



Geachte dames, geachte heren
gemeenteraadsleden,

**Kabinet van de
burgemeester**

Uw corresp. :
Sébastien GYSEN
Kabinetschef

Tel.: 02 464 04 82
Fax: 02 464 04 97

e-mail: sgysen@1082berchem.irisnet.be

Ref. 100 /2013

Betreft: Gemeenteraad van 28-03-2013 – interpellatie van de heer Christian BOUCQ, gemeenteraadslid, met betrekking tot de aanpassingswerken aan de overweg ter hoogte van het station van Sint-Agatha-Berchem en de openbare informatiesessies.

Geachte dames, geachte heren raadsleden,

Bij deze vindt u het antwoord op de vraag van de heer Christian BOUCQ, gemeenteraadslid, met betrekking tot de aanpassingswerken aan de overweg ter hoogte van het station van Sint-Agatha-Berchem en de openbare informatiesessies.

Wat betreft de ins en outs van de problematiek, de deadlines en de verwachte ontwikkelingen in het dossier en met betrekking tot het standpunt van het College, vindt u in bijlage het advies van het College waarin het voorbehoud met betrekking tot het laatste project van Infrabel wordt toegelicht.

We kunnen ons uiteraard vinden in de algemene doelstelling gericht op meer veiligheid binnen en een verbetering en modernisering van de openbare ruimte, maar het Infrabel project houdt in geen enkele zin rekening met de Berchemse realiteit, noch op economisch, noch op mobiliteitsvlak.

Het project heeft op het grondgebied van Sint-Agatha-Berchem betrekking op twee overwegen: een eerste aan de Gentssteenweg en een tweede aan de Nestor Martinstraat. De gemeente heeft ter zake twee keer advies uitgebracht, maar er werd slechts gedeeltelijk rekening gehouden met onze op- en aanmerkingen.

Meer bepaald, wat betreft de Gentssteenweg, gaat de voorkeur van de gemeente uit naar een brug over de sporen die via een lift zowel toegankelijk is voor voetgangers als voor PBM, terwijl Infrabel momenteel een voetgangers- en fietserstunnel voorstelt die een veel grotere impact heeft op de openbare ruimte en die bovendien heel wat duurder uitvalt.

Wat betreft de overweg aan de Nestor Martinstraat, leidt het voorstel van Infrabel voor de aanleg van een nieuwe - te smalle weg - tot ernstige problemen rond de toegankelijkheid van de bedrijvenzone langs de Technologiestraat en het toekomstige GOMB bedrijvenpark, met alle economische gevolgen van dien voor de betrokken bedrijvenzone langs de Technologiestraat.



Sint-Agatha-Berchem

**Kabinet van de
burgemeester**

Uw corresp. :
Sébastien GYSEN
Kabinetschef

Tel.: 02 464 04 82
Fax: 02 464 04 97

e-mail: sgysen@1082berchem.irisnet.be

Ref. 100 /2013

Wat betreft de uitnodiging aan de Raadsleden voor openbare informatie- of raadplegingssessies rond onder meer deze problematiek, dient te worden aangestipt dat deze door het College van Burgemeester en Schepenen ingerichte informatiesessies al 15 jaar lang een typische praktijk zijn van de gemeente. Dergelijke vergaderingen met buurtbewoners worden in de steigers gezet wanneer stedenbouwkundige dossiers een invloed kunnen hebben op het leven binnen de wijk en worden vaak al georganiseerd zodra de gemeente een voorontwerp ontvangt. De datum van deze informatiesessies wordt bekendgemaakt via wijkberichten.

Voortaan zal er systematisch aan alle gemeenteraadsleden een informatiemail worden verstuurd waarin de eventuele informatiesessies zullen worden aangekondigd.

Met de meeste hoogachting,

In opdracht,
De Gemeentesecretaris,


Philippe ROSSIGNOL


De Burgemeester,

Joël RIGUELLE

Aanvraag voor een stedenbouwkundig attest door Infrabel - voor het schrappen van 6 overwegen op het grondgebied van de gemeenten Sint-Agatha-Berchem, Ganshoren en Jette - Advies van de gemeente Sint-Agatha-Berchem met betrekking tot de aanvraag van een stedenbouwkundig attest zoals voorgelegd in het openbaar onderzoek dat van 28 januari 2013 tot 28 februari 2013 liep.

