

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 26 janvier 2023

Sont présents :

Administration communale d'Anderlecht

Président M . CUMPS
Co-présidente M^{me} MÜLLER-HÜBSCH
Urbanisme M. BREYNE
Développement urbain et M^{me} DEBLOMME
mobilité

Bruxelles Urbanisme & Patrimoine – Direction de l'Urbanisme

M^{me} ZEROUALI

Bruxelles Urbanisme & Patrimoine – Direction des Monuments et Sites

M. DESWAEF

Bruxelles Environnement

M. MOENECLAEY

DOSSIER

PV03	Demande de permis d'urbanisme introduite par la BRUXELLES MOBILITÉ
Objet de la demande	Créer une bande bus-vélo-taxi au niveau du boulevard Maria Groeninckx-De May et du boulevard de la Grande Ceinture dans les deux sens sur la place qu'occupait la bande de circulation des véhicules
Adresse	Bd Maria Groeninckx-De May – Bd de la Grande Ceinture.
PRAS	Espace structurant

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 26 janvier 2023

PPAS

"QUARTIER GRANDE CEINTURE". AG 26.09.2001

EXAMEN DU DOSSIER PAR LA COMMISSION

A. REMARQUES ET/OU PLAINTES ARRIVEES A L'ADMINISTRATION :

L'enquête publique a fait l'objet de 24 réactions.

B. PERSONNES QUI ONT DEMANDE A ETRE ENTENDUES ET QUI SONT CONVOQUEES :

L'architecte et le demandeur ont été entendus.

Les réclamants ont été entendus sur les sujets suivants :

- Problème de la réduction de 2 bandes de circulation à 1 bande sur le boulevard Sylvain Dupuis
- Le tronçon compris entre les carrefours Dupuis x Groeninckx et Willemyns Groeninckx pose particulièrement problème
- Le tourne-à-droite en circulant sur Groeninckx vers la rue Emile Hellebaut (les voitures coupent la bande bus/vélo/taxi)
- Il y a une pétition de 400 signatures contre le projet
- Absence d'affiches d'enquêtes publique
- Problèmes de circulation au vu du flux important dû aux nombreux logements et équipements du quartier (Peterbos) , école, salle de sport ...
- Manque de précision dans les chiffres de fréquentation et besoins du quartier
- Des enquêtes et consultations ont été faites mais les gens n'ont pas été entendus
- Il y a eu une période test : quelle évaluation en a tiré Bruxelles Mobilité ?
- Il y a eu une amélioration du temps de parcours de BUS (53,49,89) dans le sens vers ville, gain de temps

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 26 janvier 2023

DÉCIDE

AVIS MOTIVÉ DE LA COMMISSION

Contexte

Considérant que la demande se situe en espace structurant au plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que les boulevards Maria Groeninckx-De May, Sylvain Dupuis et de la Grande Ceinture, la rue de la Compétition ainsi que les carrefours entre ces voiries sont des voiries régionales ;

Considérant que toutes ces voiries sont à double sens de circulation ;

Considérant que le boulevard Maria Groeninckx-De May est limité à 50 km/h hormis sur le tronçon devant l'école Clair Soleil qui est limité à 30 km/h ;

Considérant que le boulevard Maria Groeninckx-De May présente une berme centrale ;

Considérant que les bandes bus/vélo/taxis ont été implémentées à l'été 2020 en guise de phase test dans le cadre de la pandémie de COVID ;

Objet

Considérant que le projet consiste en la suppression d'une bande de circulation, dans les deux sens, le long des boulevards Maria Groeninckx-De May et de la Grande Ceinture et la pérennisation des aménagements cyclables créés dans le cadre de l'initiative Mobility Covid19 ;

Procédure

Considérant que la demande a été soumise à une enquête publique pour le motif suivant :

- En application de la prescription 25.1 du P.R.A.S : Création ou modification de voiries et d'itinéraires de transport en commun ;
- En application de l'art. 175/20 du CoBAT : Rapport d'incidences - Enquête de 30 jours ;

Considérant que 25 réclamations nous sont parvenues en cours d'enquête organisée du 20/12/2022 au 18/01/2023 ; que les arguments concernent principalement :

Arguments en faveur

- Cet aménagement est une bonne chose en l'attente d'un réaménagement plus complet
- Meilleure répartition de l'espace entre les modes
- Conforme avec Good Move
- Le RER vélo actuel, inconfortable, justifie la bande bus/vélo sur cet axe Vélo-PLUS
- Permet la réduction de la capacité automobile ('traffic evaporation')
- Interconnexions cyclables rapides via les grands axes
- Tracé d'un RER vélo

