



Aan de burgemeester en het schepencollege van Ganshoren
Keizer Karellaan 140
1083 Ganshoren

Betreft: Herinrichten van gevel tot gevel van de Keizer Karellaan en 6 aangrenzende openbare pleinen (08/PFU/1943525)

Brussel, 6 december 2024

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

De Keizer Karellaan is vandaag een drama voor fietsers. De indeling van de laan getuigt van een mobiliteitsvisie uit vervlogen tijden. Twee keer twee rijvakken of beter twee keer drie als we de parkeerstroken bijtellen. Tussen de François Beeckmansstraat en de basiliek wordt de zee van asfalt voor gemotoriseerd verkeer nog groter met een dubbel busbaan in het midden van de laan. De enkele dappere fietsers moeten zich tussen het autoverkeer dat 50 km/u rijdt een weg banen.

De Keizer Karellaan is allesbehalve veilig en comfortabel voor fietsers. Nochtans is dit een fiets plus as en weten we dat als er geïnvesteerd wordt in afgescheiden fietsinfrastructuur de laan een enorm potentieel heeft om een belangrijke fietsas te worden.

De GRACQ en de Fietsersbond verwelkomen dan ook dit project tot herinrichting en de investering in afgescheiden fietsinfrastructuur. Door de ruimte te herverdelen wordt volop de kaart getrokken van duurzame mobiliteit en leefbaarheid. Met het oog op het belang van deze heraanleg deden beide organisaties die de belangen behartigen van de fietsers in Brussel een grondige analyse.

Er zijn immer nog enkele belangrijk verbeterpunten

- [Meer ruimte voorzien voor fietsers](#)
- [Coherente en veilige fietsbewegingen](#)
- [Scheiding tussen voetgangers en fietsers](#)
- [Eenduidige markeringen](#)

We vragen aan de overlegcommissie om hiermee rekening te houden.

Meer ruimte voorzien voor fietsers

De heraanleg moet futureproof zijn, de fietsinfrastructuur moet met andere woorden de komende decennia blijven beantwoorden aan de toenemende noden van fietsers. Er zullen steeds meer fietsers zijn en de type fietsen worden steeds diverser – verschillende snelheden en afmetingen.

Breedte fietspad

Het is daarom belangrijk om genoeg ruimte te voorzien. De geplande breedte van de tweerichtingsfietspaden bedraagt 3,40 – 3,50 m en die van de enkelrichtingsfietspaden 2 – 2,10 m. Dit voldoet aan de minimale breedte voor FietsGEN maar is nog niet de aanbevolen standaard.

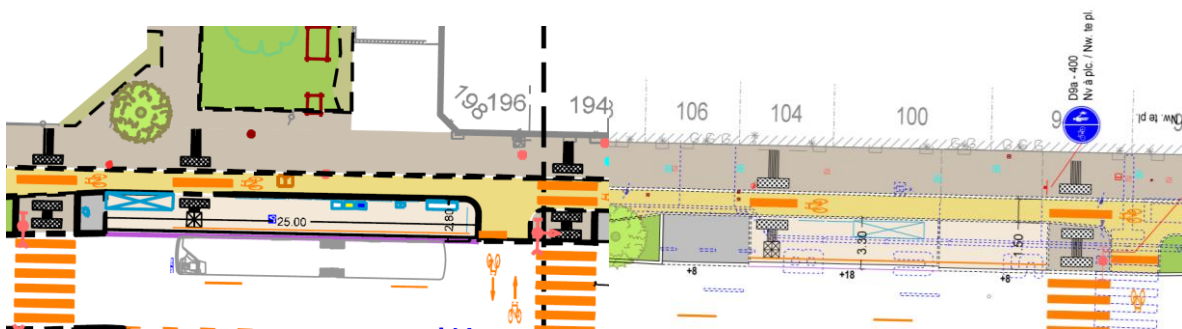
	<i>Enkelrichtingsfietspad</i>	<i>Dubbelrichtingsfietspad</i>
<i>Aanbevolen breedte (= standaard breedte)</i>	<i>1,80 m Maar breder maken indien hoge fietsintensiteit</i>	<i>3,00 m</i>
<i>Minimale breedte</i>	<i>1,50 m</i>	<i>2,50 m</i>
<i>FietsGEN</i>	<i>Standaard = 2,50 m Minimale breedte = 2,00 m</i>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

Door de aanleg van bomen en groen zal er na de heraanleg weinig flexibiliteit zijn om meer ruimte te voorzien en een antwoord te bieden aan de groeiende noden van fietsers. We vragen daarom om daar waar het kan van bij de aanleg meer ruimte te voorzien.

