BIKE FOR BRUSSELS

FIETSACTIEPLAN VAN DE STAD BRUSSEL



Pro Velo

BYPAD
BICYCLE POLICY AUDIT

TRIDÉE
CONSEIL EN MOBILITÉ DURABLE

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

INHOUDSTAFEL

1. FIETSAMBITIE VAN DE STAD BRUSSEL 5

2. OP DE FIETS 8

2.1 Richtlijnen voor een fietsvriendelijke stad 9

2.1.1 Kwaliteitseisen 9

2.1.2 Algemene aanpak 9

2.1.3 Fietsbare wegdekken en inrichtingen garanderen 10

2.1.4 Verkeersluwe en volledig fietsbare wijken 10

2.1.5 'Comfortabele hellingen' om de beneden- en bovenstad te verbinden 11

2.2 Een beter GFR-netwerk in samenwerking met het Gewest 12

2.3 Een kwaliteitssprong op de grote verkeersassen 12

2.4 Vastleggen en aanleggen van gemeentelijke fietsroutes (GemFR) 13

2.5 Invoeren van een gemeentelijk mobiliteitsplan 13

2.6 Overzicht van de fietsinfrastructuurprojecten 14

2.7 Complementaire maatregelen 14

2.7.1 Borden 'Rechts afslaan'/'Rechtdoor rijden' (B22/B23) en fietsstraat 14

2.7.2 Nieuwe, fietsvriendelijke wijken 15

2.7.3 Het onderhoud garanderen 15

2.7.4 Herstelpalen 16

2.7.5 Parken doorkruisen 16

3. DE FIETS VEILIG STALLEN 17

3.1 Fietsnietjes inplannen 18

3.2 Inplanting van fietsboxen voortzetten en uitbreiden 20

3.3 Veilige buurtfietsenstallingen voor bewoners aanleggen 20

3.4 Het gebruik van veilige fietsenstallingen in het centrum promoten 21

3.5 De aanleg van fietsenstallingen in nieuwe gebouwen stimuleren 21

3.6 Het gebruik van de fiets in het kader van grote evenementen promoten en verplaatsbare fietsbeugels ter beschikking stellen 22

3.7 Fietsdiefstal bestrijden 22

3.8 Fietswrakken verwijderen 23

4. STIMULEREN VAN HET FIETSGEBRUIK 24

4.1 Het onderwijs steunen bij het promoten van de fiets 25
4.2 Een fietsspeelplein oprichten 26
4.3 Werknemers van de Stad aanmoedigen zich met de fiets te verplaatsen 26
4.4 De fiets bij de bewoners promoten 27
4.5 Deelnemen aan en verspreiden van initiatieven omtrent fietspromotie en -opleiding 28
4.6 De oprichting van een fietshub ondersteunen 28
4.7 Bedrijven aanmoedigen in hun fietsbeleid 29
4.8 Het gebruik van de fiets in sportclubs stimuleren 29
4.9 Fietsevenementen steunen 29
4.10 Het gebruik van de fiets bij het winkelen stimuleren 29
4.11 Projecten voor de heroriëntering van de logistieke sector ondersteunen 29

5. VERANKEREN VAN HET FIETSBELEID 31

5.1 Een Fietsactieplancoördinator aanwijzen om de doelstellingen te bereiken 32
5.2 Het Fietsactieplan evalueren en opvolgen met de Commissie Actieve Modi 32
5.3 Politiecontroles op het vlak van verkeersveiligheid verscherpen 33
5.4 De veiligheid van fietsers verhogen 33
5.5 Structurele financiering van het fietsbeleid opzetten 34
5.7 Samenwerken met het Gewest en de buurgemeenten 35
5.8 Regelmatig meten en evalueren 35

6. BIJLAGEN 37

INLEIDING

Het Fietsactieplan 2018-2024 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest benadrukt op verschillende plaatsen het belang van de samenwerking tussen het Gewest en de gemeenten om het fietspotentieel binnen het Brussels Gewest te realiseren.

Een van de door het Gewest ondersteunde maatregelen is om de gemeenten aan te sporen hun fietsbeleid te evalueren aan de hand van de BYPAD-audit (Bicycle Policy Audit) en op basis van de aanbevelingen van deze audit een gemeentelijk fietsactieplan op te maken.

De Stad Brussel heeft besloten dit plan op te zetten om de fiets op haar grondgebied een 'Grand Départ' te geven. De uitwerking van dit actieplan werd begeleid door adviseurs van de studie- en onderzoeksbureaus Tridée en Pro Velo. Een eerste voorstel van het actieplan werd besproken op een werkvergadering die, overeenkomstig de internationaal erkende Bypad-methode (Bicycle Policy Audit), bestaat uit gebruikers, administraties en politieke besluitvormers (schepen van Mobiliteit, Openbare Werken en Parkeren, schepen van Stedenbouw en Openbare Ruimten en de burgemeester). De administraties van de Stad Brussel (Mobiliteit en Wegeniswerken), de politiezone Brussel-Elsene, Brussel Mobiliteit en vertegenwoordigers van de fietsers (Gracq, Fietsersbond, EUCG) hebben dus de mogelijkheid gehad om van gedachten te wisselen over de voorgestelde maatregelen en om voorstellen ter verbetering van dit actieplan te opperen.

Dit document is de uitkomst van dit proces en wil de leidraad zijn voor het fietsbeleid van de Stad Brussel in de komende jaren. In dit plan wordt een bepaald aantal 'fietsmaatregelen' van het meerderheidsakkoord van de Stad Brussel inzake mobiliteit opgenomen en uitgewerkt, waarbij rekening werd gehouden met de voorgestelde maatregelen door het gewestelijk mobiliteitsplan 'Good Move' zoals goedgekeurd in eerste lezing door de Brusselse gewestregering. Dit plan werd goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen van de Stad Brussel. Het wordt aangestuurd door de schepen van Mobiliteit en Openbare Werken, maar door het hele college gedragen. Tal van maatregelen vallen immers onder de bevoegdheid van andere leden van het college.

HET FIETSACTIEPLAN: BRUSSEL FIETST DE TOEKOMST IN

1. FIETSAMBITIE VAN DE STAD BRUSSEL



De visie en ambities voor het fietsbeleid

De algemene doelstellingen van een gemeentelijk fietsbeleid kunnen als volgt worden samengevat: het dagelijks **gebruik** van de fiets mogelijk, veilig en normaal maken voor iedereen.

- Het FIETSACTIEPLAN streeft ernaar het **dagelijks fietsgebruik** te stimuleren, waarbij de fiets dus wordt gebruikt als functioneel en volwaardig vervoersmiddel. Recreatieve elementen kunnen hier, wanneer ze relevant zijn, deel van uitmaken, maar staan niet centraal in deze aanpak.

- Het FIETSACTIEPLAN streeft er vooral naar **een kwaliteitssprong in de algemene fietsbaarheid** te verwezenlijken, dat wil zeggen de fysieke omstandigheden op de weg te verbeteren zodat men zich comfortabel en veilig met de fiets van A naar B kan verplaatsen.

- Het FIETSACTIEPLAN streeft naar het bewustmaken en versterken van **het imago van de fiets als dagelijks vervoersmiddel, dat als normaal wordt aanzien** door het grote publiek, kinderen en volwassenen, mannen en vrouwen, ouderen en werknemers, ervaren en onzekere fietsers, enz.

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

Algemene doelstellingen van het fietsbeleid	Het dagelijks gebruik van de fiets voor iedereen mogelijk, veilig en normaal maken.
OP DE FIETS Infrastructuur en fietsnetwerk	Een fietsnetwerk uitbouwen dat voldoet aan 5 criteria: Veilig, snel, samenhangend, comfortabel en aantrekkelijk
DE FIETS VEILIG STALLEN Fietsparkeervoorzieningen	Mogelijk maken om de fiets veilig (zonder diefstal, vandalisme) te parkeren (korte termijn) en stallen (lange termijn) zonder de publieke ruimte te belemmeren.
STIMULEREN VAN FIETSGEBRUIK Informatie, sensibilisering, educatie	Fietsers belonen, twijfelende fietsers aanmoedigen, potentiële fietsers overtuigen
VERANKEREN VAN FIETSBELEID	Garanderen van de organisatie, financiële en personeelsmiddelen, en opvolging

De Stad Brussel heeft grote ambities voor de fiets:

1. De ambitie om **de fiets een centrale rol te geven in de stadsmobiliteit**, in overeenstemming met de in het **gewestelijk mobiliteitsplan 'Good Move'** vermelde doelstellingen:
    - **Het aandeel van de fiets vergroten,** vooral voor verplaatsingen **tussen de 2 en 5 km.**
    - **Het aantal verplaatsingen met de fiets verdrievoudigen tegen 2030 en verdubbelen tegen 2024**.[1]
2. De ambitie om de **concurrentiële positie van de fiets** onder de verschillende vervoersmodi **aanzienlijk te versterken** door een **kwaliteitssprong** te maken op het vlak van fietsvoorzieningen, en door het hefboomeffect met promotieacties te vergroten.
3. De ambitie om **snel en vastberaden te handelen** voor een **zichtbaar resultaat tegen 2024**.

[1] Op basis van de resultaten van de telpunten van het Fietsobservatorium voor het referentiejaar 2018.

2. OP DE FIETS



Actieterrein: infrastructuur en fietsnetwerk

2.1 Richtlijnen voor een fietsvriendelijke stad

2.1.1 Kwaliteitseisen

De noden van de gebruikers moeten het uitgangspunt vormen van de fietsinfrastructuur en het fietsnetwerk. Het netwerk op het grondgebied van de Stad Brussel moet zoveel mogelijk aan onderstaande vijf kwaliteitscriteria voldoen.

- **Veilig**: gemengd verkeer bij lage snelheden en lage verkeersintensiteit, anders gescheiden en goed ontwikkelde fietsvoorzieningen
- **Snel**: aanbieden van de kortste en snelste route
- **Samenhangend:** aanbieden van doorlopende of onderling gelinkte verbindingen die het mogelijk maken naar verschillende belangrijke bestemmings- en OV-kernen te gaan, over het algemeen van elk punt A naar elk punt B, met een keuze tussen verschillende routes (rustig of drukker verkeer, steile hellingen of niet)
- **Comfortabel:** vlak wegdek, verlaagde stoepranden, goed onderhouden, met verlichting en bewegwijzering
- **Aantrekkelijk:** doorheen een aangename omgeving (stad of natuur), zonder hinder (geluid, vervuiling, stress), en een veilige, geruststellende omgeving (subjectieve veiligheid)

Hierbij benadrukken we dat het **basisnetwerk** het **volledige stratennet** omvat, dat overal fietsbaar moet zijn, dat wil zeggen dat het aangepast moet zijn aan het gebruik van de fiets. Het **structurerend netwerk**, bestaande uit **gewestelijke en gemeentelijke fietsroutes**, biedt speciale aangewezen fietsverbindingen aan die als zodanig worden herkend door alle weggebruikers. Om een zekere samenhang te waarborgen zijn de maatregelen voor de uitbouw van een netwerk gericht op ofwel een **volledige route** ofwel een **wijk in zijn geheel**.

Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt steeds het STOP-principe gehanteerd. Hierbij gaat de voorkeur eerst naar infrastructuur/weginrichting die de veiligheid, de vlotte doorstroming en het comfort van personen met beperkte mobiliteit (PBM), voetgangers en fietsers bevordert, vervolgens naar het openbaar vervoer en dan pas naar personenwagens. De Stad zal er tevens op toezien dat de fietsinrichtingen worden benut om de gezelligheid van de openbare ruimte te vergroten en haar grondgebied te vergroenen.

2.1.2 Algemene aanpak

Het Fietsactieplan streeft naar een kwaliteitssprong in de fietsbaarheid van de straten van de stad. De maatregelen vormen een samenhangend geheel met het oog op een optimale impact om nieuwe fietsers aan te trekken. Aan de basis ervan ligt de volgende netwerkaanpak:

Algemene aanpak van de fietsbaarheid
A. Verkeersluwe wijken die volledig toegankelijk zijn met de fiets, door een algemene invoering van een zone 30 in de lokale straten

B. Weloverwogen gemeentelijke fietsroutes (GemFR) om zich veilig en comfortabel te kunnen verplaatsen over 'hindernissen' (hellingen, kanalen, spoorwegen, grote verkeersassen, enz.), die samenvallen met of een aanvulling zijn op de gewestelijke fietsroutes (GFR)
C. Sterke en veilige inrichtingen op de grote verkeersassen, waarbij er de voorkeur aan gegeven wordt om fietsers gescheiden te houden van het gemotoriseerde verkeer

2.1.3 Fietsbare wegdekken en inrichtingen garanderen

Een vlak wegdek en voortdurend onderhoud ervan zijn twee aandachtspunten die van groot belang zijn in een fietsbeleid maar ook in een toegankelijkheidsbeleid van de stad voor personen met beperkte mobiliteit (PBM). Kasseien zijn niet alleen minder comfortabel, ze vragen ook extra inspanningen (vooral in hellende straten) en zijn een bron van onzekerheid voor fietsers. De Stad wil straten of wijken met een wegdek in oude kasseistenen dan ook meer toegankelijk maken voor fietsers.

