



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

ADVIES OVER HET ONTWERP VAN RICHTPLAN VAN AANLEG JOSAPHAT

14 november 2019

Conform artikel 30/561 van het BWRO, en na de presentatie van het Richtplan van Aanleg Josaphat door dhr. Magin en mevr. Van Hamme (perspective.brussels) op 4 september 2019, heeft de Commissie het volgende advies unaniem goedgekeurd.

Josaphat is een site die ingeklemd ligt tussen nagenoeg volledig verzadigde wegen; mobiliteit vormt een centraal punt in dit Richtplan van Aanleg.

De Commissie vraagt hoe de verschillende RPA's en de gewestelijke doelstellingen inzake mobiliteit zich tot elkaar zullen verhouden. Werd er, in het bijzonder in dit geval, rekening gehouden met de cumulatieve effecten van de RPA's Josaphat en Mediapark (toegang tot de E40)? De Commissie stelt zich ook vragen bij de stromen die worden gegenereerd door de verschillende functies tijdens de spitsuren en over de opstopping aan de in- en uitgangspunten van de site.

Over het algemeen betreurt de Commissie dat de studies gebaseerd zijn op oude plannen en gegevens. Het ontwerp van RPA is gebaseerd op het Gewestelijk Mobiliteitsplan *IR/S 2*, terwijl het ontwerp van het *Good Move-plan* de referentie zou moeten zijn; het houdt ook geen rekening met het busplan van de MIVB. Het milieueffectenrapport (MER) is gebaseerd op de mobiliteitsplannen van Schaarbeek en Evere (2009 en 2006) en op de tellingen van Brussel Mobiliteit die tussen 2013 en 2015 werden uitgevoerd. Als men de snelle evoluties in het Gewest inzake demografie en mobiliteit in overweging neemt, dan vormen deze gedateerde gegevens geen accurate weergave van de huidige uitdagingen.

Bovendien analyseert het milieueffectenrapport de verkeersstromen op de in- en uitgangspunten onafhankelijk van elkaar. Deze methodologie houdt geen rekening met de cumulatieve effecten van de verschillende toegangspunten op het verkeer rondom de site. De Commissie betreurt ook het gebrek aan leesbaarheid van de documenten en analyses.

Ten slotte vestigt de Commissie de aandacht op het gebrek aan informatie over de uitvoering van de studies en de voorgestelde oplossingen. Er wordt met name niet gezegd hoe de mobiliteitsmonitoring (een taak die Brussel Mobiliteit exclusief toekomt) een impact kan hebben op het programma en de ontwikkeling van de site, terwijl het anticiperen op en integreren van de mobiliteitsprojecten en de stedelijke ontwikkelingsprojecten essentieel is.

Daarom denkt de Commissie dat de voorgestelde oplossingen om het hoofd te bieden aan de mobiliteitsuitdagingen en de densiteit van het programma in vraag moeten worden gesteld.

Verkeersplan

De bedoeling van het verkeersplan moet het bevorderen van de actieve modi zijn. De verkeerswegen op de site moeten dus nauwkeurig worden beschreven en opgenomen in het regelgevende gedeelte van het ontwerp.

Er moet ook bijzondere aandacht worden geschonken aan de toegangspunten tot de site om hun gevaar voor zwakke weggebruikers zo veel mogelijk te beperken.

Voetgangersverkeer en toegankelijkheid voor iedereen

De oversteekplaatsen van de spoorweg voor voetgangers, personen met beperkte mobiliteit (PBM's) en fietsers is gepland via de twee dekplaten en drie bruggen, waarvan een toegankelijk is voor PBM's en fietsers via hellingen; de twee andere zullen worden gecombineerd met liften in de aangrenzende inrichtingen om het onderhoud ervan te verzekeren. Zoals hierboven werd aangegeven moet het geheel van deze mobiliteitsinfrastructuur deel uitmaken van het regelgevende luik.

De Commissie vraagt minima inzake aangepaste woningen voor rolstoelgebruikers en inzake aanpasbare woningen op te leggen, 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 leven.

Fietsen

Het ontwerp van RPA voorziet in een verplaatsing van het tracé van het Fiets-GEN naar de oostkant van de spoorweg ten opzichte van het tracé dat in het GPDO was gepland, en dit zonder enige rechtvaardiging. De Commissie vraagt dat het Fiets-GEN aan de westkant van de spoorweg komt te liggen (en niet aan de oostkant) om

- de woonzones aan de westkant van de site te verbinden (cf. slechts één oversteekplaats heeft een oprijhelling, de andere beschikken over liften in de inrichtingen, wat geen geschikte oplossing biedt voor een Fiets-GEN);
- de continuïteit met het GEN komende van Bordet (westkant) te garanderen.

