

Gewestelijke Mobiliteitscommissie

Jaarverslag 2016



Inhoudsopgave

Voorwoord

1	Opdracht van de Commissie	4
2	Vertegenwoordigde instanties	4
3	Samenstelling	6
4	Gespecialiseerde afdelingen: Fietsen, Actieve Modi, Personen met een Beperkte Mobiliteit en Goederen	10
5	Vergaderingen	12
6	Adviezen	12
7	Uiteenzettingen	13
8	Vertegenwoordiging	14

Lijst van de adviezen

15

Voorwoord

In de Gewestelijke Mobiliteitscommissie wordt belangrijk overleg gepleegd en worden adviezen aan de minister geformuleerd. De afgelopen jaren stelden we vast dat onze leden naar een consensus en een gemeenschappelijke visie toegroeiden die rekening houdt met de bekommernissen van elkeen.

In 2016 bracht de Gewestelijke Mobiliteitscommissie acht adviezen uit.

Zes van die adviezen werden aan de Commissie gevraagd krachtens de stedenbouwkundige regelgeving; ze hadden betrekking op het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening, een wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan betreffende de Heizelvlakte en vier ontwerpen van BBP, waaronder die van Biestebroeck in Anderlecht, van de Thurn&Taxis-site en van de universitaire campus aan de Pleinlaan. Allemaal belangrijke toekomstige ontwikkelingen die een weerslag op de mobiliteit zullen hebben waarop moet worden geanticipeerd.

Over de mobiliteit als zodanig heeft de Commissie slechts één, zeer positief, advies uitgebracht, met name over het richtschema Bus van de MIVB, en daarbij trok ze de aandacht op de bestaande uitdagingen zoals het gebrek aan doeltreffendheid van het busnet op meerdere plaatsen, de aankoop van milieuvriendelijk materiaal en, vooral, de afwezigheid van informatie over het geplande aanbod en de frequenties.

De Commissie formuleerde ook een advies op eigen initiatief betreffende de ordonnantie houdende de organisatie van het openbaar vervoer.

Naast haar adviserende bevoegdheid legt de Gewestelijke Mobiliteitscommissie zich ook toe op informatie, sensibilisering en uitwisselingen tussen de verschillende spelers. Zo werden er meerdere belangrijke onderwerpen voorgesteld en bediscussieerd. Die hadden betrekking op de intergewestelijke mobiliteit (aanbod NMBS en De Lijn) en op eerder 'Brusselse' onderwerpen zoals de ongevalgevoelige zones (zgn. ZACA's), het meerjaarlijkse investeringsprogramma voor de tunnels of het ontwerp van het richtschema van aanleg 'Delta E411'.

Over het algemeen en in het bijzonder inzake mobiliteit zijn we overtuigd van het belang van overleg als een sleutelfactor voor het welslagen van projecten. De Commissie vormt een ontmoetingsruimte voor de talloze Brusselse mobiliteitsactoren en verenigt alle vervoerswijzen, vervoersoperatoren, gebruikers en mobiliteitsbeheerders. Als een overleg goed wordt gevoerd, dan verbetert het de projecten en zorgt het voor meer steun voor die projecten.

Eind 2016 werd de Commissie geraadpleegd over de projecten inzake de stations op nieuwe metrolijn tussen Noord en Bordet. Dit dossier zal in 2017 nog tijdens meerdere vergaderingen worden besproken. De Commissie zal deze omvangrijke projecten voldoende van bij de aanvang van hun ontwikkeling bespreken.

De Commissie werd ook aangewezen als Begeleidingscomité voor het toekomstige Gewestelijk Mobiliteitsplan en ze verheugt zich over het feit dat ze zodoende een grotere rol in het mobiliteitsdebat krijgt toebedeeld.

We danken onze leden voor hun expertise en houding, die zowel constructief als geëngageerd zijn. We danken ook het team van Brussel Mobiliteit voor hun werk (Marianne Thys, Noémi Halen, Nadine Meyer) en vanzelfsprekend ook minister Pascal Smet om rekening te houden met onze adviezen.

Prof. dr. Cathy Macharis, voorzitter

Dr. Frédéric Dobruszkes, vicevoorzitter

1. Opdracht van de Commissie

Overeenkomstig het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 19 oktober 2000 (Belgisch Staatsblad van 23 maart 2002) onderzoekt **de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC)**, op eigen initiatief of op vraag van de Regering, algemene of bijzondere mobiliteitsvraagstukken en brengt daarover advies uit.

De Gewestelijke Mobiliteitscommissie neemt duurzame ontwikkeling als leidraad voor haar adviezen. Men bekijkt het mobiliteitsvraagstuk bijgevolg globaal, waardoor men rekening houdt met de veiligheid (de verkeersslachtoffers), het financiële (de externe kost van mobiliteit), het economische (de mobiliteit van mensen, het vervoer van goederen en de bereikbaarheid van de stad) en het leefmilieu (geluidshinder, luchtverontreiniging en de leefbaarheid van de stad).

2. Vertegenwoordigde instanties

De Gewestelijke Mobiliteitscommissie **is samengesteld uit de voornaamste stedelijke actoren actief rond mobiliteit in Brussel**. De instanties die een vertegenwoordiging hebben in de Commissie zijn bepaald in het besluit van 19 oktober 2000. Het aantal vertegenwoordigers per instantie kan verschillen.

De openbaarvervoermaatschappijen

Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB)
NMBS Holding en NMBS Reizigers
Maatschappij 'De Lijn'
Maatschappij 'TEC'

De plaatselijke en gewestelijke overheden

Conferentie van Burgemeesters van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Conferentie van de Korpschefs van stedelijke politie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Leefmilieu Brussel – Brussels Instituut voor Milieubeheer (BIM)
Vennootschap van de Haven van Brussel
Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandweer en Dringende Medische Hulp (DBDMH)
Gewestelijke administratie: Brussel Stedelijke Ontwikkeling (Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting)
Gewestelijke administratie: Brussel Mobiliteit (Bestuur Uitrusting en Vervoer)

De vakorganisaties

Brusselse Intergewestelijke van het Algemeen Belgisch Vakverbond (ABVV)
Algemeen Christelijk Vakverbond (ACV-verbond Brussel)
Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België (ACLVB)

2. Vertegenwoordigde instanties (vervolg)

De economische kringen

Kamer voor Handel en Nijverheid van Brussel (BECI-KHNB)

Verbond van Ondernemingen te Brussel (BECI-VOB)

Representatieve middenstandsorganisaties vertegenwoordigd in de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De gebruikers van het openbaar vervoer en de voetgangers

GEBOV (Gebruikers van het Brussels Openbaar Vervoer)

NOMO (Association de Personnes non Motorisées)

TreinTramBus - BTTB - Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers

De fietsers

Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens (GRACQ)

Fietsersbond-Brussel

De milieuverenigingen

IEB (Inter Environnement Bruxelles)

BRAL (Brusselse Raad voor het Leefmilieu)

De 'zwakke' weggebruikers

Ligue des Familles en Bond van Grote en Jonge Gezinnen

Adviesraad voor gezondheids- en welzijnszorg van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie, afdeling Commissie voor Welzijnszorg

De automobilisten en privévervoerders

Touring

VAB (Vlaamse Automobilistenbond)

Adviescommissie voor Taxi's

FEBETRA (Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs)

FBAA (Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers en van reisorganisatoren)

Geassocieerde leden

Directie Mobility van de Europese Commissie

Internationale vereniging van openbaarvervoerbedrijven (International Union of Public Transport – UITP)

Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV)

Directie Infrastructuur voor het Openbaar Vervoer, directie Projecten en Werken inzake Weginrichtingen van Brussel Mobiliteit

Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw

3. Samenstelling

De leden van de huidige Gewestelijke Mobiliteitscommissie werden op 9 september 2010 benoemd voor een duur van vijf jaar. De samenstelling van de Commissie werd gedeeltelijk vernieuwd in de loop van 2013 om verschillende vertrekken (pensionering, verandering van functie) op te vangen. Hieronder vindt u de samenstelling van de Commissie ten gevolge van deze hernieuwing (besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 19 december 2013).

Mevrouw prof. dr. Cathy Macharis als **Voorzitster**
De heer dr. Frédéric Dobruszkes als **Ondervoorzitter**

Vertegenwoordiging van de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB)

De heer Kris Lauwers
De heer Jean-Michel Mary
Mevrouw Valérie Haemers (plaatsvervangend lid)
Mevrouw Marie-Hélène Noel (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van NMBS Holding en van NMBS Reizigers

Mevrouw Sandra Van Belle
De heer Tanguy de Ghellinck (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van de maatschappij 'De Lijn'

De heer Johan Van Looy
Mevrouw Esther Nevelsteen (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van de maatschappij 'TEC'

De heer Charles Scharpé
De heer Emmanuel Lecharlier (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van de Conferentie van Burgemeesters van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De heer Tristan Roberti
Mevrouw Anne De Cannière
De heer Pierre Simon
Mevrouw Els Ampe
Mevrouw Myriam Brackelaire (plaatsvervangend lid)
De heer Christian Cumps (plaatsvervangend lid)
De heer Claude Maertens (plaatsvervangend lid)
De heer Mohamed Ridouane Chahid (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van de Conferentie van de Korpschefs van stedelijke politie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De heer Victor Michaux
De heer Philippe Schepers (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De heer Erik Caelen
Mevrouw Barbara Decupere (plaatsvervangend lid)

3. Samenstelling (vervolg)

Vertegenwoordiging van het Brussels Instituut voor Milieubeheer (BIM)

Mevrouw Sarah Hollander
De heer Benoît Willocx (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van de vennootschap Haven van Brussel

Mevrouw Valérie Tanghe
De heer Laurent Vanden Broeck (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandweer en Dringende Medische Hulp

De heer Charles De Sneyder
De heer Michel Everaert (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van de Gewestelijke administratie: Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH) en de directie Beleid van Brussel Mobiliteit (Bestuur Uitrusting en Vervoer)

Mevrouw Ann Geets
De heer Jean-Paul Gailly
De heer Yves Van de Castele (plaatsvervangend lid)
De heer Philippe Barette (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van de Brusselse Intergewestelijke van het Algemeen Belgisch Vakverbond (ABVV)

De heer Jamel Azaoum
Mevrouw Vroni Lemeire (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van het Algemeen Christelijk Vakverbond (ACV-verbond Brussel)

De heer Benoît Dassy
De heer Pierre Demol (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van de Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België (ACLVB)

De heer Xavier Muls
Mevrouw Ellen Christiaens (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van de Kamer voor Handel en Nijverheid van Brussel (BECI-KHNB)

De heer Peter De Preter
Mevrouw Nadine Atanassoff (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van het Verbond van Ondernemingen te Brussel (BECI-VOB)

De heer Jan De Brabanter
De heer Laurent Schiltz (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van de representatieve middenstandsorganisaties van de Economische en sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Mevrouw Francine Werth
De heer Pierre Van Schendel (plaatsvervangend lid)

3. Samenstelling (vervolg)

Vertegenwoordiging van de verenigingen NOMO (Association de Personnes Non Motorisées) en GEBOV (Gebruikers van het Brussels Openbaar Vervoer)

De heer Michel Hubert

De heer Jacques Ponjée (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van de BTTB-Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers

De heer Stefan Stynen

De heer Bart Van de Walle (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van de Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens (GRACQ)

De heer Bernard Dehaye

De heer Eric Nicolas (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van de Fietzersbond Brussel

De heer Roel De Cleen

De heer Guido Vanden Weyngaerd (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van de verenigingen IEB (Inter Environnement Bruxelles) en BRAL (Brusselse Raad voor het Leefmilieu)

De heer Jeroen Verhoeven

De heer Jérôme Matagne (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van de verenigingen Ligue des Familles en de Bond van Grote en Jonge gezinnen

De heer Luc Mahieu

Mevrouw Ria Katee (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van de Adviesraad voor gezondheids- en welzijnzorg van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie, afdeling Commissie voor welzijnzorg

De heer Cleon Angelo

Mevrouw M. Van Droogenbroeck (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van de verenigingen Touring Wegenhulp en de VAB (Vlaamse Automobilistenbond)

De heer Karel Van Coillie

Mevrouw Joni Junes (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van de Adviescommissie voor Taxi's

Mevrouw Véronique Vanberg

Mevrouw Michaela Popescu (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van de FEBETRA (Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs) en van de FBAA (Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers en van reisorganisatoren)

De heer Louis Eloy

Mevrouw Isabelle De Maegt (plaatsvervangend lid)

3. Samenstelling (vervolg)

GEASSOCIEERDE LEDEN

Vertegenwoordiging van het directoraat-generaal Energie en Vervoer van de Europese Commissie

De heer Alexandre Giacomini

Mevrouw Katarzyna Dobielewska (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van de Internationale vereniging van openbaarvervoerbedrijven (International Union of Public Transport – UITP)

Mevrouw Caroline Cerfontaine

De heer Tony Dufays (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV)

De heer Benoît Dupriez

Mevrouw Muriel Jadoul (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van de directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer van Brussel Mobiliteit (Bestuur Uitrusting en Vervoer)

De heer Luc Bioul

Mevrouw Gordana Micic (plaatsvervangend lid)

De heer Guyot is overleden op 14 augustus 2011.

