

Watermaal-Bosvoorde

BYPAD audit en fietsactieplan



bruxellesmobilité
mobiëlbrussel

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



 Timenco

Richting in mobiliteitsbeleid

Pro Velo



Goedgekeurd door de Gemeenteraad van Watermaal-Bosvoorde, 17/12/2013

INHOUD

1	BYPAD Audit: Fietsen de dag van vandaag	6
1.1	Regionale context: fietsgebruik, fietspotentieel en fietsbeleid	6
1.2	Fietsprofiel van de gemeente Watermaal-Bosvoorde	12
1.2.1	Een groene gemeente waar het aangenaam fietsen is	12
1.2.2	Fietsmobiliteit in de gemeente	14
1.2.3	Observaties van weinig fietsgebruik	16
1.2.4	De fietsbaarheid	18
1.2.5	Fietsbeleid	20
1.3	De BYPAD methode	22
1.4	De BYPAD diagnose	26
1.5	De diagnose per module	27
1.5.1	Gebruikersbehoeften – score 1,5	27
1.5.2	Verantwoordelijkheid en coördinatie – score 1,75	28
1.5.3	Fietsbeleid op papier – score 2	28
1.5.4	Middelen en Personeel	28
1.5.5	Infrastructuur en Veiligheid – score 1,83	28
1.5.6	Communicatie en Sensibilisatie – niveau 1,5	29
1.5.7	Educatie – score 1	29
1.5.8	Complementaire maatregelen – score 2	29
1.5.9	Evaluatie en impact – score 0,5	29
1.6	Maatregelen per module	29
2	Fietsactieplan	30
2.1	Algemene doelstellingen fietsactieplan	30
2.2	Werkdomein A: De rijdende fiets	32
2.2.1	Kwaliteitseisen fietsnetwerk	32
2.2.2	Hefboommaatregelen	32
2.2.3	Schets van een fietsnetwerk samengesteld uit GFR en GemFR	34
2.2.4	Realisatie van de GemFR en bewegwijzering	36
2.3	Werkdomein B: de stilstaande fiets	45
2.3.1	Doelstellingen stilstaande fiets	45
2.4	Werkdomein C: Stimuleren van fietsgebruik	48
2.4.1	Doelstellingen stimuleren fietsgebruik	48
2.5	Werkdomein D: Verankeren van fietsbeleid	49
2.5.1	Aandachtspunten verankeren fietsbeleid	49
2.6	Actietabel	50

FIGUREN

Figuur 1: Topografie en fietsroutes in Google maps	12
Figuur 2: Kaart van de zones 30 en de verkeersverbindingen (GMP, 2004)	14
Figuur 3: Groene Wandeling in W-B.....	15
Figuur 4: BYPAD modules	23
Figuur 5: De BYPAD ontwikkelingsniveaus.....	23
Figuur 6: BYPAD: meerwaarde voor het fietsbeleidsplan	24
Figuur 7: Gemeente Watermaal-Bosvoorde, BYPAD diagnose 2012	26
Figuur 8: GFR en GemFR in Watermaal-Bosvoorde.....	34
Figuur 9: Kruisboogsquare: groot kruispunt met complex overzicht.....	39

TABEL

Tabel 1: Demografische gegevens. Bron: Wijkmonitoring	13
Tabel 3: Diverse statistieken. Bron: Wijkmonitoring	16
Tabel 4: Modal split inwoners W-B. Bron: Fed enquêtes Woon-Werk (2008)	17
Tabel 5: Modal split werknemers in W-B . Bron: Federale enquêtes Woon-Werk (2008)	17
Tabel 6: Resultaten BYPADmodules	26
Tabel 7: Antwoorden op de vragen BYPAD enquête	27
Tabel 8: Keuzetabel gewenste fietsvoorzieningen	36
Tabel 9: Actietabel.....	48

INLEIDING

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

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

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

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

Het Brussels Gewest financiert deze 6 gemeenten voor:

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

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

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

1 BYPAD AUDIT: FIETSEN DE DAG VAN VANDAAG

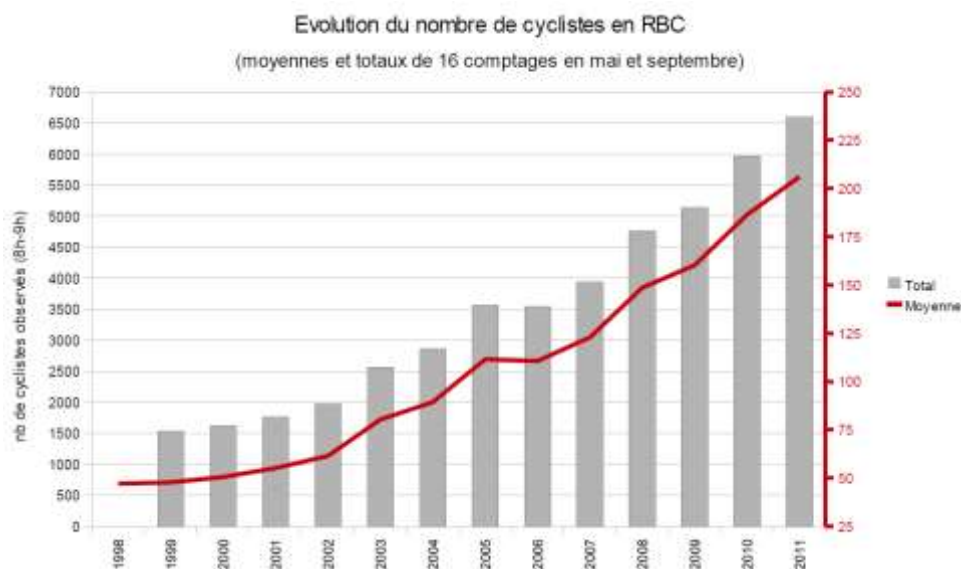
Diagnose van het fietsbeleid

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

1.1 Regionale context: fietsgebruik, fietspotentieel en fietsbeleid

Meer en meer fietsers

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



De grote massa moet nog steeds overtuigd worden

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

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

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

² Extrait du préambule du Plan Vélo 2010-2015

³ Enquête Ménage BELDAM, données 2010

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

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

De essentiële samenwerking tussen het Gewest en de gemeenten.

