

College van Burgemeester en Schepenen
Secretariaat van de overlegcommissie
Departement Stedenbouw stad Brussel
Anspachlaan 6
1000 Brussel

Brussel, 5 oktober 2018

Bezwaarschrift dossiers M936/2016 & M879/2016

Mijnheer de Burgemeester, Dames en Heren Schepenen,
Geachte leden van de overlegcommissie,

Met dit schrijven wil BRAL haar bezwaren kenbaar maken over de aanvraag tot STEDENBOUWKUNDIG ATTEST (M936/2016) met het oog op het realiseren van een transitparking 'P+R' van +/- 1500 plaatsen en een fietsenstalling voor 150 plaatsen, de omvorming van de autosnelweg A12 tot grootstedelijke weg, het reorganiseren en herinrichten van de groene ruimten, en de aanvraag voor een MILIEU-ATTEST (M879/2016) voor de uitbating van de volgende inrichtingen : een statische transformator (400 kVA); een ventilatie-en ontrotingsinrichting (50.000 m³/u); een overdekte parking (1547 voertuigen); en een parking in open lucht (247 voertuigen) .

1. Ja voor de stadsboulevards

BRAL juicht de omvorming van dit stuk stadsautostrade tot een stedelijke boulevard toe. Dit sluit aan bij de lijnen die worden uitgezet in het Gewestelijk plan voor Duurzame Ontwikkeling en het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move (in ontwerp). Ideaal wordt dit ook verder bekeken met Vlaanderen om de mobiliteitsstromen hogerop de A12 en op de omliggende wegen beter te beheersen.

2. Vang de pendelstromen op verder van het centrum

De Lijn plant de aanleg van een sneltram langs de A12. Het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) voor het tracé van deze tram –goedgekeurd door de Vlaamse regering op 23 februari 2018- voorziet voorlopig een tracé dat eindigt aan ter hoogte van de Noordkant van Parking C. In principe zou deze lijn de capaciteit moeten bieden om de

hoofdmoot van de inkomende pendel (+/-2800 auto's per uur tijdens de ochtendspits op het stuk voorbij de R0; +4000 auto's/uur hogerop) op te vangen en te capteren in de voorlopig 1500 P+R plaatsen voorzien langs het tracé van het BrabantNet).

Het principe in verkeersplanning is inderdaad om de pendelaar zo snel mogelijk na zijn vertrek op het OV te krijgen. Daar kan het BrabantNet in voorzien. Welke plaats heeft deze P+R parking dan nog in deze mobiliteitsplanning? Die riskeert dan eerder een aanzuigeffect te creëren voor pendelaars die anders de sneltram van BrabantNet zouden nemen. Zeker omdat het BHG voorlopig warm nog koud blaast over de aansluiting van BrabantNet (met of zonder overstap) op het Brusselse OV netwerk. Deze aansluiting is nochtans cruciaal om de aantrekkelijkheid van deze sneltram te garanderen.

De sneltram is inderdaad niet voor morgen; In die zin kan een P+R Esplanade een voorlopige oplossing bieden. Maar dan zou het plan zodanig moeten opgesteld zijn dat de site in de toekomst een andere bestemming zou kunnen krijgen. In het buitenland zijn er voorbeelden van P+R die in functie van veranderende nood omvormbaar zijn naar ander bestemmingen. Kan dat hier ook niet overwogen worden?

3. Verleiden of dwingen?

De crux van de overstapparking is natuurlijk de automobilist, die al in zijn auto zit er toe te brengen om zijn/haar auto daar de laten staan en verder te gaan met het OV. De vraag hier is enerzijds of tram 3 voldoende attractief is om dat te doen? In de ochtendspits neemt het traject naar de Noordwijk afhankelijk van de verkeersdruk 10 tot 22 minuten. Tram 3 doet er 21 minuten over tot Noordstation. Daarbij komt nog de parkeertijd en de tijd van een naar de tram.

Om de automobilist ter wille te zijn moeten daarom aantrekkelijke tarieven gehanteerd worden, hetgeen de totale rentabiliteit van het project enorm verlaagt. Bovendien neemt een P+R dure grondoppervlakte, een schaars goed in het BHG. Daarmee gaat het verleiden van de automobilist om uit zijn auto te komen gepaard met een hoge maatschappelijke kostprijs. BRAL vraagt zich af of de effectiviteit en rentabiliteit van zo'n infrastructuur niet gebaat zou zijn indien die gepaard ging met een zonale heffing? Op die manier wordt de automobilist gedwongen te kiezen tussen twee kosten: die van het parkeren tov die van het verder rijden.

4. Wat met parking C?

BRAL betreft vooral de inplanting van deze P+R omwille van de nabijheid van een potentieel enorme overstapparking op een steenworp van Esplanade. Een parking die de nodige capaciteit heeft om niet alleen stromen uit het noorden, maar ook uit het westen op te vangen, en die ook nog multifunctioneel inzetbaar is met de Heyzelsite. (We vrezen dat P+R

Esplanade een extra Heyzelparking zal worden). Daarnaast is het de bedoeling tram 3 (en 9) door te trekken naar Heyzel waar er een knooppunt ontstaat met 3 tramlijnen (3,9 en 7), een metro én de sneltram en ringtram zoals die voorzien zijn in Brabantnet; Als er al ergens een overstapparking relevant is, is toch op het Heyselplateau en dan idealiter op parking C, met verlenging van de Brussels metro en goed aansluitingen met BrabantNet in alle richtingen.

5. Besluit

Op basis van voorgaande bemerkingen, vraagt BRAL om een negatief advies te verlenen, omdat dit ons niet het beste model lijkt voor de Brussels P+R politiek. Er moet een grootstedelijke benadering van het probleem komen, en de maatschappelijke kostprijs moet omlaag. In de tussentijd denken we dat er alternatieven bestaan daar in de buurt. 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, Steyn Van Assche
tim@bral.brussels, steyn@bral.brussels
BRAL

26 juli 2018