



ADVIES

Ontwerp van richtplan van aanleg « Delta - Hermann-Debroux »

Aanvrager	Minister-president Rudi Vervoort
Aanvraag ontvangen op	24 oktober 2019
Aanvraag behandeld door	Commissie Ruimtelijke ordening - Mobiliteit
Advies uitgebracht door de Plenaire zitting op	21 november 2019

Vooraf

De Raad formuleert zijn advies op grond van artikel 30, § 5 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE). Dit artikel bepaalt dat de Regering het ontwerp van richtplan van aanleg (RPA) en het milieueffectenrapport (MER) terzelfder tijd ter advies aan verschillende instanties, waaronder de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en aan het openbaar onderzoek voorlegt.

Het RPA sluit aan op de oriëntaties van het Gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling en het bepaalt met name :

- de bestemmingen ;
- de structurering van de openbare wegen, de openbare ruimten en het landschap ;
- de kenmerken van de constructies ;
- de bescherming van het erfgoed ;
- de organisatie van de mobiliteit en het parkeren.

Het RPA omvat een strategisch luik (met een indicatieve waarde, dat de belangrijkste gedragsbeginselen voor de ontwikkeling van de perimeter aangeeft) en een regelgevend luik (met een bindende kracht, dat de fundamentele elementen omvat die moeten worden gereguleerd en die zowel aan particulieren als aan overheden worden opgelegd).

Het ontwerp van RPA « Delta - Hermann-Debroux » wordt rond de volgende 5 ambities gestructureerd :

- De rol van de weginfrastructuur op een andere manier tegemoetzien ;
- Voor een vlotte doorstroming tussen de wijken zorgen ;
- De grote landschappen valoriseren ;
- Ruimten met meer stedelijkheid creëren om zo een betere samenleving te creëren ;
- Geleidelijk en evolutief vooruitlopen op veranderingen en deze begeleiden.

De perimeter van het ontwerp van RPA « Delta - Hermann-Debroux » :

- omvat de wegbedding van de E411, zijn viaducten, de aangrenzende wegen en hun omgeving omvat vanaf de gewestgrens tot aan de Beaulieuilaan ;
- omvat de volgende aanpalende sites :
 - o de Triomfsite, gelegen tussen de Triomfiaan, de Jules Cockxlaan en de spoorlijn L26 ;
 - o de Deltasite, gelegen tussen de spoorlijn L26, de Charles Michielslaan en de Jules Cockxlaan ;
 - o de Driehoeksite, gelegen tussen de spoorlijnen L26, L26/2 en L161 ten zuiden van de Triomfiaan ;
 - o de Beaulieusite, die momenteel door de kantoren van de Europese Commissie wordt gebruikt ;
 - o de Demeysite, die momenteel wordt ingenomen door het retailpark van Redevco ;
- omvat ook de woonpercelen gelegen tegenover het gemeentelijke stadion van Oudergem.

Advies

1. Algemene beschouwingen

1.1 Samenhang met het ontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan - Good Move

Ingevolge het onlangs afgesloten (oktober 2019) openbaar onderzoek met betrekking tot het ontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan (GMP) - Good Move, vraagt **de Raad** om te zorgen voor een samenhang ten overstaan van de eventuele wijzigingen die aan dit GMP zullen worden aangebracht en datgene wat er in dit ontwerp van RPA Hermann-Debroux wordt nagestreefd.

1.2 Heraanleg van de E411

Het ontwerp van RPA beveelt aan om de infrastructurele voetafdruk van het grootstedelijk wegennet van de E411 te verkleinen en om deze tot een stadsboulevard met 2x2 rijstroken over het gehele traject ervan om te vormen.

De Raad dringt erop aan dat er een impactstudie naar de heraanleg van de E411 in een stadsboulevard zou worden verricht en dat de resultaten ervan openbaar zouden worden gemaakt.

Voor **de Raad** zal de kwestie van de fasering essentieel zijn voor de heraanleg van deze toegang tot de Stad. Zonder een coherente en doordachte fasering tijdens het hele proces zou dit grote gevolgen voor de mobiliteit op en rond het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kunnen hebben. De mobiliteit op dit weggedeelte moet levensvatbaar blijven en er moeten ruim van tevoren alternatieven worden overwogen.

De Raad acht het in dit verband van belang om overgangsfasen te voorzien, die het mogelijk moeten maken om de genomen maatregelen te evalueren en om deze eventueel aan de realiteit op het terrein aan te passen.

Tot slot vraagt **de Raad** zich met betrekking tot de aanleg van een stadsboulevard af of het gebruik van deze stadsboulevard het verkeer vlotter zal doen verlopen en of de noodzakelijke efficiënte doorstroming van hulpverlenings- of prioritaire voertuigen gewaarborgd zal zijn.

