

VRAGEN/ANTWOORDEN VAN DEELNEMERS AAN DE WORKSHOPS

Samen de Zavelput ontwerpen 16, 23 en 27 maart 2021

U bevestigt dus dat de tram door de Ransbeekstraat zal rijden?

Ja, door de Ransbeekstraat, vanaf het stadion tot Tyras. Het gaat niet over het lage (bewoonde deel) van de Ransbeekstraat, maar het hoge deel langs Solvay (rondweg).

Wat de deelmobiliteit betreft: denk ook aan Villo! en een Noctis-lijn (ik zie dat dit niet in uw slides staat)

Het aanbod moet inderdaad compleet zijn. De Stad van Brussel moet contact opnemen met de verschillende vervoersorganisaties. Op dit moment is het niet de bedoeling om een Noctis-aanbod te ontwikkelen. We denken eerder aan opties van het type Collecto, dat steeds beter begint te werken.

Hoe denkt de MIVB de geluids- en trillingsnormen langs het tracé te respecteren?

Op de website van het project MOVE NOhW wordt dit soort vragen gedetailleerd beantwoord op het forum. Er is een overeenkomst tussen de MIVB met Leefmilieu Brussel over alle milieuverordeningen, ook voor het geluid. We zijn toegewijd om de normen die Leefmilieu Brussel heeft vastgelegd te respecteren. Dat is een verplichting, waar we niet van mogen afwijken. Als we bij een werf de geldende normen niet respecteren, dan moeten we afbreken en opnieuw beginnen, totdat het conform de normen is. Hiervoor hebben we een extern bureau dat voorafgaand aan de werken een onderzoek zal doen om het type installatie aan te bevelen dat moet worden gebruikt om de geluids- en trillingsnormen worden gerespecteerd. Daarna aan het eind van de bouwwerf voeren we de werken uit op basis van de adviezen en we controleren of alles wordt gerespecteerd. Je hebt de inrichting en het gebruik. Naast het type installatie kan indien nodig ook de snelheid van de tram worden geregeld.

Kan de aanleg van de Zavelput worden losgekoppeld van het tramproject?

Het tramproject is een kans om een (frequente en stabiele) verbinding te creëren tussen Neder-Over-Heembeek en de rest van de openbaar vervoer. Het biedt ook de mogelijkheid om de openbare ruimte te herdenken. Zonder het tramproject zou de Zavelput niet op korte termijn op tafel zijn gelegd. Die heraanleg van de openbare ruimte is een van de voordelen van het tramproject.

Is er plaats voor veilig fietsen in de Heembeekstraat en de Vekemansstraat?

Dit zijn smalle straten met veel vormen van verkeer, waar het parkeren en de ruimte op dit moment een probleem vormen. In deze twee straten zal een autoluwe eenrichtingsstraat worden, waardoor fietsers zich zonder druk van het autoverkeer kunnen verplaatsen. Er is ook het idee van een plein zonder niveauverschillen (niveau-ruimte), dus het wordt een kalmere plek waar fietsers welkom zijn. Een apart fietspad is niet haalbaar door het gebrek aan ruimte en de keuze om het parkeren te handhaven. In het kader van het project en in overleg met Brussel Mobiliteit wordt een nieuwe GFR (gewestelijke fietsroute) voor snellere en langere verplaatsingen voorgesteld, naar meer geschikte wegen (zonder tramsporen en met speciale fietsvoorzieningen). Uiteraard zal de fietsbaarheid voor de gebruikers op hun bestemming gewaarborgd zijn.

Zal de MIVB de buurtbewoners vergoeden voor schade als gevolg van toekomstige trillingen?

Voor de aanleg van de nutsvoorzieningen en de start van de werken zullen we een beschrijving (expertise) opmaken van de gevels. Daarna starten de werken en bij elke nieuwe aannemer wordt er opnieuw een stand van zaken opgemaakt. Na afloop van de werken kunnen we dan vergelijken en zien of er schade is ontstaan en dan is er uiteraard een vergoeding van die schade. Dankzij de beschrijvingen kunnen we nagaan en bepalen wie verantwoordelijk is voor de schade.

