



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER HET
RICHTPLAN VAN AANLEG (RPA)
ZUIDWIJK**

Aanvrager	Brusselse Hoofdstedelijke Regering, overeenkomstig artikel 30/5, § 1 van het BWRO
Aanvraag ontvangen op	27/09/2021
Uiteenzetting	04.10.2021 door dhr. Maarten Lenaerts, Perspective Brussels en mevr. Sylvaine Morelle, directie Mobiliteit en Verkeersveiligheid, Brussel Mobiliteit
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 "Zuid". Voorstelling in de GMC op 04.10.2021
Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op	25/10/2021

Gezien de omvang van het project is de Commissie van mening dat de voor het uitbrengen van een advies uitgetrokken tijd te kort is om nauwkeurig te kunnen aangeven welke aanbevelingen voor de verschillende luiken van het RPA moeten worden gedaan.

Desalniettemin heeft de Commissie het volgende advies unaniem goedgekeurd en verzoekt ze het Gewest haar algemene opmerkingen in het regelgevende luik te integreren.

De Commissie kan zich grotendeels vinden in de mobiliteitsvisie en het merendeel van de (principes voor de) inrichtingen van de openbare ruimte die in het RPA Zuid worden voorgesteld, in het bijzonder het vergroten van de oppervlakte voor voetgangers en fietsers, een betere leesbaarheid van de openbare ruimte, het vermijden van onderbrekingen/het verbeteren van de continuïteit van de paden, een betere onderlinge afstemming tussen de vervoerswijzen en de organisatie om een vlotte toegang tot de stad vanaf de Ring te garanderen.

De Commissie is echter zeer bezorgd dat deze positieve effecten zullen worden afgezwakt door

- **negatieve effecten die gepaard gaan met de toename van het wegverkeer ten gevolge van de door het RPA beoogde verdichting;**
- **het gebrek aan precisie en ambitie in het luik over parkeren in zijn geheel: fietsen, deel- en privévoertuigen, haltes en eindhaltes van het openbaar vervoer en autocars;**
- **cumulatieve effecten van de verschillende RPA's en lopende programma's;**
- **de traagheid van de programmering en de uitvoering.**

De Commissie heeft ook een aantal tegenstrijdigheden ten opzichte van het gewestelijke mobiliteitsbeleid van het Good Move-plan vastgesteld.

Het advies bevat een aantal aandachtspunten met betrekking tot deze kwesties, waarvan de eerste de noodzaak is om het station zelf en het gehele intermodale knooppunt te verbeteren.

De Commissie benadrukt dat de openbare ruimte moet worden heringericht en dat de verkeersstromen beter moeten worden beheerd. Ze beschouwt de door het RPA nagestreefde verdichting als een aanzienlijke risicofactor voor de algemene kwaliteit van de mobiliteit en de verkeersveiligheid.

Het Zuidstation in het hart van het project

Als eerste aandachtspunt wil de Commissie graag het belang van het Zuidstation en het intermodale knooppunt in herinnering te brengen. Ze zou graag zien dat er meer wordt geïnvesteerd in het station en het intermodale knooppunt in zijn geheel, aangezien het de belangrijkste toegangspoort tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vormt.

De Commissie wijst op het belang van de interne organisatie van het station, dat een centraal element in de perimeter van het RPA vormt. Het station en het metrostation zijn essentiële onderdelen van het intermodale knooppunt, die moeilijk structureel te wijzigen zijn, en waarmee in het RPA onvoldoende rekening wordt gehouden. Het gebouw moet beter in de wijk worden geïntegreerd om reizigers aan te sporen te voet naar het stadscentrum en andere aangrenzende wijken te gaan, waarbij ook de intermodaliteit wordt vereenvoudigd.

Algemene toename van de mobiliteit, gebrek aan kwaliteitsvolle verplaatsingen?

De Commissie stelt met bezorgdheid vast dat het programma van het RPA Zuid naar verwachting zal leiden tot een toename van het autoverkeer met 10 à 12% in het beste scenario (en met 60% in het ergste scenario, zie het milieueffectenrapport [MER]), met name op enkele van de meest verzadigde wegen van het Gewest, de Fonsnylaan en de Barastraat. *Het is niet de bedoeling van het RPA "om een oplossing aan te reiken voor het verkeersprobleem binnen de perimeter" en het verwijst er in dit verband naar "voorzieningen te implementeren die het wegverkeer "ontsluiten" ter hoogte van de toegang tot het Brussels Gewest" (RPA, p. 1515).*

De Commissie merkt op dat de verwachte stijging van het aantal verplaatsingen verband houdt met de aanzienlijke toename van de bebouwingsdichtheid, waarover nog enige onzekerheid bestaat.

