

Application de l'article 51 du Règlement d'Ordre intérieur du Conseil communal.  
Interpellation de G. VERSTRAETEN, Conseiller communal, relative à un accident de vélo et la politique des zones sensibles d'accidents

G. VERSTRAETEN donne lecture du texte suivant :

G. VERSTRAETEN geeft lezing van de volgende tekst:

“Fietsen in Anderlecht en bij uitbreiding in Brussel blijft een hachelijke ervaring.

Op 17 januari werd een Anderlechtenaar aan het kruispunt van de Bara- en Tweestationsstraat aangereden door een bestelwagen. De persoon in kwestie overleefde de aanrijding, maar moest voor verzorging naar het ziekenhuis. Volgens de gewestelijke website Mobigis is dit kruispunt geen zwart punt.

In december diende ik al een gedetailleerde schriftelijke vraag in over de ongevalsgevoelige zones of ‘zwarte punten’. Overeenkomstig het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move moeten alleszins de 30 ongevalsgevoelige zones met prioriteit 1 en de 71 ongevalsgevoelige zones met prioriteit 2 aangepakt zijn tegen 2025. Afhankelijk van of het zwarte punt op een gemeenteweg dan wel op een gewestweg gelegen is, is het aan de gemeente of het gewest om de nodige aanpassingen te doen. De gemeenten kunnen voor de aanpak van zwarte punten rekenen op financiële steun van het Gewest.

Daarom had ik graag volgende vragen gesteld, wat gaat de gemeente doen om het kruispunt van de Bara- en Tweestationsstraat-dat echter geen zwart punt is- veiliger te maken voor fietsers? Wat is het beleid van de gemeente over de zwarte punten? Hoeveel punten moeten nog aangepakt worden tegen 2025 en welke worden dit jaar aangepakt? Hartelijk dank voor uw antwoorden!”

Madame l'Echevine MÜLLER-HÜBSCH donne lecture de la réponse suivante :

Mevrouw de Schepen MÜLLER-HÜBSCH geeft lezing van het volgende antwoord:

“Dank u voor uw vraag en ook voor de schriftelijke vraag over de verkeersveiligheid in onze gemeente. Het schriftelijke antwoord zal u ook nog per post worden toegezonden, ik zal nu alvast zoveel mogelijk van uw vragen mondeling beantwoorden.

Voor wat betreft het ongeval van de jongeman in de Barastraat en de Tweestationsstraat waarnaar u verwijst, beschikken niet over de gedetailleerde informatie betreffende de omstandigheden waarin dit ongeval zich heeft voorgedaan. Het is dan ook moeilijk en ook wel ongepast om er uitspraken over te doen, andere dan dat ik het voorval, het ongeval dus ten zeerste betreur, en dus via deze weg ook een hart onder de riem steken van het slachtoffer dat hierbij gewond raakte.

Voor wat betreft de infrastructuur, trap ik een open deur in wanneer ik zeg dat vandaag deze plek niet uitnodigend is voor fietsers. Dit is al lang zo, en daar is het zonet vermeldde ongeval een jammerlijke herinnering aan. Laat me van deze gelegenheid evenwel gebruik maken om te duiden dat we al langer in contact zijn met het Gewest om oplossingen te zoeken. Voor wat mij betreft, kunnen deze oplossingen er niet snel genoeg kunnen zijn.

Meer concreet, worden voor de Barastraat plannen gemaakt in het kader van het Richtplan van Aanleg, ook wel PAD Midi genoemd. In dit proces hameren wij als gemeente op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid binnen de perimeter. Merk op dat deze twee elementen, verkeersveiligheid en leefbaarheid, onlosmakelijk verbonden zijn in de stad en steeds de kern uitmaken van het beleid dat ik ten uitvoering leg binnen de grenzen van mijn mandaat. Langs deze weg, herhaal ik dan

ook graag publiekelijk de vraag die ik ook eerder stelde in de discussies met het Gewest, om de verkeersveiligheid dringend te verbeteren, en dit zo snel mogelijk via concrete plannen zodanig dat we samen aan een verbetering te kunnen werken. Vervolgens ga ik graag over tot uw vraag betreffende de zwarte punten, of zones met een concentratie aan ongevallen genoemd. In het Frans wordt het acroniem ZACA gebruikt, dat dan weer staat voor zone à concentration d'accidents. Vandaag zijn er in Anderlecht 4 ZACA-zones van prioriteit 1. Ik som ze even op, de Rotonde Chaussee de Mons/Van Kalken, het Kruispunt Bergensesteenweg/ Pierre Marchandstraat en et Kruispunt Hermes en het Kruispunt Vandervelde

Alle 4 hebben inmiddels een tijdelijke heraanleg gekregen, met markeringen en verkeerspaaltjes, en ook via tijdelijke aanpassingen aan de infrastructuur met betonblokken, zie het rondpunt op de Kuregembrug.

