

# Gemeente Jette

## *BYPAD audit en fietsactieplan*





# INHOUD

<b>1</b>	<b>BYPAD AUDIT: Fietsen de dag van vandaag .....</b>	<b>6</b>
1.1	Regionale context: fietsgebruik, fietspotentieel en fietsbeleid .....	6
1.2	Fietsprofiel van de gemeente Jette .....	12
1.2.1	Een gemeente met veel mogelijkheden voor fietsgebruik .....	12
1.2.2	Een bevolkingsmix in wijken van diversiteit .....	14
1.2.3	De basis van een fietsbeleid .....	16
1.2.4	Een laag fietsgebruik .....	18
1.2.5	Fietsbaarheid: de ervaring van de fietser .....	19
1.3	De BYPAD methode .....	22
1.4	BYPAD diagnose in een oogopslag .....	25
1.5	De diagnose per module .....	26
1.5.1	Gebruikersbehoeften (score 1,8) .....	26
1.5.2	Leiderschap en coördinatie (score 2,2) .....	26
1.5.3	Fietsbeleid op papier (score 2) .....	27
1.5.4	Personeel en middelen (score 2) .....	27
1.5.5	Infrastructuur en veiligheid (score 1,7) .....	27
1.5.6	Communicatie en promotie (score 1,8) .....	28
1.5.7	Educatie (score 2) .....	28
1.5.8	Complementaire maatregelen (score 2) .....	29
1.5.9	Evaluatie en impact (score 1) .....	29

<b>2</b>	<b>Fietsactieplan</b>	<b>30</b>
	Samenvatting : Jette per fiets	30
2.1	Algemene doelstellingen fietsactieplan	31
2.2	Werkdomein A: De rijdende fiets	33
2.2.1	Kwaliteitseisen fietsnetwerk	33
2.2.2	Grote verkeersaders fietsbaar voor iedereen	33
2.2.3	Uitnodigen tot fietsen door het realiseren van een lokaal structureel netwerk	35
2.2.4	Innovatie	41
2.2.5	Verzekeren en coördineren van onderhoud en ruiming	41
2.3	Werkdomein B : de stilstaande fiets	42
2.3.1	Doelstellingen fietsparkeren	42
2.3.2	Het globale aanbod voor fietsparkeren plannen	42
2.3.3	Beschermde stalplaats voor bezoekers van attractiepolen	43
2.3.4	Veilig fietsparkeren voor bewoners	44
2.4	Werkdomein C : Stimuleren van fietsgebruik	47
2.4.1	Doelstellingen stimuleren fietsgebruik	47
2.4.2	Lancering en uitvoering fietsactieplan in de gemeentekrant	47
2.4.3	Uitgebreidere informatie over fietsen op <a href="http://www.jette.be">www.jette.be</a>	47
2.4.4	Uitbreiding Villo	48
2.4.5	Jaarlijkse deelname van scholen aan het Fietsbrevet	48
2.4.6	Organiseren van 'ontdekkingswandelingen' per fiets als smaakmaker	48
2.5	C1. Werkdomein D: Verankeren van fietsbeleid	49
2.5.1	Doelstellingen voor organisatie	49
2.5.2	Het fietsbudget progressief verhogen	49
2.5.3	Uitvoering opvolgen en evalueren	49
2.5.4	Commissie VéloFiets versterken	50
2.5.5	Creëren van een online suggestieloket	50
2.5.6	De evolutie van het fietsgebruik meten	50
2.6	Actietabel	52
<b>3</b>	<b>BIJLAGE : beslissingstabel fietsbaarheid</b>	<b>53</b>

## FIGUREN

Figuur 1 – Wegennet, trein, metro, GFR en fietsbare afstanden .....	13
Figuur 2 – Leeftijdsklassen (Wijkmonitoring) .....	14
Figuur 3 – Wijken en hun bevolkingsdichtheid .....	14
Figuur 4 – Statistische indicatoren (Wijkmonitoring).....	15
Figuur 5 – BYPAD modules .....	23
Figuur 6 – De BYPAD ontwikkelingsniveaus .....	23
Figuur 7 – BYPAD diagnose 2012: score per vraag .....	25
Figuur 8 – BYPAD diagnose 2012: score per vraag per module .....	25
Figuur 9 – Fietsbaarheid van de verkeersaders: verbeteringen .....	34
Figuur 10 – Structureel lokaal fietsnetwerk: diagram.....	36
Figuur 11 – Structureel lokaal fietsnetwerk .....	37
Figuur 12 – Illustratie veelvoorkomende situaties.....	39

## INLEIDING

Het Fietsbeleidsplan 2010-2015 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest benadrukt op verschillende plaatsen het belang van de samenwerking tussen het Gewest en de gemeenten met betrekking tot het verhogen van fietsgebruik.

Een van de maatregelen van het Gewestelijk fietsbeleidsplan is om de gemeenten te ondersteunen bij het «*evalueren van hun fietsbeleid aan de hand van de BYPAD audit en op basis van de aanbevelingen van de BYPAD-audit een gemeentelijk fietsactieplan te maken* » (fiche 1.2 p. 23).

De implementatie van BYPAD en de opmaak van een fietsactieplan is de eerste bijakte voor de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Met het oog op de uitvoering van fietsgerelateerde projecten zal het Gewest nog bijkomende bijakten afsluiten met gemeenten die een BYPAD-audit en fietsactieplan uitwerkten<sup>1</sup>. Hiervoor is een subsidiebudget voorzien van 3 milj € voor de periode 2013-2014.

In februari 2012 heeft het Brussels Gewest een oproep gedaan bij de 19 Brusselse gemeenten om zich kandidaat te stellen voor de BYPAD-audit en de opmaak van het fietsactieplan. Uit al de kandidaten werden 6 gemeenten geselecteerd die reeds een goedgekeurd mobiliteitsplan hebben: Anderlecht, Brussel-stad, Vorst, Jette, Schaarbeek en Watermaal-Bosvoorde.

Het Brussels Gewest financiert deze 6 gemeenten voor:

- Het evalueren van hun gemeentelijk fietsbeleid aan de hand van de internationaal erkende BYPAD methode
- Het uitwerken van een gemeentelijk fietsactieplan

De gemeenten worden hierin begeleid door adviseurs in fietsbeleid van de studie- en onderzoeksbureaus TIMENCO en Pro Velo.

Dit document is een rapportage van het evaluatieproces en omvat het fietsactieplan dat de leidraad moet zijn voor het fietsbeleid van de gemeente Jette.

---

<sup>1</sup> Zie ook Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid n°34, été 2012.

# 1 BYPAD AUDIT: FIETSEN DE DAG VAN VANDAAG

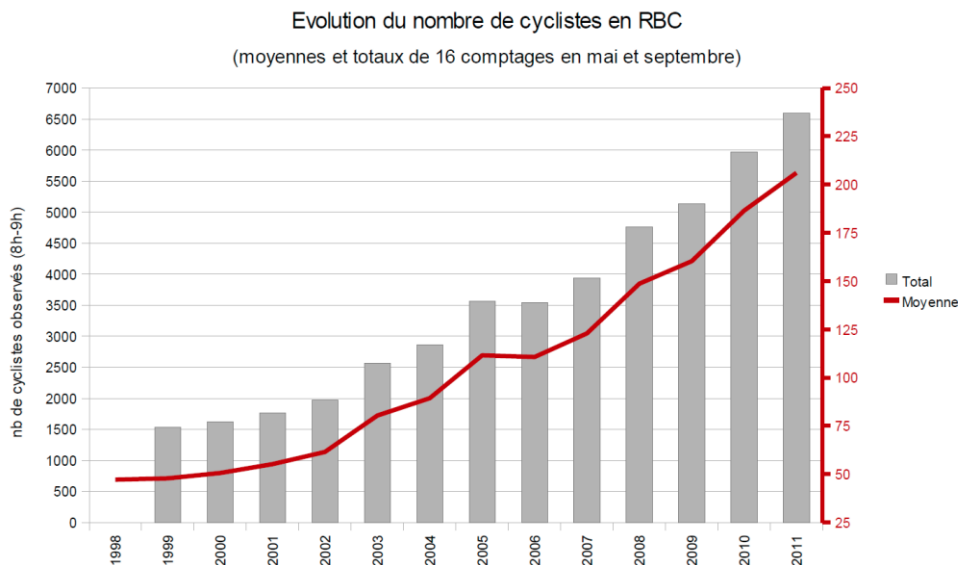
## Diagnose van het fietsbeleid

Het eerste deel van dit document is de diagnose van het huidige gemeentelijk fietsbeleid op basis van de BYPAD audit. Deze diagnose wordt voorafgegaan door een korte presentatie van fietsbeleid op gewestelijk niveau en met een situatieschets van het profiel van Jette op vlak van fiets- en mobiliteitsbeleid. Dit eerste deel wordt afgerond met mogelijke verbeterstappen als eindconclusie van het BYPAD proces. Deze verbeterstappen moeten de basis vormen van het fietsactieplan dat in deel 2 wordt uitgewerkt.

### 1.1 Regionale context: fietsgebruik, fietspotentieel en fietsbeleid

#### Meer en meer fietsers

Al meer dan 10 jaar is het Brussels Gewest bezig met het uitstippelen en realiseren van een fietsbeleid. De resultaten zijn bemoedigend: het aantal fietsers langs de 16 telpunten blijft jaar na jaar stijgen en verviervoudigde op 10 jaar tijd<sup>2</sup>.



#### De grote massa moet nog steeds overtuigd worden

Niettemin is de **doelstelling** zeer **ambitieuze**: « Het mobiliteitsplan IRIS II stelt dan ook dat tegen 2020 maar liefst **20% van de gemechaniseerde verplaatsingen met de fiets** moeten gebeuren, terwijl het aantal wagenkilometers tegen 2018 moet dalen met 20%. We moeten dus alles in het werk stellen om meer mensen op de fiets te krijgen, door hen te overtuigen, door veilige omstandigheden, diensten en infrastructuur aan te bieden en uiteraard door erop toe te zien dat in alle fasen van de inrichtingswerken rekening wordt gehouden met de fiets, de voetganger en het openbaar vervoer<sup>3</sup>. »

Het huidige fietsaandeel binnen het totaal **aantal verplaatsingen wordt geschat 3,4 %<sup>4</sup>**, of 5% van het aantal gemechaniseerde verplaatsingen. Grote steden in Nederland halen fietsaandelen van

<sup>2</sup> Pro-Velo - Observatoire du vélo en RBC, rapport 2011  
<sup>3</sup> Extrait du préambule du Plan Vélo 2010-2015

meer dan 30% dankzij een geïntegreerd fietsbeleid dat al 10-tallen jaren bestaat. Om op zijn minst het aantal fietsverplaatsingen te verdrievoudigen zullen we dus zeker volgende zaken moeten doen:

- **Het grote publiek overtuigen voor dagelijks fietsgebruik.** De jonge trendy sportieve fietser volstaat niet. Een handig referentiepunt is een kind van 10 jaar, dat zelfstandig en veilig moet kunnen fietsen in het dagelijks verkeer. Maar het gaat ook over de ouderen, die steeds talrijker worden, en over alle leeftijdsklassen en elk verplaatsingsmotief. Het fietsbeleidsplan lanceert het concept van 8-80: het verzekeren van verkeersveilige fietsverplaatsingen (objectief en subjectief) van 8 tot 80 jaar.
- **Het realiseren van een kwaliteitssprong in de fietsbaarheid op terrein.** Met de fiets rijden wordt normaal wanneer de fietser zich op een veilige, comfortabele en aangename (zonder stress) manier kan verplaatsen van A naar B. Dit vraagt een grondige verbetering van de veiligheid, het comfort en de aantrekkelijkheid van fietsvoorzieningen. Het IRIS II plan benadrukt de fietsbaarheid van al de straten, met aangepaste fietsvoorzieningen op basis van snelheidsregimes, wegenhiërarchie en verkeersintensiteiten of aangepaste verkeerscirculatie.

### **De essentiële samenwerking tussen het Gewest en de gemeenten.**

Het is evident dat een goede **samenwerking tussen het Gewest en de gemeenten** cruciaal is om de ambities te kunnen invullen. Ondanks de gemeentelijke autonomie, functioneren al de Brusselse gemeenten als een onderdeel van de stedelijke ontwikkeling. Dit betekent dat:

- de mobiliteit op gemeentelijk niveau **afhangt van de mobiliteit op regionaal niveau**, en dit zowel op vlak van de verkeersstromen als op het niveau van de beleidskeuzes;
- **het gewest is de wegbeheerder van de belangrijkste verkeersaders** per gemeente. In de praktijk gaat het hier ook over zeer interessante fietsroutes, die leesbaar en direct zijn, maar die aangepaste fietsvoorzieningen vereisen (zoals vrijliggende fietspaden of minstens gemarkeerde fietspaden). Slechts 48% (154 km) van het regionale wegennet zijn uitgerust met fietspaden (gemarkeerd of vrijliggend), wat al een stevige inhaalbeweging betekent ten opzichte van 2005 (28%, 90 km).
- Niettegenstaande zijn de **gemeenten wegbeheerder van 80% van het wegennet**<sup>5</sup>, dat zonder twijfel essentieel is voor de fiets omdat de fiets vooral in aanmerking komt voor korte afstanden: meer dan 75% van de fietsverplaatsingen zijn korter dan 5 km. Het gaat meestal over wijk- of interwijkwegen die voorbestemd zijn om omgevormd te worden tot zone 30 (doelstelling van IRIS I en II, reeds gerealiseerd op 38% van het wijkennetwerk in 2010)<sup>6</sup>
- De gemeenten krijgen een **behoorlijke ondersteuning van het Gewest** op vlak van fietsbeleid, fietsinfrastructuur (vb. de realisatie van het GFR netwerk – het Gewestelijk fietsnetwerk), informatie (vb. regionale fietskaart), promotie en sensibilisatie (vb. financiering Fietsbrevet voor scholen, campagnes zoals Bike Experience, fietsdiefstalcampagnes, ...) en de opstart van fietsdiensten (Villo, fietspunten, ...).

### **Een gewestelijk fietsbeleidsplan**

Het **fietsplan 2010-2015** (opvolger van het eerste fietsplan 2005-2009) voorziet in een gamma van acties en maatregelen in de vorm van fiches rond 6 thema's:

- Doelstellingen, uitgangspunten en monitoring
- Veilig fietsen in Brussel
- Vorming en fietseducatie

---

<sup>4</sup> Enquête Ménage BELDAM, données 2010  
<sup>5</sup> Observatoire de la mobilité, Cahier 1 p.30  
<sup>6</sup> Observatoire de la mobilité, Cahier 1 p.32



- Promotie en geloofwaardigheid van de fiets in Brussel
- Diensten voor fietsers
- Fietsinfrastructuur

De voornaamste **maatregelen met betrekking tot de gemeenten** zijn:

- Fiche 1.2 de **fietsbaarheid verbeteren** in al de (her)inrichtingsprojecten, inclusief de projecten op het gemeentelijk wegennet. De instrumenten zijn de procedures rond inrichtingsprojecten, de voorwaarden voor gesubsidieerde werken, de Duurzame Wijkcontracten, vorming, ...
- Fiche 1.3 **ondersteuning van het fietsbeleid in de gemeenten**. De instrumenten zijn specifieke bijakten bij de gemeentelijke mobiliteitsplannen, vorming, ondersteuning bij verkeerscirculatiemaatregelen, evaluatie van fietsbeleid, ...
- Fiche 2.5 **preventie en controle**: ondersteuning bij de oprichting van fietsbrigades bij de politie.

### **Instrumenten, richtlijnen en projecten**

Een aantal instrumenten en projecten die bestaan of die in voorbereiding zijn:

- Het **vademecum fiets** bestaat al uit 6 afzonderlijke richtlijnenbundels: fietspaden en fietsmarkeringen, BEV, rotondes, busbanen + fiets, fietsmarkeringen en verlichting, materiaalgebruik. Een fundamenteel principe is de **keuze van fietsvoorzieningen afhankelijk van de snelheid en de intensiteit van het autoverkeer**, conform internationaal gekende richtlijnen<sup>7</sup>:

<b>Type</b>	<b>Snelheids-regime (km/u)</b>	<b>Fietsvoorzieningen</b>
<i>Autosnelwegen</i>	120	<i>Nee, fietsverkeer op onderliggend wegennet of op afzonderlijke fietswegen.</i>
<i>Grootstedelijke wegen</i>	70	<i>Vrijliggende fietspaden of fietsvoorzieningen op de ventwegen.</i>
	50	<i>In principe vrijliggende fietspaden.</i>
<i>Hoofdwegen</i>	50 (70)	<i>Gemarkeerde fietspaden (in voorkomend geval vrijliggende fietspaden of fietsvoorzieningen op de ventwegen).</i>
<i>Interwijkenwegen</i>	50	<i>In principe gemarkeerde fietspaden.</i>
<i>Verzamelwegen</i>	30 (50)	<i>Gemengd verkeer (afhankelijk van verkeersvolume, effectief gereden snelheid en rijbaanbreedte kiezen voor gemarkeerde fietspaden of fietssuggestiestroken).</i>
<i>Lokale straten</i>	30	<i>Gemengd verkeer.</i>

- De **gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV)** legt normen op rond kwaliteit en materiaalgebruik van inrichtingsprojecten, inplanting van fietsparkeerplaatsen en het voorzien van inpandige fietsenstallingen bij woningbouw (1 per wooneenheid).
- Het **gewestelijk parkeerplan** (in voorbereiding) stelt een norm voor van 2 fietsparkeerplaatsen per 20 autoparkeerplaatsen op straat, met een maximale tussenafstand van 150 m. Ook worden beveiligde fietsenstallingen op straat voorzien voor de bewoners (principe van fietskluisen/trommels).
- Het **Fiets-GEN**: er is een plan in voorbereiding voor de ontwikkeling van een netwerk van hoogwaardige fietsvoorzieningen. Dit netwerk wordt het hoofdnet van fietsroutes, met een kwaliteitsniveau dat snelle fietsverplaatsingen mogelijk maakt op een veilige en comfortabele manier en dit voor zowel korte als lange afstanden binnen het gewest en in de rand van Brussel.