Het RPA lijkt geen rekening te houden met de evolutie van de mobiliteitsgewoontes, zoals de ontwikkeling van e-commerce en thuisbezorging voor kantoren, handelszaken of woningen, die waarschijnlijk ook voor meer autoverkeer zal zorgen. In Londen bijvoorbeeld is het verkeer niet afgenomen, ondanks een daling van het aantal individuele auto's.

Ondanks het beoogde verkeersplan vreest de Commissie daarom dat het verkeer in deze wijken zal toenemen, wat indruist tegen de gewestelijke ambitie van het Good Move-plan om deze verkeerssluwt te maken.

Ze wijst er ook op dat er geen rekening werd gehouden met de cumulatieve effecten van de verschillende goedgekeurde of nog goed te keuren RPA's in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest¹ of die van de programma's en projecten in de zone, zoals het Biestebroekdok (4.000

¹ RPA Weststation, Heyvaert, Mediapark en Herrmann-Debroux (deze zomer goedgekeurd) en Josaphat (in onderzoek)

woningen in aanbouw) of de andere plannen en programma's zoals het wijkcontract Zuid, het stadsvernieuwingscontract SVC 7 of de opmaak van het Lokale Mobiliteitscontract van Sint-Gillis en de uitvoering van de maas Voorplein op het vlak van mobiliteit.

Tot slot betreurt ze dat er in de vooruitzichten van het RPA geen rekening is gehouden met de veranderingen op het gebied van werk en verplaatsingen ten gevolge van COVID-19.

De Commissie vreest dat de toename van het aantal verplaatsingen in de perimeter gevolgen zal hebben voor de kwaliteit en de efficiëntie van alle verplaatsingen in de perimeter. Ze vestigt in het bijzonder de aandacht op de permanente onveiligheid op de wegen als gevolg van het transitverkeer dat de verzadigde wegen tracht te vermijden.

Verkeersveiligheid

Wat de verkeersveiligheid betreft, wordt in het MER gesteld dat de nieuwe verkeersstromen *"onvermijdelijk een toename van de circulatie, en dus zwarte punten [zullen] veroorzaken, waargenomen in de bestaande en de geplande toestand"*.

In de Vision Zero wordt de correlatie tussen het verkeer en het risico op aanrijdingen blootgelegd. Hoe meer verkeer, hoe groter de kans op een aanrijding. Volgens het MER gaat *"het aantal voetgangers en voetgangersverplaatsingen verwacht in de zone, (...) heel sterk stijgen (+ 39600 verplaatsingen/dag)"*. In de plannen wordt niet nader uiteengezet hoe de bestaande infrastructuur zal worden aangepast om de veiligheid van voetgangers volgens het STOP-principe te waarborgen (breedte en kwaliteit van de voetpaden, veilige oversteekplaatsen, enz.), noch hoe het RPA de verweving van voetgangers en fietsers met de aangrenzende wijken wil optimaliseren.

Wat de evolutie van de mobiliteitsgewoonten in het licht van de ontwikkeling van de e-commerce en thuislevering betreft, vormen de bestelwagens een gevaar voor de verkeersveiligheid: dubbel- en foutparkeren en overdreven snelheid om het dagelijkse quotum leveringen te behalen. De Commissie wil dat er hiervoor voorschriften worden opgesteld (zie hieronder).

Wandelen en het te voet oversteken van de Kleine Ring

De Commissie vraagt het STOP-principe² na te leven, hetgeen inhoudt dat in de eerste plaats wordt uitgegaan van de behoeften van de voetgangers.

Ze vraagt meer continuïteit en zichtbaarheid op het vlak van voetgangersvoorzieningen, onder meer door ervoor te zorgen dat grote gebouwen doorlaatbaar zijn, zodat deze geen belemmering voor het wandelen vormen. De verbindingen tussen de ontmoetingszones moeten duidelijker zijn, net als de verbindingen met de voetgangersboulevards waarin het Good Move-plan voorziet.

