



Aan de burgemeester en het schepencollege van Anderlecht
Raadsplein 1
1070 Anderlecht

Aan de burgemeester en het schepencollege van Molenbeek
Graaf van Vlaanderenstraat 20
1080 Sint-Jans-Molenbeek

**Betreft: Openbaar onderzoek voor de herinrichting van de openbare weg van gevel tot gevel,
tussen de Louis Mettwielaan en de Van Souststraat (01/PFD/1903384)**

Brussel, 26 januari 2024

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

In het Westen van Brussel is de fietsinfrastructuur langs de grote assen van slechte kwaliteit, ze garandeert onvoldoende de veiligheid voor fietsers. Dit is zeker het geval op de Ninoofse Steenweg, dappere fietsers trotseren hier 'moordstrookjes', kasseien, verwarrende verkeerssituaties, op de het fietspad geparkeerde auto's en andere obstakels. Indien mogelijk wordt deze steenweg dan ook door fietsers gemeden.

Nochtans heeft de Ninoofse Steenweg heel wat potentieel. Ze vormt een directe verbinding tussen de Brusselse rand met Dilbeek en het centrum van Brussel. Ze is dan ook gecategoriseerd als FietsGEN, een fietsverbinding op middellange afstand.

De Fietsersbond en GRACQ pleiten dan ook als vertegenwoordigers van fietsers in Brussel om deze als fietswaardig te maken. Beide organisaties verheugen zich erop dat met de herinrichting van het deel van de Ninoofse Steenweg tussen de grens met Vlaanderen en de Louis Mettwielaan een eerste stap wordt gezet.

Net omdat deze fietsverbinding zo belangrijk is, hechten we bijzondere waarde aan dit openbaar onderzoek. We pleiten voor standaarden op het vlak van kwaliteit en veiligheid conform met het FietsGEN. De investeringen in fietsinfrastructuur moeten toekomstgericht zijn, niet enkel gericht op het gebruik vandaag maar ook op dat van binnen 20 jaar wanneer het fietsgebruik en -diversiteit nog verder zijn toegenomen. Daarom vragen we uitdrukkelijk om rekening te houden met volgende verbeterpunten:

- [Breedte fietspaden](#)
- [Scheiding tussen fietsers en voetgangers](#)
- [Kruising Potaardenbergstraat](#)
- [Tweerichtingsfietspaden op kruisingen](#)
- [Signalisatie en markeringen](#)
- [Coherentie](#)
- [Fietsparkeren](#)

Breedte fietspaden

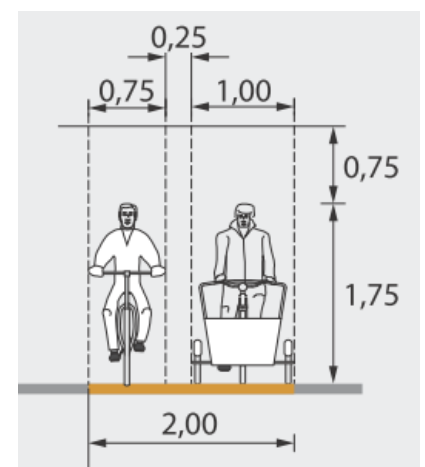
“Er worden eenrichtingsfietspaden aangelegd aan weerszijden van de rijbaan, gescheiden van gemotoriseerd verkeer door een bufferzone van 80 cm. Dit garandeert de veiligheid van fietsers en stimuleert het gebruik van de fiets als vervoermiddel.” Zo lezen we in de verklarende nota. Zover het goede nieuws.

De breedte van de éénrichtingsfietspaden is 1,80 meter, inclusief de scheiding tussen het voetpad en het fietspad. Echter, de minimale breedte voor een fietsinfrastructuur of FietsGEN is 2 meter, de standaard is 2,50 meter. Deze minimale waarden en standaarden zijn er niet zonder reden: fietsers hebben voldoende ruimte nodig om elkaar te kunnen voorbijsteken of om naast elkaar te rijden.

