



Aan de burgemeester en het schepencollege van Schaarbeek  
Colignonplein 100  
1030 Schaarbeek

Aan de burgemeester en het schepencollege van Sint-Joost-ten-Node  
Sterrenkundelaan 12-13  
1210 Sint-Joost-ten-Node

**Betreft: Bouw van een gebouwencomplex met gemengde functies op de plaats van het huidige CCN-gebouw (15/PFD/1841757)**

Brussel, 17 september 2024

Geachte leden van de overlegcommissie en van het College van Burgemeester en Schepenen,

De Brusselse Noordwijk is in volle evolutie. Dit is een unieke opportuniteit om volop de kaart te trekken van duurzame en toegankelijke mobiliteit. GRACQ en Fietsersbond kijken dan ook met aandacht naar grote projecten in deze wijk die een directe en indirecte impact hebben op de toegang tot fietsoplossingen en de fietsverplaatsingen.

Dit gaat in het bijzonder op voor nieuwe gebouwen die in de plaats zullen komen van het CCN-gebouw. Het CCN gebouw is samen met het Noordstation één van de belangrijkste of zelf het belangrijkste multimodale knooppunt van onze hoofdstad, en bij uitbreiding ons land. Vele treinfietsers maken dagelijks gebruik van de faciliteiten, combinaties trein en fiets, bus en trein, tram/pre-metro en fiets zijn eenvoudig en vlot te maken. Daarnaast vormt de overdekte doorgang tussen het CCN-gebouw en het Noordstation een veilige en comfortabele doorgang voor fietsers tussen het Noorden en het Centrum. Een route met een enorm potentieel, in het bijzonder als onderdeel van de Cyclostrade C3.

U hoort het, dit dossier heeft een bijzonder belang voor fietsers. GRACQ en Fietsersbond focussen zich in deze reactie specifiek op de toekomst van de transformatie van de overdekte doorgang tussen de gebouwen en het Noordstation. Niet evident, de documenten beschikbaar voor dit openbaar onderzoek zijn erg complex. Het dossier is zo onoverzichtelijk dat het moeilijk correct te interpreteren is voor burgers die het niet van nabij gevolgd hebben.

Na een moeilijke zoektocht naar pertinente informatie met betrekking tot fietsmobiliteit blijkt dat er geen antwoord gegeven wordt op de nood om fietsinfrastructuur hier verder te ontwikkelen. Meer nog, indien dit project zonder aanpassingen wordt doorgevoerd zal de situatie voor fietsers verslechteren. **GRACQ en Fietsersbond vragen nadrukkelijk om grondige aanpassingen.**

## Het ontbreken van een brede mobiliteitsvisie

GRACQ en Fietsersbond betreuren dat een project van een dergelijke omvang en met grote impact in openbaar onderzoek gaat vooraleer er een gedragen visie is over de mobiliteit in de Noordwijk. Er wordt gewerkt aan een Masterplan voor het Noordstation, maar voor zover wij geïnformeerd zijn, is dit tot op heden niet definitief goedgekeurd.

Dit project vergunnen vooraleer er een Masterplan is, zal een voldongen feit ontstaan. De gebouwen die zullen komen in plaats van het CCN-gebouw moeten zich ten volle in lijn zetten met een langetermijnvisie op mobiliteit in de Noordwijk.

Het betreft hier dan ook een uitermate belangrijk mobiliteitsknooppunt. Meer nog, het betreft een knooppunt in volle ontwikkeling. Hieronder een niet exhaustieve lijst van wat onze organisaties in het bijzonder bezig houdt:

- Brussel-Noord was in 2023 op weekdays opnieuw het drukste treinstation van het land. Het station beschikt over een beveiligde fietsparking en een fietspunt beheerd door Cyclo.
- Tramlijn 15 moet Belgica via de Picardstraat met het Noordstation verbinden. Er zijn plannen om deze lijn op lange termijn via Pacheco door te trekken naar het centrum.
- De sneltram zou gebruikmaken van deze tramspooren. Het idee achter dit project is om dankzij een sneltram op de A12 vlot Willebroek en de Vlaamse Rand met het centrum van de hoofdstad te bevinden.
- Metro 3 is het meest ambitieuze (en controversiële) mobiliteitsproject van de afgelopen decennia. Het eerste deel tussen Albert en het Noordstation is vandaag vergund, het tweede deel tussen het Noordstation en Bordet (Evere) nog niet. Toegang tot de (pre-)metro gebeurt via de CCN-site.
- De cyclostrade C3 volgt spoorlijn L36. Het ideale tracé voor de fietsverbinding maakt gebruik van de overdekte doorgang tussen de site en het Noordstation. Een haalbaarheidsstudie werd reeds uiteengevoerd.

