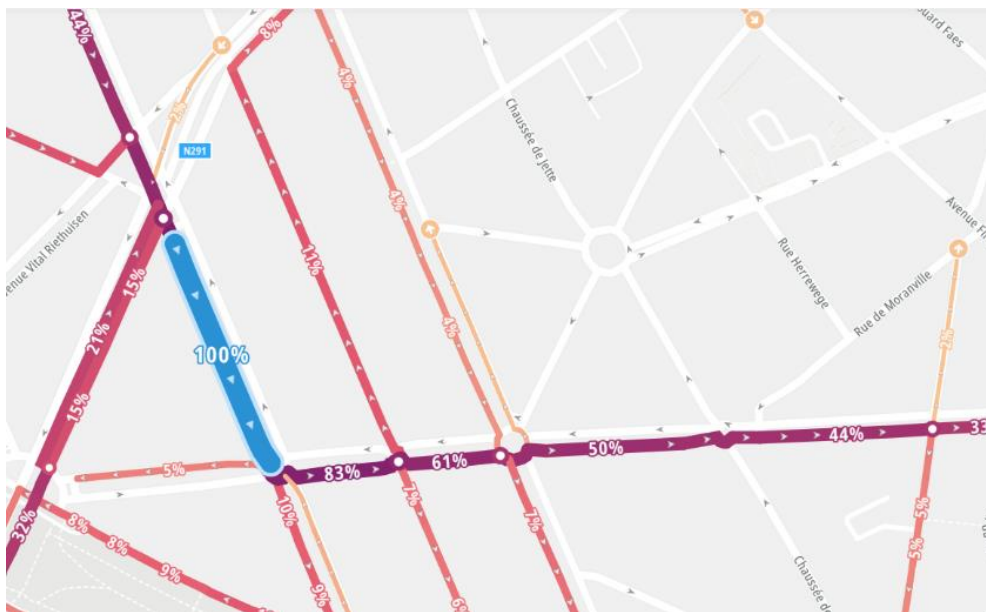


Figuur 6: evolutie van het verkeer na de eerste test in PAE over 24 uur (Idaso/Geo Mobility, BM, Mobigis 2023)

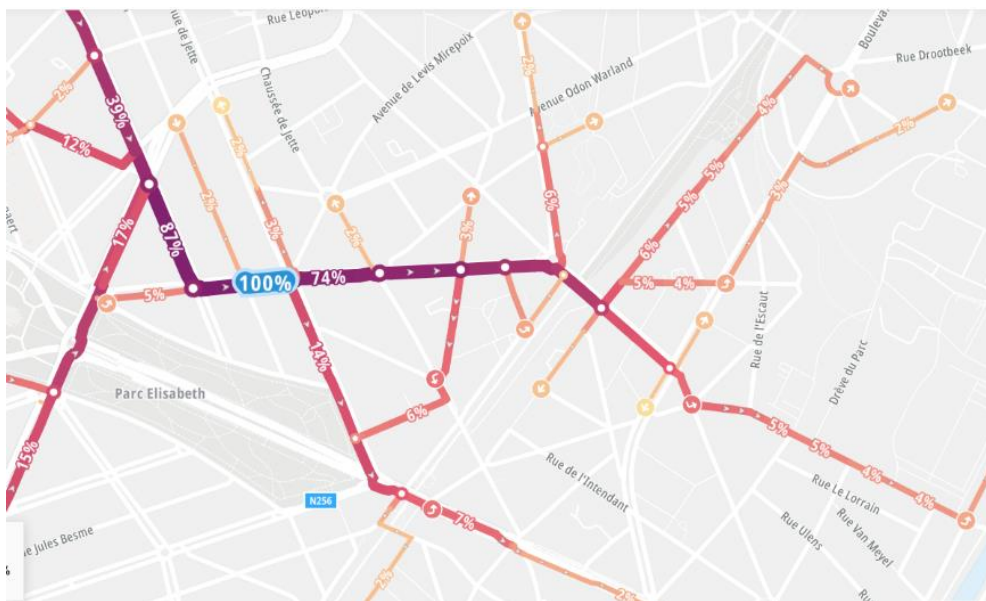
⁴ Toename met 8,39% tussen de week van 03/05/2021 en die van 04/10/2021. Toename met 10,76% tussen de week van 03/05/2021 en die van 30/01/2023.

⁵ Gegevens afkomstig van gps-toestellen in voertuigen ter illustratie van de regelmatige voertuigstromen over een bepaalde periode en op een bepaalde locatie. In het kader van deze evaluatie werden de bestemmingen en de herkomsten van de voertuigen op een wegdeel bestudeerd.

Hoewel het aantal voertuigen dat door de wijk rijdt lijkt te zijn gedaald dankzij de sluiting van een van de twee ingangswegen, is er duidelijk sprake van een verplaatsing van het verkeer dat bij de Basiliek wordt geblokkeerd via de Grondwetlaan en, in mindere mate, de Vanderborchtstraat. Dit geldt meer bepaald voor het noordelijk deel van de Grondwetlaan in de richting van het zuiden (+100%) en voor het zuidelijk deel in dezelfde richting (+400%). Deze problematische bewegingen zijn ook waargenomen dankzij de FCD van het Mobiliteitscentrum van Brussel Mobiliteit, zoals te zien is op figuren 7 en 8. Voertuigen blijven de wijk in- en uitrijden, inzonderheid via het kruispunt van de Grondwetlaan met de Sermonlaan en de Lakenselaan in het noorden en via de rotonde tussen de Broustinlaan, de Jetteselaan en de Carton de Wiartlaan in het oosten.