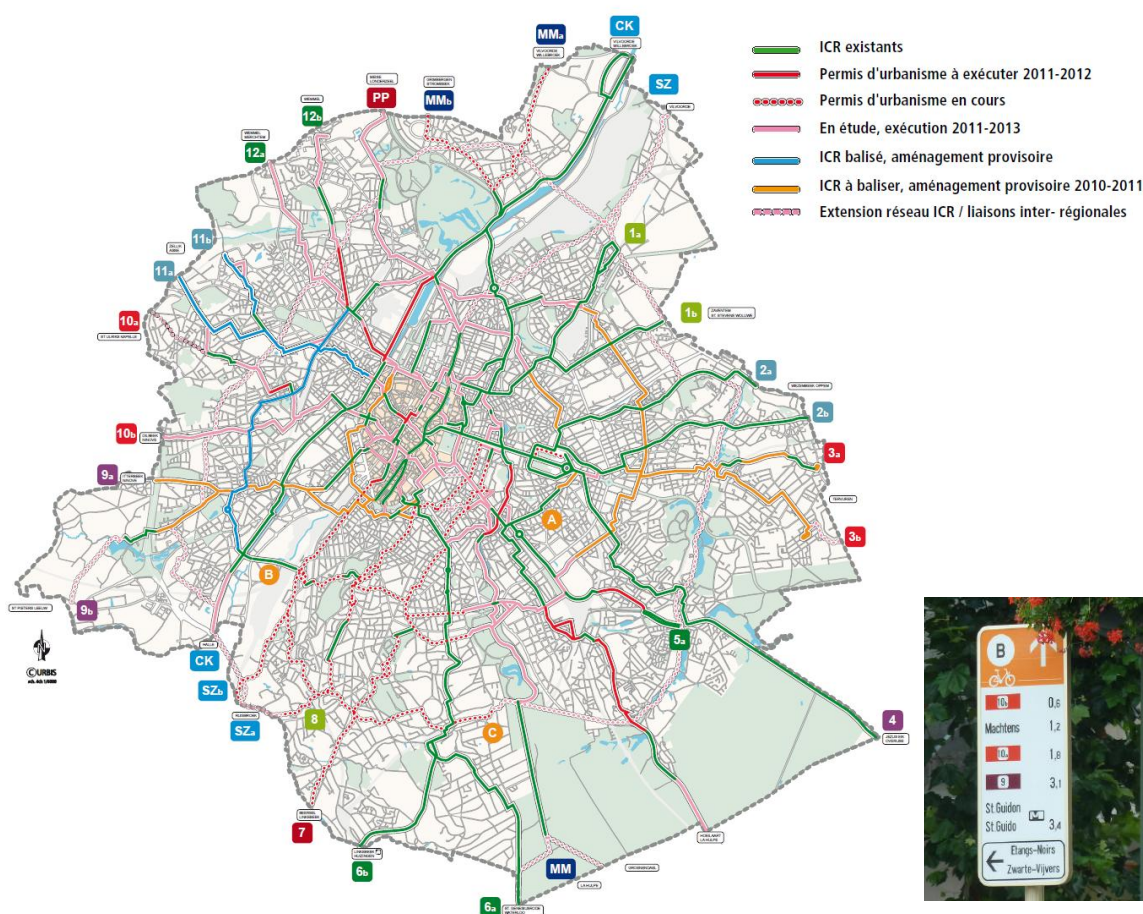
<sup>7</sup> RBC – vademecum vélo – cahier 2

Het gaat hoofdzakelijk over afzonderlijke fietswegen, langs bijvoorbeeld spoorwegen, aangevuld met tracés langs het wegennet, met beveiligde en ruime fietsvoorzieningen langs de belangrijkste verkeersaders of langs fietsstraten in autoluwe zones.

### De realisatie van het GFR netwerk is in zicht

Het fietsplan voorziet in de realisatie van het volledige GFR netwerk tussen 2010 en 2014. Het gaat over rustige fietsroutes op wijk en interwijkniveau die voornamelijk de grote verkeersaders mijden. Er is een budget voorzien van ca. 10 miljoen € per jaar voor het aanbrengen van fietsmarkeringen of realiseren van fietsinfrastructuur. De kaart geeft een stand van zaken van de realisatie van het GFR netwerk in november 2011<sup>8</sup>. Er werd ook een specifieke bewegwijzering ontworpen voor het GFR netwerk.

Figure 31. Etat des lieux du réseau ICR  
Source des données : Bruxelles Mobilité, novembre 2011

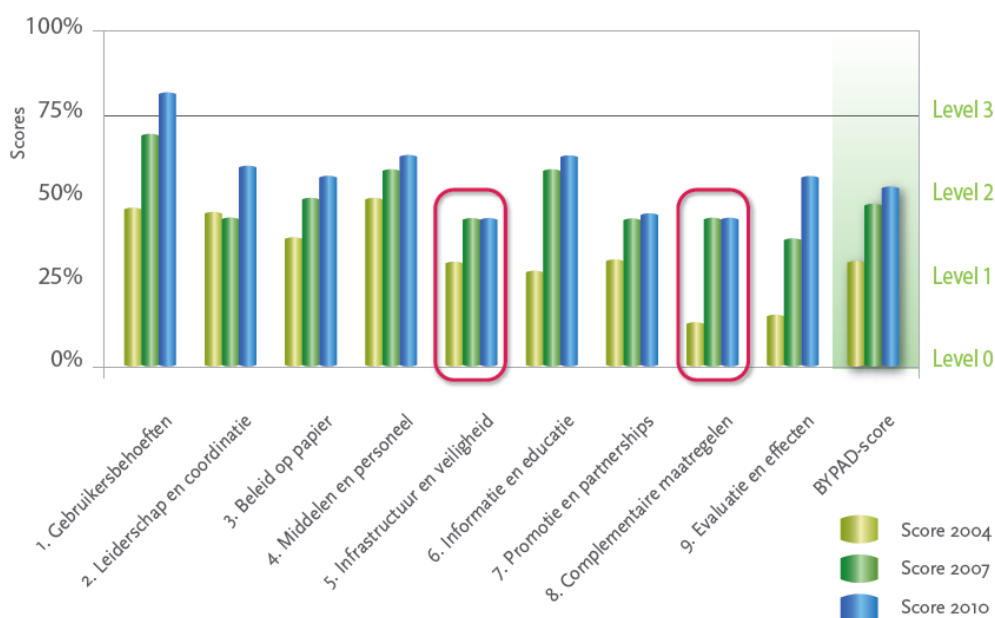


<sup>8</sup> Observatoire de la mobilité, Cahier 1 p.49

## Een wisselvallige tussenbalans

Op regelmatige basis evalueert het Brussels Gewest zijn fietsbeleid en wordt dit fietsbeleid bijgestuurd op basis van de **fietsaudit BYPAD** (2004, 2007 en 2010 en voorzien in 2012). De resultaten zijn samengevat in onderstaande grafiek<sup>9</sup>

Scores per module voor de BYPAD-audits van 2004, 2007 en 2010



<sup>1</sup> Het volledige verslag kan worden geraadpleegd op de website van Mobil Brussel onder <http://www.mobilbrussel.irisnet.be/articles/fiets/publicaties>.

De globale evaluatie geeft het volgende aan:

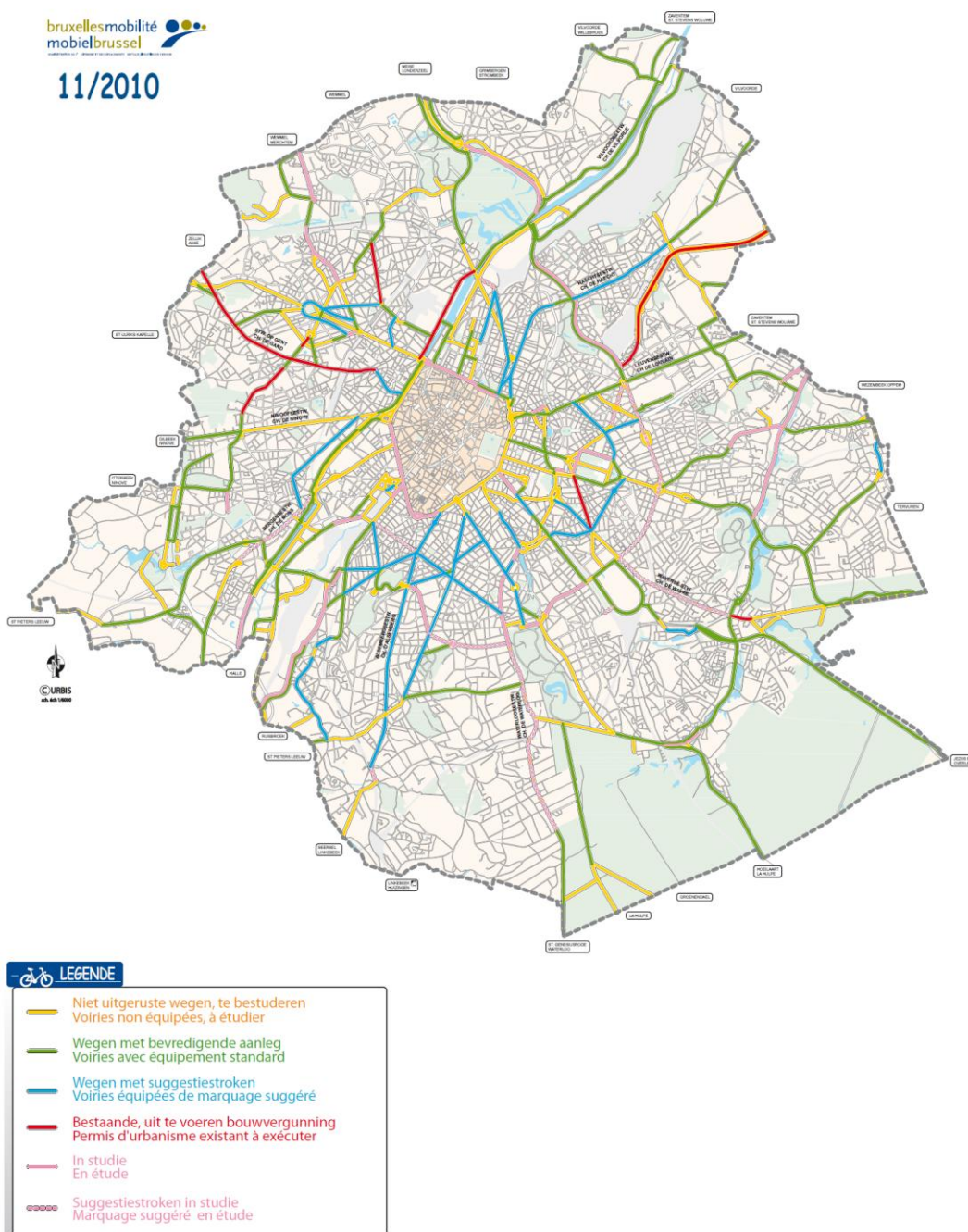
- **Een continue verbetering op vlak van beleidsorganisatie en fietspromotie:** de fietser wordt meer en meer in rekening gebracht volgens een structurele aanpak (men komt van een ad hoc aanpak waarbij probleem per probleem werd bekeken) en er zijn continue verbeteringen op vlak van informatie, opleiding en sensibilisatie rond fietsgebruik.
- **Een stagnering (2007-2010) wat betreft de fietsbaarheid op het terrein.**
  - Op het vlak van **infrastructuur**, «onder andere omwille van de afwezigheid van een gerealiseerd regionaal fietsnetwerk, beperkte aangroei van fietsparkeermogelijkheden en een te trage aanpak van veilige fietsverplaatsingen»
  - Op vlak van **verkeerscirculatie en parkeerbeleid**; de audit benadrukt de noodzaak voor een globale (gewestelijke) aanpak van het autoparkeerbeleid en veel grondigere maatregelen inzake snelheidsbeheersing en sluipverkeer in de wijken.

Het aspect van een zwakker niveau op vlak van fietsbaarheid is uiteraard ook te wijten aan de fietsbaarheid op gemeentelijk niveau. Acties op vlak van fietsinfrastructuur zijn dus ook **noodzakelijk op gemeentelijk niveau**.

Tegelijkertijd blijft er nog een belangrijk deel van het regionale wegennetwerk over waar fietsvoorzieningen nodig zijn. De doelstelling is om 100% van dit netwerk (320km) uit te rusten: in 2010 was dit slechts het geval voor 48% (154km) van het netwerk, weliswaar bijna een verdubbeling in vergelijking met 2005 (28%). Het gaat vooral om vrijliggende fietspaden (53% - 82km) en

<sup>9</sup> Illustration: Plan vélo 2010-2015

gemarkeerde fietspaden (24% - 37km) maar ook over gemengde oplossingen (fietsuggestiestroken 23% - 35km) die op drukke verkeersaders geen veiligheidsgevoel bieden.



De documenten staan ter beschikking op:

- <http://www.mobiëlbrussel.irisnet.be/articles/fiets/publicaties: audit Bypad 2010, Fietsactieplan 2010-2015>
- <http://www.mobiëlbrussel.irisnet.be/partners/professionelen/technische-publicaties: vademecum>
- <http://www.provelo.org/nl/rd/studies/brussels-fietsobservatorium: Fietsobservatorium 2011>

## 1.2 Fietsprofiel van de gemeente Jette

Dit deel geeft een beeld van de belangrijkste kenmerken van de gemeente Jette alvorens over te gaan tot de evaluatie van het fietsbeleid. Het gaat over kenmerken op vlak van statistische gegevens (Wijkmonitoring) en is gebaseerd op bestaande beleidsplannen en het terreinbezoek dat werd afgelegd samen met de gemeentelijke werkgroep rond deze studie. In dit deel gebeurt reeds een eerste analyse over het fietspotentieel van Jette volgens de inzichten van de auditor.

### 1.2.1 Een gemeente met veel mogelijkheden voor fietsgebruik

Het gemeentegebied van Jette biedt **een gevarieerd en aangenaam stedelijk kader**. Door haar ligging aan de rand van de agglomeratie wordt Jette vaak gezien als een gemeente van de tweede kroon. De realiteit is subtieler: Jette vertoont een relatief zachte transitie van het zuidoosten naar het noordwesten:

- In het **zuidoosten**, het centrum, relatief verdichte wijken en de commerciële kern rond het Koningin Astridplein vertonen kenmerken van de eerste kroon maar met lokale karakteristieken, zoals het ontbreken van zeer grote bevolkingsdichtheden en de afwezigheid van regionale functies zoals in het stadscentrum.
- Het **noordwesten** wordt getypeerd door een lossere stedelijk weefsel, lagere dichtheden, een aaneenrijging van groene ruimtes van beduidende omvang en grote ziekenhuiscomplexen op regionale schaal (UZ hospitaal en faculteiten, Brugmann). De gemeente kent ook enkele betrekkelijk steile, maar haalbare hellingen (Dielegem, Laarbeek, Liebrecht, Heymbosch, Crocq, DeHeyn).

Met een **verplaatsing van 10 à 15 minuten per fiets zijn de hele gemeente (5km<sup>2</sup>)** en enkele buurgemeenten zoals Simonis, de Heizel en Basilix bereikbaar. Het traject naar de binnenstad telt reeds 6 à 7 km en duurt langer dan een halfuur, wat minder fietsers aantrekt.

De fietser profiteert in Jette van een vrij **gekanaliseerde en gecontroleerde verkeersstroom**.

- Het meeste verkeer is **geconcentreerd op 2 verkeersaders** die aangesloten zijn op de Ring (Tentoonstellingslaan en De Smet De Naeyerlaan), een grote noord-zuidgerichte interwijkas (Charles Woestelaan – Heilig-Hartlaan) en andere interwijkwegen (Jetteselaan in het zuiden, Bonaventurestraat en Joseph De Heynlaan in het noorden). Het barrièreffect van de spoorweg vergemakkelijkt deze kanalisatie: de oversteekplaatsen zijn begrensd op een aantal van vier op gemeentelijk niveau, waarvan er drie op de grote assen liggen.
- De **wijken zijn relatief beschermd tegen doorgaand verkeer**. In 2001 telden de grote assen van Jette tot de minst verzadigde<sup>10</sup>, d.w.z. met een lage verkeersdruk van het doorgaand verkeer. De gemeente heeft het lokaal karakter van de straten versterkt door de implementatie van een algemene **zone 30** en van de heraanleg van de openbare ruimte op talrijke plaatsen, waardoor de invloed van het verkeer verminderde.
- Het zuidelijke, verdichte deel van de gemeente staat voor **een stijgende parkeerdruk van de bewoners**. De bezettingsgraad in 2006 bedroeg overdag reeds 70% (t.o.v. een mediaan van 57% voor het BHG).<sup>11</sup>
- Jette vertoont **potentieel voor het samengaan van fiets en openbaar vervoer**.
- **Trein, metro en het bovengrondse netwerk bieden keuzes voor directe verbindingen in de hele stad**. Het station van Jette is geen IC/IR-station maar biedt meerdere treinen per uur voor drie verschillende lijnen: de binnenstad en de grote IC-stations (Noord-Zuidverbinding) zijn binnen enkele minuten aangeboden, de Schumanwijk (lijn 161) en het Weststation (lijn 28). Lijn

---

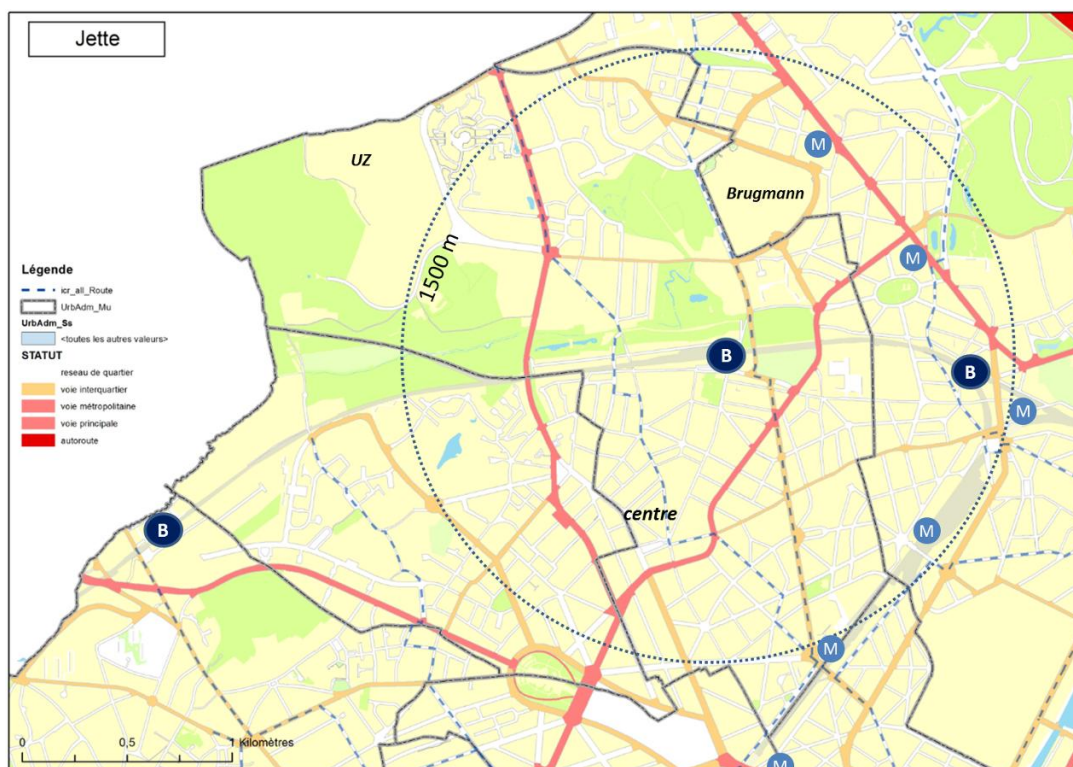
<sup>10</sup> Wijkmonitoring, gegevens uit studies Iris II

<sup>11</sup> Wijkmonitoring, zie verder, tabel

26 biedt een directe verbinding naar Namen. Metrolijn 6 rijdt in een lus langs de Vijfhoek. Meerdere bussen en trams bedienen de gemeente.

