

Gemeente Schaarbeek

BYPAD audit en fietsactieplan

maart 2013



de gemeenteraad Schaarbeek op

Inhoudstabel

1	BYPAD Audit Bypad : Fietsen de dag van vandaag	6
1.1	Regionale context: fietsgebruik, fietspotentieel en fietsbeleid	6
1.2	Fietsprofiel van de gemeente Schaarbeek	11
1.2.1	Gemeentelijke context	11
1.2.2	Fietsinitiatieven in Schaarbeek	18
1.2.3	Fietsgebruik	22
1.3	De BYPAD methode	29
1.4	BYPAD diagnose	33
1.5	De diagnose per module	35
1.5.1	Gebruikersbehoeften (score 2,0)	35
1.5.2	Leiderschap en coördinatie (score 2,0)	35
1.5.3	Fietsbeleid op papier (score 2,5)	36
1.5.4	Personeel en middelen (score 2,0)	37
1.5.5	Infrastructuur en veiligheid (2,0)	37
1.5.6	Communicatie en promotie (score 1,8)	38
1.5.7	Educatie (3,0)	38
1.5.8	Complementaire maatregelen (score 1,5)	39
1.5.9	Evaluatie en impact (score 0,5)	39
1.6	Maatregelen per module	40
1.6.1	Gebruikersbehoeften	40
1.6.2	Leiderschap en coördinatie	40
1.6.3	Fietsbeleid op papier	40
1.6.4	Personeel en middelen	40
1.6.5	Infrastructuur	40
1.6.6	Communicatie en promotie	41
1.6.7	Educatie	41
1.6.8	Complementaire maatregelen	41
1.6.9	Evaluatie en impact	42
2	Fietsactieplan	43
2.1	Algemene doelstellingen fietsactieplan	43
2.2	Werkdomein A: De rijdende fiets	45
2.2.1	Kwaliteitseisen fietsnetwerk	45
2.2.2	Hefboommaatregelen rijdende fiets	47
2.2.3	Technische oplossingen voor de behoeftes van fietsers en lokale noden	48
2.2.4	Voorzien van bewegwijzering op de GemFR die is afgestemd op die van de GFR	54

2.2.5	Actualiseren en oplossen van de lijst met zwarte vlekken van het GMP	54
2.3	Werkdomein B: de stilstaande fiets	55
2.3.1	Doelstellingen stilstaande fiets	55
2.3.2	Aanbod korte termijnparkeren	55
2.3.3	Het aanbod voor parkeren van middellange duur	55
2.3.4	Aanbod lange termijnparkeren	56
2.3.5	Projecten in het kader van de toekenning van een subsidie	56
2.4	Werkdomein C: Stimuleren van fietsgebruik	58
2.4.1	Doelstellingen stimuleren fietsgebruik	58
2.4.2	Beschikbare informatie via de website ontwikkelen	58
2.4.3	Nieuwe medewerkers informeren (en de oude erop attent maken) dat er dienstfietsen ter beschikking staan	58
2.4.4	Een lokale communicatiestrategie uitwerken	58
2.4.5	Een gemeentelijke fietskaart uitgeven	58
2.4.6	Nieuwe burgers van Schaarbeek uitnodigen voor een ontdekkingswandeling door de gemeente per fiets	58
2.5	Werkdomein D: Verankeren van fietsbeleid	59
2.5.1	Aandachtspunten verankeren fietsbeleid	59
2.5.2	Structurele financiering voor het fietsbeleid	59
2.5.3	Terreinbezoeken organiseren voor technici en verkozenen	59
2.5.4	Bevestigen en versterken van de rol van de fietscommissie	59
2.5.5	De politie mobiliseren in het kader van haar functies	59
2.5.6	Opleiding over fietsbeleid van het administratief personeel	60
2.5.7	Instrumenten voor monitoring vestigen	60
2.5.8	Invoeren van cartografische instrumenten om inrichting en uitrusting op te volgen	60
2.5.9	Een proactieve partner worden van de gewestelijke fietscel	60
2.5.10	De tellingen van de GRACQ gebruiken	60
2.6	Actietabel	61

Tabellen

Tabel 1: BYPAD agenda	31
Tabel 2 Samenstelling werkgroep BYPAD	32
Tabel 3: Evaluatie modules BYPAD	1
Tabel 4: Score per vraag.....	34
Tabel 5: Keuzetabel gewenste fietsvoorzieningen	46

Figuren

Figuur 1: Referentiekaart van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met aanpassing.....	1
Figuur 2: Reliëf obv hydrologie.	12
Figuur 3: Uittreksel uit het gemeentelijk mobiliteitsplan Schaarbeek.....	14
Figuur 4: Doorgaand en lokaal verkeer in de ochtendspits. Bron: AED (2001)	15
Figuur 5: uittreksel Gemeentelijk Mobiliteitsplan Schaarbeek.....	16
Figuur 6: Deel vd bevolking met toegang tot openbaar vervoer (200m tot bushalte, 400m tot tramhalte en 500m tot metrohalte)	17
Figuur 7: Deel vd bevolking met toegang tot een tramhalte op minder dan 400 meter	17
Figuur 8: Uittreksel uit het GMP, beoogde fietsnetwerk.....	19
Figuur 9: Verdeling zone 30 Schaarbeek. Bron: Mobiel Brussel 2011	20
Figuur 10: Tellingen Fietsobservatorium.....	22
Figuur 11: Tellingen van de GRACQ in Schaarbeek.....	22
Figuur 12: Resultaten tellingen 2011, groei sinds 2002.....	22
Figuur 13: BYPAD modules.....	30
Figuur 14: De BYPAD ontwikkelingsniveaus	30
Figuur 15: BYPAD: meerwaarde voor het fietsbeleidsplan	31
Figuur 16: BYPAD diagnose	33
Figuur 17: GFR en GemFR in de gemeente Schaarbeek	1
Figuur 18: Gediversifieerd aanbod aan stallingsvoorzieningen.....	57

INLEIDING

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

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

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

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

Het Brussels Gewest financiert deze 6 gemeenten voor:

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

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

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

1 BYPAD AUDIT BYPAD : FIETSEN DE DAG VAN VANDAAG

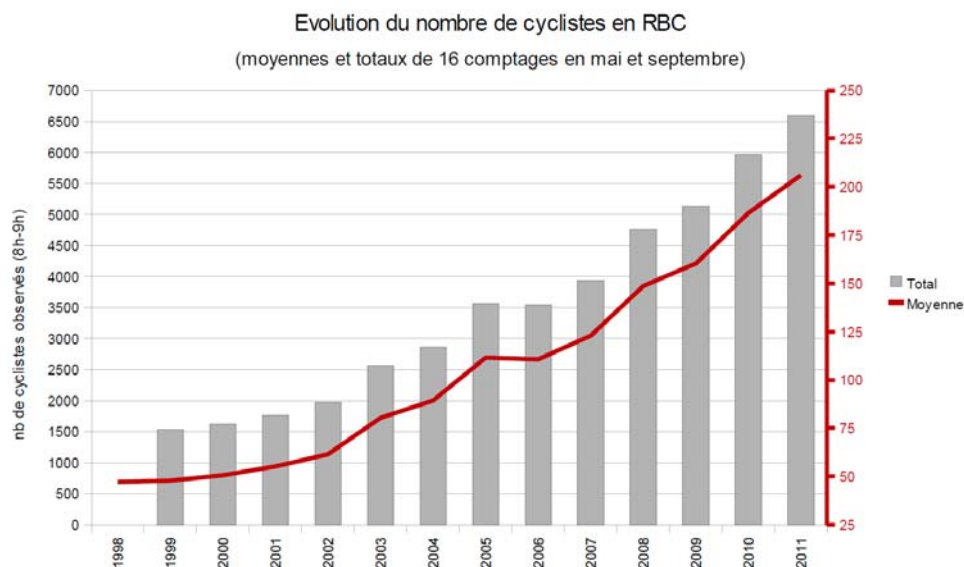
Diagnose van het fietsbeleid

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

1.1 Regionale context: fietsgebruik, fietspotentieel en fietsbeleid

Meer en meer fietsers

Al meer dan 10 jaar is het Brussels Gewest bezig met het uitstippelen en realiseren van een fietsbeleid. De resultaten zijn bemoedigend: het aantal fietsers langs de 16 telpunten blijft jaar na jaar stijgen en verviervoudigde op 10 jaar tijd¹.



De grote massa moet nog steeds overtuigd worden

Niettegenstaande is de doelstelling zeer ambitieus: « *Het mobiliteitsplan IRIS II stelt dan ook dat tegen 2020 maar liefst 20% van de gemechaniseerde verplaatsingen met de fiets moeten gebeuren, terwijl het aantal wagenkilometers tegen 2018 moet dalen met 20%. We moeten dus alles in het werk stellen om meer mensen op de fiets te krijgen, door hen te overtuigen, door veilige omstandigheden, diensten en infrastructuur aan te bieden en uiteraard door erop toe te zien dat in alle fasen van de inrichtingswerken rekening wordt gehouden met de fiets, de voetganger en het openbaar vervoer.* »²

Het huidige fietsaandeel binnen het totaal aantal verplaatsingen wordt geschat 3,4 %³, of 5% van het aantal gemechaniseerde verplaatsingen. Grote steden in Nederland halen fietsaandelen van meer dan

¹ Pro-Velo - Observatoire du vélo en RBC, rapport 2011

² Extrait du préambule du Plan Vélo 2010-2015

³ Enquête Ménage BELDAM, données 2010

30% dankzij een geïntegreerd fietsbeleid dat reeds 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 doodnormaal 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 morfologie. Dit betekent dat:

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

Een gewestelijk fietsbeleidsplan

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

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

⁴ Observatoire de la mobilité, Cahier 1 p.30

⁵ Observatoire de la mobilité, Cahier 1 p.32

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

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

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

Instrumenten, richtlijnen en projecten

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

- Het **vademecum fiets** bestaat reeds uit 6 afzonderlijke richtlijnenbundels : fietspaden en fietsmarkeringen, BEV, rotondes, busbanen + fiets, fietsmarkeringen en verlichting, materiaalgebruik. Een fundamenteel principe is de **keuze van fietsvoorzieningen afhankelijk van de snelheid en de intensiteit van het autoverkeer**, conform internationaal gekende richtlijnen⁶:

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

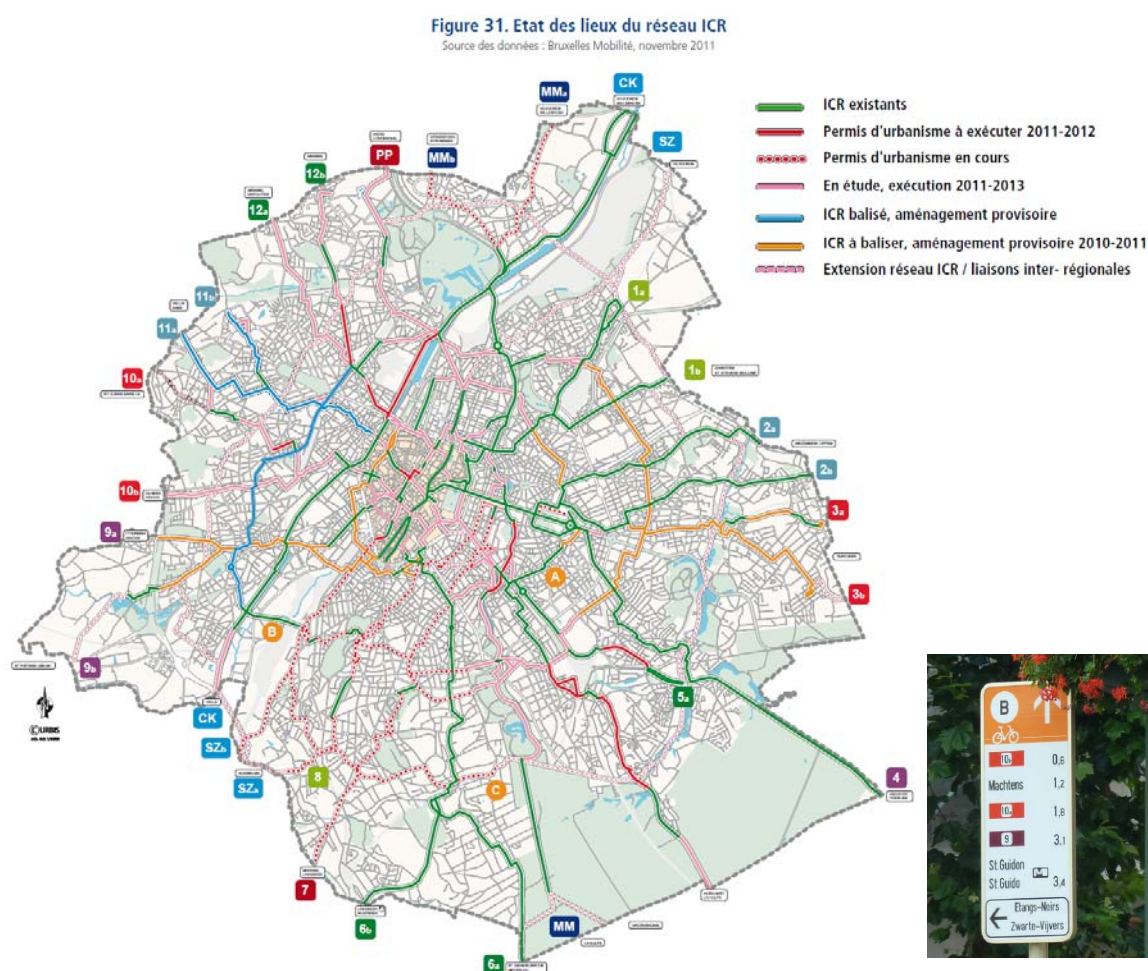
- De **gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV)** legt normen op rond kwaliteit en materiaalgebruik van inrichtingsprojecten, inplanting van fietsparkeerplaatsen en het voorzien van inpandige fietsenstallingen bij woningbouw (1 per wooneenheid).
- Het **gewestelijk parkeerplan** (in voorbereiding) stelt een norm voor van 2 fietsparkeerplaatsen per 20 autoparkeerplaatsen op straat, met een maximale tussenafstand van 150 m. Ook worden beveiligde fietsenstallingen op straat voorzien voor de bewoners (principe van fietskluisen/trommels).

⁶ RBC – vademecum vélo – cahier 2

- Het **Fiets-GEN**: er is een plan in voorbereiding voor de ontwikkeling van een netwerk van hoogwaardige fietsvoorzieningen. Dit netwerk wordt het hoofdnet van fietsroutes, met een kwaliteitsniveau dat snelle fietsverplaatsingen mogelijk maakt op een veilige en comfortabele manier en dit voor zowel korte als lange afstanden binnen het gewest en in de rand van Brussel. Het gaat hoofdzakelijk over afzonderlijke fietswegen, langs bijvoorbeeld spoorwegen, aangevuld met tracés langs het wegennet, met beveiligde en ruime fietsvoorzieningen langs de belangrijkste verkeersaders of langs fietsstraten in autoluwe zones.

De realisatie van het GFR netwerk is in zicht

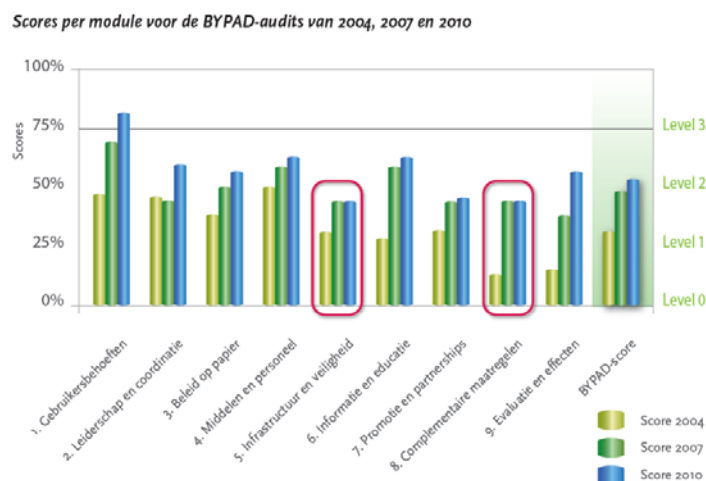
Het fietsplan voorziet in de realisatie van het volledige GFR netwerk tussen 2010 en 2014. Het gaat over rustige fietsroutes op wijk en interwijkniveau die voornamelijk de grote verkeersaders mijden. Er is een budget voorzien van ca. 10 miljoen € per jaar voor het aanbrengen van fietsmarkeringen of realiseren van fietsinfrastructuur. De kaart geeft een stand van zaken van de realisatie van het GFR netwerk in november 2011⁷. Er werd ook een specifieke bewegwijzering ontworpen voor het GFR netwerk.



⁷ Observatoire de la mobilité, Cahier 1 p.49

Een wisselvallige tussenbalans

Op regelmatige basis evalueert het Brussels Gewest zijn fietsbeleid en wordt dit fietsbeleid bijgestuurd op basis van de **fietsaudit BYPAD** (2004, 2007 en 2010 en voorzien in 2012). De resultaten zijn samengevat in onderstaande grafiek⁸



De globale evaluatie geeft het volgende aan:

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

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

Tegelijkertijd blijft er nog een belangrijk deel van het regionale wegennetwerk over waar fietsvoorzieningen nodig zijn. De doelstelling is om 100% van dit netwerk (320km) uit te rusten: in 2010 was dit slechts het geval voor 48% (154km) van het netwerk, weliswaar bijna een verdubbeling in vergelijking met 2005 (28%). Het gaat vooral om vrijliggende fietspaden (53% - 82km) en gemarkeerde fietspaden (24% - 37km) maar ook over gemengde oplossingen (fietsuggestiestroken 23% - 35km) die op drukke verkeersaders geen veiligheidsgevoel bieden.