Als er schade ontstaat als gevolg van het rijden van de tram, dan moet de eiser een klacht neerleggen waarop de MIVB zal antwoorden indien deze fout bij haar berust. De MIVB wordt alleen in gebreke gesteld indien zij de voorschriften van het Brussels Gewest niet naleeft (want een woning wordt verondersteld om bestand te zijn tegen het spectrum van deze normen).

Hoe ziet u de omgeving van crèches, scholen en schoolbushaltes? Er zijn veel instellingen langs het tracé.

We gaan kijken wat de behoeften zijn, onder meer met de schooldirecteurs. Daarna zullen we trachten om dit optimaal te integreren in de profielen en daarna in de plannen. Dat is nog een extra element om rekening mee te houden in de ruimte. We moeten een zo goed mogelijk evenwicht vinden tussen behoeften en verplichtingen.

Zijn de scholen betrokken bij het proces?

Er is een vergadering gepland met alle directeurs van de scholen langs het tracé en van de gemeente Neder-over-Heembeek.

Ik maak me zorgen over de oppositie die er bestaat tegen de tram. Veel mensen zijn tegen en ik denk dat het belangrijk is dat het idee wordt geaccepteerd en dat mensen ervan worden overtuigd dat de keuze voor de tram goed onderbouwd is.

We proberen dat te doen, maar we ondervinden veel hinder door de gezondheidscrisis waardoor we minder in contact zijn met de burgers. Het is duidelijk dat we nog meer moeten doen (er is al veel energie aan besteed) om te werken aan de transparantie en de volledigheid van de informatie. Het is de moeite waard om te kijken op de website van het project waar veel informatie te vinden is (bij de FAQ's). Het is niet de bedoeling om te overtuigen, maar om uitleg te geven (op basis waarvan iedereen een mening kan vormen). Door de gezondheidssituatie zijn dialoog en inspraak echt moeilijk te realiseren. We hopen mensen te kunnen ontmoeten tijdens fysieke permanenties, want mensen hebben nood aan direct en fysiek contact, zodat ze hun vragen mondeling kunnen stellen. Het is belangrijk dat we kunnen praten zoals tijdens de vergaderingen in de eerste fase, die heel constructief waren. (GC NOHva)

Hoe kunnen we er zeker van zijn dat er een oplossing zal zijn voor de parkeerplaatsen voor mindervalide personen?

Wat de opheffing van parkeerplaatsen betreft: deze plaatsen worden niet beïnvloed, misschien een beetje verplaatst. Het is belangrijk dat we feedback krijgen over uw gebruik van het verkeer, zodat we naast de plaatsen die er al zijn, ook zicht krijgen op zones waar dit soort parkeerplaatsen nodig is.

In de programmering was voorzien dat er een fysieke permanentie zou zijn, een bureau waar we naartoe konden gaan met onze vragen om een antwoord te krijgen.

We zullen inderdaad een infopunt opzetten en er worden permanenties georganiseerd. Zodra we een centraal lokaal hebben in Neder-over-Heembeek, zullen we dit fysiek organiseren. Dit infopunt blijft beschikbaar tot het einde van de werken (mensen zullen tijdens de hele duur van het project en de werf naar de permanentie kunnen komen om hun vragen te stellen). We zijn ons zeer goed bewust van de absolute noodzaak om een infopunt aan te bieden en om een fysieke en bijna-permanente dialoog te hebben.

Parkeren

Wij zijn verplicht om ons te houden aan de voorschriften van de GSV (gewestelijke stedenbouwkundige verordening), die we bij elk nieuw project in de openbare ruimte moeten toepassen. Als we die verordening niet volgen, dan is de vergunning niet geldig. Op dit moment beantwoordt de verdeling van de openbare ruimte in de Vekemansstraat niet meer aan de huidige gebruiken of voorkeuren. We zullen ook het principe van de hiërarchie toepassen volgens het STOP-principe dat een rangorde aanbrengt tussen gebruikers. Dit principe is afkomstig uit het gewestelijk mobiliteitsplan (Good Move) en houdt in dat voorrang wordt verleend aan Stappers, dan Trappers, dan het Openbaar vervoer en daarna pas Privéwagens. Dat zijn elementen waarvan we niet mogen afwijken en het is de wens van het gewest om in die richting te evolueren.

