

VERSLAG VAN DE GESPREKKEN VAN DE PUBLIEKE PARTICIPATIE- EN INFOSESSIE 20 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 publiek<sup>1</sup>, 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 « 20 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:** gaan de plaatselijke belastingen en taksen stijgen door al deze werken?

**Wijkbewoner:** waarom is de parking voor pendelaars uit andere Regio's voorzien op het Brusselse grondgebied?

**Wijkbewoner:** waarom ligt deze mooie boulevard aan de kant van Edmond Van Nieuwenhuysse en niet aan de kant van de Louis Dehouxlaan?

**Wijkbewoner:** we zien dat de realisatie van nieuw openbaar vervoer (bv.: M3) lang duurt, spannen we de kar niet voor het paard door heel het huidige verbindingssysteem af te breken alvorens een nieuw verbindingssysteem klaar is?

---

<sup>1</sup> 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.

**Perspective:** Het gaat hier niet over de gemeentebelastingen, het project waarover het hier gaat, zal geen invloed hebben op de plaatselijke belastingen; daar zijn we niet bevoegd voor.

**Oudergem:** alle voorzieningen worden aangelegd op het grondgebied waarvoor het Gewest bevoegd is.

**Perspective:** in het ideale geval en in het kader van een performant grootstedelijk mobiliteitssysteem is het beter om de P+R in de buurt van de stations te voorzien gelegen op het grondgebied van andere gewesten, inderdaad. Vandaag zijn er geen duidelijke en belangrijke signalen erg concreet op dit niveau. De vraag handelt over de houding die door Brussel dient aangenomen te worden ten opzichte van deze situatie. Wachten we? Of geeft Brussel zichzelf de middelen, anticipeert het en neemt het verantwoordelijkheid op? Dat is de keuze die wordt voorgesteld. De Brusselse regering heeft besloten om haar verantwoordelijkheid op te nemen (via het GPDO). Het is een keuze die steek houdt en de zaken kan versnellen. Dit plan is geen mobiliteitsplan, het is een stadsplan voor de levenskwaliteit. Brussel heeft het recht om haar eigen toekomst te bepalen, om te stellen wat ze wil voor haar buurten. Thans is het grondgebied van de gemeente versnipperd door een weginfrastructuur die bestemd is voor auto-pendelaars. Het milieu-effectenrapport zal de gevolgen van deze beslissing en de conclusies van de mobiliteitsstudies inschatten.

**Oudergem:** als men deze levenskwaliteit in Oudergem wilt, moet het inkomende pendelverkeer worden verminderd en moet er een verschuiving komen naar het stroomopwaarts openbaar vervoer. De P+R is een onderdeel van de oplossing, maar zal niet alle problemen oplossen: aan de pendelaars zal worden gevraagd om na te denken over de manier waarop ze reizen. Afgezien daarvan zijn er parkingprojecten in Groenendaal en Louvain-La-Neuve, dat is zeer positief en werd getest tijdens de recente sluitingen van het viaduct.

**Org:** het is logisch dat er een spoorwegverbinding aan de P+R gekoppeld is: het is de bedoeling om een tramhalte te voorzien ter hoogte van ADEPS.

**Perspective:** De optie in verband met tram 94 is veel gemakkelijker, sneller en goedkoper dan de metro, waarvoor veel omvangrijkere en ingrijpendere werken nodig zijn. Als deze strategie wordt goedgekeurd, moet de regering haar verantwoordelijkheid opnemen in verband met de budgettaire kwesties, investeringen en fasering van de werken. Alles hangt hier samen, de P+R en tram moeten worden voorzien. En de budgettaire kwesties moeten volgen.

**Org:** elk stuk van het traject is bijzonder, het voorstel moet worden genuanceerd. De boulevard komt in het zuiden waar er geen woningen zijn. Niet alle stukken lopen langs het zuiden bij dit ontwerp. Het gaat erom de rijbanen te verminderen en hergroeperen.

