

BULLETIN COMMUNAL

GEMEENTEBLAD

N° 6

155^{eme} ANNEE-JAAR

CONSEIL COMMUNAL - GEMEENTERAAD

Séance du - Vergadering van
19 mai -- mei 2021

PRESIDENTE - VOORZITSTER

CÉCILE JODOGNE

Bourgmestre ff - wnd Burgemeester

SOMMAIRE - KORTE INHOUD

SÉANCE PUBLIQUE -- OPENBARE VERGADERING

POINT(S) INSCRIT(S) À LA DEMANDE D'HABITANTS -- PUNT(EN) OPGETEKEND OP VERZOEK VAN
INWONERS

La rue des Azalées en sens unique et l'abrogation de la séparation de la piste cyclable (Demande de Monsieur Matthias Vanwijnendaele et de Monsieur Jan Brumagne) -- Het plaatsen van de Azalealaan in één richting en afzien van het afscheiden van het fietspad (Vraag van de heer Matthias Van Wijnendaele en de heer Jan Brumagne)	548
--	-----

19.05.2021

CONSEIL COMMUNAL DE SCHAERBEEK
GEMEENTERAAD VAN SCHAARBEEK

SEANCE DU 19 MAI 2021
VERGADERING VAN 19 MEI 2021

PRÉSENTS-AANWEZIG : Mme-mevr. Cécile Jodogne, Bourgmestre ff-Présidente-wnd Burgemeester-Voorzitster; M.-h. Vincent Vanhalewyn, Échevin-Schepen; M.-h. Mehmet Bilge, Echevin-Schepen; Mme-mevr. Adelheid Byttebier, Échevine-Schepene; M.-h. Michel De Herde, Échevin-Schepen; M.-h. Frederic Nimal, Mmes-mevr. Sihame Haddioui, Deborah Lorenzino, MM.-hh. Thomas Eraly, Quentin Van den Hove, Mme-mevr. Lorraine de Fierlant, Echevin-Schepenen; MM.-hh. Bernard Guillaume, Bernard Clerfayt, Georges Verzin, Emin Ozkara, Sadik Koksal, Abobakre Bouhjar, Mme-mevr. Angelina Chan, M.-h. Hasan Koyuncu, Mmes-mevr. Done Sonmez, Fatiha El Khattabi, MM.-hh. Arnaud Verstraete, Matthieu Degrez, Mmes-mevr. Claire Geraets, Leila Lahssaini, Myriam Boxus, Fatima Ben Abbou, Lucie Petre, MM.-hh. Abdelhakim El Karaoui, Yusuf Yildiz, Mohammed Abkoui, Mmes-mevr. Naima Belkhatir, Emel Kose, Vanessa Loodts, Marie Nyssens, MM.-hh. Hamza BOUKHARI, Cedric Mahieu, Mamadou Bah, kevin likaj, mohamed echouel, Conseillers communaux-Gemeenteraadsleden; M.-h. David Neuprez, Secrétaire Communal-Gemeentesecretaris.

ABSENTS-AFWEZIG : MM.-hh. Ibrahim Dönmez, Axel Bernard, Taoufik Ben addi, Youssef Hammouti, Mme-mevr. Leticia Sere, MM.-hh. Emel Dogancan, Elyass EL YAKOUBI, Conseillers communaux-Gemeenteraadsleden.

EXCUSÉS-VERONTSCHULDIGD : -

EN DÉBUT DE SÉANCE-IN HET BEGIN VAN DE VERGADERING : -

Mme Jodogne, Bourgmestre, préside l'assemblée qu'elle ouvre en séance publique à **18 heures et 30 minutes**.

De openbare vergadering wordt geopend om **18.30 uur** onder voorzitterschap van **mvr. Jodogne**, Burgemeester.

En raison de la crise sanitaire COVID-19, ce conseil communal a lieu en visioconférence (Zoom)
Wegens de gezondheids crisis Covid-19 heeft deze vergadering plaats via visio-conferentie.(Zoom)

SEANCE PUBLIQUE - OPENBARE VERGADERING

POINT(S) INSCRIT(S) À LA DEMANDE D'HABITANTS -- PUNT(EN) OPGETEKEND OP VERZOEK VAN INWONERS

Ordre du jour n° 1 -- Agenda nr 1

La rue des Azalées en sens unique et l'abrogation de la séparation de la piste cyclable (Demande de Monsieur Matthias Vanwijnendaele et de Monsieur Jan Brumagne)

Het plaatsen van de Azalealaan in één richting en afzien van het afscheiden van het fietspad (Vraag van de heer Matthias Van Wijnendaele en de heer Jan Brumagne)