- Toch ligt Jette in de periferie van het MIVB-netwerk, dat sterk centrumgericht is. Het aanbod is daarom **geografisch onevenwichtig**. De metro volgt de oostelijke gemeentegrens en de trams doorkruisen het centrum. In het minder verdichte noorden daarentegen zijn er enkel buslijnen (in afwachting van tram 9 Simonis-UZ) en is men de facto afhankelijker van de auto.
- Onder deze voorwaarden is de verplaatsing **fiets+metro en fiets+trein** een uitstekende oplossing. Het station is centraal gelegen op minder dan 2km van gelijk waar in de gemeente, het dichtstbijzijnde metrostation ligt ook op minder dan 3 km.
- **Drie grote gewestelijke fietsroutes** doorkruisen Jette, die **al ten dele gerealiseerd** zijn.
- **De GFR 12** splitst aan het Werrieplein (metrostation Belgica). De **12A** volgt de Wemmelse Steenweg op het lokale wegennet en steekt de spoorweg over op een duidelijke afstand van het drukke verkeer. De **12B** bevindt zich op een interwijkweg met betrekkelijk dicht verkeer (Woestelaan, Heilig-Hartlaan, Crocq), vooral aan het oversteekpunt van de Heilig-Hartbrug. Deze GFR zijn op regionaal niveau geconcipeerd als grote radiale routes en verbinden het noorden en het zuiden van Jette. Op dit ogenblik zijn zij deels gerealiseerd: de heraanleg van de Woestelaan (lopend) en van de Tentoonstellingslaan (project tram 9) zijn de belangrijkste ontbrekende schakels.
- **De Groene Wandeling** in de vallei van de Molenbeek is oost-westverbinding die parallel loopt met de spoorlijn. Deze is aangelegd als een ruim bemeten, vrijliggend pad door groene ruimtes met oversteekvoorzieningen van hoge kwaliteit.

Figuur 1 – Wegennet, trein, metro, GFR en fietsbare afstanden



## 1.2.2 Een bevolkingsmix in wijken van diversiteit

De Wijkmonitoring bevat relevante indicatoren voor de richting van het fietsbeleid. Opvallend is het **'gemiddelde' karakter** van Jette. In het algemeen vermijdt de gemeente de uitersten en bevindt zich vaak in de regionale middenmoot, in tegenstelling tot andere gemeentes die vaak extremen vertonen (jong, oud, rijk, arm,...). Vanuit het gezichtspunt fietsverkeer is vast te stellen dat de **bevolking evenwichtig** verdeeld qua leeftijd, wat wil zeggen dat een fietsbeleid rekening moet houden met alle leeftijdsklassen. De grootste leeftijdsgroep zijn de volwassenen van 18 tot 65 jaar oud.

Figuur 2 – Leeftijdsklassen (Wijkmonitoring)

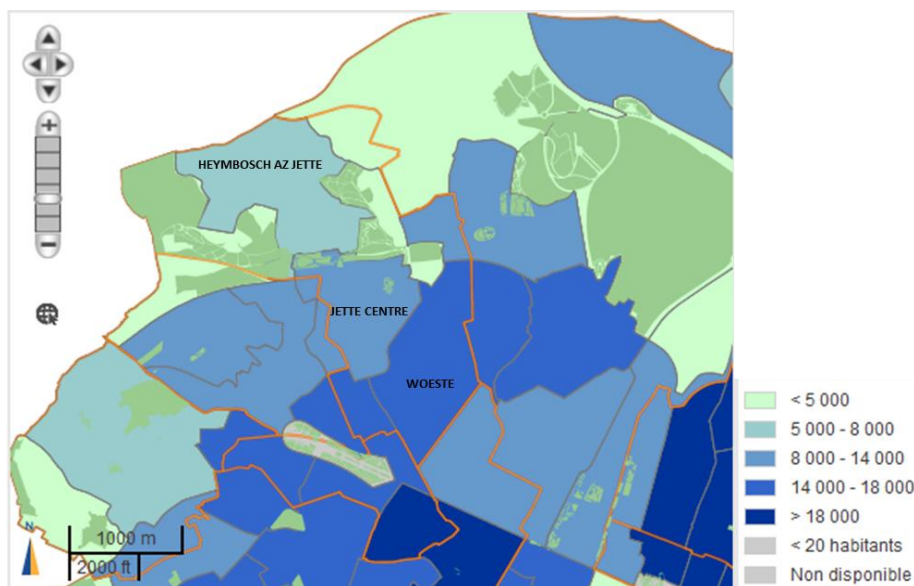
Leeftijdsklasse (2010)	Jette	Gemiddelde BHG	BHG 10%	BHG 90%
< 18j	22%	22%	18%	25%
18j-65j	61%	64%	63%	71%
> 65j	16%	14%	10%	18%

De Wijkmonitoring maakt een onderscheid tussen drie licht van elkaar verschillende profielen:

- De Woestewijk – dichtst bij het stadscentrum, hogere dichtheid, jonger, met de grootste gezinnen en de lagere inkomens
- De Heymboschwijk – UZ – bij de Ring – de dichtheid is drie keer lager, ouder, kleinere huishoudens (maar groter dan het regionaal gemiddelde) en hogere inkomens (maar nog steeds rond het regionaal gemiddelde)
- De centrumwijk van Jette, geografisch tussen de andere, neemt ook de gemiddelde positie in van deze indicatoren.

Wat in Jette ontbreekt, is het hippe jonge volkje, net als de hooggeschoolde, Europese ambtenaren met hogere inkomens, twee groepen die vaak aanzien worden als reden voor het succes van de fiets in de wijken ten oosten van de Vijfhoek. De Jettenaren zijn daarentegen een mooie mengeling van het tot de fiets te verleiden 'brede publiek'.

Figuur 3 – Wijken en hun bevolkingsdichtheid



Figuur 4 – Statistische indicatoren (Wijkmonitoring)

Indicatoren	Woestewijk	Centrumwijk Jette	Wijk Heimbosch – AZ Jette	BHG 10%	Gemiddelde BHG	BHG 90%
<b>Inwoners / km<sup>2</sup> (2009)</b>	16378	12108	5818	10048	6617.37	30136
<b>Gemiddelde leeftijd (2010)</b>	37	39	41	34	37	45
<b>Gemiddelde gezinsgrootte (2009)</b>	2,25	2,20	2,09	1.09	1.75	2.40
<b>Gemiddeld inkomen/inwoner (2009)</b>	12214	14000	16466	11408	16456	21504
<b>Lokale handelszaken/1000 inwoners (2006)</b>	3.6	4.6	2.3	37.5	75	112,5
<b>Verzadigingsgehalte van de grote verkeersassen (2001)</b>	34%	30%	41%	35%	56%	78%
<b>% bevolking op 400m van een tramhalte (2012)</b>	100%	70%	0%	28%	55%	83%
<b>% bevolking op 500m van een metrohalte (2012)</b>	45%	0%	0%	28%	55%	83%
<b>Bezettingsgraad wegparkeren 5u30 – 7u (2006)</b>	73%	73%	57%	26%	52%	78%
<b>Bezettingsgraad wegparkeren 10u30 – 12uh (2006)</b>	70%	70%	52%	33%	57%	80%

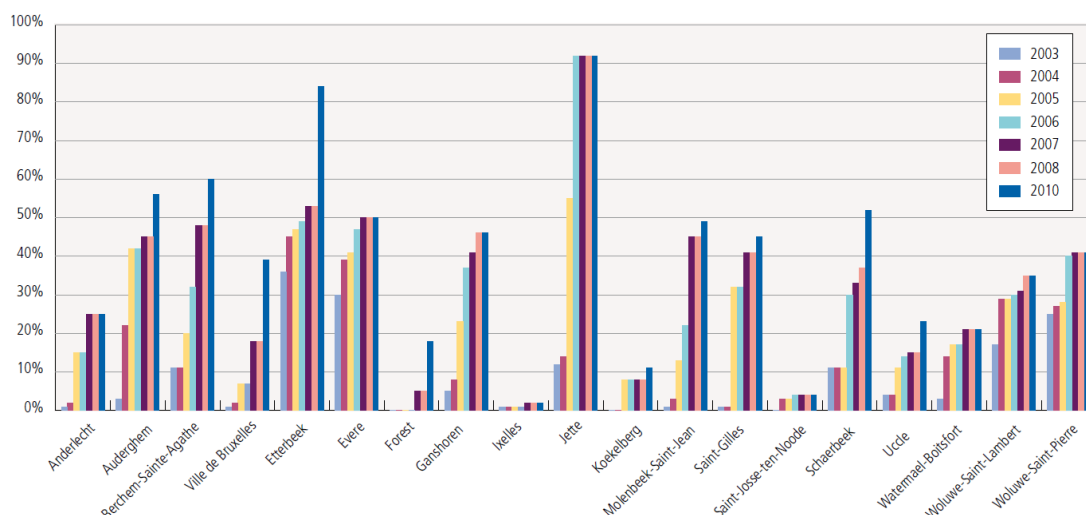




Op basis van een overleg met de CEM kunnen we de verschillende fases reconstrueren, die tot de bevordering van het fietsverkeer hebben bijgedragen.

- Sinds het begin van de jaren '90 legt de gemeente de sterk de nadruk op **kwalitatieve openbare ruimtes** en creëerde de dienst 'openbare ruimte'. Stap voor stap renoveerde zij veel straten en pleinen met het oog op integratie van snelheidsbegrenzing (verkeersdrempels, doorlopende trottoirs, rijbaanversmallingen, vergrootte trottoirs), zo werden wijken toenemend autoluw. De omliggende scholen werden hierin mee in beschouwing genomen. Speciale aandacht ging ook naar personen met beperkte mobiliteit en fietsers. Uit deze tijd stammen de vrijliggende fietspaden op volgende lokale wegen: Stiénonlaan, Rommelaerelaan, De Heynlaan, en opvallend geïntegreerd in de openbare ruimte op het driehoekige Gustave Pattijnplein.
- Toen het BHG zichzelf als doel stelde, op het hele lokale weggennet de zone 30 te introduceren, was Jette de enige gemeente die vanaf 2006 haar **compleet lokaal weggennet met uitzondering van de interwijkwegen in zone 30** veranderde. Dit lag in de lijn van de aanpak voor de openbare ruimtes. Tot op de dag van vandaag is Jette hierin een uitzondering<sup>12</sup>.
- Jette voerde de **BEV** algemeen in. Er vond een globaal overleg plaats met de fietsverenigingen. Sommige BEVs werden gecreëerd door het invoeren van éénrichtingsstraten met markeringen voor het fietsen tegen de rijrichting. Op bepaalde plaatsen wisselen éénrichtingsstraten af, zodat directe verbindingen werden doorgeknipt voor het gemotoriseerd verkeer.
- Het **fietsparkeren** draaide vooral rond het verspreid plaatsen van fietsaanleunbeugels in kleine hoeveelheden (1 à 3). Na geslaagde tests zullen nu ook betalende fietsboxen voor bewoners worden geplaatst.
- De gemeente bereidt een algemeen (auto)parkeerplan voor, de wellicht grootste uitdaging voor de mobiliteit in de nabije toekomst. Op dit moment is het parkeren betalend aan enkele commerciële centra (Léon Théodorstraat, Werrieplein) en begrensd in tijd (blauwe zone) in de buurt van de ziekenhuizen en van het station. Tegelijkertijd remt de invloed van het parkeren in smalle straten en op pleinen de aanleg van fietsinfrastructuur op bepaalde plaatsen, zoals op het GFR-traject in de Léopold I-straat waar de parkeersituatie het invoeren van BEV onmogelijk maakt.

Figure 21. Progression des zones 30 dans les communes bruxelloises  
Source des données : Bruxelles Mobilité, juin 2011

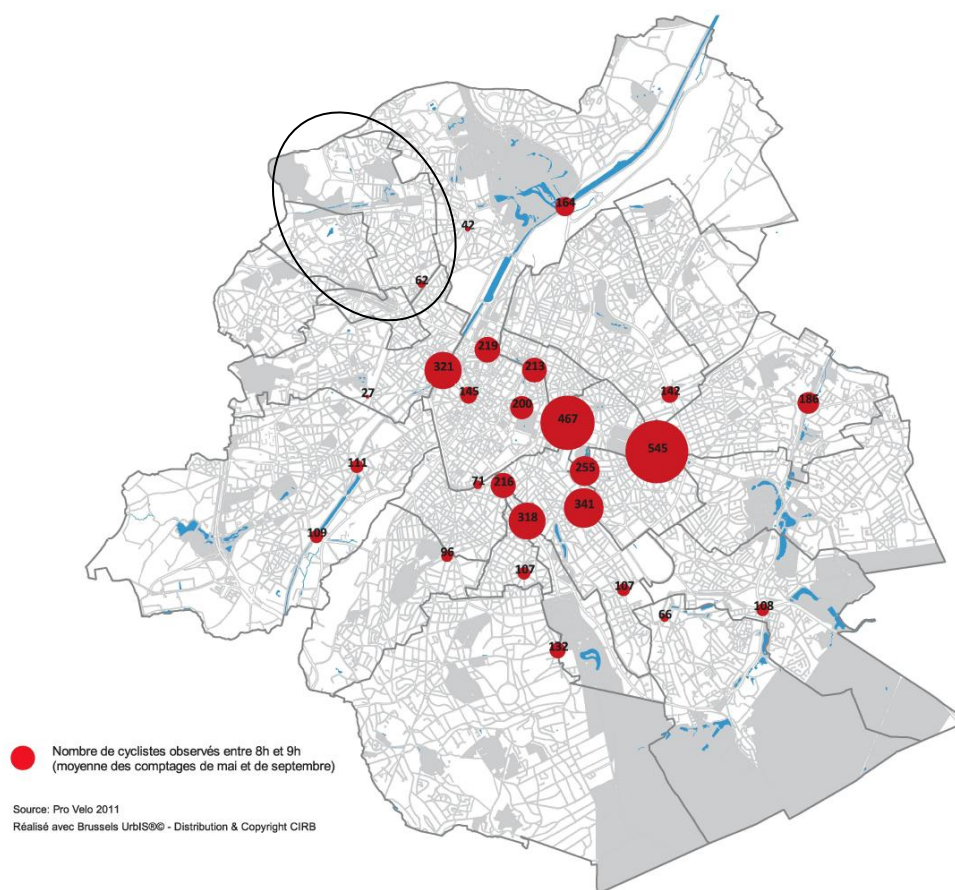


<sup>12</sup> Kenniscentrum Mobiliteit, katern 1 p.33-34

### 1.2.4 Een laag fietsgebruik

Ondanks de mogelijkheden en de ondernomen acties zijn er nog slechts weinig fietsers. Eén telpunt van het fietsobservatorium is het Werrieplein aan de gemeentegrens, een logisch doorkomstpunt voor fietsers in richting standscentrum waar de twee GFR 'theoretisch' samenkomen en zich ook het metrostation bevindt. Het fietsobservatorium telde er 67 fietsers tussen 8 en 9u (gemiddelde van vier tellingen)<sup>13</sup>: slechts 12% van het meest gepasseerde telpunt van het Gewest (Merode). Op een bevolking van 48.000 inwoners is dit slechts minuscuul aandeel van verplaatsingen, ver verwijderd van de door het Gewest beoogde 20%. Een inwoner van het BHG maakt gemiddeld dagelijks 3,9 verplaatsingen<sup>14</sup>, wat in Jette zou overeenkomen met 187.000 verplaatsingen per dag. Beoogd zijn dus 37.000 fietsverplaatsingen per dag (20%), of ongeveer 3.700 in de spitsuren (1 op 10).

