

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

Brussel, 9 februari 2018

Betreft: Bezwaarschrift BRAL aangaande de stedenbouwkundige vergunning voor de afbraak van een woning en bijgebouwen, bouwen van 3 gebouwen voor 116 studentenwoningen, 1 conciërgewoning en een handelsoppervlakte en bouwen van een ondergrondse parking over 9 halve niveaus voor een capaciteit van 200 plaatsen (PU - R398/2017)

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

Met dit schrijven wil BRAL haar bezwaren kenbaar maken over de voorliggende stedenbouwkundige vergunning voor het bouwen van studentenwoningen en een ondergrondse parking.

BRAL verzet zich tegen de aanleg van meer parkeergelegenheid in Brussel-centrum, omdat die een aanzuigeffect met zich mee brengen van meer auto's naar de centrale wijken.

Voor wie is dit project?

De buurtbewoners zijn geen vragende partij voor deze parking. In vergelijking met parkeren op straat is een abonnement in zo'n parking erg duur, en weinig aantrekkelijk voor buurtbewoners. Omdat bovendien de stad nog dit jaar de tarieven voor straat parkeren verminderde, is hier ook geen sprake van consequente beleidskeuzes. Voor de buurtbewoners brengt zo'n parking dus vooral onveiligheid, overlast en slechte luchtkwaliteit met zich mee door hevig transitverkeer. De nieuwe aanvraag heeft het over een vermindering van de overlasten dankzij de nieuwe ingang: "cette implantation vise à permettre une limitation des nuisances dans une rue résidentielle" (complément RIE, p.10). Maar de studie levert nergens nieuw cijfermateriaal aan om deze bewering te staven. Op welke analyses en objectieve berekeningen steunt deze conclusie?

Ook de handelaars zijn geen vragende partij. Het comité van handelaars van Stalingrad wees er in 2017 op aan dat er aan het Zuidstation parkeergelegenheid is. En dat zij hun klanten wegwijs maken om alternatieve vervoersmodi te gebruiken.

We pleiten ervoor om dus radicaal te breken met alle projecten die extra transitverkeer trekken naar de miniring en de wijken rond de voetgangerszone. Geef in plaats daarvan voetgangers, fietsers en andere actieve modi de plaats die ze verdienen.

Meer parking in en rond de voetgangerszone is onnodig

Het openbare parkeeraanbod in het Pentagon is overvloedig en verre van verzadigd. Er wordt meer plaats gegeven aan de auto, terwijl de mobiliteitsplannen voor de komende jaren duidelijk bepalen dat het autogebruik moet verminderen.

Wanneer komt er een ambitieus mobiliteitsproject voor een aangename wijk op maat van haar buurtbewoners?

Nog altijd geen duidelijk beeld van het effect van de voetgangerszone

De gevolgen van de voetgangerszone op de mobiliteit zijn nog altijd niet duidelijk onderzocht en aangepakt. BRAL ziet niet hoe de Stad Brussel een nieuw project kan plannen zonder de effecten van deze laatste eerst te bestuderen.

Ook de Raad van State concludeerde dat niet de vergunning en de heraanleg van de straten, maar wel het huidige circulatieplan nadelig is voor handelaars en hinder veroorzaakt¹.

Een project dat zo expliciet mobiliteitssturend is, kan niet starten zonder eerst een globale aanpak en een duidelijke visie te ontwikkelen voor de mobiliteit in en rond de voetgangerszone.

Besluit

BRAL vraagt de overlegcommissie een ongunstig advies te verlenen aan dit openbaar onderzoek, en dan vooral aan het gedeelte van de ondergrondse parking op 9 halve niveau's.

Wij vragen de overlegcommissie rekening te houden met deze opmerkingen, en wensen uitgenodigd te worden voor elke hoorzitting die te maken heeft met dit dossier.

Florence Lepoudre en Tim Cassiers
BRAL vzw

¹ Arrest nr. 240.604 van 29 januari 2018, zie: <http://www.raadvst-consetat.be/?lang=nl&page=news>