De documenten staan ter beschikking op:

- [http://www.mobielbrussel.irisnet.be/articles/fiets/publicaties: audit Bypad 2010, Fietsactieplan 2010-2015](http://www.mobielbrussel.irisnet.be/articles/fiets/publicaties:audit%20Bypad%202010,%20Fietsactieplan%202010-2015)
- [http://www.mobielbrussel.irisnet.be/partners/professionelen/technische-publicaties: vademecum](http://www.mobielbrussel.irisnet.be/partners/professionelen/technische-publicaties:vademecum)
- [http://www.provelo.org/nl/rd/studies/brussels-fietsobservatorium: Fietsobservatorium 2011](http://www.provelo.org/nl/rd/studies/brussels-fietsobservatorium:Fietsobservatorium%202011)

⁸ Illustration: Plan vélo 2010-2015

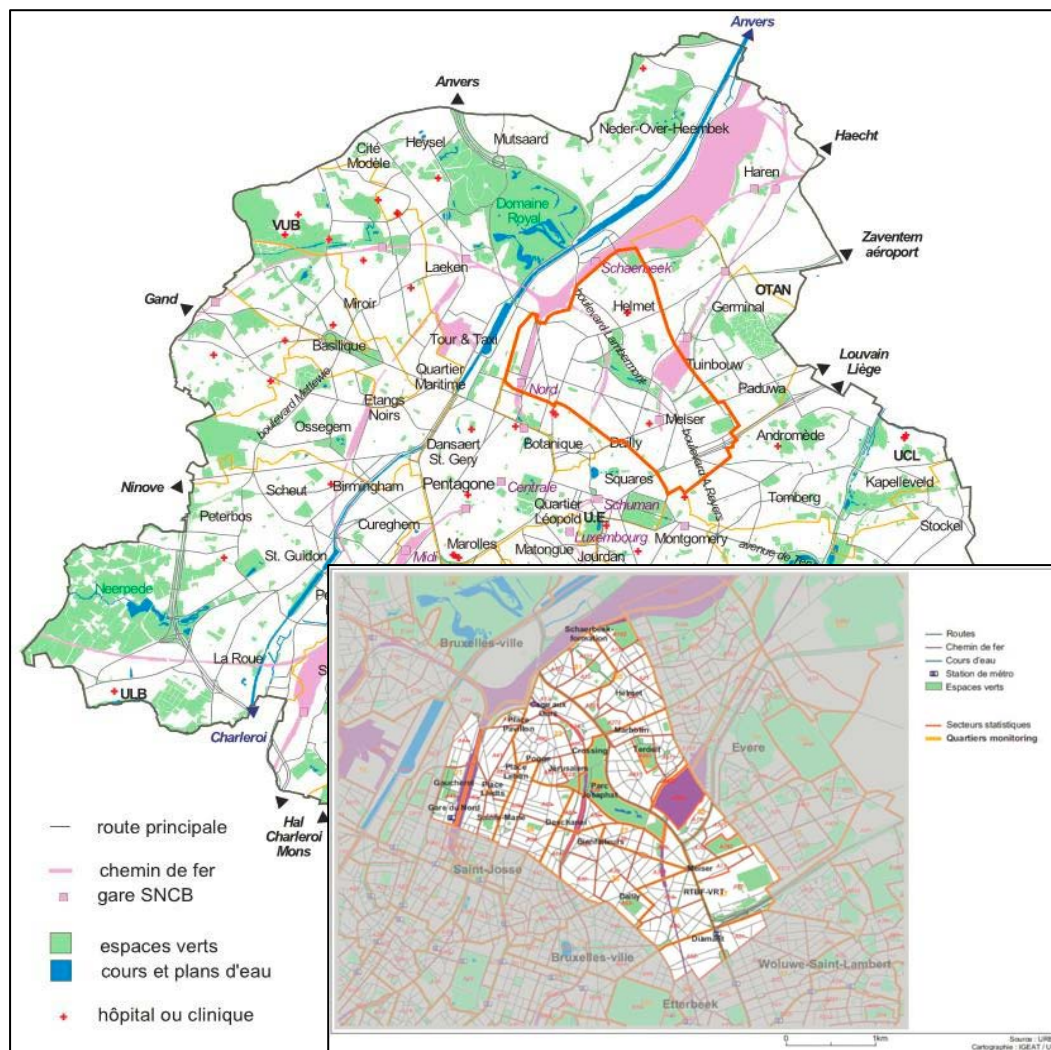
1.2 Fietsprofiel van de gemeente Schaarbeek

Dit gedeelte vermeldt enkele belangrijke data over de gemeente alvorens over te gaan tot de evaluatie van het fietsbeleid. Zij geeft ook elementen van het terreinbezoek van het terreinbezoek van de BYPADgroep weer en de analyse van de BYPADauditeur.

1.2.1 Gemeentelijke context

Geografische Situatie

Schaarbeek maakt deel uit van de gemeentes van de eerste kroon van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: hoewel ze niet direct grenst aan de Vijfhoek wordt zij er enkel van gescheiden door de kleine gemeente Sint-Joost-ten-Node en de uitbreiding van Brussel-stad naar de Schumanwijk.



Figuur 1: Referentiekartaart van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met aanpassing

Het gemeentelijk grondgebied vormt een compacte oppervlakte, waardoor afstanden die binnen de gemeente worden afgelegd steeds kort zijn. Zo is bijvoorbeeld het traject van het Terdeltplein naar het Liedtsplein een afstand van 2km, per fiets minder dan 9 minuten. Zelfs de meer uitwaarts

liggende punten van de gemeente zijn met de fiets in korte tijd bereikbaar. Zo is de afstand tussen Diamant en het Noordstation maar 3,8km, ofte 16 minuten fietsen. Wat intercommunale verplaatsingen betreft zijn het slechts 3,5km naar het Colignonplein, het administratief centrum, vanaf de Naamsepoort ofte 15 minuten fietsen. Tussen de Huart Hamoiriaan en de Grote Markt van Brussel liggen 4,2km ofte 18 minuten. Rekening houdende met de locatie en vorm van de gemeente is het aantal potentiële fietsverplaatsingen zeer hoog, zowel voor binnengemeentelijke verplaatsingen als naar het hele gewest.

Het reliëf

Het reliëf speelt zeker een rol in de evaluatie van de fietsbaarheid van Schaarbeek. Twee grote gehelen zijn te onderscheiden: de vlakte van de valleibodem aan de ene kant (wijk Noordstation, Gaucheret, Liedtsplein, Paviljoen, Berenkooi) en het op plateau aan de andere kant (wijk Helmet, Terdelt, Meiser, RTBF, Diamant, Dailly). Tussen de twee zijn er redelijke hoogteverschillen. Het zijn de Zenne, de Maalbeek en de Roodebeek (ofte Josaphatbeek) die het gebied omzomen.



Figuur 2: Reliëf o.b.v. hydrologie. Bron: <http://geo.surlaterre.org/egeb-sgwb/hydrologie>

De loop van de Maalbeek biedt ook vandaag nog kansen als fietsroute door het beperkte hoogteverschil. Tegelijkertijd fungeert de as St-Maria – Colignonplein als waterscheidingskam tussen het bassin van de Maalbeek (oost) en dat van de Zenne (west). Het is dus een fijne uitloper die relatief vlak is. Zoals steeds het geval in dichte stadsweefsels werd het oorspronkelijk landschap aangepast door diverse verstedelijkingsoperaties.

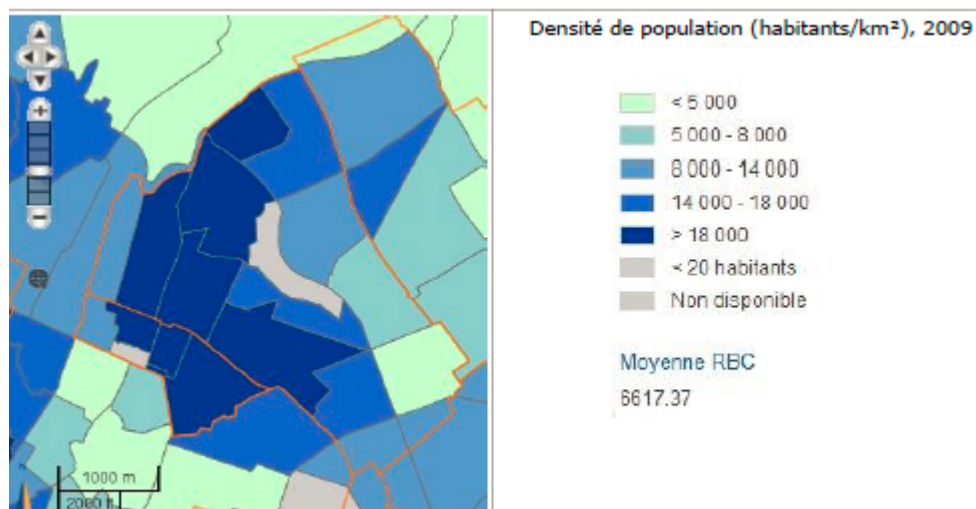
Op het vlak van fietsgebruik zijn gebieden die weinig helling vertonen gemakkelijker naar waarde te schatten. Deze visie moet echter genuanceerd worden door de volgende punten:

- Er bestaan nog steeds wegen die de helling tussen de twee plateaus minimaliseren (Lambermontlaan, Azaleastraat,...)
- Straten die de hoogtelijnen die door de hellingen ontstaan volgen of er slechts weinig van afwijken: Groenstraat, Poststraat, Markelbachstraat

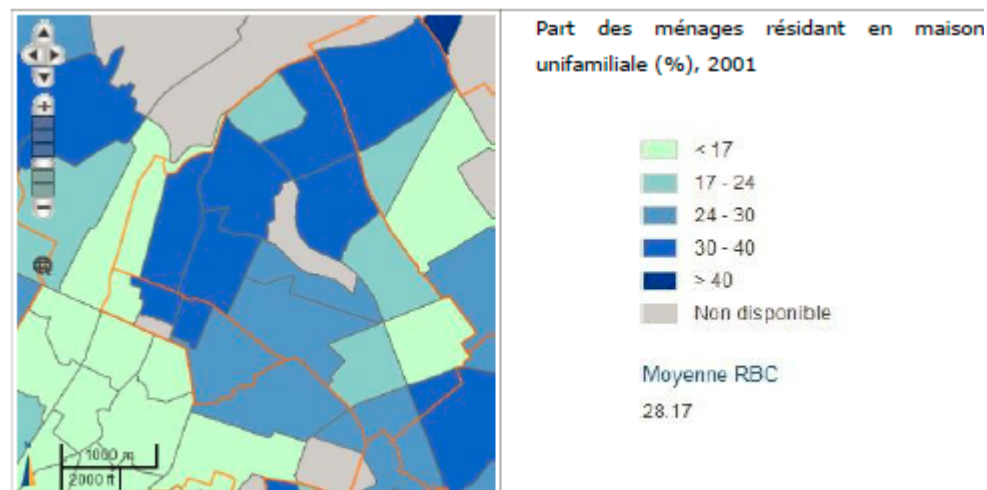
Bevolking, dichtheid en typologie van de woningsstructuur (Bron: wijkmonitoring)

Schaarbeek telt meer dan 125.000 inwoners, de tweede grootste gemeente van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest na Brussel-stad. Haar oppervlakte bedraagt 8,1km² en de gemiddelde bevolkingsdichtheid aldus 14.5000 inwoners/km².

De bevolkingsdichtheid van de gemeente stelt ongeveer de gradiënt van stad naar rand voor: de wijken het dichtst bij de as van het kanaal en de stad (Liedts, St. Maria, Colignon, Pogge, Paviljoen, Berenkooi, Schaarbeekstation, Weldoeners). Vertonen de hoogste dichtheden, terwijl de wijken die naar de rand neigen (Diamant, RTBF, Terdelt) lagere dichtheden vertonen. De wijken in het midden vertonen intermediaire dichtheden.

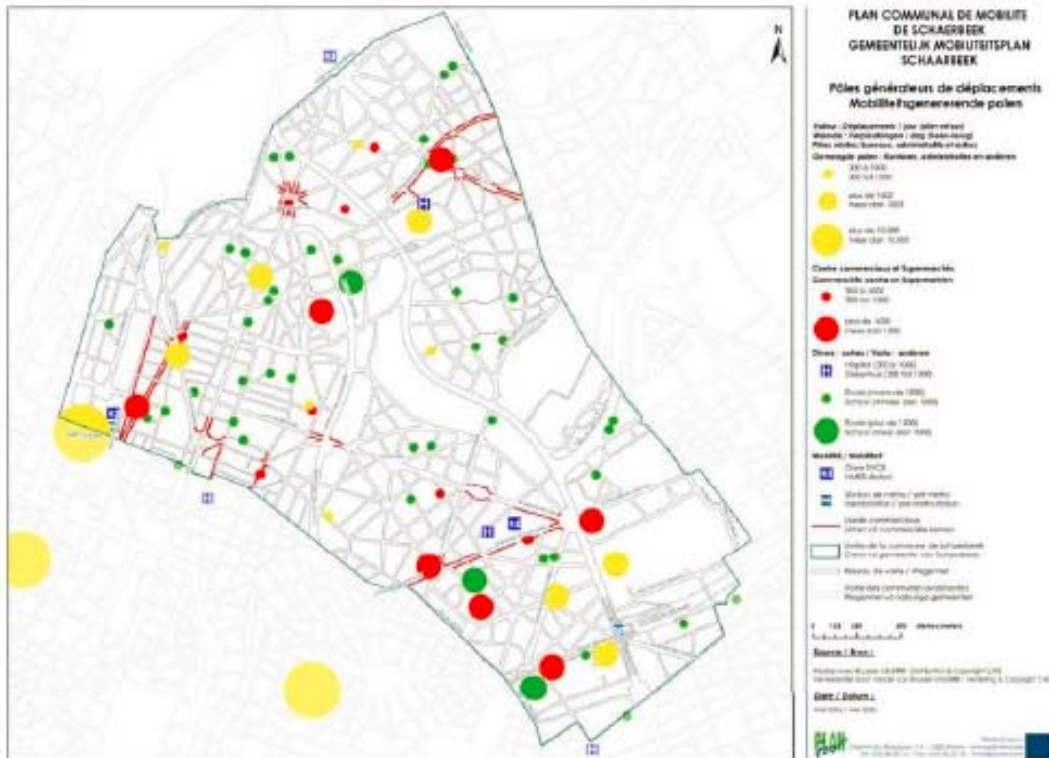


Het type woningsstructuur evolueert voorspelbaar mee met het profiel van de bevolkingsdichtheid: het aantal eengezinswoningen neemt toe naargelang de afstand tot het centrum toeneemt.



De combinatie van beide indicatoren dient bewust te zijn bij het ontwerpen van maatregelen voor het fietsbeleid, zoals vb. de nood aan buurtfietsenstallingen in gelijkvloerse, leegstaande panden of fietsboxen omdat thuis parkeren problematisch is in dichtere wijken of het aanbod van deelfietsen (Villo).

De verkeersgenererende polen



Figuur 3: Uittreksel uit het gemeentelijk mobiliteitsplan Schaarbeek.

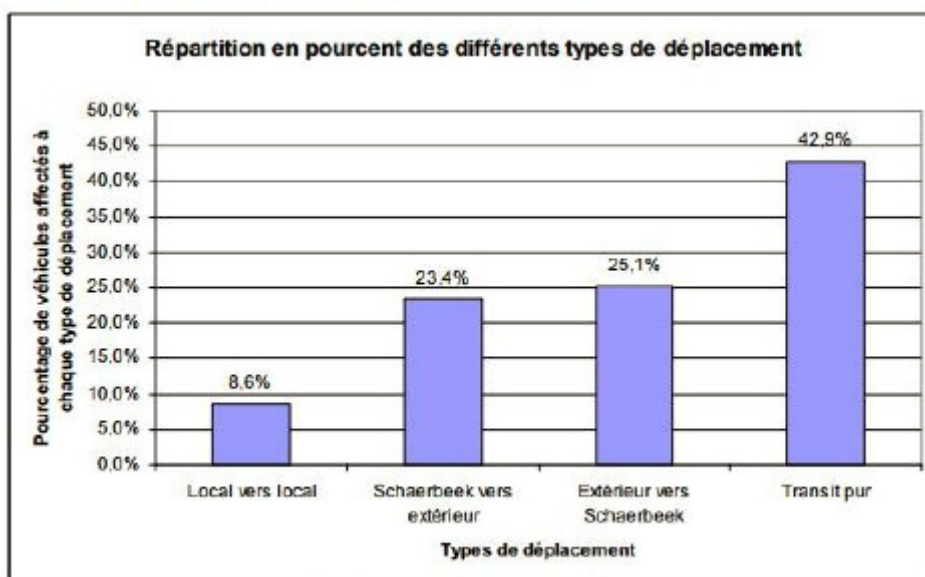
De grote verkeersgenererende polen binnen de gemeente zijn zonder twijfel het Noordstation, zowel als tewerkstellings-, administratieve en OV-pool (tram, bus trein).

In mindere mate kunnen volgend polen geïdentificeerd worden:

- Commerciële wijken: Brabantstraat, Aarschotstraat, Houwaertplaats, Helmetwijk, Daillyplein, Ardense Jagersplein,...
- Diensten, werkgelegenheid en administratie: Colignonplein, Paul Brien hospitaal, Reyers, Meiser, Kolonel Burg, RTBF,...
- Onderwijs: Sint-Dominique-instituut, Koning Boudewijncollege, Heilige Maagschool,...

Hieraan kunnen nog enkele polen toegevoegd worden met een groot aanbod aan openbaar vervoer zoals het Meiserplein, Liedtsplein of het station van Schaarbeek.

Op regionaal niveau zit Schaarbeek tussen twee grote tewerkstellingspolen in het Gewest: de Noordwijk enerzijds en de Europese wijk anderzijds. Schaarbeek zit ook tussen de uitmonding van 2 belangrijke autostrades (A12 uit het noorden en de E40 in het oosten) en sterk gepolariseerde zones die sterk doorgaand verkeer generen op spitsuren. Deze komt dus bovenop de algemene verplaatsingen van de lokale bevolking.

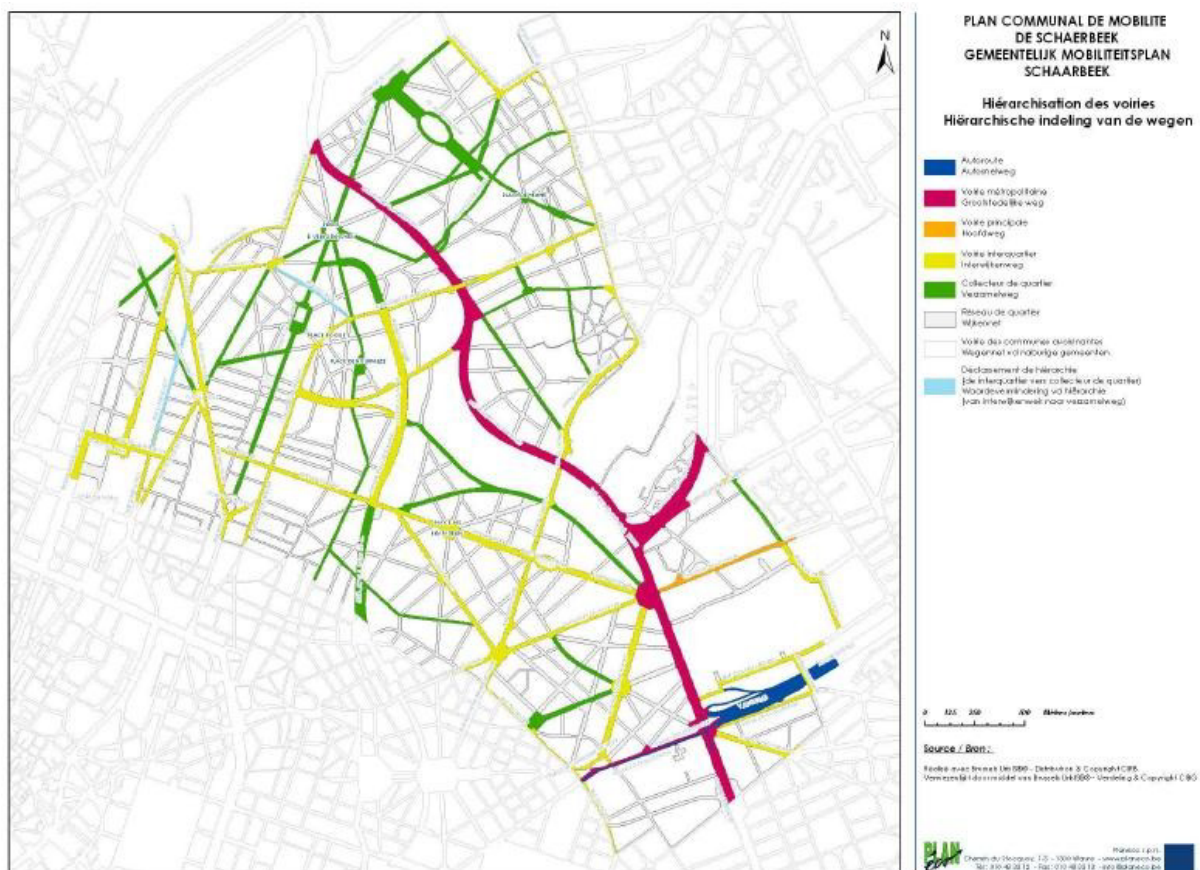


Figuur 4: Doorgaand en lokaal verkeer in de ochtendspits. Bron: AED (2001)

Het doorgaand verkeer telt zo voor 43% van de gedane verplaatsingen in 2001 (geen oudere gegevens). Deze situaties heeft dus duidelijk gevolgen voor de verzadiging van het wegennet en bijgevolg voor de fietscondities (comfort, veiligheid, vervuiling).