De kaart toont dat fietsers nauwelijks aanwezig zijn ten westen van het kanaal. De komst van Villo heeft duidelijk geen spectaculaire impact gehad op Jette: in 2010 was er slechts tussen de 12 en 37 keer gebruik gemaakt van de Villos (vertrek of aankomst). Dit komt neer op 1 à 2 gebruikers per fiets per dag – in Antwerpen bereikt men 7 gebruikers per fiets per dag)<sup>15</sup>. Er zijn ondertussen 9 Villostations in Jette. Vaak zijn deze volzet of leeg, hetgeen erop wijst dat de herverdeling van de fietsen niet voldoet voor een optimaal gebruik.



<sup>13</sup> Pro Velo – Fietsobservatorium in 2011, Rapport 2011

<sup>14</sup> Bevraging huishoudens, BELDAM 2010

<sup>15</sup> Gegevens Villa juli-september 2010

### 1.2.5 Fietsbaarheid: de ervaring van de fietser

Het terreinbezoek van de BYPADgroep heeft tot een aantal vaststellingen geleid. Het doel is geen volledig overzicht te geven, maar de algemene ervaring van de fietser te schetsen zonder een onderscheid te maken tussen wegbeheerders.

- a) Een **breed gamma aan fietsvoorzieningen, van zeer tot weinig comfortabel**. De vrijliggende fietspaden met hoogkwalitatieve oversteekplaatsen (Groene Wandeling, Stiénon – De Heyn, Crocq, Dikke Beuklaan) zijn voorbeeldig en aantrekkelijk voor fietsers, ook al zijn ze niet altijd goed onderhouden. Er zijn ook veel gemarkeerde fietspaden, soms vrij smal en niet bevorderlijk voor het veiligheidsgevoel, met name op sommige kruispunten en rotondes. De suggestiestroken (markeringen en logos) bieden weinig bescherming op enkele verkeersrijke straten en bruggen (Heilig Hart). De logos tussen de tramsporen werden op vraag van de fietsers aangebracht en ook elders in het Gewest toegepast. Ze geven de veiligste plaats op de weg aan, maar zien er niet erg geruststellend uit voor nieuwe fietsers.
- b) De **algemene BEVs** worden erg gewaardeerd als directe verbinding maar ook als afkorting, het vaakst via rustige straten met weinig verkeer. In het begin werden ze gemarkeerd door een stippelijnmaking of een gedifferentieerd wegoppervlak. Nu worden pijlen en logo's als aanduiding gebruikt, zelfs als er genoeg ruimte is om kruisend verkeer toe te laten. Hierdoor is er een kleinere visuele impact maar liggen de kosten ook lager.
- c) **Snelheidsbeperkende voorzieningen zijn goed aangepast aan fietsers**: Berlijnse kussens, verkeersdrempels, wegversmallingen, trottoirverbreding, afwisselend parkeren om een afwijkende weg te creëren. In sommige gevallen hindert het parkeren de doorkomst van de fietsers, vb. rechts van een Berlijns kussen. Het enige woonerf (Rivierendreef) en de nieuwe autoluwe wijk Jetse Tuinen, waar het verkeer door sinusvormige lussen wordt gestuurd) worden sterk gewaardeerd.
- d) **Fietsaanleunbeugels zijn aanwezig, maar slecht zichtbaar in de openbare ruimte** door hun opstelling in kleine groepjes en afhankelijk van de mogelijkheden (tussen twee garages, op een verbreed trottoir), soms op vraag van een bewoner. De Villostations zijn daarentegen duidelijk zichtbaar (20 of 30 stuks bij elkaar). Op bepaalde plaatsen is het autoparkeren zeer invasief (Koningin Astridplein, Amnesty International) en beperkt het zicht en de toegang tot de fietsstallingen.
- e) **Er zijn nog overgedimensioneerde kruispunten en straten waar de fietser zich vergeten voelt**. In het algemeen is vast te stellen, dat kwalitatieve en ononderbroken fietsroutes nog tekort schieten.

## FIETSINFRASTRUCTUUR, VAN ZEER TOT WEINIG COMFORTABEL



## BEV ALGEMEEN TOEGEPAST



## SNELHEIDSBEGRENZERS AANGEPAST AAN FIETTERS



## ONEVENWICHTIG PARKEREN



## DE VERGETEN FIETSER



### 1.3 De BYPAD methode

BYPAD werd ontwikkeld tussen 1999 en 2001 in het kader van een Europees project. BYPAD is gebaseerd op de beste Europese praktijkvoorbeelden in fietsbeleid, wat wil zeggen dat de maatregelen en acties die aanbevolen worden door BYPAD reeds succesvol werden geïmplementeerd in andere Europese steden.

BYPAD is de afkorting van **BicYcle Policy AuDit** en is gebaseerd op de methodes van “integrale kwaliteitszorg”. Fietsbeleid wordt beschouwd als een **dynamisch proces** waarbij zowel de sterke als zwakke schakels worden onderzocht. Dit wil zeggen dat er niet enkel gekeken wordt naar de resultaten op terrein, maar dat er ook specifieke aandacht gaat naar de manier waarop het fietsbeleid geïntegreerd is binnen de politieke en administratieve besluitvorming. Op die manier worden de probleempunten gedetecteerd en worden nieuwe verbeterstappen voorgesteld.

BYPAD gebruikt een **gestandaardiseerde vragenlijst**, die opgebouwd is volgens **9 modules**, die al de aspecten van een geïntegreerd fietsbeleid dekken. Een **evaluatiegroep** bestaande uit lokale actoren gebruikt deze vragenlijst om het huidige fietsbeleid te evalueren. Deze evaluatiegroep bestaat uit gebruikers (vb. fietsersbond), bestuurders (politici) en mensen van de administratie (beleidsvoorbereiding). Het is deze evaluatiegroep die de sterken en zwakten bepalen van het huidige fietsbeleid en die de prioriteiten vastlegt voor het toekomstige fietsbeleid.

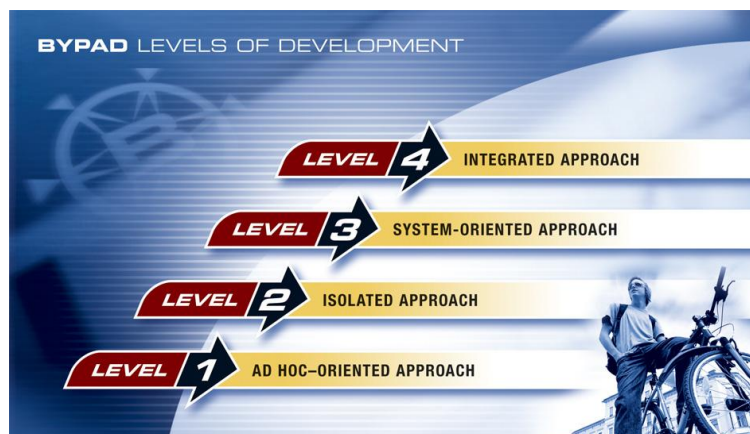
Voor elk van de 9 modules geeft de evaluatiegroep een beoordeling op een **schaal van 4 ontwikkelingsniveaus**:

- *Niveau 1 – ad hoc aanpak.* Problemen worden aangepakt wanneer er zich problemen voordoen. Het principe van brandjes blussen.
- *Niveau 2 – geïsoleerde aanpak.* Eén iemand of één dienst werkt het fietsbeleid uit en zorgt dat dit zo goed mogelijk wordt geïmplementeerd. Er is echter geen samenwerking met andere diensten of geen afstemming met andere projecten.
- *Niveau 3 – systematische aanpak.* Fietsbeleid is allesomvattend en transversaal ingebed in het mobiliteitsbeleid op lange termijn. Een team van verschillende actoren en diensten werkt samen om fietsbeleid uit te voeren. Hier wordt het principe gevolgd dat fietsbeleid iedereen aanbelangt.
- *Niveau 4 – geïntegreerde aanpak.* Het fietsbeleid wordt gezien als een voorbeeld voor andere steden en er is een voortdurende drang naar verbetering en uitwisseling van nieuwe kennis rond fietsbeleid. Fietsbeleid wordt versterkt door complementaire maatregelen die allen in functie staan van meer fietsgebruik. Kwaliteitsverbetering is een permanente bezorgdheid.

Figuur 5 – BYPAD modules



Figuur 6 – De BYPAD ontwikkelingsniveaus



De toegevoegde waarde van BYPAD is de bijdrage in de **slaagkansen om fietsbeleid werkelijk uit te voeren**:

- **Een integraal fietsbeleid**, dankzij een gezamenlijke analyse door de evaluatiegroep aan de hand van een vragenlijst die bijkomende inzichten geeft in fietsbeleid.
- **Een draagvlak voor fietsbeleid**, dankzij de discussies en het zoeken naar een consensus bij al de actoren. Dit garandeert een draagvlak voor de fietsmaatregelen.
- Opstart van een **dynamiek op lange termijn**, door het opvolgen van de verbeteringen in fietsbeleid via BYPAD.
- **Kwaliteitslabel** en Europese uitwisseling door deel uit te maken van het netwerk van BYPAD-steden en gemeenten ([www.bypad.org](http://www.bypad.org)).

Al de gemeenten die BYPAD implementeren ontvangen een **BYPAD certificaat**. Dit is de officiële erkenning van gezamenlijke inspanningen voor een integraal fietsbeleid.



Tabel 1 – Samenstelling van de gemeentelijke BYPAD evaluatiegroep

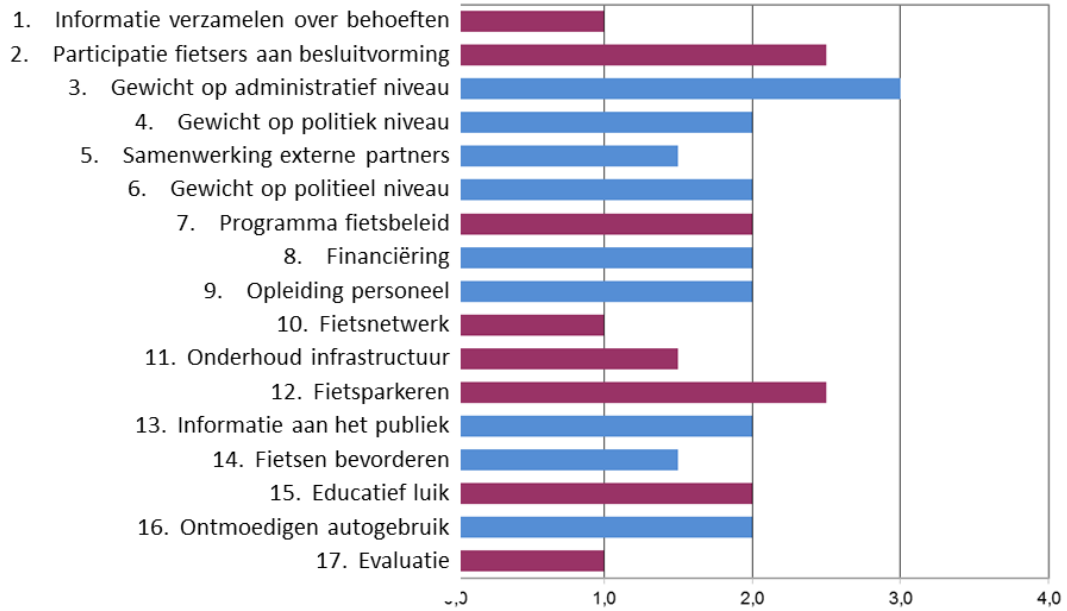
Type	Naam	Functie/dienst	Email / tel
Gebruiker	Guy Egerickx	Gracq	jette@gracq.org
Gebruiker	Julio Sanchez	Gracq	julio.sanchez@gracq.org
Gebruiker	Daniel Touwaide	Gracq	dtouwaide@hotmail.com
Gebruiker	Guido Vanden Wyngaerd	Fietsersbond	guido.vandenwyngaerd@h ubrussel.be
Bestuurder	Christine Gallez	Schepen Mobiliteit	chgallez@jette.irisnet.be
Bestuurder	Jean-Louis Pirottin	Schepen Openbare Ruimte	jlpirottin@jette.irisnet.be
Bestuurder	Paul Leroy	Schepen Ruimtelijke Planning	pleroy@jette.irisnet.be
Ambtenaar	Philippe Caudron	CEM – mobiliteitscel	phcaudron@jette.irisnet.be
Ambtenaar	Jean-Louis Lambert	Dienst Openbare Ruimte	jllambert@jette.irisnet.be
Politie	Christian Van Hemelrijck	Politie	cetec5340@zpz5340.be

Tabel 2 – BYPAD agenda

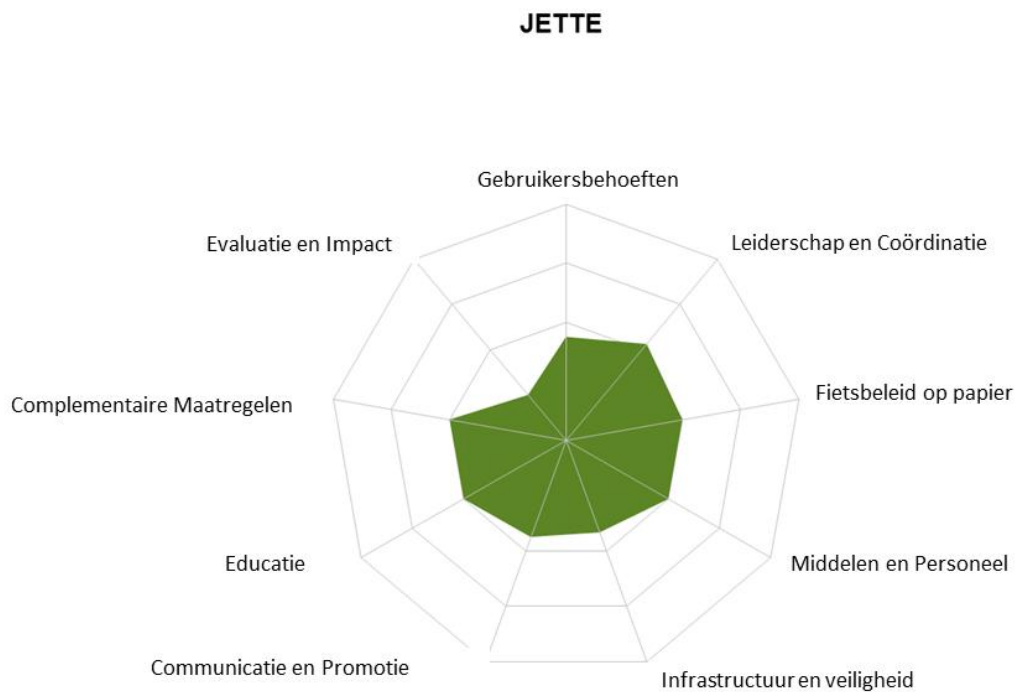
<b>1<sup>ste</sup> fase - BYPAD</b>	
17/04/2012	<b>Werkgroep 1 : startoverleg BYPAD Jette</b>
24/04/2012	Werkoverleg met CEMA
31/05/2012	Terreinbezoek
07/06/2012	<b>Werkgroep 2 : consensusmeeting</b>
Juli 2012	Tussentijds rapport
20/09/2012	<b>Werkgroep 3 : Actieplan</b>
29/10/2012	Werkoverleg met schepen en CEMA
<b>2<sup>e</sup> fase – Fietsactieplan</b>	
26/11/2012	Werkoverleg met de Cel Mobiliteit
25/01/2013	<b>Werkgroep 4 : Fietsactieplan</b>

## 1.4 BYPAD diagnose in een oogopslag

Figuur 7 - BYPAD diagnose 2012: score per vraag



Figuur 8 - BYPAD diagnose 2012: score per vraag per module



## 1.5 De diagnose per module

De globale evaluatie toont dat de gemeente het niveau van de adhoc aanpak bij problemen overstijgt (niveau 1). Jette situeert zich in het algemeen rond niveau 2: een aantal personen hebben een proactieve aanpak en houden rekening met de behoeften van fietsers, maar dit gebeurt nog zeer gefragmenteerd. De uitdaging zit in het bereiken van niveau 3, een integraal fietsbeleid verankerd als vast onderdeel van het mobiliteitsbeleid. Het opstellen van een actieplan (deel 2) streeft naar het bereiken van deze fase.

### 1.5.1 Gebruikersbehoeften (score 1,8)

Bij de planning van projecten of naar aanleiding van klachten wordt er op locatie rekening gehouden met de situatie van fietsers, maar er vinden geen specifieke fietstellingen plaats. Het kostenplaatje kan voor een kleine gemeente een remmende factor zijn. Het aantal fietsers is nog steeds begrensd, bevragen lijken daarom nog niet op hun plaats

De fietsers krijgen echter wel de mogelijkheid aan de besluitvorming deel te nemen. De groep 'Vélofiets' is een werkgroep waarin de Gracq, de Fietsersbond, de CEM-verantwoordelijke en de schepen van mobiliteit zetelen.

- Vroeger kwam deze groep elke 6 weken samen. Op dit moment vergaderen zij in functie van de agenda. De fietser stellen ook te behandelen agendapunten voor
- Elk infrastructuurproject dat een fietscomponent heeft worden in de werkgroep besproken
- In het verleden bestond er een echte co-constructie, met name voor de planning en uitvoering van het BEV, voor de inventaris van fietsenstallen (met Gracq en de Fietsersbond) en rond de ervaringen met de fietsbox.

Er bestaat ook een Adviesraad Mobiliteit, bestaande uit de vertegenwoordigers van de politieke partijen. De verenigingen zijn hier niet vertegenwoordigd, noch specifieke groepen zoals fietsers. De partijen hebben daarentegen wel de mogelijkheid, experts uit te nodigen.

Participatie van de fietsers is wenselijk bij alle projecten voor heraanleg van de openbare ruimte om de 'fietsreflex' te versterken. Bij openbare presentaties en overlegcomités wordt de stem van de fietser weinig gehoord of dit wordt tenminste zo ervaren. Daarenboven mobiliseert zich de automobilistenlobby om het verdwijnen van parkeerplaatsen ten voordele van fietsinfrastructuur tegen te gaan.

