

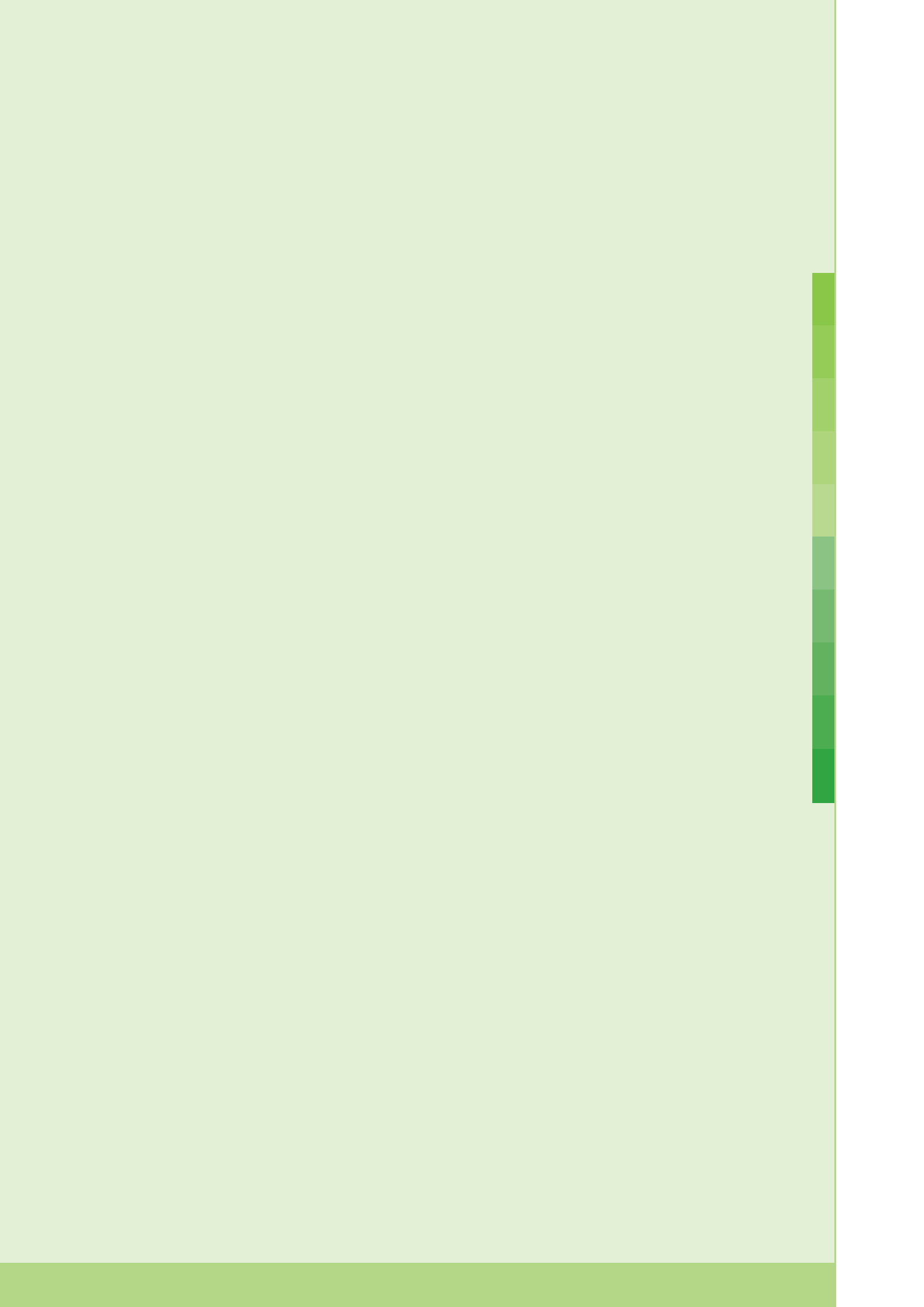


FIETSPLAN 2010-2015



Brussel schakelt een versnelling hoger





Inhoud

1– Voorwoord	5
2– Het eerste Fietsplan 2005-2009	7
1. <i>De infrastructuren (“Engineering”)</i>	8
2. <i>Promotie en bewustmaking (“Encouragement”)</i>	10
3. <i>Scholing (“Education”)</i>	10
4. <i>Toepassing (“Enforcement”)</i>	10
5. <i>Conclusie</i>	11
3– Voorbereidende audit voor het Fietsplan 2010-2015	15
4– Fietsactieplan 2010-2015	19
1. Doelstellingen, principes en monitoring	20
1.1 <i>Cijfermatige doelstelling: 20% van de verplaatsingen met de fiets in 2018</i>	22
1.2 <i>De fietsbaarheid verbeteren</i>	23
1.3 <i>Ondersteuning van het fietsbeleid in de gemeenten</i>	24
1.4 <i>De fiets binnen Mوبiel Brussel</i>	25
1.5 <i>Evaluatie en monitoring</i>	26
1.6 <i>Internationale Netwerken</i>	27
1.7 <i>De autodruk verminderen: voorwaarden voor een succesvol fietsbeleid</i>	28
1.8 <i>De fiets in de duurzame wijken</i>	29
1.9 <i>De fiets en huisvesting</i>	30
1.10 <i>De fiets en de stedenbouwkundige vergunningen</i>	31
1.11 <i>De fiets en de Instellingen van Openbaar Nut</i>	32
1.12 <i>Fiets, economie en tewerkstelling</i>	33
1.13 <i>De fiets en handelszaken</i>	34
1.14 <i>De fiets en gelijke kansen</i>	35
2. Veilig fietsen in Brussel	36
2.1 <i>Analyse van de ongevallen</i>	38
2.2 <i>Veiligheid van de fietsinfrastructuren</i>	39
2.3 <i>De gevaarlijkste punten prioritair aanpakken</i>	41
2.4 <i>Veiligheid en Bewustmaking</i>	42
2.5 <i>Preventie en controle</i>	43

Inhoud

3. Vorming en fietseducatie	44
3.1 Fietseducatie op school	45
3.2 Veralgemening van het Fietsersbrevet	46
3.3 Fietseducatie op het werk	47
3.4 Fietseducatie gericht tot doelgroepen	48
3.5 Bezoek door Brusselse beleidsmakers aan voorbeeldinitiatieven	49
3.6 CeMa-netwerk (Conseillers en Mobilité/MobilitésAdviseurs)	50
4. Promotie en geloofwaardigheid van de fiets in Brussel	52
4.1 Door participatie bewustmaken van de mogelijkheden van de fiets	53
4.2 Communicatie en promotie	54
4.3 Mobiliteitsweek en Autoloze zondag	55
4.4 Uitbreiding van het aantal autoloze momenten	56
4.5 Interactieve fietsinformatie op het internet	57
4.6 Brussel op zak, te voet of met de fiets	58
4.7 De publicatie van een Bicycle Account	59
4.8 De fiets in de Vervoerplannen	60
5. Diensten voor fietsers	62
5.1 Versterking van het Villo!-fietsdeelsysteem	63
5.2 De Fietspunten	64
5.3 De elektrische fiets	65
5.4 De strijd tegen fietsdiefstal	66
6. Fietsinfrastructuur	68
6.1 Afwerking van het gewestelijk fietsroutenetwerk	70
6.2 Fietspaden	73
6.3 De fiets en het openbaar vervoer	75
6.4 Groene en Blauwe Wandeling voor fietsers en wandelaars	76
6.5 Het fiets-GEN	77
6.6 Onderhoud	78
6.7 Normen voor fietsinfrastructuur	79
6.8 Fietsparkeren	80





Voorwoord

Beste lezeres, beste lezer,

In september 2010 heeft de regering haar gewestelijk vervoerplan aangenomen. Via het IRIS II-Plan wordt de mobiliteit een essentieel element van een duurzaam Gewest. Net als het gewestelijk vervoersbeleid is het fietsbeleid geen kwestie van mobiliteit alleen, maar ook een kwestie van milieu, sociale, economische en stedenbouwkundige ontwikkeling.

Op een beperkt en sterk verstedelijkt grondgebied zoals dat van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest spelen fietsverplaatsingen een belangrijke rol in dit beleid van duurzame mobiliteit: fietsen vervuult niet, is geluidloos en is goed voor de gezondheid, maar vooral zeer efficiënt voor de verplaatsingen tot zo'n 5 km in de stad, hoewel sportievelingen deze afstand makkelijk verdubbelen.

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 wagen-kilometers 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.

Brusselaars, maar ook pendelaars, profiteren al van de voordelen van de fiets om snel en onafhankelijk van files hun bestemming te bereiken. Ze gebruiken de fiets om naar het werk, de school, een culturele activiteit of een sportevenement te gaan, om boodschappen te doen of vrienden op te zoeken.

Het Fietsplan 2010-2015 geeft vaste vorm aan de oriëntatie van het fietsbeleid, op basis van een analyse van het eerste Fietsplan 2004-2009, op basis van de aanbevelingen van de *BYPAD*-audit 2010, en tot slot ook op basis van de doelstellingen van het nieuwe fietsbeleid voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit vertaalt zich in acties en maatregelen op het vlak van:

- doelstellingen, principes en monitoring
- veiligheid op de fiets
- vorming en fietseducatie
- promotie en geloofwaardigheid van de fiets in Brussel
- diensten voor fietsers
- fietsinfrastructuren.

Samen met u willen we met deze acties en maatregelen de doelstellingen van het IRIS II-Plan halen, met de duidelijke wil "een tandje hoger te schakelen".

We wensen u veel leesgenot, maar vooral veel fietsplezier.

Brigitte Grouwels
Minister bevoegd voor Openbare werken en Vervoer

Bruno De Lille
Staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit



Het eerste Fietsplan 2005-2009



De planning van het fietsbeleid in Brussel ging van start in 2004, na een “BYPAD”-audit (*Bicycle Political Audit*). Deze audit deed aanbevelingen die de basis vormden voor het eerste Fietsplan 2005-2009.

Wij hernemen hier de resultaten die werden verkregen in 2009, vergeleken met de doelstellingen van 2005. Deze doelstellingen waren opgebouwd rond vier hoofdlijnen:

1. De infrastructuur (“*Engineering*”)
2. Promotie en bewustmaking (“*Encouragement*”)
3. Educatie (“*Education*”)
4. Toepassing (“*Enforcement*”)

1. De infrastructuur (“*Engineering*”)

Fietspaden en fietssuggestiestroken

Doelstelling:

De aanleg van vrijliggende fietspaden, gemarkeerde fietspaden of fietssuggestiestroken langs het hele 320 km lange netwerk van gewestwegen.

Resultaat:

Eind 2009 werd, bovenop de 90 km die reeds bestond in 2005, een bijkomende 64 km aangelegd, voor een totaal van 154 km verdeeld als volgt:

- 82 km vrijliggende fietspaden (10 km aangelegd tussen 2005-2009);
- 37 km gemarkeerde fietspaden (23 km aangelegd tussen 2005-2009);
- 7 km voor fietsers toegankelijke busstroken (6 km aangelegd tussen 2005-2009);
- 35 km fietssuggestiestroken (34 km aangelegd tussen 2005-2009).

Fietsopstelvakken (FOV) – fietssluisen

Doelstelling:

Alle gewestelijke kruispunten met verkeerslichten uitrusten met fietssluisen.

Resultaat:

De 478 kruispunten die zijn uitgerust met verkeerslichten beschikken vrijwel allemaal over fietssluisen.

Gewestelijke fietsroutes (GFR)

Doelstelling:

Alle 16 fietsroutes van het netwerk voltooien.

Resultaat:

In 2005 waren er al 4 GFRs. Tussen 2005 en 2009 werd 1 nieuwe GFR aangelegd. Dit betekent dat 5 fietsroutes zijn aangelegd, van de 19 die aanvankelijk voorzien waren. GFR 11 werd voorlopig aangelegd.

De fiets en het openbaar vervoer

Doelstelling:

De toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor fietsers garanderen: metro, tram, bus en trein.

Resultaat:

Verschillende metrostations zijn uitgerust met geïntegreerde geulen in de trappen of met liften. Bovendien worden fietsen voortaan buiten de spitsuren toegelaten in de metro's en in bepaalde treinen. Tot slot zijn de busstroken toegankelijk voor fietsers in bepaalde gevallen.

Fietspunten

Doelstelling:

4 Fietspunten ontwikkelen in de grote stations van het Gewest en 4 Fietspunten op andere belangrijke openbare plaatsen en stations van het openbaar vervoer.

Resultaat:

3 Fietspunten werden gecreëerd in de stations: Noordstation, Centraal station en station Brussel-Luxemburg. 1 Fietspunt werd aangelegd op de Campus Pleinlaan.

Fietsparkeren

Doelstelling:

Het netwerk van fietsenstallingen uitbreiden en aanvullen, met name voor de dichtbevolkte woonwijken.

Resultaat:

Bijna alle metrostations beschikken over fietsenstallingen, die doorgaans overdekt zijn. Bijna 2500 fietsparkeerplaatsen, op de gewestwegen, zijn voortaan beschikbaar. Met betrekking tot het bewonersparkeren werden een aantal proefprojecten gestart.

Beperkt Eenrichtingsverkeer (BEV)**Doelstelling:**

Toe zien op de invoering van een BEV-plan door alle gemeenten, en hen ervan overtuigen dit plan toe te passen.

Resultaat:

In 2009 hebben alle gemeenten het BEV ingevoerd in een aantal straten. In sommige eenrichtingsstraten werd echter geen BEV ingevoerd ten gevolge van een vrije interpretatie van de wet die spreekt over "plaatselijke omstandigheden" om te verantwoorden waarom de weg niet in tegengestelde richting wordt opengesteld voor fietsers.

Engineering en verkeersveiligheid**Doelstelling:**

De huidige en toekomstige infrastructuren optimaliseren rekening houdend met een lijst van zwarte punten die wordt aangelegd.

Resultaat:

Selectie van 60 zwarte punten van de bestaande 250 (voor alle modi), die prioritair te behandelen waren. De selectie werd uitgevoerd in functie van het aantal ongevallen en de ernst van de ongevallen, alsook van de door de fietsers aangetroffen problemen. Van de 60 zwarte punten werden er 13 aangepakt.

Onderhoud (fietspaden, GFR's en fietsenstallingen)**Doelstelling:**

Ervoor zorgen dat alle gewestelijke fietspaden voldoen aan de veiligheids- en comfortnormen en dat ze regelmatig worden onderhouden en hersteld. De fietsenstallingen in open lucht onderhouden.

Resultaat:

Aanwerving van een fietspadencontroleur, die een stand van zaken moest opmaken van het fietsnetwerk. Opstelling van een specifieke planning voor het winteronderhoud. Systematische revisie van de fietsinfrastructuur tijdens asfalteringswerken en onderhoud van een aantal vrijliggende fietspaden. Er bestaat nog geen overeenkomst tussen de gemeenten en het Gewest wat het onderhoud van de Gewestelijke Fietsroutes betreft.



2. Promotie en bewustmaking ("Encouragement")

Doelstelling:

Het rationeel gebruik van de fiets doorlopend promoten aan de hand van een hele reeks acties en initiatieven. Zorgen dat de informatie over alle realisaties die het fietsgebruik ten goede komen, op doeltreffende wijze wordt verspreid.

Resultaat:

Nieuwe acties werden opgezet, zoals de 'Brussel Air'-premie, 'Friday Bikeday' en 'Bicycity'.

Een promotiecampagne 'Mijn fiets houdt van mij' werd georganiseerd in 2009. Elk jaar wordt een autoloze zondag georganiseerd.

Een nieuwe versie van de fietskaart werd gepubliceerd. In 2009 ging het fietsdeelsysteem Villo! van start.

3. Scholing ("Education")

Doelstelling:

Het fietsgebruik aanmoedigen via de scholen, en vooral de vaardigheden en het gedrag van de kinderen verbeteren. De fiets opnemen in de basisscholing van alle kinderen.

Resultaat:

Voor de scholen: creatie van een 'Fietsersbrevet', georganiseerd in 60 scholen (2.451 leerlingen in 101 klassen volgden de opleiding); ontwikkeling van een schoolvervoerplan waaraan 140 scholen hebben deelgenomen (in dit kader, uitrusting van meer dan 400 fietsstallingen); follow-up van de schoolophalingen met de fiets.

Om te leren fietsen: voorstelling van het project 'Dames, ga fietsen!'.

Voor de bewustmaking van de andere weggebruikers: verschillende promotiecampagnes werden georganiseerd rond richtingaanwijzers, fietssluisen en dodehoekongevallen.

