



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER HET
RICHTPLAN VAN AANLEG
RPA JOSAPHAT**

Aanvrager	Brusselse Hoofdstedelijke Regering, overeenkomstig artikel 30/5, § 1 van het BWRO
Aanvraag ontvangen op	18/10/2021
Uiteenzetting	04.10.2021 door dhr. Thomas Van Den Boogaerde, Perspective Brussels.
Overgemaakt document	Het ontwerp van richtplan van aanleg (RPA), het milieueffectenrapport (MER); de niet-technische samenvatting (NTS) van het MER; het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot goedkeuring van het ontwerp van Richtplan van Aanleg "Josaphat". Voorstelling in de GMC op 04.10.2021
Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op	25/10/2021

De Commissie heeft kennis genomen van de wens om de kwaliteit van het landschap en de biodiversiteit van de Josaphatsite beter te beschermen, hetgeen heeft geleid tot een herziening van de verstedelijking van de site en een vermindering van de bebouwingsdichtheid. De verlaging van de bebouwingsdichtheid moet worden gezien in het licht van het feit dat de demografische hypothesen waarop het RPA is gebaseerd uitgaan van 10.000 nieuwe inwoners per jaar in het BHG, terwijl in de BISA-prognoses nu sprake is van 2.000. Niettemin blijft de vastgoedmarkt in Brussel onder aanzienlijke druk staan.

De Commissie waardeert de visie om van Josaphat een duurzame wijk te maken en begrijpt dat de topografische insluiting van de site en de dichtbebouwde periferie de uitvoering van een duurzaam verkeersplan bemoeilijken. Ze is echter van mening dat de ambitie op het vlak van mobiliteit onvoldoende is uitgewerkt in het strategische en regelgevende luik. De verwijzingen naar Good Move en het STOP-principe zijn er wel in opgenomen, net als de ambitie om verplaatsingen te voet en met de fiets te bevorderen en snel, comfortabel en veilig te maken, maar de concrete omzetting ervan is onvolledig en ontoereikend.

De Commissie vraagt het strategische luik van het RPA over de verwezenlijking van toegankelijkheid voor iedereen volgens het STOP-principe en Good Move te vervolledigen.

Toegankelijkheid voor iedereen

In een wijk waar bijna alles moet worden aangelegd, dringt de Commissie erop aan dat de toegankelijkheid voor iedereen voorbeeldig is, of met andere woorden dat openbare plaatsen en de bruggen toegankelijk zijn voor personen met beperkte mobiliteit. Het feit dat de site eigenlijk een kom vormt, is zeker niet bevorderlijk voor de bereikbaarheid, maar het is net in het RPA dat hierover moet worden nagedacht en dat er oplossingen moeten worden aangereikt. De Commissie vraagt om in het RPA hiervoor regelgevende garanties op te nemen.

De Commissie is verheugd dat het RPA een verscheidenheid aan private woningen wil aanmoedigen die voldoen aan de behoeften van de Brusselaars, waaronder woningen die toegankelijk en aanpasbaar zijn voor personen met een handicap. Ze vraagt deze wil in een becijferde doelstelling om te zetten.

In het strategische luik wordt vermeld dat alle woningen op de site toegankelijk zullen zijn voor personen met een handicap en dit vanaf de openbare ruimte tot in de woonkamer. De Commissie vraagt deze verplichting aan de regelgevende voorschriften toe te voegen.

Verkeersveiligheid

De Commissie meldt dat de verkeersdrukte rond de Josaphatsite nu al een veiligheidsprobleem vormt, met name aan het uiteinde van de fietspaden (Wahislaan, Lambermontlaan, Leopold II-laan en Vrijetijdslaan). Door de toename van het verkeer als gevolg van de verwezenlijking van het RPA moeten het verkeersplan van de wijk en de infrastructuurinrichtingen worden herdacht om de verkeersveiligheid in en rond de nieuwe wijk te garanderen en ervoor te zorgen dat er eerst wordt geopteerd voor actieve vervoerswijzen.

