



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

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

<b>Aanvrager</b>	Brusselse Hoofdstedelijke Regering
<b>Verzoek ontvangen op</b>	21/11/2023
<b>Uiteenzetting</b>	20/11/2023
<b>Bezorgde documenten</b>	Besluit tot goedkeuring van het ontwerp van richtplan van aanleg “Defensie” 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 “Defensie”
<b>Advies aangenomen door de Gewestelijke MobiliteitsCommissie op</b>	18.12.2023

## Algemeen

1. De Commissie is verheugd over het feit dat dit RPA heel wat positieve voorschriften bevat, zoals het voorschrift dat elektriciteitsleidingen niet onder plantenzones mogen worden geplaatst, de aanwezigheid van veel autovrije zones, een maximum van 25% berijdbare wegen, de doelstelling van bodemdoorlatendheid, enz.

## Over het RPA – Strategisch luik

### Mobiliteit – Aanpassing verkeersstromen en knooppunten

2. De Jules Bordetlaan (auto COMFORT) en de Leopold III-laan (auto PLUS) zijn twee van de drie randwegen van de door het project nagestreefde autovrije stadswijk. In dat opzicht zullen ze het autoverkeer van deze wijk moeten opvangen. In het RPA is er sprake van ze om te vormen tot “parkway”, d.w.z. rustige stadsboulevards, om het comfort en de veiligheid van actieve modi te verbeteren. De Commissie is verheugd over het voornemen van het RPA om de Leopold III-laan om te vormen tot promenade en op de Jules Bordetlaan ruimte vrij te maken voor de actieve modi. Er moet echter

goed worden nagedacht over hoe de verschillende vervoerswijzen op deze wegen gecombineerd kunnen worden met het oog op deze verschillende doelstellingen.

3. De Commissie herinnert eraan dat op de Jules Bordetlaan keuzes gemaakt zullen moeten worden, rekening houdend met de ambities van het RPA, de multimodale wegenspecialisatie en de fysieke beperkingen van deze verkeersas.

### **Mobiliteit – Openbaar vervoer**

4. De Commissie is verheugd over het voornemen van het RPA om “te zorgen voor geschikte, veilige en multimodale verbindingen om dit momenteel geïsoleerde gebied opnieuw met elkaar te verbinden (...), met name door te zorgen voor aansluiting op het openbaar vervoersnet”.
5. De Commissie merkt op dat een verlenging van tram 55 wordt genoemd in de documenten die zijn voorgelegd in het kader van het openbaar onderzoek. Ze betreurt dat dit punt niet uiteengezet werd in de presentatie tijdens de zitting om het verband tussen de eventuele verlenging van tramlijn 55 en het project van metrolijn 3 te verduidelijken.
6. Ze wijst er ook op dat het RPA geen melding maakt van het project van metrolijn 3. Dit verbaast de Commissie, temeer omdat dit een belangrijk dossier is voor de Brusselse mobiliteit en waarvan de haltes niet zo ver van het huidige project gelegen zijn, maar toch te ver weg zijn om te voet te bereiken (ongeveer een kilometer tussen het ontwerp van station Bordet en het midden van de nieuwe wijk die in het RPA wordt beoogd). Er moet dus aandacht worden besteed aan de kwaliteit van het bovengrondse openbaar vervoer om de nieuwe wijk zo nodig te verbinden met eindhalte Bordet van metrolijn 3.
7. De Commissie is voorstander van de voorgestelde optie om tramlijn 55 te verlengen. De Commissie herinnert er evenwel aan dat de hoofdhypothese van het project van metrolijn 3 in dit stadium het schrappen van tramlijn 55 is. In dat geval beveelt de Commissie aan om de verlenging van tramlijn 8 op de Jules Bordetlaan te overwegen, hoewel ze zich ervan bewust is dat het tracé nog niet is vastgelegd en dat er ook rekening moet worden gehouden met de tram naar de luchthaven. De hierboven beschreven opties zijn onvoldoende uitgewerkt. De Commissie vraagt bijgevolg dat de mobiliteitsbeslissingen die genomen zijn in het kader van het RPA Defensie verduidelijkt zouden worden.

### **Mobiliteit – Mobipunten en Parkings**

8. Er worden verschillende parkeersystemen aangehaald: bovengrondse parkeerplaatsen langs de gemeenschappelijke lus, een systeem van siloparkeerplaatsen en ondergrondse privéparkeerplaatsen. Gezien de ambities van het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move om het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg te verminderen en aangezien het project voorziet in parkeergelegenheid buiten de openbare weg, beveelt de Commissie aan dat de nieuwe wijk zo weinig mogelijk bovengrondse parkeerplaatsen en/of parkeerplaatsen op de openbare weg zou bevatten. Deze parkeerplaatsen moeten dan voornamelijk tegemoetkomen aan de behoeften van personen met een handicap, leveringen, bezoekers, ... Hierdoor komt er niet alleen ruimte vrij voor andere functies in de openbare ruimte, maar wordt het er ook rustiger. In dit verband verwijst de Commissie naar het nieuwe project Erasmus Gardens, dat zowel niet-betalende bovengrondse parkeerplaatsen (voor een beperkte duur) als betalende ondergrondse parkeerplaatsen omvat. De ondergrondse betalende

parkeerplaatsen zijn leeg en de bovengrondse parkeerplaatsen zijn erg gewild, waardoor de beoogde modal shift duidelijk niet bereikt wordt.

