

## BRAL

### *NAVO – of hoe Defensie de toekomst hypothekeert*

**17 juni 2008** – Vandaag liggen de plannen van de Navo om een gigantische parking op haar nieuwe site aan te leggen samen met de heraanleg van de Raketstraat op tafel in de overlegcommissie bij de stad Brussel. Overal gaan stemmen op die pleiten voor een verandering van ons mobiliteitsgedrag om onze steden en wat daar rond ligt, kortom onze planeet, leefbaar te houden. Handelend in naam en voor rekening van de NAVO blijkt ons Ministerie van Defensie daar geen oren naar te hebben. Was bescherming van haar inwoners dan niet haar belangrijkste taak?

#### *Immer gerade aus und nicht zurückschauen!*

Een jaar en tien dagen geleden ging het dossier over de definitieve verplaatsing van het Navo-hoofdkwartier in Evere-Haren voor het eerst in openbaar onderzoek. Hoewel het nieuwe optrekje van maar liefst 205.472 m<sup>2</sup> geen lage-energie constructie is, werden toch enkele maatregelen genomen die de duurzaamheid te goede komen. Met de mobiliteit zit het echter totaal verkeerd. Defensie plant de aanleg van een parking waarop 3.333 vierwielers zullen kunnen parkeren zodra de werken af zullen zijn. In dezelfde periode zal tram 55 over de sporen rollen en zal het GEN langs ten minste twee nabij gelegen stations bollen.

In het tweede luik van het dossier zit de heraanleg van de Raketstraat, een invalsweg vanaf de grote ring rond Brussel. De vlotte doorstroom van dezelfde vierwielers blijkt hier prioritair. De plannen laten een zone toe waarin wagens 90 km/u mogen rijden - jawel, binnen de gewestgrenzen. Daarna mogen ze nog 70 km/u en even later als ze de vijfhoek naderen moet het dan toch naar 50 km/u. Zo'n afwijking van de geldende normen ondermijnt zowel het leefmilieu als de verkeersveiligheid aanzienlijk en dient dus zonder talmen uit het plan gewist te worden. Bovendien schep je daardoor helemaal niet het gevoel dat je in een stad binnenkomt. De geplande tunnels die de vlotte autostroom onder de stramhaltes moeten verzekeren, hebben een zelfde ondermijnend effect. Hoe kan een stad die zo bekommert is om haar imago, bezoekers ontvangen met een duik onder het wegdek? Dat is te gek voor woorden.

Met deze aanvraag zet Defensie de trend van de voorbij decennia naar méér afgelegde kilometers per personenwagen gestaag verder en versterkt die zelfs. Aan dit soort beleid had al lang een einde moeten komen. Hoe is het mogelijk dat zo'n voorstellen door beleidsmakers nog worden gemaakt?

#### *Verantwoordelijkheidszin blijkt zoek*

Enkele maanden geleden werd bekend gemaakt dat fijn stof in België jaarlijks voor 6.700 doden zorgt en dat vervoer een derde van de verantwoordelijkheid draagt. Tegelijk maakte een studie van T&M voor het Vlaamse Parlement duidelijk dat geen enkele maatregel efficiënter is om iets aan dit probleem te doen dan het ontmoedigen van het gebruik van de

personenwagen. Vandaag doen we het op dat vlak uiterst slecht. Het meetstation van Haren telde nu reeds, in het midden van het jaar, 43 overschrijdingen van de Europese 50 µgram norm. Jaarlijks zijn maximaal 35 overschrijdingen toegestaan. Hoe kan een instelling die de bescherming van haar burgers als bestaansreden heeft, pleiten voor een voorstel waarin ze het leefmilieu en de gezondheid van diezelfde burgers aantast? Dit gaat elke rede te buiten.

Ook op vlak van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> en en andere schadelijke stoffen ten gevolge van de verbranding van fossiele brandstoffen hebben we nog een hele weg af te leggen. Het Irisplan stelt daarom, net zoals het Luchtplan van Leefmilieu Brussel een daling van het autoverkeer met 20 procent t.o.v. 1999 voor. Grootse, publieke plannen als dat van Defensie ondermijnen tal van kleinere, vaak private ingrepen om die doelstellingen te bereiken. Het basisprincipe hierbij is het aanzuigefect van infrastructuur. Hoe meer infrastructuur je de wagen biedt, hoe meer je mensen aanmoedigt om alleen achter het stuur van een vervuilende vierwieler te kruipen.

### ***En nu even serieus ...***

Als we redelijk zijn, wordt duidelijk dat de parking in haar voorgestelde dimensie de noden van het project ruimschoots overstijgt. Op het moment van de ingebruikneming van de site zal de regio beschikken over een goede bediening door het openbare vervoer. Daar zorgen de tram 55 en het GEN voor. Er zijn bovendien verschillende andere trams en bussen die de plek reeds ontsluiten. In zo'n zone B laat de gewestelijke stedenbouwkundige verordening maximum 1 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> toe. Als het gewest haar eigen normen toepast, kunnen er op de site hooguit 2055 plaatsen komen. De milieueffectenstudie zet de aanvrager er ten slotte ook toe aan "het autoverkeer naar de nieuwe zetel op middellange en lange termijn zoveel mogelijk te beperken." Als de instelling de nodige infrastructuur voorziet, zou een modal shift niet al te moeilijk te organiseren moeten zijn, want maar liefst 30 procent van de werknemers wonen binnen de fietsbare straal van 7 km rond de site.

### **Onze voorstellen zijn dus duidelijk:**

#### *voor de Raketstraat*

- 50 km/u is het absolute maximum binnen de gewestgrenzen
- er dient een oplossing gezocht te worden voor de combinatie van tram en auto zonder tunnel
- bij de heraanleg moet meer ruimte voorzien worden voor de fiets

#### *voor de site van de NAVO*

- 2055 parkeerplaatsen moet volstaan
- het uitgespaarde geld kan geïnvesteerd worden in het aanmoedigen om andere transportmiddelen te gebruiken (EU wetgeving verplicht overigens de overheid dat te doen) o.a. door een betere en grotere fietsinfrastructuur.
- zonder Bedrijfsvervoersplan waarin een beleid rekening houdend met de aangehaalde elementen wordt uitgestippeld, kan er geen vergunning komen

Vandaag moeten we de infrastructuur voor een duurzame toekomst aanleggen en geen infrastructuur die deze toekomst hypothekeert. Iedereen weet dat we naar een andere mobiliteit moeten. Hoe vroeger

we tot zinnen komen, hoe lager de kost van die omkering zal zijn. Het moet gedaan zijn met laks en onduurzaam beleid.

**Contact:**

Maarten Roels, 0497/77.28.69, [maartenroels@bralvzw.be](mailto:maartenroels@bralvzw.be).

**BRAL**

[www.bralvzw.be](http://www.bralvzw.be)