

# Achtergrond bij het beroep bij de Raad van State in verband met de Woluwelaan, ingediend door Wolu-Inter-Quartiers en het Wijkcomité Sint Lambertusstraat

Vooreerst willen we benadrukken dat Wolu-Inter-Quartiers (WIQ) en het wijkcomité Sint Lambertusstraat steeds voorstander geweest zijn van de verlenging van tramlijn 94 en de heraanleg van de Woluwelaan.

Helaas vertoonden de plannen voorgelegd door Mobiel Brussel belangrijke lacunes, vooral wat betreft de veiligheid voor voetgangers, fietsers en tramgebruikers en de inschattingen van de capaciteiten van de nieuwe kruispunten. Na meerdere mislukte pogingen om tot een constructieve dialoog te komen met het Brussels Gewest, zagen we ons genoodzaakt om naar de Raad van State te stappen. Voor een dossier van deze omvang, zowel wat betreft consequenties als financieel, vinden we het belangrijk dat de heraanleg op een doordachte manier gebeurt. Uiteindelijk zal deze aanleg ten minste voor de volgende 40 jaar bepalend zijn. We willen er dan ook zeker van zijn dat dit kwalitatief in orde is.

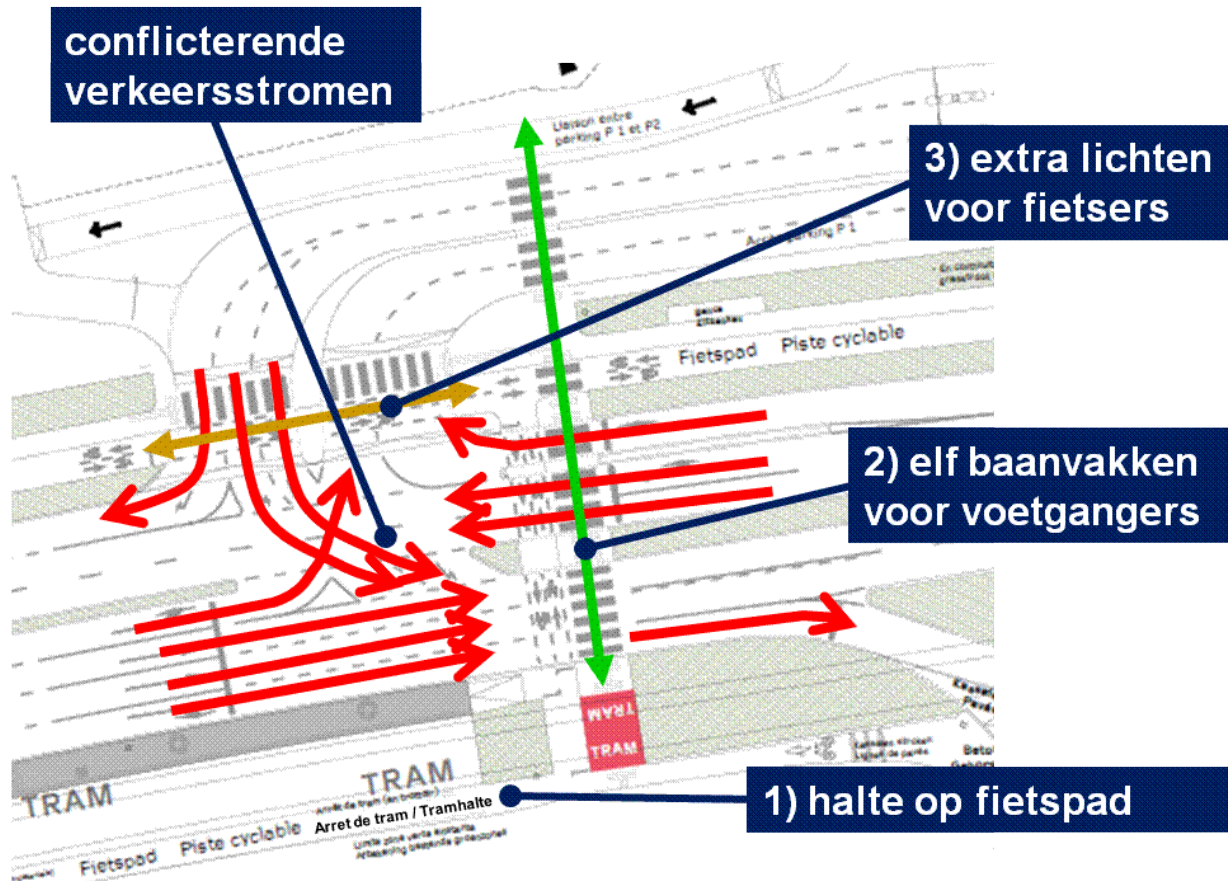
De Raad van State heeft ons nu in het gelijk gesteld, daarbij oordelend dat niet voldoende rekening werd gehouden met de duurzame mobiliteit en het overleg met de buurtbewoners. Het wijkcomité en WIQ hadden gevraagd de annulering van de vergunning te beperken tot het noordelijk deel, zodat op het zuidelijke stuk verder gewerkt kan worden. De Raad van State heeft daarom enkel de vergunning voor het noordelijke deel vernietigd.

