



COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
 GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE
 RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

ADVIES OVER HET GEMEENTELIJK ONTWIKKELINGSPLAN VAN DE GEMEENTE EVERE

Aanvrager	Gemeente Evere - Dienst Stedenbouw en Leefmilieu
Aanvraag ontvangen op	6 januari 2021
Uiteenzettingen	18.01.2021 via Teams door mevrouw Anne Cornet, projectleider van het bureau BRAT – organisatie Brupartners
Overgemaakte documenten	Ontwerp van GemOP van Evere, Milieueffectenrapport
Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op	25.01.2021

Gezien de omvang van het ontwerp en de wisselwerkingen tussen de mobiliteitsuitdagingen en het plan in zijn geheel is de Commissie van mening dat een periode van een maand te kort is om naar behoren kennis te nemen van het document en met alle actoren een gezamenlijk advies uit te brengen.

Planning

Het Richtplan van Aanleg (RPA) Defensie moet worden onderscheiden van het RPA Bordet in het algemeen. Er is slechts één strategisch gebied in het GPDO dat het voorwerp uitmaakt van twee RPA's.

In het GPDO is een lokale interventiepool aan Bordet opgenomen, die niet in de documenten wordt vermeld.

Zwarte mobiliteitspunten: As Bordet/Houtweg, kruispunten Haachtsesteenweg en Leopold III-laan

De intenties om de zwarte mobiliteitspunten verkeersluw te maken zouden verder kunnen worden ontwikkeld. Het RPA Bordet beoogt het verkeersluw maken van de as Bordet/Houtweg en de kruispunten met de Haachtsesteenweg en Leopold III-laan om voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van het multimodale knooppunt. Tot de ambities behoren ook het vergroenen van deze as en het ondersteunen van voetgangers en fietsers naast Bordet/Houtweg tussen Moeraske en de Begraafplaats van Brussel.

Fietsbeleid

Het rapport lijkt enkel gebaseerd te zijn op de kaarten van de multimodale wegenspecialisatie (MWS) van Good Move. De Commissie vraagt het netwerk van de gemeentelijke fietsroutes (GemFR) toe te voegen, dat is opgenomen in het GemMP van 2006 en in de BYPAD-audit van 2014 op pagina 14. De Commissie benadrukt ook het ongemak dat veroorzaakt wordt door het doorgaand verkeer dat deze fietsroutes gebruikt (zie pagina 102 hieronder).

Er zijn drie assen belangrijk voor het verbeteren van de befietsbaarheid van de gemeente:

- de Cicerolaan (ontbrekende schakel op GFR C)

- de as Optimisme/Grosjean (GFR B)
- de Genèvestraat, een "Auto WIJK"-weg in het Good Move-plan, maar met nog zeer veel verkeer.

De drie wegbruggen over het spoor vormen een probleem voor fietsers. Die van de Bordetlaan is het meest problematisch. De Commissie stelt voor niet op de komst van de metro te wachten en het reeds onderzochte tweerichtingsfietspad naast de Decathlonwinkel te verwezenlijken. De De Boeckbrug (station van Evere) vormt echt een ontbrekende schakel op de GFR B tussen de inrichtingen van de busstrook en het rondpunt op de Leopold III-laan. De brug tegenover het gemeentehuis is het best ingericht, maar de markeringen van de fietspaden worden regelmatig weggevaagd door de voorbijrijdende auto's en te weinig vernieuwd.

Parkeren

Er wordt onvoldoende rekening gehouden met stalplaatsen voor fietsen (waaronder ook bakfietsen) in toekomstige vastgoedprojecten. De in de GSV opgenomen verplichting om in een lokaal voor fietsen en kindervagens te voorzien wordt te vaak omgebogen naar opslagruimte voor vuilnisbakken en andere omvangrijke voorwerpen, waardoor deze niet gebruikt kan worden voor het veilig stallen van fietsen. Moet er geen regelmatige controle komen op het bestaan van dergelijke speciale fietsenstallingen of -ruimtes?

De P+R Bordet is opgenomen in het GPDO. Het is van belang te voorzien in een stedelijke ontwikkeling rond de toekomstige eindhalte van de metro (verdichting van een met het openbaar vervoer toegankelijke pool) en een P+R-parking, gezien de nabijheid van de Ring, om een verschuiving naar het openbaar vervoer met rechtstreekse toegang tot het stadscentrum te bevorderen. Er moet rekening worden gehouden met de inrichting van dit multimodale knooppunt bij de toekomstige ontwikkeling van Evere. Wat de exacte locatie betreft, is dit mogelijk relevanter aan de kant van de Decathlon, maar het mag niet worden uitgesloten binnen de nieuwe ontwikkelingen op de ING-site. Het ontwerp voorziet in slechts 200 beveiligde fietsparkeerplaatsen (pendelaars), wat zeer weinig ambitieus lijkt in het licht van de huidige ontwikkeling.

