

Aan de burgemeester en het schepencollege van Brussel  
Anspachlaan 6  
1000 Brussel

**Betreft: Openbaar onderzoek voor Wijzigingen aan het park L28 ter hoogte van de Tielemansstraat en Belgicaboulevard voor de aanleg van cyclostrade C223 (01/PFD/1927618)**

Brussel, 25 april 2024

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

De fietser in Brussel heeft nood aan een hoogwaardig netwerk van kwalitatieve en ononderbroken fietsinfrastructuur om in alle veiligheid langere afstanden af te leggen. De cyclostrades moeten ervoor zorgen dat fietsers vlot en op een aangename manier op hun bestemming raken, ze zijn een essentiële investering in duurzame mobiliteit. Meer nog, de Brusselse fietssnelwegen bieden een buitengewone kans om te investeren in kwaliteitsvolle openbare ruimte, in levenskwaliteit in onze hoofdstad. Daarenboven zorgen ze voor een verbinding tussen verschillende stadswijken.

Het is vanuit dit kader dat we het openbaar onderzoek voor wijzigingen aan Park L28 voor de aanleg van de cyclostrade C223 analyseren. Het project heeft een directe impact: ze zorgt voor een directe verbinding tussen Belgica, Jette en Bockstael, Laken voor fietsers maar evengoed voor voetgangers. Een bijzonder positieve interventie is dat er in plaats van op en af te moeten ter hoogte van het Mondiagebouw, een route die niet voor iedereen toegankelijk is, er een passerelle komt.

De grootste uitdaging van dit project is het vermijden van conflicten tussen voetgangers en fietsers. Opdat alle actieve modi de voordelen van deze herinrichting kunnen ondervinden pleiten Fietsersbond en GRACQ om overal maximale breedte te voorzien, zo veel mogelijk beide modi te scheiden en desbetreffende geleiding te voorzien.

Het park L28 en de nieuwe passerelle zijn schakels in de cyclostrade 223 langs de spoorlijn L28. Iedere schakel is van essentieel belang voor de kwaliteit van het geheel. De Fietsersbond en GRACQ hechten als belangenbehartigers van fietsers in Brussel een buitengewoon belang aan de coherentie en vermijden van conflicten. Op dit vlak zien we verschillende belangrijke problemen: het ontbreken van een veilige oversteek over de Belgicalaan, ontbreken van geleiding tussen de fietsstraat in de Tielemansstraat en het begin van het park, en problematische fietsverbindingen met de Belgicalaan. Ook de toegang tot het Mondiagebouw van de Tielemansstraat is een potentiële bron van conflicten

In deze reactie maken we dan ook graag een punt van

- [Het belang van cyclostrades](#)
- [De cohabitatie voetgangers – fietsers in parkomgevingen](#)
- [De meekoppelkansen voor de openbare ruimte](#)
- [Coherentie Belgica](#)
- [Problemen Tielemans - Bockstael](#)

## Het belang van cyclostrades

Er werd de afgelopen jaren heel wat geïnvesteerd in fietsinfrastructuur in de hoofdstad, maar echt doorfietsen zit er zelden in, op zo een lokale fietsroute liggen complexe kruispunten en door lichten geregelde oversteken die je kadans verbreken en niet altijd even veilig aanvoelen of zijn. Willen we ten volle het potentieel van de fiets benutten dat moet dat beter!

Dankzij Beliris wordt vandaag werk gemaakt van fietssnelwegen, maar dan op maat van de stad. Een cyclostrade noemt dat dan. Deze hoogwaardige fietsverbindingen bestaan uit comfortabele fietsinfrastructuur waarbij fietsers zich vlot en veilig een weg door de stad kunnen banen. Essentieel is hierbij dat er voldoende ruimte is opdat 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.

Na een analyse van de plannen is het belangrijkste punt van kritiek dat aan de nodige breedte van 4 meter niet voldaan wordt. Deze bedraagt **op verschillende plekken slechts 3,5 meter**. We vragen dat ook daar waar er vandaag geen interventies gepland zijn en de nodige ruimte beschikbaar is, ingezet op de noodzakelijke verbreding.

## Cohabitatie tussen voetgangers en fietsers

De grootste uitdaging van dit project is dat het een cyclostrade in een parkomgeving betreft. Ook als fietsverenigingen staan we achter het STOP-principe, de voetganger moet op de eerste plaats komen. Fietsers delen hier de ruimte met voetgangers en moeten hun gedrag daaraan aanpassen: doorfietsen wanneer het rustig is, vertragen wanneer het druk is.

Een essentieel element hier, is dat het om een cyclostrade gaat, een hoogwaardige fietsverbinding. Alles moet dus absoluut in zijn werk gesteld worden om fietsers een vlotte doorgang te verzekeren. Daarom moet alles in zijn werk gesteld worden om voldoende ruimte te voorzien, **minstens vier meter** alsook een **duidelijke geleiding**. Zo kunnen voetgangers en fietsers hun plek en is er voldoende plek om door te fietsen zonder conflicten. Het project moet ambitieuzer zijn op dit vlak.