Figuur 7: verkeersstromen in september 2022 op de Grondwetlaan (3.501 trajecten) (TomTom, BM, 2022)



Figuur 8: verkeersstromen in september 2022 op de Broustinlaan (2.459 trajecten) (TomTom, BM, 2022)

Hoewel de doelstellingen binnen de maas (de twee rotondes veiliger maken en het doorgaand verkeer verminderen) niet volledig lijken te zijn bereikt tijdens de eerste test, is de situatie op het terrein op het kruispunt met de Sermonlaan vereenvoudigd. In het licht van de gegevens en de feedback van burgers tijdens de eerste test hebben Brussel Mobiliteit en de gemeenten Jette en Ganshoren een tweede fase gepland. Er zijn meerdere opties ter sprake gekomen om de eerste afsluiting van de Broustinlaan te versterken, maar uiteindelijk werd gekozen voor een tweede afsluiting aan het andere uiteinde om de ongewenste effecten die tijdens de eerste test werden waargenomen tegen te gaan. Tevens valt op te merken dat het aantal getelde fietsers op de kruispunten met bijna 15% is gestegen tussen de eerste twee telcampagnes⁶.

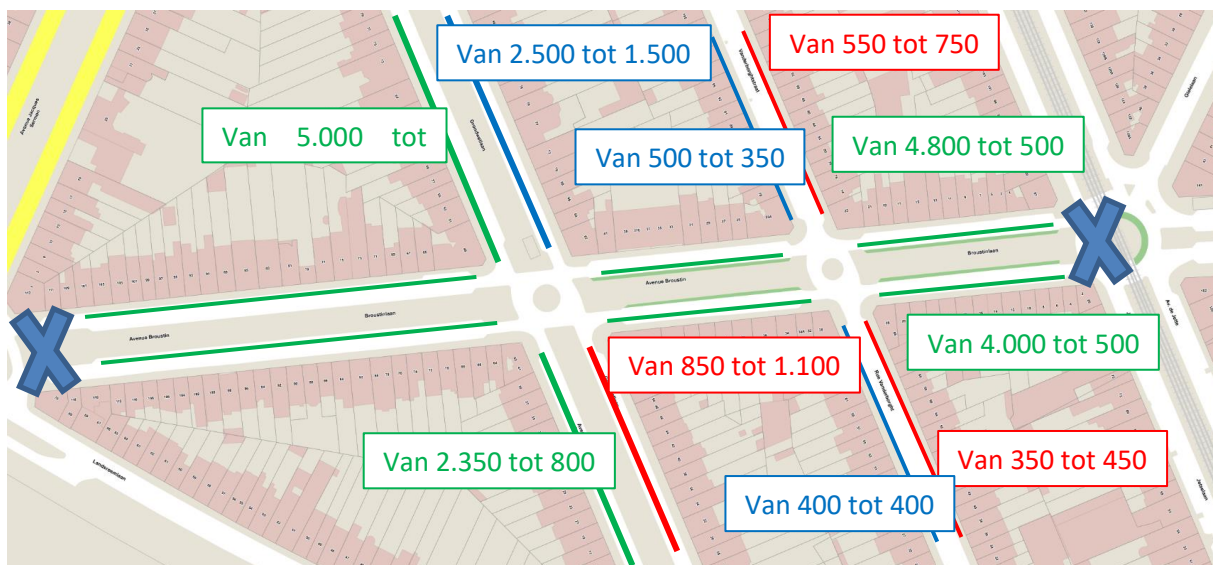
⁶ Kruispunt Broustin-Grondwet: 1.800 fietsen geteld in de week van de eerste telling en 2.175 fietsen geteld in de week van de tweede telling; kruispunt Broustin-Vanderborght: 2.231 fietsen geteld in de week van de eerste telling en 2.513 fietsen geteld in de week van de tweede telling.

2.2 Tweede test

Tijdens de tweede testfase werden beide uiteinden van de Broustinlaan dus afgesloten voor het gemotoriseerd verkeer. Samengevat toonden de resultaten van de tweede test wat volt:

- Een sterke globale afname van het verkeersvolume in de wijk.
- Een sterke globale afname van het verkeersvolume op de Broustinlaan.
- Een globale afname van het verkeer aan de noordkant van de Grondwetlaan.
- Een terugkeer naar de situatie van vóór de test of zelfs een lichte toename van het verkeer op de andere wegen (Vanderborchtstraat en zuidkant van de Grondwetlaan)⁷.

Zoals figuur 9 laat zien, wordt de meest indrukwekkende afname van het verkeersvolume over 24 uur waargenomen op de Broustinlaan aan de kant van Jette, met ca. 6.250 getelde voertuigen vóór de afsluitingen (mei 2021), 4.800 na de afsluiting aan de kant van Ganshoren (oktober 2021) en tot slot 500 nadat beide kanten werden afgesloten (januari-februari 2023 (-87,5%). Aan de noordkant van de Grondwetlaan, waar de situatie aanzienlijk verslechterde als gevolg van de eerste test, is het verkeersvolume opnieuw hetzelfde als in de uitgangssituatie of is er zelfs een daling van het volume. Aan de zuidkant van respectievelijk de Grondwetlaan en de Vanderborchtstraat is er een toename van het verkeer, met de grootste toename op de Grondwetlaan in zuid-noordrichting (750 PAE in mei 2021, 1.100 PAE in januari-februari 2023).