Daarom streeft de Stad ernaar om stoepranden en kasseistenen bij projecten voor de heraanleg van wegen zo veel mogelijk te beperken en zal ze steeds de voorkeur geven aan vlakke verharding voor fietsinfrastructuur. Wanneer in het kader van erfgoed het gebruik van kasseien is vereist, zal de Stad daar waar mogelijk de voorkeur geven aan gezaagde kasseien. Met dit soort kasseien blijft het visuele en historische aspect behouden, én wordt er ook gedacht aan het comfort van fietsers en voetgangers.

Daar waar asfaltering of het gebruik van gezaagde straatkeien botst met het erfgoedbelang van kasseien worden creatieve oplossingen gezocht en getest (bijvoorbeeld de aanleg van comfortstroken in vlakker materiaal zoals blauwe hardsteen) om het zo comfortabel mogelijk te maken voor fietsers.

Deze principes worden in de eerste plaats toegepast op wegen die deel uitmaken van het GFR-netwerk.



2.1.4 Verkeersluwe en volledig fietsbare wijken

In het algemeen moeten we in lokale straten streven naar gemengd verkeer, samen met een versmalling van de wegen, fysieke matiging van de snelheid, omleiding van het verkeer door het circulatieplan (routeonderbrekingen, stromen eenrichtingsverkeer die

haaks op elkaar liggen, enz.).

Het komt erop neer het principe van stille mazen wijk per wijk door te voeren, zoals voorgesteld in het gewestelijk mobiliteitsplan 'Good Move', op basis van de door het Gewest ingevoerde lokale mobiliteitscontracten.

Elke gelegenheid grijpen we aan om fietsers en voetgangers een concurrentievoordeel aan te bieden: doorsteken die uitsluitend bestemd zijn voor de actieve modi, fietsstraten, woonwijken en voetgangersgebieden kunnen worden overwogen om de openbare ruimte gezelliger te maken.

2.1.5 'Comfortabele hellingen' om de beneden- en bovenstad te verbinden

De hoogteverschillen tussen de 'bovenstad' en de 'benedenstad' vragen om comfortabele fietsroutes. Momenteel ga je naar boven door een net van soms bochtige, vaak smalle straten die niet altijd leesbaar en vaak niet praktisch zijn (kasseien, plaatsgebrek, talrijke kruispunten).

De basisoptie is om de verkeersdruk in de Vijfhoek verder terug te dringen aan de hand van concrete maatregelen om de autodruk te verminderen. De Vijfhoek is momenteel al volledig zone 30 en de naleving van de snelheidsbeperking wordt geleidelijk opgelegd door fysieke inrichtingen. In de lijn van deze logica zal het circulatieplan sterk bijdragen tot de fietsbaarheid van de stad, het comfort en de veiligheid van verplaatsingen met de fiets.

Vervolgens worden west-oostroutes aangelegd, in de eerste plaats als 'comfortabele hellingen' die het hogergelegen en het lagergelegen deel van de Vijfhoek verbinden. Het betreft het aanleggen van kwaliteitsvolle, aantrekkelijke doorgangswegen die een maximaal comfort en veiligheid bieden waarbij de fietsers zich zo weinig mogelijk moeten inspannen.

	Criteria voor het identificeren van "comfortabele hellingen" in de Vijfhoek
netwerk	Een hecht netwerk oost-west met een afstand van maximum 500 meter – de fietser is altijd op minder dan 250 meter van een "comfortabele helling"
coherentie	Coherentie met fietsverbindingen buiten de Vijfhoek – de fietser steekt de Kleine Ring door, via de Vijfhoek
stil	Wegen die de grote assen van het openbaar vervoer (OV) en bovengronds verkeer meiden – een veilige heraanleg op maat van de fietser en voetganger is mogelijk
leesbaar	Leesbare wegen, die al gebruikt worden door fietsers – de fietser bevindt zich op voor hem vanzelfsprekende routes

Zoals de naam het reeds aangeeft, moeten de 'comfortabele hellingen' een **hoogwaardig comfort en veiligheidsniveau** bieden. Alle middelen worden ingezet:

- Circulatieplan en verkeersbeheer: vermindering van verkeer, snelheidsmatiging, voorrang aan kruispunten (vertragingen en stilstanden vermijden)
- Inrichting: gescheiden voorzieningen voor fietsers (in het bijzonder belangrijk op een helling) of fietsstraten, vlak wegdek (asfalt)

Ze komen doorgaans overeen met GFR's. In bepaalde gevallen kunnen ze worden beschouwd als alternatief voor bepaalde GFR-gedeelten. Gelijktijdig wordt ook de

gelegenheid aangegrepen om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren en de helling ook voor voetgangers comfortabeler te maken.

2.2 Een beter GFR-netwerk in samenwerking met het Gewest

De Stad blijft samenwerken met het Gewest om de **kwaliteit van het GFR-netwerk te verbeteren**. Dat netwerk bestaat uit regionale fietsroutes die grote verkeersassen zo veel mogelijk vermijden en hoofdzakelijk een beroep doen op gemeentelijke (lokale) wegen. In overleg met het Gewest voert de Stad voor elke route een analyse uit om na te gaan in hoeverre de routes door heraanleg of verkeersmaatregelen kunnen worden verbeterd. De projecten die momenteel worden onderzocht of waarvoor een stedenbouwkundige vergunning werd verkregen, worden meer in detail weergegeven in de tabellen en kaarten in de bijlage van dit actieplan. De wegen die geen deel uitmaken van het GFR-netwerk maar toch van strategisch belang zijn in het fietsnetwerk zijn opgenomen in een aparte tabel.

2.3 Een kwaliteitssprong op de grote verkeersassen

Op de grote assen moet de voorkeur gegeven worden aan een fysieke scheiding zodat fietsers zich op hun gemak voelen en veilig zijn (vooral beginners en occasionele fietsers van elke leeftijd). De afgescheiden fietspaden moeten kwalitatief goed zijn en zich rechts van de parkeerplaatsen of op het niveau van het voetpad bevinden. Ook op kruispunten moeten de oversteekplaatsen indien mogelijk via afgescheiden stroken verlopen.

De Stad zorgt voor de uitrusting en versterking van afgescheiden fietsinrichtingen op de gemeentelijke wegen met 50 km/u en, wanneer de context dat vereist, op de wegen met 30 km/u (veel autoverkeer, veel bus- en/of vrachtwagenverkeer, helling, continuïteit van een infrastructuur, enz.).

Daarnaast ondersteunt de Stad het Gewest in het aanleggen van stevige voorzieningen langs de grote gewestwegen, waarbij haar rol ondersteunend is en niet sturend. Dit geldt in het bijzonder voor de wegen die als eerste prioriteit in de tabellen en kaarten die als bijlage zijn opgenomen.

Tot slot ondersteunt de Stad de GEN-fietsprojecten op haar grondgebied zoals:

- de verlenging van de fiets-voetgangersas van het Zennepark richting de Begraafplaats van Jette
- de verlenging van het L28-park vanaf het metrostation Belgica naar het Emile Bockstaelplein

- de verbinding tussen Vlaanderen en Evere langs de spoorweglijn



2.4 Vastleggen en aanleggen van gemeentelijke fietsroutes (GemFR)

De Vijfhoek en de Europese wijk hebben momenteel al een behoorlijk dicht netwerk van gewestelijke fietsroutes (GFR) en fietsinfrastructuur. Het lijkt dus niet aangewezen om er nog gemeentelijke fietsroutes (GemFR) aan toe te voegen. Dat geldt niet voor andere wijken op het grondgebied van de Stad Brussel. Voor die wijken kan een grondige analyse in het kader van het gemeentelijk mobiliteitsplan helpen om gemeentelijke fietsroutes vast te leggen die goed in het netwerk van bestaande GFR's en fietsinfrastructuur kunnen worden ingepast voor vlottere lokale verplaatsingen. Deze routes worden dan aangelegd en gemarkeerd.

2.5 Invoeren van een gemeentelijk mobiliteitsplan

Op basis van de bestaande mobiliteits- en circulatieplannen wordt een nieuw coherent mobiliteitsplan uitgewerkt voor alle wijken van de stad, en dit in overleg met de buurgemeenten en in overeenstemming met het gewestelijk mobiliteitsplan ('Good Move'), om:

- de levenskwaliteit en kwaliteit van de openbare ruimte drastisch te verbeteren en van Brussel een stad met gezonde lucht te maken.

- de veiligheid van voetgangers en fietsers in het verkeer aanzienlijk te verhogen.

- de autodruk en de daaraan verbonden luchtverontreiniging te verminderen en het plan met de Brusselaars, handelaars, gebruikers en belanghebbenden uit te werken en in te voeren.

De assen met veel verkeer zullen door de invoering van het circulatieplan worden ontlast. Het grondgebied van de Stad Brussel werd in het kader van het gewestelijk mobiliteitsplan 'Good Move' ingedeeld in 'mazen' die autoluw gemaakt moeten worden. De fietsroutes dragen evenveel bij tot de afbakening en invulling van het circulatieplan van de zone als de routes van het bovengrondse openbaar vervoer. De invoering van het circulatieplan biedt ook mogelijkheden voor het netwerk van fietsroutes.

✓ De **'knippen'** in het verkeer en het **wegnemen van verkeerslichten** (of betere fasering ervan) maken het mogelijk om snellere en directere fietsroutes aan te leggen.

- ✓ Door de invoering van **eenrichtingsstraten** komt er plaats vrij om grote stromen fietsers op te vangen via kwalitatieve weginrichting – fietsstraten of fietspaden.
- ✓ Door de **uitbreiding van de voetgangerszone en de aanleg van nieuwe voetgangersstraten of -zones** kan de ruimte met voetgangers worden gedeeld. Aangezien het belang van voetgangersstromen en het grote aantal evenementen het gebruik van een voetgangersas voor doorgaande fietsers de facto verhinderen, zullen parallel hiermee alternatieven worden ingevoerd. De invoering van snelfietsroutes zoals de as Antwerpsepoort-Anderlechtsepoort maakt het mogelijk om het centrum van noord tot zuid te doorkruisen.

2.6 Overzicht van de fietsinfrastructuurprojecten

De kaarten en tabellen in de bijlage van dit fietsactieplan geven een overzicht van de in bovenstaand hoofdstuk 'Op de fiets' omschreven maatregelen. Deze kaarten en tabellen geven de prioriteiten van de Stad aan op het vlak van fietsinfrastructuur op gemeentewegen, GFR's en gewestwegen, dat wil zeggen de wegen die de Stad in de eerste plaats toegankelijker wil maken voor fietsers. We vinden er ook de timings voor de verwezenlijking ervan. Deze werden bij het begin van de bestuursperiode gepland in het kader van dit Fietsactieplan. Deze plannen en tabellen zullen worden bijgewerkt bij de goedkeuring van het gemeentelijk mobiliteitsplan, dat nieuwe mogelijkheden zal bieden voor bepaalde wegen.

In het blauw op de kaarten: wegen die reeds worden heraangelegd of waarvan de heraanleg gepland is na verkrijging van de vergunning.

In het groen op de kaarten: wegen die op korte termijn toegankelijker voor fietsers kunnen worden gemaakt (tegen 2021) door projecten van het 'quick win'-type met markeringen (gemarkeerde fietspaden en bus/fietsstroken). Deze projecten op korte termijn sluiten niet uit dat er gelijktijdig verder over deze wegen wordt nagedacht voor een ambitieuzere inrichting van het type 'gevel tot gevel'.

In het oranje op de kaarten: wegen die op middellange termijn toegankelijker voor fietsers kunnen worden gemaakt (tegen 2024 of het einde van de bestuursperiode) door een volledige heraanleg van gevel tot gevel. Voor de in deze categorie opgenomen wegen bestaat er al een ontwerp of werd een denkoefening opgestart, óf er bestaat nog geen ontwerp voor deze wegen maar ze worden van strategisch belang geacht in het netwerk van fietsinfrastructuur.

In het rood op de kaarten: wegen die in principe zouden moeten worden heraangelegd omdat ze momenteel als niet-fietsbaar worden beschouwd terwijl ze deel uitmaken van het fietsnetwerk. Deze wegen worden als minder prioritair en/of relatief ingewikkeld om uit te werken beschouwd en vallen onder de langetermijnprojecten. De termijn voor deze wegen kan evenwel worden verkort in het kader van het nieuwe gemeentelijk mobiliteitsplan van de Stad dat nieuwe mogelijkheden voor fietsinrichtingen zal creëren.

