

VERSLAG VAN DE GESPREKKEN VAN DE PUBLIEKE PARTICIPATIE- EN INFOSESSIE 5 JUNI 2018 OVER HET
ONTWERP VAN RICHTPLAN VAN AANLEG «HERRMANN-DEBROUX »

Context van het verslag : Conform het artikel 2§ 1 al. 2 van het BESLUIT van 3 mei 2018 betreffende het informatie- en participatieproces voor het publiek¹, heeft de administratie, die instaat voor de territoriale planning (perspective.brussels), volgend op de goedkeuring van het Ministerieel Besluit van 8 mei 2018, dat opdraagt om over te gaan tot de opmaak van een ontwerp van richtplan van aanleg voor de zone « Herrmann-Debroux », op datum van «5 juni 2018» een informatie- en publieke participatievergadering georganiseerd over het ontwerp van het voorgenomen richtplan van aanleg (RPA) «Herrmann-Debroux ».

Voor het gemak van de lezer, zijn de gesprekken van deze vergadering in chronologische volgorde volgens het verloop van de vergadering opgemaakt.

Het is daarenboven beslist geweest om te beantwoorden aan het geheel van de gemaakte observaties, suggesties en gestelde vragen ondanks het feit dat een aantal ervan buiten het kader van het vermelde besluit werden gemaakt.

Dit document zal beschikbaar worden gesteld op de site van perspective.brussels tot aan het einde van de goedkeuringsprocedure van het RPA.

Wijkbewoner: hoe breed is het metrospoor?

Wijkbewoner: wat betreft de keuze om de sporen rechts of links te leggen. Het lijkt erop dat alle sporen aan de woonkant liggen en niet aan de kant van Hypermarkt Demey. Waarom niet andersom, zodat omwonenden direct toegang hebben tot de groenzones?

Wijkbewoner: het verkeer reorganiseren? Ja, maar hoe? En waar gaan al die auto's heen die dagelijks over het viaduct rijden?

Wijkbewoner: werd er op een bepaald ogenblik niet gezegd dat Hypermarkt Demey zou verhuizen? Belangrijke opmerking zonder de visie te bekritisieren: in het kader van deze visie moeten we nadenken over de uitvoering ervan. Ik ken een heel slecht voorbeeld in Antwerpen. Daar hebben ze ook een viaduct boven een kleine ringlaan gesloopt. De werken zijn al vijf of zes

¹ 3 MEI 2018. - Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende het informatie en participatieproces voor het publiek voorafgaand aan de uitwerking van de ontwerpen van richtplan van aanleg, B.S. van 9 juni 2018, p. 39070.

jaar aan de gang. Bovendien wordt er zowel ondergronds als bovengronds gewerkt. Dat leidt tot een aanzienlijke overlast voor de omwonenden. De werken vormen een hindernis omdat meerdere buslijnen het gebied niet meer kunnen bedienen. Vraag: houdt deze visie rekening met dat belangrijke probleem?

Wijkbewoner: bedankt voor de voorstelling. Waarom wilt u de twee kanten terug met elkaar verbinden? Het is waar dat de E411 de gemeente Oudergem in tweeën snijdt en dat het op bepaalde plaatsen vrij moeilijk is om van de ene kant naar de andere te gaan. Ja, maar weet u waar? Daar waar er geen viaduct is. Ik wil u ook medelen dat de bewoners zich zorgen maken. We verwachten ons aan een toename van het lawaai op de grond. Het viaduct genereert geen lawaai en wellicht minder vervuiling dan verkeer op grondniveau. Waarom zou men decentraliseren aan de kant van de woningen en niet aan de andere kant? Blijkbaar moet het viaduct Drie Fontein niet gesloopt worden. Waarom niet? Zal er op P+R-niveau voldoende ruimte zijn voor pendelaars? Waarom wordt de metro niet uitgebreid, met ontradingsparkings in Jezus Eik en Terhulpen? Dan wil ik wel een stadslaan.

Wijkbewoner: helaas is het niet meer mogelijk om de metrolijn door te trekken naar Jezus Eik. Dit deel wordt bezet door een waterzuiveringsinstallatie. Hopelijk kan Perspective bevestigen dat deze metro toch nog naar Jezus Eik kan worden doorgetrokken. Dat was een van de oorspronkelijke plannen.