De heer Brumagne : Beste raadsleden, beste leden van het College. Graag zouden wij U willen interpellieren over het volgende. De plannen met en rond de Azalealaan beroeren al enige tijd de gemoederen. Na een testfase van enkele maanden besliste de gemeente onlangs eenzijdig om de Azalealaan definitief in één richting te zetten maar af te zien van het afscheiden fietspad zoals dat in de testfase bestond. In de plaats daarvan zijn er nu geschilderde fietspaden in beide richtingen aangebracht. Deze beslissing komt voor veel bewoners als een grote teleurstelling en roept ook veel vragen op. Ten eerste op vlak van participatie. Deze wijk is een van de eerste 5 autoloze wijken in het kader van het gewestelijke plan GoodMove. Centraal daarin staat een brede participatie van de buurt. Het definitieve plan werd evenwel gecommuniceerd op 3 maart, een dat voor de eerste van drie

GoodMove participatie-avonden voor deze wijk plaatsvond. Op deze parallelle participatie die de gemeente naast GoodMove organiseerde was niet heel de buurt uitgenodigd en werden 4 scenario's gepresenteerd voor de Azalealaan met telkens minstens één afgescheiden fietspad, waarvan uiteindelijk geen één gekozen werd. Participatie is terecht een prioriteit voor de gemeente. Maar het is wel belangrijk dat de burgers ook serieus genomen worden : ze moeten effectief invloed kunnen hebben op het beleid en ze moeten correct geïnformeerd worden over de beleidsalternatieven. Ten tweede vinden wij het onbegrijpelijk dat in het definitieve plan niet werd gekozen voor afgescheiden fietspaden zoals die bestonden in de testfase. De testfase toonde aan dat een afgescheiden aanleg hier perfect mogelijk was, er moeten zelfs geen parkeerplaatsen voor sneuvelen. De geschilderde fietspaden hebben heel wat nadelen : het af- en aanrijden van wagens en camionettes die 'eventjes' stilstaan op het fietspad en zo een veilige doorgang voor fietsers blokkeren, auto's die spookrijden - in tegengestelde richting het fietspad nemen, de scanauto's van Parking.brussels die op het fietspad rijden De Azalealaan is een echte verbindingsweg geworden voor fietsers, mede door de populariteit van het uit haar voegen barstende Josaphatpark. De recreatiefunctie van het park trekt ook veel onervaren fietsers aan voor wie de veiligheid en het comfort van afgescheiden fietspaden nog belangrijker zijn. Jonge kinderen fietsen bijvoorbeeld vaak op het voetpad, hun ouders moeten hen nu begeleiden met een rij geparkeerde auto's ertussen. Vaak wordt er, in dit verband, dan verwezen naar het fietsvademecum van het Brussels Gewest waarbij de richtlijn zou zijn dat de invoering van een zone 30 het aanleggen van afgescheiden fietspaden overbodig zou maken. Er wordt dan wel selectief vergeten dat op pagina 4 'afgescheiden fietsinfrastructuur' de meest comfortabele keuze is en op pagina 11 een kwaliteitsmatrix kiest voor 'een afgescheiden fietspad' in het geval van een belangrijke fietsas op een straat met een verblijfs- en verkeersfunctie (beiden hier het geval). Veilige, afgescheiden fietspaden zijn een doorslaggevend argument om nieuwe fietsers te overtuigen, meer vrouwen, ouderen of ouders met kinderen bijvoorbeeld. En dat geldt al helemaal voor belangrijke 'Fietsassen' die frequent worden gebruikt om de doorstreek te maken tussen wijken, zoals de Azalea er duidelijk één is. Niet elke fietser voelt zich even comfortabel in het verkeer, zeker niet in een context waar de ingevoerde zone 30 op veel plaatsen toch vooral op papier bestaat. Dus als het kan, zijn afgescheiden fietspaden nog altijd de beste keuze, simpelweg omdat je dan de veiligheid van fietsers ten allen tijden garandeert, in tegenstelling tot de situatie met de geschilderde fietspaden vandaag. Tot slot roept de beslissing over de aanleg van de Azalealaan veel vragen op over de verdere plannen van de gemeente. Als de gemeente voet bij stuk houdt over het feit dat een zone 30 de aanleg van afgescheiden fietspaden overbodig maakt, ook op plaatsen waar dit perfect mogelijk is, dan baart ons dit grote zorgen als het gaat over andere projecten die in de steigers zouden staan, zoals de heraanleg van de Koninklijke Sint-Marialaan en de Louis Bertrandlaan. Plots lijkt het al een uitgemaakte zaak dat ook hier de optie van afgescheiden fietspaden sowieso van tafel is. De precedents van zowel de Azalealaan als de De Molderlaan beloven alvast weinig goeds. Vandaar volgende vragen. Werd de beslissing op 3 maart om de Azalealaan definitief heraan te leggen zonder afgescheiden fietspad besproken tijdens de eerste participatieavond op 4 maart voor de autoluwe wijk 'Colignon-Josaphat'? Welke participatie organiseerde de gemeente zelf naast de GoodMove avonden en wie werd daarop uitgenodigd? Waarom werd geen van de 4 aan de wijkbewoners voorgestelde scenario's voor de Azalealaan gekozen? Waarom werd met de definitieve heraanleg niet gewacht op de uitkomst van het volledige participatie traject? Heeft het nog zin om participatie te organiseren in het kader van de autoluwe wijk als belangrijke knopen al zijn doorgehakt? Kan het College aangeven op basis van welke overwegingen gekozen werd voor de huidige heraanleg? Bent u bereid de aanleg te herzien op basis van input uit het participatietraject of na de kritiek die volgde op de gevaarlijke situaties die ontstonden na de heraanleg? Wat is het standpunt van het College over fietspaden in straten met regime 30 km/uur? Kan het College beslissen om afgescheiden fietspaden aan te leggen in een zone 30? Op basis van welke criteria? Is de schepen het eens dat een afgescheiden fietspad nog altijd een veiligere en comfortabelere optie is als daarvoor de ruimte is? Is de schepen akkoord dat GoodMove dat ook duidelijk aangeeft? Kan de Schepen verklaren waarom er dan toch voor geschilderde fietspaden werd gekozen op de Azalealaan, hoewel de testfase bewijst dat afgescheiden fietspaden perfect mogelijk zijn? Wat is de stand van zaken van de heraanleg van de Koninklijke Sint-Marialaan en de Louis Bertrandlaan? Zijn daar afgescheiden fietspaden voorzien? Wat is de timing om de definitieve plannen af te kloppen? Wordt ook hier een participatietraject voorzien? Op welke manier gebeurt de afstemming met het gewestelijke 'autoluwe wijken' project? Bedankt voor de aandacht.