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

- de mobiliteit op gemeentelijk niveau **afhangt van de mobiliteit op regionaal niveau**, en dit zowel op vlak van de verkeersstromen als op het niveau van de beleidskeuzes;
- **het gewest is de wegbeheerder van de belangrijkste verkeersaders** per gemeente. In de praktijk gaat het hier ook over zeer interessante fietsroutes, die leesbaar en direct zijn, maar die aangepaste fietsvoorzieningen vereisen (zoals vrijliggende fietspaden of minstens gemarkeerde fietspaden). Slechts 48% (154 km) van het regionale wegennet zijn uitgerust met fietspaden (gemarkeerd of vrijliggend), wat reeds een stevige inhaalbeweging betekent ten opzichte van 2005 (28%, 90 km).
- Niettegenstaande zijn de **gemeenten wegbeheerder van 80% van het wegennet**⁴, dat zonder twijfel essentieel is voor de fiets omdat de fiets vooral in aanmerking komt voor korte afstanden: meer dan 75% van de fietsverplaatsingen zijn korter dan 5 km. Het gaat meestal over wijk- of interwijkwegen die voorbestemd zijn om omgevormd te worden tot zone 30 (doelstelling van IRIS I en II, reeds gerealiseerd op 38% van het wijkennetwerk in 2010)⁵
- De gemeenten krijgen een **behoorlijke ondersteuning van het Gewest** op vlak van fietsbeleid, fietsinfrastructuur (vb. de realisatie van het GFR netwerk – het Gewestelijk fietsnetwerk), informatie (vb. regionale fietskaart), promotie en sensibilisatie (vb. financiering Fietsbrevet voor scholen, campagnes zoals Bike Experience, fietsdiefstalcampagnes, ...) en de opstart van fietsdiensten (Villo, fietspunten, ...).

Een gewestelijk fietsbeleidsplan

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

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

⁴ Observatoire de la mobilité, Cahier 1 p.30

⁵ Observatoire de la mobilité, Cahier 1 p.32

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

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

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

Instrumenten, richtlijnen en projecten

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

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

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

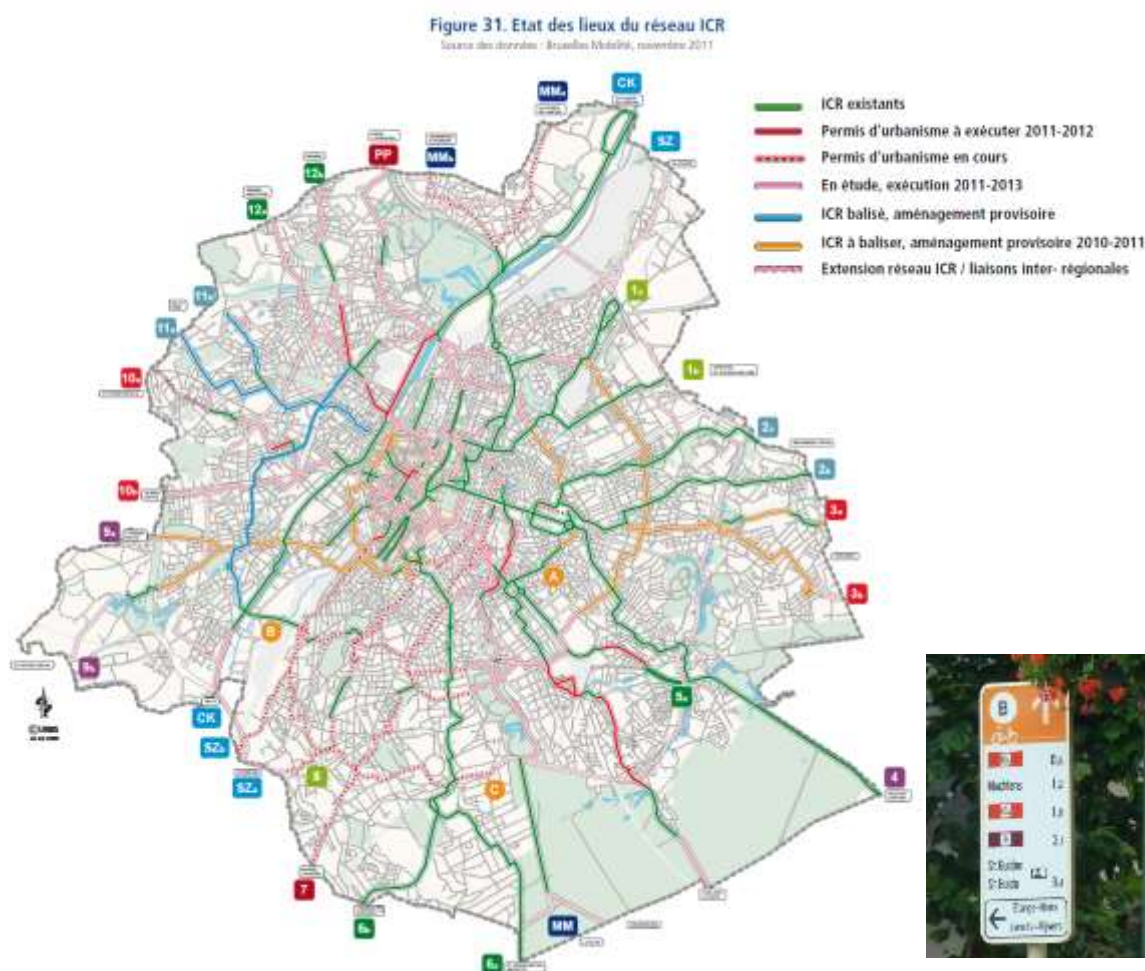
- De **gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV)** legt normen op rond kwaliteit en materiaalgebruik van inrichtingsprojecten, inplanting van fietsparkeerplaatsen en het voorzien van inpandige fietsenstallingen bij woningbouw (1 per wooneenheid).
- Het **gewestelijk parkeerplan** (in voorbereiding)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

