

OPEN VLD

1. Veiligheid :

De vragen hebben betrekking tot lokale of gerechtelijke aangelegenheden. Ik stel voor het volgende te antwoorden:

“Met de slogan “meer blauw op straat” wil Open VLD de nadruk leggen op de noodzakelijkheid van een politieaanwezigheid op straat en in de wijken van een politiezone. Momenteel worden de wijkagenten meestal belast met allerlei bestuurlijke taken zodanig dat ze hun principiële opdracht, de beveiliging van de openbare ruimte, niet volledig kunnen vervullen.

Deze vaststelling betreft de werking en het beleid van de politiekorpsen. Zulke problemen, waaronder ook de toegang tot de kantoren en het vervolg van de aanvragen, moeten binnen de politieraad of politiecollege besproken en geregeld worden in overleg met de korpschef. Hiervoor zijn nieuwe maatregelen overbodig, het gaat enkel om de bestaande regelingen toe te passen. In meerdere zones werkt het wel degelijk.

De naleving van de verkeerswetgeving behoort tot de basisopdrachten van de lokale politie. Dit betekent dat men daar de noodzakelijke middelen aan moet besteden. Gelet op het tekort aan personeel wil Open VLD dat de federale overheid ervoor zorgt dat de nodige aanwervingen en opleidingen zo snel mogelijk gebeuren.

De vervolging van de strafrechtelijke overtredingen behoort exclusief tot de bevoegdheden van het parket dat alleen oordeelt welk gevolg aan vastgestelde feiten gegeven wordt. De politieke overheden kunnen hier niet tussenkomen.”

2. Stedenbouw :

In een evenwichtige verdere ontwikkeling van de Europese wijk kunnen zowel een nieuw GSV (“Good Living”), als recente isolatienormen een rol spelen in de vergunningsprocedures. Dit op voorwaarde dat zij iedereen rechtszekerheid bieden en correct, maar niet dogmatisch worden toegepast. Tegemoetkomen aan de behoeften van bewoners én werknemers en rekening houden met gewijzigde inzichten over de rol die de openbare ruimte en gebouwen kunnen spelen bij klimaatverandering zijn primordiaal.

De limiet wat verdichting betreft, is zeker bereikt. Er dient ingezet op renovatie en multifunctionaliteit van de vele kantoorgebouwen. Een betere balans tussen wonen, werken en leven dient nagestreefd door een zo groot mogelijk gemengd gebruik van de wijk waar zulks realistisch is.

Een correct en transparant toepassen van bestaande stedenbouwkundige procedures moet leiden tot een gedragen én voor elkeen voorspelbaar vergunningenbeleid. Toch dient flexibiliteit mogelijk te zijn om het aanwezige erfgoed niet te verminken of (kleine) eigenaars voor onmogelijke uitdagingen te plaatsen. Daarnaast is een daadwerkelijk handhavingsbeleid essentieel.

3/ Mobiliteit Context

Het verkeersplan voor het nieuwe Schumanplein splitst de wijk in tweeën langs de as van de Wetstraat. Een groot deel van het verkeer zal door de smalle, onaangepaste aangrenzende straten stromen, wat ten koste gaat van de rust van de buurtbewoners. Het verlies van veel parkeerplaatsen, gecombineerd met het gebrek aan openbare parkeerplaatsen in de buurt, zorgt nu al voor problemen voor omwonenden.

Hoe kunnen we de rust van de woonwijk garanderen tegenover de verkeersverschuiving die het verkeersplan rond het nieuwe Schumanplein genereert? Hoe kunnen we de strijd tegen het doorgaand verkeer verzoenen met het behoud van parkeergelegenheid voor de buurtbewoners?

Wat is uw mening over Good Move?

De mobiliteitsplannen van het gewest hebben vooral als uitgangspunt of filosofie om gericht het lokale en bovenlokale verkeer te scheiden. De moeilijke totstandkoming van GoodMove verandert daar eigenlijk weinig aan. De Europese wijk is momenteel al één van de wijken in dit land die het best

