

**Application de l'article 51 du Règlement d'Ordre intérieur du Conseil communal.
Interpellation de G. VERSTRAETEN, Conseiller communal, relative à la
reconstruction annoncée du pont de Cureghem.**

G. VERSTRAETEN geeft lezing van de volgende tekst :

G. VERSTRAETEN donne lecture du texte suivant :

"We hebben op Sint-Valentijn in de pers mogen vernemen dat, naar aanleiding van het dodelijk ongeval op de Kuregembrug in oktober vorig jaar, er in samenspraak met het gewest besloten is een proefproject op te zetten. Daarbij zal er overgeschakeld worden op een rondpunt. Tevens valt er te lezen dat het openbaar vervoer ook een betere plaats zou krijgen op het knooppunt. Er zou vanaf april een proefopstelling komen, die dan later geëvalueerd zal worden.

Het kruispunt staat al langer gekend als één van 30 "zwarte punten" in het Brussels gewest, dat wil zeggen één van de gevaarlijkste verkeerskruispunten. Ik kom er zelf ook vaak te voet langs, en ik kan getuigen dat het inderdaad een uiterst complex, onaangenaam en weinig veilig verkeerspunt is. Zeker voor voetgangers en fietsers die er niet vaak komen, is het moeilijk in te schatten hoe men vlot, laat staan veilig, van punt A naar punt B raakt. Het is dan ook zeker geen slecht idee om op zoek te gaan naar een nieuwe oplossing.

Grappig genoeg is een rondpunt echter niet noodzakelijk een "nieuwe" oplossing. Dit kruispunt was immers, als men er bruciel.brussels even op nakijkt, tot minstens in de jaren '70 effectief een rond, of eerder een "ovaal" punt. Weliswaar in de geest van de tijd zonder enige fietsinfrastructuur. Het doet de vraag rijzen wat de motivatie was om dit rondpunt om te vormen tot wat we nu hebben.

Aan de andere kant van de spoorlijn bij de Kuregembrug zijn er echter nog twee kruispunten die zeker voor verbetering vatbaar zijn. Enerzijds zouden bij de samenkomst van de Emile Carpentierstraat, de Zoutstraat en de Gouverneur Nensstraat extra mogelijkheden tot oversteken voor voetgangers en betere fietsinfrastructuur geen overbodige luxe zijn. Anderzijds is het kruispunt van de Oudstationsstraat, de Emile Carpentierstraat en de Bergensesteenweg ook een uiterst rommelig kruispunt. Zo wordt daar, om maar iets te noemen uit persoonlijke ervaring, het verbod voor personenwagens om over de tramsporen rechtdoor te rijden op de Bergensesteenweg routineus genegeerd.

Vandaar heb ik de volgende vragen:

- Kan u mij inzicht verschaffen in waarom het initiële rondpunt hier vroeger werd afgeschaft?

- Hoe lang zal de testfase lopen voor er een evaluatie komt? Hoe zal deze evaluatie juist verlopen?

- Hoe zal dit rondpunt aangelegd worden, aangezien het hier om een tijdelijke opstelling gaat?

- Wordt de fietsinfrastructuur ook aangepast? Zoja, hoe?

- Hoe zullen voetgangers hier veilig kunnen oversteken zonder het gebruik van verkeerslichten?

- Naar waar zou de halte voor de MIVB en De Lijn verplaatst worden, aangezien deze een "betere plaats" zou krijgen?

Wordt er ook gekeken naar de kruispunten aan de andere kant van de spoorweg? »

Mevrouw de schepen S. MÜLLER-HÜBSCH geeft lezing van de volgende tekst :
Madame l'Échevine S. MÜLLER-HÜBSCH donne lecture du texte suivant :

Brussel Mobiliteit heeft gewerkt aan een plan voor een compleet andere inrichting van het kruispunt, in "testfase". Dit test-plan verandert ingrijpend de mobiliteit van het kruispunt. Het centrale principe is dat het autoverkeer afgeremd wordt, door de organisatie van een rondpunt met beperkte omvang. Dus veel kleiner dan wat er in de jaren '70 was. Dit zal ervoor zorgen dat auto's niet meer in alle richtingen de grote asfaltvlakte kunnen oversteken.

