

VERSLAG VAN DE GESPREKKEN VAN DE PUBLIEKE PARTICIPATIE- EN INFOSESSIE XXXXX 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 « 4 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: Kunt u uitleggen hoe de lanen en boulevards ter hoogte van Adeps verbonden gaan worden?

Wijkbewoner: Waar zal de P+R-parking (Park and Ride) aangelegd worden? Waar gaan de auto's passeren die elke dag langs deze weg de stad inkomen?

Wijkbewoner: Doordat er nu een rijstrook is gereserveerd voor bussen en er dus een minder is voor het gewone verkeer, is het veel drukker op de Waversesteeweg. De auto's zullen waarschijnlijk de wijken ingaan en dat zal overlast veroorzaken.

Perspective: De mobiliteitskwestie is uiteraard een belangrijk element in het herinrichtingsproject van de site. De oplossing voor het mobiliteitsprobleem kan alleen in onderling overleg worden gevonden. Als Gewest geloven we dat we andere actoren kunnen motiveren door een wenselijke

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.

Conform aan het artikel 3§4 van het besluit van 3 mei 2018 betreffende het informatie en participatieproces voor het publiek voorafgaand aan de uitwerking van een ontwerp van richtplan van aanleg, is het verslag van de gehouden gesprekken tijdens de vergadering ten laatste 15 dagen na de vermelde vergadering gepubliceerd op de website van perspective.brussels.

toekomst te laten zien. Bovendien wordt het effect van de mobiliteit van het project grondig geanalyseerd in het kader van het milieueffectrapport (MER).

Het is moeilijk te zeggen dat er geen negatieve gevolgen zullen zijn, maar de vraag is wat er wordt gedaan om ze te voorkomen. Er is een hele reeks elementen die moeten worden ingevoerd om mobiliteitsproblemen op te lossen: P+R-faciliteiten zijn daar een voorbeeld van. De Regering zal haar verantwoordelijkheden moeten nemen als zij het ontwerpplan goedkeurt. Voor wat betreft het aanleggen van een stadsboulevard en de vraag waar deze begint en waar hij stopt, vinden wij het belangrijk dat de verandering zo vroeg mogelijk begint om de kwaliteit van de stadsingang te verbeteren.

Wijkbewoner: U gebruikt heel vaak de term “kwalitatief”. Ik zou graag weten wat deze inhoudt. Waarom is er geen tunnel voorzien? Een stadsboulevard impliceert verkeerslichten. Op vlak van doorstroming is er geen afname maar wel veel overlast door het verkeer en het veelvuldig stoppen en weer vertrekken. Hoe lang zou het duren om het project te voltooien?

Wijkbewoner: Er is ook sprake van verbreding van de ring vanaf het Leonardkruispunt. Er moet worden gezorgd voor samenhang tussen de verschillende projecten.

Wijkbewoner: Op uw slide met de voorstelling van het Pinoyplein wordt een kruispunt afgebeeld. Er stond een verkeerslicht op de slide. We moeten ons realiseren dat dit verkeerslicht onvoorstelbare files zal veroorzaken en een erg negatieve invloed zal hebben op de luchtkwaliteit. Als we P+R-parkings aanleggen, denk ik dat we de metrolijn zullen moeten uitbreiden.

Perspective: Wat betreft het tunnelidee, is het MER verplicht alternatieven voor het project te onderzoeken. Het tunnelalternatief wordt in deze context geanalyseerd. Maar er is alvast *één iets* dat ons ervan weerhoudt enthousiast te zijn over dit idee. De kosten van een dergelijke infrastructuur zijn enorm hoog en de tunnel kan het tegenovergestelde effect hebben als het gewenste effect, als dat is om de autostroom die de stad binnenkomt te verminderen.

Een belangrijke opmerking over de 39 000 auto's die dagelijks via het viaduct de stad inrijden. Dit cijfer weerspiegelt de huidige situatie, maar door de veranderingen in gedrag en de inspanningen van het Gewest (stroomopwaarts parkeren op de Vorstlaan enz.) en van andere mobiliteitsactoren (vooral de Federale Staat en de andere Gewesten), zal dit cijfer sterk dalen. Het is duidelijk de bedoeling dit aantal terug te dringen.

Wat de metrokwestie betreft, is de verbinding tussen de parking en de openbaar vervoer netwerk een voor de hand liggende voorwaarde. De vorm van deze verbinding (metro, tram of anderszins) staat niet vast en momenteel wordt de mogelijkheid onderzocht om tram 94 aan te sluiten.

Wat betreft het genoemde verkeerslicht, is het de bedoeling het station te openen wat een kruispunt vereist om de oversteek te beveiligen. Er zouden geen verkeerslichten meer zijn.

Nogmaals, alle effecten van het ontwerpplan, inclusief die met betrekking tot mobiliteit, worden duidelijk bestudeerd. Daarnaast wordt momenteel gewerkt aan de implementatie van het MER. Het zal onderworpen zijn aan een openbaar onderzoek.

Wijkbewoner: Hoe kunnen we ervoor zorgen dat er rekening wordt gehouden met de meningen van senioren? En wat met de mensen met beperkte mobiliteit?

Wijkbewoner: Een vraag over de besluitvormingsorganen. Is het Parlement betrokken bij het goedkeuringsproces van het RPA? Worden de gemeenteraden uitgenodigd om te stemmen? Het volk is soeverein.

Voor de parking voor doorgaand verkeer lijkt de parking van de hypermarkt u te interesseren. Deze ligt echter ver van het Leonardkruispunt. Het lijkt erop dat de bewoners in de buurt van het Leonardkruispunt vergeten worden.