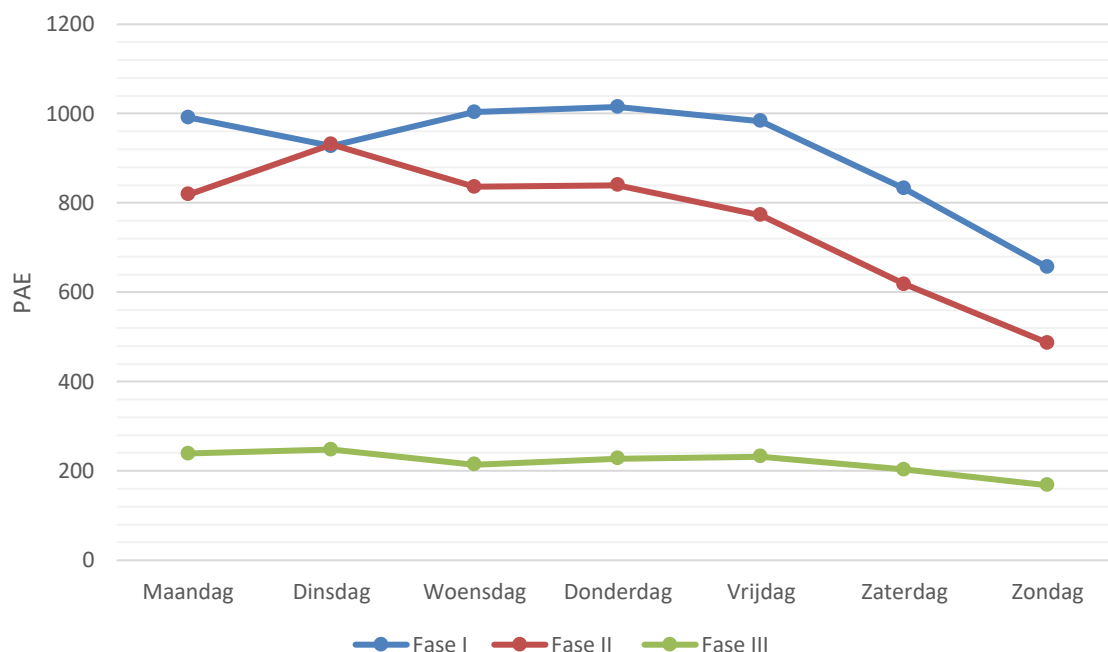
Figuur 9: evolutie van het verkeer na de tweede test in PAE over 24 uur (Idaso/Geo Mobility, BM, Mobigis 2023)

Aan de hand van de telgegevens en de FCD kunnen we echter de redenen voor deze stijgingen vaststellen. Het gaat voornamelijk om plaatselijk verkeer dat, daar het de Broustinlaan niet meer kan gebruiken om de wijk in en uit te rijden, gebruik maakt van de twee wegen die loodrecht staan ten opzichte van de Broustinlaan. Zoals figuur 10 immers laat zien, is het aantal voertuigen in de spits in het gebied sterk gedaald. Ook op basis van de stabiliteit tussen de verschillende dagen van de week,

⁷ De geschatte toename van het verkeer met 10% tussen de eerste en de laatste campagne alsook de dagelijkse en zelfs seizoensgebonden variaties moeten ook in gedachten worden gehouden in het kader van deze lichte stijgingen.

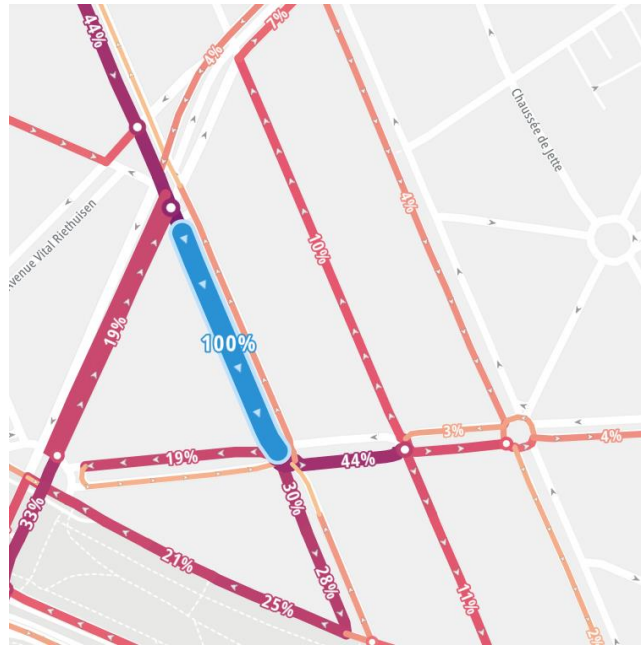
inclusief het weekend, kunnen we besluiten dat er in het gebied vooral plaatselijk verkeer is (geen of weinig toename door pendelaars). In de dagen na de installatie van de tweede afsluiting klaagden verschillende omwonenden over een aanzienlijke toename van het verkeer, vooral in het noordelijk deel van de Vanderborghstraat. Dit was zeker te wijten aan de aanpassing van de nieuwe inrichting, waarbij automobilisten die "vast kwamen te zitten" aan het einde van de Broustinlaan, de wijk moesten uitrijden via de Vanderborghstraat. Zoals de tellingen evenals de feedback van omwonenden laten zien, zijn deze bewegingen verdwenen en zijn de verkeersstromen in de wijk na een paar weken gestabiliseerd. Tevens valt op te merken dat door de beperkte grootte van het gebied de omwegen die nodig zijn om de Broustinlaan te bereiken, relatief beperkt zijn. Zo moet er maar 700 meter extra worden gereden om toegang te hebben tot de andere kant van de filter aan de kant van Jette, via de Landsroemlaan en de Vanderborghststraat. Daar het verkeer er vlot verloopt, is de reistijd niet sterk toegenomen.