Mme Byttebier : Eerst en vooral dank u voor uw vraag. We hebben ook kunnen zien dat zoals altijd een burgerinterpellatie ingediend wordt door verschillende burgers en we zijn dat het effectief ook gaat over mensen die betrokken zijn bij de ontwikkeling van onze gemeente. Ik wil bij deze ook, voor iedereen die

naar ons luistert, toch nog eens zeggen dat voor het College van de gemeente Schaarbeek, dat wij dat absoluut appreciëren dat zo veel mensen een bijdrage leveren bij dit pilootproject dat toch wel het geval is voor de wijk Azalea voor wat betreft de circulatie van vooral autoverkeer daar in de wijk. Dus zeer zeker fijn dat we daar vanavond kunnen over spreken. Maar ik zou toch ook graag mijn verontwaardiging willen uitspreken bij één iets dat ik heb horen zeggen door deze vertegenwoordiger van de burgers. Dat is dat onze zone 30 iets zou zijn dat de letter op papier is. Schaarbeek is als eerste begonnen met de veralgemening van de zone 30, in september 2018, en zijn heel blij dat sinds 1 januari 2020, het hele Gewest op die norm zit en wij kunnen ook aantonen, samen met de rapporten van de politie, dat daar absoluut verbetering is wat betreft snelheidsovertredingen, er zijn er minder, er wordt rustiger gereden. Geen dode letter maar echt veiligheid op het terrein. Dit moest ik even kwijt voordat ik inga op het thema dat u hier aanraakt. De Azalealaan kende inderdaad verschillende gedaanten de voorbije jaren. Het was een weg met doorgaand verkeer in twee richtingen. Er werd gekozen voor een woonerf met een joggend parcours. Het was, bij de eerste lockdown broodnodig om ruimte te creëren rond het park voor de actieve gebruiker en wij dachten toen vooral aan joggers in het park die we toch veel liever rond het park hadden en zo wilden we toch ruimte creëren. We hebben dan ook een testopstelling geïnstalleerd en verschillende zaken uitgeprobeerd. Wat we gezien hebben, dat was dat er eigenlijk niet zoveel joggers positief reageerden en 'en masse' de nieuwe infrastructuur gebruikten. Ik weet dat een collega, in de gemeenteraad, het daar zelf over had en daar aanklaarde dat ook de ondergrond zou moeten aangepast worden want het zijn daar eigenlijk kinderkopjes en dat is niet zo goed om te lopen. Het is dus eigenlijk niet zo interessant voor joggers om rond het park te lopen, maar we hadden een absolute groei van gebruikers van de nieuwe infrastructuur, de veiligere omgeving, door de fietsers. Dit heeft ertoe geleid om in onze testfase te kiezen voor die twee fietspaden, wetende dat er voordien er maar 1 was, doorgaand verkeer in twee richtingen, met auto's en we hebben daarvan gemaakt, het lussen systeem, dus één inrichtingsweg voor de auto en twee richtingen voor de fietsers met twee specifieke fietspaden. U hebt mij het woord 'lussen' horen zeggen en dat is inderdaad hetgeen waar eigenlijk elke stad voor staat, ook het hele Gewest en al zeker Schaarbeek. Bij ons is het in die kleine wijk gegaan om een eenrichtingsverkeer Azalealaan, Eisenhowerlaan, Madeliefjesstraat, Minnebroederstraat