

Gemeente Oudergem

BYPAD audit en fietsactieplan

Eindrapport



bruxellesmobilité
mobielbrussel

ADMINISTRATION DE L'ÉQUIPEMENT ET DES DÉPLACEMENTS | BESTUUR UITRUSTING EN VERVOER

Timenco
richting in mobiliteitsbeleid



Pro Velo



INHOUD

1	Inleiding	5
2	BYPAD AUDIT: FIETSEN DE DAG VAN VANDAAG.....	6
2.1	Regionale context : fietsgebruik, fietspotentieel en fietsbeleid	6
2.2	Fietsprofiel van de Gemeente Oudergem.....	13
2.2.1	<i>Het fietsnetwerk: structuur, hiërarchie en infrastructuur</i>	<i>13</i>
2.2.2	<i>Fietspotentieel : een gemeente in het hart van de agglomeratie.....</i>	<i>22</i>
2.2.3	<i>Beleid en projecten op vlak van mobiliteit</i>	<i>29</i>
2.2.4	<i>De ervaring van de fietser : in het huidige context in Oudergem fietsen.....</i>	<i>30</i>
2.3	De BYPAD methode.....	35
2.4	BYPAD diagnose in een oogopslag.....	38
2.5	Diagnose per module.....	39
2.5.1	<i>Gebruikersbehoeftes – score 1,3.....</i>	<i>39</i>
2.5.2	<i>Leiderschap en coördinatie – score 1,5</i>	<i>39</i>
2.5.3	<i>Fietsbeleid op papier – score 2.....</i>	<i>39</i>
2.5.4	<i>Personeel en middelen – score 0,8.....</i>	<i>40</i>
2.5.5	<i>Infrastructuur en veiligheid – score 1,8.....</i>	<i>40</i>
2.5.6	<i>Communicatie en promotie – score 0,8.....</i>	<i>40</i>
2.5.7	<i>Educatie – score 1.....</i>	<i>40</i>
2.5.8	<i>Complementaire maatregelen – score 1,5</i>	<i>41</i>
2.5.9	<i>Evaluatie en impact - score 1.....</i>	<i>41</i>
2.6	Samenvatting van de sterktes en zwakheden	42
3	HET FIETSPLAN : HET FIETSEN VAN MORGEN	43
3.1	Algemene doelstellingen	44
3.2	Gedefinieerde doelstellingen i.f.v. de werkdomeinen	46
3.3	Werkdomein A : De rijdende fiets	47
3.3.1	<i>Kwaliteitseisen fietsnetwerk.....</i>	<i>47</i>
3.3.2	<i>Een gestructureerd netwerk definiëren en uitvoeren</i>	<i>49</i>
3.3.3	<i>De bewegwijzering</i>	<i>64</i>
3.3.4	<i>Het netwerk beheren : aanbevelingen.....</i>	<i>65</i>
3.4	Werkdomein B : De stilstaande fiets.....	68
3.4.1	<i>Doelstellingen fietsparkeren</i>	<i>68</i>
3.4.2	<i>Over fietsparkeren op gemeentelijk niveau denken.....</i>	<i>68</i>
3.4.3	<i>Aanbevelingen voor het parkeren in de openbare ruimte.....</i>	<i>69</i>
3.4.4	<i>Aanbevelingen voor het parkeren aan openbaar vervoer haltes/stations.....</i>	<i>70</i>

3.4.5	<i>Aanbevelingen voor het bewonersparkeren.....</i>	70
3.5	Werdomein C : Stimuleren van fietsgebruik.....	73
3.5.1	<i>Doelstellingen fietspromotie</i>	73
3.5.2	<i>Communicatie.....</i>	73
3.5.3	<i>Educatie.....</i>	75
3.6	Werkdomein D : Fietsbeleid verankeren.....	76
3.6.1	<i>Doelstelling voor organisatie.....</i>	76
3.6.2	<i>Fietsersbehoeften.....</i>	76
3.6.3	<i>Verantwoordelijkheid en coördinatie</i>	77
3.6.4	<i>Het fietsbeleid op papier</i>	77
3.6.5	<i>Middelen en actoren</i>	77
4	ACTIETABEL	80
5	BIJLAGEN	84

Figuren

Figuur 1 – Evolutie van het aantal fietsers in Brussel	6
Figuur 2 – Fietsvoorzieningen aanbevolen per wegencategorie.....	9
Figuur 3 – Analyse van de fietsbaarheid in het BHG (2011)	12
Figuur 4 – Ligging van de grootste attractiepolen in Oudergem (Bron: Mobiliteitsplan, ICEDD-Transitec)	15
Figuur 5 – Ligging van de gemeente in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Bron : BISA)	22
Figuur 6 – Bevolkingsdichtheid per km ² , op gemeentelijk niveau in het Brussels Gewest (Bron: Wijkmonitoring, BISA, FOD Economie, 2014).....	25
Figuur 7 – Leeftijdspiramide (Bron : BISA, 2016).....	26
Figuur 8 – Verdeling van de bevolking tussen actieven, inactieven en werkzoekenden (Bron : BISA, 2016)	26
Figuur 9 – Belastbaar inkomen, sociale steun en rijkdomindex.....	27
Figuur 10 – Masterplan Delta.....	29
Figuur 11 – fietspaden op beide zijden van de tramsporen	31
Figuur 12 – Waversesteenweg	32
Figuur 13 – BYPAD modules	36
Figuur 14 – De BYPAD ontwikkelingsniveaus.....	36
Figuur 15 – BYPAD diagnose, score per vraag.....	38
Figuur 16 – BYPAD Diagnose, score per vraag per module	38
Figuur 17 – Keuzetabel	48

1 INLEIDING

De opeenvolgende oriëntatieplannen van het Gewestelijk fietsbeleidsplan benadrukten op verschillende plaatsen het belang van de samenwerking tussen het Gewest en de gemeenten met betrekking tot het verhogen van fietsgebruik.

Eén van de maatregelen van het Gewestelijk fietsbeleidsplan is het ondersteunen van de gemeenten 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).

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: Anderlecht, Brussel-stad, Vorst, Jette, Schaarbeek en Watermaal-Bosvoorde. In 2014 heeft het Gewest 4 andere gemeenten hetzelfde voorgesteld: Sint-Agatha-Berchem, Molenbeek, Evere en Sint-Pieters-Woluwe. In 2015 werden 3 andere gemeenten geselecteerd: Ganshoren, Elsene en Sint-Lambrechts-Woluwe. In 2016 werden ze gevolgd door 4 andere gemeenten: Oudergem, Etterbeek, Sint-Gillis en Ukkel.

Het Brussels Gewest financierde deze 17 gemeenten:

- 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 adviesbureaus 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 Oudergem.

2 BYPAD AUDIT: FIETSEN DE DAG VAN VANDAAG

Diagnose van het fietsbeleid

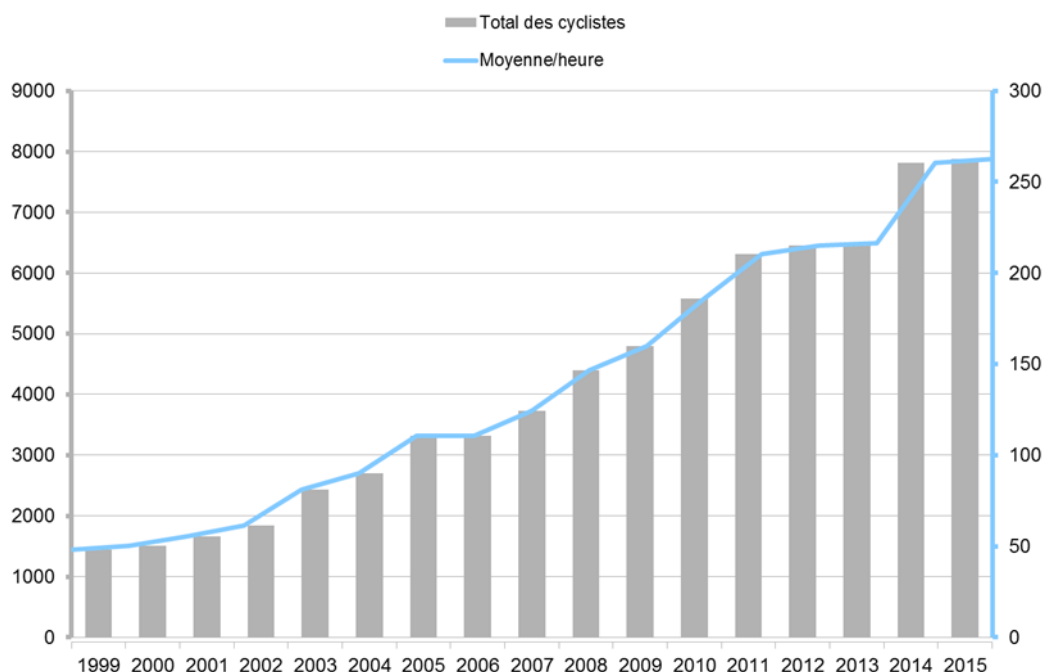
De eerste deel van dit document is de diagnose van het huidige gemeentelijk fietsbeleid op basis van de BYPAD audit. Deze diagnose wordt voorafgegaan door een korte presentatie van het fietsbeleid op gewestelijk niveau en met een situatieschets van het profiel van Oudergem op vlak van fietsbeleid. Dit 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.

2.1 Regionale context : fietsgebruik, fietspotentieel en fietsbeleid

Steeds meer fietsers

Al meer dan 15 jaar is het Brussels Gewest bezig met het uitstippelen en realiseren van een fietsbeleid. De **resultaten** zijn **bemoedigend**: Het aantal fietsers langs de 15 telpunten blijft jaar na jaar stijgen sinds 1999¹.

*Figuur 1 – Evolutie van het aantal fietsers in Brussel
(gemiddelde en totaal van de 15 tellingen in mei en september), 1999-2015*



De grote massa moet steeds nog overtuigd worden

Niettemin is de **doelstelling** zeer **ambitueus** : « 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

¹ Pro-Velo – BHG Fietsobservatorium, rapport 2015

zien dat in alle fasen van de inrichtingswerken rekening wordt gehouden met de fiets, de voetganger en het openbaar vervoer². »

Het huidige fietsaandeel binnen het totaal **aantal verplaatsingen wordt geschat op 3,4 %**³ (of 5 % van het aantal gemechaniseerde verplaatsingen). Grote steden in Nederland halen fietsaandelen van meer dan 30 % dankzij 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 gewestelijk niveau** en dit zowel op vlak van verkeersstromen als op het niveau van beleidskeuzes;
- **Het Gewest is de wegbeheerder van de belangrijkste verkeersaders** per gemeente. In het 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 58 % (180 km) van het regionale wegennet is uitgerust met fietspaden (vrijliggend of gemarkeerd), wat al een stevige inhaalbeweging betekent ten opzichte van 2005 (28%, 90 km).
- Niettegenstaande zijn de **gemeenten wegbeheerders van 80 % van het wegennet**⁴, dat zonder twijfel essentieel is voor de fiets omdat de fiets vooral in aanmerking komt voor korte afstanden: meer dan 75% van 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).
- De gemeenten krijgen een **behoorlijke ondersteuning van het Gewest** op vlak van fietsbeleid, fietsinfrastructuur (vb. Het Gewestelijk fietsroutes netwerk – GFR), informatie (vb. regionale fietskaart), promotie en sensibilisatie (vb. financiering Fietsbrevet voor scholen, campagnes zoals *Bike Experience*, fietsdiefstalcampagnes, ...) en de opstart van fietsdiensten (Villo!, Fietspunten, ...).

² Uittreksel van het pre-ambule Fietsplan 2010-2015

³ Mobiliteitsenquête BELDAM, 2010

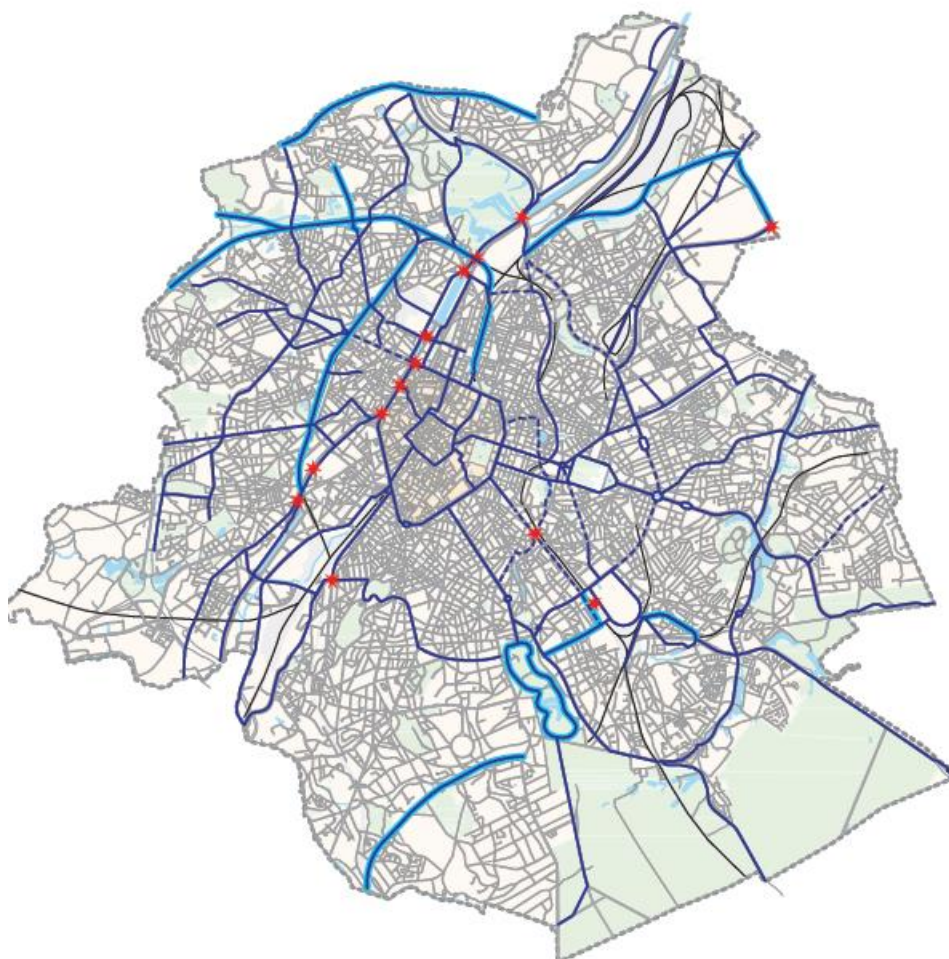
⁴ Kenniscentrum van de mobiliteit, Katern 1, p.30

Een gewestelijk fietsbeleid geconcentreerd op infrastructuur

Het fietsbeleid van het Minister van de Mobiliteit zorgt voor de opvolging van het **Fietsplan 2010-2015**. Dit is het vervolg op het **eerste Fietsplan 2005-2009**.

Het huidige fietsbeleid legt de nadruk op fietsinfrastructuur en wil een continu fietsnetwerk van 80 km leesbare en vrijliggende fietspaden tegen 2020 hebben om de modal shift naar de fiets sneller te realiseren. Wegen waar er werken zijn of gepland zijn binnen het huidige programma worden geselecteerd op basis van criteria zoals leesbaarheid, continuïteit, haalbaarheid en belang. Behalve de doelstellingen op vlak van fietspaden, heeft het huidige fietsbeleid ook de ambitie verschillende infrastructuur te realiseren om het fietsen binnen het Brusselse Gewest te vergemakkelijken: 10 bruggen, 1 lift en 2 kruispunten.

RESEAU PREVISIBLE D'AMENAGEMENTS CYCLABLES SEPARES 2020



- Sur voirie régionale (Piste Cyclable Séparée)
- - - Sur voirie régionale (Bandes bus / Latérales hors trafic)
- PCS sur voirie communale / hors voirie (voies vertes)
- - - - Bandes bus / Latérales sur voirie communale
- * Projets ponctuels (Passerelles / Passages sous ponts / Ascenseurs)

Instrumenten, richtlijnen en projecten

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

- Het **fietsvademecum** bestaat uit 8 katernen of afzonderlijke richtlijnenbundels: fietspaden en fietssuggestiestroken, beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) en fietsen in de tegenrichting, rotonden, busbanen + fiets, verharding, fietsmarkeringen, verlichting, parkeer, fietsinfrastructuur en kruispunten. Een fundamenteel principe is de **keuze van fietsvoorzieningen afhankelijk van de snelheid en de intensiteit van het autoverkeer**, conform internationaal gekende richtlijnen. Op basis van deze tabel wordt een gedetailleerdere beslissingstabel uitgewerkt die vooral de lokale en gemeentelijke straten verder uitwerkt. Deze is opgenomen in het gemeentelijk actieplan van dit rapport.

Figuur 2 – Fietsvoorzieningen aanbevolen per wegencategorie
(Bron : Fietsvademecum van Brusselmobiliteit, Katern 2, p.7)

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

- De **Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening** (GSV) legt normen op rond kwaliteit en materiaalgebruik van inrichtingsprojecten, inplanting van fietsparkeerplaatsen en het voorzien van inbandige fietsenstallingen bij woningbouw (1 per wooneenheid).
- Het **Gewestelijk Parkeerbeleidsplan** (GPBP) 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 fietskluizen/fietsbox).
- Het **Fiets-GEN (Gewestelijke Express Netwerk)**: dit netwerk heeft het potentieel het hoofdnet van fietsroutes te worden, 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. 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. Een weggedeelte wordt al gerealiseerd langs de spoorlijn 28 tussen de metrostations Pannenhuis en Belgica.

Ontwikkeling van het GFR-netwerk

Het GFR-netwerk bestaat uit 19 rustige fietsroutes (256 km) die voornamelijk de grote verkeersaders mijden. Er is een budget voorzien van ca. 10 miljoen € per jaar voor het aanbrengen van fietsmarkeringen of het realiseren van fietsinfrastructuur. De kaart hieronder geeft een stand van zaken van de realisatie van het GFR netwerk in maart 2016⁵ met 52% afgewerkte fietsroutes. Er werd ook een specifieke bewegwijzering ontworpen en gerealiseerd op een groot deel van het GFR-netwerk (en dit zowel voor ingerichte als niet-ingerichte fietsroutes).



Legende

- Afgewerkte GFR
ICR exécutés
- In uitvoering
En exécution
- Uit te voeren bouwvergunning
Permis d'urbanisme à exécuter 2016-2019
- Bewegwijzering lopende
Balisage en cours
- Voorlopig bewegwijzerde GFR, aanleg na 2019
ICR balise provisoirement, aménagement après 2019
- Uitbreiding GFR netwerk / intergewestelijke verbindingen
Extension réseau ICR / liaisons inter-régionales

$\frac{134 \text{ km}}{256 \text{ km}}$ aménagés
ingericht = $\pm 52\%$



25-03-2016

BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL
0800 94 001
www.mobilite.brussels
www.mobiliteit.brussels
mobilite@sprb.brussels
mobiliteit@gob.brussels

⁵ <http://www.mobiellbrussel.irisnet.be/articles/fiets/fietsroutes>

Opeenvolgende audits en raadgevingen

In 2004, 2007, 2010 en 2012 heeft het Gewest zijn fietsbeleid geëvalueerd op basis van een **BYPAD audit**. In 2015 werd een indevaluatie van het Fietsplan 2010-2015 gerealiseerd. Uit de evaluatie onder de leiding van Pro Velo en Timenco zijn enkele aanbevelingen⁶ naar voren gekomen:

- Met prioriteit investeren in fietsinfrastructuur (Gewestelijke fietsroutes, Gewestelijke wegen, het fiets-Gen) om de achterstand in te halen.
- De steun voor gemeentelijk fietsbeleid ontwikkelen door een stijging van de subsidies voor projecten die conform de richtlijnen van het Gewest zijn (vademecum).
- Het autorijden stroomlijnen, omdat anders het risico bestaat dat de maatregelen genomen de dag van vandaag en in de toekomst op vlak van fietsbeleid geen effect zullen hebben.
- Meer middelen inzetten voor de preventie en de controle om het onveiligheidsgevoel te verminderen want dat vormt een van de belangrijkste belemmeringen op het fietsgebruik.
- Meer doelgroep gericht werken en alle toekomstige campagnes in een meer globale "merk" inschrijven.
- Een *bicycle account* realiseren om het communiceren te faciliteren over de realisaties en de middelen die ingezet zijn om deze uit te werken.
- Een efficiënt planinstrument van fietsroutes ter beschikking van het grote publiek stellen. Het zou de modal shift kunnen aanmoedigen en faciliteren voor de vele verplaatsingen binnen Brussel.
- Mogelijke acties evalueren die de elektrische fiets zou kunnen promoten onder een doelgerichte groep van potentiële gebruikers.

Studie van de fietsbaarheid

In 2014 werd een analyse van de fietsbaarheid op kaart uitgevoerd. Het doel van deze analyse was te evalueren in welke mate fietsinrichtingen op een bepaalde straat aangepast zijn aan het gemotoriseerd verkeer (aanwijzing: wegenspecialisaties) en aan de toegestane snelheid. Op die manier werd een kaart uitgewerkt die voor elke straat toont of ze 'voor iedereen' (blauw), 'voor ervaren fietsers' (rood) of 'alleen/enkel voor de zeer ervaren fietsers' (zwart) fietsbaar is.

De analyse neemt de kwaliteit van de realisatie niet in aanmerking. Dit betekent dat de fietsbaarheid vaak overschat is. Zo is elke zone 30 aangeduid als 'voor iedereen fietsbaar' (blauw), en elke gemarkeerde of vrijliggende fietspad als afgewerkt volgens de normen. Integendeel, asymmetrische fietsinrichtingen (vaak voorkomend in het BHG) krijgen een lagere score van fietsbaarheid.

Het resultaat is een beeld met vele blauwe en zwarte lijnen met weinig rood. Een groot aantal zones zijn 'voor iedereen fietsbaar' (blauw) maar zijn zeer verspreid (het is moeilijk een traject enkel op blauwe wegen te volgen). De fietsbaarheid van 'de zeer ervaren fietser' overheerst : straten met een maximale snelheid van 50 km/u met gemengd verkeer of alleen vrijliggende fietspaden (eenrichting of dubbelrichting). Het rood komt niet vaak voor aangezien het kleine aantal van busbanen+fiets en gemarkeerde fietspaden in beide richtingen op wijk- en interwijkwegen.

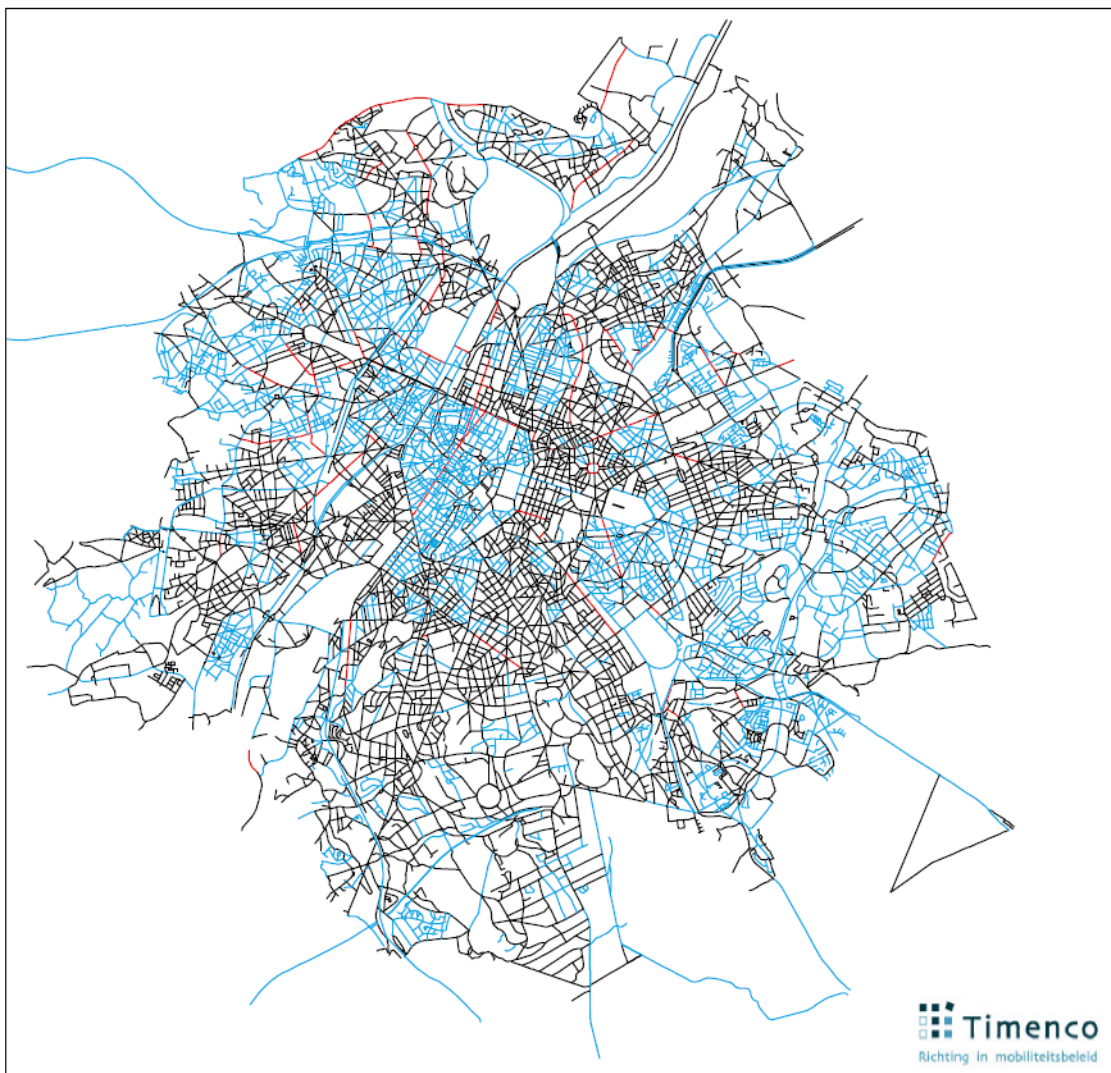
De studie stippelde de weg uit naar acties in functie van een kwaliteitssprong :

- A. Uitvoering van alle wijkwegen in zones 30
- B. Uitrusten van alle aders met een maximale snelheid van 50 km/u met vrijliggende of gemarkeerde fietspaden
- C. Oprichting van stukken van de fiets-GEN los van het wegennet (langs de spoorwegen)

⁶ De geciteerde documenten kunnen hier worden opgehaald :
<http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/professionnels/publications-techniques>;
<http://www.provelo.org/nl/rd/studies/fietsobservatorium-brussels-hoofdstedelijk-gewest>;

Figuur 3 – Analyse van de fietsbaarheid in het BHG (2011)

Voor iedereen	• 30km/u (excl. gemengd verkeer op wijkcollectoren en busbaan+fiets) • gemarkeerd fietspad op wijkcollectoren en interwijkwegen (30 km/u) • vrijliggend fietspad (een-/tweerichting), fietsweg, gemengd met voetgangers
Goed voor ervaren fietsers	• busbaan+fiets (excl. grootstedelijke wegen) • gemarkeerd fietspad op een wijkwegen, wijkcollectoren en interwijkwegen (50km/u)
Goed voor zeer ervaren fietsers	• gemengd verkeer op wijkcollectoren en interwijkwegen (zelfs 30 km/u) • gemengd verkeer in 50 km/u zones • gemarkeerd fietspad op hoofdroutes en grootstedelijke wegen • busbaan+fiets op grootstedelijke wegen

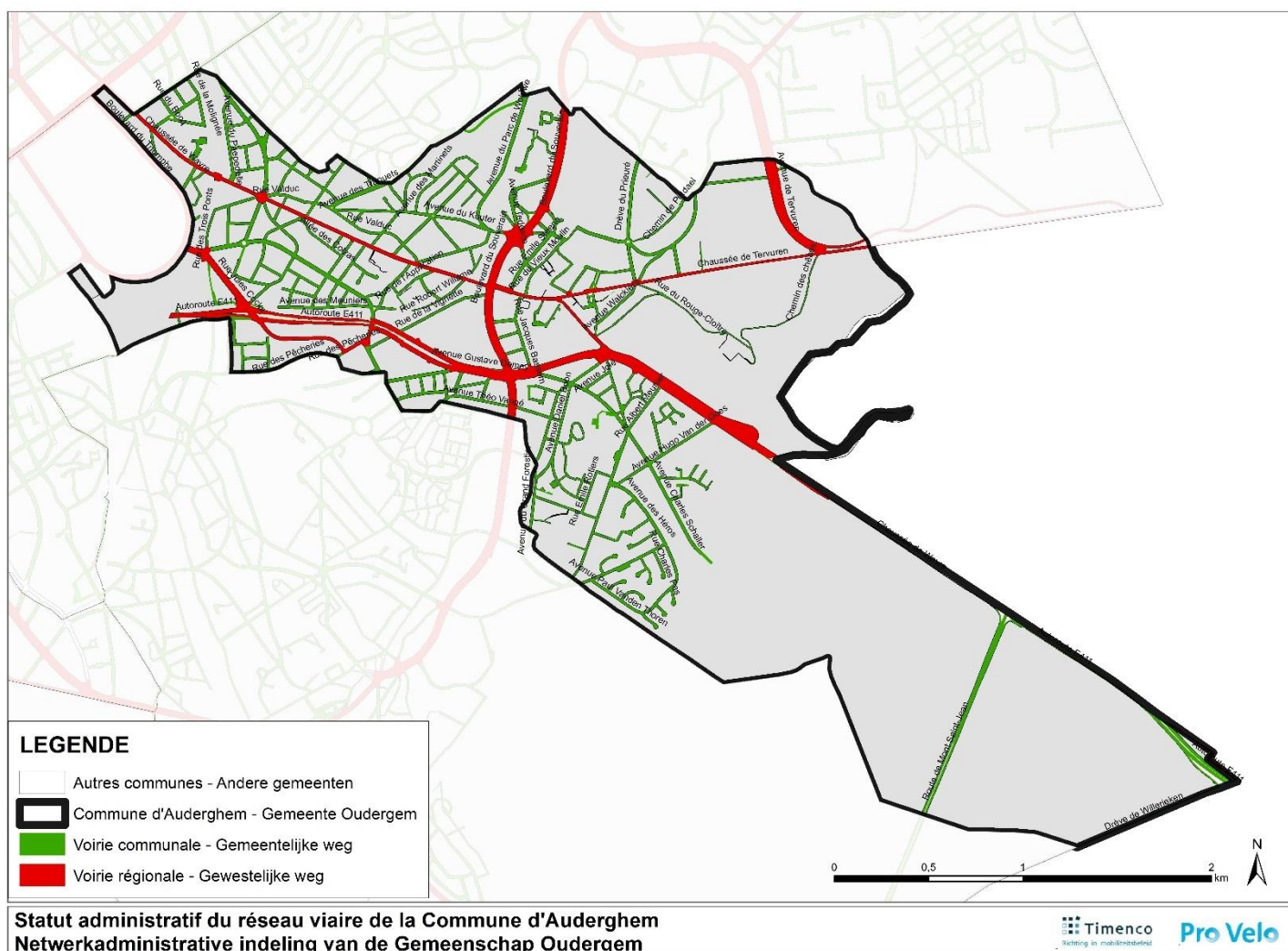


2.2 Fietsprofiel van de Gemeente Oudergem

Dit deel wil basisinformatie over de gemeente meegeven alvorens over te gaan tot de evaluatie van het fietsbeleid. Het bevat elementen vanuit het terreinbezoek enerzijds en een analyse en inschatting van de BYPAD-auditeur (en auteur) anderzijds.

