



## ADVIES VAN DE STAD BRUSSEL OVER HET ONTWERP VAN RICHTPLAN VAN AANLEG 'DELTA-HERRMANN-DEBROUX' DAT AAN EEN OPENBAAR ONDERZOEK WORDT ONDERWORPEN VAN 10/10/2019 TOT EN MET 9/12/2019

Hoewel de perimeter van het richtplan van aanleg Herrmann-Debroux zich niet op het grondgebied van Brussel-Stad bevindt, moet met de impact van de herinrichting van de zone Delta-Herrmann-Debroux inzake mobiliteit zowel op het niveau van het gewest als op het niveau van Brussel-Stad rekening worden gehouden.

### Openbaar vervoer

Vandaag vormt de as langs de E411 een van de belangrijkste invalswegen in het gewest, zowel voor het openbaar vervoer via de NMBS als voor de auto. Pendelaars die in Brussel aankomen, begeven zich ofwel rechtstreeks naar hun werkplaats, ofwel maken ze gebruik van een van de openbare parkings (2 P+R-parkings: de parking Delta en Herrmann-Debroux en de parking van de Carrefour-hypermarkt, die feitelijk als openbare parking wordt gebruikt), vanwaar ze hun weg met het openbaar vervoer of te voet voortzetten. Uit het milieueffectenrapport van het richtplan van aanleg blijkt dat een groot deel van die pendelaars de parkings gebruiken om naar het stadscentrum te gaan. Het gaat om 28% voor de parking Herrmann-Debroux, 34% voor de parking Delta en 25% voor de parking van de Carrefour-hypermarkt.

Brussel-Stad steunt de wens van de regering, die de zone wil herinrichten en het aantal auto's dat Brussel binnenrijdt wil verminderen om zo voor meer levenskwaliteit voor de inwoners te zorgen. Brussel is echter een belangrijke pool om te wonen, te werken en voor toeristische activiteiten. Om Brussel aantrekkelijk te houden, moet het vlot toegankelijk blijven, met het openbaar vervoer via de NMBS- en MIVB-netwerken, maar ook met de wagen. Wie met de wagen komt moet een goede aansluiting hebben op het openbaar vervoer, die kan worden gerealiseerd op de ontradingsparking die ter hoogte van het ADEPS komt.

De stad benadrukt dan ook dat dit plan voor heraanleg moet worden gecombineerd met de ontwikkeling van het GEN op de lijn 161 Brussel-Namen en met een mobiliteitshub (P+R) van hoge kwaliteit (veiligheid, onderhoud, aantrekkelijke tarieven, fietsparking ...) die zowel naar de stad als naar de periferie een **zeer goede** aansluiting biedt op het openbaar vervoer (hoge frequentie, nette site) of op alternatieve vervoersvormen (deelauto's, deelfietsen ...).

De stad Brussel betreurt het dan ook dat de verlenging van de metro tot aan het ADEPS om financiële redenen opzij werd geschoven. De metro is niet alleen een zeer efficiënt vervoermiddel (snel, grote capaciteit ...), hij biedt ook vlotte overstapmogelijkheden voor wie de stad binnenkomt (met de auto, de bus, de fiets ...) en voor de Brusselaars die zich gemakkelijk willen kunnen verplaatsen tot aan het ADEPS, het Rood-Klooster of gewoon de stad uit. Bovendien zou de ondergrondse metrostructuur toelaten om bovengronds openbare ruimte vrij te maken, die dan aan andere structuren kan worden toegewezen (agora space ...). Het is overigens duidelijk dat de verschillende projecten in de projectzones de behoeften aan verplaatsingen met het openbaar vervoer of met de wagen zullen doen toenemen.

Indien de verlenging van de metro niet doorgaat, kan de stad Brussel niet anders dan het project ondersteunen voor de verlenging en de splitsing van de tramlijn die de mobiliteitshub ter hoogte van het ADEPS zou bedienen. Ook in dit geval kan ze niet anders dan wijzen op het belang dat een efficiënte hub in en uit de stad voor zowel de inwoners van het gewest als de pendelaars heeft.

De stad Brussel maakt van de gelegenheid gebruik om te herinneren aan het voornemen in het GPDO om lijn 8 tot Bordet te verlengen (vanaf de Vorstlaan, de lijn zou het ziekenhuis Saint-Luc, Cora in Woluwe en Media Park bedienen). Dat voornemen vormt een grote prioriteit voor de stad, die enerzijds de inwoners van Haren meer mogelijkheden wil bieden om zich te verplaatsen en anderzijds nog verder wil denken door de mogelijkheid te



### VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Cellule Planification et Développement • Cel Planning en Ontwikkeling

Boulevard Anspach 6, 1000 Bruxelles • Anspachlaan 6, 1000 Brussel

T. 02 279 30 89 – [claire.hertsens@brucity.be](mailto:claire.hertsens@brucity.be) - [www.bruxelles.be](http://www.bruxelles.be) • [www.brussel.be](http://www.brussel.be)

bestuderen om een openbaarvervoerslijn met een hoge capaciteit te creëren vanaf Bordet in de richting van de gevangenis en de site van Schaarbeek-Vorming, die de komende jaren zal worden ontwikkeld.