Wegencategorisering en verkeerdruk

De wegcategorisering voorgesteld in het gewestelijk ontwikkelingsplan (GewOP) werd aangepast in het GMP teneinde de beperkingen van de gemeente Schaerbeek te kunnen beantwoorden zoals hierboven beschreven.



Figuur 5: uittreksel Gemeentelijk Mobiliteitsplan Schaarbeek.

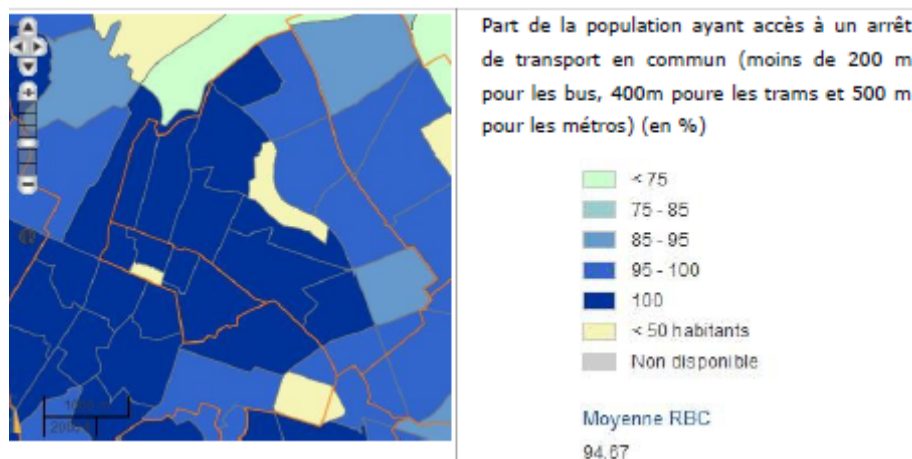
Zoals we konden vaststellen wordt Schaarbeek geconfronteerd met een extreem hoog gehalte doorgaand verkeer, dit is ook de grootste vaststelling van het GMP. Het hoge aantal grote straten vergemakkelijkt deze situatie nog aangezien automobilisten aangemoedigd worden die straten, die hen geschikt lijken, te gebruiken. Tegenover het doorgaand verkeer op lokale straten werden ook verzamelwegen ingericht en ingebed in het structuurschema van het GMP (groene lijnen op de kaart hierboven). De verzamelwegen zijn een tussenniveau tussen de lokale wegen en de interwijkwegen. Deze verzamelaars moeten de interwijkwegen ontlasten in de spits en worden weer tot lokale wegen zodra het verkeer afneemt. Het wegennet van deze verzamelwegen (sommige werden in het IrisII-plan opgenomen) is erg dicht in Schaarbeek.

In Schaarbeek, net als in de andere gemeentes van het gewest is het bestaan van de verzamelwegen een tweesnijdend zwaard: ze legitimeren een situatie die niet wenselijk is maar onvermijdelijk lijkt.

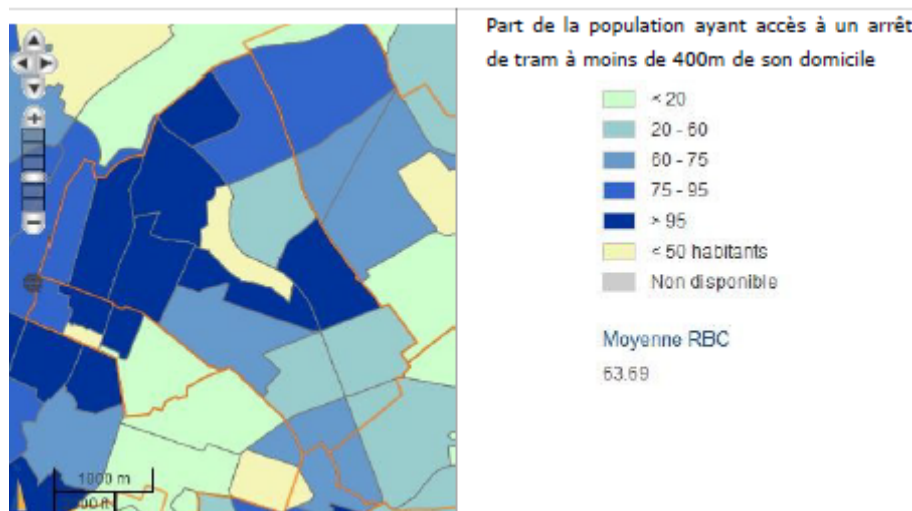
De gevolgen van de verzadiging van het wegennet hebben een duidelijk weerslag op de fietsbaarheid in de gemeente: de verkeersdruk in combinatie met vele directe verkeersaders in de gemeente verplicht de gemeente er toe zware infrastructurele maatregelen te nemen om de veiligheid van fietsers te kunnen garanderen. Als gemengd verkeer of een markering bij matig verkeer mogelijk lijkt, blijft het nodig om vrijliggende fietspaden aan te leggen voor wanneer het drukke verkeer bron van objectieve en subjectieve veiligheid wordt. Deze vereiste is erg moeilijk te vervullen aangezien de druk op de openbare ruimte van het parkeren zo enorm hoog is dat het vrijmaken van plaats voor infrastructuur niet haalbaar is. In deze context worden heraanlegplannen die minder parkeerplaatsen voorstellen heftig bediscussieerd. Dit is nochtans 1 van de belangrijkste hefbomen in het kader van de verdeling van de openbare ruimte in het voordeel van de zachte weggebruikers.

Intermodaliteit en openbaar vervoer (bron: *Wijkmonitoring, 2012*)

De verzadiging van het wegennet heeft gevolgen voor het aanbod van openbaar vervoer: sommige bus- en tramlijnen lijden onder structurele vertragingen door het gebrek aan busbanen. Deze situatie wordt goed geïllustreerd door onderstaande kaart: bevolking in de buurt van een halte van het openbaar vervoer. Bij focus op het tramnetwerk, de enige zware infrastructuur (afwezigheid metro) heeft een veel kleiner percentage hier toegang toe. De tram heeft, zeker onder deze verkeersdruk, een grotere attractie dan de bus (comfort, effectiviteit).



Figuur 6: Deel v.d. bevolking met toegang tot openbaar vervoer (200m tot bushalte, 400m tot tramhalte en 500m tot metrohalte)



Figuur 7: Deel v.d. bevolking met toegang tot een tramhalte op minder dan 400 meter

In deze context kan de fiets een goede aanvulling zijn voor intermodaliteit: de effectiviteit van de combinatie fiets+tram is vaak groter dan die van de combinatie fiets+bus. Dit geldt vooral voor de wijken die uit het centrum liggen (Dailly, Plasky, Reyers, Terdelt). Het is ook van grote waarde, dat deze wijken vlak zijn (gelegen op het plateau) en de fietstrajecten naar de tramhaltes bijgevolg ook. De grootste hoogteverschillen worden door de tram zelf overbrugd.

Er zijn ook andere belangrijke projecten wat het openbaar vervoer in Schaarbeek betreft. Rekening houdend met de huidige verzadiging en trage snelheid van de vele lijnen in bepaalde wijken, worden verschillende grotere projecten bekeken. Een tramlijn wordt op dit moment bestudeerd, die het Noordstation met het station Bordet verbindt en grosso modo ondergronds verloopt, langs Liedts, Paviljoen, Verboekhoven en Helmet. De realisatie van deze lijn zal niet voor 2020 plaatsvinden. Er is echter ook een tunnel voorzien tussen het Noordstation en de Rogierlaan (hoek Paul Deschanellaan).

Ook hier geldt een perspectief van lange duur. Anderzijds worden er vijf stations verbonden door het GEN-netwerk: Schaarbeek, Meiser, het toekomstige Josaphatstation, Evere en het Noordstation. Als deze projecten het daglicht zien zullen de mogelijkheden voor intermodaliteit enorm toenemen, vb. op het plateau naar de verschillende lijnen die naar de bodem van de vallei voeren.

1.2.2 Fietsinitiatieven in Schaarbeek

De gemeentelijke organisatie rond mobiliteit en de fiets

Van 2003 tot 2006 werden vragen rond mobiliteit in het kader van een werkgroep mobiliteit (driemaandelijks) behandeld. Deze werd geleid door de Schepen onder wie mobiliteit, stedenbouw en milieu verenigd was. In 2006, op het einde van de toenmalige legislatuur, ontstond de dienst mobiliteit, die uit een enkele mobiliteitsambtenaar bestond. Initieel moest hij de vergadermomenten van de werkgroep mobiliteit voorbereiden en het GMP te begeleiden. Na de laatste gemeenteraadsverkiezingen werden de bevoegdheden van de schepen gehergroepeerd: stedenbouw werd gedelegeerd, terwijl openbare werken toegevoegd werd. Het samenbrengen van mobiliteit en openbare werken vergemakkelijkt de interne werking. Sinds 2008 is er een tweede persoon binnen de dienst mobiliteit, die onder andere parkeersmanagement onder zijn hoede heeft. Momenteel verenigt de werkgroep mobiliteit de leden van de diensten stedenbouw, wegen en verkeer, studiebureau wegnen, politie en vertegenwoordigers van het kabinet.

De vragen rond fietsen worden in de werkgroep fietsen georganiseerd, die om de 3 maanden samenkomt en bestaat uit het studiebureau wegnen, dienst mobiliteit, de GRACQ en het kabinet mobiliteit.

Een werkgroep Bike Pooling daarentegen bestaat reeds 10 jaar en houdt zich enkel bezig met wegen van en naar school. Hierin zetelt de dienst mobiliteit en de fietsers van de preventiepool.

Het huidige bestuursakkoord

Het meerderheidsakkoord maakt vanaf het begin referenties naar de "multimodaliteit van verplaatsingen", en een "evenwichtige verdeling van de openbare ruimte". De instrumenten om "de uitdagingen van stedelijke mobiliteit" aan te gaan zijn de volgende:

- De verzadiging van het verkeer, het autoparkeren tegengaan
- Verplaatsingen per fiets en te voet voortrekken
- Onderhoud en ontwikkeling van het openbaar vervoer
- Openbare ruimte aanleggen voor grotere veiligheid en levendigheid die alle gebruikers en bewoners ten goede komt

Agenda 21

De agenda 21 definieert de ontwikkelingspolitiek van de gemeentes op gebied van infrastructuur, bereikbaarheid, milieu, enz. Hij vervult daarbij de functie van instrument zonder regelgevende waarde. Het hoofdstuk mobiliteit is gebaseerd op de diagnose van het GMP en herhaald daarom de meest schrijnende vaststellingen op het grondgebied van Schaarbeek: een onbeheerst, doorgaand verkeer, een verzadiging van het wegnennetwerk (stedelijk, hoofd- en interwijkwegen). Voor fietsverplaatsingen bestaan er drie soorten infrastructuur in de gemeente: fietspaden, fietssuggestiestroken, het BEV en fietsopstelstroken.

Bike-poolen

Vier routes (Collignon, Markelbach, Terdelt, Masui) ontsluiten zes scholen (Aubier, Clair Vivre, School10, School17, De Bron, Sint Dominique) en liggen voor het grootste stuk langs de GFR en

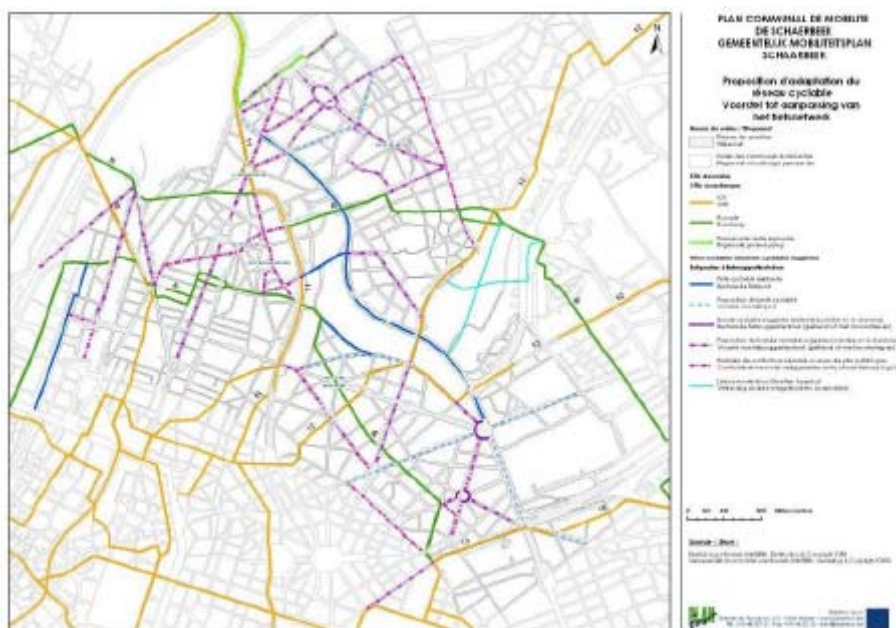
GemFR. Deze dienst bestaat al sinds 2000 en is verzekerd door 12 gemeenschapswachten die zich volgens een beurtrol afwisselen.

Fietsroutes

De gewestelijke fietsroutes maken een belangrijk deel uit van het fietsnetwerk in Schaarbeek, hoewel zij niet vanuit de gemeente geïnitieerd zijn. Volgende trajecten zijn aanwezig:

- GFR MM die de Maalbeek volgt, Portaelsstraat, Vrijwilligerslaan, Paul Deschanellaan, Thiefrystraat en de Grensstraat. Hier gaat het om een as die volgens de studie van het fiets-GEN (resultaten binnenkort) het hoogste fietspotentieel van het gewest heeft (frequentie).
- GFR A verbindt het Jamblinne de Meuxplein met het Gaucheretplein via de Milcampslaan, de Victor Hugostraat, de Grote Bosstraat, het Weldoenersplein, Devreesestraat, Madeliefjesstraat, Azalealaan, Bertrandlaan, Degreef- of Hancartstraat, het Lehonplein, de Poststraat, de Vandeweyer- of Brichautstraat, het Liedtsplein, Koninginnestraat, de tramtunnel en de Thomaslaan.
- GFR B loopt langs het Masuiplein, de Paviljoenstraat, Fraikinstraat, Vrijwilligerslaan, Haachtsesteenweg, Dejaselaan, Wautersstraat
- GFR PP verbindt de Koninginnelaan met de Groenstraat via het Liedtsplein
- GFR 1a doorkruist de gemeente van noord naar zuid via de Gilisquetlaan, Latinislaan, Chazallaan, Stobbaertlaan, Markelbachstraat en de Fussstraat

Deze routes liggen meestal op lokale straten waar de gemeente bevoegd is, maar de infrastructuur van de routes is de bevoegdheid van het gewest. Rekening houdend met het nut van de GFR in het gemeentelijke netwerk, is dit een niet te missen kans. Het gewest zegde toe de GFR1a tegen eind 2012 te bewegwijzeren en opnieuw te markeren. ICR B wordt bewegwijzerd en gemarkeerd in 2013, GFR1 (reeds in gebruik) wordt in 2013 bewegwijzerd naar de nieuwe normen. De GFR MM werd aangelegd en zal bewegwijzerd worden in 2013. Deze informatie toont dat er geen grote heraanlegwerken gepland zijn op deze trajecten.



Figuur 8: Uittreksel uit het GMP, beoogde fietsnetwerk.

Bovenop de GFR werden ook gemeentelijke fietsroutes aangeduid in het GMP. Ze versterken het kader van de GFR door gemarkeerde fietspaden, fietssuggestiestroken en comfortabele routes die niet extra beveiligd zijn of met kleine fietslogos worden aangeduid. De standaards voor veiligheid en comfort worden dus niet bereikt en het netwerk blijft weinig ambitieus.

In beide gevallen, GFR en GemFR, zijn de condities voor fietsers zeer minimalistisch. Als ze al bestaan, beantwoorden ze niet aan de uitgesproken wil om verplaatsingen met de fiets aan te moedigen en nieuwe fietsers aan te trekken.

Complémentaire gewestelijke projecten inzake fietsinfrastructuur

Het ventwegproject aan de Lambermontlaan (vermindering van 2 rijstroken in het centrum), deze piste werd verlaten want het had geen prioriteit.

De heraanleg van de Diamantlaan wordt onderzocht.

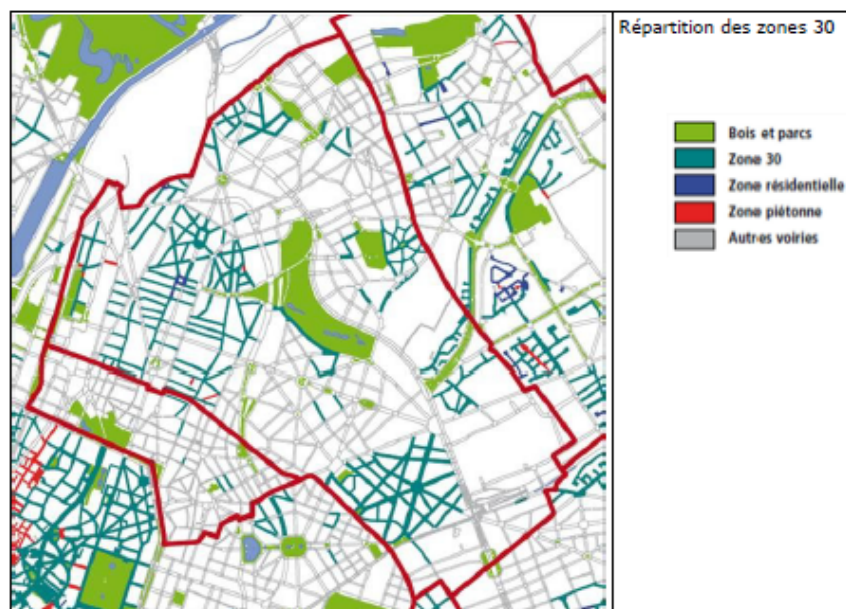
De bouwwerken rond de verkeersaders Wahislaan en Leopold III-laan worden op dit moment beëindigd.

Het theoretische Fiets-GENnetwerk heeft als doel snelle fietsverbindingen tussen de gemeenten, de rand en het centrum te creëren. De gemeente Schaarbeek wordt hiermee doorkruist als volgt:

- Langs de spoorweg (Josapath)
- Langs de Leopold III-laan
- Langs de vallei van de Maalbeek via de GFR MM

De zone 30

Veel wijken werden reeds tot zone 30 gemaakt.