2.2.1 Het fietsnetwerk: structuur, hiërarchie en infrastructuur

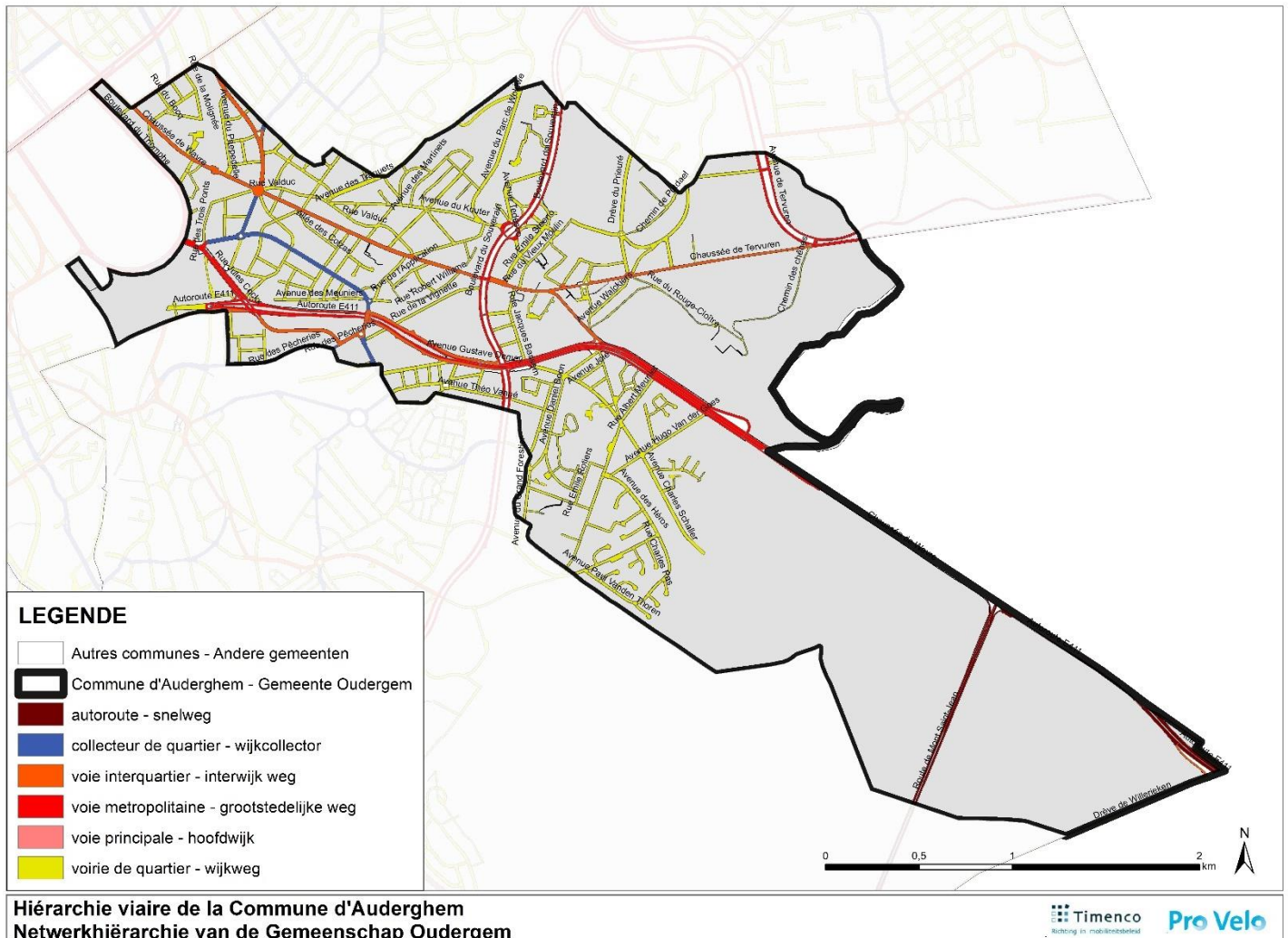
De gemeente Oudergem beschikt over een wegnnet van 82,7 km, waarvan 65% gemeentelijk is⁷. De E411 en de Vorstlaan verdelen het gebied in vier stukken. Het noordelijke gedeelte van de gemeente is verder in twee verdeeld door een historische as, de Waveresteenweg.



De E411 en de Vorstlaan zijn beide wegen van groot belang op regionaal niveau, zelfs op nationaal niveau in het geval van de E411. De Waversesteenweg wordt echter gebruikt voor lokale en bovenlokale verplaatsingen, tussen gemeenten en wijken. De wegenspecialisatie toont dit rolverschil: De E411 en de Vorstlaan zijn geclassificeerd als grootstedelijke wegen en de Waversesteenweg als interwijkweg.

⁷ Bron: BISA, « Mobilité et transport – Réseau routier » chiffres 2015, mis à jour 12/2011

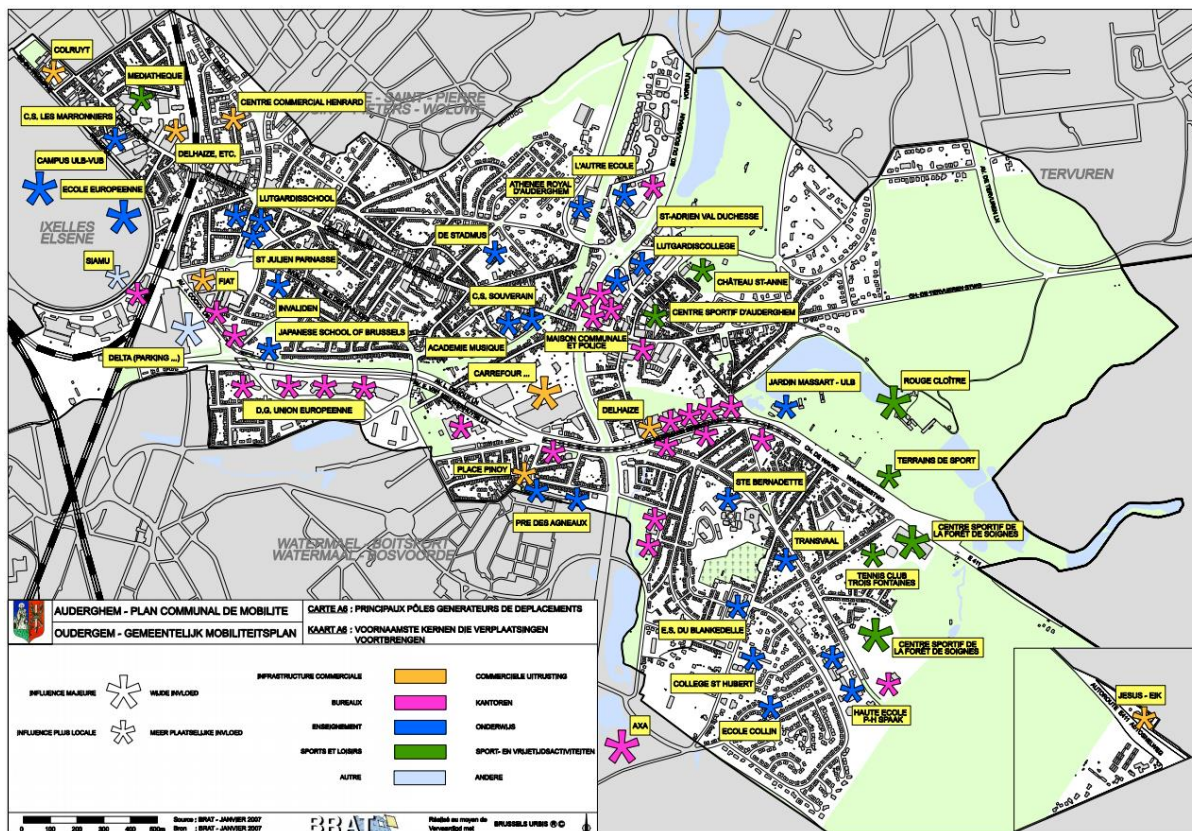
De andere wegen zijn wijkwegen onder de bevoegdheid van de gemeente, behalve Invalidenlaan (wijkcollector), Beaulieu laan en Gabriel Emile Lebonlaan (interwijkwegen).



Attractiepolen en verkeersoverlast

De verzadiging van het wegennet in de ochtend- en avondspits geldt bijna voor het hele Brusselse Gewest. De kaart hieronder laat de vele attractiepolen van Ouderghem zien. Sommige zijn heel groot: D.G. van de Europese Unie in Beaulieu, het sportcentrum van het Zoniënwoud, het sportcentrum van Ouderghem, enz. Ouderghem grenst ook aan het pleincampus van de VUB en ULB (Gemeente Elsene).

Ouderghem leidt bijzonderlijk aan het probleem van doorgaand verkeer en zijn negatieve gevolgen omdat de E411 en de Vorstlaan veel verkeer trekken.



Figuur 4 – Ligging van de grootste attractiepolen in Oudergem (Bron: Mobiliteitsplan, ICEDD-Transitec)

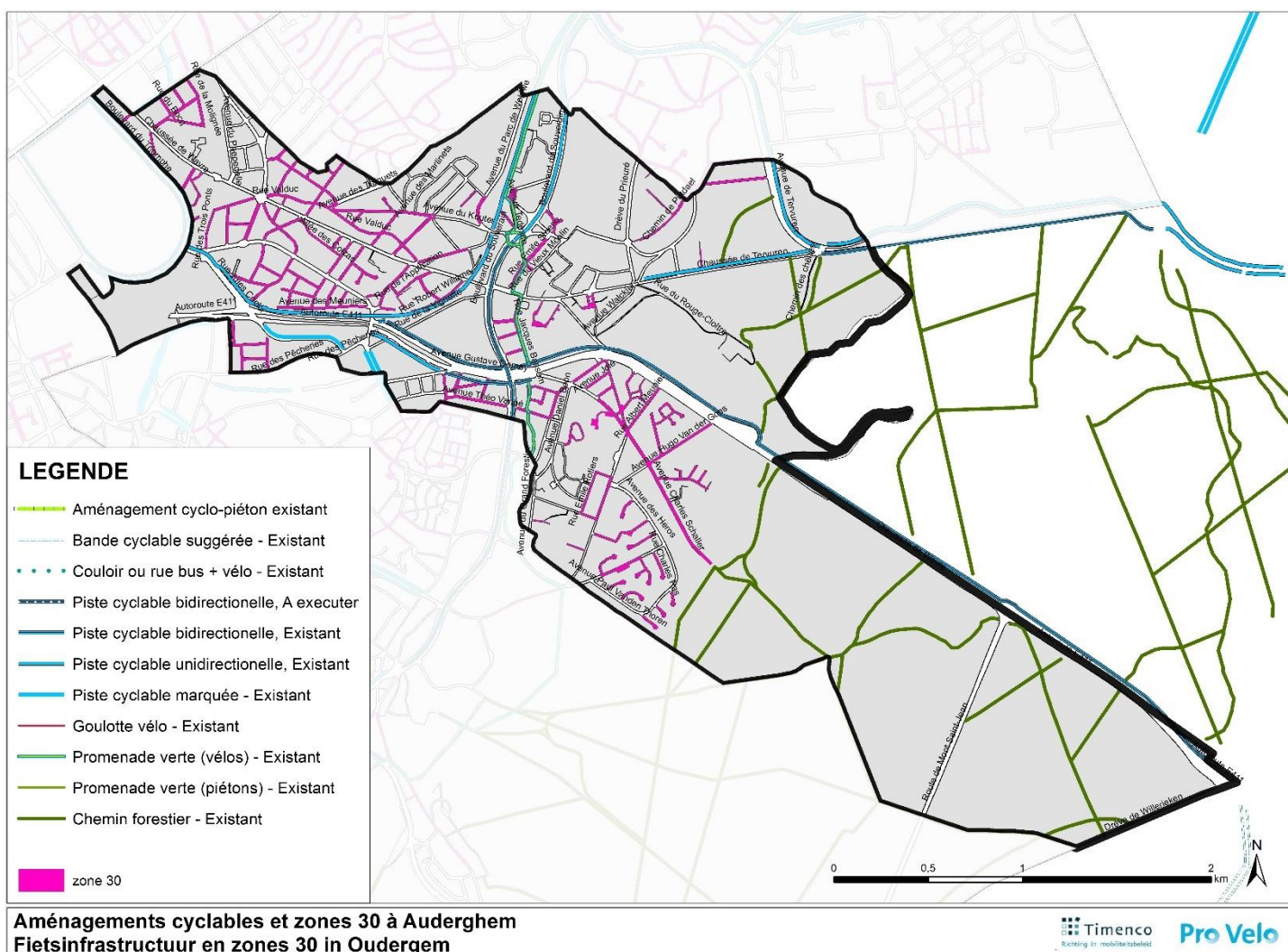
Niettemin is Oudergem heel goed ontsloten met het openbaar vervoer netwerk. Ook als het mogelijk is dat de metrostations zoals Delta en Hermann-Debroux autoverkeer genereren, biedt het netwerk van 5 metrostations, tram- en buslijnen een waardig alternatief voor het individueel gebruik van het auto voor verplaatsingen op regionaal niveau.

Infrastructuurinrichtingen

De kaart hieronder laat zien dat de meeste wijkwegen zones 30 zijn. De gemeente wordt niettegenstaande gekruist door grote assen, groot qua breedte en verkeersintensiteit.:

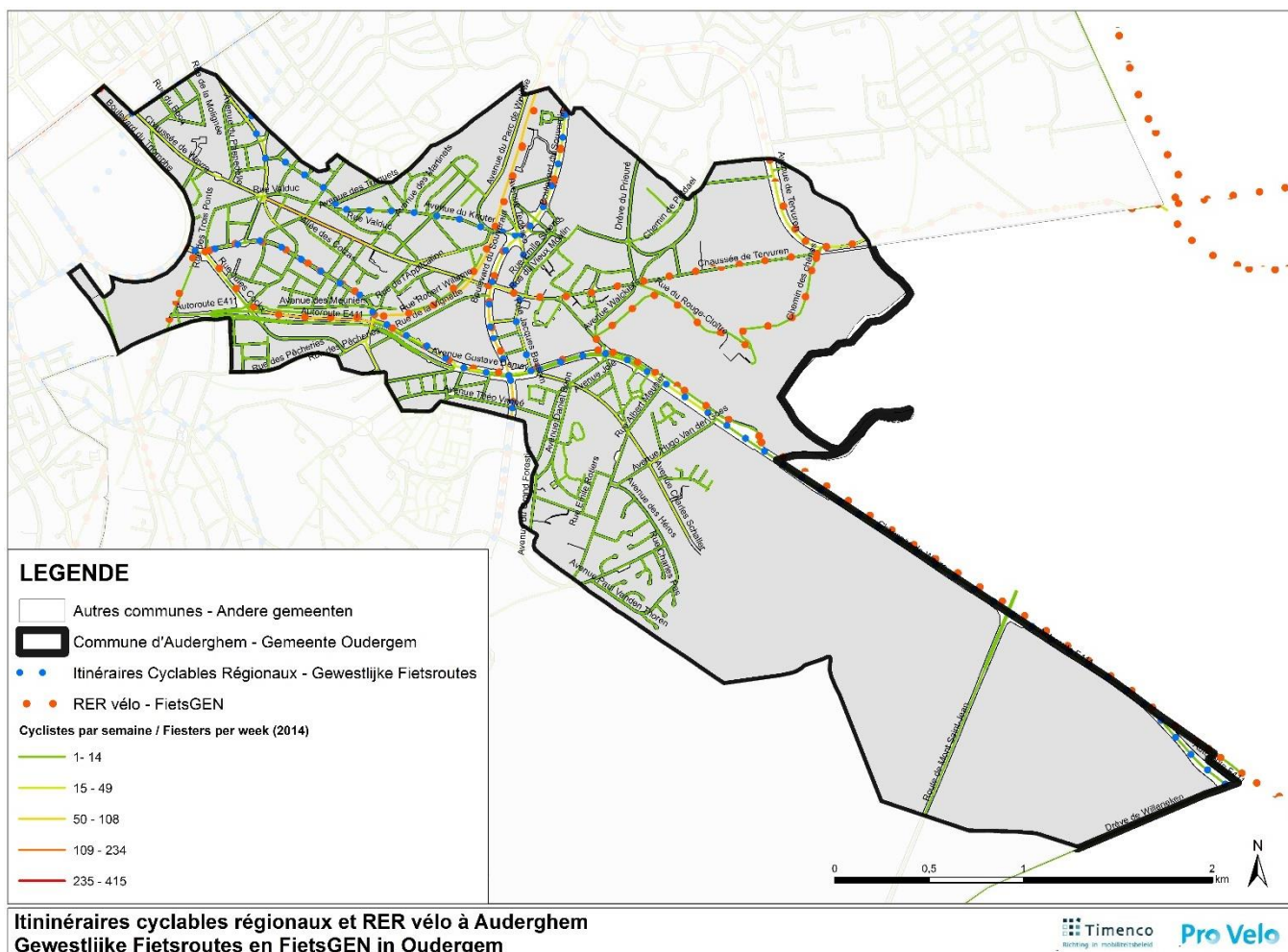
- De as Leon Dehoux / Gustave Demey / Herrmann-Debroux die parallel loopt aan de E411: er zijn eenrichtingsfietspaden aan beide zijden van de weg. Ze wordt verlengd door een tweerichtingsfietspad voorbij het station Herrmann-Debroux.
- Er is een tweerichtingsfietspad op de hele lengte van de Vorstlaan. Vanaf het Herrmann-Debrouxlaan tot de commerciële zone van de Carrefour, is er een dubbelrichtingsfietspad die tussen Herrmann-Debrouxlaan en de handelszone van Carrefour plaatselijk ontdubbeld is.
- Fietzers delen de straat met de andere vervoerwijzen op de Waversesteenweg. Fietssuggestiestroken tonen de route van fietsers op beide zijden van de weg.

Er is **veel autoverkeer op de grote assen**. Maar het onderzoek « itinéraires » van Pro Velo in 2014 en de tellingen uitgevoerd in het kader van het Fietsobservatorium, tonen dat dit de fietsers helemaal niet ontmoedigd. Integendeel, net zoals automobilisten, lijken fietsers deze assen ook te gebruiken om directer van A tot B te kunnen gaan.



Fietsroutes

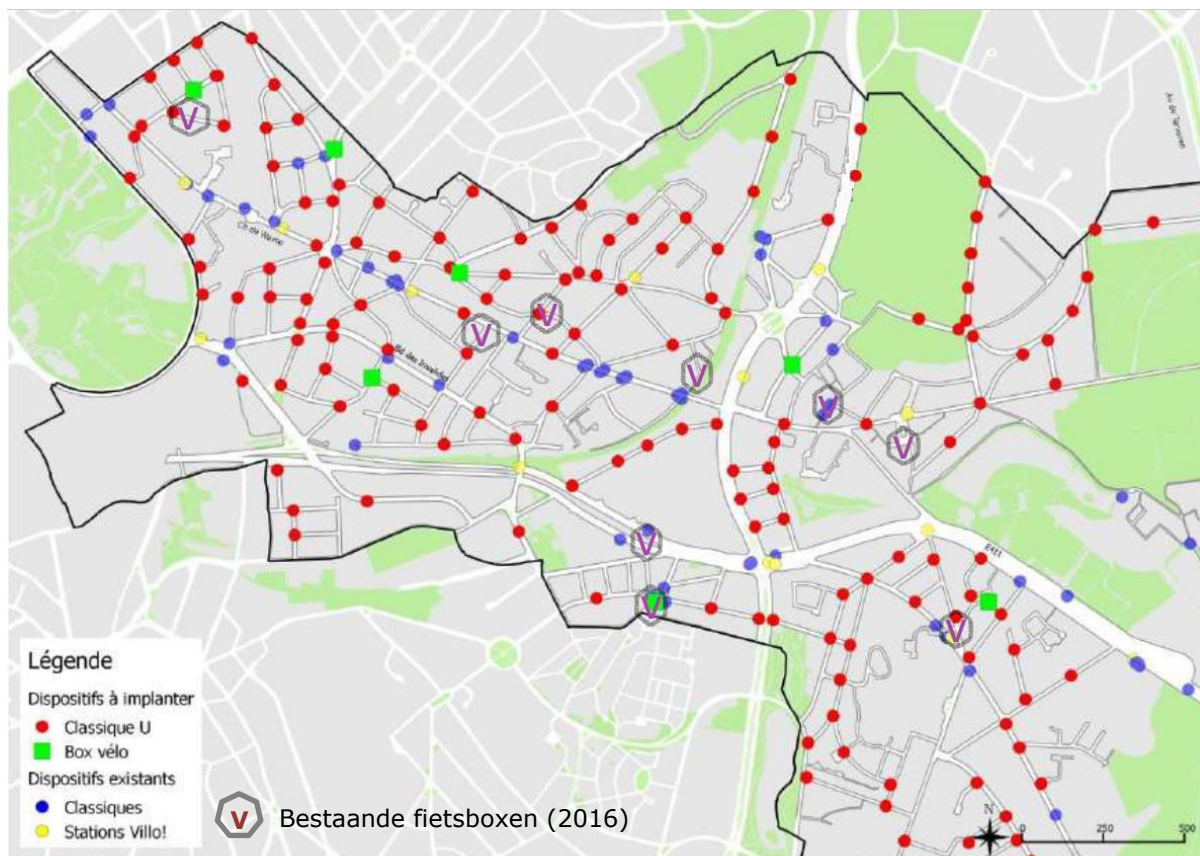
Drie Gewestelijke Fietsroutes (GFR's) lopen door de gemeente (4, 5A en een interregionale route). De enquête « itinéraires » uitgevoerd in 2014 door Pro Velo in het kader van het Fietsobservatorium laat niettemin zien dat fietsers de **Groene Wandeling meer gebruiken dan de Vorstlaan** (er zijn wel vrijliggende fietspaden, maar ook meerdere kruisingen, tramspooren, en verschillende hindernissen verbonden met het autoverkeer).



Fietsparkeren

Het **Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP)** is gebaseerd op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (18 juli 2013). Het model van fietsbeugels in U-vorm, aangewezen door het Gewest en fietsverenigingen, wordt aanbevolen. Bovendien verwijst het Gemeentelijk Parkeeractieplan naar de criteria van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan:

- Minstens twee fietsparkeerplaatsen (dus een fietsbeugel) per 20 autoparkeerplaatsen;
- Maximaal 150 m voetpad zonder fietsboog (of een evenwaardige inrichting) in een doorlopende stedelijke zone.
- "De nieuwe fietsstallingen worden bij voorkeur ingeplant op autoverkeerplaatsen".



Bron : Gemeentelijk Parkeeractieplan, 2014, *Espaces-Mobilités*

In het Gemeentelijk Parkeeractieplan van Oudergem, wordt geschreven dat "er al vele fietsenstallingen bestaan en [dat] de meeste publieke en private polen ermee uitgerust zijn. De grootste tekortkomingen betreffen het tekort aan fietsenstallingen bij sommige OV haltes (metro, tram 94) of de kwaliteit en het type materiaal dat gebruikt wordt (geen fietsenstallingen in de omgeving van metrostations, onvolledige veralgemening van het U-vormige model)."

De kaart hierboven laat maar zien dat er meer fietsenstallingen op de grote assen zijn. Voor het GPAP "[moet] [het] accent eerst en vooral worden gelegd op de verdere ontwikkeling van het netwerk in dichtbevolkte zones (Waversesteenweg, aantrekkingspolen) - daarna moet de ontwikkeling in woonzones worden aangevat". De nieuwe fietsparkeerplaatsen (zie kaart) zouden "bij voorkeur aangelegd ter hoogte van kruispunten, naast het voetpad, en voor de oversteekplaatsen voor voetgangers, wat het mogelijk maakt om de laatstgenoemde te beveiligen. Wanneer de parkeerzones langer zijn (200-300m), worden de bevestigingsuitrustingen in het midden ervan geplaatst, eveneens bij voorkeur naast het voetpad. Bepaalde bestaande parkeerplaatsen zullen moeten worden gerenoveerd (Herrmann-Debroux) of uitgebreid (Claeslaan). Er zullen overigens fietsboxen worden aangebracht in meerdere weefseltypes - oude, dichtbevolkte, collectieve woonomgeving - om te remediëren aan het probleem van plaatsgebrek in privézones.

In termen van kwantiteit moet een doelstelling van 5 tot 10 boxen tegen 2020 worden overwogen. In termen van tariefbepaling, is de prijs/fiets/jaar gelijk aan de prijs van de eerste bewonerskaart”.