Een weg kan als "verkeersluw" worden beschouwd, i.e. gemengd verkeer is er mogelijk zonder gevaar voor de gebruikers van actieve verplaatsingsmiddelen, wanneer er tijdens de spits, per richting, 200 PAE worden geteld. Uit telgegevens voor de drie straten waarop de maatregelen rechtstreeks van toepassing zijn, blijkt dat deze doelstelling is bereikt. Bovendien bedragen de totale bewegingen op de drukste rotonde, Grondwet-Broustin, tussen 200 en 300 PAE tijdens piekuren, zoals weergegeven in figuur 10. Als gevolg daarvan kan er nu worden overwogen om nieuwe inrichtingen zoals ontmoetingszones aan te leggen op de twee kruispunten van de wijk.



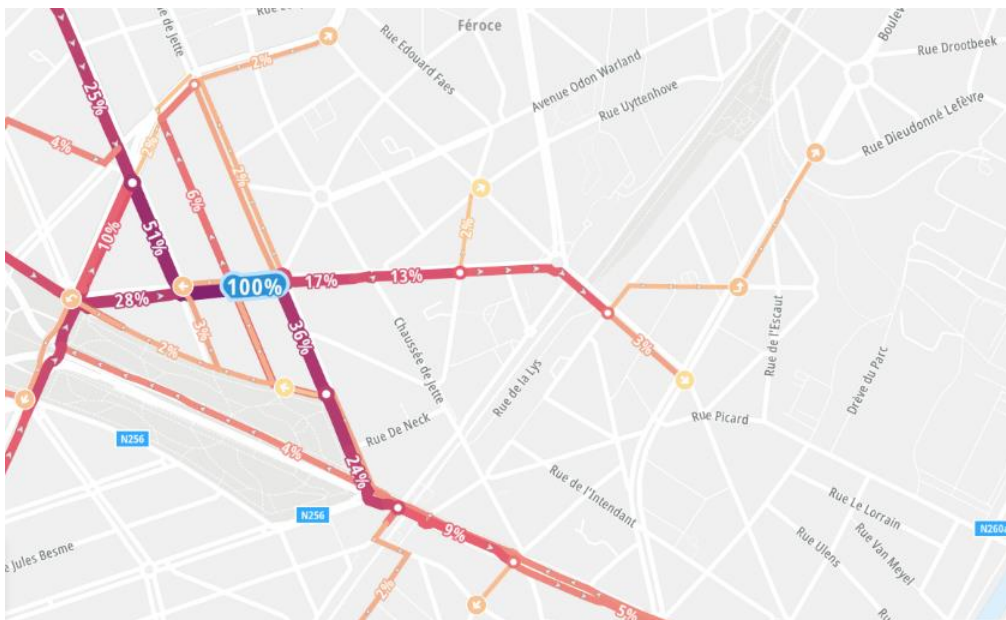
Figuur 10: vergelijking van het aantal PAE tijdens de ochtendspits op de rotonde Broustin-Grondwet (Idaso/Geo Mobility, BM, Mobigis 2023)

De vergelijking met de verkeersstromen in september 2022 toont ook een aanzienlijke afname of zelfs een verdwijning van het doorgaand verkeer op de Grondwetlaan en algemener in de hele wijk. Figuur 11 toont een lichte beweging van doorgaand verkeer via de Grondwetlaan, maar veel minder dan tijdens de eerste test. De bediening blijft overwegend plaatselijk (75%), terwijl hier geen enkele maatregel werd genomen om de hier voorgestelde noord-zuidbeweging te verhinderen.



Figuur 11: verkeersstromen in december 2022 op de Grondwetlaan (1.574 trajecten) (TomTom, BM, 2022)

Figuur 12 toont dan weer duidelijk de lokale bediening in de wijk, des te meer daar het panel dat wordt gebruikt om de gegevens te leveren (indicatieve waarden die niet bedoeld zijn om precieze cijfers te geven, maar veeleer trends aan te geven) is gedaald van 2.459 trajecten in september tot 369 in december 2022 aan het oostelijk uiteinde van de Broustinlaan.



Figuur 12: verkeersstromen in december 2022 op de Broustinlaan (369 trajecten) (TomTom, BM, 2022)

De tellingen van het verkeer op basis van de gevolgde richting in januari-februari 2023 laten ook de verdeling van het verkeer in de wijk zien via de Grondwetlaan en de Vanderborghstraat. Dit is meer bepaald te zien in de figuren 13 en 14, die het vermoedelijke aandeel van omwonenden tonen die deze routes gebruiken. Een zuid-noordbeweging (figuur 14) is echter nog steeds aanwezig op de Grondwetlaan, daar deze verkeersader relevant blijft vanwege de verkeersrichting op de

Landsroemlaan. Dit vermoedelijk doorgaand verkeer is niettemin gespreid over de hele dag en het kleine verschil tussen de volumes in de avond- en ochtendspits op het kruispunt Grondwet-Broustin (228 in de OS en 285 in de AS op donderdag 2 februari 2023, cf. figuur 10) toont aan dat het niet gaat om een belangrijke beweging van pendelaars die Brussel verlaten aan het einde van de dag.