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 26 janvier 2023

Arguments en défaveur

- Importants embouteillages
 - o Heures de pointe : files au-delà du carrefour formé par le boulevard Sylvain Dupuis et la rue Alphonse Demunter et jusqu'à la place de Linde dans la rue Polydor Moerman
 - o Carrefour Groeninckx x A. Willemyns
 - o Jours de match
- Saturation du carrefour Dupuis x Groeninckx x Compétition et réinsertion des véhicules premier tronçon de Groeninckx entre le carrefour avec Dupuis et A. Willemyns
 - o Demande de marquages rue de la Compétition
- Bus bloqués en plein carrefour : Le bouchon engendré dans le carrefour engendre un blocage lorsqu'un bus articulé se retrouve bloqué au centre du carrefour alors que les feux sont devenus vert de la rue de la compétition vers la direction vers le Boulevard Maria Groeninckx.
- Suppression d'emplacements de stationnement.
- Fluidité du trafic retardée par les tourne-à-droite (traversées de la bande bus et visibilité).
- Sur le boulevard Sylvain Dupuis : la bande bus a été supprimée.
- Pollution importante vu le nombre de voitures, de camions, camionnettes, bus à l'arrêt.
- Pollution sonore importante à cause des klaxons d'automobilistes excédés.
- Blocage des carrefours ou non-respect des sens interdits pour bypasser (surcharge des petites rues avoisinantes saturées par les automobilistes essayant de contourner) habitats éprouvent des difficultés pour rejoindre ou quitter leur domicile.
- Certains automobilistes passent par la rue du Broeck à toute vitesse pour rejoindre le boulevard avec la priorité de droite sans se soucier des piétons ou des autres véhicules.
- Double emploi avec le RER vélo (la piste cyclable bidirectionnelle sur le trottoir).
- Bande bus pas confortable pour les cyclistes :
 - o Demande de plus de logos vélos au sol
 - o Cohabitation bus et taxis avec vélos surtout en montée
 - o La piste cyclable bidirectionnelle est plus sécurisante pour le cycliste que la bande bus
 - o La majorité des cyclistes n'empruntent pas la bande bus et préfèrent le RER vélo en trottoir
- Bande bus n'améliore pas de manière substantielle la vitesse commerciale des bus sur ce trajet.

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 26 janvier 2023

- Bande bus et taxi ne se justifie pas pour le passage d'un bus toutes les dix minutes, voire un taxi toutes les heures.
- Améliorer les traversées piétonnes (oreilles de trottoirs).
- Il n'a pas eu d'études des incidences

Vu l'avis favorable sous condition de Bruxelles Mobilité daté du 23/01/2023 et portant la référence 40510-2022-1 ;

Vu l'avis favorable sous conditions de la STIB du 12 décembre 2022 ;

Objectif

Considérant que l'objectif du projet est de :

- Pérenniser la bande bus-vélo-taxis mise en test lors de la période de confinement ;
- Améliorer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons ;
- Rééquilibrer l'espace public en accordant plus d'importance au transport des modes actifs ;

Motivations

Aménagement

Considérant que le projet est situé en voirie régionale ;

Considérant que le projet consiste à la pérennisation des aménagements cyclables créés dans le cadre de l'initiative Mobility Covid19 ;

Considérant que le réaménagement consiste en la suppression d'une bande de circulation, dans les deux sens, le long des boulevards Maria Groeninckx-De May et de la Grande Ceinture comme cela a été réalisé sur d'autres axes de la Moyenne Ceinture et de l'utiliser comme une bande bus-vélo-taxis ;

Considérant que les objectifs de ce projet s'inscrivent dans une démarche de mise en adéquation de l'axe avec la Spécialisation Modale des Voiries définie dans Good-Move ;

Considérant que le boulevard Maria Groeninckx-De May est repris selon la spécialisation multimodale des voiries comme Auto-PLUS, Vélo-PLUS, Transport en commun-PLUS et Piéton-CONFORT ;

Considérant que le service de la Rénovation urbaine de la commune dispose actuellement d'un Masterplan pour le parc du Peterbos dans le cadre du Contrat de Quartier Durable Peterbos situé le long du boulevard Maria Groeninckx-De May ;

Considérant que dans le cadre de ce Masterplan, un réaménagement a été dessiné pour le carrefour du boulevard Maria Groeninckx-De May avec l'avenue René Berrewaerts ;

Considérant que les objectifs de ce projet de réaménagement de carrefour sont les suivants :

- la reconnexion du quartier du Peterbos à la ville en atténuant l'effet barrière constituée par le boulevard ;
- la sécurisation de la traversée pour tous les modes ;

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 26 janvier 2023

- la facilitation des modes actifs en rendant le quartier plus accessible à pied, à vélo et en transport en commun et en améliorant la connexion entre ces modes à l'endroit du carrefour notamment vers le futur pôle d'équipements qui s'implantera proche du carrefour ;
- la réduction de la vitesse sur ce tronçon ;

