

## Interpellatie van de h. COOLS : Fietspaden op de Waterlooosesteenweg.

**De h. Cools** wijst erop dat op de Waterlooosesteenweg tussen De Frélaan en de Prins van Oranjelaan net fietspaden in de vorm van wegmarkeringen en voorgestelde fietspaden (gemarkeerd met fietspictogrammen) zijn aangelegd.

Werd het college door de gewestelijke minister van Mobiliteit geraadpleegd over dit project? Heeft zij haar goedkeuring gegeven?

Een medewerkster van de minister kondigde op sociale netwerken aan dat de fietsroute Waterlooosesteenweg gepaard zou gaan met het opheffen van parkeerplaatsen tussen Diesdelle en de Montanalaan. Gezien de reeds aangebrachte markeringen blijkt dit niet het geval te zijn. Kan het college bevestigen dat daar of elders op de Waterlooosesteenweg geen parkeerplaatsen zullen verdwijnen?

Hoewel de aanleg van de voorgestelde fietspaden geen bijzondere problemen lijkt op te leveren, leidt de aanleg van fietspaden wel tot een aanzienlijke versmalling van de breedte van rijbanen. Dit is geen probleem aan de kant van de weg waar een fietspad ligt. Aan de andere kant kan een automobilist een fietser echter niet meer inhalen zonder op de rijbaan in de andere richting te rijden. Voorheen kon hij de fietser inhalen zonder gebruik te hoeven maken van deze rijstrook. Gezien het belang van de Waterlooosesteenweg als verkeersader, is het zinvol om er een fietsroute van te maken als fietsers op de Lorrainedreef en het Ter Kamerenbos hun eigen rijstroken mogen gebruiken?

Hoe dan ook, had men, alvorens de fietspaden van de Waterlooosesteenweg aan te leggen, niet als een hogere prioriteit moeten beschouwen om de doorstroming van het openbaar vervoer te bevorderen en, zo ja, voorrang te geven aan het openbaar vervoer?

**De h. Godefroid** heeft persoonlijke ervaring met fietsen op de Waterlooosesteenweg: er is geen fietspad als je in Ukkel aankomt en wel als je Ukkel verlaat.

Hij herinnert ons eraan dat bij wegverbeteringen nu het zogenaamde "Stop"-principe moet worden toegepast, volgens hetwelk voorrang moet worden gegeven aan voetgangers, dan aan fietsers, dan aan het openbaar vervoer en ten slotte aan auto's, om zo de meest deugdzame en gezonde vervoerswijzen aan te moedigen.

Wat het inhaalprobleem op de Waterlooosesteenweg betreft, halen fietsers snelheden van 20 tot 30 km/u of meer op afdalingen en rijden ze veel trager op hellingen. Het is dan ook niet meer dan normaal dat automobilisten achter de fietsers blijven op de afdalingen en dat ze de fietsers op de hellingen kunnen inhalen zonder gevaar voor de fietsers dankzij een veilig fietspad.

**Mevr. Fraiteur** is helemaal niet tegen fietspaden, maar is enigszins verbaasd over de grootte van de afgebakende stroken.

Was de gemeente betrokken bij het ontwerp? Had zij het recht om verbeteringen voor te stellen?

**De h. De Bock** is bezorgd over het feit dat het fietspad op de Waterlooosesteenweg buiten Ukkel zeer goed beveiligd is en in Ukkel minder.

Hij herinnert zich dat hij eerder gesproken heeft over de Sint-Hubertusdreef, die weliswaar in Ukkel ligt, maar het verlengde is van de Waterlooosesteenweg richting Terhulpen. Het fietspad op deze route loopt via de weg Kleine Hut naar de Lorrainedreef.

Door deze omleidingen in het fietspad is de Sint-Hubertusdreef een gevaarlijke route naar het Zoniënwoud aan de overkant.

Het beveiligen van de Sint-Hubertusdreef met een fietspad zou het voor fietsers makkelijker maken om het Zoniënwoud te bereiken zonder de omleidingen via de Lorrainedreef en Kleine Hut.

**Schepen Wyngaard** antwoordt dat het college sinds 2020 het Gewest meermaals heeft aangeschreven om te vragen om meer veiligheid voor fietsers op de Waterlooosesteenweg omdat het een belangrijke verkeersader is die ook door bussen wordt gebruikt.

In antwoord op dit verzoek om informatie ontving het college vooraf plannen die in grote lijnen overeenstemden met zijn eigen suggesties maar het plan is verre van perfect, aangezien de fietspaden niet gescheiden zijn en om ze perfect comfortabel en veilig te maken, zou meer delicate arbitrage nodig zijn.

Wat de Waterlooosesteenweg betreft, gingen we uit van de vaststelling dat deze weg brede stukken heeft waar het mogelijk is om een fietspad aan te leggen, vooral bergopwaarts. Dit geldt vooral voor het zeer steile gedeelte tussen Diesdelle en Fort Jaco.

Op steile wegen rijden fietsers natuurlijk langzamer dan automobilisten. Als automobilisten onder druk staan, hebben ze de neiging zich te ergeren achter fietsers. Fietsers hebben daarom een aparte rijstrook nodig, zodat ze op hun gemak kunnen fietsen.

Tussen geparkeerde voertuigen en gemarkeerde fietspaden wordt een afstand van 70 cm aangehouden om ernstige ongevallen bij het openen van deuren te voorkomen.

