Nederlandse tekst (titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973).

RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.

A R R E S T

Nr. 73.500 van 6 mei 1998

A. 63.842/XIII-141

In zake : 1. **de vereniging zonder winst-oogmerk "ASSOCIATION DES COMITES DE QUARTIER UCCLOIS",**

2. **ANTOINE** Paul,

die woonplaats hebben gekozen bij Mr. Jean-Paul LAGASSE, advocaat, Adolphe Lacomblélaan 8/6
1030 Brussel,

tegen :

het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,
vertegenwoordigd door zijn Regering,

dat woonplaats heeft gekozen bij Mr. Vincent DE WOLF, advocaat, Guldenvlieslaan 68/9
1060 Brussel.

DE RAAD VAN STATE, XIIIe KAMER,

Gezien het op 26 mei 1995 ingediende verzoekschrift, waarbij de vereniging zonder winstoogmerk "ASSOCIATION DES COMITES DE QUARTIER UCCLOIS" en Paul ANTOINE de nietigverklaring vorderen van het besluit van 3 maart 1995 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot vaststelling van het gewestelijk ontwikkelingsplan (Belgisch Staatsblad van 27 maart 1995, blz. 6901) "in zoverre dat besluit bepalingen betreffende het verkeer en de mobiliteit op

het grondgebied van de gemeente Ukkel bevat en inzonderheid in zoverre het een net van gespecialiseerde wegen (hiërarchische indeling van het wegennet) creëert met bepalingen op het stuk van het verkeer (kaart 6 "De wegen", kaart 7 "Bodembestemming", punt 13 van bijlage I "Krachtlijnen" en punt 2.5 van bijlage II "Uitvoering")";

Gezien de regelmatig uitgewisselde memories van antwoord en van wederantwoord;

Gezien het verslag van mevrouw VOGEL, adjunct-auditeur bij de Raad van State;

Gelet op de beschikking van 23 september 1997, waarbij de neerlegging van het dossier en het verslag ter griffie wordt gelast;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan de partijen en gezien de laatste memories;

Gelet op de beschikking van 12 februari 1998, waarvan aan de partijen kennis is gegeven en waarbij wordt bepaald dat de zaak voorkomt op de terechtzitting van 19 maart 1998, de datum waarop de zaak voor verdere behandeling ter fine van advies is uitgesteld tot de terechtzitting van 26 maart 1998;

Gehoord het verslag van de heer LEROY, staatsraad;

Gehoord de opmerkingen van Mr. J.-P. LAGASSE, advocaat, die voor de verzoekende partijen verschijnt, en van Mr. V. DE WOLF, advocaat, die voor de verwerende partij verschijnt;

Gehoord het advies van de heer QUINTIN, eerste auditeur bij de Raad van State;

Gelet op titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende dat artikel 2 van de ordonnantie van 29 augustus 1991 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende organisatie van de planning en de stedenbouw in de volgende middelen van planning voorziet :

1° het gewestelijk ontwikkelingsplan;
2° het gewestelijk bestemmingsplan;
3° het gemeentelijk ontwikkelingsplan;
4° het bijzonder bestemmingsplan;

dat hetzelfde artikel bepaalt dat de ontwikkeling van het Gewest "zowel economisch, sociaal als esthetisch (is) als met het doel het leefmilieu van het Gewest te beschermen en te verbeteren, en de bodem zuinig te beheren";

Overwegende dat de eerste verzoekende partij tijdens het openbaar onderzoek dat aan de goedkeuring van het gewestelijk ontwikkelingsplan voorafging een bezwaarschrift heeft ingediend waarin zij bepaalde aspecten van het ontwerp van dat plan hekelt; dat die kritiek vooral te maken had met de verkeersaders, de mobiliteit van de fietsers, de verbetering van het openbaar vervoer en de milieuproblemen; dat zij, wat de verkeersaders betreft, vooral kritiek had op de hiërarchische indeling van het wegennet die in het ontwerp van gewestelijk ontwikkelingsplan wordt vastgelegd en die tot doel heeft het verkeer van de "lagere" wegen, "plaatselijke straten" genaamd, af te leiden naar de grote verkeersaders, "verkeersassen"

genaamd; dat zij aanvoerde dat de wegen in Ukkel die in het ontwerp als "verkeersassen" worden bestempeld niet geschikt zijn om het bijkomende verkeer die de aangevochten regeling zou meebrengen op te vangen; dat zij ook aanvoerde dat er een tegenstrijdigheid bestaat tussen de bepalingen over de hiërarchische indeling van het wegennet en de bepalingen over de bodembestemming, aangezien sommige "verkeersassen" volgens de laatstgenoemde bepalingen in een perimeter voor culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing liggen, terwijl stadswegen tot verkeersaders maken onverenigbaar is met de doelstelling om de stad te verfraaien; dat zij voorts aanvoerde dat die tegenstrijdigheid niet in het ontwerpplan wordt gewettigd en dat de voorgenomen regeling aan de buurt-bewoners schade zou berokkenen die niet verenigbaar is met het karakter van een "woongebied" zoals dat in het gewestplan wordt omschreven; dat zij verklaarde dat de hiërarchische indeling van het wegennet tot discriminatie tussen de burgers op het stuk van de bescherming van de gezondheid leidt en dus in strijd is met de artikelen 10, 11 en 23 van de Grondwet; dat zij een aantal alternatieven voor de hiërarchische indeling van de wegen voorstelde om de hinder van het autoverkeer te beperken zoals de toegestane maximumsnelheid verlagen, werkzame radarcontroles invoeren, carpooling aanmoedigen enz.

Overwegende dat de gewestelijke ontwikkelingscommissie een advies heeft uitgebracht over het ontwerp van gewestelijk ontwikkelingsplan; dat dit advies de volgende passages bevat over de beleidskeuzen in het ontwerp in verband met het wegensysteem :

" De bezwaarschriften ingediend zowel door particulieren als door de gemeenten wijzen op de noodzaak om de kaart nr. 6 volledig te herzien rekening houdend met de andere doelstellingen van het plan (bescherming van de residentiële wijken (...)).

(...)

De optiek van de GOC bestaat erin het doorgaand verkeer te bestrijden en de snelheid van het autoverkeer te verminderen.

(...)

Volgens het openbaar onderzoek is het niet wenselijk een gecompliceerd systeem van wegenniveaus in te voeren waardoor er bepaalde wegen worden opgeofferd ten gunste van andere zoals kan gezien worden op kaart nr. 6. Dit zou in ieder geval gebeuren zelfs door een meer verfijnde hiërarchie van het wegennet. Wel moet een systeem van interventiegraden en interventieprioriteiten op het wegennet worden ingevoerd";

Overwegende dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het gewestelijk ontwikkelingsplan (GewOP) bij besluit van 3 maart 1995 heeft vastgesteld; dat dit de handeling is die gedeeltelijk wordt bestreden;

Overwegende dat artikel 1 van dat besluit bepaalt dat het GewOP het volgende omvat :

- een stuk met als titel "Krachtlijnen" dat indicatieve waarde heeft;

- een stuk met als titel "Uitvoering" dat ook indicatieve waarde heeft;

- en een stuk met als titel "Bepalingen betreffende de bodembestemming" dat bindende kracht en verordenende waarde heeft;

dat het stuk met als titel "Krachtlijnen" het volgende bevat : "een analyse van de sterke en zwakke punten van het gewest en de ontwikkelingstendenzen van het stedelijk gebied waarvan het gewest de kern is, de uitdagingen die het Gewest moet aangaan en de ontwikkeling waarvoor gekozen wordt, de beleidslijnen die prioritair moeten worden gevolgd"; dat dit stuk een punt 13 bevat dat deel uitmaakt van de aangevochten bepalingen en dat

verscheidene acties vermeldt met als doel : "een stedelijk vervoerssysteem ontwikkelen naar maat van het Gewest"; dat dit punt als volgt luidt :

" 13. Een stedelijk vervoerssysteem ontwikkelen naar maat van het Gewest

13.1. De doelstellingen van het mobiliteitsbeleid

Voor wat de mobiliteit betreft, tonen de balans van de huidige situatie en de tendensscenario voor 2005 aan dat de verkeersomstandigheden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vandaag aanvaardbaar zijn in verhouding tot andere steden van dezelfde omvang. Indien geen nieuwe maatregelen worden genomen zal die toestand er evenwel tijdens de komende jaren op achteruitgaan.

Deze achteruitgang zal zonder enig onderscheid de mobiliteit aantasten van alle stedelijke krachten : de inwoners, de handelaars, de ondernemingen, de pendelaars ...

Er zou niet meer in toereikende mate kunnen worden ingestaan om de verschillende wijken van de stad voor iedereen toegankelijk te maken.

Volgens deze projecties zal de levenskwaliteit in het gewest zonder enige twijfel in het gedrang gebracht worden.

De functies van de openbare ruimte betreffen zowel de huisvesting als het verkeer.

De huisvestingsfunctie staat in verband met de bestemmingen van de privé-ruimte die grenst aan de openbare ruimte. Zij identificeert de rijkdom en de intensiteit van de sociale verhoudingen. De gastvrijheid en het veiligheidsgevoel zijn hiervan de barometers. De openbare ruimte is het natuurlijk communicatiemiddel dat de irrigatie van de stad waarborgt door het beleid inzake ruimtelijke ordening.

De huisvestingsfunctie omvat talrijke en zeer verscheidene aspecten, zoals :

- de rust van de wegen;
- de aantrekkelijkheid en de ingroening van de openbare ruimte;
- de veiligheid en het gemak van de voetgangers;
- gemakkelijke oversteekpunten;
- gemakkelijke parkeergelegenheid.

De verkeersfunctie omvat alle aspecten die verband houden met het autoverkeer, het openbaar vervoer, het verkeer van tweewielers en voetgangers. De talrijke aspecten van de verkeersfunctie hebben betrekking op :

- het verkeersvolume;
- de verkeershinder;
- de verkeersveiligheid;
- de voorrang voor het openbaar vervoer;
- ieder ander begrip dat verband houdt met het verkeer.

Hier blijkt de noodzaak van een billijke verdeling van het wegennet ten gunste van alle gebruikers om hun bestemming te bereiken, of als transitmiddel, elkeen met zijn eigen verkeersmiddel.

Er moet voor gezorgd worden dat de openbare ruimte meer ten goede komt aan andere functies dan het verkeer.

Het verkeersnet van de stad moet worden opgevat als een doeltreffend interactief irrigatiesysteem dat rekening houdt met het gewestelijk grondgebied en het hinterland ervan.

Deze keuze dringt zich op :

- omdat dezelfde belanghebbende partijen overal in de stad aanwezig zijn en identieke mobiliteitsnoden hebben voor hun ontplooiing;

- omdat deze keuze van de inrichting van de openbare ruimte en de veelvoudige gevolgen ervan voor het gewest onder een gezamenlijke verantwoordelijkheid valt : deze van voornoemde partijen, namelijk de inwoners, de handelaars, de openbare en privé-ondernemingen ...

Deze keuze impliceert een gezamenlijke politieke verantwoordelijkheid van de drie overheden die verschillende en complementaire bevoegdheden uitoefenen : de Federale Staat, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de 19 gemeenten.

De problematiek van de verplaatsingen tussen de Hoofdstad en haar hinterland kan opgelost worden door verder intensief overleg met het Vlaams Gewest en het Waals Gewest.

Om coherent te zijn, moet het globaal verkeersbeleid de gecoördineerde steun krijgen van de verschillende betrokken partijen uit de openbare en privé-sector.

In hetzelfde kader zal ook de privé-sector zijn verantwoordelijkheden moeten nemen, door bijvoorbeeld verplaatsingsplannen voor bedrijven op te stellen.

