

ONTWERP VAN RICHTPLAN VAN AANLEG (RPA) HERRMANN-DEBROUX

ADVIES VAN DE GEWESTELIJKE ONTWIKKELINGSCOMMISSIE

9 JULI 2020

INHOUDSOPGAVE

I.	CONTEXT	7
1	DE COVID-19-GEZONDHEIDSCRISIS.....	7
2	HERINNERING AAN DE STEDELIJKE CONTEXT DIE IS GEDEFINIEERD IN HET GPDO EN WAARIN HET RPA PAST 7	
3	HERINNERING AAN HET ADVIES VAN DE GOC OVER DE RPA'S.....	8
4	PROJECTBESCHRIJVING	9
	Ligging: 9	
	De uitdagingen van het RPA:	9
	Doelen en doelstellingen van het project:.....	10
II.	ADVIEZEN	11
1	ALGEMEEN	11
A	ALGEMENE OPMERKINGEN OVER HET BESTUUR	11
1	BESTUUR EN PARTICIPATIE	11
2	EVOLUTIE VAN DE LOPENDE PROJECTEN	11
B	ALGEMENE BEOORDELING	11
1	ALGEMENE PRINCIPES	11
2	SAMENWERKING OP DE VERSCHILLENDE NIVEAUS (INCLUSIEF OP INTERGROOTSTEDELIJK NIVEAU) ..	12
a	Institutionele samenwerking.....	12
b	Burgerparticipatie.....	14
3	HIËRARCHIE/LEESBAARHEID/COHERENTIE MET DE ANDERE PLANNEN	14
4	STADSLANDSCHAP/TORENS	15
a	Torens.....	15
b	Beeldkwaliteitsplan	16
2	STRATEGISCH GEDEELTE	16
A	PERIMETER.....	16
1	REKENING HOUDEN MET DE PROJECTEN IN HET VLAAMS GEWEST	16
2	REKENING HOUDEN MET DE VERBANDEN	16
3	REKENING HOUDEN MET DE SITE DELTA NOORD	17
B	MER.....	17
1	RELEVANTIE VAN DE MER'S	17
2	VOORGESTELDE OPERATIONELE PERIMETER	18
3	GEVOLGEN VOOR HET VERKEER - Musti-model (zie MER p. 848)	18
4	RISICO VAN VERSCHUIVING VAN DE FILES VAN HERRMANN DEBROUX TOT EN VOORBIJ HET LEONARDKRUISPUNT, DE RING OOST EN DE E411, TUSSEN HET LEONARDKRUISPUNT EN HET WAALS GEWEST.....	18
5	BRUSSELS GEWEST EN WERKING VAN DE RING EN DE E411	18

6	GEBREK AAN EEN ALTERNATIEF VOOR HET GEDEELTE VAN HET PROJECT VOOR DE E411 TUSSEN ADEPS EN HET LEONARDKRUISPUNT	19
7	P+R-OPLOSSINGEN EN MULTIMODALITEIT	19
C	TOTAALVISIE - DOELSTELLINGEN	19
1	INFRASTRUCTUUR EN OPENBARE RUIMTE	19
a	Milieu	20
b	Landschapsverbindingen	20
c	Groen en blauw netwerk	21
d	Geïntegreerd regenwaterbeheer	21
e	Duurzaamheid	22
f	Klimaatbestendigheid / strijd tegen hitte-eilanden	22
g	Impact van de sloop van het viaduct op het verkeer	22
2	MOBILITEITSSTRATEGIE	22
a	Samenhang met de andere plannen	22
1	Ontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan - Good Move	22
2	Er worden twee mobiliteitsstrategieën overwogen:	23
1.	Een mobiliteitsstrategie op intergrootstedelijke schaal	23
2.	Een mobiliteitsstrategie op de schaal van het ontwerp van RPA en de omliggende wijken. ..	23
3	Stedelijk distributiecentrum (SDC)	23
b	Toegankelijkheid voor iedereen	23
1	Algemene toegankelijkheid (DBDMH)	23
2	PBM's	23
3	Parkeren	24
4	Actieve modi: de toepassingen onderscheiden en verduidelijken, de structurerende as voor de fiets concreet vormgeven	24
c	Tramlijn 8 & rechtstreekse aansluiting op het S-net	25
1	Tramremise	25
d	P+R-mobiliteitsknooppunt en goede aansluiting op het openbaar vervoer	25
1	Uitbreiding van de metro	26
2	Bovengronds openbaar vervoer	26
1.	Tram	27
2.	Ringbus	27
3.	Trein / GEN	27
3	Alternatieven voor de P+R	27
4	Gedeeld gebruik van de parkeerplaatsen	28
5	Fietsen	28
3	OPENBARE HUISVESTING	28
4	COLLECTIEVE DIENSTEN EN VOORZIENINGEN	29

5	STRATEGISCHE OPTIE PER SITE	29
a	Verdichting / torens.....	29
b	Site Delta	30
1	Site Triomf.....	30
1.	Architectuurwedstrijd	30
2	Indicaties en voorschriften.....	30
1.	Bestemmingen	30
2.	Ligging	30
3.	Bouwprofielen.....	31
4.	Porositeit voor fietsers en voetgangers en lint van actieve gevels	31
3	Milieu	31
	Regenwater.....	31
4	Toren.....	32
5	Productieactiviteiten.....	32
c	Site Driehoek	32
1	Perimeter	32
2	Ligging van de bouwwerken.....	33
3	Toegankelijkheid van de site	33
1.	Randwegen.....	33
2.	Aansluitingen	33
4	Groene ruimten.....	34
5	Stadslandbouw.....	34
6	Erfgoed.....	34
d	Site Beaulieu	34
1	Erfgoed.....	34
2	Groene promenade.....	35
3	Dichtheid/gemengd gebruik	35
e	Site Demey.....	35
1	Verdichting/bouwprofielen.....	35
2	Milieu	36
1.	Site Bergoje	36
2.	Park	36
6	Reglementair luik.....	37
7	Operationeel luik / Uitvoering.....	37
a	Tijdelijke invulling	38
b	Fasering	38
c	Begeleidende maatregelen.....	38
d	Fasering van het reglementair luik	38

e	Belasting op de meerwaarde die voortvloeit uit het RPA	38
III.	CONCLUSIE VAN HET ADVIES VAN DE GOC.....	39
1.	Samenwerking.....	37
2.	Perimeter	39
3.	Mobiliteit.....	39
4.	Stedelijke vormen en bouwprofielen.....	39
5.	Groen en blauw netwerk	39
6.	Groene promenade	40
7.	Voorschriften	40
8.	Huisvesting.....	40
9.	Rommelmarkt	40
10.	SDC	40
11.	Biomethanisatie en Recypark.....	40
12.	Erfgoeddimensie	40
	Aanbevelingen:	40
1.	Follow-up en operationalisering	40
2.	Groene ruimten en openbare ruimten	40
3.	Quartier Latin	41

Gelet op de adviesaanvraag van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering over het ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot goedkeuring van het ontwerp van richtplan van aanleg 'Herrmann-Debroux';

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 juli 2019 betreffende de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie;

Na de vertegenwoordigers van het kabinet van de minister-president Rudi Vervoort te hebben gehoord, brengt de Commissie unaniem het volgende advies uit:

I. CONTEXT

1 DE COVID-19-GEZONDHEIDSCRISIS

De werkzaamheden van de Commissie werden verstoord omdat het na de nationale lockdown vanaf midden maart niet mogelijk was om fysieke vergaderingen te organiseren.

De BHR heeft een besluit van 2 april 2020 aangenomen, dat op 9 april 2020 in het Belgisch Staatsblad is gepubliceerd en dat de termijnen van het BWRO vanaf 16 maart opschort en dat vervolgens verlengd werd. De Commissie heeft echter met de technische bijstand van Perspective alles in het werk gesteld om virtuele vergaderingen te houden waardoor, ondanks de lockdown en de opschorting van de termijnen, de vertegenwoordigers van de regering konden worden gehoord en dit advies kon worden uitgebracht.

2 HERINNERING AAN DE STEDELIJKE CONTEXT DIE IS GEDEFINIEERD IN HET GPDO EN WAARIN HET RPA PAST

Het GPDO beoogt de mobilisering van het gebied om:

1. **het kader voor territoriale ontwikkeling op te bouwen** en nieuwe wijken te ontwikkelen. *Dit dient te gebeuren in het kader van een polycentrische structuur en op verschillende schaalniveaus, door het mobiliseren van het vastgoedpatrimonium en het beheersen en verdelen van de bevolkingsgroei binnen het grondgebied, waarbij voorrang wordt gegeven aan openbare huisvesting.*
2. een **aantrekkelijke, duurzame en aangename leefomgeving te ontwikkelen**, met behoud van het evenwicht tussen de wijken en door middel van nieuwe voorzieningen, hoogwaardige openbare ruimten en groene ruimten, en terzelfder tijd het erfgoed te promoten door het natuurlijke landschap en het groene en blauwe netwerk te versterken.
3. de **stedelijke economie te ontwikkelen**, door het versterken van de economische assen, (concurrentiepolen met internationale uitstraling), en tegelijk de lokale economie te ondersteunen.
4. het **multimodale vervoer te bevorderen** door de toegangspoorten tot het gewest te verbeteren (internationale en nationale schaal) en door de infrastructuur van het openbaar vervoer en de mobiliteitsdoorgangen te versterken (grootstedelijk, gewestelijk en lokaal niveau, met de nadruk op multimodale knooppunten (spoor, *openbaar vervoer*, weg, actieve vervoerswijzen)), inclusief voor de intraregionale logistiek door het verminderen van de mobiliteitsbehoeften (zie Gewestelijk Mobiliteitsplan).
5. *Om een efficiënte grootstedelijke mobiliteit te creëren, is het essentieel om het bestaande openbaarvervoeraanbod te mobiliseren ten voordele van zowel de pendelaars als de verplaatsingen binnen Brussel. Daartoe moeten de synergieën tussen het wegennet, de*

netwerken van de MIVB, DE LIJN, TEC, de spoorweginfrastructuur (INFRABEL) en het spoorwegaanbod (NMBS) worden versterkt.

6. Het **overleg met de verschillende actoren op verschillende niveaus**, gewestelijke instrumenten die een dynamische en samenhangende planning mogelijk maken voor een gewestelijke ontwikkeling die de burgers verbindt, zijn belangrijke elementen voor het welslagen van het GPDO. In dit geval is het grootstedelijk bestuur essentieel voor dit type van projecten.

De Gewesten, alle gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de provincies Vlaams-Brabant en Waals-Brabant zijn ambtshalve lid van de **Hoofdstedelijke Gemeenschap**, evenals de federale overheid. De gemeenten van Vlaams-Brabant en Waals-Brabant zijn vrij om zich aan te sluiten. De Gewesten zullen een samenwerkingsovereenkomst moeten sluiten om de voorwaarden en het doel van dit overleg te bepalen.

Ongeacht de vorm die voor de oprichting van de Hoofdstedelijke Gemeenschap wordt gekozen, wordt het hoofdstedelijke karakter zo bekrachtigd en krijgt het een echte dimensie om, afgezien van de gemeenschappelijke uitdagingen, actie te kunnen ondernemen.

Een programma voor territoriale ontwikkeling brengt de relevante belanghebbenden samen om een gezamenlijk actieplan op te stellen. Dit is een intensief proces van kennisdeling en kennisopbouw in aanvulling op de organisatie van een **intergewestelijk forum voor ruimtelijke ordening**, waarvan de drie gewesten deel uitmaken.

3 HERINNERING AAN HET ADVIES VAN DE GOC OVER DE RPA'S

In het algemeen moeten alle gewestelijke doelstellingen en voorschriften zoals gedefinieerd in de verschillende plannen (GPCE, Natuurplan, Energie- en klimaatplan, Geluidsplan, Good Move enz.) transversaal worden geïntegreerd in alle strategische en operationele overwegingen en hun modaliteiten (aanbestedingen, wedstrijden enz.) en dus ook in de RPA's.

De Commissie stelt voor een gemeenschappelijke verklarende woordenlijst voor alle RPA's op te stellen om alle gebruikte begrippen te verduidelijken.

De Commissie neemt het grootste deel van het algemene advies van de vorige Commissie van 24 oktober 2019 over de RPA's over, maar past het aan de behoeften van dit RPA aan.

Ze herinnert aan de belangrijkste punten:

Perimeter: het is belangrijk er twee te onderscheiden, een strategische en een reglementaire. De strategische perimeter moet rekening houden met de stedelijke context en met de projecten in de omgeving en hun banden met het RPA.

Operationeel deel: ontbreekt te vaak in het project. Aspecten zoals bestuur en burgerparticipatie in alle fasen van het proces, uitvoering en fasering moeten worden aangekaart, net als een (betere) eerste benadering van de kosten voor het bouwrijp maken en de mogelijke financiële constructies (PPP, enz.).

Openbare huisvesting: het openbare karakter van de grond (erfpacht, oppervlakte enz.) behouden om speculatie te vermijden en een hoge productie van sociale woningen en gemiddelde woningen te realiseren.

Tijdelijke invulling: moet een integraal onderdeel zijn van het project en kan betrekking hebben op zowel bebouwde als onbebouwde ruimten.

Groene ruimten: de bescherming van de natuur en de biodiversiteit, zoals gevraagd door het GPDO, moet een prioriteit zijn van de RPA's, net als de implementatie van groene en blauwe netwerken, wat met name een voorafgaande grondige diagnose van de bestaande situatie en maatregelen voor het behoud en de ontwikkeling van de natuur (zoals de biotooppoppervlaktefactor, waarnaar niet duidelijk verwezen wordt) impliceert.

Duurzaamheid: zwakte van de aspecten met betrekking tot duurzame ontwikkeling van de doelstellingen en ontwikkelingen die door de RPA's worden voorgesteld, net als de veerkracht ten aanzien van de

klimaatverandering. De Commissie beveelt aan het door Perspective, Leefmilieu Brussel en URBAN ontwikkelde referentiekader voor 'duurzame wijken' (Be Sustainable) duidelijk te integreren, zowel voor de RPA's als voor toekomstige projecten in hun perimeters.

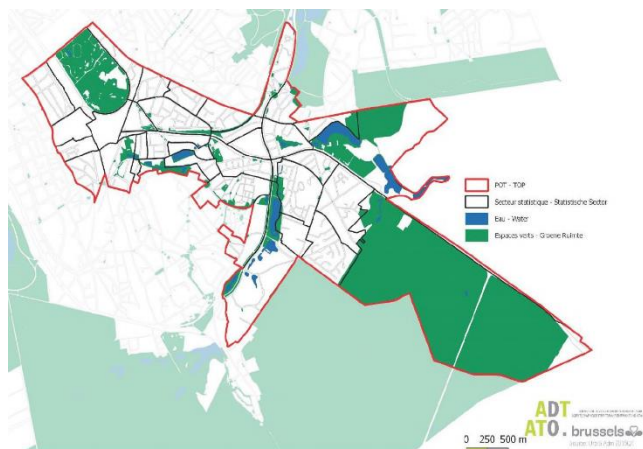
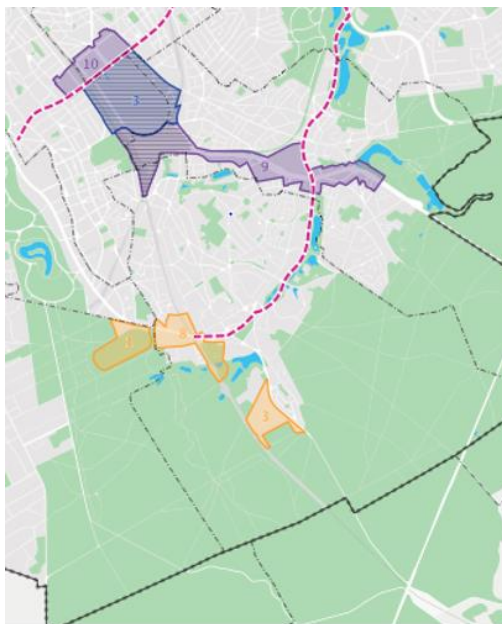
Mobiliteit: in een polycentrisch en multipolair gebied moet de bereikbaarheid ook multipolair en multimodaal zijn. De Commissie dringt erop aan dat in de RPA's principes worden opgenomen die rekening houden met veranderingen in de mobiliteitspraktijken (delen van parkeerplaatsen, autodelen, toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit, voorrang voor actieve vervoerswijzen enz.).

Reglementair luik: wat niet essentieel is, moet worden opgenomen in het strategisch luik, dat bindend blijft voor de afgeevende instanties. Dit gezien de rigiditeit van de regelgeving, waarvan niet kan worden afgeweken bij het onderzoek van specifieke projecten.