Vertegenwoordiging voor de directie Projecten en Werken inzake Weginrichtingen van Brussel Mobiliteit

De heer Alain Lefebvre

De heer Eric Ghilain (plaatsvervangend lid)

Vertegenwoordiging van het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw

De heer Hinko Van Geelen

Mevrouw Wanda Debauche (plaatsvervangend lid)

Overeenkomstig de ordonnantie van 27 april 1995 houdende de invoering van een evenwichtige vertegenwoordiging van mannen en vrouwen in adviesorganen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vertoont de samenstelling van de Commissie een evenwicht tussen mannen en vrouwen. Het taalevenwicht tussen Franstalige en Nederlandstalige leden in de Commissie is eveneens verzekerd.

De directie Beleid (vertegenwoordigd door mevrouw Marianne Thys, bijgestaan door mevrouw Noémi Halen en mevrouw Meyer) van Brussel Mobiliteit verzorgt het secretariaat.

4. Gespecialiseerde afdelingen: Fietsen, Actieve Modi, Personen met een Beperkte Mobiliteit en Goederen

De Commissie bevat vier gespecialiseerde afdelingen: fietsen, actieve modi, personen met beperkte mobiliteit (PBM) en goederen.

Alle commissieleden kunnen zetelen in deze commissies, maar ze zijn ook toegankelijk voor andere deskundigen. Ze beschikken dus over een soepelere werkwijze dan de plenaire commissie, die het mogelijk maakt om de verschillende specialisten te associëren. In het begin van elke plenaire zitting wordt er een verslag over de werkzaamheden van elke afdeling voorgesteld. De afdelingen kunnen adviezen voorstellen aan de plenaire commissie. De adviezen moeten worden goedgekeurd in de plenaire commissie door de leden die zijn aangewezen door de regering.

De **afdeling Fietsen** wordt voorgezeten door Mevr. Sofie Walschap, de toekomstige verantwoordelijke van de cel Actieve Modi van de directie Beleid van Brussel Mobiliteit. De heer Grégory Moors (directie Beleid van Brussel Mobiliteit) is de secretaris van de afdeling.

Ter herinnering, voortaan worden de plannen van aanleg van wegen of openbare ruimten onderzocht in het kader van de afdeling Actieve Modi van de commissie. De afdeling Fietsen legt zich dus toe op de algemene elementen van het fietsbeleid. Vermelden we hier bijvoorbeeld voor het jaar 2016 de leesbaarheid van de routes van het Fiets-GEN (studie provincie Vlaams-Brabant), de opvolging van het plan voor vrijliggende fietspaden, de informatie van het congres Velo-City Taipei, de fietsaudit van de gewestwegen in Vorst (Vélopinion), de campagne fietsenstallingen van Gracq en de Fietsersbond, de fietsinrichtingen aan de Louiza-rotonde, de kleur van de wegbedekking in de fietsstraten, het Bypadforum, het project 'Adopteer een GFR'...

De afdeling **Actieve Modi**, die in 2013 is opgericht, heeft als algemene doelstelling de projecten voor ruimtelijke ordening die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ontwikkeld worden te bespreken met alle actieve weggebruikers, met name de PBM's (onder wie personen met een handicap), voetgangers en fietsers, om te komen tot aanbevelingen die in constructief overleg tot stand zijn gekomen. Meestal doet men deze aanbevelingen vóór de afwerking van de projecten, zodat ze nog door de projectverantwoordelijke geïntegreerd kunnen worden (bijvoorbeeld voor de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning).

Mevrouw Marianne Thys was de voorzitter van de afdeling en de heer Grégory Moors verzorgde het secretariaat ervan.

In 2016 waren de voornaamste besproken projecten met name de Franklin Rooseveltlaan, de Woluwelaan (tussen de Paul Hymanslaan en de gewestgrens), de Boudewijn- en Antwerpse laan, het Dumonplein, de Havenlaan, verschillende delen van de Kleine Ring (van de Ginestestraat tot het Quételetplein, van het Madouplein tot de Naamsepoort). Er werden ook meer algemene presentaties (de catalogus van de gewestelijke subsidies aan gemeenten inzake duurzame mobiliteit in 2016, de aanbevelingen van het OCW over de kwaliteit van voetgangers- en fietsvoorzieningen die moet worden gegarandeerd bij de uitvoering van wegenwerken in het BHG, de scheidingsmaatregelen voor D9...) gegeven in 2016.

4. Gespecialiseerde afdelingen: Fietsen, Actieve Modi, Personen met een Beperkte Mobiliteit en Goederen

(vervolg)

In 2016 werd de **afdeling PBM's** voorgezeten door de heer Erik De Velder. Het secretariaat van de afdeling werd verzorgd door de heer Pierre-Jean Bertrand en de heer Grégory Moors van de directie Beleid van Brussel Mobiliteit.

De afdeling PBM's controleert op regelmatige basis de stand van zaken van het geïntegreerde PBM-beleid van de MIVB en het Gewest met het oog op een betere toegankelijkheid. Deze elementen moeten het mogelijk maken het verdrag van de Verenigde Naties betreffende de rechten van personen met een handicap, dat het Gewest geratificeerd heeft, na te leven, met name met betrekking tot het in aanmerking nemen van personen met een handicap in het weg- en vervoersbeleid. Dit jaar gingen de belangrijkste gesprekken over bepaalde recente en toekomstige herinrichtingen (Vanderkindereplein, Rogierplein, de Infrabelbrug in Sint-Agatha-Berchem, de metro Noord...), de voorstelling van de studie van het OCW over de kwaliteit van voetgangers- en fietsvoorzieningen die moet worden gegarandeerd bij de uitvoering van wegenwerken in het BHG, de ordonnantie 'Handistreaming', de studie over PBM-taxi's uitgevoerd door het BIVV, de toegankelijkheid van handelszaken vanaf de weg, de voorbereiding voor de campagne over het respect voor gereserveerde parkeerplaatsen, het toegankelijkheidsbeleid van De Lijn, de vorderingsstaat van het PAVE-project, de discussies over het openbaar vervoernet (podotactiele tegels aan de perrons van de stations, bewegwijzering in de metro, resultaten van de barometer van de MIVB 2015, locatie van de voorlopige haltes, uitwerking van een boordtabel...).

Bovendien heeft de afdeling PBM, met tussenkomst van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, een advies verstrekt over de wijzigingen die aan de GSV moeten worden aangebracht bij de herziening ervan, een advies over het GPDO alsook een advies over de wijzigingen die moeten worden aangebracht aan de definitie en aan de eigenschappen waaraan een taxi met een PBM-licentie moet voldoen.

De afdeling **Goederen** werd voorgezeten door mevrouw prof. dr. Cathy Macharis. Het secretariaat werd verzorgd door mevrouw Marianne Thys. In 2016 heeft deze afdeling twee keer vergaderd.

Tijdens deze vergaderingen werden de Brusselse spelers uit de vrachtovervoersector samengebracht om naar hun getuigenissen te luisteren, enkele goede praktijken te delen en na te denken over nieuwe mogelijkheden (onder andere via interactieve workshops) voor allerlei thema's zoals het project inzake kilometerheffing voor vrachtwagens (welke weerslag zal de kilometerheffing hebben op de organisatie van de verladers en vervoerders, op de beladingsgraad en op de modal shift? Welke prioritaire acties voor een duurzame logistiek? Welke succesfactoren voor de prioritaire acties?) en de ontwikkeling van een erkenningssysteem voor de operatoren van de stedelijke distributie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De resultaten van elke werksessie werden aan het kabinet van minister Smet bezorgd.

5. Vergaderingen

In 2016 heeft de **Gewestelijke mobiliteitscommissie** negen keer vergaderd, nl. op: 25/01/2016, 22/02/2016, 21/03/2016, 25/04/2016, 23/05/2016, 20/06/2016, 08/09/2016, 21/11/2016 et 12/12/2016.

De **afdeling Fietsen** vergaderde vier keer, nl. op: 19/01/16, 17/05/16, 18/10/16, 20/12/16.

De **afdeling PBM** vergaderde vijf keer, nl. op: 16/02/16, 19/04/16, 21/06/16, 20/09/16, 22/11/16.

De afdeling **Actieve Modi** vergaderde vier keer, nl. op: 16/02/16, 19/04/16, 21/06/16, 20/09/16.

De **afdeling Goederen** vergaderde twee keer in 2015, nl.op: 20/01/2016 et le 07/03/2016.

6. Adviezen

In 2016 bracht de Gewestelijke mobiliteitscommissie **acht** adviezen uit.

Op verzoek van de Minister belast met Mobiliteit en Openbare Werken Pascal Smet :

- Advies over het Nieuwe Busplan van MIVB

Op verzoek van de Minister-President van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Rudi Vervoort :

- Advies over het voorontwerp van ordonnantie tot hervorming van het BWRO en de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen, en tot wijziging van aanverwante wetgevingen
- Advies over het ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP m.b.t. het Heizelsite

Met toepassing van reglementaire teksten of het protocol van akkoord tussen het Gewest en de Gemeenten :

- Advies over het ontwerp van gewijzigd BBP "6D" (Sint-Jan-Molenbeek)
- Advies over het BBP Tour & Taxis: het project van BBP en zijn MER
- Advies over het BBP Biestebroek: het project van BBP en zijn MER
- Advies over het ontwerp van BBP "Campus" (Elsene)

Op eigen initiatief van de commissie, zoals bepaald in artikel 2 van het besluit van 19 oktober 2000 tot oprichting van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie :

- Voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk

7. Uiteenzettingen

Over de volgende onderwerpen werd een presentatie gegeven voor de Gewestelijke mobiliteitscommissie in 2016:

1) Uiteenzettingen in het kader van adviezen

- Ontwerp van Nieuwe Busplan van MIVB
- Voorontwerp van ordonnantie tot hervorming van het BWRO en de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen, en tot wijziging van aanverwante
- Ontwerp van gewijzigd BBP "6D" (Sint-Jan-Molenbeek)
- Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP m.b.t. het Heizelsite
- Ontwerp van BBP Tour &Taxis: aanvraag advies over het project van BBP en zijn MER
- Ontwerp van BBP Biestebroek: aanvraag advies over het project van BBP en zijn MER
- Ontwerp van BBP "Campus" (Elsene)
- Voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk

2) Informatieve uiteenzettingen

- Etude sur les zones à concentration d'accidents (ZACA)
- Stedelijke aanbod van NMBS
- Studie Rail4Brussels
- Studie over de multimodale specialisatie van de wegen in de Brusselse Hoofdstedelijk Gewest
- De interregionale tramprojecten van het Brabantnet
- Resultaten van de tevredenheidsbarometer STIB in verband met de milestones 2015 en de projecten 2016
- Plan Autodelen : hoe heeft het kabinet het advies van de GMC opgevolgd voor het finale versie van het Plan
- Meerjarig investeringsprogramma tunnels
- Voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot vaststelling van specifieke milieudoelstellingen en milieueisen voor de voertuigen voor openbaar personenvervoer die door de MIVB

7. Uiteenzettingen (vervolg)

- Projecten om de toegankelijkheid van de Heizel (stadion) met het openbaar vervoer te verbeteren
- Onderzoek over de fietsgebruik tegenover de Wegcode
- Grote bouwwerken van de zomer 2016
- Richtplan van aanleg Delta E411 – eerste elementen van de diagnose
- Het nieuwe gewestelijke Mobiliteitsplan: diagnosefase - collectieve workshop
- Stand van zaken van het project Metro Noord

8. Vertegenwoordiging

In overeenstemming met artikel 7 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening werd de samenstelling van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie in 2015 hernieuwd.