⁶ RBC – vademecum vélo – cahier 2

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

De realisatie van het GFR netwerk is in zicht

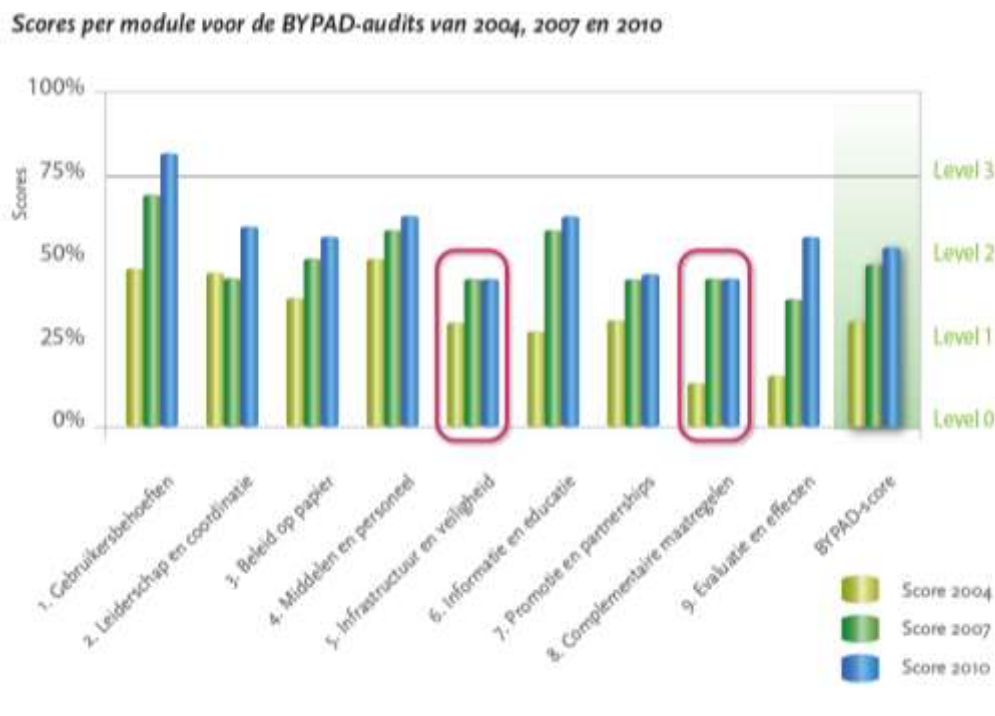
Het fietsplan voorziet in de realisatie van het volledige GFR netwerk tussen 2010 en 2014. Het gaat over rustige fietsroutes op wijk en interwijkniveau die voornamelijk de grote verkeersaders mijden. Er is een budget voorzien van ca. 10 miljoen € per jaar voor het aanbrengen van fietsmarkeringen of realiseren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



⁷ Observatoire de la mobilité, Cahier 1 p.49

Een wisselvallige tussenbalans

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



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

De globale evaluatie geeft het volgende aan:

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

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

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

⁸ Illustration: Plan vélo 2010-2015

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

De documenten zijn te downloaden op:

- <http://www.mobielbrussel.irisnet.be/articles/fiets/publicaties>: *Bypadaudit 2010, fietsplan 2010-2015*
- <http://www.mobielbrussel.irisnet.be/partners/professionelen/technische-publicaties> : *vademecum*
- [http://www.provelo.org/sites/default/files/etudes/observatoire du velo en rbc rapport 2011.pdf](http://www.provelo.org/sites/default/files/etudes/observatoire%20du%20velo%20en%20rbc%20rapport%202011.pdf) : *observatoire du vélo 2011 (Frans)*

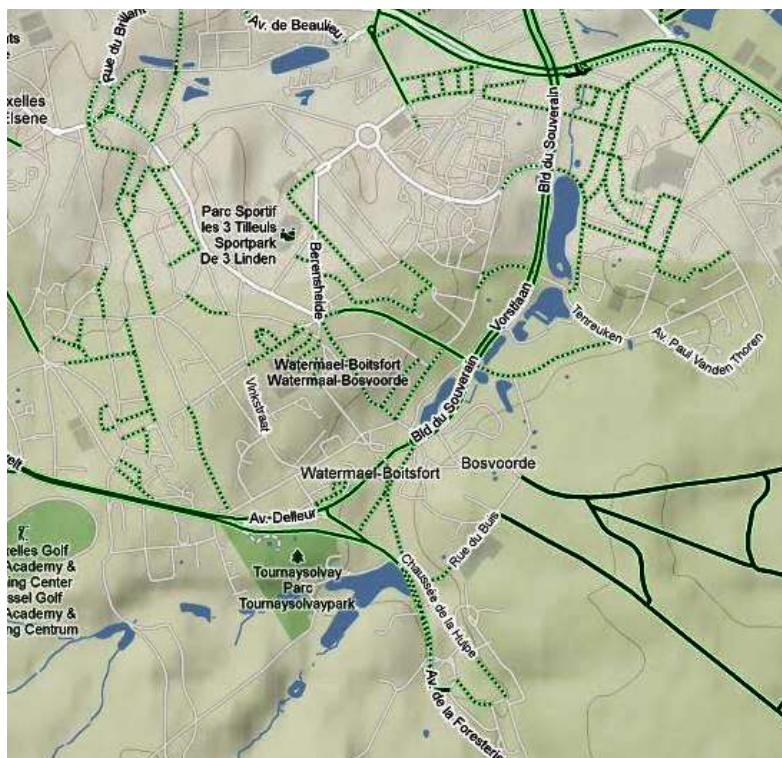
1.2 Fietsprofiel van de gemeente Watermaal-Bosvoorde

Dit deel geeft een beeld van de belangrijkste kenmerken van de gemeente alvorens over te gaan naar het fietsbeleid. Het is gebaseerd op bestaande beleidsplannen en het terreinbezoek dat werd afgelegd samen met de gemeentelijke werkgroep rond deze studie. In dit deel gebeurt reeds een eerste analyse over het fietspotentieel van Anderlecht volgens de inzichten van de auditor.

