



WERY LEGAL

**Technische nota over de planningsaanvraag V1862/2022 -
Herstructurering van de weg R21 te Laken / Neder-Over-Heembeek**

Jean Wery
Bernard Louveaux
François-Xavier Delogne
Thierry Hallet
Joël van Ypersele
Sophie Lebeau
Françoise Bollen
Véronique Brusselmans
Benjamin Pardonge

**Avocats associés
Advocaten vennoten**

Jacques Laffineur
Pascale Halin
Carine Guigui

Marie Timmery
Aurélië De Ridder
Lauriane Olivier
Caroline Van Gansbeke
Géraldine Hallet
Tiffany Poncin
Zoé Balis
Chloé Van den Berghe
Marie Radelet
Justine Bardellin
Candice Buisseret
Brunelle De Lattre
Simon Cerfontaine
Guillaume Wagnier
Isia Devester
Amandine Lunden
**Avocats
Advocaten**

I. Plaats en context

1. Het wegherstructureringsplan zoals uiteengezet in planningsaanvraag V1862/2022 wordt voornamelijk ontwikkeld op de A12 en de R21 vanaf de regionale grens (kruising tussen de A12 en de Romeinse weg) naar het kanaal (bij de Van Praet brug).



Locatie van het project - uittreksel uit het MER (blz. 8)

De bedrijven aan de oevers van het kanaal zullen rechtstreeks door de komende herstructurering worden getroffen.

Deze verschillende bedrijven vervoeren immers materiaal of goederen via de wegen waarop het project betrekking heeft, met name van of naar de Brusselse Ring.

WERY LEGAL

Association d'avocats - Rue des Colonies 56/6 - 1000 Bruxelles
Advocatenvennootschap - Koloniënstraat 56/6 - 1000 Brussel
TVA BE 0473 638 528 - F : + 32 (0) 2 514 22 31 - T : + 32 (0) 2 511 64 25 - www.wery.legal



2.

De versterking van de economische rol van het gebied wordt erkend door de Regio, die het gebruik van de waterwegen wil bevorderen, zoals voorzien in het

Het "PRM" (gewestelijk mobiliteitsplan of "GoodMove")¹, maar ook een recente overeenkomst tussen de Haven van Brussel en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest².

Om deze modal shift te bevorderen en gezien de verzadiging van de haven van Antwerpen, neemt het goederenvervoer via het Kanaal van Brussel in termen van jaarlijkse tonnage zodanig toe dat momenteel een uitbreiding van de containerterminal is gepland, die vóór 2025 voltooid zal zijn.

Deze modal shift is essentieel vanuit het oogpunt van de

mobiliteit. 3.

Deze modale verschuiving naar het kanaal heeft echter alleen zin als de haven- en vervoersgebieden en stedelijke industriegebieden die het kanaal gebruiken, worden niet "verstikt" door een gebrek aan mobiliteit: het is duidelijk dat het gebruik van het kanaal voor vervoer impliceert dat de vervoersketen, voor of na de overslag, niet wordt onderbroken aan de grenzen van het kanaal.

De verkeersstroom (bestelwagens, vrachtwagens, opleggers) van, naar en binnen het havengebied moet worden gewaarborgd, zelfs rekening houdend met het feit dat de stadslogistiek gedeeltelijk wordt verzorgd door bakfietsen (en andere lichte vervoerswijzen zoals elektrische bestelwagens).

De directe nabijheid van de Brusselse ring via de A12 en de R21 is dan ook een groot voordeel van het gebied.

4.

Het project "Parkway 21", dat in het kader van deze klacht wordt betwist, maakt in feite deel uit van een ruimere stedelijke herstructurering, in die zin dat het hele noord-centrum van het kanaal het doelwit is van 5 projecten.³

¹ Het plan Good Move (blz. 106) stelt dat *"in Brussel ongeveer 90% van het goederenvervoer over de weg plaatsvindt. Het kanaal wordt voornamelijk gebruikt voor het vervoer van bouwmaterialen en aardolieproducten. Het gebruik van het spoor is zeer gering. De prioriteit is het verbeteren van de efficiëntie van het wegvervoer. Het gebruik van waterwegen en spoorwegen voor zwaar of langeafstandsvervoer bevorderen [...]"*.

² Zie hieronder

³ Naast de "Parkway 21", waarop het onderhavige geschil betrekking heeft, zijn het project voor de herinrichting van de Havenlaan (en het einde van de Claessensstraat) en de 3 projecten voor fietsoversteekplaatsen onder de bruggen Saintelette, De Trooz³ en Van Praet gezamenlijk en aanvullend betrokken bij een nieuwe inrichting van het hele gebied.

Om het reilen en zeilen van de industriële, economische en logistieke kwesties volledig te begrijpen, is het van essentieel belang deze globale visie te behouden, wat in het MER niet gebeurt.

5.

Het is van belang de gevolgen en de impact van dit project te analyseren in het licht van het omvangrijke programma dat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is opgezet, namelijk het "wijknetwerk", dat tot doel heeft het autoverkeer in en tussen de wijken te beperken door dit verkeer (gedeeltelijk) over te hevelen naar belangrijkere wegen.

In dit geval erkent het effectrapport dat "*het studiegebied zich over verschillende wijken uitstrekt*" (MER blz. 71): Mutsaard, Heizel, Domaine Royal Laeken, Heembeek en Industrie Nord.

Als gevolg daarvan zal een deel van het verkeer in en tussen deze gebieden worden verplaatst naar de bestaande R21 (Avenue des Croix du Feu / Avenue Van Praet).

Het MER voorziet evenmin in deze verkeersverschuiving.

II. De verwijdering van strips van verkeer en de ontmanteling van bepaalde wegen

1.

1.1.

In het effectrapport staat: "*Het terrein wordt momenteel voornamelijk gebruikt voor autoverkeer. Het ondersteunt de "Ring 21" en meer bepaald de verbindingstak van de Brusselse middenring met de snelwegring R0.*"

In de huidige situatie verlaat het verkeer de stad via de R21 (Avenue Croix du feu) om de rotonde van Gros Tilleul en dus de A12 te bereiken. Dit deel van de R21, tussen de rotonde van Gros Tilleul en het kruispunt met de weg van Vilvoorde, heeft twee rijstroken en wordt gebruikt door meer dan 700 voertuigen in de ochtendspits en meer dan 1700 voertuigen in de avondspits, aldus het effectrapport.