Gelet op de nieuwe Gemeentewet;

Gelet op de door Infrabel op 19.12.2008 ingediende aanvraag voor een stedenbouwkundig attest bij de directie Stedenbouw van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het schrappen van 6 overwegen op het grondgebied van de gemeenten Sint-Agatha-Berchem, Ganshoren en Jette, en die op 11.02.2009 volledig werd verklaard;

Overwegende dat het eerste openbare onderzoek houdende de goedkeuring van het bestek met betrekking tot de effectenstudie van 01.09.2009 tot 15.09.2009 liep;

Gelet op het gunstige advies onder voorwaarden van de overlegcommissie van 22.09.2009;

Overwegende dat het aangepaste bestek van 14.10.2009 door het College op 24.11.2009 werd goedgekeurd;

Overwegende dat het tweede openbare onderzoek rond de goedkeuring van de effectenstudie die van 15.01.2011 tot 13.02.2011 liep heel wat reacties teweegbracht van meer bepaald Berchemse ondernemingen en burgers;

Overwegende dat op 11.02.2011 het College van Burgemeester en Schepenen aan het College van Ganshoren een schrijven richtte waarin alle rond het in het onderzoek met betrekking tot het project geformuleerde op- en aanmerkingen werden vermeld;

Gelet op het advies van de overlegcommissie van 28.02.2011;

Gelet op het aangepaste stedenbouwkundig attest dat het voorwerp uitmaakte van het openbaar onderzoek van 28.01.2013 tot 28.02.2013;

Overwegende dat de gemeente Sint-Agatha-Berchem niet anders kan dan zich scharen achter de algemene doelstelling van Infrabel (het schrappen van de overwegen) die heel wat verbeteringen en modernisering van de spoorweg- en andere infrastructuur voor het noorden van Berchem inhoudt;

Overwegende dat de gemeente Sint-Agatha-Berchem zich enkel kan verheugen over de bouw van een tunnel in het verlengde van de Negen Provincieslaan in Ganshoren die een berijdbare directe toegang tot het grondgebied mogelijk maakt tussen de spoorlijnen nr. 50 en 60, zonder dat het verkeer moet worden omgeleid via de wijk rond het station van Berchem;

Overwegende echter dat het als dusdanig voorgestelde project, los van de aangebrachte verbeteringen ten opzichte van de eerdere plannen, slechts in heel beperkte mate rekening houdt met de door de gemeente eerder geformuleerde opmerkingen en meer bepaald met deze die in de brief van 11 februari 2011 aan de overlegcommissie werden overgemaakt;

Overwegende dat bepaalde van de voorgestelde inrichtingsopties weinig bevredigend en zelfs onmogelijk zijn, wat de haalbaarheid van het project op de helling zet.

BESLIST wat volgt:

Artikel 1:

Volgend advies wordt verstrekt rond het project voor het schrappen van de twee overwegen op het grondgebied van de gemeente Sint-Agatha-Berchem zoals voorgesteld in het openbaar onderzoek van februari 2013:

Wat betreft de schrapping van de overweg ter hoogte van de Gentsesteenweg:

De gemeente Sint-Agatha-Berchem kan niet anders dan haar advies van 11 februari 2011 herhalen en kan het voorstel voor een voetgangers- en fietserstunnel onder de sporen niet bijtreden; zelfs niet wanneer die met een lift bereikbaar zou zijn. De gemeente pleit voor een voetgangersbrug over de sporen (met bijvoorbeeld een wentelrap) die eveneens via een lift kan worden bereikt. Naast de wellicht veel lagere uitvoeringskosten worden met een brug tevens de nadelen vermeden als gevolg

van de omvangrijke grondinneming van de voorgestelde ondergrondse toegangen die over grote afstand de breedte van het perron richting Denderleeuw beperkten tot 2,5 meter.

Het voorstel van de gemeente biedt bovendien het voordeel dat, mits het verschuiven van de stopplaats van de treinen richting Zelliksesteenweg, de nodige ruimte vrijkomt voor het inrichten van een voldoende breed perron conform de gebruikelijke normen (minimaal 4 meter). Dergelijke inrichting zou ook een oplossing kunnen betekenen voor de zware verplichtingen die voortvloeien uit het project rond het stallen van de tramstellen van de MIVB aan datzelfde perron.

