



## ADVIES OVER HET ONTWERP VAN GEDEELTELIJKE WIJZIGING VAN HET BIJZONDER BESTEMMINGSPLAN (BBP) "STROOBANTS – PICARDIË" IN EVERE

<b>Aanvrager</b>	Gemeente Evere – Dienst Stedenbouw en Leefmilieu op grond van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 30 september 2010 dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie aanduidt als een van de organen die verzocht worden een advies uit te brengen over de ontwerpen van bijzondere bestemmingsplannen (BBP's)
<b>Aanvraag ontvangen op</b>	29/12/2021
<b>Uiteenzetting</b>	/
<b>Overgemaakte documenten</b>	Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het Bijzonder Bestemmingsplan (BBP) "Stroobants – Picardië", dat te raadplegen is op de website van de gemeente via de volgende link: <a href="http://evere.brussels">evere.brussels</a>
<b>Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op</b>	25/01/2021

Het ontwerp van BBP voorziet in de wijziging van de bestemming van het eiland Stroobants-Picardië van stedelijk industriegebied naar woongebied. Deze nieuwe bestemming zal andere mobiliteitsstromen teweegbrengen. Het eiland grenst aan een park en ligt in de nabijheid van een school.

De commissie stelt vast dat de weginrichting van het gebied in kwestie niet tegemoetkomt aan de doelstellingen van het gewestelijke mobiliteitsbeleid, in het bijzonder wat betreft verkeersveiligheid en de uitvoering van het STOP-principe, dat voorrang geeft aan voetgangers.

Het gebied wordt omgeven door twee wegen die meer dan 20 meter breed zijn. Talloze automobilisten gebruiken de Picardiëstraat als sluipteg om de snelheidsremmers in de Stroobantsstraat te ontwijken. De Picardiëstraat is een veel te brede wijkweg en dat heeft tot gevolg dat sommige bestuurders er veel harder rijden dan de maximale toegelaten snelheid van 30 km/u. De Picardiëstraat wordt gebruikt om naar basisschool La Source in de Doolegtstraat te gaan en vormt een risico voor de verkeersveiligheid vanwege de hoge rijnsnelheden.

Op bepaalde stukken in de Stroobants- en de Picardiëstraat zijn de trottoirs erg smal en in slechte staat (bekleding in dolomiet).

De Picardiëstraat heeft geen fietsvoorzieningen waarop kinderen zich veilig al fietsend naar school kunnen begeven en deze straat wordt ook gebruikt door de kinderen die hun fietsbrevet afleggen (Pro Velo, school La Source).

De GFR C en GFR SZ lopen langs de Stroobantsstraat. De gescheiden eenrichtingsfietspaden die tien jaar geleden werden aangelegd, zijn erg smal geworden (1m30-1m35) en voldoen niet langer

aan de gewestelijke normen voor een GFR (1m80, en minstens 1m50). Voorbijsteken is er moeilijk. Bovendien worden ze begrensd door smalle trottoirs, die doorspekt zijn met bomen en – aan de kant van het park – in bedenkelijke staat zijn (dolomiet en wortels), waardoor voetgangers op het fietspad gaan wandelen, wat dan weer conflicten met fietsers veroorzaakt.

Onder deze wegen loopt de Groene Wandeling, via twee smalle tunnels (1m50 breed op grondniveau) van 30 meter lang, waar zowel fietsers als voetgangers gebruik van maken, in beide richtingen. Naast het gebrek aan verlichting verhindert het tegenlicht dat men in de tunnel kan kijken, wat voor veiligheidsproblemen zorgt.

**De commissie betreurt het zwakke mobiliteitsluik in de rapporten. De modale aandelen van het scenario zijn gebaseerd op gegevens die achterhaald zijn (Beldam 2010) en op de huidige modale verdeling.**

**De commissie vraagt zich te baseren op de ambities van het Gewestelijk Mobiliteitsplan 'Good Move'. Als logisch gevolg van de bestemmingswijziging vraagt de commissie om de wegen en openbare ruimten in te richten volgens de richtlijnen van het gewestelijke beleid, namelijk door er voorrang te geven aan de actieve mobiliteit en er een veilig verkeerssysteem en dito openbare ruimte van te maken.**

De commissie vraagt om in de perimeter de voetgangersvoorzieningen (trottoirs, wandelpaden) te verbreden, voetgangers een comfortabele wandelbreedte toe te kennen, met uitsluiting van de ruimte ingenomen door vegetatie en boomwortels, en hen kwaliteitsvolle en uitnodigende infrastructuur te bieden.

De commissie vraagt de wegen uit te rusten met snelheidsremmers, de zebrapaden te beveiligen en te zorgen voor een veiligere fietsomgeving. De commissie dringt aan op een combinatie van snelheidsremmers en aanvullende snelheidscontroles.

In de Stroobantsstraat moeten de bestaande gescheiden fietspaden verbreed worden (1m80), waarbij de doorgang van bussen gevrijwaard wordt.

In de Picardiëstraat zijn er verschillende inrichtingsmogelijkheden. Het profiel kan herwerkt worden naar dat van een lokale weg. Als de huidige verkeersstromen behouden worden, zouden er gescheiden fietspaden moeten worden aangelegd op de uiterst brede Picardiëstraat (7 meter berijdbare oppervlakte op het smalste punt, maar vaak 8 meter vrije oppervlakte).

Op grond van het STOP-principe zouden op beide verkeersassen (maar vooral in de Picardiëstraat) de bomenrijen verplaatst kunnen worden naar de rand van de rijweg, op de parkeerruimte, om ruimte vrij te maken voor voetgangers en fietsverkeer en zou de rijweg visueel versmald kunnen worden om ervoor te zorgen dat autobestuurders hun snelheid zouden matigen. Een vermindering van de hoeveelheid parkeerruimte is een andere optie die bestudeerd moet worden. Is er in deze straten langs weerszijden parkeerruimte nodig: in de Stroobantsstraat (kant van het park) en in de Picardiëstraat (rechterkant bergopwaarts)? Dat biedt een mogelijkheid om parkeerruimte te schrappen, te evalueren volgens de autodruk in de wijk.

De commissie vindt dat deze werken moeten worden uitgevoerd vóór de bestemmingswijziging van het gebied in kwestie, of op z'n minst vóór de aanvragen tot stedenbouwkundige vergunningen voor de woningen. Het gebruik van de Picardiëstraat door vrachtwagens die uitgegraven grond voor de bouw van het toekomstige metrostation Linde afvoeren, moet er niet toe leiden dat de aanleg van deze inrichtingen die nodig zijn voor de veiligheid van de actieve weggebruikers uitgesteld worden. Integendeel, dit is net een reden om de aanleg ervan te versnellen.

Wat de Groene Wandeling betreft, vraagt de commissie dat de twee tunnels onder de weg uitgerust zouden worden met toereikende (en onverwoestbare) verlichtingsvoorzieningen.

De commissie vraagt ook dat er een bovengrondse alternatieve route voor voetgangers en fietsers zou worden aangelegd, via de verbreding van het pad dat langs het perceel loopt, tussen de Picardiëstraat en de Stroobantsstraat. Dit pad wordt door de buurtbewoners gebruikt om de

bushaltes (59 en 69) in de Stroobantsstraat te bereiken, maar de vegetatie beperkt de breedte ervan.