

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

Bulletin van de interpellaties en mondelinge vragen

**Commissie voor de infrastructuur, belast met
openbare werken en verkeerswezen**

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 3 DECEMBER 2003**

INHOUD

INTERPELLATIE

van mevrouw Françoise Bertieaux (F) tot de heer Jos Chabert, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met openbare werken, vervoer, brandbestrijding en dringende medische hulp, betreffende “de noodzaak van een plan voor gewestelijke verfraaiing”.

(Sprekers: mevrouw Françoise Bertieaux en de heer Jos Chabert, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met openbare werken, vervoer, brandbestrijding en dringende medische hulp).

MONDELINGE VRAAG

van de heer Michel Van Roye (F) aan de heer Jos Chabert, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met openbare werken, vervoer, brandbestrijding en dringende medische hulp, betreffende “de kleur van de verkeerspalen”.

(Sprekers: de heer Michel Van Roye en de heer Jos Chabert, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met openbare werken, vervoer, brandbestrijding en dringende medische hulp).

INTERPELLATIE

van de heer Jean-Pierre Cornelissen (F) tot de heren Jos Chabert, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met openbare werken, vervoer, brandbestrijding en dringende medische hulp, en Pascal Smet, Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met mobiliteit, ambtenarenzaken, brandbestrijding en dringende medische hulp, betreffende “de nieuwe snelle tramverbinding tussen het AZ-VUB en het Simonisplein”.

(Spreker: de heer Claude Michel).

MONDELINGE VRAGEN

van mevrouw Geneviève Meunier (F) aan de heer Jos Chabert, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met openbare werken, vervoer, brandbestrijding en dringende medische hulp, betreffende “de heraanleg van de Lambermontlaan”.

(Spreker: de heer Claude Michel).

van de heer Walter Vandenbossche (N) aan de heer Jos Chabert, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met openbare werken, vervoer, brandbestrijding en dringende medische hulp, betreffende “de heraanleg van de Ninoofsesteenweg”.

(Sprekers: de heer Walter Vandenbossche en de heer Jos Chabert, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met openbare werken, vervoer, brandbestrijding en dringende medische hulp).

Voorzitter: de heer Claude MICHEL.

- De vergadering wordt om 15.15' uur geopend.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANCOISE BERTIEAUX TOT DE HEER JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP,

betreffende "de noodzaak van een plan voor gewestelijke verfraaiing".

Mevrouw Françoise Bertieaux (in het Frans) .- Ons Gewest bezit een eclectisch architecturaal erfgoed dat jaren aan een stuk weinig aandacht gekregen heeft maar waarvan de kwaliteit steeds meer erkend wordt. Het Gewest heeft echter nood aan een algemeen verfraaiingsplan. Op de wegen van het Gewest vindt men immers een patchwork van stadsmeubilair en materieel.

Ik pleit niet voor een uniformisering van de inrichting van onze openbare ruimtes. Wij moeten een algemeen plan opstellen voor de inrichting van onze openbare ruimten rekening houdend met de stijlen van de verschillende wijken.

Hoever staat het met de uitvoering van het Lichtplan zoals staatssecretaris Eric André dat opgevat heeft. Het nieuwe materieel voor de verlichting van onze wegen is van hoogstaande kwaliteit. Hoe zit de planning er verder uit? Welke criteria gelden voor de keuze van de wegen waar de verlichting vernieuwd of verbeterd wordt? Is er een strategie?

De vuilbakken die de MIVB bij haar haltes geplaatst heeft zijn niet noodzakelijk in harmonie met de vuilbakken van de gewest- en gemeentewegen. Dat geeft een wanordelijke indruk.

Wat het Gewest doet op het vlak van de groene ruimtes is vaak van goede kwaliteit. Wat is de planning van de aanplantingen? Waarom houdt men zich niet onmiddellijk bezig met het probleem van de kastanjebomen aan de Tervurenlaan?

Het gedeelte van het verfraaiingsplan betreffende de aanplantingen zou als voorbeeld kunnen gelden voor de gemeenten. Zouden die geen gebruik kunnen maken van de gewestelijke know-how, op voorwaarde dat er een plan komt dat door iedereen gebruikt kan worden?

Wat kan men nu verwachten na de renovatie van de Wetstraat? Wordt de nieuwe look van de verkeerslichten een exclusiviteit voor deze straat? Komt er een onderbreking aan het kruispunt Kunst/Wet? Gaat het om een nieuw model van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? Wat is het algemene onderliggende idee van het Gewest op het vlak van deze verkeerslichten? Ik sta ook versteld van de keuze van het materieel voor de trottoirs. Er is toch geen coherentie met de aangrenzende wegen?