9. Het RPA voorziet in een flexibele parkeerstrategie die later kan worden aangepast, met name aan veranderende behoeften en de programmering en fasering van het project. Hoewel deze flexibiliteit positief is, wil de Commissie er toch op wijzen dat de beschikbaarheid van parkeerplaatsen ook invloed heeft op het type mobiliteit van een project. Daarom roept ze de regering op om meer ambitie te tonen als ze wil bijdragen aan de modal shift die het plan Good Move beoogt. Om het voorbeeld van Erasmus Gardens te nemen: de Commissie stelt vast dat de beschikbaarheid van parkeerplaatsen bewoners aantrekt die hun auto willen gebruiken. De Commissie wijst erop dat als het RPA een mobiliteitsverandering wil aanmoedigen, parkeren een fundamentele hefboom is.
10. Het project voorziet in de uitrol van een Mobipuntennetwerk (micromobiliteitsplatformen die ook Mobility Hubs genoemd worden). De Commissie verzoekt de projectdragers te onderzoeken of het relevant is deze Mobipunten te combineren met parkeergelegenheid.

### **Mobiliteit – Grootstedelijke Vervoerssystemen**

11. Het RPA ligt in het verlengde van het Good Move-plan en het netwerk, dat binnen de perimeter van het project ontwikkeld wordt, past binnen de categorieën PLUS, COMFORT en WIJK. De mogelijkheid om een hele nieuwe wijk te bouwen, rekening houdend met de ambities van Good Move en andere milieuplannen en -strategieën, is een kans om de wijken verkeersluwer te maken. Daartoe en om het principe van autoluwe maas toe te passen op het verkeer in de wijk, beveelt de Commissie aan de voorkeur te geven aan eenrichtingsstraten om nu al ruimte vrij te maken voor andere functies dan het autoverkeer. Daarnaast beveelt ze ook aan maatregelen te treffen om doorgaand verkeer tussen verschillende wijken (personen die de wijk doorkruisen om files op de hoofdassen te ontwijken) maar ook binnen eenzelfde wijk te vermijden.
12. Wat het wandelnetwerk betreft, is de Commissie tevreden met geplande aanleg van voetgangersdoorsteken met een constant profiel van 15 meter in de residentiële en handelszones.

### **Stedelijkheid – Geluidsimpact**

13. De Commissie plaatst vraagtekens bij de beslissing om woonwijken te voorzien in de perimeter van het RPA Defensie, aangezien dit gebied dicht bij de luchthaven ligt en intensief wordt overvlogen door vliegtuigen die vertrekken vanuit Zaventem (vandaar de ligging binnen de geluidscontouren  $L_{DEN}$  van 55 dB en  $L_{NIGHT}$  van 45 dB). Deze ontwikkeling druist ook in tegen de doelstellingen om de bevolking minder kwetsbaar te maken voor geluidsoverlast (we kunnen dan wel proberen om huizen te isoleren, maar we kunnen natuurlijk geen buitenruimtes isoleren of verhinderen dat bewoners hun ramen openzetten). Zou deze ontwikkeling niet beter ten gunste moeten komen van kantoren, diensten of stedelijke industrieën?

## **Over het RPA – Verordenend luik**

### **Bijzondere voorschriften per gebied**

14. Het verordenende luik voorziet enerzijds in structurerende openbare ruimten met bomen en anderzijds in gebieden voor landschapswegen, waarvan de weginrichting

parkeerplaatsen voor actieve modi bevat. De Commissie vraagt om in het verordenende luik rustpunten op te nemen voor zij die hun verplaatsing moeten opdelen en benadrukt het belang van deze voorzieningen voor de mobiliteit van actieve weggebruikers (vooral de zwaksten).

15. Het verordenende luik vermeldt dat de fietspaden binnen structurerende openbare ruimten met bomen minstens 3 meter breed zijn. De Commissie vraagt dat het RPA in overeenstemming zou worden gebracht met de normen van het GMP wat betreft de breedte van de fietspaden (het Good Move-plan en de BABE-gids raadplegen voor de breedte van de fietspaden).

## Over het MER

### **Mobiliteit en luchtkwaliteit**

16. De Commissie betreurt dat de berekeningen met betrekking tot de luchtkwaliteit wegens tijdsdruk gedaan werden met behulp van "verouderde" gegevens van een model. Hoewel de negatieve impact op de luchtkwaliteit naar schatting minimaal zal zijn, zou dit er toch toe kunnen leiden dat de huidige normen op verschillende plaatsen worden overschreden. Binnenkort zullen immers nieuwe richtlijnen worden opgesteld, die ongetwijfeld strenger zullen zijn dan de huidige vanwege de nieuwe kennis die werd verworven over de impact van slechte luchtkwaliteit op de gezondheid.

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

17. 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.