## Waarom vechten WIQ en het wijkcomité de vergunning aan?

De huidige plannen zijn heel slecht voor de veiligheid van voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer:

1. Tramgebruikers zouden moeten afstappen midden op een druk tweerichtingsfietspad, hetgeen onvermijdelijk tot gevaarlijke situaties gaat leiden
2. Voetgangers zouden 11 baanvakken moeten oversteken om van de tramhalte tot in de Shopping te geraken. Daarenboven combineert de lay-out van het bewuste kruispunt de drie grootste risicofactoren voor voetgangersaanrijdingen in het Brussels Gewest: een situatie waarbij een wagen die stopt voor een overstekende voetganger het zicht ontnemt voor een wagen die op een ander baanvak rijdt (en dit zelfs over drie baanvakken), afdraaiende voertuigen, en de onmiddellijke aanwezigheid van een halte van het openbaar vervoer. Het door WIQ en wijkcomité voorgestelde alternatief reduceert het aantal baanvakken tot 6 en zorgt voor een veel eenduidigere en veiligere lay-out van de oversteek.

- Fietsers zouden twee extra verkeerslichten krijgen om het binnen- en buitenrijdend verkeer van de Shopping door te laten. Omdat de groentijd op deze lichten veel te kort moet zijn, gaan fietsers uitgenodigd worden het rood te negeren, hetgeen bijkomend gevaar betekent



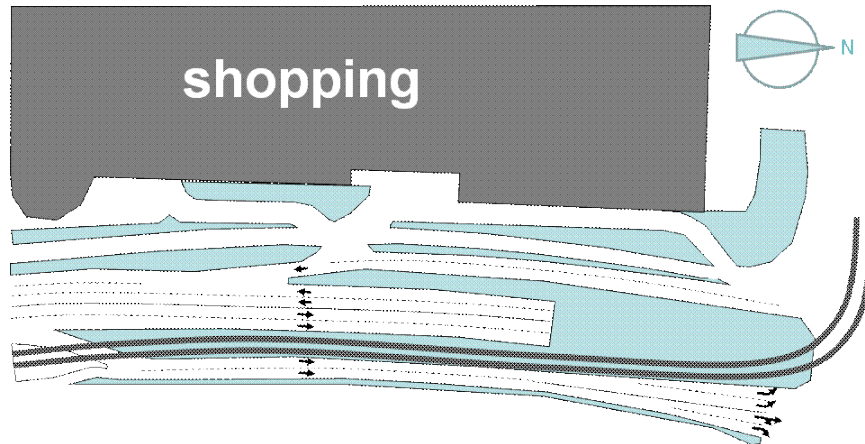
Daarboven is de capaciteit van de twee bijkomende kruispunten met lichten onvoldoende, en zullen ze sluipverkeer door de achterliggende woonwijk genereren. De berekeningen uitgevoerd door het Gewest gebruikten onrealistische verkeersstromen, en lieten toe dat afdraaiende auto's tegelijkertijd groen hebben als de voetgangers die van de tram komen. In de praktijk zal dit neerkomen op een kruispunt dat zelfs bij de gevaarlijkste timing een onvoldoende capaciteit heeft, waardoor het niet eens mogelijk zal zijn een veiligere lichtentiming te voorzien zonder het autoverkeer nog verder in de war te sturen.