Het verkeer dat vanaf de A12 de stad binnenkomt gaat ook over de R21 (Van Praetlaan). Het gedeelte van de Van Praetlaan tussen de rotonde De Wand en het kruispunt met de Vilvoordeweg, ter hoogte van het kanaal, telt drie rijstroken en wordt volgens het effectrapport gebruikt door iets meer dan 1.700 voertuigen in de ochtendspits en ongeveer 1.400 voertuigen in de avondspits.

Dit zijn dus uiterst drukke routes die deel uitmaken van een groter netwerk dat een verbinding vormt tussen de Ring en de binnenring.

1.2.

Het project voorziet in de opheffing van enkele wegen en een algemene vermindering van het aantal rijstroken op de A12 en de R21.

1.2.1.

Het project voorziet dus in een verbinding tussen de twee richtingen van de A12 bij de rotonde van Gros Tilleul op de Van Praetlaan, en in het buiten gebruik stellen van de Avenue des Croix du Feu om er een groen fietspad van te maken.

Als gevolg van het project wordt het gedeelte van de R21 tussen het rondpunt Gros Tilleul en het kruispunt met de weg Vilvoorde (2 rijstroken in de richting van de uitgang van de stad en 3 rijstroken in de richting van de ingang van de stad) teruggebracht van 5 rijstroken tot 2 rijstroken (1 rijstrook in de richting van de uitgang van de stad en 1 rijstrook in de richting van de ingang van de stad).

Het project vermindert dus de capaciteit van de R21 met

meer dan de helft. 1.2.2.

Araucaria Avenue, waardoor automobilisten die gebruik maken van de R21 in de richting van de stadsuitgang of stadsingang om de wijk Mutsaard te bereiken, is in de geprojecteerde situatie ongebruikt.

In de huidige situatie maken bijna 500 voertuigen per uur gebruik van deze weg in de ochtendspits en meer dan 400 in de avondspits, afkomstig van de Van Praetlaan of de Avenue des Croix du Feu (en van de wijk Mutsaard, aangezien de inwoners van deze wijk zo gemakkelijk de A12 of de kanaalzone kunnen bereiken).

1.2.3.

Ter hoogte van het kruispunt tussen de R21 (Avenue des Croix du Feu) en de Vilvoordsesteenweg voorziet het project in de buitendienststelling van de noordelijke tak van de Vilvoordsesteenweg en de overschakeling op tweerichtingsverkeer op de zuidelijke tak.

Het project voorziet dus in een overgang van twee wegen met elk twee rijstroken (de noordelijke tak van de weg Vilvoorde heeft twee eenrichtingsstraten richting de Van Praetlaan, terwijl de zuidelijke tak twee eenrichtingsstraten heeft richting de Croix du Feu-laan (gedeelte lokale weg)) naar één enkele weg (de zuidelijke tak) met 2 x 1 rijstrook in elke richting.

De capaciteit van deze wegen wordt dus gehalveerd.

2.

Het MER, waarin de herstructurering van R21 wordt geanalyseerd, vertoont verschillende tekortkomingen.

2.1.

In het MER wordt de voertuigstroom op de Van Praetlaan en de Croix du Feu-laan geteld door het aantal voertuigen in de richting van de stadsingang te tellen op ongeveer 1700 voertuigen in de ochtendspits en 1400 voertuigen in de avondspits (in deze meting is geen rekening gehouden met de metingen na het kruispunt met de Araucaria-laan, die in de geprojecteerde situatie buiten gebruik zullen zijn).

Het aantal voertuigen dat gebruik maakt van de Avenue des Croix du Feu bedraagt ongeveer 1700 in de avondspits.



Autostromen in de spits van ochtend in een "pre-covidale" situatie (van Tractebel studie)



Autostromen in de spits van avond in een "pre-covidale" situatie (van Tractebel studie)

In het effectrapport staat dat deze cijfers gebaseerd zijn op een pre-covidale meting.

Wanneer men echter de studie van Tractebel bekijkt waaraan deze verschillende gegevens zijn ontleend, is het niet duidelijk wanneer het aantal voertuigen dat van deze wegen gebruik maakt, is geteld.

In de studie van Tractebel staat: "Op basis van de tellingen op de rotonde Gros-Tilleul en het kruispunt Araucaria x Croix du Feu heeft Tractebel de volgende bestemmingen geraamd voor de stromen op de A12 vanuit Vlaanderen in 2020", wat suggereert dat de telling plaatsvond in 2020, het jaar waarin de eerste insluiting plaatsvond.

Daarnaast wordt opgemerkt dat deze studie een in augustus 2021 aangebrachte wijziging bevat, waarvan de in het MER opgenomen regelingen zijn afgeleid (waarvan hierboven een uittreksel is opgenomen).

Het is dus onmogelijk te bepalen wanneer het aantal voertuigen dat gebruik maakt van de wegen binnen het projectgebied is geteld, en niet alleen na te gaan of de telling is uitgevoerd buiten de insluitingsperiodes, maar ook buiten de schoolvakantieperiodes.

2.2.

In het MER staat dat *"de herstructurering van R21 zoals voorgesteld in deze vergunningsaanvraag de bestaande capaciteit van dit deel van R21 niet negatief beïnvloedt, ondanks de vermindering van het aantal rijstroken. Het project beperkt zich tot het rationaliseren van het aantal rijstroken op de momenteel te grote trajecten.*

De verkeersstroomcapaciteit van de R21 wordt bepaald door het knooppunt van de Van Praetbrug en zal dat ook in de toekomst blijven. (blz. 97 van het verslag)

Bij de beoordeling van de mogelijkheid om de Van Praetlaan te veranderen in 2 x 2 rijstroken (in plaats van 1 x 2 rijstroken) stelt hij ook dat *"de kalibratie met twee rijstroken per richting onnodig is vanuit het oogpunt van de wegcapaciteit en contraproductief vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid"* (blz. 160).

In tegenstelling tot wat het MER aangeeft, zal de vermindering van het aantal rijstroken een significant negatief effect hebben op het autoverkeer.