Voorgestelde fietspaden hebben de voorkeur op afdalingen, waar conflicten tussen automobilisten en fietsers minder vaak voorkomen dankzij de snelheid van de fietsers.

Omdat de indicatieve logo's niet in de buurt van geparkeerde auto's worden geplaatst, wordt een kleine ruimte veilig gemaakt, wat ook botsingen bij het openen van de deuren voorkomt.

Dit systeem, dat een kleine verbetering is ten opzichte van de vorige situatie, betekent dat de rijbaan smaller wordt. De snelheid daalt echter wanneer wegen smaller zijn. Aangezien de snelheidslimiet op het grootste deel van de Waterlooosesteenweg op 30 km/u is vastgesteld, is de wegconfiguratie meer in overeenstemming met deze snelheidslimiet.

De verkeerssituatie met betrekking tot het inhalen van voertuigen is niet ingrijpend veranderd: vroeger moest een fietser op de rijbaan ongeveer 1 meter afstand houden van geparkeerde voertuigen als hij een deur wilde ontwijken; evenzo moest een automobilist die een fietser wilde inhalen ongeveer 1,50 meter afstand houden als hij hem inhaalde, waardoor hij op de andere rijstrook moest rijden.

Het gedeelte van de Waterlooosesteenweg tussen de Zijlaan en de Montanalaan is het enige gedeelte dat het statuut "Fiets plus" (en niet "Fiets comfort") krijgt omdat het deel uitmaakt van het toekomstige Fiets-GER, een echte "autosnelweg voor fietsers". Op middellange termijn zullen er zeker beslissingen moeten worden genomen om maatregelen te nemen voor een veilige doorstroming van fietsers.

Schepen Wyngaard erkent dat het fietspad van de Lorrainedreef niet in een bevredigende staat is: het is smal; het kan leiden tot frontale botsingen tussen fietsers omdat het maar aan één kant is; het is niet verlicht omdat het in een Natura 2000-gebied ligt, wat 's avonds en in de winter veiligheidsproblemen kan opleveren; en het loopt in een gebied zonder winkels of scholen.

Schepen Wyngaard is het eens met de h. Cools dat het nuttig zou zijn om te kijken naar de doorstroming van het openbaar vervoer maar men moet niet vergeten dat de breedte die nodig is voor het openbaar vervoer groter is dan de breedte die nodig is voor een gemarkeerd fietspad met ruimte voor een "autodeur" en dit zal afwegingen vereisen. De situatie is dus complexer dan voor de markeringen die al zijn aangebracht en die geen verlies van parkeerruimte tot gevolg hadden.

Op elk kruispunt zijn voorselectiestroken voorzien om wachtrijen te voorkomen. Het kruispunt tussen de Prins de Lignelaan, de Waterlooosesteenweg en de Landvoogddreef blijkt enigszins problematisch te zijn omdat de nieuwe markeringen aanzienlijke vertragingen lijken te veroorzaken. Het college neemt contact op met Brussel Mobiliteit om na te gaan hoe de situatie kan worden verbeterd.

De suggestie van de h. De Bock met betrekking tot de Sint-Hubertusdreef is zeker interessant maar stuit ook op de beperkingen die eigen zijn aan Natura 2000-gebieden.

**De h. Cools** erkent dat er geen fietspad is voorbij de Prins van Oranjelaan als men van Waterloo komt. Er zijn echter wel fietspaden aan beide zijden van de Van Beverlaan waarmee je de Lorrainedreef kunt bereiken.

De h. Cools vreest dat de invoering van de "Fiets plus"-modus tussen de Zijlaan en de Montanalaan ertoe zal leiden dat er in de toekomst extra parkeerruimte zal verdwijnen.

Volgens het "Stop"-principe worden automobilisten verondersteld na andere gebruikers te komen. Hoewel dit principe in absolute termen legitiem kan zijn, is er reden om te twijfelen aan de relevantie ervan voor een belangrijke verkeersader als de Waterlooosesteenweg, vooral omdat het verkeer daar drukker is door de beperkte toegang tot het Ter Kamerenbos.

In dit verband merkt de h. Cools op dat het gemeentelijk mobiliteitsplan fietsroutes vermeldt die parallel lopen met de Waterlooosesteenweg, via de Floridalaan en een hele reeks secundaire wegen waar fietsers meer veiligheid zouden genieten.

**De h. De Bock** begrijpt de moeilijkheden van het Natura 2000-gebied.

Maar aangezien er een grote parking is aangelegd in de buurt van Sint-Genesius-Rode, denkt de h. De Bock dat het toch mogelijk moet zijn om een fietspad aan te leggen op de Sint-Hubertusdreef.

De h. Godefroid merkt op dat de h. Cools bedenkingen heeft bij de beperking van het autogebruik, ook al erkent hij de klimaatverandering en steunt hij moties ten voordele van de biodiversiteit.

Maar hoe kan dit doel worden bereikt zonder het modale aandeel van auto's te verminderen ten gunste van fietspaden?

**Schepen Wyngaard**, die terugkomt op de suggestie van de h. Cools voor een alternatieve fietsroute via de Floridalaan, wijst erop dat dit gebied nogal verstoken is van winkels en openbare inrichtingen.

Het zou een vergissing zijn te denken dat mensen alleen maar fietsen om op zondag een wandeling te maken.

Fietsers moeten dus veiliger worden gemaakt op wegen zoals de Waterlooosesteenweg.