Perspective

Waarom een esplanade aan de noord- en zuidzijde? Omdat deze oplossing het mogelijk maakt om de groene ruimte van de druk bezochte spoorwegpromenade te verbreden om ze beter af te stemmen op het gebruik door het publiek. En ook om de toegang tot de Hypermarkt Demey te beveiligen. Langs de groene promenade zou er dus meer ruimte komen. Aan de andere kant bevinden zich de kantoren van de Europese Commissie en de kantoren van de Serenitas-site. Vraag van mobiliteit: deze vraag is een essentiële parameter voor reflectie en hier hebben we verschillende elementen voor ogen. Allereerst zullen alle parameters van het voorgestelde plan het voorwerp uitmaken van een impactrapport dat ten tijde van het openbaar onderzoek kan worden geraadpleegd. Dan, als een stad ingang, is het probleem van de auto shuttle een must. In het algemeen wordt aanvaard dat dit probleem alleen op significante wijze zal worden opgelost door een gezamenlijke aanpak op het grootstedelijke niveau tussen de gewesten en de federale staat. Dit moet het Brussels Gewest niet vrijstellen van het bepalen van de visie die het wil verdedigen voor de ontwikkeling van zijn grondgebied. Dit wordt hier weerspiegeld door te werken aan het kader en de levenskwaliteit van de inwoners van Oudergem, wiens wijken zijn gebroken door een stedelijke infrastructuur die is toegewijd aan pendelaars. Wat gedaan wordt, is het objectiveren van het potentieel dat geboden wordt door een mogelijke omzetting van deze infrastructuur in een stedelijke boulevard, terwijl het precies de impact van een mogelijke beslissing in deze richting bestudeert. Over de keuze tussen de uitbreiding van de metro en / of de tram, is het een vraag naar de staat van reflectie die rekening zal moeten houden met de parameters met betrekking tot technische haalbaarheid, kosten, operationele fasering.

Er zijn geen 30.000 auto's maar ongeveer 39.000 auto's per dag die het gewest binnenkomen. Dat zijn er 3.600 in de inwaartse richting tussen 8 en 9 uur.

Op het gebied van mobiliteit is het duidelijk dat het project steunt op simulaties. De experimenten tonen doorgaans aan dat de afbraak van het viaduct de instroom zal verminderen. Bovendien geven de experimenten ook aan dat de instroom afneemt, maar dat betekent niet dat hij verdwijnt.

Wat de Demey Hypermarkt betreft: De exploitanten vertellen ons dat ze willen graag ter plaatse blijven. Wel zou het parkeerterrein worden gereorganiseerd. Een van de voorstellen bestaat erin om komaf te maken met de zee van asfalt (niet gunstig voor de doorlaatbaarheid van de bodem, vervuiling, enz.) en de site opnieuw te organiseren.

Wat de heraansluiting van de twee kanten betreft, hebt u gelijk. Onder het viaduct zijn de twee kanten goed met elkaar verbonden, maar waar er stortbakken zijn, is het ingewikkelder.

Waarom het viaduct van de Drie Fonteynen niet moet worden afgebroken (op ADEPS-niveau): de afbraak van dit viaduct heeft geen positieve gevolgen omdat het de helling overbrugt en we de ecologische verbindingen zouden kunnen verbeteren.

Over het werk en de uitbreiding van de metro: we hebben lang aan een metroscenario gewerkt. Maar zoals gezegd, de kosten van deze optie zijn erg groot in vergelijking met andere opties. In dit stadium van onze reflecties, de meest overtuigende en realistische oplossing is het verlengen van lijn 94. Dat is de regeling die hier wordt voorgesteld. In vergelijking met de werken vergt deze formule veel minder werk dan de metro-oplossing. Het beheer van deze twee bouwterreinen is belangrijk, maar we zijn nog ver verwijderd van de planning van deze werken. U hebt gelijk als u zegt dat het welslagen van de operatie zal schuilen in het evenwicht dat alle actoren zullen genieten bij een goede organisatie van de werkzaamheden.

Wijkbewoner: dank u. Ik wil graag terugkomen op de basis van uw mandaat. Uw mandaat is politiek van aard. Dit mandaat is gebaseerd op het politieke doel om het viaduct te vernietigen. Of beter gezegd: uw mandaat bestaat erin het viaduct te vernietigen. Maar dat zal de mobiliteit niet ten goede komen. Want zolang u geen metro of ontradingsparkings hebt, werkt het niet. U zegt dat mensen de tram moeten gebruiken, maar wie vanuit Waver komt, doorkruist Oudergem en stopt niet. Als u niets doet tegen deze verkeersstromen, is al de rest nutteloos. Kom naar de Waversesteenweg U zult zien dat iedereen de kleine straatjes neemt zodra er file is. Uw politieke mandaat is het probleem. U zegt dat u alles in de praktijk brengt. Ik verwijs nogmaals naar mijn pendelaar uit Waver. U gaat allerhande oversteekplaatsen voor voetgangers voorzien. Hoe vaak gaat u het verkeer vertragen? Als er geen echte mobiliteitsoplossing is, heeft dat geen zin.