1.3 Mobiliteitsstrategie

De Raad benadrukt de noodzaak om het openbaar vervoersaanbod te ontwikkelen en te versterken gezien de vermindering van de huidige capaciteit die de herkwalificatie van de infrastructuur met zich zal meebrengen en die derhalve een belangrijke modal shift naar het openbaar vervoer tot gevolg zal hebben.

De Raad dringt erop aan dat naast de actieve mobiliteit ook de gedeelde mobiliteit op de voorgrond zou worden geplaatst en bevorderd : het creëren van parkeerplaatsen voor, meer bepaald elektrische, deelauto's moet in aanmerking worden genomen.

Het ontwerp van RPA verduidelijkt (blz. 76) dat « *Zoals bepaald in het GPDO en het gewestelijk mobiliteitsplan er talrijke oplossingen moeten worden ontwikkeld op een schaal die het ontwerp van RPA overschrijdt (GEN, tol, uitgebreid fietsnetwerk, P+R buiten het BHG)* ».

Er worden twee mobiliteitsstrategieën overwogen :

- **Een mobiliteitsstrategie op grootstedelijke schaal om de modal shift te bevorderen vóór de stadstoegang**

Aangezien de geplande specifieke maatregelen niet uitsluitend onder de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vallen en er tal van obstakels zijn die een snelle uitvoering ervan in de weg staan, vraagt **de Raad** zich af wat de gevolgen voor de mobiliteit zullen zijn als deze oplossingen op deze belangrijke invalswegen van het Gewest niet of te laat worden uitgevoerd.

In dat opzicht kan **de Raad** er alleen maar op aandringen, zoals hij dit al jaren doet, dat er een echt overleg op het gebied van mobiliteit met de andere gefedereerde entiteiten tot stand zou worden gebracht, zonder het federale niveau uit het oog te verliezen, in het bijzonder met betrekking tot de aspecten die verband houden met de ontwikkeling van het GEN.

- **Een mobiliteitsstrategie op schaal van het ontwerp van RPA en de omliggende wijken**

De Raad vraagt zich af voor welke positionering er werd gekozen om de plaats van de mobiliteitshub binnen de perimeter te bepalen. Tevens vraagt hij zich af hoe deze mobiliteitshub zal worden verbonden met de metro, die het openbaar vervoersmiddel is met het grootste absorptievermogen in termen van vervoerde personen.

De Raad dringt erop aan dat deze hub niet alleen een parking vol met langparkerende voertuigen (bewoners en bij de parking behorende activiteiten) zou worden, zoals de huidige parking op het niveau van Delta, maar dat deze ten volle zijn rol als overstapparking voor voertuigen die het grondgebied van het Gewest binnenkomen en verlaten ten volle zou vervullen, door alle alternatieven voor het autogebruik aan te bieden zodat men zijn traject op een doeltreffende wijze met het openbaar vervoer, actieve vervoerswijzen, deelvoertuigen, ... zou kunnen vervolgen.

Tevens dringt **de Raad** aan op de noodzaak om de aanvullende studie uit te voeren die de exacte capaciteit en programmering van de mobiliteitshub moet bepalen.

Daarnaast beveelt het ontwerp van RPA in termen van parkeren de beperking van het aantal toegestane parkeerplaatsen aan in functie van de reële behoeften, rekening houdend met de beschikbare of geplande alternatieven in het kader van het ontwerp van RPA. **De Raad** acht het van belang dat deze maatregel gefaseerd zou worden in functie van de alternatieven die worden ingesteld.

Tot slot vraagt **de Raad** zich af of het opportuun is om in de perimeter van het RPA een stedelijk distributiecentrum (SDC) te creëren.

1.4 Woningen

De Raad stelt vast dat bepaalde RPA's (zoals het RPA Josaphat en het RPA Heyvaert) uitdrukkelijk voorzien in de woningtypes die moeten worden ontwikkeld met als doel een sociale gemengdheid te waarborgen (waarin zelfs de verschillende verwachte types publieke woningen worden vastgesteld). **De Raad** betreurt het dat dit niet het geval is voor dit ontwerp van RPA, ook al hebben de globale uitdagingen meer betrekking op mobiliteit.

Om de gemengdheid van de wijk te waarborgen, vraagt **de Raad** om voorafgaandelijk een duidelijk aandeel van sociale woningen te bepalen. Bovendien vraagt hij dat voortaan ook de verwachte woningtypes en het voorziene aandeel van sociale woningen of woningen met sociaal oogmerk in de verschillende RPA's zouden worden opgenomen.

Tot slot dringt **de Raad** erop aan dat de gemengdheid niet alleen op het niveau van de perimeter, maar ook binnen de verschillende ontwikkelde projecten zelf zou worden nagestreefd.

1.5 Collectieve diensten en voorzieningen

De Raad dringt erop aan dat er voldoende collectieve voorzieningen en diensten (crèches, scholen, zorgdiensten zoals een medisch centrum of dokterspraktijk, ...) zouden worden ontwikkeld om in de behoeften te voorzien.

*
* *