1.2.1 Een groene gemeente waar het aangenaam fietsen is

Watermaal-Bosvoorde is een gemeente van de tweede kroon aan de rand van het Zoniënwoud. Dit woud maakt de helft van het gemeentelijk grondgebied uit. Hoofdzakelijk wordt deze groene gemeente gekarakteriseerd door eengezinswoningen met tuin en enkele geklasseerde wijken (tuinwijken), wat extra eisen voor de aanleg van wegen met zich meebrengt. Watermaal-Bosvoorde telt 24.249 inwoners (2011) en is daarmee de vierde kleinste gemeente van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest qua inwoners, heeft de vierde grootste oppervlakte (12,91km²), maar slechts met 20% bebouwing (BHG: 46,20%).

Figuur 1: Topografie en fietsroutes in Google maps



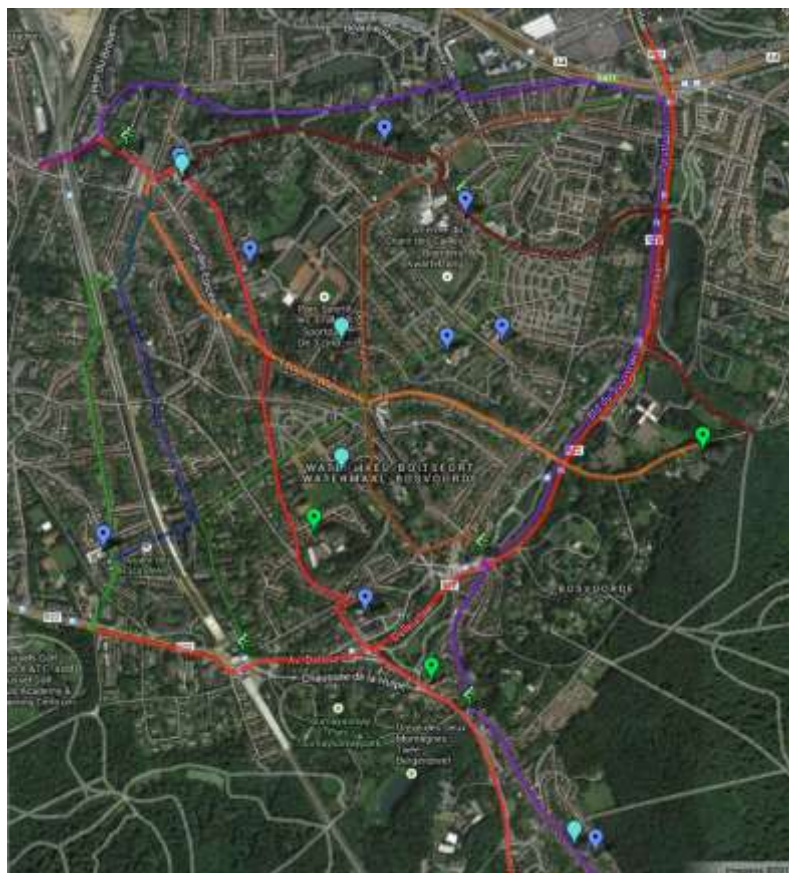
Golvend, maar lange valleien met lage hoogte

De geomorfologie van de gemeente bestaat uit de hoofdvallei van de Woluwe en secundaire valleien, die de gemeente een golvend karakter geeft. Een heuvel snijdt de gemeente in twee: de verbindingen tussen de wijken vertonen hellingen die fietsers kunnen ontmoedigen die bergop moeten, maar de valleien bieden veel kansen tot rustig fietsen.

Clusters verdeeld over weinig verdichte wijken

De grootste kantorenzone ligt in de Woluwevallei, een groene corridor bezaaid met vijvers en parken. Twee commerciële gebieden liggen aan weerszijden onderaan de heuvel, Bosvoorde centrum en het Wienerplein, vooral gekenmerkt door buurtwinkels. De sportieve kern 'Drie Linden' ligt op de top van

de heuvel. De rest van de wijk bestaat vooral uit woonwijken. De scholen verdeeld over het gemeentelijk grondgebied: 9 lagere scholen (1.600 leerlingen), 3 middelbare scholen (groen) en enkele kleuterscholen (lichtblauw)



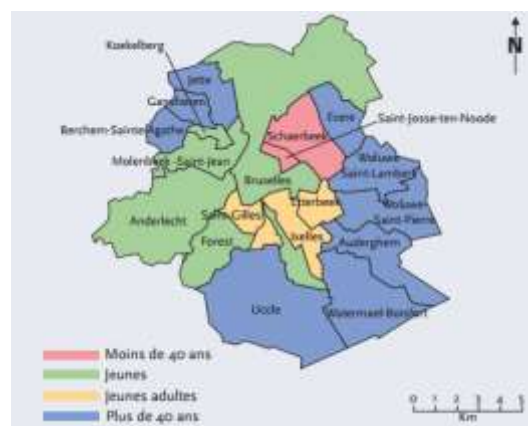
Volgens de Wijkmonitoring is de gemeente verdeeld in vijf homogene wijken: Bosvoorde-centrum, Drie Linden, Watermaal-centrum, Dries en Boondaal (deels) die ze deelt met de buurgemeentes (behalve Bosvoorde-centrum).

Een oudere bevolking met comfortabel inkomen

De bevolking van Watermaal-Bosvoorde wordt niet verwacht sterk te groeien in de volgende 10 jaar: +2,35% tussen 2010 en 2020. De bevolking is ouder dan het gewestelijk gemiddelde, het gemiddeld inkomen hoger en over het algemeen bestaande uit eengezinswoningen: veel fietspotentieel, maar waarschijnlijk ook bestendig tegen verandering.