en dan hebben we daar nog bovenop gezorgd voor een knip tegen het doorgaand verkeer, het transitieverkeer ter hoogte van twee scholen, twee crèches en dan spreek ik over de Stobbaertsiaan. U ziet, heel wat bewegingen. Hoe zat het met de participatie? Wel, wij hebben in die testperiode reacties gevraagd. Burgers zien wat er gebeurt, getest wordt op het terrein en ze kunnen reageren. Hebben ze dat gedaan? Ja, en massaal. We hadden twee dialoogavonden en dat was begin december en ook een enquête online en die kende 1400 reacties. Waren de mensen op de hoogte? Absoluut. Waar de testfase was stond duidelijk het email adres van onze dienst Mobiliteit. Ik kan zeggen dat onze experts daar hun handen vol meegehad hebben. Er was ook een 'toutes boîtes', een flyer in de wijk. Daar was de participatie er voor het eerst ook online; het is experimenteel, ook voor onze gemeente. We hebben daarvoor de expertise van de firma Levure ingeschakeld en dat waren dialoog avonden voor de wijk Azalea. Wat is dan het lokaal Mobiliteitscontract waar we dus aan de top staan met Goodmove, de eerste 5 grote mazen van het hele Gewest, nu 5, volgend jaar nog eens 5 dat wordt uitgerold door de minister van Mobiliteit? Wel, dankzij heel gedreven ambtenaren en een heel sterk dossier zijn we bij de eerste lichting, we zijn dus één van de 5 grote mazen. Dat gaat van de Lambermontlaan tot aan de Sint-Mariakerk. De maas Colignon-Josaphat. ... Il y a une grande maille approuvée au niveau Régional. On l'a mis en 3 sous mailles, 3 fois 3 soirées de participation ... Die dynamiek van de participatie, je zou dus kunnen spreken van een wit blad, er is nog niet getest met lussen in de maille 'Cage aux Ours', er is nog niet geprobeerd het circuit aan te passen in de maille Sint Maria en ook niet in de grote maille Azalea. Dat gebeurt nog niet, u krijgt een wit blad en met de bewoners, zijn er 3 participatieavonden. We hebben er al twee gehad en de derde moet zeker nog deze zomer kunnen gebeuren. Er zijn dus 2 dynamieken maar ze convergeren met elkaar en ze zitten altijd met dezelfde spirit, met dezelfde analyses die we terugvinden in GoodMove. Ik kan U ook zeggen, GoodMove is nu uitgerold met een nieuwe Brusselse Regering maar die werd ontwikkeld bij de vorige Regering en in die fase, de ontwikkelingsfase van het Gewestelijk mobiliteitsplan, werden gemeenten gevraagd om bij te dragen en de gemeente Schaarbeek werd vaak genoemd omdat die actief mee de plannen geschreven heeft. Een heel klein voorbeeld, maar heel sprekend. In het begin was bvb de Navezstraat, dat is de andere kant, de kant van Docks, eigenlijk ingetekend als doorgangsweg. Onze ambtenaren zaten mee aan tafel en zeiden dat dit niet kon, dat daar een school was, en dichtbebouwd is, en ze hebben dat aangepast. Dus we zitten helemaal met de gemeente met sterke mensen die helemaal volgens de logica van GoodMove ageren. De kleine test is Azalea maar de grote maas die wordt ook uitgerold. Ik hoor U zeggen waarom wachten, wachten, dat is toch beter? Dat is niet de keuze van