De Commissie benadrukt het onderscheid dat wordt gemaakt tussen het Fiets-GEN (dat de snelle, veilige en doeltreffende verplaatsing van fietsen moet aanmoedigen) en de fietsvoetgangerswegen.

Gemotoriseerd verkeer en bediening door het openbaar vervoer

De Commissie vraagt dat de creatie van een nieuwe toegang aan het noordwesten van de site geen route bis zou vormen, die zou indruisen tegen het rustig maken van de wijken zoals bepleit in Good Move. Daartoe stelt ze voor om van de wegstrook die de spoorweg kruist in het noorden van de site een éénrichtingsweg te maken van het westen naar het oosten.

Het milieueffectenrapport rechtvaardigt de relevantie van een berijdbare uitrit op de Gilisquetlaan niet. De hypothesen van de verdeling van uitgaande bewegingen naar deze laan worden immers op slechts 5% geraamd.

Brussel Mobiliteit moet betrokken worden bij de studies inzake de wegenconfiguratie van Beliris, met name betreffende de toegang tot de De Boeckbrug en die ter hoogte van de Wahislaan.

De buslijn die is gepland in het midden van de site moet worden opgenomen in het busplan 2019.

Het zware verkeer dat zal worden veroorzaakt door de aanleg van handelskernen en de dichte stedelijke industriezone werd niet geanalyseerd in de verschillende mobiliteitsstudies - zowel inzake levering als parking - en er moet rekening mee worden gehouden in de voorgestelde oplossingen.

De mobiliteit tijdens de werken wordt niet behandeld door het RPA Josaphat, terwijl de verstedelijking van de site heel wat verkeer met zich zal meebrengen (met heel wat vrachtwagens) gedurende meerdere tientallen jaren. In het licht van de komende verzaadiging van de verkeerswegen, en de weerslag daarvan op de andere vervoersmodi, zou het nuttig zijn te verduidelijken hoe de (verschillende vormen van) verplaatsingen zullen worden gecoördineerd om de hinder te beperken.

Het parkeerbeheer

Een voldoende aantal fietsparkings moet worden opgelegd en op intelligente wijze worden verdeeld over de site om het gebruik van deze vervoerswijze aan te moedigen. Ter hoogte van het NMBS-station voorziet het ontwerp van RPA in een "omvangrijke overdekte en beveiligde fietsparking": de Commissie vraagt dat het aantal fietsplaatsen wordt verduidelijkt om de nodige ruimte te kunnen voorbehouden.

In overeenstemming met het parkeerbeleid van het ontwerp van het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move vraagt de Commissie om het parkeren op de weg in de residentiële zone sterk te beperken in plaats van het parkeren in de woningen zelf te beperken. Het ontwerp van RPA houdt een risico in op vastgoedontwikkelingen van woningen zonder parking, wat zal zorgen voor meer parkeren op straat of op publieke parkings.

De Commissie stelt voor dat het gedeelte autoparking wordt verwijderd uit het reglementaire gedeelte en dat het GSV, dat momenteel wordt herzien en dat een gedeelte over parkeren omvat, bijgevolg van toepassing is.

Als de aspecten inzake het parkeren voor auto's toch worden behouden in het reglementaire gedeelte, vraagt de Commissie:

- de publieke parking van de GSI op te leggen, omdat het globale parkeerbeleid afhangt van de bouw van deze parking buiten de weg;
- de plaatsen van deze publieke parking voor te behouden aan PBM's, aan de bezoekers van de woningen, van de kantoren, de uitrustingen en leveringen van de hele site (en niet hoofdzakelijk voor de behoeften van de GSI);
- het aantal plaatsen voor auto's per woning niet te beperken tot een maximum van 0.7. De term 'maximum' rechtvaardigt het feit dat men geen autoparkeerplaats realiseert en laat toe de behoeften van de woningprojecten te verschuiven naar de parking ten laste van de overheid en/of naar de weg;
- de logistieke parkeerbehoeften en de behoeften inzake bedrijfsleveringen van de GSI aan de gebouwen van de zone te integreren, om ze niet te externaliseren naar de openbare ruimte of publieke parking.