Op de kaarten (met stippellijn omlijnde wegen) en in de tabellen zijn tevens de **gewestwegen** opgenomen, omdat de Stad proactief een overleggende en ondersteunende rol wil spelen ten aanzien van het Gewest zodat deze gewestelijke assen (gelegen op het grondgebied van de Stad) toegankelijker worden voor fietsers. Maar het initiatief voor gewestwegen valt uiteraard onder de exclusieve bevoegdheid van het gewestelijke niveau. De aangegeven termijnen voor deze wegcategorie moeten dan ook enkel als richttermijnen worden beschouwd die voortvloeien uit een door de Stad gevoerde analyse, die het Gewest in geen enkele zin verbindt.

2.7 Complementaire maatregelen

2.7.1 Borden 'Rechts afslaan'/'Rechtdoor rijden' (B22/B23) en fietsstraat

De Stad wil het rechts afslaan of rechtdoor rijden voor fietsers bij een rood of oranjegeel



verkeerslicht overal waar mogelijk op haar grondgebied toestaan. De optie fietsstraten en -wijken wordt eveneens onderzocht. Indien deze optie relevant en nuttig blijkt, zullen fietsstraten en -wijken worden ingericht.

De fietsstraten moeten op routes liggen die fietsers nu al nemen en die groeipotentieel hebben na de invoering van de fietsstraten. Mogelijke fietsstraten zijn bijvoorbeeld de Aarlenstraat, de Trierstraat, de Naamsestraat of de Vlaamsesteenweg. Andere verbindingsstraten tussen het hoger- en het lagergelegen stadsdeel zijn ook mogelijk.

2.7.2 Nieuwe, fietsvriendelijke wijken

De Stad ziet erop toe dat grootschalige stedenbouwkundige projecten vanaf het ontwerp fietsvriendelijk zijn. Het gaat erom ervoor te zorgen dat nieuwe wijken die worden opgetrokken een toonbeeld zijn op het vlak van actieve mobiliteit. Het departement Stedenbouw van de Stad legt bij de opstelling en uitvoering van richtschema's de nadruk op vereisten voor de fietsbaarheid, zoals:

- Toegankelijkheid van de wijk voor fietsers, door gebruik te maken van aparte of autoluwe wegen, door een fijnmazig netwerk
- Verbinding met omliggende fietspaden en -routes
- Aantrekkelijk en gevarieerd aanbod van fietsenstallingen voor bewoners en bezoekers
- Geen sluipverkeer mogelijk in de wijk en beperkte autoparkeerplaatsen



2.7.3 Het onderhoud garanderen

De Stad heeft reeds een **stockopdracht voor het onderhoud van de markeringen** om alle markeringen, waaronder de fietsmarkeringen, regelmatig te kunnen onderhouden. Deze opdracht maakt het mogelijk om sneller in te grijpen wanneer fietsers melding



maken van slechte markeringen. Dankzij de applicatie *Fix my street* kunnen gebruikers problemen melden aan de stadsdiensten. Zij proberen deze problemen vervolgens zo vlug mogelijk op te lossen. Deze markeringen zijn minder onderhevig aan slijtage en behoeven dan ook minder onderhoud.

De Stad streeft ernaar het **onderhoud van de fietsinfrastructuur tijdens deze bestuursperiode** aanzienlijk te verbeteren. Ze ziet in de eerste plaats toe op het onderhoud van alle kasseistraten (oude en gezaagde straatkeien, in de Vijfhoek en elders), van de GFR's, fietsmarkeringen en afgescheiden fietspaden.

2.7.4 Herstelpalen

Op strategische punten in de verschillende wijken van het grondgebied van de Stad Brussel worden selfserviceherstelpalen geplaatst zodat fietsers zelf gratis kleine zaken kunnen herstellen, aanpassen of afstellen in de openbare ruimte. Verschillende wijken/wegen kunnen worden onderzocht: Naamsestraat, Dansaertstraat, Kaaienwijk, Rouppeplein, voetgangerszone, Neder-Over-Heembeek, Europese wijk, Bockstaelplein. De palen worden zodanig geplaatst dat ze de voetpaden of openbare ruimte niet belemmeren of belasten.

2.7.5 Parken doorkruisen

Daar waar nodig zullen routes door parken worden vastgelegd om vervolgens formeel te worden aangeduid aan de hand van officiële markeringen, onder andere aan het Warandepark en de Ambiorixsquare.

3. DE FIETS VEILIG STALLEN



Actieterrein: fietsparkeervoorzieningen

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

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

Hierbij moet met het volgende rekening worden gehouden:

- Zorgen voor een aangepast aanbod dat beantwoordt aan de reële **vraag** naargelang de bestemming
- Tegemoetkomen aan de verschillende behoeften bij **kortparkeren** (bv. een snelle boodschap) en **langparkeren** (bv. aan het station) op het vlak van afstand tot de bestemming, snelheid, mate van toezicht en comfort
- Oplossingen aanbieden om de fiets **dicht bij huis**, vooral in dichte stedelijke wijken, te stallen
- Technisch **efficiënte** (solide, gemakkelijk, mogelijkheid om het kader vast te maken zonder de fiets te beschadigen) en geschikte (omgekeerde U-beugel, fietskluis/fietsbox, bewaakte fietsparking) oplossingen vinden

3.1 Fietsnietjes inplannen

<u>Doelstelling:</u>

Het aanbod fietsnietjes beantwoordt aan de vraag naar veilige kortparkeervoorzieningen. Deze fietsnietjes worden al ingezet op de gemeentelijke wegen en worden geleidelijk uitgebreid. Om tegemoet te komen aan de behoeften bij kortparkeren is het nodig om het aanbod fietsnietjes proactiever in te plannen. Daarom zal de Stad de komende jaren de plaatsing van fietsnietjes aanzienlijk verhogen.



Er worden vier keer zoveel fietsnietjes geplaatst zodat er 600 tot 800 beugels bijkomen in 2019. Hierbij wordt gekozen voor een nieuw model dat voldoet aan de technische voorschriften van het vademecum Fietsparkeervoorzieningen van Brussel Mobiliteit. Er worden specifieke nietjes voor bakfietsen getest en 'artistiekere' nietjes geplaatst met name om de fiets zichtbaarder te maken in de openbare ruimte, in het bijzonder bij scholen, kinderdagverblijven, sport- en cultuurvoorzieningen, en openbare diensten.

Bij het plaatsen van de fietsnietjes wordt het STOP-principe gehanteerd, dat wil zeggen dat ze niet meer op het voetpad worden geplaatst (tenzij er geen ander alternatief is) om overbelasting van de openbare ruimte te vermijden en voetpaden niet te belemmeren.

Het is ook de bedoeling om de kruispunten op het grondgebied van de Stad systematisch van fietsnietjes te voorzien. Dit principe wordt zowel in het kader van heraanlegprojecten toegepast als in het kader van veilige oversteekplaatsen voor voetgangers (vermijden van illegaal parkeren op minder dan 5 meter afstand van oversteekplaatsen voor voetgangers).

Methode:

Stap 1: Kadaster van de behoeften aan fietsnietjes

De Stad stelt een **kadaster** op **van de collectieve voorzieningen en normen voor de voorzieningen van fietsnietjes**.

- Het kadaster brengt de kernen in **kaart** die veel bezoekers met de fiets kunnen aantrekken (voor korte of middellange duur). Het betreft administratieve instellingen, handelskernen, openbare diensten, scholen, sport- en cultuurvoorzieningen (theaterzalen, bioscopen enz.).
- De normen maken een onderscheid tussen de nood aan **verspreide** fietsparkeerplaatsen in **kleine aantallen** (5 tot 10), zo dicht mogelijk bij de bestemmingen, en de nood aan **grotere en overdekte collectieve fietsparkings** (10 tot 30 fietsen), op drukke plaatsen of waar meerdere kernen samenkomen.

Stap 2: Inventaris van het aanbod aan fietsnietjes



De Stad helpt het Gewest om de inventaris van het aanbod fietsbeugels die in 2015 werd opgemaakt, bij te werken. De bedoeling is dat deze inventaris in de toekomst kan worden bijgewerkt door fietsnietjes in de databank toe te voegen telkens er op het grondgebied van de Stad, zowel op gemeentelijke als op gewestelijke wegen, worden geplaatst. Deze inventaris zal het ook mogelijk maken om de bezettingsgraad van fietsnietjes te achterhalen en zo te weten te komen of het aanbod al dan niet beantwoordt aan de vraag.

Stap 3: Maatregelen

Door het kadaster en de inventaris samen te leggen, kunnen de belangrijkste leemtes worden vastgesteld en weggewerkt. Zo maken het kadaster en de inventaris het

mogelijk om de heraanlegprojecten dermate te sturen dat rekening wordt gehouden met de bestaande behoeften.

3.2 Inplanting van fietsboxen voortzetten en uitbreiden

De Stad zet haar inplantingsbeleid voor **fietsboxen** verder, en dan vooral daar waar de vraag lager is en waar een lokaal om fietsen te stallen niet mogelijk is. Het plan is om 20 fietsboxen te plaatsen in 2019. Deze komen bovenop de bestaande 38 fietsboxen. In 2019 worden 40 extra fietsboxen begroot, die in 2020 zullen worden geplaatst. Dit beleid om fietsboxen te plaatsen wordt de komende jaren voortgezet om tegemoet te komen aan de behoeften van de bewoners.



De fietsboxen worden zo dicht mogelijk bij de woning van de bewoners die belangstelling hebben getoond, geplaatst, en niet meer op het voetpad (tenzij er geen alternatief is) om belemmering van de openbare ruimte te vermijden en doorgang via de voetpaden niet te hinderen. De Stad draagt het beheer van de fietsboxen over aan Cyclo.

3.3 Veilige buurtfietsenstallingen voor bewoners aanleggen

De ontwikkeling van het aanbod aan fietsboxen is niet voldoende om te beantwoorden aan de sterk stijgende vraag naar veilige fietsenstallingen voor de bewoners. Daarom wil de Stad voor de bewoners veilige buurtfietsenstallingen creëren.



De Stad zal hiervoor de **mogelijkheden inventariseren om veilige buurtfietsenstallingen voor de bewoners** aan te leggen. De inventaris wijst lokalen aan van stadseigendommen, handelsruimten of andere niet-bezette privéruimten die niet worden gebruikt of tot veilige fietsenstalling op de begane grond kunnen worden omgevormd.

Zones met veel fietsboxen getuigen nu al van een grote behoefte aan fietsparkeervoorzieningen. Wanneer er een veilige fietsenstalling, die de fietsboxen kan vervangen, wordt aangelegd, kunnen de fietsboxen worden verplaatst naar wijken waar

er vraag naar is.

3.4 Het gebruik van veilige fietsenstallingen in het centrum promoten

Fietsers moeten hun fiets in de binnenstad en haar kernen zowel kort als lang veilig kunnen stallen, om een middagje te wandelen of een avondje uit te gaan.

Het Brussels Gewest heeft onlangs twee grote, beveiligde fietsparkings geopend langs de centrale lanen, onder het nieuwe voetgangersgebied:



- Een parking voor 610 fietsen en 18 bakfietsen op verdieping -1 van het premetrostation Beurs-Grote Markt, waarvan er 194 gratis toegankelijk zijn.
- Een parking voor 304 fietsen op verdieping -1 van het premetrostation De Brouckère, waarvan er 222 gratis toegankelijk zijn.

De Stad wil het gebruik van deze fietsparkings bij de bewoners en bezoekers van de binnenstad, met name in het kader van culturele evenementen en feesten, promoten.

De Stad gaat in samenspraak met het Gewest in dialoog met de NMBS zodat die het aanbod aan **bewaakte fietsparkings aan treinstations** vergroot, met name om:

- de reeds verzadigde fietsparkings uit te breiden
- diefstalgevoelige fietsparkings beter te beveiligen (station Brussel-Luxemburg enz.)
- beveiligde fietsparkings aan te leggen bij toekomstige GEN-stations, meer bepaald Haren en Haren-Zuid

De Stad bekijkt tot slot hoe ze beheerders van openbare parkings (fiscaal of reglementair) kan stimuleren om een fietsenstalling in hun parking te plaatsen.

3.5 De aanleg van fietsenstallingen in nieuwe gebouwen stimuleren

De Stad zal **fietslokalen met een voorbeeldfunctie** aanleggen in de bouwprojecten die zij beheert (via het OCMW, Brusselse Woning, enz.). Ze zal hiertoe vereisten opleggen in het lastenboek, overeenkomstig de in de nieuwe gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV) bepaalde minimumnormen:

- Aantal voor woongebouwen: "Elk nieuw gebouw met meerdere woningen beschikt over een ruimte met minstens één fietsparkeerplaats per slaapkamer. Per begonnen schijf van tien fietsparkeerplaatsen wordt één plaats afgebakend voor het parkeren van bakfietsen en fietsen met kinderwagen. Als er in het gebouw woningen met twee of meer



slaapkamers zijn, dan wordt het lokaal zo ingericht dat er ook kinderwagens gezet kunnen worden. Deze opbergzone heeft een oppervlakte van minstens 0,5 m² per woning met 2 of meer slaapkamers."

