

PLATFORM PENTAGONE



COMITE DE DEFENSE DES
HABITANTS DE
BRUXELLES-CENTRE
COMITE TER
VERDEDIGING VAN DE
BEWONERS VAN BRUSSEL
CENTRUM

COMITÉ SAINT-GÉRY

Persbericht – maandag 17 november 2014

Brusselse handelaars, bewonersgroepen en organisaties verenigen zich in platform rond de heraanleg Centrale Lanen

« De voetgangerszone linken aan een nieuwe miniring is geen oplossing »

Verschillende bewonersgroepen, handelaars en organisaties in Brussel hebben zich verenigd in een nieuw platform: Platform Pentagone. Ze willen op die manier de vaak constructieve kritiek kanaliseren dat er vanuit verschillende hoeken blijft komen op de achterhaalde visie van het Brussels stadsbestuur op de toekomst van de Brusselse Vijfhoek. Ze roepen andere groepen en organisaties op om hun 12 eisen te onderschrijven en willen op die manier een draagvlak creëren voor een alternatieve, gedurfde en gezondere toekomst voor de Brusselse binnenstad.

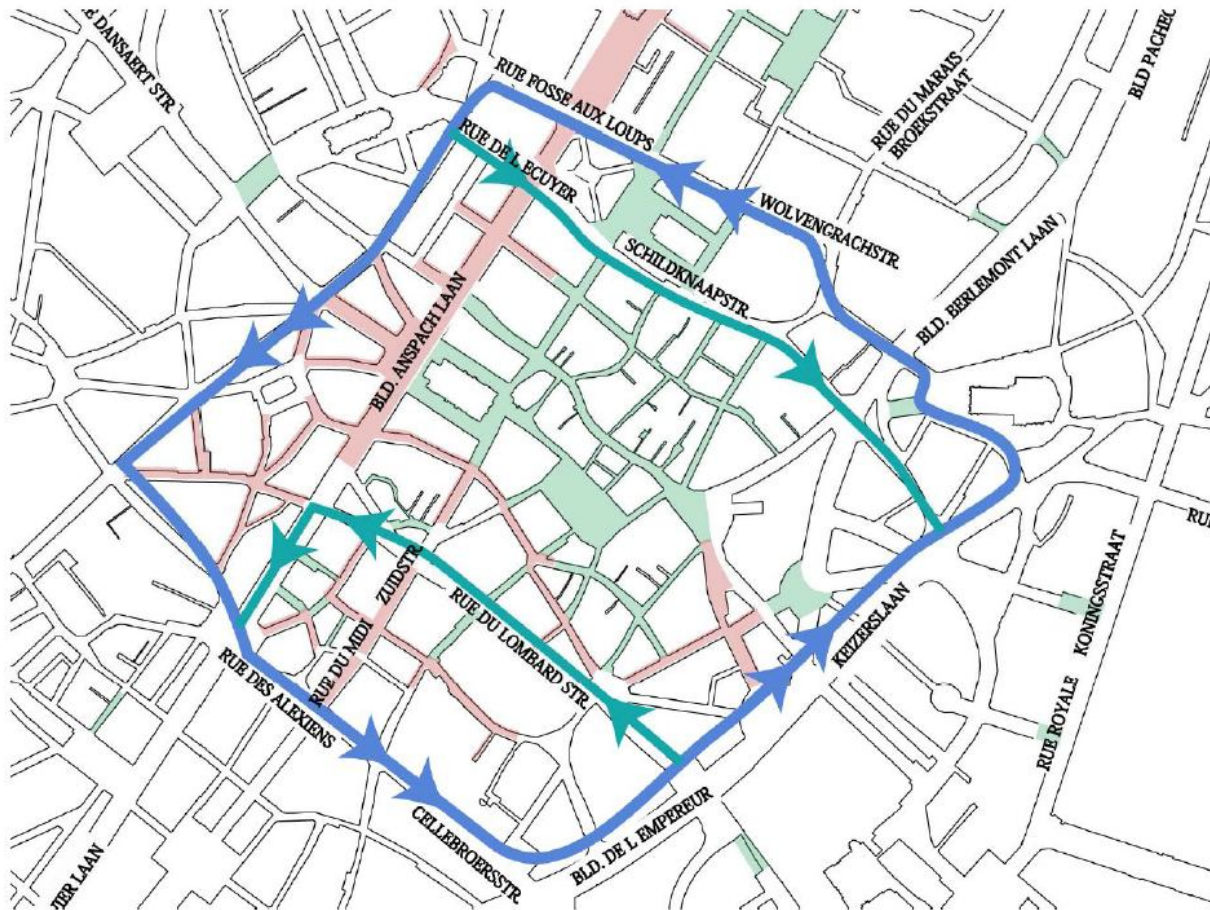
De ondertekenaars roepen het stadsbestuur op met volgende eisen rekening te houden:

1. Het Masterplan en het Mobiliteitsplan moeten eerst en vooral zo snel mogelijk publiek gemaakt worden, zodat een echte participatie mogelijk wordt.
2. JA aan echte inspraak in alle plannen en aan transparantie over alle genomen beslissingen. Op die manier kunnen plannen verbeteren en het maakt ze meer gedragen.
3. JA aan een gewestelijk mobiliteitsplan dat ook concreet is voor de Vijfhoek en inzet op minder autodruk en lagere snelheden voor autoverkeer.
4. JA aan het overall doorknippen van het transitverkeer. We willen minder auto's, overal en altijd.
5. JA aan bussen en trams in eigen bedding in de volledige Vijfhoek, ook 's avonds en tijdens het weekend.
6. JA aan een bereikbaarheid van de Vijfhoek die veilig en comfortabel is voor fietsers.
7. JA aan de verbetering van de levenskwaliteit en bezoekers van het centrum = minder auto's, minder vervuiling, minder lawaai
8. JA aan een stadscentrum met meer groen, (kleine) publieke voorzieningen (vuilbakken, gemengde openbare toiletten, speelpleinen en –tuigen...) et meer gezonde lucht voor bewoners en bezoekers van het centrum.
9. NEEN aan een nieuwe kleine ring (miniring) in de Vijfhoek
10. NEEN aan nieuwe parkeerplaatsen (boven- en ondergronds) die bedoeld zijn voor mensen die niet in het stadscentrum wonen. Zoals voorzien in verschillende plannen, moeten dit soort parkings buiten het Gewest ingeplant worden.
11. NEEN aan de niet-bestudeerde neveneffecten van de autoluwe zone voor de bewoners van de bufferzone, tussen de miniring en de Kleine Ring. Transitverkeer door de Vijfhoek moet volledig onmogelijk zijn.
12. NEEN aan publieke ruimte in de Vijfhoek die in de eerste plaats bestemd is voor grote evenementen, horeca en toerisme.

De Brusselaars wachten als sinds 1998 op de heraanleg van de centrale lanen, toen de heraanleg voor het eerst werd aangekondigd. Zestien jaar later is het stadsbestuur nu bezig met de opmaak van een Masterplan (over de heraanleg van de publieke ruimte tussen De Brouckère en Fontainas) en een mobiliteitsplan (een nieuw circulatieplan voor het stadscentrum). Maar die plannen zijn niet publiek. Dit is alvast in tegenspraak met de Europese richtlijn die oplegt dat "de mening van bewoners volledig in overweging moeten worden genomen" vanaf het moment dat een plan "een aantoonbare impact heeft op de omgeving". Op dit moment organiseert de stad wel een zogezegd participatietraject over dat masterplan, en wordt vandaag het circulatieplan voorgesteld aan de gemeenteraad. Maar van echte inspraak kun je hierbij bezwaarlijk spreken.

De grote principes achter de heraanleg en het Masterplan kwamen de bewoners vooral via de pers te weten: een grotere, maar nog altijd selectieve, autoluwe zone in de binnenstad, en meer publieke ruimte dat vooral bedoeld is om handel en toerisme aan te trekken.

Een nieuw circulatieplan voorziet verder in een « bestemmingslus » van twee autorijvakken in dezelfde richting (sic) die langs druk bewoonde straten (Lakense-, Van Artevelde-, Zespenningen-, Alexiens-, Wolvengracht-, Lombard- en Schildknaapstraat) zal passeren.