Figuur 13: Noord-zuidstroom op donderdag 2 februari 2023 (Idaso/Geo Mobility, BM, Mobigis 2023)



Figuur 14: Zuid-noordstroom op donderdag 2 februari 2023 (Idaso/Geo Mobility, BM, Mobigis 2023)

Hoewel de derde telperiode in de winter werd uitgevoerd en niet in de lente of de zomer zoals het geval was voor de eerste twee, blijft het aantal fietsers dat gebruik maakt van de Broustinlaan in dezelfde orde van grootte als tijdens de eerste test⁸.

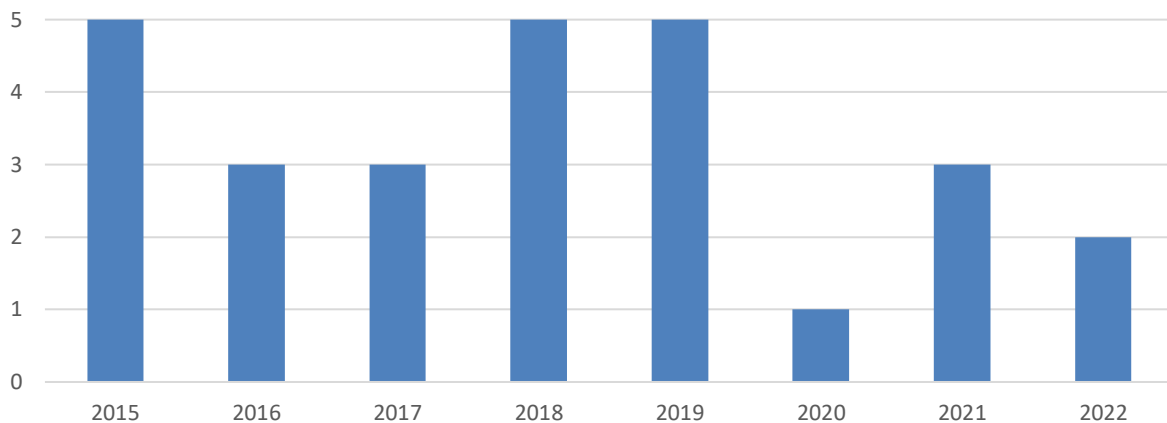
Zoals gezegd in de inleiding, was de verkeersveiligheid het element dat de aanzet heeft gegeven voor de aanpassingen op de Broustinlaan, met name op het bijzonder complexe kruispunt met de Sermonlaan, maar ook op de twee rotondes, Grondwet en Vanderborcht.

Brussel Mobiliteit houdt een register bij van verkeersongevallen die door de politie zijn vastgesteld. Gegevens voor de kruispunten waar de testen werden uitgevoerd, zijn beschikbaar voor de periode tussen 1 januari 2015 en 31 december 2022. Hoewel de gegevens voor 2020 in de volgende figuren worden weergegeven, moeten ze van de analyses worden uitgesloten vanwege de

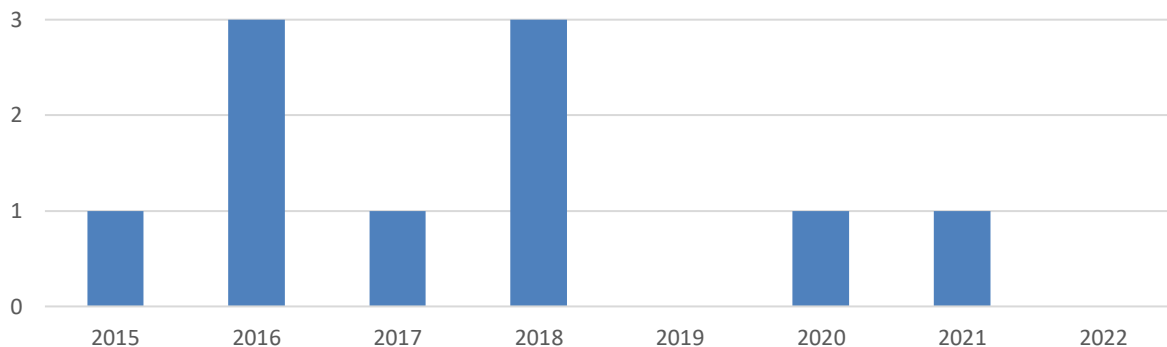
⁸ Kruispunt Broustin-Grondwet: 2.175 fietsen geteld in de week van de tweede telling en 2.289 fietsen geteld in de week van de derde telling, kruispunt Broustin-Vanderborcht: 2.513 fietsen geteld in de week van de tweede telling en 2.273 fietsen geteld in de week van de derde telling.

lockdownmaatregelen die destijds van toepassing waren als gevolg van de gezondheids crisis. Op het kruispunt met de Vanderborchtstraat heeft de politie geen enkel ongeval vastgesteld en dus komt dit kruispunt niet voor in de databank van Brussel Mobiliteit.

