Bezwaarschrift openbaar onderzoek stad Brussel:

Heraanleggen van het stuk van de Kleine Ring van Brussel gelegen tussen het Madouplein (niet inbegrepen) en de Naamsepoort (inbegrepen) en vellen van 15 bomen en planten van 53 nieuwe bomen

--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Aan het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Brussel ,

Als dagelijkse fietser in Brussel wens ik volgende opmerkingen te maken.

Dit project is belangrijk voor de dagelijkse fietser in Brussel. Het geniet dan ook mijn volle steun. De kleine ring is een belangrijke as voor het fietsverkeer en volwaardige en kwalitatieve fietsinfrastructuur is dan ook noodzakelijk. Met deze heraanleg wordt er een kwalitatieve sprong voorwaarts gezet.

Belangrijk is ook de herverdeling van de openbare ruimte. Tot nu werd deze volledig gedomineerd door het gemotoriseerde verkeer. De nieuwe indeling geeft meer plaats aan de actieve weggebruikers (fietsers en voetgangers). Het geeft hen de broodnodige (adem)ruimte. We mogen echter niet te euforisch worden aangezien op de meeste plaatsen nog steeds 8 rijstroken voorzien zijn voor het gemotoriseerde verkeer.

Fietspaden op de kleine ring zijn van groot belang. Het zijn zichtbare en herkenbare fietsverbindingen. Aangezien er veel ruimte is, heeft men de kleine ring dan ook opgenomen in het Fiets-Gen. Dit Fiets-Gen is een netwerk van hoogwaardige fietssnelwegen dat het fietsen in Brussel en naar de rand moet verbeteren. Met de aanleg van deze fietspaden neemt de ontwikkeling van dit fiets-Gen een definitieve start.

De keuze voor volwaardige en brede fietspaden (3meter) en fietsstraten (tot 6 meter) is een goede en verantwoorde keuze. Ze zijn aangepast aan de noden van een hoogwaardig Fiets-Gen en noodzakelijk om het toenemend fietsverkeer te kanaliseren. Het okerkleurige asfalt zorgt voor comfort en leesbaarheid. Het is belangrijk dat de minimum breedte van 3 meter overal gerespecteerd wordt, ook op de vele kruispunten en oversteken.

De keuze voor fietsstraten op ventwegen is een goede keuze. Toch bestaat het gevaar dat deze straten misbruikt worden voor sluipverkeer. Sommige stukken zijn redelijk lang (bvb tussen Belliard en Wetstraat, Regentlaan). Niet alle autochauffeurs zullen het lokale karakter van deze wegen respecteren. Alle fietsstraten moeten bijkomend uitgerust worden met verkeersborden die enkel plaatselijk verkeer toelaten. Daarnaast moeten er snelheidsremmende maatregelen genomen worden. We denken hier in de eerste plaats aan asverschuivingen (chicanes). Zij zijn hinderlijk voor het gemotoriseerde verkeer maar niet voor de fietsers. Deze asverschuivingen kunnen gerealiseerd worden door te spelen met de parkeerplaatsen. Ze kunnen afwisselend links dan wel rechts in de rijrichting geplaatst worden. Indien er toch nog problemen zijn met sluipverkeer en mogelijk hoge snelheden kan men gebruik maken van preventieve radars of penaliserende flitscamera’s.

Op de kruispunten is het belangrijk dat in alle richtingen brede dubbelrichtingsfietspaden aanwezig zijn zodat fietsers beter kunnen kiezen welke richting ze uit willen. Hierdoor kunnen de wachttijden voor de verkeerslichten aanzienlijk verminderd worden.

Op kruispunten is het oppassen voor niveauverschillen. Door verschillende materialen te gebruiken kan men ongewenste niveauverschillen krijgen. Het gebruik van borduren op deze fietspaden is natuurlijk uit den boze en moet ten alle prijze vermeden worden. Door het gebruik van dezelfde asfalt voor, op en na het kruispunt kan dit vermeden worden. We hebben vastgesteld dat dit op de plannen steeds werd aangeduid. We vragen dat er bij de uitvoering van de werken aandachtig wordt op toegekeken zodat er geen onvoorziene borduren of niveauverschillen verschijnen.

Als de kleine ring straten van een lagere orde kruist (bvb. Montoyerstraat) kan men best opteren voor een doorlopend fiets- en voetpad. Dit pad loopt verhoogd door en fietsers en voetgangers blijven dezelfde ondergrond gebruiken. De verhoogde inrichting zorgt voor extra zichtbaarheid. Het autoverkeer moet vertragen als het de actieve weggebruikers kruist. Deze lagere snelheid zorgt voor extra verkeersveiligheid. Tevens wordt duidelijk gemaakt dat men van een lokale straat op een verkeersas terechtkomt of omgekeerd.

De leesbaarheid van sommige kruispunten is middelmatig. We nemen aan dat in een later stadium deze kruispunten grondiger worden aangepakt, maar we betreuren dat er tijdens deze heraanleg weinig ingrepen plaats vinden. We denken hier vooral aan het Troon- en Naamse poort kruispunt.

We vragen ook dat er extra Fietsenstallingen voorzien worden. Deze kunnen op regelmatige afstanden geplaatst worden. Daarnaast zijn er extra stallingen nodig op kruispunten en nabij allerhande voorzieningen. We denken hier in de eerste plaats aan haltes van openbaar vervoer maar ook bij winkels en openbare diensten.

Het plaatsen van paaltjes is noodzakelijk om het gemotoriseerde verkeer te stoppen. Toch zijn ze niet zonder gevaar voor fietsers. Daarom is het noodzakelijk om ze voorafgaan te laten gaan door een schrikstrook. De fietser worden door ribbels gewaarschuwd dat er een paaltje aankomt en kan het traject aanpassen. De paaltjes worden best in het midden van de (tweerichtings)fietspaden geplaats met ernaast 1m50 vrije ruimte. De paaltjes vormen op die manier ook een grens tussen de fietsers in beide richtingen.

Als dagelijkse fietser kan ik niet anders dan dit project goed keuren. Toch vraag ik de overleg commissie om rekening te houden met mijn opmerkingen. Deze kleine ingrepen kunnen een echt kwaliteitsverschil opleveren en vooral inzake verkeersveiligheid een groot verschil maken.

Tevens word ik graag uitgenodigd op de overlegcommissie.