De handelaars zullen moeilijke dagen beleven, wat is er voor hen voorzien?

Voor de vergoedingen bestaat er een gewestelijk systeem waarover de dienst Handel van de Stad de handelaars zal informeren en zal helpen om de stappen te zetten (met de precieze termijnen die gerespecteerd moeten worden). Meestal wordt de terrasbelasting opgeschort tijdens een werf.

Waarom is de Bruynlaan opgenomen in de presentatie?

Op dit moment denken we na over waar het eindpunt zal komen. Maar wat er ook gebeurt, er komt een halte bij het Militair Hospitaal bovenaan de Bruynstraat.

Zullen auto's de Ransbeekstraat alleen mogen gebruiken om Neder-over-Heembeek uit te rijden en niet om binnen te rijden?

Dat is een van de mogelijkheden die worden onderzocht voor de circulatie: een eenrichtingsverkeer naar Tyras om de gemeente uit te rijden en terugkeren via de Van Osslaan en daarna de Vilvoordsesteenweg en de Marlylaan, zodat je uitkomt ter hoogte van de toegang tot Solvay in de andere richting.

Op de Mandela esplanade hoe kunnen de voetgangers de voorplein bereiken? Door een parking over te steken?

Vanaf de parkeerplaatsen hebben we vlakken en trappen en toegangen voor fietsers aan weerszijden gepland.

Heb ik juist begrepen dat er op de Groenweg in één richting wordt gereden met de tram, dus één tramlijn en geen dubbele?

Op dit moment wordt het idee van eenrichtingsverkeer in de Groenweg besproken, maar zoals in de Vekemans-, Heembeek- en Ransbeekstraat, zal de tram in twee richtingen rijden. Zowel

in het gedeelte dat in aanbouw is als in het groene gedeelte zal de tram in twee richtingen rijden. In dat laatste deel zal er echter geen autoverkeer zijn. Er zal dus wel degelijk een dubbele tramlijn zijn.

Wat het circulatieplan betreft: naar waar wordt het verkeer verplaatst als er nog maar één verkeersrichting is? Wordt alles omgeleid naar de Oorlogskruisenlaan of in de smalle straatjes?

Een deel van de straten wordt eenrichtingsverkeer. Het verkeer wordt verdeeld over andere straten, zoals de Oorlogskruisenlaan. Het is de bedoeling om doorgaand verkeer en sluipverkeer te beperken. Lokaal verkeer blijft uiteraard mogelijk. Er komt een systeem met lussen. Maar we gaan proberen om veranderingen van verkeersrichting en impact op de straten te beperken.

Welke bussen zullen er nog passeren met de inrichting van de Zavelput en de tram?

De 47 bus wordt geschrapt, terwijl de 53 bus op zijn huidige route zal blijven rijden. Op de Zavelput zelf zal het verder lopen langs de bovenkant van het plein, in de Vekemans-as. De bushalte zal verplaatst worden.

Hoe zit het met handelaars die hun parkeerplaats kwijtraken in de Vekemansstraat? Worden zij geconsulteerd?

Ja, zij worden geconsulteerd en er is een proces opgezet om de handelaars te begeleiden bij het opzetten van de werf.

Er is begeleiding van de werven in handelaarszones, daar wordt specifiek plaats voor ingeruimd. We gaan niet alle parkeerplaatsen opheffen. De buurtbewoners en de handelaars zullen worden geïnformeerd. Wij werken samen met de stad en de regionale overheden.

Problematiek van een tram in beide richtingen in smalle straten met oude gebouwen en een moerasachtige bodem. Welke impact zal dit hebben op de woningen?

Een studiebureau maakt een bodemanalyse en een controel van de diepte van de grondlaag. Een ander extern bureau zal een trillingsonderzoek uitvoeren dat rekening houdt met de breedte van de straat en de nabijheid van gebouwen en dat een type aanleg van de tramsporen zal opleggen in functie van de normen (bv. met een antitrillingslaag). Dit onderzoek wordt uitgevoerd zodra de plannen van de tracés bepaald zijn.

