



Dominique De Backer

Gemeenteraadslid - Stad Brussel

Conseiller communal - Ville de Bruxelles

Interpellatie - datum inzending: 09092020

Vraag aan de heer Bart DHONDT, Schepen van Mobiliteit en Openbare werken.

Vraag tot herziening van het huidige circulatieplan van Haren door het instellen van aanvullend éénrichtingsverkeer.

Mijnheer de Schepen,

Het huidige circulatieplan dateert van 2014. Het getuigde van strategische visie en was het voorwerp van een gefaseerde opbouw. Het werd opgesteld met inspraak van de harenaars via een aangepast participatietraject met vergaderingen voor en na een testfase. Men is toen gekomen tot een vlottere doorstroming van zowel lokaal als doorgaand verkeer door éénrichtingsverkeer te plannen in sommige straten.

Van een circulatieplan kan worden verwacht dat het tien jaar meegaat. Er is nochtans een probleem want na 6 jaar dragen de voetpaden op vele plaatsen bandensporen en remsporen terwijl vele voetpadtegels gebarsten zijn doordat er geregeld zwaar vervoer over rijdt.

Ook werd, een moeder van 4 kinderen bij het verlaten van haar huis in één van deze straten op het voetpad neergemaaid door een auto. Na zes maanden verliet zij het ziekenhuis met een blijvende handicap van 20 %.

De overbelasting van het verkeer in deze straten heeft hoofdzakelijk te maken met de verzadiging van de **Haachtsesteenweg** tijdens de spitsuren. Deze laatste wordt dan verlaten via drie vluchtwegen doorheen Haren richting Machelen en Vilvoorde.

Traject nr 1: aan Bordet via de Houtweg, de Tweedekkerstraat en de Moestuinstaart.

Traject nr 2: Langsheen de Harenheidestraat naar het wijkplein.

Traject nr 3: doorheen de Parochiestraat en vervolgens langs de Heerlijkheidsstraat.

Op weekdagen kunnen auto's en vrachtwagens elkaar in de **Harenheidestraat** moeilijk kruisen. Zij die richting Haachtsesteenweg rijden moeten tussen geparkeerde auto's invoegen om de tegenliggers door te laten. Tijdens de werkdagen vormen de aan de rechterkant geparkeerde auto's (in de richting Haachtsesteenweg) dikwijls een aaneengesloten rij van bumper aan bumper geparkeerde auto's. Geregeld zijn er incidenten doordat chauffeurs mekaar niet willen/kunnen doorlaten. Waar het ook maar kan probeert men er mekaar te kruisen door op de voetpaden te rijden, daar waar de afwezigheid van paaltjes dit toelaat.

Daarnaast is er een bottle-neck tussen de twee spoorwegbruggen (lijn 36 Brussel Leuven en Lijn 26 Schaarbeek Halle) waar een camion en een personenwagen mekaar niet veilig kunnen kruisen.

Ook de **Parochiestraat** is onveilig door het tweerichtingsverkeer tussen de Haachtsesteenweg en de Heerlijkheidsstraat:

- 1/ een gevaarlijke bocht door een talud dat de zichtbaarheid sterk beperkt.
- 2/ Vanuit beide richtingen dient men de te smalle spoorwegbrug aan het kerkhof op te rijden zonder de tegenliggers aan te zien komen.
- 3/ Zij die vanuit de Heerlijkheidsstraat, de bocht naar deze brug afsnijden worden geconfronteerd met hen die vanaf de Haachtsesteenweg aankomen. Deze onveiligheid heeft veel te maken met de aanwezigheid van de eindhalte van bus 80 die men niet wenst te verplaatsen.