- Tram

Gezien de huidige verzadiging en de verwachte verplaatsing van het verkeer naar de as Vorstlaan, moet lijn 8 snel worden uitgebreid (frequentie, capaciteit).

Aangezien ze bovendien de enige mogelijkheid biedt om rechtstreeks van het centrum naar Louiza te gaan via de zuidoostelijke ringweg, moet worden nagegaan hoe de performantie van de lijn nog kan worden verbeterd. Brussel Mobiliteit voerde een studie uit naar het verhogen van de reissnelheid op het deel tussen Watermaal-Bosvoorde en de Carrefour Roosevelt/Vorst/Terhulpen. Die studie kan worden gebruikt.

Als de lijn wordt doorgesneden, zal dat ongetwijfeld voor een grote regelmaat op de lijn zorgen, maar dat leidt ook tot een overstap voor de reizigers die van Watermaal-Bosvoorde naar SLW willen.

- Trein

Er is nog weinig marge wat de capaciteit van lijn 161 betreft (die dezelfde as volgt als de E411). Er wordt niets gezegd over de werken in verband met het GEN. Een van de aanbevelingen zou moeten zijn dat de afbraak van het viaduct een aandachtspunt moet zijn bij de verwezenlijking van het GEN (waarbij lijn 161 naar vier sporen wordt gebracht).

- Cirkelvormige busverbinding

De stad staat achter het voorstel om cirkelvormige buslijnen over de Ring in te voeren, die de P+R's die met de ring in verbinding staan, bedienen. Dit alternatief moet worden ontwikkeld, ook al staat er in de studie dat de verplaatsing van het verkeer naar de Ring aanvaardbaar is en dat er geen verplaatsing is naar andere toegangswegen tot de stad, zoals de N3/Tervurenlaan of de E40/Wet. De stad is overigens vragende partij voor openbaarvervoerslijnen die over de noordelijke Ring kunnen in het kader van de verbreding van de Ring.

### **Fietspaden**

Het fietspad dat momenteel aan de noordkant van de snelweg loopt, is 1,6 m breed. De stad Brussel staat achter het ontwerp van het richtplan van aanleg waarin het plan is opgenomen om het fietspad te verbreden tot 4,5 m, waardoor het veel aangenamer wordt. Het is immers belangrijk dat er op hoofdstedelijk niveau een fietsnetwerk van hoge kwaliteit wordt ontwikkeld, dat over de gewestgrenzen heen loopt, om het gebruik van de fiets te bevorderen.

### **Auto's**

In het richtplan van aanleg is opgenomen dat de 'auto-infrastructuur' wordt afgebouwd door het viaduct Herrmann-Debroux af te breken en te vervangen door een stadsboulevard. Daardoor zal de capaciteit tijdens de spits met 50% dalen. Tegelijkertijd staan er in het richtplan van aanleg verscheidene projecten voor stedelijke verdichting/herstructurering die een nieuwe mobiliteitsbehoefte creëren. Het grootste deel van die verplaatsingen zal ondanks alles met de auto gebeuren.

De alternatieven voor de auto moeten dan ook maximaal worden ontwikkeld om een modal shift op gang te brengen, die de verminderde capaciteit en de toegenomen vraag kan opvangen.

Voorts moeten de alternatieven tegelijkertijd met de stedenbouwkundige ontwikkelingen en de afbraak van het viaduct worden ontwikkeld, niet daarna. Er is sprake van om van de werken gebruik te maken om ze testen, en dus kunnen we dit voorstel alleen maar steunen.

### **Conclusie**

Bij wijze van conclusie kunnen we stellen dat de stad Brussel de wens deelt van het gewest om het verkeer dat Brussel binnenkomt, te doen afnemen en de levenskwaliteit van de inwoners te verbeteren. De stad Brussel ondersteunt dan ook het ontwerp van richtplan van aanleg in zijn geheel. Ze benadrukt dat dit plan voor heraanleg moet worden gecombineerd met:

- de ontwikkeling van een mobiliteitshub (P+R) van hoge kwaliteit, die een sterke verbinding biedt met het openbaar vervoer naar zowel de stad als de periferie,
- de ontwikkeling van een fietsnetwerk van hoge kwaliteit over de gewestgrenzen heen,
- de verdere uitvoering van de werken aan het GEN op de lijn 161 Brussel-Namen, zodat het gewest en, in ons geval, de stad Brussel, vlot bereikbaar worden.

Als ten slotte het Herrmann-Debrouxviaduct verdwijnt en men tracht het Brussel inkomende verkeer te verminderen, zullen de verdichtingsprojecten op de aansluitingssites tot een nieuwe behoefte aan verplaatsingen met de auto of het openbaar vervoer leiden. Het is dan ook zeer belangrijk dat projecten in verband met mobiliteit (type openbaar vervoer, hub ...) daar een antwoord op bieden.