



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER HET ONTWERP-BBP  
BIESTEBROEK IN ANDERLECHT**

Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 30 september 2010 duidt de Gewestelijke Mobiliteitscommissie aan als een van de organen die verzocht worden een advies uit te brengen over de ontwerpen van bijzondere bestemmingsplannen (BBP's).

De commissie is op 24 april 2017 bijeengekomen i.v.m. het ontwerp van BBP Biestebroek en heeft mevrouw Yvette Zege van de dienst Stedenbouw van de gemeente Anderlecht gehoord, alsook mevrouw Héléne Rillaerts van het studiebureau BUUR en de heer Gilles Ledent van het studiebureau ARIES, die het ontwerp van BBP "Biestebroek" kwamen voorstellen, samen met het bijhorende milieueffectenverslag en de manier waarop het advies van de GMC van 26/09/2016 in aanmerking is genomen in de wijziging van het ontwerp.

De commissie bracht eensluidend het volgende advies uit.

De commissie herinnert aan de vaststellingen van het effectenrapport met betrekking tot de huidige verzadiging van de wegen rondom de site en de gebrekkige toegankelijkheid via het openbaar vervoer.

**De commissie bevestigt opnieuw dat een goede toegankelijkheid van de Biestebroeksite enkel mogelijk zal zijn als er sterke keuzes gemaakt worden voor een duurzame mobiliteit.**

Een deel van die keuzes kunnen niet omgezet worden in de voorschriften van het BBP. Het gaat onder meer om een aanzienlijke versterking van het aanbod aan openbaar vervoer of een verbetering van het fiets-GEN in het licht van de ontwikkeling van de site; dit alles moet nochtans in overleg geprogrammeerd worden. Op de linkeroever is de doorgang op het niveau van de havenzone een zwak punt in de gewestelijke fietsroute Kanaal en de invoering van het fiets-GEN, en dat moet opgelost worden. De huidige omleiding moet verbeterd worden en de kwaliteitscriteria (rechtstreeks tracé, breedte, beveiliging, comfort) moeten bepaald worden. Hetzelfde geldt voor het dokontwerp.

Wat het openbaar vervoer betreft, moet de uitvoering van het BBP een hefboom vormen om de doeltreffendheid van het openbaar vervoer significant te verbeteren. Dat is onder meer het geval op het kruispunt van de Emile Vanderveldesquare, een belangrijk knooppunt van het netwerk, met tal van bus- en tramlijnen van de MIVB en De Lijn; en we mogen ook niet vergeten dat het openbaar vervoersaanbod ontwikkeld moet worden op de Industrielaan en de as Klein-Eiland/Pierre Marchant en dat het Gewest gevraagd heeft een GEN-station Klein-Eiland te creëren op de lijn 96A.

**Andere duurzame mobiliteitskeuzes kunnen en moeten rechtstreeks omgezet worden in de voorschriften van het BBP, in het bijzonder in de nieuwe wijk op de rechteroever.**

De commissie vraagt:

- Voor de grote huizenblokken, een toename van het aantal oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers om een fijnmazig verbindingsnetwerk te creëren met een uitvoeringsverplichting;
- Voor de wegen: voetgangers- en fietsersverkeer gescheiden van het autoverkeer, met verplichte comfortabele breedtes, en vermijden van transitverkeer;

- Voor de wegen met een landschappelijk karakter: een beperking van gemotoriseerd verkeer en parkeergelegenheid in de openbare ruimte (enkel PBM's en car sharing) om te neigen naar een autoloze wijk.
- In de woningen: vlot toegankelijke fietsenstallingen,
- In de gebouwen: aanleggen van een gedeelde parking buiten de weg.

De Commissie vraagt dat volgende voorschriften gewijzigd zouden worden.

## I. MAATREGELEN VAN TOEPASSING OP ALLE GEBIEDEN

### I.1. ALGEMEEN

### I.3. KENMERKEN VAN DE CONSTRUCTIES

#### 2. RESIDENTIËLE KENMERKEN EN TECHNISCHE VOORZIENINGEN

#### **art. 20. Aantal stalplaatsen voor fietsen**

De commissie blijft bij "In een nieuwbouw moet er minstens 1 stalplaats per kamer zijn." en vraagt daaraan toe te voegen "De stalplaatsen moeten beveiligd zijn en vlot toegankelijk vanop de weg".