Momenteel is het voor voetgangers erg lastig om de Kleine Ring over te steken. De Commissie steunt de ambitie om deze oversteek te verbeteren door de voetpaden te vergroten en vraagt aanvullende elementen om deze ambitie concreet te maken.

Ter hoogte van de Barastraat (regelgevend luik) wordt een zone bebouwbaar gemaakt, op een lijn met het volgende perceel van de Barastraat; de Commissie vraagt na te gaan of deze uitlijning en de bochten naar de Blerotstraat een voldoende breed voetpad mogelijk maken.

De Commissie beschouwt de mogelijkheid om in de betrokken perimeter gebouwen met een aanzienlijke hoogte (5 x 90 m, 2 x 100 m en 2 x 150 m) te plaatsen als bron van moeilijkheden

Het STOP-principe komt van het Nederlandse letterwoord Stappers/Trappers/Openbaar vervoer/Privévervoer. Het brengt een hiërarchie aan tussen de vervoersmodi waarbij de voorrang wordt gegeven aan voetgangers, gevolgd door achtereenvolgens fietsers, het openbaar vervoer en het privévervoer.

voor voetgangersverplaatsingen door de ingrijpende gevolgen voor het microklimaat (met name dwarrelwinden) en stedelijke ontwrichting.

Wat de bestemmingen betreft, zijn voor de Fonsnylaan weinig voorzieningen gepland, terwijl de spoorweginfrastructuur een belemmering vormt voor het voetgangersverkeer; de Commissie beveelt daarom aan buurtvoorzieningen te ontwikkelen in het blok "Postsorteercentrum-Fonsny".

Het regelgevende luik bevat weinig verplichtingen rond groenaanleg, terwijl dit aspect wel aan bod komt in het strategische luik en de illustraties. De Commissie is echter van mening dat dit bijdraagt tot de belevingswaarde van de openbare ruimte en de aantrekkelijkheid om te wandelen in het bijzonder.

De fiets: het parkeeraanbod verbeteren

Naast de hierboven vermelde bezorgdheid over de algemene toename van het gemotoriseerde verkeer, die gevolgen zal hebben voor fietsers, herinnert de Commissie aan de groeiende en dringende vraag naar beveiligde fietsenstallingen in Brussel. In de nabijheid van een groot station is deze vraag des te belangrijker om intermodaliteit tussen het openbaar vervoer en de fiets mogelijk te maken.

Het RPA vermeldt 1.500 m² parking voor fietsen, zonder daarbij het aantal of de soort fietsparkeerplaatsen te specificeren. De locatie van de fietsenstalling in de ruimtes onder de sporen, "vierhoeken" genoemd, werd niet bepaald. De locatie ervan zou schematischer moeten worden aangegeven, en er zouden voorwaarden voor een geslaagde ingebruikname aan verbonden moeten worden.

Het RPA bevat geen voorschriften over de fietsparkings van woningen of kantoren, omdat deze punten in de nieuwe gewestelijke stedenbouwkundige verordening zouden worden geregeld. Aangezien die is uitgesteld, vraagt de Commissie regelgevende bepalingen rond fietsparkeren in het RPA op te nemen en een beveiligde fietsparkeerplaats "per hoofdkussen" voor woningen en twee parkeerplaatsen per 100 m² voor kantoren verplicht te maken.

De Commissie vraagt ook de kenmerken van de beveiligde fietsenstalling(en) te specificeren en rekening te houden met de diversiteit van de gebruiksmogelijkheden die zich ontwikkelen (bakfietsen, lange fietsen, enz.) en de mogelijke trajecten van gebruikers (toegang, veiligheid, enz.) om het succes van deze stallingen te garanderen. De integratie ervan in openbare en privégebouwen moet vanuit operationeel standpunt worden bekeken.

Gewestelijk openbaar vervoer: een belangrijk knooppunt

De Commissie herinnert eraan dat het Zuidstation een belangrijk openbaarvervoersknooppunt vormt, wat betekent dat rekening moet worden gehouden met de exploitatiebehoefte van de drie gewestelijke operatoren (MIVB, De Lijn en TEC), met name voor trams en bussen en hun eindhaltes, ook in het kader van de omvorming van lijn 3 tot een metrolijn.

