



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER HET ONTWERP VAN RICHTPLAN VAN AANLEG (RPA)
"NINOOFSEPOORT"**

Aanvrager	Brusselse Hoofdstedelijke Regering
Aanvraag ontvangen op	28/02/2023
Uiteenzetting	06/03/2023
Toegezonden documenten	Besluit tot aanneming van het richtplan van aanleg "Ninoofsepoort" Richtplan van aanleg – informatief luik Richtplan van aanleg – strategisch en reglementair luik Milieueffectenrapport (MER) Niet-Technische Samenvatting (NTS) van het MER Syntheseverslag van de informatie- en participatieprocedure Presentatie "briefing GMC" over het RPA "Ninoofsepoort"
Advies goedgekeurd door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op	27/03/2023

1. De Commissie herinnert eraan dat de openbare ruimten bij de Ninoofsepoort en de omgeving ervan complex zijn en niet veilig of aangenaam zijn voor voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer. De Commissie dringt erop aan om van de kanaal een sterke, veilige en comfortabele verkeersas voor deze verplaatsingswijzen te maken.
2. De Commissie vraagt dat het reglementair luik van het richtplan van aanleg structurele wijzigingen zou bevatten om het verkeer van de actieve verplaatsingswijzen en van de gebruikers van het openbaar vervoer te verbeteren.

Voetgangerswegen

3. De Commissie steunt de verbinding voor actieve verplaatsingswijzen waarin wordt voorzien bij het Vander Puttenstadion en vraagt dat van het RPA gebruik zou worden gemaakt om de voetgangersverbindingen te verbeteren, inzonderheid:
 - tussen het Ninoofsepoortpark en het toekomstige Park van de Kleine Zenne;
 - Henegouwenkaai-Ninoofsesteenweg: er is nood aan een groter plein met een echte afscheiding tussen fietsers (netwerk PLUS van het Gewestelijk Mobiliteitsplan) en

voetgangers (netwerk COMFORT). Dit komt erop neer dat het autoverkeer er sterk moet worden beperkt (netwerk WIJK);

- Ninoofsesteenweg: nood aan een voetpad en een fietspad ter hoogte van het driehoekige perceel.
4. De Commissie vraagt om de verbeteringen op het vlak van veiligheid en de ruimte van de voetgangerswegen in het reglementair luik van het plan te bevestigen.

Fietsvoorzieningen

5. De perimeter van het RPA ligt op een belangrijk kruispunt van verschillende fietsnetwerken (ICR, fietssnelweg en EuroVelo). Het gebruik van de fiets is aan een sterke opmars bezig en de creatie van nieuwe woningen en nieuwe openbare voorzieningen zal het aantal verplaatsingen per fiets binnen dit gebied doen toenemen. Het RPA beperkt zich ertoe de huidige situatie te bekrachtigen. De bestaande inrichting (ontworpen in 2015) komt onvoldoende tegemoet aan de ambities van het plan Good Move of de gidsen voor fietsinrichtingen en zal niet toelaten een correct antwoord te bieden op de verwachte toename van het aantal verplaatsingen per fiets. De Commissie dringt erop aan dat het RPA zich uitdrukkelijk voluntaristischer zou opstellen bij de ontwikkeling van het fietsnetwerk en met name bij de duidelijke afscheiding van de grote fietsers- en voetgangersstromen waarvan de snelheden op het PLUS-fietsnetwerk niet bijzonder compatibel zijn. Deze opmerkingen gelden inzonderheid voor de fietssnelweg langs het kanaal (Henegouwenkaai - Ninoofsesteenweg) waarvan de huidige kenmerken niet voldoen aan de voor een fietssnelweg vereiste kwaliteit.
6. De Commissie vraagt om de verbeteringen op het vlak van veiligheid en de ruimte van de voetgangers- en fietserswegen in het reglementair luik van het plan te bevestigen.