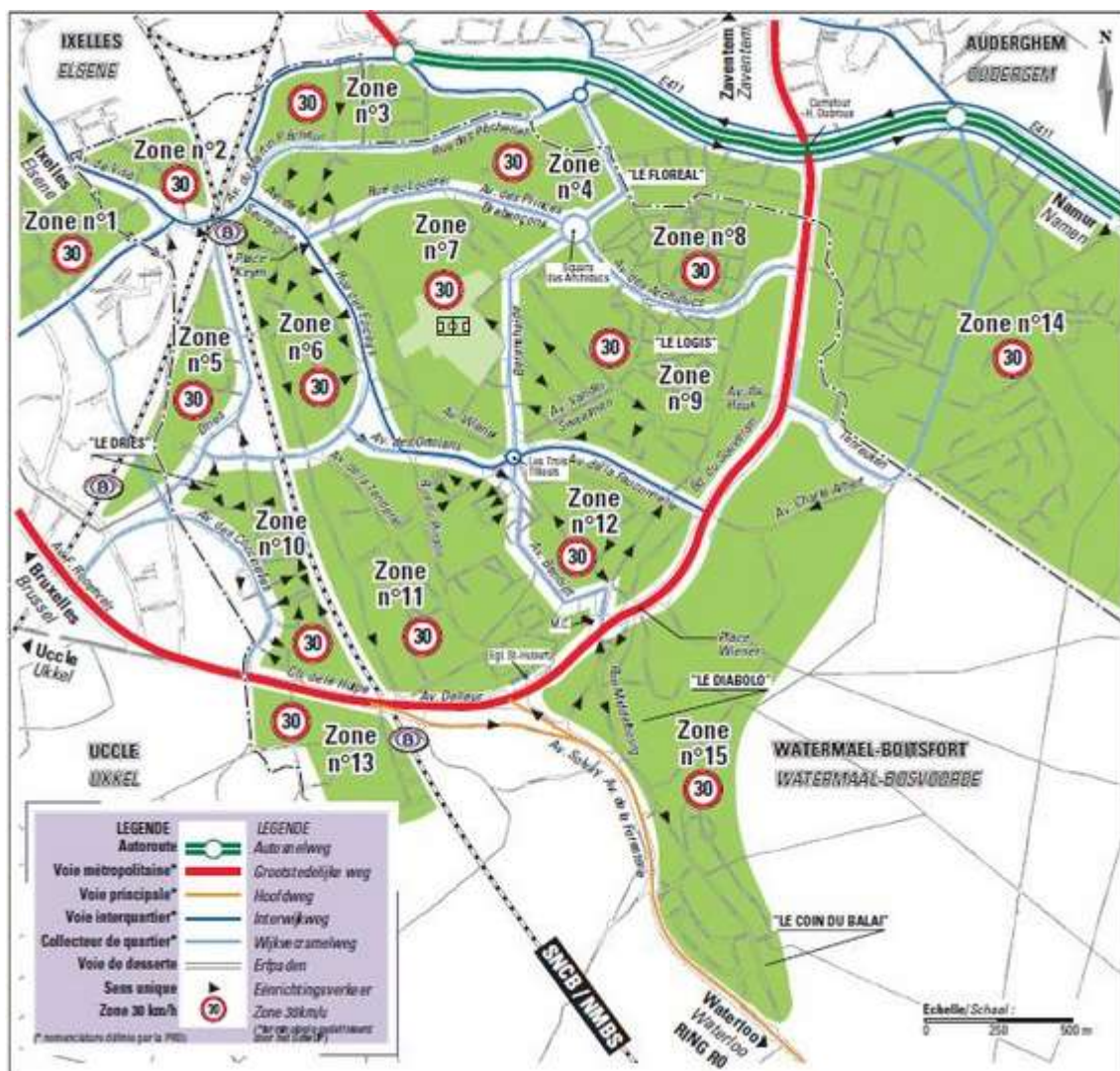
Leeftijds klasse (2010)	Watermaal-Bosvoorde	BHG gemiddeld	BHG 10%	BHG 90%
< 18j	20,27%	22%	18%	25%
18-65	60,41%	64%	63%	71%
>65	19,32%	14%	10%	18%

Tabel 1: demografische gegevens. Bron: Wijkmonitoring



1.2.2 Fietsmobiliteit in de gemeente

Op het spitsuur moet de gemeente zeer veel verkeer slikken tussen centrum en de rand naar de tweede kroon via de Vorstlaan en via de interwijkwegen tussen de woonerven (Valkerij, Ortolanenlaan, Epiceasstraat) en de verzamelwegen (Aartshertogenlaan, Benoïdtlaan, Onze-Lieve-Heersbeestjeslaan, Visserijstraat) om naar de eerste kroon te geraken zonder de verzadigde verkeersaders te gebruiken.



Figuur 2: Kaart van de zones 30 en de verkeersverbindingen (GMP, 2004)

Per fiets tussen de wijken, verkeerschaos

Helaas zijn deze interwijk- en verzamelwegen ook de straten die voor fietsers het meest voor de hand liggen (zie kaart gemeentelijk wegennet). Gezien de verkeersbelasting van deze wegen en de hellingen ervan zijn speciale voorzieningen voor fietsers een garantie voor de veiligheid en het verhogen van het fietsgebruik. Zonder aangepaste infrastructuur voelt de fietser de constante druk van het verkeer. Op dit moment is de Valkerij de enige interwijk- of verzamelweg met aangepaste infrastructuur.

Per fiets in de wijken, aangenaam verkeer

Het invoeren van de zones 30 en de configuratie van de wijkwegen hebben soms druk, maar steeds langzaam verkeer tot gevolg. Daardoor kan er aangenaam, zonder drukte en in groene omgeving gefietst worden. Om de doorstroming van fietsers te verbeteren zijn sommige eenrichtingsstraten als BEV voorzien: de breedte van sommige straten laten het openen in beide richtingen voor fietsers niet toe (vb. Diabolo). Tabel 2

Regionale verbindingen (GFR) in de nabije toekomst

Een gewestelijke fietsroute doorkruist de gemeente. De GFR 5b verbindt Terhulpen en Hoeilaart met het centrum van Elsene. Momenteel bestaat enkele aanpassingen in de Vorsterielaan. De finalisatie van de hoofdtakken van de GFR 5b werd verwezenlijkt. Het stuk Solvay werd uitgesteld na de instorting van het talud van de TerHulpseseesteenweg en de plaatsing van een dubbel richting in de Solvaylaan.



Een interregionale verbinding langs de Vorstlaan is voorzien van een tweerichtingsfietspad en kruist de Woluwevallei op een vlakke manier. Zo wordt het metrostation "Herrmann-Debroux" verbonden met de kantoorruimtes in deze straat. Ze ontsluit ook het station van Bosvoorde.

De Groene Wandeling doorkruist de gemeente (zie kaart).

Figuur 3: Groene Wandeling in W-B

Ontbrekende bewegwijzering en afbakening

Geen enkele van de gemeentelijke of gewestelijke routes of verbindingen (buiten de Groene Wandeling) is bewegwijzerd of afgebakend.