Dit houdt bovendien in dat de gebruikers de algemene beginselen van het verkeersbeleid aankleven door een gebruiksvriendelijk gedrag en respect voor de gemeenschap.

Een dynamisch en geïntegreerd verkeersbeleid dringt zich dan ook op.

Dit beleid moet de verplaatsingen vergemakkelijken van de personen die hun voertuig nodig hebben voor de uitoefening van hun beroepsaktiviteiten. Het doelt dan ook op een ontraden van het gebruik van de eigen auto, in het bijzonder voor het woon-werkverkeer van de personen met een sedentair beroep in het stadscentrum. Tegelijkertijd moet er concreet voorrang verleend worden aan alle vervoerswijzen die verenigbaar zijn met het stedelijk milieu, met name de verplaatsingen te voet, per fiets en met het openbaar vervoer. Hierdoor worden ook de verplaatsingen vergemakkelijkt van personen voor beroepsdoeleinden en voor inkopen, van taxivoertuigen en van de logistieke diensten van de stad. De prestaties van het openbaar vervoer zullen worden opgedreven en de mogelijkheden om op een andere vervoerswijze over te stappen zullen hierop afgestemd worden.

Dit beleid is niet sectoraal maar geïntegreerd. Het dient nogmaals aangestipt dat de lokalisatie van de activiteiten - en meer bepaald de tewerkstelling - een grote weerslag heeft op de modale verdeling van de woonst-werkverplaatsingen.

In dat verband is het van essentieel belang dat de grootstedelijke perimeters in de Vijfhoek en in de eerste kroon behouden blijven, aangezien hun goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer het mogelijk maakt de druk van het autoverkeer in de rest van de stad te verlichten.

Over het algemeen is het essentieel dat de voornaamste personenverkeersbronnen zouden zijn gevestigd in de centrale delen van de stad, in de onmiddellijke nabijheid van de belangrijkste knooppunten van de netten van openbaar vervoer.

De stabilisering van het aantal inwoners te Brussel, en meer nog de verhoging ervan, kan de toename van het pendelverkeer in de richting van de stad zoals voorzien in het tendensscenario, beperken.

Het gewestelijk verplaatsingsplan, dat in de eindfase verkeert, zal worden vastgesteld na een openbare raad-

plegingsprocedure. Het zal duidelijk becijferde doelstellingen aangeven met betrekking tot verhoging van de prioritair te stellen vervoerswijzen en bijgevolg ook met betrekking tot de vermindering van het intern en extern pendelverkeer.

Er moeten vier soorten acties worden overwogen in het kader van het verkeersbeleid :

- deze betreffende het verkeer en het parkeren;
- deze betreffende het openbaar vervoer;
- deze betreffende de verplaatsingen van voetgangers, fietsers en personen met beperkte mobiliteit;
- deze betreffende het vervoer van goederen.

13.2. De acties betreffende het verkeer en het parkeren

Om vat te krijgen op het verkeer en de woon- en/of handelsfunctie van de wijken te beschermen, moet het wegennet gespecialiseerd worden.

In verband met deze specialisatie is een coherent en gecoördineerd beheer van het verkeer hoofdvereiste. Het beheer van het verkeer op alle wegen is een gemeentelijke bevoegdheid. De gemeenten moeten dan ook de nodige maatregelen nemen voor het beheer van het verkeer, met name door agenten voor deze taak in te zetten en door nadere regels uit te werken voor snelle tussenkomsten bij ongevallen die het verkeer op de drukke wegen verstoren.

De reglementering van het parkeren op en buiten het wegennet draagt bij tot een regulatie van het gebruik van de privé-wagen en speelt dus in op de mobiliteitsdoelstellingen. Ook voor de parkeercontroles zijn de gemeenten bevoegd. De 19 gemeenten moeten de onderlinge coördinatie verbeteren voor wat betreft het parkeren, dit om de verplaatsingen te vergemakkelijken, de woongelegenheid te beschermen en de economische vitaliteit te bevorderen.

Er wordt in ieder geval voorgesteld de oprichting te onderzoeken van een orgaan belast met de coördinatie van het verkeer en de parkeermogelijkheden. Hierin zouden het gewest en de 19 gemeenten vertegenwoordigd zijn.

13.2.1. Specialisatie van de wegen en herwaardering van de openbare ruimten

De specialisatie van het wegennet dient aan twee doelstellingen te beantwoorden :

- ertoe bijdragen de stedelijke uittocht van de inwoners te doen keren door een vermindering van de verkeershinder en het herstel van de leefkwaliteit en het leefmilieu in de woonwijken;

- de toegang tot de stad vergemakkelijken door de reissnelheid en de geregelde doortocht van het openbaar vervoer te bevorderen en door de verplaatsingen van fietsers en voetgangers aan te moedigen via aangepaste inrichtingen.

Deze tweeledige doelstelling kan soms tot geschillen leiden waarbij de specialisatie van de wegen een scheidsrechterlijke rol kan spelen. Een vereiste is evenwel geldig voor alle wegen : de druk van het gemotoriseerd verkeer in de stad verlichten.

Concreet betekent dit dat bij de heraanleg van de wegen het aantal rijstroken niet opgevoerd wordt, met uitzondering van de volgende wegen van het gewestnet waarvoor een verbreding overwogen wordt :

(...)

Omwille van de toegankelijkheid, kan de druk van het autoverkeer niet op dezelfde wijze verminderd worden op alle wegen.

Een afdoend beheer van het verkeer vereist immers een verschillende aanpak naargelang het wegtype, wat uiteraard leidt tot een rangschikking per net.

Deze specialisatie van de wegen maakt het mogelijk voor ieder type bijzondere kenmerken toe te kennen op het vlak van :

- infrastructuurbeheer;
- verkeersfunctie;
- verdeling van de weg tussen de diverse gebruikers;
- bescherming van de woonfunctie.

De bescherming van de woonfunctie omvat alle maatregelen die tot doel hebben :

- de snelheid van het autoverkeer te beperken en de gebruiksvriendelijkheid van de autobestuurders ten opzichte van de overige weggebruikers te bevorderen;

- de geluidshinder en de vervuiling te beperken evenals de functionele en visuele ongemakken die met de druk van het autoverkeer gepaard gaan (aanwending van geluiddempende materialen, minimale visuele impact van de verkeerssignalisatie, uitbreiding en bescherming van voetgangerszones, ...).

De specialisatie onderscheidt drie netten die ieder één of meerdere wegtypes bevatten.

Het wijknet

Het wijknet wordt onderverdeeld in zones voor plaatselijk verkeer, begrensd door de wegen van het interwijkennet of van het gewestnet.

Dit net is bestemd voor kalm en veilig buurtverkeer met een zwak debiet. Het omvat het grootste deel der Brusselse wegen. Het doorgaand verkeer moet er ontmoedigd worden en de snelheid moet er beperkt worden tot 30 km/uur. Het net bestaat uit twee types van wegen : de verzamelwegen die het inkomend verkeer in de wijk opvangen en het naar een weg van een hoger wegennet leiden en de plaatselijke straten die instaan voor de bediening van de omwonenden.

Op dit net moet de woonfunctie overheersen ten opzichte van de verkeersfunctie.

Het interwijkennet

De wegen van het interwijkennet zijn bestemd voor het stedelijk vervoer, met name om korte en middellange afstanden af te leggen.

Alhoewel het verkeer er zeker minder druk is dan op de verkeerswegen van het gewestnet, spelen zij een zeer belangrijke rol in de stedelijke organisatie. Zij zorgen immers voor de eenheid van de stad door de verschillende wijken onderling te verbinden. Het interwijkennet bevat slechts één wegtype : de interwijkenwegen. Deze hebben tot doel de naburige wijken onderling te verbinden, in te staan voor de verkeersirrigatie van deze wijken en het verkeer er af te leiden naar de wegen van het gewestnet.

Op dit net moet de woonfunctie overheersen ten opzichte van de verkeersfunctie.

Het Gewestnet

Dit net is bestemd voor de verplaatsingen over lange afstanden. Het omvat drie wegtypes :

- de hoofdwegen die het grootstedelijk net aanvullen om in te staan voor de hoofdbewegingen in de stad. De woonfunctie is er even belangrijk als de verkeersfunctie;

- de grootstedelijke wegen staan in voor de toegang tot de belangrijkste grootstedelijke uitrustingen. Deze wegen omvatten ten minste tweemaal twee rijstroken. Alhoewel de verkeersfunctie er

overheerst, moeten compensatiemaatregelen ten gunste van de omwonenden ervoor zorgen dat de wegen verenigbaar zijn met de bestaande woonfunctie;

- de bestaande snelwegen zorgen voor snelle verbindingen tussen de steden of voor de omleiding van het doorgaand verkeer. Hun weerslag op de naburige wijken moet onder controle gehouden worden.

Voor de omwonenden van grootstedelijke wegen en hoofdwegen, moeten compensatiemaatregelen uitgewerkt worden om de leefbaarheid op de grote wegen te verbeteren, zoals premies voor de geluidsisolatie van woningen wanneer de hinder een bepaalde drempel overschrijdt.

Deze grote wegen moeten eveneens geherwaardeerd worden volgens een programma waarin prioriteiten vastgelegd worden om het verkeer, de veiligheid en het plaatselijk leven met elkaar te verzoenen.

Er moeten in het bijzonder maatregelen getroffen worden om de snelheid van het verkeer te beperken.

Nieuwe wegen ter studie :

(...)

De gebieden ter studie

De kenmerken eigen aan de Vijfhoek en het Terkamerenbos vereisen een diepgaande reorganisatie van het verkeer teneinde de hinder in deze "gevoelige" gebieden te verminderen.

In deze twee gebieden zal de specialisatie van de wegen bepaald worden door de Stad Brussel, in samenwerking met het Gewest en de aangrenzende gemeenten.

Verkeersschema en -plan

Ter gelegenheid van de uitwerking van de gemeentelijke ontwikkelingsplannen, dienen de gemeenten in overleg met het gewest, de doelstellingen en algemene principes inzake verkeer en parkeermogelijkheden te bepalen. Bovendien dienen zij in overleg met de naburige gemeenten en het Gewest een algemeen verkeersschema op te stellen waarop de verzamelwegen vermeld staan.

Uitgaande van de gemeentelijke ontwikkelingsplannen zullen per zone voor plaatselijk verkeer, verkeers- en parkeerplannen opgesteld worden.

De uitvoering van deze plannen zal geleidelijk aan gebeuren.

13.2.2. De parkeerruimten en het parkeren

Het beleid voor de parkeerruimten en het parkeren is onafscheidelijk verbonden met het beleid van de mobiliteit.

Dit beleid draagt bij tot :

- de bevordering van de parkeermogelijkheden van de inwoners;
- de bevordering van de toegankelijkheid van de handelszaken en ondernemingen;
- het vermijden van langdurig parkeren op de wegen in het stadscentrum.

Met uitzondering van de parkeerruimten beheerd door de privé-sector, zijn de gemeenten bevoegd voor de controle van de naleving van de parkeerregels. Dit is immers onontbeerlijk voor de goede werking van de openbare ruimte.

De federale Staat zou moeten overwegen om aan de gemeenten een gedeelte van de boetes terug te betalen teneinde hen de mogelijkheid te bieden de verkeersovertredingen te beteugelen, onder meer op het vlak van het parkeren.

Het parkingbeleid

- De overstapparkeerplaatsen :

  De overstapparkeerplaatsen bevinden zich buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zij staan in verbinding met het spoorwegnet en het GEN. De federale Staat en de NMBS moeten samen met het Vlaamse en het Waalse Gewest, evenals met de lokale besturen, overgaan tot de bouw van deze parkeerplaatsen op de daartoe meest geschikte plaatsen.

