*Betreft: Bezwaarschrift BRAL aangaande de stedenbouwkundige vergunning voor de heraanleg van de wegenis van gevel tot gevel van de Havenlaan – Claessensstraat – Havenlaan (PU – P1090/2017)*

Mijnheer de Burgemeester, Dames en Heren Schepenen,

Geachte leden van de overlegcommissie,

Met dit schrijven willen wij onze bezwaren kenbaar maken omtrent de voorliggende stedenbouwkundige vergunning voor de Havenlaan. Wij stellen vast dat de nieuwe plannen sterk tegemoet komen aan de incoherenties die gerezen zijn als gevolg van het advies van de Overlegcommissie over de vorige plannen.

Zo staat de voorgestelde 4-baansweg haaks op de doelstelling om met deze heraanleg de weginrichting af te stemmen met haar statuut van interwijkenweg, om zo “een laan [te] creëren waarop het aangenaam vertoeven en dat in ieder geval op het stuk Sainctelette-Reders” (MER p.6). Met de schrapping van de busbanen valt de doelstelling om “het verkeer van het openbaar vervoer bevorderen” (MER p. 6) ook volledig weg.

## Vooraf

De voorliggende plannen zijn een antwoord op het advies van de Overlegcommissie van 21 december 2016[[1]](#footnote-1). Toen keurde de Overlegcommissie de plannen van Brussel Mobiliteit voor de Havenlaan goed, maar legde tegelijk een hele rits voorwaarden op. Zo eiste de commissie dat de toestand van 2x2 rijstroken voor gemotoriseerd verkeer behouden blijft (zonder busbaan), plus voorsorteerstroken op bepaalde kruispunten; dat er parkeerplaatsen tussen de bomen dienden aangelegd worden; dat er geen zone-30 zou worden ingericht worden, en dat (eventueel) een fietspad mocht sneuvelen.

Op 13 juli 2017 legde de Brusselse regering nieuwe principes vast voor de heraanleg. Deze kwamen grotendeels tegemoet aan de eisen van de overlegcommissie. Hierdoor werd waardoor busbanen inderdaad naar achteren worden geschoven

## Plaats voor voetgangers en fietsers

Eerst het goede nieuws. In de plannen is Brussel Mobiliteit er in geslaagd om fietspaden aan beide kanten van de Havenlaan te behouden. Als voorvechters van actieve mobiliteit ondersteunt BRAL de inrichting van een éénrichtingsfietspad lang de kant van Tour&Taxis (T&T), en een tweerichtingsfietspad, onderdeel van het Gewestelijk FietsRoute netwerk en het FietsGEN langs de kant van het kanaal. We betreuren evenwel dat ze beide ruimte hebben moeten afgeven, voornamelijk om de baanvakken iets te vergroten en het parkeren tussen de bomen toe te laten. Zo ging het fietspad tussen Picard en Reders langs de kant van het kanaal van 3,6m naar 3m, en dat langs de kant van T&T van 1,45m naar 1,30m. Tegelijk werd ook het voetpad langs T&T van 2,8m naar 2,3m teruggebracht (langs andere kant blijft 2,8m behouden). We stellen ons vragen of dit vooral aan de kant van T&T geen aanleiding zal geven tot conflicten tussen de modi.

## Parkeren

Het plan voorziet een 80tal parkeerplaatsen, voornamelijk langs de kant van T&T, tussen de bomen. Hierdoor moet er in de dwarssnede een extra bufferstrook van 0,8m voorzien worden tussen de gemengde strook voor parkeren tussen de bomen en het fietspad. Dit is ruimte die ten kost gaat van de zachte weggebruikers.

Volgens BRAL is deze maatregel overbodig. Waarom moeten er absoluut 86 parkeerplaatsen voorzien worden langs de Havenlaan, terwijl er op de site van T&T 3.500 parkeerplaatsen voorzien zijn? Deze parkeerplaatsen schrappen laat toe het comfort voor de zachte weggebruikers te verhogen, en bovenvermelde potentiële conflicten op te vangen.

## Interwijkenweg

Volgens het IRIS2 plan is de Havenlaan een interwijkenweg, bedoeld om verkeerstromen op korte en middellange afstand te kanaliseren. Op dit moment is de Havenlaan echter overgedimensioneerd voor deze functie. Hierdoor vangt ze (een deel van) het transitverkeer richting Brussel centrum op. Nochtans is dat de functie van de Groendreef -aan de andere kant van het kanaal- die het statuut van regionale as heeft.