Beveiligd parkeren voor fietsen

7. In de algemene voorschriften van het RPA is er sprake van beveiligd fietsparkeren, zij het op zeer ontwijkende wijze. Bij gebrek aan specifieke voorschriften in het RPA zijn de regels van de GSV van toepassing.
8. De Commissie vraagt dat het RPA in zijn specifieke voorschriften de normen zou opnemen die toepasselijk zijn voor fietsparkeren binnen gebouwen waarin het toekomstige plan "Good Living" voorziet, met dien verstande dat de normen van de GSV van toepassing zijn op de perimeter van het RPA indien zij ambitieuzer zijn dan die welke in de specifieke voorschriften van het RPA worden genoemd.
9. Het RPA bepaalt ook dat de ondergrondse parkeergarages plaats moeten bieden voor voertuigen voor actieve mobiliteit. Vanwege hun minder grote toegankelijkheid en het onveiligheidsgevoel waartoe ondergrondse parkeergarages aanleiding kunnen geven (vooral voor vrouwen), vraagt de Commissie dat het RPA in nieuwe constructies voorrang zou geven aan fietsenstallingen op de begane grond.
10. Naast de behoefte aan fietsenstallingen voor de toekomstige bewoners van de RPA-perimeter wijst de Commissie op de mogelijkheid die een RPA biedt om een grote fietsparking te creëren voor de bewoners van de dicht bevolkte wijken die aan de perimeter van het RPA grenzen en waar het moeilijk is om een fiets veilig te stallen. De Commissie vraagt om de nood aan veilige fietsenstallingen binnen een ruimere perimeter rond het RPA evenals de haalbaarheid van een fietsenstalling voor de wijk binnen het RPA te bestuderen.

Openbaar vervoer

11. De studie over de toegankelijkheid met het openbaar vervoer bevat fouten (bv. de terminus van bus 89) en houdt geen rekening met wijzigingen zoals de splitsing van tram 51. De studie beschouwt het tramnet uitsluitend als een verbinding met de metro en de stations, terwijl de tram ook een vervoermiddel is naar het noorden of het zuiden van het Gewest.
12. Daar er in het driehoekige perceel niet is voorzien in een voetpad of een fietspad, rijdt het autoverkeer momenteel op de eigen bedding van de tram langs de Ninoofsesteenweg. De Commissie dringt erop aan om opnieuw een eigen bedding te creëren.

Autoparkeren

13. Het effectenrapport vermeldt het extra verkeer dat de woningen en voorzieningen bij het Vander Puttenstadion zullen genereren en beveelt aan om het parkeren te beperken.
14. De maatregelen inzake mobiliteit en parkeren worden voornamelijk beschreven in het strategisch luik van het RPA.
15. De Commissie betreurt het gebrek aan samenhang tussen de vaststellingen en de aanbevelingen van het MER alsook het gebrek aan duidelijkheid over de status - indicatief of verplicht - van sommige bepalingen.
16. Ze vraagt om het reglementair luik aan te vullen met voorschriften op het vlak van parkeren: lagere drempels opleggen voor parkeerplaatsen voor auto's per woning.
17. Bovendien stelt het MER de ondergrondse parking onder het driehoekige perceel enerzijds voor als "onmisbaar" maar onderstreept het anderzijds dat *"de toegang tot een ondergrondse parkeergarage zeer problematisch blijft gezien de nieuwe ontwikkelingen rondom de driehoekige zone"*. In het rapport staat ook te lezen dat de toegang tot een ondergrondse parkeergarage voor dit perceel, aan welke kant ook, problematisch is. Het gaat om zeer drukke verkeersaders waar soms alle vervoermiddelen, met inbegrip van de tram, rijden. De Commissie vraagt zich af waarom er is beslist de ingang aan de kant van de ring te plaatsen, terwijl het MER de Ninoofsesteenweg aanbeveelt. De aanbeveling om de ingang van de parking te combineren met de "ventweg voor fietsers en voetgangers" is problematisch. De "ventweg" is in principe tijdelijk en het is niet zeker dat deze inrichting volstaat om files te vermijden die de enige rijstrook op de Ninoofsesteenweg kan genereren. Tot slot lijkt de combinatie van garage-ingangen en een fietsers- en voetgangersweg niet coherent te zijn met de intentie om de zwakke weggebruikers beter te beschermen.