Perspective: We zijn gemandateerd om stedelijke voorstellen te doen voor de perimeter die we vandaag bespreken. Het is aan de regering zelf om stelling te nemen in verband met onze studies en in verband met wat kan worden gezegd in het kader van deze reeks informatie en voorafgaande deelname alsook tijdens het openbaar onderzoek. Het echte probleem is niet de pendelaar uit Waver, maar mensen uit de streek rond Waver. De meeste mensen zullen hun gedrag stroomopwaarts aanpassen. Het doel is om ervoor te zorgen dat pendelaars hun gedrag aanpassen en om het gebruik van het openbaar vervoer aan te moedigen. Op lijn 94 is gebleken dat veel mensen die via deze weg binnenkwamen nadien terug de ring namen en lijn 94 verzekert deze verbinding.

Wijkbewoner: kunt u aangeven waar de P+R op de kaart zou staan?

Perspective: we hebben verschillende locaties overwogen. Zeker is dat de huidige Delta-locatie niet leefbaar is. Deze P+R moet stroomopwaarts worden ingesteld. We hebben een hele reeks van locaties bestudeerd en de meest relevante is die van Roodklooster en Adeps. Ter hoogte van de rijweg van de E411 om precies te zijn.

Wijkbewoner: voor hoeveel auto's?

Perspective: dat wordt momenteel bestudeerd en moet nog verder worden onderzocht.

Wijkbewoner: het zou interessant zijn dat mensen die van buiten de stad komen hun auto ergens kunnen parkeren. Vandaag kunnen we niet ontkennen dat de parking van de Carrefour daarvoor wordt gebruikt. Kunt u dat aantal parkeerplaatsen aanbieden in de zones die u gaat creëren? Wat het gemeenschapshuis betreft: het is een mooi gebouw maar het plein werd verknoeid. Het dorpsplein is echt dood. We zouden het vandaag kunnen hertekenen. Het was de bedoeling om de oversteek te maken naar de site van de Carrefour. Gaat men het gemeenschapshuis op de Carrefour-site plaatsen?

Perspective: met gemeenschapsplein bedoelen ik het gemeenteplein

Wijkbewoner: ik woon al zestig jaar in Oudergem en heb de gemeente zien evolueren. De observatieperimeter is ruimer dan het RPA. Toch? In het RPA worden de omliggende straten niet opgenomen. U zou rekening kunnen houden met de infrastructuur. Wat begrijpt u niet aan lanen die langs de autosnelweg lopen? Op pagina 4 spreekt u over een terugloop van het autogebruik. Maar in 2050 rijden we met waterstofauto's. Te radicaal beperken: dat is wat u doet.

Wijkbewoner: ik wil u al bedanken voor de geleverde inspanningen. Ik ben blij met het reflexie-initiatief omdat het erg belangrijk is. Wanneer wordt het plan gepubliceerd? Van waar naar waar zou de tram gaan? Over welke uitrusting hebben we het? Ik denk dat het goed is om de toegangen tot Brussel terug te brengen tot twee rijstroken en de snelheid in onze straten te beperken tot 30 km/u. Zo krijgen we meer rust als het viaduct stilstaat.

Wijkbewoner: waarom bouwt u op de P+R-parking geen gebouw met meerdere verdiepingen, dat rechtstreeks met rechtstreekse op- en afritten voor de snelweg?

Perspective: wat de route van de tram betreft, zou het met dit voorstel mogelijk zijn om de tram om te leiden en door te trekken tot Herrmann-Debroux, van Louise tot P+R en een tweede tram, van P+R naar Rodebeek.

Deze omleiding is vandaag noodzakelijk in het kader van de geplande uitbreiding van lijn 94. De MIVB heeft dit nodig. We zagen dit als een kans om het geheel te reorganiseren.

Perspective: wat de parkeerplaatsen aan Delta en Herrmann-Debroux betreft, moet u weten dat er op deze plaats weinig pendelaars zijn. Er zijn vooral veel auto's die er langdurig geparkeerd staan. De parking vervult haar P+R-rol niet.

Over de timing van de ontwikkeling van het plan wordt overwogen om in het najaar van 2018 klaar te zijn voor de verdiensten. Van daaruit zal de regering haar agenda bepalen. Vanaf de eerste lezing duurt de procedure van validatie en instructie van het plan ongeveer 8 maanden.

Wijkbewoner: zijn de kosten van een bovengrondse metro niet identiek aan die van een tram?