Zult u een plaatsbeschrijving opmaken van elk huis waar de trams voorbijkomen? Want er zal schade zijn.

Ja, we maken een beschrijving van de gevels voorafgaand aan de werf. Bij de werf zijn meerdere aannemers betrokken (nutsvoorzieningen, MIVB, GOB). Deze beschrijving wordt opgemaakt vroeger elke fase en bij elke aannemer, zodat we weten aan welke aannemer de schade ten laste moet worden gelegd als er schade is.

Komt er nog een parking in één richting dan in de Frans Vekemansstraat? Daar zijn nog veel inwoners.

Volgens de wensen van de Stad Brussel zullen wij trachten een maximum aan parkeerplaatsen te behouden, met respect voor de RRU, de gewestelijke ambities en een kwalitatieve ontwikkeling (vergroening, geïntegreerd beheer van regenwater).

Wat is er als alternatief voor de afgenomen parkeerplaatsen? of NOH verlaten.....

We zijn momenteel op zoek en in gesprek met Parking.brussels en Be Park. We zoeken zo veel mogelijk oplossingen om de verdwenen plaatsen niet op straat te compenseren. Wanneer we een beter idee hebben van het parkeerplan, kunnen we de zoektocht beter sturen. Indien iemand weet heeft van plaatsen waar geparkeerd kan worden, mag u dat zeker aan ons doorgeven.

NB: Ondertussen zijn er voorstellen gedaan en wordt er onderzoek gedaan met de stad Brussel. Er worden specifieke parkeervergaderingen gehouden en de stad werkt ook aan de invoering van verordeningen die ook de manier van werken zullen veranderen.

Hoe kan men een verhuizing doen op het traject?

In principe zal er daar altijd plaats voor zijn. Dat betekent niet dat er altijd parkeerplaats is, maar er is voldoende plaats en afstand om dichterbij de gevel te staan om een verhuizing te doen. Er moet in elk geval contact worden opgenomen met de stad om een plaats te reserveren. Op dat vlak verandert de situatie niet.

U hebt het over 2,5 minuten voor laden en lossen, maar in de realiteit is daar meer tijd voor nodig. Als een vrachtwagen eerder 15 minuten nodig heeft om te lossen, dan betekent dit dat de straat een kwartier lang geblokkeerd is.

Er is een verwarring in de lezing van de dia. We reserveren een ruimte van 2,5 m breedte om laden en lossen mogelijk te maken. Het gaat dus over afmetingen en niet over tijdsduur. En wat er daar getoond wordt, dat zijn voorstellen van dit moment. We zijn hierop aan het werken en we houden rekening met de problematiek van het parkeren en leveringen.

Komen de haltes op dezelfde plaats als de bushaltes? Met name wat de Zavelput betreft (waar er al zijn). Wordt er bij het traject van de tram rekening mee gehouden dat er geen opeenvolging van tram- en bushokjes komt?

De tramhokjes worden geïnstalleerd bij de tramhaltes en zullen veel langer zijn. Ze komen niet op dezelfde plaats. Maar op plaatsen waar trams en bussen stoppen, zal er maar één halte zijn, met één wachthuisje en een gedeeld perron. De bus zal niet meer stoppen bij de halte Zavelput.

Hebt u een ondergrondse parking overwogen, bijvoorbeeld ter hoogte van de kerk?

Neen, er wordt momenteel niet gedacht aan een ondergrondse parking.

Wat is de minimale afstand tussen de tramsporen en de gevels?

Er wordt geen minimale afstand voorgeschreven, maar de GSV verordent wel trottoirs van minimaal 1,5 of 2 meter breedte (Cobat-herziening in uitvoering: 2M tot 2.50M). Daar komt nog een parkeer- of straatzone bij. Dus dan zitten we op minimaal 4 à 5 meter.

We ondervinden al veel hinder. Wanneer kunnen we een schets van het tracé krijgen?

In principe in het einde van juni. Maar het onderwerp van deze workshop is de Zavelput en we komen overleggen met jullie om de zaken te verbeteren.

Het traject lijkt nogal bochtig, zal dat niet veel lawaai opleveren voor de omwonenden?