Voetgangersverkeer

De Commissie waardeert de algemene intenties ten gunste van verplaatsingen te voet. Ze betreurt evenwel dat dit onderwerp in het RPA niet nader wordt uitgewerkt en vraagt om een concrete omzetting ervan in het strategische en regelgevende luik. Ze stelt voor concreet in te gaan op de trajecten in en naar de site, alsook de verbindingen met de openbaarvervoershalthes en knooppunten. De zuidelijk gelegen brug zou kunnen worden verplaatst naast de zuidelijke grens van de site. Het is al een doorgang en de uitbreiding ervan met een brug over de sporen zorgt voor een verbinding tussen de Latinislaan en de sportclubs.

De Commissie wijst op de interessante werkzaamheden rond de overheersende winden en de warme en koude gevels, wat zeker een grote invloed zal hebben op de begaanbaarheid van de wijk.

Fiets

De Commissie vraagt het strategische en regelgevende luik op het vlak van de fiets aan te vullen en te verduidelijken.

Wegen die grenzen aan de Josaphatsite

De toegangsrouten op Latinis is niet langer eenrichtingsverkeer. Dit kan leiden tot extra verkeer op de Gilisquetlaan, die op een gewestelijke fietsroute (GFR1) - Fiets COMFORT ligt. De GFR is momenteel al erg druk, en de fietsinfrastructuur is er niet op afgestemd. De Commissie vraagt de fietsinfrastructuur aan de Gilisquetlaan aan te passen.

Bereikbaarheid met de fiets op en naar de site

De bereikbaarheid met de fiets op en naar de site moet worden verduidelijkt en uitgebreid:

- a. Zorgen voor een verbinding met de toekomstige inrichtingen die gepland zijn op de Generaal Wahislaan;
- b. de toegangsmogelijkheden tot de taluds voor fietsers onderzoeken;
- c. Op de momenteel braakliggende zone ten oosten van het spoor de actieve mobiliteit (waaronder het fiets-GEN) scheiden van de gemotoriseerde mobiliteit (op de bestaande weg¹); dit bespaart de aanleg van een weg langs de sporen, verbetert de verkeersveiligheid en behoudt ook de ecologische corridor.
- d. Alle bruggen toegankelijk maken voor fietsers (zonder een lift of trappen te moeten gebruiken);
- e. het aantal fietsparkeerplaatsen voor het GEN-station specificeren
- f. Op woningniveau de norm vaststellen op 1 fietsparkeerplaats per kussen in plaats van per slaapkamer
- g. het aandeel fietsparkeerplaatsen die geschikt zijn voor grotere fietsen (bakfietsen, kinderkarren, enz.) verhogen tot minstens 10%.

De GEN-fietsroute moet worden opgenomen in het ontwerp van RPA en moet voldoen aan de kwaliteitscriteria die van een dergelijke route mogen worden verwacht. De GEN-fietsroute parallel met Leopold III, die in de documenten wordt genoemd, beschikt niet over adequate infrastructuur en het is zeer onwaarschijnlijk dat de huidige inrichtingen in de toekomst drastisch kunnen evolueren.

Wat betreft de scholen: het schoolstraatprincipe verkiezen boven de aanwezigheid van een "kiss & ride" voor de toegang tot scholen en kinderdagverblijven en de fietsenstallingen integreren en specificeren: langdurig voor de leerlingen en kort voor de ouders die hun kinderen brengen.