4 PROJECTBESCHRIJVING

Ligging:

De site ligt in een gebied tussen het Zoniënwoud (opgenomen op de werelderfgoedlijst), aan de rand van de autosnelweg E411 en het concentrische tracé van de Generaal Jacqueslaan, dat de toegang tot de stad vormt. De perimeter omvat 7 'aangrenzende' sites: Delta (met de site Triomf: gebouwen op de hoek van de Triomfplaan en de Beaulieuallaan, een openbaarvervoerknooppunt, MIVB-remise en P+R), DRIEHOEK (voormalige spoorlijn die werd omgebouwd tot een promenade), BEAULIEU (gebouwen van de Europese Commissie), DEMEY, (met de hypermarkt), HERRMANN DEBROUX (openbare ruimten op het viaduct), Adeps, een sportcentrum (tussen de Waversesteenweg en het Drie Fonteinenviaduct), het Zoniënwoud (weginfrastructuur tussen het Drie Fonteinenviaduct en het Leonardkruispunt).



De uitdagingen van het RPA:

- De rol van de weginfrastructuur herzien met de uitdaging om het gebruik van de auto te verminderen: de E411 omvormen tot een stadsboulevard met een multimodale mobiliteit.

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
crd-goc@perspective.brussels
www.crd-goc.brussels

[hier](#)
[hier](#)

- *Een vlotte doorgang tussen de wijken bewerkstellingen door het groene en het blauwe netwerk weer met elkaar te verbinden en dit op grootstedelijke, gewestelijke en lokale schaal.*
- *De grote landschappen die zichtbaar zijn vanuit Delta en het Zoniënwoud valoriseren.*
- *De stadstoegang herkwalificeren om een stedelijke omgeving te creëren waarin economische, sociale en residentiële activiteiten door elkaar lopen, wat de gezelligheid vergroot en het lokale samenleven stimuleert.*
- *Veranderingen voorzien en op een geleidelijke en evolutieve manier begeleiden zodat gedragsveranderingen worden aangemoedigd en niet worden afgedwongen.*

Doelen en doelstellingen van het project:

- *De levenskwaliteit verbeteren door het verkeer op de E411 te verminderen*
- *Omschakelen van weginfrastructuur naar een kwalificerende landschapsinfrastructuur (zachte vervoerswijzen, doorlopende ruimten voor vegetatie ...)*
- *Rekening houden met de lokale transversale logica door te zoeken naar een landschappelijke samenhang en continuïteit*
- *Aanzetten tot de stad door het ontwikkelen van gemengde en sociale programma's (toegankelijke en aangepaste huisvesting, wijken opnieuw verbinden, nieuwe openbare ruimten)*
- *De stedelijke ontwikkeling aanpassen aan de nieuwe landschapsinfrastructuur met behoud van de samenhang*
- *Programma's rond structurerende openbare en landschappelijke ruimten samenbrengen*
- *Een flexibele fasering invoeren om deze veranderingen op lange termijn door te voeren*

Een mobiliteitsstrategie vervolledigt de totaalvisie. Ze moet op grootstedelijke schaal en op het niveau van de operationele perimeter uitgevoerd worden met de sloop van het Herrmann-Debrouxviaduct, de aanleg van een laan met 2x2 rijstroken, de vermindering van de weginfrastructuur en een nieuw parkeerbeleid. Op het traject tussen het huidige Herrmann-Debrouxviaduct en het Drie Fonteinenviaduct is een intermodaal knooppunt gepland.

II. ADVIEZEN

1 ALGEMEEN

A ALGEMENE OPMERKINGEN OVER HET BESTUUR

1 BESTUUR EN PARTICIPATIE

Een reclamant stelt voor de toekomst een stapsgewijs planningsproces voor:

- 1. Zes maanden van participatie en opbouw van een visie.*
- 2. Een openbaar onderzoek over het eerste visiedocument, de gevolgen die verder moeten worden bestudeerd en de veranderingen.*
- 3. Het bureau dat de visie ontwikkelt en het bureau dat de gevolgen bestudeert, werken samen om het document af te ronden.*
- 4. Openbare presentatie van de definitieve visie en het reglementaire deel vóór het openbaar onderzoek.*
- 5. Openbaar onderzoek over het ontwerp van het RPA. De administratie rechtvaardigt haar beslissingen wanneer zij geen rekening houdt met de bezwaren van de burgers.*
- 6. Een geleidelijke uitvoering van het RPA met, in de loop der tijd, een evaluatie van de eerste stappen en eventueel een lancering van het reglementair luik voor een 2de subgebied.*

De Commissie is van mening dat het proces moet worden verbeterd, met name wat de participatie betreft.

2 EVOLUTIE VAN DE LOPENDE PROJECTEN

De Commissie heeft vragen bij de evolutie van het project in zijn geheel en per site, aangezien er sinds het begin van het proces (mei 2019) tot nu (juli 2020) enige tijd is verstreken.

De vertegenwoordigers van de regering hebben uitgelegd dat deze lange termijn te wijten is aan diverse factoren:

- 1. Het project werd op 16 mei 2019 in eerste lezing goedgekeurd en het openbaar onderzoek is in oktober begonnen om de schoolvakantie te vermijden.*
- 2. De vernieuwing van de GOC en de COVID-19-crisis.*

De projecten met betrekking tot het wegnnet en de vijf sites zouden nauwelijks zijn gevorderd; Perspective zou echter voortdurend in contact blijven met de eigenaars en de mogelijke evolutie van het project zou plaatsvinden nadat het advies van de Commissie is uitgebracht en de tekst in tweede lezing is goedgekeurd.

B ALGEMENE BEOORDELING

1 ALGEMENE PRINCIPES

De Commissie deelt de mening van veel instanties, waaronder de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML), de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC), Urban, andere gewestelijke en gemeentelijke overheden, die positief zijn over de belangrijkste algemene principes van het RPA, gericht op de omvorming van de E411-as tot een stadsboulevard ter ondersteuning van multimodale mobiliteit om zo de wijken opnieuw met elkaar te verbinden en de verplaatsingen voor voetgangers en fietsers te vergemakkelijken. Deze omvorming laat ook toe om ambitieuzere plannen op te stellen voor bepaalde strategische sites binnen de perimeter van het project door te verzoeken om bijzondere aandacht te besteden aan de concrete uitwerking van de vastgelegde doelstellingen van 'verankering' en 'aanvullende verstedelijking' en 'landschap', wat in het huidige document moeilijk te meten of zelfs te garanderen is.

De Commissie stelt vast dat de gemeenten in Brussel over het algemeen zeer positief zijn:

De gemeente Oudergem onderstreept de kwaliteit van het ontwerp en de redactie van het RPA Delta-Herrmann-Debroux voor alle documenten die aan het openbaar onderzoek worden onderworpen.

De gemeente Watermaal-Bosvoorde sluit zich over het algemeen aan bij de ambitie om het viaduct en de bijbehorende infrastructuur af te breken om zo een stadsboulevard te creëren met aangrenzende sites die aansluiten op deze nieuwe boulevard.

De gemeente Etterbeek verwelkomt de nadruk op actieve mobiliteit en een betere dienstverlening van het openbaar vervoer, waardoor het aandeel van de auto's op het grondgebied van Etterbeek zal kunnen worden beperkt.

De Stad Brussel steunt de wens van het Gewest om het instromend verkeer naar Brussel te verminderen en de levenskwaliteit van haar inwoners te verbeteren, en steunt het ontwerp van RPA in zijn geheel.

Aan de andere kant zijn de randgemeenten zeer bezorgd over de impact van het project op hun eigen grondgebied, vooral op het vlak van mobiliteit, levenskwaliteit en verkeersveiligheid.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Gewest steunt de doelstellingen van het RPA, ondanks talrijke opmerkingen (zie hieronder).

De Commissie is, net als meerdere reclamanten, van mening dat het ontwerp van RPA de goede kant op gaat met de omvorming van de E411-as in een stadsboulevard.

Ze benadrukt echter, net als zij, dat het project gepaard moet gaan met maatregelen:

- *De concrete uitvoering van de geplande uitbreiding van het openbaarvervoeraanbod (GEN, bussen met hoge capaciteit, een hoog niveau van dienstverlening)*
- *Het MER heeft aangetoond dat de files vooral gevoeld worden bij het buitenrijden van Brussel (meer dan bij het binnenrijden van Brussel)*
- *Samenwerking en coördinatie op grootstedelijk niveau, vooral voor mobiliteitsproblemen, maar ook voor uitdagingen inzake territoriale ontwikkeling (Ring, GEN, enz.)*

De Commissie benadrukt dat het RPA, dat een gewestelijk instrument is, alleen controle heeft over zijn grondgebied. Desalniettemin benadrukt de Commissie de noodzaak om te zorgen voor samenhang in de planning (met name voor de mobiliteitskwesties), door intergewestelijke en grootstedelijke uitwisseling tot stand te brengen.

2 SAMENWERKING OP DE VERSCHILLENDE NIVEAUS (INCLUSIEF OP INTERGROOTSTEDELIJK NIVEAU)

a INSTITUTIONELE SAMENWERKING

Net als de betrokken gemeenten en instanties steunt de Commissie de noodzaak van een diepgaande dialoog tussen de Brusselse gemeenten en de aangrenzende gemeenten in onze rand, met het oog op een betere coördinatie op het vlak van mobiliteit, alsook een dialoog met de gewesten en de federale overheid.

De gemeente Oudergem vestigt echter de aandacht op het risico van verstarring bij de uitvoering van het ontwerp van RPA.

De Commissie stelt vast, samen met Sint-Lambrechts-Woluwe, de gemeente Hoeilaart en het Vlaams Gewest, dat ze momenteel via 'De Werkvennootschap' (DWV) de heraanleg van het noordelijke en oostelijke tracé van de Ring bestudeert en, meer in het algemeen, de aanleg van wegen op de grens met het Brussels Gewest en het Vlaams Gewest. In deze context pleit Perspective voor een intergrootstedelijk overleg om op deze schaal de nodige coherente en gecoördineerde oplossingen te vinden om de stadstoegang te ontlasten en, zoals voorgesteld in het ontwerp van RPA, de levenskwaliteit te verbeteren in de wijken die binnen de perimeter van het stadsproject vallen.

De Commissie heeft DWV gehoord, die een stand van zaken heeft gegeven over haar plannen voor de heraanleg van de Ring en de aansluiting van het fiets-GEN en een aantal quick wins (ecoviaduct Drie

Fonteinen, fiets-GEN F204 Waver-Brussel, eventueel fiets-GEN RO, ...) die overlappen of verbonden zijn met de perimeter van het RPA. De projecten zijn complementair aan die van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De Commissie merkt op dat DWV zowel de doelstellingen van het RPA als die van het GMP (Good Move) heeft geïntegreerd in de modellen en projecten. Zij merkt echter op dat de plannen voor de heraanleg van de Ring verschillen naargelang de tracés: voor het noordelijke deel voorziet het project in een uitbreiding van de capaciteit met de afscheiding van het doorgaand verkeer en het lokale verkeer en dus in nieuwe laterale rijstroken, voor het oostelijke deel zijn ze vooral gericht op een betere doorstroming van het verkeer en niet op een vermindering ervan: de projecten voor het Vierarmenkruispunt en het Groenendaalkruispunt zijn gericht op een verbetering van de inrichting, zonder extra rijstroken. Aan de andere kant voorziet het project op het Leonardkruispunt 2 viaducten om vlotter 'links af te slaan' vanaf de Ring naar de E 411. Als de toekomstige inrichting dankzij deze bouwwerken de vier 'bloemblaadjes' van het Zoniënwoud, die zich onder de viaducten bevinden, beter met elkaar kan verbinden, is de Commissie van mening dat het, als dit project wordt goedgekeurd, absoluut noodzakelijk is om hier gebruik van te maken om busrijstroken in eigen bedding aan te leggen voor een 'hoog niveau van dienstverlening' op de Ring, omdat de inspanningen op het gebied van openbaar vervoer zeer beperkt zijn, in tegenstelling tot de nieuwe radiale en tangentiële tramlijnen die in het noordelijk deel (Brabantnet) zijn gepland.

Voor dit gebied van de Ring Oost rekenen ze vooral op het GEN om een impact te hebben op de modal shift. De enige door DWV geplande P+R-parking bevindt zich in Jezus-Eik, maar heeft slechts 70 plaatsen, bedoeld om parkeerplaatsen op straat vrij te maken in het centrum van het dorp. Dit is uiteraard zeer teleurstellend: de Commissie heeft betoogd dat voldoende P+R-parkeercapaciteit in de buurt van de woningen van pendelaars essentieel is om een significante modal shift te bereiken.

De Commissie vraagt aan de regering het initiatief te nemen om samen met de gewesten, de betrokken gemeenten, de provincies Vlaams- en Waals-Brabant en de NMBS te zorgen voor de aanleg van 'overtuigende' parkings langs de lijn Brussel-Namen (in LLN is een grote parking met 4.000 plaatsen aangelegd) en ook voor een voldoende aanbod aan bussen voor een goede verbinding met het spoor. Alleen met een efficiënt alternatief aanbod aan openbaar vervoer, waaronder TEC en De Lijn, kunnen we hopelijk de druk van de auto's die Brussel binnenkomen verminderen.

Aan de andere kant moet worden overwogen om de noodzaak van het woon-werkverkeer te verminderen, met name tijdens de spitsuren. In dit opzicht kan het BHG de aanzet geven tot een samenwerking met de publieke en private sector om tussenliggende werkplekken en verschillende diensten te creëren om deze noodzaak te verminderen.

Aangezien de beoogde maatregelen een aanzienlijke invloed hebben op de verkeersstroom op de E411 en de RO, moeten de gewesten elkaar vooraf raadplegen over de voorgestelde maatregelen. In dit verband merkt de Commissie op dat het Waals Gewest, in tegenstelling tot het Vlaams Gewest, niet heeft gereageerd tijdens het openbaar onderzoek.

De gemeenten in de rand (Hoeilaart en Overijse in het bijzonder) en het Vlaams Gewest zijn van mening dat ruimer en continu overleg aangewezen zou zijn en betreuren dat zij, noch enige andere actor uit het Vlaams Gewest (of zelfs het Waals Gewest), van bij het begin (oktober 2017) bij het RPA-proces betrokken zijn geweest, terwijl De Lijn voor de workshops werd geraadpleegd.

Het Vlaams Gewest vraagt dat de door DWV geplande projecten worden opgenomen in het RPA. Het gebied rond het Leonardkruispunt, evenals het gebied rond het centrum van Jezus-Eik, zou anders worden benut in het licht van de voorgestelde plannen voor de RO-Oost.

Ook de herinrichting van het Leonardkruispunt zelf (dat net op de gewestelijke grens ligt), de herinrichting van de E411 tussen Leonard en Adeps en de gevolgen voor de aangrenzende complexen op de RO (Groenendaalcomplex, Vierarmenkruispunt) zullen overleg en de nodige coördinatie vergen.

Het Vlaams Gewest vraagt om rekening te houden met andere Vlaamse plannen buiten de perimeter van het RPA (bv. de mogelijke deklassering van de N3).

Ten slotte is zij van mening dat voor de P+R's en de geplande multimodale oplossingen een bredere alternatieve studie moet worden uitgevoerd, dat er voldoende overleg moet plaatsvinden en dat er duidelijke afspraken moeten worden gemaakt.

De Commissie merkt op dat er, wat het ecoduct betreft, gesprekken met het Vlaams Gewest hebben plaatsgevonden om de best mogelijke locaties voor de ecologische verbindingen te bespreken.

De Commissie is van mening dat het ecoduct-dossier evolueert en voortdurend moet worden aangepast.

b BURGERPARTICIPATIE

Verschillende verenigingen, waaronder ARAU, betreuren het gebrek aan participatie en overleg met de bewoners (dat in alle ontwerpen van RPA en, meer in het algemeen, in alle stedenbouwkundige en mobiliteitsprojecten terug te vinden is).

Sommige verenigingen, waaronder PADBeton, en bepaalde instanties betreuren dat er vier RPA's (Wet, Josaphat, Heyvaert en Delta Herrmann-Debroux) tegelijkertijd aan een openbaar onderzoek werden voorgelegd in oktober-november-december 2019. Elk van deze RPA's vertegenwoordigt een groot project, dat zijn dus enkele duizenden pagina's zeer technische documenten die moeten worden uitgeplozen. Dit maakt het voor de gewone burger onmogelijk en voor de organisaties uiterst moeilijk om te reageren.