Vaststelling/doelstelling van het GMP	Acties voorzien in het GMP	Uitgevoerde acties	Bestaande situatie
Druk overdag op Waversesteenweg, Vorstlaan en Invalidenlaan	Vermeerdering van het aantal blauwe zones	Uitbreiding van de gerealiseerde blauwe zone. (zie Kaart 2: evolutie van de blauwe zone, p12)	De blauwe zone bevat momenteel 4.437 plaatsen, en zorgde voor een verlaging van de druk tijdens de dag.t GMP
	Op lange termijn onderzoek verrichten naar reductie van de parkeercapaciteit langs de Waversesteenweg	Eliminatie van parkeercapaciteit tijdens de herinrichting van de steenweg (vooral in de omgeving van kruispunten)	Parkeergelegenheid aan weerszijden van de steenweg, met aanwezigheid van parkeerplaatsen voor fietsers alsook gereserveerde plaatsen in de omgeving van kruispunten.
Druk tijdens de avond in de residentiële straten rond de Waversesteenweg, de Invalidenlaan en het Herrmann-Debroux-viaduct.			In de dichtstbevolkte wijken blijft de druk tijdens de avond hoog.
Het parkeren op de middenbermen van de Vorstlaan is problematisch tussen Herrmann-Debroux en de Waversesteenweg	Wijziging van de toegangsvoorwaarden tot de parkeerzones op de middenberm.	Gerealiseerde inrichtingen (toegang en oversteekplaatsen voor voetgangers) om veilige toegang tot de parkeerzone te verzekeren	De toegang tot, en de oversteekplaatsen naar de parkeerzones op de middenberm zijn beveiligd
Bestrijding van de omvorming van inspringstroken tot privéparkeerzones.	Een inventaris van inspringstroken opstellen en regularisaties doorvoeren.	Niet gerealiseerd	Behoud van parkeergelegenheid op inspringstroken
Afschaffing van het om de twee weken afwisselend parkeren		Niet gerealiseerd	Behoud van het afwisselend parkeren in de volgende straten: • Argussenlaan • François Bekaertstraat • Joseph Borlélaan • Jean Colinlaan • Sloordelle • Léon Houyouxlaan • Jolélaan • Mulderslaan • Papedellelaan • Paradijsvogelslaan • Zangvogellaan • Henri Vandersaenenstraat
Afschaffing van het parkeren op vluchtstroken	Herinrichting van Keyenlaan, Steenzwaluwenlaan en Tervurensessteenweg.	Gedeeltelijk gerealiseerd	Het systeem van parkeren op vluchtstroken werd afgeschaft in de Keyenlaan, maar bestaat nog altijd op de volgende wegen: • Zwartkeeltjeslaan • Alfred Bastienlaan • Josse Smetslaan

			• Steenzwaluwenlaan • Tweesteenwegenstraat
Bestrijding van het niet-respecteren van gereserveerde parkeerzones en het parkeren in dubbele file		Implementatie van een specifiek controlesysteem: nota met fotografering door de haltesteward van elk voertuig in de leveringszone, ongeacht zijn aard, met 15 minuten later verificatie of het er nog altijd staat.	Slechts weinig voertuigen worden gesanctioneerd in een leveringszone, omwille van een relatief toegankelijk beleid.

Opvolging door het GPAP van de acties uitgevoerd in het kader van de GMP op vlak van fietsparkeren⁸.

Intermodaliteit trein of metro + fiets

De gemeente Oudergem is gekenmerkt door **een grote openbaar-vervoeraanbod**: behalve een dichte netwerk van buslijnen en de tramlijn 94 die door de gemeente van oost naar west rijdt, zijn er ook 5 metrostations en een treinstation.

Het OV-netwerk en de fiets moeten niet als concurrenten beschouwd worden. Integendeel, een goede OV-netwerk is een **troef voor de ontwikkeling van intermodaliteit**: vele verplaatsingen gebeuren op een grotere schaal dan het gemeentelijke gebied, zelf het gewestelijke gebied. De fiets is dus een middel om snel aan een treinstation / metrostation / tramhalte te geraken die eventueel te ver te voet zijn, om de meeste directe reis met het OV-netwerk te doen.

Het fietsparkeren is hier een belangrijk factor : de pendelaar die de trein en de fiets combineert moet inderdaad een veilige parkeerplaats voor zijn fiets met zekerheid kunnen vinden (voor langparkeren: een dag) dichtbij het station / de halte. Tijdens het terreinbezoek hebben we echter gezien dat er **te weinig fietsenstallingen bij metrostations** waren. In 2015 toonde de bezettingsgraad van de verschillende metrostations van de gemeente aan een duidelijke saturatie van de voorzieningen :

- Beaulieu : 113%
- Delta : 100%
- Demey : 106%
- Hankar : 50%
- Herrmann-Debroux : 102%



Fietsparkeren bij het metrostation Beaulieu



Fietsparkeren bij het metrostation Hankar

⁸ Ten tijde van het schrijven van dit verslag, bevatten de stations van de tramlijn 94 fietsenstallingen onder het dichtbijgelegen viaduct. Bovendien zijn er twee *Villo!* Stations : één op hoogte van de Shopping en de ander op hoogte van de Vorstrondpunt.

2.2.2 Fietspotentieel : een gemeente in het hart van de agglomeratie

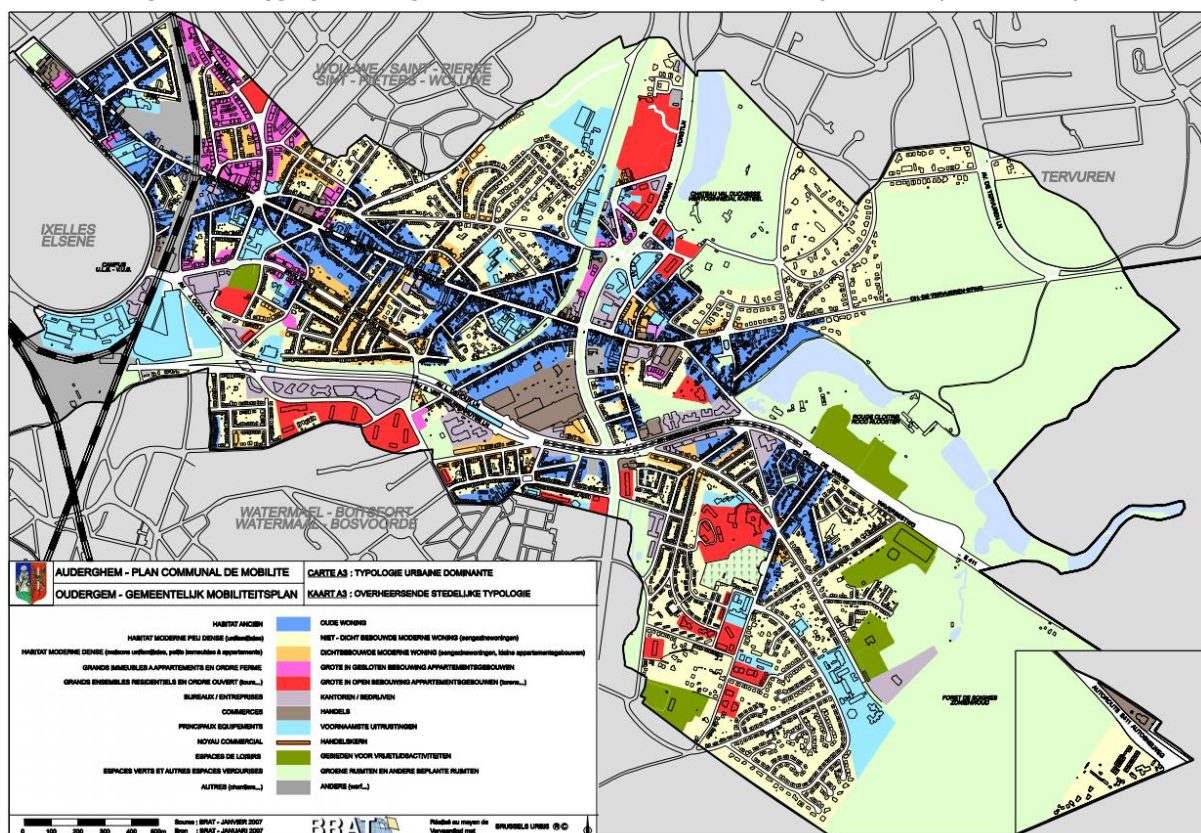
Oudergem, de toegangspoort van het Brussels Gewest



De gemeente Oudergem ligt in de twee kroon van het Brussels Gewest. Ze grenst aan de gemeenten Watermael-Bosvoorde, Elsene, Etterbeek en Sint-Pieters-Woluwe, zoals het Vlaams Gewest.

Met haar aansluiting aan de E411 en een sterk residentieel karakter is de gemeente gekenmerkt door grote stromen van pendelaars en doorgaand verkeer.

Figuur 5 – Ligging van de gemeente in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Bron : BISA)



Reliëf : een hoogvlakte doorsneden door twee valleien

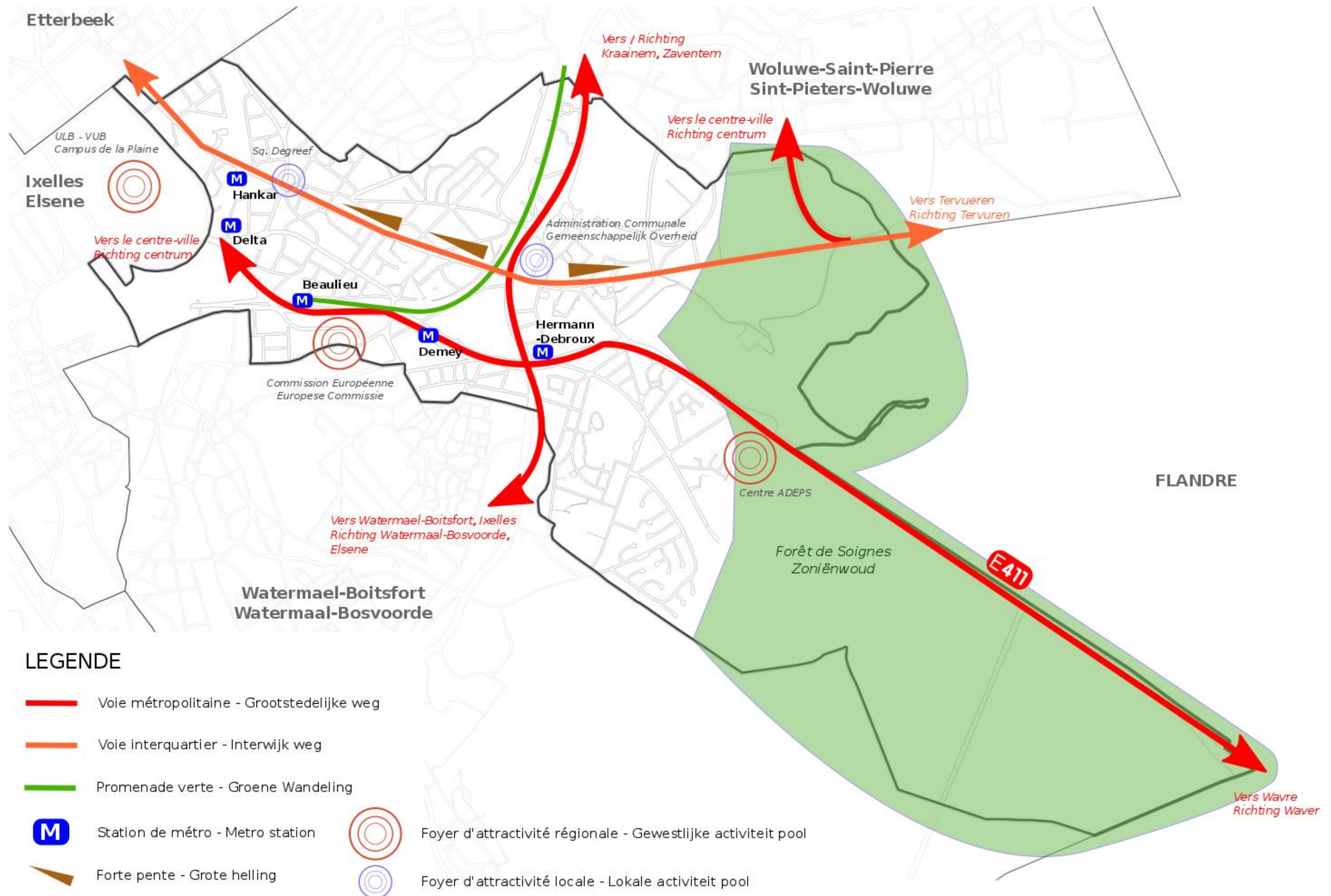


Bron: <http://fr-be.topographic-map.com/>

Het Brussels Gewest is gekenmerkt door een gevarieerde topografie; Oudergem vormt hierop geen uitzondering. De vallei van de Woluwe stroomt door de gemeente en veroorzaakt sterke hellingen. Sommige grote assen, zoals de Waversesteenweg, lopen frontaal aan deze hellingen.

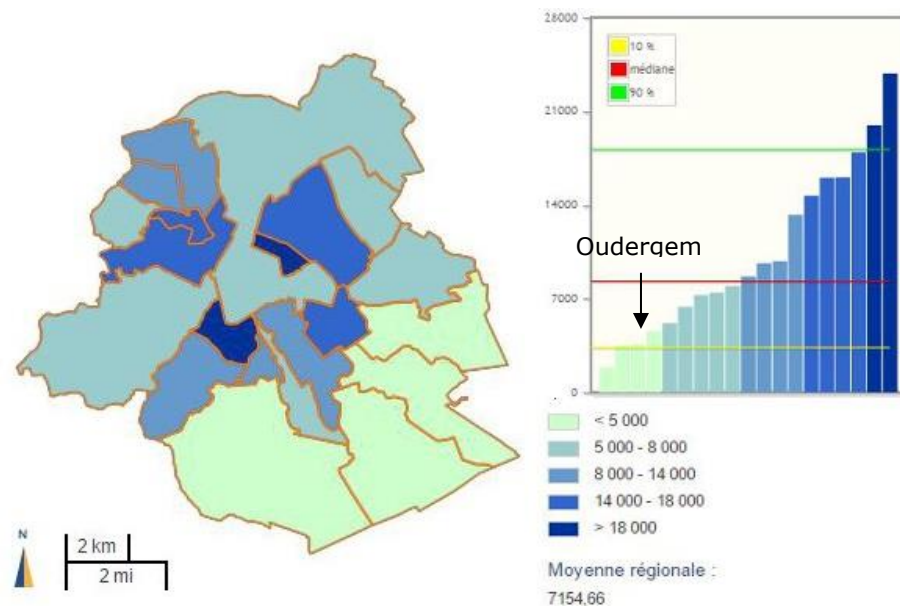
Fietspotentieel

- ⇒ Een sterk residentieel karakter, gecombineerd met een situatie van toegangspoort, wat belangrijke pendelaarsstromen veroorzaakt.
- ⇒ Een diepe vallei die sterke hellingen veroorzaakt ; maar dit is een situatie dat geen uitzondering vormt binnen het Brussels Gewest.

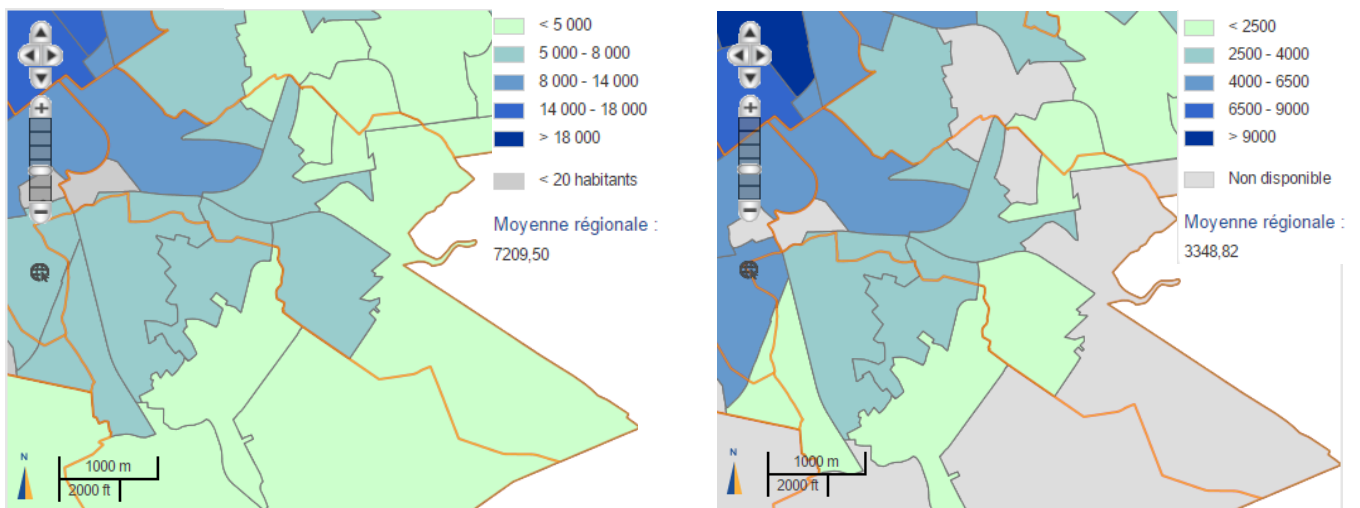


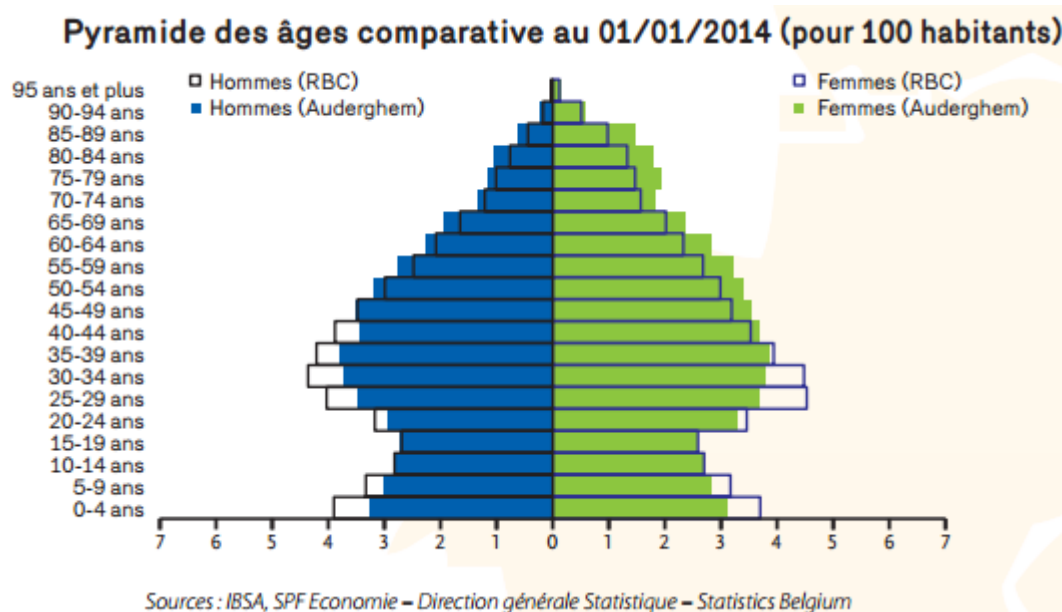
Geen dichte bevolking, die gemiddeld welgestelder en ouder is dan het Gewestelijke gemiddelde

Op 1 januari 2014 telde de gemeente Oudergem 32.560 inwoners (dus 2,8% van de gewestelijke bevolking). De bevolkingsdichtheid (3.604 inw./km²) is duidelijk lager dan het Gewestelijke gemiddelde (7.209 inw./km²). Een nadere bestudering laat toch zien dat de bevolkingsdichtheid hoger is in de buurten dichterbij het centrum.



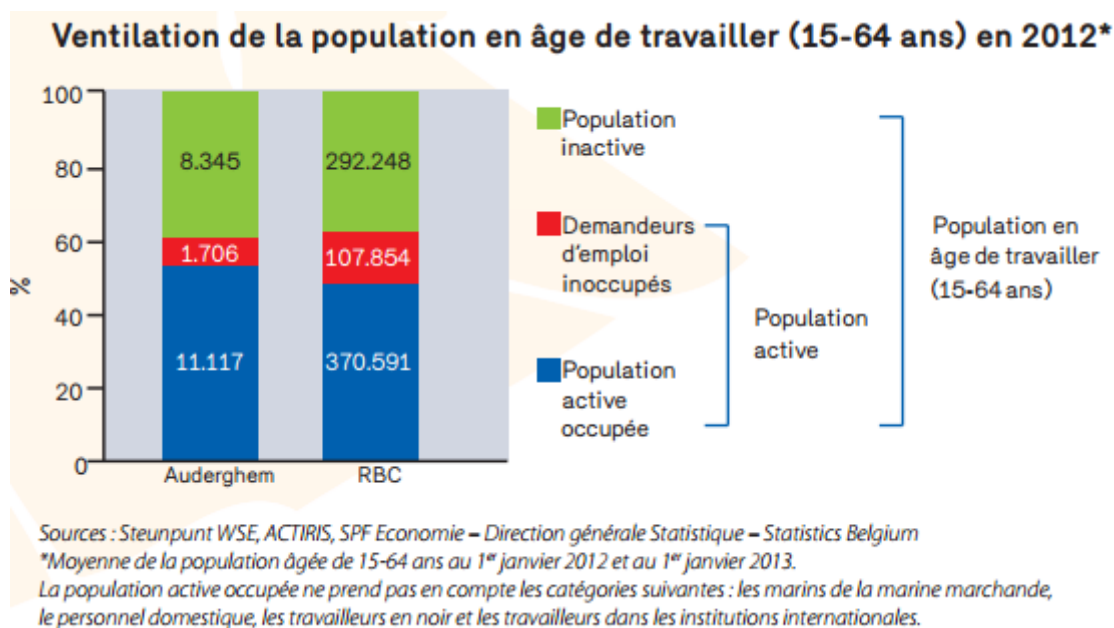
Figuur 6 – Bevolkingsdichtheid per km², op gemeentelijk niveau in het Brussels Gewest
(Bron: Wijkmonitoring, BISA, FOD Economie, 2014)





Figuur 7 – Leeftijdspiramide (Bron : BISA, 2016)

In vergelijking met de Gewestelijke leeftijdspiramide onderscheidt de bevolking van Oudergem zich door een oververtegenwoordiging van oudere mensen (vanaf 44 jaar voor vrouwen en 54 jaar voor de mannen). Daartegenover, zijn de categorie van 29-44 bij vrouwen en 29-39 bij mannen in het bijzonder ondervertegenwoordigd, net als kinderen jonger dan 10 jaar.

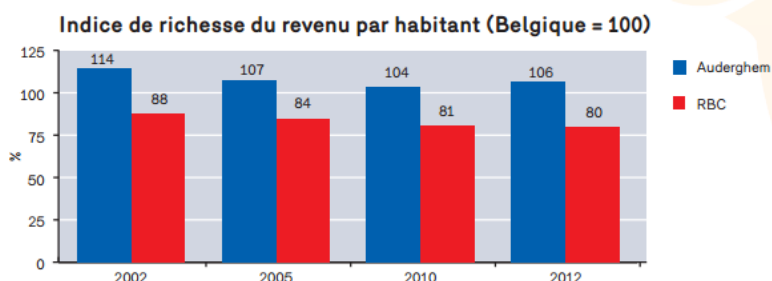


Figuur 8 – Verdeling van de bevolking tussen actieven, inactieven en werkzoekenden (Bron : BISA, 2016)

Het grafiek hierboven laat de verdeling van de bevolking in functie van activiteit zien. Het deel van actieven ligt zeer dicht bij het Gewestelijke gemiddelde; Oudergem onderscheidt zich niettegenstaande door een duidelijk lager aandeel van werkzoekende (niet-werkende actieven).

Revenu imposable (2012) et aide sociale (2013)	Auderghem	RBC
Revenu imposable moyen par habitant (euros)	17.696	13.312
Revenu imposable moyen par déclarant (euros)	27.349	20.869
Revenu imposable moyen par déclaration (euros)	34.706	26.463
Revenu imposable médian des déclarations (euros)	23.543	18.526
Bénéficiaires du RIS en % de la population de 18 ans et plus	1,2	3,2
Bénéficiaires de l'AF en % de la population de 18 ans et plus	0,3	1,0

Sources : SPF Economie – Direction générale Statistique – Statistics Belgium, SPP Intégration Sociale, calculs IBSA

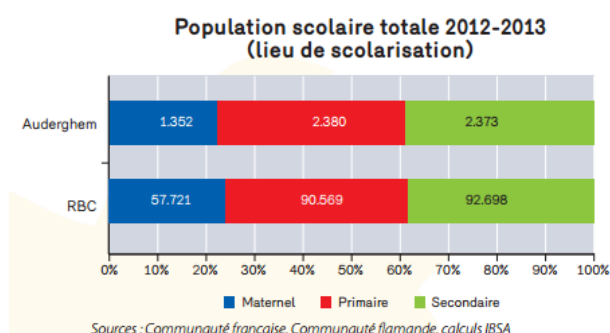


Source : SPF Economie – Direction générale Statistique – Statistics Belgium

Figure 9 – Belastbaar inkomen, sociale steun en rijkdomindex

Bij nadere bestudering van de gegevens over het inkomen en de welvaartindex, kan worden vastgesteld dat **de levensstandaard van de bevolking van Oudergem gemiddeld groter is dan het Gewestelijke gemiddelde.**

De schoolbevolking



Sources : Communauté française, Communauté flamande, calculs IBSA

De compositie van de schoolbevolking van de gemeente lijkt veel op het Brusselse gemiddelde. Toch is er een lichte oververtegenwoordiging van leerlingen uit het primair en secundair onderwijs, wat vaak samen met de oververtegenwoordiging van hogere leeftijden binnen de hele bevolking gaat

Fietspotentieel

- ⇒ De studie van vervoerswijzekeuze uitgevoerd door Stratec in 2015 op vraag van Brussel Mobiliteit, heeft voor verschillende bevolkingscategorieën in het Brusselse Gewest de vervoerswijze in kaart gebracht. Wat betreft het demografische profiel en het gemiddelde inkomen van de bevolking van Oudergem, het kan opgemerkt worden dat de twee categorieën met het grootste percentage van personen die verklaren regelmatig te fietsen, zijn:
 - « Mensen die 35-64 jaar oud zijn zonder een hoger onderwijs diploma, die een gemiddeld of hoog inkomen hebben (> 1500€/maand) en die in het Vijfhoed of de eerste kring van het Gewest wonen;
 - Mensen die 16-25 jaar oud zijn met een hoger onderwijs diploma en een laag inkomen (< 1500€/maand).”
- ⇒ In Oudergem is de categorie van 35-64 (dus een potentieel doelgroep) alleen maar oververtegenwoordigd in de noordelijke gedeelte.
- ⇒ Bovendien is het gemiddelde inkomen van de bevolking in Oudergem boven het gewestelijke gemiddelde.
- ⇒ In het verlengde van de conclusies van deze studie, stelde het Gemeentelijk Mobiliteitsplan in 2007 vast dat een verhouding bestond tussen het rijkdomindex van de bevolking (kaart A.11) en het voertuigenbezit (kaarten A.12 en A.13). Behalve voor de sociale woningen (Transvaal), is het vervoerstuigenbezit veel hoger in het oost van de gemeente dan in de extreem west wijken.
- ⇒ Het voertuigenbezit in Oudergem (71,4%) is duidelijk hoger dan het Gewestelijke gemiddelde (60,5%, zie kaart A.15). Oudergem behoort tot de Brusselse gemeenten met het hoogste voertuigenbezit.”

2.2.3 Beleid en projecten op vlak van mobiliteit

Beleid op het vlak van het rijdend verkeer

De gemeente Oudergem heeft een Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP), goedgekeurd in 2008.