4. Toepassing ("Enforcement")

De gewestelijke Fietscommissie

Doelstelling:

De Fietswerkgroep omvormen tot een efficiënte Fietscommissie, waarbinnen een echte samenwerking tot stand kan komen tussen gebruikers, beleid en verantwoordelijk bestuur.

Resultaat:

De gewestelijke Fietscommissie bestaat sinds 2006 en komt elke maand samen om de plannen en het algemene beleid te bespreken.

Fietstaskforce

Doelstelling:

Invoeren van een efficiënte taskforce, met de medewerking van de vertegenwoordigers van de verschillende gewestelijke overheden, de MIVB en de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, om te garanderen dat alle gewestelijke plannen voor aanleg van de openbare ruimte fietsinfrastructuur zouden voorzien die de zichtbaarheid van de fietsers vergroten.

Resultaat:

Oprichting van de interne Fietscel bij Mobiel Brussel, voorgezeten door de Fietsmanager, die de medewerkers van de verschillende directies samenbrengt. Een echte 'Taskforce', met andere gewestelijke administraties, de maatschappijen voor openbaar vervoer en het federale niveau is er nog niet gekomen.

Fietsvademecum

Doelstelling:

Aan de hand van een Fietsvademecum bepalen welke eisen moeten worden nageleefd in het kader van de aanleg of het onderhoud van fietsinfrastructuur.

Resultaat:

6 delen van het vademecum werden gepubliceerd: analyse van de ongevallen, BEV, gemarkeerde fietspaden en fietssuggestiestroken, rotondes, fiets en openbaar vervoer, verhardingen, wegmarkeringen en verlichting.

Evaluatie

Doelstelling:

Verbeteren van het gevoerde beleid aan de hand van een grondige evaluatie, en benutten van het geleverde werk door het voor te stellen op colloquia.

Resultaat:

Tussentijdse evaluatie van het Fietsplan (met inbegrip van een *BYPAD*-audit gevolgd door een hoorzitting in het parlement); oprichting van een fietsobservatorium; installatie van een automatisch meetpunt in de Wetstraat; participatie aan internationale 'Velo-City'-congressen; organisatie van 'Velo-City'.

Fietsmodules binnen de mobiliteitsovereenkomsten

Doelstelling:

Erop toezien dat elke mobiliteitsovereenkomst die vandaag en in de toekomst wordt gesloten een fietsmodule omvat die door de gemeenten wordt ondertekend.

Resultaat:

Doelstelling niet opgevolgd.

Fietsbrigades

Doelstelling:

De nodige voorwaarden creëren opdat alle gemeenten over een fietsbrigade zouden beschikken.

Resultaat:

Er werden geen nieuwe subsidies toegekend.

Reglementering

Doelstelling:

De reglementeringen en het verkeersreglement laten evolueren op federaal en gewestelijk niveau, om het gebruik van de fiets in een wettelijk kader aan te moedigen.

Resultaat:

Fietsers mogen voortaan busstroken gebruiken die smaller zijn dan 3,5 m.

De vergoeding voor het woon-werkverkeer met de fiets werd verhoogd tot 20 cent/km.

Conclusie

Hoewel niet alle doelstellingen werden gehaald, moet het nut van de eerste fietsbeleidaudit en de opstelling van het eerste Fietsplan worden erkend. Dit eerste plan heeft een dynamiek op gang gebracht op het vlak van zowel infrastructuur als educatie en bewustmaking.

Deze korte evaluatie geeft enerzijds een overzicht van wat reeds werd ingevoerd in Brussel ten voordele van het fietsgebruik en wat moet worden behouden op het vlak van:

- infrastructuur: de fietsopstelvakken, de straten met beperkt eenrichtingsverkeer, de Fietspunten;
- promotie: een breed opgezette campagne;
- educatie: het "Fietsersbrevet", de schoolvervoerplannen, "Dames, ga fietsen!";
- toepassing: de Fietscel bij Mobiel Brussel, de gewestelijke subcommissie Fiets, een Fietsvademecum.

Anderzijds stellen we vast dat bepaalde doelstellingen niet werden bereikt, terwijl ze toch noodzakelijk lijken:

- op het vlak van infrastructuur: niet overal fietspaden langs gewestwegen, geen afgewerkt GFR-netwerk en geen fietsstallingennetwerk;
- op het vlak van educatie: het Fietsersbrevet is nog niet algemeen ingevoerd;
- op het vlak van toepassing: geen Fietstaskforce, geen steun aan het gemeentelijk fietsbeleid, geen steun aan de fietsbrigades.

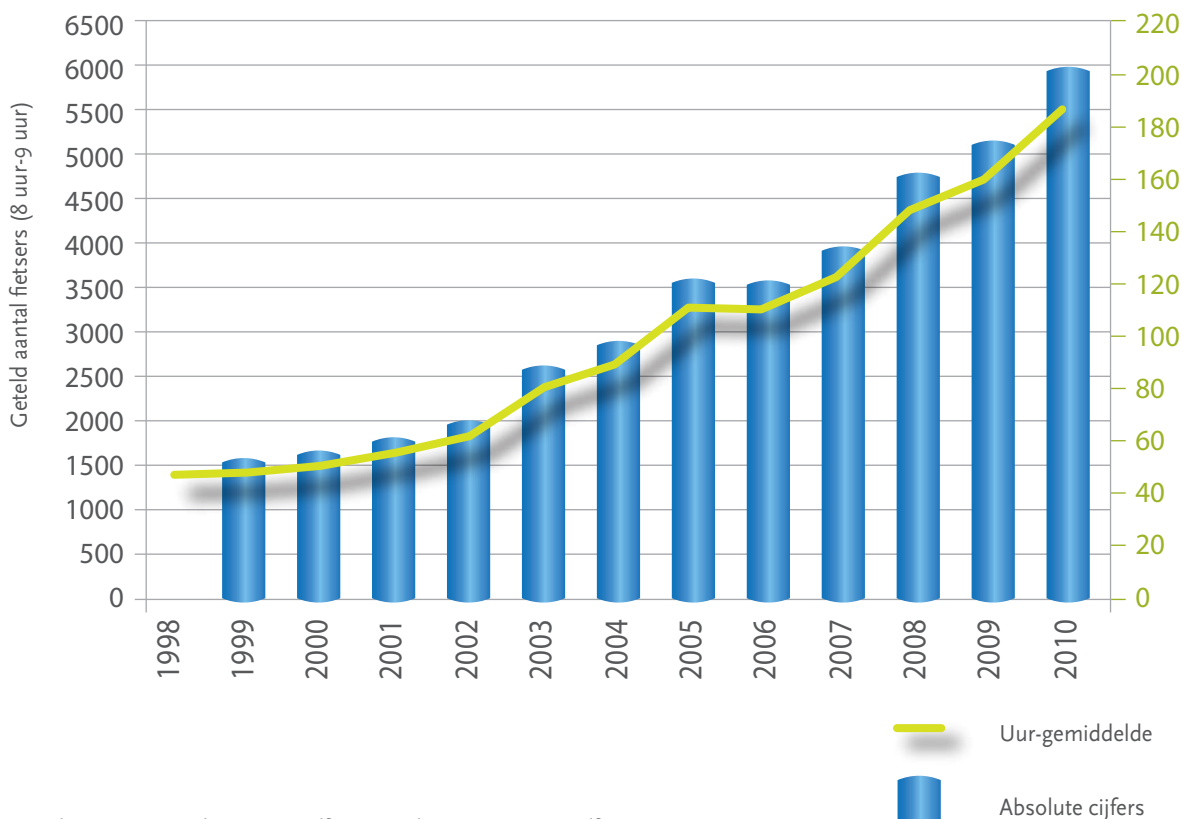
Het Fietsplan 2005-2009 heeft een aantal voor- deringen mogelijk gemaakt, maar niet alle doel- stellingen werden gehaald. We moeten dan ook vaststellen dat, om een fietsbeleid te kunnen voeren in Brussel, meer middelen en een beter actiekader nodig zijn.

Het IRIS II-Plan, dat in september 2010 door de Regering werd aangenomen, vormt dit kader. Het Fietsplan 2010-2015 steunt op de principes die het IRIS II-Plan oplegt. Dit laatste stelt dat de dynamiek die eerder op gang werd gebracht, moet worden verveelvoudigd, en dat moet worden geijverd voor de geloofwaardigheid van de fiets als efficiënt vervoermiddel voor de stad. Het Fietsplan 2010-2015 moet concrete maatregelen voorstellen om zoveel mogelijk gebruikers op de fiets te krijgen in de stad, in goede verkeersomstandigheden.

Overigens is het, als voorwaarde voor de opstel- ling van het Fietsplan 2010-2015, van het groot- ste belang dat het tot eind 2009 gevoerde fietsbeleid wordt geanalyseerd met de verschil- lende gewestelijke administraties, de beleids- vormers en de fietsersverenigingen in Brussel. Voortbouwend op de twee voorgaande audits werd in de lente van 2010 dus een nieuwe 'BYPAD'-audit uitgevoerd, waarvan de resultaten in het volgende hoofdstuk worden voorgesteld.

Onderstaande grafiek werd opgesteld op basis van de tellingen die Pro Velo sinds 1998 uitvoert op 16 telpunten verspreid over het Gewest.

Evolutie van het aantal fietsers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (gemiddelden en totalen van 16 tellingen uitgevoerd in mei en september tussen 1998 en 2010)



Bron: http://www.provelo.org/IMG/pdf/rapport_obs_2009_260210-2.pdf





Vorbereidende audit voor het Fietsplan 2010-2015



De "Bicycle Policy Audit" of "BYPAD" is een internationaal opgezette audit van het fietsbeleid die tot vandaag werd uitgevoerd in meer dan 100 Europese steden. Interessant is met name dat zowel beleidsvormers als administraties en fietsersverenigingen eraan meewerken.

De audit geeft een score die de eventuele evolutie van het fietsbeleid samenvat in een cijfer. Maar bovenal doet de BYPAD-audit aanbevelingen die een stevige gemeenschappelijke basis vormen om deze evolutie te versnellen.

In het Brussels Gewest werd de eerste BYPAD-audit uitgevoerd in 2004. Deze audit gaf het Gewest een score van 33%. De audit deed ook aanbevelingen die de basis vormden van het eerste Fietsplan 2005-2009.

Een tweede tussentijdse BYPAD-audit gaf een score van 48%, wat aangeeft dat er toch een dynamiek op gang was gebracht.

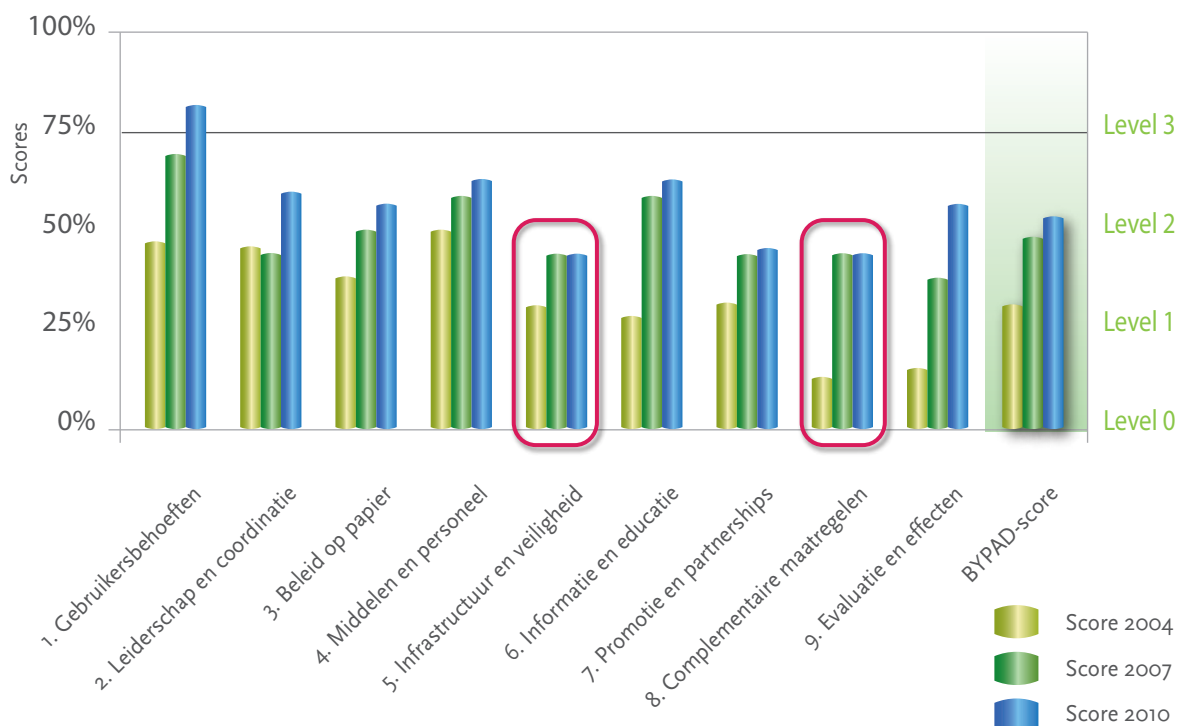
Begin 2010 werd een derde BYPAD-audit uitgevoerd, met het oog op de opstelling van een nieuw Fietsplan 2010-2015.

Deze audit gaf een score van 53%¹, wat een vooruitgang is met 5% vergeleken met 2007 (48%). Volgens de audit betekent dit dat het fietsbeleid is geëvolueerd van een benadering waarin gericht rekening werd gehouden met de fiets, naar een benadering waarin de fiets systematischer in aanmerking wordt genomen.

De onderstaande vergelijkende tabel toont de scores per module voor de BYPAD-audits van 2004, 2007 en 2010.

Sinds 2007 is er een zekere stagnatie, vooral op het vlak van de infrastructuur, alsook een lichte achteruitgang op het vlak van de complementaire maatregelen (omcirkeld in het rood in de grafiek).

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



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

De audit deed per module een aantal aanbevelingen waarvan sommige een zeker potentieel hebben:

1. **De gebruikersbehoeften** werden op de juiste manier in aanmerking genomen (81 %). De audit toont het potentieel van organen zoals de Subcommissie Fiets, de enquêtes ingevoerd door het Fietsobservatorium en het belang van de ontwikkeling van informatie op het internet.
2. De fietsproblematiek heeft een plaats gekregen in het **beslissingsproces** (59 %). Een verbetering is nodig door de versterking van de rol van de fietsmanager en van de interne Fietscel bij Mobiel Brussel. De fiets moet veel meer in aanmerking worden genomen door alle beslissende instanties op het vlak van mobiliteit in Brussel (de maatschappijen voor openbaar vervoer, de andere gewestelijke en gemeentelijke administraties, enz.).
3. **De planning van het fietsbeleid 2005-2009** (56 %) heeft ertoe geleid dat deze vervoerswijze wordt erkend in Brussel, en dat tools werden gecreëerd die moeten worden ontwikkeld in termen van follow-up en evaluatie.
4. **Meer middelen werden vrijgemaakt en meer personeel werd ingezet** (62 %). De audit toont evenwel aan dat een nog grotere budgettaire inspanning moet worden gedaan, met name op het vlak van de infrastructuur.
5. Op het vlak van **de infrastructuren en de veiligheid** van het fietsnet in Brussel was er in het algemeen geen vooruitgang (44 %), onder andere door het ontbreken van een aangelegd gewestelijk netwerk, een fietsstallingenbeleid en een structurele aanpak van de veiligheid van de verplaatsingen met de fiets.
6. **Educatie en informatie** zijn erop vooruitgegaan (63 %). Het “Fietsersbrevet”, “Dames, ga fietsen!”, de ontwikkeling van een website, een fietskaart en een bewegwijzering van het GFR-netwerk zijn initiatieven die verbeterd en verveelvoudigd moeten worden.
7. **Promotie en partnerships** blijven hangen (46 %), ondanks de vele initiatieven. Dit kan worden verklaard door het feit dat deze acties vooral de reeds overtuigde fietsers bereiken. Om tot een echte modale transfer te komen, moet de promotie vooral worden gericht tot doelgroepen van niet-fietsers.
8. **De complementaire maatregelen** (44 %) die ertoe strekken de omstandigheden van fietsverplaatsingen te verbeteren door de autodruk te verminderen, zijn er niet op vooruitgegaan. De audit wijst op de noodzaak van een Parkeeragentschap en een strenger beleid voor ontrading van autoverkeer in de wijken dan het zone 30-beleid.
9. **De evaluatie en de effecten** (56 %) zijn licht geëvolueerd door de uitbreiding van het Fietsobservatorium. De audit wijst op de noodzaak van een doorlopende kwantitatieve en kwalitatieve meting, om het fietsbeleid doorlopend te kunnen bijsturen.