Figuur 9: Verdeling zone 30 Schaarbeek. Bron: Mobiel Brussel 2011

Het GMP stelt een tijdschema voor dat redelijk goed werd aangehouden, ookal werden hier en daar toegevingen gedaan. De invoering van de zone 30 werd op terrein begeleidt door een reeks fysieke maatregelen om de snelheid daadwerkelijk te respecteren en door communicatiecampagnes die de voordelen van de maatregelen verklaarden. De voorziene infrastructuur wordt niet steeds goed

ontvangen in de wijken en worden gezien als belemmering voor de vrijheid auto te rijden en sommige infrastructuur werd, hoewel gepland, niet geplaatst.

Villostations

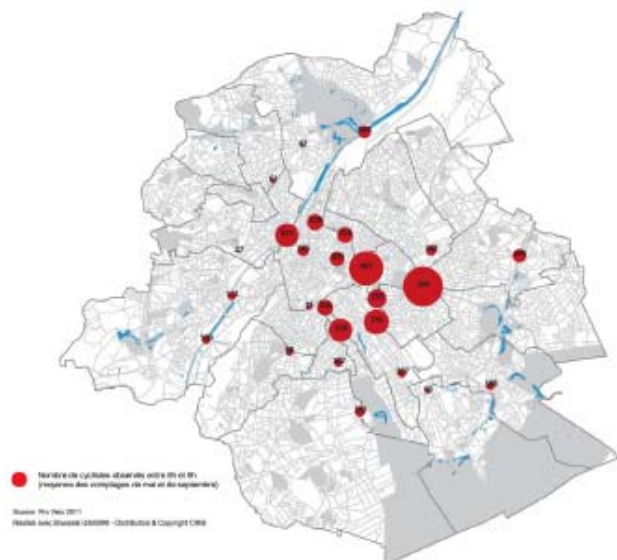
Het gemeentelijk grondgebied is goed bedeed met Villostations. Qua aantal station zijn ze zelfs het een van de beste verzorgde gemeenten. Nochtans blijft het gebruik ervan op de vlakte: met uitzondering van de 2 stations aan het Noordstation is het aantal verplaatsingen laag in vergelijking met de andere gemeenten van het gewest. Het potentieel blijft dus hoog.

De flexibiliteit van Villo kan nochtans een antwoord bieden op specifieke pijnpunten in dichte wijken, zoals het gebrek aan plaats in de woningen. Er zijn dus andere factoren die het fietsgebruik remmen. Zo is er het ontbreken van fietsinfrastructuur en het slechte imago van de fiets in achtergestelde buurten. Hier duiken 2 belangrijke hefboomen van het gewestelijk fietsbeleid die door de gemeentelijke werking een duwtje kunnen krijgen.

1.2.3 Fietsgebruik

Gemeentelijke en gewestelijke observatoria

Het kruispunt Diamant is het enige telpunt van het gewestelijk fietsobservatorium.



Figuur 10: tellingen Fietsobservatorium

Sinds 2002 organiseert de lokale Gracq een gemeentelijk observatorium gebaseerd op 6 telpunten, recent werden nog 2 punten toegevoegd. Deze punten werden op de kaart hieronder toegevoegd. De methodologie verschilt licht tussen de beide bronnen (gewest: 8 tot 9u, gemeente 7:30 tot 8:30u). De resultaten blijven jedoch grotendeels vergelijkbaar en geven de grootte van de stroom fietsers in het spitsuur goed weer.



Figuur 11: Tellingen van de GRACQ in Schaarbeek

point de comptage	nb cycliste moyen 2011	augmentation annuelle moyenne
Place Dailly	98	+ 19%
Rond Point Deschanel	99	+ 13%
Croisement Haecht – Tilleul	78	pas assez de recul
Croisement Lambermont – Navez	109	+ 20%
Croisement Latinis – Gillisquet	127	+ 25%
Croisement Léopold III – Wahis	108	+ 12%
Place Liedts	99	+ 26%
Croisement Noyer-Milcamps	149	pas assez de recul
Carrefour Diamant	135	+ 12%
moyenne RBC		+ 13%

Figuur 12: resultaten tellingen 2011, groei sinds 2002

De gemiddelde stijging van het aantal fietsers in de laatste 10 jaar is zeer opvallend en hoger dan het gewestelijke gemiddelde (20% t.o.v. 13%). Hoewel de meerderheid van de telpunten op de trajecten van de GFR staan, zijn de andere buiten de grote assen geplaatst. De resultaten van deze punten zijn

jedoch ook significant en bewijst dat zij ook doorkomstpunten voor fietsers zijn. De cijfers tonen een stijging van het dagelijks fietsgebruik in de gemeente en dit ondanks een relatief slechte aangepaste infrastructuur. Het gemeentelijke observatorium kan dus, gezien zijn resultaten, meer en proactiever gebruikt worden om bepaalde infrastructurele werken te legitimeren. Uit kwalitatief oogpunt kunnen complementaire conclusies getrokken worden uit deze resultaten, vb. het fietsgedrag in problematische situaties (vb. oversteken van het Liedtsplein).

De fietsbaarheid op terrein

Het terreinbezoek van de BYPAD werkgroep werd aangevuld door individuele bezoeken die toelieten verschillende tendensen waar te nemen in Schaarbeek. Deze worden in willekeurige volgorde genoemd zonder rekening te houden met de wegbeheerder. Ze reflecteren slechts de vaststellingen op het terrein. Wanneer de vaststellingen konden worden bevestigd door objectieve data en door discussies met de BYPADwerkgroep, werden deze opgenomen:

- Hoge verkeersdruk (snelheid, volume) op de grootstedelijke en hoofdwegen, maar evengoed op de interwijkwegen (vb. Haachtsestnw), de verzamelwegen (Koninklijke Sinte-Mariastraat, Verboekhovenplein, Azalealaan) en zelfs op lokale wegen (Josaphatstraat, Eunensstraat, Rubensstraat,...). In sommige gevallen is het vooral de breedte van de straten die uitnodigend werkt voor automobilisten. Deze druk betekent een verhoging van de noden van fietsers inzake voorzieningen: waar gemengd verkeer volstaat op weinig gebruikte straten, verandert deze indruk compleet als de druk van autoverkeer toeneemt. Gemarkeerde fietspaden en in sommige gevallen zelfs vrijliggende fietspaden zullen hierdoor vaak nodig zijn.
- De wil van de gemeentelijke autoriteiten om kleine, comfortvoorzieningen voor fietsers aan te bieden (afkortingen door parken, tussen lussen in zone 30).



Square Huart Hamoir



Edouard Fiersstraat



Oversteek Louis Bertrandlaan op het hoogte van de Bijenkorfstraat



Houffalizeplein

- Wijken waar de invoering van de zone 30 effectief leidde tot autoluw verkeer door infrastructuur en een goed doordacht doorstroomplan (snelheidsremmende maatregelen, lussen, eenrichtingsverkeer)



Vandeweyerstraat



Paul Deschanellaan

- Brede straten die, soms door middel van heraanleg van gevel tot gevel, comfortabel veel plaats bieden voor fietsers (gemarkeerd of vrijliggend fietspad, naargelang de situatie)

Paul Deschanellaan (nu gemarkeerd fietspad) Louis Bertrandlaan (geen markeringen maar vrijliggend of gemarkeerd fietspad mogelijk op



maar potentieel vrijliggend op GFR, waarschijnlijk FietsGENroute)



GFR)



Demolderstraat (gemarkeerd fietspad in een richting, fietssuggestiestrook in de andere)



Milcampsiaan (breed BEV met gemarkeerd fietspad over de hele lengte)

- Een veralgemeningsbeleid voor het plaatsen van fietsaanleunbeugels buiten de openbare weg



Plaatsing fietsaanleunbeugels door wegversmalling



Plaatsing fietsaanleunbeugels door trottoirverbreding



Plaatsing fietsaanleunbeugels door gewijzigd verkeersplan aan de Sint-Dominicusschool



Plaatsing fietsaanleunbeugels door afbakening inrit

- Enkele zeer grote, weinig overzichtelijke kruispunten die slecht zijn aangepast voor zachte weggebruikers. Hier zijn meerdere verbeteringen gepland.



Liedtsplein

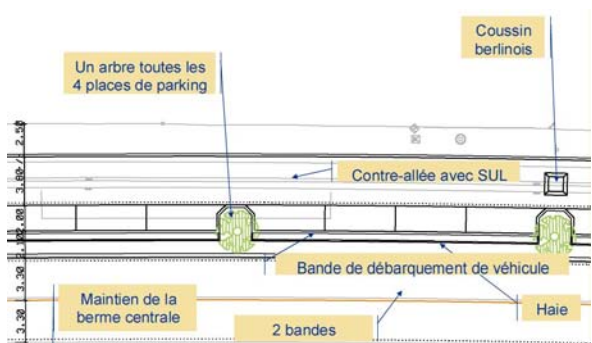


Meiserplein

- Zeer weinig en slecht geconcipeerde vrijliggende fietspaden



Lambermontlaan: Vrijliggend fietspad met laatijdig invoegen aan kruispunt, in de dode hoek van aanschuivende auto's die rechts afslaan)



Project van Mobiel Brussel voor een ventweg op de Lambermontlaan. Opgegeven want niet prioritair in besparingscontext.

- Moeilijke combinatie fiets- en tramverkeer op sommige plaatsen



Haachtstesteenweg



Fietser klem tussen trottoir/parkeerstrook en tramrails in de Gallaitstraat



Omroning van de Koninklijke Sint-Mariakerk (glibberige kasseien, tramrails in de bocht)



Ronde kasseien, Van Ooststraat

- Een gemeentelijk initiatief inzake bewonerparkeren voor fietsers. Dit aanbod beantwoordt niet aan de vraag, men onderzoekt veralgemeenbare oplossingen



Gemeentelijk aanbod voor fietsparkeren



Privé-initiatief om te beantwoorden aan gebrek aan plaats in de woningen

De lijst met zwarte vlekken op het terrein ziet er zo uit:

- Meiserplein
- Wahis- en Lambermontlaan
- Reyerslaan
- Liedtsplein
- Brabantstraat
- Van Ooststraat
- Verboekhovenplein
- Rogierlaan, Weldoenersplaats en Haachtsestnw
- Zijstraat van Leuvensestnw vanaf Vincottestraat tot Noyerstraat.

1.3 De BYPAD methode

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

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

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

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

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

Figuur 13: BYPAD modules



Figuur 14: De BYPAD ontwikkelingsniveaus

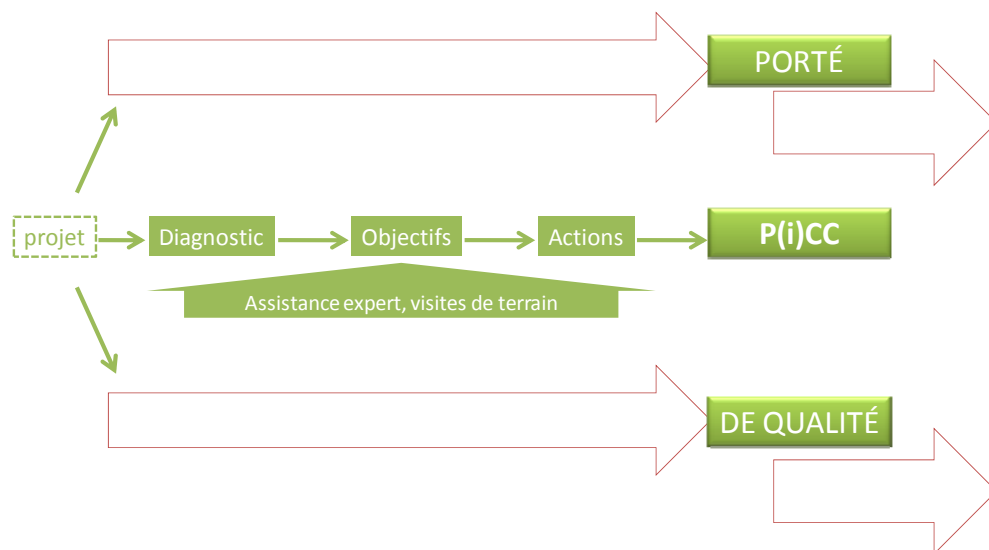


De toegevoegde waarde van BYPAD is de bijdrage in de **slaagkansen om fietsbeleid werkelijk uit te voeren**:

- **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 de actoren. Dit garandeert een draagvlak voor de fietsmaatregelen.
- Opstart van een **dynamiek op lange termijn**, door het opvolgen van de verbeteringen in fietsbeleid via BYPAD.
- **Kwaliteitslabel** en Europese uitwisseling door deel uit te maken van het netwerk van BYPAD-steden en gemeenten (www.bypad.org).

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

Figuur 15 – BYPAD: meerwaarde voor het fietsbeleidsplan



Tabel 1: BYPAD agenda

27/03/2012	Startoverleg met de 6 BYPAD gemeenten
03/05/2012	Werkgroep 1: startoverleg BYPAD Schaarbeek
07/05/2012	Werkoverleg met CEMA
05/06/2012	Terreinbezoek
14/06/2012	Werkgroep 2: consensusmeeting
20/07/2012	Tussentijds rapport
07/09/2012	Werkgroep 3: Actieplan
12/10/2012	Finaal BYPAD rapport

Tabel 2 Samenstelling werkgroep BYPAD

Type	Naam	Functie/dienst
Gebruiker	L. Degraer	Gracq
Gebruiker	M. Van der Weerden	Gracq
Gebruiker	M. Rondas	Nieuwe fietser
Bestuurder	C. Smeysters	Schepen Mobiliteit
Bestuurder	M. Keukeleire	Kabinetschef Mobiliteit
Bestuurder	E. Noël	Schepen Middenstand
Bestuurder	L. Denys	Schepen van Nederlandse Cultuur
Ambtenaar	A. Grégoire, B. Velghe	Dienst Mobiliteit
Ambtenaar	E. De Leeuw	Dienst Stedenbouw
Ambtenaar	M. Gillain	Wegendienst
Ambtenaar	V. Michaux	Politie

1.4 BYPAD diagnose

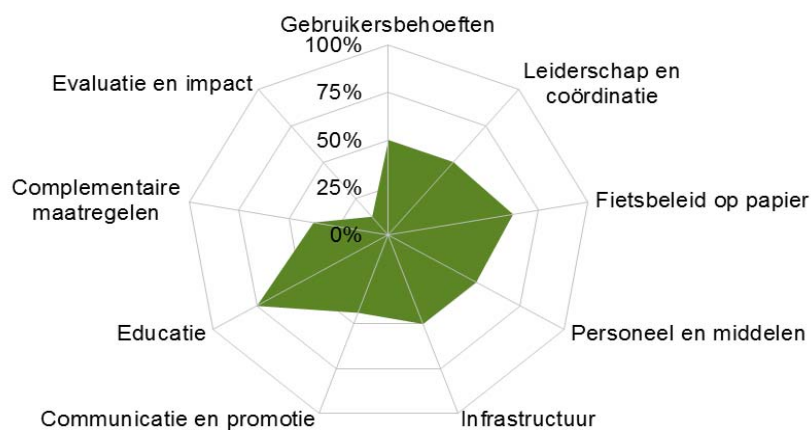
De diagnose is het resultaat van discussies en verkregen consensus over de evaluatie van elke vraag (zie verder). De vragen werden verdeeld in 9 modules, waarvan de score berekend werd op basis van het gemiddelde van de vragen. De resultaten per module zijn de volgende:

Tabel 3: Evaluatie modules BYPAD

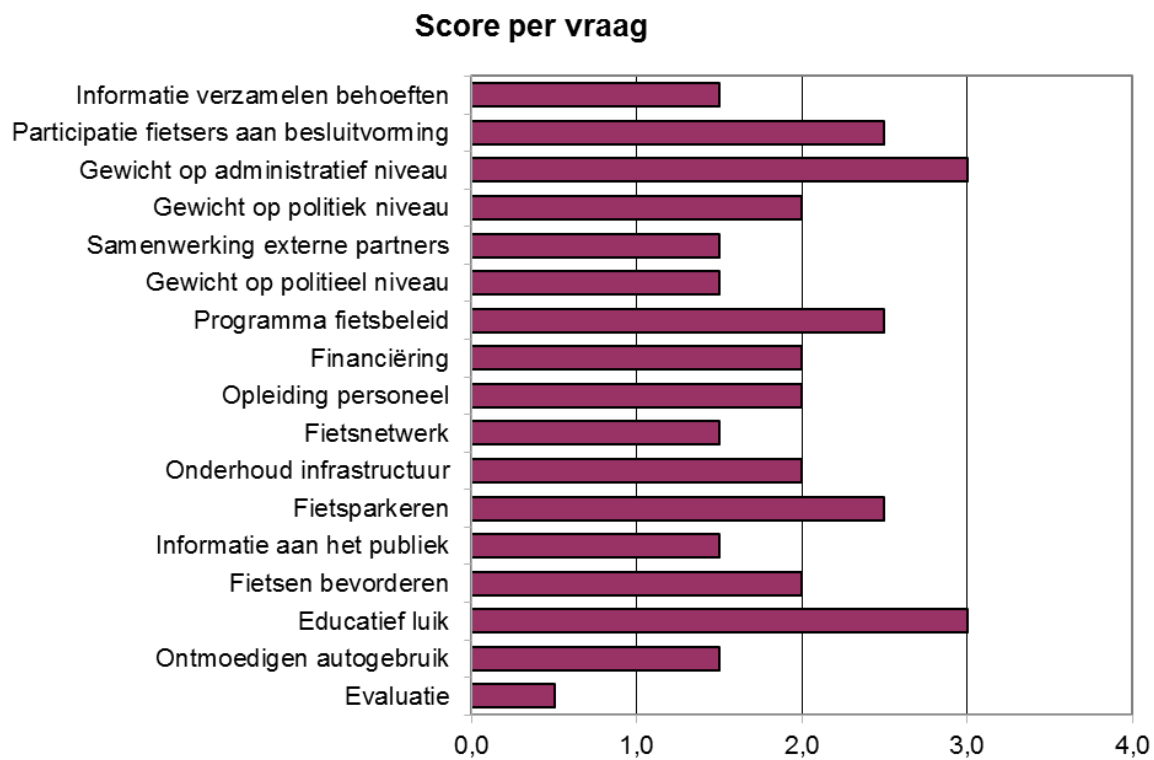
Gebruikersbehoeften	2,0
Leiderschap en coördinatie	2,0
Fietsbeleid op papier	2,5
Personeel en middelen	2,0
Infrastructuur	2,0
Communicatie en promotie	1,8
Educatie	3,0
Complementaire maatregelen	1,5
Evaluatie en impact	0,5

Figuur 16: BYPAD diagnose

Schaarbeek BYPADdiagnose 2012



Tabel 4: Score per vraag



1.5 De diagnose per module

1.5.1 Gebruikersbehoeften (score 2,0)

Vraag 1: Op welke manier gaat de gemeente de gebruikersbehoeften na? Score 1,5

STERKTES

- De lokale GRACQ organiseert regelmatig tellingen op 8 kruipunten. Deze gegevens staan ter beschikking, zowel algemeen als per profiel (man, vrouw, kinderen onder 12 jaar).
- Relatief veel medewerkers van de gemeentelijke diensten die zich met mobiliteit bezig houden zijn zelf fietsers en hun eigen ervaringen kunnen de bedenkingen voeden.