- Aantal voor kantoorgebouwen: "Elk nieuw gebouw bevat minstens één parkeerplaats voor fietsen per schijf van 100 m² brutovloeroppervlakte, met een minimum van twee parkeerplaatsen voor fietsen per gebouw. Voor elk gebouw met een brutovloeroppervlakte van meer dan 1000 m² moet in de buurt van de parkeerplaatsen voor fietsen een lokaal met douches en lockers worden voorzien."

- Eigenschappen: gemakkelijke toegang en op de begane grond, overdekt, manoeuvreerruimte en geschikt bevestigingssysteem.

De Stad laat zich tot slot inspireren door voorbeelden van goede praktijken, zoals gebundeld in de publicatie FIETS SUITE[2].

Bovendien zal de Stad er bijzonder scherp op toezien dat de door de GSV opgelegde normen worden nageleefd bij het behandelen van de aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning. Ze zal er ook op toezien dat de afwijkingen van de GSV-bepalingen met betrekking tot fietsparkeervoorzieningen beperkt zijn.

3.6 Het gebruik van de fiets in het kader van grote evenementen promoten en verplaatsbare fietsbeugels ter beschikking stellen

Grote evenementen (bijvoorbeeld Winterpret, Brussels Summer Festival, Couleur Café, Autosalon, culturele of sportieve evenementen in het Koning Boudewijnstadion, enz.) hebben een aanzienlijke impact op de wijken waarin ze worden georganiseerd, onder andere op het vlak van mobiliteit. De Stad ziet erop toe het gebruik van de fiets bij bezoekers van deze evenementen te promoten en stelt verplaatsbare fietsbeugels ter beschikking zodat deze als tijdelijke (veilige) fietsparking kunnen dienen.

3.7 Fietsdiefstal bestrijden

De Stad zorgt via verschillende kanalen (intranet, Brusseleir, website, enz.) voor de promotie van initiatieven ter bestrijding van fietsdiefstal zoals MyBike.Brussels. De politiezone Brussel-Elsene blijft actief deelnemen aan de gewestelijke taskforce om fietsdiefstal te bestrijden.



[2] https://www.mobiel21.be/campagnes-en-projecten/fiets-suite-een-warm-plekje-voor-je-fiets

3.8 Fietswrakken verwijderen

Om te voorkomen dat parkeerplaatsen onnodig worden ingepalmd door niet-gebruikte fietsen, zal de Stad meer actie ondernemen om fietswrakken te verwijderen in samenwerking met het door Cyclo beheerde depot voor gevonden fietsen. Dankzij de applicatie *Fix my street* en door informatie op dit gebied te centraliseren binnen de Stad kan er efficiënter te werk worden gegaan.

4. STIMULEREN VAN HET FIETSGEBRUIK



Actieterreinen: informatie, sensibilisering en educatie

Naast de investeringen in de fietsbaarheid (fietsnetwerk, -infrastructuur en -parkeeraanbod) is er ook nood aan de promotie van fietsgebruik om meer mensen op de fiets te krijgen. Onder fietspromotie vallen acties rond informatieverspreiding, sensibilisering en educatie die zowel gericht zijn op het grote publiek als op zeer specifieke doelgroepen.

De promotiemaatregelen hebben tot doel:

- bestaande fietsers te belonen: het huidige fietsgebruik valoriseren en ondersteunen (incentives, imago, …);
- terughoudende fietsers te motiveren: overtuigen van recreatieve fietsers of mensen die zich slechts af en toe met de fiets verplaatsen om dat op dagelijkse basis te doen
- potentiële fietsers te overtuigen: zij die wel willen, maar twijfelen (latente vraag) en gerustgesteld moeten worden, weer *op* het zadel geholpen, overtuigd van de voordelen,…

4.1 Het onderwijs steunen bij het promoten van de fiets

De Stad moedigt basisscholen aan om deel te nemen aan het **fietsbrevet**. Uiteraard beslist de directie over de deelname, maar de Stad zet zich extra in om directies, leerlingen en ouders bewust te maken door informatie te verspreiden en een diploma-uitreiking te organiseren. Deze bewustmaking wordt jaarlijks herhaald, maar het is de bedoeling de opleiding blijvend te maken door ze door de directies en oudervereningingen te laten dragen.



De Stad blijft **fietslessen subsidiëren** ter voorbereiding van het fietsbrevet voor kinderen die niet of niet genoeg fietsen.

Door schoolstraten in te voeren kan de Stad het gebruik van de fiets door kinderen zelf of om kinderen te vervoeren, promoten in samenwerking met scholen en fietsersverenigingen.

Ook door kwalitatief en kwantitatief meer aandacht te schenken aan de veiligheid in de nabijheid van scholen kan het gebruik van de fiets om naar school te gaan worden aangemoedigd.

Zowel binnen als buiten de schoolgebouwen worden fietsparkeerplaatsen aangelegd, rekening houdend met de beperkingen van de beschikbare ruimte en de werkbaarheid.

Het gebruik van bakfietsen voor de interne logistiek bij het openbaar onderwijs wordt verdergezet.

De fietsvloot in de sportotheek van het departement Openbaar Onderwijs wordt uitgebreid om schoolinitiatieven en -projecten aan te moedigen (dag per fiets, uitstap, Week van de Mobiliteit, diverse activiteiten).

De schoolvervoerplannen (SVP) worden bijgewerkt en de instellingen moedigen hun leerlingen en personeel aan om zich het hele jaar door met de fiets te verplaatsen. Er worden ook specifieke acties georganiseerd, bijvoorbeeld in het kader van de Week van de Mobiliteit. In de mate van het mogelijke (meer bepaald op het vlak van begeleiding) worden fietspoolings georganiseerd.

Ook buitenschoolse activiteiten die fietsen promoten in jongerenorganisaties (Huizen voor het Kind, jeugdcentra, gemeenschapscentra) worden aangemoedigd en versterkt, en er worden vakantieactiviteiten rond het thema georganiseerd (stages, vakanties, speelpleinactiviteiten).

4.2 Een fietsspeelplein oprichten



Om veilig en speels te leren fietsen wordt op het grondgebied van de Stad een fietsspeelplein aangelegd. Er wordt onderzocht of de wijkcontracten, sportinfrastructuren of groene ruimten die mogelijkheid geven qua ruimte.

4.3 Werknemers van de Stad aanmoedigen zich met de fiets te verplaatsen

De Stad moedigt als werkgever haar werknemers aan om met de fiets, te voet of met het openbaar vervoer naar het werk te komen en professionele verplaatsingen te doen. Dit vertaalt zich in de reeds bestaande (dienst)fietsenvloot, die nog kan worden uitgebreid, en in het verlengen en versterken van reeds gevoerde acties in het kader van het Bedrijfsvervoerplan (BVP): promotiecampagnes, testmogelijkheden, evenementen die personen die zich reeds met de fiets verplaatsen belonen (ontbijt, check-up, wandeling met gids), aanleg van fietsparkings en voorzieningen zoals lockers en douches. De Stad voegt bij de informatie voor nieuwe werknemers de jaarlijks door Brussel Mobiliteit bijgewerkte fietskaart alsook algemene documentatie over het gebruik van de fiets in Brussel.



De fietsparking van het nieuwe administratief centrum zal zowel op het vlak van kwalitatieve inrichting als op het vlak van

aantal fietsparkeerplaatsen voor werknemers en bezoekers van het gebouw een toonbeeld zijn.

In geval van indexering van de fiscale vrijstelling voor de fietsvergoeding behoudt de Stad voor haar personeel de geleidelijke verhoging van de fietsvergoeding.

Verschillende diensten van de Stad hebben bakfietsen uitgeprobeerd en ingevoerd (Groene Ruimten, Openbaar Onderwijs, Erfgoed). Deze trend wordt versterkt en aangemoedigd.

4.4 De fiets bij de bewoners promoten

In een stad als Brussel is de bevolking voortdurend in beweging. Over een periode van vijf jaar vernieuwt zich al naargelang de wijk 1/3 tot 2/3 van de bevolking[38]. Die nieuwe inwoners, net als de nieuwe ambtenaren bij de stad, zijn dus een belangrijke doelgroep om de fiets te promoten.

De Stad voegt dan ook bij het '**Welcome pack**' dat aan nieuwe inwoners wordt gegeven de jaarlijks door Brussel Mobiliteit bijgewerkte fietskaart alsook algemene documentatie over het gebruik van de fiets in Brussel.

De Stad wil haar inzet voor de fiets benadrukken door **de inwoners geregeld informatie over fietsen, het gebruik van de fiets en het Fietsactieplan te geven**.

- Realisaties van het Fietsactieplan zullen worden ingehuldigd of gevierd tijdens feestelijke en ludieke evenementen, en besproken worden tijdens een persconferentie. Zo zal de fiets ook regelmatiger in het 'nieuws' op de startpagina van de website verschijnen.
- Ook in het gemeentemagazine zal de fiets regelmatig opduiken.
- De fietspagina's van de website worden verder uitgebreid en stellen ook het Fietsactieplan ter beschikking. De mogelijkheid om een periodieke nieuwsbrief op te zetten wordt bekeken.

De Stad bestudeert voorts ook de relevantie en haalbaarheid van een proefproject waarbij ze voor een bepaalde duur (enkele maanden) (elektrische) fietsen ter beschikking stelt van de inwoners. Dat zou gekoppeld worden aan een theorie- en praktijkopleiding rond fietsverkeer in de stad.



4.5 Deelnemen aan en verspreiden van initiatieven omtrent fietspromotie en -opleiding

De Stad zet **gewestelijke evenementen om de fiets te promoten actief in de kijker**: evenementen tijdens de Week van de Mobiliteit, Bike Experience, Bike for Brussels, fietsambassadeurs in de wijken, veiligheid en hoffelijkheid in het verkeer, enz.



De Stad brengt de **Velotrafic-opleidingen**, die door Gracq worden aangeboden, **onder de aandacht**. Dit initiatief richt zich naar 'terughoudende fietsers' die wel zin hebben om geregeld te fietsen, maar die aarzelen door de fietsomstandigheden in de stad.

4.6 De oprichting van een fietshub ondersteunen

Tal van hoofdsteden en andere steden die het aandeel fietsers in hun stad optrokken, richtten fietshubs op. Op deze plekken komen verschillende diensten samen (informatie, herstellingen, opleidingen, fietsverhuur, toerisme) en wordt een ambitieus fietsbeleid voor het voetlicht gebracht. De Stad Brussel werd onlangs benaderd door Brusselse fietsersverenigingen die een dergelijke plek graag ook bij ons willen opstarten. De bedoeling is om de haalbaarheid en relevantie van dit project te bestuderen om dit op het grondgebied van de Stad Brussel op te zetten. Het gaat om een ambitieus en vernieuwend fietshubproject in samenwerking met alle belanghebbenden (fietsersverenigingen, Brussel Mobiliteit, Visit Brussels). De hub zal een referentieplek omtrent fietsen in Brussel worden, zowel voor de Brusselaars als voor toeristen.



4.7 Bedrijven aanmoedigen in hun fietsbeleid

Bedrijven met meer dan 100 werknemers moeten een Bedrijfsvervoerplan (BVP) opstellen met daarin onder andere maatregelen om het gebruik van de fiets voor werk- en woon-werkverplaatsingen te stimuleren. De Stad ziet erop toe de bedrijven hierrond bewust te maken en moedigt hen aan deel te nemen aan het door Brussel Leefmilieu opgezette Bike-project om bedrijven te helpen bij het invoeren van een ambitieus fietsbeleid.

4.8 Het gebruik van de fiets in sportclubs stimuleren

De Stad wil haar sportinfrastructuren uitrusten met fietsparkings, zowel voor bezoekers als voor werknemers. Het verzorgt ook de promotie van de fiets (via de sportclubs) als ideaal verplaatsingsmiddel van en naar de verschillende infrastructuren.

4.9 Fietsevenementen steunen

De Stad wil de organisatie van fietsevenementen zoals BXL Tour, Brussels Cycling Classic, Beau Vélo de RAVeL of Brussels City Criterium vergemakkelijken om zo de fiets te promoten en zichtbaar te maken bij het grote publiek.

4.10 Het gebruik van de fiets bij het winkelen stimuleren

De Stad moedigt inwoners aan de fiets te gebruiken om hun boodschappen te doen, te winkelen en naar de markt te gaan. Hiertoe worden handelswijken uitgerust met beugels voor fietsen en bakfietsen. Er wordt ook onderzocht of aan de klanten fietszakken in de kleuren van de verschillende handelswijken van de Stad kunnen worden aangeboden in het kader van wedstrijden. Voorts wordt bekeken of een leveringsdienst voor aankopen en/of een personenvervoersdienst kan worden aangemoedigd.