Aan de hand van deze aanbevelingen konden nauwkeurige actiesporen worden vooropgesteld. Ze ondersteunden de denkoefening omtrent het nieuwe fietsbeleid 2010-2015 en dragen zo bij aan de concretisering van de “fietsdoelstellingen” van het Gewestelijk Vervoersplan IRIS II.



Fietsactieplan 2010-2015



Het Fietsplan 2010-2015 bestaat uit afzonderlijke fiches die elk zijn opgebouwd rond de beschrijving van doelstellingen, maatregelen, acties en middelen. De fiches zijn gegroepeerd volgens 6 grote thema's:

1. *Doelstellingen, principes en monitoring*
2. *Veilig fietsen in Brussel*
3. *Vorming en fietseducatie*
4. *Promotie en geloofwaardigheid van de fiets in Brussel*
5. *Diensten voor fietsers*
6. *Fietsinfrastructuur*

1. Doelstellingen, principes en monitoring





Het nieuwe fietsbeleid voor de periode 2010-2015 wil bijdragen aan de ontwikkeling van Brussel als duurzame hoofdstad. Vanuit deze optiek draagt het bij aan de vermindering van het autoverkeer met 6 tot 10 % tegen 2015 en met 20 % tegen 2018, zoals voorzien in het IRIS II-Plan.

In het IRIS II-Plan verbindt de Regering zich ertoe dat bij alle nieuwe inrichtingen van wegen en openbare ruimte voorrang wordt gegeven aan de voetgangers, de fietsers en het openbaar vervoer, vóór verplaatsingen met de wagen.

Daarnaast is voorzien dat 100 % van de Brusselse wegen befietsbaar wordt. Dat betekent dat elke nieuwe inrichting een verbetering van de verkeersomstandigheden voor fietsers moet garanderen.

Om deze doelstellingen te bereiken, stelt het Fietsplan 2010-2015 grote actielijnen voor:

- Duurzame verbeteringen van de verkeersomstandigheden voor de fietsers worden gegarandeerd door rekening te houden met de fiets als vervoermiddel in de verschillende stadia van een project: besluitvorming, ontwerp, vergunning, uitvoering, onderhoud; zowel op gewestelijk als op gemeentelijk vlak.
- De administratieve en reglementaire processen zullen worden herzien ten voordele van de integratie van de fiets als vervoermiddel.
- De rol van de Fietscel en van de fietsmanager wordt versterkt.
- Instrumenten voor follow-up en evaluatie van het fietsbeleid zullen worden ontwikkeld.

fiche 1.1

Cijfermatige doelstelling: 20 % van de verplaatsingen met de fiets in 2018

Doelstelling ■ De eerste doelstelling van het Fietsplan is bij te dragen aan de concretisering van het streefdoel van 20% verplaatsingen met de fiets tegen 2018, conform het engagement van de Regering in haar IRIS II-Plan. Door in een hogere versnelling te schakelen is een fietsaandeel van 10% in 2015 een eerste doel.

Acties ■ Het fietsbeleid voor de periode 2010-2015 wordt gepland in het licht van deze doelstelling, waarbij de evolutie van dit percentage in de loop der jaren wordt gevolgd en indien nodig versterkende maatregelen worden voorgesteld.

■ Alle gegevens over het fietsgebruik in het Gewest uit de laatste enquête over de mobiliteit van de gezinnen ("Belgian Daily Mobility" of Beldam) vormen een werk-basis.

Maatregelen Monitoringprocedures worden ingevoerd om:

- de uitvoering van het IRIS II-Plan te garanderen;
- het Fietsplan 2010-2015 ten uitvoer te leggen;
- de betrokkenheid van de actoren te garanderen – de federale (waaronder Beliris) gewest- en gemeentebesturen, de politiezones, de maatschappijen voor openbaar vervoer, de privésector zoals voorzien in de verschillende fiches van het plan.

Bevoegdheden *Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de minister bevoegd voor Openbare Werken en Vervoer en van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.*

fiche 1.2

De fietsbaarheid verbeteren

-
- Doelstelling**
- Conform het IRIS II-Plan moet 100% van de weginrichtingen (met uitzondering van de voorbehouden wegen zoals tunnels, autowegen, enz.) betere verkeersomstandigheden voor de fietsers garanderen.
 - Zo worden voor elke nieuwe inrichting van zowel gewestelijke als gemeentelijke wegen criteria voor fietsbaarheid in aanmerking genomen op alle niveaus van de besluitvorming: het ontwerp, de vergunning, de uitvoering en het onderhoud. Deze criteria moeten rekening houden met de veiligheid van alle fietsers (fietsinfrastructuur voor 8-80 jaar).
-

- Acties**
- De administratieve en reglementaire processen worden geanalyseerd en verbeterd.
 - Het kader voor overleg van de Fietscel en de Fietsmanager wordt uitgebreid.
-

- Maatregelen**
- Met betrekking tot de processen:**
- De bestaande administratieve en reglementaire procedures zullen worden bestudeerd in de loop van 2011. In 2012 zullen verbeteringen worden doorgevoerd. Indien nodig zullen deze worden voorgelegd aan de Regering en aan het Parlement.
 - Een instrument dat aantoont dat de verbetering van de fietsbaarheid in aanmerking wordt genomen, zal worden opgesteld en gebruikt in elke fase van het proces van inrichting van wegen en openbare ruimten: het ontwerp, de vergunning, de uitvoering en het onderhoud.
 - In het kader van gesubsidieerde werken worden de gewestelijke subsidies slechts toegekend indien wordt aangetoond dat de verkeersomstandigheden voor de fietsers worden verbeterd.
 - In het kader van de Duurzame Wijkcontracten moeten de inrichtingen een verbetering van de verkeersomstandigheden voor de fietsers garanderen, vanaf 2010.
 - In het kader van de mobiliteitsovereenkomsten zal aan de gemeenten worden voorgesteld, in de vorm van een bijakte, om hun fietsbeleid te evalueren via een *BYPAD*-audit en een gemeentelijk Fietsplan op te stellen, op basis van de aanbevelingen van deze audit. De gemeente wordt gevraagd om een ambtenaar de fietsspecialisatiemodule mee te laten volgen.
- Wat het overleg betreft:**
- De rol van de fietsmanager wordt duidelijk geïdentificeerd en versterkt in de stadia: ontwerp, vergunning, uitvoering, onderhoud.
 - De Fietstaskforce wordt opgericht in 2011. De wijze waarop deze Task Force wordt gestructureerd, wordt vastgelegd. De Task Force verenigt Mobiel Brussel, de maatschappijen voor openbaar vervoer, het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH) en de federale administratie, met het oog op een echte intermodale benadering in de geplande inrichtingswerken.
 - Er is overleg met de permanente leden van de overlegcommissies (BROH, Leefmilieu Brussel en Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – GOMB) om tot betere projecten te komen voor de fiets in het kader van de procedures voor toekenning van stedenbouwkundige vergunningen.
-

Bevoegdheden Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de minister bevoegd voor Openbare Werken en Vervoer en van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.

fiche 1.3

Ondersteuning van het fietsbeleid in de gemeenten

Doelstelling ■ De gemeenten helpen een geïntegreerd fietsbeleid te ontwikkelen dat voldoet aan de doelstellingen van het gewestelijke beleid IRIS II.

Actie ■ Het Gewest ondersteunt de gemeenten door hen een reeks tools ter beschikking te stellen die de fietsbaarheid moeten verbeteren.

Maatregelen

- In het kader van de mobiliteitsovereenkomsten biedt het Gewest de gemeenten financiële ondersteuning, via bijakten, voor de uitvoering van een evaluatie van het fietsbeleid en een eigen Fietsplan voor de gemeente, vanaf eind 2011.
- De gemeenten kunnen vanaf 2012 gebruik maken van de bijakten van de mobiliteitsovereenkomsten voor de inrichting van zones 30, (woon)erven en voetgangerszones (fietsers toegelaten) die eveneens bijdragen tot betere fietsverkeersomstandigheden in de gemeenten.
- Instrumenten voor communicatie, bewustmaking en uitwisseling van goede praktijken worden ter beschikking gesteld van de gemeenten om hen te helpen maatregelen in te voeren om doorgaand verkeer tegen te gaan. Deze maatregelen komen ook het fietsverkeer ten goede. De instrumenten worden uitgewerkt in 2011 en ter beschikking gesteld van de gemeenten vanaf begin 2012.
- Een financieringsmechanisme voor de gemeenten, voor werken die het doorgaand verkeer terugdringen, zal worden bestudeerd (met name via het federale niveau).
- De mobiliteitscontracten worden samen met de politie en de maatschappijen voor openbaar vervoer geëvalueerd in 2011-2012, om veilige fietsverkeersomstandigheden te garanderen.
- Specifieke opleidingen zullen worden gegeven ten behoeve van de gemeentelijke mobiliteitsambtenaren.
- De Mobiliteitsadviseurs (CeMa) zijn bevoorrechte gesprekspartners voor de invoering van het gemeentelijk fietsbeleid. Ze krijgen de steun van het Gewest via het CeMa-netwerk. Ze worden verzocht opleidingen te volgen en goede fietspraktijken uit te wisselen met betrekking tot het ontwerp, de uitvoering en het onderhoud van de inrichtingen.
- Er wordt een beroep gedaan op de plaatselijke expertise van de verenigingen of fietsers bij het uitwerken van het fietsbeleid.

Bevoegdheden Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.

fiche 1.4

De fiets binnen Mobiel Brussel

Doelstelling

- De ambtenaren van Mobiel Brussel zien erop toe dat de doelstellingen van IRIS II worden gehaald.
Ze passen het fietsbeleid dat eruit voortvloeit toe binnen alle directies van de administratie.

Acties

- De transversale Fietscel is operationeel en performant in de volgende functies:
 - de Directie Beleid staat in voor de coördinatie, de evaluatie en de follow-up van het Fietsplan;
 - de Directie Projecten en Werken staat in het voor het ontwerp, de plannen en de follow-up van de uitvoering;
 - de Directie Beheer en Onderhoud staat in voor de doorlopende controle- en onderhoudswerken van de signalisatie en de verhardingen van de fietsvoorzieningen;
 - de Directie Beheer van de programma's staat in voor het beheer van het fietsbudget;
 - de Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer staat in voor de intermodaliteit van de bovengrondse infrastructuur en de metrostations door de toegankelijkheid voor fietsen en de fietsparkeervoorzieningen te verbeteren.
- Het is de verantwoordelijkheid van alle ambtenaren van Mobiel Brussel dat rekening wordt gehouden met de ontwerp- en uitvoeringscriteria betreffende de fiets als vervoermiddel.

Maatregelen

- Bijkomend personeel wordt aangeworven bij de uitvoerende diensten.
- Ambtenaren van Mobiel Brussel die verantwoordelijk zijn voor het ontwerp, de uitvoering en het onderhoud van de inrichtingen moeten deelnemen aan:
 - gerichte opleidingen over bewustmaking, geloofwaardigheid en goede praktijken met betrekking tot de fietsvoorzieningen, die regelmatig worden georganiseerd op basis van het Fietsvademecum;
 - specifieke opleidingen telkens wanneer een nieuw deel van het Fietsvademecum verschijnt. De criteria voor befetsbaarheid zullen worden uitgewerkt en uitgediept in elke strategische nota over de inrichtingsprojecten;
 - de Fietscel wordt betrokken bij het proces PRINCE II, en wordt versterkt in het kader van de strategische nota's die voorafgaan aan de ontwerpfase;
 - de opleiding van de Mobiliteitsadviseurs waarin het luik "Fietsen" grondiger wordt behandeld, onder meer door plaatsbezoeken (zie fiche "netwerk en opleiding van de CeMa);
 - een Fietscolloquium dat jaarlijks wordt georganiseerd door Mobiel Brussel.

Bevoegdheden Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de minister bevoegd voor Openbare Werken en Vervoer en van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.

fiche 1.5

Evaluatie en monitoring

Doelstelling ■ Zorgen voor de regelmatige evaluatie, monitoring en verbetering van het fietsbeleid, met name met betrekking tot de doelstelling van 20% fietsers conform het IRIS II-Plan.

Actie ■ Er zullen instrumenten worden ingevoerd voor:

- een permanente meting, volgens geslacht;
- een jaarlijkse evaluatie die een kwantitatieve en kwalitatieve meting uitvoert van het effect van de maatregelen;
- een globale evaluatie halfweg in 2012 en op het einde van het parcours in 2014.

Maatregelen ■ Het mobiliteitscentrum beheert de fietstellingen.

- Er worden “voor en na” -tellingen gehouden om vast te stellen welke type infrastructuur het meest wordt geapprecieerd door de verschillende types fietsers.
- Regelmatig worden enquêtes gehouden over de tevredenheid en de ervaringen van de fietsers, maar ook voor kwalificatie van de bekommernissen van potentiële fietsers.
- De modeliseringen en simulaties van verkeersstromen in het Gewest houden rekening met fietsers.
- In het kader van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid worden tests voor verbetering van de veiligheid uitgevoerd en worden de statistische gegevens over de ongevallen verbeterd, onder meer met aandacht voor genderverschillen.
- Het Fietsobservatorium stelt een jaarlijks verslag op, op basis van de representatieve meetpunten.
- Een activiteiten- en vorderingsverslag van het Fietsplan wordt jaarlijks opgesteld. Het wordt voorgesteld tijdens het Fietscolloquium.
- Een *BYPAD*-audit wordt georganiseerd halfweg, in 2012, en op het einde, in 2014. Het resultaat wordt voorgesteld tijdens het Fietscolloquium.
- In 2011 worden de resultaten van de nationale “Beldam”-enquête, over de mobiliteit van de gezinnen, en dus ook over het aandeel van de fiets in de mobiliteitsketen, geëxploiteerd.
- In 2011 bestudeert de Mobiliteitsbarometer de evoluties op het vlak van de mobiliteit in het Gewest.
- De communicatie- en bewustmakingsacties worden geëvalueerd om na te gaan of ze effectief bijdragen aan de modale verschuiving.
- Alle evaluatie- en monitoringacties behandelen de genderdimensie. De verkregen statistieken worden verdeeld per geslacht. De studies, enquêtes en audits houden rekening met gender.

Bevoegdheden Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de minister bevoegd voor Openbare Werken en Vervoer en van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.

fiche 1.6

Internationale Netwerken

Doelstelling ■ Het fietsbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest optimaliseren door een permanente uitwisseling met andere Belgische en buitenlandse steden.

Actie ■ Mوبiel Brussel sluit aan bij internationale Netwerken.

Maatregelen ■ Brussel wordt actief lid van het Europees netwerk voor uitwisseling van goede praktijken “*Cities for Cyclists*”.

■ Het Fietsplan wordt in 2012 en 2014 geëvalueerd door de *BYPAD*-audit die zich baseert op internationale beleidslijnen ten voordele van de fiets.

■ De Fietscel analyseert de ervaringen van de andere steden die werden verzameld tijdens de deelname aan internationale colloquia zoals Velo-City, en die inspiratie kunnen geven voor acties in het kader van dit Fietsplan.

Bevoegdheden Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.

fiche 1.7

De autodruk verminderen: voorwaarden voor een succesvol fietsbeleid

Doelstelling ■ Een fietsbeleid kan slechts bestaan in het kader van een algemeen mobiliteitsbeleid. Even belangrijk als de creatie van specifieke infrastructuren voor fietsers zijn de maatregelen voor een rationeler gebruik van de wagen die aanmoedigen om over te stappen op de fiets, met name voor korte verplaatsingen.

Actie ■ Uitvoeren van het IRIS II-Plan en met name garanties bieden voor:

- een vermindering van de verkeerslast met 20% tegen 2018;
- een beperking van de ruimte voor verkeer en parkeren, ten voordele van uitrustingen voor verplaatsingen met de fiets;
- een verbetering van de algemene aantrekkelijkheid van de verplaatsingen met de fiets, zowel voor vrouwen als voor mannen;
- het weren van doorgaand verkeer in de gemeenten door het ter beschikking stellen van een toolbox;
- deelname van de fietsmanager aan de verschillende mobiliteitsplannen, waaronder het parkeerplan.