De vertegenwoordigers van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie bij de GOC zijn voortaan de heren De Brabanter en De Cleen als effectieve leden. Mevr. Noel en dhr. Van Schendel werden aangewezen als hun plaatsvervangers.

Gewestelijke Mobiliteitscommissie / de adviezen

Ordonnanties en reglementaire teksten

Voorontwerp van ordonnantie tot hervorming van het BWRO en de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen, en tot wijziging van aanverwante wetgevingen 16

Voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest 19

Gewestelijke en Gemeentelijke plannen

Ontwerp van Nieuwe Busplan van MIVB 20

Stedenbouwkunde

Ontwerp van gewijzigd BBP "6D" (Sint-Jan-Molenbeek) 24

Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP m.b.t. het Heizelsite 25

BBP Tour &Taxis: het project van BBP en zijn MER 29

BBP Biestebroeck: het project van BBP en zijn MER 32

Ontwerp van BBP "Campus" (Elsene) 37

→ Uitgebracht 22.02.2016 op vraag van Minister-president Rudi Vervoort

Na vooraf de presentatie te hebben gehoord door mevrouw Pascale Ingelaere van het kabinet van minister-president Vervoort, de heer Pieter Van Damme van het kabinet van minister Smet en de heer Benoît Dupriez van Brussel Mobiliteit van het voorontwerp van ordonnantie tot hervorming van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening en van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen en tot wijziging van aanverwante wetgevingen, bracht de Commissie op 22 februari 2016 eensluidend het volgende advies uit.

De Commissie stemt in met de doelstelling van vereenvoudiging en harmonisering van de teksten en met die van verkorting van bepaalde proceduretermijnen om de ontwikkeling van nieuwe infrastructuren te vergemakkelijken.

De Commissie benadrukt de noodzaak van een stedenbouwkundige planning in samenhang en samenspraak met het mobiliteitsbeleid om bij te dragen tot een vermindering van de hoeveelheid verplaatsingen en de afhankelijkheid van de auto die voortvloeien uit slechte plaatsbepaling.

TITEL I. - ALGEMENE BEPALINGEN.

HOOFDSTUK IV. - Adviescommissies.

Afdeling I. - De Gewestelijke Ontwikkelingscommissie.

Artikel 7. betreffende de samenstelling van de GOC en de schrappingen van de vertegenwoordigers van de adviesorganen, waaronder de Gewestelijke Mobiliteitscommissie

De Commissie steunt de vraag om een operationelere GOC, maar stelt zich vragen over de manier waarop mobiliteit in aanmerking zal worden genomen in de adviezen van de GOC. De Commissie benadrukt dat een multimodale expertise complex is en dat het belangrijk is rekening te houden met de standpunten van de vervoersexploitanten en -instanties en die van de gebruikers. Ze betreurt dat haar adviezen niet meer worden doorgegeven aan de GOC.

De Commissie vraagt dat een mobiliteitsexpertise wordt gegarandeerd binnen de GOC en pleit voor duidelijke formele uitwisseling tussen de commissies en een definitie van de rol van de GMC in het proces.

Afdeling II. - De overlegcommissies. Art. 9-10

De Commissie vraagt dat de adviezen van Brussel Mobiliteit betrekking zouden hebben op alle projecten die een impact hebben op mobiliteit, ook als deze projecten gelegen zijn buiten de openbare ruimte.

TITEL II. - PLANNING.

De Commissie vraagt om, tijdens het openbaar onderzoek, het reglementaire gedeelte van een richtschema duidelijk te omschrijven.

De Commissie vestigt de aandacht op het verband tussen het GMP en het GBP, vooral met betrekking tot de nieuwe specialisatie van de wegen die momenteel wordt onderzocht.

Advies over het voorontwerp van ordonnantie tot hervorming van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening en de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen en tot wijziging van aanverwante wetgevingen (2/3)

TITEL III. - DE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENINGEN.

HOOFDSTUK I. - Algemeen. Art. 87, 87/1

HOOFDSTUK II. - De gewestelijke stedenbouwkundige verordeningen. Art. 88-89, 89/1, 89/2, 89/3, 89/4, 89/5, 90

De Commissie vraagt gehoord te worden over het besluit 'Werken van geringe omvang', over de hervorming van de GSV en over de uitvoeringsbesluiten ervan.

De Commissie vraagt ook naar de stand van zaken met betrekking tot de plaatsing van de bovenleidingspalen van de MIVB. Ze dringt erop aan dat men – wanneer de technische kenmerken van de gebouwen dat toelaten – bij voorkeur de bovenleidingen aan de gevels bevestigt voor een vlotter voetgangersverkeer en om de openbare ruimte zoveel mogelijk visueel vrij te maken van stadsmeubilair. De Commissie voorziet erin om de voorwaarden voor bevestiging van de bovenleiding aan gevels, de voorwaarden voor plaatsing van bovenleidingspalen op het voetpad en mogelijke alternatieven binnenkort uitvoeriger te bestuderen. In de tussentijd pleit de Commissie voor het opstellen van regels omtrent goede praktijken in de GSV, zodat een vrijstelling van een stedenbouwkundige vergunning mogelijk zou zijn om nieuwe palen te plaatsen of oude te vernieuwen.

De Commissie vraagt met nadruk dat de toekomstige GSV de nieuwe mobiliteitsbehoeften opneemt die verband houden met parkeerterreinen: fietsenstallingen, autodelen, elektrische laadpunten voor voertuigen en stedelijke distributie.

TITEL IV. - Vergunning, certificaat en verklaring

HOOFDSTUK I. De verschillende soorten vergunning

~~*HOOFDSTUK I. Afdeling I. - De stedenbouwkundige vergunning.*~~

~~*Afdeling Onderafdeling I. Handelingen en werken gebonden aan een stedenbouwkundige vergunning. Art. 98-99*~~

~~*§ 2. De Regering kan de lijst vaststellen van de werken en handelingen waarvoor, wegens hun geringe omvang, of doordat deze eis niet relevant is voor de in beschouwing genomen handelingen en werken, geen vergunning vereist is. De lijst is evenwel niet van toepassing op de handelingen en werken aan een goed dat is beschermd of ingeschreven op de bewaarlijst of waarvoor de inschrijvings- of beschermingsprocedure geopend is.*~~

~~*Voor identieke handelingen en werken betreffende het wegennet en de openbare ruimte moet de vrijstelling van vergunning worden bevestigd op basis van een voorafgaand advies van het Bestuur Uitrusting en Vervoer.*~~

De Commissie wijst er nogmaals op dat de stad sterk geëvolueerd is. Bij uitvoering van werken voor weginrichting moet telkens worden nagegaan of ze wel zijn afgestemd op de uitdagingen van de hedendaagse mobiliteit.

De Commissie vraagt dat de afstemming van de inrichtingen op de huidige uitdagingen inzake mobiliteit zo voorafgaand mogelijk wordt onderzocht. De procedure van voorafgaande aangifte maakte het mogelijk de aanvraag te bestuderen en er eventueel voorwaarden aan te koppelen. De Commissie vraagt om de procedure van voorafgaande aangifte te behouden, behalve voor projecten die door Brussel Mobiliteit en Brussel Stedelijke Ontwikkeling zouden goedgekeurd zijn.

Advies over het voorontwerp van ordonnantie tot hervorming van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening en de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen en tot wijziging van aanverwante wetgevingen (3/3)

HOOFDSTUK I. De verschillende soorten vergunning

Afdeling III - De beheersvergunning

Met betrekking tot de toepassing van de nieuwe beheersvergunning op de recurrente werken voor weginrichting die tot doel hebben een voldoende lange duurtijd te garanderen voor de uitvoering van bepaalde handelingen en werken, merkt de Commissie op dat het huidige IRIS 2-plan niet is opgesteld als een reglementair plan en dat verschillende gemeenten nog geen GemOP hebben, zodat de overgangsperiode vrij moeilijk zal verlopen.

HOOFDSTUK III. - De indiening en behandeling van de vergunningsaanvragen en van de beroepen.

De Commissie ondersteunt een herziening en vereenvoudiging van het proces van de effectenstudies, aangezien dit lang en kostelijk blijkt, en niet altijd de antwoorden aanreikt die relevant zijn voor de effectenbeoordeling. De Commissie pleit voor kortere bestekken voor effectenstudies, die meer gericht zijn op de specifieke impact van het project.

De Commissie maakt zich zorgen over de afschaffing van de onderwerping van de bestekken aan het openbaar onderzoek. Dat openbaar onderzoek maakte het tot nu toe mogelijk de bewoners en het maatschappelijk middenveld inspraak te geven en alternatieven voor te stellen. De Commissie vraagt om een balans op te maken van de inbreng die de openbare onderzoeken opleverden voor de bestekken alvorens de afschaffing ervan te overwegen.

De verkorting van de termijnen en de overgang naar strakke termijnen met het oog op administratieve vereenvoudiging houden in sommige gevallen een impliciete weigering in op het einde van de procedure.

Strakke termijnen zorgen voor een betere voorspelbaarheid van de werken, wat bijvoorbeeld interessant kan zijn in het geval van de vernieuwing van tramsporen.

De Commissie vraagt met nadruk dat de menselijke en financiële gewestelijke en gemeentelijke middelen worden toegekend om deze wijzigingen effectief te maken en om de afleverende besturen in staat te stellen kwaliteitsvol werk te verrichten.

De Commissie vraagt ook met nadruk dat alternatieven voor de impliciete wijgering worden ingevoerd.

Bijlage A

De stijging van 200 naar 400 parkeerplaatsen als drempel voor de uitvoering van een effectenstudie is betwistbaar, aangezien er geen onderscheid wordt gemaakt tussen openbare en privéparkeerterreinen, noch tussen de bestemmingen ervan. Verschillende types parkeerterrein hebben echter een verschillende impact op de mobiliteit.

De Commissie wijst erop dat het is aangetoond dat over een parkeerterrein beschikken op de plaats van bestemming mensen ertoe aanmoedigt de auto te nemen. Momenteel beperkt men zich bij vergunningsaanvragen tot 199 plaatsen om effectenstudies te vermijden. Het risico bestaat dat deze drempel wordt verhoogd tot 399 plaatsen.

De Commissie vraagt de drempels aan te passen aan het type parkeerterrein en de ligging ervan.