Als het inderdaad zo is dat een enkele rijbaan, zonder onderbreking door een kruispunt of een ander incident, een capaciteit heeft van ongeveer 1500 tot ongeveer 1800 voertuigen per uur (personenauto-equivalenten, waarbij vrachtwagens voor 2 voertuigen per uur tellen), dan kunnen deze waarden alleen worden bereikt onder optimale omstandigheden, met een geharmoniseerde snelheid.

De geplande Van Praetlaan zal echter niet over de gehele lengte een geharmoniseerde snelheid kunnen bereiken.

Deze laan zal worden uitgerust met een verkeerslicht, waardoor fietsers en voetgangers ter hoogte van het Chinese Paviljoen de Van Praetlaan kunnen oversteken. Wanneer dit verkeerslicht wordt gebruikt, en het zal waarschijnlijk vaak worden gebruikt gezien de ambitie van het project om het gebied om te vormen tot een groot Parkway met veel fietsers en voetgangers, zullen de vertragingen die het veroorzaakt *de facto* betekenen dat het verkeer gedurende enkele seconden wordt stilgezet, waardoor grote wachtrijen ontstaan langs de Van Praetlaan.

Rekening houdend met een roodlichtfase van 12 seconden, een amberfase van 3 seconden en nog eens 2 seconden ontruiming, neemt dit 17 seconden in beslag van een cyclus van 90 seconden, waarin er 68 seconden groen is (aangezien er ook amber- en ontruimingstijd is op de hoofdrichting).

Opgemerkt zij dat slechts 75,55% van de verkeerslichttijd op groen zal staan, d.w.z. een effectieve capaciteit van 1.133 voertuigen per uur, op een traject dat tussen 1.400 en 1.700 voertuigen per uur passeert.

Ook op het kruispunt tussen de Van Praetlaan en de Vilvoordsesteenweg zal een ander verkeerslicht worden geplaatst, dat eveneens een aanzienlijke vertraging zal veroorzaken.

Bovendien is het moeilijk in te zien hoe het verkeer niet zou kunnen worden afgeremd wanneer we zien dat het project voorziet in meer dan een halvering van het totale aantal rijstroken op de R21.

In dit verband ziet u hieronder een foto die is genomen tijdens werkzaamheden aan de R21 in de richting van de stadsafrit, waarbij het aantal rijstroken werd teruggebracht tot één (zoals in de geprojecteerde situatie).

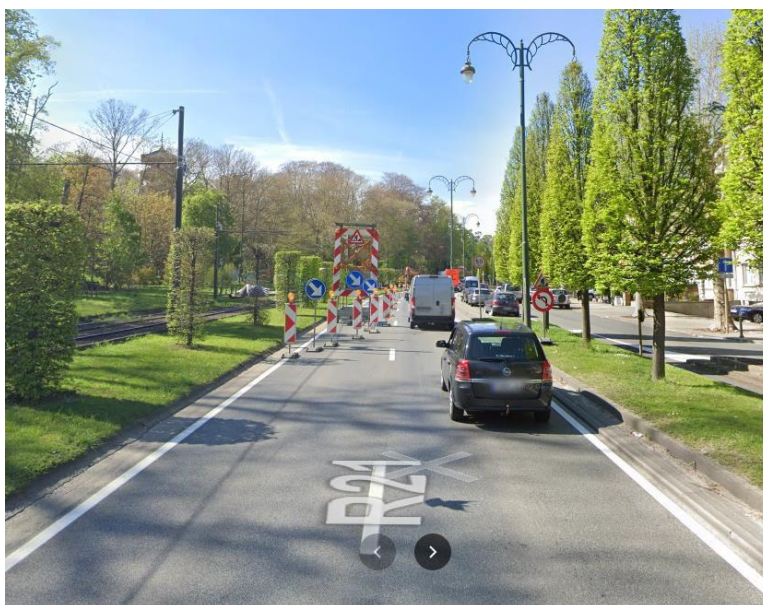


Foto R21 (Avenue des Croix du Feu, op het kruispunt met de Avenue de l'Araucaria) enkele rijbaanversmalling

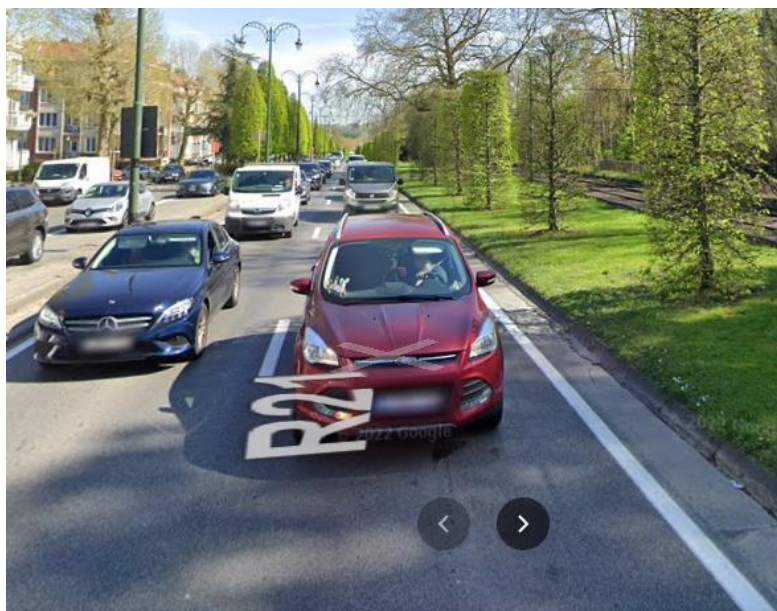


Foto van de files als gevolg van de versmalling tot één rijstrook (Avenue des Croix du Feu, aan de kruising met de Avenue de l'Araucaria)



Begin van de file veroorzaakt door de versmalling tot één rijstrook (Croix du Feu-laan, aan de kruising met de Heembeeklaan)

De files als gevolg van deze werkzaamheden bedragen nu al ongeveer 1 km (vanaf het kruispunt met de Araucarialaan tot het kruispunt met de Heembeeklaan).

2.3.

In het effectrapport staat: "*De verkeersstroomcapaciteit van de R21 wordt bepaald door het knooppunt van de Van Praet-brug als beperkend punt, en dat zal zo blijven*".