ZWAKTES

- De tellingen worden op initiatie van de GRACQ gerealiseerd en zijn dus afhankelijk van vrijwilligerswerk. Ze worden te weinig benut door de administratie: men weet dat ze bestaan maar niet waar noch hoe men ze kan gebruiken (aantal, locatie, voorkeuren?). Deze tellingen worden niet gerelateerd aan autotellingen en kunnen dus niet gebruikt worden om het aandeel fietsers op het aandeel totaal verkeer te berekenen, wat een ingreep in de infrastructuur zou kunnen rechtvaardigen.

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

STERKTES

- Een werkgroep fiets bestaat en functioneert goed. Ze komen elke 3 maand samen en de leden zijn: een vertegenwoordiger van de lokale GRACQ, dienst mobiliteit, wegendienst, de dienst studiebureau wegen, het kabinet mobiliteit.

ZWAKTES

- De afwezigheid van de diensten politie en stedenbouw valt op, hoewel ze ooit aanwezig waren op deze vergadering.

1.5.2 Leiderschap en coördinatie (score 2,0)

Vraag 3: Op welke manier wordt het fietsbeleid voorbereid en uitgevoerd op het niveau van de administratie? Score: 3,0

STERKTES

- De leden van de administratie die zich met het fietsvraagstuk bezig houden (mobiliteit, wegen, stedenbouw) zijn gemotiveerd en enkelen zijn dagelijkse fietsers. De groene strategie bestaat uit het concentreren van de competenties rond mobiliteit en openbare werken wordt toegepast en de communicatie en collaboratie tussen de diensten functioneert goed. Een werkgroep mobiliteit komt elke 3 maanden samen. Deze bestaat uit: dienst mobiliteit, stedenbouw, wegen, studiebureau wegen, politie, vertegenwoordigers van het kabinet (middenstand, bevolking en burgerlijke stand, mobiliteit en openbare werken). De brede samenstelling van deze werkgroep laat toe de tegenkantingen uit de weg te ruimen die kunnen tevoorschijn komen binnen het college op het moment van de goedkeuring van een project.

ZWAKTES

- Er bestaat geen principe om de actieve modi voorrang te geven bij inrichtingen van eender welke aard.
- Veel is afhankelijk van persoonlijkheden binnen de administratie hoewel terzelfder tijd het bestaan van de werkgroep mobiliteit en fiets gegarandeerd is.
- Het STOP principe (stappen-trappen-openbaar vervoer-privéverkeer) is nog niet in alle hoofden aanwezig.

Vraag 4: Welke impact heeft het College van Burgemeester en Schepen op het vlak van fietsbeleid? Score: 2,0

STERKTES

- De mobiliteit, en nog specifiek de plaats die aan de zachte modi gegeven wordt krijgt een goede plaats in het meerderheidsakkoord. De schepen van mobiliteit verdedigt principes die voor de fiets spreken. Verschillende officiële documenten (maar geen regelgevende) ondersteunen projecten voor de zachte mobiliteit (meerderheidsakkoord, GMP, Agenda21). De aanwezigheid van het kabinet van de schepen in de werkgroep mobiliteit laat toe de tegenkantingen uit de weg te ruimen die kunnen tevoorschijn komen binnen het college op het moment van de goedkeuring van een project.

ZWAKTES

- Er bestaat nochtans ook oppositie tegen fietsprojecten in het College. Er hangt veel af van persoonlijkheden op de belangrijke schakels en er is veel onzekerheid door de verkiezingen. De VZW "Democratisch Recht op Rijden en Parkeren" is erg actief in de gemeente.

Vraag 5: Hoe vlot gebeurt de samenwerking met externe organisaties? (buurgemeenten, gewest, BIVV, MIVB, NMBS, BIM, ...) Score: 1,5

STERKTES

- De gewestelijke fietscel wordt als dynamisch gezien en hun strategie wordt verwelkomd.

ZWAKTES

- Er bestaat frustratie over de samenwerking met het Gewest op het niveau van opvolging en realisatie. Er is geen duidelijke procedure die de betrokkenheid van de gewestelijke fietscel binnen projecten verzekerd. Zelfs bij regionale projecten is deze cel soms slechter geïnformeerd dan de gemeente. Als de gemeente een stedenbouwkundige vergunning aan het gewest vraagt voor fietsvoorzieningen is de fietscel niet systematisch betrokken.

Vraag 6: Wat is de impact van de politie op het vlak van fietsbeleid? Score 1,5

STERKTES

- Reeds eerder betrokken.
- Er bestaat een fietspatrouille van de politie die regelmatig onderweg zijn.

ZWAKTES

- Zwakke betrokkenheid op dit moment. Sterk afhankelijk van persoonlijkheden.

1.5.3 Fietsbeleid op papier (score 2,5)

Vraag 7: Op welke manier wordt het fietsbeleid gepland? Score 2,5

STERKTES

- Een lijst zou op korte termijn moeten worden gerealiseerd. Het GMP definieert de GemFR.

ZWAKTES

- Er is geen visie, geen doelstellingen of kalender

1.5.4 Personeel en middelen (score 2,0)

Vraag 8: Hoe wordt de financiering van het fietsbeleid gewaarborgd? Score: 2,0

STERKTES

- Er bestaat een budget voor gewone markeringen (+- 80.000), alsook een artikel over onderhoud.

ZWAKTES

- Enkel gedragen door de schepen van mobiliteit: te afhankelijk van de persoonlijkheid van enkele schepen

Vraag 9: Wat wordt er gedaan om de vakkennis en vaardigheden van het personeel en de verantwoordelijke mandatarissen te verbeteren? Score 2,0

STERKTES

- De leden van de administratie kunnen zich op regionaal niveau vormen. De meerwaarde die buitenlandse ervaringen kunnen betekenen zijn aanwezig maar worden op dit moment niet geconcretiseerd.

ZWAKTES

- Er bestaat geen opleidingspolitiek voor het personeel. De initiatieven zijn helemaal van de vraag van het personeel zelf afhankelijk.

1.5.5 Infrastructuur en veiligheid (2,0)

Vraag 10: Hoe uitgebreid is het fietsnetwerk en wat is het kwaliteitsniveau? Score: 1,5

STERKTES

- De gemeente wil een beleid voeren om de markeringen te verhogen
- Een reeks GemFR maakt de GFR af. De realisatie van de GFR wordt versneld als deze in een gemeentelijk project worden geïntegreerd.

ZWAKTES

- Markeringen op brede straten laten toe veilige trajecten voor geoefende fietsers, maar is niets voor nieuwe of jongere fietsers.
- De wachttijden voor de realisatie van het GFR zijn erg lang. De GemFR zijn niet aangesloten aan die van Evere.

Vraag 11: Op welke manier wordt het onderhoud van de fietsinfrastructuur georganiseerd? Score: 2,0

STERKTES

- Een artikel "onderhoud" is voorzien in het budget.

ZWAKTES

- Er bestaat geen georganiseerde opvolging voor de onderhoudsnoden

Vraag 12: Hoe ver staat het met het fietsparkeeraanbod? Score: 2,5

STERKTES

- Het gemeentelijk stedenbouwkundig reglement wordt rigoureuus toegepast wat betreft het inpandig fietsparkeren in nieuwe gebouwen.
- Er bestaat een algemeen beleid voor het plaatsen van fietsaanleunbeugels en de heraanleg van wegen (vb. trottoirverbredingen).
- Fietsboxen voor bewoners staan reeds ter beschikking op de openbare weg.

ZWAKTES

- Het aantal fietsboxen dekt de vraag helemaal niet.
- Het huidige fietsboxmodel is ongemakkelijk (grootte, prijs).
- De cartografie van het plaatsen van parkeermogelijkheden wordt niet regelmatig op-to-date gehouden sinds het GMP.
- De vraag naar fietsparking voor residentieel gebruik is vrijwel onbekend. De gemeente moet weten in welke wijken er vraag is om te beslissen over een buurtstalling.

1.5.6 Communicatie en promotie (score 1,8)

Vraag 13: Hoe worden de inwoners geïnformeerd en gesensibiliseerd rond fietsbeleid? Score 1,5

STERKTES

- Een brochure voor educatieve doeleinden werd opgemaakt in het kader van de invoering van de zone 30. Bij nieuws over het fietsbeleid wordt de informatie verspreid via de gemeentekrant.

ZWAKTES

- Geen specifiek instrument

Vraag 14: Welke initiatieven worden genomen om fietsgebruik bij specifieke doelgroepen te stimuleren? Score 2,0

STERKTES

- Zeer actief vrijwilligersnetwerk

ZWAKTES

- Geen specifiek instrument, geen ondersteuning voor het vrijwilligersnetwerk

1.5.7 Educatie (3,0)

Vraag 15: Wat wordt er gedaan op vlak van fietseducatie en fietsvaardigheden?

STERKTES

- Fietsbrevet wordt ondersteund (6 klassen per jaar)

ZWAKTES

- De GRACQ organiseert de fietsopleiding voor volwassenen, niet de gemeente.

1.5.8 Complementaire maatregelen (score 1,5)

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

STERKTES

- Meerdere projecten beogen een vermindering van het doorgaand verkeer en respecteren de wegcategorisering
- Er bestaat vraag naar snelheidsremmende maatregelen vanuit een bepaald deel van de bevolking (yuppie)

ZWAKTES

- De vermindering van aantal parkeerplaatsen is moeilijk te bereiken. Bij puntsgewijze herinrichtingen lukt dit (trottoirverbredingen), maar deze logica wordt niet doorgezet bij het vrijmaken van publieke ruimte voor lineaire infrastructuur (geen verwijdering van parkeerplaatsen voor de aanleg van een vrijliggend fietspad). De VZW "Democratisch Recht op Rijden en Parkeren" is erg actief in de gemeente.
- De invoering van de zone 30 in sommige wijken wijzigde de doorstroming en tegen de infrastructuur wordt door delen van de bevolking vaak betoogd.

1.5.9 Evaluatie en impact (score 0,5)

Vraag 17: Op welke manier wordt fietsbeleid geëvalueerd?

STERKTES

- De wil om instrumenten voor de evaluatie te ontwikkelen.

ZWAKTES

- Geen opvolging van de realisaties en een gebrek aan evaluatie-instrumenten. Observatie van verwarring over de competenties hiervoor doorheen alle diensten.

1.6 Maatregelen per module

Hieronder volgt een overzicht van maatregelen per module die gebaseerd zijn op het actieplan meeting (3^e BYPAD overleg) en focussen op het verhogen van de kwaliteit van het aantrekken van nieuwe fietsers. Uit dit overzicht van maatregelen worden een aantal strategische projecten geselecteerd die de grootste impact en haalbaarheid hebben op korte termijn. Deze maatregelen moeten een hefboomeffect hebben voor nieuwe maatregelen in functie van de fietsbaarheid, het fietsgebruik en het fietsimago in Schaarbeek. De hefboommaatregelen worden in vet aangeduid

1.6.1 Gebruikersbehoeften

- Een instrument opzetten om meldingen door burgers over infrastructuur mogelijk maken (op gewestelijk niveau met een procedure om deze door te sturen naar de gemeente als zij wegbeheerder is)
- Gebruik van de GRACQ-tellingen en deze eventueel vervolledigen bij nieuwe projecten
- Herintegratie van de politie (en soms de dienst stedenbouw) binnen de werkgroep fiets – agenda specifiek voor de rol van de politie? De voorzittende schepen moet de burgemeester kunnen aanspreken om de aanwezigheid van de politie te verzekeren.
- Suggestie- en klachtenbus via het internet, maar enkel als er een procedure ter opvolging bestaat.

1.6.2 Leiderschap en coördinatie

- Aannemen van het STOP principe in het kader van wegaanleg en het beheer van werven.
- De verkozenen bijscholen
- De verkozenen bewustmaken van de stille meerderheid die geen bezwaar heeft tegen de voortrekking van de infrastructuur voor zachte mobiliteit
- Systematische samenwerking met de buurgemeentes en Mobiel Brussel
- De gunningsprocedure voor de stedenbouwkundige vergunning van het Gewest beter laten verlopen om de tussenkomst van de gewestelijke fietscel te verzekeren
- De rol van de politie in het fietsbeleid herdefiniëren en de opleidingsbehoeften evalueren (voor meerdere gemeenten tegelijkertijd)
- **Nieuwe medewerkers attent maken op de beschikbare dienstfietsen (+ ontdekkingsactiviteit voor het gemeentepersoneel)**

1.6.3 Fietsbeleid op papier

- Met de nieuwe meerderheid het vastschrijven van het fietsplan in de verklaring van het algemeen beleid
- Gemeentelijk fietsplan moet een rol spelen als planningsinstrument (+ technische informatie over het budget,)

1.6.4 Personeel en middelen

Organisatie van terreinbezoeken voor technici en verkozenen in steden die oplossingen gevonden hebben die in de Schaarbeekse context kunnen worden overgenomen. Ontmoeting van de technici en verkozenen.

1.6.5 Infrastructuur

- **Een aantal eisen formuleren voor de infrastructuur per wegtype** en de toepassing ervan op terrein verifiëren. Met deze logica kan op de eerste plaats de beste oplossing gevonden worden en ten tweede de hele schaal van eisen doorgesproken worden, niet enkel de minima.

- Een cartografisch overzicht maken met de fietslijnen en zwarte vlekken. De projecten integreren en progressief uitvoeren.
- De **oplossing voor de zwarte vlekken** van het GMP plannen
- Het bestaan netwerk progressief naar de normen van het Vademecum verheffen. Aangezien het hier om GFR gaat, wordt de tussenkomst van het Gewest me geëvalueerd
- Een opvolgingsinstrument ontwikkelen voor de opvolging van het onderhoud
- **Ontwikkeling van nieuwe gemeentelijke fietsroutes** om de maaswijdte van de GFR naar de standaards van het vademecum te heffen: **verbinding van de stations Schaarbeek en Josaphat, verbinding Sint-Maria – Colignon – Berenkooi, oversteek Josaphatpark langs verschillende routes**, verbinding tussen de Louis Bertrandlaan en het Meiserplein.
- **Het voorzien van bewegwijzering op de GemFR** gebaseerd op deze van het GFR.
- **Een duidelijke procedure voor de aanvraag van de fietsbox en het parkeren op straat** (x personen per wijk zijn voldoende, ontvangstbevestiging, opvolging,) en de communicatie naar het publiek toe (site, krant, affiches)
- Een cartografisch overzicht over fietsparkeerplaatsen (type en aantal). Integratie van projecten en progressieve omzetting
- Een standaardmodel fietsbox bepalen
- **Pilootprojecten omzetten i.v.m. het residentieel fietsparkeren: identificeren van gelijkvloerse panden die door de gemeente kunnen gehuurd worden en ter beschikking van de bewoners gesteld kunnen worden als buurtstalling (wijkcontracten)**

1.6.6 Communicatie en promotie

- **Een lokale communicatiestrategie ontwikkelen**, die via de lokale kanalen wordt verspreid (scholen, verenigingen,...)
- Het onderdeel 'Fiets' op de gemeentelijke website aanpassen en de opvolging verzekeren
- **Een gemeentelijke fietskaart uitgeven**, gebaseerd op de gewestelijke fietskaart met toevoeging van belangrijke elementen op lokaal vlak (GemFR, langdurig fietsparkeren)
- **De nieuwe burgers van Schaarbeek kunnen een 'ontdekkingswandeling' door Schaarbeek aangeboden krijgen per fiets**
- **Het personeelsmobiliteitsplan aanpakken** voor woon-werkverplaatsingen en dienstverplaatsingen)

1.6.7 Educatie

- Consolideren van het fietsersteam en hun missies definiëren
- Informatie over de opleidingen van de GRACQ delen via de gemeentelijke website of de gemeentekrant.

1.6.8 Complementaire maatregelen

- Wegencategorisering systematisch toepassen bij heraanlegplannen, verkeerscirculatieplannen,...
- Het principe toepassen waarbij studies voor ondergrondse parkings gerealiseerd worden als compensatie voor de bovengronds verloren plaatsen door het bevorderen van de actieve modi, openbaar vervoer en de leefbaarheid van de straat

1.6.9 Evaluatie en impact

Opvolgingsinstrumenten zoals indicatoren, dashboards introduceren, complementair met de cartografie

2 FIETSACTIEPLAN

Visie en ambities van het fietsbeleid

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

2.1 Algemene doelstellingen fietsactieplan

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

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

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

Tabel 1 – Algemene doelstellingen en werkvelden

Algemene doelstellingen fietsbeleid	Het dagdagelijkse fietsgebruik mogelijk, aantrekkelijk en normaal maken voor iedereen. .
DE RIJDENDE FIETS Fietsinfrastructuur en het fietsnetwerk	Ontwikkelen van een fietsnetwerk dat voldoet aan volgende 5 criteria (veilig, snel, continu, comfortabel, aantrekkelijk)
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.
ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN Informatie, sensibilisatie, educatie	Belonen van fietsers, motiveren van prille fietsers, overtuigen van potentiële fietsers
VERANKEREN VAN FIETSBELEID	Verankeren binnen de organisatie, financiële middelen, personeel en opvolging/evaluatie

De voorgestelde acties en maatregelen zijn een resultaat van het BYPAD-evaluatieproces. Dit fietsactieplan geeft daarom de prioritaire hefboommaatregelen voor fietsbeleid. Het gaat om maatregelen die in de legislatuur 2013-2018 gerealiseerd kunnen worden en die het meest effect hebben naar het stimuleren van fietsverplaatsingen.

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

WERKDOMEIN	Link met BYPAD modules
A. De rijdende fiets <i>Infrastructuur en het fietsnetwerk</i>	5. Infrastructuur en veiligheid - fietsnetwerk 8. Complementaire acties – verkeerscirculatie en parkeerbeleid
B. De stilstaande fiets <i>Fietsparkeervoorzieningen</i>	5. Infrastructuur en veiligheid - fietsparkeren
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

2.2 Werkdomein A: De rijdende fiets

Werkvelden infrastructuur en fietsnetwerk

2.2.1 Kwaliteitseisen fietsnetwerk

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

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

Hierbij benadrukken we dat het basisnetwerk het volledige stratennet omvat, dat overal fietsbaar moet zijn (doelstelling IRIS II). Het **hoofdfietsnetwerk is de combinatie van het gewestelijk en gemeentelijk fietsnetwerk (ICR + ICC routes)** dat bestaat uit de belangrijkste fietsverbindingen. Deze fietsverbindingen werden gedefinieerd op basis van voorstellen die hernomen werden in het gemeentelijk mobiliteitsplan en verfijnd in overleg met de fietsadviescommissie.

Boven op dit hoofdfietsnetwerk werden recent nog **fiets-GEN verbindingen** geïdentificeerd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in samenwerking met het Vlaams Gewest. Deze fiets-GEN verbindingen worden heringericht als hoogwaardige snelfietsroutes en maken snelle bovenlokale fietsverplaatsingen mogelijk.