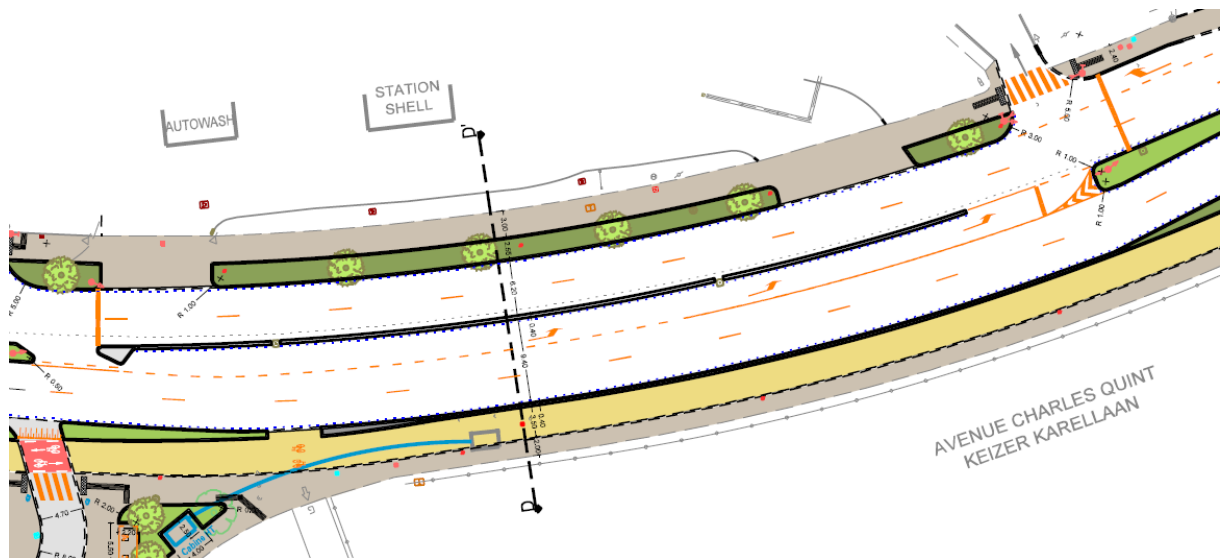
We merken daarbij in het bijzonder op dat de rijvakken voor auto's zeer breed gedimensioneerd zijn, 3,10 meter. Ter vergelijking, op een gelijkaardige as, de Belliardstraat, zijn de rijvakken 2,80 - 3 meter. Door zoveel ruimte te voorzien kan tevens het nefaste neveneffect ontstaan dat automobilisten op het gaspedaal staan en te snel rijden.

Op verschillende plekken zien we een versmalling van het fietspad. Dit is het geval achter de bushalte Pompoel en ter hoogte van huisnummer 100. De breedte van het fietspad is in beide gevallen inferieur aan het minimum van 2 meter terwijl er ter hoogte van het voetpad ruimschoots voldoende plaats is. We vragen hier om de versmallingen weg te werken.



Scheiding met rijbaan

Ruimte ontwerpen voor fietscomfort en veiligheid betekent eveneens dat de bufferzone tussen rijbaan en het fietspad voldoende breed is. Hier wordt stadinwaarts na Klissenlaan/Bardanes ter hoogte van Zavelenberg absoluut niet aan voldaan. De rijweg heeft hier drie rijvakken, de bufferzone bedraagt hier plots slechts 0,4 meter. Dit terwijl de richtlijnen duidelijk stellen dat 0,5 meter het minimum is. We vragen uitdrukkelijk om de bufferzone te vergroten, dat kan door bijvoorbeeld de breedte van de rijvakken te beperken.