het College. Het College wil vooruit en het College gaat dus in de maille Azalea ... Dans la petite maille on fait l'exercice et on est là pour chaque demande même individuelle des associations, des managers vélo, ils sont consultés et on prend cela en considération car c'est très important que cette formule de boucle pour bloquer le trafic transit est une réussite et que vraiment on peut démontrer que quand la vitesse est bloquée à 30 Km/heure, il y a moins d'accidents et que pour les modes actifs, les gens se sentent bien, la qualité de l'air s'améliore. C'est pour nous un test très important parce qu'on sait que la grande maille et par après même tout Bruxelles et comme chaque ville européenne qui veut se développer, c'est cela qui nous attends. Voilà en ce qui concerne la participation et les grands principes sur la mobilité. Est-ce que maintenant il faut vraiment penser binairement? J'ose dire d'une façon simpliste, ou bien une piste cyclable à côté de la rue, ou bien une piste cyclable à côté du trottoir ... het aanliggend of het vrij liggend fietspad. Dat is een zeer binaire benadering, of, of en er is niets anders. Wel, dat is niet waar. Het vrij liggend fietspad, in de test, dat was een parcours waar je, als fietser, de hele tijd moest slalommen. Ik weet dat er een foto geweest is met een vrachtwagen ... le camion qui était sur Facebook, qui était stationné sur la piste cyclable, c'était honteux, c'était illégal, effectivement, mais, c'était justement au lieu tout près du pont, ou ce n'était même pas possible d'avoir une piste séparée. Vous voyez que dans la phase test, on a constaté que oui, la petite partie à côté du trottoir c'est très intéressant pour les enfants, qui jusqu'à 9 ans doivent aussi rouler sur le trottoir, mais il y a tout de suite les carrefours qui sont un danger de plus et il y a un peu le slalom de l'autre côté, je sais bien qu'une piste cyclable à côté des voitures, il faut aussi faire attention, mais je pense qu'avec le choix qu'on a fait, on s'inscrit aussi dans un future ou on sait qu'il y aura plus de mode actif et une plus grande diversité dans les modes actifs. On a des vélos cargobike, on a des e-bikes, et je dois vous avouer que moi avec mon petit vélo, à ma vitesse, qui est peut-être KM/heure, quand je suis dépassée sur une piste cyclable, qui a 1,30 m, à ce moment-là, il faut quand même avouer que là aussi il y a des désavantages. ... Wat betreft die beslissingen. Ik heb U uitgelegd dat het een convergerende dynamiek was, dus niet of, of, eerst en dan. We zijn met de twee dynamieken bezig. CLM, het grote verhaal, Azalée, de kleine oefening. Gaan we herzien wat we nu doen? We gaan niet herzien wat we nu doen. Neen. We gaan eventueel aanpassen vooral als het over veiligheid gaat. We denken niet binair maar we houden verschillende aspecten in het oog. Dus niet of, altijd afgescheiden, of altijd aanliggend, dat lijkt me een oud discours en we houden met veel meer rekening. Wat betreft de volgende plannen, de Koninklijke Sint Mariastraat en de Louis Bertrandlaan, kan ik U zeggen dat voor het ene, er al een openbaar onderzoek lopende is, en schrijf U nog in voor 6 juni want voor het andere komt het openbaar onderzoek eraan maar daar moeten de plannen nog getekend worden.

Monsieur Verzin : Le débat dont l'Echevine a fait état aujourd'hui a eu lieu depuis de nombreux mois. Je n'ai pas entendu les représentants qui se sont exprimés ce soir, beaucoup intervenir. La position qu'ils défendent aujourd'hui, est une position qui dans toutes les réunions citoyennes, qui ont été organisées et que quand même bien je regrette qu'elles n'aient pas été réellement jusqu'au bout de leur logique et que la participation a été bricolée par représentative a largement démontré que dans le quartier Azalées en tout cas, une très, très large majorité, je pense 80-85% était opposée au maintien de la double piste cyclable. Là, je confirme la position de Madame Byttebier. Cela suscitait d'autant plus de problèmes non seulement de sécurité pour les cyclistes, mais aussi de sécurité pour les habitants et les automobilistes, qui avaient des enfants qui sortaient de la voiture lorsqu'ils se garaient. De ce fait, je ne reviens plus sur le choix binaire. Mais, j'ai deux questions à poser dans ce cadre-là. La première question. J'ai demandé au Collège de me faire parvenir un courrier du Ministre Smet qui a écrit à votre Collège, ...

Madame la Bourgmestre ff : Monsieur Verzin, est-ce que je peux vous rappeler qu'il n'y a pas de débat ni de questions, mais bien un commentaire par rapport à l'interpellation citoyenne.

Monsieur Verzin : Je voulais simplement dire qu'en ce qui concerne ceci, normalement, la mise en route de l'aménagement actuel de l'avenue des Azalées qui est pour moi une des moindres mal dans le contexte actuel, même si le règlement a été affiché, suscite une interrogation de ma part, et j'aimerais que le Collège m'y réponde, puisque si la publication a été faite, vous savez qu'il y a 45 jours pour que la Ministre de la mobilité l'approuve pour qu'elle soit effective et opérationnelle. Je demande si la question a été posée et si le Collège y a répondu.

Madame la Bourgmestre ff : je vous rappelle qu'ici il s'agit de répondre au citoyen qui nous a interpellé

Madame Lahssaini : Merci Madame la Bourgmestre ... Bedankt aan de heer Burmagne en de ondertekenaars van de burgerlijke interpellatie voor uw vragen. Ik zal, voor onze groep PTB-PVDA, verder gaan in het Frans. ... Tout d'abord les négociations que vous soulevez concernant la participation citoyenne, sont tout de même interpellant. J'ai bien entendu la réponse de l'Echevine, mais malgré tout, faire discuter des citoyens sur des propositions qui ne sont finalement pas retenues, n'a pas de sens. Si

