



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

Betreft: Aanleggen van aanloophellingen aan het ringfietspad (RFP) op het grondgebied Anderlecht (01/PFD/1988967)

Brussel, 19 januari 2026

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

De Fietzersbond en Avello hebben kennis genomen van de plannen om het ringfietspad FR0 verder rond te maken tussen Zelik – Groot-Bijgaarden – Dilbeek – Anderlecht. Als fietsorganisaties verwelkomen we de investeringen in fietsinfrastructuur in het kader van Werken aan de Ring gecoördineerd door de Werkvennootschap.

Dit openbaar onderzoek betreft het deel van het fietssnelweg op het grondgebied van het Brussels Gewest en dan specifiek de gemeente Anderlecht. Ook al doet de Werkvennootschap hier het voorbereidend werk, het Brussels Gewest staat in voor de financiering, het Gewest en de gemeente voor het beheer. De Brusselse context die anders is als de Vlaamse context moet daarom ten volle in rekening genomen worden. En hier wringt het schoentje in dit openbaar onderzoek.

De Fietzersbond en Avello zijn als fietsorganisaties natuurlijk voorstander van investeringen in fietsinfrastructuur. *Build it and they will come* is meer als zomaar een uitspraak, het is een beproefde realiteit. Maar willen we dat de impact van de investeringen in fietsinfrastructuur zo groot mogelijk is, effectief is, dan moet er rekening gehouden worden met:

- Waar er gebouwd wordt - *where we build it*. Fietzersbond en Avello plaatsen fundamentele kanttekeningen bij de tracékeuze
- Voor wie er gebouwd wordt – *they have to be involved*. Fietzersbond en Avello zien de plannen die vandaag in openbaar onderzoek als meerwaarde voor lokale fietsers. Een fietssnelweg-logica waarbij geïnvesteerd wordt in hoogwaardige infrastructuur om verplaatsingen met de fiets op lange afstand mogelijk te maken ontbreekt hier.

De Fietzersbond en Avello zijn voorstander van de investeringen in de FR0, ook op het grondgebied van het Brussels Gewest. Echter, opdat de investeringen echt kunnen renderen, vragen we als belangenbehartigers van de fietsers om het project niet in zijn huidige vorm te vergunnen en bepleiten we aanpassingen aan het tracé.

Gebrek aan overleg

Die Fietzersbond en Avello betreuren het gebrek aan overleg. Fietzers werden niet of onvoldoende bevroegd, terwijl zij de doelgroep zijn van dergelijke investeringen. Ook het Brussels Gewest is onvoldoende geconsulteerd.

De tracé-keuze

Voor de Fietzersbond en Avello is onvoldoende beargumenteerd waarom dit specifieke tracé is gekozen. Het gekozen tracé heeft immers enkele belangrijke nadelen:

Kostprijs: Het project voorziet twee aansluitingen met de fietsbrug over de Brusselse ring, met een tak richting Noorden en één richting Zuiden. De koppeling met bestaande wegenissen is indirect. De impact op privéterreinen noopt financiële compensatie.

Ecologische impact: Een groot aantal bomen (vooral in Vlaanderen) moeten verdwijnen. Dit heeft naast een ecologische impact ook een impact op de buurt en het plan Open Ruimte van de gemeente Anderlecht. De bomenrij vormt bovendien een natuurlijke barrière met de Brusselse ring die het voor buurtbewoners aangenaam wonen maakt.

Coherentie met het Brusselse fietsnetwerk: De aangeraden route voor de fietsers die zich vanuit de Vlaamse Oost-rand naar het centrum van Brussel begeven is de Ninoofse Steenweg (geclassificeerd als Velo Plus as, FietsGEN – bovendien is de herinrichting van het stuk tussen Dilbeek en Mettewie en de bijhorende fietsinfrastructuur vergund) of Van Soest (Gewestelijke FietsRoute).

Zonder een directe aansluiting op het Brussels fietsnetwerk, lees zonder dat de fietser hiervoor een grote omweg moet doen, zal het huidige tracé indien zoals in openbaar onderzoek voorgesteld uitgevoerd voornamelijk lokale fietsers verwelkomen.

Samenwerking met het Brussels Gewest

De Fietzersbond en Avello hebben moeten vaststellen dat Brussel Mobiliteit onvoldoende werd betrokken in dit project. Op de essentiële vraag: "Hoeveel zal dit kosten?" kan de administratie ons geen antwoord bieden. Dit baart de fietsorganisaties zorgen. Eens te meer aangezien de moeilijke budgettaire context van het Gewest ons verplicht keuzes te maken.