**Wijkbewoner:** de boulevard zal achter mijn tuin lopen: ik zou dus 4 banen hebben in plaats van de 2 banen nu?

**Wijkbewoner:** hoe gaat men Oudergem binnen- en buitenrijden zonder daar een uur langer voor nodig te hebben 's ochtends en 's avonds?

**Wijkbewoner:** waarom graaft u geen tunnel?

**Wijkbewoner:** wat de inkomende en uitgaande stromen betreft, beschikt u over analyses van de andere uren van de dag, naast de spitsuren?

**Wijkbewoner:** ik denk dat er voor de auto geen plaats meer is in de stad. Ik ben bang dat het te snel gaat wat de P+R betreft, dat deze P+R wordt aangelegd om iets te doen omdat het moet vooruitgaan. Terwijl we het geluk hebben dat we in een Natura 2000-gebied liggen...

**Perspective:** men wil komen tot de reconversie van een stadsautoweg naar een stadsboulevard. We willen komen tot een gunstigere situatie inzake mobiliteitskwesaties de komende jaren, of zelfs de komende 10 jaar. men moet overwegen dat er aanzienlijke vooruitgang dient gerealiseerd worden in Brussel., ook bij onze partners in de naburige Gewesten.

Brussel vraagt al sinds geruime tijd dat, op federaal en regionaal niveau, elkeen zijn verantwoordelijkheden opneemt voor het verbeteren van de situatie.

We stellen gewoon de vraag: draagt een viaduct dat uw grondgebied doorsnijdt, bij tot de levenskwaliteit? Uiteraard zal de toestand niet ingewikkelder zijn buiten de spitsuren.

Wat betreft de vraag wat de beste plaats is voor de P+R? We gaan niet te snel. In dit stadium tonen we, als een P+R nodig is, wat de beste plaatsen zijn om deze te voorzien. Wat de technische haalbaarheid en mobiliteit betreft, blijkt dat deze de voorgestelde locatie is het beste. Aangezien het om een lang proces gaat, zullen we dat niet doen als in de tussentijd zou blijken dat het niet nodig is, als andere actoren hun verantwoordelijkheid opnemen.

In het kader van het MER moeten de alternatieven worden onderzocht: de optie van een tunnel zal worden bestudeerd. Dat wezen, een tunnel kan een aanzuigefect voor voertuigen hebben terwijl het doel is om de inkomende stroom te verminderen. Het gaat overigens over een kostelijke oplossing.

**ORG:** een tunnel is zeer duur en niet heel interessant. Gelet op de geografische configuratie, zou de stadskwaliteit er niet op vooruitgaan (binnen- en buitenrijden zouden moeilijk blijven). De P+R zal onder de rijweg liggen.

**Oudergem:** daar zijn we het meest beperkt, daar komt en blijft de metro boven de grond. Daar moet je inderdaad kiezen waar je de boulevard wilt lokaliseren, aan weerszijden van de metrosporen of aan één kant.

Over deze opties is nog niets besloten. We zitten nog in de schetsfase.

**Wijkbewoner:** hoe lang zullen de werken volgens u duren? Men vreest opstoppingen in de straten rondom. Dit is Singapore niet, waar de mensen dag en nacht werken.

**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:** dit is een zeer goed project voor een dorp, niet voor de poort van Brussel. Dit project stelt de toegankelijkheid van Brussel in vraag.

**Wijkbewoner:** hoe zullen de mensen naar de Carrefour en naar de winkels geraken en hun auto parkeren? Hoe zit het met de Brico en Pizza Hut, aangezien die door gebouwen worden vervangen? Hoe kan men met de auto naar de groene zone geraken? Langs de Vorstlaan?

**Perspective:** de duur van deze werken zal een belangrijke bekommernis zijn, ze zullen een impact hebben, dat is zeker, maar het Gewest moet erop letten ze te verminderen. Er zijn tal van andere steden in de wereld die deze visie hebben, om naar een gezelligere omgeving te streven in de toekomst en de omstandigheden te scheppen waarin deze visie kan worden geconcretiseerd.