Intermodaliteit trein-metro+fiets

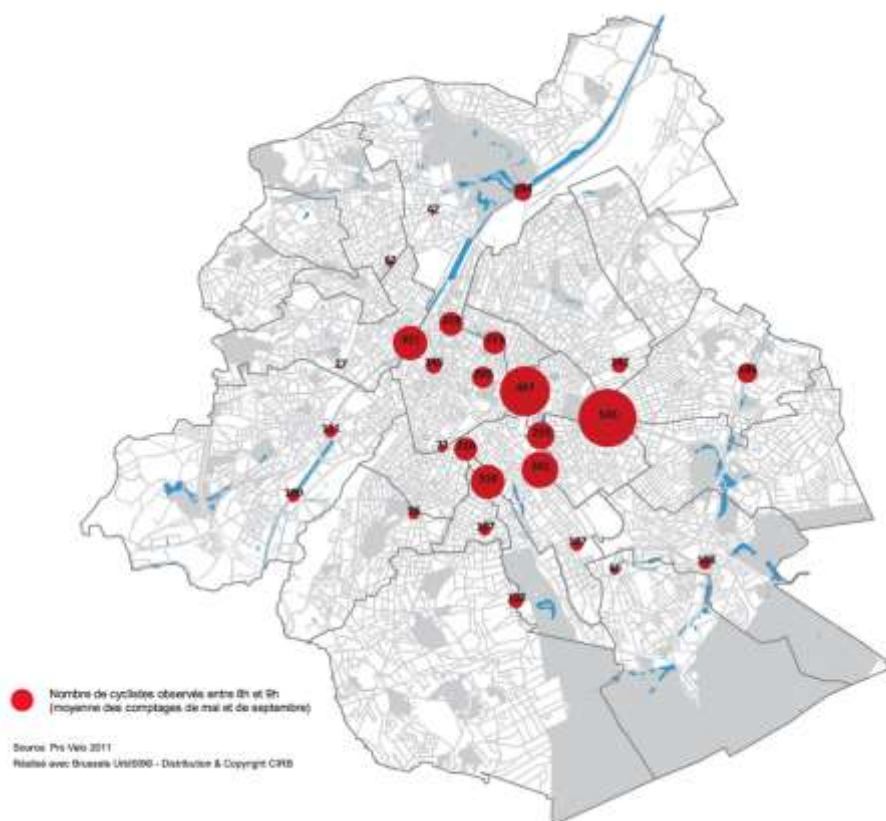
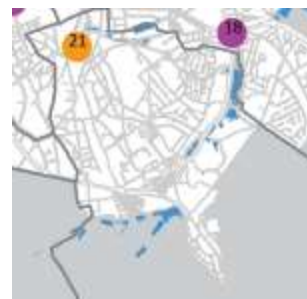
De bediening door het openbaar vervoer verschilt sterk van wijk tot wijk. Metro- en tramhaltes zijn er enkel aan de rand van de gemeente: metro: 3 in het noorden; Trein: 2 in het westen. Tram: zuid en west. De rest van de gemeente is door buslijnen aangeboden. De snelste wegen naar het centrum zijn trein en metro. Hier ligt dus een enorm potentieel voor de intermodaliteit fiets+OV: station bosvoorde (2 treinen/u) en Watermaal (1/u), metro Hermann-Debroux, Demey, Beaulieu.

		DRIE LINDEN	BOSVOORDE CENTRUM	WATERMAAL CENTRUM	DRIES	BOONDAAL	BHG
Gemiddelde leeftijd (jaar)	-2009-	41,37	38,85	44,69	42,09	43,06	37,43
Bevolkingsdichtheid (inw/km ²)	-2009-	6538,44	3601,36	5777,60	4922,79	7512,16	6621,12
Aandeel gezinnen dat in een eengezinswoning woont (%)	-2001-	55,86	68,77	34,84	42,40	17,59	28,17
Aantal lokale handelszaken per inwoner (per 1000)	-2006-	3,96	5,57	2,68	3,89	4,29	4,28
Aandeel gezinnen dat in een eengezinswoning woont (%)	-2001-	55,86	68,77	34,84	42,40	17,59	28,17
Niveau van verzadiging van de wegen (%)	-2001-	49,75	70,05	66,31	53,43	63,48	50,41
Bezettingsgraad van de parkeermogelijkheden langs de weg (5u30-7u) (%)	-2006-	68,21	66,65	77,85	53,12	77,57	68,89
Bezettingsgraad van de parkeermogelijkheden langs de weg (10u30-12u) (%)	-2006-	47,98	68,18	61,88	52,05	71,44	66,87
Aandeel van de bevolking nabij een openbare vervoershalte (3 vervoerswijzen samen) (%)	-2012-	80,56	96,34	91,45	91,35	92,01	94,67
Aandeel van de bevolking nabij een bushalte (250m) (%)	-2012-	63,73	77,25	86,13	51,59	48,24	73,91
Aandeel van de bevolking nabij een metrohalte (500m) (%)	-2012-	40,67	0,43	32,81	0,00	0,00	29,50
Aandeel van de bevolking nabij een tramhalte (400m) (%)	-2012-	32,32	62,37	6,65	60,25	66,56	63,69

Tabel 3: Diverse statistieken. Bron: Wijkmonitoring

1.2.3 Observaties van weinig fietsgebruik

Op basis van de tellingen door het Fietsobservatorium kan de evolutie van het fietsgebruik in het BHG opgevolgd worden. Eén van de telpunten bevindt zich op het grondgebied van de gemeente aan de rotonde Ijsvogellaan. Dit telpunt werd slechts in 2010 toegevoegd en de gegevens volstaan dus niet om tendensen te herkennen. Een tweede telpunt bevindt zich op de hoek van de Hermann-Debrouxlaan en de Vorstlaan, deze bestaat sinds 1998. In 2011 telde ProVelo gemiddeld 60 fietsers per uur met een piek van 70 fietsers per uur, op het kruispunt waren dit er 84 met een piek van 114 fietsers per uur. Het gewestelijk gemiddelde is 206 fietsers/uur/ De jaarlijkse groei op de Vorstlaan bedraagt gemiddeld 4 fietsers/jaar van 1998 tot 2011 maar 8 fietsers/ jaar van 2005 tot 2011, een verhoging met 9,5% (gewestelijk gemiddelde: 12%/jaar). Om een beter beeld te krijgen van het fietsgebruik in de gemeente is het zinvol nog 1 à 2 telpunten extra toe te voegen.