Wachtzones voor fietsers

Aan de verschillende kruispunten valt het op dat de wachtzones voor fietsers erg klein gedimensioneerd zijn. Immers, een klassieke fiets is 180 cm lang, een longtail/cargofiets langer dan 200 cm en een fiets met fietskar kan tot 300 cm gaan. Hieronder enkele voorbeelden, respectievelijk ten hoogte van de Zelikse Steenweg N9, Gentsesteenweg en Beeckmans. We vragen om via markeringen te voorkomen dat fietsers elkaar blokkeren. Dat kan via aanduiding van waar fietsers niet mogen blijven stilstaan en door consequent een tweede stopstreep te trekken.

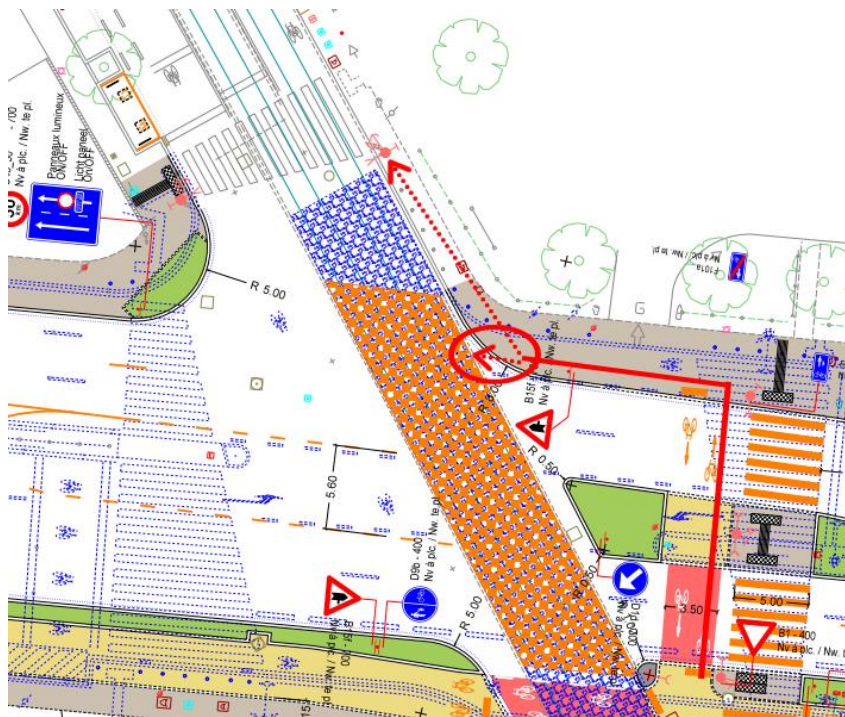


Coherente en veilige fietsbewegingen

Een inrichting moet ten volle rekening houden met de continuïteit van de routes die fietsers afleggen. De meest courante fietsbewegingen moeten vlot mogelijk gemaakt worden. Op verschillende cruciale plekken in het ontwerp is hier onvoldoende rekening mee gehouden.

Gentse Steenweg

Voor de fietser die de Gentsesteenweg affietst en de Keizer Karellaan kruist richting Vlaanderen is het niet duidelijk hoe hij na de oversteek terug de Gentsesteenweg moet vervoegen. Het gedeeld fiets/voetpad in de Gentsesteenweg is te smal. Het kan een oplossing kunnen zijn om de drempel te verlagen zodat de fietser directer terug de steenweg kan vervoegen. Het ontbreekt hier hoe dan ook aan ruimte en duidelijke geleiding.