Het gaat natuurlijk niet alleen om de gewestwegen, want er zijn ook veel kruispunten met gemeentewegen. Mijn gemeente

is de enige gemeente met een algemeen verfraaiingsplan. Wij proberen om onze aanlegwerken en die van het Gewest te coördineren.

Een gewestelijk verfraaiingsplan moet ons de mogelijkheid geven om opnieuw orde op zaken te stellen in het stadsmeubilair en voor coherentie zonder monotonie te zorgen. Dat moet gebeuren via verwezenlijkingen zoals het Lichtplan of de beveiligde overgang voor voetgangers. Het Gewest moet ook naar coördinatie streven met de gemeenten en hen ertoe aansporen om een verfraaiingsplan goed te keuren. De gemeenten moeten als specialisten te velde beschouwd worden waarmee men kan onderhandelen over openbare ruimtes die elkaar kruisen.

Een dergelijk plan is absoluut noodzakelijk met het oog op de coherentie van de uitvoering van de richtlijnen inzake stedenbouw, maar ook om na te gaan of onze financiële verbintenissen pertinent zijn. De verbetering van de openbare ruimte leidt tot een verbeterde privé-ruimte daarrond.

De heer Jos Chabert, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met openbare werken, vervoer, brandbestrijding en dringende medische hulp (in het Frans) .- De gewestelijke initiatieven inzake openbare werken en vervoer strekken ertoe een openbare ruimte aan te leggen met een esthetisch imago en dito kwaliteiten.

Gelet op de beschikbare kredieten en middelen zouden de renovatie en de volledige heraanleg van gewestelijke openbare ruimtes tussen dertig en veertig jaar duren.

De heraanleg van een weg is een kind van zijn tijd. De concepten inzake aanlegprojecten kunnen volledig veranderen van het ene decennium op het andere.

Onze openbare ruimte is eclectisch en weinig coherent. Iedere maas in het gehele netwerk is een voorbeeld van een verouderde aanpak.

Het probleem van de aantrekkelijkheid van de openbare ruimtes is niet voorbijgegaan aan de aandacht van de verantwoordelijke personen en diensten voor stedenbouw en planning van de ruimtelijke ordening.

Of het nu gaat om het Gewestelijk Bestemmingsplan of om het Gewestelijk Ontwikkelingsplan, er wordt bijzondere aandacht geschonken aan de architectuur, de esthetiek en de coherentie van onze openbare ruimtes.

Deze plannen vormen de basis van het concept voor de uitwerking van de heraanlegprojecten. Er is vastgesteld dat deze plannen onvoldoende waren en daarna is in 1995 door minister-voorzitter Charles Picqué een handleiding voor de Brusselse openbare ruimtes opgesteld. Het gaat om een praktisch instrument en een referentiewerk dat gebruikt wordt als algemeen verfraaiingsplan. Deze handleiding is aangevuld met twee interne plannen van mijn gewestelijk bestuur.

Het Lichtplan, dat op vraag van staatssecretaris Eric André opgesteld is, is nog altijd van toepassing voor de richtlijnen betreffende de hoogte van de verlichtingsapparaten en de lichtkleur voor de verlichting op de gewestwegen. De richtlijnen

worden opgevolgd door de dienst Stedenbouw wanneer zij de projecten van het gewestbestuur onderzoekt.

In 2000 is ongeveer 200 km openbare verlichting van de gemeenten overgenomen. Het aantal verlichtingspunten dat door het Gewest beheerd wordt, is bijna verdrievoudigd. Deze installaties waren vaak verouderd en in slechte staat. Prioriteit werd dan ook gegeven aan de renovatie daarvan. Men heeft bovendien gebruikt gemaakt van de renovatie van verschillende wegen om de lichtinstallaties te vervangen. Het gaat om een aanzienlijke investering en er is een tienjarenplanning opgesteld, naargelang de levensduur van de installatie.

Tijdens deze zittingsperiode heb ik 15 miljoen euro in de modernisering van de openbare verlichting geïnvesteerd. De keuze van de verlichting hangt af van de aard van het project en van het belang van de as in kwestie. De keuze van het materiaal is gemaakt in de catalogus van de directie voor bijzondere technieken van het gewestbestuur. Men heeft het aantal modellen en kleuren beperkt en er is enkel van dit principe afgeweken voor bijzondere projecten zoals dat in de Wetstraat.