PADBeton vindt het abnormaal dat a) de bedrijven die eigenaar zijn van de aangrenzende sites voorrang hebben op de bewoners, dat b) alleen bepaalde verenigingen/comités geraadpleegd werden en dat c) de vergaderingen met de promotoren ondoorzichtig blijven omdat er, in tegenstelling tot de vergaderingen met de bewoners, geen notulen zijn. Zo ontstaat de vrees dat bij het ontwerp van het RPA de facto de belangen van de eigenaars van de 'aangrenzende sites' naar voren werden geschoven, ten nadele van de andere partijen. Daarom moet Perspective ten minste de notulen publiceren van de bilaterale vergaderingen en workshops die in 2017 met de eigenaars van de aangrenzende sites hebben plaatsgevonden.

De Commissie is voorstander van volledige transparantie van het proces, aangezien zij dit in de mate van het mogelijke gerechtvaardigd acht.

3 HIËRARCHIE/LEESBAARHEID/COHERENTIE MET DE ANDERE PLANNEN

Het reglementair luik van het RPA bevat kaarten van de bestemmingen die de verschillende delen van het grondgebied indelen in activiteitsgebieden (administratiegebied, woongebied, parkgebied, enz.) en die verschillende elementen in overdruk bevatten (porositeiten, linten van actieve gevels, enz.).

Deze kaarten zijn in feite een kopie van de kaart van de bestemmingen van het GBP, maar met enkele aanpassingen, wat zeer verwarrend is:

- Sommige gebieden krijgen een andere bestemming dan in het GBP, zonder dat deze veranderingen duidelijk worden aangegeven (Beaulieuilaan, een deel van het administratiegebied van het GBP wordt een parkgebied in het RPA; in het gebied Triomf is het administratiegebied licht ingekrompen, enz.); bij het lezen van de kaart is dus niet duidelijk of de bestemming van het RPA overeenstemt met die van het GBP of niet*
- Op sommige plaatsen gebruikt de kaart van het RPA precies dezelfde kleuren en dezelfde namen voor de gebieden als de kaart van het GBP (bv. administratiegebied), terwijl de voorschriften van het GBP en het RPA niet precies dezelfde zijn*
- De kaart gebruikt soms dezelfde kleur als het GBP, maar voor iets anders (voorbeeld: het lint van actieve gevels van het RPA is precies hetzelfde als het lint van handelskern van het GBP, terwijl de twee begrippen verschillen)*

Het RPA vervangt het GBP echter niet, beide plannen blijven van toepassing en voor elk element moet altijd de vraag worden gesteld of het RPA in strijd is met het GBP, in welk geval alleen het eerste plan geldt.

Met de kaart van het RPA zoals die nu wordt weergegeven, is het moeilijk om te weten of we te maken hebben met een verplichting van het RPA of het GBP. Dit leidt tot onduidelijkheid.

Verskillende reclamanten, waaronder de Europese Commissie, vragen dat het RPA in zijn reglementair luik duidelijk aangeeft welke voorschriften van het GBP, de GSV (en eventueel het BBP, ZGSV, GGSV ...) worden ingetrokken.

De vertegenwoordigers van de regering hebben uitgelegd dat deze keuze gemaakt werd voor alle RPA's opdat het RPA op zich voldoende zou zijn en om over en weer gaan tussen het reglementair luik van het RPA en het GBP te vermijden. Er zal een aanvullende toelichting voor de toepassing van de regels worden opgesteld.

De Commissie neemt nota van deze keuze. Zij is van mening dat er een probleem is op het vlak van coherentie en duidelijkheid ten opzichte van het GBP, zowel op het niveau van de kaarten als op het niveau van de voorschriften. Zelfs als de wijzigingen marginaal of vaag zijn, levert dit problemen op voor de duidelijkheid en de rechtszekerheid.

De Commissie vroeg zich tijdens de hoorzitting met de vertegenwoordigers van de regering ook af waarom de volgorde van de bijzondere voorschriften van het GBP niet gevolgd werd in het RPA. Zij hebben haar laten weten dat de volgorde van de bijzondere voorschriften voor de tweede lezing zal worden gewijzigd en dat een volledige tekstbenadering van de voorschriften en de wijzigingen ervan bij het RPA zal worden gevoegd.

Voor meer duidelijkheid verzoekt de Commissie een lijst van voorschriften die afwijken van de huidige regels op te nemen in het RPA, alsmede een vereenvoudiging bij het opstellen van de voorschriften die de volgorde van het GBP moeten volgen.

4 STADSLANDSCHAP / TORENS

a TORENS

Voor ARAU zou het toestaan van torens (of 'hoge elementen' om de taal van het Gewest te gebruiken) de inspanningen tot stadsherindeling en de vestiging van bepaalde gebouwen in open bebouwing (alleenstaande gebouwen die geen bouwlijn vormen) tenietdoen.

De Commissie heeft gevraagd of er een vergezichtstudie is verricht met betrekking tot de hoge elementen. De vertegenwoordigers van de regering hebben verduidelijkt dat, hoewel er strikt genomen geen modellen werden opgesteld van de vergezichten, het MER wel de impact van de nieuwe constructies op de schaduw en de bezonning heeft bestudeerd. Bovendien zal voor elke site een architectuurproject en een stedenbouwkundige vergunning worden opgesteld met een impactstudie waarin de impact van het project op de uiteindelijke hoogte van de gebouwen centraal staat.

De Commissie is van mening dat de kwestie van de torens veel ruimer is, het is niet alleen een kwestie van vergezichten, maar ook van de keuze om al dan niet torens te bouwen. Er moet rekening worden gehouden met diverse parameters, zoals de scenografie, maar ook met een reeks parameters die verband houden met de locatie (bereikbaarheid met het openbaar vervoer, aanwezigheid van groene ruimten, wegverbredingsruimten, voorzieningen, animatie van de basis, enz.)

De vertegenwoordigers van de regering hebben de keuze gerechtvaardigd ten opzichte van locaties die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. De andere criteria zijn echter niet gerechtvaardigd en zo had bijvoorbeeld de geplande toren op de Carrefour-site evengoed in de Vorstlaan kunnen staan in plaats van in de Demeylaan.

De Commissie vraagt om een grondige reflectie over de torens. Het MER moet meer bestuderen dan alleen maar de beschaduwing. Er moet een multicriteria-analyse worden uitgevoerd over de keuze van de locatie van de torens en vervolgens over de gevolgen met betrekking tot de torens. In dit verband verwijst de Commissie naar haar advies over de GSV.

b BEELDKWALITEITSPLAN

De Commissie merkt op dat er een probleem is met de landschapskwaliteit in het RPA. Hoewel in de algemene doelstellingen van het strategisch luik van het RPA belangrijke punten voor de landschapskwaliteit zijn opgenomen (territoriale verankering / bevestiging van de doorkruiste landschappen; structuur / een raamwerk van publieke ruimten; verstedelijking / vervollediging van de stad, correctie van de randen; transversaliteit van de verbindende publieke ruimten), zijn er geen concrete elementen terug te vinden in het document. Deze gang van zaken zou bijna vragen om een Beeldkwaliteitsplan zoals dat van het kanaal. Het deel Rood Klooster en Zoniënwoud is belangrijk. Dit aspect komt onvoldoende aan bod in het RPA. Er moet gewerkt worden aan de grens, de terrasgewijze rand van het bos. Er zijn verschillende perimeters, hier is de visie axiaal, terwijl er de wijken aan deze as grenzen en vooral op landschapsniveau.

2 STRATEGISCH LUIK

A PERIMETER

Sommige reclamanten vinden de perimeter te groot, anderen vinden dat deze moet worden uitgebreid. Het RPA Herrmann-Debroux lijkt in dit opzicht een schoolvoorbeeld, aangezien het plan twee verschillende gebieden met elkaar verbindt:

- *Het eerste, het gebied Delta, is zowel een stadstoegang als een spoorwegdienstgebied. Het doel is om deze ruimten te herkwalficeren om zo een nieuwe dichte stadswijk op te bouwen. Het gebied is slechts zeer indirect verbonden met het viaduct. Bovendien, aangezien Citydev eigenaar is van bepaalde percelen, is het te verwachten dat deze onafhankelijk van de sloop van het viaduct zullen worden bebouwd. Het Plan wil hier dus de bestemmingen wijzigen om vastgoedontwikkeling mogelijk te maken in dit gebied*
- *Het tweede gebied tussen Beaulieu en Rood Klooster wil de stedelijke ruimten herkwalficeren in antwoord op het verdwijnen van de snelweg. Het is belangrijk om op te merken dat het enige wat deze wijken met elkaar verbindt de verkeersader is. De wijken zijn zeer heterogeen omdat de weg door een Natura 2000-gebied, een kantorenwijk, een winkelcentrum en woonwijken loopt. Het IEB vreest daarom dat de ruimte te divers en te uitgestrekt is om onder één reglementair plan te vallen*

Daarnaast is het de bedoeling om na de sloop van een zware weginfrastructuur de ruimten te herkwalficeren en nieuwe projecten op te bouwen in lijn met de hedendaagse stedenbouwkundige visies (in tegenstelling tot het modernistische stadsproject).

De Commissie is van mening dat de studieperimeter, net als de operationele perimeter, nauwlettend moet worden opgevolgd.

1 REKENING HOUDEN MET DE PROJECTEN IN HET VLAAMS GEWEST

Het Vlaams Gewest vraagt om de door DWV geplande projecten op te nemen in het RPA en rekening te houden met andere Vlaamse plannen buiten de perimeter van het RPA (bv. mogelijke deklassering van de N3).

De Commissie is verbaasd dat de natuurlijke habitats van het Vlaams Gewest (fauna en flora) niet zijn opgenomen in de MER-plannen, terwijl het hele Zoniënwoud is aangewezen als Natura 2000-gebied met een kaart van de habitats.

De Commissie verzoekt om verder samen te werken met DWV in het kader van de follow-up van het RPA.

2 REKENING HOUDEN MET DE VERBINDINGEN

De Commissie steunt de mening van URBAN dat de inperking van de perimeter betreurt, aangezien de verbindingen met de paden ter hoogte van het Adeps-centrum niet langer voorzien zijn. Om de verbindingen te verzekeren, moet een verlenging tot aan de rand van het Zoniënwoud worden overwogen, rekening houdend met het kruispunt en zodat de paden kunnen worden opengesteld en verbonden. Deze bredere visie zou ook de aanleg mogelijk maken van een hoger gelegen overstap-P+R om het door het MER aanbevolen ontlastende aanbod te vervolledigen. Dit zou ook het project kunnen omvatten (dat momenteel door het Waals Gewest wordt bestudeerd) om een rijkstrook op de E411 te reserveren voor carpooling. Deze uitbreiding van de perimeter zou het ook mogelijk maken om een ecoduct te bouwen verder stroomopwaarts van de stadstoegang, wat wenselijk zou zijn om het centrum van het woud opnieuw te verbinden. Een lichte verbreding van de perimeter aan de westzijde zou ook nuttig kunnen zijn door de strategische elementen van het kruispunt met de Vorstlaan te integreren, zoals de ingang van de metro en het voorplein van het 'groene gebied'.

3 REKENING HOUDEN MET DE SITE DELTA NOORD

Een reclamant vraagt zich af waarom de site Delta Noord niet is opgenomen in de perimeter van het RPA, of in ieder geval in de 'territoriale observatieperimeter', aangezien de concrete ontwikkeling van Delta Noord aanzienlijke gevolgen zal hebben voor de gehele perimeter die momenteel in het RPA wordt beoogd (mogelijke uitbreiding van het ziekenhuis, ontwikkeling van de residentiële bestemming, wijziging van het verkeer).

De Commissie vraagt dat de site Delta Noord (in elk geval het westelijke deel ervan, dat de multifunctionele ontwikkeling omvat) ten minste wordt opgenomen in de territoriale observatieperimeter van het RPA.

B MER

1 RELEVANTIE VAN DE MER'S

Verscheidene reclamanten, waaronder verenigingen, betreuren dat de MER's vaak bestaan uit een compilatie van reeds bestaande gegevens die niet voldoende worden bijgewerkt.

Zij benadrukken de potentiële impact van de nieuwe RPA-tool die na goedkeuring zeer nauwlettend zal moeten worden gevolgd om rekening te houden met territoriale veranderingen (demografie, cumulatieve effecten, enz.).

Zij merken op dat een aanzienlijk aantal RPA's tegelijkertijd wordt uitgevoerd in Brussel. Het MER onderzoekt de effecten van elk RPA, maar houdt geen rekening met de cumulatieve negatieve effecten. De impactstudies geven dan ook slechts een gefragmenteerd beeld. De globale impact van deze grootschalige projecten, waarvan er bijna 15 zullen zijn, doet vragen rijzen, aangezien er geen passende studies over worden uitgevoerd op gewestelijk niveau. Het is van essentieel belang om de cumulatieve effecten van de huidige en toekomstige projecten te beoordelen, zoals uiteengezet in het GPDO. Deze vereisten zijn hier des te belangrijker omdat het RPA Herrmann-Debroux zich uitstrekt over 43,5 ha, 6 km lengte en drie opeenvolgende gemeenten.

De Commissie is van mening dat de kwestie van de cumulatieve effecten in dit geval niet aan de orde is, net omdat de perimeter redelijk groot is en er geen grote projecten in de buurt zijn, in tegenstelling tot de dossiers Josaphat en Reyers, die duidelijk een cumulatief effect hebben op de Reyers/Lambermontlaan. Zij heeft gevraagd welke aanbevelingen van het MER niet zijn gevolgd en om welke reden. De vertegenwoordigers van de regering hebben verduidelijkt dat het RPA in overeenstemming is met de aanbevelingen van het MER die hierin zijn opgenomen, met uitzondering van de aspecten die niet aansluiten bij de mate van detail van het ontwerpplan en die bij de vergunningsaanvragen in aanmerking zullen worden genomen.

2 VOORGESTELDE OPERATIONELE PERIMETER

Leefmilieu Brussel wijst erop dat, aangezien de operationele perimeter van het RPA zich deels binnen een Natura 2000-gebied bevindt, er een passende effectbeoordeling werd uitgevoerd overeenkomstig de bepalingen van de Natuurverordening. Deze beoordeling is opgenomen in het hoofdstuk over fauna en flora van het MER.

De behoefte aan intergewestelijke en intergrootstedelijke reflectie en uitwisseling, zoals hierboven vermeld door de Commissie, met name over mobiliteitskwesties, ondersteunt de vaststelling van enkele reclamanten, waaronder het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Gewest, dat de perimeter die in aanmerking wordt genomen voor het milieueffectenrapport (afbeelding 9, blz. 14; afbeelding 119, blz. 110) relatief klein is en beperkt blijft tot het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Voor hen zou een ruimere perimeter beter zijn, met name wat betreft de gevolgen voor de mobiliteit en het verkeer. Uit verkeersmodellering en differentiatiegrafieken (bv. blz. 848) blijkt duidelijk dat de effecten betrekking hebben op een gebied dat groter is dan de voorgestelde perimeter.

De Commissie heeft vastgesteld dat het MER een veel grotere perimeter bestrijkt, waaronder heel Vlaams- en Waals-Brabant en alle ontwerpplannen en -programma's die ten tijde van de opstelling ervan bekend waren.

3 GEVOLGEN VOOR HET VERKEER - MUSTI-MODEL (ZIE MER P. 848)

Het Vlaams Gewest stelt een aantal bijkomende vragen, met name over de modellering van het verkeer in de avondspits, het niet in aanmerking nemen van de DWV-studies en de plannen die het Vlaams Gewest heeft opgesteld om de doorstroom van het verkeer op de RO te optimaliseren. De Commissie merkt op dat de modellering, overeenkomstig de wetgeving, is uitgevoerd op basis van de meest recente modellen en instrumenten die beschikbaar zijn. Het MUSTI-model, dat door het Vlaams Gewest wordt betwist, werkt goed op macroniveau en is inderdaad minder efficiënt op lokaal niveau. De Commissie merkt op dat het MER wel degelijk melding maakt van een probleem met de absorptie van het uitgaand verkeer tijdens de avondspits.

4 RISICO VAN VERSCHUIVING VAN DE FILES VAN HERRMANN DEBROUX TOT EN VOORBIJ HET LEONARDKRUISPUNT, DE RING OOST EN DE E411, TUSSEN HET LEONARDKRUISPUNT EN HET WAALS GEWEST

Deze vraag is absoluut cruciaal en essentieel voor het Vlaams Gewest, dat zegt geen antwoord te vinden in het MER. Het stelt zich met andere woorden vragen over een waarschijnlijke file op de Vlaamse autosnelwegen in de zuidoostelijke rand van Vlaanderen, rond Brussel. Volgens het Gewest moet dit aspect zeer grondig worden onderzocht en lijkt overleg hierover absoluut noodzakelijk voordat het project kan worden goedgekeurd.

De Commissie is van mening dat de gevolgen en de capaciteitsdaling aan de stadsingang goed zijn bestudeerd in het MER, dat de verdeling van de overvloedige voertuigen moduleert. Het is een weloverwogen strategie. De uitgang uit Brussel moet verder worden bestudeerd. Zoals de Commissie reeds heeft gezegd, zou een modal shift wenselijk zijn indien het gecombineerde aanbod van verschillende openbaarvervoerbedrijven aanzienlijk toeneemt.