Deze lus is bedoeld om “het transitverkeer naar de publieke parkings te leiden” (info-avond Stad Brussel op 26 maart 2014). Te weten dat de Vijfhoek inderdaad al een dertigtal zogeheten publieke parkings heeft, goed voor 20.000 parkeerplaatsen, meteen een van de hoogste gemiddelden per inwoner/arbeidsplaats van Europa. Daarbovenop, zo verkondigde de schepen van Mobiliteit en Openbare Werken van Brussel-Stad Els Ampe op 7 november aan de pers, lanceert de Stad Brussel ook nog een aanbesteding voor 4 nieuw te bouwen ondergrondse parkings (Nieuwe Graanmarkt, Vossenplein, IJzerplein, Rouppeplein) en voor de uitbreiding van een bestaande parking Poelaert. Allemaal in de Vijfhoek. In totaal betekent dit een uitbreiding met ongeveer 1.600 parkeerplaatsen, bovenop ook nog eens de 847 parkings die er zullen komen onder het nieuwe gebouw van Parking 58 (op de centrale lanen). Welkom in de stad van de toekomst!

De plannen van de stad Brussel vertonen zeer opvallende gelijkenissen met plannen van de Groep Tekhnè uit 1962. Net zoals 50 jaar geleden is het de bedoeling van de stad vandaag om het transitverkeer in de Vijfhoek te verminderen (met 30%). Maar eigenlijk zet het plan vooral in op de versterking van de bereikbaarheid van buitenaf via bestaande en nieuw te bouwen ondergrondse parkings. Hiermee riskeert dit project de Vijfhoek onleefbaar te maken, niet in het minst tussen deze minering en de Kleine Ring. Verder is de hele Vijfhoek vandaag al (met

enkele uitzonderingen) een zone 30, maar het stadsbestuur slaagt er niet in om die snelheidslimiet er te laten respecteren. De auto krijgt nog altijd een voorkeursbehandeling.

Het huidige project geeft op geen enkele manier een wijziging in dit stadsdenken aan, want alles blijft georiënteerd op de auto. Te weten dat nieuwe parkings nieuwe auto's aanzuigen. De Stad-Brussel hanteert dus een achterhaalde visie. Ook is er vandaag nog altijd geen akkoord met de MIVB, met wie de Stad moet bekijken op welke manier het stadscentrum moet ontsloten met het openbaar vervoer. Het doel vandaag is dat dat het centrum hypertoegankelijk moet zijn met de privé-auto, wat uiteraard een onhoudbare druk zal leggen op de leefkwaliteit in de woonstraten in het centrum.

Elke Belg verliest vandaag 13 maanden van zijn levenskansen als gevolg van de luchtvervuiling (een groot deel afkomstig van het autoverkeer). De OESO en de Europese Commissie hebben ons land hiervoor al verscheidene keren op de vingers getikt vanwege de laksheid waarmee ze met dit probleem omspringt, ook in Brussel. Elke jaar opnieuw worden de maximum toegelaten normen fijn stof ook in ons gewest overschreden.

Met het autovrij maken van een deel van de centrale lanen neemt Brussel vandaag geen beslissing om deze denktrant om te keren. De enige bedoeling van het huidige stadsbestuur is om de commerciële aantrekkelijkheid en de autobereikbaarheid te verhogen, het hele jaar door, altijd en voor het hele land.

De ondergetekenden verzetten zicht tegen de perverse effecten die dit plan zal veroorzaken voor de bewoners, en dan vooral voor de mensen die gewrongen zullen zitten tussen de nieuwe mini-ring en de bestaande kleine Brusselse ring. Zij krijgen door de recente beslissingen nog meer evenementen, nog meer verkeer en nog meer (geluids)overlast in de maag gesplitst.

Geïnteresseerd om deel te nemen aan dit platform of je wenst de 12 punten te onderschrijven? Stuur je gegevens door naar platformpentagone@gmail.com.

Contacten :

ARAU : Isabelle Pauthier, i.pauthierarau.org, 0477 33 03 78

BRAL : Joost Vandenbroele, joost@bralvzw.be, 0473 85 35 37

Comité de défense des habitants de Bruxelles-Centre, Jean-François Dumoulin, jfdumoulin@skynet.be, 0475 580 370, Arthème Gliksmann, 02 217 65 82 ou Jo Struyven, 0475 30 68 77

IEB : Jérôme Matagne, jerome.matagne@ieb.be, 0485 750 421

Comité de quartier Notre-Dame-aux-Neiges de Bruxelles-Ville / Wijkcomité Onze-Lieve-Vrouw-ter-Sneeuw van de Stad Brussel, Marie-Anne Swartenbroekx, , swartie@skynet.be 02.219.81.91, 0496.40.65.85