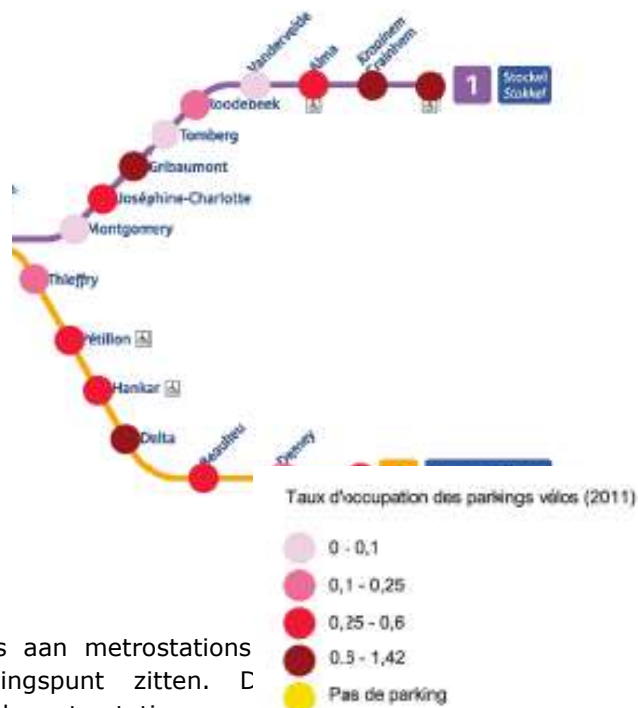
Vervoermodus	PercEnq	EstimTot
Wagen alleen / met familie	0,00	52,41
Wagen carpooling	0,00	2,33
Trein	0,00	6,89
Bus tram metro	0,00	25,13
Privé bus	0,00	0,24
Fiets	0,00	3,38
Motor	0,00	1,30
Stappen	0,00	8,33
Andere	0,00	0,00

Federale enquêtes woon-werkverkeer biedt enkele cijfers over de modal split van pendelaars (hoofdvervoersmiddel). Er bestaan twee rapporten: één over de inwoners van Watermaal-Bosvoorde en één over de werknemers in Watermaal-Bosvoorde. Men stelt vast dat de inwoners de fiets meer gebruiken als de werknemers die naar W-B komen (3,38%). Nochtans zijn veel werknemers volgens de cijfers inwoners van de buurgemeenten.

Tabel 4: Modal split inwoners W-B. Bron: Fed enquêtes Woon-Werk (2008)

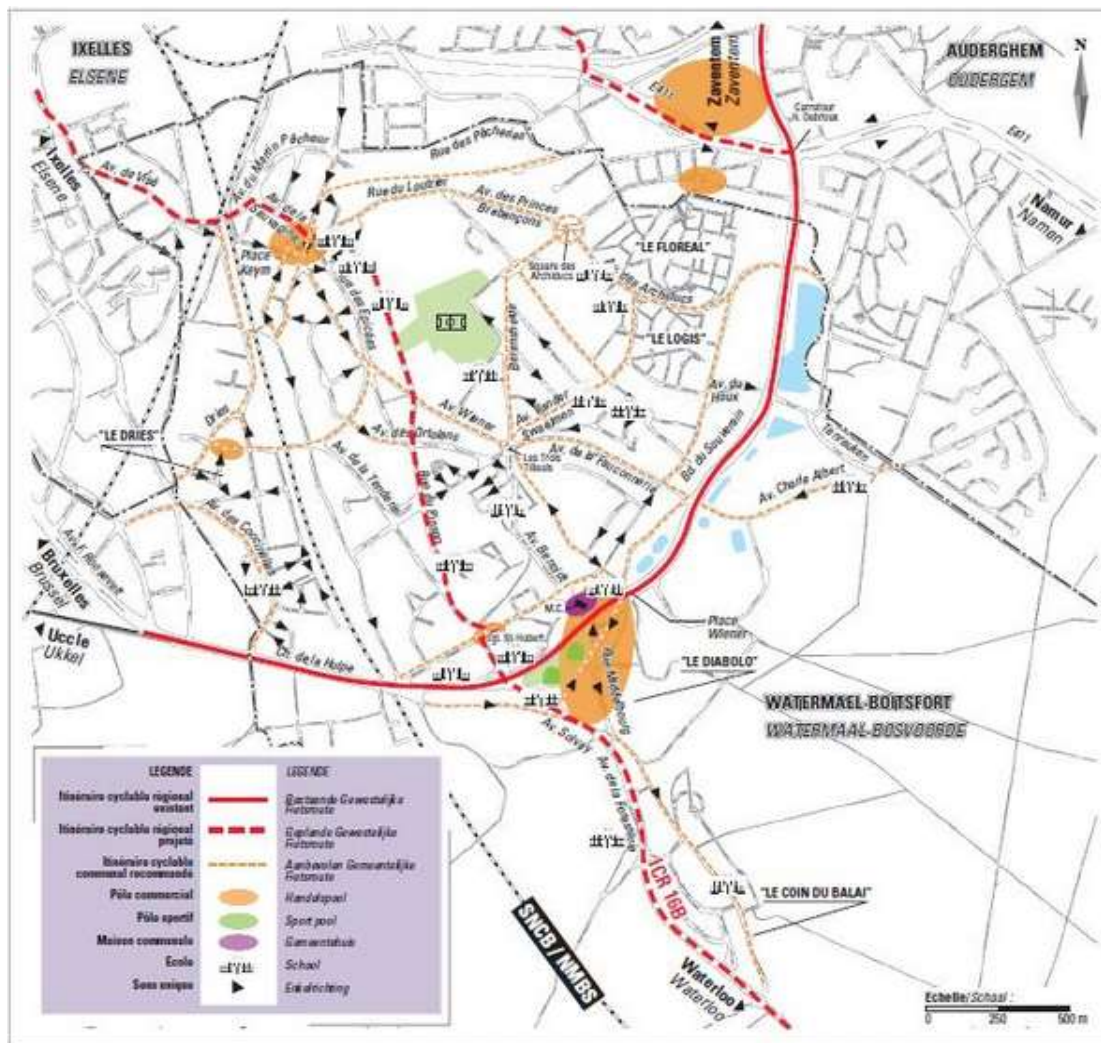
Vervoermodus	PercEnq	EstimTot
Wagen alleen / met familie	68,51	64,36
Wagen carpooling	5,88	9,76
Trein	9,94	8,65
Bus tram metro	12,27	11,59
Privé bus	0,00	0,00
Fiets	0,85	1,34
Motor	0,27	0,36
Stappen	1,50	3,94
Andere	0,78	0,00