Er zijn steeds meer verschillende soorten fietsers en fietsen, ze bewegen zich voort aan verschillende snelheden en de één is breder als de ander. Zeker op het FietsGEN moet het mogelijk zijn dat een bakfiets een fietser comfortabel en veilig kan voorbijsteken, hiervoor volstaat 1,80 meter niet.

	<i>Enkelrichtingsfietspad</i>	<i>Dubbelrichtingsfietspad</i>
<i>Aanbevolen breedte (= standaard breedte)</i>	<i>1,80 m Maar breder maken indien hoge fietsintensiteit</i>	<i>3,00 m</i>
<i>Minimale breedte</i>	<i>1,50 m</i>	<i>2,50 m</i>
<i>FietsGEN</i>	<i>Standaard = 2,50 m Minimale breedte = 2,00 m</i>	<i>Standaard = 4,00 m Minimale breedte = 3,00 m</i>

Figuur 40 – Tabel voor de dimensionering van fietspaden – Deze afmetingen zijn de afmetingen van de vrije doorgangruimte op het fietspad, en bijgevolg exclusief de bufferzones. Er moet steeds naar de aanbevolen breedte worden gestreefd. De minimale breedte moet als hoogst uitzonderlijk worden gezien.



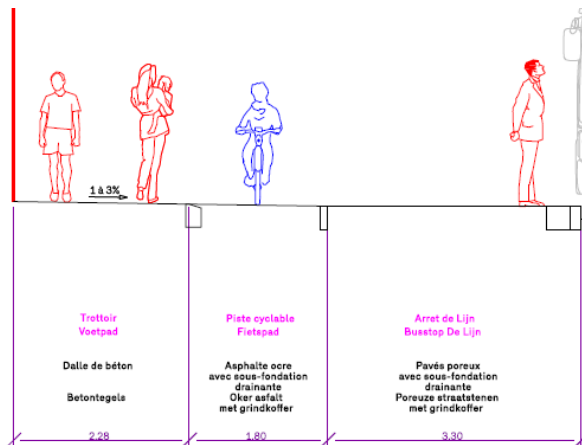
Fietsvademeccum Brussels Hoofdstedelijk Gewest – Van de rijbaan afgescheiden fietsinfrastructuur

De Fietsersbond en GRACQ pleiten ervoor om het fietspad te verbreden conform met de geldende standaarden om zo de nodige kwaliteit vandaag en morgen te verzekeren. Het STOP-principe indachtig mag dit niet ten koste gaan van het voetpad, maar eerder van de auto-infrastructuur.

De studie van Parking.Brussel uit november 2021 toont aan dat er mogelijkheden zijn. De parkeerdruk, de bezettingsgraad zeker op de zijstraten en parallelle straten van de Ninoofse Steenweg (Van Soust, Paloke, Mettwie ...) is beperkt. Ook op de Ninoofse Steenweg wordt met uitzondering van 's nachts tussen 5 en 7u de bezetting niet maximaal benut. In het licht van een afname in het individueel autogebruik lijken hier dus zeker mogelijkheden te liggen.

Scheiding tussen voetgangers en fietsers

Wanneer het fietspad op hetzelfde niveau en net naast het voetpad is aangelegd, bestaat het gevaar dat fietsers en voetgangers met elkaar in conflict komen. Mits zowel het voetpad als het fietspad niet conform zijn aan de geldende standaarden is dit in het kader van het ontwerp dat voorligt een reëel risico.



Doorsnede van het ontwerp dat voorligt in dit openbaar onderzoek

Als Fietsersbond en GRACQ vragen we daarom uitdrukkelijk om voor een duidelijke scheiding te zorgen tussen voetgangers en fietsers met het oog op het vermijden van conflicten.