Dit wordt ook bevestigd door het MER. We lezen “Alhoewel de Havenlaan, de Picardstraat en de Claessensstraat interwijkenwegen zijn, zijn ze buitenmaats en slikken ze een zwaar transitverkeer dat normaalgezien via hoofd- en grootstedelijke wegen zou moeten doorstromen. Tijdens de ochtend- en avondspits zijn ze verzadigd.” (MER p. 55)

Om dat te verhelpen worden in het MER 4 scenario’s voor de verkeersafwikkeling tegen elkaar afgewogen. Hierbij wordt gespeeld met het aantal rijstroken voor gemotoriseerd verkeer, en wordt in 2 scenario’s ook een busbaan voorzien.

Op voorspraak van het besluit van de Brusselse regering van 13 juli 2017 wordt nu uiteindelijk gekozen voor het meest auto-vriendelijke scenario. Het lijkt dus helemaal niet meer de bedoeling om de Havenlaan zodanig in te richten dat het transitverkeer ontmoedigd wordt. Eerder moet de capaciteit voor de individuele auto gevrijwaard worden, zodat de Havenlaan nog steeds kan dienen als een alternatief voor de Groendreef.

“Met scenario 4 kan een iets hogere autocapaciteit aangehouden worden dan bij de andere scenario’s
op de as van de Havenlijn, maar dan wel met aanzienlijke vertragingen tot gevolg voor de bussen en dat
met name ‘s avonds.” (MER. p.75)

Dit betekent dat er over het grootste deel van het traject vier vakken bestemd worden voor gemotoriseerd verkeer, zonder busbanen. BRAL verwerpt deze keuze omdat ze helemaal niet strookt met het statuut van de Havenlaan als interwijkenweg.

## Waar is het Openbaar Vervoer?

De grootste verliezer in de plannen zoals ze nu voorliggen is het openbaar vervoer (OV). Nochtans is dit één van de plaatsen in Brussel waar er voldoende ruimte is om vrij conflictloos het STOP principe toe te passen, en zo alle modi hun rechtmatige plaats te geven. In het vorige plan ging men uit van scenario 3, met 4 rijstroken, inclusief voorsorteerstroken én een busbaan. Dat leek ons toen een minimum om het evenwicht tussen de modi te garanderen. Nu echter is met de keuze voor scenario 4 de busbaan op de lange baan geschoven, en is er helemaal geen plaats meer voor het OV. Nochtans was er in het Richtschema T&T van 2008 bijvoorbeeld al sprake van de mogelijkheid om de Havenlaan aan te passen aan haar statuut van interwijken door ze her in te richten tot 2x2 rijstroken, waarvan 2 busbanen.

De schrapping van OV is niet alleen vanuit het STOP-principe een probleem. Het zorgt er ook voor dat het OV aanbod voor T&T -toch één van ontwikkelingspolen in het Brusselse Gewest- ondermaats blijft. Nog in oktober 2016 concludeerde de Gewestelijke Mobiliteitscommissie dat dat gebrek aan OV een bedreiging vormt voor de ontwikkeling van de T&T site. “Gelet op de ongewijzigde situatie qua mobiliteit en vervoersaanbod, acht de Commissie de geplande ontwikkelingen voor T&T te grootschalig. De maximale ontwikkelingscapaciteit van de locatie overtreft het openbaar vervoersaanbod. Daarom beveelt de Commissie aan de timing voor de ontwikkeling van de locatie en die voor de ontwikkeling van het openbaar vervoersaanbod aan te passen om ze in onderlinge overeenstemming te brengen”

Er moet dus meer en kwaliteitsvolle OV diensten naar T&T gebracht worden, dat blijkt uit alle strategische plannen (om. Richtschema, GeWOP, GPDO,…). Maar in de concrete plannen wordt er nergens werk van gemaakt. Ook in voorliggende plannen, en met het besluit van de Brusselse regering op 13 juli 2017, is er weerom geen plaats voor OV. BRAL vraagt om op de vierbaansweg minstens één busbaan toe te voegen.

## Conclusie

Op basis van voorgaande bemerkingen, vraagt BRAL om terug te grijpen naar de vorige plannen voor de heraanleg van de Havenlaan.

 -Met minimaal 1 busbaan

 -Met bredere fiets- en voetpaden langs beide kanten van de laan

 -Zonder parkeerplaatsen tussen de bomen

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

1. Voor het volledige advies van de Overlegcommissie: zie <http://www.brussel.be/dwnld/28652682/AVG1221.pdf>, vanaf p.7 [↑](#footnote-ref-1)