



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

## ADVIES OVER HET ONTWERP VAN RICHTPLAN VAN AANLEG WET BRUSSEL

13 november 2019

In overeenstemming met artikel 30/5, §1 van het BWRO, en na de presentatie door dhr. Pierre Lemaire (perspective.brussels) van het richtplan van aanleg WET op 4 september 2019, heeft de Commissie het ontwerpadvies RPA WET op 21 oktober 2019 besproken.

Alle leden van de Commissie keurden het volgende advies goed, behalve Touring waarvan het standpunt in de bijlage wordt weergegeven.

Over het algemeen vraagt de Commissie hoe de verschillende RPA's en de gewestelijke doelstellingen inzake mobiliteit zich tot elkaar zullen verhouden. Hoe gaat men, gegeven het aantal, de reikwijdte en het tijdbereik (dat soms zeer lang is, cf. Hermann-Debroux) van de RPA's, een visie ontwikkelen die samenhangt met de gewestelijke mobiliteitsvisie?

In het RPA WET is het belangrijk rekening te houden met de potentiële effecten van de externe inrichtingen die evenwel zeer dicht bij de perimeter liggen, zoals die aan het rondpunt Schuman en de Kortenberglaan. Gelet op het intensieve autogebruik en de hoge bezettingsgraad van de metro tijdens de spitsuren, vraagt de Commissie ook een proactief beheer van de verplaatsingen tijdens de werken.

De Commissie vraagt om de gegevens over het parkeren buiten de weg (wagens en fietsen) uit te diepen en te verspreiden en om de parkeerbehoeften te objectiveren.

*Het advies verwijst naar de structuur en de paginanummers van het ontwerp van voorschriften van het RPA WET Brussel - 06 mei 2019.*

*De aanvragen hebben voornamelijk betrekking op:*

- *Een betere toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit, met inbegrip van woningen toegankelijk voor rolstoelgebruikers en die aanpasbaar zijn aan de verschillende levensfasen;*
- *De vertaling in het regelgevende luik van de maatregelen en principes van het strategische luik, die de dichtheid van het autoverkeer verminderen, de actieve modi bevorderen (voetgangers en fietsers) en het parkeren organiseren.*

### **1.2. DOELSTELLINGEN EN UITDAGINGEN: EEN WIJK MET EEN HOGE LEVENSKWALITEIT** p. 29.

#### **1. Een geanimeerde stadswijk creëren p. 30**

"Bij het bouwen van nieuwe woningen moet er aandacht zijn voor voldoende differentiatie in termen van typologie en prijs om een zo breed mogelijke waaier aan bewoners aan te trekken".

De Commissie vraagt aan de opgesomde criteria expliciet toe te voegen dat de woningen voor iedereen toegankelijk moeten zijn en stelt de volgende wijziging voor:

"Bij het bouwen van nieuwe woningen moet er aandacht zijn voor voldoende differentiatie in termen van typologie en prijs en er moeten voldoende voor iedereen toegankelijke en aanpasbare woningen worden gegarandeerd om een zo breed mogelijke waaier aan bewoners aan te trekken".

## 2. STRATEGISCH GEDEELTE p. 33.

De Commissie ondersteunt de principes van een betere toegankelijkheid voor de actieve modi en personen met beperkte mobiliteit in verband met verzamelpunten zoals metro-/treinstations. (p.42-43) net als het uitbouwen van een netwerk van complementaire wegen.

### KENMERKEN EN FUNCTIES BEDOELD IN DE INRICHTING VAN DE OPEN EN BEBOUWDE RUIMTES

#### 2.3. KENMERKEN VOOR DE INRICHTING p. 67.

##### **Kenmerken van de constructies p. 69-72**

De Commissie vraagt een specifiek punt toe te voegen inzake de bevordering van de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit:

- woningen aangepast aan rolstoelgebruikers.
- aangepaste woningen zodat er wordt tegemoetgekomen aan de evolutie van de behoeften van de Brusselaars tijdens hun leven en zodat ouderen zo lang mogelijk in hun woonplaats kunnen blijven wonen.