5 BRUSSELS GEWEST EN WERKING VAN DE RING EN DE E411

Het Vlaams Gewest wijst erop dat de goede werking van de Ring en de E411 ook in het belang is van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

1. *Weinig pendelaars zullen de P+R Adeps passeren als deze zich achter de files op de Ring en de E411 bevindt.*

2. Good Move stelt dat de Ring de mogelijkheid biedt om “het interne verkeer dat het Gewest doorkruist en mogelijk deels naar de Ring kan worden overgeheveld te beperken” (Good Move, p. 79). Deze doelstelling is alleen haalbaar als de Ring zelf vlotter werkt dan de alternatieve routes die het Brussels Gewest zelf doorkruisen.

3. De noodzaak van de goede werking van de Ring wordt impliciet bevestigd in het MER (p. 853), dat aangeeft dat er veranderingen in het verkeer zullen optreden en dat de Ring meer verkeer zal moeten verwerken. Op pagina 851 staat “de mobiliteit in het zuidoostelijk kwadrant van Brussel komt op de helling te staan”.

Op pagina 852 van het MER wordt ook voorgesteld om de trein en de bus te optimaliseren. Het gebruik van alternatieven in de omgeving is noodzakelijk, maar deze moeten ook concreet vorm krijgen.

Net als verschillende reclamanten, waaronder de GMC, is de Commissie van mening dat de P+R zo ver mogelijk stroomopwaarts moet liggen met een aansluiting op de openbaarvervoernetten (bv. in Jezus-Eik).

6 GEBREK AAN EEN ALTERNATIEF VOOR HET GEDEELTE VAN HET PROJECT VOOR DE E411 TUSSEN ADEPS EN HET LEONARDKRUISSPUNT

Het Vlaams Gewest stelt vast dat er geen alternatieven worden onderzocht in het kader van het MER. De verschillende alternatieven zouden moeten worden onderzocht (bv. alternatieven voor carpoolen, vormen van openbaar vervoer ...). Een grondig overleg tussen Brussel, het Vlaams Gewest en eventueel het Waals Gewest over het ontwerp van de E411 lijkt aangewezen om deze kwestie verder te verduidelijken. Idealiter wordt er door de drie gewesten samen naar een strategie gezocht voor de E411.

De Commissie is van mening dat het MER de alternatieven voor het vervoer heeft bestudeerd en dat de beperkingen op het autogebruik moeten worden gecompenseerd door een nieuw openbaarvervoeraanbod.

7 P+R-OPLOSSINGEN EN MULTIMODALITEIT

Het Vlaams Gewest is van mening dat:

- Er een breder alternatief onderzoek moet worden uitgevoerd met voldoende overleg
- Er duidelijke overeenkomsten moeten worden afgesloten over de geplande en te vinden oplossingen voor de P+R en de multimodale oplossingen. De verankering van de RO Oost-projecten in het RPA is wenselijk
- De impact van dit project op de RO, de E411, het onderliggende wegennet en het Vlaams Gewest nader moet worden bestudeerd

Het is bereid een dialoog aan te gaan en acht het van essentieel belang dat het Vlaams Gewest en de betrokken randgemeenten geen nadelige gevolgen ondervinden van dit voorgestelde plan.

De Commissie is van mening dat het probleem niet alleen de ligging van de P+R-parking is, maar vooral de uitvoering ervan. Ze herinnert nogmaals aan de dringende noodzaak om de behoefte aan verkeer te verminderen en om een intergrootstedelijk overleg te houden.

C TOTAALVISIE - DOELSTELLINGEN

1 INFRASTRUCTUUR EN OPENBARE RUIMTE

LB bevestigt de noodzaak om de stadsingang te herkwalficeren tot een stadsboulevard, opgenomen in het GPDO en Good Move. Andere assen die Brussel doorkruisen hebben reeds een statuswijziging ondergaan, zoals de E40 en de ingang van de A12. De omvorming van de E411-autosnelweg tot een stadsingang en een rustige as die voornamelijk bestemd is voor het openbaar vervoer en actieve modi, maakt deel uit van een overgangsproces.

LB vraagt het behoud van het Drie Fonteinenviaduct, de sloop van het Herrmann-Debrouxviaduct en de gedeeltelijke afbraak van het Watermaalviaduct.

a MILIEU

Het behoud met herstructurering van het Drie Fonteinenviaduct zal het onder andere mogelijk maken om een zuiveringsbekken stroomopwaarts van de vijvers van Rood Klooster aan te leggen, waardoor de vijver RK 1 in de toekomst niet meer door deze wateren zal worden vervuild.

Hoewel niet voorzien in de schetsen van het RPA, hebben Perspective en het begeleidingscomité gereageerd op het verzoek van LB om een doorgang met veel fauna voor te stellen tussen het Drie Fonteinenviaduct en het Leonardkruispunt. Dit ecoduct zal een eerste stap zijn in de defragmentatie van het woud, als gevolg van de aanleg van het Leonardkruispunt.

Een gelijkvloerse verkeersstroom ter hoogte van Herrmann-Debroux zal positieve gevolgen hebben voor de landschapskwaliteit en de herverbinding van de wijken en zal ervoor zorgen dat in sommige wijken het geluidsniveau zal dalen.

De creatie van een mobiliteitsknooppunt bij Adeps, waardoor mensen hun auto kunnen laten staan en de tram, fiets of carpoolwagen nemen, zal ook een positief effect hebben op de mogelijkheid om op middellange termijn alle verkeer in Rood Klooster te verbieden.

URBAN is van mening dat de logica van de openbare ruimten vrij duidelijk is, ondanks de betreurenswaardige onderbrekingen in de groene ruimten, maar de positie van de hoge elementen roept vragen op. Aangezien de integratie van deze elementen in het omringende stedelijk weefsel niet vanzelfsprekend is, vraagt Urban zich af of hun rollen/bestemmingen hun vestigingen rechtvaardigen.

Voor ARAU moet de herinrichting van de openbare ruimte onverwijld plaatsvinden. Het verminderen van het overwicht van het autoverkeer betekent het verminderen van de overlast zoals luchtverontreiniging en lawaai. Er kunnen maatregelen worden genomen zonder te wachten op de voltooiing van de verbouwingswerkzaamheden, zoals het wijzigen van de maximumsnelheid van 70 naar 50 km/u, wat niet veel kost en een aanzienlijk effect heeft op het geluidsniveau.

Biodiversiteit

Wat het gebied 'Zoniënwoud' betreft, is het IEB het volledig eens met de opmerkingen van Natagora over het belang van het behoud en de verbetering van de biodiversiteit in het Zoniënwoud. Hoewel het project voor de aanleg van een met bomen begroeide centrale berm inderdaad van landschappelijk belang is, vindt het IEB het echter beter om deze te schrappen en de breedte van de weg en de ondoordringbare grond binnen dit gebied te beperken.

Net als Natagora benadrukt het IEB de noodzaak om voor het reglementair luik van het RPA een bezinkingsbekken en een koolwaterstofafscheider verplicht te stellen om negatieve effecten op de waterhuishouding in het gebied te voorkomen.

Het ontwerp van RPA onderstreept het landschappelijk belang van de Woluwevallei. Sommige reclamanten vinden echter dat er vanuit ecologisch en biodiversiteitsperspectief onvoldoende rekening mee wordt gehouden.

De Commissie steunt het verzoek van de reclamanten om de Watermaalbeek opnieuw te verbinden met de Woluwevallei, zoals aanbevolen in de impactstudie, en om dit te verankeren in het reglementair luik. Zij is van mening dat dit zou zorgen voor de versterking van het blauw netwerk.

De Commissie merkt op dat DWV hieraan bijzondere aandacht besteedt.

b LANDSCHAPSVERBINDINGEN

In navolging van de KCML beveelt de Commissie aan de kwestie van de landschapsverbindingen, die een van de grootste uitdagingen van dit RPA is, uit te diepen. In het bijzonder de schakel met de bestaande groene ruimten, de 'erfgoed- en landschapskrachten' van het Zoniënwoud en de Woluwevallei. Ze streeft dus naar de herverbinding van de site van Rood Klooster en, verder, die van de tuin Massart.

De Commissie deelt de bezorgdheid van de KCML dat het geplande mobiliteitsknooppunt, met zijn parking en de uitbreiding van de huidige tramlijn 8, een barrière-effect zal behouden daar waar een landschapsverbinding essentieel is.

Ze benadrukt, net als de KCML:

- *Dat de operationele perimeter van het RPA het tracé van de huidige E411 tot aan het Leonardkruispunt omvat. Ook beveelt ze regelmatige en structurerende rijen van aanplantingen aan om de continuïteit/link met het woud te verzekeren, maar ook om de landschapsstructuur van de nieuwe toegangsweg tot de stad te reconstrueren*
- *Een gebrek aan reflectie over de integratie, de ligging en het volume van de monofunctionele gebouwen voor het tracé dat grenst aan het Bergojepark*
- *De noodzaak om de bestaande ruimten opnieuw te verbinden en ze stelt zich vragen bij de toegang tot het woud onder het Drie Fonteinenviaduct en de tuin Massart*
- *Gezien de bedoeling om een landschapsentiteit te creëren, stelt ze zich vragen bij de toegang tot het woud onder het Drie Fonteinenviaduct en de tuin Massart*
- *De geringe aandacht voor de voormalige spoorwegpromenade die door Leefmilieu Brussel werd aangelegd. Wat het Senypark betreft, lijkt de schakel tussen de laan en het Park niet aan bod te komen*
- *Een risico op gebruikskonflikten, spanningen (terrassen, wandelen, enz.) door de integratie van een lint van actieve gevels tegenover het kleine park op de site Demey. Het park moet daarentegen een plek van rust zijn, vooral omdat het lineaire tracé weinig bewegingsvrijheid laat om een ruimte te creëren om tot rust te komen en waar planten en water centraal staan*

De heraanleg van de Watermaalbeekvallei is een ietwat beknotte perceptie: heeft het zin om enkel een stukje van het landschap van de vallei op de site Demey opnieuw aan te leggen.

De Commissie is van mening dat de coherente aanpak van de laan en de omgeving ervan van fundamenteel belang is voor de bescherming van het Natura 2000-gebied, maar ook voor de herinrichting van een landschappelijke en ecologische rand. De profielen die nu voorgesteld worden blijven beperkt tot de verkeersaspecten en maken geen gebruik van principes van landschaps- en natuuraanleg. De voorstellen op pagina 215 tot 219 om een doorgang te maken tussen het Zoniënwoud en het Leonardkruispunt zijn niet gedetailleerd genoeg. De herverbindingen tussen de twee kanten van het woud mogen geen minimumvoorstellen zijn, ze moeten met meer ambitie worden uitgedacht en aansluiten bij de projecten van het intergemeentelijk structuurplan voor het Zoniënwoud, evenals bij het Beheerplan voor het Zoniënwoud.

c GROEN EN BLAUW NETWERK

Volgens BRAL is de bescherming van de natuur en de biodiversiteit voor de RPA's geen prioriteit, terwijl het GPDO streeft naar een versterking van het blauw en groen netwerk.

De Commissie wijst op een probleem met de verbindingen van het groen en blauw netwerk. In de documenten wordt verwezen naar verbindingen, maar er is geen relevante continuïteit buiten de behandelde perimeter. De verbindingen met het Reigerbospark en het Tercoignepark zijn niet voldoende en niet comfortabel voor de continuïteit van de wandelingen.

De blauwe continuïteit tussen de vijvers in deze twee parken en in het toekomstige park in verbinding met de Woluwevallei moet verder worden uitgewerkt, al was het maar wat de principes betreft.

Het park van Lijn 26 moet gezien worden in het verlengde van de groene weg langs Lijn 26 vanuit Ukkel. Het is eerder een groene continuïteit die weinig te bieden heeft op het vlak van recreatie, maar wel plaats kan bieden aan een pad en ongerepte natuur. Dus het is geen park.

d GEÏNTEGREERD REGENWATERBEHEER

De gemeente Watermaal-Bosvoorde vraagt om een geïntegreerd beheer van het regenwater tijdens de uitvoering van het plan (afbraak van het viaduct, aanleg van de stadsboulevard en de aangrenzende sites) en om adequate regenwaterafvoersystemen (uit te voeren studies en dimensionering van de systemen om het hoofd te bieden aan de steeds frequentere zware regenval)

De Commissie steunt het verzoek van de gemeente.

e DUURZAAMHEID

URBAN is van mening dat er in het strategisch luik een groter deel uitgewerkt kan worden over duurzaamheid en het hergebruik van materialen (zie Heyvaert).

Een reclamant herinnert eraan dat een RPA een voorbeeldfunctie heeft op het gebied van duurzaamheid om aan de ambities van het GPDO te voldoen.

De Commissie is van mening dat de aanbevelingen van het MER beter moeten worden geïntegreerd in de strategische en reglementaire luiken. Het gaat met name om ambities op het gebied van energieprestaties, aanpassingsvermogen van gebouwen, circulaire economie, ontwikkeling van de economische activiteit, sociale dynamiek, vergroening en bescherming van de biodiversiteit, uitvoering van doelstellingen inzake stadslandbouw, water- en afvalbeheer.

Nog in dit opzicht zou het goed zijn om een RPA te kunnen laten evolueren na een follow-upmonitoring.

f KLIMAATBESTENDIGHEID / STRIJD TEGEN HITTE-EILANDEN

In de context van de klimaatverandering zouden de RPA's moeten bijdragen om de effecten ervan te minimaliseren, met name door de temperatuur in de steden te reguleren.

Een reclamant stelt voor om dit punt verder uit te diepen en stelt voor om een hoofdstuk over klimaatbestendigheid toe te voegen, waarin maatregelen kunnen worden voorgesteld om de gevolgen van de klimaatverandering tot een minimum te beperken, zoals maatregelen in de strijd tegen hitte-eilanden (vegetatie, stedelijke infrastructuur, zoals keuze van materialen, regenwaterbeheer, enz.).

De Commissie is het met deze reclamant eens.

g IMPACT VAN DE SLOOP VAN HET VIADUCT OP HET VERKEER

Sommige reclamanten, waaronder LB en de gemeente Elsene, vrezen dat het verkeer vertraging zal oplopen zodra het viaduct wordt afgebroken. Verschillende gemeenten en reclamanten benadrukken daarom het belang om dit herinrichtingsplan te combineren met:

- *De ontwikkeling van een goed mobiliteitsknooppunt (P+R) dat een vlotte aansluiting biedt op het openbaar vervoer, zowel naar de stad als naar de rand*
- *De ontwikkeling van een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk dat de gewestgrenzen overschrijdt*
- *De voortgang van de werkzaamheden aan het GEN op lijn 161 Brussel-Namen, om het Gewest gemakkelijk toegankelijk te maken*

De Commissie steunt de oprichting van een communicatiecel op basis van het Reyers-model om de risico's van de bouwplaats zo doeltreffend mogelijk te beheren.

2 MOBILITEITSSTRATEGIE

a SAMENHANG MET DE ANDERE PLANNEN

1 Ontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan - Good Move

Om het potentieel van de intermodaliteit optimaal te benutten, zou er volgens een reclamant een integratie van diensten en tarieven op intergrootstedelijk niveau (= een echt GEN-netwerk) moeten komen. Dit is trouwens een van de belangrijkste doelstellingen van het Gewestelijk Mobiliteitsplan 'Good Move': 'Mobility as a Service' (MAAS).

Om de dienst aantrekkelijk te maken en te laten concurreren met de auto zou het bijvoorbeeld nodig zijn om een grote kaart van het OV-netwerk op intergrootstedelijk niveau uit te werken, om dit netwerk te promoten en een enkel vervoersbewijs aan te bieden om het grootstedelijk gebied te bereiken met het OV vanuit de rand en vice versa.

Veel reclamanten benadrukken de noodzaak om het openbaarvervoeraanbod uit te breiden en te versterken met het oog op de vermindering van de huidige capaciteit die zal worden veroorzaakt door de herkwalificatie van de infrastructuur en die dus zal leiden tot een aanzienlijke modal shift naar het openbaar vervoer.

De Commissie merkt op dat het ontwerp van RPA zelf bepaalt (blz. 76): "Zoals bepaald in het GPDO en het gewestelijk mobiliteitsplan moeten er talrijke oplossingen ontwikkeld worden op een schaal die het ontwerp van RPA overschrijdt (GEN, tol, uitgebreid fietsnetwerk, P+R buiten het BHG)".