Uitgangspunt is dat al de fietsverplaatsingen op een veilige en comfortabele manier kunnen gebeuren. In functie van dit veiligheids- en comfortniveau wordt onderstaande keuzetabel gebruikt voor het bepalen van de minimum gewenste fietsvoorzieningen, hetzij langs de Fiets-GEN, de ICR en de ICC routes. De keuze van fietsvoorzieningen wordt bepaald door volgende drie factoren:

- De categorie van de weg
- Intensiteit fietsverkeer
- Effectief gereden snelheid autoverkeer (V_{85})
- Intensiteit autoverkeer

Er kan ook nog meegegeven worden dat in het geval van hellingen, fietsers meer plaats nodig hebben bij het bergopwaarts rijden omdat zij dan meer 'slingeren'. De keuzetabel geeft aan dat gemengde verkeerssituaties op Fiets-GEN, ICR of ICC routes toegestaan zijn op voorwaarde dat deze routes langs verkeersluwe trajecten lopen. Dit kan door:

- **Verminderen van de verkeersintensiteit:** verkeersstromen afleiden door het invoeren van eenrichtingsverkeer, knippen van doorgaande routes met doorgang voor fietsers, ...
- **Aanpassen van de verkeerssnelheid:** snelheidsbeperking op kruispunten, beperken van de breedte van de rijbaan, invoeren van snelheidsremmende maatregelen (asverschuiving, Berlijnse kussens, verkeersplateau, ...)

- **(Gedeeltelijk) verminderen van het aantal parkeerplaatsen:** om ruimte te creëren voor hoogwaardige fietsvoorzieningen.

Tabel 5: Keuzetabel gewenste fietsvoorzieningen

	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	50	Niet relevant	Vrijliggende fietspaden (ER of DR)	
			> 5.000 (2 x 2, 2x1)		
			< 5.000 (2 x 1)		
	Interwijkwegen	50	> 4.000	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

2.2.2 Hefboommaatregelen rijdende fiets

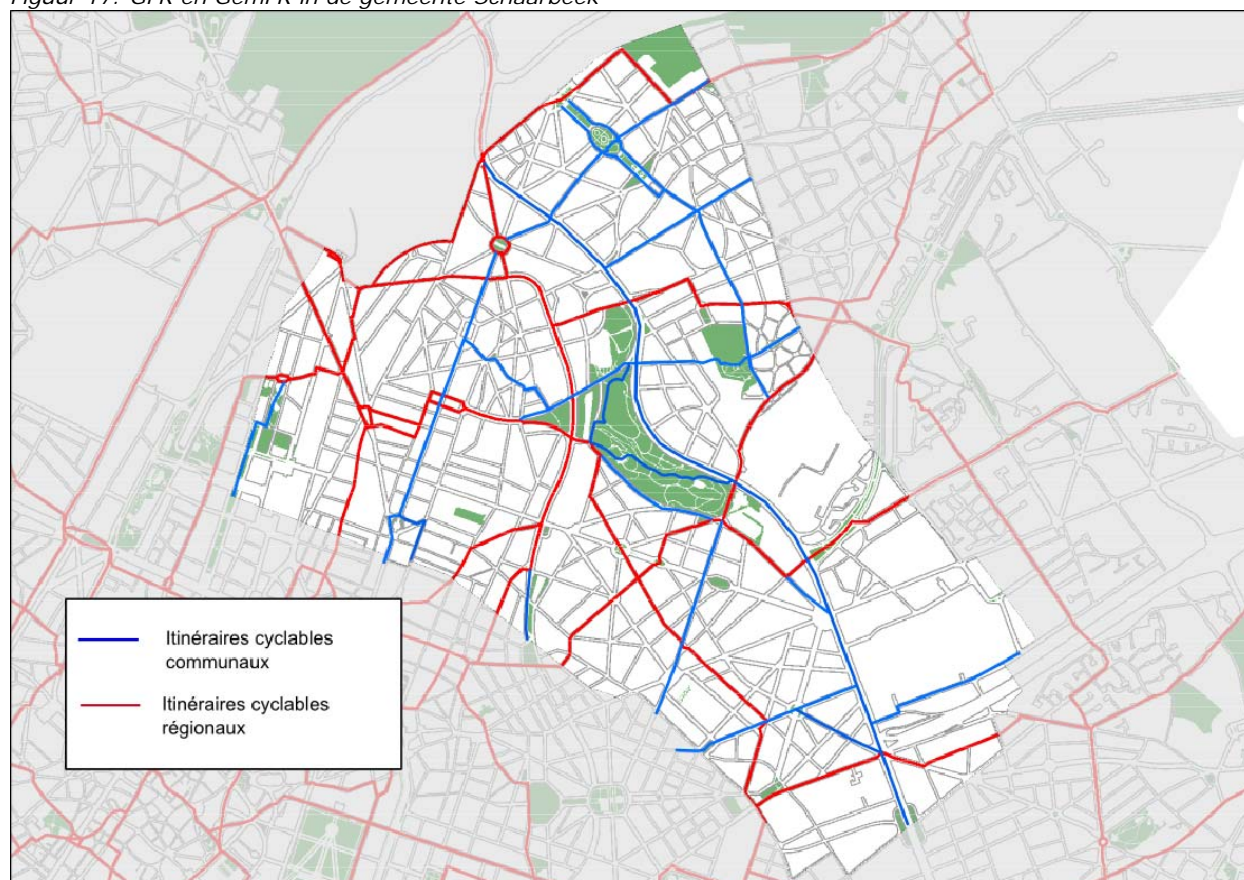
Op het niveau van de gemeente Schaarbeek zijn de GFR reeds een mooie mogelijkheid die door lokale verbindingen kunnen worden uitgebreid (zie kaart):

- Tussen de Koninklijke Sint-Mariakerk en de Berenkooi
- Tussen de Louis Bertrandlaan en het Meiserplein
- Tussen de Louis Bertrandlaan en het station Josaphat
- Tussen de stations Schaarbeek en Josaphat
- Tussen de Berenkooi en de school Heilige Familie
- Langs de Lambertmontlaan
- Door het Josaphatpark
- Langs het Gaucheretplein

Meer nog dan de nieuwe verbindingen zijn enkele secties van de GFR mogelijk het onderwerp van heraanleg om hun kwaliteit te verhogen en zo effectief als structurerende fietsroute gezien te worden.

De grote assen ten laatste moeten ook infrastructuur krijgen die conform de hierboven aangegeven principes aangelegd wordt.

Figuur 17: GFR en GemFR in de gemeente Schaarbeek



2.2.3 Technische oplossingen voor de behoeftes van fietsers en lokale noden

Op basis van de wegenprofielen worden verschillende oplossingen aangereikt om de fietsbaarheid van het netwerk hierboven te verbeteren. De kaart laat zien waar dit netwerk zich precies bevindt. In dit stadium zijn ontwerpen en integrale studies te realiseren om de omzetmogelijkheden te verifiëren. Het gaat hier om lineaire oplossingen die minder rekening houden met punctuele situaties (kruispunten, MIVB-haltes, schoolpoorten,...)

Het samengaan van fietsers en voetgangers

Sommige van de voorstellen in dit plan gaan over de aanleg van een fietspad op het niveau van het trottoir. Dit type combinatie heeft voor- en nadelen, die hierna worden opgenoemd:

- Ze geven een maximale subjectieve veiligheid en helpen zo de populariteit van de fiets als veilig en comfortabel vervoersmiddel
- De fietser blijft op 2m afstand van de bron van uitlaatgassen en ademt zo betere lucht in
- Bij aanleg volgens de regels is deze oplossing ook objectief zeer veilig
- De bezettingsgraad door auto's zorgt voor minder risico's voor 'dooring' aangezien er minder vaak passagiers dan chauffeurs uitstappen
- Zelfs bij een geval van 'dooring' is een uitwijkmanoeuvre door de fietser mogelijk zonder in de autostroom te geraken
- Ze helpt de aanleg van plateaus voor de oversteek van voetgangers loodrecht op de lokale straten

Het samengaan van fietsers en voetgangers op het voetpad is nochtans niet probleemloos. Enerzijds zijn er problemen waar beide zich ontmoeten, anderzijds worden voorwaarden genoemd die de situatie veiliger maken. In verschillende bevragingen en observaties komt naar voren dat de aanwezigheid van fietsers op het trottoir het angstgevoel meer versterkt dan dat de objectieve veiligheid in het gedrang komt⁹: botsingen tussen voetgangers en fietsers zijn zeldzaam. Als ze voorkomen gaat dit in de minste gevallen gepaard met lichamelijke letsels. Wanneer dit toch voorkomt, ligt slecht geconcipeerde infrastructuur vaak aan de basis hiervan (te weinig plaats).

Het onveiligheids- en angstgevoel van voetgangers voor de aanwezigheid van fietsers, zelfs al is ze subjectief, moet mee in overweging genomen worden om aangenomen verplaatsingscondities voor iedereen te creëren. De kwaliteit van de infrastructuur moet dus met zorg bestudeerd worden en voorzien van een efficiënte communicatiestrategie.

Mogelijke oplossingen

- Scheiding of gemengd op het trottoir?

Naargelang de intensiteit van het gebruik van het trottoir door fietsers en voetgangers volstaat het mengen van verkeer, of in tegenstelling daarvan de scheiding tussen de twee types gebruikers vast te leggen. De studies daarover zijn unaniem: des te groter de voetgangersstroom op het trottoir, des te groter de behoefte aan scheiding van beide stromen. Verenigingen van personen met beperkte mobiliteit (PBM) zijn vaak voorstander van een systematische scheiding.

⁹ CETE Ouest (2012), Evaluation comportementale de 3 aménagements de type « aménagements cyclables à hauteur de trottoir » sur l'agglomération nantaise – http://www.certu.fr/fr/IMG/pdf/RAPPORT_amenagements_cyclables_a_hauteur_de_trottoir_final.pdf; Pro Velo Suisse (2007), Surfaces partagées entre piétons et cyclistes, http://www.fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/surfaces_partagees_f.pdf

- Het type scheiding

Ook al wordt een witte gemarkeerde lijn vaak als scheiding tussen voetgangers en fietsers gezien, toch is dit niet de effectiefste oplossing, vooral voor mensen met een visuele handicap. De ideale oplossing bestaat uit het materialiseren van de scheiding door een reliëfelement of een niveauverschil, die ook door slechtzienden waarneembaar zijn. Er kan ook een verschil in wegverharding worden gebruikt, waarbij hierbij moet gelet worden op het comfort omdat anders alle weggebruikers de comfortabelere verharding gaan gebruiken.

- De breedte van de verkeersruimtes

Als de beslissing voor scheiding genomen is, moet de breedte van de stroken voor fietsers en voetgangers bepaald worden. De breedte van het voetpad is gelinkt aan de intensiteit waarmee het gebruikt wordt. De verenigingen voor PBM vragen een minimum van 2 meter (die een bocht van 180° van rolstoelen toelaat) voor trottoirs die minder intensief gebruikt worden (occasionele kruising) en een breedte tot 3,5 meter waar het trottoir intensief gebruikt wordt (permanente kruisingen). Tussen de twee wordt een breedte van 2,5 tot 3m als niveau van verhoogd comfort gezien.

Wat betreft de ruimte voor fietsers is ook hier de breedte bepaald door de intensiteit van het gebruik van het fietspad. In de meeste gevallen wordt 1,5m aangeraden.



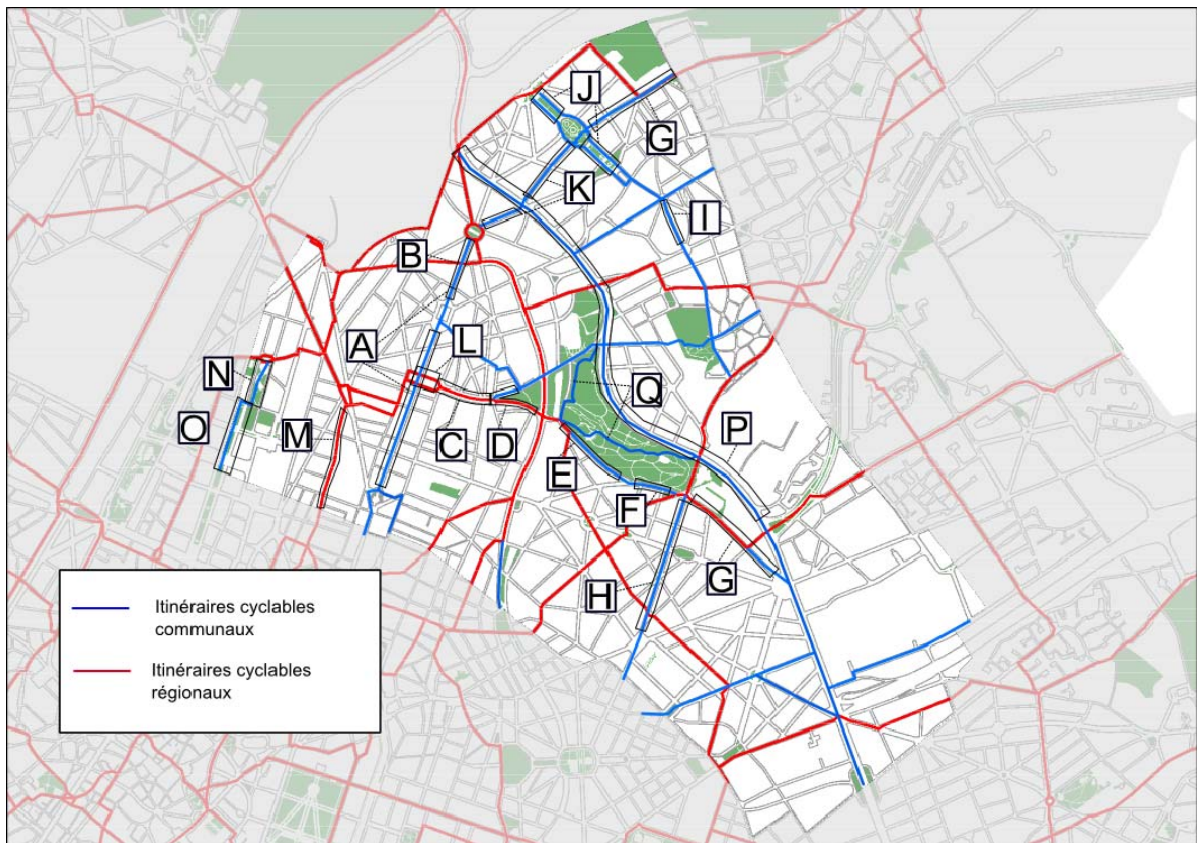
Afgeschuinde stoep tussen fiets- en voetpad



Fietspad op de hoogte van het trottoir met oversteek op een plateau

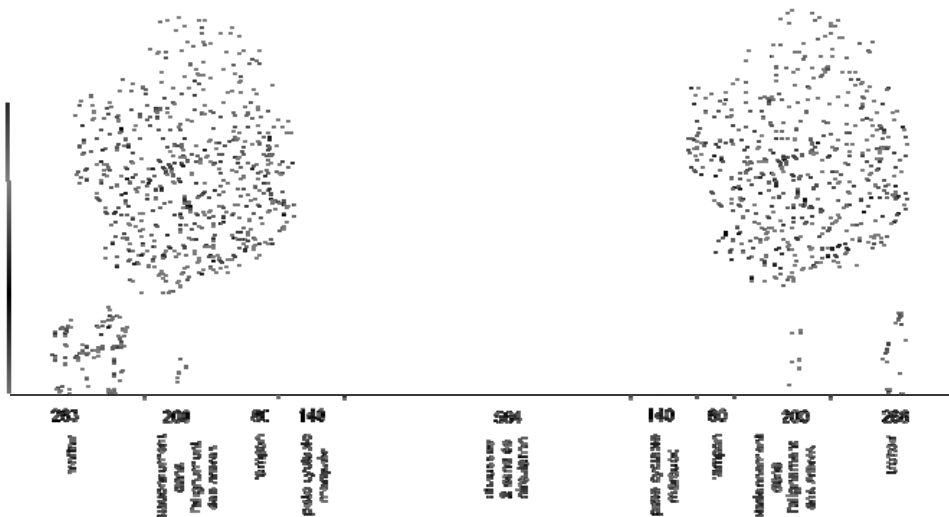
- Het verwijderen van parkeerruimte

De aanbevolen oplossingen hierboven hebben als voordeel dat het verwijderen van parkeerruimte beperkt wordt door de mogelijkheden de auto's tussen de bomen kwijt te geraken. De plaatsing van de bomen kan herbekeken worden om de ruimte voor parking te optimaliseren. Compensatieoplossingen kunnen tegelijkertijd worden voorgesteld om de eventuele oppositie van buurtbewoners in te perken.



ID	PLAATS	BESCHRIJVING	VOORSTEL
----	--------	--------------	----------

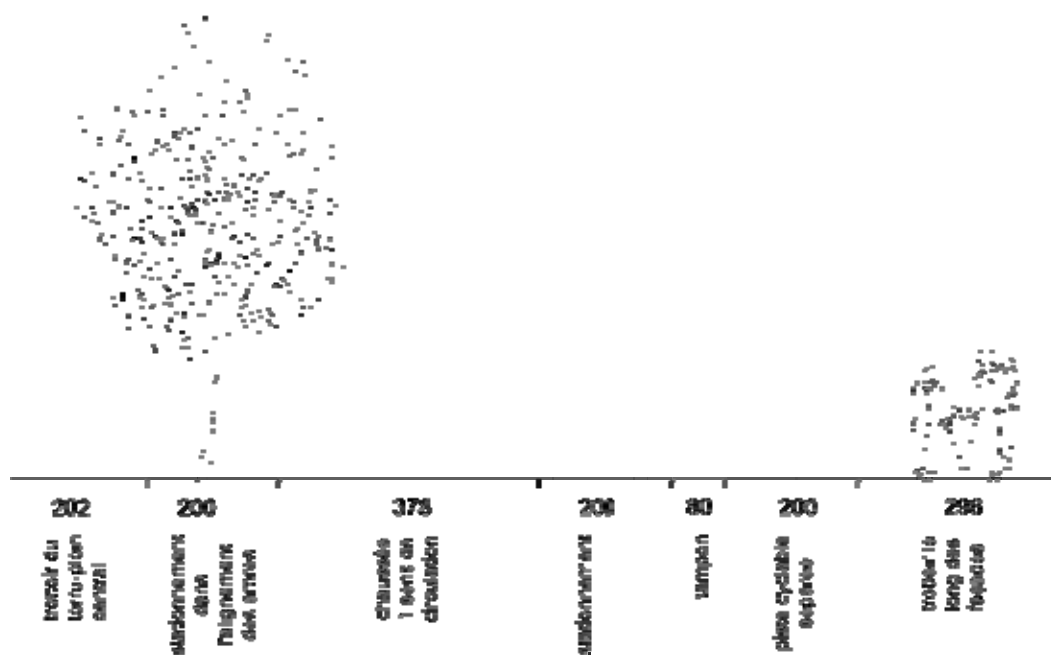
A	Koninklijke Sint-Mariastraat (GemFR) – Verzamelaar, 50 km/u, >> 2.000 evp/dag	Invoeren zone 30, parkeren tussen de bomen, gemarkeerde fietspaden met buffer in beide rijrichtingen (zie profiel)
---	---	--



Dit voorstel heeft het voordeel dat de bomen kunnen behouden worden. Om het risico van parkeren op het fietspad te beperken zijn er 2 oplossingen mogelijk: 1) het fietspad en de parkeerstrook worden opgehoogd (niveau trottoir) met een afschuining die toelaat gemakkelijk op te stappen vanaf de weg (cf. foto 2) het fietspad achter de geparkeerde auto's leggen, met verwijdering van de bomen.