- De transitparkeerplaatsen :

  De transitparkeerplaatsen, die in principe kleiner zijn dan de overstapparkeerplaatsen, bevinden zich op het grondgebied van het gewest en staan in verbinding met het stedelijk openbaar vervoer of met het GEN.

  Het is noodzakelijk dat de bestaande transitparkeerplaatsen worden behouden en dat bijkomende parkeerplaatsen worden aangelegd.

- De openbare parkeerplaatsen beheerd door de privé-sector :

  De openbare parkeerplaatsen, beheerd door de privé-sector, voldoen aan specifieke noden.

  De ontwikkeling en de exploitatie ervan moeten worden geïntegreerd in het globaal beleid voor het parkeren en het stationeren.

  Deze parkeerplaatsen kunnen op prioritaire wijze bijdragen tot de bevordering van het kort- en middellang parkeren en daardoor deelnemen aan de ontwikkeling van de economische, sociale en culturele vitaliteit van het gewest. Op die manier wordt ook bijgedragen tot het vrijmaken van de openbare ruimte ter bevordering van de veiligheid en de gezelligheid.

  Om het gebruik van deze infrastructuur te optimiseren, moeten de beheerders ervan erover waken dat :

  - op de wegen een duidelijke en specifieke beweg-wijzering wordt aangebracht die het aantal beschikbare plaatsen aangeeft;

  - men de noodzakelijke maatregelen neemt om de gebruikers ervan een gevoel van veiligheid te geven.

- De normatieve bepalingen :

  De normen betreffende de bouw van parkings buiten het wegennet en meer bepaald in de kantoorgebouwen moeten worden herzien. Het maximumaantal plaatsen moet ook worden aangepast aan het aantal arbeids-plaatsen, het type activiteit en het niveau van de plaatselijke bediening door het net van het openbaar vervoer, dit laatste om te zorgen dat voor de woon-werkverplaatsingen meer naar het openbaar vervoer en naar tweewielers uitgekeken wordt.

  Dit alles moet bijdragen tot een minder snelle verzadiging tijdens de spitsuren aangezien er minder overtollige voertuigen aangetrokken zouden worden tot parkeerplaatsen in kantoorgebouwen.

Het parkeerbeleid

- Het parkeren in de handelszones :

  De bereikbaarheid van de handelszaken met het openbaar en het privé-vervoer is onontbeerlijk voor de leefbaarheid van het gewest.

In de wijken van het stadscentrum (Vijfhoek en eerste kroon), evenals in de handelswijken van de tweede kroon, is er zeer weinig ruimte op de wegen.

Deze ruimte mag niet worden bezet door langparkeerders.

Volgende maatregelen dringen zich op :

- behoud van de parkeermogelijkheden in de handelswijken en de tarieven geleidelijk aan verhogen teneinde de rotatie te versnellen;

- een tariefbeleid toepassen waardoor het langparkeren ontmoedigd wordt in de gebieden met een dichte sedentaire tewerkstelling.

- Het parkeren van de omwonenden :

De invoering van de wettelijke bepalingen betreffende het parkeren van de omwonenden vereist een grondige kennis van het terrein, maar zal het mogelijk maken aan de betrokkenen parkeerfaciliteiten te bieden.

Men moet bovendien de terbeschikkingstelling aanmoedigen van openbare parkeerplaatsen aan de omwonenden op de openbare parkeerruimten beheerd door de privé-sector in het stadscentrum. Hierdoor kan men tevens bijdragen tot de beveiliging van deze parkeerplaatsen.

13.3. De acties ten gunste van het openbaar vervoer

13.3.1. Het GEN

De ontwikkeling van een Gewestelijk Expresnet is onontbeerlijk indien men een alternatief voor de auto wil bieden voor de verbinding tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn uitgebreid hinterland.

Dit spoorwegnet kan worden aangevuld met een net van snelle busverbindingen.

Het GEN draagt bij tot de mobiliteit van de Brusselaars en tot de verbetering van de levenskwaliteit in de stad. De Brusselaars kunnen er bijgevolg gebruik van maken om zich in hun stad te verplaatsen en zich naar de periferie te begeven. Het GEN is bijgevolg niet enkel een vervoermiddel voor de pendelaars, het is tevens een bijkomend openbaar vervoermiddel voor de inwoners. Het draagt bij tot de gewestelijke stedebouwkundige opties en tot de stabilisatie, en zelfs de toename van de bevolking van het gewest.

De doeltreffendheid van het GEN zal gewaarborgd zijn indien de lijnen bediend worden door een toereikend aantal voertuigen om in te staan voor een goede frequentie, indien de bestaande Brusselse stations opgewaardeerd worden en indien er bijkomende en weloverwogen stopplaatsen aangelegd worden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Alle gewestelijke NMBS-stations zouden trouwens gerenoveerd moeten worden aangezien zij in feite als stadspoorten moeten worden beschouwd.

Het vervoersaanbod moet opgedreven worden door de bestaande spoorweginfrastructuur te benutten, dit om de negatieve gevolgen van de werken in de stad te verminderen. In dat verband is de tunnel Schuman-Josaphat geen prioriteit.

De eventuele noodzaak hiervan moet worden aangetoond door de studie die thans uitgevoerd wordt door de Federale Investeringsmaatschappij, samen met de vier exploitatiemaatschappijen (NMBS, MIVB, DE LIJN en TEC), de Staat en de drie gewesten en door de effectenstudie.

Algemeen gesproken dient de verwezenlijking van het GEN gepaard te gaan met de gelijktijdige verbetering van het stedelijk openbaar vervoer, een coherent parkingbeheer en de bevordering van het voetgangers- en fietsverkeer. Voorts dient het GEN-net op het gewestelijk grondgebied het MIVB-net aan te vullen.

Van de koppeling van het GEN en het metronet (GEN-treinen die in de metrotunnels rijden) moet worden afgezien omwille van de hoge belasting van de metrolijnen 1 en 2. Netkoppelingen waardoor GEN-treinen op de premetro-as Noord-Zuid en licht rollend materieel (metro of tram) op de spoorweglijnen ingezet worden, moeten daarentegen wel bestudeerd worden.

13.3.2. Het MIVB-net

De voorgestelde acties in verband met het MIVB-net werden ingegeven door twee beginselen :

- de bestaande infrastructuur en het bestaande rollend materieel intensiever gebruiken, rekening houdend met de huidige en potentiële dichtheid van de bevolking en van de arbeidsplaatsen;

- de prioritaire acties concentreren in de Vijfhoek en de eerste kroon, overeenkomstig de stedebouwkundige keuzen.

De acties op de bestaande infrastructuur :

- de uitvoering van het programma REISSNELHEID doelt op een verhoging van de reissnelheid en een verbetering van de regelmatige bediening door het bovengronds openbaar vervoer, door in de omgeving van de kruispunten voorzieningen aan te brengen die voorrang verlenen aan het openbaar vervoer, door de afstandsbediening van de lichten en door de aanleg van voorbehouden stroken en beschermde banen;

- de vernieuwing van de tramsporen moet op prioritaire wijze worden verdergezet om de doeltreffendheid van het net te vrijwaren;

- ook het comfort en de veiligheid aan de haltes moet worden bevorderd en dit zowel bovengronds als in de tunnels.

De volgende tramassen moeten prioritair voltooid worden :

- Stallestraat - Van Praetbrug;
- Grote Ringlanen.

Om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren en de hinder van opeenvolgende werven te beperken, moet er van de modernisering van de sporen gebruik worden gemaakt om samen met de plaatselijke besturen de openbare ruimte volledig opnieuw in te richten.

De acties voor de exploitatie van het net

De kwaliteit van de dienstverlening van de MIVB is in grote mate afhankelijk van het aantal doortochten. Dit is een hoofdvereiste. De opdrijving van het aantal doortochten moet dan ook in de beheerscontracten opgenomen worden.

Er wordt steeds meer gewerkt na 18 uur, en een verbetering van de frequenties tijdens de avondspits is noodzakelijk indien men een doeltreffend openbaar vervoer wil aanbieden in het kader van het woon-werkverkeer.

Om het cultureel leven te Brussel te bevorderen, zouden de avondfrequenties moeten worden verhoogd.

Over het algemeen zijn de frequenties laag op het einde van de week.

De zomerdienstregeling zou beter moeten worden aangepast aan de noden van de gebruikers van de MIVB.

De verhoging van de doorgangsfrequenties gaat gepaard met de verhoging van het comfort en het veiligheidsgevoel van de klanten van het openbaar vervoer.

Om tegemoet te komen aan specifieke vragen van de Brusselaars komt het erop aan de frequenties maximaal op

te drijven en het aanbod buiten de spitsuren (na 18 uur 's avonds - in de weekend - 's zomers) op voldoende en gediversifieerde wijze in stand te houden. De mogelijkheid van een nachtbusdienst moet worden bestudeerd.

De nieuwe infrastructuurwerken

Er wordt voorzien in volgende infrastructuurwerken :

- de verlenging van metrolijn nr. 2 van Clemenceau tot het Weststation;

- de verlenging van metrolijn nr. 1 B van Bizet tot Erasmus;

- de aanleg van een gemengde beschermde baan aan de Werkhuizenkaai voor tramlijn nr. 52 en buslijn nr. 47;

- het leggen van tramsporen in een beschermde baan in de Noordwijk, tussen de Vooruitgangstraat en het Ijzerstation (in functie van de resultaten van het huidige onderzoek);

- een snelle verbinding Simonis - A.Z.-V.U.B.

Deze nieuwe infrastructuren zullen onderworpen worden aan een effectenbeoordeling, met inbegrip van een vergelijking van de varianten, overeenkomstig de van kracht zijnde wetgeving.

Zijn gepland :

- de studie betreffende de vertakking van tramlijn nr. 56 vanaf het Meirplein om de wijk "Marius Renard" te bedienen;

- de studie voor de herweving van het tramnet in de richting oost-west door onder meer de kanaalzone en de Beurs met de as Regentschap-Koningstraat te verbinden;

- studie van de tramverbinding tussen Baeck-Piron en Beekkant in het kader van de perimeter van gewestelijk belang Weststation.

Het rollend materieel

Voor wat het rollend materieel betreft, is het onontbeerlijk :

- op termijn metrolijn nr. 1 op homogene wijze te exploiteren met treinen van vijf wagens;

- op termijn metrolijn nr. 2 te exploiteren met treinen van vier wagens.

Voor wat het metromaterieel betreft moeten bijgevolg belangrijke investeringen worden verricht.

De bestelling van 51 nieuwe trams moet het mogelijk maken het trampark uit te breiden; bepaalde motorwagens van het type 7000 moeten grondig gerenoveerd worden.

De uitbreiding van het park van rollend materieel (metro en tram) zal moeten gepaard gaan met de bouw van een nieuwe remise; deze zou het best worden gevestigd op het MIVB-terrein "Birmingham", in overleg met de MIVB.

Ook de vernieuwing van het buspark moet worden verdergezet, met name het park van de gelede bussen waarvan de levensduur zal verstrijken vóór het jaar 2000. Hierbij moet voorrang worden gegeven aan milieuvriendelijke bussen.

13.3.3. De vervoergemeenschap

Om de tarieven, uurregelingen en het aanbod van het openbaar vervoer in Brussel en zijn uitgebreide periferie beter te coördineren, moet de aanpassing van de netten van TEC en DE LIJN worden overwogen in het kader van een gewestgrensoverschrijdend overleg, dit om de doeltreffendheid van deze netten te verhogen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Op termijn zouden de vier exploitanten (NMBS, MIVB, TEC en DE LIJN) belang hebben bij de oprichting van een vervoergemeenschap naar Zwitsers of Duits model (VERBUND), om aan de reizigers een geïntegreerd openbaar vervoer te kunnen aanbieden.