2.3.1.

De Van Praetbrug zelf heeft drie rijstroken in beide richtingen.

Hoewel de Van Praetbrug zelf geen verkeersknelpunt is, is het de kruising bij de ingang van deze brug - op de linkeroever - die reeds in de bestaande situatie voor talrijke files op de Van Praetlaan zorgt.

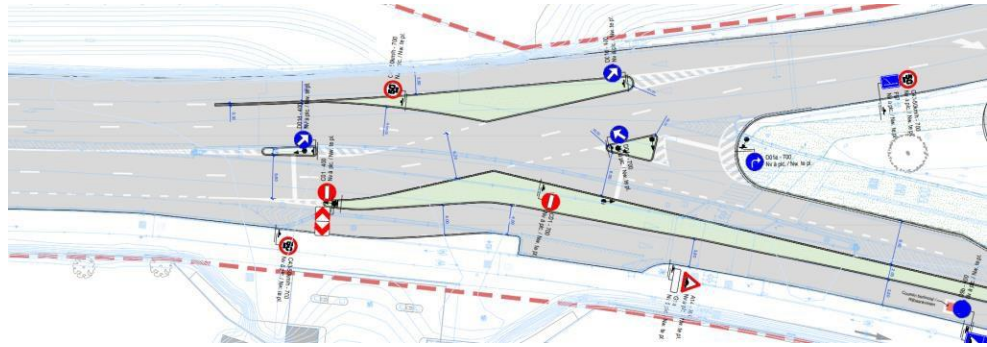
Op het kruispunt van de Van Praet-brug, in de richting van de ingang van de stad, zijn echter **vier rijstroken beschikbaar** (3 rijstroken links om het kanaal over te steken en 1 rijstrook rechtdoor om verder te gaan in de richting van het De Trooz-plein en de Havenlaan).

Aan de uitgang van de stad biedt het kruispunt Van Praet **2 rijstroken** waarmee u :

- of de weg van Vilvoorde (met toegang tot de wijken Heembeek en Mutsaard via de Avenue des Croix du Feu, die langs de huizen loopt),
- ofwel de Avenue des Croix du Feu (het deel van de weg bestemd voor de R21, bestaande uit 2 rijstroken) en vervolgens de A12.

Door het aantal rijstroken in de richting van de stadsingang op de Van Praetlaan, vanaf de rotonde "Gros Tilleul" tot aan de kruising met de weg Vilvoorde, terug te brengen tot één rijstrook, zullen de files vanaf het kruispunt van de Van Praetbrug onvermijdelijk langer worden langs één enkele rijstrook, ook al zijn ter hoogte van het kruispunt de

De weg van Vilvoorde (op het gedeelte dat in het verlengde ligt van de Van Praetlaan) blijft drie rijstroken tellen.



Uittreksel uit de plannen van de geplande situatie - Kruising tussen de Van Praetlaan en de Vilvoordeweg

2.3.2.

Als dit kruispunt in de bestaande situatie al een moeilijk punt is, zal de afsluiting van Araucaria Avenue deze situatie niet verbeteren.

Het zware verkeer dat thans van deze laan gebruik maakt, zal inderdaad naar andere wegen moeten worden overgeheveld, zoals hieronder wordt aangetoond (blz. 99 van het MER).



Représentation des itinéraires existants (en trait continu) et des itinéraires de substitution (pointillés) consécutifs à la fermeture du dernier tronçon de l'avenue de l'Araucaria

Als u de gestippelde routes volgt (die deel uitmaken van de alternatieve routes), zult u merken dat een deel van de automobilisten die momenteel de Araucariastraat gebruiken, naar de rotonde van Gros Tilleul zullen worden verwezen en de afrit naar de Mutsaardlaan zullen moeten gebruiken, die waarschijnlijk verzadigd zal zijn omdat er vanaf de rotonde slechts één rijstrook naar deze weg is.

Het effectrapport wijst op het risico van verzadiging door het volgende te stellen: *"De in maart 2021 uitgevoerde tests, waarbij de eerder gemodelleerde stroomvolumes zijn gebruikt, vereisen dat een keuze wordt gemaakt met betrekking tot de overgang naar één rijstrook voor de in- en uitvoegstroken naar De Wand via de Mutsaardstraat. Deze verandering naar één rijstrook kan de toegang tot de rotonde meer*

Het dynamische model is echter gebaseerd op een lokale schaal en maakt conservatieve aannames over het verkeer op deze wegen, met inbegrip van het huidige verkeer dat de straat Araucaria in- en uitrijdt. Het dynamische model is echter gebaseerd op een lokale schaal en maakt conservatieve aannames door het huidige verkeer dat de Araucariastraat in- en uitrijdt te tellen als verkeer op deze wegen. In werkelijkheid kunnen automobilisten die door de afsluiting van de Araucariastraat worden getroffen, besluiten hun route te wijzigen en de rotonde bij De Wand niet te gebruiken.

Om veiligheidsredenen, die grotendeels verband houden met de inrichting van het terrein, voorziet het project niet in een tweede invoegstrook voor de afrit Mutsaard op de rotonde-ring. De microsimulatiestudie wijst dus op het risico van verzadiging en congestie op de Mutsaardlaan tijdens de spitsuren. De studieverantwoordelijke benadrukt echter dat dit het slechtste scenario is wat betreft de verkeersverplaatsing (in verband met de afsluiting van de Araucaria Avenue).

Dit risico van verzadiging wordt nog vergroot door de gebruikers van de lokale weg op de Avenue des Croix du Feu, die geen andere optie zullen hebben dan naar het Rond-Point te rijden om terug te keren naar de Avenue Van Praet om het kanaal te bereiken.

Om een verzadigde rotonde te vermijden, is de enige andere mogelijkheid voor automobilisten om hun weg te vervolgen op de Van Praetlaan, het kruispunt van de Van Praetbrug over te steken, dat momenteel al geblokkeerd is, de rotonde voor de Docks Brussel te nemen en een U-bocht te maken om de Vilvoordsesteenweg te bereiken.

2.3.3.

Het MER zwijgt over de mogelijkheid om het autoverkeer van de Brusselse Ring naar een andere afrit te verplaatsen.