4.11 Projecten voor de heroriëntering van de logistieke sector ondersteunen



De Stad steunt het project van de Haven van Brussel en van Brussel Mobiliteit om een duurzaam stedelijk distributiecentrum op te richten, meer bepaald door er absolute prioriteit aan te geven om de stad vanuit het distributiecentrum te bedienen. De Stad ondersteunt ook projecten die bakfietsen willen

gebruiken voor de stedelijke logistiek. Om ondernemers te steunen die bakfietsen willen gebruiken voor hun activiteit, biedt de Stad een premie aan voor de aankoop van dit type fiets. De Stad moedigt deze ondernemers ook aan om zich te verenigen in een representatieve organisatie zoals dit in andere steden met succes werd gedaan. De Stad bekijkt tot slot of een food/drinkbikes-parcours kan worden opgezet.

5. VERANKEREN VAN HET FIETSBELEID



Actieterreinen: organisatie, financiële middelen en personeel, evaluatie

Voor een geslaagd fietsbeleid is het absoluut noodzakelijk dat het diepgeworteld en structureel verankerd is, dat de financiële en menselijke middelen ter beschikking staan en dat een effectieve opvolging verzekerd is. We denken hierbij aan:

- het integreren van het fietsbeleid in het gehele mobiliteitsbeleid en de ambitie van het gemeentebestuur om een fietsvriendelijke gemeente te worden;
- de uitvoering en opvolging van het fietsbeleid;
- het uitwerken van overlegstructuren waarbij al de gebruikers en andere actoren actief betrokken worden bij de uitvoering van het fietsbeleid.

5.1 Een Fietsactieplancoördinator aanwijzen om de doelstellingen te bereiken

Om de ambities van dit plan te realiseren, moet een Fietsactieplancoördinator/trice binnen de dienst Mobiliteit worden aangeduid. Hij/zij heeft als taak het voortouw te nemen bij de uitwerking van de acties, het overleg tussen de actoren te verzorgen en de vorderingen op te volgen en te evalueren. Hij/zij is tevens de contactpersoon voor bewoners en externe actoren in verband met het fietsbeleid van de Stad, om aldus een vlotte communicatie te garanderen.

In elk departement (Organisatie, Personeelszaken, Financiën, Centrale Aankoopdienst, Wegeniswerken, Stedenbouw, Openbaar Patrimonium, Openbaar Onderwijs, Demografie, Grondregie van de Stadseigendommen, Economische Zaken, Cultuur/Jeugd/Ontspanning/Sport) wordt een **tussenpersoon** aangewezen. Hij/zij heeft geen specifieke taak ten laste maar is het eerste aanspreekpunt van de coördinator, om de vlotte communicatie tussen de diensten te garanderen.

5.2 Het Fietsactieplan evalueren en opvolgen met de Commissie Actieve Modi



De **Fietscommissie** werd onlangs omgedoopt tot 'Commissie Actieve Modi' om naast fietsers ook voetgangers en personen met beperkte mobiliteit in ogenschouw te nemen. De Commissie wordt nog steeds voorgezeten door de schepen van Mobiliteit en zijn kabinet. Ze bestaat uit vertegenwoordigers van het kabinet van de Burgemeester, vertegenwoordigers van de fietsers (verenigingen), de politiezone Brussel-Elsene, de bevoegde ambtenaren en het Gewest (Brussel Mobiliteit). Al naargelang de agenda kan de Commissie worden uitgebreid met andere actoren en relevante experts. Ze komen minstens zes keer per jaar samen.

De coördinator legt **in overleg met de Commissie Actieve Modi een jaarlijks voortgangsverslag** voor met daarin alle bereikte resultaten en eventuele knelpunten alsook met een voorstel tot een herziene planning. De Commissie brengt advies uit dat wordt verwerkt in de eindversie van het jaarverslag.

5.3 Politiecontroles op het vlak van verkeersveiligheid verscherpen

De veiligheid van fietsers, inachtneming van de inrichtingen en naleving van de wet- en regelgeving zijn van cruciaal belang.

De **fietsbrigade wordt versterkt**. Sinds 1999 zien fietsagenten er onder meer op toe dat de verkeersregels worden nageleefd en dat de inrichtingen voor fietsers en voetgangers alsook de zones 30 in acht worden genomen. Doordat ze zelf op de fiets zitten, hebben ze een goed inzicht in en begrip van het terrein. Bovendien bevordert dit het contact. De fietsbrigade van de politiezone Brussel-Elsene telt momenteel 41 agenten en wordt verder uitgebreid in de toekomst.



In het zonaal veiligheidsplan wordt meer aandacht geschonken aan de verkeersveiligheids-problematiek (met name voor de fiets).

Er zullen ook meer preventieve en repressieve radars ingezet worden om automobilisten te verplichten zich aan de snelheidsbeperkingen te houden.

Tot slot worden gemeentelijke administratieve sancties gebruikt om automobilisten die op de fietsinfrastructuren parkeren te sanctioneren.

5.4 De veiligheid van fietsers verhogen

De Stad wil de veiligheid van fietsers sterk optrekken met de projecten en inrichtingsprincipes die in het luik infrastructuur van dit plan zijn omschreven: niet alleen met het ingrijpen van de politiezone Brussel-Elsene en het autoluw maken van de wijken, maar ook door het invoeren van haar nieuwe circulatieplan. Aangezien deze maatregelen evenwel deel uitmaken van middellange- of langetermijnplannen is het ook wenselijk om te onderzoeken of ongevalgevoelige zones (ZACA, *Zones à Concentration d'Accidents*) in afwachting van een volledige heraanleg (deels) kunnen worden aangepakt door lichtere ingrepen. De Stad neemt daarnaast ook contact op met Brussel Mobiliteit om aan te dringen op de veiligheid van de ongevalgevoelige zones op de gewestelijke wegen.

De Stad waakt erover dat de snelheidsbeperking van 30 km/u, daar waar die van toepassing is, wordt nageleefd. Bij klachten van omwonenden worden snelheidsmetingen uitgevoerd en opgevolgd en worden zo nodig inrichtingen voor

snelheidsbeheersing aangebracht (wegversmallingen, asverspringingen, plateaus, verkeersdrempels, enz.).

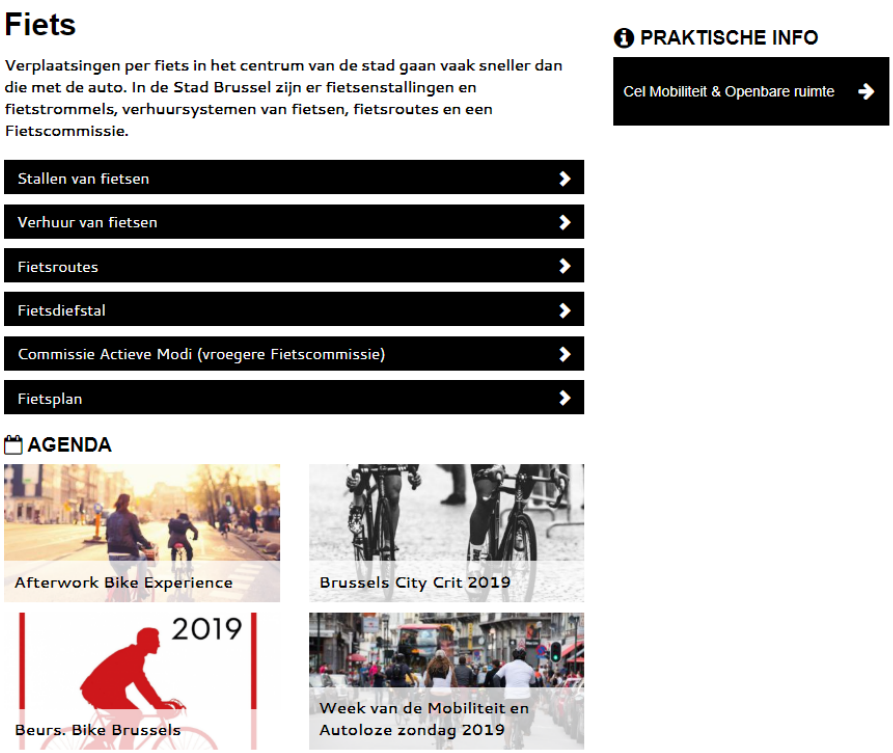
De Stad zal geen schuine parkeerplaatsen meer aanleggen aangezien die een bron van onveiligheid zijn voor fietsers. Bij de heraanleg van een straat zullen schuine parkeerplaatsen dan ook systematisch worden vervangen door parkeerplaatsen in de lengterichting.

5.5 Structurele financiering van het fietsbeleid opzetten

De Stad Brussel zet haar engagement om het potentieel van de fiets te ontplooien kracht bij door het beleid structureel te financieren. Daarvoor worden eerst de desbetreffende kosten (volledig of deels) voor de bevordering van het fietsgebruik vastgelegd. Voor heraanlegprojecten van gevel tot gevel wordt een raming opgemaakt van het gemiddelde aandeel dat naar de fiets gaat, om zo deze standaard te kunnen toepassen op alle aanlegprojecten. Hetzelfde geldt voor onderhoudsbudgetten die zijn opgenomen in de begroting van het departement Wegeniswerken. Zodra het fietsbudget van de Stad is vastgelegd, kan het fietsbudget per inwoner worden berekend (zoals in tal van steden).

5.6 Aanbevelingen en klachten doeltreffend opvolgen

De behoeften en aanbevelingen van gebruikers opvolgen en doorgeven is van essentieel belang voor de geloofwaardigheid van het mobiliteitsbeleid. Om **aanbevelingen en klachten omtrent fietsen** beter te kunnen verzamelen, herwerkt de Stad de fietspagina op haar website. Het is wenselijk om met een enkel adres te blijven werken (URBMobilité) waar we de verschillende vragen aangeven om ze al naargelang de aard ervan door te spelen aan de verschillende diensten. De fietspagina op de website wordt bewerkt om het soort vragen beter te sturen. De tool *Fix my street* wordt er ook gepromoot bij de burgers.

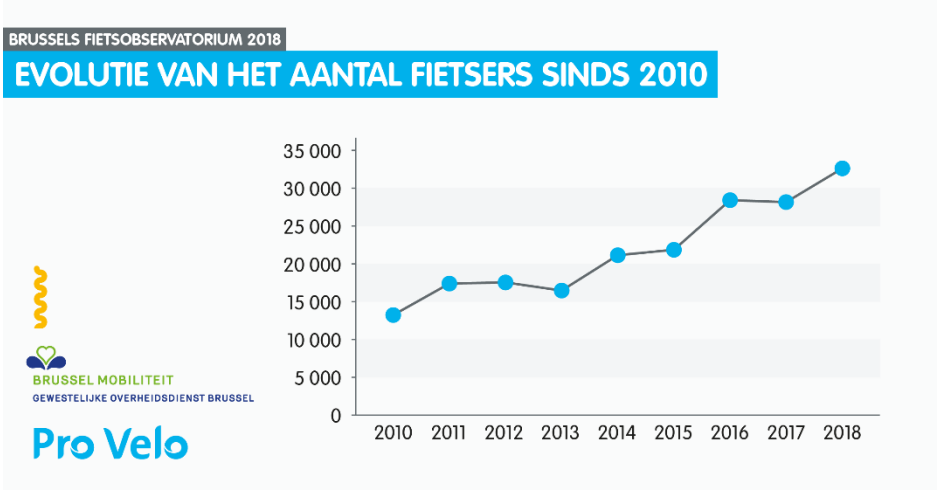


5.7 Samenwerken met het Gewest en de buurgemeenten

Een fietsbeleid kent geen gemeentelijke grenzen en houdt niet op bij de gewestelijke wegen. Om die reden wil de Stad voor haar fietsbeleid structureel samenwerken met Brussel Mobiliteit en geregeld overleg plegen met de buurgemeenten. De Stad zorgt ook voor een nauwe samenwerking met de fietsverenigingen, het Gewestelijk Parkeeragentschap, de MIVB, de NMBS, Brussel Leefmilieu, Beliris en Perspective.

5.8 Regelmatig meten en evalueren

Dankzij het Fietsobservatorium van het Gewest kunnen we de evolutie van het aantal fietsers op strategische kruispunten op het gewestelijk grondgebied volgen. Het tiental meetpunten op het grondgebied van de Stad maakt een goede opvolging van de evolutie in Brussel mogelijk.



Om de impact van de maatregelen evenwel nog beter te kunnen opvolgen, en dit voor alle wijken, kunnen **via een extern studiebureau of via andere beschikbare middelen extra meetpunten worden voorgesteld**. Die punten worden in functie van de vastgestelde prioritaire acties en routes gekozen waarbij alle wijken aan bod komen (in te vullen leemtes in het zuiden van de Vijfhoek, in Laken, Neder-Over-Heembeek en Haren).