### Is er een alternatief ?

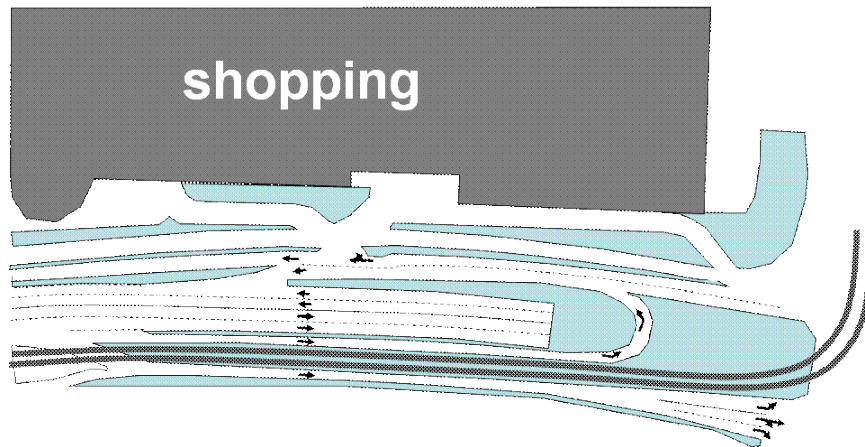
Jazeker. Het wijkcomité werkte samen met WIQ een alternatief uit, op basis van haar jarenlange kennis van de dynamiek van het verkeer in de wijk en expertise in mobiliteit en stadsontwikkeling. Hierbij werd met de noden van alle gebruikers rekening gehouden. Het resultaat blijkt niet enkel veel veiliger en comfortabeler voor voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer, maar zelfs het autoverkeer (en het vrachtverkeer van en naar de Shopping) zou vlotter en veiliger verlopen. Het is dus geen oplossing ten koste van het autoverkeer, maar een win-win voor iedereen.

Het alternatief maakt gebruik van de huidige rechtsomkeer boven de tunnel voor het autoverkeer dat vanuit het zuiden (Oudergem) komt en de Shopping wil binnenrijden, en de rechtsomkeer ter hoogte van het Maloukasteel voor het verkeer dat vanuit de Shopping richting Kraainem of Zaventem wil. De geplande twee T-kruispunten sterk interfererende kruisende verkeerstromen zouden hierdoor overbodig worden, en vervangen door overzichtelijke en veiligere infrastructuur, die daarenboven een veel grotere capaciteit zal hebben. De laterale baan (zone 30) zou een vlotte en veilige toegang tot de Shopping waarborgen.

geschorste vergunning (enkel meest noordelijk stuk)



principeschets voorstel wijkcomité en WIQ

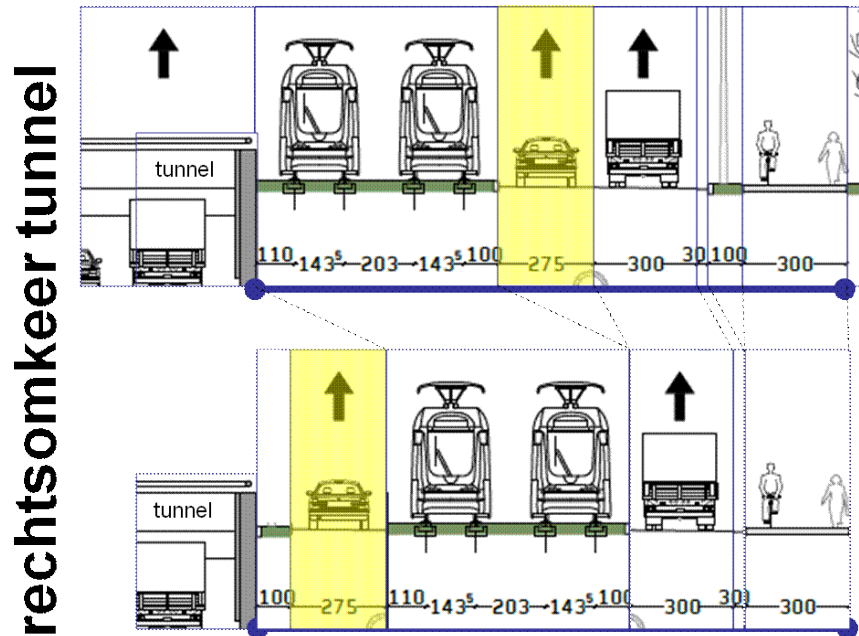


### Waarom werd dit alternatief niet gekozen ?

Mobiel Brussel heeft belangrijke actoren geconsulteerd tijdens de vroege fases van het ontwikkelen van de plannen, zoals de Shopping en de immobielienmaatschappijen die de kantoorgebouwen langs de Woluwelaan uitbaten. Helaas zijn ze toen de bewoners vergeten. Waarschijnlijk waren de plannen al te ver gevorderd op het ogenblik dat ze voorgesteld werden, en werd ervoor gekozen geen tijd te “verliezen” door het voorgestelde alternatief in overweging te nemen. Deze strategie blijkt nu niet de snelste te zijn.