Het invoeren van éénrichtingsverkeer in de Harenheidestraat (richting Haachtsesteenweg) en in de Parochiestraat(om Haren binnen te rijden) neemt al deze onveiligheden weg en zorgt voor een drastische vermindering van het sluipverkeer doorheen de 'dorpskom' van Haren:

- Slechts **20 %** verlaat de Haachtsesteenweg ter hoogte van Bordet naar de Houtweg.
- **50 %** van de 'sluipers' neemt de **Harenheidestraat die naar het wijkplein leidt.**
- **30 %** slaat af in de **Parochiestraat.**

Hierdoor zal het verkeer langsheen het wijkplein **sterk afnemen.**

Deze wijziging zorgt voor toenemende verkeer in de Parochiestraat en de Heerlijkheidsstraat. Op dit traject woont echter slechts 4 % van de Harenaars.

Dan is er het instellen van éénrichtingsverkeer op de Harenberg en in de Kampstraat.

Het groot aantal op de Harenberg geparkeerde voertuigen, zorgt er voor dat kruisen met tegenliggers neerkomt op voortdurend slalommen tussen geparkeerde auto's. Tellingen sluiten altemeer parkeren uit en maken éénrichtingsverkeer tot enige mogelijkheid.

De Kampstraat is een vitale verbindingstraat tussen de Harenberg en de Ganzenweidestraat. Hier mag slechts aan één kant worden geparkeerd, dus dringt zich ook hier éénrichtingsverkeer op. Zoals in de Harenheidestraat, worden hier op vandaag de voetpaden onveilig gemaakt en beschadigd.

Mijnheer de Schepen,

Dit plan heb ik u reeds in detail laten geworden, onderbouwd met cijfers, schema's, foto's en stratenplannen.

Dit mobiliteitsdossier is het probleem nummer één van mijn wijk.

Het is belangrijk om dit plan **niet te groeperen** met **andere eisen** die de behandeling ervan **compliceren en vertragen** doordat ze overleg vereisen met andere instanties.

Electoraal zijn mobiliteitsdossiers niet de meest aantrekkelijke projecten. Ik twijfel er echter niet aan dat u dit dossier ter harte zal nemen.

Ik zie er naar uit dat u na een voorafgaandelijke concertatievergadering met de harenaars een testfase zal instellen die zal leiden tot een definitieve oplossing.

Dank voor uw aandacht.

Question à monsieur Bart DHONDT, Échevin de la Mobilité et des Travaux publics.

Demande de révision du plan de circulation d'Haren par l'instauration de rues à sens unique supplémentaires.

Monsieur l'Échevin,

le plan de circulation actuelle date de 2014. Il témoignait de vision stratégique et a fait l'objet d'une réalisation en plusieurs étapes. Il a été élaboré avec la participation des harenois par un projet de participation adapté qui comprenait des réunions avant et après une phase de test. On y est arrivé à un flux plus fluide d'à la fois le trafic local et le trafic de transit.

On peut s'attendre à ce qu'un plan de circulation couvre un horizon minimum de 10 ans. Il faut néanmoins considérer qu'il y a un problème, si après six ans les trottoirs montrent à beaucoup d'endroits des traces de pneus et de freinage pendant que des centaines de dalles sont fissurées suite au fait que des transports lourds passent au-dessus.

En plus, dans une de ces rues, une mère de 4 enfants a été heurtée par une voiture sur le trottoir en quittant sa maison. Six mois plus tard elle est sortie de l'hôpital avec une invalidité de 20 %.

La surcharge du trafic dans ces rues résulte principalement de la saturation de la chaussée de Haecht pendant les heures de pointe. On quitte cette dernière par trois << raccourcis >> à travers Haren en direction de Machelen et Vilvorde:

trajet n° 1: à Bordet par le Houtweg, la rue du Biplan et la rue des Jardins Potagers.

trajet n° 2: par la rue Harenheyde et la place du quartier.

trajet n° 3: par la rue de la Paroisse et ensuite par la rue de la Seigneurie.

En semaine, il est difficile pour des voitures et des camions de se croiser dans la rue **Harenheyde**.

