

College van Burgemeester en Schepenen  
Secretariaat van de overlegcommissie  
Departement Stedenbouw stad Brussel  
Anspachlaan 6  
1000 Brussel

Brussel, 9 februari 2018

*Betreft: Bezwaarschrift BRAL aangaande de stedenbouwkundige vergunning voor de heraanleg van afgescheiden fietspaden van de Zespenningenstraat en Goot Eilandstraat (PU-S1404/2017)*

Mijnheer de Burgemeester,  
Dames en Heren Schepenen,  
Geachte leden van de overlegcommissie,

Met dit schrijven wil BRAL haar bezwaren kenbaar maken over de voorliggende stedenbouwkundige vergunning voor de heraanleg van de Zespenningenstraat en Groot Eilandstraat.

BRAL vindt het zeker positief dat de Stad Brussel meer en meer aandacht heeft voor haar fietsinfrastructuur en ijvert voor meer plaats voor de actieve modi in het stadscentrum.

#### **Toekomstige situatie beantwoordt niet aan richtlijnen**

De heraanleg beantwoordt niet aan de richtlijnen van het "Fietsvademecum Brussels hoofdstedelijk gewest: Markering en signalisatie van beperkt éénrichtingsverkeer"<sup>1</sup>. Hierin staan de volgende aanbevelingen:

- "De veiligheidsmarge ten opzichte van het zijdelings parkeren moet minstens 50 cm bedragen". Coupe FF' toont nu een marge van 40 cm;
- "De sergeantstrepen moeten noodzakelijkerwijs aangebracht worden op de as die de fietser moet volgen om veilig te rijden, te weten op voldoende afstand van de parkeerzone (= as van de sergeantstrepen op ongeveer 1 m van de grens van de parkeerzone, ongeacht de breedte van de sergeantstrepen)". Afstand is nu slechts 65 cm voor coupe EE' en 85 cm voor coupe FF'.

Het vademecum geeft ook minimale rijbaanbreedtes die hier niet worden gerespecteerd:

- Minimum 50 cm tussen bus en fiets. Dit is niet het geval voor coupe EE'.
- Minimum 80 cm tussen geparkeerde auto's en fiets. Dit is niet het geval voor coupe FF'.

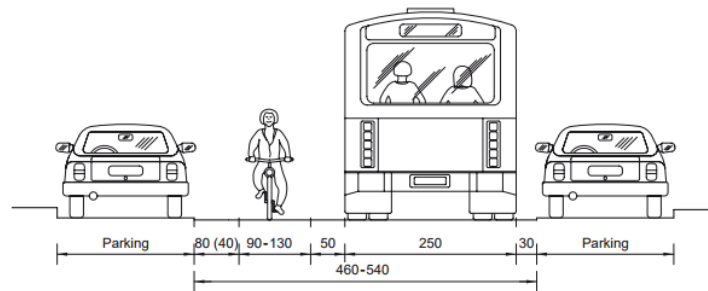
---

<sup>1</sup> Fietsvademecum Brussels hoofdstedelijk gewest: Markering en signalisatie van beperkt éénrichtingsverkeer: [https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/vm-1-sul\\_nl.pdf](https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/vm-1-sul_nl.pdf)

Figuur 8.5 van het Fietsvademecum

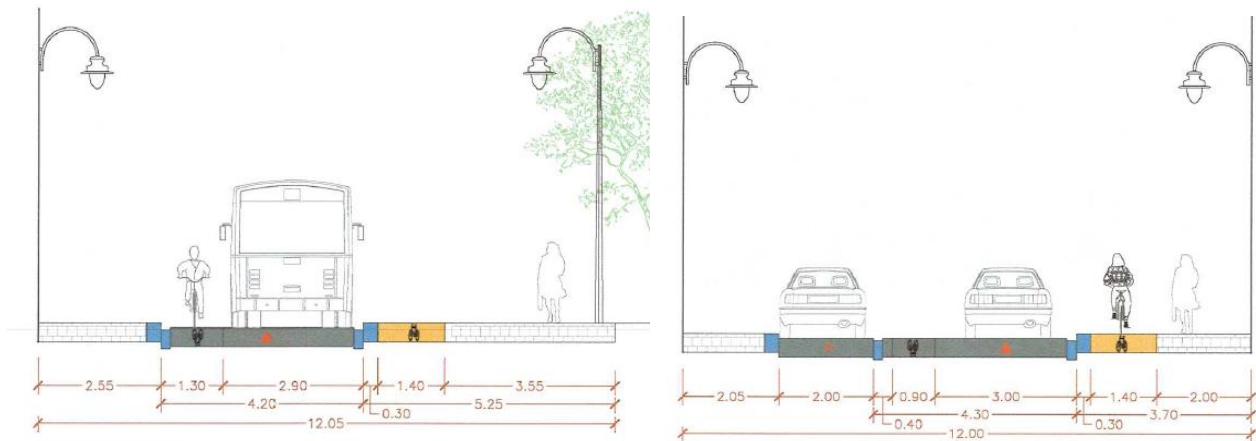
**Figuur 8.5. Minimale rijbaanbreedte bij zwaar verkeer of busverbinding en 30 km/u**

Doorlopende markering van de tegenrichting is in alle gevallen aangewezen.