13.3.4. De taxi's

De taxi's hebben een belangrijke complementaire rol te vervullen ten opzichte van het openbaar vervoer, meer bepaald buiten de exploitatie-uren van de netten van het openbaar vervoer.

Door een standaardisering van de uiterlijke kenmerken van de wagens moeten ze gemakkelijker herkenbaar zijn in het stadsbeeld. Een betere opleiding van de taxibestuurders draagt zeker bij tot de verbetering van het onthaal.

Een soepeler tariefbeleid, onder meer 's nachts of ten opzichte van bijzondere klantengroepen, moet zeker bevorderd worden, maar niet ten koste van de rentabiliteit.

De federale Staat moet het verkeersreglement wijzigen en de taxi's faciliteiten bieden voor wat betreft het gebruik van infrastructuur bestemd voor het openbaar

vervoer (verkeersstroken voorbehouden voor bussen en beschermde banen).

Om de aantrekkingskracht van het gewest en van de luchthaven te bevorderen en om borg te staan voor de rentabiliteit van de taxi's en voor de eerbiediging van het leefmilieu, moet overleg gepleegd worden met het Vlaams gewest om Brusselse taxi's toe te staan klanten te vervoeren vanaf de luchthaven.

13.4. De acties betreffende de verplaatsingen van fietsers, voetgangers en personen met beperkte mobiliteit

De vermindering van de snelheid op de wegen van het wijknet moet de voetgangers en fietsers de mogelijkheid bieden zich in alle veiligheid te verplaatsen. Deze verlaging moet tevens de levenskwaliteit in deze wijken verhogen.

13.4.1. De fietsers

De fietsers hebben op dit ogenblik te kampen met een aantal problemen die vergelijkbaar zijn met deze van de voetgangers : de onveiligheid, het gebrek aan comfort en de onvolwaardige erkenning van de fiets als verkeersmiddel.

Het gevoel van onveiligheid is zeker de belangrijkste rem voor het gebruik van de fiets.

Voor trajecten van minder dan 5 km is de fiets nochtans een geloofwaardig vervoermiddel.

Tegen 2005 zou het fietsverkeer 10 % van de gemechaniseerde verplaatsingen moeten uitmaken.

Dit cijfer is gebaseerd op de resultaten verkregen in andere steden die sedert 1980 een dynamisch beleid ten gunste van de fiets hebben gevoerd (München 19,7 %, Keulen 15,7 %, Straatsburg 13 %, Amsterdam 40 %).

De hiernavolgende acties moeten worden ondernomen om het gebruik van de fiets te bevorderen en dit streefcijfer van 10 % te halen :

- de bevordering van de veralgemening van de verplaatsingen met de fiets door de aanleg van een net van fietsroutes op weinig drukke wegen die daartoe zijn ingericht en door geleidelijk aan op alle wegen plaats te maken voor de fiets;

- de plaatsing van aangepaste fietsstallingen bevorderen in de openbare en privé-infrastructuur, onder meer in

de onmiddellijke omgeving van ontmoetingsplaatsen en van alle stations en eindpunten van de MIVB.

13.4.2. De voetgangers

Het gedeelte van de ruimte voorbehouden aan de voetgangers is vaak een toonbeeld van de onbillijke krachtverhouding tussen de vervoerswijzen wanneer een weg moet worden gedeeld.

De overheid en de privé-sector brengen niet hetzelfde respect op voor de voetganger als voor de andere gebruikers van de openbare ruimte. De kwetsbaarheid van de voetganger stelt hem voortdurend bloot aan de greep van de auto's, het openbaar vervoer of de concessiehouders.

De omvang gegeven aan de bruikbare ruimte voor de voetganger bepaalt de intensiteit van de verblijfsfunctie van de openbare ruimte.

Zo de stad niet zorgt voor een natuurlijke sociale controle door een harmonisch evenwicht van de functies in haar stedebouwkundige plannen, wordt de openbare ruimte, in het bijzonder deze voorbehouden voor de voetgangers, banaal, afstotend en geeft het zelfs een gevoel van onveiligheid.

De voetganger zijn mobiliteitsruimte ontnemen is gevaarlijk voor de democratische ingesteldheid van de stad en voor het imago ervan.

De personen die hun woonplaats te Brussel verlaten in de loop van de dag, verplaatsen zich voor 40 % uitsluitend te voet. Het verkeersbeleid en het beleid voor ruimtelijke ordening moeten meer aandacht aan hen besteden, aandacht die hen vanzelfsprekend toekomt.

De volwaardige erkenning van de voetganger zal meetbaar zijn aan de specifieke openbare acties die door de betrokken overheden worden ondernomen. Deze zijn van uiteenlopende aard en voldoen onder meer aan volgende beginselen :

- comfortabele, vrije trottoirs die een gevoel van veiligheid geven en toegankelijk zijn voor iedereen;

- doorlopende trajecten in de wijken;

- de regeling van de verkeerslichten aan de kruispunten waarbij rekening gehouden wordt met de voetgangers.

Bij de heraanleg van de voetpaden moet men erop toezien dat ze ten minste 1,50 m breed zijn. Het wildparkeren op voetpaden en voetgangersdoorgangen moet intensiever bestreden worden. Er moet werk gemaakt worden van de

principes voor een gepaste aanleg en beheer om de snelheid tot 30 of 20 km/uur te beperken.

13.4.3. De personen met beperkte mobiliteit

Indien het zo is dat de voetganger recht heeft op een bijzondere erkenning, dan dient een nog grotere aandacht besteed aan de personen met beperkte mobiliteit, zoals de personen met een fysieke handicap, de bejaarden of diegenen die zich verplaatsen met jonge kinderen.

Daarom moet het volgende overwogen worden :

- het openbaar vervoer maximaal toegankelijk maken voor personen met beperkte mobiliteit, en dit bij voorrang in de Vijfhoek;

- rekening houden met de personen met beperkte mobiliteit bij iedere heraanleg van de openbare ruimte;

- voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor minder-validen in de onmiddellijke omgeving van de voet-gangers- en handelszones en erop toezien dat deze parkeerplaatsen ook door hen bezet worden;

- alternatieve verplaatsingswijzen bestuderen voor de personen met beperkte mobiliteit in de zones waar het individueel autoverkeer verboden is en het openbaar vervoer nog niet aanwezig is.

13.5. De acties betreffende het vervoer van goederen en de leveringen

13.5.1. Het vrachtwagenverkeer

De reisweg van het vrachtwagenverkeer moet zo bestudeerd worden dat het, behoudens uitzonderlijke behoeften, volledig uit de Vijfhoek en het wijknet verbannen wordt. De gemeentelijke overheden moeten maatregelen nemen om te vermijden dat het vrachtwagenverkeer zich binnen het wijknet verspreidt.

Er moet gezorgd worden voor een duidelijke bewegwijzering van de Ring naar het TIR-centrum.

Het is onontbeerlijk dat de transportondernemers zelf over de nodige installaties beschikken om hun wagenpark te parkeren.

13.5.2. De leveringen

In de handelswijken zouden op het wegennet leveringsplaatsen moeten afgebakend worden. De lengte ervan zou moeten beperkt zijn, dit om het gebruik van te grote voertuigen af te raden. Het vastleggen van deze plaatsen en van de leveringsuren moet gebeuren na overleg met de handelaars en de transporteurs.

Er zouden dwingende bepalingen moeten worden genomen om in de mate van het mogelijke toeleveringsruimten te voorzien in de nieuwe handelsgebouwen. De lokale politiediensten zouden moeten worden ingelicht over buitengewone leveringen, teneinde de nodige ruimte te voorzien.

13.5.3. De waterweg

Door zijn bevoorrechte ligging in het hart van een zeer dicht net van weg- en spoorweginfrastructuur en door de aanwezigheid van een kanaal met een aanzienlijke capaciteit, is de haven van Brussel het belangrijkste bevoorradingscentrum van de stad geworden.

In de haven van Brussel kunnen grote binnenschepen en kleine zeeschepen terecht, zodat produkten anders dan over de weg en in optimale verkeersomstandigheden - meer bepaald voor wat de veiligheid betreft - naar het hart van de stad kunnen worden vervoerd.

Het gebruik van de waterweg zorgt bijgevolg voor een vermindering van de luchtverontreiniging en de geluids-hinder.

Om de overdracht van een gedeelte van het goederenverkeer naar de waterweg te bevorderen, moet het gewest de stedelijke activiteiten in de perimeter voor haven- en vervoersactiviteiten maximaal aanmoedigen.

Iedere overschakeling van het wegvervoer op het vervoer via de waterweg vermindert de druk op het verkeer. Bijgevolg moet de haven de middelen krijgen om deze vervoerswijze te ontwikkelen.

Concreet moet dit verwezenlijkt worden door :

- het behoud van de havenactiviteiten in de Voorhaven, in het Vergotedok en aan de Kanaaldijk;

- de terbeschikkingstelling van terreinen voor nieuwe verkeersstromen;

- het onderzoek van het afval- en vuilnisvervoer over de waterweg;

- de budgettaire programmering - via het beheerscontract met de Haven van Brussel - waarbij effectief meer middelen toegekend worden voor de rol van de waterweg voor het goederenvervoer.

13.5.4. De modernisering van het TIR-centrum

Het TIR-gebouwencomplex moet worden uitgebreid om een doeltreffend bevoorradingsinstrument van het gewest te blijven. Door nieuwe infrastructuurwerken naast de reeds bestaande te bouwen, zal vermeden worden dat het Brussels vervoercentrum in de verdrukking raakt wat zou leiden tot een verhoogde verzadiging van de invalswegen.

Voor het goederenvervoer dient voorzien te worden in een centrum waar de goederen van vrachtwagens op bestelwagens worden overgeladen. Dit centrum moet in het havengebied gevestigd zijn, bij voorkeur aan Turn en Taxis in verbinding met het TIR- en TRW-centrum en met het Europees Centrum voor Fruit en Groenten.

De spoorwegbediening van het TIR-centrum moet behouden blijven en deze van het Europees Centrum voor fruit en groenten moet opnieuw overwogen worden.

De complementariteit van de vervoermiddelen wordt op Europees vlak meer en meer aangemoedigd om de wegen te ontlasten, maar tevens om het energieverbruik te verminderen. Deze complementariteit moet behouden blijven in het TIR-centrum";

Overwegende dat het stuk "Uitvoering" de krachtlijnen van het Gewest betreffende de gewestelijke ontwikkeling bevat (kaart 1 biedt een schematisch overzicht van de tien beginselen van het stadsproject, namelijk een overzicht van hoe de stad er tegen 2005 zou moeten uitzien), de grote stedelijke gebieden (kaart 2), de bescherming van de economische verscheidenheid (kaart 3), het patrimonium en de stadsverfraaiing (kaart 4), het openbaar vervoer (kaart 5) en de wegenkaart (kaart 6); dat punt 2.5 van dat stuk, dat één van de bestreden gedeelten is, als volgt luidt :

" 2.5. De wegenkaart (kaart 6)

Specialisatie van de wegen en herwaardering van de openbare ruimten

De wegenkaart vermeldt de specialisatie van de pleinen, straten en lanen van het gewest met het oog

op een gedifferentieerd verkeersbeleid in functie van het wegtype en om de herwaardering van de openbare ruimte te bevorderen.

2.5.1. Algemene organisatie van het verkeer in drie netten

2.5.1.1. Het wijknet :

Dit net is bestemd voor het buurtverkeer met een zwak debiet. Er moet een gevoel van kalmte en veiligheid heersen. Het omvat het grootste deel der Brusselse wegen.