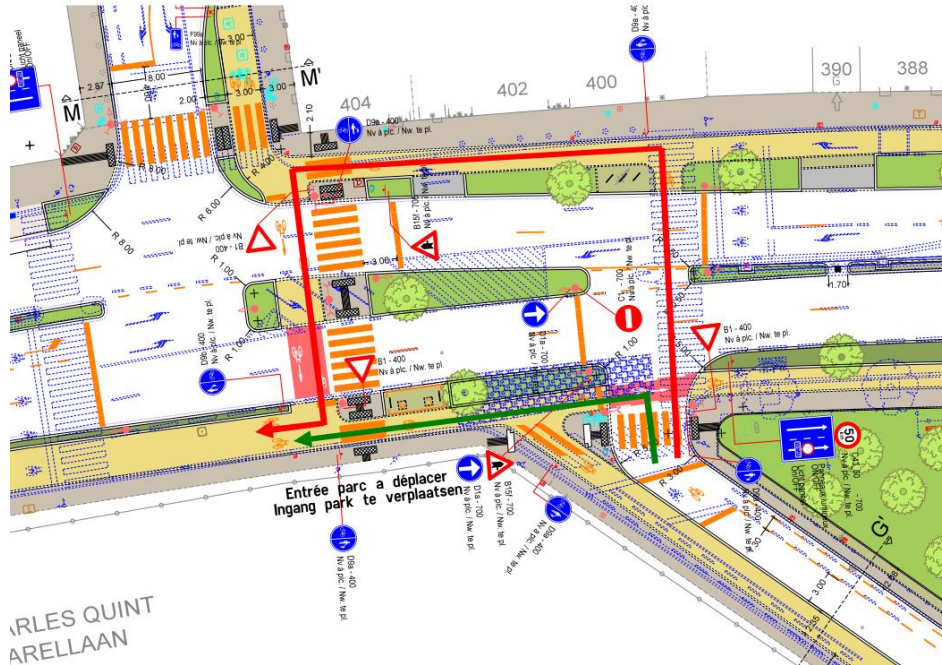


Kruispunt Dendermonde - Margaretha Van Oostenrijk

Een belangrijke fietsroute is de route Dendermondestraat – Margaretha Van Oostenrijk, met een oversteek over de Keizer Karellaan. De route ligt in het verlengde van de toekomstige C211 naar het bedrijventerrein in Zelik. Ze wordt tevens in de evaluatie van de GFR-routes door de Fietsersbond (2023) aangeduid als een beter alternatief voor de GFR 11 via de Gentsesteenweg. Kortweg, het is cruciaal om de oversteek over de Keizer Karellaan veilig en duidelijk in te richten, dit moet beter.

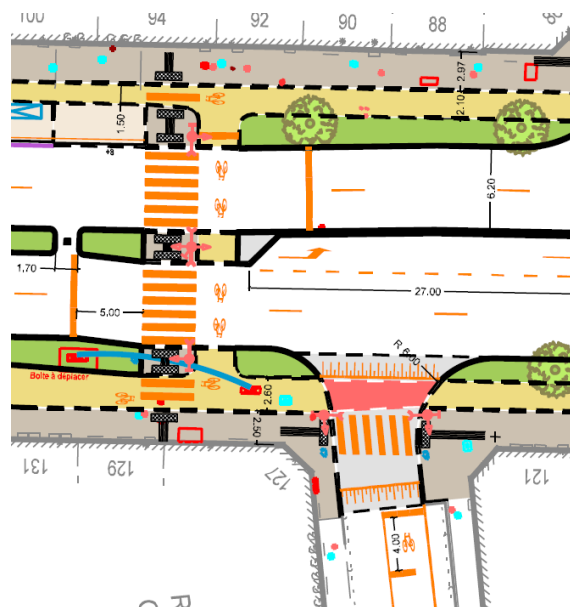
- Duidelijke markering om fietsers te geleiden bij het oversteken van de Keizer Karellaan. Komende uit de Dendermondestraat heeft de fietser geen geleiding om de Keizer Karellaan over te steken. Let wel! Deze route is echter alleen een optie voor fietsers die zich hiermee comfortabel voelen. Het is plausibel dat bij filevorming de fietsers tussen de auto's door zullen moeten slalommen.
- Tweerichtingsfietspad Keizer Karellaan verlengen tot aan de Dendermondestraat. Problematischer is het als een fietser komende uit de Dendermondestraat linksaf wil fietsen langs de Keizer Karellaan. Als hij dat correct wil doen (route aangeduid met een rode pijl hieronder) moet hij een omweg maken met bijkomende wachttijden aan een rood licht. We vragen uitdrukkelijk om het tweerichtingsfietspad tot aan de Dendermondestraat te verlengen zodat de fietser correct deze route kan afleggen (route aangeduid met een groene pijl hieronder). Zo kan hij tevens de tweerichtingsoversteek over de Keizer Karellaan bereiken.