De Commissie vraagt om trams en spoorvoertuigen niet te beschouwen als motorvoertuigen bij het bepalen van de juiste effectenbeoordelingsprocedure. De gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn immers niet vergelijkbaar.

Voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest

→ Uitgebracht op 12.12.2016 op vraag van Minister-president Rudi Vervoort

Overeenkomstig het besluit van 19 oktober 2000 onderzoekt de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, op verzoek van de regering of op eigen initiatief, algemene of specifieke mobiliteits- en toegankelijkheidskwesties, en brengt ze daarover adviezen uit.

Op 17 november 2016 heeft de regering een voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest in eerste lezing goedgekeurd. Het voorontwerp van ordonnantie wil ten behoeve van de MIVB een wettelijke erfdienstbaarheid van openbaar nut creëren, voor het (pre)metro-netwerk van openbaar vervoer, met inbegrip van het toebehoren van dat netwerk, en zowel wat de onder- als de bovengrond betreft.

De commissie heeft de uiteenzetting bijgewoond die de Economische en Sociale Raad en de Milieuraad op 7 december 2016 aan dat onderwerp hebben gewijd, en er de volgende sprekers gehoord: dhr. Carlos Van Hove, vertegenwoordiger van minister Smet, dhr. Floris Tack, Attaché Algemeen Beleid en Juridische Zaken bij het kabinet Smet, en mevr. Manuela von Kuegelgen en mevr. Laura Grauer van het advocatenkantoor Simont Braun. De commissie heeft er in de plenaire zitting van 12 december 2016 over beraadslaagd, en besloten om het volgende initiatiefadvies uit te brengen.

De commissie wenst dat de volgende paragraaf nader wordt toegelicht: "*§ 7. De Maatschappij is eigenaar van de bouwwerken, uitrustingen en hun toebehoren, opgetrokken ten behoeve van de erfdienstbaarheid. Ze kan op deze goederen zakelijke of persoonlijke rechten vestigen die verenigbaar zijn met de openbare bestemming ervan.*"

De commissie wenst te weten of hieruit een eigendomsoverdracht van de (pre)metrotunnels en -stations van het gewest aan de maatschappij MIVB kan voortvloeien? Momenteel is het gewest immers eigenaar van de bouwwerken. Wat zou de weerslag kunnen zijn voor het gebruik door andere maatschappijen (de Lijn enz.)? Voor andere gebruikers (stalplaatsen voor fietsen enz.)?

→ **Uitgebracht op 25.01.2016 van Minister Pascal Smet**

De Commissie, die vooraf mevrouw Amandine Steven en de heer Pierre Berquin van de afdeling Sales, Marketing & Network van de MIVB het nieuwe ontwerprichtplan 'bussen' hoorde presenteren, bracht op 25 januari 2016 eensluidend het volgende advies uit.

De Commissie bedankt de MIVB en de regering ervoor dat ze het nieuwe ontwerprichtplan 'bussen' ter raadpleging hebben voorgelegd aan de instanties en het publiek, en dankt hen voor de kwaliteit van het voorgelegde ontwerp.

Rechtstreekse verbindingen en nieuwe ringweg- en randverbindingen

De Commissie stelt de principes van hertekening van het net erg op prijs. Die omvatten zowel de creatie van meer rechtstreekse verbindingen tussen wijken en talrijke verbeteringen op het vlak van ringwegverbindingen en verbindingen met de tweede kroon, zoals de verbinding van Homborch met het noorden van Ukkel, Elsene en de Europese wijk. De Commissie apprecieert ook de aanpak die een betere afstemming van het aanbod op de vraag nastreeft en die tracht een oplossing te bieden voor de huidige overbelasting op bepaalde plaatsen en tracht bepaalde trajecten te vereenvoudigen, met name door overstappen te beperken.

De Commissie stelt het erg op prijs dat men plant de bediening van bepaalde ziekenhuisvestigingen en lopende ontwikkelingen – zoals het Chirec op de Triomflaan – te versterken. De Commissie wil echter ook de aandacht vestigen op de ontoereikende bediening van een aantal openbare ziekenhuizen, met name die van Schaarbeek en Etterbeek-Elsene.

De Commissie stelt ook op prijs dat het beheerscontract van de MIVB wordt toegepast voor wat de uitbouw van een betere bediening van de tewerkstellingsgebieden – voornamelijk in het noorden en het zuiden van het Gewest – betreft.

De Commissie wijst ook op de bediening van de handelswijken – in het bijzonder de voetgangerszone in het centrum – die van hoge kwaliteit moet zijn als men het gebruik van het openbaar vervoer wil stimuleren en die handelskernen een goede concurrentiepositie wil bieden ten opzichte van de nieuwe winkelcentra.

De Commissie wijst er ook op dat het nodig is de onderwijskernen in het Gewest goed te bedienen.

Bediening van de Vijfhoek

De commissie benadrukt het belang van opnieuw over een kwaliteitsvol busnet te beschikken in en naar de Vijfhoek. Ze is dus verbaasd dat men niet voorstelt terug te komen op de recente wijzigingen. Bovendien hebben bepaalde gebruikers, zoals personen met beperkte mobiliteit, meer moeilijkheden (of zijn ze meer terughoudend) om de metro te gebruiken in plaats van de bus. In de ruime zin van het woord betreft het meer dan 30% van alle gebruikers. De recente 'lockdown' en stillegging van de metro tonen ook het belang aan van een goede bediening van het centrum met de bus.

De Commissie stelt zich vragen over de relevantie van het behoud van de buslus in het centrum, aangezien die deel uitmaakt van een intergemeentelijke lijn (momenteel bus 86 en in het plan lijn 89), die in haar huidige vorm weinig succes lijkt te kennen.

De Commissie toont zich tevreden over het project dat lijn 46 via de Arteveldestraat, de Zwarte Lieve Vrouwestraat en de Lakensestraat verbindt met de Tour & Taxis-site.

Doeltreffendheid van het net, geschiktheid van het rollend materieel en herinrichting van de openbare ruimte

De commissie stelt vast dat de doeltreffendheid van het busnet toch beperkt blijft op vele plaatsen van het net. Slechts 20% van het net is veiliggesteld – ten opzichte van de gewenste 80% (cf. programma Avanti) – en talrijke lijnen hebben nog te kampen met onregelmatigheden. De commissie dringt aan op ontwerpen die bussen en trams toelaten gebruik te maken van nieuwe en originele inrichtingen, om zo tot duurzame mobiliteit te komen. Soms zijn ambitieuze herinrichtingen van de openbare ruimte nodig, waarbij het openbaar vervoer een eigen plaats krijgt, vergezeld van verkeersplannen waarbij men rekening houdt met alle weggebruikers.

In dat opzicht vraagt de commissie geraadpleegd te worden over het geplande ontwerp voor de Elsensesteenweg tussen het Fernand Cocqplein en de Naamsepoort.

De commissie vermeldt ook de problematiek van lijnen met gelede bussen, die een aanzienlijke impact hebben op de openbare ruimte en zelfs de privéruimte. Ze vermeldt het geval van bus 48 in Vorst als voorbeeld.

De Commissie vraagt bijzondere aandacht te besteden aan de aankoop van milieuvriendelijk rollend materiaal (in termen van milieuverontreiniging en geluidshinder) en is een grote voorstander van de aankoop van elektrische voertuigen, met name voor de bediening van dichtbevolkte zones (Vijfhoek, eerste kroon) en de voetgangerszones (rijweg van Ixelles).

De commissie vraagt bijzondere aandacht te besteden aan de handelszaken die ongemak zouden ondervinden naar aanleiding van die herinrichtingen van het busnet.

Exploitatie: Aanbod en dienstregeling

De commissie uit echter een belangrijk bezwaar betreffende het aanbod: ze betreurt dat de frequentie van de dienstregeling niet werd bepaald in het raam van het ontwerp. De commissie vindt het ook jammer dat het geen informatie bevat over het aantal en soort voertuigen per lijn. In absolute termen verhindert dat zich concreet uit te spreken over hoe interessant het ontwerp is.

De Commissie neemt er akte van dat de MIVB geen capaciteitsvermindering van de lijnen overweegt en dat bepaalde lijnen een betere capaciteit krijgen. De Commissie vestigt er de aandacht op dat dergelijke keuzes alleen realistisch zijn als de vereiste budgetten (voor de investering in rollend materieel en exploitatiemateriaal) beschikbaar zijn en vastliggen. In dat opzicht dringt de Commissie er op aan dat de ontwikkeling van nieuwe lijnen – wat een groter totaal aantal af te leggen kilometers tot gevolg veroorzaakt – niet ten koste gaat van de frequentie van de aangeboden dienstregeling, met name op bestaande lijnen.

De commissie acht het ook absoluut noodzakelijk een goede dienstregeling te waarborgen en – in de eerste plaats – de dienstregeling 's avonds en tijdens het weekend te verbeteren. De lijnen zijn niet alleen verzadigd tijdens de conventionele spitsuren. De afloop van evenementen 's avonds zorgt ook voor piekmomenten, waarbij een betere dienstregeling nodig zou zijn.

De dienstregelingen tijdens de schoolvakanties moeten ook herbekeken worden. Bepaalde afzwakkingen van een dienstregeling kunnen er immers voor zorgen dat mensen niet voor het openbaar vervoer kiezen.

De commissie vraagt of er veranderingen op stapel staan voor het Noctis-net.

Complementariteit tussen het MIVB-aanbod en dat van de andere operators

In haar advies over de studie voor een opwaardering van het respectieve MIVB-De Lijn-TEC-aanbod in Brussel van 19 oktober 2015, identificeerde de Commissie al een reeks prioritaire maatregelen om het aanbod te verbeteren, zoals “de goede afstemming van de bussen – ook tussen twee of zelfs vier operators (Waterloosesteenweg), lijnen samenvoegen op eenzelfde hoofdverkeersader (Ninoofsesteenweg, Leuvensesteenweg) en snelbussen weghalen van de 'trage' lijnen.”

De Commissie stelt voor het busplan aan te grijpen om met De Lijn en TEC te spreken over zowel de groepering van bepaalde lijnen (voor meer complementariteit met het MIVB-net en met een verbetering van de frequentie van de dienstregeling en de regelmatigheid, met name in het raam van de programma's Avanti en GEN) als – indien nodig – een bijkomend aanbod op de grote verkeersaders die alleen door TEC of De Lijn worden aangedaan, met name 's avonds en in het weekend, daar waar het aanbod van De Lijn en TEC ontoereikend is.

De commissie wijst op het concurrerende aanbod tussen de nieuwe lijn 63 – die voortaan langs de Leuvensesteenweg rijdt – en de vele lijnen van De Lijn. Hetzelfde geldt voor de nieuwe lijn 84 tussen Basilix en Beeckmans.

De Commissie stelt vast dat het aanbod aan openbaar vervoer naar de rand moet worden verbeterd. De mobiliteitsbehoeften van en naar deze zone zijn aanzienlijk, met name naar werkgelegenheidsgebieden zoals Diegem en Groot-Bijgaarden. De Commissie vraagt om het busplan aan te grijpen om de verbetering van dat aanbod te bespreken met De Lijn en TEC en de daarvoor bevoegde instanties.

De Commissie herinnert in dit verband aan haar advies van 19 oktober 2015: “Om die onontbeerlijke samenwerking tot stand te brengen, stelt de Commissie voor dat er 'correspondenten' aangesteld worden bij alle betrokken partijen. Zij zouden fungeren als tussenpersonen voor de beleidsmakers. Op dezelfde wijze dringt de Commissie aan op de aanwerving van een coördinator/facilitator om de coördinatie tussen het aanbod van de diensten van De Lijn en TEC in Brussel te optimaliseren. (...) de Commissie stelt dus voor dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest deze rol van coördinator/facilitator op zich neemt, die met name zou kunnen bestaan uit antwoorden op de administratieve of operationele vragen van de operators.” De Commissie dringt erop aan dat men de nodige middelen vrijmaakt die Brussel Mobiliteit moeten toelaten deze nieuwe opdracht te vervullen.