Tijdens de effectenstudie waren de zwenkingen een van de criteria. Hoe scherper de bochten, hoe meer de tram moet afremmen en lawaai veroorzaakt. In scherpe bochten worden de rails

een beetje afgesleten en die wrijving veroorzaakt lawaai. De nieuwe trams hebben een smerinrichting aan boord waardoor de slijtage van de rails wordt vermeden. En we trachten om de bochten op het hele traject zo breed mogelijk te maken om hinder te vermijden. Indien nodig we verminderen ook de snelheid om het geluid te beperken. De scherpste bocht op het tracé is bij Zavelput, maar op de rest van het tracé zijn er geen bochten die meer geluid veroorzaken.

Momenteel moeten we al 5-10 minuten rondjes rijden om een plaats te vinden. Wat zal dat worden met wat u voorstelt? Als ik als eigenaar al 10 minuten nodig heb om een plaats te vinden bij mijn handelszaak, wat zullen mijn klanten dan doen? Naar de concurrentie gaan?
We raadplegen jullie in een vroeg stadium, waarin de plannen nog niet voltooid zijn. We kiezen voor een gezamenlijk beslissingsproces. De zaken liggen nog niet vast, we tekenen het traject samen stukje bij beetje uit. Er zijn elementen waarover we nog geen duidelijk en precies antwoord kunnen geven en we begrijpen dat dit verwarrend is. Maar op dit moment kunnen we u nog geen precieze stand van zaken geven over het parkeren. We zullen parkeergelegenheid behouden waar mogelijk is. Dat is de visie van de Stad Brussel. Het college is goed op de hoogte van de vraag van de handelaars en de bewoners om de parkeerplaatsen te behouden en om oplossingen te vinden om toegang te blijven houden tot de handelszaken die eveneens beter bereikbaar zullen zijn met de tram.

Ik zie een fietser voor de tram op de schets? Is het niet mogelijk om een fietspad aan te leggen?

Debelangrijkste fietspaden worden over het hele tracé aangepast. De GFR die door de wijk loopt die door de wijk loopt, zal worden verplaatst zodat er geen interactie is tussen fietsers en de tramsporen. Op lokaal vlak (vooral in de Heembeek- en Vekemansstraat), in het centrum van NOH, zal de ruimte worden gedeeld door de tram en de fiets. Het is niet mogelijk om hier afgescheiden fietspaden te leggen, omdat er onvoldoende ruimte beschikbaar is. Er moeten keuzes worden gemaakt. Er zijn veel vragen en de straat en de openbare ruimte zijn niet rekbaar. Er zijn verschillende gebruikers (voetgangers, fietsers, automobilisten) en op een gegeven moment moet men kiezen. Het is niet mogelijk om parkeerplaatsen te behouden en ook fietspaden aan te leggen. Maar de straten zullen autoluwer zijn en meer bescherming bieden aan fietsers.

Oorspronkelijk zou de tram passeren via de Oorlogskruisenlaan die breder is en waar een fietspad mogelijk is. Het feit dat dit te ver van de winkels is, is geen argument volgens mij. Wat zijn de argumenten om de keuze te wijzigen?

Er is geen wijziging geweest. We zijn niet overgeschakeld van het ene tracé naar het andere. De Oorlogskruisenlaan was een van de mogelijke tracés. De minister van Mobiliteit had gevraagd aan de MIVB om onderzoek te doen naar een verbinding met het openbaar vervoer tussen Rogier en het Militair Hospitaal. We hebben eerst onderzocht of de aanleg van een tram gerechtvaardigd was en dat is het geval met het oog op de ontwikkelingsperspectieven van NOH op het vlak van diensten en wonen. Daarna moest worden onderzocht welk tracé het meest pertinent was. Daarvoor hebben we een aantal criteria opgesteld. Alle informatie daarover is beschikbaar op de website. Het tracé door het centrum van NOH kreeg de meerderheid van de stemmen tijdens de effectenstudie op basis van een aantal criteria (zoals bevolkingsdichtheid, nabijheid van winkels, heraanleg van de openbare ruimte). We denken dat dit tracé veel voordelen heeft en dat het zeer pertinent is.