Tot slot wensen we erop te wijzen dat het [parkreglement](#) van Leefmilieu Brussel aan herziening toe is. Hierin staat *“Art. 6. Met uitzondering van de elektrische rolstoelen bestuurd door personen met beperkte mobiliteit, de dienstvoertuigen, de voertuigen voor het onderhoud en het beheer, de voertuigen van de veiligheids- en de hulpdiensten en elk ander voertuig dat beschikt over een vergunning die door Leefmilieu Brussel-BIM is afgeleverd, wordt er geen enkel motorvoertuig, behalve een rijwiel uitgerust met een elektrische motor, toegelaten om in de parken te rijden of te parkeren. De maximumsnelheid van de voertuigen is beperkt tot 5 km/u.”* Het mag dan wel geen direct onderwerp zijn van dit openbaar onderzoek, als Fietsersbond en GRACQ pleiten we ervoor om het parkreglement aan te passen. 5 km/u, stapvoets fietsen op wat een essentiële fietsverbinding zal worden is niet werkbaar.

Als Fietsersbond en GRACQ pleiten we ervoor dat fietsers hun gedrag aanpassen aan de aanwezigheid van andere fietsers en voetgangers. Een cyclostrade mag niet synoniem staan met snelheid. **Wel moeten fietsers veilig en vlot kunnen doorfietsen. Dat is meer dan 5 km/u**, zeker op momenten wanneer er weinig andere aanwezigen zijn in het park.

## Kwalitatieve openbare ruimte

Het investeren in een cyclostrade in een stad is ook de kans om de openbare ruimte te verbeteren. Ruimte creëren voor de fietsers kan wel degelijk hand in hand gaan met vergroening en een

verbetering van de situatie voor voetgangers. Ontwerpen in de eerste plaats voor fietsers, maar niet exclusief, een cyclostrade moet ook een positieve impact hebben op het stedelijk weefsel dat ze aandoet.

De verbinding tussen het park L28 en de Tielemansstraat is vandaag niet voor iedereen even toegankelijk tussen het Mondiagebouw en het pocketpark. Na een donkere zone achter de voormalige opslagplaats volgt er een steile helling. De geplande passerelle zal dit obstakel overkomen, het hoogteverschil wordt overbrugd door op gelijke hoogte te blijven en betere zichtbaarheid zou moeten leiden tot een groter gevoel van subjectieve veiligheid.

De heraanleg van de Tielemansstraat zal leiden tot een verbeterde situatie voor voetgangers, zij zullen beschikken over trappen die het hoger en lager gelegen deel van de straat met elkaar verbinden. Tot slot zet dit project in haar geheel in op verdere vergroening.

Fietsersbond en GRACQ zijn er als belangenbehartigers van de fietsers van overtuigd dat investeren in de fiets voordelen heeft breder dan duurzame mobiliteit. Dit project, dat verschillende aanpassingen in het park L28 beoogt, toont aan dat investeren in de fiets en cyclostrades ook gepaard kan gaan met investeren in levenskwaliteit.

### Coherentie Belgica

Fietsersbond en GRACQ wensen de overlegcommissie erop te wijzen dat de cyclostrade doorheen het park L28 niet op zichzelf staat, ze is een schakel in wat een ononderbroken fietsinfrastructuur moet vormen van Laken over Jette, Koekelberg tot in Vorst. Coherentie is dan ook van essentieel belang. Dat betekent dat er nood is aan veilige en vlotte fietsoversteken, een duidelijke geleiding voor de fietser en het vermijden van conflicten tussen voetgangers en fietsers.

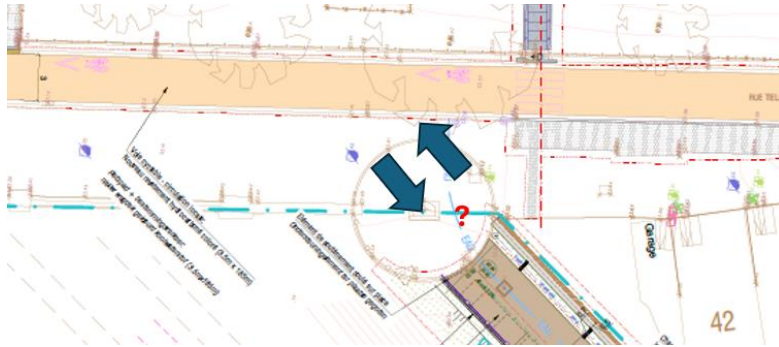
Een fietsers zal niet enkel door het park fietsen, de kwaliteit van een fietsroute is gelijk aan de kwaliteit van haar zwakste schakel. We pleiten dan ook voor een snelle interventie met betrekking tot aanliggende kruisingen die vandaag geen evidentie zijn voor fietsers.