De gemeente betreurt voorts dat in het project met de vraag van de gemeente Sint-Agatha-Berchem voor het instellen van een dubbele rijrichting van de Zelliksesteenweg tussen de Keizer Karellaan en de grens van het Gewest evenmin rekening werd gehouden.

Deze mogelijkheid werd niet opgenomen en zelfs niet aangekaart in onderhavige aanvraag.

Wat betreft de inrichting van de perrons:

Los van het schrappen van de overwegen van de Gentsesesteenweg moeten de perrons in het licht van het GEN worden aangepast. Het station van Berchem moet uitgroeien tot een belangrijke multimodale overstapplaats in het noordwesten van Brussel. Er dient dan ook in hoge mate rekening te worden gehouden met een aanzienlijke toename van het aantal treinreizigers en de ingrepen in het kader van de uitbouw van die overstapplaats moeten bijzonder doordacht worden gecoördineerd.

Onderhavig project is op functionele wijze gekoppeld aan een project van de MIVB voor de herinrichting van het eindstation waarbij ter hoogte van het perron richting Denderleeuw in de toekomst heel wat tramstellen zullen worden gestald.

Omwille van de herinrichting van dat eindstation wordt de breedte van het perron over een grote afstand teruggebracht tot 2,5 meter. Voor de perrongebruiker die ingesloten zit tussen enerzijds rijdende of stilstaande trams en anderzijds treinen die niet allemaal in Berchem stoppen en het station soms tegen hoge snelheid voorbijrijden, ontstaat op dat ogenblik een ongemakkelijke en zelfs gevaarlijke situatie.

Omwille van het ontbreken van doorsneden van deze plaats en het gebrek aan toelichtingen kan de situatie niet precies worden ingeschat en al evenmin de maatregelen die eventueel worden uitgerold om het gebrek aan comfort en de gevaarlijke situatie van de voorgestelde inrichting op te vangen.

Het verplaatsen van de stopplaats en de hoger voorgestelde fietsers- en voetgangersbrug zouden aan die toestand verhelpen.

In de aanvraag wordt geen melding gemaakt van een coördinatie tussen de ingrepen van Infrabel en die van de MIVB. Nochtans is een dergelijke coördinatie een absolute vereiste bij alle herinrichtingswerken aan het perron richting Denderleeuw dat absoluut moet worden aangepast om te voorkomen dat de gebruikers van het openbaar vervoer uiteindelijk de dupe worden.

Wat betreft de tunnel 'Shopping center':

Op functioneel gebied vormt het voorgestelde plan een opstapeling van moeilijkheden, verkeersproblemen en onrealistische uitvoeropties:

- het plan omvat alternerende verkeerslichten met drie fasen, wat op zijn minst ongebruikelijk is en wellicht aanleiding zal geven tot gevaarlijke toestanden en conflictsituaties. Omwille van de dubbele wachtzone voor voertuigen in de Technologiestraat is het niet mogelijk om de tegenliggende verkeersstroom te zien. Dat kan enkel een bron van problemen zijn en vergt de integratie van een zeer lange veiligheidstiming bij het faseren van de verkeerslichten opdat alle voertuigen zouden zijn doorgestroomd. Een timing die contraproductief zou zijn voor de eigenlijke werking van de tunnel en voor het rendement van de investering.

- alle voertuigen die gebruik maken van de Technologiestraat zouden de gevolgen van de fasering van de tunnellen moeten ondergaan zelfs wanneer de betrokken chauffeurs helemaal niet de intentie zouden hebben om de tunnel te gebruiken. Dit legt extra druk op de wijk en zorgt meer dan

waarschijnlijk voor filevorming, meer bepaald ter hoogte van het toekomstige GOMB bedrijvenpark van de Molenbeekvallei.

Het verkeersplan houdt voorts geen rekening met het instellen, begin 2012, van eenrichtingsverkeer voor de Temmermanstraat door de gemeente Asse. Hierdoor moet alle verkeer dat de wijk verlaat, en inzonderheid het verkeer van de toekomstige GOMB bedrijvenzone 'Molenbeekvallei', via de Technologiestraat om de Gentsesteenweg en de andere hoofdwegen te bereiken.