Het verslag van deze commissie over de begroting 2004 bevat een lijst met wegen waar een nieuwe openbare verlichting geplaatst is, alsook van de wegen die wij zullen vernieuwen in het kader van het gewestelijk lichtplan in 2004 en 2005.

De MIVB plaatst geen vuilnisbakken bij de tram- en bushaltes. Die worden wel geplaatst door de wegbeheerder of door de firma's die belast zijn met het plaatsen van bushokjes. Deze vuilbakken worden overigens bezorgd door het Agentschap Net Brussel en zijn dus in principe een eenvormig type dat overal in het Gewest gebruikt wordt.

Soms kiest men echter andere types als het om een lange weg gaat. Ik denk bijvoorbeeld aan de Haachtsesteenweg waar coherent stadsmeubilair over de hele lengte geplaatst zal worden, te weten over ongeveer 7 km. Met het oog op coherentie wordt bovendien een Europese offerteaanvraag uitgeschreven voor de verfraaiing van de toegangen tot de metro.

Het gewestbestuur maakt gebruik van het interne plan van de "Groene Logica". Het gaat om technische aanbevelingen wanneer oude aanplantingen langs wegen vernieuwd worden. Dat is bijvoorbeeld het geval lang de Churchill-laan of de Lohtaringendreef, de Tervurenlaan en de Albertlaan.

In verband met de verkeerslichten van de Wetstraat hebben wij een nieuwe technologie gekozen en maken wij niet langer gebruik van de klassieke rood-witte palen. Met deze vernieuwde look lopen wij reeds vooruit op de verlichtingspalen die in de lente 2004 geplaatst zullen worden. Wij hebben ons geïnspireerd op Duitsland en Frankrijk waar men voor de verkeerslichten in de stad ook geen agressieve kleuren gebruikt. Ze passen dan ook beter in het stedelijk landschap. De kleinere rappellichten op een lagere hoogte zijn ook een nieuwigheid. De verkeerslichten stralen overigens een sterker licht uit en zijn dus zichtbaarder. Dat is een eerste experiment en ik sluit niet uit dat er ook nog dergelijke lichten op andere wegen geplaatst worden.

Ik ben het met u eens dat een gewestelijk verfraaiingsplan een extra troef zal worden voor een coherente aanpak van onze openbare ruimtes, maar wij gaan hier verder dan de gewestelijke bevoegdheid. Het lijkt mij nuttig dat een dergelijk plan in een eerste fase een van de onderdelen van het GewOP zou worden, en in een tweede fase, van de GemOP's. Het is misschien een goed idee om ter gelegenheid van een wijziging van de handleiding voor de Brusselse Openbare Ruimtes, door de bevoegde minister voor stedenbouw, te voorzien in een gedeelte betreffende een algemeen verfraaiingsplan voor gans het Hoofdstedelijk Gewest. Ik ben dan ook bereid deze kwestie met hem te bespreken.

Mevrouw Françoise Bertieaux (in het Frans) .- Mijnheer de minister heeft volkomen gelijk. Het eclectisme is een van de architecturale kenmerken van ons stadsgewest. Dat maakt ook zijn rijkdom en wij moeten die rijkdom bewaren. Ik had het dus niet over de uniformisering van de stijl maar wel over een harmonisering.

Er lijkt een gebrek aan coördinatie te zijn op het plan van het verfraaiingsplan in kwestie. Dit plan is gebaseerd op de handleiding van 95, twee interne plannen, het Lichtplan, de catalogus van de bijzondere technieken en de zogeheten groene logica. Kunnen wij kennis krijgen van de inhoud daarvan? Op die manier zouden wij meer informatie hebben over de gewestelijke krachtlijnen voor de werken die gepland zijn voor 2004.

Ik zou de minister bovendien willen feliciteren met de Europese kunstwedstrijd voor de metro. Bepaalde stations zijn aan verfraaiing toe.

Wat de bomenrijen betreft zegt u dat men stap voor stap zal moeten tewerk gaan. Men moet echter voorkomen dat deze verschillende fases elkaar te traag opvolgen. Anders zullen wij bomen van een verschillende leeftijd hebben, met als gevolg dat zij op bepaalde wegen van de hoofdstad niet mooi op elkaar aansluiten.

Ik onderstreep tot slot dat de negentien gemeenten bij alle projecten betrokken moeten worden opdat er een zekere coördinatie mogelijk zou zijn.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG

De kleur van de verkeerspalen.