2 Er worden twee mobiliteitsstrategieën overwogen:

1. Een mobiliteitsstrategie op intergrootstedelijke schaal

Die wil aanzetten tot een modal shift stroomopwaarts van de stadsingang. Aangezien de beoogde specifieke maatregelen niet uitsluitend tot de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest behoren en tal van obstakels de snelle uitvoering ervan in de weg staan, vraagt de ESR zich af wat de gevolgen voor de mobiliteit zijn indien deze oplossingen niet worden toegepast of met vertraging worden uitgevoerd op deze grote verkeersader van het Gewest.

2. Een mobiliteitsstrategie op de schaal van het ontwerp van RPA en de omliggende wijken.

Gezien de omvang van het programma van dit RPA en het zeer lange tijdsschema, benadrukt de Commissie, net als de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, dat dit vraagt om een evolutieve programmering, met name in het licht van de beschikbare budgetten, met overgangsmaatregelen. Ze onderstreept dus het belang van bussen in eigen beddingen in beide richtingen, als alternatief voor de auto, eenvoudig te implementeren en goedkoop, wat de coördinatie van de respectieve gewestelijke vervoersbedrijven vereist.

De Commissie beveelt aan dat deze buslijnen aan beide zijden verlengd kunnen worden (naar Louvain-La-Neuve en naar het station van Etterbeek en de Waversesteenweg).

Veel reclamanten vinden de geplande locatie voor de P+R niet geschikt en verzoeken om in overleg met DWV en de betrokken gemeenten alternatieve locaties te bestuderen.

3 Stedelijk distributiecentrum (SDC)

De ESR vraagt zich af of het raadzaam is een stedelijk distributiecentrum (SDC) op te richten in de perimeter van het RPA.

De Commissie merkt op dat de kwestie van het stedelijk distributiecentrum niet wordt behandeld in het RPA, terwijl dit wel het geval was in het GPDO. Ze vraagt om dit concept van SDC te verfijnen en te zoeken naar de beste locatie.

b TOEGANKELIJKHEID VOOR IEDEREEN

1 Algemene toegankelijkheid (DBDMH)

In het algemeen zal er voor het hele project rekening moeten worden gehouden met de toegankelijkheid voor de voertuigen van de hulpdiensten, zoals voorzien in de regelgeving. Een deel van het project omvat rustige gebieden en lokale bediening. Gezien de verdichting van bepaalde gebieden zal het voor de DBDMH niet aanvaardbaar zijn dat de toegangswegen worden geblokkeerd door verwijderbare apparatuur. Een reclamant stelt dat het belangrijk is dat de Parkway wel degelijk oog heeft voor de beperkingen in verband met de essentiële toegang van de brandweer tot de achterkant van het ziekenhuis, wat trouwens ook een erfdiensbaarheid is voor Delta Zuid.

De Commissie steunt dit verzoek.

2 PBM's

De GMC vraagt om de middelen op te nemen voor een betere toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit.

Ze vraagt om in woningen aangepaste drempels te voorzien voor personen in een rolstoel en om ouderen de mogelijkheid te bieden om zo lang mogelijk thuis te kunnen blijven wonen.

De Commissie steunt dit verzoek.

3 Parkeren

Een reclamant verwijst naar het MER (p.39) waarin de hypermarkt Carrefour wordt beschreven als “een merk van gewestelijk belang”. Om dit ‘herkenningspunt’ in de toekomst te kunnen garanderen, wordt daarom gepleit voor het behoud van de huidige 1589 parkeerplaatsen, een vermindering ten opzichte van de huidige situatie is in dit opzicht niet wenselijk.

De parking van Carrefour in Oudergem heeft immers een zeer gediversifieerd gebruik dat verder gaat dan zijn primaire functie, namelijk plaats bieden aan de klanten op de site. Dit wordt in het MER als volgt bevestigd: “Op basis van deze eerste analyse van de vraagstructuur lijkt de parking op de site van de Carrefour van Oudergem dus een hoge gebruiksmix te hebben overdag, aangezien hij zowel wordt gebruikt als bestemming door de gebruikers die kort of middellang parkeren terwijl ze naar de winkels op het terrein gaan, als door pendelaars die 'lang parkeren' als transit of als bestemming voor nabijgelegen werkplekken en ook door enkele omwonenden.”

De openluchtparking wordt ook gebruikt als transitparkeerplaats, onder andere voor het woon-werkverkeer. Het MER bevestigt een hoog en frequent gebruik van de parking.

Deze reclamant is dan ook van mening dat het garanderen van het huidige aantal (1589) door Carrefour-bezoekers gebruikte parkeerplaatsen bijdraagt aan de ambitie van het RPA om een kwalitatieve stedelijke ontwikkeling van deze site te realiseren. In geen geval kan naar zijn mening een vermindering van het aantal parkeerplaatsen worden geaccepteerd.

De Commissie verzoekt om een gemengd gebruik van deze ruimten te overwegen.

4 Actieve modi: de toepassingen onderscheiden en verduidelijken, de structurerende as voor de fiets concreet vormgeven

Om zijn functie als structurerende fietsas (as fiets-GEN nr. 11) concreet vorm te geven, wil de GMC dat het RPA het geplande type van inrichting (fietsinrichting gescheiden van het gemotoriseerd verkeer en de voetgangersstroom) verduidelijkt.

LB is van mening dat de integratie van actieve modi in het ontwerp van RPA Herrmann-Debroux een sterk punt is in het project om deze stadsingang te herkwalficeren. In overeenstemming met de duidelijke toezeggingen en acties van de regering zullen deze aspecten volgens LB de veranderingen in ieders verplaatsingsgedrag in de stad ondersteunen.

LB benadrukt dat uit de feedback van beheerders van de groene ruimten blijkt dat het ingewikkeld is om twee ogenschijnlijk complementaire maar in werkelijkheid permanent tegenstrijdige functies (wandelaars en fietsers) naast elkaar te laten bestaan. De groene ruimten, zo benadrukt LB, moeten een rol spelen in deze nieuwe vormen van mobiliteit en deelnemen aan de uitbreiding van het netwerk. Maar het hele netwerk moet de nieuwe vormen van mobiliteit integreren. De actieve mobiliteit wordt echter verplaatst naar de groene ruimten (vooral de oude spoorwegpromenade en het Bergoje-park). Dit vormt een probleem in het evenwicht van de functies van de groene ruimten, die nog steeds ruimte moeten bieden aan rustige plekken, rustige functies, plaatsen die bevorderlijk zijn voor de biodiversiteit, de mogelijkheid om in alle veiligheid te spelen.

Concreet stelt LB voor om:

- De groene ruimten niet om te vormen tot een fietspad, maar tot een 'groene promenade' en om de link te leggen met het ontwerp van RPA via 'groene promenadeverbindingen'
- Actieve modi op de boulevards en wegen te bestuderen en te laten verschijnen om een proactief beleid te kunnen voeren in overeenstemming met de door de overheid gewenste paradigmaverschuiving op het gebied van mobiliteit

Wat de aangrenzende sites betreft en in het algemeen, is LB voorstander van de plaats die wordt gegeven aan actieve modi, aan openbare ruimten, aan kwaliteit, aan de versterking van het groene en blauwe netwerk, aan de verbetering van de leefomgeving, aan de gemengde functies.

De Commissie is het met LB eens en dringt aan op de scheiding van het 'promenade'-netwerk en het fietspad. Op het gebied van netwerken moet meer aandacht worden besteed aan de gelijktijdige ontwikkeling van het zachte promenadenetwerk, het groen en blauw netwerk en het fietsnetwerk. De snelheden en gedragingen van de gebruikers worden onverenigbaar gezien het moeilijk is voor fietsers om de voorzieningen tegelijkertijd te gebruiken. Het RPA lijkt het snelle netwerk niet te willen scheiden van het promenadenetwerk.

c TRAMLIJN 8 & RECHTSTREEKSE AANSLUITING OP HET S-NET

Gezien de huidige verzadiging en de verwachte verkeersverschuiving op de as van de Vorstlaan moet lijn 8 snel worden uitgebreid (frequentie, capaciteit, prestaties).

Brussel Mobiliteit heeft een studie uitgevoerd om de commerciële snelheid op het tracé tussen Watermaal/Bosvoorde en het knooppunt Roosevelt/Vorst/Terhulpen te verbeteren. Deze studie moet daarom worden hervat.

Bij gebrek aan een verlenging van de metro steunen de Stad Brussel en andere reclamanten het project voor de uitbreiding en splitsing van de tramlijn die het mobiliteitsknooppunt van Adeps zou bedienen.

1 Tramremise

Aangezien er binnenkort nieuwe tramlijnen worden aangelegd en het aanbod op de bestaande lijnen wordt uitgebreid, wordt het voor de gemeente Elsene van cruciaal belang om de bouw van een nieuwe tramremise te overwegen.

Voor Elsene is de site van de Deltadriehoek ideaal gelegen voor zo'n remise: aan het eindpunt van de lijnen 71 /95 en in de buurt van de metro- en busremise (beheerseconomie, vooral de kantoren en sociale gebouwen van de MIVB). Een tramremise zou een secundaire activiteitenpijler met een sterke concentratie van geschoolde arbeidskrachten versterken, die in het zuiden van Brussel zeldzaam wordt. Het voorbeeld van het ontwerpakkoord tussen de RATP en de stad Parijs toont ook aan dat een remise verenigbaar is met huisvesting (referentie <https://www.paris.fr/pages/protocole-daccord-ratp-ville-de-paris-creation-de-2000-logements-d-ici-2024-5646>).

De Commissie vraagt dat deze voorstellen zorgvuldig worden onderzocht.

d P+R-MOBILITEITSKNOOPPUNT EN GOEDE AANSLUITING OP HET OPENBAAR VERVOER

Vandaag is de E411-as een van de belangrijkste toegangswegen in het Gewest, zowel met het openbaar vervoer als via de NMBS of met de auto. Uit het MER blijkt dat een aanzienlijk deel van de pendelaars gebruik maakt van de parkings Delta, Herrmann-Debroux en de hypermarkt Carrefour om het centrum van de stad te bereiken.

De ESR en vele gemeenten dringen aan op een vlotte toegang tot Brussel, zowel met het openbaar vervoer via de NMBS- en MIVB-netwerken, als met de auto met een goede aansluiting op het openbaar vervoer, die zou kunnen worden voorzien op de ontradingssparking aan Adeps.

Veel reclamanten zijn van mening dat een P+R, om functioneel te zijn, moet voldoen aan een reeks voorwaarden, waarvan een van de belangrijkste is dat de parking zo ver mogelijk van de stad moet liggen: zo dicht mogelijk bij het beginpunt van de verplaatsing en stroomopwaarts van de verkeersopstoppen.

Het MER erkent het belang van dit criterium, evenals het ontwerp van het Gewestelijk Mobiliteitsplan. De geplande locatie voor de P+R van het RPA ligt echter veel te dicht bij de stad (namelijk in de stad) en verder stroomafwaarts van de files.

De ESR benadrukt ook de noodzaak van de aanvullende studie om de capaciteit en de exacte programmering van het mobiliteitsknooppunt vast te stellen.

Een ander cruciaal criterium is de aansluiting van de P+R op efficiënt openbaar vervoer dat rechtstreeks naar de belangrijke bestemmingsgebieden leidt. Dit is echter niet het geval, aangezien de belangrijkste bestemmingsgebieden (zoals het stadscentrum of de Europese wijk) er niet rechtstreeks mee verbonden zouden zijn. De overstap om metrolijn 5 te nemen zou de reistijd en het ongemak verlengen ten opzichte van een directe aansluiting.

Een reclamant wijst ook, naast de buitensporige kosten, op de milieueffecten van de bouw, die in het MER niet worden aangepakt, maar die aanzienlijk moeten zijn, vooral omdat de verbouwingsmogelijkheden vrijwel nihil zijn. In het Gewestelijk Mobiliteitsplan wordt echter benadrukt dat de 'reconversie' van de P+R's al in de ontwerpfase moet worden voorzien; het MER beveelt aan dat parkings die gekoppeld zijn aan vastgoedprojecten in gebouwen worden voorzien en niet ondergronds om die in de toekomst een andere invulling te kunnen geven.

Voor deze reclamant zou de aanleg van een transitparking, een systeem waarvan de inefficiëntie en de nadelige effecten zijn aangetoond, en de verlenging/opsplitsing van tramlijn 8 om deze te bedienen, zware, lange, zeer dure maar vooral nutteloze werkzaamheden meebrengen.

De Commissie vraagt, net als de GMC, Parking Brussels, de randgemeenten en verschillende andere reclamanten, om de mogelijkheid te bestuderen om het mobiliteitsknooppunt en de P+R zo ver mogelijk stroomopwaarts aan te leggen en niet op de Adeps-site, aangezien een deel van het terrein nog steeds deel uitmaakt van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze parking zou aangesloten moeten worden op de tram en dat vereist overleg en afspraken met het Vlaams Gewest en de gemeente Overijse. Een intergrootstedelijke samenwerking is essentieel.

1 Uitbreiding van de metro

De ESR vraagt zich af hoe dit mobiliteitsknooppunt zal worden aangesloten op de metro, het openbaarvervoersysteem met de grootste absorptiecapaciteit wat het aantal vervoerde personen betreft.

Verschillende gemeenten, waaronder de Stad Brussel, betreuren dat de P+R niet rechtstreeks is aangesloten op metrolijn 5, waardoor die veel minder aantrekkelijk zou kunnen worden voor automobilisten (niet te verwaarlozen impact van de overstappen op de reistijd). Voor de Stad zou het interessant zijn om de metrolijn door te trekken tot aan het stadion van Oudergem of om de P+R aan te sluiten op de metro van Herrmann-Debroux en er een echt mobiliteitsknooppunt van te maken (metro, tram, bus, fietsen en autodelen, huurauto's, carpoolen ...). De metro is niet alleen een zeer efficiënt vervoermiddel (snelheid, grote capaciteit ...), maar vermijdt ook een overslag, niet alleen voor mensen die naar de stad terugkeren (met de auto, bus, fiets ...), maar ook voor Brusselaars die vlot naar Adeps, Rood Klooster willen gaan of die de stad gewoon willen verlaten. Bovendien zouden de ondergrondse infrastructuren van de metro ruimte vrijmaken in de bovengrondse openbare ruimte waar dan andere infrastructuren kunnen worden voorzien (agora space ...). Bovendien is het duidelijk dat de verschillende geplande projecten in de aangrenzende sites een vraag naar mobiliteit zullen creëren, hetzij per auto, hetzij via het openbaar vervoer.

BRAL eist een goede oplossing voor het openbaar vervoer naar het achterland, dat in de tussentijd ook een P+R in de buurt van Jezus-Eik kan bedienen. Deze reclamant vraagt om de alternatieven te bestuderen: uitbreiding van de metro, tram, goede busverbinding.

De Commissie merkt op dat de kosten voor de uitbreiding van de metro buitensporig hoog zouden zijn, gezien de technische beperkingen, en dat de reële verplaatsingsbehoeften dit niet rechtvaardigen.

2 Bovengronds openbaar vervoer

De uitbouw van het openbaar vervoer, in coördinatie met de P+R-site, is cruciaal.

De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe is van mening, zoals het MER aangeeft, dat het openbaarvervoeraanbod zoals dat nu bestaat niet volledig kan voldoen aan de behoeften na de herinrichting van de stadstoegang van de E411.

Het lijkt essentieel dat het aanbod van De Lijn, TEC, de MIVB en de NMBS wordt verbeterd en klaar is voor de start van de werkzaamheden, om de automobilisten een alternatief te bieden als onmiddellijke compensatie voor de verminderde mogelijkheden om Brussel in en uit te rijden met de wagen.

Het RPA stelt twee elementen voor:

- 1) de verlenging en afscheiding van tramlijn 8 naar Adeps;*
- 2) de busbanen langs de E411 waar mogelijk afscheiden.*

1. Tram

Als de optie om de metro te verlengen niet wordt gekozen, kan de Stad Brussel alleen het project steunen dat de verlenging en afscheiding beoogt van de tramlijn die het mobiliteitsknooppunt van Adeps zou bedienen. De Stad Brussel maakt van de gelegenheid gebruik om te herinneren aan de ambitie van het GPDO om lijn 8 naar Bordet te verlengen (vanaf de Vorstlaan die het Sint-Lucasziekenhuis, de Cora de Woluwe en het Mediapark zou bedienen). Deze ambitie is een grote prioriteit voor de Stad, die enerzijds aan de inwoners van Haren meer verplaatsingsmogelijkheden wil bieden en anderzijds nog een stap verder wil gaan, door de mogelijkheid te bestuderen om een openbaarvervoerlijn met hoge capaciteit te creëren vanuit Bordet in de richting van de Gevangenenis en de site van Schaarbeek-Vorming, die de komende jaren groter zal worden.