bereikbaar is via verschillende openbare en andere vervoersmodi en dat moet ook zo blijven. Wat dat betreft is het wel van belang dat we verder blijven investeren in bijvoorbeeld fietssnelwegen en vaste vervoersverbindingen tussen Brussel en de rand. Vandaag zijn nog te veel pendelaars, die op slechts 15 à 30 kilometer van Brussel wonen, in Vlaams- of Waals-Brabant, aangewezen op de wagen. Dat moet veranderen. Daarom willen we een maximale coördinatie met de andere niveaus (federaal, maar ook de gewesten) op vlak van vaste vervoerslijnen, zoals intraregionale trams (de zogenaamde *périphérique*), maar ook het GEN, om de verbinding met wijken zoals de Europese Wijk te verbeteren. Wat de lokale bewoners betreft; er is inderdaad in de verschillende stedenbouwkundige en mobiliteitsplannen steeds ingezet op een betere mix van functies. Meer huisvesting naast kantoren. Dat betekent dan uiteraard dat er ook voldoende parkeergelegenheid gekoppeld moet worden aan een goede bereikbaarheid via het openbaar vervoer en vooral ook een verdere uitbreiding van het aanbod aan deelvoertuigen. Er moet naar opportuniteiten gezocht worden om parkeergelegenheid voor buurtbewoners te zoeken van de openbare weg af. In die zin willen we ook verder inzetten op mutualisatie van parkeerplaatsen van kantoorgebouwen en winkels buiten de werkuren. Er is de afgelopen legislatuur te weinig vooruitgang geboekt op dit vlak.

4/ Levenskwaliteit

Context

Onze evenwichtige levenskwaliteit dreigt volledig te worden verstoord door de invoering van meer verkeer rond het Jubelpark. Gevoed door geruchten, blijft er onduidelijkheid over de herinrichting van het park: het afdekken van de open tunnel, de toegang tot de musea, commerciële exploitatie, enz.....? Wat is de mening van de nieuwe verantwoordelijke (Bruno Van Lierde)?

Wat denkt uw partij te doen aan de lucht- en levenskwaliteit, na de renovatie van het Schumanwijk, met inbegrip van de plannen voor het Jubelpark als onderdeel van 50/200? Hoe zullen de bewoners geïnformeerd en betrokken worden?

In het algemeen heeft de invoering van de Lage Emissiezone in Brussel al een sterke invloed gehad op de luchtkwaliteit van het vervoer. We willen verder gaan op de ingeslagen weg met SmartMove, waarbij we een slimme kilometerheffing invoeren. Dit houdt in dat we de verschillende verkeersbelastingen transformeren in een verkeersbelasting die rekening houdt met hoeveel en wanneer iemand rijdt. Volgens studies zou dit nog een aanzienlijke daling van de uitstoot van het vervoer met zich meebrengen. Op hetzelfde vlak willen we ook verder inzetten op renolution, waarbij we via de vastgoedfiscaliteit bij aankoop van een woning het abatement verlagen voor personen die hun goed ecologisch renoveren. Ook dit moet, gezien de sterke impact van de huisvesting op de luchtkwaliteit, zijn effecten sorteren. Vandaag is het systeem te moeilijk. Wij willen het drastisch vereenvoudigen en aantrekkelijker maken.

In verband met de informatie aan de buurtbewoners, blijft het van belang dat de stad en het gewest hun rol spelen om de inwoners te informeren. Ook Beliris zal hier een betere rol in moeten spelen. Met het oog op de renovatie van het Jubelpark in het kader van België 2030 zou het voor ons alleszins een goed idee zijn dat er bijvoorbeeld ingezet wordt op een loket ter plekke waar buurtbewoners alle informatie kunnen bekomen over de aan de gang zijnde werken.

Het Jubelpark is culturele, maar ook economische infrastructuur. Het is altijd een publiekstrekker geweest en het moet wat ons betreft die rol blijven spelen. Maar het is duidelijk dat er een nieuw elan nodig is. Ons Brussels Parlements lid Carla Dejonghe, heeft jarenlang gestreden voor een renovatie en openstelling van het Paviljoen van de Menselijke Driften in het park. Gezien de recente enquête in verband met de betere toegankelijkheid van het paviljoen, lijkt ons dat een doorgaande strijd. In diezelfde zin willen we nagaan hoe we ook meer privé-initiatief kunnen mogelijk maken, zodat het voor privé-ondernemers ook interessant wordt om te participeren of een uitbating te organiseren in het park en de musea. De combinatie van privé en publiek initiatief moet het mogelijk maken verder te investeren in de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het park, voor bezoekers en lokale inwoners.

5/ Politiek en financieel beheer van het gewest

Het is geenszins de bedoeling om de belastingen te verhogen, noch op de Brusselse gezinnen, noch op de Brusselse bedrijven.

Om te voorkomen dat bedrijven Brussel verlaten om fiscale redenen, komt het er vooral op aan om de creativiteit van de gemeenten op dat vlak in toom te houden. Gelet op hun fiscale autonomie (die verankerd is in onze grondwet), moet dit vooral gebeuren op basis van overredingskracht die de gemeenten het belang doen inzien van een sterk en stabiel economisch weefsel op hun grondgebied. Als Brussel bepaalde bedrijven moeilijk kan houden, is dat vaak ook te wijten aan mobiliteitsproblemen (zowel voor hun leveranciers als voor hun werknemers). Ook hier ligt dus een deel van de oplossing besloten in een slimme kilometerheffing (zie supra).