Het gaat hier niet om een voetpad: het gaat om een stadsboulevard. Als u de keuze had, u zou voor de optie ontwikkeling zonder viaduct gaan. We rijden op een stedelijke boulevard. Het zal altijd mogelijk zijn om de verschillende plaatsen te bereiken met de auto.

We bespreken deze strategie regelmatig met de verschillende actoren op dit grondgebied, meer bepaald de eigenaar van Carrefour-site (Redevco). We gaan de bestaande activiteiten niet schrappen, maar zullen reconversies voorstellen zodat andere functies mogelijk worden. We willen deze plek herinrichten, meer bepaald met een park, een plein en andere functies.

**Wijkbewoner:** er werd geen enkele afbeelding van de nieuwe parking getoond. Waar zal de P+R met 1500 plaatsen zich bevinden? Wordt dit geen offer dat in het kader van het plan moet worden gebracht?

**Wijkbewoner:** men stelt ons een toekomstvisie voor, maar waar is het mobiliteitsplan? In de door u uitgevoerde impactstudie wordt de aanleg van een parking met ongeveer 1000 plaatsen voorgesteld, samen met een tramlijn. De auto zou inderdaad mettertijd verdwijnen. Er moet een dialoog worden gevoerd met de omwonenden. Als ik u hoor spreken, heb ik de indruk dat we enkel aan onszelf denken. Ik verwacht van mijn politici dat ze de dialoog durven aangaan met de omwonenden, anders zullen de Oudergemners daar de dupe van zijn.

**Wijkbewoner:** ik hoop dat de werken beter gefaseerd zullen zijn dan bij Reyers, Flagey... Om de werken sneller te laten verlopen in het Brussels Gewest, moet het 'prijs'-criterium van de overheidsopdracht misschien worden versoepeld. Ik woon in de Kleine Wijngaardstraat en zie niet hoe ik in mijn straat kan geraken?

**Wijkbewoner:** waar precies zal de P+R met 1500 plaatsen komen? U heeft zeer weinig gezegd over het GEN, dat de Gewesten met elkaar verbindt en essentieel is voor de ontlasting van het verkeer naar Brussel.

**Org:** er zijn verschillende opties voor de ligging van de P+R. Door de parking in te planten onder het hoogste punt van de heuvel zal ze onzichtbaar zijn. Zo kan ook een ondergrondse doorgang voor de wijken naar Vorst worden gemaakt.

**Oudergem:** wat de P+R betreft, is er een standpunt dat stelt dat we geen P+R aanleggen, dat we dat elders doen. Maar er zullen hoe dan ook P+R's komen buiten Brussel, omdat een modale verschuiving niet mogelijk is met alleen een P+R aan de rand van Oudergem. Welke mogelijke alternatieven werden onderzocht? Tijdens de bespreking van het GPDO hebben we samen met de

Oudergemnaren besloten dat die stroomopwaarts van de Vorstlaan moet komen. Een van de met de metro verbonden locaties is Herrmann-Debroux, maar dat ligt niet zo gemakkelijk. Waarom niet voorbij het Leonardkruispunt? Dit houdt grote bijkomende kosten in en het viaduct moet dan worden overgestoken langs de drie fontein (TC). De hier voorgestelde P+R zou voor oplossingen kunnen zorgen in de wijk: gemeentelijk stadion en centrum ADEPS, Rood-Klooster, Zoniënwood en de omliggende wijken: vandaar het voorstel: het is de enige plek waar er niets ondergronds is.

**Perspective:** u zegt “we moeten de dialoog durven aangaan”, dat doet Brussel al enkele jaren op verschillende niveaus en in federale overlegstructuren met de andere Gewesten. Het Belgische institutionele systeem zit zo in elkaar dat, als een Gewest weigert om iets te doen, het niet kan worden gedwongen. We willen graag proactiever zijn bij grootstedelijke initiatieven.

**Oudergem:** de dialoog moet worden voortgezet, we zijn gaan praten met de schepenen van Overijse. En er komen positieve reacties. Er gebeurt van alles: bijvoorbeeld de buslijn: hiervoor zal een dialoog worden aangegaan.