Om deze moeilijke route te vermijden, zullen automobilisten waarschijnlijk de Ring verlaten, niet bij de A12, maar bij de N209 (militair hospitaal) om zich aan te sluiten bij de Chaussée de Vilvorde, die het hele economische activiteitencentrum van het kanaal irrigereert en dus een belangrijke as is voor dit centrum.

Deze automobilisten zullen *uiteindelijk* het knooppunt van de Van Praet-brug bereiken en de mobiliteitsproblemen die nu al bestaan nog verergeren.

Daardoor zullen de drie rijstroken aan het kruispunt van de Van Praet-brug gedeeltelijk verstopt raken met verkeer van verder stroomopwaarts op de weg naar Vilvoorde.

2.3.4.

Is het kruispunt momenteel al een enigszins beperkend punt, dan zullen de vermindering van de Van Praetlaan tot 1 rijstrook, de onmogelijkheid om de Vilvoordsesteenweg of meer in het algemeen de woonwijken van Mutsaard en Neder-Over-Hembeek te bereiken na het oversteken van de rotonde van Gros Tilleul en de waarschijnlijke verstopping van de Vilvoordsesteenweg punten zijn die het blokkerende karakter van dit kruispunt zullen accentueren.

Uit eenvoudige waarnemingen ter plaatse blijkt immers dat zelfs in een situatie met drie rijstroken over de gehele lengte van de Van Praetlaan reeds files ontstaan vóór het punt waar het project van drie rijstroken naar één rijstrook wil overgaan.



Filevorming op de Van Praetlaan, net na het kruispunt tussen de Van Praetlaan en de Vilvoordeweg



Filevorming op de Van Praetlaan, net na het kruispunt tussen de Van Praetlaan en de Vilvoordeweg

De overgang naar één rijstrook zal ook onvermijdelijk leiden tot files in de richting van de uitgang van de stad, met name door het kruispunt met de Madridlaan, waardoor ook vertragingen zullen ontstaan op de Van Praetlaan in de richting van de ingang van de stad.

2.3.5.

Het valt te betreuren dat in het MER niet is ingegaan op de herinrichting van het kruispunt tussen de Vilvoordsesteenweg en de Van Goghlaan.

Dit zal worden bereikt door de aanleg van een rotonde, zodat voertuigen die via de Van Praetlaan de stad binnenkomen en de Vilvoordeweg richting Neder-Over-Heembeek willen nemen, niet over de Van Praetbrug naar de rotonde voor Docks Brussel hoeven, maar opnieuw de Van Praetbrug moeten oversteken, ditmaal in de andere richting, om de Vilvoordeweg te nemen.

Indien in de bestaande situatie de enige manier om vanaf de Van Praetlaan terug te keren naar de Vilvoorde Causeway het maken van deze omleidingen is, is het uiterst betreurenswaardig dat de RIE niet heeft overwogen dit probleem op te lossen.

2.4.

Ook moet worden opgemerkt dat het MER niet ingaat op de mogelijkheid van een incident op de Van Praetlaan in beide richtingen.

Bij pech of een lekke band wordt de gehele Van Praetlaan in één richting afgesloten voor een gedeelte van ongeveer 1,8 km totdat het stilstaande voertuig is opgeruimd.

In de bestaande situatie zou een dergelijke hypothese minder negatieve gevolgen hebben vanwege de meerdere rijstroken in elke richting.

2.5.

Deze verschillende wegaanpassingen impliceren een verlaging van de maximumsnelheid op verschillende wegen:

- Het wordt 90 en 70 km/u in plaats van 120 km/u op het A12-traject;
- De maximumsnelheid wordt 50 km/u in plaats van 70 km/u op het traject van de Van Praetlaan (en 50 km/u op het traject van het Croix du Feu in de richting van de stadsuitgang).

Het effectrapport vermeldt in dit verband: *"Deze snelheidsverlagingen zullen nadelig zijn voor de reistijd. De opheffing van een groot aantal verkeerslichten zal echter gunstig zijn voor de reistijd en vooral voor de doorstroming van het verkeer.*

Het project voorziet namelijk in de opheffing van de huidige verkeerslichten op 2 kruispunten en 4 oversteekplaatsen in de Avenue des Croix du Feu. (p. 98).

De opheffing van de verkeerslichten zal echter geen gevolgen hebben voor de reistijden, aangezien de R21 (Avenue des Croix du Feu) buiten gebruik wordt gesteld en de Avenue du Croix des Feu in plaatselijk verkeer wordt gebracht en in ieder geval slechts twee verkeerslichten heeft (dezelfde als op de R21, voor kruisingen).

Het effectrapport voegt eraan toe dat *"Het verkeer dat de stad binnenkomt, zal profiteren van de verwijdering van het verkeerslicht op het kruispunt met de weg naar Vilvoorde en het zebrapad bij de Chinese Paviljoentuin.*

Er komt echter een nieuw, uitsluitend op verzoek werkend oversteeklicht voor voetgangers om de stadsboulevard bij Boxer Road over te steken. (p. 98).

Uit het effectrapport blijkt dat slechts één verkeerslicht (dat op het kruispunt met de weg naar Vilvoorde) wordt verwijderd, maar dat het voetgangersoversteeklicht wordt vervangen door een nieuw.

De gevolgen van de afschaffing van een verkeerslicht zullen dus zeer gering zijn voor de reistijd van de gebruikers van deze wegen, terwijl de vermindering van 3 naar 1 rijstrook en de verlaging van de maximumsnelheid zeer reële gevolgen zullen hebben...

2.6.

Het MER gaat niet in op de mobiliteitseffecten van het project in relatie tot de sociaal-economische behoeften van het gebied, zoals hierboven geschetst, en stelt alleen dat *"in economische termen heeft het project geen te verwachten effect. In dit verband zij erop gewezen dat de R21 ook bij herstructurering en rationalisering van het aantal rijstroken zijn volledige functionaliteit en capaciteit behoudt (zie hoofdstuk 2.4 Mobiliteit). Hetzelfde geldt voor de weg naar Vilvoorde, die het hele economische centrum van het kanaal bevoeit.*

Een dergelijke rechtvaardiging lijkt zwak voor een zo belangrijke economische pool als het kanaal, waarbij dagelijks een zeer groot aantal voertuigen gebruik maakt van de R21 (en de A12).