Het scenario van duurzame ontwikkeling (fase 2) heeft de ambitie het autogebruik te verminderen. Volgens het plan moet het autogebruik "kleiner en meer doeltreffend in functie van de verplaatsing", door een versterking van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer.. Om dit te realiseren, adviseert het GMP dat :

- "de ruimte van grootstedelijke wegen beter verdeeld [wordt] tussen de verschillende vervoerswijzen en als hoofdassen voor het openbaar vervoer;
- Het wijknetwerk beveiligd wordt, niet alleen omdat het hoogste verkeersveiligheid moet bereikt worden maar ook omdat de meeste bewoners (en andere gebruikers) door het lokale wijknetwerk de hoofdassen van het openbare vervoer (die ook de hoofdassen zijn van het fietsnetwerk) bereiken."

Het plan benadrukt onder andere de nood voor de heraanleg van de E411-aansluiting in het kader van een hertekening over de hele as.

Transversale verankering van het fietsbeleid

In de gemeente Oudergem is de mobiliteitsadviseur (CEMA) de hoofdverantwoordelijke voor het fietsbeleid. De diensten Mobiliteit, Openbare Werken en Publieke Ruimtes werken samen en nemen samen beslissingen.

Beleid op vlak van het parkeren

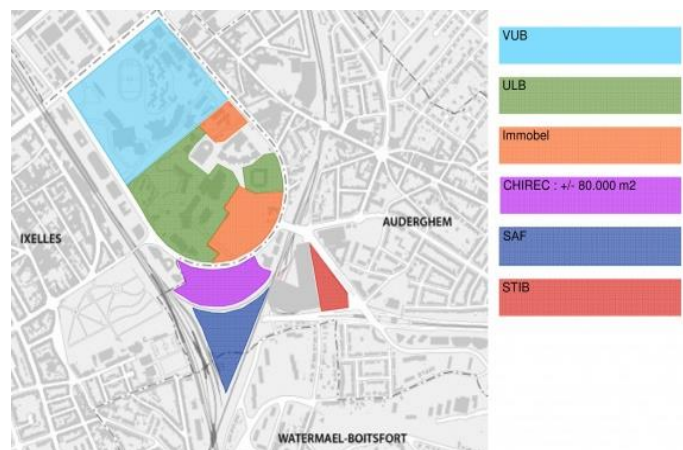
Fiche 9 van het GMP betreft op het beleid van het autoparkeren. Haar doel is "de voortzetting van het beheer van het Gemeentelijk Parkeeractieplan, de organisatie van transitoparkings en diverse maatregelen voor een modern beheer van parkingsproblemen (organisatie van publieke ruimtes, strijd tegen excessen...)".

Sensibilisatie en begeleiding

In Oudergem is er geen gemeentelijk initiatief met fietsers als doelgroep (of andere weggebruikers om ze te sensibiliseren aan de verdeling van de openbare ruimte met fietsers). Niettegenstaande moet de activiteit van de GRACQ lokaal gemeld worden (deze vzw heeft als roeping dagelijkse fietsers de stem te vertolken), zoals de 3 klassen die de Fietsbrevetopleiding in 2015-2016 gevolgd hebben.

Grootschalige stedelijke projecten

Het campusplein ligt in de gemeente Elsene, aan de grens met de gemeente Oudergem. Op deze locatie van tiental hectare zijn nieuwe studentenwoningen geplant, zoals nieuwe lokalen voor de faculteit Wetenschappen en het bouwen van een nieuwe ziekenhuissite voor het CHIREC-groep (*Centre Hospitalier Interrégional Edith Cavell*). Met hun verbinding met het metrostation Delta en de aansluiting met de E411, zullen deze projecten een impact hebben op de mobiliteit in de gemeente. Een Masterplan « Herrmann-Debroux » is momenteel in uitvoering door de Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling om de toegangspoort in de stad te herdenken.



Figuur 10 – Masterplan Delta
Bron : www.adt-ato.brussels

2.2.4 De ervaring van de fietser : in het huidige context in Oudergem fietsen

Tussen kalme woonwijken en intense grote verkeersassen

Het terreinbezoek liet ons zien dat **woonwijken geruiststellend** zijn met als gevolg, een relatief veilige omgeving om te fietsen. Tijdens spitsuren wordt het maar minder comfortabel voor fietsers vanwege de grotere verkeersstromen en het doorgaande verkeer.

Oppervlakteproblemen moeten ook gemeld worden:

- Soms is een bepaald materiaal gebruikt/behouden voor esthetische redenen. Hoewel ze inderdaad cachet geeft aan de stedelijke context, maakt de wegoppervlak het echt oncomfortabel voor fietsers als het onaangepaste materiaal op de hele weg wordt gebruikt;
- Ofwel een gebrek aan onderhoud : Ook als de hindernis miniem is voor automobilisten, vermindert het de veiligheid van fietsers.



Charles Lemairelaan : wegoppervlak van kasseien "Victor"



Guillaume Crocklaan: wegoppervlak in slechte staat

Om naar een andere wijk te gaan, moeten fietsers de grote assen gebruiken/oversteken. Het kan meestal niet anders.



Jacques Bassemstraat, richting E411-aansluiting



De ervaring van de fietser wordt dan slechter, met als gevolg minder comfort (wegens grotere of kleinere hindernissen in functie van de weg) of zelfs een gevoel van onveiligheid.



Vrijliggend fietspad langs de E411

In een aantal gevallen moet het gevoel van onveiligheid gerelativeerd worden: fietsinfrastructuur om het fietsen te faciliteren bestaat op vele plekken. Geluids- en stankhinder hebben een negatieve impact op de beleving van de fietser, die een heel directe relatie met zijn omgeving heeft.

De grote verkeersassen

- **As Demey-Herrmann Debroux / E411**

Deze grootstedelijke as is problematisch in verscheidene opzichten:

- Als E411-aanlsuiving en dus "toegangspoort in de Brusselse Regio", is de as gekenmerkt door grote verkeersstromen en grote snelheden, wat niet veilig voor fietsers is.
- De as loopt door de hele gemeente van oost tot west en verdeelt ze in twee delen. De grote verkeersstromen en de snelheid van de automobilisten verminderen het aantal van oversteekplaatsen, wat de noord-zuid trajecten complexer maakt.



Hoewel er een vrijliggend fietspad is langs bijna de hele as, is overgang ter hoogte van het metrostation Herrmann-Debroux de situatie vreemd: het vrijliggend fietspad op beide zijden van de straat stopt en verandert in een tweerichtingsfietspad alleen op de noordelijke gedeelte na het metrostation. Fietzers die de situatie niet kennen, bevinden zich dan in gemengd verkeer, wat beangstigend kan worden voor onervaren fietsers.

- **Vorstlaan**

De Vorstlaan, een andere grootstedelijke weg, loopt door de gemeente van noord naar zuid en verdeelt ze ook in twee gedeelten. De as is volledig uitgerust met vrijliggende fietspaden. Er moet toch erop gewezen dat :

- moeilijkheden bestaan wat betreft de cohabitatie met andere vervoerswijzen (vb : de tramsporen oversteken);
- de kermis van Oudergem neemt ieder jaar plaats op de Vorstlaan. Fietzers moeten dan een omleiding gebruiken tijdens en buiten de kermisuren.



Figuur 11 – fietspaden op beide zijden van de tramsporen

- **Waversesteenweg**

De Waversesteenweg is de derde directe verbinding met het hart van Brussel. Ze is geen grootstedelijke weg, maar een interwijkweg. Ze is gekenmerkt door lagere verkeersstromen en snelheden. Tijdens de spitsuren is het er druk.

Daarnaast moeten sommige oppervlakproblemen gemeld worden (gaten de rijbaan). Het kan gevaarlijk worden, als fietsers uitwijken om deze gaten te ontwijken of uit hun evenwicht gebracht zijn.



Figuur 12 – Waversesteenweg

- **Beaulieuilaan**

De Beaulieuilaan is ook een interwijkweg. Maar in tegenstelling tot de Waversesteenweg, is ze direct verbonden met de E411 en niet met wijkwegen. Haar karakter is dus minder stedelijk en is meer geschikt voor hogere snelheden met de auto. De objectieve en subjectieve veiligheid van de fietser wordt hierdoor slechter.

- **Tervurenlaan**

Een kleine weggedeelte van de Tervurenlaan (grootstedelijke weg) loopt door het noord-oost van de gemeente, door het Zoniënwood. Ze heeft geen impact op interwijkverplaatsingen op gemeentelijk niveau. Een vrijliggend fietspad langs de weg verbindt Tervuren en Sint-Lambrechts-Woluwe. Op hoogte van de kruising met Eikenweg is de fietsinfrastructuur slecht onderhouden, wat een echte hindernis kan zijn voor verplaatsingen met de fiets als er regent.

Groene Wandeling



Ondanks de nadelen verbonden aan de doorlopende grote assen, geniet de gemeente van de Groene Wandeling. Ze biedt aan fietsers een alternatieve weg aan de Vorstlaan. De verbindingsplekken met het grotere netwerk zijn soms problematisch, zoals hieronder geïllustreerd.

Tijdens het weekend en de vakanties komen er veel mensen daar recreatief fietsen. Omdat vele mensen, zowel voetgangers als fietsers, deze weg gebruiken, ontstaan er regelmatig gebruikskonflikten.



Groene Wandeling uitgang op Watermaalse Steenweg
– geen overgang van fietspad naar rijbaan



Groene Wandeling uitgang op Robert Willamestraat
/ Scholierenstraat

De voorzieningen blijven nog onvoldoende op vlak van fietsenstallingen

Fietsers beschikken slechts over weinig fietsenstallingen in Oudergem. Wat men bij intermodale knooppunten kan constateren (een gebrek aan fietsenstallingen, cf. p.20 "Intermodaliteit trein of metro + fiets"), geldt voor publieke ruimtes in het algemeen, in het bijzonder bij winkelen en publieke polen.



Gebrek aan fietsenstallingen op JB Degreefplein



« Klemen » niet-conform de Gewestelijke e norm
(want weinig efficiënt tegen diefstal) Baron
Hankarplein

Op vlak van fietsenstallingen voor bewoners, vergroot de gemeente het aanbod van fietsboxen. Het gemeentebestuur is uitgerust met een beveiligde fietsenstalling en een dertigtal overdekte publieke fietsbeugels voor bezoekers.



Fietsbox Antoine Vandergotenstraat



Fietsenstalling van het gemeentelijke bestuur

SAMENVATTING

- ⇒ De gemeente Oudergem is gekenmerkt door **vele woonwijken**. Binnen de buurten gebeuren fietsverplaatsingen in een relatief geruststellend context.
- ⇒ Niettegenstaande lijdt de gemeente aan de **doorgang van grootstedelijke assen van oost tot west, en van noord tot zuid** door het gebied. Deze grote assen verslechteren het subjectief en zelfs objectief gevoel van veiligheid van fietsers. Bovendien maken ze de trajecten binnen de gemeente complexer, aangezien er weinig oversteekplaatsen zijn.
- ⇒ De **Groene Wandeling** biedt een **comfortabel alternatief** van de Vorstlaan en nodigt uit om recreatief te fietsen.
- ⇒ Tot slot, hoewel men de ontwikkeling van fietsboxen bemoedigend is, blijft het aanbod van fietsenstallingen in de publieke ruimte laag en weinig kwalitatief, in het bijzonder bij winkels en publieke polen. Het hindert de ontwikkeling van intermodaliteit.

2.3 De BYPAD methode

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

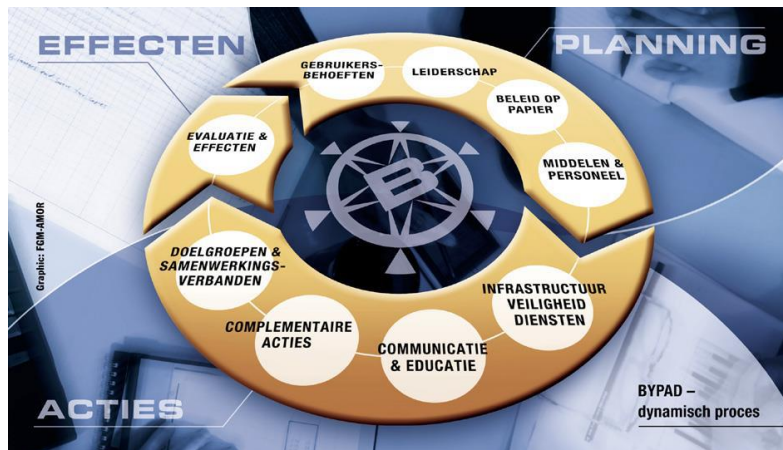
BYPAD is de afkorting van **BicYcle Policy AuDit** en is gebaseerd op de methodes van "integrale kwaliteitszorg" ("total quality management"). Het fietsbeleid wordt beschouwd als een **dynamisch proces** waarbij zowel de sterke en zwakke schakels worden onderzocht. Dit wil zeggen dat er niet enkel gekeken 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.

De BYPAD methodiek 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)*. Samen bepalen ze de sterkten en zwakten van het huidige fietsbeleid en leggen ze de prioriteiten voor de toekomst fietsbeleid vast.

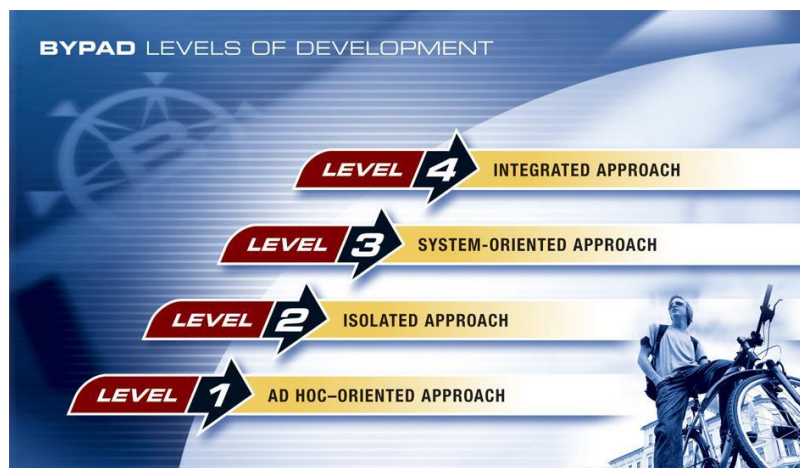
Voor elke van de 9 modules geeft de evaluatiegroep een beoordeling op **een schaal van 4 ontwikkelingsniveaus**:

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

Figuur 13 – BYPAD modules



Figuur 14 – 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 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 (<http://www.bypad.org>).

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

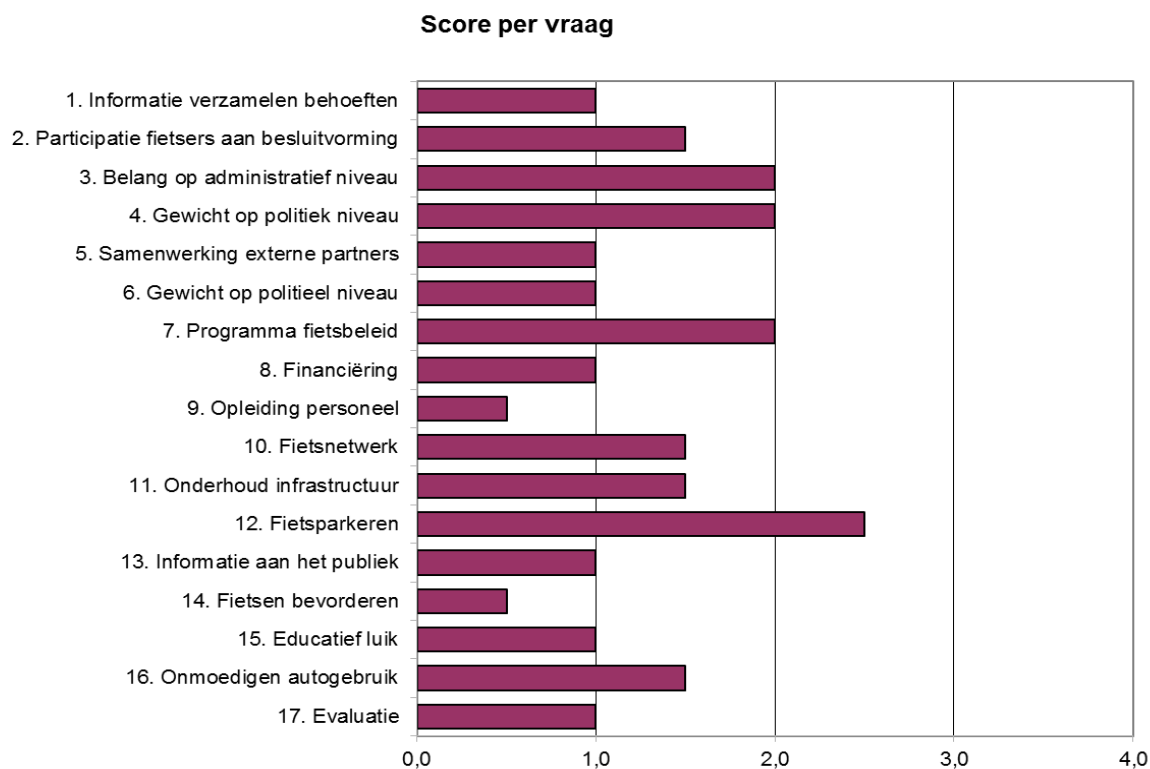
Tabel 1 – Compositie van de BYPAD werkgroep

Typ	Voornaam-NAAM	Dienst	e-mail
Politiek	Bruno COLLARD	Schepen Mobiliteit	bcollard@auderghem.irisnet.be
Politiek	Michel BLAMPAIN	Ambtenaar - Kabinet Dagelijkse fietser	mblampain@gov.brussels
Weggebruiker	Nele DOENSEN	Gemeenschapswacht – lid van GRACQ	ndoensen@auderghem.irisnet.be
Weggebruiker	Sylvaine VAN EENOO	lid van GRACQ, lokaal Oudergem	sylvaine.vaneenoo@brutele.be
Bestuur	Thierry BOURGEOIS	Technisch verantwoordelijke Dienst Openbare Ruimte – verantwoordelijke van de fietsboxen	tbourgeois@auderghem.irisnet.be
Bestuur	Christian CUMPS	Mobiliteitsadviseur (CEMA)	ccumps@auderghem.irisnet.be
Weggebruiker	Ghislain Thonon		ghthonon@voo.be

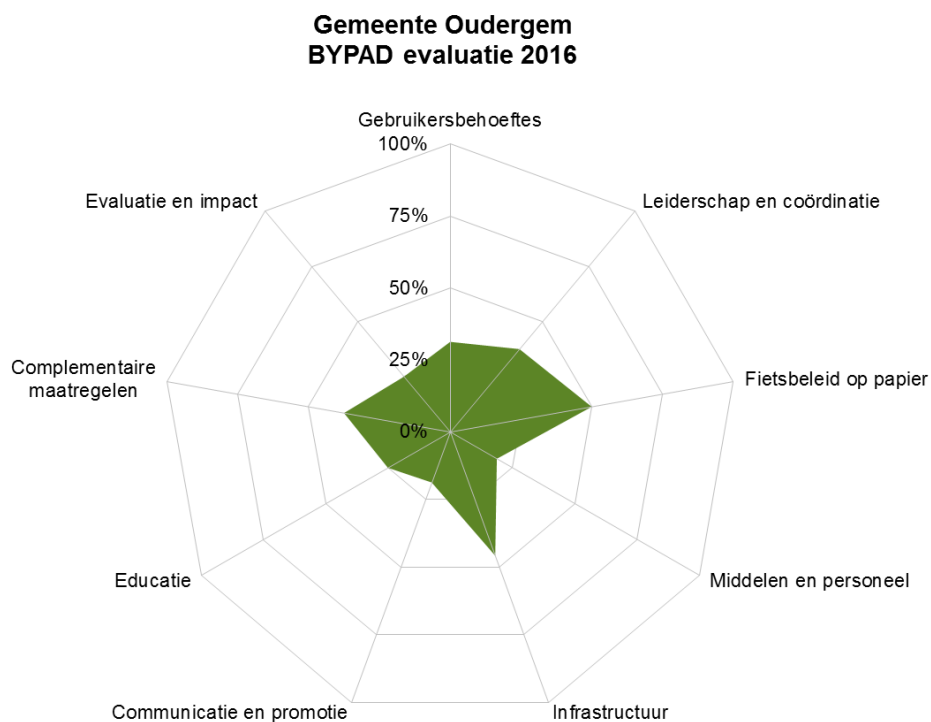
Tabel 2– BYPAD agenda

Startdag	
WERKGROEP 1 : opstartoverleg	07/06/2016
Werkoverleg avec CEMA	03/05/2016
Terreinbezoek	22/06/2016
WERKGROEP 2 : consensusmeeting	29/06/2016
Tussentijds rapport	28/09/2016
WERKGROEP 3 : Actieplan	28/09/2016
Werkoverleg met de schepen en CEMA	19/10/2016
WERKGROEP 4 : Eindrapport AUDIT BYPAD + ACTIEPLAN	30/11/2016

2.4 BYPAD diagnose in een oogopslag



Figuur 15 – BYPAD diagnose, score per vraag



Figuur 16 – BYPAD Diagnose, score per vraag per module

2.5 Diagnose per module

2.5.1 Gebruikersbehoeftes – score 1,3

Vraag 1 : Op welke manier gaat de gemeente de gebruikersbehoeften na? – **score 1**

Vraag 2: Welke mogelijkheden hebben de fietsers om actief deel te nemen in het beslissingsproces van het mobiliteitsbeleid? – **score 1,5**

De gemeente Oudergem had een fietscommissie. Maar in der loop der tijd werd ze gecombineerd met de mobiliteitscommissie, die ook uiteindelijk ontbonden werd. Vandaag geven fietsers soms een opinie, van geval tot geval, in functie van de problemen. Het is een echter éénrichtingsproces: fietsers geven hun advies en hun opmerkingen aan de gemeente, maar deze vraagt hen niet op eigen initiatief.

2.5.2 Leiderschap en coördinatie – score 1,5

Vraag 3 : Op welke manier wordt het fietsbeleid voorbereid en uitgevoerd op het niveau van de administratie ? – **score 2**

Vraag 4: Welke impact heeft het College van Burgemeester en Schep en op het vlak van fietsbeleid? – **score 2**

Vraag 5: Hoe vlot gebeurt de samenwerking met externe organisaties? (buurgemeenten, Gewest, BIVV, MIVB, NMBS, BIM, ...) ? – **score 1**

Vraag 6: Wat is de impact van de politie op het vlak van fietsbeleid? – **score 1**

De diensten Mobiliteit en Openbare Werken komen vaak samen en werken regelmatig samen, zonder dat de samenwerking formeel is

Hoewel fietsers het gevoel kunnen hebben van een opportunistisch fietsbeleid, tonen meerdere realisaties een bepaalde politieke wil: sommige parkeerplaatsen werden geschrapt en vervangen door fietsboxen of Villo!-stations, de installatie van privé fietsboxen werd aangemoedigd.

Een samenwerking met externe organisaties is noodzakelijk voor sommige dossiers (heraanleg van de pleinen Degreef, Hankar, ...). Contacten blijven echter informeel en de opvolging is vaak moeilijk.

Een technische samenwerking met de politie is verplicht en is vaak constructief op vlak van fietsbeleid. Op het terrein hebben de fietsers echter het gevoel dat de politie weinig kennis van de werkelijkheid van fietsen heeft en pro-auto is. Bovendien is de politie nu niet meer in het gebouw van het gemeentelijke bestuur sinds de oprichting van de politiezones en heeft hierdoor "aan nabijheid verloren". Op het terrein leidt dit onder andere tot minder kennis van het terrein.

2.5.3 Fietsbeleid op papier – score 2

Vraag 7: Op welke manier wordt het fietsbeleid gepland? – **score 2**

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan dateert uit 2009. Hoewel de acties die daarin geschreven zijn niet bindend zijn, had ieder actie een prioriteitsniveau (kort, middellange en lange termijn).

Sommige acties, zoals de installatie van fietsbeugels en fietsboxen, gebeuren iedere jaar.

2.5.4 Personeel en middelen – score 0,8

Vraag 8: Hoe wordt de financiering van het fietsbeleid gewaarborgd? – **score 1**

Vraag 9: Wat wordt er gedaan om de vakkennis en vaardigheden van het personeel en de verantwoordelijke mandatarissen te verbeteren? – **score 0,5**

Enkele jaren geleden werd een poging ondernomen om een budget specifiek voor fietsbeleid te creëren, met het voordeel van een structurele financiering en de verplichting realisaties te doen als verantwoording van het budget. Maar het bleek te moeilijk om te beheren .

De vraag voor opleidingen lijkt niet heel groot te zijn. Niettegenstaande volgen wegentechnici essentiële technische herhalingstrainingen maar het betreft hier alleen algemene materie (Wegenverkeerswet...).

Twee elektrische fietsen werden gekocht door de gemeente voor bouwterreinbezoeken, maar er is geen feedback wat betreft hun gebruik.

2.5.5 Infrastructuur en veiligheid – score 1,8

Vraag 10: Hoe uitgebreid is het fietsnetwerk en wat is het kwaliteitsniveau? – **score 1,5**

Vraag 11: Op welke manier wordt het onderhoud van de fietsinfrastructuur georganiseerd? – **score 1,5**

Vraag 12: Hoe ver staat het met het fietsparkeeraanbod? – **score 2,5**

De Gewestelijke fietsroutes en de Groene Wandeling vormen de eerste basis van het fietsnetwerk. GFR's werden bepaald, maar tot nu toe was er geen verbetering van de infrastructuur en geen bewegwijzering.

800.000€ werden in de twee laatste jaren in asfalt geïnvesteerd. Op het terrein kunnen maar tal oppervlakproblemen geconstateerd worden: de wegooppervlakte is verslechterd ofwel niet aangepast voor fietsverplaatsingen (kasseien typ "Victor"). Er is inderdaad een gebrek aan opvolging, maar de CEMA kan het niet alleen doen.

Het fietsparkeersaanbod zit bij twee verschillende diensten : Mobiliteit en Stedenbouw (Bouwreglementering 1976). Bij bouwvergunningen wordt er met fietsenbergingen rekening gehouden. In het kader van het GPAP werden meerdere acties begonnen, zoals het programmeren van fietsbeugels en fietsboxen.

2.5.6 Communicatie en promotie – score 0,8

Vraag 13 : Hoe worden de inwoners geïnformeerd en gesensibiliseerd rond fietsbeleid ? – **score 1**

Vraag 14: Welke initiatieven worden genomen om fietsgebruik bij specifieke doelgroepen te stimuleren? – **score 0,5**

De gemeentelijke krant publiceert zelden artikels over fietsen.

Enkele jaren geleden werden fietstochten georganiseerd voor het gemeentelijke personeel; nu niet meer.

2.5.7 Educatie – score 1

Vraag 15: Wat wordt er gedaan op vlak van fietseducatie en fietsvaardigheden? – **score 1**

In 2015-2016 hadden 3 klassen zich in het fietsbrevet geïnvesteerd, maar geen enkele klas deed dat zelfstandig.

2.5.8 Complementaire maatregelen – score 1,5

Vraag 16: Wat wordt er gedaan om autogebruik te ontmoedigen? – score 1,5

De nieuwe fietsinfrastructuur (Square De Greef, Vorstlaan) weerspiegelt een nieuwe algemene oriëntatie ten gunste van het fietsen, een richting dat de gemeente ook deelt : de systematisering van voetpadverbredingen gaat samen met het schrappen van autoparkeerplaatsen.

De gemeente heeft besloten geen parkeerautomaten te gebruiken maar wel de blauwe zones (parkeren mag met parkeerschijf) te veralgemenen; in sommige handelsstraten is de parkeerduur beperkt tot 30 minuten. Bovendien is er een politieke wil autodelen te promoten.

De gebruikers betreuren de hoge prijs van fietsboxen: Het is waar dat deze kosten vergelijkbaar zijn met het huren van een garage, maar het blijft steeds duurder dan het kopen van een bewonerskaart voor autoparkeren.