Het voorstel van rond punt heeft volgende voordelen :

- het is een herkenbare en duidelijke verkeerssituatie ondanks de vele en complexe verkeersbewegingen die op het kruispunt mogelijk zijn ;
- het heeft geen nieuwe verkeerslichten nodig en vereist daarom beperkte infrastructurele ingrepen. Daarom kan het uitgevoerd worden als een "testfase", zonder bouwvergunning te moeten aanvragen (= veel langere termijn), conform met de wetgeving ;
- het kan uitgevoerd worden met minimale interventies.

Het herontwerp omvat het kruispunt tussen de Wayezstraat en het treinstation, maar ook de Carpentierstraat en de verbindingen onder de brug naar de Albert I-square.

Er waren reeds verschillende etappes ondernomen :

- het plan was voorgesteld aan de gewestelijke stedenbouwkundige diensten (die gaan akkoord dat er geen bouwvergunning vereist is) ;
- het plan was voorgesteld op de gewestelijke Commissie Actieve Modi ;
- het plan is voorgesteld op de gemeentelijke fietscommissie van Anderlecht, en apart aan een delegatie van de leden.

Het plan is hierop aangepast geweest om optimaal te beantwoorden aan alle opmerkingen.

Het plan wordt aan het college van Anderlecht voorgelegd en goedgekeurd. De testfase moet nu zo snel mogelijk beginnen met een eerste aanleg van het kruispunt tot rondpunt. In tweede instantie komen er ook voorzieningen voor de personen met beperkte mobiliteit en slechtzienden. Dan worden enkele borduren verlaagd en geleidelijnen aangelegd, zodat deze nieuwe situatie ook voor hen optimaal duidelijk is.

Parallel is er een initiatief lopende voor een definitieve heraanleg van het hele plein, uiteraard met bouwvergunning. Dit is voorzien in onder meer het stedelijke vernieuwingscontract 3 (goedgekeurd door de regering in 2017) en wordt voorbereid.

Ook het budget is reeds voorzien. Brussel Mobiliteit heeft hiervoor een mobiliteitsstudie gelanceerd die binnenkort afgerond wordt. Die zal, samen met de bevindingen van de "testsituatie", de basis bieden om hierop een plan uit te tekenen. De bedoeling is om hierbij een veiligere verkeerssituatie te creëren, én tegelijkertijd ook een meer coherente en bruikbare publieke ruimte te creëren, die aangenaam zal zijn voor alle omwonenden en gebruikers. Uiteraard zullen de omwonenden en de gebruikers van het plein hierbij betrokken worden.

Wat de plannen betreft, vragen we Brussel Mobiliteit om het plan op hun website te zetten en uit te leggen. Daar zal het plan in detail kunnen worden bekeken.

G. VERSTRAETEN is verheugd te horen dat het over een totaal project gaat, dat de twee

kruispunten integreert. Als hij het goed begrijpt, betreft de enige aanpassing die in de testfase gemaakt zal worden, een heel klein rondpunt. En voor de rest blijven de verkeerslichten en de situatie ongewijzigd. Hij vraagt om de plannen die de schepen aan de fietscommissie heeft voorgesteld, te mogen bekijken. Hoelang de evaluatieperiode zal duren ?

Mevrouw de schepen MÜLLER-HÜBSCH antwoordt dat het niet alleen een rondpunt is. Er zijn nog wijzigingen van rijrichtingen. Ze stelt voor dat ze samen met G. VERSTRAETEN de plannen bekijkt. De testfase gaat zes maanden duren tot de tweede fase, maar dit is niet helemaal bevestigd. Ze kan ook korter zijn, ongeveer drie maanden. Dat hangt af van de resultaten van de testfase die worden begeleid door de ingenieurs. De gemeente gaat daarover nog in het maandblad communiceren.