### 1.5.2 Leiderschap en coördinatie (score 2,2)

Er is geen fietsverantwoordelijke bij de gemeente, de mobiliteitscel bestaat slechts uit 1 persoon (CEMA Philippe Caudron) en een halftijds administratief assistent. Toch is werkt deze niet geïsoleerd: hij werkt in nauwe samenwerking met de dienst openbare ruimte en leidt de domeinoverschrijdende werkgroep 'verkeer', waar ook de politie in vertegenwoordigd is (maandelijkse bijeenkomsten).

De CEM verzekert dat er rekening wordt gehouden met de fiets. Er zijn in het verleden vergaderingen tussen diensten geweest rond specifieke thema's, zoals de invoering van de BEVs. Het bestuur is van mening dat het niet realistisch is, een persoon of werkgroep specifiek voor fietsen te vormen.

Op politiek niveau ondersteunt het college pro-fietsmaatregelen. Desondanks moeten dossiers als Villo of de verwijdering van parkeerplaatsen op het Koningin Astridplein vurig verdedigd en onderhandeld worden tegenover andere belangen. Het pijnpunt is vaak parkeren: het college stemt met het weghalen van parkeerplaatsen op de pleinen in, maar wil oplossingen ter vervanging van de verdwenen plaatsen (ondergronds op het Koningin Astridplein, achter het station op de Kardinaal Mercierlaan). De BEV op de Leopold I-straat tussen L. Theodorstraat en de De Smet De Naeyerlaan is nog niet gerealiseerd omwille van het feit dat er parkeerplaatsen zouden moeten wijken.

De relatie met de externe lichamen zijn in het algemeen moeilijk te sturen, zowel met het BHG, de MIVB of BELIRIS. Er is geen regelmatige samenwerking voor het thema fietsen, al is er wel overleg over bepaalde dossiers, zoals de GFR en de Groene Wandeling. Er is geen overleg met de buurgemeentes.

Voor fietsers bestaan er weinig overlegkansen met de politie en hebben de indruk dat deze voor de fiets weinig interesse tonen of er zelfs negatief tegenover staan. Het bestuur en de schepenen onderlijnen dat de politie een constructieve houding t.o.v. de fiets tonen in de werkgroep 'verkeer'. Ze werkte actief samen aan de uitwerking van de BEV. Men moet zich ook bewust zijn van het feit dat zij een zeer grote zone onder hun bevoegdheid hebben (Molenbeek, Koekelberg, Berchem, Ganshoren). *De politie heeft de vragenlijst niet ingevuld, noch aan het overleg deelgenomen.*

### **1.5.3 Fietsbeleid op papier (score 2)**

Het fietsbeleid is een goed uitgewerkt onderdeel van het gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP). Dit bestaat uit een inventaris van de infrastructuur (wegennet en parkeergelegenheden) en bevat een lijst met maatregelen op korte termijn om het fietsgebruik te ondersteunen. Dit onderdeel wordt regelmatig geactualiseerd, net als het GMP, en voor het laatst einde 2011. Het tweede deel van dit rapport zal een visie en een handboek voor langere termijn ontwikkelen.

### **1.5.4 Personeel en middelen (score 2)**

Ieder jaar worden er, binnen het gemeentelijk budget, keuzes voor de investering in fietsen gemaakt. Op dat moment worden bedragen aan bepaalde projecten toegekend; vb. de uitvoering van de BEV, aankoop en installatie van de fietsaanleunbeugels en de fietsboxen, enz. In het algemeen gaat het om specifieke posten in het budget voor markeringen, stadsmeubilair, etc. Er bestaat geen meerjaarlijks budget voor fietsen om het totale pakket aan maatregelen, beschreven in het GMP om te zetten. De vertegenwoordigers van de gemeente stellen vragen bij de effectiviteit en mogelijkheid hiervan.

Er is 1 CEMA in de gemeente. In principe wordt een verzoek tot opleiding door de CEMA nooit geweigerd. Volgens het bestuur is het wenselijk, moesten ook mensen uit andere diensten deze opleidingen kunnen volgen. Er moeten keuzes gemaakt worden tussen een verzoek tot opleiding in functie van de kosten en van de tijd: lange opleidingen (20 dagen voor CEM) of in het buitenland zijn zwaar te dragen voor een kleine gemeente.

Op dit moment zijn er geen aanbiedingen voor fietsopleidingen, al was de CEM wel aanwezig op Velocity in Brussel (2009).

### **1.5.5 Infrastructuur en veiligheid (score 1,7)**

Veel straten zijn fietsbaar, hetzij door de zone 30 vaak uitgerust met snelheidsbeperkende maatregelen op heel het lokale wegennet, hetzij door de uitrusting met fietspaden (vrijliggend of gemarkeerd), hetzij door fietssuggestiestroken (pijlen en logos).

Toch ontbreekt er continuïteit. Er bestaat op dit moment geen doorgaande, hoogkwalitatieve route en de voorzieningen zijn gefragmenteerd. Volgens de gemeente draagt ook het Gewest haar deel van de verantwoordelijkheid: de gemeente wacht reeds 20 jaar op de realisatie van de GFR op haar grondgebied. Zo lijkt ze het slachtoffer te worden van haar vooruitstrevendheid: aangezien Jette op het vlak van snelheidsremmende maatregelen, BEV, etc... een voorsprong genomen heeft, lijken de middelen van het Gewest eerder toegekend te zijn aan gemeentes waar er nog bijna geen voorzieningen zijn. Tegelijkertijd zijn de twee GemFR die in het GMB opgenomen zijn ook nog niet gerealiseerd, deels omdat zij het GFR moeten vervolmaken.

Hier volgen nog enkele details in verband met de zone 30:

- Een aantal zone 30-voorzieningen zijn van tijdelijke aard en zullen stap voor stap worden vervangen door permanente infrastructuur.
- Fietzers stellen zich vragen bij de naleving van de zones 30. Er is geen systematische evaluatie, al plaats de politie nu en dan radars met panelen als reactie op klachten en communiceert de resultaten van deze acties.
- Zelfs al zijn de zones 30 erg belangrijk om de veiligheid van fietsers te kunnen verzekeren, toch lijkt dit niet voldoende om nieuwe fietsers aan te trekken.

De gemeente beschikt over een interne dienst voor het onderhoud van de markeringen. Deze reageert op vaststellingen van medewerkers van de gemeente of burgers en fietsers, een systematische inspectie gebeurt niet. Er is geen materiaal of prioriteit voor fietsinfrastructuur. De voorzieningen langs de GFR worden onderhouden door de respectievelijke wegbeheerder. De gemeente stelt vast, dat het Gewest zich beperkt inzet voor het onderhoud. Het is niet duidelijk wie verantwoordelijk is voor het ruimen van sneeuw e.d. van fietsvoorzieningen op het regionale wegennet.

Het aanbod aan fietsenstallingen bestaat uit fietsaanleunbeugels op straat, verspreid in kleine groepjes die men systematisch uitbreidt als de mogelijkheid ertoe bestaat. Het is dus geen beleidsmaatregel om vb. een bepaalde dekking met gegeven tussenafstanden te voorzien. Er bestaan wel maatregelen over de fietsboxen. De GSV schrijft reeds het inpandige fietsparkeren voor (fietsberging) en de gemeente waakt over de opvolging hiervan. Er bestaat geen gemeentelijke stedenbouwkundige verordening.

### **1.5.6 Communicatie en promotie (score 1,8)**

De gemeente informeert de fietsverenigingen regelmatig, alsook het brede publiek door middel van krantenartikels in de gemeentekrant. Het bestuur heeft niettemin de indruk dat de gemeente haar beleid op vlak van openbare ruimte en mobiliteit niet goed 'verkoopt'. Enerzijds beschikken de gemeentelijke medewerkers niet over voldoende vaardigheden hiervoor, anderzijds heeft de kleine gemeente Jette het lastig om journalisten aan te trekken op persconferenties.

De belangrijkste actie om het fietsen te bevorderen is het introduceren van de Villostations. Daarbuiten zijn er nog enkele bescheiden, gerichte initiatieven. Er is een informatiebericht aan schoolkinderen in Jette (maar niet specifiek voor fietsen) en een boekje gericht op nieuwe ambtenaren om hen bewust te maken van alternatieven voor de auto, met inbegrip van de fietsvergoeding. Er valt te bekijken welke lokale doelgroepen bereikt kunnen worden: gezinnen, ouderen, nieuwe inwoners, de leerlingen van de middelbare scholen (Sint-Pieter, Heilig-Hart, atheneum), het UZ (personeel en studenten). Het UZ diende een aanvraag in voor een Villostation op zijn terrein maar de toegang per fiets laat te wensen over, terwijl de gemeente wil dat ook de mensen aan de overkant hier gemakkelijk toegang toe hebben. Een belangrijke denkpiste is de promotie van gecombineerde trajecten fiets+openbaar vervoer (trein, metro, tram).

### **1.5.7 Educatie (score 2)**

Steeds meer kinderen fietsen niet. In Jette zijn er vijf of zes scholen die meedoen aan het 'Fietsbrevet': theorie en praktijk over verkeersregels en -gedrag in reële omstandigheden. Het streefdoel is de negen Franstalige scholen hieraan te laten deelnemen, de Nederlandstalige scholen hebben dit soort initiatieven reeds geïntroduceerd. Ook in het kader van een programma voor voortijdige schoolverlaters zijn er initiatieven.

In 2011 en 2012 werd er door ProVélo een fietsopleiding aangeboden aan de gemeentelijke medewerkers. De Gracq deelt mee dat zij cursussen 'fietsverkeer' aanbiedt om volwassenen weer in het zadel te krijgen, die van nut kunnen zijn voor gemeentelijke medewerkers, nieuwe inwoners, ouderen,...

### **1.5.8 Complementaire maatregelen (score 2)**

Sinds 20 jaar streeft de gemeente naar een nieuw evenwicht tussen openbare ruimte in het voordeel van de actieve vervoersmiddelen en was voorloper op dit gebied (zie boven). Eenrichtingsverkeer en snelheidsbeperkende maatregelen remmen het verkeer af en zorgen voor relatief autoluwe wijken.

Het parkeerbeleid is vrij beperkt: twee betalende zones in de commerciële kernen en blauwe zones in de buurt van de ziekenhuizen. Elk huishouden heeft recht op 1 gratis bewonerskaart, de volgende zijn betalend met een maximum van drie kaarten per gezin. Er is voldoende aanbod op de openbare weg maar de parkeerdruk in het centrum groeit. De gemeente werkt aan een globaal parkeerbeleid. Het doel is om te anticiperen op het gewestelijk parkeerplan en om de hele gemeente om te vormen tot een gereguleerde zone. Op dit ogenblik staat het compenseren van verdwenen parkeerplaatsen op de agenda.

### **1.5.9 Evaluatie en impact (score 1)**

De evaluatie van het fietsbeleid is slechts weinig ontwikkeld. In het kader van de opvolging van het GMP worden de kaarten met de fietsinfrastructuur en het fietsparkeeraanbod regelmatig geactualiseerd. De lijst met fietsenstallingen, opgemaakt samen met de Gracq en de Fietsersbond, staat ook ter beschikking op de webpagina van de gemeente.

## 2 FIETSACTIEPLAN

### *De visie en ambities voor het fietsbeleid*

In dit tweede deel worden de BYPAD conclusies en aanbevelingen vertaald in een concreet actieplan.

#### **Samenvatting : Jette per fiets**

**Het fietsactieplan streeft het ondersteunen van de groei van het fietsgebruik na en moedigt de inwoners van 8 tot 88 jaar oud aan de fiets te gebruiken voor dagelijkse verplaatsingen van minder dan 5 km. Deze hefboomacties op verschillende werkdomeinen vormen een integraal fietsbeleid, dat progressief ingevoerd kan worden.**

**A. Dankzij de zones 30 en de vele BEVs zijn vele straten in Jette zeer goed befietsbaar. De straten moeten nog uitnodigender zijn voor fietsers door het aanbieden van:**

- Veilige voorzieningen, gescheiden van de grote (gewestelijke) verkeersassen
- Hoog comfort op een aantal lokale routes op het lokale wegennet
- Goed onderhouden infrastructuur

**B. Aanbod fietsparkeren uitbreiden en diversifiëren:**

- Fietsaanleunbeugels over het hele gemeentelijke grondgebied
- Overdekte of beveiligde stallingen aan alle grote kernen
- Fietskluizen of fietsbergingen in de wijken naargelang de vraag

**C. De gemeente zal de inwoner aanmoedigen om van de fiets een gewoonte te maken door:**

- Regelmatig informeren over de fiets door de gemeentekrant en de webpagina.
- Uitnodiging tot het 'testen' van fietsen: Villo, ondersteuning van het fietsbrevet voor scholieren, ontdekkingspaden voor fietsers van alle leeftijden

**D. De gemeente zal het fietsbeleid regelmatig opvolgen en evalueren:**

- Fietscoördinator die een rapport van de jaarlijkse vooruitgang zal maken
- Een structurele samenwerking met de Commissie Vélofiets
- Een contactpersoon voor suggesties en opmerkingen
- Fietstellingen

## 2.1 Algemene doelstellingen fietsactieplan

De algemene doelstellingen van het fietsactieplan worden in onderstaande tabel weergegeven en het actieplan is opgebouwd volgens onderstaande structuur.

- Het fietsactieplan streeft ernaar het **dagelijks fietsgebruik** te stimuleren, d.w.z. fietsgebruik als functioneel en volwaardig vervoersmiddel. Recreatieve elementen kunnen hier wanneer ze relevant zijn deel van uitmaken, maar staan niet in het centrum van deze aanpak.
- Het fietsactieplan streeft vooral naar de **realisatie van een kwaliteitssprong van de algemene fietsbaarheid**, zijnde het verbeteren van de terreincondities. Hierdoor wordt de verplaatsing met de fiets van A naar B veilig en comfortabel.
- Het fietsactieplan streeft naar het **sensibiliseren en versterken van de fiets als dagelijks vervoersmiddel**, dat door het grote publiek als normaal wordt aanzien.

Deze doelstellingen zijn vertaald in 4 actieterreinen zoals in onderstaande tabel verduidelijkt.

Tabel 3 – Algemene doelstellingen en werkvelden

<b>Algemene doelstellingen fietsbeleid</b>	Het dagdagelijkse fietsgebruik mogelijk, aantrekkelijk en normaal maken voor iedereen. .
<b>DE RIJDENDE FIETS</b> Fietsinfrastructuur en het fietsnetwerk	Ontwikkelen van een fietsnetwerk dat voldoet aan volgende 5 criteria (veilig, snel, continu, comfortabel, aantrekkelijk)
<b>DE STILSTAANDE FIETS</b> Fietsparkeren	Mogelijk maken om de fiets veilig te parkeren (korte termijn) en stallen (lange termijn) zonder de publieke ruimte te zwaar te belasten.
<b>ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN</b> Informatie, sensibilisatie, educatie	Belonen van fietsers, motiveren van prille fietsers, overtuigen van potentiële fietsers
<b>VERANKEREN VAN FIETSBELEID</b>	Verankeren binnen de organisatie, financiële middelen, personeel en opvolging/evaluatie



De relatie met de 9 BYPAD-modules en de 4 werkdomeinen van het fietsactieplan is de volgende:

<b>WERKDOMEIN</b>	<b>Link met BYPAD modules</b>
<b>A. De rijdende fiets</b> <i>Infrastructuur en het fietsnetwerk</i>	5. Infrastructuur en veiligheid - fietsnetwerk 8. Complementaire acties – verkeerscirculatie en parkeerbeleid
<b>B. De stilstaande fiets</b> <i>Fietsparkeervoorzieningen</i>	5. Infrastructuur en veiligheid - fietsparkeren
<b>C. Stimuleren van fietsgebruik</b> Informatie, sensibilisatie, educatie	6. Communicatie en promotie 7. Educatie
<b>D. Verankeren van fietsbeleid</b>	1. Gebruikersbehoeften 2. Leiderschap en coördinatie 3. Fietsbeleid op papier 4. Personeel en middelen 9. Evaluatie en impact

## 2.2 Werkdomein A: De rijdende fiets

### *Werkvelden infrastructuur en fietsnetwerk*

#### 2.2.1 Kwaliteitseisen fietsnetwerk

Doelstelling is om een gebiedsdekkend fietsnetwerk te realiseren dat aan onderstaande vijf kwaliteitscriteria voldoet.

- **Veilig** : gemengd verkeer bij lage snelheden en lage verkeersintensiteit, en anders gescheiden fietsvoorzieningen
- **Direct** : aanbieden van de kortste route
- **Continu** : aanbieden van doorlopende uniforme routes die verschillende attractiepolen en herkomstzones met elkaar verbinden op een zo continu mogelijke manier met een keuze tussen de verschillende routes (rustig verkeer, steile hellingen of niet).
- **Comfortabel** : vlakke rijloper met afgeronde stoepanden, goed onderhouden, met verlichting en afbakening.
- **Aantrekkelijk** : doorheen een aangename omgeving, met beperkte geluidshinder, goede luchtkwaliteit en een sociaal veilige omgeving.

Hierbij benadrukken we dat het basisnetwerk het volledige stratennet omvat, dat overal fietsbaar moet zijn (doelstelling IRIS II). Het **hoofdfietsnetwerk is de combinatie van het gewestelijk en gemeentelijk fietsnetwerk (ICR + ICC routes)** dat bestaat uit de belangrijkste fietsverbindingen.

Boven op dit hoofdfietsnetwerk werden recent nog **fiets-GEN verbindingen** geïdentificeerd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in samenwerking met het Vlaams Gewest. Deze fiets-GEN verbindingen worden heringericht als hoogwaardige snelfietsroutes en maken snelle bovenlokale fietsverplaatsingen mogelijk. Ter bevordering van de coherentie zijn de acties gericht op ofwel een complete route ofwel een wijk in zijn geheel.

#### 2.2.2 Grote verkeersaders fietsbaar voor iedereen

Het advies van de BYPADgroep die het actieplan heeft voorbereid was unaniem: de hoogste prioriteit op korte termijn is het creëren van **hoogkwalitatieve fietsvoorzieningen langs de grote verkeersaders en de hiermee kruisende wegen**. Nu is dit niet het geval en de onveilige kruispunten vormen een barrière voor fietsers.

