

Schriftelijke vraag van F. Lepoivre over – Inrichting Wegennetten

Enkele weken geleden lanceerde Elke Van Den Brandt, Brusselse staatssecretaris voor Mobiliteit, een oproep aan de gemeenten die deel wilden uitmaken van een project om de wegen in onze regio in te richten om meer ruimte te geven aan voetgangers en fietsers met het oog op het eind van inperking. Ze stelde dus voor om de gemeenten die dat willen te ondersteunen bij het uitvoeren van deze installaties met als doel meer plaats te bieden om de regels van fysieke afstand te kunnen respecteren (officieel "social distancing" genoemd, maar u zult mij toestaan om de term "fysieke" te verkiezen).

De gemeente Watermaal-Bosvoorde heeft op deze oproep gereageerd en ik ben er erg blij mee. Zij heeft dit spijtig genoeg op een vreselijk minimalistische en gedeeltelijke, om niet te zeggen bevooroordeelde, manier gedaan.

Wanneer we de kaart van de betrokken straten bij de aanpassingen bekijkt, namelijk (1) de aanleg van woonwijken, (2) de transformatie van straten in fietsstraten en (3) de aanleg van tijdelijke fietspaden, zien we inderdaad dat de gemeente Watermaal-Bosvoorde eenvoudigweg heeft voorgesteld om een tijdelijk fietspad (Delleurlaan) aan te leggen, het huidige fietspad in de Middelburgstraat uit te breiden tussen de Terhulpensesteenweg en het Wiener plein en een woonwijk aan te leggen in de Gemeentelijke Godshuisstraat.

Samengevat, de gemeente heeft dus één fietspad voorgesteld, één fietsstraat en één woonzone voorgesteld. U zult het met mij eens zijn dat dit een minimalistisch antwoord is op de oproep van de Brusselse staatssecretaris voor Mobiliteit.

U zult mij opnieuw antwoorden dat de vergelijking niet klopt, maar bij wijze van voorbeeld, Sint-Gillis besloot om elf straten in gedeelde zones te plaatsen. Er zijn zojuist vijf fietspaden aangelegd, en er zullen nog drie andere volgen. In Ukkel zijn er een vijftiental straten woongebied geworden en zijn er meerdere fietspaden aangelegd.

Zoals ik al zei, het antwoord van onze gemeente is minimalistisch en dat heb ik u zojuist laten zien. Maar ik zei ook dat het gedeeltelijk en zelfs bevooroordeeld was. Als je de eisen van de gemeente ziet, kan je alleen maar verbaasd zijn dat hele wijken niet betroffen zijn in de eisen van de gemeente: er is o.a. niets gepland in het Logis-Floréal, niets in de wijk Dries, etc., terwijl dit dichtbevolkte wijken zijn, met veel kinderen, en dat de aanpassingen in deze wijken, de gezinnen in staat zouden hebben gesteld om een wegennetruimte te hebben die ze niet altijd in hun eigen huis hebben. Aan de andere kant wordt de Gemeentelijke Godshuisstraat een woonwijk.

Ook de Keym Square wordt niet beïnvloed door de aanpassingen, al hadden we van deze oproep gebruik kunnen maken om te anticiperen op maatregelen zoals de voetgangerszone van het plein.

Tot slot had deze oproep er ook kunnen toe leiden dat het College zou anticiperen op de invoering van de zones 30 in onze gemeente, zones die in januari 2021 zullen worden ingevoerd.

Mijn vragen zijn dan ook de volgende:

Kunt u mij zeggen wat ertoe geleid heeft tot keuze van de straten in woonwijken of fietsstraten? Zelfde vraag met betrekking tot de fietspaden?

- Waarom heeft u niet ruimer gereageerd op de oproep van de regio door het aantal betrokken straten te vermenigvuldigen met de verschillende mogelijkheden?

- Waarom heeft u de aanvragen die u in het kader van de oproep tot projecten voor het participatieve budget, namelijk de aanleg van een fietsstraat in de Théophile Vander Elst Straat, niet in het project opgenomen?
- Waarom niet hebben voorzien om de dichtbevolkte wijken in te richten en waar de privéruimtes beperkt zijn, terwijl kinderen dan veiliger kunnen buiten spelen?
- Waarom heeft u geen gebruik gemaakt van deze oproep om te anticiperen op bepaalde inrichtingen om de aanleg zone 30 in een reeks straten in onze gemeente voor te bereiden?

Florence Lepoivre

ANTWOORD:

Geacht Raadslid,

Dank u voor uw interpellatie.

Op voorstel van de regio hebben we met spoed twee maatregelen genomen die het gebruik van drie straten (Jachtstraat-Middelburg en Gemeentelijk Godshuisstraat) bevestigen, één voor de fietsers van alle leeftijden en de andere ten gunste van de voetgangersmobiliteit van kinderen en volwassenen. Met deze verandering in status zullen gebruikers meer fysieke afstand hebben, veiliger en comfortabeler zijn bij het fietsen en lopen.

De nieuwe status die deze drie straten krijgen, bevestigen alleen maar hun huidig gebruik en met de hoop dat we dit kunnen bestendigen, hebben we gewerkt aan de reglementaire aspecten (politieakkoord, wijziging van de regels van het verkeersreglement, etc.).

Wij willen met de dienst Mobiliteit en in overleg met de politiediensten op deze weg verder gaan om dit soort aanpassingen te laten overwegen.

Destijds werd prioriteit gegeven aan het opzetten van met name alle logistieke aspecten die verband houden met het dagelijks leven van onze bewoners en meer in het bijzonder met de zorg die wij wilden geven aan de meest kwetsbare mensen.

De uitvoering van de bewegwijzering werd onmiddellijk door de Regio verzorgd, omdat onze diensten daartoe niet in staat waren en we rekening hielden met de andere gemeenten, waarvan sommige veel dicht bevolkter waren dan de onze en te kampen hebben met zeer complexe mobiliteitsproblemen, waarvoor ook de Regio meer ingrijpende tijdelijke regelingen moet treffen ...

We hebben vrijwillig het Th. Vander Elst-fietsstraatproject gelaten omdat dit verzoek in het kader van het participatieve budget is gedaan en we het aan het initiatief van de auteur en de reactie van het publiek wilden overlaten, aangezien het proces nog steeds gaande is.

En voor de voorstellen op het Keymplein, voor zover we de voorgestelde ontwikkelingen willen bestendigen na de afzondering afbouw, geven we er de voorkeur aan om dit type project uiteindelijk te integreren in het totale renovatieproject van het plein.

Wat betreft de inrichting van meer dichtbevolkte gebieden ben ik het eens met het idee om te voorzien in woonwijken, maar dit moet nader worden bestudeerd in de aanwezigheid van de mobiliteitsdienst en de POLUTRA-cel, die op dit moment functioneert "op zijn minima".

Ter informatie: de GRACQ van Watermaal-Bosvoorde heeft ook een reeks voorstellen gedaan; deze zullen ook door de diensten worden onderzocht.

In dezelfde geest hebben we, op verzoek van een groep inwoners, dit jaar besloten om het mobiliteitsdorp te decentraliseren ter gelegenheid van de autoloze dag.

Dit zal mogelijk zijn dankzij een subsidie die we hebben verkregen in het kader van een projectoproep.

Vriendelijke groeten

Marie-Noëlle Stassart