

BEZWAARSCHRIFT BRAL bij dossier PU – D928/2015 (Anspachlaan tot Fontainasplein)

Brussel, 30 september 2015

BRAL is positief over de ingrepen die gepland worden aan de centrale lanen, maar vraagt snel een open en permanente dialoog tussen stad en bewoners. De stadsautostrade die deze as jarenlang was, verdwijnt en de publieke ruimte binnen de perimeter wordt kwalitatiever en groener. Dat was hoognodig. We vragen wel er meer dialoog en bewonersinspraak komt en dat ook de effecten van de heraanleg buiten de perimeter worden gemeten. Voor zo'n belangrijk dossier had er al lang een effectenstudie moeten zijn, op schaal van de Vijfhoek. Een begeleidingscomité, mét bewoners, kan een deel van de oplossing zijn.

De aanvraag bevat een reeks positieve elementen. Veel ervan waren ook aanbevelingen van de jury van de BRAL-ideeënoproep Anspachpark aan het studie bureau en de Stad Brussel (Parc Anspach Park – BRAL, 2012). Zo voorziet het plan:

- “Leesbare” lanen, met flaneer-, verblijfs- en passagestroken
- Veel meer groen door onder meer creatie van pocketparks
- Aandacht voor fietsers en personen met beperkte mobiliteit
- Meer zitbanken en kwalitatief stadsmeubilair
- Toegankelijkheid voor elk, volgens het idee van shared space
- Creatie van waterbassin in de Ortsstraat en waterpartijen op Brouckèreplein
- Een nieuw stuk park aan het Fontainasplein
- Een betere leesbaarheid van de metrotoegangen
- Creatie van de twee grote ondergrondse fietsparkings

Helaas geven de vergunningsaanvragen geen antwoord op enkele andere belangrijke vragen:

- **Hoe zullen de ‘verblijfszones’ ingericht worden?** Hoe gaat het pocketgroen er uit zien en waar komen er terrassen? Het moet absoluut vermeden worden dat de verblijfszone op lange termijn vol privé-terrassen komt te staan. We vragen een methodologie voor het bepalen van perimeters voor terrassen, en we vragen inspraak van alle betrokkenen, ook van bewoners. Momenteel is het niet duidelijk welke plaats burgerinitiatieven kunnen innemen in de publieke ruimte,

terwijl dit toch een van de weerhouden voorstellen (voorstel 15) was bij het participatietraject in het kader van de heraanleg.

- **Welke plaats is er voor burgerinitiatieven?** Een van de weerhouden voorstellen van het participatietraject was om ruimte te voorzien die bewoners zich kunnen toe-eigenen. Het is onduidelijk waar die ruimtes voorzien worden.
- **Is er plaats om te spelen op de centrale lanen?** De deelnemers aan het participatietraject vroegen duidelijk om straatmeubilair met een meervoudige functie: zitbanken of fietsenstallingen kunnen ook speeltuigen zijn. Hierin kunnen de plannen een stuk creatiever zijn. Uit de voorstellen die uit het participatietraject kwamen, bleek bijvoorbeeld duidelijk de vraag om aandacht te besteden aan het ontwerp van het straatmeubilair, en rekening te houden met de meervoudige functie die ze kunnen hebben (zitbanken of fietsenstallingen kunnen ook speeltuigen zijn, ...) (voorstel 7). Voorstel 14 hernam ook uitdrukkelijk de vraag om 'na te denken over plekken voor kinderen'. We verwijzen in deze ook naar het verslag van 2 werkgroepen met jongeren uit het centrum van Brussel ("Consultation des jeunes du centre-ville au sujet du parc Anspach – Bruxelles Environnement – JN! – Goodplanet.be) waarin ze duidelijk om creatiever en uitdagende straatmeubilair denken dan wat nu wordt voorgesteld.
- **Kunnen de tijdelijke ingrepen van nu geïntegreerd worden in het definitief project?** We vragen ook dat er wordt bekeken op welke manier de ingrepen die in het kader van de tijdelijke heraanleg (29juni 2015 – maart 2016) kunnen geïntegreerd worden in het definitief project. De pingpongtafels worden permanent gebruikt, op het kleine podium op het Beursplein ontstonden spontane optredens; een zitbank met tafel werd ingenomen door een groep schakers – die groep werd alleen groter; jongeren kwamen met hun skateboard naar de vroegtijdig weggehaalde skaterampen; ... Het gaat hier duidelijk om zaken die door bewoners/Brusselaars spontaan werd ingenomen. Ook twee groepen jongeren (zie hierboven) vroegen om speeltuigen en specifiek om pingpongtafels.