#### **art. 25. Circulatiewegen actieve vervoerswijzen**

§ 1. De commissie vraagt dat alle circulatiewegen verplicht zijn en niet gedeeltelijk een "suggestie".

§3. Het volgende toevoegen: "deze circulatiewegen worden verwezenlijkt met een effen wegdek dat een goede grip biedt<sup>1</sup> en zijn minimaal drie meter breed en permanent toegankelijk."

Toevoegen: "In gebieden met haven- en vervoersactiviteiten zijn de circulatiewegen niet toegankelijk tijdens het overladen".

## II. BEBOUWBARE GEBIEDEN

### II.3\_ STERK GEMENGDE GEBIEDEN

#### 3. PERIMETERS MET BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN

#### **art. 46. Dok**

4° Het volgende toevoegen: "De inrichting moet het voetgangersparcours en de bestaande GFR langs het kanaal voortzetten zonder de huidige hellingen te verhogen noch de vlakheid te wijzigen met kwalitatieve inrichtingen die rechtstreeks in de openbare ruimte geïntegreerd worden".

### II.5\_ GEBIEDEN VOOR HAVENACTIVITEITEN EN VERVOER

#### 3. AANLEG VAN DE OMGEVING

#### **art. 75. Doorgangen voor actieve modi**

§ 2. Toevoegen/Schrappen: "Er moet voorzien worden in een kwaliteitsvolle inrichting of op zijn minst een afbakening op een parallelle weg om het doorbreken van de circulatieweg te vermijden bij een doorgangverbod opgelegd door overlappingsactiviteiten".

## IV. NIET-BEBOUWBARE GEBIEDEN

### III.1 WEGENGEBIEDEN

---

<sup>1</sup> In overeenstemming met het voetgangersvademeccum en het toegankelijkheidscahier van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Gelet op de vastgestelde vermindering van de mobiliteit in de omgeving en in de perimeter, dringt de Commissie er op aan dat men het project proactief doet aansluiten op een visie van duurzame mobiliteit. Dat impliceert een inrichting van de openbare ruimte waarbij men het aantal parkeerplaatsen op de weg beperkt en er alternatieven voor de personenwagen bevordert: wandelen, fietsen en autodelen. Voor leveringen van kleine pakketten zal men de logistieke privéruimten aan de binnenkant van huizenblokken niet gebruiken. Het is belangrijk dat dit soort leveringen kan gebeuren op de weg (namelijk op leveringsstroken), zonder gevaar voor de andere weggebruikers.

Gelet op het samengaan van voetgangers- en fietsverkeer en dat van logistieke voertuigen, vraagt de Commissie om het verkeer proactiever te organiseren om de veiligheid van alle weggebruikers te waarborgen. Dat houdt in dat de trottoirs van een comfortabele breedte zijn, minimaal drie meter, met aparte fietspaden en specifieke inrichtingen aan de kruispunten.

#### **Art. 81. Bestemming**

Het volgende toevoegen: §3. "de openbare parkeerzones zijn beperkt en uitsluitend voorbehouden voor personen met beperkte mobiliteit en 'station-based' autodelen. Er wordt voorzien in leveringsstroken voor bestelwagens en kleine vrachtwagens (15m)."

#### **Art. 82. Inrichting**

§1° 2°, toevoegen:

- "De inrichting vergemakkelijkt de verplaatsing van voetgangers en fietsers"
- "de wegen omvatten voetpaden van minimaal 3 meter breed en vrijliggende eenrichtingsfietspaden van minimaal 2,30 m breed.
- "De kruispunten worden ingericht op plateaus en oversteken voor voetgangers en fietsers gebeurt gelijkgronds."

### III.2 WEGGEBIEDEN MET LANDSCHAPSKARAKTER

#### **art. 85. Inrichting**

§1°, toevoegen:

- "en het parkeren is er beperkt en voorbehouden voor plaatsen voor gehandicapten en voertuigen voor 'station-based' autodelen."
- "Er kunnen op verzoek leveringsstroken worden ingericht voor bestelwagens en kleine vrachtwagens (15m)."

2° toevoegen: "De inrichting vergemakkelijkt de verplaatsing van voetgangers en fietsers".