Benadering van het gebied ten aanzien van de omgeving

Het GemOP is niet gericht op de ontwikkeling van gemeentegrenzen.

Participatie

De GMC betreurt dat de gemeente Evere, ondanks haar voornemen om burgerparticipatie te bevorderen, de bevolking niet meer bij de uitdagingen van het plan heeft betrokken. Publieke uitzettingen ter vereenvoudiging van deze 400 pagina's vóór het openbaar onderzoek zouden een betere participatie van de actoren en de bevolking aan de uitstippeling van het gemeentebestuur mogelijk hebben gemaakt.

Gerichte opmerkingen

- Pagina 96: legende herzien voor de leesbaarheid van de kaarten
- Pagina 98: Fietsnet
 - Het rapport lijkt enkel gebaseerd te zijn op de kaarten van de multimodale wegenspecialisatie (MWS) van Good Move. Het netwerk van de gemeentelijke fietsroutes (GemFR), dat is opgenomen in het GemMP van 2006 en in de BYPAD-audit van 2014 op pagina 14, moet worden toegevoegd.
 - GemFR 1 verbindt Helmet met Bordet (bewegwijzerde route sinds 2008) via de Mattheusensstraat, Van Neromstraat, Van Boeckelstraat, Vliegpleinstraat en Piérardlaan.
 - GemFR 2 verbindt de Sint-Vincentiuskerk met de Sint-Jozefkerk (Paduwaplaats), bewegwijzerd sinds 2012, via de Goede Herdersstraat, Parijsstraat, Oud-Kapellekelaan, het gemeentehuis en de Oud-Strijderslaan.

- GemFR 3, in afwachting van bewegwijzering sinds 2013, tussen de Delhaizewinkel in de Genèvestraat en de Kolonel Bourgstraat, zo goed als verkeersvrij, via Tuinbouw, de Dupontstraat, Artémislaan, Twee Huizenstraat en De Lombaerdestraat.
- De Groene Wandeling (fiets) moet hier ook worden vermeld.
- Pagina 102: doorgaand verkeer. De lange files aan de volgende kruispunten leiden tot storend doorgaand verkeer (bypass) op de gemeentelijke of gewestelijke fietsroutes (GemFR en GFR)
 - kruispunt Bordet/Haacht (komende van de Verdun- en Stroobantsstraat):
 - bypass via de Sint-Vincentiusstraat en de Van Leeuwlaan (school en GWR 1a);
 - bypass via de Dekosterstraat, het Vredeplein (#GemFR 2) en de Pepermansstraat (#GemFR 1);
 - kruispunt Haacht/Bordet (komende van Schaarbeek + Conscience/Gemeentehuis):
 - bypass via de Vliegpleinstraat (Groene Wandeling) en de Van Leeuwlaan (GFR 1a);
 - bypass via de Pepermansstraat (#GemFR 1), het Vredeplein, de Dekosterstraat en de Sint-Vincentiusstraat (#GemFR 2);
 - bypass via de Sint-Vincentiusstraat (als de files niet te lang zijn) (#GFR 1a + school);
 - kruispunt Cicero/Leuvensesteenweg (komende van de Dunantlaan en Zaventemstraat):
 - bypass via de Twee Huizenstraat (waar twee scholen en GemFR 3 liggen).
- Pagina 109: nadenken over een herziening van de bestaande parkeerruimte, de optimalisering en rationalisering ervan, met name om ruimte terug te winnen en vergroening en infiltratie te bevorderen.
- Pagina 112: een gemeente die denkt aan de fietsers
 - Fietsparkeerplaatsen: in het kader van het GPAP (Gemeentelijk Parkeeractieplan) moesten in Evere, om aan de gewestelijke normen te voldoen, 670 extra fietsparkeerplaatsen voor korte duur worden aangelegd, en moesten er meer oplossingen voor langparkeren komen. Hoeveel werden er sinds 2017 gerealiseerd? Wat is de planning? Er was een studie gepland in 2017 om te bepalen waar deze 335 fietsenstallingen geplaatst moesten worden.
 - De BYPAD-audit (2014) bevatte 47 uit te voeren aanbevelingen, waarvan 38 voor de gemeente en waarvan slechts vier een deadline vermeldden. De helft van deze 38 aanbevelingen werd nog niet uitgevoerd, waaronder de tussentijdse evaluatie en bijwerking van het actieplan, maar ook het in kaart brengen van de fietsparkeerplaatsen, het plaatsen van fietsparkeerplaatsen voor langparkeren aan de stations Evere en Bordet, het aanmoedigen van fietsen, de bewegwijzering van de GemFR's 3-4-5, fietsopleidingen voor de bevolking, een mobiliteitsenquête bij de Everenaars, fietstellingen en de inrichting van een reeks gemeentewegen voor fietsers (Optimisme, Grosjean, Begraafplaats van Brussel, Vandenhoven, Bauwens, Rustplaats, Oude Strijders, Kolonel Bourg, Kurth, grens Van Nerom/Van Obberghen, enz.). Overwegingen: de kracht van de BYPAD ligt in de toepassing van de aanbevelingen, alsook in de opvolging en evaluatie ervan in samenwerking met fietsers. Wat heeft het voor zin een dergelijke audit uit te voeren als er geen gevolg aan wordt gegeven, ook al kan dit onder meer worden verklaard door het chronisch tekort aan budgettaire en menselijke middelen die de gemeente voor mobiliteit uittrekt?
- Pagina 114: het Bordet-project heeft dezelfde ambities: een weg voor voetgangers en fietsers naast de L26/ verkeersluw maken van de as Bordet/Houtweg (kruispunten Bordet - Leopold III - Haachtsesteenweg)
- Pagina's 156-158: as 4 - Doelstelling 3: duurzame mobiliteit bevorderen
 - In het kader van Parkway zou het interessant zijn om het (reeds bestaande) tracé van het fiets-GEN (gelegen langs de E40, tussen Gemeenschappen en Reyers) aan te sluiten op het stedelijk weefsel van Hoog Evere (Kolonel Bourg).
- Pagina 183: actieve mobiliteit (TP6). De noord-zuidverbindingen (tussen Laag en Hoog Evere) zijn een zwak punt in het gemeentelijke fietsnetwerk, dat al sterk beperkt wordt door de fysieke barrières die gevormd worden door de spoorweg en de Leopold III-laan, maar de aanwezigheid van de (bewegwijzerde) GemFR 2 langs de Oud-Strijderslaan bestaat al bijna tien jaar, en de aanleg afgelopen najaar van het COVID-fietspad langs de Bordetlaan heeft de situatie al aanzienlijk verbeterd. De gemeente moet GemFR 3 (Tuinbouw, Dupont, Artémis, Twee Huizen, De