c'est le cas, je trouve cela vraiment regrettable. De façon générale, avec le PTB, nous sommes fort préoccupés, que ce soit sur ce sujet ou sur d'autres, ont l'avais soulevé aussi notamment sur les contrats de quartiers, nous sommes préoccupés de la participation effective de l'ensemble des citoyens concernés. Pas simplement, les plumes du temps ou ceux qui disposent du capital social et économique qui leur permet d'avoir une facilité à prendre la parole, une facilité de prendre du temps de s'intéresser ou de participer aux consultations. Bien sûr, si la participation n'est finalement pas efficace ou un peu de la poudre aux yeux, cela ne va pas inciter à une réelle prise de participation. Sur ce point-là, je suis assez interpellée par ce que vous nous dites. La situation de la rue des Azalées a occupé beaucoup de discussions au sein de ce conseil et sur les réseaux sociaux notamment. Il y avait des positions très tranchées, on a eu les différents côtés qui se sont exprimés. Il nous semble qu'actuellement, une solution a pu se dégager qui a apporté un peu de sérénité et qui permet une circulation plus calme, aussi pour la sortie du parc Josaphat notamment mais sans un aménagement trop compliqué et trop perturbant, parce que l'aménagement précédent était tout de même vraiment particulier et plutôt dangereux. Les premières fois que personnellement je l'ai empruntée, avec les vélos qui venaient dans les deux sens sur le même côté de la rue, des voitures qui croisaient les pistes cyclables, pour les piétons et les cyclistes, selon nous, ce n'était pas confortable et assez déplaisant. Simplement pour dire qu'en passant récemment dans le quartier, on a pu voir qu'il y a eu encore des changements, aussi au niveau des sens interdits, des rues coupées en deux et sincèrement, il faut arrêter ces changements intempestifs. Ce quartier et ses habitants ont besoin de clarté et de prendre le temps de s'adapter à tous ces changements.

Monsieur Degrez : namens de socialistische fractie wil ik de heer Brumagne bedanken voor zijn interpellatie. ... Comme vous le soulignez, les nouveaux aménagements dans le quartier des Azalées ont suscités beaucoup de débats et de réactions des citoyens. Ces réactions étaient d'ailleurs souvent très négatives, il faut tout de même le reconnaître, mais parfois les réactions étaient aussi constructives et positives. Vous avez raison sur un point en tout cas, si on demande l'avis des citoyens, c'est pour le prendre en considération. J'ai trop souvent l'impression que ce Collège organise une participation de façade, ou les points de vues des citoyens ne sont pas réellement écoutés et cela est vraiment dommage. Pour le groupe socialiste, l'écoute du citoyen est une priorité. Non seulement pour susciter l'adhésion aux projets, pour coconstruire avec les habitants, mais aussi parce que les citoyens sont les premiers experts de leur quotidien et de leur quartier. Le groupe socialiste ne veut pas qu'on oppose les citoyens entrent eux en permanence. Il est évident que le piéton d'aujourd'hui sera le cycliste de demain et le jour suivant, il circulera peut-être en voiture. En matière de mobilité il faut penser à toutes les situations vécues par les citoyens et mesurer l'impact sociale et économique des mesures qu'on prend. Je veux vraiment souligner et rappeler l'importance d'inclure tous les citoyens quand on parle de participation. Il faut avoir une attention particulière pour garantir la participation des citoyens qui maîtrisent peu les langues, ou peu l'outil informatique, et là, nous avons souvent l'impression que seul certains groupes bénéficient d'une écoute et que seuls certains groupes on voix au chapitre. La sécurité routière, en particulier pour les usagers les plus fragiles, est une priorité pour mon groupe. A titre personnel, il me paraît évident qu'une piste cyclable séparé de la chaussée peut paraître plus sûre, c'est d'ailleurs une des scénarii présentés par le Collège pour l'avenue des Azalées. Je ne pense pas qu'on puisse aussi partir du principe qu'une piste cyclable séparée est toujours la solution à appliquer partout. Il faut pouvoir prendre en considération la configuration des lieux et également l'ensemble des modes de déplacement actifs. Le groupe socialiste restera attentif à toutes ces questions et continuera de demander qu'on écoute vraiment les citoyens.

Madame Chan : Bedankt Mijnheer Brumagne voor uw vraag. We hebben reeds de gelegenheid gehad om de situatie van de Azalealaan te bespreken. De testfase bracht een gevaarlijke en complexe situatie voor de weggebruikers aan het licht, zowel voor voetgangers als voor fietsers. Wij hebben gezien dat ambulances soms niet door konden rijden en de automobilisten wisten niet waar ze heen moesten omdat de situatie zo onduidelijk was tussen weg, het fietspad en de parkeerplaatsen. We hebben nu 2 fietspaden en slechts één rijstrook voor auto's. Bovendien, is de maximale snelheid 30 KM/uur. Dat is al heel wat. Mijnheer Brumagne, U vraagt voor afgescheiden fietspaden, maar de Azalealaan is niet minder veilig zonder die afgescheiden fietspaden. Integendeel, ik betreur het feit dat de nieuwe herinrichtingen geen oplossing hebben gebracht voor het probleem van de verkeersverplaatsing op te rotonde van Chazal of van bijvoorbeeld in de Stobbaertsstraat. Naar mijn mening is de beste oplossing om terug te keren naar de oorspronkelijke situatie zodat de buurt weer tot rust kan komen. Dit zou er ook voor zorgen dat de winkeliers die toch al geïsoleerd en economisch verzwakt zijn door de sanitaire crisis, weer wat klanten kunnen verwerven. Dit wilde ik zeggen. Bedankt.