Bereikbaarheidsstudie en autoverkeer

18. De studieperimeter van het effectenrapport is beperkt en kan leiden tot een onderschatting van de gevolgen van het vastgoedluik van het RPA voor de mobiliteit. Het MER maakt nochtans al gewag van zorgwekkende niveaus inzake lawaai en luchtvervuiling in de huidige situatie. De Ninoofsepoort is ook een van de belangrijkste kruispunten van de Kleine Ring.
19. Het reglementair luik handhaaft een wegengebied langs de volledige zuidelijke rand van het park tussen de Heyvaertstraat en de Kleine Ring. Deze weg, waarvan het noordelijk uiteinde feitelijk is verdwenen door de vervanging ervan door het park, is bedoeld als toegang voor voertuigen van de hulpdiensten of voor verhuizingen. Hoe wordt de veiligheid op de secundaire verbinding gewaarborgd? Langs deze weg ligt

een speelplein voor kinderen. De Commissie is van mening dat het behoud van de bestemming als wegengebied met de doorgang van voertuigen ertoe zal leiden dat de ruimte wordt omheind en bijgevolg dat de oppervlakte van het park zal worden verkleind. Bovendien bestaat het risico dat deze weg op een dag kan dienen om opnieuw een rechtstreekse verbinding voor het autoverkeer tussen de Kleine Ring en de Heyvaertstraat te creëren. De Commissie stelt voor om de bestemming van dit gebied te wijzigen in groene ruimte.

Bestemmingen van de gebouwen in verband met de verplaatsingen

20. Vanuit het oogpunt van gender en mobiliteit is het belangrijk op te merken dat de bestemming en de indeling van de gebouwen in het gebied van invloed zijn op de mobiliteit van vrouwen. Ze hebben een impact op het bezoek aan / gebruik van de plaatsen en het gastvrije aspect van die plaatsen, waardoor het gevoel van veiligheid toeneemt of afneemt, wat dan weer de mobiliteit van vrouwen in een gebied bevordert of belemmert. Bijgevolg nodigt de Commissie in dit advies uit om een onderzoek te voeren naar de bestemming van de infrastructuur in het gebied. In dit verband formuleert de Commissie de volgende aanbevelingen:

- In het huisvestingsproject goede praktijken integreren betreffende de genderspecifieke benadering van huisvesting¹, met name wat betreft architectuur en gemeenschappelijke ruimten, waaronder de bestemming van de ruimtes op de begane grond en inzonderheid hun impact op de mobiliteit.
- Veel plaats voorbehouden voor collectieve voorzieningen, sociaal-culturele voorzieningen en openbare diensten die bij voorrang tegemoetkomen aan de behoeften van vrouwen en andere wijkbewoners. De mobiliteit van vrouwen wordt immers bemoeilijkt door het feit dat de zorgtaken nog steeds grotendeels op hun schouders rusten (wat hun verplaatsingsketen complexer maakt); buurtvoorzieningen en nabijheidsdiensten kunnen hun mobiliteit bevorderen en hun aanwezigheid in de wijk versterken.
- Bij de renovatie en uitbreiding van het stadion een genderspecifieke aanpak hanteren. De deelname van vrouwen en meisjes aan sport ligt vandaag nog steeds beduidend lager dan bij mannen. Als gevolg daarvan komen overheidsinvesteringen in sport grotendeels ten goede aan mannen. Als gemengdheid in de sport kan worden bereikt door allerlei acties in de stadions nadat ze zijn opengesteld voor het publiek, kan daarin ook stroomopwaarts worden voorzien, in de architectuur van het stadion².
- Een genderspecifieke benadering van groene ruimten integreren³.

21. Er is geen reden om te voorzien in "kiss and ride"-zones op het Pierronplein, daar deze zones veeleer het gebruik van de auto bevorderen en niet de actieve mobiliteit.

¹ [Nextcloud \(angela-d.be\)](http://angela-d.be).

² Evaluatie van de impact inzake gender van de wijk sportinfrastructuur in het kader van de duurzame wijkcontracten, Idea Consult in opdracht van de Directie Stadsvernieuwing, GOB, mei 2018; zie het geval van het gemeentelijk stadion van Sint-Joost-ten-Node in Overheidsopdrachten, een middel tot gelijkheid?, handelingen van het colloquium van 20 oktober 2016, door Brussel Plaatselijke Besturen.

³ [rapport_final_region_-_09.2017.pdf \(garance.be\)](#).