Weldra zal ook het openbaar onderzoek starten voor het vervolg van de cyclostrade in de Serkeynstraat. Een belangrijke **missing link is de oversteek van de Belgicalaan**, een drukke laan met bussen, trams en autoverkeer. De heraanleg van de Belgicalaan is een onderdeel van het grotere project rond tram 15 tussen Belgica en de Noordwijk. Het is uitdagend project waarvan de uitvoer nog jaren op zich kan laten wachten. Zo ontbreekt op een essentieel deel van het tracé, de Picardstraat, een politieke consensus. In tussentijd pleiten we voor een tijdelijke interventie om een veilige oversteek van fietsers tussen L28 en Serkeyn te verzekeren.

### Problemen Tielemans – Bockstael

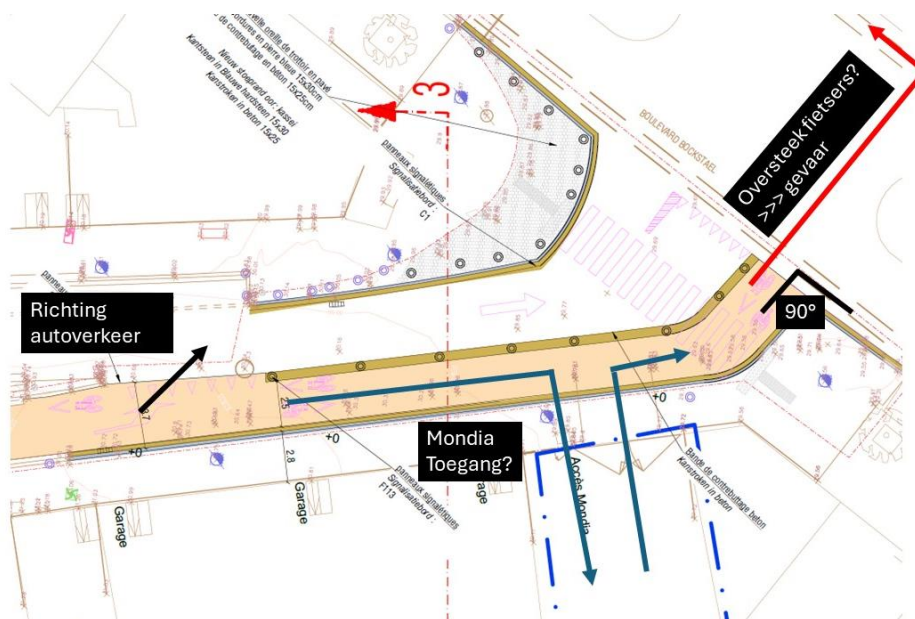
Als Fietsersbond en GRACQ zien we verschillende problematische situaties ter hoogte van de Tielemansstraat en tussen Tielemans en de Bockstaellaan. Om comfort en vooral veiligheid te bieden aan fietsers moet een oplossing komen voor enkele belangrijke conflicten

Ten eerste ontbreekt er een **link tussen de Tielemansstraat en het begin van het park**. Het is onduidelijk hoe fietsers de fietsstraat moeten verlaten en de het park binnenrijden. Is het voetpad hier verlaagt? Er ontbreekt in ieder geval elke vorm van geleiding.



Het is op de plannen onduidelijk hoe de toegang van het **gemotoriseerd verkeer richting het Mondiagebouw** wordt georganiseerd. De verklarende nota stelt duidelijk dat deze gewaarborgd is en ook op de plannen is een toegang zichtbaar. Echter, tussen huisnummer 10 en de Bockstaellaan lijkt het erop dat de fietsstraat eindigt. Hebben de auto's die het Mondiagebouw willen bereiken toegang tot een fietspad vanuit twee richtingen? Dit is hoogst problematisch en een potentiële bron van conflicten.

En bovenal, de **verbinding met de Bockstaellaan** is hoogst problematisch. Komt een fietser uit de Tielemansstraat en slaat hij rechtsaf dan moet hij een hoek van 90° maken, onmogelijk voor buitenmaatse fietsen. Wil hij naar links en het gemarkeerd fietspad aan de andere kant van de baan vervoegen dan is er geen oversteek voorzien. Deze situatie moet, al zij het met een tijdelijke interventie, absoluut aangepakt worden met het oog op verkeersveiligheid.



## Conclusie

Fietsersbond en GRACQ vragen uitdrukkelijk om bovenstaande opmerkingen in acht te nemen. We zijn een grote voorstander van de aanpassingen in het park L28 voor de cyclostrade.

Wel pleiten we ervoor om steeds het minimum van vier meter breedte te voorzien, in te zetten op scheiding tussen voetgangers en fietsers, duidelijkheid omtrent de aanliggende verbinding Belgica – Serkeyn en oplossingen voor de conflicten ter hoogte van Tielemans en

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)