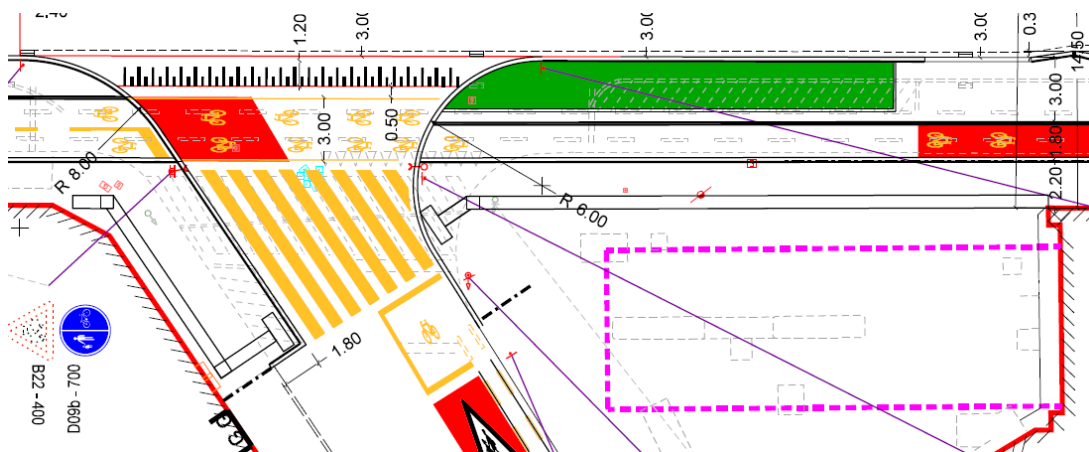
Het “scheidingselement” tussen fiets- en voetgangersgedeelte dient volgens het Fietsvademeccum Brussels Hoofdstedelijk Gewest – Van de rijbaan afgescheiden fietsinfrastructuur, aan volgende punten te voldoen

- Het moet ‘detecteerbaar’ zijn voor blinde en slechtziende personen;
- Het moet een optimale veiligheid garanderen en comfortabel zijn voor de fietsers;
- Een rolstoelgebruiker moet dit gemakkelijk kunnen overrijden;
- Het mag het regenwater niet tegenhouden;
- Het mag niet onderhevig zijn aan snelle slijtage (duurzaam zijn);
- Het moet gemakkelijk aan te brengen zijn op nieuwe of bestaande infrastructures;
- Het moet goed contrasteren met de omgeving (zodat slechtziende personen het opmerken).

Kruising Potaardenbergstraat

Door de aanwezigheid van het tankstation Esso en de nabijheid van de school en dus fietsende kinderen is dit een gevaarlijk punt. Fietsersbond en GRACQ dringen er dan ook op aan om maximaal beveiligende maatregelen te nemen.

Terwijl overal in het plan doorlopende gemarkeerde fietspaden zijn weergegeven, lijkt dit hier te ontbreken. We pleiten ervoor dat zeker op deze oversteek fietsers voorrang hebben en zien dit graag op de plannen aangepast.



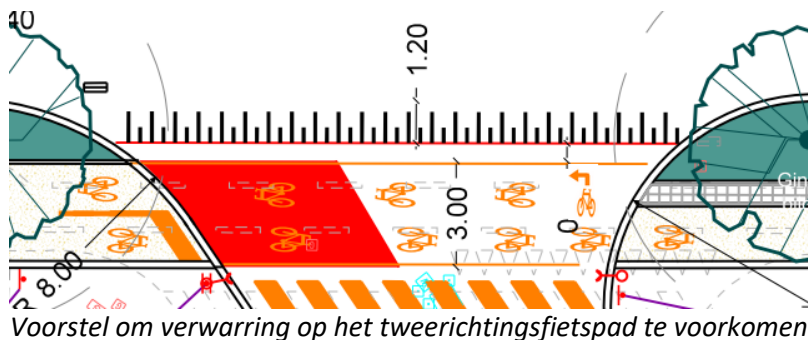
Detail van de kruising met de Potaardenstraat uit het plan dat voorligt in dit openbaar onderzoek

Tweerichtingsfietspaden op kruisingen

Om vlotte oversteken te verzekeren zijn in de plannen tweerichtingsfietspaden voorzien ter hoogte van kruisingen. Een goede oplossing die rekening houdt met alle mogelijke fietsbewegingen en deze in alle veiligheid en comfort mogelijk maakt.