Considérant que la bande bus/vélo/taxi contribue à ces objectifs en réduisant l'effet barrière du boulevard, en donnant une priorité aux modes actifs et en réduisant la vitesse ;

Considérant que la rénovation prévue dans le cadre du Contrat de Quartier Durable Peterbos ne dispose pas des budgets pour refaire l'ensemble du boulevard Groeninckx-De May ;

Considérant que la bande bus/vélo/taxi constitue donc une bonne alternative en attendant un reprofilage complet de l'axe par Bruxelles Mobilité ;

Considérant que la suppression d'une bande de circulation permet la création de la bande bus-vélo-taxis, l'amélioration du confort et la sécurité des modes actifs ainsi que rééquilibrage de l'espace public en faveur des piétons et des cyclistes ainsi que des transports en commun ;

Considérant qu'il y a lieu que le projet se coordonne avec la commune d'Anderlecht en ce qui concerne son projet de Masterplan dans le cadre du contrat de quartier Peterbos ;

Considérant que la largeur de la bande vélo-bus-taxi a une largeur de 2,09m à hauteur de l'arrêt de bus Willemyns ; que cette largeur est trop étroite ; qu'il y a lieu de garantir une largeur de minimum 3m, tel que recommandé par le vadémécum de Bruxelles Mobilité ;

Considérant qu'il y a lieu d'agrandir l'oreille de trottoir à la hauteur du Boulevard Maria Groeninckx à la place du schlammage projeté dans les plans afin de sécuriser et réduire la traversée piétonne ;

Piétons

Considérant que le projet sécurise les traversées piétonnes en réduisant leur longueur par l'agrandissement des oreilles de trottoir ; que ces mesures améliorent la qualité d'usage de l'espace et répondent aux objectifs d'apaisement des mailles du Plan Good Move, de sécurité routière et de diminution des vitesses pratiquées ;

Considérant qu'il y a donc lieu que ces traversées soient conformes au RRU et au cahier de l'accessibilité piétonne édité par BM, notamment en les équipant de dalles podotactiles ;

Considérant que les dispositifs podotactiles doivent respecter les règles reprises dans le Cahier de l'accessibilité piétonne ;

Considérant qu'au droit des traversées piétonnes, les bordures assurant la jonction entre le trottoir et le filet d'eau doivent être enterrées (bordure niveau zéro), conformément au cahier de l'accessibilité piétonne ;

Considérant qu'il y a lieu de revoir l'avancée de trottoir à hauteur de l'avenue Adolphe Willemyns afin de permettre aux bus de rejoindre correctement l'arrêt ;

Vélos

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 26 janvier 2023

Considérant que le boulevard Groeninckx-De May est un axe Vélo-PLUS sur lequel circule le RER vélo ;

Considérant que le RER vélo actuel se trouve sur le trottoir, qu'il est en mauvais état, sous-dimensionnée par rapport aux normes exigées dans le Vadémécum vélo pour un axe Vélo-PLUS ; qu'il provoque des conflits avec les piétons ; qu'il y a lieu d'améliorer la lisibilité de la piste cyclable en dessinant un marquage adéquat du RER vélo ;

Considérant dès lors que la bande bus/vélo/taxi permet d'offrir une alternative au RER vélo ;

Considérant que le Vadémécum privilégie la circulation cycliste entre le trottoir et la chaussée ;

Considérant qu'il convient de revoir le statut prioritaire ou non des traversées cyclables ;

Considérant que l'ajout d'une traversée cyclable à hauteur de l'avenue Commandant Vander Meeren pourrait être intéressante pour les cyclistes (actuellement uniquement traversée piétonne) qu'il y a lieu de revoir l'aménagement de la berme centrale en y créant une zone de refuge sécurisée pour les cyclistes et les piétons aussi large que possible et de minimum 1,5m de largeur ;

Considérant qu'à hauteur de la rue Van Soust, les cyclistes sont renvoyées sur la piste en site propre ;

Considérant que la possibilité pour les cyclistes de rester sur la bande bus/vélo/taxi et la création d'un sas vélo permettrait d'éviter des détours compliqués (notamment un feu en plus) vers le boulevard Louis Mettwie (possibilité de rester sur la bande bus/vélo/taxi jusqu'à la chaussée de Ninove) ;

Considérant qu'il serait judicieux que le projet intègre une traversée piétonne et cycliste à auteur de la rue Emile Hellebaut ainsi qu'une traversée cycliste au niveau de l'avenue René Berrewaerts en envisageant le resserrement des voies de circulation ;

