



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER  
HET ONTWERP VAN BESLUIT VOOR DE GEDEELTELIJKE WIJZIGING  
VAN HET GBP VOOR DE HEIZELSITE EN HET BIJHORENDE MER**

<b>Aanvrager</b>	Brusselse Hoofdstedelijke Regering
<b>Aanvraag ontvangen op</b>	28/02/2022
<b>Uiteenzettingen</b>	24/01/2022 Dhr. Alexandre Ferrao Santos, Perspective.brussels
<b>Overgemaakte documenten</b>	Milieueffectenrapport (MER) Niet-technische samenvatting (NTS) van het MER Ontwerp van besluit
<b>Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op</b>	28/03/2022

De vertegenwoordiger van Touring onthoudt zich voor de goedkeuring van het advies.

De Commissie herinnert eraan dat deze derde poging tot wijziging van het GBP bedoeld is om de bouw van een handelscentrum van 72.000 m<sup>2</sup> mogelijk te maken (vandaag staat het GBP 15.000 m<sup>2</sup> toe).

De Commissie betreurt dat de organisatie van het openbaar onderzoek over dit project tegelijk met het openbaar onderzoek naar het Metro 3-project plaatsvindt, een groot mobiliteitsproject dat goed is voor 7.000 pagina's studies waarvan 595 pagina's enkel voor de niet-technische samenvatting. Het programma in verband met de wijziging van het GBP rekent op 13,3 miljoen bezoekers per jaar (tegen 5 miljoen vandaag), waarvan 9,6 miljoen voor de commerciële functie van Neo.

De Commissie onderstreept de conclusies van de effectenstudie, namelijk dat dit programma de opstoppingen in de aanpalende straten met 50% doet toenemen. Met de verwachting dat het modale aandeel van de auto tijdens de week 59% bedraagt - wat door de projectdragers als "een beetje optimistisch" wordt aangeduid - en 75% op zaterdagen, zal het project in ieder geval meer dan 4.500 auto's per uur aantrekken tijdens de spitsuren. De niet-technische samenvatting (NTS) van de laatste effectenstudie die ter openbaar onderzoek werd voorgelegd geeft aan dat er op zaterdag tot 6.800 auto's per uur zouden kunnen worden verwacht.

De Commissie vindt dat de commerciële functie van Neo weinig compatibel is met de gewestelijke doelstellingen inzake mobiliteit en milieu.

De effecten van de bestudeerde alternatieve scenario's op de mobiliteit, die betrekking hebben op de volledige 72.000 m<sup>2</sup> commerciële ruimte, zijn alle drie dezelfde (p. 34 van de NTS), namelijk dat elk uur duizenden extra auto's langs het Atomium en door het Park van Laken of langs de Paleizen van de Heizel zullen rijden.

Het handelscentrum heeft een bijzondere aantrekkingskracht op auto's en de Commissie vindt dat er geen duurzame oplossing bestaat die de leefomgeving van de bewoners respecteert.

De Commissie stelt dat dit project meer dan 10 jaar geleden werd bedacht en dat het niet meer past binnen een moderne visie op de stad, noch op het vlak van mobiliteit (Good Move), noch op het gebied van toegankelijkheid (10 minuten-stad), noch inzake leefmilieu en klimaat.

De wijziging van het GBP is gebaseerd op de behoefte te voldoen aan problemen in verband met het autoverkeer.

Ongeacht het gekozen scenario zal er verkeer bijkomen op de Houba de Strooperlaan en in de historische omgeving van de Paleizen van de Heizel. De NTS van de laatste effectenstudie die ter openbaar onderzoek werd voorgelegd stelt vast dat de aanwezigheid van voertuigen op de Eeuwfeestlaan het statige karakter van de laan zou aantasten, met name met betrekking tot het vergezicht van het Atomium en Paleis 5.

Geen van de drie voorgestelde scenario's is vanuit mobiliteitsoogpunt wenselijk. Het risico op verzadiging is zeer hoog tijdens de spitsuren (p.22) en de drie toegankelijkheidsschema's leveren problemen op. De studie en de vergelijking tussen de drie scenario's zijn niet duidelijk wat betreft hun impact op het geheel van de verkeersstromen en het leefmilieu.