BRAL betreurt dat de twee dossiers die nu in openbaar onderzoek zijn, enkel de beperkte perimeter van de voetgangerszone beslaan. "Het dossier van de heraanleg van de centrale lanen kan niet los gezien worden van de mobiliteit rondom die zone, in de Vijfhoek en daarbuiten. Helaas heeft de Stad Brussel nog altijd geen globaal mobiliteitsplan gemaakt, zelfs geen globaal plan dat enkel op de Vijfhoek slaat. Het 'circulatieplan' is geen volwaardig 'Gemeentelijk Mobiliteitsplan', want er ging geen participatietraject of effectenstudie aan vooraf. Dergelijke vorm van "saucissonage" zorgt ervoor dat het vandaag onmogelijk is om de mobiliteitsimpact van het project terdege te beoordelen. Er zijn regels, we vragen aan de stad om die te volgen", aldus BRAL.

BRAL stelt voor om tijdens deze testfase een **begeleidingscomité** op te richten dat de huidige ontwikkelingen van nabij kan opvolgen. In dat begeleidingscomité moeten **bewoners en verenigingen vertegenwoordigd** zijn en de evaluatie moet gebeuren op basis van **transparante criteria**. We hebben dit voorstel in juni 2015 per brief verstuurd naar burgemeester Yvan Mayeur, betrokken schepenen Els Ampe en Ans Persoons en mobiliteitsminister Pascal Smet maar tot op vandaag hebben we **nog geen antwoord gekregen**.

Het circulatieplan voor de Vijfhoek is in een testfase (nog tot minstens maart 2016) en toch worden die test-ingrepen reeds als verworven beschouwd. Tegelijkertijd lopen er vandaag nog aanbestedingsprocedures voor het bouwen van 4 nieuwe ondergrondse parkings (en de uitbreiding van een 5de), vlakbij de perimeter van de voetgangerszone. Het is dan ook problematisch dat de zeer eenvoudige effectenrapporten (bijna inwisselbaar voor de beide dossiers) zich beperken tot de perimeter van de voetgangerzone. Bvb.: het is inderdaad zeer waarschijnlijk dat de luchtkwaliteit in de zone positief gaat evolueren, maar of dit ook geval zal zijn voor de omliggende straten, waar het autoverkeer wordt op afgewikkeld, valt te betwijfelen. Maar over de omliggende straten of wijken geen woord in deze effectenrapporten. De voors

Daarom vraagt BRAL dat in de eerste plaats dat er minstens een globale en grondige effectenstudie wordt uitgevoerd over het mobiliteitsplan (de publiek gemaakte studie van Technum) is geen effectenstudie). Alleen door het bestuderen van verschillende scenario's en toekomstperspectieven zal het mogelijk zijn om te bepalen welke algemene effecten dit project zal hebben op de bewoners van de binnenstad.

Meer gedetailleerde opmerkingen bij de verschillende onderdelen van de aanvraag:

1. TOELICHTINGSNOTA Centrale Lanen:

- De algemene principes/doelstellingen bij de herinrichting van de specifieke perimeter zijn goed en krijgen onze steun (stedelijke barrière wordt ontmoetingsruimte, meer ruimte voor landschap en zintuiglijkheid, nieuwe gebruiken van de openbare ruimte, meer gemeenschappelijke ontmoetingsplekken,).
- "Het project van heraanleg verwerkt het Circulatieplan van de Stad" (p.11), "integreert de voorschriften van het Circulatieplan" en "houdt rekening met de huidige maatregelen die werden genomen door de Stad Brussel, voor het openbaar vervoer, in het kader van het circulatieplan" (id.) Hier wordt geen enkele verwijzing gemaakt naar het feit dat het circulatieplan in een testfase zit.
- "Toegankelijkheid voor elk?" De Stad Brussel moet een duidelijke perimeter vastleggen waar er terrassen mogen komen op de heraangelegde centrale. Op p.13 lezen we: "Teneinde [...] een goede toegankelijkheid te verlenen aan de slechtzienden op de lanen, voorziet het project de ruimte langs de gevels vrij te

houden van terrassen of andere hindernissen". Hoe gaat de Stad hierop toezien? Zeker op de pleinen die op de zone worden gecreëerd, moet gedetailleerd worden op welke manier de doorwaadbaarheid kan gegarandeerd blijven.