Kraainem eist een efficiënt OV (tram of bus met een hoge frequentie) om de parkings in Jezus-Eik en Maleizen te bedienen. De exploitatie van trams 39 en 44 moet worden versterkt, met een uitbreiding van lijn 39 naar Tervuren (er is al een mobipunt gepland ter hoogte van het AfricaMuseum).

2. Ringbus

De Commissie ondersteunt samen met de stad de aanleg van ringbuslijnen op de Ring die de daaraan gelegen P+R's bedienen. Natuurlijk is het belangrijk dat het gaat om buslijnen met een hoge frequentie.

Ook al geeft de studie aan dat de verkeersverschuiving op de Ring aanvaardbaar is en dat er geen risico is op een verschuiving naar andere stadstoegangen zoals de N3/Tervurenlaan of de E40/Wet, toch is het belangrijk om dit alternatief te ontwikkelen. De Stad vraagt ook dat de openbaarvervoerlijnen de Noordring mogen gebruiken in het kader van het uitbreidingsdossier.

Voor BRAL kunnen aparte busbanen een oplossing op korte termijn zijn. Ze kunnen snel worden vervangen, over de hele lengte bij Delta, zowel naar binnen als naar buiten. Momenteel is er slechts één busbaan naar de stad tot aan de Adeps-site. Dit deel van de E411 bevindt zich eigenlijk op Vlaams grondgebied en de Vlaamse regering is van plan om dit in te richten voor de bussen van De Lijn. De E411 ligt echter buiten de stad tot Jezus-Eik op het grondgebied van Brussel. Dus er is daar geen busbaan.

3. Trein / GEN

Reclamanten stellen de vraag over de visie van de NMBS op het GEN-project.

De reclamanten zijn van mening dat de NMBS haar aanbod aan S-treinen tijdens de spitsuren gemakkelijk zou kunnen uitbreiden, evenals de Conforto-bussen van TEC (Waver-Brussel) en een aantal lijnen van De Lijn, hoewel ze minder capaciteit hebben dan de trein, zouden ook kunnen worden versterkt zonder al te veel 'opofferingen'.

3 Alternatieven voor de P+R

Een reclamant vraagt of er efficiëntere alternatieven voor de P+R zijn die minder investeringen en geen bouwverf vergen en vraagt om de trein en buslijnen te bestuderen. Hij stelt ook voor om het aantal parkeerplaatsen in verband met de vastgoedprojecten in het ontwerp van RPA te beperken tot minder dan wat momenteel is toegestaan door de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV), aangezien de

‘aangrenzende sites’ van het ontwerp van RPA inderdaad zeer goed worden bediend door het openbaar vervoer.

Een andere reclamant vraagt om het inkomend en uitgaand verkeer terug te dringen naar verhouding tot de creatie van een gelijkwaardig aanbod aan alternatieve mobiliteit.

De Commissie is van mening dat de situatie bij de beoordeling van de projecten per geval moet worden bekeken.

4 Gedeeld gebruik van de parkeerplaatsen

Het ontwerp van RPA beveelt aan de “bevordering van een parkeeraanbod buiten de openbare weg, bij voorkeur in geconverteerde gebouwen in plaats van ondergronds, met inachtneming van de voorschriften met betrekking tot de linten van actieve gevels, om het gedeeld gebruik, de vermindering en de reconversie van deze infrastructuren te vergemakkelijken”.

In dit verband wil Parking Brussels eraan herinneren dat het gedeeld gebruik van de parkeerplaatsen tussen woningen en andere activiteiten a priori geen optie is die de voorkeur verdient, omdat het de inwoners verplicht om overdag hun auto te nemen om de plaatsen vrij te maken voor de bezoekers. Met betrekking tot het ontwerp van RPA kan een gedeeld gebruik worden overwogen, maar het lijkt beter dat dit zoveel mogelijk tussen de verschillende andere functies gebeurt en dat de parkeerplaatsen voor de bewoners afgescheiden worden. Het gedeeld gebruik van parkeerplaatsen is beperkt tussen de verschillende bestemmingen (woningen en voorzieningen) die door verschillende actoren (eigenaars, projectontwikkelaars, publiek, privé, enz.) worden gedragen.

Bovendien zou het ontwerp van RPA in zijn reglementair luik kunnen vereisen dat toekomstige parkings een aparte toegang hebben, zodat andere gebruikers er toegang toe hebben zonder interactie met de privégedeelten van de toekomstige gebouwen. Deze toegangen vergemakkelijken dus het gedeeld gebruik voor verschillende modi. Voor bestaande parkings moet dit ook zoveel mogelijk gebeuren.

Ten slotte beveelt het strategisch luik van het ontwerp van RPA een reflectie aan over het aanbod van gedeelde auto's op de parkings binnen de perimeter. Er wordt herinnerd aan de noodzaak om zichtbare en toegankelijke plaatsen aan te bieden voor vaste CAMBIO-stations, terwijl freefloating alleen zogenaamde ‘klassieke’ parkeerplaatsen vereist, maar waarvan de parkeermogelijkheden moeten worden ingekaderd binnen de parkings van de perimeter.

De Commissie deelt dit standpunt.

5 Fietsen

Het fietspad dat momenteel langs de noordkant van de snelweg loopt, is 1,6 m breed. De Stad Brussel ondersteunt het ontwerp van RPA om dit pad te verbreden tot een breedte van 4,5 m, wat de paden voor fietsers veel comfortabeler zal maken. Het is inderdaad belangrijk om een hoogwaardig fietsnetwerk uit te bouwen op intergrootstedelijk niveau, waarbij de gewestgrenzen worden overschreden om het fietsen te stimuleren.

De GMC benadrukt het gebrek aan verwijzingen naar beveiligde fietsenstallingen op de belangrijkste intermodale knooppunten (P+R-knooppunt en metro/tramstations). Dit is een essentieel punt om intermodale praktijken te stimuleren, en de Commissie vraagt daarom dat het RPA de nodige plaatsen voorziet om dergelijke fietsenstallingen aan te leggen.

Een reclamant vraagt om toe te zien op de coherentie van de locaties van de fietsenstallingen om wildparkeren ter hoogte van het stadsmeubilair (in de buurt van de bestemmingen) te voorkomen.

De Commissie is van mening dat de capaciteit van de fietsenstallingen voldoende groot en evolutief moet zijn en rekening moet houden met de evolutie van het aandeel van de fiets binnen alle vervoerswijzen in Brussel.

3 OPENBARE HUISVESTING

De Commissie merkt, net als een reclamant, op dat hoewel “het ontwerp van RPA een programmatorische en sociale mix wil creëren (door de bouw van betaalbare en aangepaste woningen)”, het reglementair luik van zijn kant geen enkel voorschrift bevat met betrekking tot quota's voor sociale woningen of woningen voor middeninkomens.

De Commissie volgt het voorstel van Perspective, de ESR en andere reclamanten om ten minste voor de sites Driehoek en Delta die openbare terreinen zijn in handen van het Gewest, doelstellingen voor openbare huisvesting op te nemen, met een duidelijk omschreven aandeel voor sociale woningen.

Ze onderstreept inderdaad dat de vraag van de OVM zeer sterk blijft in de zuidoostelijke gemeenten met 24.516 aanvragers voor Oudergem en 23.175 aanvragers voor Watermaal-Bosvoorde.

Aan de andere kant kan zij een reclamant die vraagt om 100% openbare huisvesting op de openbare terreinen te voorzien niet volgen om een zekere rentabiliteit voor de overheid mogelijk te maken. Aan de andere kant zouden de terreinen in privébezit (Triomf, Beaulieu, Demey) minstens 20% sociale woningen moeten kunnen herbergen. De sociale woningen of woningen voor middeninkomens die gebouwd worden door middel van stedenbouwkundige kosten zouden aan deze 20% worden toegevoegd.

De Commissie is het met de ESR eens dat de mix niet alleen gecreëerd moet worden binnen de perimeter, maar ook binnen de verschillende ontwikkelde projecten zelf.

Een andere reclamant dringt erop aan dat de RPA's in het algemeen duidelijkheid scheppen over de soorten geplande woningen en stelt voor dat:

- private woningbouwprojecten van meer dan 1.000 m² 15% sociale woningbouw moeten omvatten*
- private woningbouwprojecten van meer dan 10.000 m² 25% sociale woningbouw moeten omvatten*
- alle openbare terreinen in handen blijven van de overheid en er mechanismen worden ingevoerd om dit niet-speculatieve bezit op lange termijn te garanderen*
- voor alle woningen die op het terrein worden gebouwd reële rechten worden gebruikt om de eigendom van het terrein te scheiden van de eigendom van het gebouw, ongeacht de exploitant (openbaar, gemeenschappelijk of privaat)*

Gezien de algemene crisis inzake betaalbare woningen is de Commissie het met de ESR en IEB eens dat de RPA's in het algemeen de soorten specifieke geplande woningen en het aandeel van sociale woningen of woningen met een sociaal doel moeten voorschrijven en integreren, zoals is gebeurd voor het RPA Heyvaert (20% sociale of vergelijkbare woningen voor elk woningbouwproject van meer dan 2.000 m²).

4 COLLECTIEVE DIENSTEN EN VOORZIENINGEN

De Commissie is het eens met de ESR die erop aandringt dat er voldoende collectieve diensten en voorzieningen (kinderopvang, scholen, gezondheidsdiensten, zoals medische centra of dokterspraktijken, enz.) worden ontwikkeld om aan de vraag te voldoen.

Met het oog hierop heeft de Commissie tijdens de hoorzitting met de vertegenwoordigers van de regering nota genomen van de mogelijkheid om een school op de site Delta te vestigen.

Een reclamant wijst erop dat de sportfaciliteiten van site 6 'Stadion-Adeps' momenteel volledig verzadigd zijn.

De Commissie verzoekt om rekening te houden met de evolutie van de vraag.

Er is dus vraag naar sportvoorzieningen, bijvoorbeeld om de beoefening van nichesporten uit te breiden, naar meer toegankelijke structuren en/of naar structuren bestemd voor de inwoners en de vzw's van de gemeente.

5 STRATEGISCHE OPTIE PER SITE

a VERDICHTING/TORENS

Een reclamant steunt het streven naar verdichting in het ontwerp van RPA. De meeste van de betrokken sites zijn niet erg dicht (met uitzondering van de site Beaulieu), of zelfs 'onbewoond', liggen in dunbevolkte wijken en profiteren van een zeer goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer (metrolijn 5, tramlijn 8, spoorwegstation Delta, bussen van TEC en De Lijn). Dit principe van verdichting mag echter niet leiden tot een vergroting van de oppervlakte van alle functies: huisvesting, en met name 'betaalbare' huisvesting, moet prioriteit krijgen; commerciële en kantoorfuncties mogen enkel als een 'aanvulling' worden beschouwd.

De toegestane hoogtes in de 'aangrenzende sites' zijn relatief hoog in verhouding tot de bestaande situatie en de profielen van de omliggende bouwwerken, met een maximum van 11 verdiepingen op de site Demey, 40 meter op de site Beaulieu en zelfs 80 meter op de site Triomf. Dit kan worden verklaard door het streven van het ontwerp van RPA om een functionele mix te introduceren op de verschillende sites met een behoud, of zelfs een uitbreiding, van de oppervlaktes voor de reeds aanwezige functies.

b SITE DELTA

1 Site Triomf

1. Architectuurwedstrijd

Voor de site Triomf werd een wedstrijd georganiseerd om een schets van het project te maken. De winnaar van de wedstrijd stelde een toren voor die werd overgenomen in het ontwerp van RPA.

De reclamanten willen de hoge architecturale kwaliteit benadrukken van dit project dat ze graag willen ontwikkelen dankzij de wedstrijd, waardoor er een echt stedelijk signaal kan worden gecreëerd.

Voor de Commissie ligt het gevoelig dat het Gewest deelneemt aan een wedstrijd zonder vooraf, in het RPA, de toepasselijke stedenbouwkundige regels vast te leggen.

De vertegenwoordigers van de regering hebben geen antwoord gegeven op de vraag of het RPA werd beïnvloed door de wedstrijd. De Commissie is van mening dat dit vragen oproept. Hoewel inderdaad niet alle projecten kunnen worden bevroren totdat de RPA-procedure is afgerond, moeten zij toch de regels volgen. De wedstrijden moeten verlopen met inachtneming van de bestaande wetgeving.

Dit doet ook de vraag rijzen over het nut van openbare onderzoeken die plaatsvinden wanneer alles al beslist en vastgelegd is.

2 Indicaties en voorschriften

1. Bestemmingen

Voorschrift 3.4.1 is problematisch omdat alle handelszaken op de verdiepingen verboden zijn, omdat ze alleen op de begane grond zijn toegestaan, met mogelijkheid tot uitbreiding op de eerste verdieping. Dit voorschrift voorkomt de inrichting van tal van handelszaken die heel gunstig gelegen kunnen zijn op de verdiepingen, zoals horeca (rooftop, bijvoorbeeld), een spa of een fitnesscentrum.

Een reclamant vraagt daarom dat dit voorschrift op zijn minst genuanceerd wordt ten aanzien van de ligging van de handelszaken op de verdiepingen/kelder, maar ook wordt verplaatst naar het indicatieve luik.

2. Ligging

Een reclamant wijst erop dat het strategisch luik van het ontwerp van RPA spreekt van "bouwstroken", wat twee vragen oproept:

- Het bebouwbare oppervlak is beperkt aan de zijde van de Jules Cockxstraat, maar de schaal van het plan maakt dit moeilijk leesbaar; zo lijkt ook diagram nr. 6 op p. 74 van het strategisch luik aan te geven dat de bebouwbare zone ook langs de spoorlijn zou worden beperkt*
- Bovendien lijken de gearceerde gebieden op het plan aan te geven dat de bedding van de porositeit voor fietsers en voetgangers niet bebouwbaar is; het feit dat de porositeit minstens 12 meter hoog*

moet zijn, impliceert echter dat er bovenop gebouwd kan worden; dit moet absoluut worden verduidelijkt

Het reglementair luik bevat geen indicaties over de ligging, wat doet vermoeden dat die vrij is. Maar ook hier lijkt het administratieve gebied te zijn beknot in het bestemmingsplan, waardoor de bebouwbare zone wordt verkleind. Deze veranderingen in de bebouwbare zone zijn echter niet duidelijk geïdentificeerd.

Meer ten gronde betwist deze reclamant het verbod op alle bouwwerken op deze locaties.

Bovendien blijven bij gebrek aan een voorschrift ter zake titel I van de GSV en met name artikel 13 (doorlaatbare oppervlakte) van toepassing. De toepassing hiervan zou echter problematisch kunnen zijn gezien de configuratie van de plaatsen (terrein aan 3 zijden begrensd door openbare ruimten). In het reglementair luik moet daarom worden gespecificeerd dat titel I van de GSV niet van toepassing is.

3. Bouwprofielen

Een reclamant wijst erop dat de site Triomf vragen oproept, met name over de manier waarop de maximale hoogte moet worden gemeten:

- *AV 4 geeft aan dat het referentieniveau gelijk is aan de gemiddelde hoogte van het trottoir voor het betreffende gebouw, maar deze site wordt omgeven door 3 openbare ruimten. Met welke moet rekening worden gehouden?*
- *Voorschrift 3.4.3. bepaalt dat de maximale hoogte van 40 m mag worden overschreden voor een harmonieuze overgang in het landschappelijk herkenningspunt. Deze formulering lijkt echter helemaal niet duidelijk en zal een bron van discussie zijn op het moment van de vergunningsaanvraag*

De topografie is bijzonder gunstig voor de bouw van torens, aangezien het gebied een van de pieken van Brussel is (102 m hoogte).

Op de site Triomf is ook de introductie van handelsfuncties (tot 7.500 m²) een probleem omdat die een aanvulling vormt op de bestaande kantoorfunctie (18.246 m²) en de creatie van woningen. De programmering moet worden herzien, evenals de keuze van de stedelijke vorm: zo kan de 80 meter hoge toren aanzienlijk worden ingeperkt of zelfs worden omgevormd tot een gebouw dat een bouwlijn langs de Triomfstraat vormt.

De Commissie is van mening dat het principe van een toren in dit gebied niet moet worden uitgesloten, gezien de situatie van stadstoegang, het metrostation en de spoorweg.

4. Porositeit voor fietsers en voetgangers en lint van actieve gevels

Voorschrift 3.4.4. vereist een porositeit voor fietsers en voetgangers in het verlengde van de brug die moet worden verbreed.

Een verbreding van de brug is echter misschien niet mogelijk, althans niet op korte termijn, gezien de complexiteit van de operatie (deze verbreding zal betrekking hebben op de MIVB, de NMBS, Infrabel, het Gewest ...) en de hoge kosten ervan.