De Commissie concludeerde dat “de neteliger kwesties, zoals de verdeling van de inkomsten, zouden later behandeld kunnen worden, nadat de eerste maatregelen hun nut bewezen hebben, bruikbare gegevens opgeleverd hebben en een samenwerkingsdynamiek tot stand gebracht hebben. Tariefintegratie is een belangrijke factor voor het welslagen. Hiernaar wordt een gezamenlijke studie ondernomen door de vier operatoren en uitgevoerd door het studie bureau Stratec. In het kader van een globalere denkoefening is het ook belangrijk multimodale integratie van in het bijzonder de fiets en de NMBS op poten te zetten.” De Commissie voegt eraan toe dat – naast de harmonisatie van het aanbod van de verschillende operators – men ook moet anticiperen op de ontwikkeling van applicaties en integratoren (bv. bestaande app Moovel in Duitsland: routeplanning en aankopen van de bijhorende vervoersbewijzen).

Overleg

De commissie heeft kennis genomen van het voorafgaande overleg van de MIVB met de gemeenten om tot het voorstel te komen. De commissie betreurt echter dat men niet ook de gebruikersverenigingen geraadpleegd heeft alvorens het plan uit te werken.

Communicatie

De commissie looft de grafische kwaliteit van de geografische plannen van het nieuwe busnet. Ze vindt de plannen veel duidelijker dan de overzichtskaart van het net die reizigers momenteel te zien krijgen. De commissie stelt voor dat de MIVB haar netplan herzielt, naar het voorbeeld van de nieuwe grafische stijl.

De commissie is ook erg te spreken over de website die men ontwikkelde om de nieuwe verbindingen uit te testen.

Richtplan 'spoornet'

Tot slot vraagt de Commissie, aansluitend op de nieuwe aanpak die men ontwikkelde voor het busnet, dat men voor het nieuwe richtplan voor het spoornet (dat momenteel onderzocht wordt), ook evolueert naar lijnen die rechtstreekse verplaatsingen toelaten, zonder al te veel overstappen. In dit verband wijst de commissie erop dat men momenteel drie verschillende trams moet nemen om van Schaarbeek naar Vorst of Sint-Gillis te gaan. Dit druist in tegen de goede integratie van de dichtbevolkte en relatief dichtbij elkaar gelegen wijken.

→ **Uitgebracht op 22.02.2016**

Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 30 september 2010 duidt de Gewestelijke Mobiliteitscommissie aan als een van de organen die verzocht worden een advies uit te brengen over de ontwerpen van bijzondere bestemmingsplannen (BBP's).

Wat het ontwerp-BBP 6D MOD in Sint-Jans-Molenbeek betreft, kwam de Commissie bijeen op 22 februari 2016 en bracht ze het volgende unanieme advies uit:

De Commissie ondersteunt de ontwikkeling van woningen en voorzieningen in deze zone, die heel goed bereikbaar is met het openbaar vervoer.

De Commissie ondersteunt de inrichting van een bedieningstraject dat uitsluitend bestemd is voor voetgangers en fietsers via het huizenblok tussen de Van Wambekestraat en de Edmond Machtenslaan. In dit grote huizenblok komt er een voetgangers- en fietsverbinding die een kwaliteitsvolle binnenweg verschaft.

De baanbreedte voor deze doorgang moet minimaal drie meter bedragen. De commissie vraagt dat die minimale breedte van drie meter de werkelijke breedte wordt, vrij van beplanting. Als de weg wordt omzoomd door hagen, is het verkieslijk in een minimale breedte van vier meter te voorzien.

→ Uitgebracht op 20.06.2016 op vraag van Minister-president Rudi Vervoort

Op 20 juni 2016 hebben mevr. Myriam Cassiers en dhr. Géraud Bonhomme van Brussel Stedelijke Ontwikkeling, dhr. Gilles Ledent van het bureau ARIES en dhr. Frédéric De Muynck van het bureau ASAP hun ontwerp tot gedeeltelijke wijziging van het GBP betreffende de Heizel aan de commissie voorgesteld, wat de heren Jean-Michel Mary en Lionel Culot van de MIVB ook gedaan hebben met de projecten voor de verbetering van de bereikbaarheid van de Heizelvlakte met het openbaar vervoer.

De commissie heeft ook kennis genomen van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor de verbindingsweg die Brussels Expo bij de stad Brussel heeft ingediend onder de referentie G579/2015 (SVGA).

De commissie heeft eenparig het volgende advies uitgebracht over het besluit van de regering tot aanneming van het ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het op 3 mei 2011 vastgestelde gewestelijke bestemmingsplan betreffende de Heizelvlakte en het bijhorende milieueffectenrapport (MER).

A. ALGEMENE BESCHOUWINGEN

De commissie stelt vast dat de regering de Heizelvlakte als een zone beschouwt waarop voorzieningen zouden kunnen komen die bijdragen tot de verbetering van het internationale statuut van het Gewest. Bepaalde functies die de regering aangestipt heeft om dit grootschalige project op te starten passen echter niet in het kader van deze doelstelling, met name de bouw van een winkelcentrum en woningen.

Overwegende dat het huidige bestemmingsplan de realisatie toelaat van de voor de geambieerde doelstelling nodige functies, met uitzondering van het winkelcentrum en het hotel (maar dat dit laatste toegelaten zou kunnen worden met een BBP zonder in een GGB terecht te komen), kan de bestaansreden van de aanvraag tot gedeeltelijke wijziging van het GBP betreffende de Heizelvlakte in vraag worden gesteld.

De commissie stelt vast dat het MER de locatievarianten bestudeert voor de globale inplanting van het programma dat voor het GGB nr. 15 gepland is, en dat er op basis van de verschillende criteria meer bepaald zeven polen geselecteerd werden. De conclusie luidde dat de Heizelpool de meest geschikte is om het programma van het GGB nr. 15 in zijn geheel te ontvangen.

Het arrest van de Raad van State vraagt echter niet dat de gezochte alternatieve site het hele door de regering overwogen programma zou kunnen ontvangen. Het programma had bestudeerd kunnen worden volgens een andere benadering, waarbij een onderscheid gemaakt wordt tussen de verschillende functies in het programma en er onderzocht wordt welke sites die functies het best zouden kunnen ontvangen. Het MER beantwoordt dus slechts gedeeltelijk aan het arrest van de Raad van State aangezien het gedecentraliseerde alternatieven vergeet te vermelden.

B. WAT HET MILIEUEFFECTENRAPPORT EN DE MOBILITEIT BETREFT.

Het programma van het project wekt een zeer aanzienlijke vraag naar mobiliteit op voor alle modi en op alle netten.

De Commissie neemt akte van een voldoende grote capaciteitsreserve die het huidig openbaar vervoer biedt om aan de vraag te voldoen. Er zijn evenwel nog enkele onduidelijkheden, zoals blijkt bij het lezen van de volgende zin op pagina 414: "We kennen de verzadigingsgraad van de lijnen in de huidige toestand niet precies, maar de ligging van de Heizel aan het einde van de lijn is een positief punt voor de capaciteit, want vandaag biedt het net, uitgezonderd bij grote evenementen die de lijnen belasten, reële capaciteitsreserves, en de nieuwe lijnen versterken deze bestaande capaciteitsreserve nog".

Deze capaciteit zal beduidend groter worden door de projecten die nu ontwikkeld worden (verlenging van de lijnen 3 en 9 van de MIVB evenals het Brabantnetproject).

De commissie vindt het dus onontbeerlijk dat het openbaar vervoeraanbod versterkt wordt, zowel op het vlak van de infrastructuur als op dat van de exploitatie (frequentie, uurregeling). De commissie betreurt het ontbreken in het MER van een studie over de gecumuleerde impact van het programma en het nieuwe stadion op de bereikbaarheid van de zone met het openbaar vervoer.

Parking P&R A12

De evaluatie van de door het project veroorzaakte autoverkeersstromen toont een aanzienlijk aantal autobestuurders (45.800 bewegingen op vrijdag, p. 409). De commissie vindt dat er meer ontradingsparkings aangelegd zouden moeten worden in een vroeger stadium, met name gekoppeld aan het Brabantnet. De commissie vindt dat er nagedacht zou moeten worden over een meer uitgewerkte verbinding tussen parking C en de aantrekkingspolen.

Wat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft, vindt de commissie dat de inrichting van een P&R-parking aan het einde van de snelweg A12, aansluitend op de verlenging van tramlijn 3, deel uitmaakt van de middelen die aangewend moeten worden om de intermodale bereikbaarheid (auto/openbaar vervoer) van de site te verbeteren en de impact van het nieuwe project op de mobiliteit te verminderen.

In dat opzicht vraagt de commissie de inschrijving van de P&R A12 toe te voegen aan de wijziging van het GBP.

Wat het wegverkeer betreft (auto's en vrachtwagens)

De commissie neemt akte van de conclusie van het MER over de noodzaak om een nieuwe verbindingsweg aan te leggen, voor het algemene verkeer, tussen parking C (en dus de Ring) en de site van de Tentoonstellingspaleizen, rechts van de Keizerin Charlottelaan en over de noodzaak om er een kruispunt aan te leggen met voorsorteerstroken voor de links- en rechtsafslaande bewegingen, gelet op de intensiteit van het verwachte verkeer. (Zie samenvatting MER, p. 24 en MER 418).

De analyses van de vraag naar vervoer van het MER gaan uit van zeer aanzienlijke vrachtwagenstromen: het ontwerpplan met vervanging van het Koning Boudewijnstadion veroorzaakt tijdens de week stromen van 552 vrachtwagens per dag en van 415 vrachtwagens op zaterdag (p. 373 en 377).

De grootteorde van deze stromen is waarschijnlijk; de commissie betreurt het echter dat de hypothesen voor de mobiliteitseffectenanalyse per type functie geen rekening houden met de vrachtwagenstromen. Vervolgens neemt de analyse van de aanzienlijke effecten van het project nog enkel de autostromen in aanmerking (p. 409): de commissie betreurt het ook dat met vrachtwagens geen rekening is gehouden.

De Commissie merkt op dat Brussels Expo vzw de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor de verbindingsweg heeft ingediend om de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van de paleizen te vergroten. Het gaat dus om een privéweg. Het profiel van de weg vertoont in beide richtingen een strook van 3,20 m in beton voor zware voertuigen en een strook in asfalt. De weg mondt uit in een rotonde buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ondergronds gepland ter hoogte van parking C. De Ring zou bereikbaar zijn via de kelderverdiepingen van de gebouwen en mits een toegang tot de privéweg.

De effectenevaluatie is niet dezelfde als de analyse van de impact van de verbindingsweg enkel gebaseerd is op de autostromen die van de Ring komen of op de logistieke stromen die voor de site (paleis en/of GGB) bestemd zijn, of op al die stromen samen.

Geconfronteerd met die vaststellingen stelt de commissie de volgende vragen:

- Kan een privéweg in overweging genomen worden om de bereikbaarheid van het GGB te garanderen?
- Wat zijn de door het MER op de nieuwe verbindingsweg geprojecteerde stromen om de wegcapaciteiten en de verzadigingsniveaus te ramen (figuren 249 en 252)? Wat zijn de aandelen van de privévoertuigen en de logistieke voertuigen (vrachtwagens, bestelwagens) met het GGB en de paleizen als bestemming?
- Wat zijn de veronderstelde trajecttijden om deze privéweg te gebruiken (ondergrondse doorgang, eventuele toegangscontrole)?
- Wat zijn bijgevolg de geraamde bewegingen aan het uiteinde van deze weg (linksaffer naar de waarschijnlijke ontmoetingszone voor het paleis, rechtdoorgaande strook naar het GGB en rechtsaffer naar de Houba de Strooperlaan)?