Voor zowel het kruispunt met de Sermonlaan ter hoogte van Basiliek als het kruispunt met de Grondwetlaan zijn er niet zo heel veel cijfers beschikbaar in onze databank. Hoewel de figuren 15 en 16 een afname van het aantal ongevallen laten zien sinds de verschillende aanpassingen werden doorgevoerd, is de correlatie met de testen objectief gezien niet mogelijk. Zoals hierboven vermeld, is het kruispunt bij Basiliek vereenvoudigd door het verdwijnen van de bewegingen van en naar Broustin. In dezelfde geest vermindert de sterke daling van het aantal voertuigen op de kruispunten met de Grondwetlaan en de Vanderborchtstraat de kans op ongevallen.



Figuur 15: Ongevallen met vaststelling door de politie op het kruispunt Sermon-Broustin-Landsroem tussen 01-01-2015 en 31-12-2022 (BM 2023)



Figuur 16: Ongevallen met vaststelling door de politie op het kruispunt Broustin-Grondwet tussen 01-01-2015 en 31-12-2022 (BM 2023)

2.3 Analyse van de verschuiving naar de randen van de wijk

Om tegemoet te komen aan de vrees voor een verschuiving van het verkeer naar WIJKwegen (Jetteselaan) maar ook naar wegen van het type PLUS zoals de Jacques Sermonlaan, werden er nog twee tellingen uitgevoerd, zoals weergegeven in figuur 17. Van vrijdag 21 april tot en met donderdag 27 april 2023 (A) werd op het kruispunt tussen de Carton de Wiartlaan, de Jetteselaan en de Broustinlaan een soortgelijke campagne uitgevoerd als die op de Broustinlaan. Op donderdag 8 juni

2023 heeft Brussel Mobiliteit tussen 16.45 en 17.45 uur (B) ook een manuele telling en observatie uitgevoerd ter hoogte van huisnummer 14 op de Jacques Sermonlaan. Om deze cijfers te vergelijken met eerdere waarden, zijn tellingen van 2020 en 2013 gebruikt als referentie; die tellingen worden eveneens weergegeven in figuur 17. De eerste telling vond plaats op donderdag 15 oktober 2020 op het kruispunt tussen de Jetteselaan en de Lakenselaan (C) en het kruispunt tussen de Jacques Sermonlaan en de Landsroemlaan (B). Op ditzelfde kruispunt was er ook een telling op dinsdag 19 maart 2013.



Figuur 17: telpunten gebruikt in de analyse van de verschuiving van verkeer (BM, Mobigis 2023)

2.3.1 Jetteselaan

De vastgestelde piekurostroom op de Jetteselaan op donderdag 27 april 2023 variëren van 236 PAE in de OS in de richting van de Lakenselaan tot 555 PAE in de OS in de richting van Simonis (figuur 18). Op het eerste gezicht is te zien dat het aantal van 200 PAE, om gemengd gebruik mogelijk te maken op een WIJKweg, niet in acht wordt genomen op de Jetteselaan. Hoewel deze weg behoort tot het type MWS Auto, is er echter een duidelijke en kwaliteitsvolle afscheiding voor actieve verplaatsingswijzen en ook voor het openbaar vervoer. Tevens valt op te merken dat deze verkeersader altijd een relatief hoog verkeersvolume heeft gehad, hoewel de hier getoonde cijfers nog steeds grotendeels aanvaardbaar zijn. Een andere vaststelling die kan worden gemaakt op basis van de tellingen van 2023 is het verschil in verkeersstromen tussen weekdagen en weekends op de rotonde. Gemiddeld maken 14.500 PAE er gebruik van tijdens de week, tegenover 11.900 PAE in het weekend (i.e. 82%); dit kleine verschil in stromen kan, net als de cijfers voor de Broustinlaan, worden geïnterpreteerd als een teken van overwegend plaatselijk verkeer. Hoewel de Jetteselaan een WIJKweg is in de hiërarchie van Good

Move, is het duidelijk dat het een wijkverzamelweg blijft voor de inwoners van Jette, Ganshoren en Koekelberg.