Ze dringt ook aan op intermodaliteit voor alle gebruikers, en in het bijzonder op de mogelijkheid om van het ene vervoermiddel op het andere over te stappen, en op duidelijke bewegwijzering, zodat iedereen, ook personen met beperkte mobiliteit, zijn weg in en rond het station kan vinden. De Commissie verwijst naar de uitvoering van actie C.5. van Good Move, die tot doel heeft de mobiliteitsdiensten versneld toegankelijk te maken, en het opstellen van een gemeenschappelijk referentiekader dat van toepassing is op alle openbaarvervoersoperatoren om de bewegwijzering en informatieborden te harmoniseren.

Wat de bus betreft, stelt het document van het RPA - strategisch luik - pagina 32 - het volgende: *"het RPA Zuid [stelt] voor om de zuidelijke tegenhanger van het Spaakplein [lees: de Paul-Henri Spaaklaan] te creëren met de installatie van een nieuw busstation ter hoogte van de Grote Vierhoek. Dit busstation komt te liggen langs de gevel van deze laatste (...). Het zal*

uitgerust zijn met 6 op- en afstapperrons voor passagiers (afmetingen voor gelede bussen), die voldoen aan de kortetermijnbehoeften van de MIVB-lijnen 49 en 50 en van de lijnen W en 365 van de TEC. Ter hoogte van de Engelandstraat is een extra potentieel van 2 plaatsen voor reizigersbussen voorzien in het geval van een sterke toename van het aanbod". De Commissie vestigt de aandacht op het feit dat de toename van het aanbod van de drie operatoren en de beperkingen in verband met de elektrificatie van de bussen, waardoor extra oplaadplaatsen nodig zijn, leiden tot een grotere ruimtebehoefte voor de eindpunten van bussen, die moet worden geïntegreerd in de visie van het RPA.

Wat de trams betreft, heeft de evolutie van het stationsproject "Thielemans" tot gevolg dat de trams structureel door de Overdekte straat zullen blijven rijden en dat er voor lijn 51 een bovengronds eindpunt moet worden aangelegd. In het kader van de lopende werkzaamheden zal dit eindpunt worden aangelegd naast de Zuidertoren in de Argonnestraat. Op termijn zou dit eindpunt in de Argonnestraat kunnen blijven liggen, maar dan onder de spoorlijn.

In deze context achten de drie operatoren twee eindhaltes voor bussen noodzakelijk, rekening houdend met de bestemming van de verschillende lijnen. Het is immers niet aangewezen alle eindhaltes van de bussen in de Paul Spaakstraat te willen concentreren (te veel bussen, onnodig kilometers voor de bussen die van de Fonsnylaan komen).

De Lijn wijst op het belang van een met de MIVB gedeelde eigen zone in de Argonnestraat, om de structurerende lijn 136 (kernet A), Alsemberg – Brussel-Zuid (– Dilbeek) een hoog kwaliteitsniveau te bieden, en op de noodzaak om de doorgang van bussen te kunnen behouden in het geval van een inrichting van het eindpunt van de tram onder de Argonnetunnel, ook op marktdagen, om geen tijd te verliezen.

De TEC wil aan de Fonsny-eindhalte drie vertrekperrons voor gelede bussen (buslengte = 18 m) voorbehouden aan de TEC-lijnen W / 123 / 365a en drie parkeerperrons voor gelede bussen. De TEC is geen voorstander van parkeerplaatsen in de Engelandstraat, die niet dicht bij de huidige Fonsny-eindhalte ligt, minder zichtbaar is voor de reizigers en verder verwijderd is van andere openbaarvervoersdiensten.

De MIVB en Brussel Mobiliteit hebben een gezamenlijke nota ingediend om de ruimte onder de sporen, "de Grote Vierhoek" genoemd, te gebruiken als busstation - de functie waarvoor het oorspronkelijk werd gebouwd - en om tegemoet te komen aan de behoeften van fietsers. Als de "Grote Vierhoek" gebruikt zou worden als busstation dat gedeeld zou kunnen worden door de openbare operatoren, zouden er in de Fonsnylaan en op het Grondwetplein kwaliteitsvolle openbare ruimten kunnen worden aangelegd. Zo niet moet men zich ervan bewust zijn dat de aanleg van eindhaltes van bussen op de Fonsnylaan en op het Grondwetplein ten koste gaat van de kwaliteit van de openbare ruimten.