In het Brussels Gewest werden de afgelopen jaren verschillen belangrijke projecten voor fietsers vergund. We denken zo onder meer aan de Ninoofse Steenweg (tussen Dilbeek en Mettewie), Keizer Karellaan, Meiser, Generaal Wahislaan. De uitvoering van deze projecten is voor fietsers in Brussel van groot belang. Meer nog, ze hebben voor de Fietzersbond en Avello een grotere prioriteit dan het Ringfietspad dat in de voorgestelde vorm vooral een lokaal belang zal hebben.

Samenhang en directheid

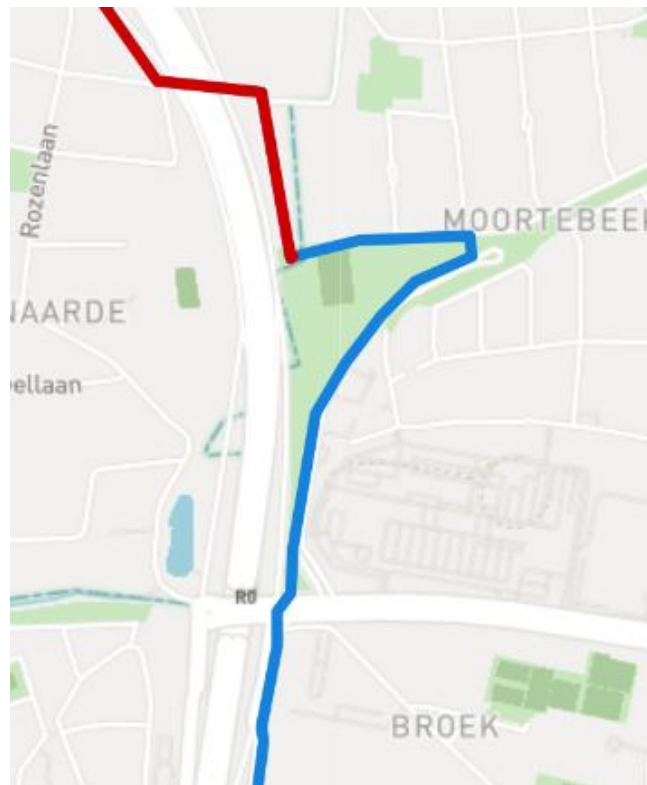
Ook al ligt het niet binnen de perimeter van het project, de Fietzersbond en Avello wensen twee opmerkingen te formuleren met het oog op de continuïteit van de FR0 richting het Zuiden.

Samenhang: *De cyclotrade moet een samenhangend geheel vormen. Het netwerk moet bovendien verbindingen bieden die aansluiten op de plaatsen van herkomst en bestemming van de fietsers, je moet er m.a.w. ook geraken met je fiets. Uit Vademecum 11 – Cyclostrades*

Een fietsroute is maar zo sterk als haar zwakste schakel. Begeeft een fietser zich zuidwaarts op het tracé van de FR0 dan zal hij op de Shakespearlaan en Joseph Bracopslaan, met uitzondering van het deel tussen de Adolphe Willemynsstraat en de Sylvain Dupuislaan dat recent werd heraangelegd, moeten fietsen op een gedeeld voet en fietspad bestaande uit klinkers. Veilig maar (nog) niet fietssnelweg/cyclostradewaardig. Dit is voor Fietzersbond en Avello geen prioriteit, maar moet wel meegenomen worden in de verdere reflectie en uitwerking van de FR0

Directheid: *"Directheid" zorgt ervoor dat de gebruiker sneller en met minder moeite van punt A naar punt B geraakt. Een directe route vergroot het bereik van de cyclotrade: hoe korter de route, des te waarschijnlijker het is dat de potentiële gebruiker voor de fiets zal kiezen voor zijn dagelijks woon-werkverkeer. Uit Vademecum 11 – Cyclostrades*

De voorgestelde route om de fietser via de bestaande wegenissen Lamartine – Shakespeare te leiden is weinig direct. Fietsers zullen via het bestaande olifantenpaadje door het groen doorsnijden. Deze wenslijn moet in de toekomst bestendigd worden.



Figuur: Het vervolgtracé zoals terug te vinden op fietssnelwegen.be

Conclusie

De Fietsersbond en Avello vragen ervoor om het project in haar huidige vorm niet te vergunnen. Als Fietsorganisaties zijn we natuurlijk voorstander van nieuwe kwalitatieve fietsinfrastructuur. We pleiten daarom om een paar stappen terug te zetten en een gedegen overleg met het oog op een gedragen en duurzaam project.

We vragen om uitgenodigd te worden op de overlegcommissie zodat we ons standpunt ook mondeling kunnen toelichten.

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

Voor Avello
Oscar Curtil
oscar.curtil@avello.org