- Aansluiting Dendermondestraat verzekeren. Indien bovenstaande logica gevolgd wordt, vragen we om het tweerichtingsfietspad ook op de Dendermondestraat door te trekken. Het afgescheiden eenrichtingsfietspad in het ontwerp bedraagt hier 2,35 m. Het gemarkeerd fietspad aan de andere kant is erg smal. Waarom dan niet kiezen voor een tweerichtingsfietspad met Sauwenslijn en continuïteit te verzekeren?



Ganshoren - Villegas

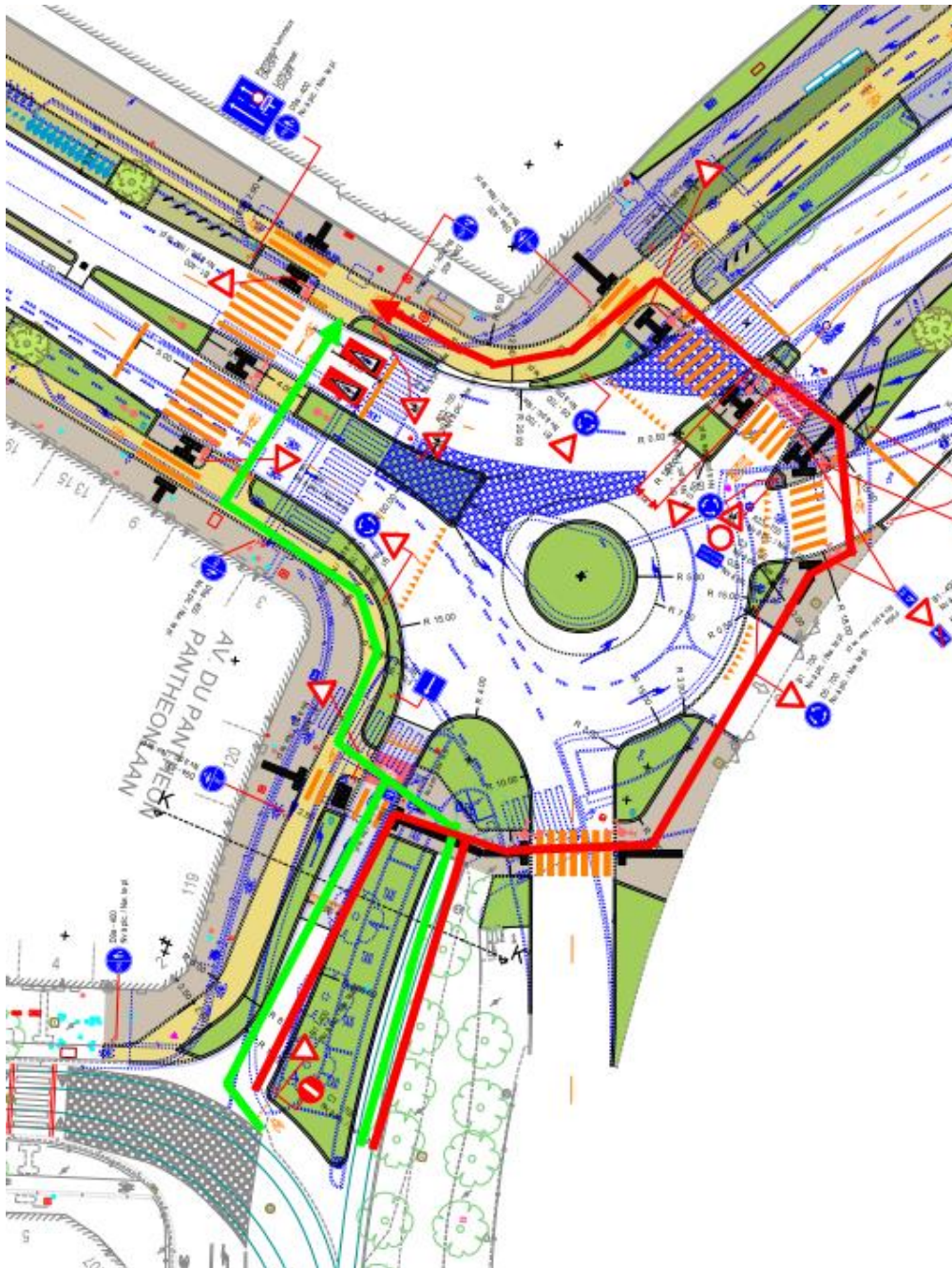
Een andere belangrijke overstek voor fietsers is de Ganshorenstraat – Villegas. Uit de evaluatie van de Fietsersbond (2023) blijkt eveneens dat dit de aangewezen route is voor deze tak van de GFR 11. Fietsers kunnen hier wel gebruikmaken van het tweerichtingsfietspad en een door lichten geregelde overstek verderop. Maar de overstek is geen overstek in twee richtingen.