- "Zo lezen we in het effectenrapport deze nogal vage bepalingen (p.75): "Wat betreft de terrassen zijn weloverwogen zones afgebakend, waarbij een evenwicht is betracht tussen de ontplooiing van de horeca en de andere belangen van passanten en bewoners." Op welke manier zal de handhaving van deze zones opgevolgd worden?
- De ambities voor de Aanplantingen (p.16) zijn groot. De Stad moet erop toezien dat in de fasering de aanplantingen en groenvoorzieningen niet op zich laten wachten. Ook op de pleinen kunnen meer groenvoorzieningen komen.

2. EFFECTENRAPPORT HERAANLEG CENTRALE LANEN:

Algemeen: zie hierboven. Behoud en uitdiepen van de perspectieven van Suys en de revalorisatie van het 19^{de} eeuwse karakter zijn een prima zaak. Het as-idee blijft hierdoor behouden en wordt nog versterkt.

Dat er een fasering is, is goed, maar de timing lijkt toch wel heel krap gezien de omvang van dit project. Voorts is er in de timing ook geen enkele budgettering opgenomen. De vraag blijft of deze timing wel haalbaar is en op welke manier de koppeling gaat gebeuren met andere lopende projecten.

4.1 Stedenbouw en landschap

- Het effectenrapport refereert nergens aan de mogelijke effecten die de heraanleg zal hebben op straten of wijken buiten de perimeter (alleen verwijzingen naar het verkeer dat op de parkeerlus/miniring de voetgangerszone zal oversteken – Zespenningenstraat, Wolvengracht...)
- Er loopt een testfase over het circulatieplan (dat dit plan letterlijk kruist) maar toch wordt nergens melding gemaakt op welke manier de resultaten van deze testfase zullen geëvalueerd worden, laat staan op welke manier ze zullen geïntegreerd worden. BRAL vraagt hiervoor een duidelijke fasering en werkplan en vraagt om een zo breed mogelijk platform (bewoners, handelaars, gebruikers, ...) te betrekken bij deze evaluatie en implementatie. Dat kan snel gebeuren door de oprichting van een begeleidingscomité. Laat burgers en gebruikers mee nadenken en monitoren.
- "De nieuwe aanleg zal de leefkwaliteit van de lanen en pleinen in een belangrijke mate opwaarderen". Binnen de perimeter, ja, maar ook daarbuiten?
- Het ontbreekt aan een visie op de manier waarop de voetgangerszone overdag zowel als 's nachts zal gebruikt worden.
- Typfout (p.75) : "De stad Brussel wil het *Anspachpark* aan het Fontainasplein onderwerpen aan een grondige renovatie."

4.3. Sociaal en economisch luik

Heel beperkt en heel vaag in de voorspellingen: « Verwacht wordt dat dit een stimulerend effect zal hebben...»

Fait accompli: "Het circulatieplan heeft het voetgangersgebied ingesteld..."

Vaag: "De veranderende verkeerssituatie kan impact hebben op het profiel van de klanten die afzakken naar het stadscentrum". Op welke manier?

4.2. Mobiliteit

Algemeen: beperkte perimeter is problematisch. Quid lanen tussen Plattestein en Fontainas? Enkel busverkeer? De realiteit vandaag is anders. Want er rijden nog veel auto's op stuk

Terecht, bij 'vastgesteld geografisch gebied': dat de publieke ruimte momenteel in slechte staat is en ingericht is om autoverkeer te faciliteren. Van het project wordt immers verwacht dat het zal bijdragen om het autoverkeer te beperken en actieve verplaatsingen te stimuleren.

Voetgangersstroom: "De oversteekplaats aan de Nieuwstraat is een bottleneck voor de voetgangersstromen" > toch wordt met de parkeerlus/miniring die bottleneck niet aangepakt, integendeel: de beide kanten van het Muntplein worden omgeven door dubbele autorijvakken.

Het uitblijven van een degelijke fietsverbinding op de as Lakense-Arteveldestraat is direct gelinkt met de heraanleg van de voetgangerszone. Deze 'backbone' voor het fietsverkeer kan geen backbone genoemd worden zolang er geen duidelijke aanduidingen van de laad- en loszones zijn die fietsen niet hinderen en zolang dubbele rijstrook in één rijrichting mogelijk blijft op die as. Een afgescheiden fietsas op deze nieuwe auto-as is nodig.