De Commissie vraagt rekening te houden met het STOP-principe ongeacht de gekozen oplossing. Dat wil zeggen dat de actieve modi, zoals fietsen en stappen, en het openbaar vervoer geen negatieve impact zouden mogen ondervinden van de oplossing en dat ze bovendien voorrang zouden moeten krijgen.

De Commissie noteert dat de openbaar vervoeralternatieven die nochtans ruim voorhanden zijn op de site, niet zullen volstaan om een significante modale verschuiving teweeg te brengen. De effectenstudie van de aanvraag van het attest voor fase 1 van het Neo-project raamt deze immers ten hoogste op 3%. In het licht van de klimaat- en energiecrisis, en de opkomst van nieuwe meer duurzame consumptiegewoontes, betreurt de Commissie de significante toename van het wegverkeer dat een handelscentrum van dergelijke omvang zou genereren (de huidige bestemmingsplannen voorzien reeds in 15.000 m<sup>2</sup> handelsruimte) en stelt dus voor om het handelscentrum in vraag te stellen.

**Bijgevolg steunt de Commissie het ontwerp voor de wijziging van het GBP niet.**

In het algemeen is de Commissie voorstander van een brede strategische analyse met betrekking tot de interactie tussen de Ring en het noordwesten van Brussel en ze vraagt op de hoogte te worden gehouden over de lopende mobiliteitsstudie betreffende de Heizelvlakte en haar omgeving.

**Al met al formuleert de Commissie de volgende opmerkingen met betrekking tot de drie voorliggende scenario's:**

***Scenario 1 Creatie van een verbindingsweg tussen Parking C en de Keizerin Charlottelaan die onder de Romeinsesteenweg doorloopt***

Oorspronkelijk was het de bedoeling dat deze verbindingsweg de logistieke toegang voor de activiteiten in de Paleizen zou vergemakkelijken (bijvoorbeeld voor Batibouw zijn er 3.500 extra voertuigen nodig voor de ontmanteling) en niet dat hij een toegangsweg tot een ondergrondse parking met 3.200 plaatsen zou worden. De Commissie herinnert aan de conclusies van de effectenstudie bij de aanvraag van het stedenbouwkundige attest (2018): *"Deze weg zal zorgen voor een toename van het verkeer met meer dan 1.700 voertuigen per uur. De bijkomende luchtvervuiling in de residentiële zones in het noorden (Magnolialaan) zal aanzienlijk toenemen (...)* Bij voorkeur zou men moeten vermijden hoofdwegen langs residentiële zones aan te leggen". Er zijn drie scholen en een crèche aan de Magnolialaan en onlangs werd een park aangelegd naast de toekomstige verbindingsweg.

***Scenario 2: Gebruik van de A12 als toegangsweg tot de parking***

Dit was het scenario aanbevolen door de impactstudie van het stedenbouwkundige attest. Dit beoogt een verbinding van de A12 met de Madridlaan om vervolgens een verkeerslus te creëren via de Madridlaan, Esplanade-Miramar, Eeuwfeestlaan en Atomiumlaan langs het park. Een route die tijdens het weekend en feestdagen verboden is voor auto's en die zeer veel gebruikt wordt door toeristen.

Oplossing 2 die de A12 als voornaamste invalsweg neemt, lijkt niet aan te sluiten bij het project van een rustigere stadsboulevard, omdat die nog meer autoverkeer op de A12 met zich zou meebrengen.

***Scenario 3: optimaliseren/uitbreiden van de bestaande weginfrastructuur.***

De nadruk ligt op "optimaliseren" - lees: uitbreiden - van de bestaande weginfrastructuur. Net als in het vorige scenario zou de capaciteit van de Keizerin Charlottelaan worden vergroot. De

Commissie stelt vast dat het scenario 3 de grootste verkeersverschuivingen naar de Houba de Strooperlaan en de meeste hinder voor de bewoners van de omliggende wijken zou opleveren. De inrichting van het verkeer van de actieve modi zou het GGB nr.15-§1 moeten respecteren dat het volgende stelt: "de stedelijke configuratie van het geheel beoogt de creatie van een gemengde wijk met een grotere voetgangers- en fietserscapaciteit van de site".