Considérant qu'au niveau de l'intersection du boulevard Maria Groeninckx et de l'avenue René Berrewaerts il y a lieu de prolonger la piste cyclable séparée venant de l'avenue René Berrewaerts afin de permettre aux cyclistes de s'insérer en toute sécurité sur le Boulevard Maria Groeninckx ;

Circulation

Considérant que la présente demande a fait l'objet d'un rapport d'incidence ; que des congestions ont été remarquées au niveau du carrefour avec le boulevard Sylvain Dupuis dans la direction de la chaussée de Ninove ; qu'une analyse du temps de parcours est faite sur base des données Tom-Tom relatives aux semaines du mois mars des années 2019/2022 sur le tronçon entre le boulevard Sylvain Dupuis et la rue Adolphe Willemyns dans la direction de la chaussée de Ninove ;

Considérant que le projet n'apporte pas de solution par rapport à ce constat et qu'il y a lieu de faire des interventions en amont pour atténuer les problèmes de congestion et augmenter la capacité de l'axe ;

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 26 janvier 2023

Considérant le rapport de police du 2 mai 2022 (Réf TRA/T/AN/180/2022 TEC/AN/434-043/2022) concernant la sécurité routière sur les boulevards Sylvain Dupuis et Maria Groeninckx-De May ;

Considérant que le rapport mentionne une congestion du carrefour formé par ces deux boulevards avec la rue de la Compétition aux heures de pointes et des remontées de files par répercussion sur le boulevard Sylvain Dupuis et la rue de la Compétition ;

Considérant que le rapport identifie plusieurs causes à cette congestion :

- La capacité trop réduite du boulevard Maria Groeninckx-De May à absorber les flux de trafic venant du boulevard Sylvain Dupuis et de la rue de la Compétition sur une bande de circulation
- Le manque de marquages de bandes de circulation claires sur la rue de la Compétition
- Le rabattement de plusieurs bandes de trafic venant de la rue de la Compétition vers une bande sur le boulevard Maria Groeninckx-De May ;
- La phase de feux de signalisation non-adaptée notamment au flux de trafic venant de la rue de la Compétition et tournant à gauche dans le boulevard Sylvain Dupuis ;

Considérant l'analyse d'accidentologie du boulevard Sylvain Dupuis qui accompagne ce rapport de police, réalisée par le service Appui politique policière de la Zone de Police Midi le 27 avril 2022 pour la période 2018 à 2021 ;

Considérant que cette analyse conclut qu'il n'y a pas d'augmentation d'accidents sur le boulevard Sylvain Dupuis avec un point d'attention sur la période d'analyse COVID;

Considérant le rapport de police du 15 décembre 2022 (Réf TRA/T/AN/308/2022 TEC/AN/302,201-102/2022) ;

Considérant que ce rapport fait une remarque additionnelle quant aux traversées cyclables (notamment à hauteur de l'avenue René Berrewaerts et de la rue Van Soust) et à leur signalisation (statut de priorité par rapport au boulevard) sur les boulevards Maria Groeninckx-De May et de la Grande Ceinture ;

Considérant l'analyse d'accidentologie des boulevards Sylvain Dupuis et Maria Groeninckx-De May qui accompagne ce rapport de police réalisée par le service MOB – Stratégie de la Zone de Police Midi le 15 décembre 2022 pour la période 01/01/2018 au 14/12/2022 ;

Considérant que cette analyse conclut qu'il y a une augmentation des accidents de 50% depuis le réaménagement de l'été 2020 ;

Considérant que cette analyse précise également que post-aménagement les accidents se concentraient au carrefour Marie Groeninckx de May x Sylvain Dupuis x Compétition mais que depuis l'aménagement des accidents sont également constatés le long de la nouvelle bande bus/vélos sur le boulevard Maria Groeninckx-De May ;

Considérant qu'il y a lieu que le projet prenne en compte les plans annotés par la Police qui reprennent des remarques de signalisation routière et des points d'amélioration plus

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 26 janvier 2023

localisés et de revoir les aménagements projetés au niveau des carrefours afin qu'ils limitent les congestions et les risques d'accidents ;

Considérant que la commune souhaite une révision du tronçon du boulevard Groeninckx-De May compris entre le boulevard Sylvain Dupuis et la rue Adolphe Willemyns (direction boulevard de la Grande Ceinture) et revenir (dans l'attente d'une solution définitive) à 2 bandes suite à l'avis de la police pour améliorer la sécurité routière ;

Transports en commun

Considérant qu'il y a lieu de faire un rappel des marquages Bus/Vélo/Taxi après chaque carrefour ;

Considérant que pour les transports en commun une amélioration de la vitesse moyenne des bus circulant sur le boulevard en direction sortie de ville est constatée (entre les arrêts Fruits et Peterbos) à l'échelle de la journée complète depuis l'installation de la bande bus/vélo/taxi;