**Wijkbewoner:** u had het over transversaliteit, tram 94 vervult deze rol. Maar waarom geen rechtstreekse metro (meer capaciteit, sneller)? Dat is misschien duurder, maar kan een globaler plan zijn en de mensen in staat stellen om rechtstreeks naar de stad te reizen?

**Wijkbewoner:** in hoeverre zal rekening worden gehouden met onze mening? Welke impact zal het advies hebben? Er staan gewestelijke en gemeentelijke belangen op het spel. Komen er parkings langs de boulevard? Welk verkeer zullen die met zich meebrengen in de woonwijken? Waze stelt bijvoorbeeld alternatieve routes voor.

**Wijkbewoner:** de tram laten doorrijden tot Adeps betekent een extra etappe voor de pendelaars? Zal dit wel aantrekkelijk zijn? De stroomopwaartse P+R is een goed voorstel. Waarom dit niet doen? Maar het is niet nodig om het viaduct daarna af te breken. We kunnen nu al bekijken of dit werkt en of het een impact heeft op de mobiliteit. En Oudergem zou al van een dergelijke oplossing kunnen profiteren. We zijn een doorgangsgemeente: waarom nu al niet beginnen met al deze mooie projecten, zonder te wachten op de afbraak van het viaduct. Waarom zouden we in afwachting het viaduct niet verfraaien?

**Wijkbewoner:** hoe regelt u het verkeer op de Vorstlaan en de toekomstige stadsboulevard, deze twee boulevards kruisen elkaar immers? Hoe laat u de Marathon (een dag/jaar) passeren?

**Wijkbewoner:** 3 positieve opmerkingen: ja, het is een droom, één waar ik in geloof: ik vraag onze gemeentelijke en gewestelijke verkozenen om een duidelijkere en hardere dialoog te voeren met de andere Gewesten. We moeten onze levenskwaliteit verbeteren. Ik sta dus volledig achter dit project. Nu zullen er problemen zijn voor iedereen en voor alle wijken. En iedereen gaat een beetje moeten toegeven om veel te winnen. Dat is een vaak voorkomend probleem. De huidige toestand is niet leefbaar maar zal ooit wel leefbaar zijn, we moeten dus beginnen nadenken en handelen, vooruitgang boeken is misschien beter.

**Wijkbewoner:** er werd gezegd dat er constructies zouden komen op de plaats van de Brico, op Delta met een postsorteercentrum. Wie gaat dit bekostigen? Als het een privéonderneming is, zal die winst willen maken. Wat is de maximale hoogte die kan worden opgelegd en waarvan men niet mag afwijken?

**Wijkbewoner:** het is een zeer mooi project, er is veel gepraat over de strategie en het opnemen van verantwoordelijkheid tussen de Gewesten. Het gaat hier om iets minder dan 10% van het pendelverkeer in het gewest. Er werd gesproken over dialoog met de andere Gewesten. Is het niet hoog tijd, alvorens miljoenen euro's uit te geven, om ons standpunt kracht bij te zetten en de stedelijke tolheffing weer op tafel te leggen?

**Wijkbewoner:** uw project moet beginnen vanaf Jezus Eik. Moeten we eraan herinneren dat Brussel de hoofdstad van Vlaanderen is?

**Wijkbewoner:** ik ben een van de 30% à 35% mensen met een beperkte mobiliteit. Ik zou uw aandacht willen vestigen op de Woluwelaan. De podotactiele tegels voor personen met een visuele beperking liggen heel raar. Er moet worden nagedacht in functie van het voetgangersverkeer en daarna het fietsverkeer, en niet alleen over het autoverkeer. Van zodra voetgangers optimaal de ruimte kunnen benutten, zal het verkeer erop vooruitgaan; dat zal een dergelijk gebruik aanmoedigen als het goed doordacht is en prioriteit krijgt, in plaats van de auto.

**Wijkbewoner:** werd bij deze stadsboulevard rekening gehouden met de verschuiving van het verkeer van de Waversesteenweg? Wat wordt de maximumsnelheid op deze stadsboulevard? Dat is belangrijk, meer bepaald voor het ziekenhuiscentrum Delta.