Bovendien houdt het project een vermindering van de capaciteit van de R21 in, waarvan hierboven is aangetoond dat het aanzienlijke gevolgen heeft voor het verkeer.

2.7.

2.7.1.

Verrassend genoeg zwijgt het MER over het feit dat het huidige project, dat tot doel heeft het aantal rijstroken op de R21 te verminderen, oorspronkelijk was gepland in samenhang met de aanleg van een P+R-parkeerterrein dat tussen de twee opritte van de A12 zou komen te liggen.

Deze P+R parkeerplaats zou de R21 althans gedeeltelijk hebben ontlast.

In dit verband is verzoekster overgegaan tot opsplitsing van haar totale project, aangezien het project in zijn huidige vorm in feite ondenkbaar is zonder de aanleg van een P+R-garage.

2.7.2.

In het MER wordt ook geen rekening gehouden met het feit dat deze verschillende ontwikkelingen slechts zeer gedeeltelijk betrekking hebben op de A12 en dat de geplande herstructurering slechts een eerste stap is, aangezien het project voorziet in een tweede stap, die niet onder de huidige vergunningsaanvraag valt, waarbij de westelijke tak van de A12 buiten gebruik wordt gesteld en de oostelijke tak wordt heringericht tot een stadsboulevard met 2x2 rijstroken.

Het huidige project maakt dus de voorbereiding van deze tweede fase mogelijk, die een nog negatievere impact zal hebben op het wegverkeer in het gebied, aangezien bijna 3.000 voertuigen die de stad binnenkomen en meer dan 1.300 voertuigen die de stad verlaten tijdens de ochtendspits gebruik maken van de A12.

In de avondspits is de situatie nog gespannener, met bijna 3.000 voertuigen die de stad verlaten en meer dan 2.000 die binnenkomen.

Het huidige project moet daarom ook worden geanalyseerd in de context van de bredere herontwikkeling die het beoogt en de gevolgen ervan hadden in die context moeten worden bestudeerd, aangezien het het eerste deel van een groter project is.

2.7.3.

In het MER wordt het project evenmin geanalyseerd in de bredere context, die aan het begin van deze nota al is genoemd (namelijk het continuüm "Saintelette bruggen - Avenue du Port - De Trooz brug - Van Praet brug - Avenue Van Praet / Avenue des Croix du Feu - A12").

Evenzo moet in de analyse rekening worden gehouden met het programma "wijknetwerken" (en de effecten van "Brussel 30") en met de intensieve ontwikkeling van de havenactiviteiten, d.w.z. de sterke toename van het verkeer over de waterweg.

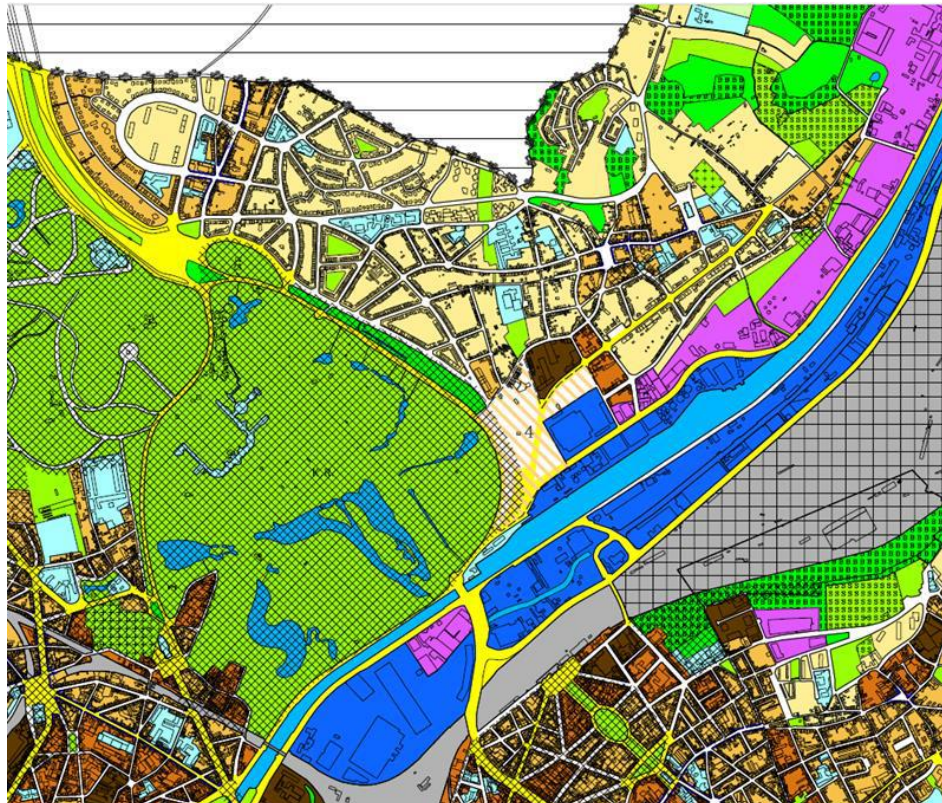
3.

De vermindering van het aantal rijstroken en de opheffing van bepaalde wegen, zoals hierboven uiteengezet, zijn in strijd met de geldende regelgeving en de algemene doelstellingen van de stad Brussel.

3.1.

Het gebied waarop deze aanvraag betrekking heeft, ligt in de buurt van verschillende haven- en vervoersgebieden (voornamelijk voor haven- en logistieke activiteiten, alsook productie- en ambachtelijke activiteiten) en stedelijke industriegebieden (voornamelijk voor productie- en logistieke activiteiten), gebieden die een groot aantal autoritten met bestelwagens, vrachtwagens en andere aanhangwagens met zich meebrengen.

Dit gebied is bereikbaar via de R21, die in het PRAS hoofdzakelijk is opgenomen als een metropolitane weg (rode lijn) van het primaire wegennet.



In donkerblauw: zones met haven- en logistieke activiteiten; in roze: stedelijke industriële activiteiten

De R21 is dan ook de favoriete toegangspoort voor goederen die moeten worden geleverd aan de in deze gebieden gevestigde industrieën, maar ook een perfecte uitgangsrouten voor de uitvoer van goederen dankzij de nabijgelegen Ringweg, die gemakkelijk kan worden bereikt via de R21 en de A12.