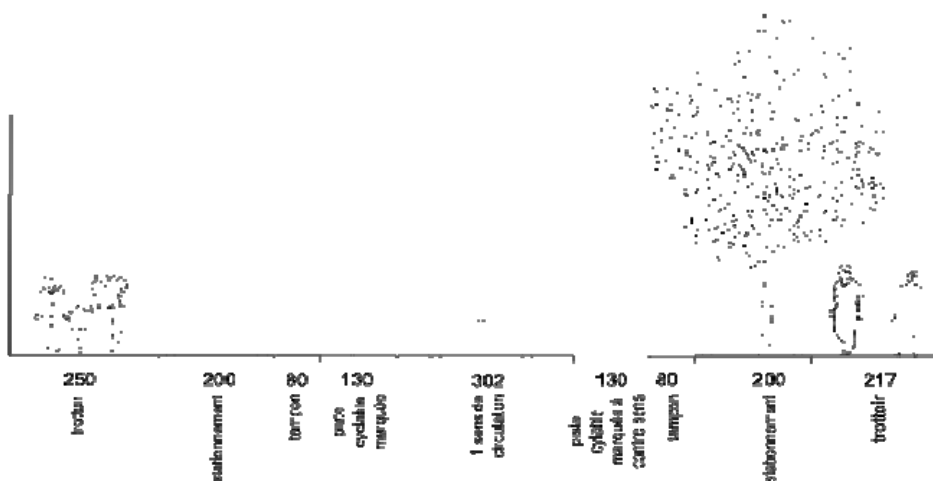


- | | | |
|---|---|---|
| B | Koninklijke Sint-Mariastraat (GemFR) –
Wijkverzamelaar, 50 km/u, >> 2.000
evp/dag, tram in beide richtingen | Invoeren zone 30, parkeren tussen de bomen,
gemarkeerde fietspaden met buffer in beide rijrichtingen |
| C | Louis Bertrandlaan(GFR)–Interwijkweg,
50 km/u, >> 2.000 evp/dag | Vrijliggende fietspaden achter parkeerstrook ad kant vd
façades, parkeren tussen bomen ad kant vd middenberm |

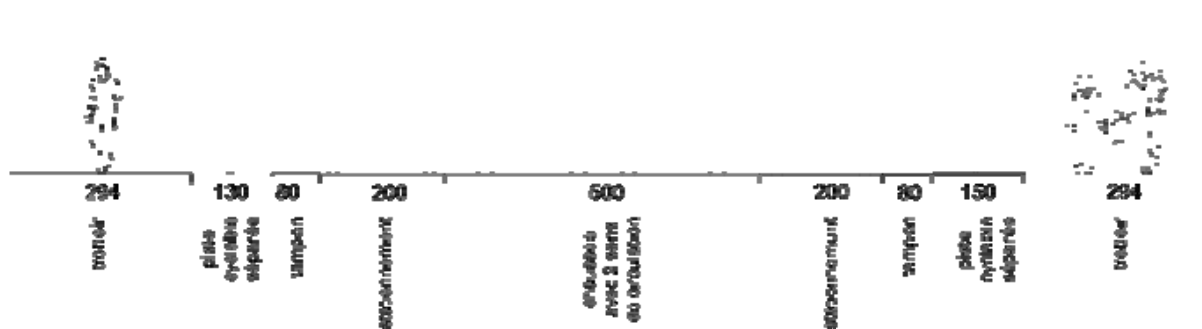


Rekening houdende met het feit dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen het perspectief wil behouden, laat de oplossing niet toe de verticale elementen te wijzigen en verandert de positie van de borduren slechts minimaal.

- | | | |
|---|---|--|
| D | Louis Bertrandlaan (GFR) –
Interwijkweg, 50 km/u, >> 2.000
evp/dag, BEV | Gemarkeerde fietspaden met buffer in beide
verkeersrichtingen, parkeren tussen de bomen aan de
kant van de centrale middenberm (zie profiel hieronder) |
|---|---|--|



- E Azalealaan (GemFR) – Wijkverzamelweg, 50 km/u, >> 2.000 evp/dag
- Vrijliggende fietspaden in beide richtingen achter de parkeerstrook. De ruime breedte van de trottoirs laat hun samengaan probleemloos toe. De enkele zijstraten zijn lokale wegen, de oversteekplateaus versterken visueel het verschil tussen hiërchieniveaus van de wegen



- Het tweerichtingsfietspad aan de kant van het park heeft voor- en nadelen maar lijkt niet relevant voor het huidige geval om twee redenen: 1) zij veronderstelt een moeilijke oversteek vanaf de huizen die allemaal aan de andere kant liggen. 2) de toegang tot het tweerichtingsfietspad aan beide uiteinden zijn moeilijk te realiseren gezien de verkeerssituatie daar (rotonde).

- F Generaal Eisenhower, Ernest CambierIn (GFR, GemFR) – Wijkverzamelaar, 50 km/u, >> 2.000 evp/dag
- Gemarkeerde fietspaden met buffer in beide verkeersrichtingen, parkeren tussen de bomen aan beide zijden
- G Chaumontelstr (GemFR)
- Gemarkeerde fietspaden met buffer, parkeren tussen de bomen
- H Chazallaan (GemFR) – Interwijkweg, 50 km/u, >> 2.000 evp/dag
- Gemarkeerde fietspaden met buffer in beide verkeersrichtingen, parkeren tussen de bomen aan beide zijden
- I Landbouwstr (GemFR) – Lokaal, ~1.000 evp/dag, BEV
- Gemarkeerd fietspad in tegenrichting, verwijdering van parkeerplaatsen aan 1 kant van de weg (aantal plaatsen die verdwijnen te relativeren dr hoog aantal garages aan rechtse kant – tegenrichting)

J	Huart-Hamoirlaan (GemFR) – Wijkverzamelaar, 50 km/u, >2.000 evp	Gemarkeerde fietspaden met buffer, parkeren tussen de bomen aan de kant van de Fassades
K	Sleeckx-Maeterlincklaan (GemFR) – Lokaal, ~1.000 evp/dag, 50 km/u, te breed voor lokale weg	Gemarkeerde fietspaden met buffer, parkeren tussen de bomen OF (Sleeckxlaan) de verblijfsfunctie verhogen door de toegang naar en van de Lambermontlaan te knippen (toegang van de bewoners moet dan via de Emile Verhaerenlaan gebeuren), en zone 30 in te voeren in deze laan, voetpaden verbreden, de beplanting verplaatsen naar verkeerszone (vb. parkeren) en de breedte van de oversteek verkleinen door uitstekende trottoirs. Buiten de verhoging van de leefbaarheid is dit laatste ook een oplossing die 1) het kruispunt op de Lambermontlaan vereenvoudigt en veiliger maakt (nog maar 4 armen), 2) de voortdurende ontwikkeling onderhouden op de Lambermontlaan, 3) voetgangerslicht behouden (drukknop) en een fietserslicht bijplaatsen. Dit soort infrastructuur werd gerealiseerd op het kruispunt Kortenberglaan – Michael Angelolaan (zie foto)
		
L	Hancartstr, François Degreefstr (GFR) – Lokale weg, ronde kasseien	Gedeelde trottoirs voor fietsers/voetgangers langs Sint-Servaaskerk. Deze worden weinig gebruikt tenzij door personen die langs de kerk parkeren. Het comfortgewin is enorm en de uitvoering is simpel (borden)
M	Groenstraat (GFR) – Lokaal, 30 km/u, ~1.000 evp/dag, SUL op sommige secties	Gemarkeerd fietspad op secties BEV met verwijdering van parkeren als nodig
N	Gaucheretplein (GFR) – Park	Fietsoversteek toelaten op de buitenste wegen
O	Koning Albert II laan (GFR) – Interwijk, 50 km/u, 2*2 rijstroken met middenberm, > 2.000 evp/dag	Vrijliggende fietspaden achter de parkeerstrook
P	Generaal Wahyslaan, Lambermontlaan (GFR) – grootstedelijk, 50 km/u	De heraanleg van de Wahis- en Lambermontlaan was reeds het onderwerp van een studie op volgende pagina: http://bruxellesespacespublics.irisnetlab.be/places-et-voiries/reamenagement-wahis-lambermont/ (PDF tweetalig). Het algemene principe van de heraanleg bestaat uit de aanleg van een ventweg in richting bergaf met fietsen in tegenrichting. Deze ventweg zal een lagere maximumsnelheid hebben en een verbod op het rechts afslaan op sommige plaatsen vanaf de laan zorgt voor een veilige oplossing voor fietsers, die nog versterkt kan worden door van deze ventweg een fietsstraat te maken). Zij maakt onder andere deel uit van een verkeerslus door de aanliggende wijken en begrensd zo het risico op doorgangsverkeer in deze wijken. Deze heraanleg maakt deel uit van de wil van het college om deze grote lanen te herverstedelijken.

- Q Oversteken Josaphatpark (GemFR)
- A. hoek Chazal – Lambermont tot aan de hoek Azalea – Ambassadeur Van Vollenhoven
- B. hoek Louis-Bertrand – Lambermont tot aan de hoek Azalea – Ambassadeur Van Vollenhoven.

Aanpassing van het parkreglement (doorsteken is niet toegelaten tenzij op 2 aangeduide assen en de voetganger heeft steeds voorrang). Markeringen op de grond en meer bewegwijzering geeft fietsers een grotere legitimiteit. In de praktijk kan men verwachten dat enkel een lokaal publiek deze doorsteken door het park zal gebruiken gezien die kwalitatieve voorzieningen die gerealiseerd zullen worden op de Azalealaan, waardoor het risico van hardrijdende fietsers in het park sterk gereduceerd wordt.

2.2.4 Voorzien van bewegwijzering op de GemFR die is afgestemd op die van de GFR

Het vademecum over de gewestelijke bewegwijzering van fietsroutes staan online ter beschikking¹⁰. Het bepalen van de punten waarop de trajecten samenkomen, kan beïnvloedt worden door de haltes van de MIVB om geen nieuwe nomenclatuur te moeten invoeren.

2.2.5 Actualiseren en oplossen van de lijst met zwarte vlekken van het GMP

Ter herinnering de lijst die door de GRACQ werd voorgesteld:

- Meiserplein
- Wahis- en Lambermontlaan
- Reyerslaan
- Liedtsplein
- Brabantstraat
- Van Ooststraat
- Verboekhovenplein
- Rogierlaan, Weldoenersplaats en Haachtsestnw
- Zijstraat van Leuvensestnw vanaf Vincottestraat tot Noyerstraat.
- Haachtsesteenweg

¹⁰ http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/static/attachments/partners/na/248/Balisage-CHARTE%20NL%2020-02-12____.pdf

2.3 Werkdomein B: de stilstaande fiets

Fietsparkeren

2.3.1 Doelstellingen stilstaande fiets

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

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

Met volgende elementen dient daarom rekening gehouden worden:

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

Een vademecum omtrent fietsparkeren wordt binnenkort gepubliceerd door Mobiel Brussel (technische publicaties). Dit document bevat alle details voor de uitvoering van de gemeentelijke stallingspolitiek.

2.3.2 Aanbod korte termijnparkeren

Ondanks het algemeen plaatsen van fietsaanleunbeugels bij de heraanleg van wegen is het potentieel voor de uitrusting ermee nog zeer groot op het gemeentelijk grondgebied, zoals:

- Het uitrusten (of versterken) van de onderwijspolen (depot, brengen en afhalen door ouders), commerciële, sportieve, administratieve, gezondheids- en culturele polen. Het wildparkeren (aan palen, verkeersborden, ...) is meestal een goede indicator voor de vraag.
- In de rest van de publieke ruimte is de plaatsing van kleine groepjes belangrijker dan grote concentraties.

Een samenwerking met de lokale Gracq kan identificatie van de betrokken plaatsen opleveren. Een duidelijke aanvraagprocedure voor de fietsaanleunbeugels maakt het mogelijk voor partners hun noden te signaleren (verenigingen, scholen, handel, culturele centra).

2.3.3 Het aanbod voor parkeren van middellange duur

Het parkeren voor middellange duur betreft vooral de intermodale polen. De behoeftes van fietsers zijn hier hoger i.v.m. veiligheid en beschutting. Sociale controle en overdekking moeten worden gegarandeerd. Als fietsbeugels de referentie blijft moeten deze in grote aantallen gegroepeerd worden in nabijheid van een passage en overdekt worden. Een samenwerking met de lokale Gracq kan een priorisering van de betrokken plaatsen opleveren. De vzw Cyclo kan een partner zijn in het installeren en beheren van een Fietspunt 'light' op een intermodale plek als het station Schaarbeek.

2.3.4 Aanbod lange termijnparkeren

Voor het parkeren op lange termijn, zoals vb. het aanbod voor bewoners, schoolgaande jeugd of pendelaars, zijn voorwaarden als beschutting en bescherming tegen diefstal nog veel belangrijker. Toegangscontrole en bewaking zijn onmisbaar. Technisch gezien bestaan er meerdere oplossingen.

Plaatsing van fietsboxen in de publieke ruimte

De ervaring toont dat enkele elementen cruciaal zijn: 1) de mogelijkheid het kader van de fiets vast te maken – dus geen velgenbuigers 2) onkopieerbare sleutels 3) ondoorzichtige materialen.

Installatie van inpandige fietsenstalling

Een inventaris van de gemeentelijke eigendommen helpt de identificatie van geschikte locaties. Ook zijn er mogelijkheden i.v.m. de Wijkcontracten, vb. leegstaande handelspanden of bestaande autoparkings. De uitrusting van het lokaal met kwalitatieve rekken waar het voorwiel kan ingezet worden en een vast punt voor het kader is voorzien is de norm. In het geval van scholen biedt het plaatsen van de rekken binnen de schoolmuren het voordeel dat de toegang te controleren valt. In andere gevallen zijn toegangssystemen nodig (sleutel, badge) of bewaking (camera's of ter plaatse).

Buiten de technische vragen zijn vragen over het beheer van de toewijzing van een parkeerplaats bestaande: gebruikers hiervan behoren niet tot een vast collectief en het rekruteringsproces en het beheer die daaruit voortkomen kunnen ofwel in eigen regie ofwel gedelegeerd worden aan een dienstverlener. Op dit vlak is de vzw Cyclo reeds partner van de Brussel-Stad.

De rekrutering kan op basis van de vraag gebeuren (met wachtlijst), de opportuniteiten in de publieke ruimte (maar leegstand is slechte reclame), door gerichte campagnes (flyers, gemeentelijke krant). Deze laatste optie lijkt de meest relevante. In het geval dat voor de fietsboxen autoparkeerplaatsen eventueel moeten verdwijnen, kan beter gerechtvaardigd worden door een vooraf gegarandeerde hoge bezettingsgraad.

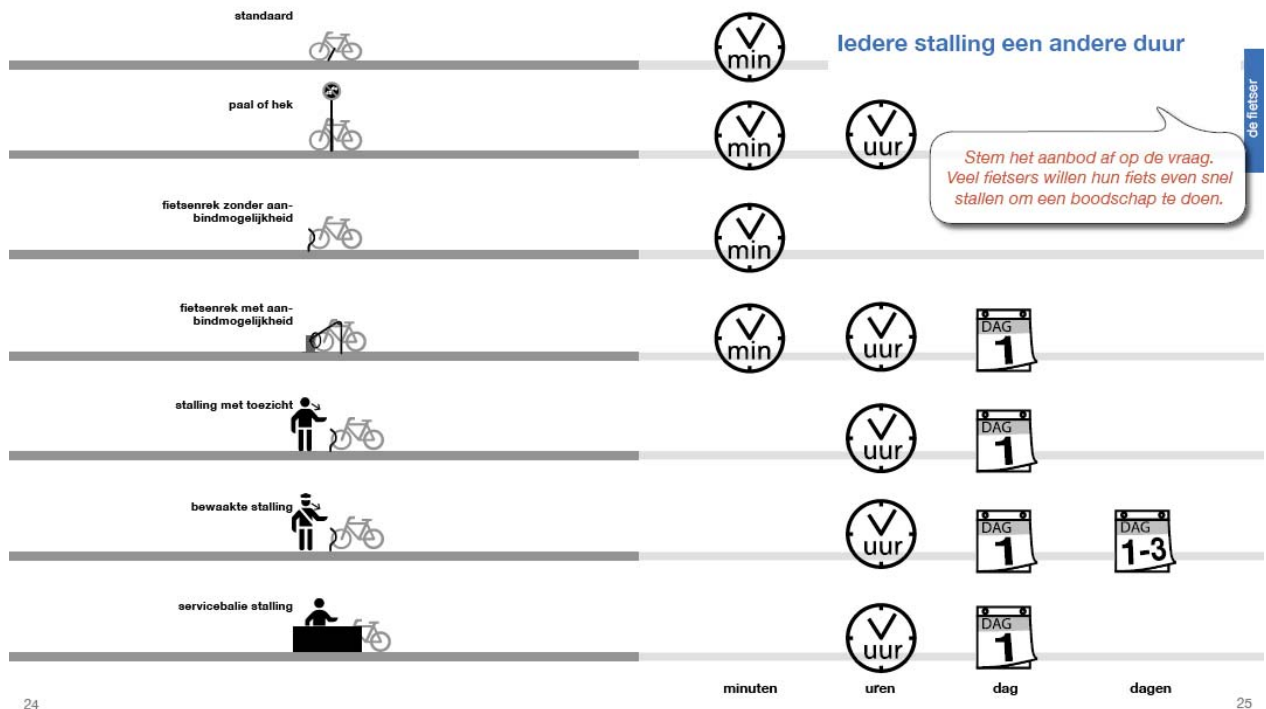
2.3.5 Projecten in het kader van de toekenning van een subsidie

In het kader van de mobiliteitsconventies hebben de gemeentes de mogelijkheid subsidies te ontvangen voor fietsparkeren via een bijakte. Deze kan gaan van onbeveiligd en onoverdekt parkeren (fietsaanleunbeugels) tot beveiligd en beschut (type fietsbox). Het Gewest neemt 60% van de financiering tot een maximum van 150.000 Euro, de rest moet de gemeente opbrengen. De details voor het verkrijgen van deze subsidie zijn online beschikbaar¹¹.

De gemeente kan haar eigen strategie ontwikkelen als het gaat over de selectie van locaties waar de behoefte bestaat of het aanzwengelen van vraag vanuit de bevolking, de beide logica's kunnen elkaar aanvullen.

¹¹ http://www.avcb-vsbg.be/nl/subsidies.html?sub_id=430

Figuur 18: gediversifieerd aanbod aan stallingsvoorzieningen.