Rondpunt Landsroem/ Gloires nationales

Het rondpunt aan het uiteinde van de Keizer Karellaan is voor fietsers een problematisch punt in de herinrichting. De GRACQ en Fietsersbond vragen dat fietsers de mogelijkheid krijgen om in twee richtingen het rond punt rond te fietsen.

Het ontwerp dat vandaag voorligt is in het bijzonder problematisch voor fietsers die vanuit de Pantheonlaan het fietspad in de Keizer Karellaan wensen te vervoegen. Ze worden verplicht om in tegenwijzerzin vijf oversteken te doen, waaronder de toegang tot de drukke Annie Cordy tunnel (zie hieronder aangeduid in het rood). Het is logischer dat een fietser in wijzerzin mee kan draaien (zie hieronder aangeduid in het groen) en zo sneller en vooral veiliger zijn weg kan voortzetten.



Scheiding tussen voetgangers en fietsers

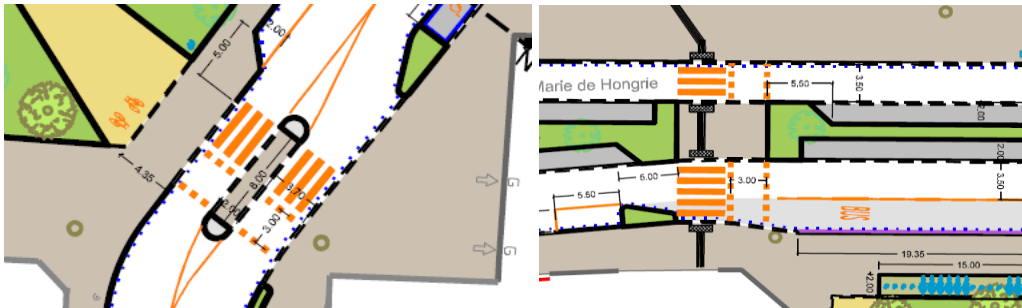
Het is de bedoeling dat de fietspaden op hetzelfde niveau worden aangelegd als het trottoir, zonder fysieke scheiding. Om de twee modi beter van elkaar te scheiden en conflicten te vermijden, stellen we voor om een klein niveauverschil aan te brengen. Het Gewest doet dit reeds in tal van herinrichtingsprojecten (bijvoorbeeld de Belliardstraat tussen Jean Rey en het Jubelpark).

Eenduidige markeringen

Fietsersbond en GRACQ vragen om de markeringen goed te verzorgen. Uniforme en duidelijke markering is essentieel voor de leesbaarheid en geleiding van fietsers. Bij de grondige analyse van de plannen merken we meerdere incoherenties op die moeten aangepakt worden.

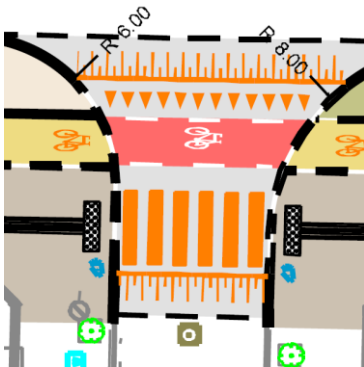
Blokmarkeringen

Blokmarkeringen ter hoogte van Margaretha van Oostenrijk. Dergelijke markeringen worden in Brussel niet gebruikt. Aangezien het hier een belangrijke fietsroute betreft kan gewerkt worden met een gemarkeerd fietspad voor fietsers in de voorrang.