Lombaerde) al sinds 2013 bewegwijzeren. Als de Groene Wandeling naast de Eenboomstraat fietsvriendelijk zou worden gemaakt (door comfortstroken aan te brengen naast de kasseien en het project van Leefmilieu Brussel voor de aanleg van een fietspad naast de muur van de begraafplaats te verwezenlijken), zouden de noord-zuidverbindingen aanzienlijk worden verbeterd. Er zouden enkel nog drie belangrijke assen befietsbaar moeten worden gemaakt: de Cicerolaan (ontbrekende schakel op GFR C), de as Optimisme/Grosjean (GFR B), alsook de Genèvestraat, die in de praktijk een weg is waar de auto dominant blijft, terwijl ze in het Good Move-plan slechts een "Auto WIJK"-weg is.

- Pagina 185: kaart "actieve mobiliteit" (TP6). De pijlen die bij benadering de verbindingen van de actieve mobiliteit symboliseren, zijn te algemeen en houden geen rekening met het bestaan van de GemFR's; GemFR 3 is bovendien zowel een fietsers- als voetgangersverbinding (waarbij de helft van het traject verkeersvrij is).
- Pagina 188 tot 271: leesbaarheid van de fiches (lettertype wordt niet herkend)
- Pagina 196: bron PAVE
- Pagina 206-207: opgelet voor de overbelasting van de openbare ruimte en de inachtneming van genderaspecten in de openbare ruimte.
- Pagina 221: GL28 - Begeleiding van de inwoners voor een duurzaam beheer van de middelen: er ontbreekt een atelier om fietsen te herstellen. Het "Repair Café" zou kunnen worden uitgebreid met een fietsherstelcentrum, vergelijkbaar met dat van "Les Ateliers de la Rue Voot" in Sint-Lambrechts-Woluwe.
- Pagina 222: GL29 - Herdefiniëring van het verkeer op de gevaarlijke assen en moeilijk over te steken kruispunten. De drie wegbruggen over het spoor vormen een probleem voor fietsers.
 - De **Bordetlaan** naast de Decathlon is er ongetwijfeld het slechtst aan toe; er moet daar niet gewacht worden op de komst van de metro om een oplossing te bieden. Waarom wordt er geen tweerichtingsfietspad naast de Decathlon aangelegd, zoals overigens in de oorspronkelijke plannen was voorzien?
 - De **De Boeckbrug** (station van Evere) op de GFR B veroorzaakt ook problemen: de MIVB heeft de brug ingericht (busstrook) en Beliris heeft het rondpunt op de Leopold III-laan ingericht, maar daartussenin is er niets gebeurd. Een tienjarige die met de fiets naar school wil, moet zich dus maar tussen de auto's wagen. Hetzelfde geldt tussen de brug en de Henri Consciencelaan, waar de gemeente de parkeerplaatsen aan beide zijden van de Kurthstraat heeft behouden, wat de aanleg van een beschermend fietspad onmogelijk maakt.
 - De brug tegenover het **gemeentehuis** is het best ingericht, maar de markeringen van de fietspaden worden regelmatig weggevaagd door de voorbijrijdende auto's en te weinig vernieuwd. Men mag ook niet vergeten dat de oversteekplaatsen van de Leopold III-laan verwezenlijkt zijn door Beliris zonder rekening te houden met de continuïteit van het transversale traject. Er werd bij Brussel Mobiliteit een ontwerp ingediend om deze oversteekplaatsen te verbeteren.