Considérant que toutefois en direction sortie de ville, la configuration existante au carrefour entre le boulevard Sylvain Dupuis et le boulevard Maria Groeninckx-De May engendre de la congestion ce qui génère une dégradation de la performance aux heures de pointe du matin et du soir due aux difficultés ponctuelles au carrefour ;

Stationnements

Considérant que le PRDD et Good Move programment une diminution du stationnement en voirie de 25% ; et que le projet prévoit la suppression de 15 places de stationnement ce qui va dans le sens des objectifs régionaux ;

Considérant les objectifs du Plan Régional de Mobilité Good Move et son principe STOP, ainsi que la politique de mobilité et de stationnement qui vise à réduire la pression des voitures et libérer davantage d'espace public ainsi que de renforcer le maillage cyclo-piéton et PMR dans le quartier ;

Considérant que le projet propose d'implanter des arceaux vélo et drop off zones en voirie au niveau des zones de stationnement supprimées aux abords des traversées piétonnes tout en garantissant un cheminement piéton confortable ;

Considérant que le modèle d'arceau vélo doit se conformer au cahier de l'accessibilité piétonne (U renversé avec double barre horizontale pour une meilleure fixation des vélos ; ajout d'une barre horizontale supplémentaire (à max. 30 cm du sol) aux premiers et derniers arceaux d'une série continue pour une meilleure détection par les personnes malvoyantes) ;

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 26 janvier 2023

Avis FAVORABLE, à condition de:

- Revoir les aménagements projetés au niveau des carrefours (dont Sylvain Dupuis) afin qu'ils limitent les congestions et les risques d'accidents ;
- Revoir l'aménagement du boulevard Groeninckx de May sur son tronçon compris entre le boulevard Sylvain Dupuis et la rue Adolphe Willemyns ;
- Améliorer la sécurité des traversées piétonnes et cyclistes et s'assurer qu'elles soient conformes au titre 7 du RRU ainsi qu'au cahier de l'accessibilité piétonne édité par BM ;
- Améliorer la lisibilité de la piste cyclable en dessinant un marquage adéquat du RER vélo ;
- Faire un rappel des marquages Bus/Vélo/Taxi après chaque carrefour ;
- Se coordonner avec la commune d'Anderlecht en ce qui concerne le Masterplan Peterbos ;

Boulevard Sylvain Dupuis/Rue de la Compétition :

- Prévoir des marquages de bandes de circulation claires sur la rue de la Compétition ;
- Revoir les aménagements projetés au niveau du carrefour afin qu'ils limitent les remontées de file et les risques d'accidents ;
- Adapter les phases de feux de signalisation notamment au flux de trafic venant de la rue de la Compétition et tournant à gauche dans le boulevard Sylvain Dupuis ;

Rue Adolphe Willemyns :

- Agrandir l'oreille de trottoir à hauteur du carrefour Adolphe Willemyns et boulevard Maria Groeninckx-De May afin de réduire la traversée piétonne ;
- Garantir une largeur de minimum 3m à hauteur de l'arrêt de bus Willemyns ;

Rue Emile Hellebeaut :

- Revoir les aménagements projetés afin de les rendre conformes au RRU ;
- Adapter la liaison entre la rue Emille hellebeaut et le boulevard Maria Groeninckx-De May aux piétons et aux cyclistes tout en garantissant une prolongation du cheminement naturel des piétons et des cyclistes ;

Avenue Rene Berrewaerts :

- Agrandir l'oreille de trottoir à la hauteur du Boulevard Maria Groeninckx-De May à la place du schlammage projeté dans le projet afin de réduire la traversée piétonne ;
- Revoir les aménagements projetés afin de les rendre conformes au RRU ;
- Adapter la liaison entre l'avenue René Berrewaerts et le boulevard Maria Groeninckx-De May aux piétons et aux cyclistes tout en garantissant une prolongation du cheminement naturel des piétons et des cyclistes ;
- Prolonger la piste cyclable séparée venant de l'avenue René Berrewaerts et permettre aux cyclistes de s'insérer en toute sécurité sur le boulevard Maria Groeninckx-De May,

Avenue Commandant Vander Meeren :

- Revoir l'aménagement de la berme centrale en y créant une zone de refuge sécurisée pour les cyclistes et les piétons aussi large que possible et de minimum 1,5m de largeur (actuellement uniquement traversée piétonne) ;

Boulevard Louis Mettwie :

- Examiner la possibilité de permettre aux cyclistes d'éviter des détours compliqués (notamment un feu en plus) vers le boulevard Louis Mettwie et de rester sur la bande bus/vélo/taxi avec la création d'un SAS vélo qui permettrait de rester sur la bande bus/vélo/taxi jusqu'à la chaussée de Ninove ;

