



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER HET ONTWERP TOT GEDEELTELIJKE WIJZIGING VAN HET
GEWESTELIJKE BESTEMMINGSPLAN VOOR DE HEIZELVLAKTE**

Aanvrager	Brusselse Hoofdstedelijke Regering
Aanvraag ontvangen op	08.06.2023
Uiteenzettingen	19.06.2023 Ontwerp tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijke bestemmingsplan voor de Heizelvlakte door Alexandre Ferrao Santos, projectverantwoordelijke, Perspective Brussels
Bezorgde documenten	PowerPoint-presentatie https://perspective.brussels/nl/nieuws/heizelvlakte-openbaar-onderzoek-voor-het-ontwerp-tot-gedeeltelijke-wijziging-van-het-gewestelijk-0
Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op	10.07.2023

Het ontwerp tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijke bestemmingsplan (GBP) voor het gebied van gewestelijk belang van de Heizelvlakte (GGB 15) werd in 2010 aangevat en is drie keer vernietigd door de Raad van State, in 2015, 2017 en 2020.

De commissie had hierover in juni 2016 en maart 2022 adviezen uitgebracht.

Het ontwerp tot gedeeltelijke wijziging van het GBP, waarvoor een openbaar onderzoek is vereist, verschilt van de vorige aangezien het niet langer een uitzonderingsregeling wil instellen voor de Heizelvlakte.

Om het hele GGB-programma uit te voeren, in het bijzonder voor de bouw van een winkelcentrum van 50.000 m², wat nog met 20.000 m² kan worden uitgebreid tijdens een tweede fase (momenteel staat het GBP 15.000 m² toe), is een bijzonder bestemmingsplan (BBP) vereist.

In het milieueffectenrapport (MER) worden de gevolgen geanalyseerd van een GGB zonder BBP, waarbij de bouw van een winkelcentrum niet is toegestaan, en ook, als mogelijke hypothese voor de verwezenlijking van de ambitie van de regering, de preciezere programmering die wordt overwogen in het GPDO, als "maximaal" ontwikkelingsscenario qua gevolgen, en die zal worden uitgevoerd zodra er een BBP is aangenomen.

De commissie betreurt dat het openbaar onderzoek in de zomer plaatsvindt en afgesloten wordt op 3 augustus, terwijl het besluit tot goedkeuring van dit tijdschema gepubliceerd werd op 14 juni 2023.

Het aandeel van het GGB zonder BBP in de totale stroom is aanzienlijk, met een toename van de bestaande autoverkeersstromen tussen 25 en 34%, naargelang de dagen en de overwogen scenario's (pagina 35, niet-technische samenvatting). Volgens de veronderstellingen van de onderzoekers kan het bestaande wegennet toch het verkeer aan dat zal ontstaan door de uitvoering van het GGB, hoewel dit af en toe files kan veroorzaken op de ring (opritten naar de Heizel vanaf het knooppunt Strombeek-Bever), op de Houba de Strooperlaan en op de Magnoliaaan.

Het scenario met BBP (met een winkelcentrum) rekent op 13,3 miljoen bezoekers per jaar (tegenover 5 miljoen nu), waarvan 9,6 miljoen voor de commerciële functie van Neo, en zal een zeer grote vraag naar vervoer met zich meebrengen, en dan vooral autogebruik. De toename van het verkeer is zo groot dat, hoewel er drie toegankelijkheidsschema's worden voorgesteld (p. 36 van de niet-technische samenvatting), er verwezen wordt naar het opstellen van het BBP om de mobiliteitsoplossingen te testen en te bepalen welke uiteindelijk moeten worden toegepast.

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 commissie herinnert eraan dat *“de openbaarvervoeralternatieven, 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 (2018) raamt deze immers ten hoogste op 3%.”* (advies van de GMC van 28.03.2022).

De commissie onderstreept dan ook de conclusies van de effectenstudie: dit programma zou de opstoppingen in de aanpalende straten met 50% doen toenemen. Met de verwachting dat het modale aandeel van de auto tijdens de week 59% bedraagt 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) geeft aan dat er op zaterdag tot 6.800 auto's per uur zouden kunnen worden verwacht.

Het piekverkeer zal dus nieuwe behoeften aan wegcapaciteit veroorzaken: *“Uit de analyse van de modelleringen blijkt dat de uitvoering van het ontwerpplan in combinatie met de evenementen op de Heizelvlakte zal zorgen voor gespannen situaties op veel weggedeelten van het bestudeerde wegennet. Als er geen maatregelen komen om de verkeersstromen te beheren of te organiseren is het risico op verzadiging zeer hoog tijdens de piekuren.”* (pagina 36, niet-technische samenvatting - NTS)

De ontwerpwijziging van het GBP stelt drie verschillende toegankelijkheidsoplossingen voor, maar verduidelijkt dat die niet zullen volstaan.

Dit ontwerp stelt de gedetailleerde analyse van deze oplossingen uit tot een later stadium in het kader van een toekomstig BBP: *“het is in deze planologische fase dat de ruimtelijke preciseringen van het programma er zullen komen, alsook de bepaling van de toegangsvoorwaarden”* (pagina 37, NTS).

De voorgestelde mobiliteitsoplossingen zijn nochtans al gedetailleerd geanalyseerd bij de voorgaande versies van de GBP-wijziging om een GGB mogelijk te maken op de Heizelvlakte. In dit verband verwijst de commissie naar haar eerdere opmerkingen:

“Ongeacht het gekozen scenario zal er verkeer bijkomen op de Houba de Strooperlaan (tot 350% tijdens het piek uur ‘s avonds, NTS p. 17) en in de historische omgeving van de Paleizen. 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 het zicht op het Atomium en Paleis 5.

Geen van de drie voorgestelde scenario's is vanuit mobiliteits oogpunt 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.” (advies van de GMC van 28.03.2022)

Winkelcentra trekken veel auto's aan, en de commissie vindt dat er in dit dossier geen duurzame oplossing bestaat die de leefomgeving van de bewoners respecteert. Bijgevolg steunt de commissie het ontwerp tot wijziging van het GBP niet.

Art. 2: GGB nr. 15 - § 1

Er moet geld worden uitgetrokken voor het openbaar vervoer, inclusief de ontwikkeling van traminfrastructuur en de aanleg van een stelplaatsinfrastructuur.

De commissie steunt de bouw van een nieuwe MIVB-stelplaats voor bussen en/of trams zoals voorgesteld in scenario 0B. Ze vermeldt dat de uitvoering van dit project geen wijziging van het GBP vereist.