2.5.9 Evaluatie en impact - score 1

Vraag 16: Wat wordt er gedaan om autogebruik te ontmoedigen? – score 1

De evaluatie van het fietsbeleid is momenteel beperkt tot de tellingen uitgevoerd in het kader van het GMP, maar wordt daarnaast niet gesystematiseerd.

2.6 Samenvatting van de sterktes en zwakheden

	Sterktes	Zwakheden	Kansen	Bedreigingen
Demografie		Op eerste blik lijkt het sociaal-demografische profiel van de bevolking van Oudergem niet de kenmerken te hebben van een doelpubliek voor de fiets (hoge gemiddelde leeftijd en inkomen)		Het voertuigenbezit (al hoger dan het gewestelijke gemiddelde) blijft hoog
Gebied	Ligging in de tweede kroon van de Brusselse regio			
	Sterk residentieel karakter, met rustige wijken aangenaam om te fietsen	E411-aansluiting, belangrijke verkeersstromen tijdens spitsuren en doorgaand verkeer	Intra- en interwijkverbindingen ontwikkelen	
		Gebied "in vier gedeeltd" door twee grootstedelijke wegen		
Infrastructuur	Veel zones 30	De grote assen zijn barrères voor interwijkverbindingen		Afschrikking van het fietsen voor verplaatsingen in de buurt en voor recreatieve fietsers
	Vrijliggende fietspaden langs grootstedelijke assen	Ontbrekend netwerk Meerdere problematische oversteekplaatsen/kruisingen, soms slecht bewegwijzert	Ontwikkeling van directe en efficiënte verbindingen (vanuit het ooppunt van verplaatsingsduur objectieve veiligheid)	
	Doorgang van de Groene Wandeling	Verbindingen met het lokale wegennet Transitions parfois problématiques avec le réseau viaire local Revêtement de qualité inégale	Alternatieve weg van Vorstlaan voor verplaatsingen tijdens spitsuren	Tijdens mooie dagen, in het bijzonder het weekend: conflicten met voetgangers
		Gebrek aan fietsenstallingen in de publieke ruimte		Onderontwikkeling van de fiets+OV intermodaliteit
		Weinig opvolging en bijwerking van gegevens sinds het inventaris in het kader van de GMP (2006)		Een fietsbeleid ontkoppeld van de behoeftes van fietsers op het terrein
Fietsbeleid	Uitvoering van acties, vaak met de steun van het Gewest, op vlak van fietsenstallingen en educatie (fietsboxen, Fietsbrevet)	Beleid steeds nog relatief pro-auto (geen parkeerautomaten)	Er wordt systematisch rekening gehouden met de fiets in het ontwerpen van publieke ruimtes	De fiets lijkt steeds minder een concurrentiele vervoerswijze te zijn
	Fietsvertegenwoordiging op niveau van vzw (GRACQ lokaal Oudergem)	Nog geen steun- en begeleidingsstrategie voor het fietsen	Bewustzijn van de wenselijkheid van fietsorganisaties te betrekken	

3 HET FIETSPPLAN : HET FIETSEN VAN MORGEN

De visie en ambities voor het fietsbeleid

In dit tweede deel worden de conclusies van het BYPAD-audit en aanbevelingen vertaald in een concreet actieplan. Dit plan zal het mogelijk maken een coherent fietsbeleid te ontwikkelen met een duidelijke planning van de acties :

- Op korte termijn (acties die in 1 of 2 jaren kunnen uitgevoerd worden)
- Op middellange termijn (acties die in 3 of 4 jaren kunnen uitgevoerd worden)
- Op lange termijn (acties die in 5 of meer jaren kunnen uitgevoerd worden)

Samenvatting : Oudergem 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.

3.1 Algemene doelstellingen

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

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

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

WERKDOMEIN	Link met BYPAD MODULES
A. DE RIJDENDE FIETS Infrastructuur en fietsnetwerk	5. Infrastructuur en veiligheid – fietsnetwerk 8. Complementaire maatregelen – verkeerscirculatie en parkeerbeleid
B. DE STILSTAANDE FIETS Fietsparkeren	5. Infrastructuur en veiligheid – fietsparkeer
C. STIMULEREN VAN FIETSGEBRUIK Informatie, sensibilisatie, educatie	6. Communicatie en promotie 7. Educatie
D. VERANKEREN VAN FIETSBELEID	1. Gebruikersbehoeften 2. Leiderschap en coördinatie 3. Fietsbeleid op papier 4. Personeel en middelen 9. Evaluatie en impact

3.2 Gedefinieerde doelstellingen i.f.v. de werkdomeinen

WERKDOMEIN	DOELSTELLINGEN
A. De rijdende fiets	Uitwerken van het gemeentelijk fietsnetwerk rekening houdend met het regionaal netwerk en die van de buurgemeenten. Een attractief fietsnetwerk voor scholieren en studenten ontwikkelen Zwarte punten wegwerken en onderhoudsprogramma voor het fietsnetwerk uitbouwen. Heraanleggen van onaangepaste infrastructuur, plaats maken voor kwalitatieve inrichting. Het doorgaand verkeer op de wegen waar ook het fietsnetwerk ligt, weren Snelheidsbeheersing van het gemotoriseerd verkeer
B. de stilstaande fiets	Een fietsparkeerbeleid uitstippelen in functie van het type van bestemming in functie van de parkeerduur en een meer systematische aanpak vanuit een globale visie
C. Stimuleren van fietsgebruik	De bevolking informeren over de mogelijkheid om zich met de fiets te verplaatsen in Oudergem en ze ertoe aanmoedigen Doelgroepen definiëren en een groep-specifieke communicatie ontwikkelen Een imago definiëren en de fiets bekend maken in Oudergem De bestaande en toekomstige ontwikkelingen communiceren De mogelijkheid bieden om fietsen uit te proberen en meehelpen aan een gedragsverandering (met de hulp van fietsverenigingen en/of tijdens acties en specifieke evenementen) Kinderen >11 jaar en senioren leren zich veilig te verplaatsen met de fiets
D. Verankeren van fietsbeleid	Rekening houden van de opinie van fietsers (terreinexpertise) Op conflicten en veiligheid anticiperen De voortgang van lopende projecten communiceren aan de gebruiker Duidelijke en realistische doelstellingen formuleren Het belang van actief mobiliteitsbeleid in de gemeente verhogen Financiële middelen zoeken De competenties binnen de gemeente verbeteren, netwerken De impact van het gevoerde beleid analyseren, en desnoods de doelstellingen herdefiniëren

3.3 Werkdomein A : De rijdende fiets

Werkvelden : infrastructuur en netwerk

3.3.1 Kwaliteitseisen fietsnetwerk

Gebruikersbehoeften moeten het uitgangspunt vormen van de reflectie over fietsinfrastructuur en netwerk. De doelstelling is om een gebiedsdekkend fietsnetwerk te realiseren dat aan onderstaande vijf kwaliteitscriteria voldoet :

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

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 structurerend netwerk 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.

Om een zekere samenhang te waarborgen, zal de uitwerking van het structurerend netwerk gericht zijn op ofwel een **complete route** ofwel **een wijk in zijn geheel**.

Het **Fietsvademecum** bestaat al uit 7 afzonderlijke richtlijnenbundels: fietspaden en fietsmarkeringen, BEV, fietsinfrastructuur op rotondes, busbanen + fiets, verharding, verlichting en fietsparkeren. Een fundamenteel principe is **de keuze van fietsvoorzieningen afhankelijk van de snelheid en de intensiteit van het autoverkeer**, conform internationaal gekende richtlijnen (zie ook Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.). Op basis van de summiere tabel in het fietsvademecum (gemarkeerde fietspaden) is een meer gedetailleerde keuzetabel uitgewerkt die vooral de lokale en communale straten verder uitwerkt.

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 (voertuiguequivalent 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 (V ₈₅)	Intensiteit voertuigen (vte/dag)	Basisnet (I _{fiets} < 200/d)	GFR – LFR (I _{fiets} 200 – 2.000/d)	Fiets-GEN (I _{fiets} > 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	Fietssuggestie-stroken (Bij sterke helling – gemarkeerde fietspaden)		
			< 2.000	Menging / woonerf		Fietsstraat

Figuur 17 – Keuzetabel

De Gemeente zal deze tabel gebruiken als referentiedocument voor de kwaliteit van fietsvoorzieningen. Deze werd ontworpen door Timenco bvba in het kader van de BYPAD-evaluaties 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.

3.3.2 Een gestructureerd netwerk definiëren en uitvoeren

3.3.2.1 Goede omstandigheden creëren

Het volledig netwerk moet van goede kwaliteit zijn, net zoals het netwerk van GFR, en beginners van elke leeftijd aantrekken. In het algemeen moet het gemotoriseerd verkeer zo veel mogelijk beperkt worden alsook de snelheid. Dit kan op drie verschillende manieren:

- **Het verkeer (gedeeltelijk) omleiden:** eenrichtingsverkeer invoeren, beperkt eenrichtingsverkeer, het autoverkeer onderbreken met doorsteken voor fietsers.
- **Beheersing van de snelheid**, in de straten en op kruispunten: wegen minder breed maken, inrichtingen om snelheden te beheersen (asverspringing, verkeersdrempel, voetpadverbreding) die de fietsers minimaal storen (bypass etc.)
- **Het parkeren (gedeeltelijk) verminderen** als het nodig is, om meer ruimte te krijgen voor kwalitatieve inrichtingen.

VERBETERING VAN DE FIETSBAARHEID EN ALGEMEEN BELANG

De zone 30 is de noodzakelijke basisinrichting voor de verbetering van de fietsbaarheid van wegen (zie tabel hieronder). De gemeente moet dus het **zone-30 plan uitvoeren** zoals gepland in het kader van het GMP (het plan voorziet de invoering van een zone 30 te in bijna alle lokale wegen). Het plan adviseert ook de invoering van een zone 30 in andere wegen, onder andere interwijkwegen.

Om de aanvaarding van het plan gemakkelijker te maken, is het belangrijk dat het niet als fietsvriendelijke actie alleen te presenteren. Het gaat inderdaad om een **maatregel die de verblijfskwaliteit verbeterd en dus globaal goed is voor de levenskwaliteit**. Andere maatregelen moet ook beschouwd worden, zoals het herdenken van het verkeerscirculatieplan van de wijken om **comfortabel beperkt eenrichtingsverkeer in bestaande tweerichtingsstraten te invoeren**. Om het algemene belang te garanderen kan het interessant zijn eerst de **bevolking te raadplegen** (voordat deze maatregelen genomen worden).

Men moet altijd voor de beste mogelijke inrichting kiezen. De keuzetabel (zie bijlage) kan hier helpen. Wat betreft het aanleggen of het onderhoud van fietsinfrastructuur moet er aan de volgende punten gedacht worden:

- **Markeringen** : Hoewel te veel markering slecht is voor de leesbaarheid van de fietser, is het belangrijk het te doen tussen kruispunten als de weggedeelten te lang zijn.
- **Wegwijzers**: Fietsroutes (GFR en GmFR) moeten wel bewegwijzerd zijn als ze elkaar kruisen. De hoogte en positie van de borden moeten geschikt zijn.
- **Wegoppervlakte** : Het moet een vlakke rijloper zijn. De voorkeur moet zo veel mogelijk aan het asfalt worden gegeven tegenover andere soorten van oppervlakte (klinkers, kasseien enz.). Als andere materialen gebruikt worden, moet de voorkeur geven worden materialen die goed tijd, slecht weer en gebruik kunnen doorstaan (gezaagde natuursteen).
- **Comfort** : Om fietspaden comfortabel te houden moeten stoepranden en veranderingen van wegooppervlakte zo veel mogelijk vermeden worden (soms kunnen enkele centimeters al fataal zijn), net zoals goten op fietspaden en geen loodrechte kruisingen met de tramsporen.

Lokale wegen	Basis	Principiële oplossing voor fietsroutes (ICR, ICC)
1. Verbindingswoonstraat,... Lokale straat, waar rust en gezelligheid meerwaarden zijn Typering: 'doodlopende straat' (al gerealiseerd)	Zone 30 gemengd	Zoongebied = prioriteit aan voetgangers, stoepranden <i>Fietsstraat – op veel gebruikte fietsassen testen (ook diegene die het potentieel hebben)</i>
2. Kalme straat : Zwak verkeer + snelheidslimiet van 30 gerespecteerd + snelheidbeheersingstoetsels	Zone 30 gemengd	Gemengd verkeer – fietssuggestiestrook Gemarkeerd fietspad op straten waar het veel gefietst wordt Fietsstraat i.f.v. het context (vb. school)
3. Lokale straat met meer verkeer (interwijkweg) : bussen, lastwagens (leveringen)...	Zone 30 gemengd	Gemarkeerde fietspad – 2 richtingen of vermindering van het verkeer om een gemengd verkeer te hebben (in dit geval, zie 2.)
4. Eenrichtingsverkeer; esteenweg (hors stationnement) A. 4m25 of meer B. Minder dan 4m25	Zone 30 gemengd	Beperkt eenrichtingsverkeer A. Gemarkeerd fietspad in tegenrichting, fietssuggestiestroken in de andere richting, of 2 gemarkeerde fietspaden B. Fietssuggestiestroken in beide richtingen <i>Gemarkeerd fietspad van min. 1m + min. 0,50 afstand van de stoeprand + straat min. 2m75 (zie Fiets Vademecum)</i>
5. Te grote straat voor een zone 30 Sterke helling, richting bergop Straat al verbonden met een vrijliggend fietspad	Zone 30 gemengd	Vrijliggend fietspad – eenrichting of tweerichtingen (in dit geval: rechts van het parkeer) Tijdelijke oplossing: een gemarkeerd fietspad

Richtlijnentabel voor het inrichten van gemeentelijke Fietsroutes

3.3.2.2 Een netwerk met verbindingen tussen vervoersstromen genererende polen

Behalve de sensibilisering, moeten we ook op straat de aandacht erop trekken dat fiets kan en aantrekkelijk is. De straten moeten uitnodigen tot fietsen. De gemeente moet **leesbare en continue fietsroutes creëren** met een hoog veiligheids- en comfortniveau, aan te vullen met bewegwijzering. Dit **lokaal structurerende netwerk** moet aan zoveel mogelijk van volgende kenmerken voldoen:

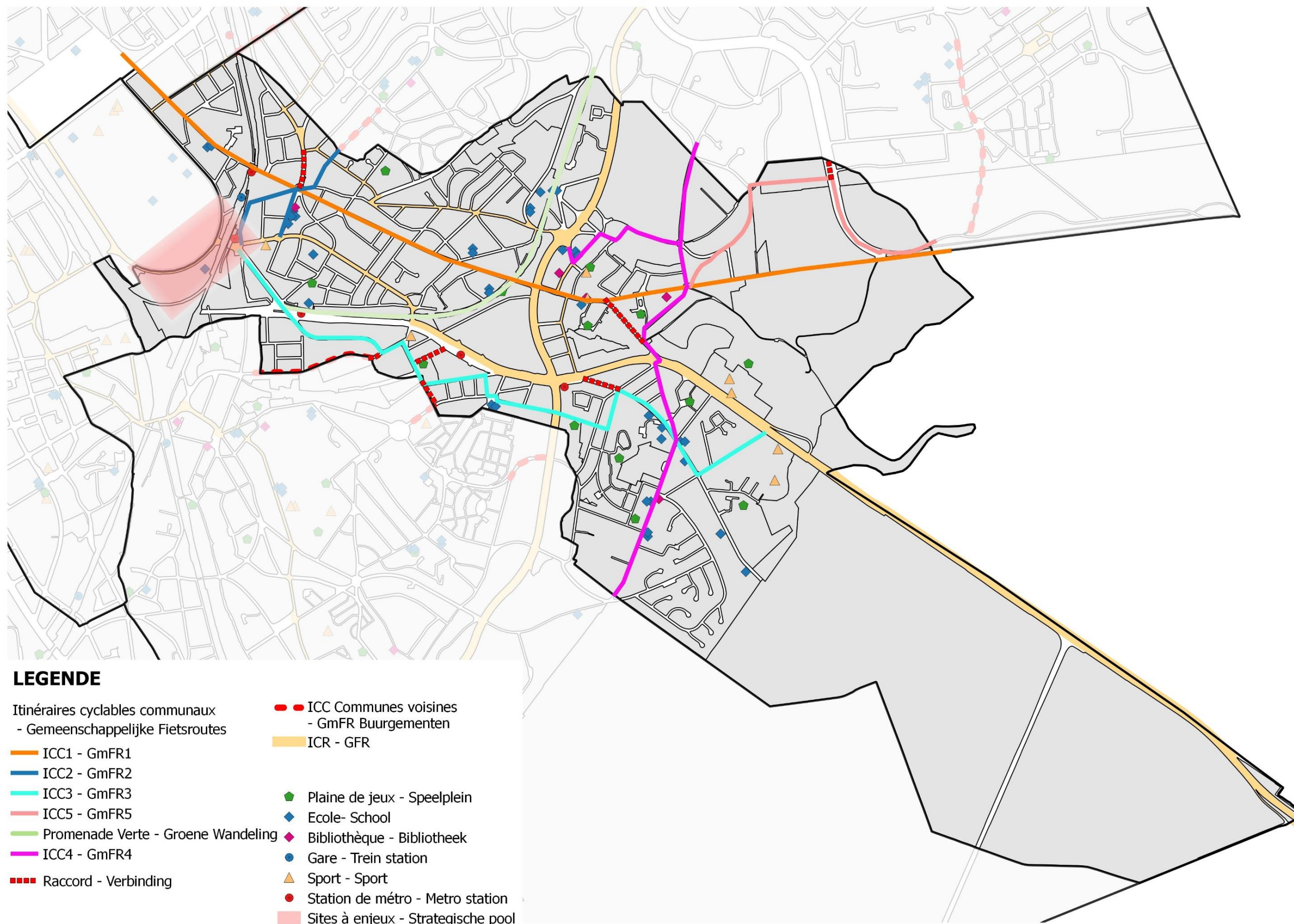
Principes voor een lokaal structurerend netwerk	
✓	Directe verbindingen creëren tussen de wijken, lokale kernen (gemeentelijke administratie, middelbare scholen, ziekenhuizen) en de knopen van het openbaar vervoer (station, metrohalte). Dit werd in een diagram gegoten.
✓	Creëren van een netwerk als een raster met mazen van 500 meter
✓	Alternatieve routes voor de grote verkeersaders voor het gemotoriseerd en openbaar vervoer voortrekken
✓	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.
✓	Rekening houden met het GEN-netwerk
✓	Rekening houden met het netwerk van buurgemeenten
✓	Goede verbinding met de routes op de grote assen

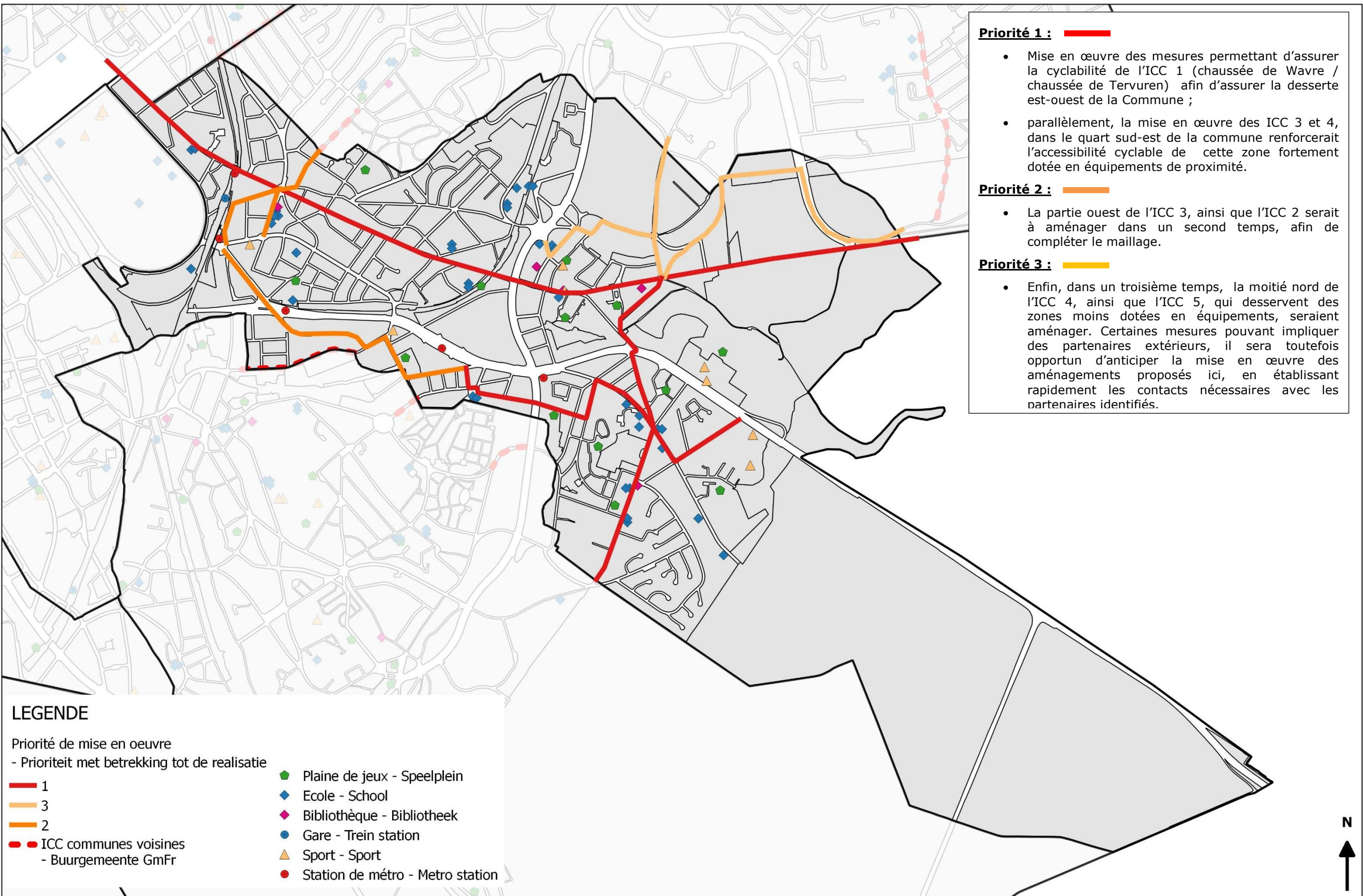
Onderstaande kaart laat zien dat het schematisch netwerk is uitgetekend als verbindingen tussen polen die potentieel fietsverplaatsingen genereren (scholen, diensten en handel). Dit netwerk maakt gebruik van de gewestelijke fietsroutes en is bedoeld als een dichter raster dat de behoeftes beantwoordt. Het houdt ook rekening met het netwerk van buurgemeenten.

Om de invoering van dit netwerk financieel haalbaar te houden en geen geïsoleerde inrichtingen te realiseren (wat de perceptie van een gefragmenteerd netwerk versterkt), wordt aanbevolen het netwerk **van fietsroute tot fietsroute** of van wijk tot wijk te werken, met een bepaalde **werkplanning**. Het advies hieronder (geclassificeerd per prioriteitsniveau: kort, middellange en lange termijn) zal helpen om deze werkplanning te maken.

De tweede kaart stelt een planning met prioriteiten voor om de GemFR's te uitvoeren. De gemeente zal een **uitvoeringsplan voor de GemFR's** maken volgens de volgende stappen:

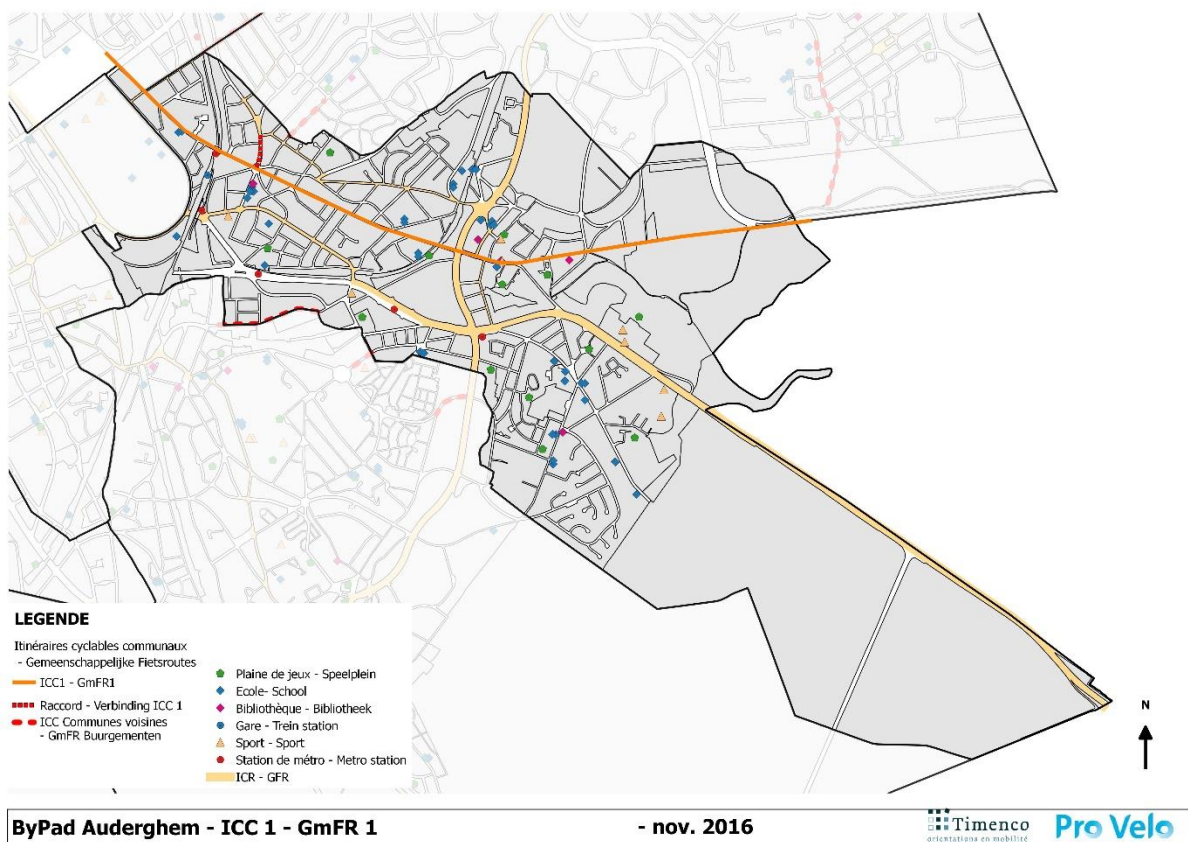
1. Een terreinaudit doen en technische oplossingen bepalen om de voorgestelde acties in dit plan te realiseren. Een speciale aandacht zal aan kruisingen en oversteekplaatsen (vaak breekpunten in het netwerk) besteden worden.
2. Kijken of meer trage wegen of voetpaden aan het netwerk kunnen toegevoegd worden om het raster fijner te maken, als ze verbindingen met hoog potentieel zijn.
3. Een uitvoeringskalender voor alle realisaties maken. Om het gemakkelijker te maken, kan een eerste kalender gemaakt worden voor de weggedeeltes met prioriteit 1, een tweede voor de weggedeeltes met prioriteit 2 en een derde voor de ene met prioriteit 3.
4. De bewegwijzering maken : de lokale bestemmingen bepalen en een uitvoeringsplan maken ; Gebruik maken van het grafisch charter van het Gewest, al gekend door de fietsers van meerdere gemeenten (cf. 3.3.3. bewegwijzering).
5. Een realistische meerjarenplanning van de verbetering van de GemFR's en de bewegwijzering.