Foutieve plaatsing haaiantanden

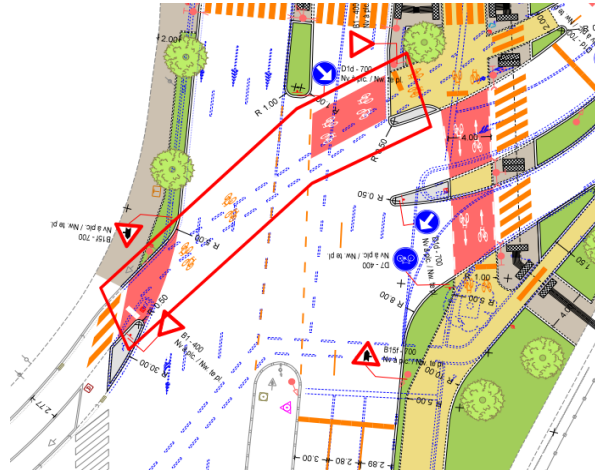
Haaientanden achter een gemarkeerde fietspad. Dit is geval op de Laurent Heirbautstraat en de Boerderijstraat. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat auto's stilstaan op het fietspad? De haaiantanden zijn in deze niet nodig en kunnen weg.



Geleiding op oversteken

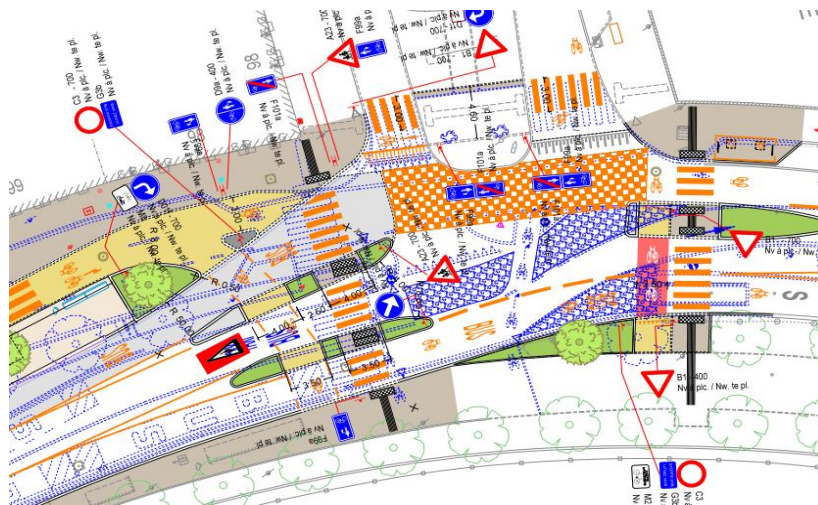
Deze herinrichting kent heel wat complex fietsoversteken. Het is daarom van cruciaal belang om via markeringen fietsers goed aan te geven wat er van hen verwacht wordt. De GRACQ en de Fietsersbond vragen om deze beter te verzorgen. In het bijzonder op.

De Zelikseteenweg - Fietsers moeten beter geleid worden zodat ze weten welke route ze moeten volgen bij het oversteken van de Keizer Karellaan.



Landsroem/ Gloires nationales - fietsers krijgen hier te maken met een mix van verschillende soorten oversteken: eenvoudige fietslogo's (niet in de voorrang), oversteken met een rode slemlaag (niet in de voorrang), oversteken met fietspadmarkering (in de voorrang). Weggebruikers dreigen in verwarring gebracht te worden. Bij velen is de betekenis niet bekend, en vooral het ontbreekt hier aan continuïteit en geleiding. We wensen de overlegcommissie erop te wijzen dat er op regionaal niveau een discussie is over eenduidige markeringen voor fietsoversteken, we vragen om de uitkomst hiervan toe te passen.

Tot slot zien we ook foutieve verkeersborden opduiken. Zo is er ter hoogte van de Van Overbekelaan de verplichting om rechtsaf te slaan terwijl het voor fietsers ook mogelijk is om via het gedeeld voetpad de Van Overbekelaan te vervoegen.



Conclusie

Fietsersbond en GRACQ vragen uitdrukkelijk om bovenstaande opmerkingen in acht te nemen. 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

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