Iedere stalling een andere duur

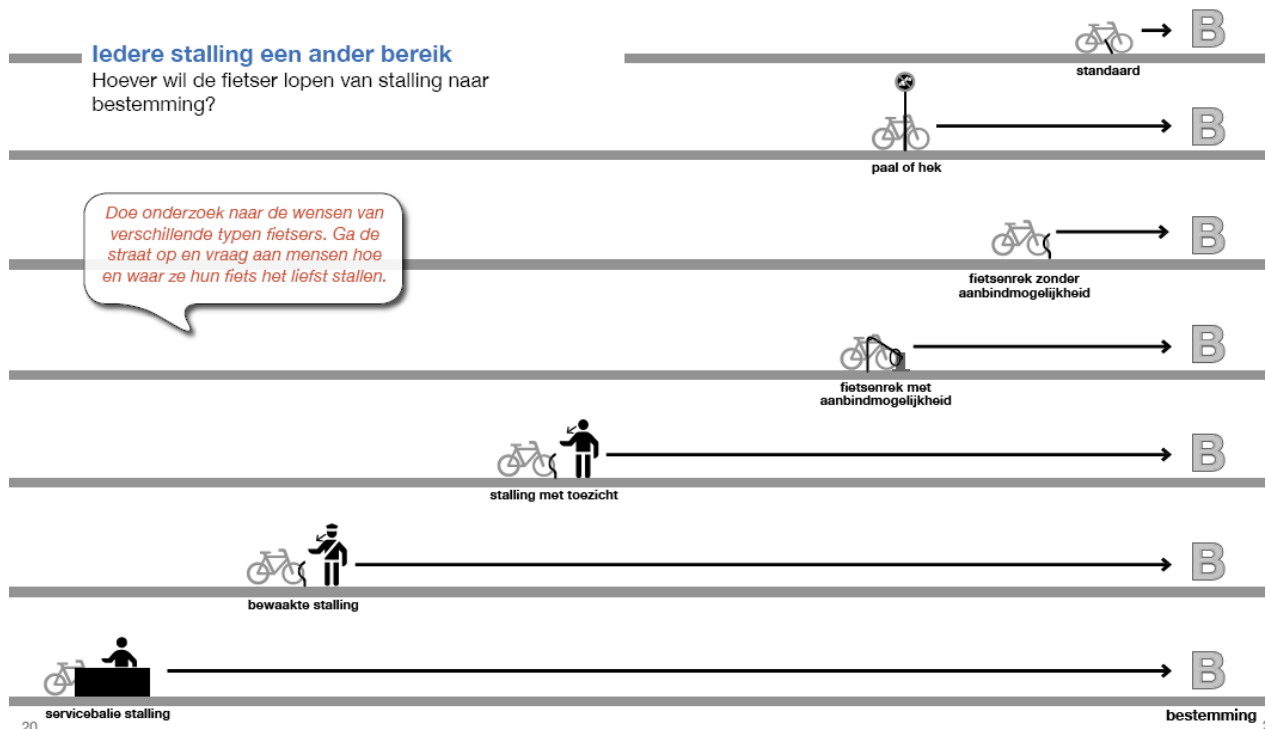
Stem het aanbod af op de vraag. Veel fietsers willen hun fiets even snel stallen om een boodschap te doen.

de fietser

Iedere stalling een ander bereik

Hoever wil de fietser lopen van stalling naar bestemming?

Doe onderzoek naar de wensen van verschillende typen fietsers. Ga de straat op en vraag aan mensen hoe en waar ze hun fiets het liefst stallen.



Bron: Inspiratieboek fietsparkeren, Utrecht 2010

2.4 Werkdomein C: Stimuleren van fietsgebruik

Werkvelden informatie, sensibilisatie, educatie

2.4.1 Doelstellingen stimuleren fietsgebruik

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

De promotie maatregelen 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, ...

Uit de BYPAD-analyse kwamen volgende hefboomprojecten naar voor binnen het werkdomein 'stimuleren van fietsgebruik'.

2.4.2 Beschikbare informatie via de website ontwikkelen

Het fietsplan zal op de gemeentelijke website tentoongesteld worden. De procedures met betrekking op de vraag naar parkeren zullen duidelijk worden vermeld. De gemeentelijke initiatieven kunnen er worden aangekondigd en de gewestelijke verlinkt.

2.4.3 Nieuwe medewerkers informeren (en de oude erop attent maken) dat er dienstfietsen ter beschikking staan

Deze actie kan aangevuld worden met een initiatief over fietsen in de stad

2.4.4 Een lokale communicatiestrategie uitwerken

Schaarbeek is binnen het BHG gekend voor zijn zeer dicht en gediversifieerd weefsel. Elke associatie, gelinkt aan een specifiek publiek, kan dienen als partner inzake communicatie over de fiets. Om beter bij de doelgroep aan te sluiten moet de inhoud ervan goed uitgekend zijn. De prestofiches en 'cycling expertise files' over promotie zijn nuttig om argumenten en instrumenten te gebruiken in functie van de doelgroep.¹²

2.4.5 Een gemeentelijke fietskaart uitgeven

Dit kan gerealiseerd worden op basis van de fietskaart van het Gewest met aanvulling van relevante informatie op het lokale niveau (GemFR, lange termijn parkeren, ...)

2.4.6 Nieuwe burgers van Schaarbeek uitnodigen voor een ontdekkingswandeling door de gemeente per fiets

De lokale Gracq organiseert deze ontdekkingswandeling voor gemeentelijke fietsinfrastructuur in samenwerking met het Balsaminetheater. Er kunnen afspraken (en subsidies?) gemaakt worden tussen de gemeente en de Gracq om nieuwe inwoners op deze ontdekkingstochten in hun nieuwe gemeente per fiets uit te nodigen op 2 of 3 jaarlijkse ritten.

¹² <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/en/transferstelle/#services>, <http://www.presto-cycling.eu/en/policy-guidelines-a-fact-sheets/promotion-of-urban-cycling> [beide engels]

2.5 Werkdomein D: Verankeren van fietsbeleid

Werkvelden organisatie, middelen en personeel, evaluatie

2.5.1 Aandachtspunten verankeren fietsbeleid

Met het oog op de realisatie van fietsbeleid op terrein is er nood aan een structurele verankering van fietsbeleid binnen heel de gemeentelijke organisatie. We denken hierbij aan:

- De integratie van fietsbeleid binnen het gehele mobiliteitsbeleid en de ambitie van het hele gemeentebestuur om een fietsbare gemeente te worden.
- Beschikbaar stellen van personeel en middelen voor de uitvoering en opvolging van fietsbeleid.
- Uitwerken van overlegstructuren waarbij al de gebruikers en andere actoren actief betrokken worden bij de uitvoering van het fietsbeleid.

2.5.2 Structurele financiering voor het fietsbeleid

De manier van financiering voor het fietsbeleid is moeilijk daar geen afgelijnd budget kan worden toegekend. Daarom moeten bepaalde budgetlijnen duidelijk gedefinieerd worden: promotie, parkeren, markeringen, Deze posten moeten jaarlijks gebudgetteerd en naar boven bekeken worden. Bovenop de gemeentelijke financiering zijn ook projectgerelateerde investeringsfinancieringen en projecten in het kader van de bijakte van de mobiliteitsconventie te onderzoeken met het oog op kwaliteitsontwikkeling van de fietsinfrastructuur.

2.5.3 Terreinbezoeken organiseren voor technici en verkozenen

De meerwaarde van de terreinbezoeken is het installeren van oplossingen die overdraagbaar zijn op de Schaarbeekse context middels aanpassing is onontkenbaar. Als deze terreinbezoeken bovendien kunnen worden aangevuld met een overleg met plaatselijke technici en verkozenen kan dit een echte inspiratiebron vormen.

2.5.4 Bevestigen en versterken van de rol van de fietscommissie

De werkgroep fiets kan geconsolideerd worden in de vorm van een gemeentelijke commissie onder voorzitterschap van de schep en van mobiliteit. De leden moeten zijn:

- De schep en van mobiliteit of zijn vertegenwoordiger
- De schep en van openbare werken of zijn vertegenwoordiger
- Ten minste een vertegenwoordiger van de dienst mobiliteit
- Ten minste een vertegenwoordiger van de dienst wegen
- Ten minste een vertegenwoordiger van de dienst stedenbouw
- Een vertegenwoordiger van de politiezone
- Een vertegenwoordiger van Mobiel Brussel
- Drie vertegenwoordigers van de fietsverenigingen

De aanwezigheid van actoren kan gestimuleerd worden door interpellatie door het College. Ifv de agenda kunnen sprekers uitgenodigd worden (MIVB, groendienst, Leefmilieu Brussel)

2.5.5 De politie mobiliseren in het kader van haar functies

De politie zal aangemoedigd worden om

- Actief mee te werken in de fietscommissie
- Repressieve campagnes te voeren i.v.m. respecteren van infrastructuur en snelheidsbegrenzing

2.5.6 Opleiding over fietsbeleid van het administratief personeel

Het Gewest geeft een gespecialiseerde opleiding voor personen die met fietsbeleid bezig zijn. Het gaat hier om een module die complementair is met de basisopleiding CEMA. Het administratief personeel van de dienst Mobiliteit en Wegen zal aangespoord worden hieraan deel te nemen.

2.5.7 Instrumenten voor monitoring vestigen

Realistische doelstellingen voor de volgende 6 jaar zullen worden uitgewerkt. Operationele maatregelen zullen jaar per jaar worden opgenoemd. De uitvoerende verantwoordelijke, net als de nodige samenwerkingen zullen duidelijk worden geïdentificeerd. De toegekende budgetten zijn vastgesteld. Ieder jaar worden deze maatregelen onderworpen aan een evaluatie door indicatoren van impact of realisatie. Desgevallend zal de planning worden aangepast.

2.5.8 Invoeren van cartografische instrumenten om inrichting en uitrusting op te volgen

In samenwerking met andere diensten of na interne beslissing over nodige instrumenten zal de dienst mobiliteit over een regelmatig geactualiseerde kaart beschikken met alle gerealiseerde infrastructuur (vrijliggend en gemarkeerd fietspad, fietssuggestiestrook, FOS,) en met de geïnstalleerde uitrusting (parkeren op korten, middellange en lange termijn).

2.5.9 Een proactieve partner worden van de gewestelijke fietscel

De samenwerking met de gewestelijke fietscel moet plaatsvinden binnen een win-win waarbij beide partijen actief bijdragen aan de ontwikkeling van het fietsbeleid. Zo zou de gemeente Schaarbeek actief kunnen samenwerken aan het gewestelijk project "Fix my street", waar burgers problemen op het terrein kunnen melden.

2.5.10 De tellingen van de GRACQ gebruiken

Dankzij de Gracq beschikt de gemeente Schaarbeek over belangrijke telgegevens. De methodologie van deze tellingen verzekert de waarde. Deze tellingen kunnen worden gebruikt om aanpassingen aan de infrastructuur te doen of de evolutie van het aantal fietsers voor en na de aanleg van infrastructuur te evalueren.

2.6 Actietabel

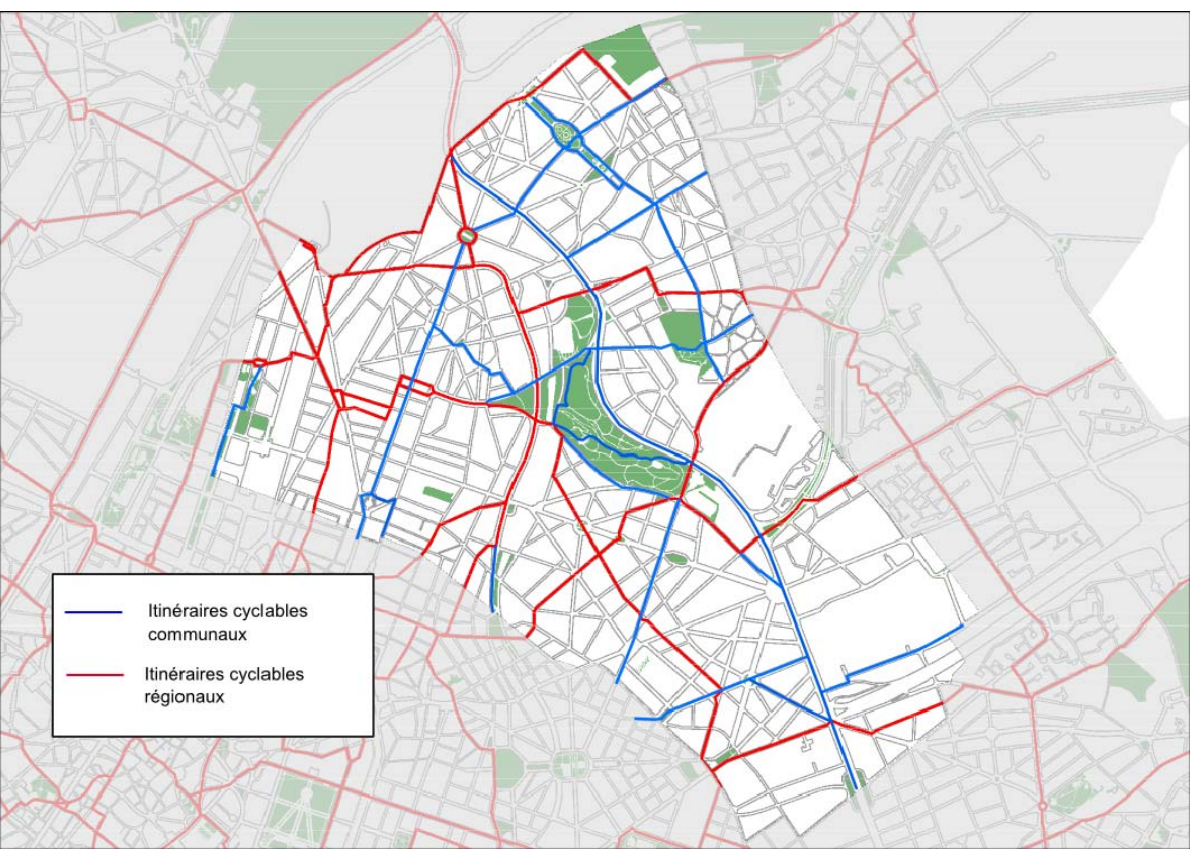
ID	ACTIE
A. DE RIJDENDE FIETS	
1. Een gestructureer fietsnetwerk concipiëren	
1.1	Koninklijke Sint-Mariastraat (GemFR) : Invoeren zone 30, gemarkeerde fietspaden
1.2	Louis Bertrandlaan(GFR) : Vrijliggende fietspaden, gemarkeerde fietspaden
1.3	Azalealaan (GemFR) : Vrijliggende fietspaden, oversteekplateaus
1.4	Generaal Eisenhower, Ernest CambierIn (GemFR, GFR) : Gemarkeerde fietspaden
1.5	Chaumontelstr (GemFR) : Gemarkeerde fietspaden
1.6	Chazallaan (GemFR) : Gemarkeerde fietspaden
1.7	Landbouwstr (GemFR) : Gemarkeerde fietspaden in de tegenrichting
1.8	Huart-Hamoirlaan (GemFR) : Gemarkeerde fietspaden
1.9	Sleeckx, Maeterlincklaan (GemFR) : Gemarkeerde fietspaden OF toegang naar en van de Lambermontlaan knippen, invoeren zone 30, voetpaden verbreden, breedte van de oversteek verkleinen door uitstekende trottoirs
1.10	Hancart, François Degreefstr (GFR) : Gedeelde trottoirs voor fietsers/voetgangers
1.11	Groenstr (GFR) : Gemarkeerde fietspaden
1.12	Gaucheret park (GemFR) : Fietsoversteek toelaten
1.13	Koning Albert II laan (GemFR) : Vrijliggende fietspaden
1.14	Generaal Wahis, Lambermontlaan (GemFR) : ventweg in richting bergaf met fietsen in tegenrichting, gematigde snelheid
1.15	Oversteken Josaphatpark (GemFR) : Doorsteek toelaten, markeringen op de grond, betere afbakening/bewegwijzering
2. Bewegwijzering op de GemFR	
3. Actualiseren en oplossen van de lijst met zwarte vlekken van het GMP	
B. DE STILSTAANDE FIETS	
1.	Aanbod korte termijnparkeren: fietsaanleunbeugels in groepjes verspreid over het gemeentelijk grondgebied
2.	Aanbod voor parkeren van middellange duur: geconcentreerd, sociale controle, beschermt en overdekt
3.	Aanbod lange termijnparkeren /residentiel : Plaatsing van fietsboxen in de publieke ruimte, Installatie van inpandige fietsenstalling

4.	Projecten in het kader van de toekenning van een subsidie
C. STIMULEREN VAN FIETSGEBRUIK	
1.	Beschikbare informatie via de website ontwikkelen
2.	Een lokale communicatiestrategie uitwerken
3.	Nieuwe burgers van Schaarbeek uitnodigen voor een ontdekkingswandeling door de gemeente per fiets
4.	Een gemeentelijke fietskaart uitgeven
D. VERANKEREN FIETSBELEID	
1.	Structurele financiering voor het fietsbeleid
2.	Terreinbezoeken organiseren voor technici en verkozenen
3.	Bevestigen en versterken van de rol van de fietscommissie
4.	De politie mobiliseren in het kader van haar functies
5.	Opleiding over fietsbeleid van het administratief personeel
6.	Instrumenten voor monitoring vestigen
7.	Invoeren van cartografische instrumenten om inrichting en uitrusting op te volgen
8.	Een proactieve partner worden van de gewestelijke fietscel
9.	De tellingen van de GRACQ gebruiken

2.7. Actietabel, prioriteiten

Tabel is opgesteld in navolging van de "burgerpanel"-vergaderingen van 25 juni en 10 september 2013.

Prioriteiten bepaald en aangegeven in functie van de programmeerbare acties op korte en middellange termijn.

ID	ACTIE
A. DE RIJDENDE FIETS	
	<p>1. Een fietsnetwerk ontwerpen, de GFR-infrastructuur aanvullen en de GemFR geleidelijk aan toepassen door prioriteit te geven aan de bewegwijzering en aan de integratie van veiligheidsmaatregelen. Deze aanpassingen realiseren in het kader van de aanleg van de zone 30, van de werkzaamheden die in de Duurzame wijkcontracten en in de " samenwerkingsovereenkomst BELIRIS "worden bepaald aangaande de as Koninklijk St. Mariastraat- Colignon - Foch.</p> <p>Dit fietsnetwerk omvat het geheel van de GFR en de GemFR die in figuur 17 worden beschreven.</p> <p>Wat de bewegwijzering (richtingaangevende signalisatie) van de GemFR betreft, zal de totstandkoming progressief zijn en zal deze vanaf 2014 aanvangen. Een bijzondere aandacht zal besteed worden aan de actualisering en het wegwerken van de zwarte punten die in GMP worden vermeld.</p>
	
<p><i>Figuur 17</i></p>	

B. DE STILSTAANDE FIETS	
1.	Aanbod korte termijnparkeren: fietsaanleunbeugels in groepjes verspreid over het gemeentelijk grondgebied.
2.	Aanbod lange termijnparkeren /residentieel : Plaatsing van fietsboxen in de publieke ruimte, installatie van inpandige fietsenstalling
3.	Aanbod voor parkeren van middellange duur: geconcentreerd, sociale controle, beschut en overdekt
4.	Projecten in het kader van de toekenning van een subsidie
C. STIMULEREN VAN FIETSGEBRUIK	
1.	Een lokale communicatiestrategie uitwerken. Beschikbare informatie via de website ontwikkelen
2.	Nieuw personeel in kennis stellen van (en het huidig personeel herinneren aan) de beschikbaarheid van dienstfietsen (uit te werken in het kader van het verplaatsingsplan voor bedrijven).
3.	Nieuwe burgers van Schaarbeek uitnodigen voor een ontdekkingswandeling door de gemeente per fiets
D. VERANKEREN FIETSBELEID	
1.	Structurele financiering voor het fietsbeleid
2.	De politie mobiliseren in het kader van haar functies
3.	Bevestigen en versterken van de rol van de fietscommissie
4.	Instrumenten voor monitoring invoeren (bv. de tellingen van de GRACQ gebruiken)
5.	Invoeren van cartografische instrumenten om inrichting en uitrusting op te volgen
6.	Een proactieve partner worden van de gewestelijke fietscel