3.3.2.3 Infrastructuur inrichten

A. Specifieke advies voor de GmFR 1



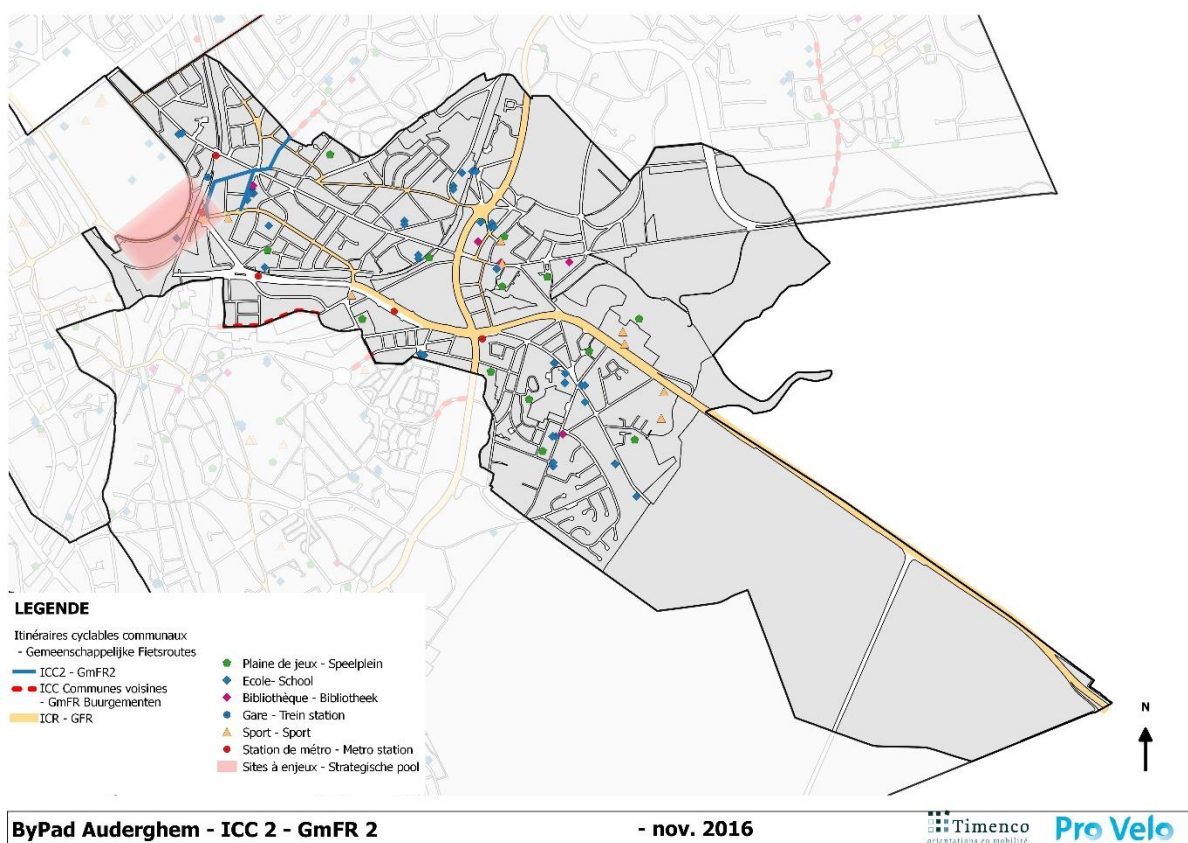
Betreffende wegen	Functie van de GemFR	Wegbeheerder		Wegenspecialisatie
Waversesteenweg	Directe oost-west verbinding in de gemeente in het noord van Herrmann-Debrouxlaan	Brussels Gewest	Hoofdstedelijk	Interwijkweg
Tervuursesteenweg		Brussels Gewest	Hoofdstedelijk	Interwijkweg

Straat	Actie	Beschrijving	Tijdelijkheid	Partners gesprekpartners	/
Waversesteenweg	Wegoppervlak verbeteren	Gaten in de weg, barst in de lengterichting	Korte termijn	Brussel Mobiliteit	
Waversesteenweg en Tervuursesteenweg	Zone 30 uitvoeren	Eerst kan een zone 30 uitgevoerd worden tussen Henri Debrouckèrelaan en Roger Hainautlaan, en dan in de hele as	Korte termijn	Brussel Mobiliteit	
Tervuursesteenweg	Systematisering van de B22 et B23	Waar mogelijk in functie van de verkeersstromen	Korte termijn	Brussel Mobiliteit GRACQ	

Verbinding met de rest van het netwerk

Speciaal aandacht zal worden geschonken aan Gabriel Emile Lebonlaan die de GmFR 1 met de **GFR's 5a en 4 verbindt** (ze lopen door de **square De Greef**). De Sint-Juliaanskerklaan, waarop **meerdere scholen en een bibliotheek** liggen, is al een zone 30 en maakt deel uit de GmFR 2. Om een netwerk van GmFR's te realiseren dat goed met de GFR's en lokale attractiepolen verbonden is, wordt aanbevolen **een zone 30 in Gabriel Emile Lebon ook uit te voeren**.

B. Specifieke advies voor de GmFR 2

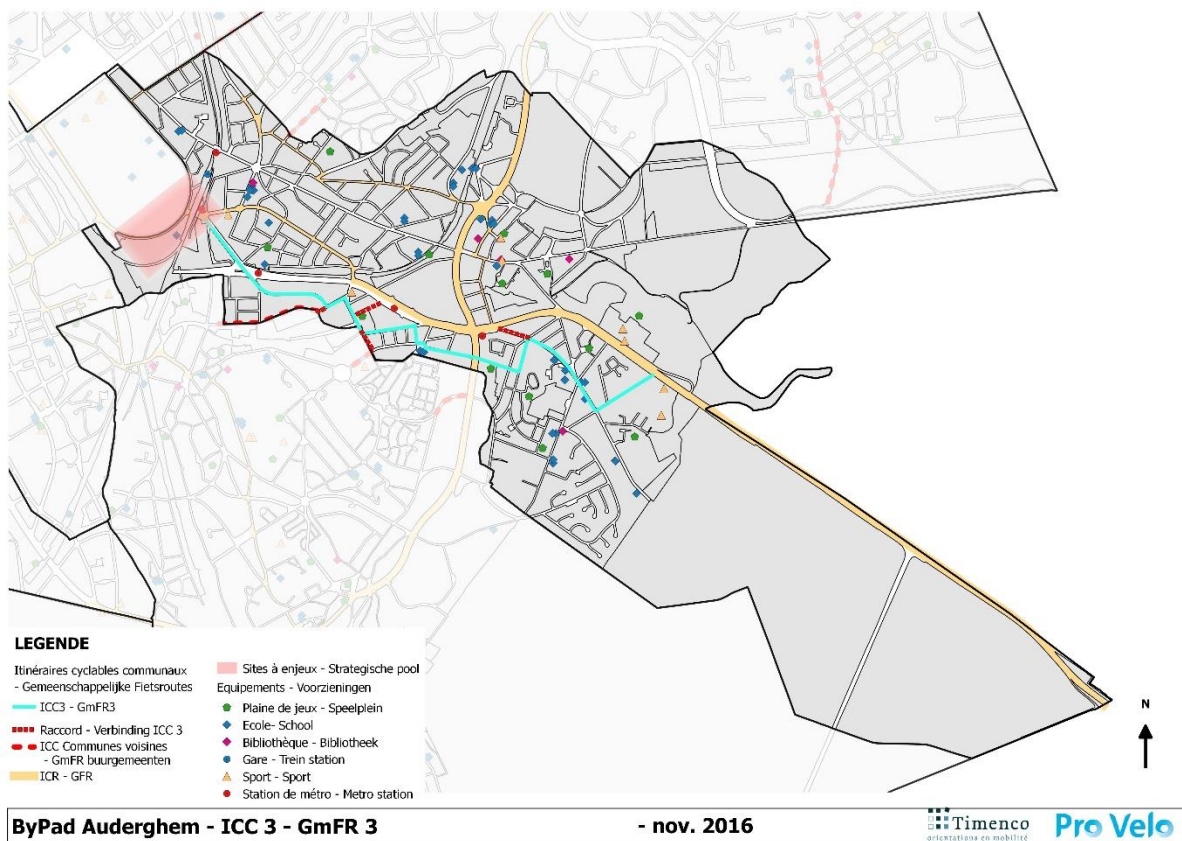


Betreffende wegen	Functie van de GemFR	Wegbeheerder	Wegenspecialisatie
Driebruggenstraat	Creatie van een directe verbinding tussen Oudergem en St-Pieters-Woluwe ; toegankelijkheid met de fiets vanaf Oudergem tot de nieuwe Deltasite	Gemeente Oudergem	Wijkweg
Sint-Juliaanskerklaan		Gemeente Oudergem	Wijkcollector
Waversesteenweg		Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Interwijkweg
Valduetstraat		Gemeente Oudergem	Interwijkweg
Gabriel Emile Lebonlaan		Gemeente Oudergem	Interwijkweg
Vogelzang		Gemeente Oudergem	Interwijkweg

Bergop (richting Waversesteenweg vanuit Invalidenlaan) zal de bewegwijzering fietsers naar Driebruggenstraat leiden. Bergaf (richting Invalidenlaan vanuit Waversesteenweg) worden fietsers aanbevolen via Sint-Juliaanskerklaan te rijden. Deze fietsroutes hebben het voordeel sterke hellingen te vermijden. Daarom hoeven ze niet beperkt te zijn tot een richting op de ene of de andere weg. De fietsroutes moeten goed fietsbaar in beide richtingen zijn.

Straat	Actie	Beschrijving	Tijdelijkheid	Partners gesprekpartners /
Driebruggenstraat	Verkeersstromen bij de kruising met Invalidenlaan behersen	Samen met Brussel-Mobiliteit de verkeersstromen op hoogte van de kruising met Invalidenlaan en mogelijkheden van verandering bestuderen	Korte en middel-lange termijn	Brussel-Mobiliteit
Sint-Juliaanskerklaan	Fietssuggestiestroken in beide richtingen		Korte termijn	
Sint-Juliaanskerklaan	Verkeersintensiteiten en snelheden verminderen	Oplossingen zullen bestudeerd worden met de doelstelling de verkeersintensiteiten en snelheden op deze wijkcollector te verminderen, zodat het fietsen in gemengd verkeer goed gebeurt. Minstens ieder project van een heraanleg zou een gemarkeerd fietspad bergop en fietssuggestiestroken bergaf moeten voorzien.	Korte termijn	
Sint-Juliaanskerklaan	Heraanleg op straat	In het geval van een heraanleg van de weg zullen Berlijnse kussens geïnstalleerd worden (geniet de voorkeur op een verkeersdrempel)	Lange termijn	
Driebruggenstraat	Verbinding met de Deltasite	Als het Gewest de Plein-Deltasite heraanlegt, zal de gemeente alles doen om geïnformeerd te blijven over de evolutie van het project en de toegankelijkheid per fiets van de site te verbeteren.	Korte en middel-lange termijn	Brussels Hoofdstedelijk Gewest, CHIREC
Valductstraat	Fietssuggestiestroken in de richting van de beperkt-eenrichtingsstraat		Korte termijn	Brussels Hoofdstedelijk Gewest

C. Specifieke advies voor de GmFR 3



Betreffende wegen	Functie van de GemFR	Wegbeheerder	Wegenspecialisatie
Jules Cockxstraat	Oost-west gemeentelijke verbinding zuid van Herrmaan-Debrouxlaan ; directe verbinding Delta- ADEPS-centrum	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Grootstedelijke weg
Beaulieulaan		Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Grootstedelijke weg
Visserijstraat		Gemeente Oudergem	Grootstedelijke weg
Houlettelaan		Gemeente Oudergem	Wijkcollector
Gustave Demaylaan		Gemeente Oudergem	Wijkweg
François Bernard Verbovenlaan		Gemeente Oudergem	Wijkweg
Edouard Pinoyplein		Gemeente Oudergem	Wijkweg
Théo Vanpélaan		Gemeente Oudergem	Wijkweg
Charles Lemairestraat		Gemeente Oudergem	Wijkweg
Daniel Boonlaan		Gemeente Oudergem	Wijkweg
Joseph Chaudronlaan		Gemeente Oudergem	Wijkweg
Heilig-Hartsquare		Gemeente Oudergem	Wijkweg
Charles Schallerlaan		Gemeente Oudergem	Wijkweg
Hugo Van Der Goeslaan		Gemeente Oudergem	Wijkweg

Straat	Actie	Beschrijving	Tijdelijkheid	Partners / gesprekpartners
Moet bepaald worden	Verbinding met de Deltasite	Als het Gewest de Plein-Deltasite gaat heraanleggen, zal de gemeente alles doen om geïnformeerd te blijven over de evolutie van het project en de toegankelijkheid per fiets van de site te verbeteren.	Korte en middel-lange termijn	Brussels Hoofdstedelijk Gewest , CHIREC
Jules Cockxstraat in het verlengde van Beaulieu	Heraanleg van de kruising J.Cockx / Beaulieu/ Invalidenlaan	Aan Brussel-Mobiliteit vragen om bij een heraanleg van de straat, het mogelijk te maken voor fietsers veilig te rijden langs J. Cockxstraat in het verlengde van Beaulieu.	Korte termijn en middel-lange termijn	Brussel-Mobiliteit
Jules Cockxstraat / Maurice Charlentstraat	Oversteekplaats in richting van Maurice Charlentstraat	Aan Brussel-Mobiliteit vragen om de oversteekplaats voor fietsers op de kruising vanaf Jules Cockxstraat (die langs de parking Delta loopt) te markeren: een gemarkeerde fietspad op de kruising, verlengd door fietssuggestiestroken.	Korte termijn	Brussel-Mobiliteit
Jules Cockxstraat / Beaulieu	Inrichting van een continu fietsinfrastructuur	Aan Brussel-Mobiliteit vragen om een heraanleg te bestuderen van de straat ter hoogte van de brug over de snelweg: vooral zien hoe de centrale berm verminderd kan worden om een vrijliggend of gemarkeerd fietspad op beide kanten van de straat in te richten (zie volgende actie).	Korte termijn en middel-lange termijn	Brussel-Mobiliteit
	Uitvoering van een zone 30	Behalve als er een vrijliggend fietspad in de straat ingericht wordt, moet de uitvoering van een zone 30 in Jules Cockxstraat overwogen worden om het fietsen in gemengd verkeer mogelijk te maken (gemarkeerd fietspad = gemengd verkeer).	Court-middel-lange termijn	Brussel-Mobiliteit
	Verkeers-intensiteiten en snelheden verminderen	Om de normen wat betreft de inrichting van GmFR's te voldoen, moet : - Beaulieu een zone 30 worden vanaf het station Beaulieu - snelheidsremmers te installeren (vb : Berlijnse kussens)	Korte termijn	Brussel-Mobiliteit
Visserijstraat	Uitvoering van een zone 30		Korte termijn	
	Watermaalsesteenweg (in de nabijheid van de uitgang van de	Een verschillende wegooppervlak verder op het gemengd fiets/voetpad gebruiken bij de uitgang van de Groene	Korte termijn	Brussel-Mobiliteit

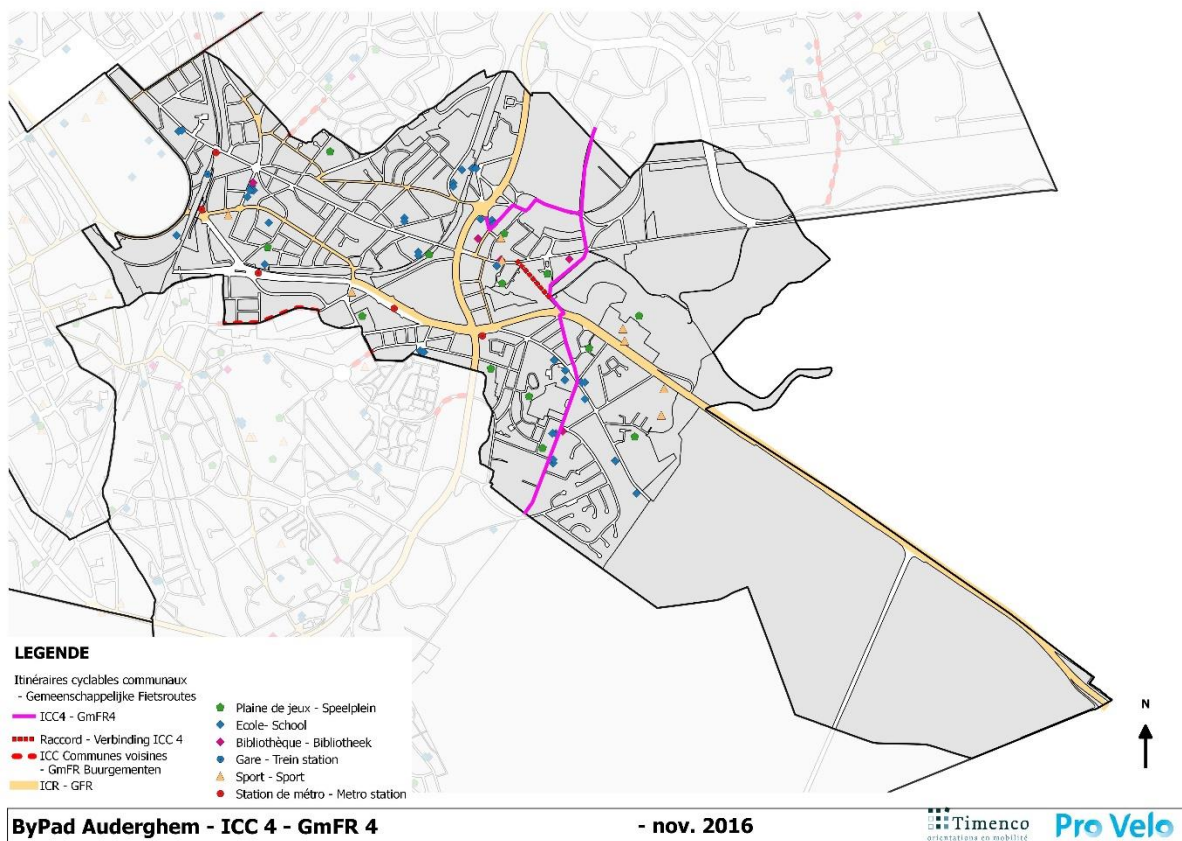
	Groene Wandeling)	Wandeling in richting van Visserijstraat, en eventueel de bewegwijzering te herinneren. De stoeprand verlagen en ruimte op de wegaansluiting voorzien voor fietsers om de rotonde op te rijden.		
Herdersstaf-laan	Uitvoering van een zone 30		Korte termijn	
Gustave Demeylaan	Uitvoering van een zone 30 en versterking van de markeringen op de weg			
	Verkeers-intensiteiten en snelheden verminderen	Het circulatieplan herdenken om het mogelijk te maken beperkt eenrichtingsverkeer in de straat te invoeren en de zichtbaarheid van fietsers te verhogen met een gemarkeerde fietspad in de tegenrichting. Als het niet lukt, dan Berlijnse kussens installeren. Ze laten fietsers gemakkelijk in beide richtingen fietsen.	Korte termijn	Bewoners (consultatie)
Daniel Boonlaan en Charles Lemairelaan	Verbetering van de wegoppervlakte		Middel-lange termijn	
Charles Schallerlaan	Verbetering van de wegoppervlakte		Korte termijn	
Hugo Van der Goeslaan	versterking van de markeringen op de weg	Gemarkeerd fietspad bergop	Korte termijn	

Verbinding met de rest van het netwerk

Om een goede verbinding met het GmFR-netwerk van de buurgemeente Watermaal-Bosvoorde te garanderen, moet de gemeente Oudergem een continu fietsinfrastructuur bestaan vanaf Herderstaflaan tot de kruising met Guillaume Crockxstraat en Tritomasstraat (Watermaal-Bosvoorde).

De fietsroute voorgesteld voor de GmFR 3 heeft als voordeel dat de as Herrmann-Debroux / Waversesteenweg wordt vermeden, aangezien dat haar tweerichtingsfietspad (op een gedeelte van de Waversesteenweg) het sportcentrum niet direct verbindt. Als complementaire actie zou de gemeente Brussel-Mobiliteit kunnen vragen om op middellange en lange termijn twee eenrichtingsfietspaden op beide kanten van Waversesteenweg te inrichten, voor een continuïteit van de bestaande fietsinfrastructuur op Herrmann-Debrouxlaan.

D. Specifieke advies voor de GmFR 4



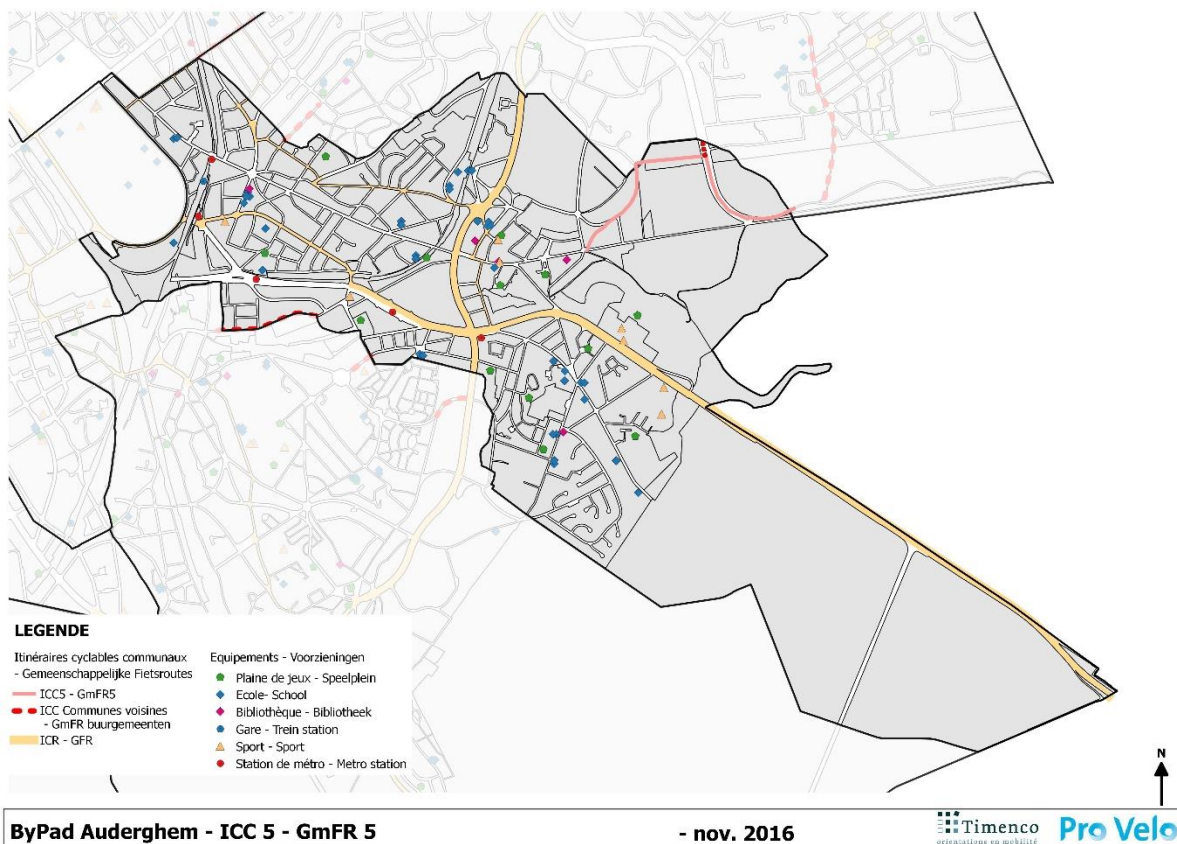
Betreffende wegen	Functie van de GemFR	Wegbeheerder	Wegenspecialisatie
Jean Van Horenbeeklaan	Noord-zuid gemeentelijke verbinding op de oostelijke kant van de Vorstlaan, en tegelijkertijd met hen en de Waversesteenweg verbonden	Gemeente Oudergem	Wijkweg
Heilige-Hartsquare		Gemeente Oudergem	Wijkweg
Gebroeders Goemarelaan		Gemeente Oudergem	Wijkweg
Waversesteenweg		Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Interwijkweg (grootstedelijke weg op de kruising)
Tweesteenwegenstraat		Gemeente Oudergem	Interwijkweg
Walckierslaan		Gemeente Oudergem	Wijkweg
Tweekloosterdreef		Gemeente Oudergem	Wijkweg
Priorijdreef		Gemeente Oudergem	Wijkweg
Hertoginnendal		Gemeente Oudergem	Wijkweg
Oude Molenstraat		Gemeente Oudergem	Wijkweg
De Wahalaan		Gemeente Oudergem	Wijkweg
Emile Steenostraat		Gemeente Oudergem	Wijkweg
Zandgroeflaan		Gemeente Oudergem	Wijkweg

Straat	Actie	Beschrijving	Tijdelijkheid	Partners gesprekpartners /
Jean Van Horenbeek-laan	Uitvoering van een zone 30 en versterking van de markeringen op de weg	Uitvoering van een zone 30 in de hele straat. Fietssuggestiestroken in beide richtingen	Korte termijn	
Gebroeders Goemarelaan	Wegmarkeringen	Fietssuggestiestroken in de beperkt eenrichtingsstraat (bergaf)	Korte termijn	
Waversesteenweg	Uitvoering van een zone 30 en markeringen op de weg	De uitvoering van een zone 30 zal vergezeld zijn door snelheidsremmers (vb: Berlijnse kussens) Fietssuggestiestroken in beide richtingen	Korte termijn	Brussel-Mobiliteit
	Versterking van de wegmarkeringen	Aangezien het rechte profiel van de straat (wat de neiging geeft snel te rijden) en zijn verbinding met de E411-aansluiting, de inrichting van een gemarkeerd fietspad zou bestudeerd worden in bij een heraanleg .	Moyen-long terme	Brussel-Mobiliteit
Tweesteen-wegenstraat / Walkierslaan	Uitvoering van een zone 30 en wegmarkeringen	Uitvoering van een zone 30 Fietssuggestiestroken bergop	Korte termijn	
Tweekloosterdreef en Priorijdreef, Hertoginnen dal	Uitvoering van een zone 30		Middelange termijn	Directie Monumenten en Landschappen
	Inrichting van een fietsbare wegoppervlak	Een geasfalteerde fietspad aan beide zijden van de straat	Middelange en lange termijn	Directie Monumenten en Landschappen
De Wahalaan	Uitvoering van een zone 30 en wegmarkeringen	Uitvoering van een zone 30 in de straat; Fietssuggestiestroken in beide richtingen	Korte termijn	
Emile Steenostraat en Zandgroef-laan	wegmarkeringen	Fietssuggestiestroken in beide richtingen	Korte termijn	

Verbinding met de rest van het netwerk

Aangezien dat de Waversesteenweg een directe verbinding aan fietsers biedt om vanaf Herrmann-Debroux naar Delta te gaan en andersom, moeten er continu fietsinfrastructuur bestaan vanaf het einde van de GmFR 4 op hoogte van de kruising met de Tweesteenwegenstraat tot de kruising Waversesteenweg / Tervurenlaan.

E. Specifieke advies voor de GmFR 5



Betreffende wegen	Functie van de GemFR	Wegbeheerder	Wegenspecialisatie
Sint-Annalaan	Verbinding tussen de Waversesteenweg en de gemeente Sint-Pieters-Woluwe	Gemeente Oudergem	Wijkweg
Kardinaal Micaralaan		Gemeente Oudergem	Wijkweg
Isidore Gérardlaan		Gemeente Oudergem	Wijkweg
Tervurenlaan		Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Interwijkweg

Straat	Actie	Beschrijving	Tijdelijkheid	Partners gesprekpartners
Sint-Annalaan, Kardinaal Micaralaan, Isidore Gérardlaan	Uitvoering van een zone 30 en wegmarkeringen	Met snelheden te controleren, Moeten er snelheidsremmers komen die geen obstakel voor het fietsen zijn. Met fietssuggestiestroken bergop en/of in de richting van de beperkte enkelrichtingsstraat	Korte termijn	

F. Specifieke advies voor de grote assen

Hoewel de grote assen niet tot het GmFR-netwerk behoren, worden ze sterk gebruikt door fietsers omdat ze directe en snelle verbindingen zijn. In Oudergem verzorgen vrijliggende fietspaden op een groot deel van de grote assen zoals **Herrmann-Debrouxlaan** en **Vorstlaan** voor een goede fietsbaarheid. Niettegenstaande ondervinden fietsers vaak problemen om ze te oversteken, erop te geraken en/of ze te verlaten.