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 26 janvier 2023

INSTANCES :

ADMINISTRATION COMMUNALE D'ANDERLECHT

Bourgmestre	M. CUMPS	
Echevine	M ^{me} MÜLLER-HÜBSCH	
Urbanisme	M. BREYNE	
Développement urbain et mobilité	M ^{me} DEBLOMME	

ADMINISTRATION RÉGIONALE

Bruxelles Urbanisme & Patrimoine Direction de l'Urbanisme	M ^{me} ZEROUALI	
Bruxelles Urbanisme & Patrimoine Direction des Monuments et Sites	M. DESWAEF	
Bruxelles Environnement	M. MOENECLAHEY	

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 26 janvier 2023

ANNEXE I : Réclamation dossier n°52644

Aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voor de markering van een bus-fiets-taxistroom op de Maria Groeninckx-De Maylaan en de Grote-Ringlaan testfase van juni 2020 permanent te bestendigen. Door schrapping van 1,1 km lange rijstrook in beide richtingen van deze banen.

Opmerkingen op de effectenstudie.

Beste leden van de overlegcommissie,

Allereerst wil ik jullie danken dat mijn vraag om gehoord te worden positief onthaald werd. Ik sta hier denk ik, neen, weet ik, met een mening die niet enkel de mijne is maar van vele buurtbewoners van de omgeving waarover het openbaar onderzoek liep. Een petitie tegen de busbaan omwille van een aantal redenen die ik straks ga opsommen had op korte tijd heel veel ondertekenaars.

Daar ik dagelijks deze baan neem met fiets (droog weer) auto (regen) , was ik verbaasd op 8 januari affiches van een openbaar onderzoek te vinden (8 per kruispunt) dat begint op 20/1/22 en eindigt op 18/01/22. Vandaar nam ik contact op met het economaat om dit te melden. Zij stuurden me een mail met foto's om te melden dat dit in de reglementeerde tijdstippen werd gedaan. Op de foto's is geen datum te zien. Ikzelf ben op 25/1/22 te voet naar mijn familiekerstfeest in de zaal van LDC " De Kaai" gegaan en heb geen enkele van deze affiches (8 per kruispunt) zien hangen laat staan daar dan een foto kunnen van nemen om sindsdien aan dit dossier te kunnen werken.

Het inwonersaantal van Anderlecht en van het Brussels Gewest neemt enorm toe. Dit brengt noodzakelijke veranderingen met zich mee op vlak van wonen, vrije tijd, onderwijs En zeker op vlak van mobiliteit. Ik begrijp dat aanpassingen in de infrastructuur nodig zijn. Ik sta hier echter met een aantal opmerkingen die zeer belangrijk zijn om mee te nemen in het verdere proces.

***Op pag. 14 staat er dat de site van het project zich in een bestaande lokale entiteitskern bevindt. Dit is een niet te onderschatten kern. Het Peterbospark met zijn 4000 inwoners, de Moortebeek wijk met zijn 1000 inwoners, de 3 scholen (1000 kinderen) en 1 kribbe (40 kinderen). En in de nabije toekomst komen daar nog eens 2 kribbes (80 kinderen) en 170 appartementen (560 inwoners) bij. De hoge bevolkingsgraad en de slechte mobiliteitsmodi maken dat de lokale entiteitskern op vele vlakken problemen vertoont waardoor de circulatie van het autoverkeer abominabel is!

***Er is geen rekening gehouden in uw de studie met "het duurzaam wijkcontract Peterbos". De bouw van een nieuwe sportzaal aan de zijde van het project zal de wijk ook doen veranderen. Er zullen nieuwe noden zijn. In het openbaar onderzoek spreek men over het schrappen van parkeerplaatsen. Met de bouw van de sportzaal zal er enkel nood zijn aan meer parkeerplaats. De parkeerplaatsen die overblijven zullen dan ook ingenomen worden door bezoekers van de sportzaal. En zo zullen de inwoners van de wijk nog minder makkelijk een plaats voor hun auto vinden.

***Op sociaal economisch vlak lees ik dat de wijkmonitoring van het Bisa een hoge

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 26 janvier 2023

bevolkingsdichtheid aangeeft en een gemiddeld hoge werkloosheidsgraad in onze wijken. Er zijn echter geen cijfers over terug te vinden in de documenten. Wat ik betreurt.

Ik wil er graag op wijzen dat o.a. het Westland Shopping Center voor vele omwonenden een bron om toegang tot werk te krijgen is. Dit heeft ook zijn keerzijde, nl dat elke dag de vele auto's, bussen, fietsers en voetgangers die hier naartoe komen een verkeersveilige mobiliteit in de weg staan.