Het doorgaand verkeer moet er ontmoedigd worden en de snelheid moet er beperkt worden tot 30 km/uur.

Het wijknet bestaat uit twee types van wegen :

- De plaatselijke straten :

  Functie :

  - Instaan voor de bediening van de omwonenden.

  Kwaliteit van de openbare ruimte :

  - de verkeersfunctie is er tot een minimum herleid en ondergeschikt aan de woonfunctie;
  - deze ondergeschikte rol van de verkeersfunctie wordt vertaald in een aangepaste aanleg;
  - de snelheid wordt beperkt tot 30 km/uur en soms zelfs tot 20 km/uur in de woonerven overeenkomstig het verkeersreglement;
  - van zodra bovenvermelde principes niet nageleefd worden, dient er prioritair overgegaan te worden tot een wijziging van de regeling van het verkeer en/of tot een heraanleg van de betrokken straten.

- Verzamelwegen :

  Functies :

  - de verzamelweg vangt het inkomend verkeer in de wijk op en leidt het naar een as van een hoger wegennet;
  - het verkeer tussen de wijken onderling moet er ontmoedigd worden.

  Kwaliteit van de openbare ruimte :

  - de woonfunctie overheerst de verkeersfunctie;

- de aanleg moet in functie van die overheersing gebeuren en gepaard gaan met een relatief vlotte doorstroming van het verkeer;
- de snelheid is er beperkt tot 30 km/uur;

- van zodra bovenvermelde principes niet nageleefd worden, dient er prioritair overgegaan te worden tot een wijziging van de regeling van het verkeer en/of tot een heraanleg van de betrokken wegen.

- Beheer van het wijknet :

  De gemeenten staan in voor het beheer van de wegen van het wijknet, met uitzondering van de voornaamste assen voor het openbaar vervoer (tramlijnen en voornaamste assen voor het busverkeer) die onder het beheer van het Gewest vallen.

  De gemeenten moeten in overleg met de naburige gemeenten en met het Gewest, de verzamelwegen vastleggen in de gemeentelijke ontwikkelingsplannen.

2.5.1.2. Het interwijkennet :

De wegen van het interwijkennet zijn bestemd voor het stedelijk vervoer, met name om korte en middellange afstanden af te leggen. Alhoewel het verkeer er zeker minder druk is dan op de verkeerswegen van het gewestnet, spelen zij een zeer belangrijke rol in de stedelijke organisatie.

Zij zorgen immers voor de eenheid van de stad door de verschillende wijken onderling te verbinden.

Het interwijkennet bevat slechts een wegtype :

- De interwijkenwegen :

  Functie :

  De interwijkenwegen hebben tot doel de naburige wijken onderling te verbinden, in te staan voor de verkeersirrigatie van deze wijken en het verkeer er af te leiden naar de wegen van het gewestnet.

  Types :

  Straten, steenwegen of lanen die slechts één rijstrook in iedere richting hebben. Voorbeelden : Munthofstraat, Deschanellaan, Woestelaan, Gentsesteenweg.

  Kwaliteit van de openbare ruimte :

  de woonfunctie overheerst de verkeersfunctie.

Ondanks de noodzaak om de verkeersfunctie hier een rol van betekenis te laten vervullen, dient men bij de aanleg van deze wegen te zorgen voor een kwaliteitsvolle leefomgeving voor de omwonenden.

Van zodra de verkeershinder het residentieel karakter van de doorkruiste wijken aantast, dient er prioritair overgegaan te worden tot een wijziging van de regeling van het verkeer en/of tot een heraanleg van de betrokken wegen.

- Beheer van het interwijkennet :

  De gemeenten staan in voor het beheer van de wegen van het interwijkennet, met uitzondering van de voornaamste assen voor het openbaar vervoer (tramlijnen en voornaamste assen voor het busverkeer) die onder het beheer van het Gewest vallen.

2.5.1.3. Het gewestnet :

Dit net is bestemd voor de verplaatsingen over lange afstanden. Op het primaire net wordt voorzien in een bewegwijzering voor het verkeer.

Het gewestnet is ingedeeld in drie soorten wegen :

- De hoofdwegen :

  Functies :

  De hoofdwegen vullen het grootstedelijk net aan om in te staan voor de hoofdbewegingen in de stad.

  Het verkeer op de hoofdwegen is druk.

  Types :

  Lanen met maximaal twee rijstroken in iedere rijrichting. Voorbeelden : Brugmannlaan, Oudergemselaan, Houba de Strooperlaan, Fonsnylaan.

  Kwaliteit van de openbare ruimte :

  De woonfunctie is er even belangrijk als de verkeersfunctie.

  Bij de aanleg van de hoofdwegen moet ingestaan worden voor de bescherming van de woonfunctie wanneer de verkeersfunctie te storend werkt.

  In dat geval dienen de wegen geherwaardeerd te worden op grond van een op te stellen prioriteitenprogramma om het verkeer, de veiligheid en het plaatselijk leven met elkaar te verzoenen.

Voor de omwonenden moeten compensatiemaatregelen overwogen worden zoals premies voor de geluidsisolatie van woningen wanneer de hinder een bepaalde drempel overschrijdt en deze niet kan beperkt worden door een heraanleg van de openbare ruimte of door de regeling van het verkeer.

- Grootstedelijke wegen :

Functies :

Deze brede wegen staan in voor de toegang tot de belangrijkste grootstedelijke voorzieningen.

Het zijn vakken van ringlanen of radiale assen gelegen in het verlengde van de autosnelwegen en bijgevolg zeer drukke verkeerswegen.

Types :

Hetzij een verkeersader uitgerust met rijwegtunnels, hetzij wegen met minstens twee rijstroken in iedere rijrichting.

Voorbeeld : Louizalaan, Belliardstraat, Keizer Karel-laan, Woluwelaan.

Kwaliteit van de openbare ruimte :

De verkeersfunctie overheerst de woonfunctie.

Bij de aanleg van de hoofdwegen moet ingestaan worden voor het behoud van de woonfunctie ondanks de storende verkeersfunctie.

Indien de woonfunctie niet kan worden gevrijwaard dienen de wegen geherwaardeerd te worden op grond van een op te stellen prioriteitenprogramma om het verkeer, de veiligheid en het plaatselijk leven met elkaar te verzoenen.

Voor de omwonenden moeten compensatiemaatregelen overwogen worden zoals premies voor de geluidsisolatie van woningen wanneer de hinder een bepaalde drempel overschrijdt en deze niet kan beperkt worden door een heraanleg van de openbare ruimte of door de regeling van het verkeer.

Bovengrondse rijwegen :

Wanneer een op de kaart aangeduide grootstedelijke weg onderverdeeld is in verschillende rijwegen of uitgerust is met een rijwegtunnel, dan worden de diverse rijwegen als volgt gekwalificeerd :

- grootstedelijke wegen voor de centrale rijweg van een vak zonder tunnel, of voor de ondergrondse rijwegen.

- hoofdwegen of interwijkenwegen voor de centrale rijweg boven een rijwegtunnel of voor de rijwegen die toegang geven tot een tunnel.

- wijknet (verzamelweg of plaatselijke straat) voor de laterale rijwegen.

- Bestaande autosnelwegen :

  Functie :

  De bestaande autosnelwegen zorgen voor snelle verbindingen tussen de steden of voor de omleiding van het doorgaand verkeer.

  Kwaliteit van de openbare ruimte :

  De woonfunctie is er onbestaand aangezien er geen omwonenden zijn die rechtstreeks op de autosnelweg aangesloten zijn.

  De weerslag van de autosnelweg op de naburige wijken moet onder controle gehouden worden.

  Wanneer het geluidsniveau bepaalde drempels overschrijdt, moeten er aangepaste maatregelen genomen worden (wegbekleding, geluiddempende schermen, aangepaste aanleg).

- Beheer van het wegnet :

  Het Gewest staat in voor het beheer van de wegen van het gewestnet, met inbegrip van de laterale rijwegen van het wijknet.

2.5.2. Wegen van gewestelijk belang ter studie

- Verbindingen tussen de autosnelweg van Antwerpen en de transitparkeerplaats Dobbelenberg en het vormingsstation van Schaarbeek : deze nieuwe wegen moeten worden bestudeerd in het kader van het GEN-knooppunt Dobbelenberg en van de transitparkeerplaats. Het is onontbeerlijk deze verbindingen te scheiden van het wegennet van Haren, teneinde inkomend verkeer via de Verdunstraat te vermijden. Deze wegen mogen geen toegang geven tot de Vilvoordselaan.

- Verbinding tussen de Houtweg en het vormingsstation van Schaarbeek : deze verbinding moet worden bestudeerd in het kader van de ontwikkeling van de perimeter van gewestelijk belang met uitgestelde

aanleg op de spoorwegsite en mag geen toegang geven tot de Vilvoordselaan. Bij de vestiging zal rekening gehouden worden met het bestaan van een nabijgelegen groengebied.

- Omleiding van de Vilvoordsesteenweg omheen de voormalige vestigingsplaats van Carcoke.

- Wagenstraat : er wordt overwogen deze straat te verlengen tussen de Stallestraat en de Alsemberg-sesteenweg om voornoemde steenweg te ontlasten van het interwijkenverkeer oost-west en om de reissnelheid van het openbaar vervoer te verbeteren.

  Deze maatregel zal tevens de G. Herinckxlaan ontlasten van het doorgaand verkeer dat thans van deze plaatselijke weg gebruik maakt.

- De wijzigingen aan het wegennet in de Noordwijk moeten worden bestudeerd in het kader van de betrokken perimeters van gewestelijk belang.

2.5.3. De gebieden die ter studie liggen

De kenmerken eigen aan de Vijfhoek en aan het Terkamerenbos vereisen een diepgaande reorganisatie van het verkeer teneinde de hinder in deze "gevoelige" gebieden te verminderen.

In deze twee gebieden zal de specialisatie van de wegen bepaald worden door de Stad Brussel, in samenwerking met het Gewest.

De gewestelijke doelstellingen op het vlak van het verkeer- en parkeerbeleid zijn :

Vijfhoek :

- Afschaffing van het doorgaand verkeer.
- Goede bereikbaarheid van de openbare parkings voor cliënteel van handelszaken en voor bezoekers en goede bewegwijzering naar deze parkings.
- Veralgemening van het betalend parkeren op de weg en van voorbehouden parkeerplaatsen voor omwonenden.
- Verbetering van de reissnelheid van het bovengronds openbaar vervoer om tot 18 km/uur te komen.

Terkamerenbos :

- De beperking van het verkeer in het Terkamerenbos moet met de nodige omzichtigheid gebeuren, wil men niet dat de leefbaarheid van de omliggende wijken en de mobiliteit in het gedrang gebracht worden door verkeersopstoppingen.

- Een reorganisatie van het verkeer moet de vrijetijdsfunctie van het bos bevorderen.

- De Noord-Zuidverbinding tussen de Louizalaan en de Lorrainedreef moet behouden blijven, evenals de toegang tot de Louizalaan, de Kongolaan, de Churchillaan en de Defrélaan.

2.5.4. De bewegwijzering en de regeling van de verkeerslichten

De bewegwijzering van het hoofdnet moet verder verbeterd worden, rekening houdend met de volgende beginselen :

- eenvoudige aanduiding van de hoofdbestemmingen;
- reiswegen op de hoofdwegen met grote capaciteit;
- bepaling van een specifieke reisweg voor het vrachtwagenverkeer met het T.I.R.-centrum als bestemming.

Voorts zal de modernisering van de verkeerslichten verdergezet worden in het kader van de Europese studieprogramma's. Er zal op toegezien worden dat het systeem om voorrang te verlenen aan het openbaar vervoer en de hulpdiensten veralgemeend wordt op alle gewestelijke kruispunten met verkeerslichten.