- de oplossing waarbij zones worden voorgesteld waar schuin kan worden geparkeerd in de afdaling naar de tunnel langs de zijde van de Technologiestraat is niet realistisch. Ongeacht het feit dat de breedte van de weg (2,97 meter) totaal niet in aanmerking komt voor de voorgestelde manier van parkeren (er is daarbij immers minimaal nood aan een breedte van 6 meter) zijn ook de toegangsmanoeuvres tot de parkeerzones helemaal niet compatibel met de fasering van de verkeerslichten en wordt op die manier een bijzonder gevaarlijke situatie gecreëerd.

- door de tunnel moeten ook vrachtwagens kunnen. Op de doorsnede staat een trekker met oplegger van 12,5 meter lang afgebeeld. Het kruispunt met de Technologiestraat met een afrondingsstraal van 6,5 m is daar niet aan aangepast terwijl er voor vrachtwagens nood is aan 11 tot 12 meter. In haar advies van 11 februari 2001 bepleitte de gemeente Sint-Agatha-Berchem overigens de verbreding van de Technologiestraat aan de kant van Asse of de inrichting van een rondpunt. Omdat er toen niet is ingegaan op dit voorstel is de nu voorgestelde inrichting onrealistisch;

- de aanleg van de tunnel heeft tot gevolg dat er parkeerplaatsen aan het Berchem Techno Center verdwijnen en dat ook de brandweer moeilijkheden zal ondervinden om toegang te krijgen tot het complex. Er is geen enkele aanpassing of vervangingsmaatregel voorzien.

Er werd geen contact opgenomen met de betrokkenen om rekening te houden met hun noden en om eventuele alternatieven voor te stellen.

Wat de implementatie betreft, blijft de tunnel bovendien een uiterst hypothetisch project omdat er voor de grondinneming van de tunneluitritten geen grondbeheersingsplannen zijn en er ook op geen enkel niveau overleg werd gepleegd met de stakeholders. Er kan dus worden voorspeld dat de uitvoering van het project nog heel wat voeten in de aarde zal hebben. De toelichtende nota bij het project is vernietigend voor de opties uit de mobiliteitsstudie rond de uitvoering van GGB 14 waarin reeds werd gesteld dat de aanleg van een tunnel onder de Eilandenhoutstraat niet realistisch was. De nu voorgelegde plannen en doorsneden leveren echter het bewijs van het gebrek aan realisme bij deze inrichting.

Om die reden vreest de gemeente dat op termijn het project voor de aanleg van dit kunstwerk zal worden afgevoerd en dat er geen enkel andere alternatief zal worden uitgewerkt.

- het tunnelproject werd aangepast zodat de tunnel ook toegankelijk is voor voetgangers en fietsers en er een extra toegang tot de perrons komt.

Men kan zich de vraag stellen van het nut van dergelijke inrichting in de mate dat er al twee mogelijkheden worden geboden om de spoorweg over te steken en de perrons te bereiken op minder dan 100 meter van elkaar: Gentsesteenweg en Nestor Martinstraat. Het creëren van deze derde mogelijkheid is even overbodig als de buitensporige investering die met deze oplossing gepaard gaat.

Wat betreft de verbinding tussen de Maria van Hongarijelaan en de Eilandenhoutstraat:

Deze nieuwe weg, nabij de geplande tunnel, wordt uitsluitend uitgevoerd om de doorgang van de MIVB bussen mogelijk te maken.

De voorgestelde sluizen zullen de vele vrachtwagens die de wijk doorkruisen beslist niet tegenhouden om eveneens gebruik te maken van de doorgang. Het nut om het gebruik van deze weg tot louter het openbaar vervoer te beperken wordt overigens niet aangetoond.

Het zou daarentegen interessant zijn om deze weg open te stellen voor alle voertuigen wat:

- voor een betere interne doorstroming van het verkeer binnen de wijk zou zorgen die door heel wat automobilisten wordt aangedaan omwille van de aanwezigheid van diverse grote winkelzaken en van tal van ondernemingen;

- de huidige verwarring rond het gebruik van de parkeerzones van de grote winkelpanden inperken. Daar het transitverkeer dat van de parkings gebruik maakt de correcte functie van die parkings op de helling zet.