Coupe EE' projetée

Coupe FF' projetée



### Heraanleg garandeert de veiligheid van fietsers en voetgangers niet

Het voorstel zal op meerdere plekken zorgen voor meer conflicten en gevaarlijke situaties dan nu het geval is:

- Het gemarkeerde fietspad tegen de rijrichting vervangen door een fietssuggestiestrook zal de veiligheid van de fietsers verminderen;
- Een fietssuggestiestrook in de rijrichting vervangen door een apart fietspad op de stoep zal conflicten veroorzaken met voetgangers, zeker bij de bushalte waar busreizigers op het fietspad uitstappen;
- Er zijn te weinig plaatsen voorzien voor voetgangers en fietsers om veilig over te steken.

Als men meer voetgangers en fietsers wenst aan te trekken in het stadscentrum, moet de infrastructuur hen ook veiligheid en comfort bieden. Dit is hier niet het geval. Dit project zal de fiets niet aanmoedigen.

### Meer plaats voor geparkeerde auto's

Er worden geen extra fietsbeugels voorzien en de bestaande fietsbeugels worden verplaatst van een parkeerplaats naar de stoep. Er wordt dus meer plaats gegeven aan de auto, terwijl de stoep vóór de school wordt ingenomen door de fietsen. Er wordt dus opnieuw voorrang gegeven aan de auto, terwijl de mobiliteitsplannen voor de komende jaren duidelijk bepalen dat het autogebruik moet verminderen.

## **Gemiste kans om het miniring-probleem aan te pakken**

De synthesesnota vermeldt: "het doel van de heraanleg is om de veiligheid, het comfort en de levenskwaliteit te verbeteren door aantrekkelijke en gezellige plaats te creëren."

De miniring, waarvan de Zespenningenstraat deel uit maakt, zorgt voor geen van deze drie aspecten, maar brengt eerder onveiligheid en overlasten door hevig transitverkeer. Dit is een mooie gelegenheid om de publieke ruimte rond de voetgangerszone te verbeteren en de mobiliteitsproblemen gelinkt aan het transitverkeer van de miniring op te lossen. Kortom, laat geen transitverkeer meer toe in de Zespenningenstraat en geef voetgangers, fietsers en andere actieve modi de plaats die ze verdienen.

De miniring is vandaag een barrière tussen het hypercentrum en het gebied daarbuiten. Deze heraanleg is dus ook een gelegenheid om twee afgescheiden stadsdelen samen te brengen.

## **Heraanleg naast de voetgangerszone zonder duidelijk beeld van het effect**

De gevolgen van de voetgangerszone op de mobiliteit zijn nog altijd niet duidelijk onderzocht en aangepakt. BRAL ziet niet hoe de Stad Brussel een efficiënte heraanleg kan plannen van een straat naast de voetgangerszone zonder de effecten van deze laatste eerst te bestuderen.

"Het dossier van de heraanleg van de centrale lanen kan niet los gezien worden van de mobiliteit rondom die zone, in de Vijfhoek en daarbuiten. Helaas heeft de Stad Brussel nog altijd geen globaal mobiliteitsplan gemaakt, zelfs geen globaal plan dat enkel op de Vijfhoek slaat. Het 'circulatieplan' is geen volwaardig 'Gemeentelijk Mobiliteitsplan', want er ging geen participatietraject of effectenstudie aan vooraf. Dergelijke vorm van "saucissonage" zorgt ervoor dat het vandaag onmogelijk is om de mobiliteitsimpact van het project terdege te beoordelen. Er zijn regels, we vragen aan de stad om die te volgen"<sup>2</sup>, schreef BRAL in 2015 in haar opmerkingen rond de aanvraag voor de heraanleg van de centrale lanen.

Ook de Raad van State concludeerde dat niet de vergunning en de heraanleg van de straten, maar wel het huidige circulatieplan nadelig is voor handelaars en hinder veroorzaakt<sup>3</sup>.

Een eventuele heraanleg van de betreffende straten mag niet starten zonder eerst een globale aanpak en een duidelijke visie te ontwikkelen voor de mobiliteit in en rond de voetgangerszone.

## **Besluit**

BRAL vraagt de overlegcommissie een ongunstig advies te verlenen aan de heraanleg van de Zespenningenstraat en Groot Eilandstraat.

Wij vragen de overlegcommissie rekening te houden met deze opmerkingen, en wensen uitgenodigd te worden voor elke hoorzitting die te maken heeft met dit dossier.

Florence Lepoudre  
BRAL vzw

---

<sup>2</sup> Zie opmerkingen van BRAL op heraanleg van de centrale lanen: <https://bral.brussels.nl/artikel/%E2%80%9Cplan-centrumlanen-positief-maar-nood-aan-dialoog%E2%80%9D>

<sup>3</sup> Arrest nr. 240.604 van 29 januari 2018, zie: <http://www.raadvst-consetat.be/?lang=nl&page=news>