

Voor het zuiden staat in het ontwerp van GPDO dat het distributiecentrum (SDC) aan het Schipperijdok gevestigd zou moeten worden. Het is niet zomaar een kwestie van de bestaande activiteiten en de projecten gepland op Biestebroeck, zoals het stedelijke laadcentrum (SLC) en het Stedelijke Distributiecentrum, een paar honderd meter verder te verplaatsen. Het zuidelijk gedeelte van de rechteroever van de Schipperijdok is tegenwoordig een beboomde groene zone en het omvormen ervan in een havengebied zou wel eens op hevige tegenkanting van de buurtbewoners – ook van verderop – kunnen stoten (vgl. Havenlaan) ; de kaai moet nog gebouwd en de terreinen aangelegd worden. Dit terwijl het achteruitliggend « gebied voor stedelijke industrie » voornamelijk administratieve activiteiten huisvest – de logistieke ondernemingen die mogelijk gebruik maken van de SLC's en de SDC's zijn meer ten noorden gelegen, ter hoogte van het Biestebroeckdok, waar de haveninfrastructuur aanwezig en/of in aanleg is in het kader van Europese (Interreg VIb) of gewestelijke (Greenfields).

De Commissie vindt dat het SDC ten zuiden van het Gewest zo dicht mogelijk van het SLC van het Biestebroeckdok gelegen moet zijn.

Het GPDO pleit voor een vermindering van de uitstoot met 30% tegen 2025. Het Gewest stelt zich een ambitieus doel; daarvoor mikt het vooral op de modale verschuiving van het passagiersvervoer die enkel gerealiseerd kan worden door het verbeteren ten andere van de mobiliteit van de goederen in Brussel. In het GPDO komen de logistieke activiteiten weinig aan bod en over de transversale dimensie ervan (rol van de logistiek in het geheel van de economische activiteiten, met inbegrip van de diensten) wordt helemaal gezwegen. Om hierop een antwoord te bieden, stellen het Goederenplan en het Masterplan van de Haven een reeks bijkomende maatregelen voor.

De Commissie legt de nadruk op de noodzaak van de ondersteuning van het Gewest voor de tenuitvoerlegging van deze acties, o.m. voor het behoud van de bestaande of de aan te leggen haventerreinen.

Sociaaleconomische effecten van de herinrichtingen

De Commissie dringt aan op een sociaaleconomische impactstudie die de belangrijke inrichtingen voorafgaat, m.n. in geval van aanleg van een voetgangerszone.

Verbetering van de procedures en territoriale platform

De Commissie wijst op het complex karakter van het regelgevend kader van de inrichtingsprojecten en de soms zeer lange termijnen voor de uitvoering ervan. De beslissingstermijnen dienen heel strikt te worden nageleefd, alleen dan is er een kans dat de talrijke en ambitieuze projecten het licht zien. De Commissie neemt er nota van dat een openbare planoloog in het leven wordt geroepen, een platform die de rol zou spelen van gewestelijke operator met gezag over de andere actoren van de ruimtelijke ordening, dit voor alle grote gewestelijke sites (vb. : Josaphat), en ze vraagt om deze reflectie uit te breiden tot al de inrichtingsprojecten.

Wat de territoriale platform betreft, dringt de Commissie aan op de noodzaak om er de actoren van de mobiliteit volledig bij te betrekken, om te beschikken over een performant hulpmiddel bij de politieke besluitvorming.

Verlenging van de metro

De Commissie vestigt de aandacht op de totaalheid van het project voor de verlenging van de metro : verlenging naar Schaarbeek, aanleg van de tunnel Grondwet en werken in het station Albert maken deel uit van één visie en dienen behandeld te worden als de onderdelen van één en hetzelfde project.

De Voorzitster,
Pr. Dr. Macharis