In het algemeen is het RPA meer een instrument dat gericht is op lange termijn. Het is daarom absoluut noodzakelijk dat de voorschriften van het RPA het mogelijk maken om de projecten uit te voeren zonder dat deze afhankelijk zijn van elkaar, met het risico dat er blokkades ontstaan. Dit pleit opnieuw voor het behoud van de voorschriften voor actieve gevels en de porositeit voor fietsers en voetgangers in het strategisch luik.

Op p. 117 spreekt het RPA over het voorzien van actieve gevels op de "eerste bouwlagen". Dit voorschrift geldt echter alleen voor de begane grond. Deze inconsistentie moet worden gecorrigeerd.

In het algemeen acht de Commissie de haalbaarheid van de in het RPA opgenomen projecten van cruciaal belang en ze wijst de regering op de noodzaak om de operationaliteit van het project te waarborgen.

3 Milieu

Regenwater

LB vraagt om de aanleg van geulen en sloten om het regenwater terug te voeren naar de Watermaalbeek.

4 Toren

Voor de site Delta vraagt IEB om de 80 meter hoge toren (R+25) terug te brengen tot een maximale hoogte van 60 meter om te voldoen aan de klimaatdoelstellingen van het Gewest. Een studie heeft inderdaad de ecologische en economische problemen aangetoond die veroorzaakt worden door torens van meer dan twintig verdiepingen. Bovendien moet de verticale verdichting van de site in zijn geheel worden bekeken. Een ontwerp van BBP had tot doel om een toren te bouwen op de locatie van de DBDMH op de site 'campus Plaine'. Het project werd opgegeven en vervolgens aan Perspective toevertrouwd om een nieuwe stedelijke strategie voor de campus te definiëren. Gezien de nabijheid van de twee ruimten zou het wenselijk zijn geweest om een globale strategie voor beide gebieden voor te stellen, in plaats van twee plannen afzonderlijk goed te keuren.

De Commissie is van mening dat de spoorwegdriehoek geen probleem vormt voor de bouw van torens.

5 Productieactiviteiten

De constructie van gebouwen op de plaats van de onoverdekte parking Delta, naast de remise van de MIVB, is een toegevoegde waarde voor het stedelijk kader en veel reclamanten zijn daar verheugd over. Ruimte inplannen voor de vestiging van productieactiviteiten op het braakliggend spoorwegterrein 'Driehoek' (Net Brussel onder het grondniveau en stadslandbouw op het dak) voldoet aan de basisbehoeften van de stad.

De Commissie merkt op dat de uitbreiding van de MIVB-remise nog steeds in het RPA is voorzien (uitbreiding met 30%).

c SITE DRIEHOEK

1 Perimeter

Wat betreft de gekozen perimeter voor de aangrenzende site Driehoek, zowel in het strategisch als in de reglementair luik, stelt Perspective voor om de perimeter in het noordelijke deel van de site te verkleinen:

"Om het gebruik van het RPA te vergemakkelijken en de overeenstemming van het RPA met het BBP 'Delta Partim 13' te verduidelijken, lijkt het verkieslijk de perimeter enigszins aan te passen om deze perfect te laten overeenstemmen met die van het BBP of om het volgende algemene voorschrift op te nemen in het reglementair luik: "De huidige voorschriften herroepen de letterlijke en grafische voorschriften van het BBP Delta die binnen de perimeter van het plan van toepassing zijn".

Perspective geeft aan dat voor de aangrenzende site Deltadriehoek, die eigendom is van de MSI, reeds een architectuurwedstrijd en diverse overheidsopdrachten werden uitgeschreven met het oog op de ontwikkeling ervan.

Bij de behandeling van het ontwerp van RPA en de nauwkeurigere definitie van de projecten rond de Driehoek, die op een parallelle manier verlopen, moet te allen tijde worden gegarandeerd dat deze laatste verenigbaar blijven met het algemene kader dat in het ontwerp van RPA is vastgesteld;

Perspective vraagt ook dat de lopende studies over het fiets-GEN, die door Leefmilieu Brussel worden uitgevoerd, rekening houden met de voorstellen in het ontwerp van RPA.

Perspective stelt voor om in het ontwerp van RPA een schema op te nemen ter illustratie van de voorgestelde aanleg van de L26 voor het geval de buitenbedrijfstelling van de spoorweginfrastructuur niet mogelijk is.

De MSI benadrukt dat bij de opstelling van het strategisch en reglementair luik van het RPA Herrmann-Debroux over deze site met name rekening werd gehouden met de projecten die voor deze site worden overwogen; namelijk een nieuw postcentrum voor het bedrijf BPost en een nieuw administratief en reinigingscentrum voor het Gewestelijk Agentschap voor Netheid (GAN). Deze projecten zijn in dit stadium slechts hypothetisch en er zijn door deze bedrijven geen toezeggingen gedaan voor een bezetting van ons terrein. De MSI vraagt dan ook dat alle vermeldingen van deze projecten uit de documenten van het RPA worden verwijderd om de grootst mogelijke vrijheid te laten met betrekking tot een samenwerking met

eventuele andere actoren die activiteiten zouden willen ontwikkelen in overeenstemming met de visie en de voorschriften die in het ontwerp van RPA Herrmann-Debroux voor deze aangrenzende site zijn vastgelegd.

2 Ligging van de bouwwerken

Het ontwerp van RPA voorziet in de bouw van 5 hoge elementen aan de noordzijde van de toekomstige gemengde wijk met activiteiten en woningen, waarvan één (het meest westelijke hoge element) de hoogte van het Chirec met 20 meter (40 meter) zou kunnen overschrijden. De schema's zoals die nu in het ontwerp worden voorgesteld, voorzien in de bouw van deze 5 hoge elementen op dezelfde lijn.

Uit de schema's blijkt dat het ontwerp van RPA het meest westelijke hoge element meer naar voren zal bouwen dan de andere hoge elementen, in de as van de Chirec-esplanade.

Dit zou een positief effect hebben op het microklimaat van de site, met name door een windbreking te vormen.

De Commissie is van mening dat de ligging nog verder moet worden onderzocht.

3 Toegankelijkheid van de site

1. Randwegen

Een reclamant roept op tot grote waakzaamheid en de uitvoering van concrete acties om ervoor te zorgen dat de nieuwe randweg voorzien in het RPA alleen wordt gebruikt door het verkeer dat naar de toekomstige site Driehoek of het Chirec gaat en geen verbinding vormt voor het wegverkeer tussen het Beaulieukruispunt en de Triomflaan. Opgemerkt moet worden dat deze bypass duidelijk verboden werd door de BBP Delta Partim.

De MSI is van mening dat het tracé van de randweg voorzien in het RPA te beperkend is en tot mobiliteitsproblemen zal leiden (vooral met betrekking tot bochten en zwaar verkeer). Zij vraagt dat het tracé niet precies wordt aangegeven en dat de reglementaire voorschriften worden aangevuld om ze in overeenstemming te brengen met de operationele en financiële beperkingen die inherent zijn aan de site.

2. Verbindingen

De gemeente Elsene vraagt om de aanleg van een fiets-voetgangersbrug tussen de Deltadriehoek en de site van het sportcentrum van Elsene in de Voltastraat boven de spoorweginfrastructuur. Deze brug zou enerzijds de wijk Volta ontsluiten door deze aan te sluiten op de metro, het Chirec-ziekenhuis, de groene promenade en de shopping van Oudergem en anderzijds een gediversifieerd sportaanbod bieden aan de nieuwe bewoners van de Deltadriehoek. De Driehoek en het sportcentrum liggen in vogelvlucht minder dan 100 meter van elkaar, terwijl de omweg om van het Chirec naar het sportcentrum te gaan momenteel 1,5 km bedraagt.

De gemeente Watermaal-Bosvoorde vraagt om de aanbevelingen van het MER inzake de aansluiting van de site Driehoek te volgen en onder meer een verbinding te creëren tussen de Ooienstraat en de Deltadriehoek.

De Commissie is van mening dat het antwoord van de vertegenwoordigers van de regering over de verbinding met de Ooienstraat ontoereikend is.

Aangezien er nog geen nauwkeurige technische studie werd uitgevoerd van het project van de randweg, stelt Perspective voor om een uitweg te voorzien met betrekking tot de locatie ervan. Deze weg moet echter prioritair aan de rand van de stedelijke industriezone Herrmann-Debroux blijven liggen en mag de uitvoering van deze zone niet in de weg staan.

Daarom stelt Perspective voor om in de grafische voorschriften van het reglementair luik het ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving Herrmann-Debroux en het gebied voor stedelijke industrie Herrmann-Debroux uit te breiden tot de zone voor de openbare weg. Daarnaast stelt Perspective voor om de volgende letterlijke voorschriften toe te voegen:

- ‘10. 7 De in voorschrift 11.6 bedoelde tweerichtingsverkeersweg mag de zone geheel of gedeeltelijk doorkruisen, zonder echter de werking van deze zone te belemmeren’
- ‘11. 6 Een tweerichtingsverkeersweg moet de doorgang onder de koker rechts van de uitbreiding van de Charles d'Orjo de Marchoveletelaan verbinden met de geplande weg op het grondniveau van het Deltaziekenhuis: deze weg mag de werking van de zone niet belemmeren en zal prioritair aan de rand van de zone liggen, met dien verstande dat de weg indien nodig het naburige gebied voor stedelijke industrie geheel of gedeeltelijk mag doorkruisen’

4 Groene ruimten

De gemeente Watermaal-Bosvoorde ondersteunt de aanplanting van het park L26 langs de spoorwegzone die deel uitmaakt van het groene netwerk, alsook de realisatie van een porositeit voor fietsers en voetgangers (onoverdekte doorgang) die het spoorweggebied Driehoek doorkruist en naar het station Arcades leidt.

De Commissie merkt op dat de spoorwegverbinding L26/3 wordt verwijderd en ingenomen voor een fietspad, waardoor er een aanzienlijk hoogteverschil tussen de twee uiteinden ontstaat.

De vertegenwoordigers van de regering verklaren dat deze optie verder onderzoek en topografische enquêtes zal vereisen en dat zij is opgenomen in de lopende studie van LB over het fiets-GEN tussen Moensberg en Delta.

5 Stadslandbouw

De gemeente Watermaal-Bosvoorde ondersteunt het principe van stadslandbouw op het grondniveau, ten zuiden van de Deltadriehoek.

6 Erfgoed

De KCML vraagt met klem, met het oog op het erfgoed om:

- geen ‘hoge elementen’ van een dergelijke hoogte te bouwen op de site Driehoek en om de landschappelijke impact van de geplande gebouwen in relatie tot de omliggende wijken (Elsene en Watermaal-Bosvoorde, in het bijzonder het vergezicht langs de E411-as) zorgvuldig te beoordelen
- de impact te meten die dit RPA zou kunnen hebben op de opmerkelijke als monument beschermde wijken Le Logis-Floréal en op het uitzicht van en naar deze wijken

De Commissie sluit zich aan bij de KCML en heeft ook gevraagd om een uitgebreide landschapsvisie van de hoogbouw in het RPA.

d SITE BEAULIEU

1 Erfgoed

De KCML vraagt om de kantoorgebouwen die zijn opgenomen in de erfgoedinventaris aan de Beaulieulaan (n° 1 tot 11), als getuigen van het postmodernisme gebouwd in de jaren '80, niet te slopen of om tenminste een studie uit te voeren naar het principe van behoud of afbraak en een duurzame houding bedoeld om gebruik te maken van de bestaande resources.

De Commissie heeft de vertegenwoordigers van de regering gevraagd naar mogelijke beschermingsmaatregelen voor deze gebouwen.

Zij merkt op dat er geen specifieke maatregelen zijn, aangezien het RPA zich niet in de plaats stelt van de beschermingsprocedures. Het RPA handhaaft echter de clausule van bewaring en vereist niet dat deze gebouwen worden gesloopt.

De Commissie staat erop dat, naast de bescherming van gebouwen die marginaal blijft, alle plannen een erfgoeddimensie moeten hebben. Dit moet in het reglementair luik en toelichtend luik worden vermeld. Slopen zou een laatste oplossing moeten zijn, waarbij de ontwerper moet verantwoorden waarom hij niet heeft overwogen het gebouw om te bouwen in plaats van te slopen.

2 Groene promenade

De Commissie merkt op dat het nieuwe ontwerp van de promenade samen met LB moet worden bestudeerd en dat deze zal worden uitgebreid met een park na de omvorming van de wegbedding.

3 Dichtheid/Gemengd gebruik

Zoals een van de reclamanten voorstelt, is de Commissie voorstander van de invoering van gemengd gebruik, met name op het gebied van huisvesting. Zij betwijfelt echter de relevantie van de programmering:

- De site Beaulieu zou meer dan 90.000 m² vloeroppervlakte kunnen hebben als de maximaal toegestane kantoorruimte (75.000 m²) wordt gebouwd en het minimumaantal woningen (15.000 m²) wordt gecreëerd. In de huidige situatie heeft de site 80.000 m² kantoorruimte ingenomen door de Europese Commissie; is het nodig om 75.000 m² te behouden? De Europese Commissie voert een ondoorzichtig vastgoedbeleid: hoewel zij zich bereid toont om te 'rationaliseren' (d.w.z. in totaal minder ruimte in te nemen door zich opnieuw te focussen op de Europese wijk), blijft haar strategie geheim en, voor zover wij weten, twijfelachtig

- Indien de woningen worden gebouwd in plaats van een deel van de kantoorruimte en niet erbovenop, kan het RPA meer stedelijke bouwprofielen en vormen voorschrijven

De Commissie pleit ervoor om, in geval van sloop-heropbouw, een ander evenwicht te vinden, met een behoud van de dichtheid en een uitbreiding van het gemengd gebruik.

e SITE DEMEY

De site Demey van de hypermarkt Carrefour, die vandaag bestaat uit 'schoendozen' te midden van een zee van parkings, is typisch peristedelijk: deze site een meer stedelijk en gemengd karakter geven door de bouw van woningen is een positieve ontwikkeling volgens deze reclamant.

1 Verdichting / Bouwprofielen

Een reclamant wijst erop dat de voorschriften op de site Demey tot 36.000 m² handelsruimte zouden toelaten, terwijl dat momenteel minder dan 30.000 m² is: deze bijkomende 6.000 m² is niet gerechtvaardigd gezien het huidige overaanbod aan handelszaken op gewestelijk niveau, dat nog zou kunnen worden versterkt door het project Neo aan de Heizel of de uitbreiding van Woluwe Shopping. Deze winkelcentra zijn van een andere tijd en voldoen niet aan de vraag van de klanten of merken.

Door de oppervlakte aan handelsruimte te beperken is het volgens deze reclamant zeker mogelijk om het minimumquotum van 50% woningen waarin het ontwerp van RPA voorziet te respecteren en tegelijkertijd de bouwprofielen te 'temperen' die in het westelijke deel van de site (11 verdiepingen) als te hoog kunnen worden beschouwd.

De gemeente Oudergem vraagt om:

- De hoogte van de gebouwen op de aangrenzende site Demey (supermarkt Carrefour) vast te leggen op basis van de wijk waarin ze zich bevinden; de woonzone Herrmann-Debroux tussen nr. 70 en 78 van de Kleine Wijngaardstraat te schrappen; voor het Demeypark een minimumbreedte van 30 m en een minimumoppervlakte van 2,4 ha te voorzien afgezien van het terrein dat grenst aan de Kleine Wijngaardstraat (gemeenschappelijke moestuin)
- Bepaalde buitensporige bouwprofielen te beperken door middel van passende wettelijke voorschriften
- Het publieke plein toe te wijzen aan een overheidsinstantie

Een reclamant is van mening dat het ontwerp met twee grote problemen te kampen heeft:

- Ten eerste, de keuze om het Watermaalviaduct niet af te breken. Deze beslissing is gerechtvaardigd door de aanwezigheid van de metrolijn op het viaduct. Aangezien het RPA echter besloten heeft om de stadssnelweg af te schaffen, beslist het nu om een nieuwe weg (4 rijstroken) aan te leggen ten zuidwesten van het kunstwerk. Op die manier zullen de bewoners van de dichtstbevolkte wijk in het gebied, de wijk Pinoy, het grootste deel van de overlast van de nieuwe infrastructuur moeten

dragen. Deze keuze wordt uitsluitend gemaakt vanwege de kosten die gepaard gaan met de sloop van de brug. Aangezien het Gewest niet over de middelen beschikt om de mobiliteit in dit gebied volledig opnieuw uit te tekenen, plant het RPA de aanleg van een weg met een groot hoogteverschil in de buurt van de woningen, terwijl het aangrenzende viaduct bijna volledig in zijn oorspronkelijke staat wordt gelaten

- Het tweede probleem op de site Demey is het bouwprofiel van de gebouwen die gepland zijn voor de herbestemming van de site. Het RPA staat de bouw toe van gebouwen met een gemiddelde hoogte van 7 verdiepingen in plaats van de hypermarkt. Deze hoogtes wijken af van bepaalde studies en voorschriften:
 - De GSV, ten eerste, omdat de hoogtes hoger zijn dan de maximumhoogtes die voor deze wijk zijn voorzien
 - Het strategisch luik van het RPA, ten tweede, omdat het de Watermaalbeekvallei definieert als een “meer landschappelijk verstedelijkt gebied”
 - Hoewel het begrip landschappelijk relatief vaag blijft, stemt dit niet overeen met een gebouw met R+8

Het ontwerp zoals dat in het MER wordt bestudeerd, komt niet overeen met het reglementair luik van het RPA. Het bestudeert namelijk de bezonning in het gebied uitgaande van een afstand van 50 m tussen de woningen en het nieuwbouwproject. In zijn reglementair luik voorziet het RPA echter een breedte van 27 meter.