Toegankelijkheid

- In het kader van de heraanleg van deze assen met Brussel-Mobiliteit, zou men **systematisch rekening moeten houden met de fietsers die de as oversteken of de as oprijden of verlaten** (in het bijzonder links draaien).
- Mogelijke verbindingen met de loodrechte straten bestuderen : als er een heraanleg van de tramsporen is, zullen mogelijkheden om de tramsporen te kruisen voor fietsers samen met de MIVB bestudeerd worden;
- **De beheerders van winkels en voorzieningen die op deze as liggen aansporen** om de fietsbaarheid van uitgang- en ingangbewegingen te garanderen, door de uitvoering van beperkt enkelrichtingsverkeer bij voorbeeld.
- Brussel-Mobiliteit solliciteren om de zichtbaarheid van de GmFR 4 te verbeteren op hoogte van de rotonde op Vorstlaan (bewegwijzering).

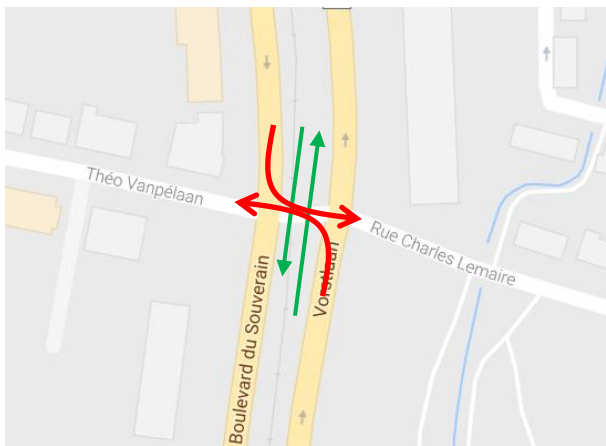


Supermarkt Carrefour Vorstlaan : de uitvoering van beperkt enkelrichtingsverkeer aan de ingang van de parking zal het voor fietsers mogelijk maken om over te steken ter hoogte van de verkeerslichten

Beheer van de verkeersstromen

- Kruisingen veiliger maken voor fietsers die rechtdoor fietsen en de route van auto's die linksaf draaien. Mogelijkheden bestuderen van **een specifieke groenfase voor de voertuigen die de hoofdas oprijden**. Als dat niet lukt, een oranje knipperplicht met het bord A25 installeren om de automobilisten attent te maken op de aanwezigheid van fietsers.
- Deze maatregelen kunnen ook worden overwogen voor kruisingen waar fietsers niet direct zichtbaar zijn voor automobilisten.





Voorbeeld van een kruising waarop automobilisten (in rood) links draaien en de route van fietsers (in groen) kruisen die rechtdoor verder rijden : kruising Vorstlaan – Théo Vanpélaan – Ch. Lemairestraat



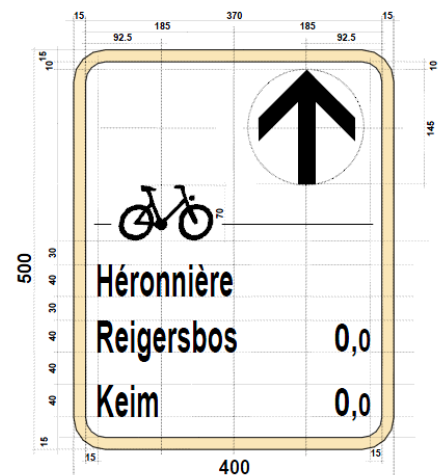
Voorbeeld van een kruising met geen directe zichtbaarheid van de fietsers (in groen) voor automobilisten (in rood): kruising de Bassemstraat – Herrmann-Debrouxlaan – J. Chaudronlaan

3.3.3 De bewegwijzering

De bewegwijzering van de GmFR's

Het lokale netwerk moet bewegwijzerd worden, met aanduidingen van **lokale bestemmingen en afstanden**. 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 ICC** 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 vervoersmiddel.



Balisage ICC, exemple type

Alternatieve Fietsroutes

In bepaalde gevallen worden sommige weggedeelten heel veel gebruikt en/of gebruikt tijdens regelmatige evenementen. In deze gevallen zullen :

- **mogelijkheden bestudeerd worden om de toegankelijkheid van fietsers te beperken alleen tijdens de openingsuren van de evenementen ;**
- en/of **alternatieve bewegwijzerde fietsroutes ingericht worden**, zoals gedaan voor de kermis op de Vorstlaan. Om fietsers ervan te informeren zal de gemeente hierover communiceren, waarbij de nadruk wordt gelegd op hoe er met fietsers rekening wordt gehouden in de organisatie van het evenement.

3.3.4 Het netwerk beheren : aanbevelingen

3.3.4.1 Het onderhoud beheren

Het portaal fixmystreet.irisnet.be maakt het mogelijk gebreken en problemen in de publieke ruimte online te melden. Het laat ook andere gesignaleerde incidenten en verslechtingen zien en de voortgang van de behandeling van de eigen melding. De gemeente Oudergem zal deze meldingen opvolgen (dienst Mobiliteit) en hun personeel aanmoedigen om ook zelf gebreken en problemen via deze portaal te melden.

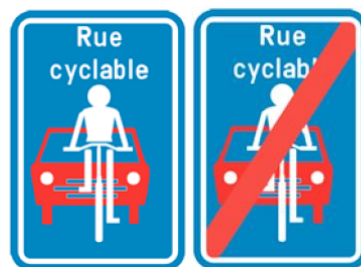
3.3.4.2 Innoveren

Over het algemeen, is het ontwerpen van een lokaal netwerk beslissend om innoverende projecten te kunnen starten. Het geeft namelijk een contextualisering die onontbeerlijk is om deze projecten te verantwoorden.

De gemeente moet zich bereid tonen om deel te nemen aan pilootprojecten rond de fiets. Ze kan bijvoorbeeld **samenwerken met het Gewest om een Fietsstraat te testen op een wijkweg**. De gemeente zal de fietsers raadplegen om een verbinding op het fietsnetwerk te selecteren waar nu al of potentieel veel wordt gefietst.

« fietsstraat »: een straat die is ingericht als fietsroute, waar specifieke gedragsregels gelden ten aanzien van fietsers, maar waarop tevens motorvoertuigen zijn toegestaan. Een fietsstraat wordt gesignaleerd met een verkeersbord dat het begin en een verkeersbord dat het einde aanduidt. »

(Wegcode art. 2, alinea 61)



De fietsstraat is makkelijk te realiseren met de borden F111 – F113

In een fietsstraat is het gedrag van motorvoertuigen ondergeschikt aan het gedrag van fietsers. De fietsers mag de hele wegbreedte gebruiken. In België is het inhalen van fietsers door motorvoertuigen er verboden en de toegelaten maximumsnelheid is 30 km/h.

De fietsstraat is gemakkelijk te realiseren met de borden F111 – F113, met behoud van het klassiek profiel, voetpaden en parkeren (fysieke heraanleg is niet nodig, in tegenstelling tot een woonerf). De aanleg van het wegooppervlak om de fietsstraat leesbaar te maken (kleuren, wegmarkering...) is nog niet bepaald en worden uitgetest door het Gewest, om tot een eenvormige aanpak te komen in alle gemeenten. De fietsstraat biedt meer veiligheid, comfort en doorstroming aan de fietsers op druk befietste routes (nu of potentieel).



Voorbeeld van een fietsroute in Nederland (bron : Fieldoptimizer)

Deze maatregel moet worden overwogen in woonstraten, waar het nu al reeds veel wordt gefietst. De aanwezigheid van een school is een aanvullende argument, nog meer als het om besturen gaat die al ingezet zijn wat betreft het fietsen. Het is het geval onder andere aan Driebruggenstraat en Vlijtstraat.

Een technisch fiche over de inrichting van een fietsstraat in Wallonië is opgenomen in bijlage.

We merken op dat het concept fietsstraat geleidelijk aan doorbreekt in het Brussels Gewest. Na de eerste proefopstelling op de ventwegen van de Louisalaan, zijn andere gemeenten nu van plan om deze oplossing uit te testen (onder andere, Jette). **Terreinbezoeken voor de gemeentelijke ambtenaren en de bestuurders** zijn een goede manier om deze in Oudergem te lanceren.

Met Gewestelijke subsidies kan de gemeente ook **straatmeubilair installeren die het fietsen tegelijkertijd verbeteren en promoten**, bijvoorbeeld automatische tellers met display, fietspompen (die aan veelgebruikte fietsenstallingen verbonden zijn) en openbare herstelpunten.

3.3.4.3 Onderhoud en schoonmaak

De technische diensten hebben een belangrijke rol in **het onderhoud van fietsinfrastructuur en -markeringen**.

In het geval van de inrichting van nieuwe infrastructuur door andere instanties dan de wegbeheerder (Beliris, MIVB, GFR op een gemeentelijke straat), moet de onderhoudsprocedure van deze infrastructuur duidelijk en op voorhand zijn vastgelegd.

Op korte termijn zullen meldingen van fietsers worden opgevolgd in functie van

prioriteit en dringendheid. De interne gemeentelijke dienst voor markeringen kunnen zo snel als mogelijk reageren. Een effectieve regeling voor het reinigen en ruimen van de vrijliggende fietspaden op het gewestelijk en lokaal wegennet zal de gemeente in overleg met het gewest vastleggen.

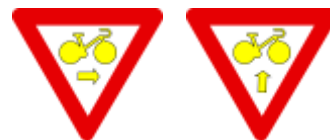


Schoonmaak van bladeren op een fiets-voetganger as in Jette

3.3.4.4 De waak van infrastructuur en bewegwijzering

Het dienst Mobiliteit moet doorgaan met de zorg voor de infrastructuur en de bewegwijzering zodat eventuele gebreken aan borden, markeringen, verkeerlichten worden weggewerkt... De meldingen wat betreft beperkt eenrichtingsverkeer, fietsopstelstrook, B22-23, fietsverkeerlichten, enz. worden dus aan de betrokkene wegbeheerder doorgestuurd.

In het kader van een heraanleg of de organisatie van evenementen zou het goed zijn systematisch het gewenste fietsgedrag te signaliseren (alternatieve fietsroutes, beperkt eenrichtingsverkeer, ...).



B22 en B23 – Bron:
<http://www.wegcode.be/>



Markeringen bijna weg op de oversteekplaats op Herrmann-Debrouxlaan



Ontbrekend fietslogo in de andere richting op de tweerichtingsoversteekplaats van het tweerichtingsfietspad bij Delta

3.3.4.5 Groene Wandeling

De Groene Wandeling biedt een gezellige, continu en vrijliggende fietsroute voor fietsers die door de gemeente van noord tot zuid willen rijden. Tijdens het weekend (bij mooi weer) wordt deze fietsroute in het bijzonder veel gebruikt voor fietsrecreanten. Om een comfortabele ervaring aan dagelijkse fietsers te garanderen zoals een goede cohabitatie tussen de verschillende gebruikers van deze weg, zal de dienst Mobiliteit overleggen met Leefmilieu Brussel over:

- De wegooppervlak ;
- De bewegwijzering (en/of een ander instrument dat de aandacht aan de andere weggebruikers versterkt);
- De verbinding met het wegennet in de omgeving. Het gaat hier onder andere om de uitvoerbaarheid en veiligheid van de uitgangen van de Groene Wandeling (in het bijzonder, Robert Willamestraat).

3.4 Werkdomein B : De stilstaande fiets

Werkveld : fietsparkeren

Naast de Gewestelijke normen voor het fietsparkeren, opgenomen in het GPAP van de gemeente, bestaan er nog veel maatregelen waarmee de gemeente rekening kan houden in haar parkeerbeleid.

3.4.1 Doelstellingen fietsparkeren

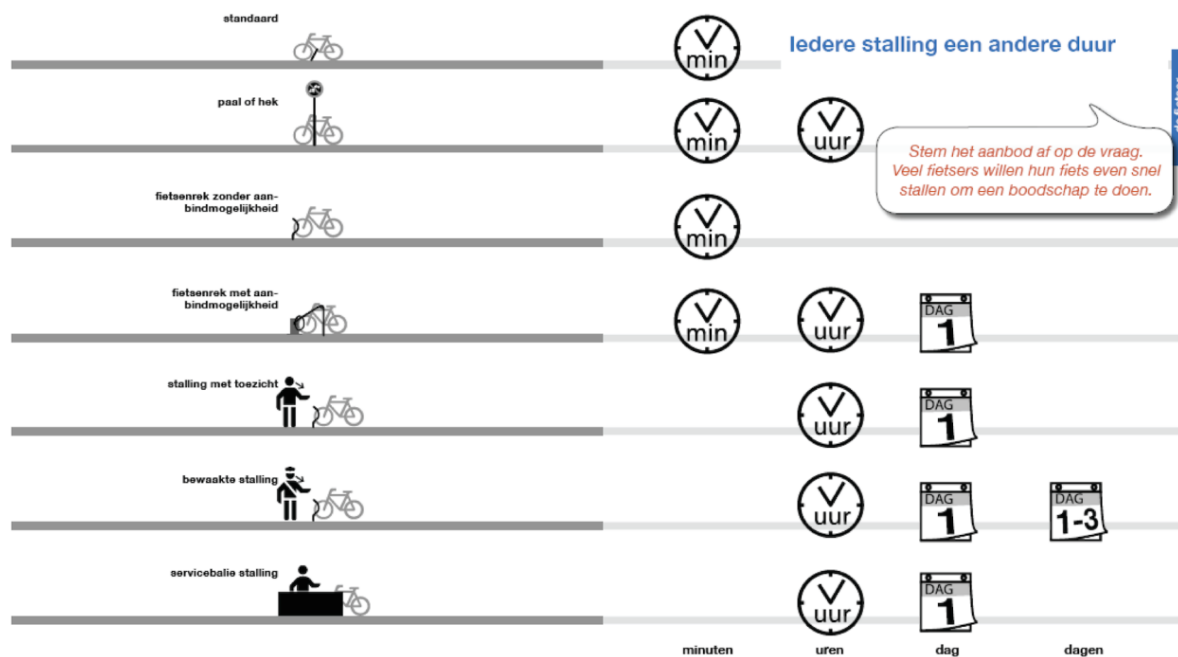
Fietsparkeren is om twee redenen en grote uitdaging in het fietsbeleid:

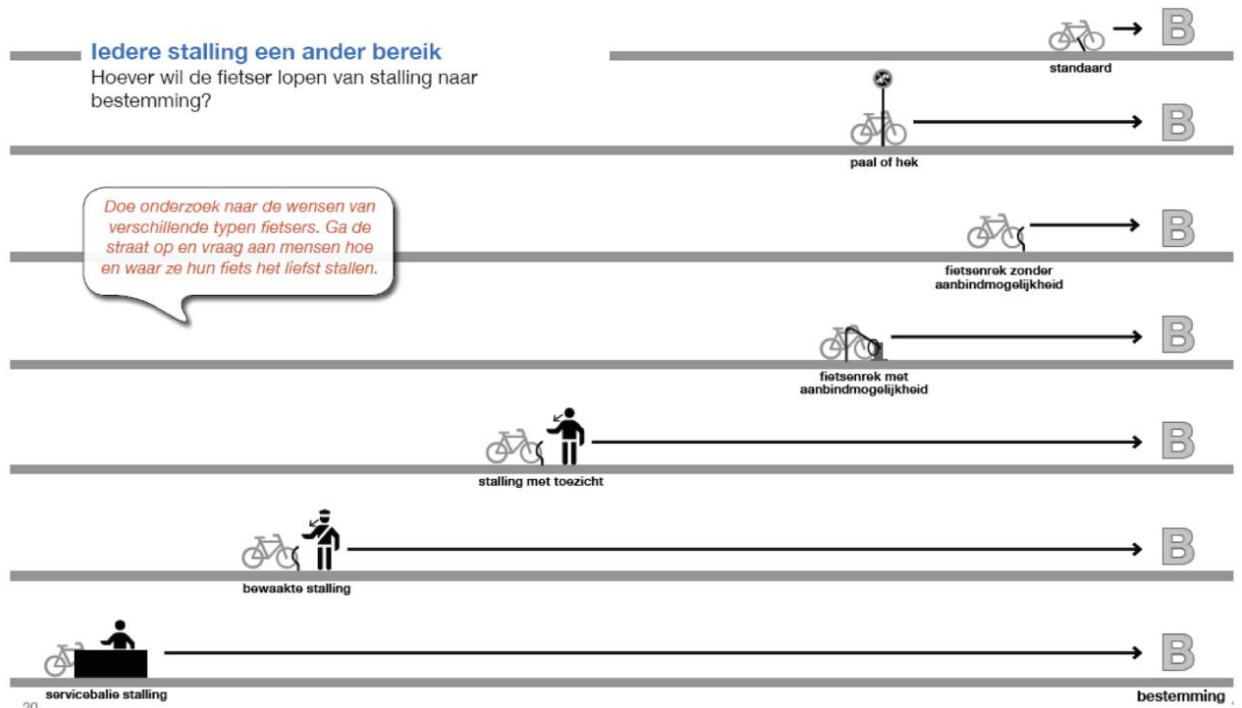
- **Diefstalpreventie:** Fietsers moeten hun fiets veilig en comfortabel kunnen achterlaten, zowel op hun bestemming als 's nachts.
- **Vermijden van overbezetting:** nabij de grote attractiepolen en in het stadscentrum moeten fietsers een groot aantal fietsen praktisch en geordend kwijt kunnen om fietsers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

3.4.2 Over fietsparkeren op gemeentelijk niveau denken

3.4.2.1 Fietsparkeren in functie van bestemming

Het is noodzakelijk om het fietsparkeeraanbod te diversifiëren **naargelang de bestemming**. De grafische voorstelling hieronder geeft de diverse instrumenten weer in functie van de parkeerduur en de afstand tussen fietsparking en bestemming.





Bron : Inspiratieboek fietsparkeren, Utrecht 2010

3.4.2.2 Zorgen voor een aangepaste aanbod-vraag verhouding

Op dit moment weet de gemeente niet precies in welke mate fietsparkeervoorzieningen gebruikt worden. **Een of twee telcampagnes per jaar** voorzien (ergens in september en/of in mei) is een manier om hier enig zicht op te krijgen. Deze tellingen laten toe om de bezettingsgraad van de beschikbare voorzieningen te meten en de plekken te identificeren waar er "wildgeparkeerde" fietsen zijn – dus waar het aanbod te klein is of de voorzieningen niet op de juiste locatie staan. De ligging van deze tellingen kan ook geselecteerd worden op basis van de feedback van verenigingen die gebruikers vertegenwoordigt en die op het terrein zijn

3.4.3 Aanbevelingen voor het parkeren in de openbare ruimte

In het kader van de GPAP zal de gemeente een planning verwerken voor het **installeren van fietsbeugels in de openbare ruimte**. 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 kortparkeren (vb. een snelle boodschap) en langparkeren (vb. aan het station).
- 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.
- Oplossingen voorzien voor het residentieel stallen, vooral in de stedelijke omgeving.

In het kader van de strijd tegen fietsdiefstal zal er meer gecommuniceerd worden over het graveren van fietsen die regelmatig (elke week) gebeuren.

De ontwikkeling van straatmeubilair in de omgeving van fietsenstallingen (vb: fietspompen) kan een positieve impact hiervoor hebben.

3.4.4 Aanbevelingen voor het parkeren aan openbaar vervoer haltes/stations

De kwaliteit van de fietsenstallingen aan OV-haltes/stations is cruciaal is **de ontwikkeling van intermodaliteit**. De gemeente kan daarom **beroep op de MIVB doen** om:

- de mogelijke opties van fietsenstallingen in metrostations bestuderen ;
- tellingen organiseren rond metrostations om een goede evenwicht te garanderen tussen het aanbod en de vraag aan fietsenstallingen ;
- de drukste tramhaltes identificeren en daar een goede evenwicht garanderen tussen het aanbod en de vraag aan fietsenstallingen;



Niet-overdekte ruimte zonder specifiek gebruik in de directe omgeving van het metrostation Hankar

3.4.5 Aanbevelingen voor het bewonersparkeren

Het vertrekpunt voor veel verplaatsingen met welk verkeersmiddel dan ook is de woonplaats. In veel woningen is het niet mogelijk om de 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 moet **doorgaan met haar idee van een fietsboxenaanbod te ontwikkelen** en met haar opvolging van de vraag. Waar de vraag de mogelijkheden in een straat overstijgt (meer dan 5 fietsboxen in een straat is lastig) zal de mogelijkheid van een buurtstalling buiten de openbare weg worden onderzocht.

Grote, beveiligde eenheden van 20-50 plaatsen kunnen buiten de openbare weg of op binnengebieden geplaatst worden.

Mogelijkheden voor **in pandige buurtfietsenstallingen** vallen te onderzoeken: Gemeentelijke eigendommen of CPAS, 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, enz. De uitvoering van een onderzoek onder gebruikers en bewoners en/of een benchmarking zou interessant kunnen zijn om de meest geschikte plekken te selecteren.

SOMMIGE VOORBEELDEN

Meerdere Franse steden hebben projectoproepen gedaan om ongebruikte lokalen om te vormen tot lokale fietsparkings. Deze aanpak laat toe om bestaande bebouwing te renoveren en in korte tijd en met beperkte budgetten een netwerk van buurtparkings uit te bouwen.

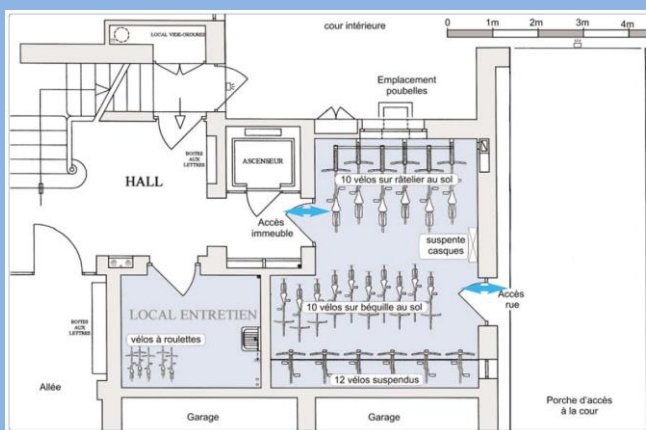
In Bordeaux werd een oude parkeergarage in een woongebouw omgevormd tot collectieve fietsparking, **la Bicycletterie**. Fietsen wordt er efficiënt gestand dank zij een systeem met twee verdiepingen. De parking 24/24 open en beveiligd met een badge voor abonnees, à rato van 5€ per maand.

In Lyon is een **conciërgeloge** van 22 m² in een oud woongebouw in een gedeelde eigendom omgevormd tot een parking voor 32 fietsen.

Lille Métropole is een partnerschap aangegaan om **de oude lokalen van Numéricable om te vormen**: die dienden voor telecomapparatuur maar werd compacter. Afhankelijk van de beschikbare ruimte, gaat het over lokalen voor 20 tot 30 fietsen.



Bordeaux - La Bicycletterie
(Bron : CERTU - InCité)



Bron : CETE de Lyon - Architecte Paul Bacconnier

De dienst Stedenbouw waakt over **de strikte naleving van titel VIII, artikel 17 van het GSV voor de integratie van fiets/kinderwagenbergingen in de woningbouw**. Er zal op dit vlak geen enkele toegeving worden gedaan, noch op het aantal plaatsen en oppervlakte, noch op de gemakkelijke toegang tot de openbare weg en de aanvrager wordt aangemoedigd om per nieuwe woning minstens 1 fietsparkeerplaats te voorzien (het Zwitserse systeem). 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 betere beveiligde stalling aan te bieden dan het wettelijk minimum.

Uittreksel uit het GSV:

ARTIKEL 13 : HET AANTAL IN TE RICHTEN PLAATSEN VOOR FIETSEN

Elk gebouw, nieuw gebouwd of heropgebouwd, bevat minstens één parkeerplaats voor fietsen per 200 m² 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.

Om ambtenaren in de praktijk te helpen bij de stedenbouwkundige vergunningen, zullen **richtlijnen** voor hen uitgewerkt worden door de Mobiliteitsambtenaar in overleg met de dienst Stedenbouw.

Bij gemeentelijke bouwprojecten zal steeds een esthetische en praktische, hoogkwalitatieve fietsenstalling geïntegreerd worden.



Buurtfietsenstalling (Antwerpen)



Fietslokaal in nieuwe woonbouwen of rebovaties⁹



Tirer parti des parkings en ouvrage existants

Om parkingbeheerders te aanmoedigen fietsenstallingen te ontwikkelen zou een **vrijstelling van de gemeentelijke parkeerbelasting** kunnen aanvaard worden naar rata van de gereserveerde ruimte voor fietsen.

⁹ Bron : Mobiel 21 – Fiets Suite

3.5 Wer domein C : Stimuleren van fietsgebruik

Werkvelden : informatie, sensibilisatie, educatie

3.5.1 Doelstellingen fietspromotie

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**.

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, ...

3.5.2 Communicatie

Gemeentelijk tijdschrift

De eerste communicatiekanaal is *De Oudergemnaar*, dat potentieel de hele bevolking bereikt.

De mobiliteitscel moet, in overleg met de redactie, de **potentiële fietsthema's** bepalen, en met een zekere **regelmaat** inlassen.

- Uitvoerige voorstelling van het Fietsplan, met aankondiging van acties in de volgende jaren;
- Daarna korte artikeltjes om realisaties aan te kondigen, een binnenkort aan te vatten of te beëindigen actie, de inhuldiging van fietsinfrastructuur of een fietsenstalling, de uitreiking van fietsbrevetten enz.
- Systematische aankondiging van evenementen die het fietsen promoten of potentieel kunnen promoten;
- Aankondiging van initiatieven door de verenigingen, minstens 2 maanden vooraf te melden
- Artikels over bewoners die dagelijks de fiets gebruiken of die getuigen hoe ze zijn begonnen fietsen, als inspirerende aanmoediging voor potentiële fietsers;
- Systematisch gebruik van het fietslogo van het BHG (I bike Bru) ofwel een te ontwikkelen gemeentelijk fietslogo.

Aangezien dat de fiets momenteel van een imago steeds meer 'tendens' geniet, zou het ook interessant zijn fietspromotie in de algemene communicatie van de gemeente te integreren (vb. een foto van een ouder en zijn kind die naar school fietsen in een artikel over de verbetering van de levenskwaliteit).

Website

De website van de gemeente bevat een webpagina voor de fiets (pagina "Alternatieve vervoerswijzen") en een pagina "#Dienst Mobiliteit". Beide geven informatie over de fiets maar geen van de twee webpagina's is specifiek voor de fiets. Om het zoeken van informatie te faciliteren zou het interessant zijn een rubriek te creëren, bij voorbeeld "Oudergem per fiets", waarop alles wat betreft deze vervoerswijze kan gevonden worden, zoals:

- Informatie over de fietsvoorzieningen in de gemeente, zowel over weginfrastructuur (onderhoud, nieuwe voorzieningen, enz.) als over parkeren (nieuwe fietsboxen, enz.). De webpagina kan bewoners ook toelaten om zich te informeren en te reageren bij openbare onderzoeken ;
- De publicatie van de fietsroutes (GFR en ICC) om hun gebruik te stimuleren;

- De publicatie van het Actieplan zodat de mensen kennis kunnen nemen van de acties die uit de Bypad Audit zijn voortgevloeid en zodat de gemeente ook een beter geïnformeerde feedback kan krijgen;
- Het gebruik van FixMystreet promoten om bewoners de mogelijkheid geven om problemen te signaleren met onaangepaste weginfrastructuur of de slechte staat van de voorzieningen;
- Een online formulier voorzien waar burgers een aanvraag voor een fietsbox kunnen doen;
- Informatie over Gewestelijke initiatieven om deze aan de bewoners van Oudergem kenbaar te maken.

Het netwerk promoten

Het netwerk van gemeentelijke fietsroutes en zijn verbindingen met de GFR- en GEN-netwerken moet worden meegedeeld zijn. Als het op de website gecommuniceerd wordt, kan het vertaald worden volgens het belang van de doelgroepen (scholen, handelaars, administratieve diensten, ...).