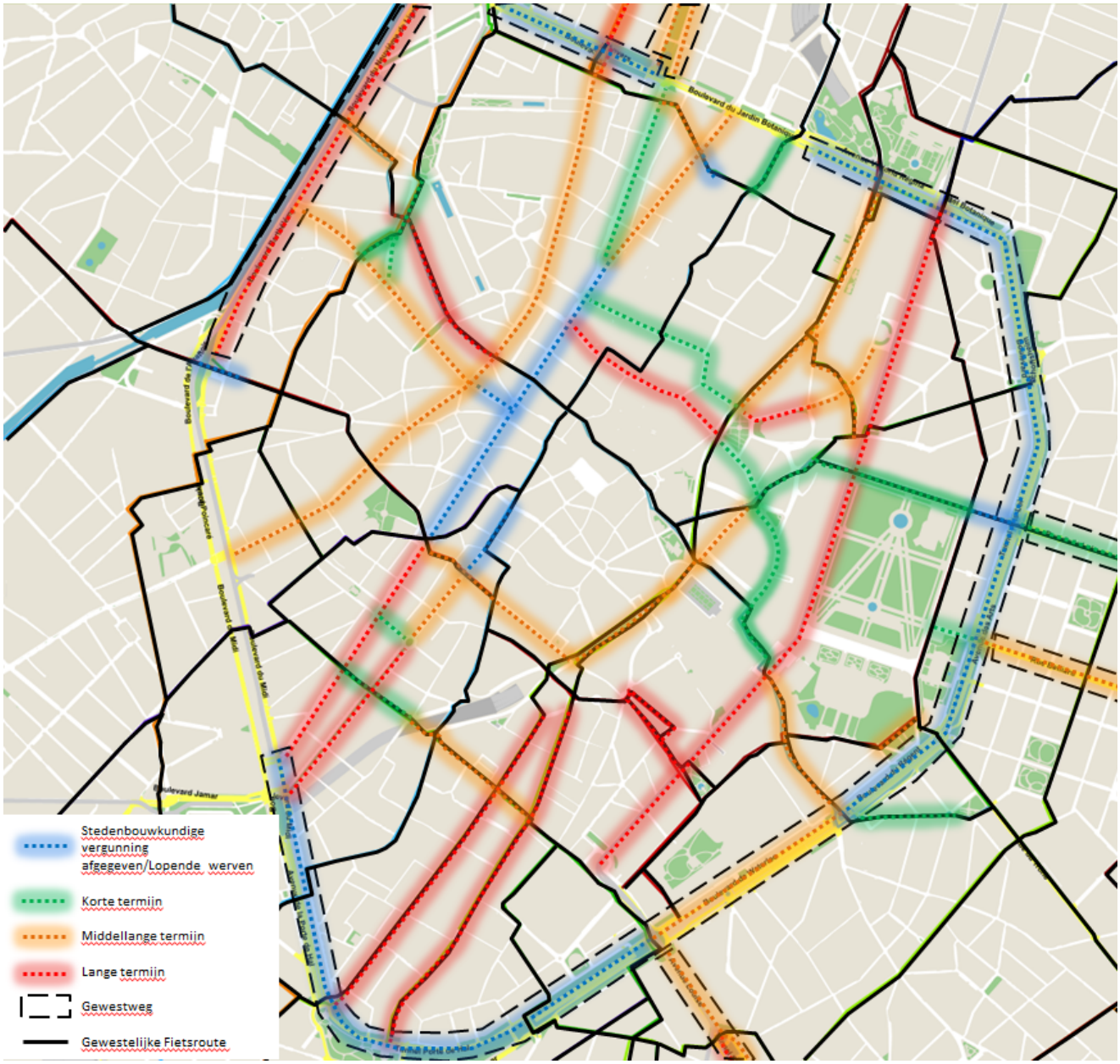
De dienst Mobiliteit zorgt voor **fietstellingen voor en na grote aanlegprojecten**, vooral bij werken met een aanzienlijke inrichting voor fietsers.

Als een gewestelijke subsidie kan worden verkregen, worden er in de openbare ruimte automatische tellers geplaatst die in real time het aantal fietsers op een bepaald punt doorgeven. Deze tellers zijn identiek aan het door het Gewest gebruikte model en worden opgenomen in de gewestelijke statistische verwerking.