Monsieur Mahieu : Merci aux deux intervenants qui, au nom de groupe citoyen, ont posé toutes ces questions sur la participation citoyenne et la sécurité des cyclistes dans les aménagements de voirie. Au niveau de la participation citoyenne, je dois dire que les constats des citoyens rejoignent les nôtres. Nous avons déjà eu l'occasion de dénoncer la pseudo participation que vous aviez mise en œuvre dans le cadre de ce projet de réaménagement de l'avenue des Azalées. Toutes nos critiques ont été rejetées de manière dédaigneuse, nous traitant à demi-mot de pro-bagnoles basiques qui ne veulent pas d'évolution. Ce qui n'est pas le cas. Je le redis aujourd'hui, la méthodologie choisie était mauvaise et a fâché tout le monde dans le quartier. Aucun usager de la voie publique n'est aujourd'hui satisfait du résultat final même si, effectivement, le résultat final est moins pire que ce qui existait précédemment. Nous avons demandé, pour Azalées, de repartir d'une page blanche véritablement, sans conditions dogmatiques préétablies. Cela n'a pas été fait. A l'avenir, il faut peut-être revoir la manière dont on organise la participation citoyenne qui est importante pour ce genre de projets. Peut-être qu'il faudra d'abord réunir des sous-groupes, par catégorie d'usager, pour bien comprendre les attentes, les besoins, les spécificités de chacun et puis revenir à une plénière qui réunisse tout le monde, qui arrive vraiment à faire adhérer tout le monde sans opposer les usagers entrent-eux. Le CDH avait d'ailleurs montré la voie avec la mise en œuvre sous la précédente législature, des audits by pad avec des panels citoyens de cyclistes. C'est peut-être ce type de politique qu'il faut continuer à mettre en œuvre. Je suis aussi attentif, comme mon collègue Monsieur Degrez, à la question de la fracture numérique et à pouvoir faire participer tout le public véritablement dans ce type d'exercice. Je termine en précisant que la sécurisation et la sécurité de l'ensemble des usagers de la route dont les piétons et les cyclistes, est évidemment fondamentale et doit être au cœur de tous les futurs aménagements de voiries.

Monsieur Verstraete : Bedankt voor deze interessante vraag. Het is een belangrijke discussie die aansluit op een vraag die heel veel fietsers bezighoudt in Schaarbeek. Het is een vraag die bij mijn weten, zolang ik in elk geval al meega met de fietsersbeweging zoals fietsverbond en bij GRACQ, steeds terug keert in de discussies van verscheidene versies mengen. Er zijn grossomodo twee scholen. Ik persoonlijk bevind mij eerder in de school voor afscheiden, maar ik ben er mij ook van bewust dat veel experts pleiten voor het mengen van het fietsverkeer en die zo weinig mogelijk scheiden en dit zeker in een zone 30, en dat juist omwille van de objectieve veiligheid. Die zeggen bijvoorbeeld dat als je gaat afscheiden, dat je nadien extra moet uitkijken als de fietsers terug samen komen onder het verkeer. Het is dus zeker beter voor het comfort. Ik ben het niet zeker mee eens dat het altijd beter is voor de veiligheid. Mocht het zo zijn, dat dit altijd de beste oplossing was, dan denk ik dat het fietsvademecum van de laatste versie die door pascal Smet is opgesteld, dat ook zo gewoon zou zeggen. Maar het is niet zo, het wordt bekeken in functie van de situatie. Het is essentieel dat de fietsers beschermd worden. Dat de snelheid laag blijft, dat het parkeren op een fietspad nooit gebeurd en dat is een taak van de politie en dat gaan we absoluut opvolgen. Ik ben in elk geval blij want ik zie dat er ook politieke collega's en ik ben in ieder geval blij om ook die stem te horen hier in de gemeenteraad. Ik kan u zeggen dat uw Quartel partner vaak een ander geluid laat hoeren. Ik denk dan ook dat er een dialoog te voeren is op dat vlak met de Quartel partner van Vooruit om dat bewust te versterken. U kan zeker op ECOLO-Groen rekenen om de fietsers en voetgangers altijd voorop te zetten en het onderste uit de kan te halen voor hun veiligheid in elk geval.