Bediening MIVB

Het ontwerp van RPA Josaphat onderschat de behoeften op het vlak van openbaar vervoer. Volgens de raming zouden 350 personen per uur vanaf de site het openbaar vervoer nemen². Op een totaal van 3.421 bewoners³ voor enkel die woningen, is dit slechts ongeveer 10%. Het modale aandeel verplaatsingen met metro/tram/bus van de Brusselaars bedraagt echter 21% (28% voor verplaatsingen binnen Brussel)⁴. Ervan uitgaande dat de toekomstige bewoners in vergelijkbare mate gebruik maken van het

¹ MER, deel 2, p. 110. De bestaande weg is in het wit aangeduid in het grijze gedeelte

² MER, deel 4, p. 106, punt B.2, al. 3

³ MER, deel 4, p. 148, eerste tabel

⁴ <https://leefmilieu.brussels/het-leefmilieu-een-stand-van-zaken/volledige-versie/brusselse-context/mobiliteit-en-vervoer-het>

openbaar vervoer, en rekening houdend met de gewestelijke doelstellingen om het autogebruik terug te dringen, lijkt het aantal van 350 personen/uur sterk onderschat.

De bediening van de periferie van de Josaphatsite

In het ontwerp van RPA wordt voorgesteld een extra tramhalte te creëren op de Leopold III-laan, wat de volgende afstanden tussen de haltes oplevert: 500 m tussen Leopold III/Pentathlon, 250 m tussen Pentathlon en de bijkomende halte en 450 m tussen de bijkomende halte en Evere Shopping. Voor de MIVB is de tramverbinding (alsook de vooruitzichten om de frequentie van lijn 62 te verhogen eens de verlenging van de lijn naar Zaventem klaar is) geen reden om een nieuwe halte op de Leopold III-laan toe te voegen, die zich op slechts 250 m van de halte Pentathlon zou bevinden, wat een te korte afstand tussen beide haltes is. Het verplaatsen van de tramhalte Pentathlon (en niet de aanleg van een bijkomende tramhalte) was een van de aanbevelingen van de in 2015 uitgevoerde ES, terwijl het te analyseren ontwerp van RPA in alle opzichten een grotere densiteit vertoonde (aantal woningen, enz.).

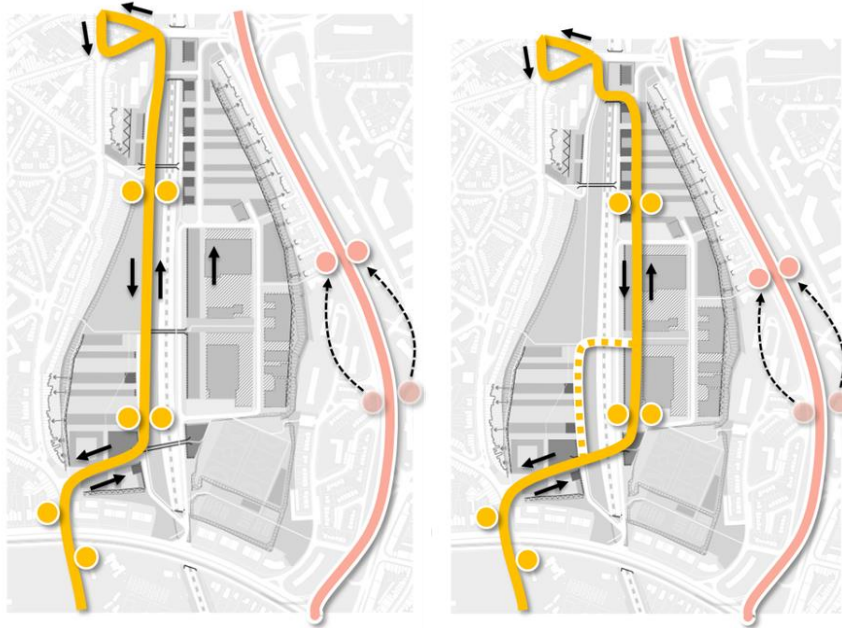
De Commissie vraagt de tramhalte Pentathlon te verplaatsen in de richting van de halte Evere Shopping, zodat deze zo dicht mogelijk bij de nieuwe verbindingsweg tussen de Josaphatsite en de laan komt te liggen, overeenkomstig de onderstaande plannen.

