



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER HET ONTWERP VAN RICHTPLAN VAN AANLEG (RPA)
“MAXIMILIAAN – VERGOTE” EN HET BIJHORENDE
MILIEUEFFECTENRAPPORT (MER)**

Aanvrager	Brusselse Hoofdstedelijke Regering
Verzoek ontvangen op	09.11.2023
Uiteenzetting	20.11.2023
Bezorgde documenten	Besluit tot goedkeuring van het ontwerp van richtplan van aanleg “Maximiliaan-Vergote” Richtplan van aanleg – informatief luik Richtplan van aanleg – strategisch en verordenend luik Milieueffectenrapport (MER) Niet-technische samenvatting (NTS) van het MER Syntheseverslag over de informatie- en participatieprocedure Presentatie “Briefing GMC” over het RPA “Maximiliaan-Vergote”
Advies aangenomen door de Gewestelijke MobiliteitsCommissie op	18.12.2023

Inleiding

1. In een bredere context dan die van het RPA Maximiliaan, waarbij rekening wordt gehouden met het geheel van projecten langs het kanaal, stelt de Commissie voor de haalbaarheid van de ontwikkeling, op middellange termijn, van een openbaarvervoerslijn langs het kanaal opnieuw te onderzoeken, zonder vooruit te lopen op het type vervoermiddel.

Over het RPA – Strategisch luik

Ambities voor de actieve modi

2. De Commissie is verheugd over de ambities van het RPA, die in lijn liggen met de richtlijnen van het gewestelijke mobiliteitsplan (GMP) Good Move, om de normen voor het verbeteren van de mobiliteit van de actieve modi en het openbaar vervoer binnen de RPA-perimeter op te trekken. Ze benadrukt echter dat er veel aandacht moet worden besteed aan het verminderen

van potentiële gebruikskonflicten, vooral omdat de verschillende vervoerswijzen op strategische verkeersassen met elkaar in aanraking komen. Ze vraagt dat de veiligheid van alle weggebruikers, maar vooral die van de meest kwetsbare, een prioriteit van het RPA zou zijn.

Strategie en parkeren

3. Gezien de doelstellingen van het GMP Good Move met betrekking tot het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg, en gezien de zeer goede toegankelijkheid van het openbaar vervoer in het betrokken gebied, vraagt de Commissie dat het project ambitieuzer en explicieter zou zijn met betrekking tot deze doelstelling.

Over het RPA – Verordenend luik

De PLUS- en COMFORT-wegen van het voetgangersnetwerk

4. Gezien de ambities van het RPA “voor een verkeersluwe mobiliteit en openbare ruimten met een grote milieucapaciteit” en gezien het feit dat het verordenende luik van het Good Move-plan (punt 24 van de Bijzondere Voorschriften) aanbeveelt dat de PLUS- en COMFORT-wegen van het voetgangersnetwerk een hoge inrichtingsnorm bieden, met onder meer afmetingen die aangepast zijn aan de stromen (zonder daarbij verordenende aanbevelingen op te stellen met betrekking tot de trottoirbreedte), vraagt de Commissie dat het verordenende luik van het RPA explicieter zou zijn met betrekking tot de breedte van de trottoirs op de PLUS- en COMFORT-wegen van het voetgangersnetwerk. De Commissie wijst erop dat de aanbevolen trottoirbreedte drie meter is, zodat twee voetgangers naast elkaar kunnen lopen en tegelijk een andere voetganger die uit de tegenovergestelde richting komt kunnen kruisen.

Over het MER

Globale impact op de mobiliteit

5. Het MER geeft aan dat het wegverkeer in de wijk de komende jaren zal afnemen, voornamelijk dankzij de impact van Good Move, maar minder dan in het trendscenario. Het MER geeft namelijk aan dat het RPA het wegverkeer zal doen toenemen. In dit verband verzoekt de Commissie de projectontwikkelaar verschillende scenario's te ontwikkelen, gekoppeld aan de ambitieuze strategieën van het plan (bv. de dichtheid verminderen, de infrastructuur voor actieve modi en het openbaar vervoer nog meer verbeteren), zodat de in het RPA geplande inrichtingen bijdragen aan een vermindering van het verkeer en/of van het aantal afgelegde kilometers.
6. De Commissie is ook verheugd over de vermindering van het aantal afgelegde kilometers in vergelijking met de referentiesituatie. Ze betreurt echter de gelijktijdige verhoging van de gemiddelde snelheden binnen de studieperimeter. Ze benadrukt nogmaals het belang van punt 2 van dit advies.
7. Tot slot merkt de Commissie een tegenstrijdigheid op tussen het RPA en het MER. Het RPA stelt op pagina 96 “Daarentegen wordt het gemotoriseerd verkeer op de Helihavenlaan, de Antwerpsesteenweg en de secundaire wegen afgeremd of zelfs afgesloten”, terwijl het MER op pagina 152 van deel 4 het volgende vermeldt: “De aanzienlijkere toenames van het verkeer doen zich voor op de Antwerpsesteenweg en de Helihavenlaan ten zuiden van de Bolivarlaan.” De Commissie vraagt om dit punt uit te klaren.

Doorkruisbaarheid van de huizenblokken

8. De auteur van het MER beveelt aan dat de doorkruisbaarheid van de huizenblokken voor actieve weggebruikers vanaf de ontwerpfasen van de projecten wordt vastgesteld. De Commissie steunt deze aanbeveling.

Gevolgen voor de luchtkwaliteit

9. Zoals reeds vermeld, merkt het MER op dat het RPA zal leiden tot een toename van het wegverkeer op verschillende locaties binnen de perimeter van het project. De Commissie herhaalt haar oproep voor een ambitieuzer plan op het gebied van mobiliteit, aangezien deze toename van het verkeer zal leiden tot een toename van de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen, en ongetwijfeld een negatief effect zal hebben op de lokale luchtkwaliteit. Dat is problematisch. De Commissie vraagt dat het RPA afgestemd zou worden op de doelstellingen om de luchtkwaliteit in het BHG te verbeteren.

Wat de vertaling betreft

10. De Commissie merkt op dat er nog steeds enkele vertaalfouten zijn. Het betreft verschillen tussen de Nederlandse en Franse versies van de documenten die aan het openbaar onderzoek zijn voorgelegd (bijvoorbeeld, '*terugkeer parkeerstrook*' is vertaald als '*reprise de parking*' op pagina 58 van het document 'PAD volet stratégique et réglementaire').

Wat betreft de gelijktijdige voorlegging aan het openbaar onderzoek van de RPA's Maximiliaan en Defensie

11. De Commissie betreurt dat de twee RPA's tegelijkertijd aan een openbaar onderzoek worden onderworpen. Bepaalde organisaties zetelen trouwens in beide adviesraden die gemachtigd zijn een advies uit te brengen, namelijk de Gewestelijke MobiliteitsCommissie en de Milieuraad. Eerst heeft een opdrachtverantwoordelijke van perspective.brussels presentaties gegeven aan de Commissie en vervolgens hebben de leden van de GMC enkele weken de tijd gehad om een advies uit te brengen. Gezien de grote hoeveelheid documenten die bestudeerd moet worden, is de overlapping van twee openbare onderzoeken echter verre van optimaal.