De gemeente waakt erover dat de **fietsers hier zoveel als mogelijk worden gescheiden van het verkeer**: men moet veilig langs deze straten kunnen rijden en ze oversteken.

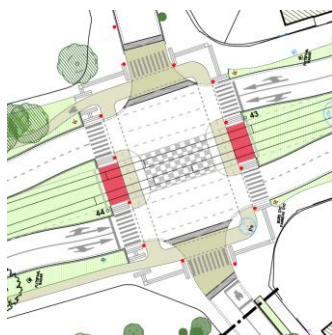
- **Scheiding waar nodig**: De functie van de assen, snelheid en hoge verkeersdichtheid vragen om fietsers te scheiden van de rest van het verkeer. Het vrijliggend fietspad is de enige oplossing die beginnende fietsers en kinderen voldoende beschermt. Op de 2\*1 assen is een gemarkeerd fietspad aanvaardbaar maar soms bestaat de mogelijkheid een 'geruststellender' vrijliggend fietspad rechts van de parkeerstrook aan te leggen, zolang hier geen conflicten met voetgangers opduiken.
- **Scheiding aan kruispunten en oversteekplaatsen**: Oversteekplaatsen voorzien op fietsers zijn te verkiezen aan kruispunten met lichten. Aanliggend aan de voetgangerovergang met een indirecte afslag naar links. De rotondes vragen ook om vrijliggende fietspaden. Sommige oversteekplaatsen worden geknipt door de middenberm en vormen een barrière voor voetgangers en fietsers: hier zijn lichten met drukknop te voorzien.

De gemeente dringt er bij het Gewest op aan de snelle uitvoering van de projecten, de **betrokkenheid van de gemeenschap in alle stadia van gewestelijke projecten** buiten het geven van de vergunning, van het ontwerp tot de uitvoering. In geval van discussies op gewestelijk vlak vraagt de gemeente om gehoord te worden in de gewestelijke fietscommissie.

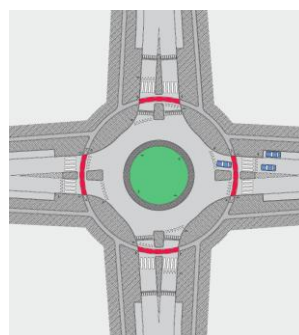
- Het afwerken van lopende projecten: de heraanleg van de Woestelaan (lopend, met gemarkeerd fietspad) en het stuk Tentoonstellingslaan in het project van tram 9 (vrijliggend fietspad en scheiding aan de kruispunten).
- Doortrekken van het vrijliggend fietspad op de gehele Tentoonstellingslaan, een te volgen as en een te overwinnen barrière voor de fietsers in Jette, meer bepaald tussen het Oude-Afspanningsplein, de Gewestgrens en de Wereldtentoonstellingslaan in de gemeente Ganshoren, tussen de Basiliek en de grens Jette-Ganshoren.
- Projecten heropstarten die op ijs liggen.

*Figuur 9 - fietsbaarheid van de verkeersaders: verbeteringen*

Principe veilige fietsoversteek – kruispunt met verkeerslichten  
Project tram 9 (Tentoonstellingslaan – De Rivieren)



Principe vrijliggend fietspad op een rotonde (fietsvademecum)



Rotonde zonder vrijliggend fietspad (te verbeteren)



Interwijkweg Stroobantsstraat, vb rotonde met vrijliggend fietspad



### 2.2.3 Uitnodigen tot fietsen door het realiseren van een lokaal structureel netwerk

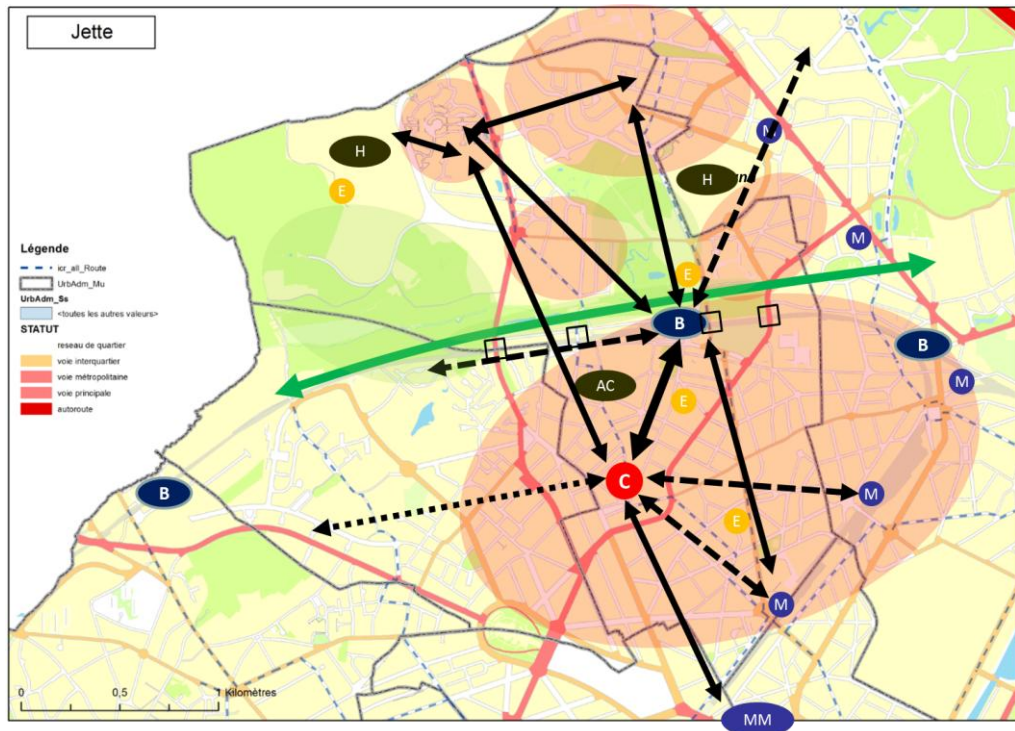
Het lokale wegennet in Jette is een zone 30 met een uitgekiend systeem van éénrichtingsstraten en BEV. De signalisatie is stap voor stap vervolledigd door het plaatsen van infrastructuur met snelheidsremmende werking. De (onregelmatige) metingen toont dat deze snelheid overdag wordt gerespecteerd in de meerderheid van de gevallen. De lokale straten zijn daarom reeds grotendeels veilig te fietsen.

Toch is de zeldenheid van specifieke en herkenbare fietsvoorzieningen zonder twijfel een factor die het lage aantal fietsers mee verklaard. Het is duidelijk dat de fiets voor veel mensen vanzelfsprekend is voor lokale verplaatsingen, zelfs als het centrum van overal in 10 fietsminuten bereikbaar is. Wat sensibilisatie betreft moet er daarom op straat aandacht komen voor de mogelijkheden voor de fiets. De straten moeten uitnodigen tot fietsen. De gemeente **overweegt om hoogkwalitatieve, comfortabele fietsroutes te creëren die doorgaand en herkenbaar zijn door bewegwijzering.**

Een **lokaal structureel netwerk** werd gedefinieerd dat maximaal voldoet aan volgende criteria.

Principes voor de definitie van een lokaal structureel netwerk	
✓	Directe verbindingen creëren tussen de wijken, lokale kernen (gemeentelijke administratie, middelbare scholen, ziekenhuizen) en de knopen van het openbaar vervoer (station, metrohalte). Dit werd in een diagram gegoten.
✓	Creëren van een netwerk als een rooster met mazen van 500 meter
✓	Alternatieve routes voor de grote verkeersaders voor het gemotoriseerd en openbaar vervoer voortrekken
✓	Verduidelijken van de assen waar zij de spoorweg in de gemeente oversteken. Zo wordt de voorkeur gegeven aan de lokale oversteekplaatsen (Toussaint, Heilig-Hart) boven de grote verkeersassen (Tentoonstelling, De Smet De Naeyer).
✓	Integreren van de GFR in het structureel lokaal netwerk. De twee GFR zijn niet te beschouwen als een hoger routeniveau maar als deel van het lokale netwerk.
✓	Goede verbinding met de routes op de grote assen.

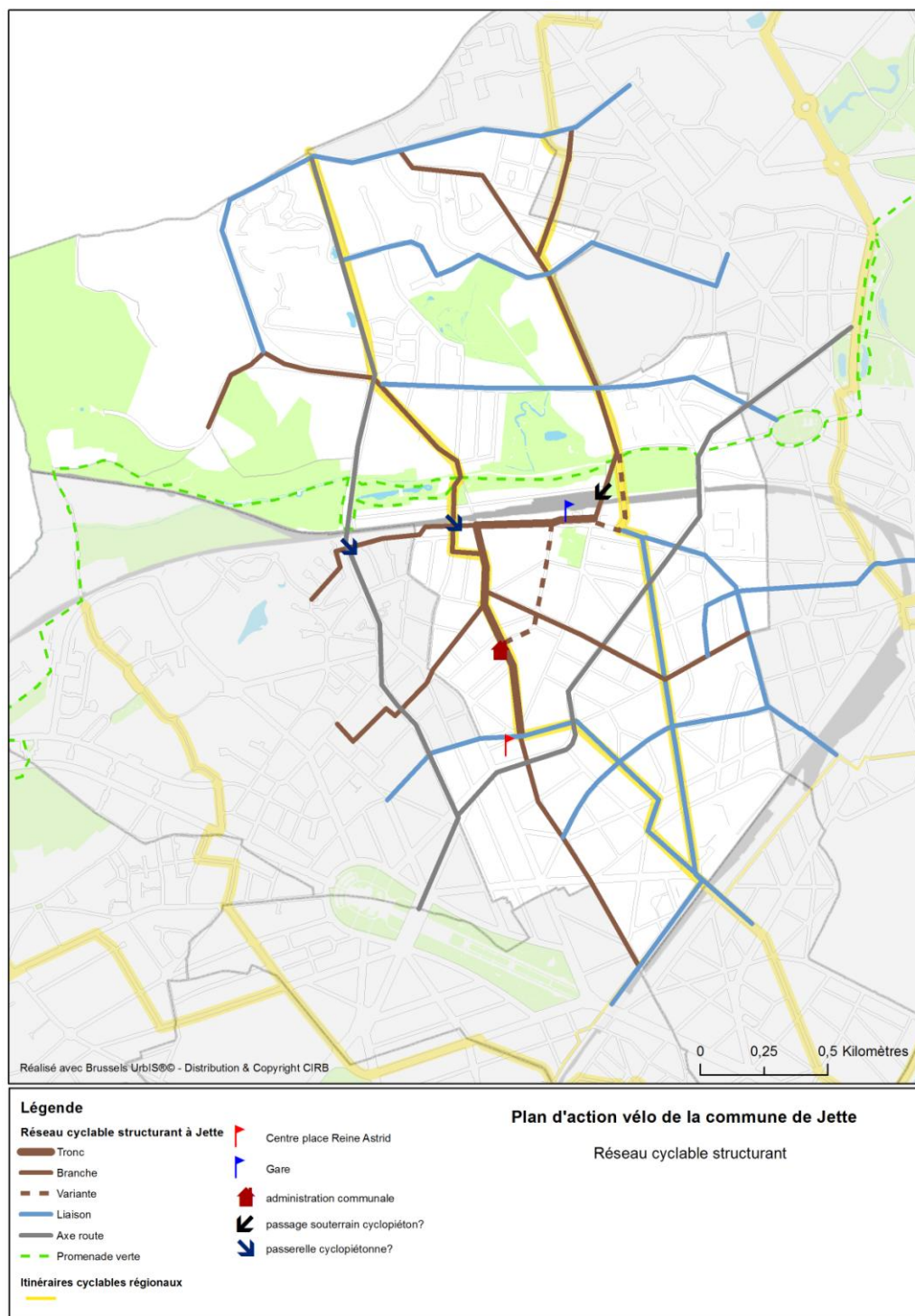
Figuur 10 – Structureel lokaal fietsnetwerk: diagram



Het netwerk dat hieruit voortkomt vertoont drie types elementen

- A. Een **stam**: de as centrum – gemeentelijke administratie – station, via Wemmelse Steenweg/ Sint-Pieterskerkstraat. Een goede noord-zuidverbinding tussen de verkeersas Tontoonstellingsstraat en de smalle tramas Léon Théodor.
- B. **Takken** die aan de stam bevestigd zijn.
- C. **Verbindingen**, die de takken kruisen, om de rooster te vervolledigen.

Figuur 11 – Structureel lokaal fietsnetwerk



Dit structureel netwerk draagt bij tot een **hoogkwalitatief niveau (continu, aansluitend aan het niveau van de GFR)** dat in staat is beginnende fietsers van 8 tot 88 jaar aan te trekken. Op een algemene manier zou het zo autoluw mogelijk gemaakt moeten worden volgens de drie interventieopties:

- Het **verkeer omleiden**: eenrichtingsverkeer, tegenovergesteld eenrichtingsverkeer, knippen van het verkeer met doorgang voor fietsers
- **Beperken van de snelheid** in de straten en aan kruispunten: wegversmallingen, snelheidsremmende maatregelen (afwijkende as, verkeersdrempel, andere inrichtingen) met minimale hinder voor de fietser (bypass enz.).
- **(Deels) verminderen van parkeerruimte indien nodig** om plaats te maken voor kwaliteitsvoorzieningen.

**De keuze voor de ontwikkeling** van het netwerk moet steeds naar boven mikken. De beslissing gebeurt volgens de **beslissingstabel** in de bijlage. De tabel hieronder beschrijft veel voorkomende scenario's in Jette.

Situatie op lokale wegen	Principiële oplossing voor fietsroute (GFR, GemFR)
Residentieel verkeer waar rust een meerwaarde biedt	Woonerf = voorrang voor voetgangers, infrastructuur zonder niveauverschillen <i>Fietsstraat – uit te proberen op de meest gebruikte fietsassen</i>
Verkeersluwe en rustige straat : lage verkeersdichtheid + zone 30 wordt gerespecteerd + fysieke snelheidsbeperkingen	Gemengd verkeer - fietssuggestiestrook Gemarkeerd fietspad bij grote toevloed aan fietsers
Drukkere lokale straat (wijkweg) : meer verkeer, bus, leveringen	Gemarkeerde fietspaden
Enrichtingsstraat, breedte (excl. parkeren) A. 4m25 of meer B. Minder dan 4m25	BEV A. Gemarkeerd fietspad in de tegenrichting, fietssuggestiestrook met de richting B. Fietssuggestiestroken in beide richtingen <i>Gemarkeerd fietspad min 1m + min. 0,50 afstand tot trottoirrand + weg min. 2m75<sup>16</sup></i>
Straat, te breed voor zone 30 Steile helling, bergop Verbindingsstraat naar een reeds bestaand vrijliggend fietspad	Vrijliggend enkel- of dubbelrichtingsfietspad, indien mogelijk rechts van de parkeerstrook. (op korte termijn en voorlopig: gemarkeerd fietspad)

Het actieplan bevat een **prioriteitenplanning** van de GemFR.

Een grondige studie zal de verschillende verkeers- en infrastructuurvarianten onderzoeken en de toe te passen oplossing definiëren.

<sup>16</sup> Fietsvademecum BHG, Katern Beperkt Eénrichtingsverkeer

Figuur 12 – Illustratie veelvoorkomende situaties

Snelheidsbeperking (Dapperheidsstraat)



Snelheidsbeperking (Liebrechtstraat)



Fietsuggestiestrook (Faesstraat)



BEV gemarkeerd fietspad (Baron de Laveleye)



Bestaand vrijliggend fietspad (De Crocq, Dikke Beukstraat)



Brede lokale straat (Toussaint, Swartenbrouck, Liebrecht)  
- te verbeteren : vrijliggend of gemarkeerd fietspad





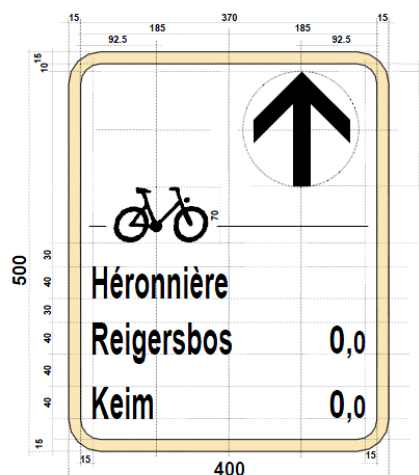
De volgorde van de prioriteiten wordt hernomen in de actietabel:

- Infrastructuur voor GFR – planning door Brussel mobiel
- Secties op de lokale straten: prioriteiten houden rekening met volgende criteria:
  - Functionele, reeds bestaande verbindingen (zelfs buiten de GFR en het Fiets-GEN)
  - Fietspotentieel
  - Dringendheid bij onveilige situaties
  - Moeilijkheidsgraad van de implementatie

Voor voorzieningen in het kader van het Fiets-GEN is er nog geen enkel programma gedefinieerd.

Het lokale netwerk moet bewegwijzerd worden, met aanduidingen over lokale bestemmingen en reistijden. Deze bewegwijzering gidst de beginnende fietser op de beste routes. Meer nog, ze is een sensibiliserend instrument dat korte afstanden en praktisch nut van dagelijks fietsgebruik benadrukt.

- De bewegwijzering zal worden ontworpen op basis van de gedefinieerde netwerken. Ze zal pas een optimale impact hebben als het netwerk volledig af is, maar kan al progressief geplaatst worden op reeds goed fietsbare routes.
- Ze zal ook verspreid worden als netwerkdiagram met de tussenafstanden tussen kernen op papier en beschikbaar om te downloaden op de webpagina.
- De gemeente zal het grafisch charter van het BHG voor de GemFR gebruiken dat coherent is met de GFR-bewegwijzering, wat op zijn beurt fietsers op regionale schaal op de belangrijkste trajecten begeleidt. Mede daarom is het wenselijk dat de gemiddelde reistijd wordt aangegeven: dit spreekt niet alleen meer dan een afstand in km, het moedigt ook aan en benadrukt de snelheid van de fiets als verkeersmiddel.