##### **Inrichting van openbare ruimtes en open ruimtes**

##### **Parkeren voor auto's en voor fietsen p. 76-77.**

De Commissie stelt voor de twee punten te bundelen onder één enkele titel, nl. 'Parkeren', omdat er ook sprake is van fietsparkeergelegenheid in het punt autoparkeergelegenheid.

De Commissie ondersteunt de vergemeenschappelijking van de parkings waarin is voorzien via de verplichting van voetgangerstoegangen vanaf de openbare ruimte, onafhankelijk van de gebouwen.

Wat de parking WET betreft, de enige openbare parking eigendom van het Gewest in de perimeter en gelegen onder de hele wetstraat, ondersteunt de Commissie het ontwerp van RPA en het feit dat men er voorrang geeft aan parkeergelegenheid voor fietsers, parkeren voor korte duur voor auto's en parkeergelegenheid voor woningen. Het parkeren voor korte duur kan een dag duren, de idee is abonnementen te vermijden.

De Commissie ondersteunt de aanbevelingen voor de parkeergelegenheid voor fietsen.

De Commissie vestigt de aandacht op het probleem van het verbod op de bestemming van gebouwen met publieke toegangen onder de kantoorgebouwen van de EU (veiligheidsnormen van de EU).

## 3. REGELGEVEND GEDEELTE p. 78

### 3.1. ALGEMENE VOORSCHRIFTEN p.81

De Commissie vraagt het volgende toe te voegen:

**PG.7.** "De verrichtingen en werken beogen de verbetering" ... "de toegankelijkheid voor iedereen".

**PG.8.** "De aanvragen van stedenbouwkundige vergunning worden vergezld van technische nota's die verduidelijken op welke wijze de projecten voldoen aan de milieuaspecten en de toegankelijkheid voor iedereen, in het bijzonder betreffende de volgende punten:

...

De Commissie vraagt het volgende toe te voegen: "De wijze waarop de toegankelijkheid voor iedereen wordt gerealiseerd en een opvolging door een bureau gespecialiseerd in toegankelijkheid".

Gelet op de verbinding van de wijk met het openbaar vervoer, de lage bezetting van de parking WET en de problemen die de toegangshellingen naar de parkings veroorzaken, vraagt de Commissie een voorschrift toe te voegen dat voorziet in een afwijking van het GSV om het aantal opgelegde parkeerplaatsen te beperken voor zeer kleine percelen. Of zie BV.5. hieronder

### **3.2. BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN p. 85**

#### **BESTEMMINGEN p. 86-89**

De Commissie vraagt een minimaal percentage toe te voegen (of een drempelwaarde) van voor iedereen toegankelijke woningen, in het bijzonder voor het gebruik van rolstoelen en aanpasbare woningen, telkens er in een woonfunctie is voorzien.

#### **BV.4. Wegengebieden**

De Commissie dringt aan op het belang van het behoud van parkeergelegenheid voorbehouden aan PBM's en leveringen.

Zie ook de opmerkingen over de inrichting van open ruimtes hieronder en de noodzaak om het verkeer te verminderen.

#### **BV5. Algemene voorwaarden**

De Commissie suggereert de mogelijkheid af te wijken van de normen van het GSV die de bouw van parkings oplegt voor kleine percelen, om te vermijden dat de hellingen van de parkings de openbare ruimte zouden fragmenteren.

#### **BV. Parking WET**

De Commissie vraagt een bijzonder voorschrift toe te voegen over de zone die overeenstemt met de omtrek van de parking WET en om er de volgende principes reglementair te maken:

- voorrang geven aan de parkeergelegenheid voor fietsers: opleggen van 2.000 plaatsen voor fietsen ter hoogte van het kruispunt Kunst-Wet en 500 plaatsen voor fietsen ter hoogte van het station Maalbeek alsook specifieke parkeergelegenheid voor cargofietsen;
- garanderen van de realisatie van het Mezzanine-project in het station Maalbeek;
- het huidige aantal autoparkeerplaatsen verminderen van 1.109 tot 500 plaatsen met inrichting van een rotatieve betalende publieke parking, plaatsen te berekenen voor kantoren op basis van aanvaardbare m<sup>2</sup> (toepassing BWLKE) en plaatsen voor de woningen (te kwantificeren).