Deze hoogte betekent dat de nieuwe openbare ruimte, ontworpen langs de Watermaalbeek, niet genoeg zonlicht zal krijgen om er een goed park van te maken. Bovendien voorziet het RPA in de mogelijkheid om de hoogte te overschrijden: “Met een openbaar onderzoek en het advies van de overlegcommissie kan een overschrijding van de in de bijzondere voorschriften toegestane maximumhoogte onder de volgende voorwaarden worden toegestaan: verenigbaarheid met de doelstellingen van het strategisch luik van het RPA op het vlak van compositie, verdeling en ruimtelijke perspectieven, en een beperkte impact op het microklimaat”.

De Commissie stemt in met het verzoek van de gemeente om de bouwprofielen te herzien en vraagt, zoals vermeld in het MER, om een 50 meter brede groene ruimte.

2 Milieu

1. Site Bergoje

LB is van mening dat het niet verenigbaar is om een intensief gebruikte fietsroute te integreren in dit Natura 2000-gebied, een groene en rustige zone.

2. Park

De Commissie is verbaasd over de aanwezigheid van een lint van actieve gevels tegenover het kleine park dat zal worden aangelegd in de herontwikkelde site terwijl dit een plaats van rust zou moeten zijn. Dit houdt een risico van gebruikconflicten in. Ze vraagt om de rust in de groene ruimte te garanderen.

De vertegenwoordigers van de regering reageren als volgt:

- Het RPA moet rekening houden met de verschillende gebruiken, maar het is zeker niet de bedoeling om een handelsstraat te creëren tegenover het park
- Het is dus de bedoeling om te voorkomen dat de begane grond een gevoel van onveiligheid en een gebrek aan sociale controle in het park creëert
- Het reglementair luik geeft aan, wat het lint van actieve gevels betreft: “De benedenverdiepingen van de gebouwen die uitkomen op een lint van actieve gevels, dragen bij tot de animatie van de publieke ruimte en zijn bestemd voor handelszaken, kantoren en voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, terwijl de directe toegang tot de woningen op de bovenverdiepingen

verzekerd blijft. De publieke ruimte wordt tot leven gebracht door de aanwezigheid van toegangen tot de verschillende functies van de gebouwen en etalages maken de activiteiten die plaatsvinden op de benedenverdiepingen, zichtbaar. Stelplaatsen, groothandelszaken, ruimtes die dienen voor opslag en fabricage, blinde benedenverdiepingen, het afdichten van gevelopeningen, ruiten van spiegelend of niet-transparant glas en rookglas zijn verboden”

De Commissie is van mening dat het RPA meer verbeeldingskracht had mogen gebruiken met betrekking tot de geometrie van het toekomstige park om comfortabele zones en echte groene ruimten in te plannen. Daarbij zou het park een minder rechthoekige en gelijkmatige vorm krijgen om het gebruikscomfort van het park te verhogen en de breedte ervan lokaal te vergroten, wat gunstig zou kunnen zijn voor de biodiversiteit en het waterbeheer. Wat de Watermaalbeekvallei betreft, ziet de Commissie de zin er niet van in om een deel van het valleilandschap alleen op het Demey-perceel te reconstrueren. De regering wilde de nadruk leggen op de waterloop op het Demey-perceel na een studie van LB en het herstel stimuleren van het hydrografische netwerk met een optimaal regenwaterbeheer.

6 REGLEMENTAIR LUIK

Wat de reglementaire voorschriften betreft, laat de Commissie het aan de regering over om te reageren op de reclamanten, rekening houdend met de algemene standpunten en aanbevelingen van de Commissie. Temeer daar de details en het belang van de klachten een zeer gericht en diepgaand onderzoek vereisen, aangezien deze klachten werden ingediend door gespecialiseerde advocatenkantoren die elk punt met uitgebreide uiteenzettingen hebben beargumenteerd.

De Commissie merkt op dat het regelgevingskader moet worden aangepast om de voorschriften begrijpelijk en consistent te maken.

7 OPERATIONEEL LUIK / UITVOERING

Volgens een reclamant moeten de doelstellingen van het RPA concreet worden omgezet in een operationeel luik dat bij het plan moet worden gevoegd. Zo zou het bijvoorbeeld logisch zijn om in een RPA op zijn minst aan te geven welke soorten woningen moeten worden gebouwd en, idealiter, door wie. In het geval van een particulier project moet de verdeling van de stedenbouwkundige kosten op een transparante manier beschreven worden in het RPA.

Het zou ook belangrijk zijn om te weten wat de verbintenissen van de MIVB en Mobiel Brussel zijn (ontwikkeling van de tram bijvoorbeeld), wat de verbintenissen van Leefmilieu Brussel zijn op het gebied van groene ruimten, enz.

Gezien de omvang van het RPA is de Commissie van mening dat een operationele opvolging en een betrokkenheid van de belanghebbenden van essentieel belang zijn om de consistentie van de uitvoering te waarborgen. Aan het plan moet een planning worden toegevoegd.

De Commissie stemt in met het verzoek van de gemeente Oudergem om in het RPA een operationeel luik op te nemen voor alle maatregelen met betrekking tot openbare ruimten en aangrenzende sites (budget, planning, met de uitvoering belaste overheidsinstantie, stuurgroep, enz.) om de correcte uitvoering ervan te kunnen opvolgen.

Net als het GCTO vestigt Perspective de aandacht op de noodzaak om financiële en human resources ter beschikking te stellen voor de uitvoering van een doeltreffend bestuur van het stadsproject waarbij de Brusselse actoren betrokken zijn en zich engageren.

Sommige aspecten van de toekomstige projecten zullen tijdens de aanvragen van de milieuvergunning worden geanalyseerd. LB zal zich definitief uitspreken over die aspecten op basis van de bijkomende inlichtingen en de studies die zullen worden uitgevoerd naar aanleiding van de procedures voorzien voor de projecten.

a TIJDELIJKE BEZETTING

Volgens een reclamant moet de tijdelijke bezetting beter ontwikkeld worden en meer tijd geven aan de experimentele fase.

In principe is de Commissie van mening dat een tijdelijke bezetting moet worden onderzocht, maar dat er hier weinig ruimte voor is.

b FASERING

Om van start te gaan met de operationele werkzaamheden die de uitvoering van de voorstellen in het ontwerp van RPA meebrengen, wil Perspective dat er tijdens de tweede lezing van het ontwerp van RPA door de regering een nota wordt voorgesteld met de fasering, de lijst van uit te voeren technische studies, de geraamde begrotingen en de tijdschema's.

De gemeente Watermaal-Bosvoorde vraagt ook om de in artikel 30/11 van het BWRO bedoelde opvolging van het plan uit te voeren en de bij het plan betrokken gemeenten op de hoogte te stellen van de voortgang en de resultaten van deze opvolging.

De gemeenten Oudergem, Elsene en Sint-Lambrechts-Woluwe en reclamanten vragen:

- Dat de concrete uitvoering van het ontwerp van RPA begint met de aanleg van een grote P+R (ten minste 1.500 plaatsen), gepaard gaande met de voorziening van adequaat openbaar vervoer en veilige verbindingen voor actieve modi*
- Dat de inrichting van de stadsboulevard tussen het Leonardkruispunt en deze P+R gelijktijdig met de P+R wordt uitgevoerd om het succes ervan te garanderen en achteraf de andere geplande infrastructuren te kunnen realiseren.*
- Dat de voltooiing van deze inrichtingen (P+R, openbaar vervoer en stadsboulevard) voorafgaat aan elke ontwikkeling van de aangrenzende sites*

c BEGELEIDENDE MAATREGELEN

Het Vlaams Gewest en tal van reclamanten vragen om toe te zien op het mobiliteitsbeheer tijdens de werkzaamheden die een enorme impact zullen hebben.

De Commissie stelt voor om hier dezelfde aandacht aan te besteden als aan de sloop van het Reyers-viaduct, die goed lijkt te zijn verlopen.

Enkele reclamanten stellen de financiering van de in het RPA geplande inrichtingen (groene ruimte, openbaar plein, Demeyplein) ter discussie.

Het is voor hen duidelijk dat de stedenbouwkundige kosten die kunnen worden opgelegd aan de nieuwe constructies in het bewoonde stads- en handelscentrum niet voldoende zullen zijn om al deze ontwikkelingen te dekken en zij vragen zich af wat het juridisch statuut van deze open ruimten is en wie zal instaan voor het onderhoud en het beheer ervan?

De Commissie is van mening dat de kwesties van veiligheid en beheer van de open ruimte van fundamenteel belang zijn en moeten worden verduidelijkt.

d FASERING VAN HET REGLEMENTAIR LUIK

Diverse reclamanten zijn van mening dat het nuttig zou zijn om het reglementair luik stapsgewijs uit te werken en uit te voeren. Met andere woorden: eerst de regels voor een subgebied waar de werkzaamheden in de nabije toekomst zullen beginnen en pas later voor de andere gebieden. Dit vergemakkelijkt de doeltreffende opvolging, evaluatie en aanpassingen, terwijl speculatieve vooringenomenheid wordt vermeden.

e BELASTING OP DE MEERWAARDE DIE VOORTVLOEIT UIT HET RPA

Een reclamant benadrukt de noodzaak om een belasting te voorzien op de meerwaarde die voortvloeit uit een RPA.

III. CONCLUSIE VAN HET ADVIES VAN DE GOC

De Commissie is unaniem van mening dat het ontwerp van RPA noodzakelijk is om de E411-as om te vormen tot een stadsboulevard en ter ondersteuning van de multimodale mobiliteit die de wijken opnieuw met elkaar kan verbinden en de verplaatsingen voor voetgangers en fietsers kan vergemakkelijken. Ze waardeert de kwaliteit van de doelstelling om de stadstoegang op te waarderen.

Zij maakt echter de volgende opmerkingen:

1. Samenwerking

De Commissie benadrukt de noodzaak om verder te gaan dan louter overleg (zie hoger blz. 11) door een proces van echte samenwerking met de verschillende betrokken partijen op gang te brengen.

2. Perimeter

Zoals in het RPA Kazernes is aangegeven, is de Commissie van mening dat de perimeter van het ontwerp niet toelaat om de aansluitingen en verbindingen die met de aangrenzende wijken moeten worden gecreëerd optimaal te benutten. De Commissie pleit ervoor om in het strategisch luik van het ontwerp van RPA rekening te houden met kaart 1 van het GPDO. Op die kaart kan men immers vaststellen dat het ontwerp opgenomen is in een meer uitgestrekte zone, die rekening houdt met de plaats en de rol van het ontwerp in de gewestelijke stedelijke structuur op verschillende schalen. Afgezien van de site Kazerne Usquare moet de dynamiek van een 'universitaire wijk' die de verschillende campussen omvat, verbonden worden met Delta, zoals in Flagey of op het kerkhof van Elsene, een schakel in het globale stadsproject.

3. Mobiliteit

- *Het project zal worden uitgevoerd in combinatie met een verbeterd openbaarvervoeraanbod (GEN, bus met hoge capaciteit, tram 8), dat gegarandeerd moet worden*
- *De capaciteit van de binnen- en buitenrijdende verkeersstroom in Brussel is verminderd, maar het mobiliteitsprobleem ligt vooral bij het buitenrijden, zoals blijkt uit het MER: deze kwestie verdient nader onderzoek*
- *Er is een dringende en cruciale nood aan een betere intergrootstedelijke en intergewestelijke samenwerking om de coherentie van de algemene planning en mobiliteitsprojecten te waarborgen*
- *De ontradingsparkings zo ver mogelijk stroomopwaarts aanleggen en met een aansluiting op het openbaar vervoer met een hoge frequentie*
- *Een buseindstation voorzien aan het station van Etterbeek*

4. Stedelijke vormen en bouwprofielen

De Commissie zou graag zien dat het MER de reflectie over de bouw van torens binnen de perimeter verdiept, met een multicriteria-analyse van de keuze van de ligging ervan en de daaruit voortvloeiende gevolgen, met name op het gebied van stedelijke perspectieven. De Commissie pleit voor een beperking van bepaalde bouwprofielen, met name voor de gebouwen aan de rand van het nieuwe park op de site Demey die een bouwprofiel moeten hebben dat beter verenigbaar is met de noodzakelijke bezonning in deze groene ruimte.

5. Groen en blauw netwerk

De Commissie vraagt aandacht voor de kwaliteit van de groene en blauwe ruimten en hun verbindingen. In het Zoniënwoud moet een ecoduct dat deze naam waardig is, een aanzienlijke breedte hebben, en niet een minimum.

Het park op de site Demey moet de breedte hebben die wordt aanbevolen in het MER (50 m).

6. Groene promenade

Aangezien het moeilijk is voor fietsers en voetgangers om naast elkaar te bestaan, is het belangrijk om het Promenadenetwerk te scheiden van de snelle fietsroute. Op het gebied van netwerken moet meer aandacht worden besteed aan de gelijktijdige ontwikkeling van het zachte promenadenetwerk met het groen en blauw netwerk en het snelle fietsroutenetwerk.

7. Voorschriften

De voorschriften van het RPA op één lijn brengen met die van het GBP: een vereenvoudigde opstelling in dezelfde volgorde als in het GBP, een lijst van voorschriften die afwijken van de huidige regels en een verklarend gedeelte.

8. Huisvesting

Een quotum van sociale woningen en woningen voor middeninkomens voorzien.

De Commissie is van mening dat deze kwestie op het niveau van het Gewest moet worden bekeken om een zeker evenwicht te bereiken in de prijzen voor sociale woningen in alle gemeenten.

9. Rommelmarkt

Dit punt moet aan bod komen in het RPA gezien het gewestelijke belang en de gebruikswaarde ervan.

10.SDC

Het concept en de ligging van de SDC's moeten worden bijgestuurd.

11.Biomethanisatie en Recypark

Deze kwesties moeten worden besproken bij de herziening van het GBP, er is een gewestelijke en intergrootstedelijke strategie nodig om te bepalen waar ze moeten worden gevestigd.

12.Erfoegddimensie

Alle plannen zouden hiermee rekening moeten houden en dit zou vermeld moeten staan in het reglementair en toelichtend luik. De bescherming van de gebouwen blijft marginaal en projectontwerpers moeten de sloop van gebouwen als laatste redmiddel overwegen of op zijn minst rechtvaardigen waarom zij niet eerst een verbouwing hebben overwogen. De Commissie heeft aandacht voor het lot van de gebouwen die op de inventaris staan.

2 AANBEVELINGEN:

1. Opvolging en operationalisering

Gezien de omvang van de perimeter beveelt de Commissie een zeer uitgebreid opvolgingsproces aan binnen de hele 'observatieperimeter': het is essentieel om af te stappen van de logica van de verkeersader om de aangrenzende wijken en de vele projecten in de omgeving van deze invalsweg goed te integreren (projecten in de Vorstlaan, het nieuwe gemeenteplein ...). Het zal er ook op aankomen om de coherentie van de inrichting te waarborgen door middel van particuliere en publieke stedenbouwkundige vergunningen.

2. Groene ruimten en openbare ruimten

De Commissie beveelt aan om naast het RPA een 'Beeldkwaliteitsplan' voor de openbare ruimten te ontwikkelen, zoals dat gebeurd is voor de Kanaalzone. In dit verband is het belangrijk om met name de rol en de werking en de aansluitingen van de verschillende 'Parkways' te verduidelijken.

3. Quartier Latin

De Commissie is van mening dat er een ontbrekende schakel bestaat tussen het Usquare-project (Kazerne Toussaint) en het RPA Herrmann-Debroux: een lineaire strategie (wegencontract?) zou nuttig zijn om de strategische visie voor dit deel van het gewestelijk grondgebied te vervolledigen, rekening houdend met sleutelementen zoals het station van Etterbeek, de verbreding van de Fraiteurbrug voor voetgangers en het openbaar vervoer en de verbinding met het Solbosch, de herstructureringsprojecten van de universiteitscampus, de residentiële projecten en de heraanleg van de Pleinlaan en de Triomflaan.