Het netwerk bevat ook enkele voorstellen voor loopbruggen en ondergrondse doorgangen die op lange termijn gepland zijn of wanneer de gelegenheid zich voordoet (Fiets-GEN?).

- Een ondergrondse doorgang onder de spoorweg in het verlengde van de Léon Théodorstraat (genoemd in de studie over het Fiets-GEN) om de twee zijden van de spoorweg autovrij te verbinden, een zware ingreep (Infrabel). Op korte termijn het veiliger maken van de Heilig-Hartbrug.
- Twee voetgangers- en fietsersbruggen over de holle wegen Toussaintstraat en Tentoonstellingsstraat om de Rivierendreef doorgankelijk langs de spoorweg doorgankelijk te maken en een verbinding naar het station aan te bieden.

## 2.2.4 Innovatie

De Gemeente Jette heeft een lange traditie van innovatie en voorloper op het gebied van openbare ruimte en verkeersmanagement. Uit het wijdverbreide gebruik van de zone 30 in lokale straten blijkt, dat de voorziene BEV vooral voor de veiligheid rond de scholen moet ingezet worden.

De Gemeente is bereid mee te werken aan een fietspilotproject. Ze wil **samenwerken met het Gewest om de 'fietsstraat' uit te testen op het lokale wegennet**. De gemeente zal met de fietsers overleggen welke verbindingen hiervoor in aanmerking komen door ofwel een hoge fietsopkomst of met een verhoogd potentieel.

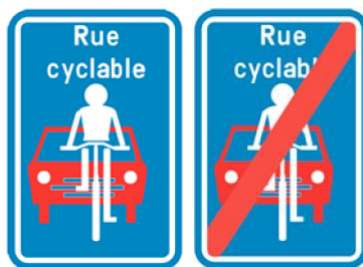
*De fietsstraat is in feite een straat met een zone 30 waar fietsers voorrang krijgen:*

- *De fietsers heeft het recht op de hele breedte van de weg te rijden (eenrichting) of op het deel van de rijbaan dat in zijn richting voorzien is (dubbelrichting)*
- *De automobilist mag niet voorbijsteken.*

*De fietsstraat is gemakkelijk te installeren met de borden F111-F113 met behoud van het wegprofiel (trottoir, parkeren) zonder fysische veranderingen aan te brengen, zoals een woonerf.*

*De inrichting van het wegoppervlak (markering? Kleur?) moet nog getest en gedefinieerd worden door het Gewest om de uniformiteit ervan te verzekeren.*

*De fietsstraat biedt meer zekerheid, comfort en doorstroming op (potentieel) veelgebruikte fietsroutes.*



## 2.2.5 Verzekeren en coördineren van onderhoud en ruiming

De dienst Openbare Werken heeft een belangrijke rol in het onderhoud van fietsinfrastructuur en -markeringen. In de kortst mogelijke tijd zullen meldingen van fietsers worden opgevolgd in functie van prioriteit en dringendheid. De interne gemeentelijke dienst voor markeringen kunnen zo snel reageren.

Een effectieve regeling voor het reinigen en ruimen van de vrijliggende fietspaden op het regionaal en lokaal wegennet zal de gemeente in overleg met het Gewest definiëren.

## 2.3 Werkdomein B : de stilstaande fiets

### *Werkdomen : Fietsparkeren*

#### 2.3.1 Doelstellingen fietsparkeren

Fietsparkeren is om twee redenen en grote uitdaging in het fietsbeleid:

- **Diefstalpreventie:** Fietsers moeten hun fiets veilig en comfortabel kunnen achterlaten, zowel op hun bestemming als 's nachts.
- **Vermijden van congestie:** nabij de grote attractiepolen en in het stadscentrum moeten fietsers een groot aantal fietsen praktisch en geordend kwijt kunnen om fietsers aan te trekken en de andere weggebruikers niet te storen.

Met volgende elementen dient daarom rekening gehouden worden:

- Een aanbod voorzien dat evenredig is met de **reële vraag** die door de bestemming wordt gecreëerd.
- Ingaan op de verschillende noden van **kortetermijnparkeren** (vb. een snelle boodschap) en **langetermijnparkeren** (vb. aan het station).
- Oplossingen voorzien voor het **residentieel stallen**, vooral in het stedelijke milieu.
- **Effectieve** technische (stevig, makkelijk in gebruik, mogelijkheid om het kader vast te maken zonder de fiets te beschadigen) en geschikte (de 'nietjes', het fietsenrek, bewaakt parkeren) oplossingen vinden.

#### 2.3.2 Het globale aanbod voor fietsparkeren plannen

De gemeente voert een globaal parkeerbeleid met verschillende programmapunten. Dit beleid **streeft naar een globaal aanbod vanuit de fietser beschouwd**: op het wegennet (lokaal en regionaal) en daarbuiten, gerealiseerd door de gemeente of andere actoren.

De gemeente houdt **actief, transversaal overleg** (met verschillende diensten: openbare werken, ruimtelijke planning, onderwijs, handel, Jetse Haard) en andere externe actoren.

De gemeente zal een **actuele inventaris** bijhouden over het aanbod fietsparkeren. In het kader van de opvolging GMB werd de inventaris van de fietsaanleunbeugels reeds voor 2011 geactualiseerd (zie kaart 10 van het GBM). Dit zal peu à peu aangevuld worden door overdekte en beveiligde stallingen aan kernen (zie onder)

Op basis van de inventaris zal het **huidige programma herbekeken en aangevuld** worden (kaart Fbis van het PCM):

- Het aanbod fietsaanleunbeugels moet het hele grondgebied bedekken: de fietser moet in vertrouwen zijn fiets overal kunnen achterlaten. De gemeente zal de dichtheidsnormen van het gewestelijk parkeerplan volgen (in ontwikkeling): 2 fietsaanleunbeugels per 20 autoparkeerplaatsen met een tussenafstand van maximaal 150m. Dit wil zeggen dat er in Jette 1000 fietsaanleunbeugels moeten komen (nu: 300) voor 10.000 autoparkeerplaatsen.
- Het aanbod voor overdekte en bewaakte parking wordt geïntegreerd (zie volgende).

Concreet zal deze aanpak **geïntegreerd worden in het Globaal Gemeentelijk Verkeersplan** dat in 2013 wordt opgesteld. Tegelijkertijd zal het lokaal gestructureerd fietsnetwerk mee in overweging genomen worden voor het autoparkeeraanbod: in het geval van gebrek aan ruimte zullen er autoplaatsen verwijderd of (gedeeltelijk) verplaatst worden om kwalitatieve fietsinfrastructuur te kunnen voorzien.

### 2.3.3 Beschermde stalplaats voor bezoekers van attractiepolen

De belangrijke bezoekerspolen en intermodale knooppunten hebben een groot potentieel als fietsbestemming. Om dit potentieel te ondersteunen is een toereikend, kwalitatief aanbod om de fiets op middellange of lange termijn achter te laten, naast de fietsaanleunbeugels voor de korte duur, vereist. De gemeente zal stappen ondernemen om de kwaliteit en kwantiteit van beschermde en beveiligde stallingen te versterken.

Het beleid houdt vast aan drie principes:

- A. Rekening houden met de **reële vraag** (niet gebruikte voorzieningen vermijden).
- B. **Hoge kwaliteit en zeer goede zichtbaarheid** om de vraag te stimuleren en als incentive.
- C. Regelmatige **evaluatie** van de bezettingsgraad en het **aanpassen** van het aanbod, ookal is dit zonder gewestelijke steun moeilijk.

**GEMEENTECENTRUM** – Bij de heraanleg van het Koningin Astridplein moet het fietsparkeren voldoende geïntegreerd worden in de vorming van de openbare ruimte. Verspreide fietsaanleunbeugels in kleine groepjes zijn onmisbaar.

Daarbovenop moet er nog een grotere fietsparking worden toegevoegd voor minimum 20 plaatsen. De esthetische meerwaarde, het comfort en de veiligheid moeten een uitnodiging zijn voor fietsers.

- Esthetisch, geïntegreerd in de openbare ruimte, een optische blikvanger en aanpasbaar om uitzonderingen toe te laten
- Een verhoogd comfortniveau: overdekt, ruim (boodschappen inladen, kinderaanhangen, manoeuvreren), veilig (sociale controle, verlichting, bewakingscamera's), met uitrusting (vb. kluisjes)
- Zeer goede bereikbaarheid vanuit de naburige straten (duidelijk, vlak wegoppervlak, geen stoep,...)

**STATION, METRO, GROTE TRAMHALTES** – De combinatie fiets+tram/trein/metro heeft een groot potentieel gezien de perifere ligging van de gemeente.

- Goede treinverbindingen (3 lijnen) naar het stadscentrum, de grote stations en verschillende wijken in de stad. Het geplaatste aanbod aan de Kardinaal Mercierlaan is juist: 100 overdekte plaatsen. De gemeente zal er bij Infrabel op aandringen een kwaliteitsvol aanbod aan de noordelijke parking aan te dringen (momenteel niet aan te raden).
- De metrostations liggen niet op gemeentelijk grondgebied. De fiets is in principe het middel bij uitstek om daar te geraken vanuit Jette. Diefstal en vandalisme zijn een grote rem op het gebruik fiets+metro. Een gemengd aanbod is voorzien, inclusief het beveiligd parkeren op lange termijn. Overdekte fietsbeugels zijn na te streven.

**OPENBARE VOORZIENINGEN** – De gemeente zal overleggen met de verantwoordelijken van openbare voorzieningen (sport, cultureel, administratie, openbare diensten, gezondheid) om

- Het fietsparkeren buiten de openbare weg te inventariseren
- Het aantal medewerkers en bezoekers in te schatten
- Een fietsparkeernorm in % van bezoekers/medewerkers, vb. 1 plaats per 20 medewerkers, 1 per 10 bezoekers; deze norm kan variëren naargelang het geschat potentieel van de bestemming
- Veiligheid- en comfortnormen definiëren: goede bereikbaarheid, op het gelijkvloers, verlicht, af te sluiten (personeel)
- Begeleidende maatregelen aanbieden: informatie, fietspremie,...

**ONDERWIJS** – De gemeente plaatste reeds fietsaanleunbeugels aan scholen, vooral voor ouders die hun kind ophalen (lagere school). In middelbare scholen zijn scholieren potentiële 'autonome' fietsers. Fietsenstallingen voor scholieren en personeel op het schoolterrein zelf zijn onmisbaar om diefstal tegen te gaan. De vier middelbare scholen in Jette zijn niet gemeentelijk, het initiatief ligt daarom bij de schooldirectie en de samenwerking verloopt niet altijd vlot. De gemeente vindt de samenwerking met de scholen voor het fietsen onmisbaar. Daarom zal de gemeente:

- de nood aan fietsaanleunbeugels in de schoolbuurt verder vervullen
- met de scholen samenwerken voor het schoolvervoersplan en verbeteringen voor de bereikbaarheid per fiets aanbrengen op de toegangswegen bij geplande werken
- een plan opmaken hoe de scholen het beste te sensibiliseren zijn voor veilig fietsparkeren (via de directie, netwerken, oudervereniging)
- de mogelijkheden onderzoeken om een subsidie voor de aanleg van fietsstallingen in middelbare scholen aan te beiden

### 2.3.4 Veilig fietsparkeren voor bewoners

Het vertrekpunt voor veel verplaatsingen met welk verkeersmiddel dan ook is de woonplaats. Vooral in verdichte wijken, ten zuiden van het station zijn veel bewoners niet in staat hun fiets veilig binnen te parkeren (garage, fietsberging). De fiets 's nachts op de openbare weg stallen is een risico en de angst voor diefstal of vandalisme zijn een gekende rem voor het fietsgebruik. Villo is daar een antwoord op, maar ook minder soepel in gebruik: vaste stations i.p.v. deur-tot-deur. Om het dagelijks gebruik te stimuleren is het persoonlijk fietsbezit o.a. door kwalitatieve parkeeroplossing aan te moedigen.

De gemeente zal het **fietsboxaanbod uitbreiden**. Na het geslaagde pilootproject met de fietsbox (50€/jaar), zal de gemeente twee betalende fietsboxen plaatsen (Vlamingen- en Walenstraat) in het kader van een wijkcontract en zal ze een bijakte voor het GMP tekenen voor 5 of 6 extra stuks (60% subsidie van het Gewest).

Algemeen zal de gemeente de **vraag structureel opvolgen**. Niet-gebruikte fietsboxen brengen het project immers in diskrediet. Ook andere oplossingen komen in beeld:

- De gemeente zal een **oproep doen aan kandidaat-huurders** (gemeentekrant, webpagina). Het tarief verandert niet. Het principe is, dat iedereen die bereid is te betalen voor een fietsbox, hier ook de toegang toe heeft (volwassenen, kinderen, single of gezin)
- De fietsboxen worden geplaatst **waar de grootste vraag bestaat** (straal van 100m), in principe op een autoparkeerplaats of eventueel op het trottoir.
- Waar de vraag de mogelijkheden in een straat overstijgt zal de mogelijkheid van een **buurtstalling** buiten de openbare weg worden onderzocht. Op termijn zou het management ervan bij het Gewestelijk Parkeeragentschap kunnen liggen.
  - o **Grote, beveiligde eenheden** van 20-50 plaatsen kunnen buiten de openbare weg of op geplaatst worden
  - o Mogelijkheden voor **in pandige buurtfietsenstallingen** vallen te onderzoeken: gemeentelijke eigendommen (of OCMW, Jetse Haard), leegstaande handelspanden, garageboxen, delen van een autogarage. De modaliteiten van het management ervan zijn vast te leggen in overleg met de gebruikers: toegang (sleutel), controle op weesfietsen, etc.
- De dienst Stedenbouw waakt over de **strikte naleving van titel II, artikel 17 van het GSV** voor de integratie van fiets/kinderwagenbergingen in de woningbouw, zowel over het aantal plaatsen als de oppervlakte, als op de gemakkelijke toegang tot de openbare weg en en spoort de aanvrager aan een **beter beveiligde stalling aan te bieden dan het wettelijk minimum**.

- Tegelijkertijd worden bouwaanvragen voor kantoor- en handelsgebouwen door de dienst stedenbouw op **de naleving van Titel VIII, artikel 13 en 17 van het GSV** gecontroleerd en spoort de aanvrager aan een **beter beveiligde stalling aan te bieden dan het wettelijk minimum**.

Ter herinnering, extract uit het GSV:

#### **Titel II Artikel 17. RUIMTE VOOR TWEEWIELERS EN KINDERWAGENS**

§ 1. Alle nieuwe appartementsgebouwen bevatten een ruimte voor het plaatsen van niet-gemotoriseerde tweewielers en kinderwagens.

Deze ruimte voldoet aan de volgende voorwaarden;

1° Beschikbaar voor alle bewoners van het gebouw;

2° Verenigbaar zijn met de verwachte afmetingen, in functie van het aantal woningen en met een minimum van één plaats per woning;

3° Gemakkelijk bereikbaar vanop de openbare weg en vanuit het gebouw;

4° Is onafhankelijk van parkings;

§ 2. Werken aan een bestaand appartementsgebouw zijn, wanneer ze een impact hebben op de gemeenschappelijke ruimten van het gebouw ter verbetering van de naleving van de bouwrichtlijnen, in overeenstemming met §1.

#### **Titel VIII, artikel 13**

1. Elk gebouw, nieuw gebouwd of heropgebouwd, bevat minstens één parkeerplaats voor fietsen per 200 m<sup>2</sup> vloeroppervlakte, met een minimum van twee parkeerplaatsen voor fietsen per gebouw.

Deze plaatsen voldoen aan de volgende voorwaarden:

1° ze zijn beveiligd;

2° ze zijn gemakkelijk toegankelijk vanaf de openbare weg;

3° ze zijn overdekt;

4° ze zijn uitgerust met een geschikte voorziening om de fiets vast te maken.

#### **ARTIKEL 17 HET AANTAL IN TE RICHTEN PLAATSEN VOOR FIETSEN**

Bij bouw of heropbouw wordt het aantal parkeerplaatsen voor fietsen vastgelegd op basis van een gemotiveerd voorstel van de aanvrager, met een minimum van twee parkeerplaatsen voor fietsen per gebouw.

Deze plaatsen voldoen aan de volgende voorwaarden:

1° ze zijn beveiligd;

2° ze zijn gemakkelijk toegankelijk vanaf de openbare weg;

3° ze zijn overdekt;

4° ze zijn uitgerust met een geschikte voorziening om de fiets vast te maken.

- Bij gemeentelijke bouwprojecten, van het OCMW of van de Jetse Haard zal steeds een esthetische en praktische, hoogkwalitatieve fietsenstalling geïntegreerd worden.

Buurtfietsenstalling (Antwerpen)



Geïntegreerde fietsberging bij nieuwbouw/renovaties<sup>17</sup>



---

<sup>17</sup> Bron: Mobiel 21 – Fiets Suite

## 2.4 Werkdomein C : Stimuleren van fietsgebruik

*Werkvelden : informatie, sensibilisatie, educatie*

### 2.4.1 Doelstellingen stimuleren fietsgebruik

Naast de investeringen in de fietsbaarheid (fietsnetwerk, infrastructuur, fietsparkeeraanbod) is er ook nood aan de promotie van fietsgebruik om meer mensen op de fiets te krijgen. Onder fietspromotie vallen acties rond informatieverbreiding, sensibilisatie en educatie die zowel gericht zijn naar het grote publiek als naar zeer gerichte doelgroepen (vb. scholieren, werknemers, ...).

De promotiemaatregelen hebben de bedoeling om:

- Bestaande fietsers te belonen (incentives, imago, ...)
- De prille fietsers te motiveren : overtuigen van recreatieve fietsers of mensen die zich slechts af en toe met de fiets verplaatsen.
- Potentiële fietsers te overtuigen: rationele argumenten geven, incentives, ...