De Commissie steunt de verzoeken van de operatoren om (1) over twee knooppunten, "Spaak" en "Fonsny" - die elk voldoende groot zijn - te beschikken en (2) de "Grote Vierhoek" als busstation en ruimte voor fietsers te gebruiken. Zij wijst er echter op dat de eindpunten van de bus aan weerszijden van het station zullen komen te liggen, verder uit elkaar dan nu het geval is, en dat ze het risico inhouden onvoldoende leesbaar te zijn, wat nu al problematisch is. De businfrastructuur op het Grondwetplein (schuilhuisjes, perrons, manoeuvreerzone) mag de hoofdtoegang tot het station niet versperren en zal aanpassingen vergen aan de werking van de Zuidmarkt.

Ter conclusie dringt de Commissie aan op een diepgaander onderzoek naar de inplanting van de openbaarvervoerinfrastructuren en de verplaatsingen van de verschillende gebruikers om de operatoren de nodige capaciteit en de reizigers leesbaarheid, comfort en veiligheid te bieden. Men kan hier een parallel trekken met het station/de halte Schuman, waarvoor het project dat ondersteund werd door de aanvraag voor een stedenbouwkundig attest voor de "Schuman-Josafattunnel" niet erg ambitieus was in verhouding tot de omvang van de uitdagingen. Het was dankzij specifieke studies dat het knooppunt halte/station, zoals we het vandaag kennen, echt herdacht kon worden.

Daarnaast moet er zeer aandachtig worden omgegaan met de herinrichting van de openbare ruimtes, in het bijzonder onder de sporen, om PBM's, voetgangers en fietsers op een aangename en veilige manier te laten oversteken (bekleding, breedte, verlichting, schoonmaak). Vanuit dit oogpunt is het schrappen van de weg die momenteel door bussen en taxi's wordt gebruikt een goede zaak. De Commissie vraagt ook de mogelijkheid te bekijken van een doorgang over de weg voor de bussen langs weerszijden van deze polen. Ook het Grondwetplein, dat wordt omgeven door woonfuncties, moet grondig worden bestudeerd om zijn rol als interface tussen het station en het stadscentrum te kunnen vervullen.

Specifiek wat betreft de "Vierhoeken"

In de ruimtes onder de sporen, "vierhoeken" genoemd, moeten de bestemmingen - busstation, fietsparking, catering voor internationale treinen, openbare voetgangerscontinuïteit, handelszaken, productie, enz. - nog worden verduidelijkt: locatie, omvang, onderlinge relatie en gebruiksvoorwaarden. Voor de ontwikkeling van deze ruimtes moet een meer gedetailleerde programmering worden uitgewerkt, omdat deze tal van beperkingen met zich mee brengt en dus zeer dure investeringen vergt, met name om te voldoen aan de door Infrabel en de NMBS opgelegde voorwaarden inzake brandveiligheid onder de sporen. Een te precieze planning is dus riskant en maakt het nog moeilijker een project tot stand te brengen.

De Commissie wijst op de aanzienlijke kans die deze ruimtes bieden om in de mobiliteitsbehoeften te voorzien en dringt erop aan ze in de bestemmingen prioriteit te geven. Ze onderstreept echter ook de risico's die verbonden zijn aan dit soort ondergrondse ruimtes (illegaal verblijf, kleine criminaliteit, enz. - cf. het CCN Noordstation). De Commissie stelt voor de voorstellen voor programmatische eisen voor de twee vierhoeken te bundelen om toekomstige programma's meer flexibiliteit en realisatiekansen te geven.

Taxi's en essentiële leveringen

De Commissie benadrukt de verwachte toename van de leveringsstromen en de gevolgen ervan voor met name de verkeersveiligheid, zie hierboven. Ze pleit voor een strategie, op wijk- en gewestniveau, samen met regelgevende voorschriften in het RPA betreffende de oprichting van een leveringshub en de invoering van een lastmilesysteem met de fiets.

De Commissie vraagt beter rekening te houden met de analyse van de taxi- en leveringsbewegingen, zodat er geen onnodige conflicten ontstaan tussen taxi's en catering op de Fonsnylaan en de Frankrijkstraat. Ze stelt een Kiss and Ride op de Fonsnylaan voor (als aanvulling op de bestaande Kiss and Ride aan het Victor Hortaplein), gezien de grote afstand tussen deze twee zijden van het station met de auto.