**Wijkbewoner:** er is een wetgevende breuk tussen dit plan en het gewestelijk ontwikkelingsplan. Er is een breuk tussen het Gewest en de gemeente. Er is een perimeter die zeer strikt beperkt is ter hoogte van de E411. De gemeente zou een studie moeten vragen om de verschuiving te meten, er is nood aan een globale visie. Er is ook een breuk met de stadsontwikkeling van Delta, met La Plaine van de ULB. Er is geen enkele samenhang tussen de elementen. Er is ook verbazing: u heeft het over de twee oevers met elkaar verbinden, maar de metro is in werkelijkheid een breuk. En de autosnelweg volgt deze metro enkel tot aan Herrmann-Debroux. Ik begrijp de transversale visie niet goed. Er is wel een zekere coherentie in uw plan: u vermindert drastisch de P+R bij Delta om er stroomopwaarts één met 1500 plaatsen aan te leggen, dat komt overeen met de visie. Maar iedereen maakt zich zorgen om deze kleine Oudergemse straat, de Waversesteenweg. Het zou interessant zijn om die in een ruimere perimeter te integreren zodat daarover globaal kan worden nagedacht.

**Perspective:** er is geen breuk met het GPDO, omdat het over werk tussen de stadsingangen gaat (de derde stadsingang van het BHG); de impactstudie (MER) zal de gevolgen onderzoeken voor een veel ruimere perimeter dan de strikte perimeter van de E411. U kunt de gevolgen lezen en de voorgestelde oplossingen bekijken. Er komt ook een samenvattende nota over dit MER (een niet-technisch rapport) die gemakkelijker te lezen zal zijn. Wat de omkadering van de ontwikkelingen betreft, met dit plan kunnen we inderdaad de privéambities omkaderen. Voor de tram/metro: lijn 94 loopt tot Rodebeek, dit is geen lijnonderbreking, maar wel een overslag. Het traject van lijn 94 blijft ongewijzigd. Wat mensen met een beperkte mobiliteit betreft, treedt het plan niet in detail. Dit

is echter een belangrijke factor wat de stedenbouwkundige vergunning betreft. Op het niveau van dit plan wordt bijzondere aandacht besteed aan de openbare ruimten, de kwestie in verband met personen met een beperkte mobiliteit zal later worden onderzocht, op infrastructuurniveau.

Wat de participatie betreft, heeft u 30 dagen tijd om ons uw opmerkingen mee te delen. Die zullen allemaal worden verwerkt in een samenvattend rapport dat aan de Regering zal worden bezorgd. Op basis hiervan zal ze eventuele afwijkingen van uw mening moeten motiveren. In het kader van het openbaar onderzoek heeft u 60 dagen tijd. De regering moet ook hier uitleggen waarom ze afwijkt van de opmerkingen.

De tolheffing wordt inderdaad besproken tussen de Gewesten. Om efficiënt te zijn, moet deze tolheffing worden voorzien buiten de grenzen van het Gewest, een akkoord met de andere Gewesten is nodig op grootstedelijk niveau. De tolheffing voorstellen maakt geen deel uit van dit plan. Maar ze moet wel worden besproken tussen de verschillende entiteiten.

**Oudergem:** er zijn nog geen precieze plannen, maar wanneer er vollediger elementen beschikbaar zijn, zullen we rond de tafel gaan zitten, met een globale visie. En zullen we zien of u te vinden bent voor deze ambitie en klaar bent om samen dit project uit te voeren. Het college van Oudergem heeft Perspective laten weten dat een consensus nodig is om wegen aan te leggen, alvorens andere ontwikkelingen te voorzien op het kruispunt en elders, uitgezonderd de Delta-driehoek. Eerst moeten dus de wegen worden aangelegd. We mogen niet bang zijn voor verandering. Bij CHIREC had men zich bijvoorbeeld aan het ergste verwacht, terwijl ze zelfs een verbetering vaststelden op het vlak van verkeer. Wij kiezen voor levenskwaliteit in Oudergem.

5 juli 2018