De heer Michel Van Roye (in het Frans) .- Ik kan mij helemaal terugvinden in wat mevrouw Bertieaux gezegd heeft. De stad Brussel heeft een reglement goedgekeurd dat eenzelfde kleur voor het stadsmeubilair oplegt.

Er bestaat eenzelfde type stadsmeubilair voor het hele grondgebied, met uitzondering van de gemeentewegen. Wij hebben discussies gehad met het Gewest om een enkel model op te leggen, maar die hebben geen resultaat gehad.

Wat houdt de MIVB tegen om uniforme bushokjes te bestellen, in harmonie met het geheel van het stadsmeubilair?

In de handleiding voor de openbare ruimtes wordt bepaald dat de gewesten en de gemeenten samen moeten zoeken naar een praktisch, coherent en esthetisch wegenmeubilair. De verkeerslichten worden niet behandeld. Die zien er nog altijd even ouderwets uit en hebben nog altijd dezelfde specifieke kleuren. In de andere landen hebben deze palen dezelfde kleur als de rest van het meubilair. Waarom zou dat niet mogelijk zijn in België? Het Gewest is bevoegd terzake. Verschillende experimenten hebben in de Wetstraat plaatsgevonden. Kan men een kleur en een model kiezen voor het geheel van het grondgebied?

De heer Jos Chabert, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met openbare werken, vervoer, brandbestrijding en dringende medische hulp (in het Frans). - Ik antwoord op de vraag van de heer Van Roye dat wij voor rood en wit gekozen hebben omdat zulks in de lijn licht van het vroegere beleid. Het Vlaams Gewest heeft voor geel en zwart gekozen. Bij de renovatie van de Wetstraat heb ik gekozen voor lichten die gebruik maken van de LED-technologie en ik ben er niet tegen gekant dat men geen gebruik meer maakt van rood en wit. Ik heb mijn bestuur gevraagd om bijzondere aandacht aan dit dossier te besteden.

De vraag over de schuilhokjes is deze morgen te berde gebracht in aanwezigheid van de negentien burgemeesters. Wij hebben het gehad over de autoloze zondag en ik kan u nu reeds zeggen dat wij de ingeslagen weg verder bewandelen. De vertegenwoordiger van de MIVB heeft vervolgens erkend dat de schuilhokjes niet uniform zijn. Dit gezegd zijnde, de gemeentelijke overheden hebben andere katten te geselen. Het verheugt mij evenwel dat deze vraag eindelijk gesteld is. Een dialoog met de negentien burgemeesters zou binnenkort gestart moeten worden.

De heer Michel Van Roye (in het Frans). - Ik betreurt dat de minister zijn antwoord niet afgemaakt heeft. Doordat de look van de verkeerslichten van de Wetstraat gewijzigd is, hebt u de weg geëffend voor de negentien burgemeesters. Het zou dan ook goed zijn om een enkele kleur voor het hele Gewest te kiezen en op te leggen.

De heer Jos Chabert, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met openbare werken, vervoer, brandbestrijding en dringende medische hulp (in het Frans). - De Wetstraat is een experiment dat naar ik hoop gevolgd zal kunnen worden. Ik heb bovendien niet gezegd dat de negentien gemeenten in ons Gewest altijd een hinderpaal vormen, maar enkel in bepaalde gevallen, zoals de aanleg van vrije banen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEAN-PIERRE CORNELISSEN TOT DE HEREN JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE

MEDISCHE HULP EN PASCAL SMET, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, AMBTENARENZAKEN, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP,

betreffende “de nieuwe snelle tramverbinding tussen het AZ-VUB en het Simonisplein”.

De voorzitter .- Dit punt wordt naar de vergadering van woensdag 10 december 2003 verschoven.

MONDELINGE VRAGEN

De heraanleg van de Lambermontlaan.

De voorzitter .- De mondelinge vraag van mevrouw Geneviève Meunier wordt naar de vergadering van woensdag 10 december 2003 verschoven.

De heraanleg van de Ninoofsesteenweg.

De heer Walter Vandenbossche .- In november 2002 interpeleerde ik de minister over de slechte staat van de Ninoofsesteenweg. Hij kondigde een grondige opknappbeurt aan. De heraanleg zou worden gefinancierd via het samenwerkingsakkoord met de federale overheid. De voorbereidende studie hiervoor zou begin 2004 zijn afgerond. De start van de werken was gepland voor eind 2004.