- Pagina 224: GL31: Promoten van zachte verplaatsingswijzen. Uitstekende fiche, maar dezelfde opmerking als voor TP6: de ontwikkeling van een secundair fietsnetwerk kwam al aan bod in het GemMP van 2006, waarin vijf GemFR's waren voorzien. De eerste twee GemFR's werden al verwezenlijkt en bewegwijzerd. De derde wacht al bijna tien jaar op bewegwijzering. En er zou een nieuwe denkoefening voor de volgende twee kunnen worden gevoerd in het licht van de laatste ontwikkelingen.
- Pagina 225-226: GL32: Rekening houden met de parkeerbehoeften bij toekomstige bouwprojecten. Deze fiche lijkt hoofdzakelijk betrekking te hebben op parkeerplaatsen voor auto's. Er moeten ook voldoende parkeerplaatsen voor fietsen (waaronder bakfietsen) in de gebouwen beschikbaar zijn. De in de GSV opgenomen verplichting om in een lokaal voor fietsen en kindervagens te voorzien wordt te vaak omgebogen naar opslagruimte voor vuilnisbakken en andere omvangrijke voorwerpen, waardoor deze niet gebruikt kan worden voor het veilig stallen van fietsen. Moet er geen regelmatige controle komen op het bestaan van dergelijke speciale fietsenstallingen of -ruimten? Wat het multimodale knooppunt Bordet betreft, voorziet het ontwerp in slechts 200 beveiligde fietsparkeerplaatsen (pendelaars), wat zeer weinig ambitieus lijkt in het licht van de huidige ontwikkeling.

- Pagina 226: rekening houden met het multimodale knooppunt Bordet.
- Pagina's 229-261: O28: Verbetering van de toegankelijkheid en de inrichtingen in de stationsomgevingen - Zoom op het station van Evere. Er wordt in de fiche gevraagd in voldoende parkeergelegenheid voor fietsen te voorzien. We preciseren dat het voornamelijk om beveiligd langparkeren moet gaan. En wat de deadline "korte tot middellange termijn" betreft, moeten er nu al fietsparkeerplaatsen voor langparkeren worden aangelegd, aangezien het momenteel zeer moeilijk is om de kaai met de fiets te bereiken (trappen) en het RPA Josaphat niet voor 2023 zal worden gerealiseerd.
- Pagina 262: O29: Herdefiniëring van het verkeer bij Bordet Net als voor GL29 moet er een tweerichtingsfietspad naast de Decathlon worden aangelegd zonder te wachten op 2030 de werken voor de komst van Metro 3. Nu er een mooie continuïteit is op de Bordetlaan tot aan de Begraafplaats van Brussel, komt de verwezenlijking van deze ontbrekende schakel op "korte termijn" volledig tot zijn recht (en niet op middellange termijn zoals onderaan de fiche werd vermeld).
- Pagina 265: O32: Herziening van het gemeentelijke mobiliteitsplan. Aangezien het GemMP van Evere 15 jaar oud is en Good Move nieuwe inzichten op het vlak van mobiliteit aanreikt, is het tijd om een nieuw GemMP op te stellen. Deze fiche moet een prioriteit op korte termijn en geen prioriteit "op middellange termijn" zijn.

Milieueffectenrapport (MER)

- Pagina 50: Fietsplan
 - De thema's 3 (vorming en fietseducatie) en 4 (promotie en geloofwaardigheid van de fiets in Brussel) moeten deel uitmaken van het GemOP.