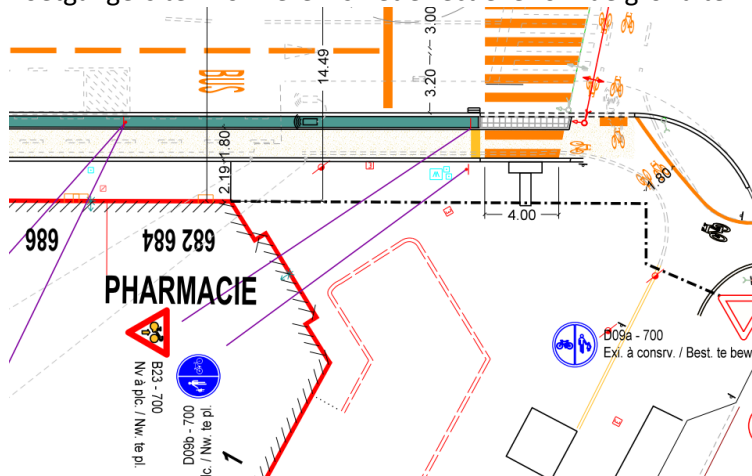
Aangezien een dergelijke inrichting niet erg gekend is in Brussel is het een aandachtspunt om fietsers maximaal te geleiden. Om verwarring te vermijden van zodra het eenrichtingsfietspad begint, is het belangrijk om fietsers duidelijk te maken waar het tweerichtingsfietspad eindigt.

Dat kan door signalisatie, zowel horizontaal als verticaal. Onderstaand voorstel kan eventueel een oplossing zijn.



Signalisatie en markeringen

Aan de limiet van de projectperimeter, ter hoogte van het kruispunt met Prins van Luik is er een D9 bord geplaatst, wellicht als signalisatie naar voetgangers toe. We raden dit sterk af, omdat het fietsers kan doen geloven dat ze de rijstrook tegen de verkeersstroom in kunnen gebruiken. Om voetgangers te informeren is het effectiever om de grond te markeren met een voetgangerslogo.



Ter hoogte van de voetgangersoversteekplaatsen bevinden zich vaak markeringen met haaiantanden. We vragen om deze overbodige markeringen te verwijderen: aangezien de zebrapaden in voorrang zijn, hebben de haaiantanden geen meerwaarde.

Coherentie

Het openbaar onderzoek dat voorligt betreft de herinrichting van de Ninoofse Steenweg tussen de grens met Vlaanderen en de Louis Mettwelaan. Fietsersbond en GRACQ pleiten dan ook voor de aanpak van de rest van de Ninoofse Steenweg. De volledige as is immers FietsGEN. Meer nog, de

investeringen die hier voorgesteld worden zullen alleen maar renderen als heel de as 'befietsbaar' is, een fietsroute is maar zo veilig en comfortabel als haar zwakste punt.

Fietsparkeren

Op verschillende plekken zijn fietsparkeerplaatsen voorzien, wat Fietsersbond en GRACQ van harte toejuichen. Echter slechts op één plek is er ook ruimte voorzien voor buitenmaatse fietsen, nabij de kruising met de Potaardenstraat – ter hoogte van Ladbrokes. Om een antwoord te bieden op de toenemende diversiteit van fietsers en buitenmaatse fietsen in de buurt van een school zou dit aanbod verhoogd moeten worden.



Conclusie

Fietsersbond en GRACQ vragen uitdrukkelijk om bovenstaande opmerkingen in acht te nemen, en dan in de eerste plaats de breedte en scheiding van de fietsinfrastructuur.

We worden daarom graag uitgenodigd op de overlegcommissie om dit verder te mogen verduidelijken.

Voor de Fietsersbond
Thomas Deweer
Thomas.deweer@fietserbond.be

Voor de GRACQ
Florine Cuignet
florine.cuignet@gracq.org