2.5.5. Principes inzake voorzieningen en regeling van het verkeer

2.5.5.1. Het wijknet : zones voor plaatselijk verkeer

Het wijknet wordt onderverdeeld in zones voor plaatselijk verkeer, begrensd door de wegen van de hogere netten.

De aanleg van deze zones voor plaatselijk verkeer dient te beantwoorden aan volgende principes :

- binnen de zones voor plaatselijk verkeer dient de verkeerssnelheid beperkt te worden tot 30 km/uur of zelfs 20 km/uur in de woonerven overeenkomstig het verkeersreglement;

- het doorgaand verkeer wordt er sterk ontmoedigd;

- de voorrang van rechts is algemeen van toepassing, behalve aan de verkeersrotondes.

- de verzamelwegen zijn uitsluitend bestemd voor het opvangen van het verkeer afkomstig van de plaatselijke verkeerszones;

- door een gepaste aanleg wordt voorrang verleend aan de voetgangers;

- fietsers kunnen in eenrichtingsstraten ook in de tegengestelde richting rijden als de rijweg breed genoeg is;

- de openbare ruimte wordt in het algemeen verbeterd.

- de aansluiting van de wegen van het wijknet op de assen van de hogere wegennetten moet gepaard gaan met volgende beginselen :

- voorrangsverlies van de wegen van het wijknet op een kruispunt met een weg van het gewestelijk of inter-wijkennet. Het plaatselijk karakter van een straat kan versterkt worden door een overstekend voetpad aan te leggen langsheen de hoofdweg;

- de aansluiting van een verzamelweg op het gewestelijk of interwijkennet gebeurt aan een kruispunt dat bijvoorbeeld uitgerust is met verkeerslichten of met een rotonde.

2.5.5.2. Interwijkennet

De wegen van het interwijkennet zijn voorrangswegen, behalve aan de rotondes. Deze verkeerswegen worden zo aangelegd en beheerd dat :

- de maximumsnelheid op 50 km/uur gehouden wordt; hiervoor moet de rijweg zo smal mogelijk zijn, rekening houdend evenwel met de aanwezigheid van voetgangers en van het openbaar vervoer;

- de verkeersverzadiging beperkt blijft, meer bepaald op de vakken waar het openbaar vervoer vermengd is met de andere weggebruikers.

Voor de veiligheid van de voetgangers zullen plaatselijke snelheidsbeperkingen tot 30 km/uur kunnen worden opgelegd in de handelswijken en in de omgeving van de scholen.

2.5.5.3. Het gewestnet

De grootstedelijke wegen en de hoofdwegen zijn voor-rangswegen, behalve aan de rotondes.

De aanleg en het beheer van deze wegen zijn bestemd om de maximumsnelheid op 50 km/uur te houden : hiervoor moet de rijweg zo smal mogelijk zijn, rekening houdend evenwel met het verkeer en met de aanwezigheid van voetgangers en van het openbaar vervoer.

2.5.6. De bescherming van het bovengronds openbaar vervoer

2.5.6.1. Algemeen

De reiswegen van het openbaar vervoer worden niet gewijzigd ingevolge de toepassing van het plan voor de specialisatie van de wegen.

De kruispunten met verkeerslichten worden geregeld in functie van de vlotte doorstroming van het verkeer op de wegvakken waar het openbaar vervoer met het overige verkeer vermengd is.

De verkeerslichten moeten afgestemd zijn op het openbaar vervoer teneinde de wachttijd aan de kruispunten te verminderen of zelfs volledig op te heffen.
De opties voor een verbetering van de reissnelheid moeten prioritair doorgevoerd worden om 18 km/uur te bereiken.

Iedere effectenstudie of iedere effectenrapportering opgesteld in het kader van de aanleg van een weg of van een parking, moet rekening houden met de effecten op het openbaar vervoer.

2.5.6.2. Gewestnet

Het openbaar vervoer rijdt er over het algemeen in een beschermde baan.

Voor de plaatsen waar het bij gebrek aan ruimte niet mogelijk is een beschermde baan aan te leggen, zal een bijzonder programma voor het beheer van het verkeer en voor de aanleg van plaatselijke voorzieningen opgesteld worden om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer een reissnelheid haalt van minstens 15 km/uur.

2.5.6.3. Interwijkennet

Op de wegen van het interwijkennet is het openbaar vervoer over het algemeen vermengd met de andere weggebruikers.

De algemene strategie bestaat erin ervoor te zorgen dat de reissnelheid van het openbaar vervoer voldoende hoog ligt. Daarom zal de toegang van het verkeer tot deze wegen geregeld worden door een aangepaste regeling van de verkeerslichten op de kruispunten om de opstoppingen te beperken.

2.5.6.4. Wijknet

Behoudens enkele uitzonderingen zullen de plaatselijke wegen die door het openbaar vervoer bediend worden het statuut van verzamelweg hebben.

De snelheid wordt er beperkt door een aangepaste aanleg van de rijbaan om :

- een constante snelheid van maximum 30 km/uur te doen aanhouden, zonder achtereenvolgende versnellingen en vertragingen;

- het comfort van de reizigers niet aan te tasten.

Indien de dichtheid van het verkeer op een verzamelweg een vermindering van de reissnelheid van het openbaar vervoer met zich brengt, dan dient de weg ontdubbeld te worden.

2.5.7. Het fietsverkeer

2.5.7.1. Algemeen

Tegen 2005 zou het fietsverkeer 10 % van de gemechaniseerde verplaatsingen moeten uitmaken. Om deze doelstelling te bereiken moet de geplande verbetering van de desbetreffende infrastructuur voor lichte tweewielers onverminderd gesteund worden.

Naast de aanleg van fietsroutes is het ook aangewezen bij iedere heraanleg van wegen rekening te houden met deze vervoerswijze. Er zal een vergelijkende studie uitgevoerd worden betreffende de voorwaarden om het openbaar vervoer toegankelijk te maken voor fietsers.

Iedere effectenstudie of iedere effectenrapportering opgesteld in het kader van de aanleg van een weg moet rekening houden met de effecten op het fietsverkeer en de fietsstallingen.

2.5.7.2. Gewestnet

Alles wordt in het werk gesteld om voor fietsers voorbehouden wegstroken af te bakenen langs de wegen van het gewestnet. Indien dit niet mogelijk is, dient men :

- te voorzien in kleine aanpassingswerken zoals een verbreding van de rechter rijstrook, verbreding van de rijstrook vóór de verkeerslichten om de files te dubbelen, voorbehouden doorgang voor bochten naar links ...;

- na te gaan of er in de nabijheid een aangepaste parallellopende reisweg bestaat voor tweewielers;

- na te gaan of er plaatselijk geen ongeschikte voorzieningen zijn die de goede doorstroming of de veiligheid van de tweewielers in het gedrang brengen

(vluchtheuvels op kruispunten, te ver uitspringende voetpadoren t.o.v. de geparkeerde voertuigen, ...).

2.5.7.3. Interwijkennet

In het algemeen zullen de wegen van het interwijkennet niet kunnen uitgerust worden met afgebakende rijstroken voor tweewielers of met fietspaden. In dat geval moet tevens overwogen worden lichte wijzigingen aan te brengen zoals hierboven beschreven en moet nagegaan worden of er geen plaatselijke belemmeringen zijn.

2.5.7.4. Wijknet

Het fietsverkeer wordt bevorderd op de plaatselijke wegen.

Fietsers kunnen in eenrichtingsstraten ook in de tegengestelde richting rijden als de rijweg breed genoeg is.

Bij het uitwerken van de verkeersplannen dient in het bijzonder aandacht besteed aan de mogelijkheden om de wegen van het gewestnet of van het interwijkennet over te steken om van de ene plaatselijke verkeerszone naar de andere te fietsen.

2.5.7.5. Fietsroutes

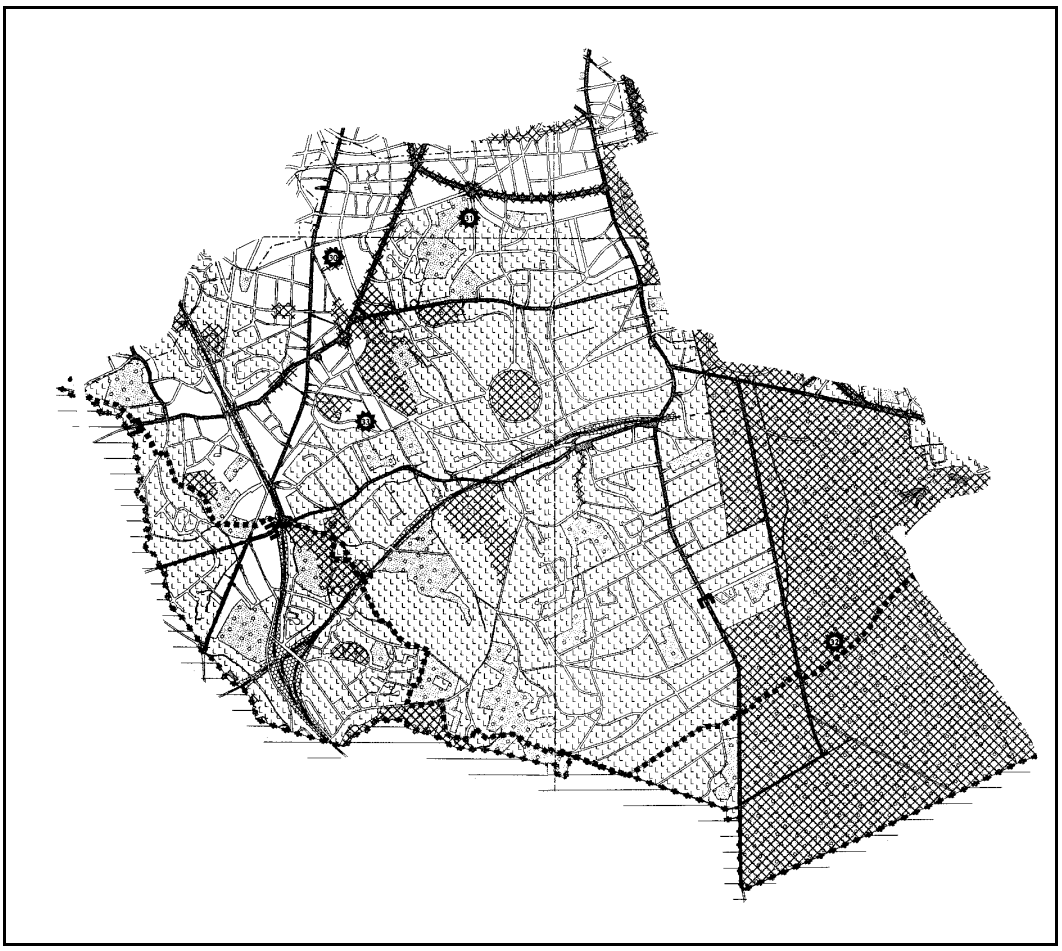
- Om de doelstellingen qua fietsverplaatsingen tegen het jaar 2005 te bereiken, dient een net van fietsroutes aangelegd.

- Een fietsroute is een met pijlen aangeduid traject dat de fietsers afleggen op de wegen van het wijknet en dat bijzondere voorzieningen bevat om hogere wegen over te steken. Bepaalde vakken van de fietsroute lopen trouwens over deze hogere wegen.