De Gewestelijke weg, de Sylvain Dupuislaan, kan de concentratie van alle verkeer al lang niet meer aan. Brussel Mobiliteit heeft geprobeerd om dit aan te pakken door een busbaan te installeren aan weerszijden van de laan. Hier moet men vaststellen dat er al na 6 maand beslist werd om terug te keren naar de vroegere toestand. Wat zijn de redenen hiervoor en zullen deze niet dezelfde zijn voor de Maria Groeninckx-De Maylaan en de Grote-Ringlaan?!

***Op pag. 39 spreekt het openbaar onderzoek over een enquête die in januari 2021 door Brussel Mobiliteit gehouden werd en waar 4926 mensen op reageerden. Is dit representatief voor onze drukke wijken?

Als het onderzoek het over de verplaatsingen met de fiets heeft moet men realistisch naar de cijfers kijken. 74% tot 78% zou de fiets niet nemen om de kinderen naar school te brengen of boodschappen te doen. 39% zou zich nooit professioneel verplaatsen . Met de fiets

***Pag. 40 :Punt 3.4 Mobiliteit

Bestaande toestand:

Voetgangers: zou veel beter kunnen. Vooral aan zijde Sylv. Dupuislaan naar Maria Groeninckx de Maylaan richting Ninoofsesteenweg heeft met moeite een breedte van 80 cm voetpad!

Fiets: Er moet rode modulaire verharding aan gebracht worden, ze is al heel lang verdwenen. Vooral om voetgangers en fietsers splitsing aan te geven.

Openbaar vervoer: Buslijn 49 heeft op de Maria Groeninckx de Malaan een 2-tal haltes vanuit Peterbos naar Mededingingsstraat zo naar de Theo Verbeekstraat en Lindeplein om naar het Zuidstation te gaan.

Waarom moet deze buslijn 49 een stop hebben aan halte Willemijns(ipv op de mededingingstraat)? Deze buslijn 49 is altijd bemand met dubbele bussen, deze moeten dan bij het verlaten van de halte, helemaal van de busbaan naar de 2de rijstrook gaan rijden om zijn verloop te volgen. Buslijn 49 houdt zo alle verkeer tegen en is heel gevaarlijk voor de verkeersveiligheid in de buurt van dit kruispunt.

Autoverkeer: Het is wat het is !

Parkeren :

Het plan spreekt over de schrapping van parkeerplaatsen op de Maria Groeninckx de Maylaan aan de zijde van het Peterbospark. Deze baan zal in de toekomst zeker al zijn parkeerplaatsen nodig hebben daar aan de binnenzijde van het Peterbospark door het Duurzaam Wijkcontract Peterbos een 70 tal parkeerplaatsen worden weggehaald.

Op pag 50,51,52 lees ik bepaalde percentages. Ik zie geen data staan bij deze kaarten en kan

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 26 janvier 2023

mij niet ontdoen dat deze percentages niet juist zijn. Elke dag staat de Boulevard vol en gezien er binnenkort bijkomende veranderingen zijn in de Peterbos wijk (wijkcontract+ bouwen kribbe+ bouw sportzaal. In de A. Willemijnsstraat met kruissing Adolphe Prinsstraat bouwt de BGHM in mei 2023, 170 appartementen en 1 kinderdagverblijf zal dit niet verminderen. Daar staat men nu al in een dubbele file geparkeerd. Het weghalen van deze parkeerplaatsen wordt een probleem!

Uitzonderlijk verkeer:

Blijkbaar bij gebrek aan nieuwe kaart neemt men dan maar de oude kaart minimale breedte 3,50 m

pag. 59***Geplande toestand:

Voetgangers: Wil men nu ylotter en veiliger maken. Helaas zal de plaatsing van verkeersbord A23 om de aanwezigheid van scholen aan te geven niet veel doen aan de verkeersveiligheid. Zo een verkeersbord is veel te klein. Er moeten ook andere aanpassingen komen.

Fietsers:

Het onderzoek van dec 2020 dat in volle covidperiode gebeurde is niet representatief. Het aantal fietsers was toen ongezien hoog. Er moet een nieuwe studie komen om betere cijfers te hebben die niet uit een bijzondere periode komen waar er meer mensen op de fiets kropen dan er nu nog zijn.

We hebben tenslotte 1,5 j deze busbaan al!

Openbaar vervoer:

Het project houdt niet in dat het tracé van de MIVB-lijnen wordt gewijzigd, maar wel dat ze veiliger en beter georganiseerd wordt.

Sinds juni 2020 is het echter niet veel veiliger geworden. Al zeker niet tijdens de piekuren, waar vele verschillende buslijnen snel achter elkaar rijden en auto's die hun garage uit moeten.