Maatregelen ■ De strijd tegen doorgaand verkeer op de lokale wegen krijgt vaste vorm door de veralgemening van zones 30, door wijken af te sluiten om doorgaand verkeer te weren.

- Bij nieuwe weginrichtingen of wegvernieuwingen wordt voorrang gegeven aan actieve gebruikers en het openbaar vervoer, op het individueel gebruik van de wagen.
- De wegcapaciteit wordt gerationaliseerd op de structurerende verkeersassen en invalswegen van het Gewest, in het voordeel van een aangename stadsinrichting die het fietsverkeer ten goede komt.
- Lage-emissiezones worden ingevoerd.
- De kilometerheffing draagt bij tot een rationalisering van het aantal verplaatsingen met de wagen.
- Een parkeerbeleid wordt ingevoerd om de duurzame vervoerswijzen, waaronder de fiets, meer ruimte te geven op de weg.

Bevoegdheden *Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de minister bevoegd voor Openbare Werken en Vervoer en van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.*

fiche 1.8

De fiets in de duurzame wijken

Doelstelling ■ Ontwikkelen van duurzame wijken waarin de fiets een voorbeeldfunctie krijgt.

Acties

- De inrichtingen die nodig zijn voor het gebruik van de fiets (comfort en veiligheid van verkeer en parkeren) worden in aanmerking genomen:
 - in de stadia van het ontwerp en de uitvoering van de inrichtingen,
 - wat betreft wegen, openbare ruimten en gebouwen.
- Ten aanzien van de bewoners wordt gewerkt aan de bewustmaking van de mogelijkheden van de fiets en aan het geloofwaardig maken van het gebruik van de fiets in het kader van de dynamiek van de duurzame wijken.

Maatregelen

- Het bestek “Duurzame Wijken” werd opgesteld vanuit de optiek van een vlot gebruik van de fiets, vanaf 2011.
- De Fietsmanager en de Fietscel worden geraadpleegd in alle stadia van de opstelling van het dossier.
- Specifieke en participatieve maatregelen voor bewustmaking worden opgenomen in het proces van de duurzame wijken.

Bevoegdheden *Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de minister bevoegd voor Stadsvernieuwing en van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.*



fiche 1.9

De fiets en huisvesting

Doelstelling ■ Toegankelijke en beveiligde fietsparkeersystemen ter beschikking stellen van de bewoners van alle nieuwe woningen in Brussel en hun bezoekers.

Acties ■ Per woning wordt minimum één binnenfietsstalling voorzien in toepassing van de woonbaarheidsnormen van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (titel II hoofdstuk V artikel 17).

■ Per woningengeheel wordt een fietsenstalling voor bezoekers aangelegd, in overeenstemming met het Gewestelijk Huisvestingsplan.

Maatregelen ■ Elk nieuw woonproject in het kader van het Gewestelijk Huisvestingsplan moet een fietsenstalling voor bezoekers omvatten die voldoet aan de volgende principes:

- de fietsenstalling wordt aangelegd op het perceel, op maximum 20 meter van de voetgangersingangen voor parkeren met middellange duur en op maximum 50 meter voor langdurig parkeren (dag/nacht);
- de fietsenstalling is gemakkelijk toegankelijk van op de weg en vanuit de woning. Trappen moeten worden vermeden;
- de fietsenstalling is beschermt tegen weer en wind;
- de fietsenstalling ligt op een veilige, lichte plek met een sterke sociale controle;
- de fietsenstalling is 's nachts en indien nodig ook overdag voorzien van kunstlicht.

■ Een apart onderdeel van het Fietsvademecum gewijd aan fietsparkeren formuleert goede praktijkvoorbeelden voor residentieel parkeren.

Bevoegdheden *Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Huisvesting en van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.*

fiche 1.10

De fiets en de stedenbouwkundige vergunningen

Doelstelling ■ Erop toezien dat de voorwaarden op het vlak van verkeer, veiligheid, toegankelijkheid, comfort en parkeren van de fietsen in aanmerking worden genomen bij de toekenning van een stedenbouwkundige vergunning.
Deze doelstelling wordt toegepast op wegenwerken en op gebouwen, op gewestelijk en gemeentelijk niveau.

Acties De ambtenaren van het Bestuur van Ruimtelijke Ordening, stedenbouw en Huisvesting werken in overleg met Mobiel Brussel. Ze garanderen de naleving van:

- De Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening die oplegt dat:
 - in gebouwen met meerdere woningen een fietsenstalling/kinderwagenstalling per woning moet worden voorzien²;
 - op de weg³:
 - er een vrije doorgang moet zijn van minimum 1,5 meter voor de fietspaden,
 - fietsopstelvakken moeten worden voorzien op kruispunten met verkeerslichten,
 - er tussen de weg en het fietspad een overgang “zonder hoogteverschil” moet zijn,
 - er verplicht een overdekte fietsenstalling moet zijn (voor 50% van de plaatsen voor lange duur) op maximum 20 meter van diensten- of handelszones.
- De systematische inaanmerkingneming van de criteria voor befetsbaarheid in het kader van elk project, zoals voorzien in het IRIS II-Plan.
- Het Fietsvademecum, en in het bijzonder deel 5 “Verhardingen voor fietsvoorzieningen”⁴ dat de voorwaarden van befetsbaarheid vastlegt, en bepaalde praktijken uitsluit, zoals het gebruik van hobbelige straatstenen.

Maatregelen ■ De ambtenaren die belast zijn met de follow-up van de aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen:

- worden verzocht een specifieke fietsopleiding te volgen, en actief mee te werken aan opleidingen en colloquia over het fietsbeleid;
- zijn vertegenwoordigd in de Fietstaskforce en in de Gewestelijke Fietscommissie;
- worden aangemoedigd om rekening te houden met de genderdimensie;
- worden verzocht om de instrumenten en criteria van befetsbaarheid in aanmerking te nemen.

Bevoegdheden Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Stedenbouw en van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.

² Titel II Hoofdstuk 5 Art. 17

³ Titel VII Afdeling 4

⁴ <http://www.mobielbrussel.irisnet.be/articles/fiets/publicaties>.

fiche 1.11

De fiets en de Instellingen van Openbaar Nut

Doelstelling ■ De Brusselse Instellingen van Openbaar Nut aanmoedigen om hun fietsbeleid te versterken in het kader van hun Bedrijfsvervoerplan.

Actie ■ De Brusselse ION's, die niet aan de verplichting onderworpen zijn, worden verzocht een Vervoerplan aan te nemen.

Maatregelen ■ Elke Brusselse ION wordt geacht:

- een mobiliteitsverantwoordelijke aan te stellen;
- een diagnose te stellen;
- doelstellingen te formuleren en een actieplan te definiëren;
- het actieplan uit te voeren;
- het actieplan te beoordelen.

■ In elke fase van het proces wordt het potentieel van de fiets als vervoermiddel geanalyseerd en gestimuleerd aan de hand van aanmoedigende maatregelen, waarbij rekening gehouden wordt met de werknemers maar ook met de bezoekers.

■ De Fietscel van Mobiel Brussel zal de ION's bewustmaken van het belang van een kwaliteitsvol fietsluik in hun Bedrijfsvervoerplan.

Bevoegdheden Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.

fiche 1.12

Fiets, economie en tewerkstelling

Doelstelling ■ Het gebruik van de fiets doen toenemen om de tewerkstelling in Brussel op een duurzame wijze te promoten.

Acties

- Enerzijds draagt een toename van het fietsgebruik rechtstreeks bij tot de creatie van werkgelegenheid:
 - de toename van de openbare diensten voor fietsers, zoals het verhogen van het aantal Fietspunten en van de voorzieningen voor fietsdelen, genereert een behoefte aan technisch personeel;
 - de toename van het aantal fietsen creëert werk voor fietsherstellers en verkopers, privéwerkplaatsen en fietskoerierbedrijven;
 - de Brusselse verenigingen en vormingskringen worden gestimuleerd door acties op het vlak van bewustmaking en leren fietsen;
 - indien het gebruik van de fiets als vervoermiddel toeneemt, wordt ook werk gecreëerd voor studie bureaus op het vlak van mobiliteit en ontwerp van inrichtingen, en voor bedrijven van fietskoeriers;
- Anderzijds draagt het gebruik van de fiets meer in het algemeen bij tot de ontwikkeling van de economie:
 - fietsgebruik aanmoedigen voor een betere bereikbaarheid van winkel- en recreatiezones;
 - het fietsen als vervoerswijze versterkt de interacties tussen de fietser en zijn directe omgeving, waaronder de handelszaken.
- Door de fiets meer ruimte te geven, wordt ook een aangename ruimte gecreëerd voor economische activiteiten.
- Tot slot is fietsen goed voor de gezondheid. Naarmate het gebruik van de fiets algemener ingang vindt, zullen de kosten van de gezondheidszorg voor het Gewest en de Federale overheid afnemen.

Maatregelen

- Het IRIS II-Plan en het Fietsplan 2010-2015 worden uitgevoerd.
- Een kwantitatieve en kwalitatieve studie wordt uitgevoerd om het potentieel van de fiets voor de economie en de tewerkstelling in Brussel te meten.
- Een enquête wordt uitgevoerd bij de handelaars naar hun perceptie over de vervoerswijze van hun klanten.
- Het systematisch voorzien van fietsenstallingen in de openbare ruimte in de omgeving van grote winkels en commerciële centra spreekt vanzelf.

Bevoegdheden *Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de minister bevoegd voor Economie en Tewerkstelling en van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.*

fiche 1.13

De fiets en handelszaken

Doelstelling ■ Het gebruik van de fiets voor het vervoer van boodschappen geloofwaardig maken, zowel bij handelaars als klanten.

Acties

- De aanwezigheid van fietsenstallingen veralgemenen in winkelstraten en in privéparkings voor klanten die met de auto komen.
- De handelaars/zaakvoerders informeren en bewustmaken dat er onder hun klanten ook fietsers zijn.
- Het grote publiek (zowel mannen als vrouwen) bewustmaken van de mogelijkheid en het belang van de fiets voor bepaalde boodschappen.

Maatregelen

- Financieel ondersteunen van projecten die gericht zijn op de bevestiging van het nut van de fiets als vervoermiddel om boodschappen te doen (zoals “*J’achète à Vélo*” of “Met belgerinkel naar de winkel”).
- Tijdens de Week van de Mobiliteit wordt een themadag voorzien rond verplaatsingen voor aankopen, en initiatieven in dit kader gestimuleerd.
- De samenwerking met Atrium versterken.
- De mogelijkheden van fietsenstallingen in alle privéparkings voor de klanten van handelszaken worden bestudeerd.

Bevoegdheden *Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de minister bevoegd voor Economie en Tewerkstelling en van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.*

fiche 1.14

De fiets en gelijke kansen

Doelstelling ■ Gelijke kansen en diversiteit in Brussel worden door het fietsbeleid gepromoot.

Acties

- De genderdimensie wordt in alle doelstellingen, acties en maatregelen opgenomen. De opgemaakte statistieken worden verdeeld volgens geslacht, gender zal worden opgenomen in de te bestellen studies, campagnes en publicaties.
- Erop toezien dat de educatie- en promotieacties voor de fiets in Brussel uitgaan van gelijkheid van man en vrouw en de etnisch-culturele diversiteit respecteren.
- Specifieke acties worden uitgevoerd naar doelgroepen die vanuit zichzelf minder geneigd zijn om de fiets te gebruiken voor hun verplaatsingen, bijvoorbeeld: jongeren uit achtergestelde wijken, (allochtone) vrouwen.

Maatregelen

- Bij de selectie van de deelnemers van promotieacties, zoals de “*Bike Experience*”, zal de man-vrouwverhouding rekening houden met het feit dat er momenteel veel minder vrouwen de fiets gebruiken dan mannen.
- De actie “*Dames, ga fietsen!*” ter bevordering van de emancipatie en de zelfstandigheid van allochtone vrouwen, wordt geëvalueerd en voortgezet.
- Acties in het voordeel van andere doelgroepen worden uitgewerkt vanaf 2012, zoals de actie “*Pimp my bike*” voor jongeren uit achtergestelde wijken, die het gebruik van de fiets moet promoten.
- De verhouding mannen/vrouwen wordt gemeten in de mobiliteitsenquêtes (Beldam, Mobiliteitsbarometer) en geëxploiteerd om het gelijkheidsbeleid binnen het fietsbeleid bij te sturen.
- De samenstelling van de fietscommissies zal de diversiteit van de burgermaatschappij, en in het bijzonder het man-vrouwevenwicht, zo goed mogelijk weerspiegelen.

Bevoegdheden Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.

2. Veilig fietsen in Brussel



Het gevoel van onveiligheid is één van de belangrijkste redenen voor potentiële fietsers om niet te fietsen. Nochtans is fietsen in Brussel behoorlijk veilig. Het Brussels Gewest is relatief gezien zelfs veiliger voor fietsers dan het Vlaamse of Waalse Gewest. Dit heeft in eerste instantie te maken met het stedelijke karakter van het Gewest en de snelheden die daardoor lager liggen.

Opvallend is dat de gepercipieerde, of subjectieve verkeersveiligheid, juist lager is, in het Brussels Gewest, onder meer door de overvloedige aanwezigheid van ander verkeer op de weg en door het ontbreken van specifieke fietsinfrastructuur. Deze perceptie van onveiligheid heeft een nefast effect op de aantrekkelijkheid van het fietsen voor potentiële toekomstige fietsers.

Ondanks de relatieve gunstige situatie van de objectieve verkeersveiligheid voor fietsers in het Brussels Gewest, zijn ook op dit vlak inspanningen noodzakelijk. Enerzijds omdat er jaarlijks nog te veel zwaargewonden te betreuren vallen en anderzijds omdat er met name bij fietsers rekening gehouden moet worden met een onderregistratie van de ongevallen. Tenslotte verwachten we ook een aanzienlijke groei van het aantal fietsers in de komende jaren.

Het voeren van een effectief verkeersveiligheidsbeleid is dan ook één van de kritische succesfactoren voor een succesvol fietsbeleid. Het verkeersveiligheidsbeleid wordt geïntegreerd in de meer globale benadering van verkeersveiligheid zoals voorzien in het actieplan Verkeersveiligheid in het Brussels Gewest 2011-2020. Dit plan werd voorgesteld tijdens de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid in het Brussels Gewest. In dit kader wordt in samenwerking met alle betrokken niveaus (Gewest, gemeenten, provincie, gemeenschappen, politiezones, parket...) een transversale aanpak voorgesteld voor verkeersveiligheid voor de komende 10 jaar (2011-2020).

In het bestek van dit Fietsplan ligt de focus op de belangrijkste maatregelen voor de komende jaren voor de verbetering van de objectieve en de subjectieve verkeersveiligheid van de fietser. Wat er op termijn beoogd moet worden, is dat elk kind vanaf 12 jaar zich op autonome wijze en in alle veiligheid al fietsend in de hele stad kan verplaatsen.

fiche 2.1

Analyse van de ongevallen

Doelstelling ■ Een meer gedetailleerde, correcte en volledige kennis verwerven van de ongevallen met fietsers in het Brussels Gewest.

Actie ■ De kwaliteit van de statistieken en ongevalgegevens verbeteren, zodat:

- de objectieve kennis rond verkeersveiligheid voor fietsers versterkt wordt;
- de oorzaken van ongevallen met fietsers beter geïdentificeerd en geanalyseerd kunnen worden;
- meer gerichte en efficiëntere actie ondernomen kan worden om het probleem aan te pakken.

Deze statistieken en gegevens worden verdeeld per geslacht om eventuele verschillen tussen de seksen te analyseren en acties en campagnes beter te kunnen richten.

Maatregelen ■ De samenwerking met de politiezones verbeteren om over relevante statistische gegevens te kunnen beschikken. Deze samenwerking is reeds opgestart in het kader van de Staten-Generaal Verkeersveiligheid 2011-2020.

- Een bewustmakingscampagne wordt opgestart voor het grote publiek en de politie om de reflex te versterken om telkens aangifte te doen van een ongeval, zodat de overheid over betere en vollediger statistieken kan beschikken.
- Op basis van de ongevallenaangiften en contacten met de Brusselse ziekenhuizen zal een GIS-applicatie (*Geographical Information System*) worden ontwikkeld die een inventaris van de gevoelige punten zal opstellen. Dankzij deze methode kunnen gevaarlijke plaatsen prioritair worden aangepakt.
- Een ruimere analyse wordt uitgevoerd van de eventuele ongevallen op wegen met beperkt eenrichtingsverkeer.