### 2.4.2 Lancering en uitvoering fietsactieplan in de gemeentekrant

Regelmatige en terugkerende communicatie is onmisbaar om het engagement voor de fiets van de gemeente te verankeren. Het eerste communicatiekanaal is de gemeentekrant JETTE INFO, die het potentieel heeft de hele bevolking te bereiken. **De mobiliteitscel zal in overleg met de redactie regelmatig potentiële fietsthema's naar voren schuiven:**

- Presentatie van het fietsactieplan met aankondiging van de werken in de komende jaren.
- Vervolgens kleinere artikels om realisaties, het begin van werken of einde van lopende projecten aan te kondigen, de inwijding van een voorziening of fietsenstalling, de uitreiking van het fietsbrevet, enz.
- Aankondigingen van fietsinitiatieven door verenigingen als ze twee maanden op voorhand bij de redactie aangemeld worden
- Systematisch gebruik van het fietslogo van BHG (I bike BRU) of een nieuw gemeentelijk fietslogo.

### 2.4.3 Uitgebreidere informatie over fietsen op [www.jette.be](http://www.jette.be)

Het internet is 24/24 toegankelijk en makkelijk te actualiseren. **Een nieuw luik 'fiets' zal hier tweetalig worden aangeboden.**

Volgende basisinformatie werd gedefinieerd:

- Routes: GemFR en GFR op het grondgebied van de gemeente
- Fietsvoorzieningen en de regels rond het BEV met foto-illustraties uit de gemeente
- Parkeren: fietsbox, fietsaanleunbeugels
- Diensten: Villo, fietspunten

Na de goedkeuring van het fietsactieplan zal deze webpagina peu à peu gevuld worden met

- De presentatie van het fietsplan (download)
- Het lokale netwerk, incl. de kernen en reistijden
- De kaart met fietsenstallingen
- Nieuws over lopende acties



- De verslagen van de fietscommissie
- Een suggestie- en klachtenformulier (zie onder)

#### 2.4.4 Uitbreiding Villo

Villo is een flexibele oplossing voor het occasioneel fietsgebruik. Het wordt ook gezien als een vorm van sensibilisatie, die de zichtbaarheid van de fiets in de openbare ruimte vergroot en normaliseert, en zo zin geeft om te testen.

Desondanks blijft het aandeel fietsers in Jette erg laag. In de gewestelijke evaluatie van Villo blijkt dat de niet-gebruikers van Villo vooral niet durven fietsen in de stad en doorgaans wel vertrouwen hebben in het systeem: infrastructurele werken en fietsbaarheid blijven dus van primordiaal belang. De evaluatie stelt evenwel vast dat Villo een statistisch marginale oplossing blijft, die 4% van alle fietsverplaatsingen in het gewest uitmaakt.

De gemeente Jette wil de mogelijkheid tot het gebruik van Villo aan al haar inwoners aanbieden: **Villo moet op het hele grondgebied te vinden zijn**, ook ten noorden van het station. De inplanting van de Villostations zal worden afgestemd op de fietsroutes met hoog potentieel.

#### 2.4.5 Jaarlijkse deelname van scholen aan het Fietsbrevet

De gemeente is van mening dat **het behalen van het fietsbrevet in alle vijfde jaren van de lagere school moet worden aangeboden**. De beslissing tot samenwerking ligt bij de schooldirectie, daarom zal de gemeente de scholen aansporen door:

- Elk jaar informatie te verspreiden aan directies en ouderverenigingen
- Het organiseren van een feestelijke uitreiking van het fietsbrevet door de schepen van onderwijs, mobiliteit of de burgemeester

#### 2.4.6 Organiseren van 'ontdekkingswandelingen' per fiets als smaakmaker

Gezien de goede fietsbaarheid van de lokale wegen worden ook de inwoners aangemoedigd om te ontdekken dat de fiets goed doet.

De gemeente zal daarom ontdekkingsfietstochten organiseren, waarbij de focus ligt op het ontdekken en niet zozeer op het fietsen. Voor het plannen van deze fietstochten zal de gemeente de verschillende verenigingen aanspreken en de verschillende diensten en schepenen. Er wordt een standaardpresentatie ontwikkeld met de dienst communicatie.

- Een ontdekkingsfietstocht van de gemeente, 1x per jaar, voor nieuwe inwoners en medewerkers, vb. tijdens de week van de mobiliteit
- Een programma met twee of drie thematische fietstochten per jaar, eentueel gelinkt aan andere evenementen: ecologie, patrimonium, groene ruimte, openbare ruimte, sociale geschiedenis, architectuur, kinderen,...bestaande initiatieven worden hierin verwerkt, zoals de ontdekking van patrimonium per fiets, georganiseerd door Vélofiets in de Week van de Mobiliteit. Hier gaat het wel degelijk om tochten op het grondgebied van de gemeente (geen excursies voor fietstoeristen).
- Aankondiging in de gemeentekrant, de webpagina,...

## 2.5 C1. Werkdomein D: Verankeren van fietsbeleid

### *Werkvelden organisatie, middelen en personeel, evaluatie*

#### 2.5.1 Doelstellingen voor organisatie

Om het fietsbeleid te laten slagen is het absoluut nodig dat deze goed in de geesten en structuren verankerd is, dat de financiële en personele middelen ter beschikking staan en een effectieve opvolging te verzekeren. Daartoe behoort:

- Het fietsbeleid integreren in de algemene mobiliteitspolitiek en de gemeentelijke ontwikkelingsvisie
- De financiële en personele middelen voor de coördinatie en opvolging van de uitvoering
- Instrumenten en procedures vestigen waarmee de gebruikers geraadpleegd worden, de transversale coördinatie binnen de administratie en het zoeken van partners

#### 2.5.2 Het fietsbudget progressief verhogen

De gemeente wil de financiering van het budget voor de fiets garanderen. Het is desondanks moeilijk om het gemeentelijk budget voor de fiets te garanderen.

In een eerste stap zal de gemeente een **raming van het fietsbudget voor de jaren 2012 en 2013** maken. Daarbij gaat het vooral om de budgetten voor mobiliteit en openbare ruimte (fietsaanleunbeugels, markeringen – installatie en onderhoud, infrastructuurprojecten). Dit budget zal worden uitgedrukt in een bedrag per inwoner en een percentage van het gemeentelijk budget.

Vervolgens wil de gemeente dit **budget progressief verhogen**, verbonden met de uitvoering van het fietsactieplan.

#### 2.5.3 Uitvoering opvolgen en evalueren

De uitvoering en opvolging van het fietsactieplan zullen worden verzekerd door de **verantwoordelijken en de bestaande structuren**.

De verantwoordelijke CEM van de mobiliteitscel zal ook de coördinator van het Fietsplan zijn. Hij volgt de uitvoering op en neemt het initiatief op zich. Zijn taken zijn:

- Het **verticale overleg** voor de infrastructuurprojecten via de **“Werkgroep Verkeer”** garanderen. Jaarlijks organiseert deze werkgroep een overleg specifiek voor het fietsactieplan om de balans op te maken en het komende jaar te plannen. De coördinator verzekert ook het **overleg met externe actoren** (BHG, MIVB, BELIRIS, buurgemeenten) opdat zij met het fietsactieplan rekening kunnen houden in hun projecten.
- Een **overleg voor promotie** opstarten, waarin de verschillende diensten, schepenen en externe actoren (scholen, verenigingen) samenkomen.
- De **plaatsing van fietsstallingen coördineren**, om de vraag, het aanbod, de normen en de opvolging te garanderen (zie paragraaf ‘Parkeren’).
- De **jaarlijkse balans** van realisaties en obstakels opmaken. De balans zal voor **raadpleging de Commissie VéloFiets** worden voorgelegd en **ter goedkeuring aan het schepencollege**.
- Jaarlijkse evaluatie van de workload evalueren en van de **nood aan versterking van de mobiliteitscel**. Deze evaluatie wordt in het jaarlijks Strategisch plan van de dienst Mobiliteit geïntegreerd, die analyseert of de verhouding tussen workload en personeel toereikend is.

#### 2.5.4 Commissie VéloFiets versterken

De constructieve bijdrage van fietsers is een aanwinst in het concipiëren van infrastructuurprojecten. De gemeente wil het raadplegen van fietsers graag systematisch in alle projecten betrekken. In de praktijk is dit moeilijk om verschillende redenen: strakke deadlines laten vergaderingen met VéloFiets vaak niet toe; de participatie van gebruikers aan technische vergaderingen is niet opportuun; de workload en vergaderingen zijn moeilijk waar te nemen door vrijwillige vertegenwoordigers.

De gemeente zal de **informatie naar de Commissie VéloFiets versterken en zal haar advies vragen voor sleutelprojecten**:

- De Commissie VéloFiets komt regelmatig samen, 6 keer per jaar, in aanwezigheid van de schepen voor mobiliteit en voor publieke ruimte, evenals vertegenwoordigers van de politie.
- Aan de Commissie Vélofiets wordt een lijst met projecten in voorbereiding voorgesteld en kort verduidelijkt. De Commissie selecteert de projecten waarvoor een formeel advies onmisbaar is en organiseert eventueel een volgende vergadering.
- Fietsers worden regelmatig door bevragingen geraadpleegd, waar zij hun stem kunnen laten horen

#### 2.5.5 Creëren van een online suggestieloket

De gemeente heeft er belang bij om aandacht te schenken aan de noden en ideeën van fietsers. Daarom plant zij op middellange termijn een **suggestieloket**. Het doel is om de fietsers een middel tot communicatie aan te bieden. Het is een vorm van bottom-up participatie, die het mogelijk maakt noden, vragen, suggesties en klachten aan de autoriteiten te richten. Bij verzekerde opvolging zal dit het imago van de gemeente op algemeen en fietsvlak versterken.

Omdat het effectief en makkelijk is, wordt een online loket geprefereerd:

- Een **specifiek mailadres** voor alle vragen, klachten of suggesties rond de fiets.
- **Suggestieformulier 'Fiets'**, met vaste onderwerpen (archivering!), plaats voor tekst, plaats op de kaart vastleggen en het meesturen van foto's.
- Boodschappen en formulieren worden aan de mobiliteitscel doorgegeven, die de dispatching aan contactpersonen van de betreffende diensten, eventueel het Gewest, op zich nemen.
- Reactie op de meldingen binnen een vast te leggen deadline, vb. 3 weken. 'Antwoorden' wordt niet begrepen als 'het probleem oplossen', maar eerder als 'hoe zullen wij uw melding verder behandelen'.
- Overzicht in de jaarlijkse balans van aantal, type en opvolging van de meldingen.

#### 2.5.6 De evolutie van het fietsgebruik meten

Regelmatig cijfermateriaal over rijdende en stilstaande (geparkeerde) fietsen laat toe het volgende te meten:

- Globale evolutie van fietsgebruik en
- De lokale impact van een interventie ("Zijn er meer fietsers sinds de aanleg van het fietspad")

Het enige telpunt van het Fietsobservatorium op het Werrieplein geeft geen informatie over het aantal fietsers dat de gemeente in- en uitrijdt. De gemeente zal **vier of vijf bijkomende telpunten** aanduiden. Het beleid zegt hierover:

- Strategische punten kiezen op (lokale of regionale) fietspaden, bij voorkeur 'verplichte' doorkomstpunten (spoorwegovergang)
- Onmiddellijke tellingen (voor de heraanleg, ter vergelijking van voor en na) en ze minstens twee keer per jaar herhalen (lente, herfst).
- Toepassen van de methodologie van het Fietsobservatorium, eventueel verfijnd volgens de locatie.
- Gemeentelijk personeel, vrijwilligers of beide hiervoor inzetten, begeleidt door het Fietsobservatorium

De gemeente stelt voor dit **aan het Fietsobservatorium over te laten voor de coherentie**. Ze zal een **gewestelijke cofinanciering** aanvragen, vb. door een bijakte.

De gemeente zal regelmatig de **bezettingsgraad van de parkeervoorzieningen** evalueren.

- Fietsaanleunbeugels in de nabijheid van kernen (straal 500m), jaarlijks of vaker op het piekmomenten: aantal beugels (overdekt/niet-overdekt), aantal fietsen dat aan de beugels is vastgemaakt, het aantal fietsen dat 'wild' geparkeerd is
- Openbare fietsenstallingen buiten de openbare weg – op privéterrein, op binnenterrein van appartementen, buurtfietsenstalling – min. Jaarlijks op piekmomenten.

## 2.6 Actietabel

	Beschrijving actie	Verantwoordelijk	Partner(s)	Goedgekeurde actie	Later goed te keuren
A1	Vrijliggend fietspad Tentoonstellingsstr (project tram 9, GFR 12a)	Gewest	Gemeente		
A2	Vrijliggend fietspad Tentoonstellingsstr, Oude Afspanningsplein en gewestgrens (GFR 12a)	Gewest	Gemeente		
A3	Woestelaan (GFR 12b)	Gewest	Gemeente		
A4	GFR 12 a – Leopoldstraat	Gewest	Gemeente		
A5	Prioritaire GemFR – studie en realisatie	Gemeente			
A6	Onderhoud fietsvoorzieningen	Gemeente / Gewest			
S1	Grondgebied bedekken fietsaanleunbeugels	Gemeente			
S2	Plaatsen fietsboxen	Gemeente			
S3	Overdekte fietsenstalling Koningin Astridplein	Gewest	Gemeente		
S4	Inventaris en plan aanbod stallingen aan openbare voorzieningen	Gemeente			
S5	Appel kandidaat-huurders Fietsbox, buurtfietsenstalling	Gemeente			
S6	De vraag naar stalplaatsen van bewoners opvolgen	Gemeente			
S7	Kwalitatieve fietsbergingen in nieuwe projecten integreren	Gemeente			
S8	Strikte naleving van bepalingen in het GSV en aanmoediging het wettelijk minimum te overschrijden	Gemeente			
P1	Berichten over het fietsactieplan en de realisaties in de gemeentekrant	Gemeente			

	Beschrijving actie	Verantwoordelijk	Partner(s)	Goedgekeurde actie	Later goed te keuren
P2	Fietspagina's op de webpagina	Gemeente			
P3	Bedekking van de gemeente met Villostations	Villo	Gemeente		
P4	Ondersteuning Fietsbrevet op de scholen	Gemeente	Scholen, Provélo		
P5	'Ontdekkingswandeling' per fiets voor nieuwe inwoners	Gemeente			
P5	Thematische 'Ontdekkingswandelingen' per fiets creëren	Gemeente	Verenigingen		
O1	Fietsbudget per inwoner en als % van het gemeentelijk budget schatten	Gemeente			
O2	Fietsbudget progressief verhogen	Gemeente			
O3	Opvolging en evaluatie van het fietsactieplan opvolgen	Gemeente			
O4	Rol VéloFietscommissie versterken	Gemeente			
O5	Creëren online suggestieloket	Gemeente			
O6	Nieuwe fietstelpunten ter uitbreiding van het Fietsobservatorium	Gewest	Gemeente		

### 3 BIJLAGE : BESLISSINGSTABEL FIETSBAARHEID

De gemeente zal onderstaande tabel gebruiken als referentiedocument voor de kwaliteit van fietsvoorzieningen. Deze werd ontworpen door Timenco bvba in het kader van de BYPADevaluatie van de Brusselse gemeenten, opgesteld op basis van studies en bestaande modellen, aangepast aan de Brusselse realiteit. Deze tabel werd aan de gemeenten voorgesteld zonder dat deze formeel gevalideerd werd.

#### Keuzetabel gewenste fietsvoorzieningen

##### Belangrijke toelichting

- Uitgangspunt: auto-intensiteit x fietsintensiteit = aantal potentiële conflicten = behoefte aan scheiding bij veel conflicten
- Basisnet fiets = alle straten moeten fietsbaar zijn
- Intensiteit fietsverkeer = huidig aantal fietsers + toekomstig aantal (raming)
- Intensiteit voertuigen = vte/dag (voertuigequivalent per dag) = zwaar vervoer/bus telt dubbel door, dus bij veel busverkeer of zwaar vervoer sneller overgaan naar gescheiden fietsvoorzieningen.
- V85 = feitelijke maximumsnelheid (85% van de voertuigen) – een niet gerespecteerde zone 30 wordt behandeld zoals een 50 km – of wordt verkeersluw gemaakt

**Aandachtspunt:** fietsroutes (GFR, LFR) door lokale straten worden best verkeersluw gemaakt, om de parameters intensiteit / snelheid / ruimte te wijzigen:

- **De verkeersintensiteit verlagen** = het verkeer (deels) omleggen (invoering van eenrichting, tegengesteld eenrichtingsverkeer, wegvakken of doorgangen voorbehouden aan fietsers, voetgangers, mogelijk OV en taxi)
- **De effectieve snelheid verlagen** = fysieke maatregelen om de snelheid te matigen in straten (rijwegversmalling, asverschuiving, berlijnse kussens) et aan kruispunten (trottoirverbredingen, plateau) met minimale hinder voor fietsers (bypass)
- **Ruimte vrijmaken** voor de nodige fietskwaliteit – parkeren (deels) wegnemen

	Wegcategorie auto	Fietsnetwerkcategorie			
		Snelheid auto (V85)	Intensiteit voertuigen (vte/dag)	Basisnet (I <sub>fiets</sub> < 200/d)	GFR – LFR (I <sub>fiets</sub> 200 – 2.000/d)
BOVENLOKALE WEGEN	Grootstedelijke weg	70, 50	Niet relevant	Vrijliggende dubbelrichtingsfietspaden of afzonderlijke ventwegen	
	Hoofdwegen	70	Niet relevant	Vrijliggende fietspaden (ER of DR)	
		50	> 5.000 (2 x 2, 2x1)		
	Interwijkenwegen	50	< 5.000 (2 x 1)	Vrijliggende fietspaden (voorkeur) of aanliggende verhoogde fietspaden	
> 4.000					
LOKALE WEGEN	Verzamelwegen	30	> 4.000	Gemarkeerde fietspaden (voorkeur) Of busbaan met fiets	
			< 4.000		
	Lokale straten	30	> 2.000	Fietsuggestie-stroken (Bij sterke helling – gemarkeerde fietspaden)	
			< 2.000		