**GRACQ en Fietsersbond vragen uitdrukkelijk om dit project niet te vergunnen vooraleer er duidelijkheid is over het Masterplan voor de Noordwijk. Dit project moet in overeenstemming zijn met een mobiliteitsvisie op lange termijn.**

## Geen rekening gehouden met cyclostrade C3

In het project dat in openbaar onderzoek voorligt wordt op geen enkele manier rekening gehouden met de cyclostrade C3. Meer nog, deze cruciale informatie komt nergens ter sprake. Ook de effectenstudie die in opdracht van het begeleidingscomité bijkomend werd uitgevoerd maakt er nergens melding van. Het is hoogst problematisch dat het volledige project is uitgetekend zonder rekening te houden met de belangrijke fietsroute. Nochtans zijn de cyclostrades als FietsGEN opgenomen in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPD0) dat de territoriale visie van het gewest definieert met als horizon 2040.

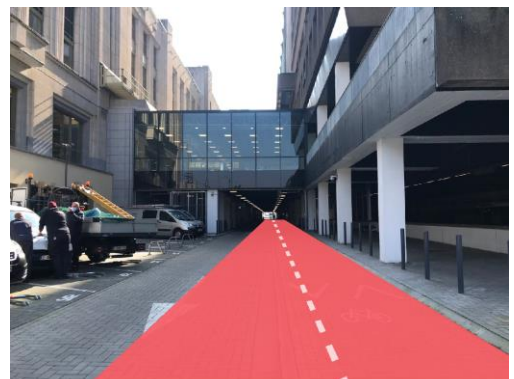
We maken dankbaar gebruik van deze reactie om deze informatie mee te geven. Cyclostrades zijn het Brusselse antwoord op de fietsnelwegen, hoogwaardige fietsverbindingen op maat van de stad. De doelstelling is vandaag om te investeren in coherente en comfortabele fietsinfrastructuur waarbij fietsers zich vlot en veilig een weg door de stad kunnen banen. Essentieel is hierbij dat er voldoende ruimte is zodat fietsers met verschillende snelheden elkaar kunnen voorbijsteken. Het [cahier Cyclostrades](#) dat deel uitmaakt van het Vademecum Fietsvoorzieningen van het Brussels Gewest legt de ontwerprichtlijnen en vormvoorwaarden vast.

De cyclostrades zijn een essentiële investering in duurzame mobiliteit en leefbaarheid in Brussel. Ze zullen de modal shift stimuleren. Door vlotte en aangename fietsverbindingen te creëren wordt het eenvoudiger om voor de fiets te kiezen voor je dagelijkse verplaatsingen, ook op langere afstand. Cyclostrade C3 ligt in het verlengde van de F3 Leuven-Brussel, een toonvoorbeeld van kwaliteit die reeds vandaag één van de populairste fietssnelwegen van het land is. Het potentieel van de C3 is dus reëel. Zo getuigen ook de verschillende telpalen op het traject tussen Leuven en Brussel:

<https://geoportal.vlaamsbrabant.be/portal/apps/dashboards/77a828c6e1be41b5be548a9b65b89e4e>

De cyclostrades worden uitgebouwd door Beliris. In 2024 werden de eerste projecten vergund, waardoor de eerste concrete realisaties in de nabije toekomst zullen volgen. Voor cyclostrade C3 werd een haalbaarheidsstudie uitgevoerd voor het tracé tussen de gewestgrens aan de Haachtsesteenweg in Haren en metrostation Rogier. Een overzicht met betrekking tot de cyclostrades is terug te vinden op de website van Beliris: <https://www.beliris.be/nl/projecten/cyclostrades.html>

In de haalbaarheidsstudie met betrekking tot de C3 lezen we het volgende: “Om een veilige en comfortabele cyclostrade te realiseren, is het aangewezen dat de Vooruitgangstraat tussen Rogier en het Noordplein een eenrichtingsstraat voor autoverkeer kunnen worden. Fietsers krijgen dan de plaats van de opgeheven rijstrook, waarbij de langspaarkeerplaatsen best worden verwijderd om conflicten te vermijden. Bij voorkeur wordt een fietsverbinding onder het station voorzien waar de cyclostrade gebruik van kan maken. Op het Solvayplein kan gekozen worden voor een oversteek onder de sporen richting de Kwatrechtstraat of een oversteek over het plein om de Vooruitgangstraat te vervolgen.”



