



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

ADVIES OVER HET ONTWERP VAN RICHTPLAN VAN AANLEG HERRMANN-DEBROUX

13 november 2019

In overeenstemming met artikel 30/5, §1 van het BWRO en na de voorstelling van het Richtplan voor Aanleg Herrmann-Debroux door mevr. Milène Deneubourg (perspective.brussels) op 4 september 2019 heeft de Commissie het volgende advies unaniem goedgekeurd.

Programmering

De Commissie vestigt de aandacht op de reikwijdte van het programma dat werd voorgesteld in het RPA Herrmann-Debroux en de zeer lange duur ervan. De Commissie apprecieert het voorstel van een langetermijnvisie die rekening houdt met mobiliteit en ruimtelijke ordening. Dit ontwerp veronderstelt een vermindering van het zeer drukke verkeer, die samenhangt met de afbraak van het viaduct, van om en bij de helft van het verkeer dat het Gewest binnenrijdt, zeer grote investeringen en het roept heel wat vragen op. Met name hoe het programma zich zal verhouden tot de gewestelijke doelstellingen inzake mobiliteitsbeheer en vanuit een budgettair oogpunt.

De Commissie vraagt een programmering te ontwikkelen die evolutief is, afhankelijk van de beschikbare budgetten, met overgangsmaatregelen.

Tussentijdse fasen: rijstroken voorbehouden aan de bus voor de hele ingang tot de stad

Omdat de mobiliteitsstudies hebben aangetoond dat er een capaciteit voor verkeer op het viaduct overblijft, vraagt de Commissie in de tussentijdse fasen de aanleg van busbanen voor de hele toegang tot de stad. Deze rijstroken voorbehouden aan bussen moeten in twee richtingen worden aangelegd vanaf de gewestgrens tot aan Delta. Afhankelijk van de locatie van hun eindhaltes, moeten de bussen in eigen bedding kunnen rijden tot aan de metrostations.

Coördinatie met de andere gewesten

De Commissie dringt aan op de noodzaak van een sterke coördinatie met de twee andere gewesten en in het bijzonder De Werkvennootschap, de auteurs van het project Werken aan de Ring. De vermindering van het verkeer zal ook investeringen in de andere gewesten vereisen, bijvoorbeeld een groter busaanbod, wat momenteel niet gegarandeerd is.

Toegankelijkheid voor iedereen

Zoals voor de andere RPA's vraagt de Commissie te voorzien in middelen voor een betere toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit en in het bijzonder drempels op te leggen inzake aangepaste woningen voor rolstoelgebruikers en inzake aanpasbare woningen, 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 wonen.

Actieve modi: doeleinden onderscheiden en verduidelijken, de structurerende as voor fietsers concretiseren

Het strategische luik van het RPA blijkt relatief vaag wat betreft de actieve modi. De Commissie haalt een gelijkstelling van het fiets- en voetgangersverkeer en van de doeleinden aan (nutswegen, wandelwegen, vrijetijdsruimte, ...).

De as / Het kruispunt Leonard-Delta is nochtans een belangrijk tracé voor verplaatsingen met de fiets, met een grote capaciteit inzake modale verschuiving, met name voor intergewestelijke verplaatsingen. Om zijn bestemming als structurerende as (as FietsGEN nr. 11) te concretiseren, vraagt de Commissie dat het RPA het soort verwachte inrichting preciseert (fietsinrichting afgescheiden van het gemotoriseerd verkeer en van de voetgangersstroom, met een standaardbreedte van 4 meter).

Beveiligd parkeren voor fietsen te ontwikkelen

De Commissie benadrukt de afwezigheid van een verwijzing naar beveiligde fietsenstallingen aan de voornaamste intermodale knooppunten (P&R hub en metro-/tramstations). Het betreft een essentieel punt voor het bevorderen van intermodale praktijken. De Commissie vraagt dus dat het RPA de nodige ruimte voorbehoudt voor de aanleg van dergelijke fietsparkings.

Tramlijn 8 & Rechtstreekse verbinding met het S-netwerk

De geplande tramlijn 8 van Louiza naar Bordet via Herrmann-Debroux en Roodebeek zal inderdaad erg lang zijn. De Commissie ondersteunt het voorstel om de lijn op te splitsen en te gebruiken om een verbinding met Adeps aan te bieden.

De Commissie suggereert te onderzoeken of het mogelijk is enkel de vertakking Louiza naar Adeps om te leiden en de lijn vanaf Bordet te verlengen naar het station van Watermaal, om een rechtstreekse verbinding met het S-netwerk te bieden aan de gebruikers van deze tangentiële lijn (dat zou een korte overlapping van de twee lijnen inhouden alsook een trameindhalte ter hoogte van het station).

Mobiliteitshub - P&R en kwaliteitsvolle verbinding met het openbaar vervoer

In verband met de creatie van stroken voorbehouden voor de bussen tot Delta, om het private autoverkeer naar de stad te beperken, suggereert de Commissie de mobiliteitshub en de P&R in Jezus-Eik aan te leggen. Een deel van het terrein maakt nog deel uit van het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In dat verband merkt de Commissie op dat in het milieueffectenrapport enkel de optie onder de autosnelweg wordt overwogen voor het alternatief P&R in Jezus-Eik.

De Commissie vraagt bijgevolg ook andere mogelijkheden voor de vestiging van de P&R in Jezus-Eik te bestuderen. De meest rechtstreekse verbinding van een P&R met de metro is een succesfactor voor een P&R.

De Commissie stelt ook vast dat in het milieueffectenrapport de mogelijkheid van een verlenging van de metro naar Jezus-Eik wordt verworpen omdat die te duur zou zijn, zonder dit echter aan te tonen met een becijferde analyse.

De Commissie vraagt dus, samen met de optie P&R in Jezus-Eik, elke mogelijkheid te bestuderen van de aanleg van een zeer efficiënte lijn naar deze P&R (verlenging Tram 8, bus met een hoge frequentie, verlenging van de metro onder de autosnelweg, verlenging van de metro bovengronds, ...).

Dat zal vanzelfsprekend ook overleg vereisen en akkoorden met het Vlaamse Gewest en de gemeente Overijse.