Tijdens een toespraak op de Chinese week in de wijk van Scheut te Anderlecht, kondigde de minister aan dat de steenweg brede voetpaden zou krijgen, "dat men van gevel tot gevel zou vernieuwen" en dat ook de openbare verlichting zou worden vernieuwd. De minister benadrukte dat het geenszins de bedoeling mocht zijn van de Ninoofsesteenweg een stadssnelweg te maken. Hij zou er tevens op toezien dat een harmonieuze ontwikkeling van de handelsactiviteiten op de steenweg zou worden gevrijwaard.

Alhoewel er nog niets beslist is en het dossier nog in de fase van het voorontwerp zit, heeft de minister toch al enige redenen tot ongerustheid gegeven. Tijdens diezelfde toespraak in Scheut was er ook sprake van een ruimte voor de aanleg van een tramlijn op de Ninoofsesteenweg die de grens van het Vlaams Gewest en het centrum van Brussel moest verbinden. Bovendien is het blijkbaar ook de bedoeling de fietsers onherroepelijk te verbannen van de steenweg. Er komt een alternatieve fietsroute via de Van Souststraat.

Dit lijkt in fel contrast te staan met de verzekering van de minister dat naar een maximale leefbaarheid voor de bewoners en handelaars op en rond de steenweg zal worden gestreefd. De Ninoofsesteenweg lijkt dan wel geen stadssnelweg te zullen worden, het bannen van fietsers en de aanleg van een trambedding doen niet veel goeds vermoeden. Blijft er naast brede voetpaden nog wel iets over voor bewoners en handelaars?

Waar is er parkeermogelijkheid en ruimte voor laden en lossen?

Maar er is meer. In antwoord op mijn vraag van november 2002 gaf de minister aan dat toen reeds een doorstromingsstudie was afgerond in samenwerking met de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn, waarvan de resultaten mee aan de basis van heraanleg van de steenweg zouden liggen. De Ninoofsesteenweg ligt op een GEN-bustraject. Een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer moest de leidraad worden bij de heraanleg van de steenweg. Ondertussen weten we van Vlaams minister Bossuyt, die daarover verklaringen heeft afgelegd in het Vlaams Parlement, dat de Ninoofsesteenweg tussen Ninove en de Ring zal worden teruggebracht van tweemaal twee rijstroken naar tweemaal een rijstrook, met een dubbele busbaan in het midden voor de voertuigen van De Lijn.

De Brusselse keuze voor een aparte trambedding vanaf diezelfde Ring is in die wetenschap toch wel vreemd te noemen. In plaats van een win-winsituatie krijgen we nu het omgekeerde: in Vlaanderen stremt het verkeer door een enorme capaciteitsvermindering en vreest men nu al voor sluipverkeer. Omdat de aparte busbaan stopt aan de Ring kunnen de bussen van De Lijn ook geen maximale tijdswinst boeken. Bossuyt spreekt over zes à acht minuten tijdswinst. In Brussel krijgen we niet alleen problemen bij het uitrijden van de stad. Door de geplande aparte trambedding komen de bussen van De Lijn ook nog eens in het zwaar gestremde verkeer naar de binnenstad terecht, met extra files tot gevolg.

De werkwijze van de minister en van zijn Vlaamse collega Bossuyt lijkt mij hier op zijn zachtst gezegd veel te weinig voorwerp van wederzijds overleg te zijn. Ook het beloofde overleg met de buurtbewoners en handelaars roept vragen op. Vooreerst is er geen duidelijkheid over de nu reeds voorliggende plannen: er wordt geen onderscheid gemaakt tussen de aanpak van het stuk tussen enerzijds de Ring en de Prins van Luik en anderzijds het stuk tussen de Prins van Luik en Weststation. Over het stuk tussen Weststation en de kleine Ring wordt in de huidige plannen niet meer gerept, terwijl toch duidelijk gebleken is dat zich ook daar ernstige verbeteringswerken opdringen.

In antwoord op mijn vraag van 2002 rekende de minister erop dat de betrokken lokale besturen de vragen en noden van de bewoners en handelaars zouden vertolken. Bij de bouwvergunningaanvraag zouden het openbaar onderzoek en een overlegvergadering iedereen de kans geven zijn mening te geven. In Het Nieuwsblad van 7 november 2002 liet de minister weten begin 2003 met de consultatie van de buurt te starten. Dat lijkt nog niet gebeurd te zijn.