Als er veel privévoertuigen zijn, kan er een te groot bypassverkeer naar de Houba De Strooperlaan ontstaan (verkeersopstopping en blokkering van bus 84).

Als er logistieke voertuigen zijn die de paleizen en het GGB als bestemming hebben, hoe kunnen die dan verzoend worden met het programma, dat trouwens streeft naar de doorlaatbaarheid van de site voor voetgangers en fietsers, en hoe kan de ingang van de waarschijnlijke ontmoetingszone (een luwe ruimte) voor de tentoonstellingspaleizen beheerd worden? Zijn er rechts en links voorsorteerstroken nodig?

Wat de logistieke stromen naar de site betreft, vestigt de commissie de aandacht op de specifieke gevaren door het gebrek aan zichtbaarheid vanuit vrachtwagens t.a.v. voetgangers en fietsers.

Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het Gewestelijke Bestemmingsplan betreffende m.b.t. het Heizelsite (4/4)

De Commissie vraagt om te anticiperen op de logistieke organisatie en een distributie- en ophalingsschema op te stellen dat de conflictzones tussen gebruikers (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en privévoertuigen) tot een minimum herleidt. De commissie vraagt om leveringen zo ver mogelijk buiten de openbare ruimten te plannen. Ze verwijst naar het hierover in 2012 gegeven advies.

Anderzijds betreurt de commissie het dat bepaalde schema's betreffende de verzadiging van het wegennet en de gecumuleerde impact van het ontwerpplan en het toekomstige Eurostadion op parking C ontbreken (zie pagina's 410, 420 en 422 van het MER). De GMC vreest dat de infrastructuren het bijkomende verkeer niet kunnen verwerken.

Ten slotte betreurt de commissie het gebrek aan nauwkeurigheid van het MER betreffende de op de verbindingsweg verwachte stromen en de logistieke organisatie; ze vraagt met aandrang bijkomende informatie van het MER over de gebruikte hypothesen en de impact ervan.

WAT HET ONTWERP VAN GEDEELTELIJKE WIJZIGING VAN HET GBP EN DE MOBILITEIT BETREFT

Art. 2. over het nieuwe programma van het GGB nr. 15 Heizel

De commissie waardeert het dat "*de stedelijke samenstelling van het geheel ernaar streeft: opnieuw een gemengde wijk te creëren; de doordringing van voetgangers en fietsers op de site te verbeteren.*"

De commissie vraagt een derde punt aan deze doelstellingen toe te voegen:

"een logistieke organisatie buiten de weg te privilegiëren en de conflicten van de logistieke stromen met de andere gebruikers van de openbare ruimte tot een minimum te beperken."

Art. 3. Wat de wijziging van de kaart met de bestemmingen van het op 3 mei 2011 vastgestelde GBP betreft

Uittreksel uit het advies van de GMC van 21 juni 2012 over de gedeeltelijke wijziging van het demografische GBP:

"De commissie raadt aan bijzonder aandachtig te zijn voor de organisatie van de leveringen. Ze suggereert een gelijksoortige organisatie als die in het centrum van de Postdammerplatz in Berlijn. Het betreft een groot winkelcentrum in een dicht stedelijk gebied, van meet af aan gebouwd met een ondergrondse toegang voor de leveringen. Het vrachtwagenverkeer verloopt in één richting en geeft toegang tot loskaden die verbonden zijn met een ondergronds net met opslagruimten en liften naar de winkels. Deze organisatie laat toe de hele oppervlakte vrij te houden voor het voetgangers- en fietsverkeer."

→ Uitgebracht op 15.09.2016

Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 30 september 2010 wijst de Gewestelijke Mobiliteitscommissie aan als een van de organen die verzocht worden een advies uit te brengen over de ontwerpen van bijzondere bestemmingsplannen (BBP's).

Wat het ontwerp-BBP Tour & Taxis betreft, kwam de Commissie bijeen op 8 september 2016 en bracht ze het volgende unanieme advies uit:

De Commissie heeft er akte van genomen dat het maximale aantal van 3.500 parkeerplaatsen en de ontwikkeling van 370.000m² beslist werden bij besluit van de Regering op 23/04/2009.

De Commissie neemt akte van de conclusies en aanbevelingen van het MER in verband met de huidige en de geplande mobiliteit, die meer bepaald en hoofdzakelijk als volgt luiden:

- “Voor alle opties geldt dus dat de Havenlaan en de Picardstraat verzadigd zullen zijn in de omgeving van de locatie”*
- “De beperking van de parkeercapaciteit vormt echter een hefboom, die noodzakelijk is voor de duurzame mobiliteit. Daarom lijkt de verwezenlijking van een bijkomend aanbod aan parkeergelegenheid binnen de perimeter van het BBP maar buiten het GGewB vanuit milieustandpunt dan ook niet verdedigbaar.”*
- “Parkeercapaciteit prioritair voorbehouden voor de andere activiteiten, m.a.w. het inkomend verkeer, staat gelijk met het aanmoedigen van het autogebruik, dat rechtstreeks afhangt van de beschikbaarheid van parkeerruimte op de plaats van bestemming”.*
- “De ontwikkeling van het aanbod aan openbaar vervoer en de verandering in mentaliteit ten aanzien van de mobiliteit op de locatie vormen hefbomen, die de ontwikkeling van de locatie moeten begeleiden”.*
- “Ontwikkelen van duurzame mobiliteit op de locatie, onder meer via openbaar vervoer met een hoogwaardig dienstniveau en een doeltreffende regelgeving voor de auto via het beheren van het parkeergebeuren.”*
- “Het talud bij het Laekenveld moet toegankelijk gemaakt worden voor voetgangers en fietsen via het park, de Laekenveldsquare en de Picardstraat”.*

De Commissie betreurt dat de oorspronkelijk beoogde ontwikkeling van de tramlijn niet behouden werd. Deze tram had immers het beste middel geweest om aan te zetten tot duurzame mobiliteit en het autogebruik te vermijden.

De Commissie betreurt eveneens dat in het MER op het vlak van mobiliteit geen rekening gehouden werd met de impact van de evenementen die georganiseerd worden op het domein van Tour & Taxis.

Gelet op de ongewijzigde situatie qua mobiliteit en vervoersaanbod, acht de Commissie de geplande ontwikkelingen te grootschalig. De maximale ontwikkelingscapaciteit van de locatie overtreft het openbaar vervoersaanbod. Daarom beveelt de Commissie aan de timing voor de ontwikkeling van de locatie en die voor de ontwikkeling van het openbaar vervoersaanbod aan te passen om ze in onderlinge overeenstemming te brengen. In het bijzonder moeten de verbinding naar het Noordstation en de Picard-loopbrug snel gerealiseerd worden en moet het BBP Helihaven herzien worden om een verbreding van de Bolivarlaan mogelijk te maken.

Om de bereikbaarheid van de locatie te verbeteren dringt de Commissie erop aan dat toegangen voor voetgangers en fietsers gerealiseerd zouden worden tussen het fiets-GEN, langs de spoorweg, en de noord-zuidtoegang. De Commissie beveelt aan een onteigeningsplan bij het BBP op te stellen met het oog op de realisatie van die verbindingen.

De Commissie vraagt met aandrang dat deze nieuwe wijk zich van bij aanvang opgevat zou worden vanuit een duurzame mobiliteitsbenadering, met enerzijds een beperking van het aantal parkeerplaatsen om verkeersopstoppingen te vermijden en anderzijds een wegaanleg die het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen begunstigt. Het streven om voet- en fietsverkeer te bevorderen noopt ertoe het aanleggen van parkeerruimte op de weg zoveel mogelijk te beperken.

De Commissie vraagt dat volgende voorschriften gewijzigd zouden worden:

4. Voorschriften inzake het hoofdstuk Wegen

4.1 Algemene voorschriften

De Commissie vraagt dat alle wegen in beheer van de overheid gegeven zouden worden.

4.3 en 4.4 Voorschriften met betrekking tot de secundaire wegen en de lokale ontsluitingswegen

De Commissie vraagt dat volgende zin toegevoegd zou worden: "Deze wegen waarborgen een veilige en comfortabele toegang tot de groene ruimten en, in voorkomend geval, elk openbaar gebouw voor het niet-gemotoriseerde publiek en voor personen met beperkte mobiliteit."

De Commissie vraagt dat de wegen aangelegd zouden worden al ontmoetingsruimten.

5. Voorschriften inzake Parkeren en Leveringen

5.2 Wat de voorschriften in verband met het GGB nr. 6 betreft

De Commissie dringt aan op het maximumaantal van 3.500 toegelaten parkeerplaatsen, boven- en ondergronds, en op een globale visie voor de bestemming ervan, in de plaats van te beslissen naarmate de vergunningen uitgereikt worden. De Commissie vraagt dat van de 3500 parkeerplaatsen er minstens 1750 bestemd zouden zijn voor de woningen en onder de woongebouwen ingericht zouden worden.

De Commissie vraagt dat parkeren op de weg verboden zou worden voor voertuigen op de ontsluitingsweg tussen de Picardstraat, het Koninklijk Pakhuis en de Sheds, alsook binnen het GGB 6B.

De Commissie vraagt dat parkeren voor het "station based"-autodelen toegestaan zou worden op de secundaire en ontsluitingswegen.

De Commissie vraagt dat voorzien zou worden in leveringszones binnen de gebouwen voor de historische gebouwen en ondergronds voor de nieuwe gebouwen.

6. Voorschriften inzake de bouwplaatsen

De Commissie vraagt dat de meer dan 1000m³ aarde afgevoerd zou worden via de waterweg en beveelt aan dat bij voorkeur gebruik gemaakt zou worden van vervoer over het water voor de aanvoer van bouwmaterialen naar de bouwplaatsen.

Grafische voorschriften

De Commissie vraagt dat de taluds van het Laekenveld behouden zouden blijven in de openbare groene ruimte, om een van het gemotoriseerd verkeer gescheiden verbinding voor voetgangers en fietsers tot stand te brengen tussen het Laekenveld, de Picardstraat en het park.

De Commissie vraagt om te voorzien in doorlaatbare zones voor het voet- en fietsverkeer ter hoogte van de zones X1-Y1 en Z2.

De Commissie vraagt ook dat in de zone Y1, ter hoogte van de Vishal, de gevellijn naar achteren verschoven zou worden om een veilige en comfortabele toegang voor voetgangers en fietsers mogelijk te maken.

De breedte van de doorgang voor de voertuigen van de hulpdiensten, het openbaar vervoer en de voertuigen voor het onderhoudswerk moet minstens 6,20 m bedragen om het kruisen van bussen mogelijk te maken.

→ Uitgebracht op 08.09.2016

Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 30 september 2010 duidt de Gewestelijke Mobiliteitscommissie aan als een van de organen die verzocht worden een advies uit te brengen over de ontwerpen van bijzondere bestemmingsplannen (BBP's).

Wat betreft het ontwerp-BBP Biestebroek, vergaderde de Commissie op 8 september 2016 en hoorde toen de heer Demol en de heer Dewolf van de dienst Stedenbouwkunde van de gemeente Anderlecht, alsook de heer Ledent en de heer Gossiaux van het studiebureau ARIES, die gekomen waren om het ontwerp-BBP 'Biestebroek' en het bijhorende milieu-effectenrapport te presenteren. De Commissie bracht eensluidend het volgende advies uit.