Bevoegdheden Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.

fiche 2.2

Veiligheid van de fietsinfrastructuren

Doelstelling ■ De veiligheid van de fietser verbeteren bij de heraanleg van wegen. Fietsinfrastructuur creëren en ontwikkelen, die aangepast zijn aan occasionele of beginnende fietsers, met name kinderen of ouderen, volgens het 8-80 concept.

Acties

- Bij elke heraanleg van wegen worden, conform IRIS II, maatregelen genomen om de autodruk te verminderen, en de capaciteit en de snelheden te beperken.
- Bij elke heraanleg van gewestwegen wordt de verkeersveiligheid van de fietser verbeterd. Deze verbetering wordt gegarandeerd door verkeersveiligheidsadviezen, audits en verkeersveiligheidsinspecties.
- Een enquête wordt uitgevoerd bij de verschillende doelpublieken om te weten welke infrastructuur als de meest veilige wordt ervaren. Daarop wordt de veiligheid van de verkozen infrastructuur wetenschappelijk bestudeerd. Deze infrastructuur zal worden verkozen naargelang het potentieel van de betrokken wegen.
- Conform het Fietsvademecum, wordt het fietsverkeer geïntegreerd of gescheiden van het verkeer:
 - wanneer de maximumsnelheid 30 km/u bedraagt is het verkeer gemengd;
 - wanneer de maximumsnelheid 50 km/u bedraagt is het fietspad aanliggend gemarkeerd door twee onderbroken witte lijnen, met een veiligheidsstrook;
 - wanneer de maximumsnelheid hoger ligt dan 50 km/u of de plaatselijke verkeersomstandigheden dit opleggen (aanwezigheid van vrachtwagens, verkeersdrukte, wegen met meerdere vakken in dezelfde richting), wordt het fietspad gescheiden van het autoverkeer aangelegd.
- Het breder en ruimer te verspreiden Fietsvademecum wordt verder ontwikkeld. Een onderdeel van het Fietsvademecum wordt gewijd aan gescheiden fietspaden. In dat kader wordt de mogelijkheid bestudeerd om fietspaden rechts van de geparkeerde wagens aan te leggen. In dat geval moet de zichtbaarheid voor elke kruising gegarandeerd worden.
- Er wordt gekozen voor compacte rotondes met één rijstrook, zonder gemarkeerde fietspaden op de rotonde. Bestaande dergelijke inrichtingen worden verwijderd.

fiche 2.2

Veiligheid van de fietsinfrastructuren

- Maatregelen**
- Vastleggen van de criteria van “relevantie” van de projecten die aan een verkeersveiligheidsaudit moeten worden onderworpen, door een onafhankelijke auditeur, en een geleidelijke invoering.
 - Zonder verwijl uitvoeren van onafhankelijke verkeersveiligheidsaudits, terwijl men actief werkt aan de invoering van het systeem voor erkenning en opleiding van de auditeurs. De nodige budgetten voorzien, rekening houdend met het feit dat de audits een kostprijs hebben en dat het doorgaans niet de administratie is die de kosten draagt die ook de vruchten plukt van deze audits.
 - Uitwerken van een procedure voor verkeersveiligheidsadvies tussen Mobiel Brussel, het BROH en het Bestuur Plaatselijke Besturen (BPB), opdat het Gewest geen subsidies zou toekennen of geen stedenbouwkundige vergunning zou verlenen voor projecten die niet aanvaardbaar zijn vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid. De mogelijkheid beoordelen van een herziening van de officiële samenstelling van de overlegcommissie, opdat er een vertegenwoordiger in zou zetelen van het bestuur dat belast is met de verkeersveiligheid.
 - Voorzien van een voorontwerpvergadering in een voldoende vroege fase opdat de aandachtspunten tijdig kunnen worden behandeld.
-

Bevoegdheden *Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de minister bevoegd voor Openbare Werken en Vervoer en van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.*

fiche 2.3

De gevaarlijkste punten prioritair aanpakken

Doelstelling ■ Het aantal fietsongevallen drastisch verminderen door veilige fietsroutes te garanderen op alle gewestwegen.

Acties

- De punten met een hoog ongevalrisico identificeren:
 - op de kruispunten van de gewestwegen die gekend zijn als zwarte punten;
 - op plaatsen met een lokaal veiligheidsprobleem.
- De problemen worden geanalyseerd, een integrale oplossing voorgesteld en de noodzakelijke aanpassingen uitgevoerd volgens de prioriteit van elk punt.

Maatregelen

- De gekende zwarte punten moeten geactualiseerd worden via een nieuwe studie, waarbij rekening gehouden wordt met de objectieve cijfers en de adviezen van experts ter zake. Voor fietsers wordt daarbij rekening gehouden met het feit dat er een onderregistratie is voor ongevallen. Het eindresultaat van de studie is een geactualiseerde lijst van gevaarlijke punten volgens prioriteitswaarde en een concreet voorstel voor de aanpak van het probleem. Daarbij wordt een specifiek programma voorgesteld van low cost-maatregelen (aangepaste signalisatie, goedkope infrastructuur...) die op korte termijn een belangrijk verschil kunnen maken.
- Alle niveaus die tussenkomen in het aanpassen of aanleggen van weginfrastructuur moeten rekening houden met het perspectief van verkeersveiligheid.
- Een transversale procedure wordt opgesteld voor dringende gerichte interventies op het vlak van signalisatie (verkeerslichten, markeringen, verticale signalisatie) of oneffen wegdek.
- De Gewestelijke Fietscommissie zal worden uitgebreid, net als haar opdracht, binnen de perken van de aanpak van de zwarte punten voor fietsers. Hiervoor zal worden overlegd met het Begeleidingscomité “Zwarte punten – Zones met een concentratie van ongevallen”.

Bevoegdheden *Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de minister bevoegd voor Openbare Werken en Vervoer en van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.*

fiche 2.4

Veiligheid en Bewustmaking

Doelstelling ■ Het gedrag van alle weggebruikers verkeersveiliger maken, in het bijzonder voor fietsers.

Acties

- De sensibilisering is doelgroepgericht en gedragsgericht. Voor elke actie van sensibilisering wordt duidelijk bepaald welk probleem men wil aanpakken, wie men wil bereiken en welke (gedrags)verandering men wil teweegbrengen. Bij de uitvoering van de sensibiliseringsactiviteiten wordt de communicatie (media, stijl, formulering...) volledig op maat gebracht van de doelgroep en de beoogde (gedrags) verandering.
- De sensibiliseringsactiviteiten behandelen thema's en gedragingen op zo'n manier dat elke doelgroep intrinsiek gemotiveerd wordt om het gewenste gedrag aan te houden. Bij fietsers gaat het bijvoorbeeld over het gebruik van fietsverlichting, over het veilig durven innemen van zijn plaats op de openbare weg, over het respecteren van verkeerslichten, enz. Bij automobilisten gaat het over het respecteren van de plaats van de fietser op de openbare weg, over het vrijhouden van fietspaden, over parkeren waar het hoort, enz.
- De te behandelen thema's en gedragingen zullen in de mate van het mogelijke geselecteerd worden op basis van cijfermateriaal.

Maatregelen

- Jaarlijks wordt een sensibiliseringsactie gevoerd die de veiligheid van de fietsers direct of indirect zal verbeteren.
- Voor specifieke doelgroepen (ouderen, jongeren, beginnende fietsers...), aangeduid door de ongevallenstatistieken (cfr. het potentieel van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid), wordt in de mate van het mogelijke samengewerkt met gespecialiseerde verenigingen en organisaties.

Bevoegdheden *Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.*

fiche 2.5

Preventie en controle

Doelstelling ■ Ondersteunen van de preventieacties en de controles van de naleving, door alle weggebruikers, van het verkeersreglement met betrekking tot de fietsinfrastructuur.

Actie ■ Niet-naleving van de fietsinfrastructuur moet worden voorkomen, gecontroleerd en bekeurd.

Maatregelen ■ Een samenwerking met elk van de zes politiezones wordt opgestart om de fietsbrigades van deze zones te versterken. Deze brigades houden zich prioritair bezig met wat de veiligheid van fietsers en voetgangers schade berokkent. Er worden campagnes gevoerd met de politiezones rond respect voor fietsinfrastructuur, zoals de fietspaden en de fietsopstelvakken.

■ Het verkeersreglement moet verder worden aangepast in het voordeel van de fiets.

Middelen ■ Een subsidiebesluit zal worden genomen om de politiezones ondersteuning te bieden voor de oprichting van fietsbrigades.

■ Een specifiek seminarie wordt georganiseerd voor de leden van de fietsbrigades om hun imago te versterken.

■ Met de federale overheid wordt een decriminalisering van bepaalde inbreuken bestudeerd, om gemeenten toe te laten zelf op te treden. Deze maatregel laat toe om zowel het aantal, de snelheid als de efficiëntie van de controle/sanctie-maatregelen te verhogen, en zorgt voor extra inkomsten voor de gemeenten.

Bevoegdheden Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.

3. Vorming en Fietseducatie



Educatie vormt een van de belangrijkste pijlers voor een toename van het aantal veilige verplaatsingen met de fiets. Op termijn zou elke inwoner van het Brussels Gewest in staat moeten zijn om op een verkeersveilige manier met de fiets te rijden in de stad. Dit kan de basismobiliteit, en daarmee de vrijheid en autonomie van elk individu, enkel ten goede komen.

Dit deel heeft betrekking op:

- kinderen en volwassenen,
- het grote publiek en specifieke doelgroepen,
- ondernemingen en scholen.

De vorming heeft betrekking op:

- fietsvaardigheid,
- kennis van de basisregels om zich veilig te verplaatsen in een stedelijke omgeving,
- basiskennis van het verkeersreglement,
- de informatie en de vorming van de politieke verantwoordelijken en de technische medewerkers van de besturen.

fiche 3.1

Fietseducatie op school

Doelstelling ■ Het dagelijks gebruik van de fiets in de stad vanaf een zo jong mogelijke leeftijd aanmoedigen.

Acties

- Kinderen worden zo jong mogelijk vertrouwd gemaakt met de fiets, opdat fietsen de gewoonste zaak van de wereld zou worden en binnen ieders bereik zou liggen.
- Ouders en kinderen, alsook de schooldirecties, worden bewust gemaakt van duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid.
- Op het vlak van de verplaatsingsgewoontes tussen thuis en school in het bijzonder wordt werk gemaakt van sensibilisering.

Maatregelen

- De inrichtende macht van de scholen aanmoedigen om fietslessen te organiseren voor de leerlingen van de lagere en secundaire school.
- Aanmoedigen dat in de scholen “opleidersopleidingen” worden gegeven (aan turnleraars...), om de autonomie van de school ten aanzien van de dienstverleners te vergroten.
- Meer in het algemeen ondersteunt het Gewest de scholen bij de opstelling van een schoolvervoerplan (SVP), dat een specifiek fietsactieplan omvat (invoering van een fietspooling, aanleg van een beveiligde fietsstalling in de school, aanstelling van een fietsverantwoordelijke op school die bijvoorbeeld dringende kleine herstellingen uitvoert...). De SVP-dynamiek wordt regelmatig opgedreven na een nieuwe enquête die de impact van het SVP op de modale verschuiving kan meten.
- Specifiek voor het secundair onderwijs wordt gezocht naar enkele pilootprojecten.

Bevoegdheden *Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.*

fiche 3.2

Veralgemening van het Fietsersbrevet

- Doelstelling** ■ Fietsvaardigheid officieel opnemen in de eindtermen van de lagere school.

Het Fietsersbrevet, dat werd ontwikkeld door de vzw Pro Velo, is een gestandaardiseerde module om kinderen van de lagere school te leren fietsen: het Fietsersbrevet wordt uitgereikt na een volledige cursus die bestaat uit een theoretische les in de klas, fietsoefeningen op de speelplaats van de school en educatieve fietstochten in het verkeer, aangevuld met schriftelijke en praktische proeven. De doelstelling van het brevet is met name de vorderingen die de kinderen maken op de fiets te bevestigen, de ouders gerust te stellen met betrekking tot de vaardigheid van hun kind om zich op een veilige manier te verplaatsen in het verkeer en, tot slot, verplaatsingen met de fiets naar de school aan te moedigen.

Het aantal klassen dat het Fietsersbrevet behaalt in het Brussels Gewest gaat in stijgende lijn: 28 klassen in 2007-2008, 32 klassen in 2008-2009, 38 klassen in 2009-2010. 56 klassen volgen de opleiding in 2010-2011. In 2009-2010 sleepte 9% van de Brusselse leerlingen van het vijfde leerjaar het brevet in de wacht.

- Actie** ■ Het Fietsersbrevet zal worden versterkt en opgewaardeerd om 15% van alle kinderen van het 5^{de} leerjaar veilig te leren fietsen tegen 2015 (met de mogelijkheid om zich in het 6^{de} te perfectioneren of achterstand in te halen).

- Maatregelen en middelen** ■ Er wordt contact opgenomen met de Vlaamse en de Franse Gemeenschap om het Fietsersbrevet te laten erkennen als noodzakelijk deel van het schoolprogramma, en er een volwaardige pedagogische doelstelling van te maken.
- Het verenigingsleven wordt ondersteund voor fietsvaardigheidsactiviteiten in scholen.

Bevoegdheden Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.

fiche 3.3

Fietseducatie op het werk

Doelstelling ■ De werknemers vertrouwd maken met de fiets en hen leren fietsen, opdat ze het als heel gewoon gaan ervaren, met name voor hun verplaatsingen tussen woon- en werkplaats.

Acties ■ De ondernemingen worden aangemoedigd om intern fietsvaardigheidslessen te organiseren voor hun personeel.

■ In het kader van de Bedrijfsvervoerplannen moeten de ondernemingen worden aangemoedigd om het deel “Fiets” van het actieplan sterker uit te werken, met name door de organisatie van fietsvaardigheidslessen en begeleide fietstochten.

Maatregelen en middelen ■ Mوبiel Brussel steunt de verenigingen die actief zijn in het domein van de fietseducatie in bedrijven en andere organismen.

■ Mوبiel Brussel biedt logistieke en communicatieondersteuning aan de ondernemingen, in het kader van de Bedrijfsvervoerplannen.

Bevoegdheden *Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.*

fiche 3.4

Fietseducatie gericht tot doelgroepen

Doelstelling ■ Het aanbod van specifieke opleidingen voor verschillende doelgroepen uitbreiden en uitdiepen.

Acties

- De “vélo-traffic”-opleiding van de GRACQ zal met name worden voortgezet in het kader van de “*Bike Experience*” die in 2010 werd gestart. Deze korte en resultaatgerichte opleiding voldoet aan een belangrijke behoefte: een doelgroep van vroegere fietsers die afgeschrikt worden door het autoverkeer in de stad, weer vertrouwen geven. Nadat ze op een veilig parcours weer in het zadel zijn geklommen, maken ze een fietstocht door de stad om weer te leren fietsen op de weg, op rotondes, enz. Elk jaar volgen 100 tot 120 fietsers deze fietslessen.
- Het project “Dames, ga fietsen!”, dat in 2005 door Pro Velo in het leven werd geroepen om een vrouwelijke doelgroep in het zadel te krijgen, zal worden geëvalueerd. In 2009 kregen 400 vrouwen rijles. Leren fietsen is voor deze doelgroep een vorm van emancipatie en een factor van zelfstandigheid.
- Andere acties zullen worden opgezet, zoals informatie voor nieuwe Villo!-gebruikers, of een opleiding om hen vertrouwd te maken met het verkeer.

Maatregelen en middelen ■ Het Gewest steunt de verenigingen die actief zijn op het vlak van fietseducatie ten behoeve van doelgroepen.

Bevoegdheden Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.

fiche 3.5

Bezoek door Brusselse beleidsmakers aan voorbeeldinitiatieven

Doelstelling ■ Het potentieel van de fiets als vervoermiddel in Brussel geloofwaardig maken voor beleidsvormers, ambtenaren, handelaars, ondernemers, wijkcomités aan de hand van succesverhalen ten gevolge van fietsvriendelijke maatregelen in andere Belgische of buitenlandse steden.

Acties ■ De Fietscel verzamelt voorbeelden van succesverhalen in andere Belgische en Europese steden, die vergelijkbaar zijn met Brussel wat grootte, dichtheid, verkeersstromen en modal split betreft, die erin geslaagd zijn het aandeel van de fiets aanzienlijk te verhogen aan de hand van acties die kunnen worden toegepast in de Brusselse context.

■ Concrete voorbeelden worden ter plaatse voorgesteld door personen die betrokken zijn bij de processen (beleidsvormers, ondernemingen, handelaars, inwoners), om de bezoekers ervan te overtuigen dat het mogelijk is het aandeel van de fiets te vergroten door aangepaste maatregelen te nemen.

