

Mijnheer de burgemeester

Brussel, 10/2/2022

Dames en heren Schepenen

Dames en heren van de adviescommissie

BRAL heeft kennisgenomen van de plannen voor de heraanleg van de straten rond Brucity. We zijn verheugd te zien dat actieve mobiliteit meer ruimte krijgt en dat er ingezet wordt op een vergroening van deze ruimte. De belangrijke locatie van de straten tussen Sint Katelijne en de autovrije lanen vraagt om ruimte voor ontmoeting, vergroening en actieve mobiliteit.

We hebben wel enkele bezorgdheden die we graag willen delen met de adviescommissie.

### **Aansluiting op het aangekondigde mobiliteitsplan voor de Vijfhoek**

Het is onduidelijk in welke mate het voorliggende plan voor Brucity is afgestemd op het aangekondigde mobiliteitsplan voor de Vijfhoek. Hierdoor is het niet mogelijk in te schatten wat de impact is van de voorgestelde verkeerswijzigingen op de levenskwaliteit in de buurt. Wij vragen dat in de beoordeling van dit plan duidelijk wordt aangetoond hoe het Brucity-project past binnen de doelstellingen van het nog in te voeren mobiliteitsplan van de Stad Brussel en de principes van Good Move. Doordat dit nu niet duidelijk is, is het moeilijk om van Brusselaars een goed geïnformeerde reactie op deze plannen te vragen.

### **Parkeerplaatsen**

De beslissing om bovengrondse parkeerplaatsen te schrappen om de publieke ruimte te herverdelen is alvast een goede beslissing. Tegelijk zien we dat er in de buurt een gigantisch aantal ondergrondse parkeerplekken zijn (meer dan 2000). We zijn bezorgd hoe dit past binnen het aangekondigde mobiliteitsplan van de Stad Brussel. Deze parkeerplekken hebben een aanzuigefect op het autoverkeer terwijl het doel toch zou moeten zijn om het aantal auto's te beperken. Het is nu onduidelijk wat de impact van het autoverkeer hier zal zijn.

### **STOP principe & veiligheid**

Het ontbreken van een duidelijk mobiliteitsplan maakt het onduidelijk wat de impact zal zijn van de voorgestelde wijzigingen voor de actieve weggebruiker. Algemeen zien we alvast dat het **STOP principe** te weinig wordt toegepast, en vragen we dat de Stad Brussel hier meer ambitie toont.

Het is niet duidelijk waarover het gaat wanneer er gesproken wordt over een **woonzone**, of dit betekent dat er een woonerf wordt ingevoerd. We pleiten ervoor om in de straten rond een voetgangerszone te werken met een snelheidsbeperking van 20 km/u en dus ook effectief een woonerf in te voeren.

Kijken we puur op straatniveau (en negeren we dus de ongekende context van de mobiliteitswijzigingen in de buurt), dan stellen we ons vragen bij het voorstel om een bijkomende autostrook in tegengestelde rijrichting in te richten in de **Augustijnenstraat**. Dit past volgens ons niet in de principes van Good Move. Het zal een drukke gevaarlijke situatie worden voor voetgangers en

fietsers (het is er nu al druk en gevaarlijk). Bovendien is er vlakbij een procedure lopende om het **Zaterdagplein** heraan te leggen ten voordele van een betere publieke ruimte voor voetgangers en fietsers. De nabijgelegen straten moeten die keuze bevorderen en een veilige inrichting krijgen voor de actieve modi. De aansluiting van het Zaterdagplein op de voorgestelde zone rond Brucity moet prioriteit geven aan voetgangers en fietsers, en zo een aangename en veilige buurt creëren.

We vragen ook dat er op de hoek van **Paul Devauxstraat en Kiekenmarkt** in één keer kan worden overgestoken naar de Sint-Katelijnestraat. Op die manier wordt het STOP-principe echt toegepast en voelen voetgangers zich welkom in de buurt. Vandaag is het daar een erg onveilige, chaotische situatie.

Het plan bespreekt nergens het **kruispunt Auguste Ortsstraat, Dansaert, Visverkopersstraat, Arteveldestraat**, terwijl dit wel binnen de perimeter valt. We vragen duidelijkheid omtrent dit erg belangrijke kruispunt.