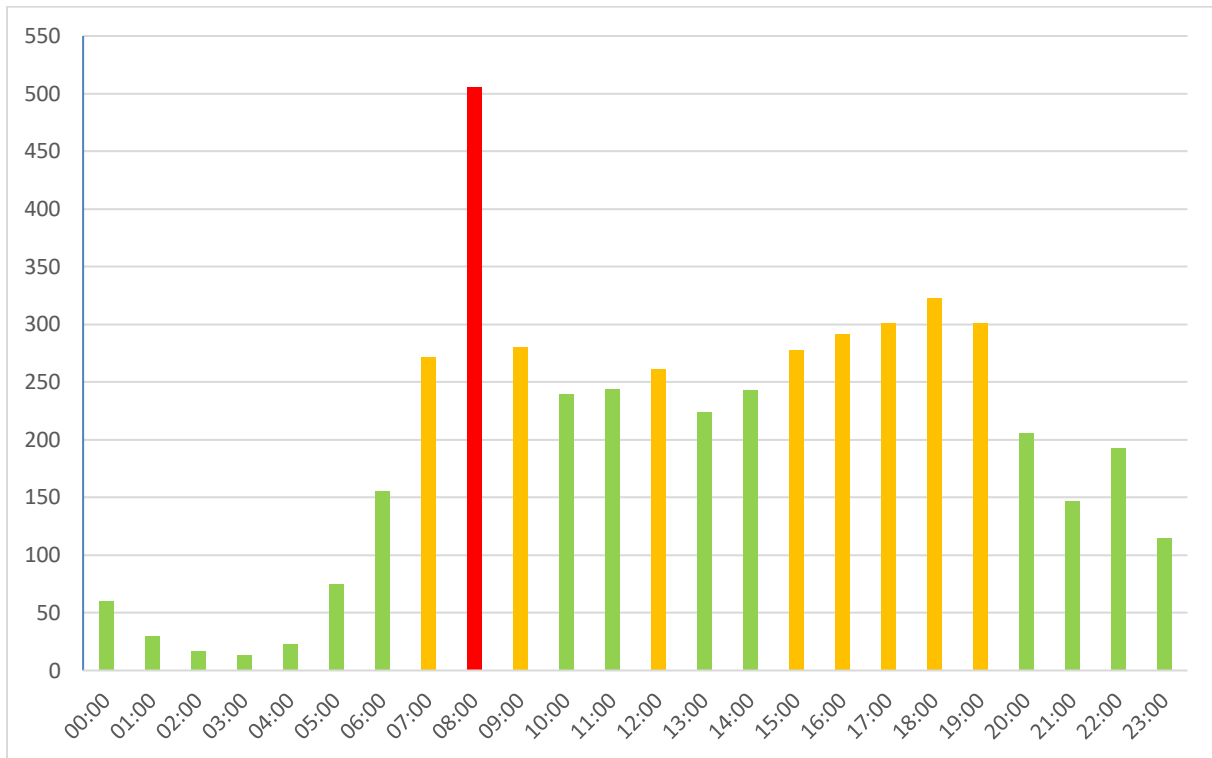
Figuur 18: verkeersstromen op de Jetteselaan/Carton de Wiartlaan OS op donderdag 27 april 2023 (Idaso/Geo Mobility, BM, Mobigis 2023)

Het is ook mogelijk om de tellingen van 2023 te vergelijken met de tellingen die in oktober 2020 zijn uitgevoerd op het kruispunt tussen de Jetteselaan en de Lakenselaan. Hoewel bewegingen van en naar de Paul De Mertenlaan en de Van Beesenlaan mogelijk zijn tussen deze twee punten, is het redelijk om aan te nemen dat het overgrote deel van het doorgaand verkeer op de Jetteselaan blijft. Het is belangrijk om op te merken dat de tellingen in 2020 werden uitgevoerd tijdens de covid-periode, toen telewerken sterk werd aanbevolen door de federale regering, en er wordt geschat (opnieuw op basis van cijfers voor de Rogiertunnel) dat er destijds 32% minder verkeer was in het BHG in vergelijking met de huidige situatie. Als we dus een toename met 32% toepassen op het in- en uitgaand verkeer op de Jetteselaan in oktober 2020 ter hoogte van het kruispunt met de Lakenselaan en die bewegingen vergelijken met de bewegingen die in 2023 op de Jetteselaan worden waargenomen vanaf de rotonde, dan zien we continuïteit in de cijfers, behalve voor één beweging (tabel 2). We kunnen extrapoleren dat er over ten minste drie bewegingen weinig of geen verschuiving van verkeer is. Er lijkt echter een toename te zijn van het aantal voertuigen dat tijdens de ochtendspits naar Simonis rijdt (+58%). Figuur 19 laat echter zien dat deze piek zich concentreert in de ochtendspits en dat er veel minder verkeer is, binnen aanvaardbare waarden die binnen de waarden blijven die in 2020 zijn waargenomen voor de OS (tabel 2).

Tabel 1: PAE in de ochtendspits op donderdag op de Jetteselaan (AME, Idaso/Geo Mobility, BM 2023)

	Oktober 2020 (C)	Projectie covid (C) +32%	Mei 2023 (A)
OS naar Spiegel (uitgaand)	175	231	236
OS naar Simonis (inkomend)	232	306	484

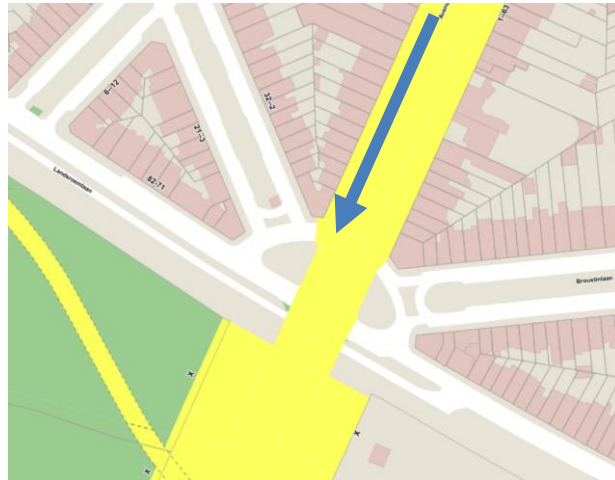
AS naar Spiegel (uitgaand)	286	377	352
AS naar Simonis (inkomend)	223	294	303



Figuur 19: Verdeling per uur van het aantal PAE dat het kruispunt oprijdt vanaf de Jetteselaan naar Simonis (Idaso/Geo Mobility, BM 2023)

2.3.2 Jacques Sermonlaan

Daar de Jacques Sermonlaan deel uitmaakt van de noord-zuidas PLUS die het autonet in het westen van Brussel structureert, is het normaal dat deze laan een deel van het doorgaand verkeer van de mazen die deze laan definieert, te verwerken krijgt. De vergelijking van de tellingen van 2013, 2020 en 2023 (B) kan niettemin toelaten om de impact van de test op de Broustinlaan te karakteriseren voor de verkeersstromen die gebruik maken van deze laan.



