

## **Interpellatie van mevr. Fraiteur: Opmvolging van de herinrichting van het Sint-Jobsplein en de omgeving ervan.**

**Mevr. Fraiteur** herinnert eraan dat het college een overeenkomst met het Brussels Gewest heeft gesloten voor de financiering van een studie rond de integratie van architectuur, stedenbouw en landschap in het kader van de herinrichting van het Sint-Jobsplein en de omgeving ervan. De schepen van Werken en Mobiliteit had tijdens een tussenkomst van mevr. Fraiteur tijdens de gemeenteraad van 22 oktober gemeld dat het studie bureau in december 2020 aangesteld zou worden en dat de werkzaamheden in januari 2021 zouden starten. Het ontwerp bureau moet drie herinrichtingsscenario's voorstellen die voorgelegd zullen worden aan bewoners, handelaars en verenigingen, met nadien een openbaar onderzoek alvorens de uitreiking van een vergunning.

Werd het studie ontwerp bureau zoals gepland aangesteld eind december? Welke criteria werden gehanteerd voor de keuze van de kandidaten? Hebben meerdere kandidaten zich aangemeld? Hoe snel moet het studie bureau zijn drie scenario's indienen? Wanneer en hoe vindt de consultatie van de bevolking plaats?

Volgens mevr. Fraiteur moeten we de breuk door de spoorlijn tussen het plein en de aangrenzende straten beperken. Overweegt het college - ter aanmoediging van voetgangers en fietsers om de autodruk te verminderen - om loopbruggen voor voetgangers en fietsers te bouwen of een plaat te plaatsen over de spoorlijn, zoals in Louvain-la-Neuve?

**De h. Cools** vindt niet dat er haast moet zijn om het Sint-Jobsplein te renoveren, wat ook gedeeld wordt door de handelaars van dit plein die al erg getroffen worden door de gezondheidscrisis. Hij is ook verrast door de overwegingen van mevr. Fraiteur op het spoor. Hij verwijst hiervoor naar zijn vraag aan het college van 22 oktober over de vergunningsaanvraag ingediend door Infrabel voor de afbraak van de brug die erg gevaarlijk is en waar zwaar verkeer verboden is. De consistentie van de fasering van de werken vereist dat de bouw van een nieuwe brug een prioriteit is t.o.v. de renovatie van de Sint-Jobsplein en de omgeving ervan. De h. Cools vraagt het college om echte burgerinspraak te voorzien. Er zijn hiervoor fysieke vergaderingen noodzakelijk maar hiervoor moet de gezondheidstoestand aanzienlijk verbeteren.

**Schepen Wyngaard** antwoordt dat het college uit 8 kandidaten heeft gekozen voor het bureau Arter op basis van criteria zoals prijs, methodologie, ontwikkeling van de studie en de samenstelling van het team.

Het Sint-Jobsplein is niet enkel een parking in de open lucht. Het is daarom noodzakelijk om parkeren te verzoenen met gezelligheid, veiligheid van voetgangers en fietsers, voldoende ruimte voor het openbaar vervoer, meer groen ... Al deze aspecten zullen door het bureau worden onderzocht waarbij een belangrijk deel rekening zal houden met de conclusies van intense burgerinspraak.

Het proces omvat 7 fasen die elk leiden tot burgerinspraak. De eerste fase omvat een onderzoek van topografische gegevens en de latere fasen de studie en definitie van het voorontwerp, waarbij inspraak voorzien wordt via een openbaar onderzoek en workshops. Er zullen ook permanenties zijn en regelmatig infostands op o.a. de markt op maandagmorgen. Het college zal zorgen voor een evenwicht tussen fysieke en online inspraak. Er wordt een voorkeur gegeven aan fysieke inspraak als de gezondheidscontext dit toelaat.

Voor het project van de brug van de Jean en Pierre Carsoellaan (start gepland in 2023) zal Infrabel normaal in de loop van april een vergunningsaanvraag indienen. Het gemeentebestuur is nog in gesprek met de MIVB en de spooroperatoren om bepaalde voorwaarden te regelen alvorens de vergunningsaanvraag in te dienen. De nieuwe brug zal bestaan uit een 40 m brede plaat (vergeleken met de 6 m breedte van de huidige brug) die meer comfort zal bieden voor voetganger en fietsers met ook toegangshellingen naar de treinperrons. De plaatsing van deze plaat levert echter moeilijkheden op voor Infrabel, aangezien ze de brug in een tunnel transformeert en dit onderworpen is aan een hele reeks wettelijke beperkingen om de spoorwegveiligheid te garanderen.