Het leveringspunt aan de Fonsnyzijde is onjuist aangegeven, omdat het zich op de huidige locatie in gebouw 47 zal bevinden. Het op het plan aangegeven punt (in gebouw 48) is de toegang voor auto's tot de 40 plaatsen tellende ondergrondse parking van het postsorteercentrum.

Verder is het belangrijk in een wachtzone in de buurt te voorzien, zodat vrachtwagens die bij het Fonsny-gebouw moeten leveren niet door de buurt rijden terwijl ze wachten om het gebouw te kunnen binnengaan (zie aanbeveling in het MER van Fonsny).

Deelmobiliteit, ook een parkeeruitdaging

De Commissie vraagt dat het RPA bijdraagt aan de ontwikkeling van deelmobiliteit (auto, fiets, cargofiets en micromobiliteit) door de toegang te vergemakkelijken en te anticiperen op de nood aan parkeerplaatsen.

De Commissie vraagt het regelgevende luik van het RPA over de ruimtes voor de deelmobiliteit op en buiten de weg verder uit te werken.

Wat betreft de parkings aan woningen, in "2. Voor woningen moeten nieuwe meergezinswoningen over parkeerplaatsen beschikken, maar het aantal parkeerplaatsen mag de door de gewestelijke en gemeentelijke verordeningen toegestane maxima niet overschrijden, zonder dat de minima moeten worden nageleefd en met inachtneming van de voor personen met beperkte mobiliteit vastgestelde voorschriften," het volgende toevoegen: "deze parkeerplaatsen mogen ook parkeerplaatsen voor deelwagens zijn. De parkeerplaatsen voor deelwagens zijn makkelijker bereikbaar dan privéparkeerplaatsen. Er moeten ook plaatsen voorzien worden voor (deel)bakfietsen."

Autocars voor middellange en lange verplaatsingen

De Commissie wijst op de parkeerproblemen van internationale autocars. Actie C.10 van het Good Move-plan voorziet in het verbeteren van de toegangs- en parkeervoorwaarden van autocars aan het Zuidstation in afwachting van de bouw van een internationaal station. Aangezien dit nog niet van start is gegaan, vraagt de Commissie het verbeteren van de toegangs- en parkeervoorwaarden van autocars in de regelgevende voorschriften op te nemen.

Verkeersplan voor gemotoriseerde voertuigen

De Zuidwijk vormt een belangrijke toegang tot de stad vanaf de Ring in Anderlecht. De Commissie steunt het doel om de vlotheid van het verkeer te waarborgen voor voertuigen die vanaf de Ring de Kleine Ring willen bereiken. Het RPA streeft ernaar de toegang tot de stad via verschillende maatregelen vlotter te maken: de Industrielaan blijft een Auto +-weg, tweerichtingsverkeer in de Barastraat op het gedeelte dat in principe eenrichtingsverkeer is, de kruispunten uitrusten met zogenoemde intelligente verkeerslichten, voorsorteerstroken, eenrichtingsverkeer in de Tweestationsstraat, enz.

De ambitie om de toegang tot de stad vlotter te maken hangt samen met de wil om het verkeer op deze hoofdwegen te behouden om de wijken te sparen.

De Commissie is van oordeel dat het verkeersplan niettemin risico's inhoudt op het vlak van verkeersopstoppingen en een verkeersverschuiving naar de wijken door de toename van de algemene verdichting en de geplande sluiting van de secundaire oostwestdoorgang tussen de Barastraat en de Fonsnylaan. Het risico bestaat dat met name de taxi's routes zullen zoeken om de Fonsnylaan (via de Merodestraat of de Feronstraat) en de Barastraat (via de Brogniezstraat en de Herzieningslaan) te vermijden en aldus door dichtbevolkte wijken zullen rijden. Een ander verkeersrisico houdt verband met de verschuiving van het verkeer naar de blokken Tweestations en Frankrijk-Veeartsen via de Veeartsentunnel, waar het nu al regelmatig druk is.

Wat de Industrielaan betreft, herinnert de Commissie aan de ambitie van het Good Move-plan om de toegang van vrachtwagens vanaf de Ring naar logistieke en industriële zones te vergemakkelijken (actie B.7). In het zuiden gebeurt deze toegang via de Industrielaan. Het RPA voorziet echter in de omvorming ervan tot een stadsboulevard door het aantal rijstroken terug te brengen van 2 x 2 tot 2 x 1.