Op de Bergensesteenweg werden de voetpaden in 2018 aangepast, net als op de andere hiervoor vermelde kruispunten. Ik stip nog even aan dat voor al deze tijdelijke aanpassingen nauw werd samengewerkt met het gewest, en ook verder gewerkt om ze te bestendigen in een duurzame aanleg.

Voorts is het zo dat we op dit ogenblik aan het werken zijn aan een duurzame en verkeersveilige aanleg van de Kuregembrug. De Bergensesteenweg tussen Bizet en Kanaal wordt ook verder uitgewerkt, maar is dan weer in zijn uitvoering afhankelijk van de finalisering van de werken aan de Wayezstraat.

Het gewestelijke mobiliteitsplan, Good move, kent meerdere categorieën van zogenaamde ZACA. Het zijn niet altijd kruispunten.

Dit maakt dat de aanpak van zwarte punten verschillende mogelijkheden heeft, naargelang de specifieke situatie. Het is ook belangrijk om te vermelden dat de oplossingen meer zijn dan enkel een ingreep op de precieze locatie van het ZACA; er moet telkens naar de context gekeken worden. Ofwel, hoe kunnen we via mobiliteitsmaatregelen ervoor zorgen dat de omgeving van een ZACA, kruispunt of niet, een rustiger verkeerssituatie krijgt.

De Gemeente neemt dus volgende maatregelen, onder andere kleine ingrepen, zoals plaatsen van Berlijnse kussens, voetpaden vergroten rond straathoeken, zogenoemde "oren" en voetgangersoversteekplaatsen beveiligen

Op een grotere schaal, werken we samen met het gewest aan de heraanleg van kruispunten om ze veiliger te maken (bijvoorbeeld Luizenmolen, Kuregembrug), en daarnaast grijpen we ook projecten van aanleg aan, zoals de Wayezstraat, om de verkeersveiligheid grondig te verbeteren.

We zijn ook aan het werken aan circulatieplannen voor verkeersluwe wijken, en ook de schoolstraten zijn een instrument dat we gebruiken om de verkeersveiligheid in het algemeen, maar ook specifiek in de omgeving van de scholen, te verbeteren.

Al deze maatregelen vergen budget. We zijn dan ook dankbaar dat we via de subsidies voor verkeersveiligheid van het Gewest verschillende projecten voor aanpassingen van kruispunten kunnen financieren. Ik geef hier graag de voorbeelden mee van de projecten die werden uitgewerkt voor de Materiaalstraat, Square de la Fraternelle, Jules Ruhl/Ropsy Chaudron, Bon Air etc.

Ik maak er geen geheim van. We gebruiken alle middelen die we kunnen verkrijgen. We zijn blij dat we kunnen rekenen op partners zoals de Boudewijnstichting, waarvan we een budget gekregen hebben om in te grijpen op de zwarte punten die specifiek zijn voor fietsers.

Tot slot, zijn we de laatste hand aan het leggen aan het nieuwe gemeentelijk mobiliteitsplan, waarin de verbetering van de verkeersveiligheid de rode draad is. U merkt het, meneer Verstraeten, er wordt volop ingezet op verkeersveiligheid in Anderlecht. Het is dan ook een prioriteit van mezelf, maar ook van het college. We grijpen alle manieren aan om de verkeersveiligheid te verhogen, wat, (en ik herhaal) onlosmakelijk verbonden is met levenskwaliteit. Ik hoop dat ik u met deze antwoorden van dienst heb kunnen zijn.”

G. VERSTRAETEN zegt dat het geen volledig antwoord was dat hij nu kreeg. Er zijn immers vier zwarte punten die prioriteit één zijn en die dus tegen 2025 moeten worden aangepakt. Er is een tijdelijke heraanleg en het wordt overgegaan tot een duurzame aanleg. Maar hoeveel punten van prioriteit twee zijn er in de gemeente? Hoeveel punten moet de gemeente tegen 2025 zelf hebben aangepakt?

Mevrouw de Schepen MÜLLER-HÜBSCH zal de cijfers moeten nakijken voor categorie twee en drie. Dat wordt uitgezocht en in een lijst uitgebracht, samen met de projecten die daaraan gelinkt zijn. Het wordt allemaal schriftelijk overgemaakt.