Als inleiding herinnert de Commissie aan haar advies van juni 2012 over het demografische GBP *"De Commissie ondersteunt de ontwikkeling van stedelijke gemengdheid om de lengte van verplaatsingen potentieel terug te dringen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de inplanting van scholen aan de samenvloeiing van wijken.*

De Commissie is echter van mening dat er behoefte is aan niet-gemengde industriegebieden, aangezien die te veel hinder (geluidshinder, vrachtverkeer) veroorzaken. (...)

Om vervoer via waterwegen te stimuleren vraagt de Commissie om via het water bereikbare industriezones te behouden. (...)

De algemene opmerkingen betreffende de ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving gaan in het bijzonder over de huizenblokken langs het Biestebroekdok: toegang tot de waterwegen, nabijheid van stedelijke industrieën, waaronder een als SEVESO geklasseerde onderneming en een gebied dat niet erg bereikbaar is met het openbaar vervoer. (...)

De Commissie vraagt om de bestemming als ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving huizenblok per huizenblok opnieuw te evalueren met het oog op de verschillende criteria: mogelijkheden voor goederenvervoer via waterwegen, nabijheid van het residentiële stadsweefsel of, in tegenstelling tot bij een industriegebied, bereikbaarheid met het openbaar vervoer."

De Commissie neemt akte van de omvang van de site (47 hectares) en de voorziene ontwikkelingen (meer dan 500.000 m² met sterk gemengde activiteiten); ze wijst op bepaalde vaststellingen van het effectenrapport over de mobiliteit:

- De huidige verzadiging van de wegen in de omtrek van de site;
- De slechte bereikbaarheid van de site met het openbaar vervoer;
- De noodzaak om de uitvoering van de site te doen gepaard gaan met de uitbreiding en ontwikkeling van alternatieven voor de auto, zodat de mobiliteitssituatie de activiteiten in de perimeter en erbuiten niet in het gedrang brengt.

De Commissie bevestigt opnieuw de behoefte om aan weerskanten van het Biestebroekdok productieve en logistieke activiteiten ten dienste van Brussel te ontwikkelen, waarbij men bij voorkeur de waterwegen zal gebruiken. Biestebroek is de beste site in het zuiden van het Gewest voor stedelijke distributieactiviteiten. De site beschikt over grote kades en kan bereikt worden vanaf de Ring, terwijl hij toch dichtbij dichtbevolkte gebieden met behoeften inzake goederen ligt. De ontwikkeling van logistieke activiteiten aan Biestebroek sluit aan op de visie van het strategisch plan voor goederenvervoer in Brussel, met name een doeltreffende en duurzame stedelijke distributie verzekeren en tegelijk de hinder door goederenvervoer in de stad beperken.

BBP Biestebroek: het project van BBP en zijn MER (Anderlecht) (2/5)

De Commissie vindt dat men in het ontwerp-BBP aandringt op een te omvangrijke ontwikkeling en concentraties die niet aangepast zijn aan het gebied zelf, waarbij men verbeteringen van de bereikbaarheid ervan overweegt. Het is belangrijk de concentraties van het project terug te dringen als men wil vermijden

dat zowel de productieve activiteiten als de huisvesting plaatsvinden in een permanent opgestopt gebied. De ontwikkeling van de productieve activiteiten gaat gepaard met een 'minder geconcentreerd' plan. In die zin zou het plan de 500.000 m² niet mogen overschrijden. In ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving moet men een te grote ontwikkeling van huisvesting ten koste van productieve en vervoersactiviteiten vermijden. De Commissie geeft aan dat de productieve en vervoersactiviteiten van de stad beperken indruist tegen een goed beheer van de stromen en de afgelegde afstanden door vrachtwagens die verantwoordelijk zijn voor de bevoorrading van de stad verhoogt. Ter informatie: de stad Parijs heeft onlangs haar 'Plan Local d'Urbanisme' (lokaal stedenbouwkundig plan) gewijzigd om terug logistieke ondernemingen in de stad in te voeren om de mobiliteit te verbeteren. Daarom vraagt de Commissie om de afschaffing van de stedelijke fronten langs de kanaaldijk, om er de ontwikkeling van productieve activiteiten in verband met de havenactiviteit te vrijwaren. Wat huisvesting betreft, zal de slechte bereikbaarheid met het openbaar vervoer leiden tot aanzienlijk autogebruik en gevolgen hebben voor de algemene bereikbaarheid van de site en de verkeersopstopping. Tot slot zal een aanzienlijke ontwikkeling van de huisvesting dichtbij productieve en vervoersactiviteiten ook tot gevolg hebben dat er conflicten ontstaan tussen de weggebruikers, in het bijzonder op het vlak van mobiliteit en veiligheid: kruising van zwaar verkeer met voetgangers en fietsers, verkeersopstopping, geluidshinder.

Om de handhaving van de werkingsvoorwaarden van de zones voor productieve activiteiten en haven- en vervoersactiviteiten te kunnen waarborgen, acht de Commissie het nodig om – ter gelegenheid van de vergunningsaanvragen – de effecten op de bereikbaarheid en de mobiliteit opnieuw te beoordelen naarmate de site ontwikkeld wordt. Met name het zware vrachtverkeer en de regeling van de manoeuvres ervan binnen een gebiedt dat bijna uitsluitend aan de binnenkant van huizenblokken wordt voorzien, houdt de Commissie bezig.

Om de bereikbaarheid van de site te waarborgen, dringt de Commissie erop aan dat de projecten vanaf het begin aansluiten op een visie van duurzame mobiliteit. De Commissie beveelt met aandrang aan de ontwikkeling van de site aan te passen op grond van de ontwikkeling van het openbaarvervoersaanbod, zodat ze complementair zijn. Men moet ook de volgende oplossingen uitvoeren: de link leggen met het toekomstige P+R-terrein van de Ring en het station Brussel-Zuid. De Commissie vraagt om in de bepalingen verschillende proactieve maatregelen te integreren om voetgangers- en fietsverplaatsingen te vereenvoudigen: talrijke en makkelijk toegankelijke fietsenstallingen in woningen, wegen met een beperkt aantal parkeerplaatsen en afgescheiden en comfortabel voetgangers- en fietsverkeer en invoering van het fiets-GEN. De Commissie vestigt ook de aandacht op het kruispunt aan de brug over het kanaal en de Vanderveldesquare, die een van 30 prioritaire ongevalgevoelige zones is. De herinrichting van dit kruispunt is een absoluut noodzakelijke voorwaarde voor de ontwikkeling van de site. Bovendien is de Commissie van mening dat – aangezien een eventueel toekomstig GEN-station hier niet opgenomen is in het plan van de NMBS – het plan van het BBP niet mag berusten op deze optie.

De Commissie vraagt dat volgende voorschriften gewijzigd zouden worden.

I. MAATREGELEN VAN TOEPASSING OP ALLE GEBIEDEN

I.1. ALGEMEEN

art. 8. Informatie toe te voegen aan de stedenbouwkundige en milieuvergunningaanvraag

De Commissie vraagt het volgende toe te voegen: "7° een evaluatie van de effecten in termen van mobiliteit (alle modi) en de te treffen maatregelen om eraan te verhelpen".

Art. x.

De Commissie vraagt om een artikel toe te voegen opdat "de wegruiming van de 1.000 m³ grond gebeurt via waterwegen en dat het vervoer van de materialen verplicht gebeurt via waterwegen voor ruwbouwmateriaal van meer dan 1.000 m³ en bij voorkeur ook voor andere materialen."

I.3. KENMERKEN VAN DE CONSTRUCTIES

2. RESIDENTIËLE KENMERKEN EN TECHNISCHE VOORZIENINGEN

Art. 21. Parkeernormen

De Commissie vraagt om de volgende wijziging: "het aantal parkeerplaatsen wordt beperkt tot tussen 0,5 en 1 plaats per woning". Daarnaast verzoekt ze om de volgende toevoeging: "in geval van nieuwe constructies, moet het aantal plaatsen voor fietsen minstens 1 per kamer bedragen. De fietsenstallingen moeten beveiligd zijn en gemakkelijk toegankelijk zijn vanaf de weg."

II. BEBOUWBARE GEBIEDEN

II.4_ ONDERNEMINGSGEBIEDEN IN STEDELIJKE OMGEVING

1. BESTEMMING EN 2. PERIMETERS MET BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN

artikelen 47., 48., 53. tot 56.

Door de slechte toegankelijkheid met het openbaar vervoer, de verzadiging van de wegen in de omgeving en het belang van de handhaving en ontwikkeling van de haven- en vervoersactiviteiten op de site, vraagt de Commissie het aandeel woningen te beperken tot 40% van de vloeroppervlakte en er voorrang te geven aan productieve activiteiten. Artikel 47, § 2, 4°, moet aldus worden gewijzigd: "het project beoogt maximaal 40% van de vloeroppervlakte te bestemmen voor huisvesting.

Artikelen 53 en 54. Aangezien de woonoppervlaktes beperkter zijn, zouden de V/T's van de perimeters A en B dienovereenkomstig moeten worden verminderd. Deze twee perimeters zouden moeten worden beperkt tot een V/T van maximaal 3. Ter herinnering: voor nieuwe wijken adviseert Leefmilieu Brussel een V/T van 1,3. Ter vergelijking: dat is de voorziene V/T voor het project NEO aan de Heizel. Een V/T van 3 laat al een plan met een zeer sterke dichtheid toe.

II.5_ GEBIEDEN VOOR HAVENACTIVITEITEN EN VERVOER

De Commissie benadrukt de noodzaak om de haven- en vervoersactiviteiten in verband met de distributie van goederen in Brussel langs het Biestebroekdok te vrijwaren en te ontwikkelen. De door de Commissie aanbevolen toevoeging aan art. 8, 7° moet het mogelijk maken systematisch rekening te houden met de evaluatie van de effecten op de mobiliteit.

Art. 68. Bestemming

De Commissie vraagt om de paragrafen § 2, § 3 en § 6 van art. 68 te schrappen om de ontwikkeling van de haven- en vervoersactiviteiten niet te beperken.

Betreffende de grafische voorschriften, beveelt de Commissie ook aan om de productieve en vervoersactiviteiten duidelijker te scheiden van de woonfuncties.

II.6_ GEBIEDEN VOOR HAVENACTIVITEITEN EN VERVOER TOEGANKELIJK VOOR HET PUBLIEK

Gebieden voor havenactiviteiten en vervoer onderscheiden van gebieden voor havenactiviteiten en vervoer toegankelijk voor het publiek is dwingend op het vlak van inplanting van de bebouwing en de logistieke activiteiten. Om de ontwikkeling ervan te bevorderen, stelt de Commissie voor om het gebied voor havenactiviteiten en vervoer toegankelijk voor het publiek te schrappen en te vervangen door een gebied voor havenactiviteiten en vervoer door er de volgende mobiliteitsvoorschriften aan toe te voegen.

art. 68. Bestemmingen

"Langs de kades en in de lijn van de Dantestraat kunnen deze gebieden – buiten de uren van de haven- en vervoersactiviteiten – ook bestemd worden voor het verkeer en verblijf van actieve modi."

art. 74. Doorgangen voor actieve modi

"langs de kades, aan de rand van de waterwegen, worden fietspaden en voetpaden ingericht om de continuïteit van het fietstraject dat langs het kanaal loopt te waarborgen. De inrichtingen waarborgen de veiligheid, het comfort en het plezier van de weggebruikers met inachtneming van de voornaamste bestemmingen van de havenzone. Ze zijn bruikbaar buiten de uren van de haven- en vervoersactiviteiten."

