



NAVO – of hoe Defensie zich vergist van vijand

17 juni 2008 – Vandaag buigt de overlegcommissie van de stad Brussel zich over de NAVO-plannen voor een gigantische parking op haar nieuwe site en de heraanleg van de Raketstraat.

Bral heeft (u raadde het al) serieuze bezwaren tegen de verouderde mobiliteitsvisie van het Ministerie van Defensie dat optreedt voor en in naam van de NAVO. **Bral doet volgende voorstellen aan de overlegcommissie:**

voor de Raketstraat:

- 50 km/u is het absolute maximum binnen de gewestgrenzen
- oplossing zoeken voor de combinatie van tram en auto zonder tunnel

voor de site van de NAVO:

- veel minder parkeerplaatsen
- het uitgespaarde geld investeren in de promotie van andere transportmiddelen (EU-wetgeving verplicht de overheid daartoe); o.a. door een betere en grotere fietsinfrastructuur
- geen vergunning als er geen Bedrijfsvervoersplan komt met een duidelijk beleid en integratie van deze voornoemde elementen

Generaal auto

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 m² 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 voor 3.333 vierwielers. Niet nodig, als je weet dat tegen het einde van de werken ook tram 55 voorbijrolt en dat het GEN tenminste 2 nabijgelegen stations bedient..

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. Dit alles wordt vergezeld door een tunnel onder de tramhaltes zodat die de wagens niet hinderen. Zo geef je de automobilist niet het gevoel dat hij een stad binnenrijdt en zich anders dient te gedragen.

Alles bij elkaar rolt Defensie de rode loper uit voor méér afgelegde kilometers per personenwagen. Aan dit soort beleid had al lang een einde moeten komen. Hoe is het mogelijk dat zo'n voorstellen door beleidsmakers nog worden gemaakt?

Gezocht: verantwoordelijkheidszin

Fijn stof zorgt in België voor een aanzienlijke achteruitgang van onze levensverwachting. Tegelijk maakte een studie van Transport en Mobility Leuven voor het Vlaams Parlement duidelijk dat geen enkele maatregel efficiënter is dan het ontmoedigen van het gebruik

BRAL

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 om de uitstoot van NOx, ozon en CO₂ te doen dalen, moeten we nog veel inspanningen doen. Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan schuift daarom een daling van het autoverkeer met 20 % t.o.v. 1999 naar voor.

Grootse, publieke plannen als dat van Defensie ondermijnt tal van kleinere, vaak private ingrepen om die doelstellingen te bereiken. Het basisprincipe hierbij is het aanzuigeffect 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.

Openbaar vervoer is niet de vijand

Als we redelijk zijn, wordt duidelijk dat de parking in haar voorgestelde dimensie volledig overbodig is. 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, naast de verschillende andere trams en bussen die de plek reeds ontsluiten. In zo'n zone C laat de gewestelijke stedenbouwkundige verordening maximum 1 parkeerplaats per 100 m² 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.

Contact:

Maarten Roels
0497/77.28.69

Vrijwilliger BRAL VZW (Brusselse Raad voor het Leefmilieu)
Zaterdagplein 13
1000 Brussel
02/217.56.33
maartenroels@bralvzw.be
www.bralvzw.be