■ Op basis van getuigenissen worden instrumenten ontwikkeld die de deelnemers vervolgens kunnen gebruiken om hun omgeving te overtuigen en zelf te handelen in hun eigen actiedomein in Brussel.

Maatregelen en middelen ■ Minimum 3 informatiebezoeken worden georganiseerd tijdens de duur van het Fietsplan, voor een vijftigtal deelnemers per bezoek.

■ De ervaringen en getuigenissen worden verzameld op een gegevensdrager en onder andere ter beschikking gesteld op het internetportaal van Mobiel Brussel, voorgesteld op het Fietscolloquium en ter beschikking gesteld van de gemeenten.

Bevoegdheden Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.

fiche 3.6

CeMa-netwerk (Conseillers en Mobilité/MobilitéitsAdviseur)

- Doelstelling**
- Het CeMa-netwerk gebruiken als hefboom om de mentaliteiten om te buigen in het voordeel van de fiets in Brussel.

Het CeMa-netwerk werd plechtig ingehuldigd in december 2009 op initiatief van Mobiel Brussel en in samenwerking met de VSGB. Vandaag telt het ongeveer 300 adviseurs die sinds 2001 werden opgeleid. De CeMa-opleiding bestaat uit 20 theoretische en praktische lesdagen en terreinbezoeken. Elk jaar wordt een diploma uitgereikt aan een dertigtal Adviseurs.

De CeMa's zijn mobiliteitsspecialisten die aanwezig zijn in tal van administraties op federaal en gewestelijk niveau, in de 19 gemeenten, de politiezones, de maatschappijen voor openbaar vervoer, in de meeste Brusselse instellingen, in de ondernemingen en in de verenigingen.

Voor meer informatie: www.mobielbrussel.irisnet.be

- Actie**
- De goede praktijken op het vlak van het fietsbeleid worden via het netwerk van Mobilitéitsadviseurs verspreid over alle Brusselse instanties die rechtstreeks of onrechtstreeks te maken hebben met mobiliteit.
 - De mogelijkheid wordt bestudeerd om opleidingen te ontwikkelen ter attentie van ambtenaren die werken uitvoeren, op het gemeentelijk en gewestelijk niveau.

- Maatregelen en middelen**
- De CeMa-opleiding beoogt minimum 30 nieuwe gediplomeerden per jaar.
 - De fietsmodule van de CeMa-opleiding wordt versterkt.
 - Een specialisatiemodule van 5 dagen gewijd aan de fiets wordt georganiseerd vanaf 2012.
 - De opleiding maakt CeMa's bewust van het belang om rekening houden met gender in het kader van mobiliteit.
 - De mobiliteitsgids wordt verstuurd naar drieduizend contacten en informeert o.m. de CeMa's over de acties en vorderingen van het fietsbeleid in Brussel. De CeMa's krijgen de kans om hun ervaringen en acties te delen in deze nieuwsbrief.
 - In het begin en op het einde van elke regeerperiode wordt een ontmoetingsdag georganiseerd met de CeMa's van het Vlaams en het Waals Gewest, met als thema "de fiets in Brussel".
 - De CeMa's worden systematisch uitgenodigd voor colloquia, opleidingen en informatiesessies over het fietsbeleid in Brussel (Fietscolloquium, Fietsvademecum, enz.).
 - De Fietscel houdt een bibliotheek bij van publicaties over het fietsbeleid, die ze ter beschikking stelt van de CeMa's.

Bevoegdheden Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.



4. Promotie en geloofwaardigheid van de fiets in Brussel



De fiets is een efficiënt vervoermiddel dat geknipt is voor verplaatsingen in Brussel.

De promotieacties omvatten een jaarlijkse communicatiecampagne en gerichte acties.

Gezien de diversiteit van houdingen tegenover de fiets bij de Brusselse bevolking, is een communicatiestrategie op maat van elke doelgroep aangewezen.

De nadruk ligt op communicatieacties die de Brusselaar of de pendelaar effectief in het zadel willen krijgen, om hen te overtuigen van de voordelen van de fiets voor hun dagelijkse verplaatsingen.

fiche 4.1

Door participatie bewustmaken van de mogelijkheden van de fiets

Doelstelling ■ De keuze voor de fiets als vervoermiddel in de stad geloofwaardig maken door participatieve bewustmakingsacties die mensen overtuigen om de fiets te nemen voor hun dagelijkse verplaatsingen.

Acties

- De 'Bike Experience', die in 2010 in het leven werd geroepen, richt zich tot automobilisten en andere weggebruikers. Zij worden uitgerust met materiaal, krijgen advies over fietsroutes, krijgen een opleiding "fietsen in de stad" en worden tijdelijk begeleid op hun verplaatsingen tussen woon- en werkplaats. De *Bike Experience* geeft, dankzij de juiste begeleiding en de kwalitatieve benadering, uitzonderlijke resultaten voor de overstap naar de fiets.
- Het concept *Bike Experience* zal worden uitgebouwd om er een "pasklare" actie van te maken voor de ondernemingen, met name in het kader van hun Bedrijfsvervoerplannen (BVP).
- Op 22 september, de Europese dag "Zonder auto mobiel in de stad", nemen tal van scholen en ondernemingen deel aan de actie "Zonder auto naar school/naar het werk". Hierbij worden tal van initiatieven opgezet rond de fiets (gratis fietsonderhoud, gratis Villo!-abonnementen, fietstochten...).

Maatregelen en middelen

- De fietsverenigingen die soms organiseren, soms diensten verstrekken worden ondersteund.
- Coördinatie van bepaalde acties door het Gewest ("Zonder auto naar school/naar het werk").
- Terbeschikkingstelling door het Gewest van promotie- en communicatiemateriaal.

Bevoegdheden Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.

fiche 4.2

Communicatie en promotie

Doelstelling ■ Het imago van de fiets promoten als vervoermiddel dat geschikt is voor Brussel.

Acties

- De fiets wordt het hele jaar door gepromoot, via campagnes die een positief beeld van de fiets verspreiden, gericht op zowel mannen als vrouwen.
- De fiets wordt voorgesteld als een aantrekkelijk, snel en doeltreffend vervoermiddel voor verplaatsingen in de stad.
- De Villo!-deelfiets wordt gepromoot.

Maatregelen

- Een jaarlijkse grootschalige campagne voor actieve vervoerswijzen, waaronder de fiets, wordt georganiseerd van mei tot september. De campagne is aantrekkelijk en opgebouwd rond verschillende dragers, zoals stedelijke evenementen.
- Elke nieuwe GFR wordt systematisch feestelijk ingehuldigd.
- Organisatie van fietsaperitieven. Dit zijn gezellige bijeenkomsten voor regelmatige of occasionele fietsers.
- Gebruik van de mediabelangstelling voor de *Bike Experience*.

Bevoegdheden Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.

fiche 4.3

Mobiliteitsweek en Autoloze zondag

Doelstelling ■ De fiets als vervoermiddel in Brussel geloofwaardig maken door elk jaar een hele dag uit te trekken voor de promotie van de fiets, en de grootste autoloze perimeter ter wereld.

Acties ■ De “Week van Vervoering” vindt elk jaar plaats, en wordt aangevuld met een dag die specifiek in het teken staat van het gebruik van de fiets in Brussel.

■ De Autoloze zondag vindt elk jaar plaats in deze week. Met deze actie sluit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan bij de Europese dynamiek “Zonder auto mobiel in de stad”. In dit opzicht speelt Brussel een voorbeeldrol op internationaal niveau, met de grootste autoloze perimeter ter wereld.

Maatregelen ■ Het uitgebreide activiteitenprogramma maakt deze week tot apotheose van de inspanningen voor promotie en bewustmaking die door alle actoren van de fietsmobiliteit in Brussel worden geleverd. De hele week door worden evenementen, conferenties, debatten en ontmoetingen rond fietsmobiliteit georganiseerd.

■ De week wordt opgedeeld in thematische dagen, waarvan één dag specifiek gewijd is aan de fiets.

■ Ook op 22 september, de Europese actiedag rond duurzame mobiliteit, “naar school/ naar het werk zonder auto”, gaat veel aandacht naar de fiets, met name in het kader van de schoolvervoerplannen en de bedrijfsvervoerplannen.

■ De Autoloze zondag biedt een veilige ruimte aan de duizenden mensen die Brussel op de fiets willen verkennen.

Bevoegdheden *Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.*

fiche 4.4

Uitbreiding van het aantal autoloze momenten

Doelstelling ■ Bewustmaken en aanmoedigen om de fiets te gebruiken, door meer momenten te voorzien waarop de Brusselse stedelijke ruimte exclusief is voorbehouden aan het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen, waaronder de fiets.

Acties ■ De autoloze momenten in Brussel vormen het ideale terrein om het publiek te laten proeven van het genot en de efficiëntie van fietsverplaatsingen in de stad. Daarom zal het aantal autoloze momenten geleidelijk worden uitgebreid, in verschillende vormen en volgens verschillende modaliteiten, in overleg met de gemeenten.

■ Er zijn vier types van autoloze momenten:

1. De organisatie van autoloze perimeters in de gemeenten.
2. De afbakening van speelstraten.
3. De oproep tot het indienen van projecten voor de invoering van “mobiele wijken”, Dit project wil een bewustmakingsdynamiek creëren op het vlak van mobiliteit en denkoefeningen over de mobiliteit in de wijk en de impact ervan stimuleren.
4. Invoering van een Brusselse “*ciclovia*”, naar het voorbeeld van Bogotá: een aantal verkeersassen worden tijdelijk en gedeeltelijk afgesloten om een netwerk van wegen voorbehouden voor actieve vervoerswijzen te creëren.

Maatregelen en middelen ■ De gemeenten worden uitgenodigd om autoloze perimeters te organiseren, en worden daarvoor gesteund. Indien twee gemeenten dit samen doen, wordt de steun verhoogd.

■ Regelmatige selectie van wijken en steun bij het tot stand brengen van een dynamiek bij de bewoners.

■ Organisatie in overleg met de gemeentelijke overheden.

Bevoegdheden Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.

fiche 4.5

Interactieve fietsinformatie op het internet

Doelstelling ■ De burgers, scholen, ondernemingen, handelszaken en alle Brusselse instanties een interactieve website bieden, die hen informeert over alle middelen die worden gehanteerd en alle tools die hen ter beschikking worden gesteld om hun verplaatsingen op de fiets door Brussel te vergemakkelijken.

Acties ■ De voordelen van de fiets in Brussel als efficiënte, soepele, autonome en veilige vervoerswijze in de stad, worden toegelicht in een rubriek over fietsen op de portaal-site van Mobiel Brussel (www.mobielbrussel.irisnet.be).

■ Deze fietsrubriek zorgt ervoor dat alle nuttige informatie vlot beschikbaar is voor de burgers, de scholen, de ondernemingen, de handelszaken en de Brusselse instanties. De communicatie is interactief, een deel van de informatie wordt rechtstreeks meegedeeld en is gepersonaliseerd.

Maatregelen ■ De interactiviteit, de personalisatie en de rechtstreekse informatie worden ontwikkeld aan de hand van:

- gepersonaliseerde indicaties naargelang van de specifieke behoeften van elke gebruiker, zijn plaatsbepaling en zijn keuze van fietsroute;
- een dynamische interface die de gebruiker in staat stelt vragen te stellen aan het bestuur en de vastgestelde problemen met betrekking tot de fiets te lokaliseren. De interface informeert de gebruiker over de opvolging die aan de gemelde problemen wordt gegeven (onderhoud, kleine herstellingen...);
- realtime-indicaties met betrekking tot onder andere de beschikbaarheid van fietspalen van het Villo!-netwerk.

■ De complementariteit van de fiets met het openbaar vervoer wordt in de kijker gezet.

■ Links naar het fietsbeleid van de verschillende gemeenten worden uitgewerkt.

Bevoegdheden *Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.*

fiche 4.6

Brussel op zak, te voet of met de fiets

Doelstelling De gebruiker aanmoedigen om Brussel actief te verkennen.

Actie

- Een praktische tool ter beschikking stellen van de gebruiker, die hem wijst op de voordelen van wandelen en fietsen in Brussel, eventueel gecombineerd met het openbaar vervoer, om snel een brede waaier van diensten en activiteiten te bereiken in een sterk verstedelijkt gewest als Brussel.
- Op de fietskaart worden de definitief aangelegde routes weergegeven, de voorlopig aangelegde routes en de routes die nog niet werden aangelegd maar die befietsbaar zijn voor volwassen geroutineerde fietsers.

Maatregelen

- Een kaart wordt gedrukt op papier. Voor het hele Gewest wordt volgende informatie verstrekt:
 - een schatting van de tijd die men nodig heeft om een traject te voet of met de fiets af te leggen;
 - de mogelijkheden voor verplaatsingen te voet (voetgangerszones, parken, enz.);
 - de fietsvoorzieningen (fietspaden, voor fietsers toegankelijke busstroken, reliëf, GFR, Villo!-netwerk, fietsenstallingen, hersteldiensten);
 - het openbaarvervoersnetwerk, met inbegrip van taxi's en autodelen;
 - trekpleisters op het vlak van cultuur, recreatie, handel, ondernemingen, erediensten, onderwijs.
- De kaart wordt in 2011 ontworpen, gepubliceerd en verspreid op grote schaal.
- De kaart wordt elk jaar bijgewerkt.

Bevoegdheden Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.

fiche 4.7

De publicatie van een Bicycle Account

Doelstelling ■ De gegevens over de evolutie van het fietsgebruik aanwenden als communicatiemiddel en ter verantwoording van de investeringen.

Acties ■ Een tweejaarlijks rapport maakt de balans op van alle verwezenlijkingen, CO₂-uitstootreductie, aantal fietskilometers en opbrengsten⁵.

Maatregelen ■ Mوبiel Brussel publiceert om de twee jaar een 'bicycle account'.

Bevoegdheden *Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de minister bevoegd voor Openbare Werken en Vervoer en van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.*

⁵ Voorbeeld van de 'Bicycle Accounts' van Kopenhagen, www.kk.dk/cityofcyclists.aspx

fiche 4.8

De fiets in de Vervoerplannen

Doelstelling ■ De fiets integreren in de actieplannen van de bedrijfs-, school- en evenementenvervoerplannen.

Actie ■ De plaats van de fiets in de actieplannen versterken, en toezien op de uitvoering van de fietsvriendelijke maatregelen van het actieplan.

Maatregelen ■ Goedkeuren van de uitvoeringsbesluiten van de ordonnantie die de uitbreiding van het toepassingsgebied van de verplichte maatregelen voorziet.

■ De bedrijfsvervoerplannen worden verplicht voor bedrijven met meer dan 100 werknemers. De ondernemingen moeten verplicht voldoende beveiligde fietsenstallingen aanleggen voor hun werknemers, of minstens één fietsparkeerplaats per vijf parkeerplaatsen voor auto's.

Bevoegdheden *Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.*



5. Diensten voor fietsers



Eén van de voorwaarden voor een succesvol fietsbeleid in Brussel, is dat een reeks fietsdiensten ter beschikking wordt gesteld van de Brusselaars en de mensen die in Brussel werken, om hun verplaatsingen met de fiets te vergemakkelijken.

Het gaat om specifieke diensten zoals: publieke fietsen, Fietspunten, toegang tot elektrische fietsen.

fiche 5.1

Versterking van het Villo!-fietsdeelsysteem

Doelstelling ■ Het gebruik van de fiets in Brussel geloofwaardig maken door een fietsdeelsysteem ter beschikking te stellen van de bevolking.

Acties ■ Ter beschikking stellen van fietsen via stations voor “fietsdelen”. De plaats van de stations en de dichtheid van het netwerk zijn afgestemd op:

- verplaatsingen over korte afstand;
- verplaatsingen gecombineerd met andere vervoerswijzen;
- toegang tot de fiets voor zoveel mogelijk mensen op het hele grondgebied van het Gewest.

Maatregelen ■ Een eerste netwerk van 163 stations met 2500 fietsen dekt sinds 2010 de gemeenten van de eerste kroon.

- De eerste fase wordt geëvalueerd in 2011.
- Na de evaluatie zal een tweede fase met 2500 bijkomende fietsen worden gestart, voor de gemeenten van de tweede kroon.
- De beschikbaarheid van fietsen wordt geoptimaliseerd.
- Een erg lage prijs voor verplaatsingen met de fiets wordt gegarandeerd.
- Een bijzondere aandacht gaat naar Villo! in het kader van de bedrijfsvervoerplannen.
- Communicatiecampagnes over het fietsdelen worden gevoerd.
- Informatie wordt verspreid over de opening van nieuwe stations.