Perspective: de kosten zijn hoger voor een metro en metrosporen kan men niet oversteken, in tegenstelling tot tramsporen. In vergelijking met de optie van herontwikkeling tot een stedelijke boulevard, is het een minder goede optie.

Wijkbewoner: tramsporen kan men wel oversteken.

Wijkbewoner: ik ben net als iedereen hier, ik ben bang voor verandering. Maar we worden geconfronteerd met de afbraak van het viaduct. Ik wil u feliciteren met uw werk om te anticiperen op een situatie die zich in onze buurt zal voordoen. Er worden uitstekende inspanningen geleverd en ik zou graag willen dat iedereen inziet dat die nuttig zijn.

Wijkbewoner: aan Delta komt de toekomstige post en logistiek. Klopt dat?

Wijkbewoner: op het gebied van mobiliteit: dit moet passen bij de vervoersmodaliteiten. We moeten onze manier van samenleven reorganiseren om het aantal autoritten te verminderen.

Associatievertegenwoordiger (ARAU): een korte geschiedenis. In 2001 werd het viaduct Drie Fontein beschaadigd en weigerde het Gewest de impactstudie om het verkeer in stand te houden. ARAU heeft het Gewest aangevallen en deze impactstudie verkregen. Ik wil u eraan herinneren dat dit onderzoek zijn vruchten heeft afgeworpen. In het bijzonder de installatie van een busstrook bij het binnenrijden van de stad en een snelheidsbeperking. ARAU ondersteunt de algemene filosofie van het project, in het bijzonder de afbraak van het Herrmann-Debrouxviaduct. Deze infrastructuur hoort niet langer thuis in de stad. Op de lange termijn zijn er voordelen. Het Reyersviaduct is gesloopt. Dat heeft het stadslandschap en de levenskwaliteit verbeterd. We kunnen gerust stellen dat het project lijn 94 zou verkorten. Wij pleiten voor een zo efficiënt mogelijke aansluiting. Waar bevindt zich de P+R? is uw antwoord niet duidelijk. Aantal plaatsen? Ondergrondse parking? Ik verwijs naar een studie over P+R die te vinden is op de website van ARAU. Voor ons moet de P+R aan zeer specifieke eisen beantwoorden, zodat het aantrekkelijk is voor pendelaars. Het is duidelijk dat het gewest oplossingen moet vinden. Een tolheffing in de stad is wellicht ook een oplossing.

Wijkbewoner: hoeveel tijd zal er zitten tussen het begin van de afbraak van het viaduct en de voltooiing van uw paradijselijke visioen? Op de tram is de lengte te lang als je snelheid wilt. Dat zal niet houdbaar zijn.

Wijkbewoner: ik pendel tussen Luxemburg en Brussel. Ik wacht al 33 jaar op de overheid om een efficiëntere spoorlijn aan te leggen tussen Brussel en de andere Europese hoofdsteden. Denkt u werkelijk dat een complexere toegang tot de hoofdstad het verkeer zal verminderen? Nee, ik denk

dat het de zaken ingewikkelder zal maken, met ellenlange files tot gevolg. In 33 jaar tijd is het verkeer vertwee- of verdrievoudigd. Het vrachtverkeer zal vertienvoudigen en zal blijven groeien.

Wijkbewoner: Blijft de metro tot Herrmann-Debroux? En stappen mensen die de tram nemen over op de metro?

Perspective: ze kunnen op lijn 94 blijven of naar de metro gaan.

Perspective: veel mensen nemen de E411 naar kantoren in Oudergem en nabijgelegen kantoorhubs.

- Op logistiek vlak: een project van bpost dat geen extra vrachtwagens betekent, maar vrachtwagens die al in Brussel zijn. Het moet gezien worden als logistieke hulp aan de stad.
- Over P+R: verduidelijking: we spreken liever van een ondergrondse parking. De studie is nog aan de gang. We zijn elke locatie aan het bestuderen. De voor- en nadelen van elke optie worden in aanmerking genomen.
- Voor de werken: we denken na over een fasering en een planning die de impact en de overlast voor de bewoners beperkt.

Perspective: de regering heeft nog geen enkele beslissing genomen. Zolang de regering nog geen beslissing heeft genomen, is het niet aan ons om de operationele aanvulling te beheren en te beslissen wanneer de werkzaamheden beginnen. En wanneer de overheid beslissingen neemt, zal zij vragen hoe de werken zullen verlopen. Deze tijdschema's moeten worden verduidelijkt en daarvoor hebben we een mandaat van de regering nodig. Deze legitieme vragen moeten worden beantwoord.

20 juni 2018