De voorgestelde weg voorziet onder meer 4 meter brede voetpaden. Die zouden kunnen worden beperkt tot 2,5 meter in de mate dat de weg toegankelijk wordt gemaakt voor alle voertuigen en wordt voorzien van fietspaden.

Wat betreft de schrapping van de overweg ter hoogte van de Nestor Martinstraat:

De fiets- en voetgangerstunnel is bijzonder gebruikersvriendelijk; zelfs in die mate dat auto's er gebruik van zouden kunnen maken daar er verkeerafstoppende inrichtingen moeten worden voorzien.

Op enkele technische details na is de tunnel, met een breedte die groter is dan deze van de geplande eenbaanstunnel onder de Eilandenhoutstraat, vergelijkbaar met de verkeerstunnel die in de mobiliteitsstudie voor de uitvoering van GGB 14 werd voorgesteld.

Tot besluit heeft de gemeente Sint-Agatha-Berchem ernstige bezwaren tegen het voorgestelde project en dringt ze erop aan dat er met volgende elementen rekening wordt gehouden:

1) de manier om de sporen ter hoogte van de Gentssteenweg over te steken moet niet ondergronds, maar bovengronds gebeuren. Behoudens een betere objectieve en subjectieve veiligheid is deze manier van oversteken de enige, omwille van de beperktere grondinneming, die een correcte inrichting van het perron richting Denderleeuw mogelijk maakt en rekening kan houden met de vragen van de MIVB in het kader van haar project rond de heraanleg van het eindstation voor de trams.

Als logisch gevolg van dit project zou de toekomstige treinhalte best wat meer westwaarts, richting Zelliksesteenweg, worden opgeschoven.

2) Het project voor de tunnel onder de Eilandenhoutstraat (tussen de Maria van Hongarijelaan en de Technologiestraat) beantwoordt niet aan de minimale voorwaarden voor een goede werking ten aanzien van de plaatselijke omstandigheden en de behoeften van de activiteiten van de omliggende bedrijven. Bovendien biedt de tunnel geen oplossing voor de doorgang van zwaar verkeer. De gemeente is de mening toegedaan dat dit kunstwerk een niet haalbare kaart zal blijken en meent dan ook dat deze hypothese voor het oversteken van de spoorweg voor voertuigen niet kan worden weerhouden.

3) De optie voor de inrichting van de Nestor Martin tunnel moet opnieuw worden bekeken en getoetst aan de tunnel van de Elandstraat in Watermaal-Bosvoorde, met name, een tunnel met beurtelings verkeer geregeld via verkeerslichten en van beperkte omvang die niet toegankelijk is voor zwaar verkeer. Een dergelijke tunnel maakt oogcontact tussen de gebruikers mogelijk en kan worden aangelegd met steilere toegangen die het behoud van het kruispunt van de Nestor Martinstraat met de Eilandenhoutstraat niet op de helling zou zetten.

Ter herinnering: het is als gevolg van de interventie van de GOMB in het licht van het project voor de inrichting van het bedrijvenpark 'Molenbeekvallei' dat de problemen rond de zachte helling zijn ontstaan zodat ook zwaar verkeer gebruik zou kunnen maken van de tunnel.

De toegang voor zwaar verkeer tot het grondgebied ten noorden van spoorlijn 50 kan, zonder enige hinder, perfect worden geleid via de Technologiestraat naar de Gentssteenweg richting

grondgebied van Asse en Dilbeek waar zich de aansluiting op de Ring en de andere belangrijke verkeersassen bevinden.

De gemeente Sint-Agatha-Berchem pleit er dan ook voor dat de optie met een verkeerstunnel die beperkt wordt tot voertuigen en zachte weggebruikers aan de Nestor Martinstraat opnieuw wordt bekeken. Naast het feit dat deze optie een bevredigend antwoord kan geven tegen een lagere kostprijs met toegang voor het verkeer tot de wijken boven de spoorweg, voorkomt ze tevens zware, aanslepende en onzekere onteigeningsprocedures.

4) Het instellen van tweerichtingsverkeer in de Zelliksesteenweg tussen de Keizer Karellaan en de gewestgrens vult het arsenaal aan waarbij tegelijk zowel het zwaar verkeer dat de stad inkomt als het zwaar verkeer dat de stad verlaat de sporen kan oversteken.