Wat betreft de doorwaadbaarheid met de fiets, denk BRAL dat het statuut van voetgangerszone behouden kan blijven, op voorwaarde dat de nodige flexibiliteit kan ingebouwd worden wat betreft de maximumsnelheid van fietsers in zo'n zone (6km/h). Een fietser die sneller rijdt dan 6km/h, - bijvoorbeeld 's avonds wanneer er minder voetgangers op de zone wandelen - en voetgangers niet in gevaar brengt of niet conflicteert met andere weggebruikers, mag niet beboet worden. Er kan wel nagedacht worden om de plaats voor fietsers, personen met een beperkte mobiliteit of gewone voetgangers visueel te onderscheiden door stenen op een andere manier te leggen (horizontaal/verticaal), zodat de middenstrook zichtbaar wordt als snelle strook. Dat kan het aantal conflicten verminderen.

Ook oostelijk van de centrale lanen is de as Zuidstraat – Muntplein kan bezwaarlijk van een volwaardige fietsas gesproken worden.

De prognoses die in de studie worden opgenomen blijven voorbarig en zijn onvolledig. De studie van Technum die in het kader van het circulatieplan werd opgesteld, maakt enkel gewag van de bestaande situatie en doet enkel modellering op basis van wat het stadsbestuur besliste. In de studie worden geen andere alternatieven besproken.

Wat betreft de bereikbaarheid met het openbaar vervoer verwijzen we graag naar de analyse die ARAU hierover maakte: [Voiture dopées, bus hors-jeu](#). Er moest éérst aan de bereikbaarheid met de bus gedacht worden, dan pas aan de bereikbaarheid met privévervoer.

Voorts wil BRAL bij deze gelegenheid nogmaals herhalen dat het niet pas in een duurzaam mobiliteitsbeleid om bestaande busbanen af te schaffen ten voordele van het privévervoer (Wolvengracht, Schilknaapstraat). De tweebaansvak (zeker dat ook zo is op het de Brouckèreplein) die de voetgangerszone oversteekt, vormt ook een zeer moeilijk te overbruggen barrière voor voetgangers.

In het effectenrapport wordt niet verteld hoeveel parkeerplaatsen er bovengronds verdwijnen in de perimeter. Nochtans was dit wel de gelegenheid om dit cijfer mee te geven. Tegelijkertijd wordt wel een optelsom gemaakt van het aantal parkeerplaatsen beschikbaar in de publieke garages.

We verwijzen in ons bezwaarschrift naar het advies van de Gewestelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening (15 feb 2015 : AVIS SUR LE REDEPLOIEMENT DES PLACES ET DES BOULEVARDS DU CENTRE PREVU PAR LA VILLE DE BRUXELLES + AVIS SUR LE PLAN DE MOBILITE DU PENTAGONE PREVU PAR LA VILLE DE BRUXELLES CRM Commission Régionale de la Mobilité). In deze adviezen worden veel pertinente vragen gesteld en suggesties gedaan die tot op heden, een reeks tweets van de burgemeester niet nagelaten, geen duidelijk antwoord kregen van de lokale overheden. We vragen om die adviezen bij de evaluatie van deze plannen grondig te analyseren.

Hoe zal het profiel van de Anspachlaan eruit zien waar de Wolvengracht de laan oversteekt. Op de plannen zien we twee rijstroken, vandaag zijn daar (ikv circulatieplan) drie rijstroken voorzien?

Waar zullen de verdwijnpalen komen en hoe zullen deze bediend worden? Zijn die palen gebudgetteerd?

BRAL vraagt ook dat de conclusies van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (opgesteld in een vorige legislatuur en in fase van finalisering) er opnieuw bijgenomen worden. Dit plan bestudeert alvast voor de lokale circulatie in de Vijfhoek (en dus onrechtstreeks ook nuttig voor voetgangerszone) enkele alternatieven die de moeite zijn om in rekening te brengen.

4.5 De Mens

Hier waren de resultaten interessanter geweest mocht de bestudeerde perimeter groter geweest zijn. Dat het lawaai en de luchtverontreiniging 'in het projectgebied' zal afnemen, valt moeilijk te betwijfelen, maar wat met de wijken rondom?

4.6 Fauna en Flora

Positieve elementen. De vergroening van de Anspachlaan gebeurt op een doordachte manier met aandacht voor de biodiversiteit.