Wijkbewoner: Voor de mobiliteit is het tijdsslot van 7.00 tot 9.00 uur 's ochtends van belang. Hoeveel mensen moeten er door Oudergem gaan? Een tunnel zou een oplossing zijn.

De P+R-parking moet zo dicht mogelijk bij het Leonardkruispunt liggen. En als we het bos niet binnen mogen, moet hij op de openbare weg aangelegd worden.

Wijkbewoner: Waar zal de P+R-parking (Park and Ride) aangelegd worden? Wordt hiervoor een stuk bos vrijgemaakt?

Perspective: Het is de regering die het ontwerpplan goedkeurt. Elke betrokken gemeente is lid van de stuurgroep voor de uitwerking van het Richtplan van aanleg (RPA) en het advies van de gemeenteraad wordt gelijktijdig met het openbaar onderzoek gevraagd.

Wat de soevereiniteit van het volk betreft, dient u zich er bewust van te zijn dat u zich in een ongekend participatieproces bevindt. Dit proces wordt een structurele manier van werken.

Elke opmerking zal worden opgenomen in een PV en een rapport dat de Regering zal dwingen om specifiek haar beslissing te motiveren.

De precieze locatie van de P+R-parking wordt momenteel bestudeerd. Het beste zou zijn als dit zo ver mogelijk stroomopwaarts van het Leonardkruispunt was. Het idee is niet om het Zoniënwood aan te tasten, maar wel om de openbare ruimte te verbeteren.

Wat ouderen en personen met beperkte mobiliteit betreft: we zitten nog in de fase van een plan. We gaan niet elk project in detail bespreken. Het is op het niveau van elk vastgoed- of infrastructuurproject afzonderlijk dat dit geverifieerd zal moeten worden.

Wijkbewoner: De infrastructuur aanpassen om het autoverkeer terug te dringen, is een goed en interessant idee. Een tunnel maken is het probleem verplaatsen. De enige oplossing is voor minder auto's te zorgen.

Wijkbewoner: Uit de definitiestudie blijkt dat er veel woningen komen. We zijn er niet tegen, maar we zouden graag betrokken worden bij de ontwikkeling van een BBP (bijzonder bestemmingsplan) (voor het Aartshertogenbuurt).

Wijkbewoner: Dit is een stadsingang. Als we het hebben over het terugdringen van het aantal binnenkomende auto's in plaats van het uitbreiden, beginnen de andere Gewesten te panikeren - en toch stikt Brussel. Ik geloof niet veel in de "P+R-oplossing". Als we de cijfers bekijken, zien we dat het niet werkt. De wagens moeten zo dicht mogelijk bij de GEN-stations (Gewestelijk ExpresNet) komen, maar mogen ook niet alle ruimte rond de GEN-stations in beslag nemen.

We horen onze Brusselse vertegenwoordigers niet veel zeggen over de kwestie van de bedrijfswagens. Bij ons worden de intercitytreinen grotendeels onderbenut, in tegenstelling tot steden als Londen.

Wijkbewoner: Het station Hermann-Debroux is een eindpunt, waarvan de tunnel onder de Ketelstraat loopt. Is het technisch haalbaar om het uit te breiden, aangezien het stijgt? Hoe zit het met de ondergrondse aanleg van de metro tussen de stations Beaulieu en Demey?

Wijkbewoner: Wordt er overwogen een tolheffing in te voeren? Volgt u alle lopende projecten, om hun coherentie met dit Richtplan van aanleg te verzekeren? Wie is, na goedkeuring door de regering, verantwoordelijk voor de aansturing van het project voor de komende 10 of 20 jaar? Hoe zit het met de bus? Overijse heeft De Lijn al gevraagd om het aantal bussen te verhogen. Het zou goed zijn als ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hierom zou verzoeken.

Wijkbewoonster: We praten veel over de kwaliteit van leven, maar hoe zit het daarmee? Welke bomen zullen er gekapt worden? De afgebeelde voorbeelden zijn sterk gemineraliseerd. Wat gebeurt er met de natuur? Wat gaat er verdwijnen?

Perspective: Wat betreft uw bezorgdheid over de natuur: dit is natuurlijk een belangrijk aspect voor het Gewest. Dat is waar het bij kwaliteit van leven om draait. In dit project zijn er in dit stadium ten minste drie plaatsen waar openbare ruimten worden gecreëerd en verbindingen worden gelegd. Het gaat ook om ecologische verbindingen.

Wat het openbaar vervoer betreft, zijn we met de MIVB in gesprek over dit ontwerpplan. We houden de mogelijkheid open om andere middelen dan de tram te overwegen voor de verbinding met de P+R.

We bevestigen ook dat alle effecten zullen worden geanalyseerd door gespecialiseerde kantoren.

Wat de tolheffing betreft: dit is natuurlijk een interessante optie. Deze discussie vindt plaats op het niveau van de onderhandelingen tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de aangrenzende gewesten. Deze optie kan niet op het niveau van dit ontwerpplan worden geanalyseerd.

In het algemeen wordt aanvaard dat de meest efficiënte oplossingen met betrekking tot mobiliteit van invloed zouden moeten zijn op het autovervoer en op grootstedelijke schaal worden voorgesteld.

Wat de "bus-oplossing" betreft, deze optie moeten we natuurlijk verder uitwerken. Opgemerkt dient wel dat de bus beperkte capaciteit heeft, vooral in de spitsuren.

In verband met de ondergrondse aanleg van een metrolijn moeten we in gedachten houden dat elke ondergrondse aanleg financieel veel zwaarder weegt dan andere opties. De optie van een tram wordt geanalyseerd en lijkt interessant.

19 juni 2018