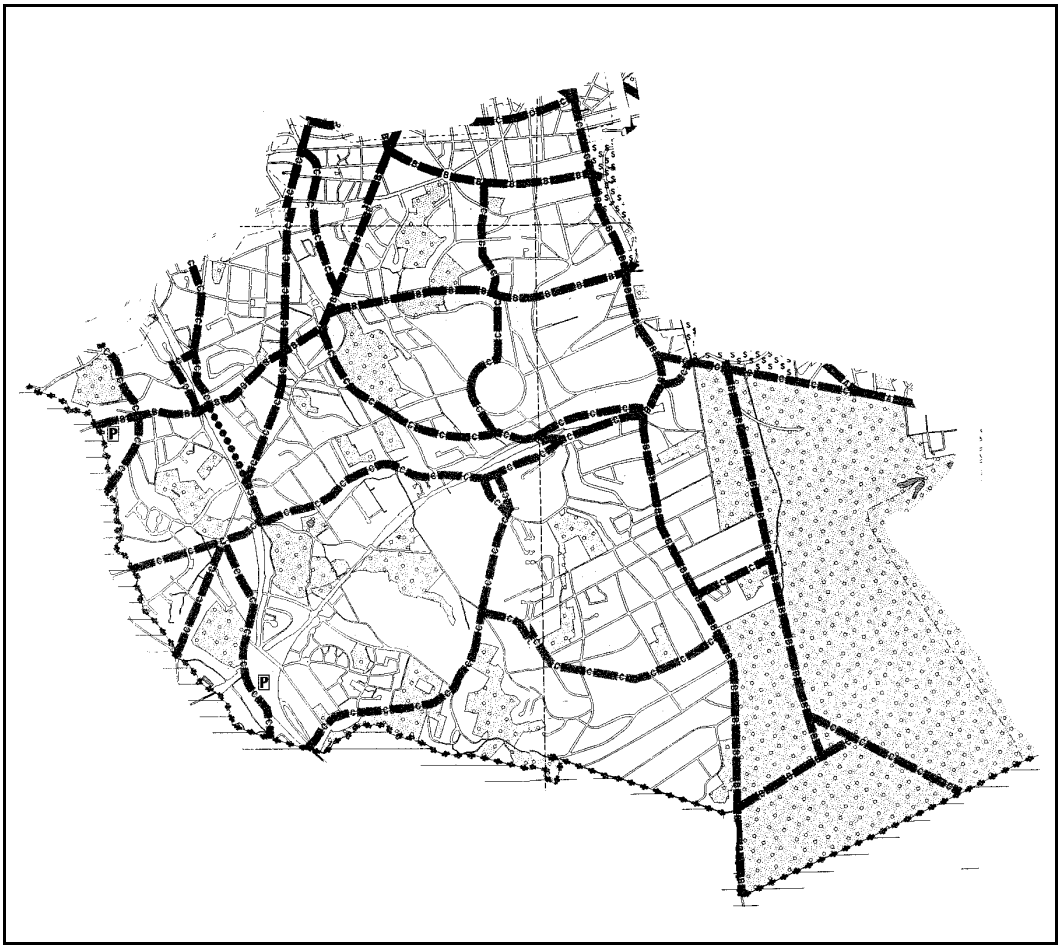
- Al deze maatregelen hebben tot doel in te staan voor de veiligheid en het comfort van de fietser. Het tracé van de route houdt rekening met de hoogtelijnen, de toeristische trekpleisters en het meest rechtstreekse traject. Bovendien wordt rekening gehouden met een evenwichtige verdeling van de routes over het gewest.

Overwegende dat de kaartdelen 4e, 4f, 4h en 4i, van kaart 4 "het erfgoed en de stadsverfraaiing", er voor de gemeente Ukkel als volgt uitzien (de grijze tint staat voor de structurerende ruimten en dubbel gearceerd

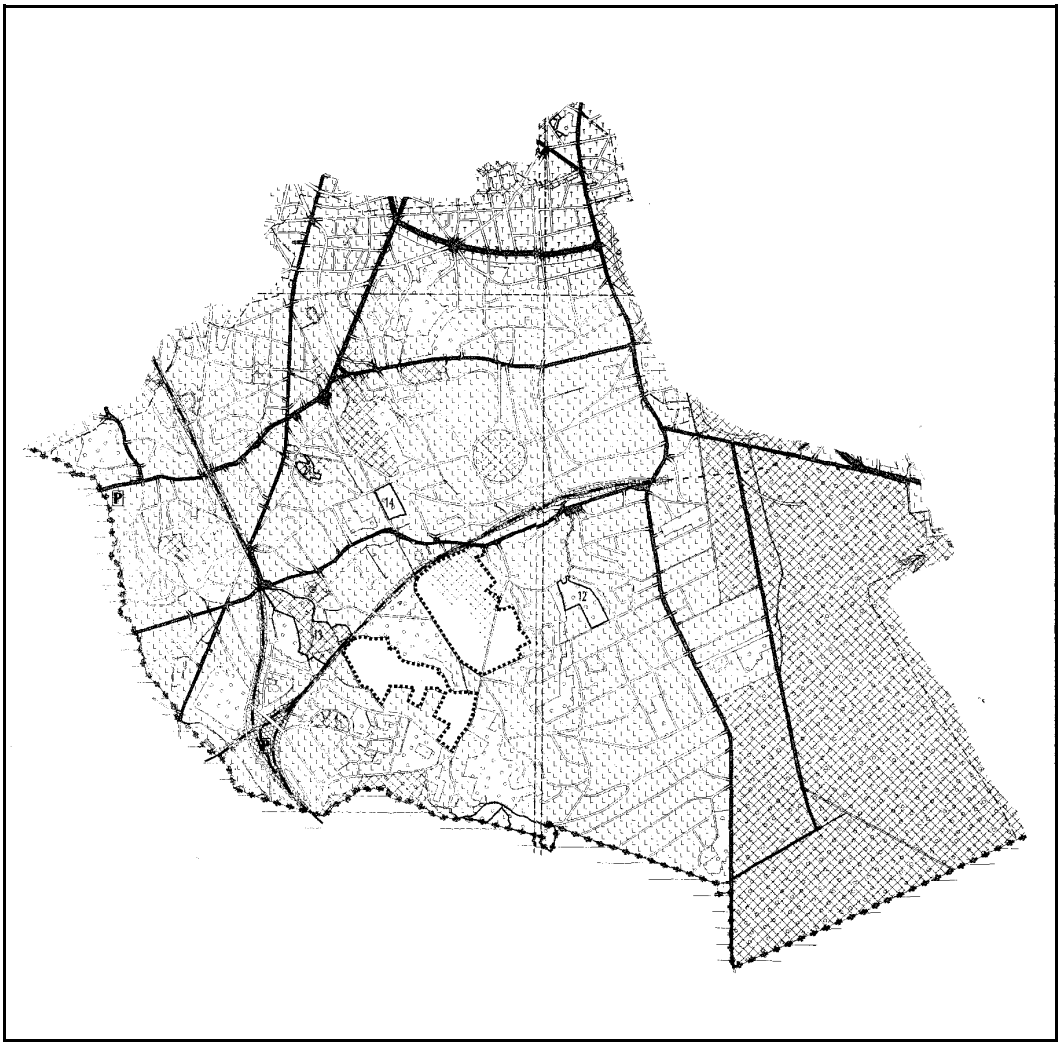
zijn de perimeters van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing) :



Overwegende dat volgens de kaartdelen 6e, 6f, 6h en 6i van kaart 6, "De wegen" (in datzelfde stuk "Uitvoering") de volgende wegen door de gemeente Ukkel lopen :



Overwegende dat het stuk "Bepalingen betreffende de bodembestemming" onder meer een kaart 7 bevat (waarbij de grijze tint staat voor de "structurerende ruimte", het gebied gemarkeerd met "T" voor de "perimeter voor verhoogde bescherming van de huisvesting" en het gebied gemarkeerd met "L" voor de "perimeter voor bescherming van de huisvesting") waarvan op de kaartdelen 7e, 7j, 7h en 7i de gemeente Ukkel als volgt wordt voorgesteld :



dat die kaart ook aangevochten wordt;

Overwegende dat de verwerende partij de ontvankelijkheid van het beroep betwist op de grond dat de bestreden handelingen geen verordenende waarde hebben; dat zij erop wijst dat artikel 23 van de organieke ordonnantie de bindende kracht van de bepalingen van het gewestelijk ontwikkelingsplan als volgt omschrijft :

" Het plan heeft bindende kracht en verordenende waarde inzake de bepalingen die betrekking hebben op de bodembestemming die als dusdanig in het plan vermeld staan.

Het plan is richtinggevend in zijn andere bepalingen.";

dat zij er eveneens op wijst dat naar luid van artikel 1 van het besluit van 3 maart 1995 tot vaststelling van het gewestelijk ontwikkelingsplan de documenten die respectievelijk de titel "Krachtlijnen" en "Uitvoering" dragen alleen een indicatieve waarde hebben, terwijl het document dat de titel "Bepalingen betreffende de bodembestemming" draagt (welk document kaart 7 bevat) bindende kracht en verordenende waarde heeft; dat zij opmerkt dat alle bestreden bepalingen, met uitzondering van kaart 7, van indicatieve aard zijn en dat kaart 7, die bindende kracht en verordenende waarde heeft, betrekking heeft op de bodembestemming en niet op het wegennet en dus niets uitstaande heeft met het onderwerp van het beroep;

Overwegende dat de verzoekers in hun wederantwoord stellen dat de betwiste wegen vallen onder de toepassing van de verordenende bepalingen van het gewestelijk ontwikkelingsplan "zoals die betreffende de structurerende ruimten" (kaart 7 en stedenbouwkundige voorschriften), en dat het tegen die verordenende bepalingen gerichte beroep ontvankelijk is; dat zij betogen dat het beroep eveneens ontvankelijk is in

zoverre het gericht is tegen de zogenaamde indicatieve bepalingen van het gewestelijk ontwikkelingsplan; dat zij opmerken dat uit de parlementaire voorbereiding van de ordonnantie blijkt dat die indicatieve bepalingen aan de overheid die ze vaststelt een dwingende gedragslijn opleggen, dat in de bepalingen die betrekking hebben op de voorwaarden die vereist zijn opdat de lagere plannen mogen afwijken van het gewestelijk ontwikkelingsplan geen enkel onderscheid wordt gemaakt naargelang die afwijkingen betrekking zouden hebben op dwingende, dan wel indicatieve bepalingen van het hogere plan, met het gevolg dat de overheid die een lager afwijkend plan vaststelt, de strikte voorwaarden in acht moet nemen waaraan de afwijkingen onderworpen zijn, ongeacht de bepaling van het hogere plan waarop de voorgenomen afwijking betrekking heeft, daar zij zich anders schuldig maakt aan machtsoverschrijding; dat zij eveneens betogen dat uit artikel 23, derde lid, van de ordonnantie houdende organisatie van de planning en de stedenbouw volgt dat de indicatieve bepalingen van het gewestelijk ontwikkelingsplan rechtstreeks gelden ten aanzien van derden en dat, meer algemeen gesteld, het gewestelijk ontwikkelingsplan de door de lokale overheden te volgen opties bevat en die overheden ertoe aanzet te handelen zoals aangegeven is in alle, zelfs indicatieve bepalingen ervan, welke bepalingen dus nadeel kunnen berokkenen; dat zij opmerken dat in casu de desbetreffende wegen opgenomen zijn in het gewestelijk wegennet, dat beheerd wordt door het Gewest, zodat het aan de steller zelf van de bestreden handeling toekomt de aangevochten bepalingen ten uitvoer tebrengen; dat zij erop wijzen dat kort na de inwerkingtreding van het gewestelijk ontwikkelingsplan de diensten van het Gewest aan het begin van de Winston Churchilllaan (kant Terkamerenbos) bewegwijzering hebben geplaatst waarop de Ring en de autosnelweg aangeduid waren, waardoor het verkeer vandaar afgeleid werd naar die twee verkeersassen; dat zij ten overvloede steunen

op de tekst van artikel 23, vierde lid, van de ordonnantie houdende organisatie van de planning en de stedenbouw om aan te tonen dat de bestreden handeling zelfs in haar zuiver indicatieve delen rechtsgevolgen heeft;

Overwegende dat de rechtskracht van het gewestelijk ontwikkelingsplan bepaald is in artikel 23 van de ordonnantie houdende organisatie van de planning en de stedenbouw, dat als volgt geredigeerd is :

" Het plan heeft bindende kracht en verordenende waarde inzake de bepalingen die betrekking hebben op de bodembestemming die als dusdanig in het plan vermeld staan.