Figuur 20: stroom die het voorwerp uitmaakt van de tellingen in de AS (BM, Mobigis 2023)

Tabel 2: Aantal PAE in de avondspits (16.45-17.45 uur) op de Jacques Sermonlaan naar de Basiliek

	PAE
Dinsdag 19 maart 2013	738
Donderdag 15 oktober 2020	985
Donderdag 8 juni 2023	985

We zien dat de getelde stromen in 2020 en 2023 identiek zijn, wetende dat de telling in 2020 plaatsvond tijdens de covid-periode (32% minder verkeer); we kunnen hieruit besluiten dat er geen toename is van het verkeer op de Jacques Sermonlaan tijdens de AS in de richting van de Basiliek. Hoewel er een toename is ten opzichte van 2013, is het interessant om te zien dat het piek uur in tien jaar tijd is verschoven van 16.00 tot 17.00 uur naar 17.00 tot 18.00 uur. Terwijl er in 2013 738 PAE werden geteld tussen 16.45 en 17.45 uur, werden er 910 PAE geteld op deze as tussen 16.00 en 17.00 uur. Het is dus mogelijk dat een indruk van toename van het verkeer op de Sermonlaan in de afgelopen jaren te wijten is aan deze verschuiving van de AS. Tevens valt op te merken dat Brussel Mobiliteit tijdens de observatie geen files heeft gezien tot aan de Grondwetlaan, waarbij de opslagruimte aan de rode lichten zelfs af en toe helemaal leeg was tussen twee grotere stromen. Er waren twee opstoppingen op het kruispunt met de Landsroemlaan, maar die waren te wijten aan files bij de tunneltoegang tegenover de Basiliek. In de andere richting, richting Grondwet, ging de file op de Sermonlaan nooit helemaal terug tot aan het kruispunt met de Landsroemlaan en hield deze file op halverwege de Sermonlaan; er is dus geen verzadiging van deze verkeersader waargenomen.

Op te merken valt dat tijdens de tellingen van 2013 en 2020 tussen 16.45 en 17.45 uur respectievelijk 374 PAE en 401 PAE werden geteld bij het verlaten van de Broustinlaan op het kruispunt Sermonlaan-Landsroemlaan.

3 CONCLUSIES

De eerste test resulteerde in een grote verschuiving van doorgaand verkeer dat vroeger de Broustinlaan van begin tot eind volgde naar de Grondwetlaan en de Vanderborchtstraat. Enkel de afsluiting voor gemotoriseerd verkeer aan de kant van Basiliek lijkt dus geen duurzame oplossing te zijn. Dit belet niet dat de situatie op het kruispunt met de Sermonlaan sterk is vereenvoudigd. Hoewel de gegevens inzake ongevallen waarover we beschikken ons niet toelaten objectief aan te tonen dat de gevaarlijke aard er is afgenomen, kunnen we er redelijkerwijze van uitgaan dat deze doelstelling is bereikt.

Beide inrichtingen lijken onderling afhankelijk te zijn wat betreft hun goede werking. De situatie in de wijk is er sterk op verbeterd na de tweede actie van afsluiting, aan de kant van Jette; dit blijkt uit zowel de hierboven voorgestelde cijfers, de waarnemingen op het terrein als de feedback van de bewoners. Er waren enkele weken van aanpassing nodig voor een stabilisatie van de verkeersstromen in het gebied.

Op de Grondwetlaan en in de Vanderborchtstraat zijn de verkeersstromen niet in dezelfde mate afgenomen als op de Broustinlaan. De cijfers die tijdens de derde telcampagne in 2023 zijn verzameld, laten echter zien dat de toename van het verkeer aan de zuidkant van deze wegen binnen de normen voor wegen van het type WIJK blijft en dat ze over het algemeen worden gebruikt door zowel directe als indirecte omwonenden. De afname van het verkeer in de wijk biedt ook de gelegenheid om na te denken over het geplande project van herinrichting. De meeste bewegingen in de wijk lijken lokaal te zijn, daar de verkeersstromen vrij gelijkmatig zijn gespreid over de dag en over de zeven dagen van de week. De afname van het verkeer in de wijk lijkt ook het fietsverkeer ten goede te komen, daar beide testen een tendens van toename van het aantal fietsers lieten zien.

Analyses van de situatie aan de randen van de wijk tonen aan dat de directe verschuiving aanvaardbaar of zelfs laag is op de Jetteselaan en de Jacques Sermonlaan. De enige verkeersstroom die mogelijk is toegenomen, is die richting Simonis tijdens de ochtendspits op de Jetteselaan vanaf het kruispunt met de Lakenselaan. Op te merken valt dat deze toename zich concentreert tijdens de ochtendspits en dat het verkeer op deze verkeersader zich gedurende de hele dag op een lager niveau stabiliseert. Er worden tijdens piekuren geen blokkeringen waargenomen op de wegen die de wijk afbakenen en de verdeling van de verkeersstromen tijdens de dag en tijdens de week op de Jetteselaan lijkt erop te wijzen dat deze verkeersweg overwegend dient voor plaatselijk gebruik.

De test "Broustin" kan bijgevolg als geslaagd worden beschouwd en de afsluiting van beide uiteinden van deze laan ten gunste van het autoverkeer kan worden geacht bekrachtigd te zijn in het kader van het project van herinrichting.