

Brussel, 15 november 2024

BEZWAARSCHRIFT TERVURENLAAN

Geachte leden van de overlegcommissie,

Met dit schrijven wil BRAL bezwaren kenbaar maken over de HERINRICHTING VAN GEVEL TOT GEVEL VAN DE TERVURENLAAN TUSSEN DE TERVURENPOORT EN DE LEOPOLD II SQUARE (ref. 19/PFD/1925593)

1. DE RANGORDE DER NETWERKEN

De Tervurenlaan is één van die assen waar de verschillende modale netwerken naast en over elkaar liggen. Volgens de multimodale wegenspecialisatiekaarten van Good Move is dit deel van de Tervurenlaan een Voetgangers COMFORT en voetgangers PLUS vanaf Menapiërs tot Merode, een fiets PLUS, een OV PLUS, een auto PLUS en een vrachtwagen COMFORT. Ze wordt bovendien gekruist door andere assen die ook drager zijn van PLUS-netwerken (voornamelijk ter hoogte van Montgomery, maar ook bij Kelten voor voetgangers). Op die manier is het herinrichtingsproject een test van hoe de theorie over de kwaliteitseisen voor elk van die netwerken afzonderlijk omgezet wordt in de praktijk: binnen een beperkte perimeter en met de beschikbare ruimte.

Daarbij moeten we blijven vaststellen dat de auto de maat van de dingen blijft. Zeker, hij moet ruimte inleveren. Dat kan ook moeilijk anders indien we de andere netwerken echt bestaansrecht willen geven. Maar tegelijk krijgen deze andere netwerken systematisch net substandaard afmetingen, lijken ze letterlijk ingepast te worden in die gewonnen ruimte. Ja dat is een grote winst tegenover wat ervoor was, maar is het ook wat nodig is om ze *future*

BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33
BE0413 744 986 - RPR Brussel

www.bral.brussels
info@bral.brussels
Triodos BE74 5230 8083 3007

proof te maken? Op geen enkel moment krijg je het gevoel dat eerst de Stappers en Trappers op het plan staan, om dan te kijken hoe de auto-afwikkeling te organiseren.

Vooraf op het gebied van de kruisingen blijven we zien dat de continuïteit van het autonetwerk de basis van het ontwerp blijft. Kijk maar naar Montgomery. De eigenlijke auto PLUS-netwerken zitten daar eigenlijk onder de grond. De tunnels verzekeren de doorstroom. Zeker, het rondpunt moet ervoor zorgen dat men van de ene as naar de andere kan rijden. Maar dat geldt ook voor de andere netwerken die zich volledig bovengronds bevinden. Toch blijft Montgomery ontworpen als één groot kruispunt voor autoafwikkeling. Radicale breuken die bepaalde autowegingen onmogelijk maken blijven uit den boze. De automobilist blijft vrijkaart krijgen om zijn traject te kiezen. De PLUS-netwerken van voetgangers en fietsers kruisen de auto-infrastructuur. Het omgekeerde lijkt nog steeds ondenkbaar.

Daarnaast zien we dat in deze stadsboulevard mobiliteit het hoogste goed blijft. Terwijl in Parijs bepaalde historische en emblematische plaatsen zoals la Bastille en Nation van verkeersruimtes werden omgetuned tot verblijfsruimtes. Op de Place de la Bastille knipte men het autoverkeer gewoon doormidden. De rotonde is een plein geworden, met een grote voetgangers- en verblijfsruimte waar het verkeer nu omheen wordt geleid. Op de Place de la Nation werd de centrale parkruimte vergroot en bereikbaar gemaakt. Het is jammer dat het Gewest zover niet durft te gaan.

Verblijfsruimte of groene ruimte is hier ondergeschikt aan verkeersafwikkeling. Aan Montgomery blijft de centrale ruimte terra incognita. Bij Merode buigt de bruisende en van park tot winkel en café flanerende stad voor de noden van doorstroming. Een gemiste kans.

2. CONTINUITEIT VOOR ACTIEVE WEGGEBRUIKERS

Hoewel het project op korte termijn voor meer veiligheid en comfort voor fietsers zal zorgen, ondersteunt het geen langetermijnvisie en biedt het geen adequaat antwoord op de mobiliteitsdoelstellingen die het Gewest zichzelf heeft gesteld. Wij volgen de fietsverenigingen in hun mening dat het onredelijk is om te investeren in een project dat al verouderd zal zijn tegen de tijd dat het klaar is (ten vroegste in de zomer van 2028) en dat het profiel van het traject voor meerdere decennia zal vastleggen zonder te anticiperen op de veranderende mobiliteitsbehoeften van de toekomst.

Voor voetgangers zien we dat het PLUS-netwerk niet toekomstbestendig wordt ingevuld. Vooral aan de kruising rond Merode en aansluiting met Kelten en Tongeren zou de

BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33
BE0413 744 986 - RPR Brussel

www.bral.brussels
info@bral.brussels
Triodos BE74 5230 8083 3007

voetganger centraal moeten staan. Op plan blijft hij echter rare zigzagbewegingen moeten maken, en zich begeven rond een ruimte die vooral autobewegingen vooropstelt.

Voor het autoverkeer is het beperken van de tunnel richting centrum tot één rijstrook eigenaardig. Op zich is dat geen ruimte die gewonnen wordt voor de andere modi. Verkeerstechnisch klopt het met de verkeerstromen die daar uit elkaar gaan of bij elkaar komen. Maar dreigt bij stremming van het verkeer niet dat automobilisten die rechtdoor moeten ook het rondpunt gaan gebruiken om files te omzeilen, en zo bijkomend fietsers en voetgangers onnodig kruisen?

3. BESLUIT

Op basis van voorgaande bemerkingen, vraagt BRAL om haar advies te omkleden met voorwaarden die dit project *future proof* maken: de parkeerfunctie ondergeschikt maken aan alle andere functies, zodat groenruimte en fiets- en voetgangersnetwerken hun optimale afmetingen kunnen krijgen; de aansluitingen van deze netwerken te ontwerpen in functie van de in de toekomst aan te leggen netwerken dwars en in het verlengde van dit tronçon; de oversteken van fiets- en voetgangersnetwerken ter hoogte van Montgomery en vooral aan Merode prioriteit te geven in de heraanleg (met betrekking tot hun continuïteit, rechtheid en leesbaarheid).

Wij hopen dat de overlegcommissie rekening houdt met deze opmerkingen, en we wensen uitgenodigd te worden voor elke hoorzitting die te maken heeft met dit dossier.

Tim Cassiers

Stafmedewerker mobiliteit en luchtkwaliteit

tim@bral.brussels

BRAL