Voor de fietsorganisaties GRACQ en Fietsersbond is er geen goed alternatief voor het tracé Vooruitgangsstraat en de overdekte doorgang.

- Het parallel tracé langs de Aarschotsstaat beantwoordt niet aan de nood voor (subjectieve) veiligheid.
- De boulevard Albert II betekent een omweg en ontbreekt aan coherentie. Bijkomend is er vandaag geen oplossing voor het (tijdelijk) internationaal busstation van Flixbus, verkeersveiligheid kan hier niet voldoende gegarandeerd worden.

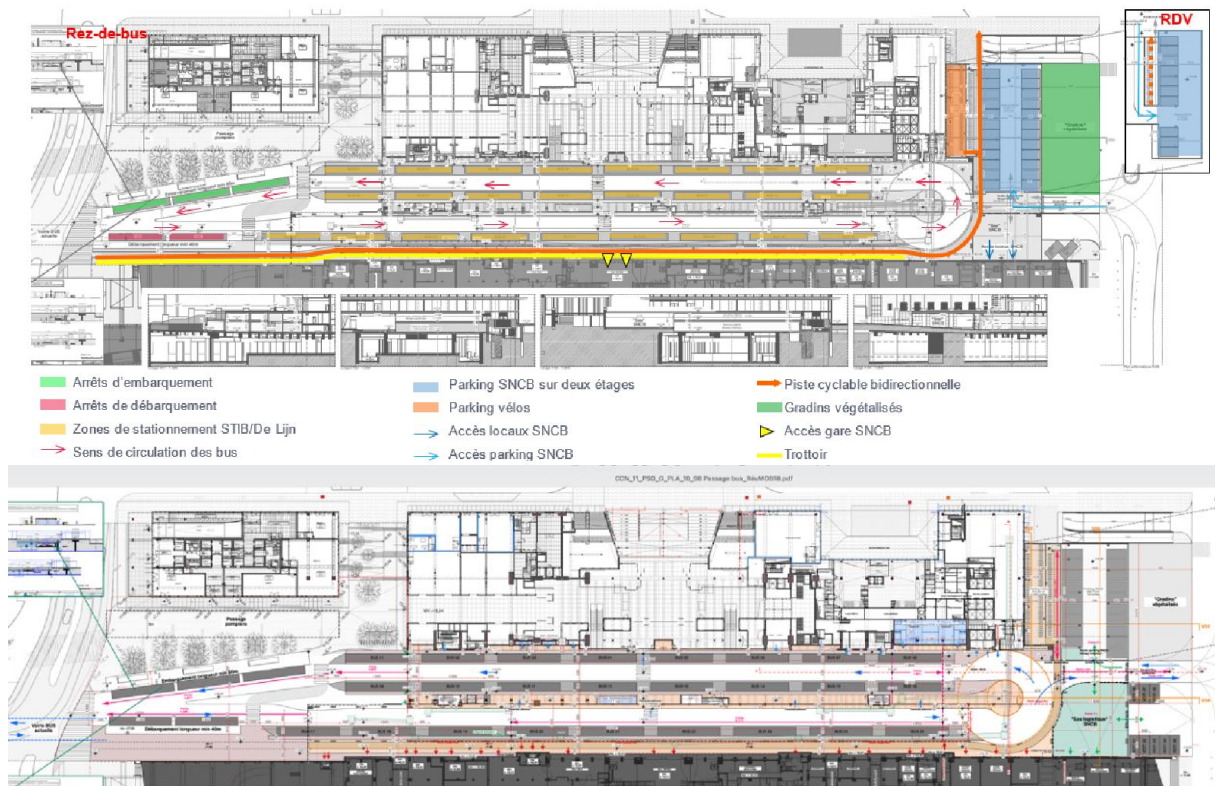
In afwachting van de uitbouw van de C3 in Brussel bestaat er een tijdelijke bewegwijzering. Deze maakt vandaag gebruik van de overdekte doorgang tussen de CCN site en het Noordstation. Dit in afwachting van de definitieve inrichting van de cyclostrade.

**GRACQ en Fietsersbond vragen uitdrukkelijk om dit project niet te vergunnen zonder dat er rekening gehouden is met de cyclostrade C3.**



## Onvoldoende ruimte voor duurzame mobiliteit

Uit de plannen ingediend voor het openbaar onderzoek blijkt dat de ruimte voor duurzame mobiliteit afneemt. Op het gelijkgronds komen er commerciële ruimte, dit gaat ten koste van de plaats voor bussen, voetgangers en fietsers. Dat is duidelijk uit volgende plannen.