Het plan is richtinggevend in zijn andere bepalingen.

Het toekennen door de Executieve van hulp aan natuurlijke dan wel privaat- of publiekrechtelijke rechtspersonen mag slechts gebeuren in naleving van de bepalingen van het plan, ook al zijn ze richtinggevend.

Met uitzondering van de in het eerste lid bedoelde bepalingen betreffende de bodembestemming houdt het gewestelijk ontwikkelingsplan op te gelden zodra de Executieve het nieuwe gewestelijk ontwikkelingsplan heeft vastgesteld, overeenkomstig de procedure voorzien in de artikelen 18 en 19, of bij ontstentenis hiervan aan het einde van het jaar dat volgt op de installatie van de nieuwe Brusselse Hoofdstedelijke Raad";

Overwegende dat het derde lid van dat artikel de Regering verbiedt andere hulp toe te kennen dan "in naleving van de bepalingen van het plan, ook al zijn ze richtinggevend"; dat hierdoor aan de zogenaamde indicatieve bepalingen bindende kracht wordt verleend ten aanzien van de beslissingen tot toekenning van hulp; dat die bepalingen aldus, ondanks de benaming ervan, regelgeving worden, al is de strekking ervan beperkt; dat hieruit volgt dat die "richtinggevende" bepalingen verordeningen zijn waartegen bij de Raad van State beroep

kan worden ingesteld in zoverre de inhoud ervan regelgevend is;

Overwegende dat de verwerende partij de ontvankelijkheid van het beroep betwist op de grond dat de bestreden bepalingen van het gewestelijk ontwikkelingsplan zich ertoe beperken de wegen in drie algemene wegennettypes onder te brengen, zonder welbepaalde wegen bij een welbepaald net in te delen, een indeling die achteraf door de gemeenten moet worden gedaan, zodat het beginsel van de hiërarchische indeling van het wegennet geen nadeel berokkent;

Overwegende dat de exceptie verband houdt met de eerste exceptie; dat de bestreden bepalingen, gelet op de weliswaar beperkte bindende kracht van de "richtinggevende" voorschriften, nadeel kan berokkenen; dat de exceptie niet kan worden aangenomen;

Overwegende dat de ontvankelijkheid van het beroep meer bepaald wordt betwist wat de tweede verzoeker betreft, op de grond dat hij niet aan een van de wegen woont waarvan de indeling wordt aangevochten;

Overwegende dat het beroep gericht is tegen het GewOP "in zoverre het GewOP bepalingen bevat over het verkeer en de mobiliteit op het grondgebied van de gemeente Ukkel en inzonderheid in zoverre het een netwerk van gespecialiseerde wegen creëert (...) en daarin bepalingen over het verkeer vaststelt (...)"; dat het beroep gericht is tegen alle indelingen van wegen die op het grondgebied van de gemeente Ukkel liggen; dat de Carsoellaan, waar de tweede verzoeker woont, op kaartdeel 6h als interwijkenweg is aangegeven; dat het beroep dus mede betrekking heeft op het statuut van die rijweg; dat het beroep ontvankelijk is;

Overwegende dat de verwerende partij de ontvankelijkheid van het beroep betwist voor zover het ingesteld is door de eerste verzoekende partij, om reden dat haar algemene vergadering er niet over zou hebben beraadslaagd;

Overwegende dat de als bijlage bij de memorie van wederantwoord neergelegde stukken aantonen dat de raad van bestuur van de eerste verzoekende partij regelmatig besloten heeft beroep in te stellen en haar algemene vergadering hiermee ingestemd heeft, overeenkomstig artikel 18 van haar statuten;

Overwegende dat de verzoekers een middel, het tweede van het verzoekschrift, ontlenen aan machtsoverschrijding, aan schending van het algemene beginsel van behoorlijk bestuur, aan ontstentenis van een rechtens aanvaardbare motivering of aan tegenstrijdigheid tussen de motieven en aan schending van de ordonnantie van 29 augustus 1991 houdende organisatie van de planning en de stedenbouw, inzonderheid van artikel 3 ervan, doordat in de bestreden handeling de Winston Churchilllaan ingedeeld is bij de hoofdwegen in het kader van een striktere hiërarchische ordening van de wegen, inzonderheid op kaart 6, terwijl, eerste onderdeel, volgens de bestreden handeling de Winston Churchilllaan en de Messidorlaan daarenboven op kaart 1 opgenomen zijn als gebied van verhoogde bescherming van de huisvesting, op kaart 7 als perimeter voor verhoogde bescherming van de huisvesting en op kaart 4 als perimeter voor culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing, waarbij een tegenstelling ontstaat die niet gerechtvaardigd wordt in die bestreden handeling;

Overwegende dat volgens artikel 2 van de ordonnantie van 29 augustus 1991 de ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zowel uit een economisch,

sociaal als esthetisch oogpunt opgevat is, als met het doel het leefmilieu van het Gewest te beschermen en te verbeteren, en de bodem zuinig te beheren; dat artikel 3 voorschrijft om de sociale en economische vooruitgang af te stemmen op de kwaliteit van het leven, door te zorgen voor een harmonische ordening ten behoeve van de inwoners van het Gewest; dat die wetgeving en de bepalingen die voorzien in de toepassing ervan een zo harmonisch mogelijk samengaan beogen van de verschillende activiteiten die in de stad moeten kunnen plaatsgrijpen; dat de huisvesting en het verkeer twee van die activiteiten zijn;

Overwegende dat wat de perimeters voor de bescherming van de huisvesting betreft, het document "Uitvoering" van het G.O.P. het volgende bepaalt :

" De perimeters voor verhoogde bescherming van de huisvesting zijn perimeters waar nieuwe kantoren beperkt worden tot entiteiten van 500 m² vloeroppervlakte per gebouw, met inachtneming van de in het gewestplan vermelde vloer/terreinverhoudingen van 0,1 en 0,2. In gemengde gebieden en mits een BBP kan de verhouding 0,2 overschreden worden, dit voor zover de kantoren goed bediend worden door het openbaar vervoer.

In de perimeters voor bescherming van de huisvesting worden nieuwe kantooroppervlakten in het residentiële weefsel aanvaard en dit tot 500 m² of 1500 m² per gebouw naargelang het gebied van het gewestplan.

Mits een BBP mogen de vloer/terreinverhoudingen van 0,1 en 0,2 overschreden worden voor zover er een goede plaatselijke bediening door het openbaar vervoer bestaat.

(...)

Het komt er ook op neer het doorgaande verkeer uit de woonwijken te weren. In deze wijken zullen de openbare ruimten geherwaardeerd worden om de druk van het autoverkeer te beperken, wat hun aantrekkingskracht ten goede komt";

Overwegende dat in die passage de "woonwijken" niet gelijkgesteld zijn met gebieden van

bescherming van de huisvesting; dat uit het samenlezen van de kaarten 1 en 6 blijkt dat op kaart 1 alle gebieden van bescherming van de huisvesting en van verhoogde bescherming van de huisvesting doorkruist worden door grootstedelijke wegen of door hoofdwegen, en dat er zelfs autosnelwegen lopen langs sommige van die gebieden of die gebieden doorkruisen; dat de bepalingen van het GewOP betreffende de hoofdwegen, volgens welke "de woonfunctie (...) er even belangrijk (is) als de verkeersfunctie, bij de aanleg van de hoofdwegen moet ingestaan worden voor de bescherming van de woonfunctie wanneer de verkeersfunctie te storend werkt", en die welke voorschrijven dat "voor de onwonenden (...) compensatiemaatregelen overwogen (moeten) worden zoals premies voor de geluidsisolatie van woningen", aantonen dat zulke wegen in de onmiddellijke nabijheid van woongebieden kunnen liggen; dat de indeling van de Winston Churchilllaan bij de hoofdwegen niet in strijd is met de opneming van de gebouwen erlangs in een gebied van verhoogde bescherming van de huisvesting;

Overwegende dat de perimeters van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing in het GewOP als volgt gedefinieerd zijn :

" Het behoud van het patrimonium, zoals voorzien in de voorschriften van het gewestplan, wordt uitgebreid. Deze nieuwe opvatting gaat gepaard met een meer omvattende definitie van het begrip patrimonium, een beleid voor de verfraaiing van de structurerende ruimten en het behoud en de creatie van groene ruimten.

Deze vervanging maakt het mogelijk op de wijken of ruimten die thans zware tekenen van verval vertonen (in het industrieel gebied van het kanaal bij voorbeeld) dezelfde kwaliteitscriteria toe te passen als op de wijken met een zeer groot patrimoniaal en esthetisch belang. Dit alles kadert in een globaal perspectief voor de verfraaiing en de herkwalificatie van het gewest.

In de verordenende kaart stemmen de perimeters van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing, de Vijfhoek buiten beschouwing gelaten, overeen met :

- de gebieden en plaatsen van culturele, historische en/of esthetische waarde van het gewestplan, uitgebreid door toevoeging van het industrieel en sociaal erfgoed. Het betreft hoofdzakelijk de stedebouwkundige gehelen uit de inventaris opgesteld door de vzw Sint-Lukasarchief, een deel van het industrieel en sociaal erfgoed dat werd samengebracht door de vzw De Bronsfabriek en talloze gehelen van sociale huisvesting;

- de structurerende ruimten, met inbegrip van de stadspoorten.

De gemeenten zullen ertoe aangezet worden stedebouwkundige verordeningen uit te werken voor deze perimeters.

Deze verordeningen moeten de specifieke bepalingen bevatten die nodig zijn om het patrimonium te eerbiedigen en te valoriseren en bijgevolg de stadsatmosfeer, eigen aan elke wijk, te vrijwaren";

Overwegende dat die bepalingen hoofdzakelijk betrekking hebben op het behoud en de herwaardering van het patrimonium, en dat ze niet onverenigbaar zijn met de aanwezigheid van belangrijke verbindingswegen;

Overwegende dat het eerste onderdeel van het middel niet gegrond is;

Overwegende dat er grond is om het onderzoek voort te zetten en om het tweede onderdeel van het tweede middel en de overige middelen te onderzoeken,

B E S L U I T :

Artikel 1.

De debatten worden heropend.

Artikel 2.

Het door de auditeur-generaal aangewezen lid van het auditoraat wordt ermee belast het onderzoek voort te zetten.

Artikel 3.

De beslissing over de kosten wordt in beraad gehouden.

Aldus uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van de XIIIe kamer, op zes mei 1900 zevenennegentig door :

de HH.	HANOTIAU,	kamervoorzitter,
	LEROY,	staatsraad,
	QUERTAINMONT,	staatsraad,
Mevr.	MALCORPS,	griffier.

De Griffier, **De Voorzitter,**

M.-Chr. MALCORPS. **M. HANOTIAU.**

**VERTALING OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 63,
EERSTE LID, VAN DE WETTEN OP DE RAAD VAN STATE,
GECOÖRDINEERD OP 12 JANUARI 1973.**