Wordt hier slechts in grote eigenwijze schema's op maat van de MIVB gedacht? Er lijkt in elk geval noch naar de leefbaarheid voor de omwonenden en de handelaars gekeken te worden, noch te worden gestreefd naar convergentie met de Rand.

Klopt het dat in de huidige plannen voor heraanleg van de Ninoofsesteenweg het stuk tussen Weststation en de kleine Ring niet is opgenomen? Zo ja, hoe verantwoordt de minister

deze keuze? Wordt in die plannen ook een onderscheid gemaakt tussen het stuk voor en het stuk na de Prins van Luik?

Op welke wijze verloopt het overleg met de betrokken Brusselse gemeenten en de Vlaamse overheid? Wat zijn daarvan de resultaten? Hoe verantwoordt de minister de keuze voor een trambedding tussen de grote en de kleine Ring, gelet op de Vlaamse keuze voor een aparte busbedding in uitvoering van het GEN? Hoe werd daarover in de doorstromingsstudie in samenwerking met De Lijn geoordeeld? In hoeverre gaat het hier om een definitieve keuze?

Hoe worden handelaars en bewoners gehoord in verband met de heraanleg? Op welke wijze houden de ontwerpen rekening met de leefbaarheid van handelskernen en woonkernen op de steenweg? Welke zijn de concrete ingrepen die deze moeten verbeteren?

Wanneer zal de voorbereidende studie worden afgerond? Welke stappen dienen dan nog te volgen? Wanneer vangen de werken aan? Zijn deze al aanbesteed en wat is de kostenraming? Welke hinder voorziet de minister voor de plaatselijke handel en de bewoners tijdens de werken?

De heer Jos Chabert, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met openbare werken, vervoer, brandbestrijding en dringende medische hulp .- Het project voor de heraanleg van de Ninoofsesteenweg is opgenomen in het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het gaat om het gedeelte gelegen tussen het Weststation en de gewestgrens aan de grote Ring. Het gedeelte tussen het Weststation en de kleine ring werd al op het einde van de jaren negentig heringericht.

De federale overheidsdienst Mobiliteit heeft een studie aanbesteed die van nabij gevolgd wordt door een begeleidingscomité waarin de gemeenten Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek vertegenwoordigd zijn.

Momenteel worden de verschillende sequenties van de steenweg doorgelicht. Eén van deze sequenties is de zone tussen de Mettwielaan en de Ring die duidelijk een andere typologie heeft dan de zone nabij het Weststation. Het studiebureau werkt verschillende oplossingen uit in functie van de lokale plaatsgesteldheid en rekening houdend met de lokale noden. De doorstromingsstudie die werd uitgevoerd voor het GEN-busproject werd mee in het denkproces opgenomen. Deze studie had alleen een optimalisering van de doorstroming van het openbaar vervoer tot doel en hield geen rekening met de specificiteit van de verschillende zones van het traject.

Op het Brusselse deel van de Ninoofsesteenweg wordt geopteerd voor een eigen tracé voor het openbaar vervoer, dat zowel door trams als door bussen gebruikt kan worden. Er is dus geen onverenigbaarheid tussen de Vlaamse en de Brusselse aanpak. Integendeel, beide zijn complementair.

Ik hecht een groot belang aan de inspraak van de bewoners. Het is echter nog te vroeg voor een raadpleging. De plannen zijn nog onvoldoende gevorderd. Ik zal er voor zorgen dat de federale overheidsdienst Mobiliteit de nodige inspraak organiseert van zodra de plannen beschikbaar zijn. Ik ben er echter

zeker van de politieke en technische vertegenwoordigers in het begeleidingscomité de belangen van zowel de bewoners als de handelaars zullen behartigen.

De studie zal in de loop van het eerste semester van 2004 afgewerkt zijn. Op dat ogenblik zal ook de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning ingediend worden. Gezien de tijd die nodig is om de vergunning te bekomen, het lastenboek op te stellen en de werken aan te besteden, ga ik ervan uit dat deze fase ten vroegste in de loop van de tweede jaarhelft van 2004 beëindigd zal zijn. De werken zullen dan ook pas vanaf 2005 kunnen worden opgestart.

Het is nog voorbarig om te spreken over de wijze waarop de werf georganiseerd zal worden. Het is echter duidelijk dat daarbij maximaal rekening gehouden zal worden met de bereikbaarheid van de handelszaken en de woningen.

- Het incident is gesloten.
- De vergadering wordt om 17.05' uur gesloten.