II. NIET-BEBOUWBARE GEBIEDEN

III.1 OPENBARE WEGGEBIEDEN

Gelet op de vastgestelde vermindering van de mobiliteit in de omgeving en in de perimeteer, dringt de Commissie er op aan dat men het project proactief doet aansluiten op een visie van duurzame mobiliteit. Dat impliceert een inrichting van de openbare ruimte waarbij men het aantal parkeerplaatsen op de weg beperkt en er alternatieven voor de personenwagen bevordert: wandelen, fietsen en autodelen. Voor leveringen van kleine pakketten zal men de logistieke privéruimten aan de binnenkant van huizenblokken niet gebruiken. Het is belangrijk dat dit soort leveringen kan gebeuren op de weg (namelijk op leveringsstroken), zonder gevaar voor de andere weggebruikers.

Gelet op het samengaan van voetgangers- en fietsverkeer en dat van logistieke voertuigen, vraagt de Commissie om het verkeer proactiever te organiseren om de veiligheid van alle weggebruikers te waarborgen. Dat impliceert bredere voetpaden, vrijliggende fietspaden en specifieke inrichtingen aan de kruispunten.

Art. 86

§ 2. De Commissie vraagt om het volgende toe te voegen: "de openbare parkeerzones zijn beperkt en uitsluitend voorbehouden voor personen met beperkte mobiliteit en 'station-based' autodelen. Er wordt voorzien in leveringsstroken voor bestelwagens en kleine vrachtwagens (15m)."

Art. 87. Inrichting

§1° "de wegen omvatten voetpaden van minimaal 3 meter breed en vrijliggende eenrichtingsfietspaden van minimaal 2,30 m breed. Er is voorzien in fietsstalplaatsen. De kruispunten worden ingericht op plateaus en oversteken voor voetgangers en fietsers gebeurt gelijkgronds."

"Er wordt een kwaliteitsvolle alternatieve fietsroute ingericht op de Biestebroekkaai om continuïteit te verschaffen voor het fiets-GEN tijdens de uren van de havenactiviteiten."

Een van de doelstellingen van dit project is een betere verbinding tussen de Biestebroekwijk en andere wijken van Anderlecht mogelijk maken voor voetgangers en fietsers. Bovendien is de bediening door het openbaar vervoer slecht en is de verbinding tussen de zone en de naburige wijken – en met name de metrohalte Sint-Guido – moeilijk door het bijzonder smalle profiel van sommige wegen. De Commissie vraagt om de Marchandbrug voor te behouden voor busverkeer en actieve modi (voetgangers en fietsers).

III.1 OPENBARE WEGGEBIEDEN MET LANDSCHAPSKARAKTER

De Commissie vraagt art. 90 te wijzigen als volgt.

Art. 90. Inrichting

§1°, toevoegen: "en het parkeren is er beperkt en voorbehouden voor plaatsen voor gehandicapten en voertuigen voor 'station-based' autodelen." "Er kunnen op verzoek leveringsstroken worden ingericht voor bestelwagens en kleine vrachtwagens (15m)."

2°: "het vereenvoudigt de verplaatsing van de voetgangers" toevoegen en "tweewielers" vervangen door "fietsen".

.

→ Uitgebracht op 21.11.2016

Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 30 september 2010 duidt de Gewestelijke Mobiliteitscommissie aan als een van de organen die verzocht worden een advies uit te brengen over de ontwerpen van bijzondere bestemmingsplannen (BBP's).

Wat het ontwerp-BBP Campus betreft, vergaderde de Commissie op 21 november 2016 en hoorde ze de heer Louis van de dienst Stedenbouwkunde van de gemeente Elsene, alsook de heer Gemoets van het studiebureau ARTER en de heer Brachet van Tractebel, die het ontwerp-BBP 'Campus' en het bijhorende milieu-effectenverslag kwamen voorstellen. De Commissie bracht eensluitend het volgende advies uit.

De Commissie heeft kennis genomen van de belangrijke ontwikkelingen waarin voorzien is in het ontwerp-BBP. Het gekozen programma voorziet in een maximale vloeroppervlakte van 660.000 m², ofwel een theoretische toename van 388.712 m², wat overeenstemt met een toename van 143% (x 2,4) op de gehele site. Deze toename in oppervlakte zal leiden tot een aanzienlijke toename van bewegingen in een zone waar het motorverkeer vastzit tijdens de spits en waar de verkeersomstandigheden voor voetgangers en fietsers overigens slecht zijn op de grote verkeersaders (MER blz. 213). De actieve modi vertegenwoordigen een aanzienlijk ontwikkelingspotentieel gelet op de studentenpopulatie op de site.

De globale mobiliteitsanalyse van het MER is nogal zwakjes, gelet op de omvang van het programma. Ze mist bijvoorbeeld een analyse van de verplaatsingsvraag per modus en een plan van de bestaande en geplande parkeerterreinen op de site. De informatie betreffende TEC en De Lijn is onvolledig: MER-document Campus – fase 0, bladzijde 192/308: de OV-kaart stemt niet overeen met het huidige traject van de Conforto-bus van TEC. MER-document Campus – fase 1, bladzijde 19/132 punt 2.2.3.4: noch het aanbod van TEC, noch dat van De Lijn is vermeld.

Het fiets-GEN wordt niet vermeld.

De Pleinlaan, Triomfiaan en Generaal Jacqueslaan werden, net zoals het Fraiteurkruispunt, geïdentificeerd als ongevalzones in de studie naar ongevalgevoelige zones; alleen de Generaal Jacqueslaan is een van de 30 prioritaire zones op het vlak van verkeersveiligheid. De Commissie wijst ook op de moeilijkheid en het gevaar van de nieuwe oversteekplaatsen tussen de gebouwen van de VUB gelegen op de campus en die aan de andere kant van de Pleinlaan. Er moet ook aandacht worden besteed aan de verbindingen voor voetgangers, fietsers en PBM's naar de toekomstige Arsenaalsite aan de andere kant van de Generaal Jacqueslaan en naar de openbaarvervoershalte VUB op de Generaal Jacqueslaan.

De Commissie stelt vast dat het bodembestemmingsschema niet preciseert waar de berijdbare toegangen komen, buiten de twee lussen van het stratennet. Dat geeft de indruk dat de site vrij is gemaakt van autoverkeer, terwijl het BBP zoveel toegangen toelaat als nodig voor de ontsluiting van de parkeerterreinen naast de openbare weg van elk gebouw. De Commissie betreurt dat het MER geen kaart bevat waarin de toegangen en de motorverkeersstromen naar de verschillende parkeerterreinen op gelokaliseerd zijn. De Commissie betreurt het gebrek aan analyse en aanbevelingen betreffende de voetgangers-, fiets- en PBM-verbindingen op de site en tussen de site en externe knooppunten (VUB-halte tram 7/25, andere VUB-gebouwen).

De Commissie wijst erop dat het behoud van talrijke toegangen voor auto's tot de site afbreuk doet aan de kwaliteit van de voetgangers- en fietstrajecten langs de lanen. En dat terwijl het fiets-GEN langs de campus (Generaal Jacqueslaan) en langs GFR 5A (langs de site van de Etterbeeksepoort aan Delta) loopt.

De Commissie heeft ook kennis genomen van het herinrichtingsproject van de Triomflaan tussen de Jules Cockxstraat en de Fraiteurbrug, waarvoor Brussel Mobiliteit een vergunningsaanvraag indiende. De Commissie stelt vast dat het profiel van de Triomflaan tussen de Jules Cockxstraat en de Fraiteurbrug volledig behouden blijft. De toenemende motorverkeersstromen vereisen het behoud van een profiel met twee keer twee rijstroken en linksafslagstroken om naar CHIREC te raken en een vlotte doorgang van ambulances te waarborgen. De busstroken voor B71 en de bussen van TEC blijven behouden en worden gerechtvaardigd.

De Commissie acht het ook nodig goede verplaatsingsvoorwaarden te waarborgen voor fietsers en voetgangers op de Triomflaan. Naast de inplanting van Chirec, zullen de 'verdichting' van de campus en, in het bijzonder, de geplande vestiging van een toren aan het kruispunt Delta ook aanleiding geven tot een aanzienlijke toename van de voetgangers- en fietsstromen op de Triomflaan. Aan de kant van Chirec, waar er grote voetgangersstromen zullen zijn tussen het metrostation en het ziekenhuis, is er voorzien in een voetpad van slechts twee meter breed. Aan de kant van de campus is de voetgangers-/fietsvoorziening ontoereikend. Het betreft een tweerichtingsvoorziening van het type D10 voor voetgangers en fietsers van 2,65 m breed. Men bevindt zich hier echter op een gewestelijke fietsroute (GFR) en het fiets-GEN, dicht bij de busstrook en op een helling (groot snelheidsverschil tussen voetgangers en fietsers).

De Commissie stelt vast dat het bij de huidige aanlegbreedte van de openbare weg niet mogelijk is te voorzien in een kwaliteitsvolle inrichting, die beantwoordt aan de behoeften van alle verplaatsingswijzen. Daarom vraagt ze om een verbreding van de Triomflaan (kant Pleinlaan), ten koste van de talud van de campus.

De Commissie beveelt aan om het hoofdstuk mobiliteit van het MER meer in detail te herbekijken, en in het bijzonder de inpassing van de campus in de wijk.

De Commissie verzoekt om de volgende wijzigingen van het bestemmingsschema en de voorschriften.

Bestemmingsschema (04)

het aantal toegangen tot de campussite voor motorverkeer aanzienlijk verminderen en ze nauwkeurig aangeven op het bestemmingsschema.

de voetgangers-, fiets- en PBM-toegangen aangeven op het bestemmingsschema en toegangen toevoegen tot de MIVB-halte VUB op de Generaal Jacqueslaan en naar de beveiligde oversteekplaatsen van de lanen, meer bepaald op de Pleinlaan.

de voetgangers- en fietsstructuren van het schema naar deze toegangen verlengen en rekening houden met personen met beperkte mobiliteit (PBM's).

de groene ring tussen Delta en de Fraiteurbrug versmallen ten gunste van een kwaliteitsvolle inrichting voor voetgangers, fietsers en PBM's.

AANBEVELINGEN VAN TOEPASSING OP ALLE ZONES VAN HET PLAN

0.1.7. MOBILITEIT EN TOEGANKELIJKHEID

a. een netwerk creëren voor actieve modi (voetgangers, fietsers **en PBM's** ...) dat een optimale **en veilige** toegankelijkheid toelaat tussen de verschillende zones van het BBP, verbonden met aantrekkelijke knooppunten aan de rand van de site (station van Etterbeek, metrostation Delta, Begraafplaats van Elsene). **Als er niet voldaan wordt aan de toegankelijkheid voor PBM's, dan wordt er voorzien in een alternatief (hellend vlak, lift, ...).**

ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

1.4. Toegankelijkheid

In alle andere zones van het BBP wordt de inrichting van berijdbare wegen beperkt en toegelaten na evaluatie van de impact en alternatieven indien er geen andere toegang tot de gebouwen voor voertuigen van de hulpdiensten en voor levering en onderhoud of toegang tot de parkeerzones zoals beschreven in art. 15 is.

BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN

2.1.2.3. Groene ring (olijfgroene kleur op het plan)

Deze zone is bestemd om te behouden en/of om een beplante ruimte te creëren ... Het aantal toegangen tot berijdbare ingangen **wordt beperkt tot degene geïdentificeerd op de bestemmingskaart**. De toegangswegen voor voetgangers, **fietsers en PBM's moeten gemaakt worden overeenkomstig de bestemmingskaart.**

De breedte van de berijdbare toegangen overschrijdt de 6,50 m niet.

Toevoegen: Het buitenste gedeelte van de groene ring tussen Delta en de Fraiteurbrug wordt bestemd voor een kwaliteitsvolle inrichting voor voetgangers en fietsers. Er moet worden voorzien in een minimale breedte van 5 meter.