Middelen ■ Het systeem van de publieke fietsen wordt volledig gedragen door de inkomsten uit reclame van de concessiehouder.

Bevoegdheden *Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.*

fiche 5.2

De Fietspunten

Doelstelling ■ Ter beschikking stellen van de Brusselaars en de pendelaars, op druk bezochte plaatsen, van de diensten die nodig zijn om te fietsen in de stad: beveiligde fietsenstallingen, kleine herstellingen, fietsverhuur (als aanvulling op het systeem van publieke fietsen) en informatie.

Acties ■ Verhogen van het aantal Fietspunten in Brussel.
■ De diensten van elk bestaand Fietspunt aanvullen op basis van de specifieke vraag op die plaats.

Maatregelen ■ Eind 2010, werd het Fietspunt Zuid geopend.
■ Een van de Fietspunten wordt gebruikt als centrale opslagplaats voor gestolen fietsen.
■ De bestaande Fietspunten zullen verder worden uitgewerkt: een beveiligde fietsenstalling voor Luxemburg en Zuid, bovenop de bestaande fietsenstalling van het Fietspunt Noord (dat zal worden uitgebreid in 2012) en van het Fietspunt Centraal (beveiligd in de herfst van 2010).
■ Nieuwe Fietspunten zullen worden aangelegd in de buurt van:
■ kleinere NMBS-stations;
■ haltes van de MIVB;
■ dichtbevolkte wijken.
■ Een mobiele werkplaats werd gecreëerd om verschillende Fietspunten te kunnen bedienen.
■ De mogelijkheid om elektrische fietsen ter beschikking te stellen in de Fietspunten wordt bekeken.

Middelen ■ Per Fietspunt is een jaarlijks werkbudget van 100.000 euro voorzien.

Bevoegdheden Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.

fiche 5.3

De elektrische fiets

- Doelstelling**
- Het gebruik van de fiets in Brussel uitbreiden door het gebruik van elektrische fietsen te stimuleren voor gebruikers die:
 - een aanvulling kunnen gebruiken bij hun eigen fysieke prestatie;
 - personen (kinderen) of goederen moeten vervoeren.
 - De elektrische fiets kan ook een heel andere doelgroep aanspreken dan de klassieke fiets.
-

- Actie**
- Tegelijk met de promotie van de fiets wordt het gebruik van de elektrische fiets gepromoot:
 - via participatieve bewustmakingsacties;
 - door elektrische fietsen ter beschikking te stellen van mensen die het eens willen proberen.
-

- Maatregelen**
- De mogelijkheid om elektrische fietsen te huur aan te bieden in de Fietspunten wordt bekeken, zodat men ze gedurende een bepaalde periode kan testen vóór een eventuele aankoop.
 - In het kader van de participatieve bewustmakingsacties worden elektrische fietsen ter beschikking gesteld van de deelnemers die dit wensen (onder ander in het kader van de 'Bike Experience').
 - In het kader van het schone voertuigen-plan dat door het Gewest wordt uitgewerkt, worden financiële stimuli bestudeerd voor de aankoop van elektrische fietsen of andere uitrustingen.
-

Bevoegdheden Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.

fiche 5.4

De strijd tegen fietsdiefstal

Doelstelling ■ Een preventie- en beheersbeleid toepassen voor fietsdiefstallen in Brussel.

Acties

- Diefstalpreventieacties worden opgezet: gravering en bewustmakingscampagnes.
- Fietsparkeerinfrastructuren worden ontwikkeld en beheerd door het Parkeeragentschap.
- Op het vlak van stedenbouw worden modaliteiten voor het parkeren van fietsen toegepast.
- In het geval van fietsdiefstallen wordt een gecoördineerde follow-up geboden.

Maatregelen

- Regelmatig worden diefstalpreventiecampagnes opgezet.
- Een haalbaarheidsstudie wordt opgestart om een centrale gegevensbank te creëren, in navolging van het initiatief in Vlaanderen (www.gevondenfietsen.be). Naargelang de resultaten van deze studie kan een centrale opslagplaats worden gecreëerd. Een overeenkomst met een dienstenbedrijf wordt afgesloten voor het beheer van deze opslagplaats. De niet-gerecupereerde fietsen worden gerecycleerd en ter beschikking gesteld van doelpublieken met een hoog fietspotentieel (scholen, studenten of OCMW's). Met de politiezones worden overeenkomsten gesloten om alle gevonden fietsen op één plek in Brussel te centraliseren.
- Informatie over de preventie en de aangifte van diefstallen is beschikbaar op de websites van de fietsersverenigingen en van Mobiel Brussel.
- De gratis markering van fietsen wordt uitgebreid tot alle Fietspunten.
- De online-interface voor aangifte van fietsdiefstallen op de website van de Politie wordt doorgegeven door de verenigingen en besturen.
- Een deel van het Fietsvademeccum over fietsparkeervoorzieningen wordt uitgewerkt in 2012.

Bevoegdheden *Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.*



6. Fietsinfrastructuur



Als men het gebruik van de fiets in Brussel wil aanmoedigen, moeten onder meer efficiënte, veilige, comfortabele en aangename routes worden aangelegd.

Zoals blijkt uit de BYPAD-audit 2010 ontbreekt het Brussel echter aan een degelijke fietsinfrastructuur, ondanks het toenemende aantal fietsers. Er moet dan ook dringend worden geïnvesteerd in infrastructuur voor fietsers in Brussel.

De investeringen in fietsinfrastructuur zijn veel minder zwaar dan die voor de ontwikkeling van infrastructuur voor andere vervoerswijzen, in termen van uitvoering of plaatsinname, maar ook qua onderhoud. De terugverdientijd is hiermee in verhouding.



Voor goede fietsverkeersomstandigheden in Brussel moet eerst en vooral plaats worden gemaakt voor de fiets. Dit kan in de eerste plaats door de uitvoering van een aantal maatregelen die worden opgelegd door het IRIS II-plan, en die bedoeld zijn om de autodruk in Brussel te verminderen, zoals bijvoorbeeld: de kilometerheffing, de rationalisering van de wegcapaciteit, de zones 30, wijken die worden afgesloten en het parkeerbeheer.

Conform het IRIS II-Plan moeten de nieuwe weginfrastructuren ook de wegcapaciteit verminderen en tegelijk voorrang geven aan voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.

De toepassing van deze maatregelen zal het aantal voertuigen en hun snelheid verminderen, en zal ruimte vrijmaken voor andere vervoerswijzen, waaronder de fiets. Deze ruimte moet dus worden benut in het voordeel van de fietsers, maar met een zo groot mogelijke complementariteit met de andere vervoerswijzen, zoals het openbaar vervoer. Een concreet voorbeeld is de aanleg van busstroken die toegankelijk zijn voor fietsers. De complementariteit met de infrastructuren van het openbaar vervoer is absoluut noodzakelijk, in termen van investering en efficiëntie.

Samen met deze maatregelen moet het Gewest snel worden gedekt door een volledig, efficiënt en aangenaam netwerk van fietsinfrastructuren, dat verbonden is met dat van de andere gewesten. Zo zal Brussel tegen 2015 beschikken over een GFR-netwerk, een Groene Wandeling, een Blauwe Wandeling, een fiets-GEN en fietsinfrastructuren op de belangrijkste gewestwegen die het hele gewestelijke grondgebied doorkruisen.

Ook het fietsparkeren moet worden ontwikkeld op maat van deze nieuwe infrastructuur.

Tot slot zijn de goede verkeersomstandigheden voor fietsers in Brussel afhankelijk van de uitvoering van een beheers- en onderhoudsbeleid dat wordt gepland naarmate het netwerk evolueert.

fiche 6.1

Afwerking van het gewestelijk fietsroutenetwerk

Doelstelling ■ Alle bestemmingen in Brussel verbinden via een netwerk van bewegwijzerde, comfortabele, snelle, aangename, veilige en coherente fietsroutes. Deze routes volgen in het algemeen de lokale wegen, zonder doorgaand verkeer.

Actie ■ In de loop van de periode 2010-2015 zal het volledige netwerk worden voltooid.

Maatregelen ■ In 2009 heeft Mobiel Brussel een nieuwe signalisatie ontwikkeld voor het gewestelijk fietsroutenetwerk.

■ Eind 2010 waren vier routes voltooid, en drie zijn in de voltooiingsfase. Op een andere route werd de nieuwe signalisatie aangebracht.

Versnelde uitvoering en signalisatie:

- Het is van het grootste belang dat de bekendheid en de zichtbaarheid van de fietsroutes worden verbeterd. Daarom werden voor de periode 2010-2015 de nodige budgetten uitgetrokken om:
 - de signalisatie van de bestaande routes te vernieuwen;
 - de voltooiing (alleen van de signalisatie) van de fietsroutes 4, 9, A en B te versnellen;
 - fietsroutes 5, Maalbeek en Kanaal, die in uitvoeringsfase zijn, te voorzien van deze nieuwe signalisatie.
- Op korte termijn (tegen 2012) zullen dus 12 van de 19 fietsroutes uitgerust zijn met de nieuwe signalisatie.
- Daarnaast zal de installatie van informatieborden op het einde van elke fietsroute worden bestudeerd.
- De werken die voorlopig worden uitgevoerd met wegmarkeringen en politiemaatregelen zullen naderhand met een heraanleg moeten worden bevestigd, na het afwerken van het netwerk in 2014.

Definitieve uitvoering:

- Tegelijk met deze "lichte" maatregelen, wordt voortgewerkt aan de definitieve inrichting van de fietsroutes, met eerst de uitvoering van de fietsroutes 7, 8, Zenne en C die zijn opgenomen in een studie.
- Vervolgens komt GFR 12 aan bod, en ten laatste GFR Paleis en 10.
- Planning voor de voltooiing van het netwerk (zie volgende pagina).

Middelen ■ In 2010 was een budget van 6,5 miljoen euro uitgetrokken voor de fietspaden. Vanaf 2011 zal dit budget 11 miljoen per jaar bedragen. Cijfers van deze grootte zullen elk jaar worden bevestigd.

fiche 6.1

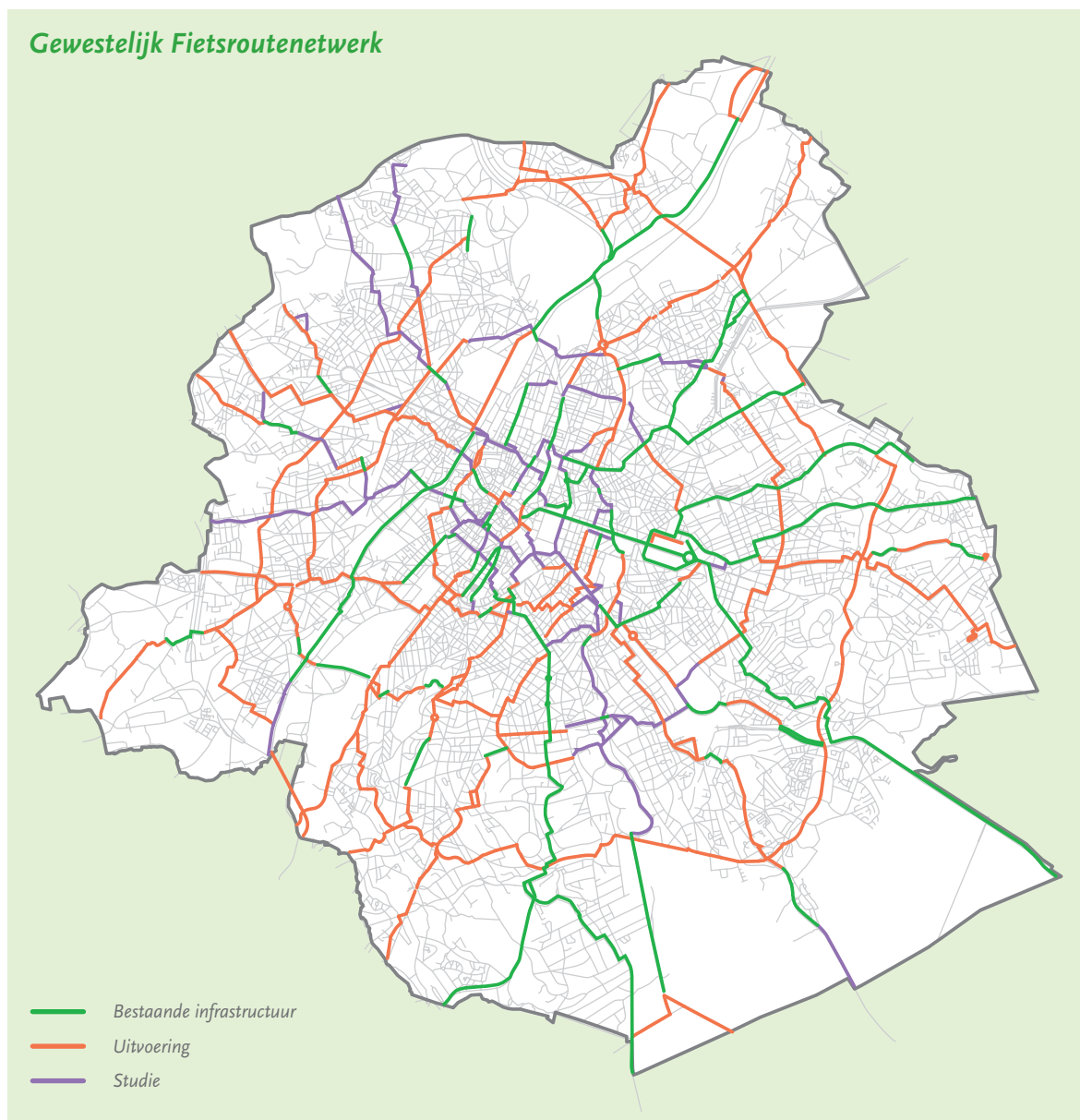
Afwerking van het gewestelijk fietsroutenetwerk

	2010	2011	2012	2013	2014
GFR 1					
GFR 2					
GFR 3					
GFR 4					
GFR 5					
GFR 6					
GFR 7					
GFR 8					
GFR 9					
GFR 10					
GFR 11					
GFR 12					
GFR Kanaal					
GFR Zenne					
GFR Maalbeek					
GFR Paleis					
Rocade A					
Rocade B					
Rocade C					
51 525 000	7 275 000	12 250 000	10 700 000	11 900 000	9 400 000

Bovenstaande tabel herneemt de uitvoeringsplanning van de gewestelijke fietsroutes. In groen worden de GFRs aangeduid die klaar zijn of het jaar waarin ze worden afgewerkt. In het oranje worden de studiefases aangegeven.

fiche 6.1

Afwerking van het gewestelijk fietsroutenetwerk



Bevoegdheden Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de minister bevoegd voor Openbare Werken en Vervoer.

fiche 6.2

Fietspaden

Doelstelling ■ De grote verkeersaders hebben niet alleen een symbolisch belang voor de fietsers omwille van hun zichtbaarheid, maar ze vormen vaak ook de meest directe en de vlakste verbinding tussen twee punten. Veel bestemmingen liggen overigens op deze assen. De fietsers moeten zich dus veilig kunnen verplaatsen op deze verkeersaders.

Actie ■ Enkele symbolische verkeersaders die zeer belangrijk zijn voor de fietsers, zullen worden aangepakt, indien nodig met een beperkte herinrichting.

Maatregelen ■ 2011: de Kleine Ring (de gemarkeerde fietspaden op het zuidwestelijke deel tussen Munthof en Ninoofsepoort, fietsen op de busstroken van de Kruidtuinlaan en rond de Hallepoort).

■ 2012: de Middenring, met de heraanleg van de Generaal Jacqueslaan en de aanleg van fietspaden op de Mettwielaan (2010-2011-2012) en de Koning Albertlaan (2013).

■ In alle andere grote projecten moet de befietsbaarheid een belangrijke factor zijn. De grote infrastructuurprojecten zijn ideaal om sterk verankerde gewoonten te wijzigen. Enkele voorbeelden:

- de Picardbrug;
- de heraanleg van de Delta-site met een oversteekplaats voor voetgangers en fietsers tussen de Kroonlaan en de Pleinlaan;
- de Leopold III-laan;
- de Woluwelaan;
- de Havenlaan.