### **INRICHTING VAN OPEN RUIMTES p. 94**

#### **BV.11. Inrichting van emblematische ruimtes**

De Commissie dringt aan op de hellende aansluiting tussen de Wetstraat en de Etterbeeksesteenweg en vraagt dat die toegankelijk zou zijn voor PBM's.

#### **BV.12. Parkeren in open ruimtes**

De Commissie vraagt het behoud van parkeerplaats voorbehouden aan PBM's en leveringen. Zie ook de opmerkingen over de inrichting van open ruimtes hieronder.

#### **BV.13 Trajecten**

De Commissie vraagt prioriteit te geven aan de voetgangersdoorgangen in lange huizenblokken en meer in het algemeen, om de voetgangerswegen te koppelen aan de inrichting van de voetgangersboulevard nr. 3 van Good Move (Centraal station - Jubel).

### **De Commissie vraagt de toevoeging van twee bijzondere voorschriften (BV's.)**

Om te beantwoorden aan de doelstellingen en uitdagingen gedefinieerd op p. 31, te weten "*de rol van de Wetstraat te heroverwegen... wat moeilijk te vernigen is met de huidige dichtheid van het autoverkeer*" en om de principes te volgen die worden uiteengezet op p. 42, *namelijk "de fietspaden langs de Wetstraat af te scheiden van de voetgangers- en autowegen om echte fietsverkeerswegen te creëren..."*,

om te beantwoorden aan de doelstellingen van Good Move inzake het bevorderen van de actieve modi, waaronder het verkeer van cargofietsen, en ook de doeltreffendheid van de bussen (netwerken comfort en wijk), is het van belang het autoverkeer te verminderen, te voorzien in kwaliteitsvolle fietsinrichtingen op de Wetstraat en om het doorgaand verkeer in de wijkwegen te beperken.

De Commissie vraagt twee voorschriften (BV's.) toe te voegen, een betreffende de Wetstraat en een andere betreffende het geheel van de wegen van het RPA en er de volgende principes in op te nemen.

#### **BV Wetstraat**

- schrappen van ten minste één verkeersstrook;
- inrichting van twee eenrichtingsfietspaden langs weerskanten van het berijdbare gedeelte om echte fietswegen te creëren met standaardafmetingen van het FietsGEN, te weten 2,5 meter breed plus een bufferzone (aanbevolen afmeting 50 cm en 80 cm als palen of druk aanpalend verkeer).

#### **BV Wegen**

- de ontrading van gemotoriseerd verkeer in de wijken effectief maken;
- de impact van de toegangen naar de ondergrondse parkings in de wijkwegen evalueren;
- voorzien in voldoende parkeerplaatsen buiten de weg voorbehouden aan PBM's omdat de metrolijn zodanig drukbezet is dat PBM's er vaak geen gebruik van kunnen maken en ze zich bijgevolg met de auto verplaatsen.

\*\*\*

### **Touring keurt het advies hierboven niet goed, en hier volgt zijn standpunt:**

Betreffende de parking WET, kan Touring de vermindering van het aantal plaatsen niet ondersteunen, en het denkt dat een deel van de parking WET moet worden ingericht als een ontradende parking door een zo groot mogelijk deel van de huidige plaatsen te behouden. Gelet op de unieke situatie bij het binnenrijden van de stad, denkt Touring dat de parking als een P&R moet worden gebruikt. De pendelaars of bezoekers kunnen hun voertuig in de parking achterlaten om vervolgens het openbaar vervoer naar het centrum te nemen. De toegang tot deze P&R zou moeten gebeuren via baren en tegen redelijke parkeerprijzen om zo veel mogelijk bezoekers aan te trekken die hun auto daar achterlaten, om vervolgens het openbaar vervoer of deelfietsen te nemen richting centrum.

Betreffende de Wetstraat, kan Touring het schrappen van een rijstrook steunen maar niet meer en Touring vraagt om een testfase om de impact op het verkeer te meten, de aanpassing van het kruispunt Kunst-Wet en de verkeerslichten om een vlotter verkeer te garanderen op de Wetstraat opdat de chauffeurs de parallelwegen in de wijken niet zouden gebruiken. Touring vraagt om de ontrading van het gemotoriseerd verkeer effectief te maken in de wijken door een vlot verkeer te garanderen op de grote assen zoals de Wetstraat en de Kleine Ring.