De Commissie vraagt de toegang voor vrachtwagens te garanderen, d.w.z. de Industrielaan niet terugbrengen tot 2 x 1 rijstrook en een dynamisch verkeersbeheerssysteem ontwikkelen dat zowel de toegang tot de logistieke zones voor vrachtwagens als een sterke toegang voor het openbaar vervoer en de algemene toegang tot de stad mogelijk maakt.

Parkings voor gemotoriseerde privévoertuigen

De Zuidwijk is een van de Brusselse gebieden die het best bediend worden door het openbaar vervoer. Er zijn al grote parkings buiten de weg in de wijk te vinden en veel parkeerplaatsen worden niet gebruikt, met name in de Q-Park-parking (die een capaciteit van 1.715 plaatsen heeft).

De Commissie vraagt dat het RPA-instrument een voorbeeldfunctie vervult op het gebied van parkeerbeheer om parkeerplaatsen uit de openbare ruimten te weren en het gebruik van andere vervoermiddelen aan te moedigen volgens het STOP-principe, en dat het de quota respecteert voor plaatsen die voorbehouden zijn voor personen met een handicap, hoofdzakelijk in de omgeving van en aan de toegang van gebouwen.

Het luik over parkeren van het RPA is niet erg gedetailleerd en roept vragen op:

- Hoeveel parkeerplaatsen zullen er op de weg worden geschraapt? 400?
- is het mogelijk eigenaars van bestaande parkings aan te sporen deze ter beschikking te stellen (Q-Park, RSZ, Federale Pensioendienst, enz.)?

De Commissie dringt aan op een algemene strategie voor het ter beschikking stellen van parkeerplaatsen in alle parkings om samen met de private operatoren een programma en prijsbeleid uit te werken. Voor deze strategie dient de overheid de projectontwikkelaars die betrokken zijn bij het RPA en die er financieel belang bij hebben privéparkeerplaatsen toe te voegen aan de te bouwen woningen, proactief te benaderen.

Gezien de vertraging die is opgelopen bij de gewestelijke stedenbouwkundige verordening, verzoekt de Commissie parkeervoorschriften toe te voegen:

- voor voldoende fietsenstalling zorgen in alle nieuwe gebouwen - zie hierboven.
- voor voldoende parkeergelegenheid voor deelvoertuigen zorgen in alle nieuwe gebouwen - zie hierboven.
- voor nieuwe kantoorgebouwen verplicht maken dat de toegang tot de parking gescheiden is van de directe toegang voor de gebruikers van het gebouw, zodat de parking ook voor anderen ter beschikking kan worden gesteld
- wat het aantal parkeerplaatsen voor nieuwe kantoorgebouwen betreft, voorziet het RPA in een plaats per 400 m² kantoorruimte. Moeten we niet wat ambitieuzer zijn?
- voor nieuwe woongebouwen het schrappen van de minimumdrempel van de GSV (1 plaats per woning) verplicht maken.

Openbare ruimtes en algemene organisatie van het verkeer

De Commissie steunt het verbeteren van de leesbaarheid van de openbare ruimte voor alle gebruikers, zodat het gebruik ervan voor iedereen zo intuïtief mogelijk is.

Ze is in het bijzonder voorstander van de ambitie om de verbinding tussen het station en het stadscentrum te voet te bevorderen.

De Commissie vraagt concrete aandachtspunten in het ontwerp van inrichtingen in de openbare ruimte op te nemen, zoals

- hoe ervoor kan worden gezorgd dat gebruikers - personen met beperkte mobiliteit, voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer - in gedeelde ruimten kunnen samengaan;
- hoe via de inrichting kan worden voorkomen dat voertuigen parkeren op plaatsen waar dat verboden is (zie het voorbeeld van het Rogierplein waar betonblokken werden geplaatst om het verbod te doen naleven)
- Rekening houden met de invloed van dwarrelwinden en wind, die al sterk aanwezig zijn en waarschijnlijk door de bouw van torens worden versterkt;

- Toegang voor de hulpdiensten verzekeren³;
- Voldoen aan de veiligheidsaspecten (Security by Design-concept) en aanbevelingen inzake *Crime Prevention Through Environmental Design*⁴ (CPTED), zoals het effect van zichtbaarheid op de veiligheid ("zien, gezien worden") en het risico van een aanval met een voertuig;

De Commissie stelt voor een evenwicht te zoeken tussen de illustraties en de mate van detail van de plannen: deze zijn soms te precies en leggen onvoldoende nadruk op de belangrijkste intenties, die de richtsnoeren op lange termijn zijn en die dus sterk genoeg moeten zijn om over verscheidene jaren nog steeds relevant te zijn (om concreet te zijn: soms zijn pijlen relevanter dan precieze contouren).