Middelen ■ In 2011 zal uitzonderlijk 3 miljoen van het budget van 11 miljoen euro dat is voorzien voor de fietsroutes worden gebruikt voor de voltooiing van het fietspad op de Mettwielaan, terwijl de aanleg van fietspaden op de andere verkeersaders wordt uitgevoerd met andere middelen, ofwel via een samenwerkingsakkoord met Beliris, VICOM-budgetten of algemene investeringen die voorzien zijn voor de wegen.

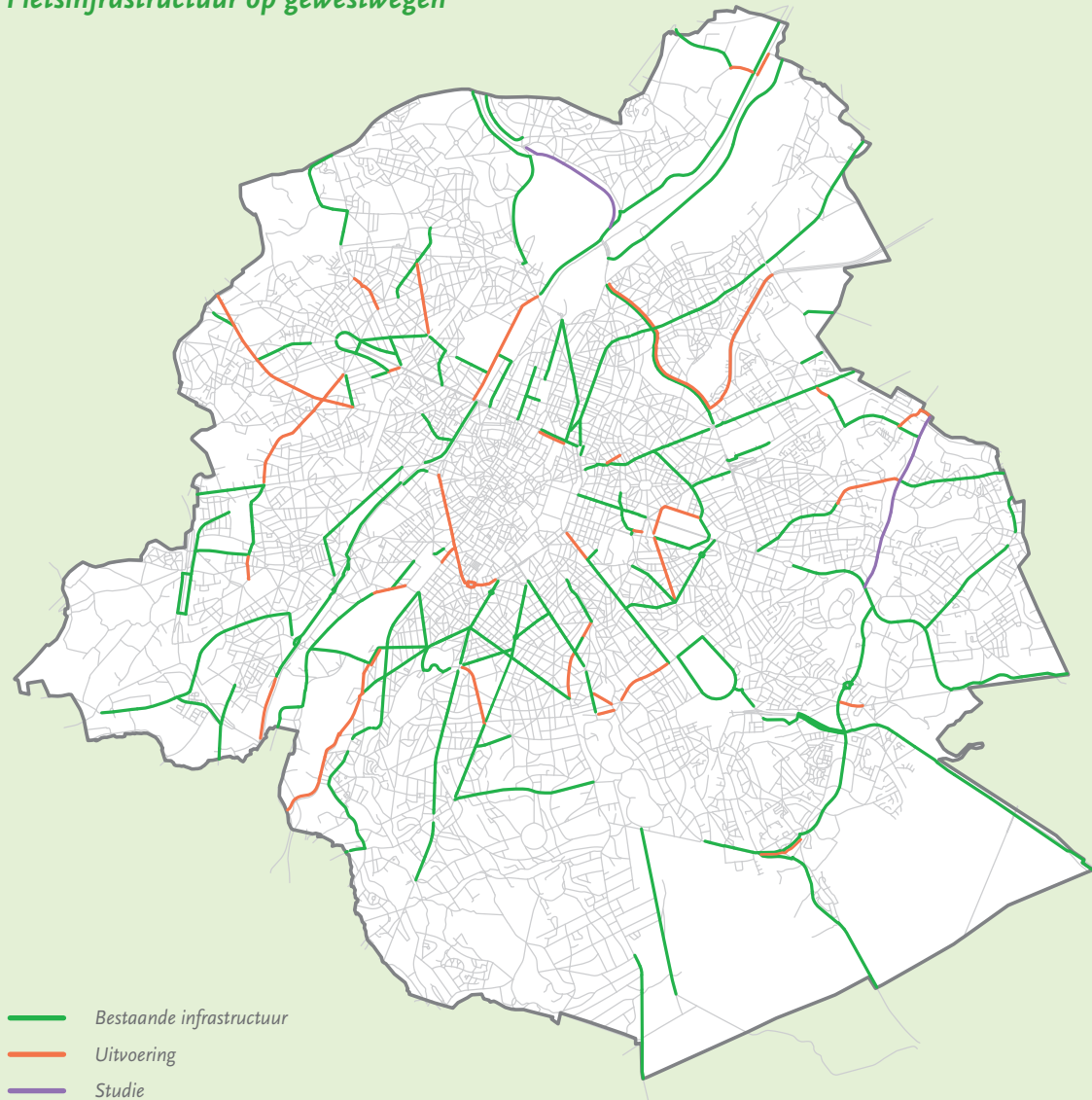
■ De kaart op volgende pagina geeft een overzicht van de projecten voor de gewestwegen voor 2010-2014.

Bevoegdheden *Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de minister bevoegd voor Openbare Werken en Vervoer.*

fiche 6.2

Fietspaden

Fietsinfrastructuur op gewestwegen



fiche 6.3

De fiets en het openbaar vervoer

Doelstelling ■ De fiets en het openbaar vervoer gaan hand in hand – ze zijn combineerbaar en complementair, conform de doelstelling van het IRIS II-Plan: concurrentie tussen de duurzame vervoerswijzen wordt vermeden.

Actie ■ Het openbaar vervoer en de fiets moeten zowel combineerbaar als complementair zijn. Of het nu gaat over voor- of natransport of om een gemeenschappelijk gebruik van de beschikbare ruimte: samenwerking is noodzakelijk.

Maatregelen en middelen ■ De toegankelijkheid van de treinstations (NMBS), de metrostations en de bus- en tramhaltes moet verder worden verbeterd (cfr het beheerscontract Gewest-MIVB).

■ De parkeervoorzieningen aan de metrohaltes zullen worden geëvalueerd en, indien nodig, uitgebreid of aangepast. Alle andere haltes zullen op termijn eveneens worden uitgerust met fietsparkeervoorzieningen.

■ Het opstarten van Fietspunten aan bepaalde metrostations zal worden bestudeerd samen met de Fietsmanager en de Fietscommissie, waar de MIVB lid van is.

■ De busstroken die nog niet toegankelijk zijn voor fietsers zullen elk afzonderlijk technisch worden bestudeerd. Dit zal ook gebeuren voor de gemeentelijke wegen.

■ De signalisatie in de metrostations zal worden verbeterd en zal de fietsroutes en de Villo!-stations omvatten.

■ Vanaf mei 2011 wordt een tariefintegratie Villo!-MIVB mogelijk.

■ Het IRIS II-Plan voorziet eveneens het aanleggen van 70 km gescheiden fietsinfrastructuur langs spoorwegen.

Bevoegdheden *Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de minister bevoegd voor Openbare Werken en Vervoer en van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.*

fiche 6.4

Groene en Blauwe Wandeling voor fietsers en wandelaars

Doelstelling ■ Een netwerk van recreatieve en didactische trajecten aanbieden voor fietsers en wandelaars doorheen gevarieerde landschappen (landelijke en halfnatuurlijke landschappen, aangelegde parken, bosjes, moerassen, vijvers, jaagpaden, historisch waardevolle landschappen) op het hele grondgebied van het Brussels Gewest.

Acties

- Op het 63 kilometer lange bebakende en berijdbare traject van fiets- en voetpaden van de “Groene Wandeling” werd de aanleg van een aantal stukken verbeterd in termen van comfort en veiligheid.
- Een didactisch circuit met de naam “Blauwe Wandeling”, dat de opmerkelijke elementen van het Brusselse erfgoed die te maken hebben met water met elkaar verbindt en in de kijker zet (waterlopen, waterpartijen, fonteinen...), volgt de bestaande bebakening van de fiets- en wandelpaden.
- Tegelijk zal worden gewerkt aan een verbinding tussen het Knooppunten-netwerk en de Groene Wandeling.

Maatregelen en middelen

Groene Wandeling:

- De aanleg van verschillende stukken wordt verbeterd tegen een tempo van 4 tot 5 km/jaar.
- In 2011 wordt 4,5 km aangelegd.
- In 2012 wordt 5 km aangelegd.

Blauwe Wandeling:

- Vanaf 2012 zal een traject worden bestudeerd rekening houdend met het reliëf van de valleibodems, de bebakening en de bestaande routes.
- Vanaf 2013 zullen de didactische hulpmiddelen en het tracé worden uitgewerkt.
- Vanaf 2014 zal de wandeling worden uitgetekend en worden de didactische hulpmiddelen verspreid.

Bevoegdheden Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de minister bevoegd voor Leefmilieu en van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.

fiche 6.5

Het fiets-GEN

Doelstelling ■ Brussel en omgeving beter verbinden door de verschillende fietsroutenetwerken en de fietspaden op de gewestwegen op elkaar te laten aansluiten, en door “fietsnelwegen” aan te leggen.

Actie ■ In een eerste fase wordt een analyse gemaakt van de situatie, waarin een optimale overeenstemming wordt gezocht tussen de fietsroutes, de infrastructuur op de gewestwegen, maar ook de mogelijkheden om echte “fietsnelwegen” aan te leggen.

Maatregelen ■ Om dit fiets-GEN te vormen, werd een intergewestelijke werkgroep opgericht in het kader van het principiële akkoord tussen Brussel en Vlaanderen. Een studie wordt in 2011 opgestart door de beide gewesten samen met de provincie Vlaams-Brabant.

- Kleine ontbrekende aansluitingen kunnen zo snel worden aangepakt.
- De Kanaalroute en de route langs de A12 vormen een doelstelling op korte termijn, voor een efficiënte verbinding tussen Brussel en haar omgeving.
- Leefmilieu Brussel wordt belast met een studie naar het potentieel van de groene fietsassen langs de spoorwegen in het kader van de actualisering van het groene netwerk.
- Concrete initiatieven voor een echt fiets-GEN zijn verder:
 - de OMAb-route, die Opwijk, Asse en Zellik langs lijn 60 verbindt met de Groene Wandeling in het Laarbeekbos, waardoor een fietssnelweg ontstaat tot aan het station van Jette, met een verbinding met het fietsnetwerk. Met betrekking tot dit traject werd een overeenkomst gesloten tussen de provincie Vlaams-Brabant, de gemeenten en Infrabel;
 - de aanleg van een fietsersbrug over de Leopold III-laan, net op de grens tussen de twee gewesten, wordt bestudeerd. Deze brug zou een fietsverbinding vormen vanaf de industriezone die hier gevestigd is;
 - een interessante snelle fietsroute langs de E40, tussen de Ring 0 en het Jubelpark, ligt ook ter studie. Dit traject werd opgenomen in het richtschema Reyers dat werd goedgekeurd door de Brusselse Regering;
 - langs de E411 ligt een fietspad dat te smal is en te dicht bij de snelweg ligt. Het gaat om een beschermde zone. Deze toestand zou evenwel kunnen worden verbeterd op middellange termijn.

Middelen ■ In het kader van de budgetten voor de fietsroutes en de algemene investeringen in de gewestwegen.

Bevoegdheden *Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de minister bevoegd voor Openbare Werken en Vervoer, van de minister bevoegd voor Leefmilieu en van de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.*

fiche 6.6

Onderhoud

Doelstelling ■ De fietsinfrastructuur kan slechts ten volle worden gebruikt indien zij naar behoren wordt onderhouden. Het beheer van de bestaande Brusselse fietsinfrastructuren kent een enorme achterstand die moet worden ingehaald. Ook bladeren van de bomen, afval en sneeuw vormen obstakels voor de fietsers.

Acties

- Bij elk onderhoud van de gewestwegen moet rekening worden gehouden met de aanwezige fietsinfrastructuren. Ook de markeringen (bijvoorbeeld van de fietssluisen) moeten elk jaar worden opgefrist.
- De sneeuwruiming moet worden verbeterd door de nieuwe infrastructuur te integreren in de rondes, en door tegelijk verschillende sneeuwruimteams in te zetten en de prioritaire verkeersaders sneller aan te pakken.
- De wegbeheerder behandelt de klachten van gebruikers.
- Net Brussel zal de schoonmaak van bladeren en afval verbeteren.

Maatregelen

- Een controleur van de fietsinrichtingen zal met behulp van een meetfiets de kwaliteit van de bestaande infrastructuur controleren.
- In afwachting van deze aanwerving werd een overeenkomst afgesloten met de Fietzersbond om een kadaster op te stellen van de toestand van de bestaande fietspaden.
- Een interactieve applicatie op de website van Mobiel Brussel, als aanvulling bij het bestaande groene nummer, moet de melding en de behandeling van klachten vergemakkelijken.
- Overleg met Net Brussel moet leiden tot een actieplan voor nettere fietspaden.
- De gewestelijke fietsroutes worden dan wel aangelegd door het Gewest, maar bevinden zich gewoonlijk op gemeentelijke wegen. Er moeten dus overeenkomsten worden gesloten met de gemeenten om te bepalen wie wat onderhoudt.
- In het kader van de mobiliteitsovereenkomsten met de gemeenten is het ook aangegeven erop te letten dat de wegen met beperkt eenrichtingsverkeer die hier werden ingevoerd, worden behouden.

Middelen ■ Het onderhoud van de fietspaden en de markeringen worden uitgevoerd in het kader van het jaarlijks budget voor onderhoud van de wegen en de signalisatie.

Bevoegdheden *Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de minister bevoegd voor Openbare Werken en Vervoer en van de staatssecretaris bevoegd voor Openbare Netheid.*

fiche 6.7

Normen voor fietsinfrastructuur

Doelstelling ■ Garanderen van een objectief minimaal kwaliteitsniveau voor de fietsinfrastructuren in Brussel.

Acties ■ Vaststellen en officieel bekrachtigen van referentiekwaliteitsnormen, en ze toepassen op elke fietsvoorziening.

■ Elke infrastructuur controleren in het licht van een normalisatieplan.

Maatregelen en middelen ■ Een studie uitvoeren naar de opstelling van ISO-normen voor de processen van ontwerp en uitvoering van vrijliggende fietspaden. De normen vaststellen in 2012, ze toepassen op alle nieuwe inrichtingen vanaf 2013 en de bestaande inrichtingen controleren.

■ Vanaf 2011 moeten normen in het voordeel van de fietsers worden opgenomen in het uitvoeringsbesluit van de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen.

■ Nieuwe delen van het Fietsvademecum worden gepubliceerd. De volgende onderdelen worden gewijd aan fietsparkeren (Fietzersbond), de aanleg van kruispunten (BIVV), van de rijweg gescheiden fietspaden (BIVV). Er wordt tevens gewerkt aan een update van de bestaande delen.

Bevoegdheden *Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de minister bevoegd voor Openbare Werken en Vervoer.*

fiche 6.8

Fietsparkeren

Doelstelling ■ Om de fiets effectief te kunnen gebruiken als vervoermiddel zijn fietsparkeervoorzieningen nodig. Een goed stallingsbeleid zou ook het aantal fietsdiefstallen naar beneden halen, en zorgt voor uitnodigende en veilige stallingen, die zowel mannen als vrouwen bekoren.

Acties ■ De huidige geïsoleerde benadering op het vlak van het fietsparkeren zal worden vervangen door een fietsparkeerplan.
■ Het fietsparkeerplan is een onderdeel van het nieuwe parkeerbeleidsplan (voor wagens). De gemeenten stellen vervolgens ook hun eigen parkeeractieplan op.

Maatregelen ■ De fietsmanager en de fietsverenigingen dragen actief bij aan de opstelling van het Gewestelijk parkeerplan, en meer bepaald van het deel over de fiets.
■ Het fietsparkeerplan stelt met name de inventaris op van het aanbod en de vraag, maar doet ook onderzoek om nieuwe parkeerplaatsen of nieuwe parkingtypes te vinden.
■ Het Gewestelijk Parkeeragentschap is onder andere bevoegd voor de installatie en het onderhoud van de fietsbogen, maar ook de fietsboxen en andere beveiligde stallingen.
■ Het onderdeel van het Fietsvademecum over fietsparkeren zal worden geschreven door de Fietsersbond.

Middelen ■ Het Gewest blijft gericht stallingen plaatsen, in afwachting van een operationeel parkeeragentschap dat, op basis van de parkeerinkomsten, zou instaan voor de installatie, het beheer en het onderhoud van de stallingen.

Bevoegdheden *Deze fiche valt onder de bevoegdheden van de minister bevoegd voor Openbare Werken en Vervoer.*

Gerealiseerd door

Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Bestuur Uitrusting en Vervoer – Directie Beleid
CCN – Vooruitgangstraat 80 bus 1 – B-1035 Brussel
Tel.: 02 204 20 07 – Fax: 02 204 15 10
mobielbrussel@mbhg.irisnet.be
www.mobielbrussel.irisnet.be



Foto's

© Louise Hubinon, 2011

Lay-out

Dominique Boon

***Verantwoordelijke
uitgever***

Camille Thiry
80 Vooruitgangstraat – 1035 Brussel