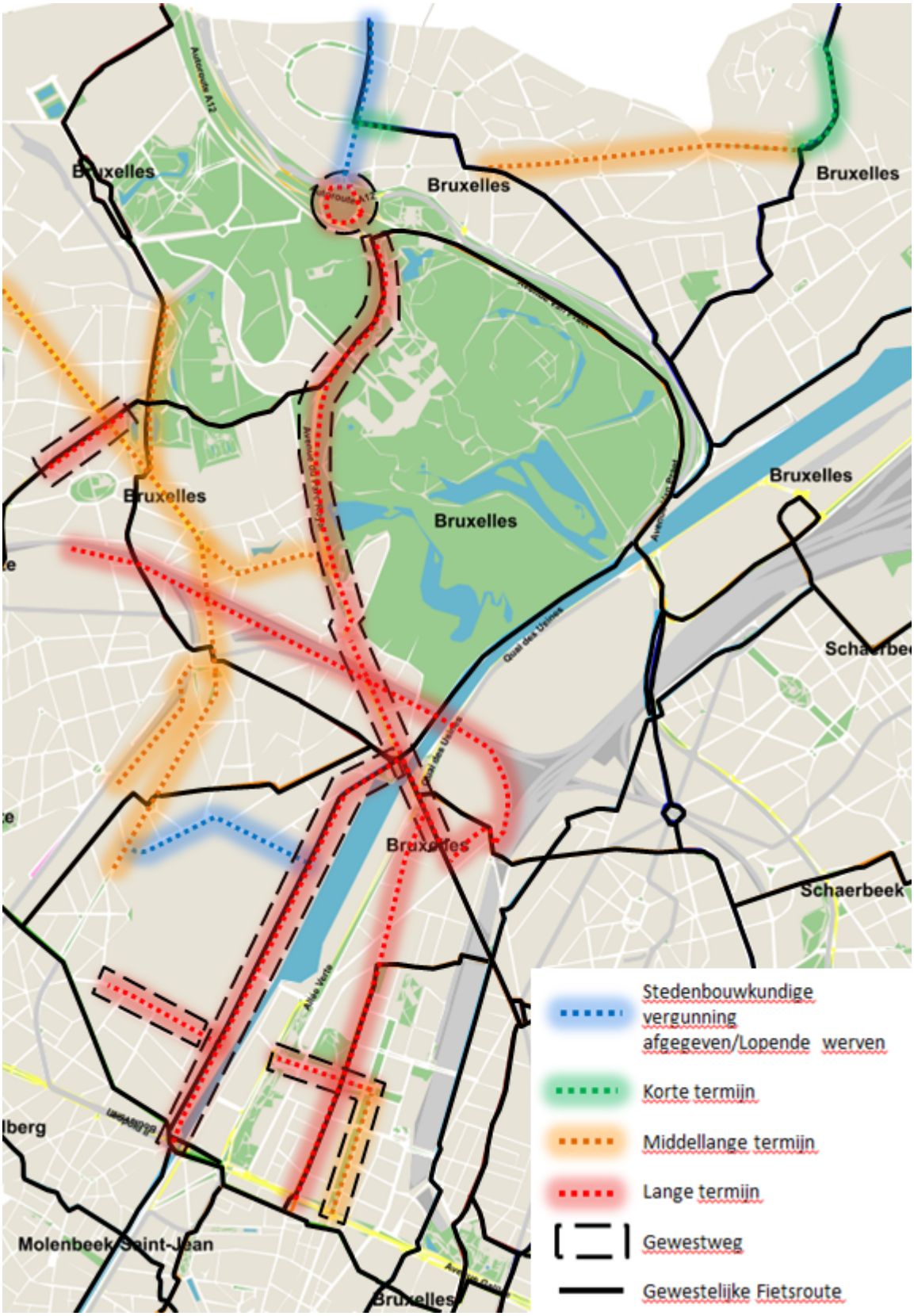
6. BIJLAGEN



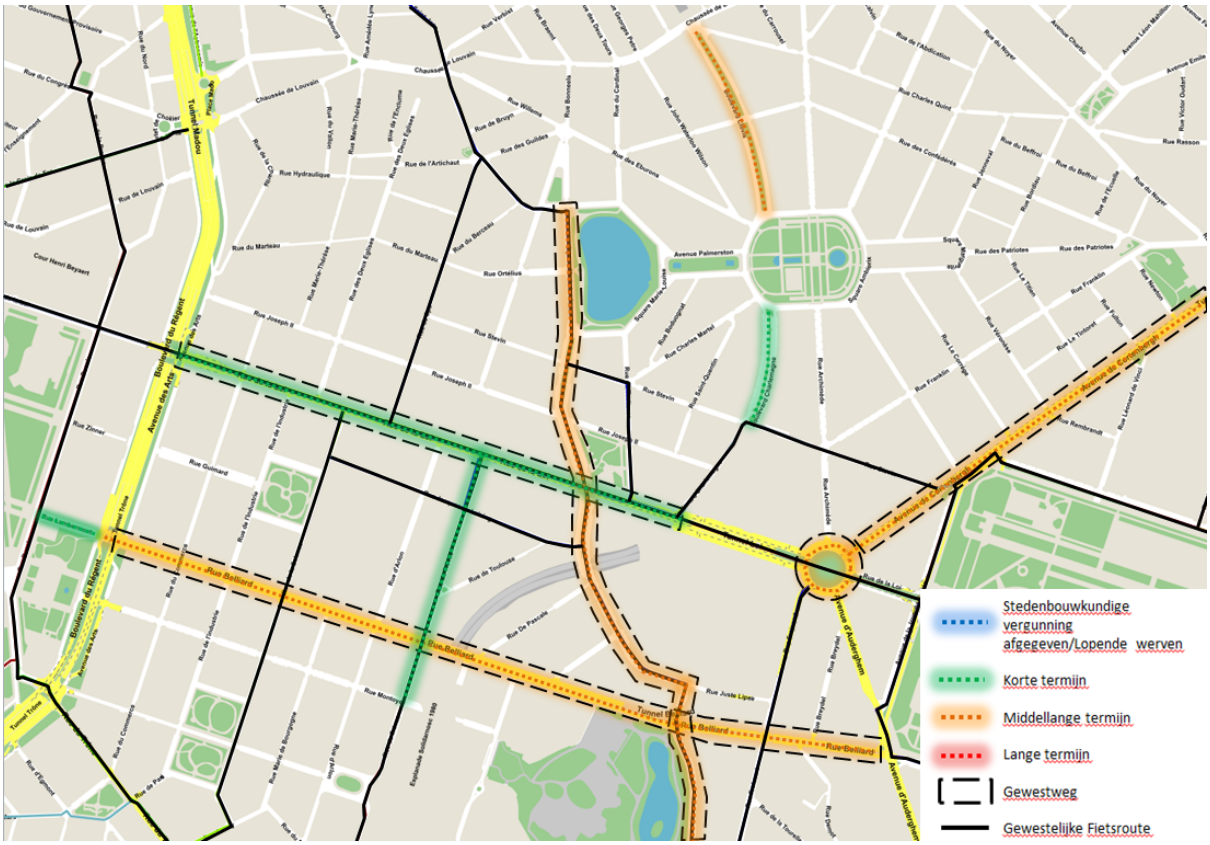
KAART 1: PRIORITEITEN VIJFHOEK



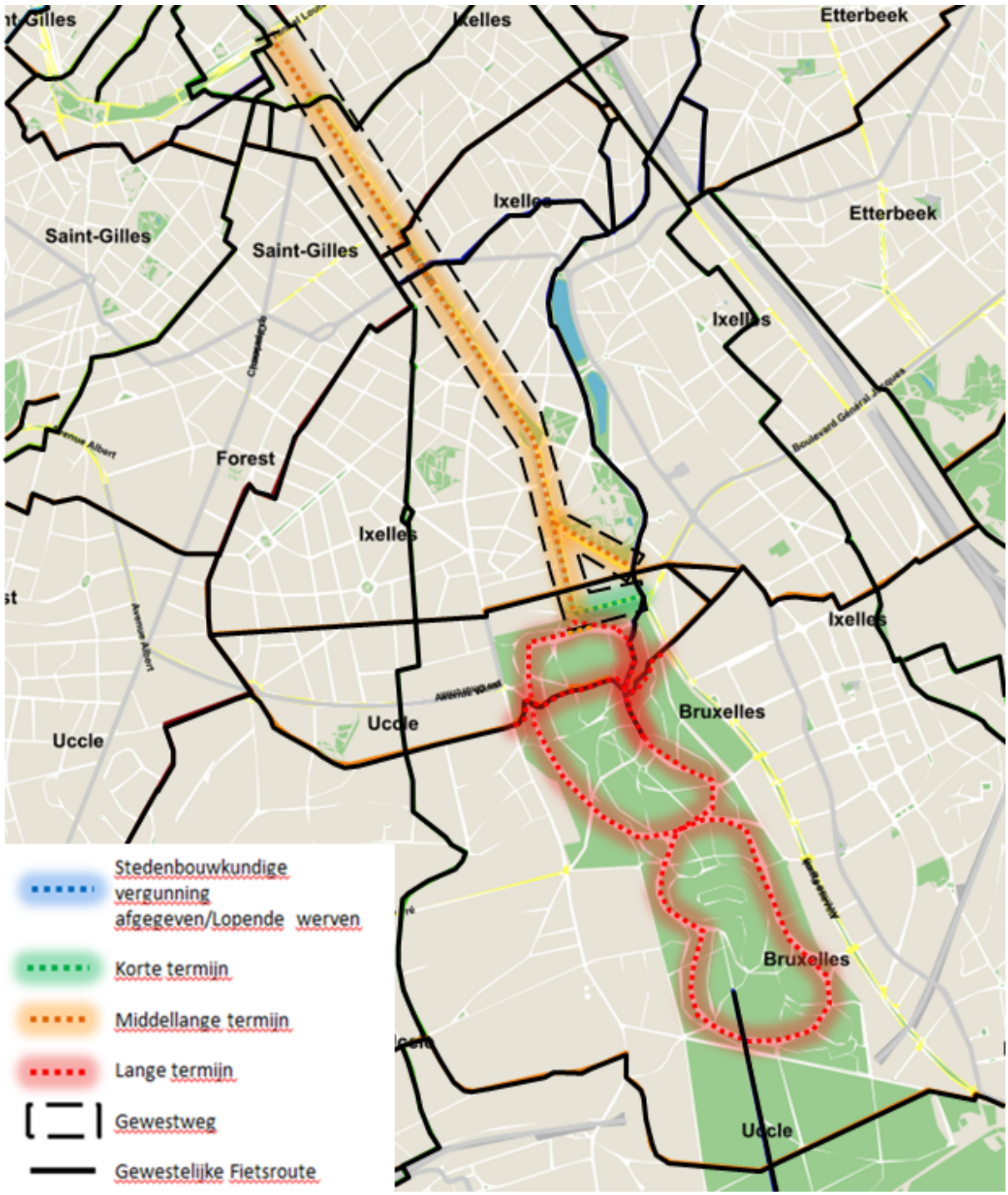
KAART 2: PRIORITEITEN NOORDELIJK KWADRANT



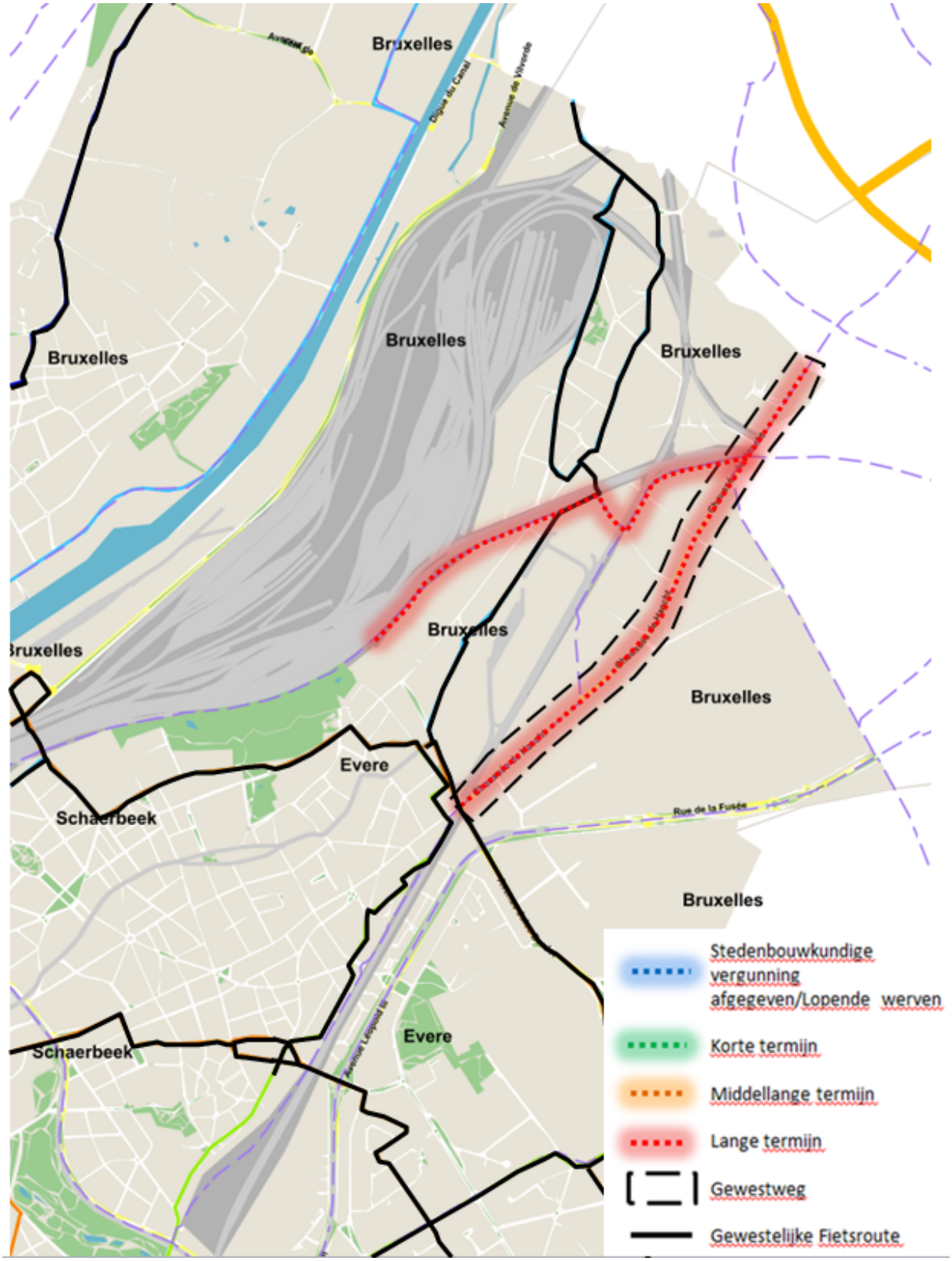
KAART 3: PRIORITEITEN OOSTELIJK KWADRANT



KAART 4: PRIORITEITEN ZUIDELIJK KWADRANT



KAART 5: PRIORITEITEN HAREN



TABEL 1: WEGEN VAN HET GFR-NETWERK

Betrokken stra(a)t(en)	GFR-nr.	Timing	Doelstelling	Huidige fase	Met/zonder stedenbouwkundige vergunning
Keizerslaan	1	MT	VFP	SV ingediend	Met
As Pachecolaan - Berlaimontlaan	1 & 12	MT	GFP vervangen door VFP	Onderzoek lopende	Met
Wetstraat	2, 3 & 4	KT tussen Hertogstraat en Koningsstraat, SV verkregen tussen Kleine Ring en Hertogstraat	VFP tussen Kleine Ring en Hertogstraat, brede GFP's tussen Hertogstraat en Koningsstraat	SV ingediend	Met
Koloniënstraat	2, 3 & 4	KT	GFP	Geplande testfase	Zonder
Spiegelstraat	6	MT	Heraanleg van gevel tot gevel	Onderzoek lopende	Met
Roger van der Weydenstraat	6	KT	GFP in tegenrichting	Onderzoek lopende	Zonder
Fabrieksstraat en Ninoofseplein	6 & 10	SV	Gezaagde straatkeien in plaats van klassieke kasseien	SV ingediend	Met
Trierstraat	7	KT	GFP's en busstrook	Onderzoek lopende	Zonder
Marsveldstraat	11	KT	GFP in tegenrichting - autoverkeersknip ter hoogte van het square en wegnemen van parkeerplaatsen zijde Stad BXL	Onderzoek lopende	Zonder
Bankstraat - Oratoriënberg - Leuvenseplein	12	MT	Herasfaltering + aanleg vrijliggende en gemarkeerde fietspaden	Onderzoek lopende	Met
Mechelsestraat	12	KT (deel Nieuwstraat) en MT (tussen Jacqmainlaan en A. Maxlaan)	Gelijklegging met wegdek in gezaagde straatkeien	SV verleend voor weggedeelte tussen Nieuwstraat en A. Maxlaan + onderzoek lopende voor weggedeelte tussen A. Maxlaan en Jacqmainlaan	Met
Troonplein	PP	MT	Wegversmalling en gezaagde staatkeien	SV verleend	Met
Asstraat	SZ	KT	Opnieuw invoeren van BEV	Onderzoek lopende	Zonder
Brieslaan	MM	KT	Gemarkeerd fietspad	Onderzoek lopende	Zonder
Hoogstraat en Blaesstraat	1	LT	Fietsstraten? BEV invoeren	Onderzoek lopende	Zonder
De Witte de Haelenstraat	11	MT	Gezaagde straatkeien in plaats van klassieke kasseien	Onderzoek lopende	Met
Vlaamsesteenweg - Sint-Katelijnestraat	11	LT	Fietsstraat? Andere oplossingen zijn mogelijk + in een eerste fase woonwijk voor Sint-Katelijnestraat	Onderzoek lopende	Zonder
Ravensteinstraat - Coudenberg	11	KT	Gemarkeerde of vrijliggende fietspaden Ravensteinstraat	Onderzoek lopende	Zonder
Naamsestraat	11	MT	Verminderen en vertragen van gemotoriseerd verkeer	Onderzoek lopende	Zonder
Léon Lepagestraat - Varkensmarkt	A	KT	GFP in een eerste fase, VFP of shared space-zone in een tweede fase	Onderzoek lopende	Met
Kraatveldstraat	MM	KT	Asfaltering van het tweerichtingsfietspad	Onderzoek lopende	Zonder

Afkortingen:
PU (SV): verstrekte stedenbouwkundige vergunning, CT (KT): korte termijn, MT: middellange termijn, LT: lange termijn, PCS (VFP): afgescheiden fietspad (fysieke scheiding, afstand of verhoging ten opzichte van de rijweg), PCM (GFP): gemarkeerd fietspad (voorbehouden oppervlak op de rijweg), BCS (FSS): fietssuggestiestrook (gemengd, met sergeantstrepen op de rijweg), SUL (BEV): beperkt eenrichtingsverkeer

TABEL 2: WEGEN BUITEN HET GFR-NETWERK

Betrokken stra(a)t(en)	Timing	Doelstelling	Huidige fase	Met/zonder stedenbouwkundige vergunning
		VIJFHOEK		
As Lakensestraat - Van Arteveldestraat - Anderlechtstraat	MT	Voorlopig plan voor markering van de MIVB-buslijn 46 tussen Thurn & Taxis, Antwerpsepoort en Anderlechtsepoort --> definitief plan in overweging met mogelijke VFP's	Onderzoek lopende	Met
de Lignestraat	MT	Autoluw maken en gezaagde straatkeien + GFP	Onderzoek loopt	Met
Lambermontstraat	KT	GFP	Onderzoek lopende	Zonder
Antoine Dansaertstraat	MT	VFP	Onderzoek lopende	Met
Bogaardenstraat - Cellebroersstraat	MT	GFP en VFP	Onderzoek lopende	Met
Zuidstraat	SV verleend tussen Lombardstraat en Cellebroersstraat, MT tussen Cellebroersstraat en Rouppe	Gelijklegging tussen Lombardstraat en Cellebroersstraat + eenrichtingsverkeer invoeren met bus-fietsstrook in tegenrichting (vereist een wijzigingsvergunning)	SV verkregen	Met
Emile Jacqmainlaan	KT	Verbreding van de fietspaden en invoering van bufferzones tussen parkeerplaatsen en fietspaden	Onderzoek lopende	Zonder
Loxumstraat	KT	GFP	Onderzoek lopende	
Kantersteen	MT	VFP	SV ingediend	Met
Adolphe Maxlaan	MT	Shared space-zone	Onderzoek lopende	Met
Wolvengracht - Stormstraat - Warmoesberg	KT	Herinvoering van busstroken die voor fietsers toegankelijk zijn	Onderzoek lopende	Zonder
Schildknaapsstraat - Arenbergstraat	LT	Heraanleg van gevel tot gevel	Onderzoek loopt	Met
Doornikstraat	KT	Verandering van rijrichting (bus 48) en verwijdering parkeerplaatsen + GFP in tegenrichting	Onderzoek loopt	Zonder
Zavelplein	LT	Fietsbaarheid van het plein moet worden verbeterd		
Wildewoudstraat - Collegialestraat	LT	Autoluw maken	Onderzoek lopende	
Centrale lanen	SV	Centrale voetgangerszone	SV verleend	Met
Auguste Ortsstraat	SV	Centrale voetgangerszone	SV verleend	Met
As Koningsstraat - Regentschapsstraat	LT	Vermindering gemotoriseerd doorgangsverkeer Op termijn VFP		
Stalingradlaan	LT	De laan wordt heraangelegd na de metrowerken en voorziet in meer plaats voor fietsers	Onderzoek lopende	Met
Lemonnierlaan	LT	VFP of shared space-zone		
		BUITEN DE VIJFHOEK		
Dieudonné Lefèvrestraat - Stapelhuisstraat	SV	VFP en GFP/busstrook	SV verleend	Met
Emile Bockstaellaan - Houba de Strooperlaan	MT	VFP (achter de parkeerplaatsen)	Onderzoek lopende	Met
Versailleslaan	MT	VFP (achter de parkeerplaatsen)	Onderzoek lopende	Met
Antwerpsesteenweg	LT	VFP	Onderzoek lopende	Zonder
Ter Kamerenbos	LT	Vermindering van gemotoriseerd doorgangsverkeer door Ter Kamerenbos, verbetering van O-W-fietsoversteken, nagaan of tijdelijk sluiten mogelijk is (weekend en schoolvakanties)	Onderzoek lopende	Met
Kunstenaarsstraat - Karel Bogaerdstraat	MT	VFP (nood aan parkeerplaatsen evalueren)	Onderzoek lopende	Met
Jan Sobieskilaan	MT	VFP	Onderzoek lopende	Met
Clovislaan	MT	VFP	Onderzoek lopende	Met
Karel de Grotelaan	KT	Eerst GFP, uiteindelijk VFP	Onderzoek lopende	
Mutsaardlaan	SV	VFP	SV verleend	Met