Voorbeeldfunctie

Om geloofwaardig over te komen bij de burger, moet de gemeente een voorbeeldfunctie vervullen. Daartoe moet de gemeente **haar personeel informeren en het fietsgebruik promoten**. Dit wil zeggen dat deze worden gestimuleerd, door specifieke acties, om zich veeleer per fiets dan per auto te verplaatsen. In het kader van de **herinrichting van de gemeentehuis** wordt de installatie van een kleedkamer voor het personeel onder andere voorzien. Andere acties zouden deel uitmaken kunnen van het bedrijfsvervoerplan (BVP) van de gemeentelijke administratie.

Bedrijven

Bedrijven zijn belangrijke mobiliteitsactoren. De gemeente moet ze dus sensibiliseren om het fietsgebruik van hun werknemers te promoten. Er bestaat ook een diversiteit van gewestelijke initiatieven die bedrijven betreft en die de gemeente bij hen zal verspreiden. De mobiliteitsadviseurs van de grote bedrijven kunnen hier de geprivilegieerde gesprekspartners zijn, met wie het interessant zou zijn regelmatig contact op te nemen.

65-plussers

Conferenties over de behoeftes van senioren en hoe eraan te voldoen leggen vaak het nadruk eerst op het voertuigenbezit en het vermogen om hen te drijven. In instituties beheerd door de gemeente zou het goed zijn dat de fiets, eventueel de elektrische fiets, ook wordt vermeld.

Intermodaliteit bevorderen

De multimodale knopen (metro, tram/bus-knopen) hebben een belangrijk groeipotentieel als fietsbestemmingen. In dit kader is het van belang om deze polen te promoten en hun fietskwaliteit te verzorgen.

Deze promotie kan bijvoorbeeld gebeuren door de verspreiding van grafische documenten die de Gewestelijke organisaties die mensen uitnodigt de fiets te combineren met het openbare vervoer (zie hieronder).



3.5.3 Educatie

Fietsopleidingen en brevetten

De school vervult een cruciale rol in de sensibilisering rond fietsgebruik bij jongeren. In Oudergem hebben 3 klassen deel genomen aan het Fietsbrevet in de loop van het schooljaar 2015-2016. Om andere scholen het mogelijk te maken dit ook te doen is het belangrijk, dat ze ondersteund worden door een fietspool gesteund kunnen zijn. De gemeente moet dus **genoeg middelen vinden om dit fietsopleiding pool in de scholen te steunen en promoten**.

Ontdek de gemeente

Ook interessant is om inwoners, en vooral nieuwkomers, **een ontdekkingsparcours aan te bieden met als doel de ontdekking van de gemeente met de fiets en de sensibilisering rond fietsroutes en fietsvoorzieningen**.

De focus zal op het ontdekken liggen 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
- Aankondiging in de gemeentekrant, de webpagina,...

Elektrische fiets (e-fiets)

Tot slot is het ook onontbeerlijk om de nieuwe technologische ontwikkelingen mee te nemen, vooral de **fiets met elektrische ondersteuning (e-fiets)**. De groei is spectaculair: vandaag is één verkochte fiets op 8 een elektrische fiets. Gezien het reliëf van de gemeente, is het potentieel bijzonder groot in Oudergem. De gemeente moet overwegen om **informatie- en opleidingssessies te organiseren voor deze fietsen**. De e-fiets is een niet te verwaarlozen alternatief voor burgers die terugschrikken voor de klassieke fiets omwille van comfort (transpiratie) of fysieke inspanning. Hij is ook een oplossing voor minder mobiele. De promotie van de e-fiets moet zich dus goed richten op de groepen die geïnteresseerd zouden kunnen zijn (vb: 65-plussers).

Premies voor de aankoop van een e-fiets zijn een politiek delicate kwestie. Vooreerst vergt dit aanzienlijke budgetten om de vraag te kunnen volgen. Vervolgens is nog niet aangetoond dat dit het dagelijks gebruik bevordert, omdat sommigen deze fiets voorbehouden voor recreatie. Vaak worden de premies toegekend rekening houdend met het gezinsinkomen: het is niet de bedoeling om korting te geven op een reeds geplande aanschaf die ook zonder die korting gebeurd zou zijn.

3.6 Werkdomein D : Fietsbeleid verankeren

Werkveld : organisatie, middelen en personeel, evaluatie

3.6.1 Doelstelling 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 verzekerd is. 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 waarmee de gebruikers worden geraadpleegd, de transversale coördinatie binnen de administratie en het zoeken van partners.

3.6.2 Fietsersbehoeften

Om op basis van de behoeften van de fietsers een goede fietsbeleid te voeren, zou de gemeente geïnformeerd blijven op verschillende manieren.

Gemeentelijke fietscommissie

Om een constructieve samenwerking uit te bouwen tussen gebruikers en de gemeente, **zullen overlegvergaderingen regelmatig (driemaandelijks) georganiseerd worden** tussen de schepen van Mobiliteit, de dienst Mobiliteit en de fietsverenigingen (GRACQ, Fietzersbond) in het kader van een **gemeentelijke fietscommissie**. Andere diensten zoals de dienst Werken of Stedenbouw en de politie kunnen ook deel uitmaken aan de commissie.

Het belangrijkste is dat er **een platform komt waar de fietsactoren hun visie kunnen laten horen (verenigingen, gebruikers...) van het fietsbeleid**.

Burgerparticipatie

Naast een commissie is het ook essentieel om de gewone burger ertoe aan te moedigen feedback te geven over gebrekkige fietsinfrastructuur en te reageren op openbare onderzoeken. Nu weten noch te weinig mensen dat ze hun visie en suggesties aan de gemeente mogen melden. **Hiertoe is uiteraard de website een krachtig instrument** (bv. door een online formulier). De gemeente kan ook **een enquête** verspreiden via *De Oudergemnaar* of de culturele centra. Deze tevredenheidsenquête (die van de Fietzersbond in bijlage) kan ook tijdens evenementen in verband met het fietsen. Een andere mogelijke optie, specifiek over de fiets, is de opiniepeiling “*VélOpinion*” gerealiseerd door de Oudergemnaarse GRACQ-lokale in 2015.

Fietsverenigingen

De gemeente zal de fietsersverenigingen die in de gemeente actief zijn promoten via bovenstaande kanalen. Deze verenigingen beleven de infrastructuur dagdagelijks op het terrein, zijn vaak een ware schat aan informatie voor de gemeente en moeten worden gepromoot, in de eerste plaats bij jongeren en nieuwe inwoners.

Opleiding van het dienst Werken

Het dienst Werken speelt een essentiële rol in de uitvoering van het fietsbeleid gegeven dat het verantwoordelijk is voor het ontwerpen, de uitvoering en het onderhoud van de fietsinfrastructuren. Het is belangrijk dat de ambtenaren van het dienst Werken de **technische en juridische aspecten beheersen (Fiets Vademecum, de verkeersregels vanuit de oogpunt van fietsers, ...)**. Ze moeten aangemoedigd zijn aan opleidingen en studiedagen deel te nemen (colloquium fiets BHG, CEMA opleiding, werkgroep AVCB...).

De ambtenaren op de zadel krijgen kan desnoods ook een bijkomende maatregel zijn om hen over de uitdagingen van het fietsgebruik te leren.

3.6.3 Verantwoordelijkheid en coördinatie

Binnen de gemeente

Eens gevalideerd is het strikt noodzakelijk dat **het Fietsactieplan gemakkelijk beschikbaar is voor de betrokkene gemeentelijke agenten**.

Het is ook cruciaal dat de betrokkene diensten de gemeentelijke fietsroutes in rekening nemen. Informatie over de uitvoering en ontwikkeling van het fietsnetwerk kan verdeeld kunnen zijn met andere diensten door het opzetten van een **geografische information system (GIS)**. Dit instrument is heel praktisch om de verschillende netwerken (voet, fiets, parkeer...) efficiënt te coördineren. De dienst Mobiliteit zou geïnformeerd moeten worden van ieder nieuw project dat binnenkort zal uitgevoerd worden.

Buurgemeenten

Ook de samenwerking met buurgemeenten is essentieel, vooral om de continuïteit van voorzieningen en routes te garanderen.

Het Gewest

Algemeen is het van groot belang de banden met het Gewest aan te halen opdat snel de gewestelijke fietsroutes (GFR) afwerkt kunnen worden.

Daarnaast is het interessant om het Gewest te vragen uitwisselingsbijeenkomsten te organiseren met alle BYPAD-gemeenten. Zo kunnen deze hun ervaringen delen en nadenken over gemeenschappelijke projecten.

3.6.4 Het fietsbeleid op papier

De verklaring van het algemene beleid is een belangrijk element om een proactief fietsbeleid te tonen.

3.6.5 Middelen en actoren

Politieke actoren / beleidsmakers

Om ervoor te zorgen dat de fiets systematisch een plaats vindt in het denken over infrastructuur van de gemeentelijke beleidsmakers, moet een terreinbezoek worden georganiseerd zoals gedaan tijdens het BYPAD-audit. Steden zoals Gent en Leuven hebben talloze fietsmaatregelen ingevoerd die kunnen worden overgenomen in een gemeente zoals Oudergem. Daarom is het belangrijk dat politieke actoren (burgemeester en schepenen) en gemeentepersoneel verantwoordelijk voor fiets en voor infrastructuur een volledig dag de tijd uittrekt voor dit soort bezoeken. Andere gemeenten doen dit geregeld en ervaren hoe doeltreffend die zijn.

Technici en ambtenaren

- Velocity (Nijmegen)

Als het financieel mogelijk is, is de deelname van de CEMA en/of een politiek verantwoordelijke van de gemeente aan conferentie Vélo-City in Nijmegen (juni 2017) een uitstekende gelegenheid voor mobiliteitsadviseurs om bij te blijven bij de jongste ontwikkelingen en innovaties (technologisch, politiek...) rond fietsbeleid.

- Onderhoud van de infrastructuur

Het is van belang om gemeentepersoneel te sensibiliseren voor het onderhoud en het schoonmaken van fietsvoorzieningen (sneeuw, bladeren...) en om problemen te melden.

Voldoende middelen moeten inzetbaar zijn om technici en ambtenaren toe te laten opleidingen te volgen rond het reglementair kader en de nieuwste ontwikkelingen (de opleidingsmodule fietsmanager voor CEMA).

- Stedenbouwkundige vergunningen

Om de richtlijnen van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) wat betreft fietsenstallingen kwalitatief uit te voeren, zullen richtlijnen worden opgesteld door de dienst Mobiliteit in overleg met de dienst Stedenbouw.

Politie

De **politie** moet worden gemobiliseerd binnen het kader van haar taken. De gemeente moet de politie aanmoedigen om :

- Sensibilisatiecampagnes te voeren voor het eerbiedigen van fietsers (fietsinfrastructuur, overdreven snelheid...)
- Een of meer fietsbrigades in te zetten. Een fietsbrigade staat in de eerste plaats dicht bij de fietsende burger. Vervolgens is het een niet te versmaden promotiemiddel bij de bevolking.
- Deel te nemen aan de gemeentelijke fietscommissie.

Fietshandelaars

De **fietshandelaars** promoten is belangrijk: hun terreinkennis (concrete evaluatie van voorzieningen) en hun kennis van de diverse actoren zijn bijzonder nuttig. Zij zijn te beschouwen als geprivilegieerde gesprekspartners voor de gemeente. Bovendien is het van belang om ze een zekere zichtbaarheid te bieden in de gemeentelijke communicatie (website en gemeentekrant).

Villo!

De gemeente Oudergem telt 13 *Villo!-stations*. Informatie hebben over de gebruikers zou de gemeente kunnen helpen bij het beter bereiken van de doelgroep. Het is wenselijk om kwantitatieve, kwalitatieve en tijdelijke informatie te krijgen over het gebruik van de stations. Daarom is het aangewezen dat de gemeente met J.C.Decaux en Brussel Mobiliteit overlegt over uitwisseling van informatie.

Financiering

Het actief en systematisch opvolgen van externe financieringskanalen (voornamelijk gewestelijke subsidies) dient structureel te worden ingebod.

Een jaarbudget specifiek voor investeringen op vlak van fietsbeleid zal in het gemeentelijke jaarbudget staan vanaf 2017.

Evaluatie van de uitvoering

De uitvoering en de evaluatie van het Fietsplan zullen door de bestaande verantwoordelijken en instanties gedaan worden. De mobiliteitsambtenaar verantwoordelijk voor de Mobiliteitscel zal ook voor **de coördinatie van het Fietsplan** verantwoordelijk zijn. Hij/Zij zal initiatieven tot stand brengen en volgen om acties uit te voeren. De taken van een mobiliteitsambtenaar zijn:

- Het horizontale overleg over de infrastructuurprojecten bewaken. Jaarlijks organiseert de fietscommissie een overleg specifiek voor het fietsactieplan om de balans op te maken en het komend 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.
- De jaarlijkse balans van realisaties en obstakels opmaken. Het balans zal voor raadpleging het werkgroep voorgelegd en ter goedkeuring aan het schepencollege.
- Jaarlijkse evaluatie van de werklasten 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 werklast en personeel toereikend is.
- **Fietsindicatoren specifiek voor Oudergem** identificeren, volgen en verspreiden (realistische indicatoren, data gemakkelijk te krijgen, ...).

VOORBEELD VAN INDICATOREN:

Een regelmatige **oplijsting van gerealiseerde projecten** (ideaal ieder jaar) :

- heraangelegde straten / aangelegde fietspaden (in meter, eventueel onderscheid naar verschillende types van infrastructuur, in kostprijs);
- het aantal geplaatste fietsbeugels en fietsboxen ;
- het percentage van de vraag naar fietsboxen en de effectieve realisatie ;
- de gemiddelde tijd tussen de melding van een gebrek en het wegwerken ervan.

Fietstellingen laten toe om :

- de effecten te meten van een maatregel door vooraf en achteraf te tellen;
- de evolutie te meten van het fietsgebruik door regelmatig (1 keer per jaar) op meerdere punten (telkens dezelfde) te tellen
- na te gaan of het aanbod aan fietsenstalling voldoende is om aan de vraag te voldoen (tellen van de gestalde fietsers)/

Voor deze indicatoren is het gebruik van GIS een meerwaarde, zowel op het vlak van de invoer van de gegevens, als voor de weergave van de resultaten.

Wat de resultaten betreft op het vlak van fietstellingen en infrastructuurwerken is het interessant om deze naast gegevens over het autogebruik te zetten :

- verkeersdruk;
- het aantal ingeschreven voertuigen in de gemeente ;
- het aantal aanvragen en afgiften van parkeervergunningen;
- de evolutie van het aantal parkeerplaatsen op openbaar domein en op publiek toegankelijke parkings.

Tellingen laten toe om:

- de evolutie van het fietsgebruik op dit plek (veranderingsgraad) door tellingen voor en na een inrichting ;
- een voorstelling van het fietsgebruik in cijfers op gemeentelijk gebied als tellingen regelmatig uitgevoerd worden op identieke plekken en in identieke perioden (veranderingsgraad, ideaal per jaar) ;
- de verhouding aanbod-vraag wat betreft fietsenstallingen te meten.

Evolutie van het fietsgebruik

Regelmatig cijfermateriaal over rijdende en stilstaande (geparkeerde) fietsen laat toe de resultaten van het Fietsactieplan te meten, niet alleen de globale evolutie van het fietsgebruik maar ook de lokale impact van een interventie : "Zijn er meer fietsers sinds de aanleg van het fietspad ?".

De gemeente valt te onderzoeken, zolang er middelen zijn, om **tellingen op het gemeentelijke fietsnetwerk** voor en na inrichtingen te organiseren. Door het systematische overdracht van de resultaten van het Fietsobservatorium (jaarlijkse publicatie), gefocaliseerd op de kruispunten van de gemeente, zal de evolutie van de stromen in de gemeente laten tonen.

De gemeente kan ook het Parkeeragentschap voor hulp vragen om ook regelmatig (jaarlijks of vaker op het piekmomenten) de bezettingsgraad van de parkeervoorzieningen te evalueren:

- Fietsbeugels in de nabijheid van kernen (straal 500m) : aantal beugels (overdekt/niet-overdekt), aantal fietsen dat aan de beugels is vastgemaakt, het aantal fietsen dat 'wild' geparkeerd is.
- Voor publieke fietsparkings buiten de openbare weg

Ten slotte is het aanbevolen om een **tevredenheidsenquête uit te voeren bij de fietsers** om de evolutie van het fietsgebruik in de gemeente te evalueren (zie voorbeeld Fietsersbond in bijlage). Dit kan via de gemeentelijke website, via de gemeentekrant en/of via fietsverenigingen, eerste aanspreekpunt van de fietsers.

4 ACTIETABEL

ACTIES	PRIORITEIT	PARTNERS EN COMPLEMENTAIRE ACTIES	HEFBOOMMAATREGELEN
Werkdomein A: De rijdende fiets			
<i>De omstandigheden creëren</i>			
Uitvoering van het Zone 30 plan	1	Politie Bewoners	Gemeentelijk Mobiliteitsplan Eventuele consultatie van de bevolking
<i>Een structurerende netwerk inrichten</i>			
Uitvoering van een audit van de GmFR's op het terrein	1	Brussel-Mobiliteit ("Het Gewest zet ter beschikking van de gemeente het kennis van de specialisten van het gewestelijke bestuur wat betreft de goedkeuring van voorgestelde fietsroutes"*)	Gewestelijke subsidies*
Eventuele bijkomende fietsroutes identificeren	1		
Realisatie van een uitvoeringsplanning	1		
Bewegwijzering : oprichten en planning	2	Brussel-Mobiliteit	Gewestelijke subsidies*
<i>Fietsinfrastructuur aanleggen</i>			
Realisatie van de specifieke aanbevelingen voor GmFR 1	1	Brussel-Mobiliteit Gemeenten Elsene en St-P-Woluwe	Gewestelijke subsidies*
Realisatie van de specifieke aanbevelingen voor GmFR 2	2	Brussels Hoofdstedelijke Gewest, CHIREC Gemeente St-P-Woluwe	Gewestelijke subsidies*
Realisatie van de specifieke aanbevelingen voor GmFR 3 <i>Vanaf Delta tot de kruising Gustave Demeylaan / Ch. Dierickxlaan</i>	1	Brussel-Mobiliteit	Gewestelijke subsidies*
Realisatie van de specifieke aanbevelingen voor GmFR 3 <i>Vanaf de kruising Gustave Demeylaan / Ch. Dierickxlaan tot de kruising Hugo Van der Goeslaan / Waversesteenweg</i>	2	Brussel-Mobiliteit	Gewestelijke subsidies*
Realisatie van de specifieke aanbevelingen voor GmFR 4 <i>Vanaf J. Van Horenbeecklaan tot de kruising Walckierslaan / Tervuursesteenweg</i>	1	Brussel-Mobiliteit Gemeente Watermaal-Bosvoorde	Gewestelijke subsidies*
Realisatie van de specifieke aanbevelingen voor GmFR 4 <i>Vanaf de kruising Walckierslaan / Tervuursesteenweg tot de rotonde van Vorstlaan en de grens met Woluwe-St-Pieters</i>	3	Directie Monumenten en Landschappen Brussel-Mobiliteit Gemeente St-P-Woluwe	Gewestelijke subsidies*
Realisatie van de specifieke aanbevelingen voor GmFR 5	3	Gemeente St-P-Woluwe	Gewestelijke subsidies*
Realisatie van de specifieke aanbevelingen voor de grote assen	1	Brussel-Mobiliteit	
<i>Bewegwijzering</i>			
Alternatieve fietsroutes: communiceren over de bestaande alternatieve fietsroutes (Vorstlaan tijdens de kermis)	1	fietsverenigingen	website, gemeentekrant
Itinéraires bis : mogelijkheden bestuderen om de toegankelijkheid van fietsers te beperken alleen tijdens de openingsuren van de evenementen	2	Politie gemeenschapwachten	
<i>Het netwerk beheren</i>			
Gebruik maken van fixmystreet.irisnet.be : Opvolging van de gebreken en problemen die behandeld moeten worden	1	Brussel-Mobiliteit	
Gebruik maken van fixmystreet.irisnet.be : middelen aan de technische beambte geven om de gebreken en problemen te kunnen signaleren	1		
Innoveren : uitvoering van een fietsstraat	2	Brussel-Mobiliteit	Gewestelijke subsidies*
Onderhoud en netheid garanderen	1		
Waak van infrastructuur en bewegwijzering	1	Politie	
Groene Wandeling : - wegoppervlak - beheer van het mengen van fietsers- en voetgangersstromen - beheer van de verbinding met het wegennet in de omgeving	1	Leefmilieu Brussels IBGE Gemeenten St-Lambrechts-Woluwe en Watermaal-Bosvoorde Politie	

Werkdomein B: Stilstaande fiets			
<i>Nadenken over het fietsparkeren op gemeentelijke schaal</i>			
het fietsparkeeraanbod ontwikkelen naargelang de bestemming	1	fietsverenigingen Het Gewestelijk Parkeeragentschap MIVB	
Zorgen voor een aangepaste aanbod-vraag verhouding (continue opvolging van de vraag en tellingen in functie van de beschikbare middelen)	1	Het Gewestelijk Parkeeragentschap fietsverenigingen, vb Cyclo	
Planning voor het installeren van fietsbeugels in de openbare ruimte	1		Gemeentelijk Parkeeractieplan Gewestelijke subsidies
Beroep op de MIVB doen om fietsenstalling bij OV-haltes/stations te ontwikkelen	1	MIVB	
Doorgaan met het aanbod ontwikkelen en de opvolging van de vraag voor fietsboxen	1	Het Gewestelijk Parkeeragentschap	Gewestelijke subsidies* Onderzoek en/of benchmarking om de beste plaatsen te bepalen
Grote, beveiligde fietsenstallingen ontwikkelen	2	Het Gewestelijk Parkeeragentschap	Onderzoek en/of benchmarking om de beste plaatsen te bepalen
Mogelijkheden voor inpandige buurtfietsenstallingen onderzoeken (binnen de bestaande weefsel, maar ook op eventuele interstitiele ruimtes waarop er niet gebouwd werd)	1	Het Gewestelijk Parkeeragentschap Dienst Stedelijke renovatie Agences Immobilières Sociales	Duurzame Wijkcontracten Opleidingen voor gemeentelijke architecten
Stimuleringsmaatregel inrichten om fietsenstallingen in leegstaande parkeergarages te ontwikkelen	2	Beheerder van de leegstaande parkeergarages 1) Aan de Dienst Belastingen de lijst van garages opvragen 2) Koppelen/ verplichten van de realisatie van fietsparkeerplaatsen aan de parkeervergunning als het om parkings gaat van meer dan 10 parkeerplaatsen (Dienst Leefmilieu).	Gemeentelijke parkeerbelasting
Werkdomein C: Stimuleren van Fietsgebruik			
<i>Communicatie</i>			
Regelmatig een artikel over de fietsen schrijven in de gemeentekrant	2		De fiets geniet van een trendy imago dat ook gebruikt kan worden om ook te gebruiken bij meer algemene berichten
De wegpagina over fietsmobiliteit aanvullen	1		
Het GmFR-netwerk promoten	1		Gemeentekrant, wegsite, supports publicitaires existants sur l'espace public
De werknemers van de administratie informeren en sensibiliseren over het fietsgebruik	1		
Coördinatie van de communicatie met als doelstelling het fietsgebruik te stimuleren bij de werknemers van de bedrijven die in Oudergem zijn	1	Brussel-Mobiliteit fietsverenigingen (afdeling "Bedrijven" van Pro Velo) Mobiliteitsadviseur van de grote bedrijven	
Het fietsgebruik stimuleren (eventueel het gebruik van de elektrische fiets) bij 65-plussers binnen instituties beheerst door het gemeentelijke bestuur	2	OCMW	
Intermodaliteit bevorderen	1	MIVB	Het gebruik van een routeplanner promoten
<i>Educatie</i>			
genoeg middelen vinden om het fietsopleiding pool in de scholen te steunen en promoten, zodat de scholen het Fietsbrevet autonoom kunnen volgen	1	basisscholen Politie fietsverenigingen	
Organisatie van een ontdekkingsdag van de gemeente per fiets	2	fietsverenigingen	Week van de Mobiliteit
Informatie- en opleidingssessies organiseren om e-fietsen te leren gebruiken	3	fietsverenigingen	Week van de Mobiliteit

Werkdomein D: Fietsbeleid verankeren			
<i>Doelstelling voor de organisatie</i>			
Het fietsbeleid integreren in de algemene mobiliteitspolitiek	1		
De financiële en personele middelen voor de coördinatie en opvolging van de uitvoering	1		
Oprichting van instrumenten en procedures waarmee de gebruikers worden geraadpleegd	1		
Oprichting van instrumenten en procedures om de transversale coördinatie binnen de administratie te verzekeren	1		
Partners zoeken	2	Brussels Hoofdstedelijke Gewest, buurgemeenten, openbaar vervoerorganisaties, fietsverenigingen, entreprises...	Evenementen, pilootervaringen...
<i>Fietsersbehoeften</i>			
Oprichting van een gemeentelijke fietscommissie	1	In functie van de beschikbaarheid en interesse van iedereen kan het de werkgroep zijn die opgericht wordt in het kader van dit BYPAD audit	
Oprichting van een platform waar de fietsactoren hun visie kunnen laten horen (verenigingen, gebruikers...) van het fietsbeleid	1	fietsverenigingen, Brussel-Mobiliteit, Politie, Dienst Werken, Dienst Stedelijke renovatie...	
De gewone burger ertoe aanmoedigen feedback te geven	2	fietsverenigingen (bij vb. voor de spreiding van een onderzoek)	Website, gemeentekrant
De fietsverenigingen promoten	2		Website, gemeentekrant, gezamenlijke organisatie
Opleiding van het dienst Werken	1		Publicaties (Vademecum...) Opleidingen (CEMA, fiets-moduul)
<i>Verantwoordelijk en coördinatie</i>			
het Fietsactieplan gemakkelijk beschikbaar maken voor de betrokkene gemeentelijke agenten	1		
het opzetten van een geografische information system (GIS)	2		
Ontwikkeling van de samenwerking met het Gewest en de andere gemeenten	1		Uitvoering van de GFR Uitvoering van de Fietsactieplannen van alle 19 Brusselse gemeenten
<i>Middelen en actoren</i>			
Terreinbezoeken organiseren voor technische en politieke actoren	3		
Deelname van de CEMA aan fietscongressen (vb: Vélocity)	3		
Sensibilisatie en opleiding van het gemeentepersoneel voor het onderhoud en het schoonmaken van fietsvoorzieningen	1		Fiets-moduul van de CEMA-opleiding
Redactie van richtlijnen voor de uitvoering van de aanbevelingen van- De Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) op vlak van fietsenstallingen	1		
Mobilisatie en sensibilisatie van de Politie	1	Politie	Fietsbrigades
Promotie van de fietshandelaars en fietsdiensten	3		Website, gemeentekrant, bestaand reclamemateriaal in de publieke ruimte
Met JC Decaux overleggen om kwantitatieve, kwalitatieve en tijdelijke informatie over Villo-gebruikers te krijgen	2	Brussel-Mobiliteit	
Programmeren van acties in het huidige gemeentelijke budget	1		
Opvolging van geraamde investeringen voor de fiets in de jaarlijkse balans van het fietsplan	1		

Tellingen op de GmFR en GFR netwerken organiseren	1	fietsverenigingen	
Een tevredenheidsenquête uit te voeren bij de fietsers	3	fietsverenigingen	Website, gemeentekrant Newsletter van de fietsverenigingen
* Op basis van het catalogus 2016 van subsidies en toelagen ten gunste van de Brusselse lokale besturen op vlak van mobiliteit: http://www.avcb-vsgeb.be/nl/subsidies.html			

5 BIJLAGEN

Rapport van de opiniepeiling gerealiseerd door Fietzersbond Antwerpen in 2012

Resultaten van de opiniepeiling « VélOpinion » gerealiseerd door een GRACQ Oudergem in 2015

Fiche met betrekking tot de aanleg van een fietsstraat (SPW – DGO1)