Daarnaast wordt de R21 ook gebruikt (in en buiten de stad) door klanten van deze industrieën, maar ook door diverse onderaannemers.

De PRAS bepaalt dat "26.3 de wijziging van de ontwikkeling van het hoofdwegennet voorziet in ontwikkelingsmaatregelen die erop gericht zijn (...) de voorwaarden voor het autoverkeer en het openbaar vervoer te optimaliseren", hetgeen duidelijk niet het geval is bij het betwiste project.

3.2.

3.2.1.

Het Good Move Plan benadrukt het bijzondere karakter van het gebied door de R21 (evenals de A12) te categoriseren als onderdeel van het "Heavy Goods Vehicle PLUS"-netwerk.

Specialisation multimodale des voiries Multimodale wegenspecialisatie



Poids lourd / Vrachtverkeer



Uittreksel uit het multimodale wegspecialisatieplan - Zware vrachtwagens

Specifiek voorschrift 12, 1° van het Goodmove Plan stelt dat *"de categorie PLUS bestaat uit snelle, efficiënte en comfortabele primaire routes voor verplaatsingen over lange afstand binnen de agglomeratie en het Gewest;"*.

Het doel van het HGV-plus-netwerk is *"het vrachtverkeer op geschikte wegen zo dicht mogelijk bij het punt van bestemming of overslag op andere voertuigen/modaliteiten te houden"*.⁴

U zult merken dat de R21 ook een PLUS-weg is voor auto's, openbaar vervoer en fietsen.

In dit verband bepaalt specifieke bepaling 15 van het Goodmove Plan dat *"De openbare ruimte wordt ontworpen in samenhang met de multimodale specialisatie van de wegen [...]"* terwijl specifiek voorschrift 20 van het plan aangeeft dat *"Wanneer een weg een PLUS-weg vormt voor verschillende netwerken, zullen de handelingen en werken met betrekking tot deze weg bijdragen tot de scheiding van elk van de modaliteiten in de openbare ruimte om de best mogelijke prestaties te garanderen."*

Bij de herinrichting van de R21 moet dus rekening worden gehouden met de status ervan als PLUS-weg voor zowel auto's als vrachtwagens, hoewel niets in de weg staat aan de aanleg van een fietspad aan de zijkant, zoals het project doet.

Hoewel het project voorziet in een versterking van de R21 voor openbaar vervoer en fietsers door te voorzien in een Parkway die kan worden gebruikt door fietsers en loopt langs de Tramroute die op deze R21 aanwezig is, alsmede door

⁴ Good Move Plan, blz. 98.

Het project, dat voorziet in een versterking van het fiets-RER, vermindert de capaciteit van deze route voor zowel auto's als vrachtwagens.

3.2.2.

Algemeen voorschrift 1, a van het Plan Goed Bewegen stelt dat het mobiliteitsbeleid bijdraagt tot de duurzame ontwikkeling van het Gewest en *"de voorwaarden voor de toegankelijkheid van de belangrijkste stedelijke functies van het Gewest waarborgt en verbetert"*.

In het regelgevend gedeelte van het plan voor goed verkeer staat in voorschrift 14, 5°, dat *"de PLUS-wegen van het netwerk voor vrachtwagens de wegen zijn die de goederenbevoorrading van de belangrijkste stedelijke industriegebieden en haven- en vervoersgebieden garanderen"*.

Algemeen voorschrift 10, onder a), luidt: *"Voertuigbewegingen die goederen in en naar de regio vervoeren, worden beperkt en geoptimaliseerd door de stromen te groeperen"*.

Bovendien staat in het strategische gedeelte van het Good Move Plan in punt B.7 van het actieplan (blz. 175) dat het noodzakelijk is *"de toegang van zware vrachtwagens tot de logistieke gebieden van het Gewest te vergemakkelijken"*.

De drastische vermindering van de capaciteit van de R21 is in strijd met deze verschillende voorschriften: de geplande wijziging maakt het niet langer mogelijk de voorwaarden voor toegankelijkheid en de mogelijkheid van goederenbevoorrading van de haven- en transportzones of de langs het kanaal gelegen stedelijke industriegebieden te garanderen.

Een dergelijke vermindering van het aantal rijstroken zal tot gevolg hebben dat de verkeersstromen worden gesplitst: terwijl sommige vrachtwagens van of naar de gebieden langs het kanaal de R21 zullen blijven gebruiken, zullen andere naar de Koninklijke Parklaan gaan, of zelfs naar de buurtwegen (Mutsaard, Neder-over-Heembeek, enz.).

Het project wijkt derhalve af van bovengenoemde eisen.

3.3.

Naast de vereisten van het PRAS en het "GoodMove"-plan heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest onlangs verbintenissen aangegaan die het niet zou kunnen nakomen indien het huidige project zou worden uitgevoerd.

In september 2022 werd een overeenkomst gesloten tussen verschillende partijen, waaronder het Gewest en de Haven van Brussel.

Fragmenten:

"Gelet op het Beheerscontract dat tussen het CBR en de Haven is gesloten voor de periode 2021-2025, waarin is vastgelegd dat de Haven een van de regionale instrumenten is waarmee zij kan bijdragen aan de mondiale mobiliteit door het stimuleren van modale verplaatsingen en de ontwikkeling van het Brusselse havencentrum, ..."

"Gelet op de Gewestelijke Beleidsverklaring, waarvan de bedoeling is het Brussels Gewest duurzamer te maken, met name via de circulaire economie en de economische transitie, ... Hierin wordt met name :

- Voorts zal het Gewest het vervoer van goederen over water aanmoedigen, zowel voor de levering van goederen als voor het beheer van bouwmaterialen, teneinde het aantal vrachtwagens op de wegen te verminderen en aldus bij te dragen tot een vreedzamere mobiliteit. (p. 81)

"De haven en het CBR

- de exploitant van de voorhavencontainerterminal als partner te behandelen, om een modal shift mogelijk te maken;
- de samenwerking met andere havens, bij voorkeur de haven van Antwerpen, stimuleren om bedrijven te vinden die geïnteresseerd zijn in een geregelde dienst tussen hun haven en de haven van Brussel;"

"CPB, AUPBV, CBR en de Haven

- een gezamenlijke verklaring af te leggen waarin wordt onderstreept dat dit initiatief zowel het bedrijfsleven als de gemeenschap ten goede moet komen, binnen het kader van het bestaande mobiliteitsprobleem;"

Voor een doeltreffend gebruik van de waterwegen, d.w.z. voor een effectieve modal shift, is het echter absoluut noodzakelijk dat de mobiliteit en de toegankelijkheid van het centrum van de economische activiteit van het kanaal voor de professionals in de havensector, de economie en de logistiek behouden blijven: de vrachtwagens.