TABEL 3: GEWESTELIJKE WEGEN

Betrokken stra(a)t(en)	Mogelijke timing	Doelstelling	Huidige fase	Met/zonder stedenbouwkundige vergunning
Louizalaan	MT	Fietsstraat op zijwegen = lokaal verkeer, zone 30, gemengd of vrijliggende fietspaden. Fietsbare flessenhals Louiza: gelijkvloers en verkeersvrij maken	Onderzoek lopende (Brussel Mobiliteit - MIVB)	Met
Emile De Motlaan	MT	Aan beide zijden eenrichtings-VFP's en wegversmalling		Zonder
Wetstraat	KT	Beperken tot 3 rijstroken Breed VFP In te richten oversteekplaatsen en uitrusten met fietsverkeerlichten (BEV) - prioriteit Trierstraat (GFR)		Zonder
Belliardstraat	MT	Aan beide zijden eenrichtings-VFP Test lopende In te richten oversteekplaatsen en uitrusten met fietsverkeerlichten (BEV) - prioriteit Trierstraat (GFR)	Test lopende	Zonder
Maria-Louizasquare	MT	GFP		Met
Steenweg op Etterb. - Livingstonelaan	MT	GFP (aanbod parkeerplaatsen herzien) en/of bus-fietsstrook en/of fietsstraat		Met
Kleine Ring	SV	GFP, busstroken of fietsstraten	Werkzaamheden lopende - ingediende SV voor weggedeelte tussen Naamsepoort en Louiza - Architectuurwedstrijd voor Sainctelettesquare	Met
Kortenberglaan	MT	VFP (beide richtingen of tweerichtingsfietspad) In het kader van het Schumanproject is een bus- en fietsstrook in tegenrichting gepland	SV ingediend (weggedeelte tussen Schuman en Blijde Inkomstlaan)	Met
Schuman-rondpunt	MT	Shared space-zone	SV ingediend	Met
Haachtsesteenweg	LT	Vebrede VFP's		Met
Picardstraat	LT	VFP in het kader van het tramproject	Onderzoek lopende (tramproject)	Met
De Smet de Naeyerlaan	LT	VFP		Met
Barthélémylaan - Negende Linielaan - Nieuwpoortlaan	LT	VFP		Met
Lloyd Georgelaan	KT (GFP)	GFP of VFP		
A12-rotonde	LT	Rotondes Dikke linde, Mutsaard veilig maken - VFP (of algemene herstructurering)		Met
Koninginnelaan	LT	Veiligheid, comfort, leesbaarheid, wachttijd aan de twee De Trooz-kruispunten verbeteren - VFP herzien of algemene herstructurering	SV ingediend voor Jules de Troozsquare	Met
Koninklijk Parklaan	LT	Bredere, beter gescheiden, doorlopende VFP's (weg herpofileren)		Met
Koning Albert II Laan	MT	VFP ter hoogte van het voetpad en aan de verkeerspleinen	SV ingediend	Met
Simon Bolivarlaan	LT	VFP ter hoogte van het voetpad en aan de verkeerspleinen	Onderzoek lopende (tramproject)	Met
Havenlaan	LT	Comfortabele VFP's aan beide zijden over de volledige as en comfortabele verbindingen met de Sainctelettеplaats en Claessenstraat	Onderzoek lopende	Met

Welke fietsinfrastructuren zijn er voor de grote verkeersassen (50 km/u)?

VRIJLIGGEND OF GEMARKEERD FIETSPAD?

Vaak is er sprake over fietspaden aanleggen zonder dat wordt verduidelijkt of hiermee gemarkeerde fietspaden op de rijbaan langs het verkeer worden bedoeld of afgescheiden fietspaden die gescheiden zijn van het verkeer. Het verschil is evenwel cruciaal, en het debat laait ook internationaal op. Elke oplossing heeft zijn toepassingsgebied, en moet volgens de kwaliteits- en veiligheidsnormen worden uitgevoerd.

In het huidige plan pleit de Stad voor de aanleg van zo breed mogelijke afgescheiden fietspaden langs de grote assen met 50 km/u, en dat op basis van de volgende redenering.

Het gemarkeerd fietspad is een ideale oplossing voor de ervaren fietser.

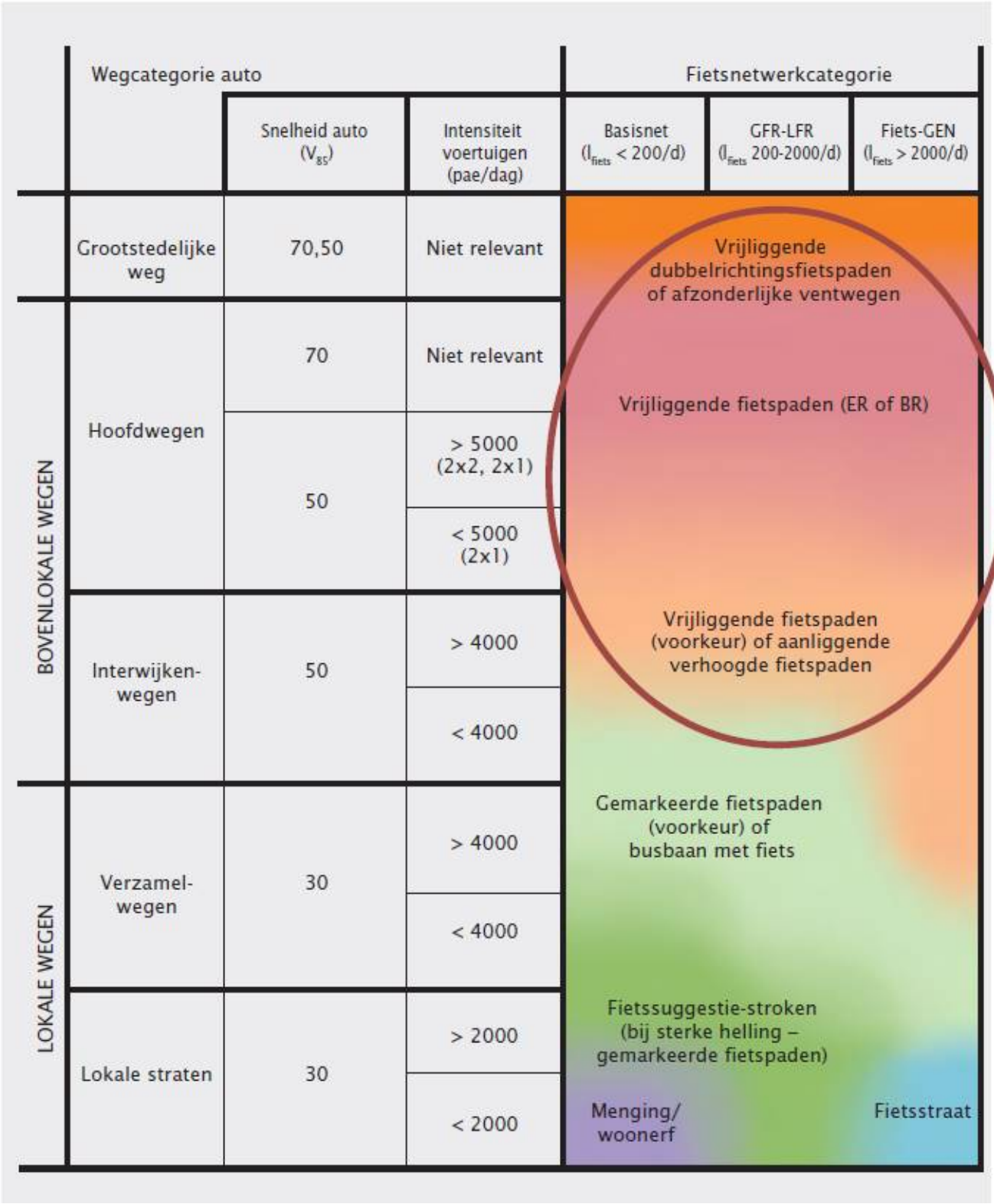
- *Als het gemarkeerd fietspad in de stad goed is uitgevoerd, dan valt er bij twee enkele rijstroken met 50 km/u (effectieve snelheid) en matige verkeersdrukte (minder dan 2000 pae/dag[32]) niets aan te merken op de veiligheid.*
- *De veiligheidsafstand van parkeerplaatsen (0,80 m - kans op ongevallen door opengaande deuren vermijden) - of van de boordsteen (0,40 m) is vereist, en de afstand van de rijbaan (Sauwenslijn, 0,40 m) is aanbevolen.*
- *Het gemarkeerde fietspad, in combinatie met een opgeblazen fietsopstelstrook (OFOS of fietssluis) aan alle kruispunten met verkeerslichten, biedt de snelle fietser veel zichtbaarheid en wendbaarheid, alsook de mogelijkheid om in één beweging links af te slaan.*
- *Wildparkeren op fietspaden blijft een probleem en vraagt om aanzienlijke politiecontroles.*

Het gemarkeerde fietspad heeft bovendien het voordeel dat het makkelijker aan te leggen (alleen markering) en te

Toch zijn afgescheiden fietspaden (die voldoende breed zijn en de normen van het vademecum met betrekking tot afgescheiden fietspaden volgen) nodig om beginnende, occasionele of jonge fietsers, van 8 tot 88 jaar[33], aan te trekken, en zodat ook een kind van 12 jaar zelfstandig kan fietsen[34].

- *De beginnende fietser beschikt niet over de vaardigheden (spontaan rijden, herkennen van gevaar) die na vele uren fietsen worden verworven. Hij voelt zich dus, terecht, gerustgesteld op een fietspad dat gescheiden is van de rijbaan.*
- ***Afgescheiden** fietspaden bieden een uitstekende veiligheid op een wegvak, rechts van geparkeerde wagens (minder kans op opengaande deuren) of met een hoogteverschil ten opzichte van de rijweg (ter hoogte van voetpad).*
- *Aan kruispunten vraagt het **afgescheiden** fietspad bijzondere aandacht: goed herkenbare oversteekplaatsen, of aangepaste verkeerslichten. Het ruim voor een kruispunt invoegen naar een OFOS is minder geruststellend voor de*

onderhouden (deel van de rijbaan) is.	*beginnende fietser.* - ***Afgescheiden*** *fietspaden stellen de fietser gerust en zorgen voor ontspannen rijgedrag tussen kruispunten. Het links afslaan aan kruispunten gebeurt in twee fasen, een prijs die het kind of de onzekere fietser gerust wil betalen voor zijn veiligheid.*



Bron: *Vade-mecum afgescheiden fietspaden, Brussel Mobiliteit*

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

WERKDOMEIN	*LINK MET BYPAD-MODULES*
OP DE FIETS Infrastructuur en fietsnetwerk	5. Infrastructuur en veiligheid – fietsnetwerk 8. Complementaire acties – verkeerscirculatie en parkeerbeleid
DE FIETS VEILIG STALLEN Fietsparkeervoorzieningen	5. Infrastructuur en veiligheid – fietsparkeervoorzieningen
STIMULEREN VAN FIETSGEBRUIK Informatie, sensibilisering, voorlichting	6. Communicatie en promotie 7. Educatie
VERANKEREN VAN FIETSBELEID	1. Gebruikersbehoeften 2. Leiderschap en coördinatie 3. Fietsbeleid op papier 4. Personeel en middelen 9. Evaluatie en impact