De bediening met het openbaar vervoer binnen Josaphat

De Commissie steunt de bediening binnen de Josaphatsite via een buslijn in de noord-zuidas. De plannen van het ontwerp van RPA geven niet aan welke route moet worden gevolgd, houden onvoldoende rekening met de herkomst van de buslijn (namelijk de Chazallaan - De Boeckstraat en Kurthstraat) en geven niet aan waar en hoeveel haltes moeten worden aangelegd. De Commissie herinnert aan het belang van de integratie van het openbaar vervoer in de omliggende wegen om een kwalitatieve dienstverlening te kunnen bieden en de veiligheid van iedereen te kunnen waarborgen.

De Commissie steunt de verzoeken van de MIVB:

- a. In de richting van de Chazallaan moet de buslijn de Josaphatsite bereiken via de Gilisquetlaan wegens de veiligheid, de lengte en de duidelijkheid van het traject; links afslaan is een manoeuvre dat vermeden moet worden, om verkeersveiligheids- en performantieredenen moet de lijn de Lambermontlaan loodrecht oversteken en over een bus- en fietsstrook beschikken vanaf de Josaphatsite in de richting van de Gilisquetlaan.
- b. de buslijn moet in de richting van de De Boeckstraat en de Kurthstraat worden geleid (niet richting de rotonde van de Leopold III-laan) en er moet een tegenstroom voor bussen + fietsen vanaf de De Boeckbrug worden gecreëerd.
- c. Wat betreft de route van de buslijn door de site, worden twee alternatieven voorgesteld. Hetzij via het westen van de spoorlijn, dwars door het park (zoals bepaald in het RPA Mediapark), hetzij via het oosten van de spoorlijn.
- d. Aangezien de busbediening fijnmaziger is dan die van de tram, moeten er twee haltes worden gecreëerd.



Het station Evere

De Commissie stelt vast dat het volgens het GBP "te creëren" station ter hoogte van de Lambermontlaan niet in het ontwerp van RPA is opgenomen, dat veeleer de verbetering van het bestaande station "Evere" beoogt (verplaatsing van het "noordelijke" perron naar het zuiden van de brug over de De Boeckstraat om het af te stemmen op het andere huidige perron). In dat kader dringt de Commissie aan op een optimale toegankelijkheid van het station aan beide uiteinden van de perrons, wat met name impliceert dat de brug aan de zuidzijde van de perrons snel moet worden voltooid.

De Commissie is verbaasd dat er geen doelstellingen zijn met betrekking tot het gebruik van de stations en de treinfrequentie.

Wat de toegang tot de perrons betreft (Informatief luik - p. 17/24 - Strategisch luik - p. 15/98 en p. 60/98), meldt de NMBS dat zij voorziet in het beheer van een enkele toegang overeenkomstig haar strategie in verband met de omvang van de stations. Voor elk perron voorziet de NMBS in een trap en een toegang voor PBM's (type helling), geplaatst volgens het STOP-principe en ter bevordering van de intermodaliteit tussen het openbaar vervoer. De financierings- en werkingskosten van elke andere toegang dan die welke door de NMBS wordt verschaft, zijn ten laste van de aanvrager.

Daarnaast is de Commissie verbaasd over het voorstel van een overdekt station, dat niet bevorderlijk is voor sociale controle en niet erg aangenaam is (cf. stations van Bosvoorde of Bockstael). De Commissie beveelt een openluchtstation aan, dat minder duur is en middelen zou vrijmaken om de toegankelijkheid te verbeteren.

Wat de spoorparkzones (SP-zones) uit de regelgevende plannen betreft (Regelgevend luik - p. 85/98), is het belangrijk dat een voetpad tot de perrons en de spoorwegen mogelijk blijft.