Autoverkeer:

Door het autoverkeer op 1,1 km van 1 rijstrook te ontdoen heeft sinds juni 2020 het autoverkeer alleen maar grote nadelen gekend op vlak van veiligheid, luchtkwaliteit en verkeersagressie.

We hadden met de inwoners van de Quartierbroekwijk in september 2021 een overleg met burgemeester Cumps. Onze eis was om aan beide kanten (deze van Sylvain Dupuislaan en deze van Maria Groeninckx de Maylaan)de busbaan te schrappen. Omdat het over een gewestweg gaat is hij bijgevolg niet bevoegd. Hij ging in overleg treden. Na een zoommeeting met meer dan 100 aanwezigen werd gemeld dat de busbaan Sylvain Dupuislaan weg ging , maar dat men een fietspad ging aanleggen en hierdoor 55 parkeerplaatsten wegnemen!

Elke dag wordt ik om 7u15 wakker van getoeter en ander verkeerslawaaai.

Alle dagen is er tijdens de spits een enorme file op de volledige Sylvain Dupuislaan tot op de

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 26 janvier 2023

ring afritten, zo ook op het kruispunt Ninoofse steenweg-Grote Ringlaan.

Vele auto's proberen deze wegen te vermijden en nemen dan de Neerpedestraat, Itterbeeksebaan,... Maar het probleem blijft!

Op pag. 62 van het onderzoek staat er dat de reistijd opmerkelijk is verkort= 35 sec naar 1 min 10 sec. Dit is niet verkort maar verlengd!

Parkeren:

Ik haalde reeds de problemen aan die zullen ontstaan na het schrappen van parkeerplaatsen. Zeker met de komst van alle bouwprojecten voorzien in het wijkcontract en de buurt.

Uitzonderlijk Vervoer:

Zal problematisch worden daar straat van 3,50 m naar 3 m gaat! Zij mogen vergezeld zijn van een begeleid voertuig en over 2 rijstroken rijden!

Verkeersveiligheid: (pg. 65)

Door effectieve controle van de snelheid zal ook de snelheidslimiet meer afgedwongen worden. De doorstroom zal dan beter gaan en daar profiteren de bussen maar ook de automobilisten van. Een rijstrook schrappen voor betere doorstroming is bijgevolg dan niet nodig.

Luchtkwaliteit:

Het argument om een verkeerstrook te schrappen voor meer luchtkwaliteit houdt geen steek. Sinds juni 2020 staan we in de file, stil tot stapvoets. De doorstroming is slecht en de luchtkwaliteit nog slechter.

Geluidsomgeving:

Waarom is er sinds 2016 geen kaart meer beschikbaar om de toestand van 1,5 j testfase met vorige fase te vergelijken.

De mens :

De inplanting van de bus-fiets-taxistrook geeft geen beter veiligheidsgevoel. Je moet altijd opmerkzaam blijven bij het betreden van de kruispunten, voetpaden, zebrapaden.

***Analyse van de werken tijdens de Werf :

pag. 73 Werf mobiliteit:

De mobiliteit zou tijdens de werf niet worden gehinderd, maar toch zullen erook nog tijdelijk voor de werkzaamheden parkeerplaatsen verdwijnen. Dit zal zeker voor (fout)parkeeroverlast zorgen in de naburige straten.

Algemene conclusie:

Het is niet omdat er een petitie(van 150 handtekeningen en een online van 250 handtekeningen) is tegen het project, dat we ons niet willen houden aan de gemaakte verkeersveilige aanpassingen zoals ze er al waren voor de testfase (30 km /u, 50 km /u). Vandaar vragen we meer handhaving van de al geldende maatregelen. Dit door vaste radars, politiecontroles ... die een ontradend effect zullen hebben.

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 26 janvier 2023

Ik stond jullie hier te woord en heb de goede hoop dat er rekening gehouden wordt met mijn opmerkingen. Ik ben zeker niet de enige die tegen dit project is. Al heb ik het gevoel, net als vele anderen, mee te werken aan een participatieproces waar er niet echt veel rekening zal gehouden worden met de input van de omwonenden en dat 'de participatie' op voorhand al uitgetekend is. Dit openbaar onderzoek is er omdat de procedure dat voorschrijft. Laat ons geen andere illusies maken.

Laat me afsluiten met te concluderen dat er nog nooit zoveel problemen waren met de doorstroming als nu met de testfase van de bus-fiets-taxibaan en zeker na het weghalen van de busbaan Sylvain Dupuislaan. Wij, de buurtbewoners zijn al in meer dan 10 jaar vele malen gehoord voor vele openbare oonderzoeken in onze wijk en omstreken, maar telkens werd er met onze opmerkingen geen rekening gehouden. Spijtig!

Maar... misschien deze keer wel!

We blijven goede hoop hebben.