Programmering

De Commissie wijst op de talrijke projecten en programma's die in de wijk en omgeving lopen: SVC 7, metro 3, herinrichting van de Fonsnylaan en vernieuwing van de tramsporen, lokaal mobiliteitscontract Kuregem, enz. Ze dringt aan op de integratie van de programmeringen en begrotingsplanningen.

Bouwplaatsen, comfort, veiligheid en gebruik van de waterweg

Comfort en veiligheid van de gebruikers tijdens de werken

Het Zuidstation is het grootste station van het land en zal dat ook blijven tijdens de werkzaamheden; de Commissie vraagt dan ook dat het comfort en de veiligheid van de reizigers tijdens de werken wordt gegarandeerd.

Het technische eindpunt van tram 51 (noordelijk deel) op de Europaesplanade is bijzonder nadelig voor de openbare ruimte in de wijk. Er moet een alternatieve oplossing worden gevonden, temeer omdat de werkzaamheden voor deze inrichting bovenop de werkzaamheden komen die nodig zijn voor metro 3 (station Toots Thielemans, tunnel, tunnelmond Lemonnier), die nog jaren zullen duren en gevolgen zullen hebben voor de mobiliteit in de wijk.

Gebruik van vervoer over water voor toekomstige bouwplaatsen

De Commissie herinnert eraan dat het gebruik van waterwegen en een consolidatiecentrum dat daar gebruik van maakt deel uitmaakt van de doelstellingen van het Good Move-plan voor de bouwsector (zie actiefiche D.09).

Gezien de nabijheid van het Biestebroekdok en zijn troeven, namelijk geschikte overslagkades, opslagplaatsen voor materiaal en een overslagplatform om het vervoer van materiaal op pallets te vergemakkelijken, beveelt de Commissie het gebruik van de binnenvaart aan voor het afvoeren van bouwafval en vraagt ze dat ook het vervoer van bouw materiaal voor deze bouwplaatsen wordt toegevoegd.

De Commissie verzoekt om een evaluatie van de gevolgen van het gebruik van de binnenvaart voor de mobiliteit en ook van de sociale, economische en milieugevolgen, zodat, indien de resultaten positief zijn, het gebruik van waterwegen als voorschrift kan worden opgenomen in het RPA Zuid en de daaropvolgende uitvoeringsinstrumenten die eruit zullen voortvloeien, zoals stedenbouwkundige vergunningen/milieuvergunningen en bouwplaatsvergunningen.

Woningen en mobiliteit

Het RPA bevat geen enkele verplichting op het gebied van sociale huisvesting of aan iedereen aangepaste huisvesting. De Commissie is van mening dat er rekening gehouden moet worden

³De Gids voor de integratie van veiligheidsmaatregelen in de openbare ruimte (2019) raadplegen

⁴ Preventie van criminaliteit door aanpassing van de omgeving

met deze belangrijke Brusselse uitdagingen in deze perimeter met een zeer goede toegankelijkheid.

De Commissie vraagt minima inzake aangepaste woningen voor rolstoelgebruikers en inzake aanpasbare woningen op te leggen, zodat er wordt tegemoetgekomen aan de evolutie van de behoeften van de Brusselaars tijdens hun leven en zodat ouderen zo lang mogelijk in hun woning kunnen blijven wonen.

De Commissie meldt dat de sporen en wissels van het Zuidstation intensief worden gebruikt en bijna elke nacht worden onderhouden. Ze stelt zich dan ook de vraag of het wel wenselijk is aan de kant van de sporen woningen te bouwen, aangezien het lawaai een bron van stress en gezondheidsproblemen vormt. Dit is het geval met Blok 49 (Postsorteercentrum Fonsny).