Wat we niet teruggevonden hebben is een antwoord op volgende vragen

- Hoe breed is het tweerichtingsfietspad?
- Zal de doorgang eveneens gebruikt worden door taxi's en dienstvoertuigen van de NMBS (zoals vandaag het geval is)
- Wordt een duidelijke scheiding voorzien tussen voetgangers en fietsers en zo ja hoe?

We wensen de overlegcommissie erop te wijzen dat de standaardbreedte voor een dubbelrichtingsfietspad voor een cyclostrade 4 meter is. GRACQ en Fietsersbond vragen uitdrukkelijk om deze standaard te volgen. Tevens moet ten allen tijde een duidelijk scheiding voorzien worden tussen voetgangers en fietsers, dit voor het comfort van beide modi en om conflicten te vermijden.

	Enkelrichtingsfietspad	Dubbelrichtingsfietspad
<b>Cyclostrades</b>	Standaardbreedte = 2,5 m	Standaardbreedte = 4 m <i>Wanneer meer dan 4m beschikbaar is, geef je de overige ruimte aan de voetganger.</i>

Figuur 29 – Tabel voor de dimensionering van cyclostrades.

Nota bij de figuur: Deze afmetingen zijn de afmetingen van de vrije doorgangruimte op het fietspad, en bijgevolg exclusief de bufferzones. Er moet steeds naar de standaardbreedte worden gestreefd.

Voor fietsroutes is coherentie cruciaal. De plannen houden hier geen rekening mee. Zo leidt het fietspad richting de fietsparking van één van de nieuwe gebouwen maar ontbreekt daarna verdere continuïteit.

De verbinding die ons het meest zorgen baart is deze tussen de overdekte doorgang over de Solvayplaats tot de Vooruitgangsstraat. Deze verbinding moet uitgetekend worden zonder dat er conflicten ontstaan met de 'sas logistique' van de NMBS. Verkeersveiligheid is in deze cruciaal.

### Nood aan fietsparkeren in en rond het Noordstation

Fietsersbond en GRACQ wensen de overlegcommissie te wijzen op het Masterplan Fietsparkeren van het Brussels Gewest. Dit plan evalueert de behoefte aan beveiligde en onbeveiligde stallingen in de onmiddellijke omgeving van de belangrijkste Brusselse stations. Voor het station Brussel-Noord voorziet het document in 3.000 fietsplaatsen (1.800 beveiligde plaatsen en 1.200 vrije plaatsen).

Gare	Offre totale recommandée	Offre sécurisée recommandée	Offre libre recommandée	Offre sécurisée à créer	Offre libre à créer
Bruxelles-Central	3.000	1.800	1.200	1.722	1.008
Bruxelles-Luxembourg	770	460	310	406	72
Bruxelles-Midi	3.000	1.800	1.200	1.664	1.151
Bruxelles-Noord	3.000	1.800	1.200	1.632	1.014
Bruxelles-Schuman	710	430	280	430	178
<b>Total</b>	<b>10.440</b>	<b>6.260</b>	<b>4.180</b>	<b>5.824</b>	<b>3.413</b>

Figure 33 : Offre de stationnement à créer dans les gares IC

Een grote uitdaging, in het bijzonder om voldoende ruimtes te vinden die gebruikt kunnen worden om deze fietsenstallingen in en rond het station te installeren. Het project kan een opportuniteit betekenen en moet rekening houden met de visie van het masterplan. Het is over het algemeen erg ingewikkeld - zo niet onmogelijk - om projecten te laten evolueren als ze niet vanaf het begin rekening hebben gehouden met de dimensie fietsparkeren. Fietsersbond en GRACQ vragen daarom uitdrukkelijk om vanuit het project de link te maken met de fietsparkeernoden in en rond het Noordstation.

### Conclusie

Fietsersbond en GRACQ vragen uitdrukkelijk om bovenstaande opmerkingen in acht te nemen en dit project niet te vergunnen vooraleer tegemoetgekomen wordt aan de mobiliteitsbehoeften. We vragen om uitgenodigd te worden op de overlegcommissie zodat we deze punten ook mondeling kunnen toelichten.

Voor de Fietsersbond  
 Thomas Deweer  
[Thomas.deweer@fietserbond.be](mailto:Thomas.deweer@fietserbond.be)

Voor de GRACQ  
 Florine Cuignet  
[florine.cuignet@gracq.org](mailto:florine.cuignet@gracq.org)