Madame Loodts : Goede avond. Vanavond spreek ik namens de groep LB. Hartelijk bedankt voor uw interpellatie Mijnheer Brumagne. Wij zijn altijd blij te zien dat burgers deelnemen aan de lokale politiek. ... En tant que représentante de tous les citoyens, il est de notre devoir d'arriver à une solution qui satisfait un maximum de personnes, quel que soit leur mode de transport. En cela, le nouvel aménagement nous semble plus adéquat et plus équilibré. Il a été mis en place après une consultation large des citoyens. Ce nouvel aménagement contribue toujours à l'apaisement des quartiers tels que souhaité par le plan GoodMove en réduisant la place laissée à la voiture au bénéfice des usagers ce qui incite ainsi un report modal. Ainsi, même dans ce nouvel aménagement, le cycliste conserve toujours une large place sur la rue des Azalées. Et, en même temps on répond aux préoccupations légitimes des usagers qui souhaitaient une sécurisation accrue des piétons. L'autre avantage de cette solution, est qu'elle est plus cohérente avec les rues avoisinantes dont la largeur et le grand nombre de carrefours successifs ne permet pas de séparer complètement les cyclistes du reste du trafic. Cette cohérence permet de ne pas donner un faux sentiment de sécurité aux piétons et cyclistes. J'entends votre inquiétude que vous avez mentionnée que la seule présence d'une zone 30 ne suffit pas à garantir la sécurité des cyclistes et ce d'autant plus que cette zone 30 n'existe que sur papier. Je tiens à rappeler que Schaerbeek a été pionnière en la matière en instaurant une zone 30 avant même l'action de la Région et que la police mène des actions pour faire respecter cette zone 30, aussi sur le terrain, et obtient d'ailleurs des résultats, vu que la vitesse moyenne baisse à Schaerbeek. Malheureusement, cela

demande du temps. ... Kortom, wij horen en begrijpen uw bezorgdheid om de veiligheid van de fietsers en de aanmoediging van de Modalshift. Het is een bezorgdheid die we delen. Maar, we moeten voor Schaarbeek een globale oplossing voorstellen die evenwichtig is tussen de verschillende gebruikers.

Madame Byttebier : We komen aan het einde van dit debat. Ik hoop dat de interpellanten, de burgers, dat die getuigen hebben kunnen zijn van de serieus waarmee dat alle fracties in de gemeenteraad dit dossier, en bij uitbreiding de mobiliteitsdossiers aan het volgen zijn. Heel punctueel. Hebben we ervaring met participatie? Niet zo zeer rond mobiliteit, daar zetten we de eerste stappen, maar wel met onze wijkcontracten. Daar is absolute ervaring rond participatie en dat komt nu goed uit. Moeten we aandacht hebben voor specifieke groepen? Ja. Ik hoorde zeggen van senioren gaan misschien niet geconnecteerd geraken. Wel, we zien dat die misschien niet geconnecteerd geraken met de Personal Computer, maar wel met de smartphone, misschien niet allemaal maar we hebben een categorie nu wel deelneemt ook omdat ze ons 's avonds liever thuis volgen en zich niet moeten verplaatsen. Dus participatie en de diversiteit is een aandachtspunt, we zien daar de verschillende mogelijkheden maar het is niet zo dat sowieso een categorie helemaal uit beeld is. Willen we gemoedsrust in de wijk? Absoluut. De eerste beweging was in maart, de lussen, ... l'aménagement définitif avec les boucles, c'était en mars 2021 ... De knip in de Stobaertsstraat ... la coupure contre le transit c'était mai 2021. Deux mois peut-être pour que les gens se posent la question de ce qui se passe encore, mais, maintenant, on plaide pour, dans ce quartier, la stabilité. C'est un choix du Collège et on va surtout voir quel est l'effet positif de cet aménagement, qualité d'air, sécurité routière et avoir la convivialité du quartier. Moi, j'en suis certaine, mais je vais tout de même chercher d'avoir des preuves chiffrées. On reviendra certainement sur ce thème au conseil communal par après.

Madame la Bourgmestre ff : je pense que les différents échanges ont montré que la majorité entre nous en effet, estime qu'il s'agit d'une solution plus ou moins équilibrée que celle qui avait été mise en place au départ. Je voudrais confirmer et rappeler peut-être qu'au niveau de la participation, nous avons mis en place des nouveaux outils et des nouvelles manières de faire de la participation citoyenne. Ici, dans une période très particulière qui était celle de la crise sanitaire, nous avons tout de même suscités plus de 1.500 réactions par rapport à ce projet, 2 soirées participatives, une centaine de mails particulier, beaucoup de réunions et de rencontres avec différents experts et donc une situation aujourd'hui et une solution qui nous semble bien équilibrée. Je voudrais rassurer et confirmer ce qui a été dit, nous sommes en trains de travailler activement à mettre en place de nouvelles procédure au niveau de la participation citoyenne qui inclus de très larges choses, de l'information jusqu'au budget participatif. Il y a des projets pilotes à Schaerbeek, il y en aura encore et nous allons améliorer, année après année, notre manière de pouvoir impliquer les citoyens dans la politique locale.

La séance publique est levée à 19 heures et 25 minutes -- De openbare vergadering wordt beëindigd om 19.25 uur.