Het centrum mist groen- en rustruimtes en dit plan beantwoordt aan de nood om hier een antwoord op te bieden. Het belang van aanwezigheid van groen in de stad blijkt uit meerdere internationale studies (cfr. o.a. publicatie Anspachpark van BRAL). De stroken van 5 à 6 m kunnen wel nog een specifiekere en meer gedetailleerde (gereguleerde) invulling krijgen dan vandaag, om te vermijden dat de groenperken worden ingenomen worden door terrassen, waarbij de groenbeleving niet centraal zal staan, maar wel het consumeren. Uit het plan blijkt vandaag niet duidelijk genoeg hoe de terrassen langs de gevels zullen afgebakend worden, noch hoe groot het aandeel van groen- of bloemperken of grasvlakken zal zijn. Het belang van de in het rapport genoemde 'groene kamers' of 'groene pockets' kan moeilijk overschat worden. Is het aandeel van deze ruimtes op de nieuwe 'Stadspromenade'. Nochtans wordt in het hoofdstuk 'Afvalwater, regenwater en leidingwater' het aantal groenzones waar het regenwater direct kan infiltreren vastgesteld op precies 3.250 m² (bijkomend Fontainasplen 1.290 m²). Of welk aandeel van het totale oppervlakte groenzones gaat dit? De totale oppervlakte van de centrumlanen (exclusief Beursplein = 49.356 m²)

Verder wil BRAL ook nogmaals wijzen op het belang van kwalitatief groen in de omliggende straten (binnen en buiten de perimeter). Ook buiten de perimeter moet aan het nodige groen worden gedacht.

Klopt het dat er nergens in het effectenrapport of toelichtingsnota sprake is van speeltuigen voor de allerkleinsten? In een grote voetgangerszone zoals deze is de aanwezigheid van kleine speelruimtes (aan terrassen, terwijl ouders winkelen bvb, ...) heel erg nuttig.

4.10 Omgevingstrillingen en –geluiden

"Het lawaai van het nachtleven zal, deels door het wegvallen van het omgevingslawaai, ook harder worden gepercipieerd. Een goed handhavingsbeleid is dan ook aangewezen." Niet alleen een goed handhavingsbeleid is aangewezen, maar ook een goede, participatieve opvolging. Bewoners moeten de kans krijgen voorstellen te doen, dat kan op een gestructureerde manier.

4.14 Interacties tussen deze gebieden

Hier waren de resultaten interessanter geweest mocht de bestudeerde perimeter groter geweest zijn. Dus de facto een zeer onvolledig hoofdstuk.

3. TOELICHTINGSNOTA HERAANLEG BEURSPLEIN

De opmerkingen en suggesties opgesteld bij de toelichtingsnota voor de Centrale Lanen gelden ook voor het Beursplein. We geven hier nog enkele opmerkingen mee die specifiek verband houden met de perimeter rond het Beursplein:

4. EFFECTENRAPPORT HERAANLEG BEURSPLEIN

De opmerkingen en suggesties opgesteld bij het effectenrapport voor de Centrale Lanen gelden ook voor het Beursplein. We geven hier nog enkele opmerkingen mee die specifiek verband houden met de perimeter rond het Beursplein:

Afgaande op de opnieuw zeer beperkte effectenrapportage is het vandaag onmogelijk om te weten hoe het plein in de toekomst gaat werken.

Cfr. de verwachte effecten bij Sociaal en Economisch Luik (p.47) "Een goede opvolging en handhaving zullen belangrijk zijn om de evenwichten tussen de noden van bezoekers, handelaars, horeca en bewoners te bewaken" We vragen we dat de Stad Brussel een duidelijke methodiek uitdenkt om dit goed op te volgen. In die methodiek moeten bewoners ook hun plaats krijgen.

ALGEMEEN

Verband houden met onze algemene vraag om een meer globale aanpak, liefst op gewestelijk niveau, maar om te beginnen ook op niveau van de volledige Vijfhoek, vragen we ook om meer en aantoonbaar rekening te houden met andere plannen die lopende, nu in openbaar onderzoek of in fase van uitvoering zijn:

- Schema voor Handelsontwikkeling
- De link met de heraanleg van Nieuwstraat? Nochtans wordt in de aanvraag gesteld dat de voetgangersstromen Anspachlaan-Nieuwstraat nauw met elkaar gelinkt zijn.
- Zuidstraat heraanleg
- Wijkcontract Jonction
- Renovatie The Mint
- Wijkcontract Bloemenhof
- De aanbesteding voor 4 nieuwe ondergronds parkeergarages in de Vijfhoek

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

www.bral.brussels
info@bral.brussels
IBAN BE62 0012 1549 3761