De voetgangerszone is er hoofdzakelijk voor voetgangers, en fietsers moeten zich aanpassen aan de situatie en stapvoets rijden. Er is dus nood aan een veilige, aangename **fietsas** die parallel aan de centrale lanen ligt. In de voorliggende plannen worden er fietsstraten geïmplementeerd maar deze missen hun effect wanneer er nog steeds veel gemotoriseerd verkeer is. Het STOP-principe moet gehanteerd worden. Deze maatregel moet dus gecombineerd worden met een vermindering van het gemotoriseerd verkeer. We stellen ons ook de vraag of de voorgestelde fietsstraat niet in conflict komt met de hoge frequentie bussen over diezelfde verkeersas. Ook hier is het effect moeilijk in te schatten, omdat er meer duidelijkheid nodig is over de plannen voor het fietsverkeer en openbaar vervoer in de omliggende zone.

Het is onduidelijk welke type en hoeveel **bussen** er halt zullen houden binnen de perimeter, en ook de haltes zijn nog onduidelijk. Nu zullen de bussen halhouden in de Visverkopersstraat, we vragen ons af waarom er geen haltes zijn aan het Brucity gebouw zelf. Op die manier valt de overlast van de bussen niet enkel bij de woningen en kunnen mensen ook rechtstreeks naar BruCity en de Multitower.

Er is te weinig aandacht voor hoe de **oversteekplaatsen** geregeld worden. Om de veiligheid van de voetgangers te garanderen moet er gewerkt worden met conflictvrije kruispunten. Ook zien we dat er op het syntheseplan geen zebapaden staan aangeduid. We vragen zebapaden ter hoogte van de doorgang aan Brucity, het kruispunt bij het Zaterdagplein en Paul Devauxstraat-Kiekenmarkt naar Sint-Katelijnestraat.

### **Laden & lossen**

In deze zone gebeurt er veel **laden en lossen**. De verklarende nota vermeldt dat dit in de aangrenzende straten zal gebeuren. We vragen dat hier streng op toegezien wordt en dat de leveringen de actieve mobiliteit en rust- en ontmoetingsplekken niet verstoren of het zelfs onveilig maken. Dit moet ook beter ruimtelijk ingepland worden. Het blijft ook onduidelijk waar de busjes van Bpost zich zullen stationeren.

## **Publieke ruimte en vergroening**

Deze zone rond de voetgangerszone biedt veel potentieel om een **ontmoetingszone** te worden. Bij de voetgangerszone zijn er verschillende kansen blijven liggen om echt rust en ontmoeting te creëren.

Het blijft een erg verharde zone waar groen geen prominente plek inneemt. We benadrukken dus de nood om dit bij de creatie van een nieuw deel voetgangerszone beter te doen. De wat kleinere straten rond BruCity lenen zich ertoe om gezellige verblijfsruimtes te worden die niet louter als mobiliteitsplek

moeten beschouwd worden maar vooral als publieke ruimte. We vinden het heel positief dat de Kiekenmarkt en Hallenstraat voetgangerszone worden om zo een aansluitend geheel te vormen met Sint-Katelijne en vragen om het een **kwalitatieve, groene, aangename publieke ruimte** te maken. Om een aansluitend geheel te creëren met de centrale lanen vragen we om de **Grétrystraat** mee in de perimeter te behandelen.

De impact van de ontwikkelingen aan de **Brouckère** wordt niet vermeld terwijl deze ook een grote mobiliteit met zich mee zullen brengen. De analyse voor dit soort plannen moet ook buiten de perimeter kijken zodat met alle factoren rekening gehouden kan worden.

Los van een paar bomen, wordt er in de Kiekenmarkt niet voldoende ingezet op **vergroening** en ontharding. De voetgangerszone is uiteindelijk een erg verharde ruimte geworden. We vragen dat er voor dit nieuw stuk voetgangerszone ambitieuzer wordt ingezet op vergroening. Ook in de Hallenstraat kan er volgens ons nog meer vergroend worden. Voor de ondergrond zelf moet er gekeken worden naar meer doorlaatbare materialen/ opties.

Om bewoners en bezoekers uit te nodigen de ruimte te gebruiken en er te vertoeven, stellen wij voor om meer zitplekken te voorzien. Zo kan het een echte **verblijfsruimte** worden waar mensen elkaar ontmoeten, kinderen kunnen spelen en waar er even gerust kan worden.

Het is niet duidelijk hoe groot de impact van de heraanleg zal zijn voor de wateropvang. We benadrukken de nood om hier maximaal op in te zetten. Het overstromingsgevaar in Brussel staat op 21 procent dus moeten alle kansen benut worden om de ruimte te **ontharden**.

We hopen dat onze opmerkingen in acht worden genomen. Graag worden we uitgenodigd op de adviescommissie

Hoogachtend

Voor BRAL

Lieselotte Gevens