## Is het alternatief wel serieus?

Absoluut. Het alternatief is een degelijk uitgewerkt concept, met kwantitatieve analyses zowel wat betreft verkeersstromen als dwarsdoorsneden (zie als voorbeeld het schema hieronder) die aantonen dat de beschikbare ruimte voorhanden is. Het is geen volledig uitgetekende architectontekening – daar hebben we het budget niet voor – en het laat toe nog bepaalde afwegingen te maken op bepaalde iets minder evidente punten. Maar het heeft geen nood aan dwaze compromissen zoals laten uitstappen van trampassagiers op een tweerichtingsfietspad, het zinloos lang laten wachten van fietsers of het dwingen van voetgangers om 11 baanvakken over te steken.



## Wat zegt de Raad van State?

De Raad van State oordeelt in de eerste plaats over procedurevragen, niet zozeer over de afwegingen die in een bepaald dossier gemaakt werden (de zogenaamde “grond van de zaak”). De procedurereden, waarvoor de vergunning geschorst werd, is het feit dat de wijzigingen die aangebracht werden na het openbaar onderzoek niet “van ondergeschikt belang” waren, zoals de aanvrager en de vergunningsverlenende overheid stelden. De Raad van State wijst er in haar vonnis op ongebruikelijk harde toon op dat “de herinrichting van een verkeersweg niet alleen uit het oogpunt van het autoverkeer, maar ook uit het oogpunt van de zwakke weggebruikers en de gebruikers van het openbaar vervoer moet worden beoordeeld”. De veranderingen waren misschien “van ondergeschikt belang” voor het autoverkeer, de negatieve consequenties voor tramgebruikers en voetgangers waren dit duidelijk niet. In haar verslag doorprijkt de auditeur van de Raad van State ook enkele totaal ongegronde beweringen over veranderingen die de veiligheid van de zwakke weggebruiker zouden verbeteren, terwijl de realiteit juist het omgekeerde is.

## **Wat vragen het wijkcomité en WIQ?**

We vragen Mobiel Brussel en minister Pascal Smet om samen rond de tafel te zitten en het voorgestelde alternatief te bestuderen en een redelijke kans te geven. Hiermee bedoelen we dat er niet gezocht wordt naar een detail dat gebruikt kan worden om het hele plan onderuit te halen, maar dat we samen in een positieve geest onderzoeken wat het alternatief te bieden heeft, en hoe het zelfs nog verbeterd kan worden. Dan vragen we een externe verkeersveiligheidsaudit en een verkeerstechnische analyse met microsimulaties die het verder uitgewerkte alternatief objectief analyseert en vergelijkt met de resultaten van de geschorste plannen (of de vroegere versie ervan). Volledig in lijn met de opmerkingen van de Raad van State vragen we dat die microsimulaties niet enkel het autoverkeer simuleren, maar ook kijken naar de andere weggebruikers, en realistische waarden gebruiken op basis van de beschikbare gegevens voor de verschillende verkeersstromen.

## **Zijn eventuele vertragingen in de werken te wijten aan een te stugge houding van wijkcomité en WIQ?**

Helemaal niet. Integendeel. Vanaf het eerste ogenblik dat de plannen voorgesteld werden hebben we geprobeerd een dialoog op gang te brengen. We moesten helaas constateren dat Mobiel Brussel en de minister er totnogtoe weinig bereidheid toe vertoonden. We blijven open – en zijn zelfs vragende partij – om constructief samen te werken en op die manier de eventuele vertragingen van de werken tot een absoluut minimum te beperken. Maar we blijven ook strijdvaardig. We gingen naar de Raad van State omdat we het belangrijk vonden dat een zo ingrijpende verandering in de wegenis, die er waarschijnlijk zal liggen voor de volgende 30 tot 50 jaar, tenminste op een veilige manier gebeurt. Nu de Raad van State zich zo duidelijk uitgesproken heeft dat voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer hetzelfde respect verdienen als het individuele gemotoriseerde verkeer, kunnen we ons niet zomaar met enkele kruimels laten afwimpelen.

## **In conclusie**

De nu geschorste plannen waren onveilig voor voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer. Dat is niet enkel de mening van een wijkcomité en WIQ maar werd impliciet bevestigd door de Raad van State. De bouw aan de Woluwelaan ten noorden van de Vootstraat moet nu gestaakt worden tot een nieuwe vergunning bekomen wordt. Het wijkcomité en WIQ hebben een veilig alternatief uitgewerkt dat niet enkel beter is voor voetgangers, fietsers en tramgebruikers, maar zelfs voor de autogebruikers. We vragen nu een positief ingestelde samenwerking met Mobiel Brussel en minister Smet om dit samen verder uit te werken, en een externe verkeersveiligheidsaudit. Hoewel dit studiewerk en de vergunningsaanvraag wel enige tijd zal kosten, is dit de snelste manier om uit de impasse te geraken.