De Commissie stelt voor twee perrons tegenover elkaar te bouwen.

De Commissie stelt ook voor om indien mogelijk een perron aan de kant van het huidige rangeerspoor te bestuderen, zodat dit desgevallend voor reizigerstreinen kan worden gebruikt. Idealiter zou het middelste spoor een rangeerspoor zijn en de buitenste sporen voor doorgaande treinen dienen, zodat het middelste spoor in beide richtingen kan worden gebruikt zonder kruisingen te veroorzaken en het verkeer op het andere spoor te blokkeren.

De Commissie verzoekt regelgevende bepalingen toe te voegen over het station, de toegangen en het gebruik ervan.

Deelmobiliteit en multimodale knooppunten (mobility hubs)

De Commissie is verheugd over de opname van drie multimodale knooppunten op de site. Ze benadrukt dat het belangrijk is dat deze polen zichtbaar zijn en te voet en met de fiets bereikbaar zijn. Naast deelfietsen en deelbakfietsen moeten er ook overdekte en beveiligde stallingen komen voor privéfietsen, gewone fietsen, bakfietsen en lange fietsen. De Commissie vraagt dat de fysieke mogelijkheden voor uitbreidingen van de multimodale knooppunten in het plan worden opgenomen/gereserveerd, afhankelijk van het gebruik.

De Commissie vraagt dat in elke parking plaatsen voor deelauto's worden voorzien en dat het aantal plaatsen wordt aangepast aan het gebruik.

Parkeren

De Commissie vraagt zich af of de wijk geen model kan zijn voor een autovrije voetgangerswijk naar het voorbeeld van de wijk Vauban (Freiburg im Breisgau), waarbij de verhouding tussen het aantal parkeerplaatsen en het aantal woningen drastisch wordt verminderd. Dit zou het visitekaartje in de hoofdstad van Europa vormen.

De Commissie staat achter het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op de weg ter bevordering van het parkeren buiten de weg. Wat parkeren betreft, worden in het ontwerp van RPA twee "parkings" vermeld, waaronder een "openbare parking". Zal de aantrekkelijkheid van de site, gezien het feit dat er parkeergelegenheid lijkt te zijn voor kantoren en woningen, voldoende zijn om de "openbare parking" rendabel te maken, zelfs als het aantal parkeerplaatsen op de weg wordt verminderd? Is het niet mogelijk de verschillende parkeerbehoeften te bundelen in één of twee parkeerruimten met een "gemengde" bestemming? Tot slot herinnert de Commissie aan de hoge kostprijs van de bouw van parkings en vraagt ze welke juridische en financiële structuur wordt overwogen voor het bouwen en/of uitbaten van de parking.

Inrichting van openbare ruimtes en veiligheid

De Commissie benadrukt dat het belangrijk is bij de inrichting van de openbare ruimte rekening te houden met de veiligheidsaspecten en verwijst naar de gids en het concept *Security by Design* (aanbevelingen inzake *Crime Prevention Through Environmental Design*⁵ of CPTED). Gezien de geïsoleerde ligging van de site, dringt de Commissie aan op het integreren van toegangen voor de hulpdiensten voor alle geplande infrastructuren. Volgens de gids *Security by Design* is het effect van zichtbaarheid op veiligheid ("zien, gezien worden") aanzienlijk. De aanwezigheid van groene ruimtes draagt bij aan het welzijnsgevoel en kan de openbare ruimte gastvrijer en inclusiever maken. De gevaren die kunnen voortvloeien uit een gebrek aan zichtbaarheid mogen echter niet over het hoofd worden gezien. Een gebrek aan zichtbaarheid heeft immers een duidelijk effect op de veiligheid ("zien, gezien worden"). Daarom moet bij de inrichting rekening worden gehouden met de aanwezigheid van laagstammige bomen of wachthokjes die het zicht belemmeren.

5

Preventie van criminaliteit door aanpassing van de omgeving