Pour laisser passer les autres, ceux qui roulent en direction de la chaussée de Haecht doivent s'insérer entre les véhicules garés à droite, qui des fois forment une rangée continue des voitures garées pare-chocs contre pare-chocs.

Régulièrement il y a des incidents parce que des chauffeurs ne veulent/ne peuvent pas faire passer ceux qui arrivent en sens inverse. Partout où c'est possible (absence de poteaux) on tente de se croiser en roulant sur les trottoirs.

En dehors de cela, la rue comprend un bottle-neck dans la section entre les deux ponts de chemin de fer (ligne 36 Bruxelles Louvain et ligne 26 Schaerbeek Hal) ou un camion et une voiture ne peuvent pas se croiser en toute sécurité).

La rue de la Paroisse est également dangereuse par le trafic double sens entre la chaussée de Haecht et le carrefour de la rue de Seigneurie :

1/ un virage dangereux par la présence d'un talus qui limite la visibilité.

2/ des deux directions, ceux qui s'engagent sur le pont étroit du carrefour Paroisse-Seigneurie doivent le faire sans pouvoir voir les véhicules arrivant en sens inverse.

3/ ceux qui, en venant de la rue de la Seigneurie, coupent le virage pour traverser ce pont, sont confrontés

avec ceux qui viennent de la chaussée de Haecht. Cette insécurité est liée en partie à la présence du terminus du bus 80 que l'on ne désire pas déplacer.

L'instauration de sens unique dans la rue Harenheyde (en direction de la chaussée de Haecht) et dans la rue de la Paroisse(pour entrer dans Haren) élimine toutes ces situations dangereuses et initie une réduction drastique du trafic de transit à travers le centre d'Haren :

- uniquement **20 %** quitte la chaussée de Haecht à la hauteur de Bordet par le **Houtweg**.
- **50 %** prend la **rue Harenheyde** qui mène vers la place du quartier.
- **30 %** prend la **rue de la Paroisse**.

Ainsi on réduira fortement le trafic qui passe sur la place du quartier.

Cette modification initie un trafic croissant dans la rue de la Paroisse et la rue de la Seigneurie. Sur ce trajet n'habitent que 4 % des harenois.

Ensuite il reste l'instauration de sens unique sur le Harenberg et la rue du Camp.

Le grand nombre de véhicules stationnés sur le Harenberg fait que se croiser veut dire faire du slalom entre des voitures garées. Des comptages excluent formellement d'imposer le stationnement alternatif. Le sens unique est donc la seule option.

La rue du Camp forme une liaison vitale entre le Harenberg et la rue du Pré aux Oies. Puisque dans cette rue on ne peut se parquer que d'un côté, et là aussi, le sens unique est donc à prévoir.

Comme à la rue Harenheyde, l'insécurité règne sur les trottoirs qui eux aussi sont dégradés par cette situation inacceptable.

Monsieur l'Échevin,

Je vous ai déjà fait parvenir ce plan en détail. Il a été illustré par des chiffres, des statistiques, des schémas des plans de rue et des photos.

Cette situation de mobilité est le problème n°1 de mon quartier.

Il est important de **ne pas combiner** ces besoins avec **d'autres exigences qui compliquent et retardent** ce dossier suite à la nécessité de concertation avec d'autres instances comme la STIB (par exemple le déplacement d'arrêts de bus) ou la Région Bruxelloise (par exemple des feux tricolores au carrefour de la rue de la Paroisse/chaussée de Haecht). Également, il ne faut pas associer ce dossier avec l'implémentation d'un **plan de parking** à Haren.

Électoralement des dossiers de mobilité ne sont pas les projets les plus attrayants. Néanmoins cela, je n'ai aucun doute sur le fait que vous allez prendre ce dossier à cœur.

Je m'y attends donc à ce que vous organiserez une réunion de concertation avec les harenois avant de décider d'une phase de test qui mènera à une solution définitive.

Je vous remercie de votre attention.