III. De impact van de bouwplaats in termen van mobiliteit

Het project zelf zal verkeersopstoppingen veroorzaken door de vermindering van het aantal rijstroken en de buitendienststelling van sommige wegen, maar de aanleg van de R21 en de Parkway zal ook een enorme impact hebben op de mobiliteit van het gebied.

In het effectrapport staat: "De bouwperiode zal naar verwachting ongeveer 24 tot 30 maanden duren, met inbegrip van alle laatste plantfasen (die seizoensafhankelijk zijn).

Er kunnen twee hoofdcategorieën van werkzaamheden worden onderscheiden: 1) infrastructuurwerkzaamheden en 2) beplantings- en landschapswerkzaamheden. (p. 150).

Ook staat er: "De werkfasen, die rechtstreeks van invloed zijn op de R21, zullen onvermijdelijk leiden tot aanzienlijke verstoring van deze hoofdroute en vermindering van het aantal voertuigen op de weg.

De verstoring van het verkeer op de R21-route zal naar verwachting 10 tot 14 maanden duren. (p. 155).

Afgezien van de informatie dat "het wegverkeer op de R21 niettemin gedurende de gehele bouwperiode in beide richtingen zal worden gehandhaafd" (155), zwijgt het MER echter over de gevolgen van de bouw wat betreft het autoverkeer. (155) zegt het MER niets over de gevolgen van de bouwwerkzaamheden voor het autoverkeer.

De bedrijven in de kanaalzone kunnen dus onmogelijk weten welke wegen niet meer toegankelijk zullen zijn, vanaf welke fase van de werkzaamheden en voor hoe lang.

Dit gebrek aan informatie is uiteraard nadelig voor de onderneming, want als de herinrichting van de R21 wordt toegestaan, moeten de verschillende in het gebied aanwezige ondernemingen de gelegenheid krijgen om zich vóór het begin van de werkzaamheden te organiseren om de levering van goederen en de uitvoer zo goed mogelijk te regelen.

*

Concluderend kan worden gesteld dat de bedrijven die actief zijn op het kanaalbedrijventerrein zich verzetten tegen de voorgestelde herstructurering van de R21, evenals tegen de voorgestelde herstructurering van de A12.

Deze wegen vormen de belangrijkste toegangswegen tot het havengebied vanaf de Ring en maken het vervoer mogelijk van materialen (en andere goederen) die nodig zijn voor de langs het kanaal gelegen industrieën, alsmede de uitvoer van hun productie naar Brussel, maar ook naar elders in België, dankzij de gemakkelijke toegang tot de Ring rond Brussel.

Het belang van de R21 en de A12 voor mijn klanten blijkt ook uit het Good Move Plan, dat deze route aanwijst als onderdeel van het "Heavy Goods Vehicle Plus"-netwerk, een belangrijke route voor de aanvoer van goederen naar grote stedelijke industriegebieden en haven- en transportgebieden.

Het heeft dus geen zin om de R21 terug te brengen tot 2 x 1 rijstroken, aangezien een dergelijke drastische vermindering van de capaciteit van deze routes het verkeer op deze routes de facto zal vertragen en bijgevolg de vertragingen voor de aan het kanaal gelegen bedrijven, zowel voor de invoer als voor de uitvoer van goederen, zal doen toenemen.

Het is belangrijk te begrijpen dat sommige bedrijven goederen leveren of vervoeren met zo'n 30 vrachtwagens die 3 tot 5 retourritten per dag maken. Indien de aangebrachte wijzigingen een vertraging veroorzaken, ook al is het maar voor 15 minuten, moeten deze 15 minuten worden vermenigvuldigd met het aantal vrachtwagens dat het gebied binnenkomt of verlaat, d.w.z. voor een vrachtwagen die 5 retourritten per dag maakt, gaat 2,5 uur verloren.⁵

⁵ 2 x 15 verloren minuten per retourrit, te vermenigvuldigen met 5, dus 2u30.

VERY LEGAL

Association d'avocats - Rue des Colonies 56/6 - 1000 Bruxelles

Advocatenverenning - Koloniënstraat 56/6 - 1000 Brussel

TVA BE 0473 638 528 - F : + 32 (0) 2 514 22 31 - T : + 32 (0) 2 511 64 25 - www.very.legal



VERY SOCIAL



VERY IMMC

De doelstelling van het Gewest om het gebruik van gemotoriseerde voertuigen in de openbare ruimte terug te dringen, mag niet ten koste gaan van de weinige industriële activiteiten die in Brussel nog aanwezig zijn, met name op de as die vooral de kanaalzone bedient, een gebied dat uiteraard moet worden bevoordeeld voor havenactiviteiten, maar ook voor bepaalde soorten industrie.

Bijgevolg is hij van mening dat het project moet worden herzien om meer ruimte te laten voor gemotoriseerd verkeer, rekening houdend met het strategische belang van deze as in het gebied.

Zonder een dergelijke herziening van het project bestaat het risico dat de kanaalzone door de daar gevestigde industrieën wordt verlaten vanwege een gebrek aan verkeersdoorstroming.

Een dergelijke leegloop zal aanzienlijke gevolgen hebben voor de hele regio, aangezien de bedrijven langs het kanaal samen ongeveer 9.000 mensen met weinig of geen kwalificaties in dienst hebben.

Indien deze ondernemingen zouden verdwijnen, bestaat bovendien het risico dat de kosten voor de bevoorrading van de Brusselse winkels stijgen, aangezien de afstand die moet worden afgelegd om deze winkels te bevoorraden groter zou zijn.

Joël van YPERSELE
☎ 02/511.64.25
j.vanyperselle@wery.legal