Tabel 5: Modal split werknemers die in W-B werken. Bron: Federale enquetes Woon-Werk (2008)



De analyse van de parkeersituatie voor fietsers aan metrostations parkeervoorzieningen niet aan hun verzadigingspunt zitten. De fietsenstallingen is minder dan 50% voor alle drie de metrostations.

1.2.4 De fietsbaarheid



Het reliëf van de gemeente werd reeds vermeld, net als de bijzonderheden van de wijken. Om het terrein goed te kunnen begrijpen werd een terreinbezoek door de BYPADgroep uitgevoerd op basis van het netwerk van in het GMP opgesteld werd. De vaststellingen zijn als volgt:

- Aanwezigheid van fietslogo's om op de aanwezigheid van fietsers opmerkzaam te maken
- Een goede zichtbaarheid van de BEV en de implementatie ervan in de eenrichtingsstraten
- Afwezige zichtbaarheid van het netwerk: de beginnende fietser weet niet waarlangs hij moet fietsen
- Afwezigheid van een continu en coherent netwerken
- Een goede fietsbaarheid in de wijken met enkele problemen (niet toereikende breedte straten BEV of enkelrichting)
- Invoering van de zone 30 met snelheidsbeperkende maatregelen
- Matige fietsbaarheid op de verzamel- en interwijkwegen door verkeersdruk in bergopwaartse richting
- Veel compromissen van fietsbaarheid op de twee GFR
- Het plaatsen van fietsaanleunbeugels in de buurt van handelszaken en overdekte parkeerplaatsen aan commerciële kernen en aan tramhaltes

Leesbare infrastructuur



Niet-leesbare infrastructuur



Objectieve veiligheid



Objectieve onveiligheid



Veilig bergopwaarts



Verkeersdruk, bergopwaarts



Zichtbaarheid aan kruispunten



Afwezigheid van kruispunten



<p>Comfort</p> 	<p>Oncomfortabel wegoppervlak</p> 
<p>Snelheidsbeperkende maatregelen</p> 	<p>Potentieel gevaarlijke infrastructuur</p> 
<p>Overdekte parkeermogelijkheden</p> 	<p>Privé-initiatief</p> 

1.2.5 Fietsbeleid

Het **gemeentelijk mobiliteitsplan** werd in december 2004 voorgesteld en bevat een hoofdstuk 'zachte modi' met meerdere doelstellingen:

- Verbetering van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de multimodale kernen, de commerciële en vrijetijdspolen.
- De zijstraten van de Vorstlaan, Terhulpenlaan en Vorsterielaan
- Bevorderen van interwijkverbindingen
- Bevorderen van parkeren van tweewielers

De **verantwoordelijkheid** van het fietsbeleid ligt bij de dienst stedenbouw, dat over een departement mobiliteit beschikt dankzij de schepen van mobiliteit. In het algemeen worden mobiliteitsprojecten maandelijks in de coördinatiecel POLUTRA (politie, openbare werken, stedenbouw) besproken. De bedoeling was om het ontwerp en de coördinatie van de projecten

mogelijk te maken, maar op dit moment houdt deze cel zich meer met beslissingen op korte termijn bezig als met een overkoepelende visie.

De **budgetten** voor specifieke acties voor fietsinfrastructuur zijn begrensd en is gebaseerd op opportuniteiten: bij de heraanleg van wegen bekijkt men of men fietsinfrastructuur kan integreren. Vaak gaat het echter enkel om onderhoudswerken. Aangezien de gemeente als welgesteld geldt (uitgebreid en met lage dichtheid), vloeien er weinig gewestelijke subsidies (openbare werken: max. € 160.000 voor 3 jaar). De fietsaanleunbeugels vormen een onderdeel van een stock-opdracht van stadsmeubilair. De markeringen zijn geïntegreerd in een jaarlijks budget voor markeringen.

De **voorzieningen** die gerealiseerd zijn op het gemeentelijk wegennet zijn vooral: de aanleg van een trottoir toegelaten voor fietsers in de bergopwaartse richting van de Valkenrij, het invoeren van het BEV in eenrichtingsstraten, het oplijsten en rekening houden met 'zwarte vlekken', het plaatsen van fietsaanleunbeugels dichtbij commerciële centra, sportcentrum, in de nabijheid van scholen, het plaatsen van drie overdekte stallingen (Keymplein, Payfaplein en voor het commissariaat).

De zones 30 werden consequenter voorzien van begeleidende infrastructuur: chicanes, doorlopende trottoirs of opgehoogde voetgangersoversteken, poorteffecten, het verwijderen van parkeerruimte voor de doorgang van voetgangers.

Sensibilisatie werd samen met de politie aangepakt: graveren van fietsen, verkeersveiligheidsstrainings op de Autoloze Zondag in samenwerking met de GRACQ. Er bestaat geen fietskaart (hetzij de gewestelijke), ook is er op de gemeentelijke website geen informatie te vinden. De gemeente beschikt niet over een interne cartograaf, noch webmaster. Er zijn 4 Villo-stations geïnstalleerd in 2012.

De gemeente organiseert jaarlijks een overleg in elke wijk. Er is duidelijk een conflictmentaliteit tussen auto en fiets, niet enkel in het dossier over het invoeren van het BEV, het herstellen van ruimte op het wegennet of simpelweg het plaatsen van fietsparkeervoorzieningen.

1.3 De BYPAD methode

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

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

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

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

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

Figuur 4 – BYPAD modules



Figuur 5 – De BYPAD ontwikkelingsniveaus

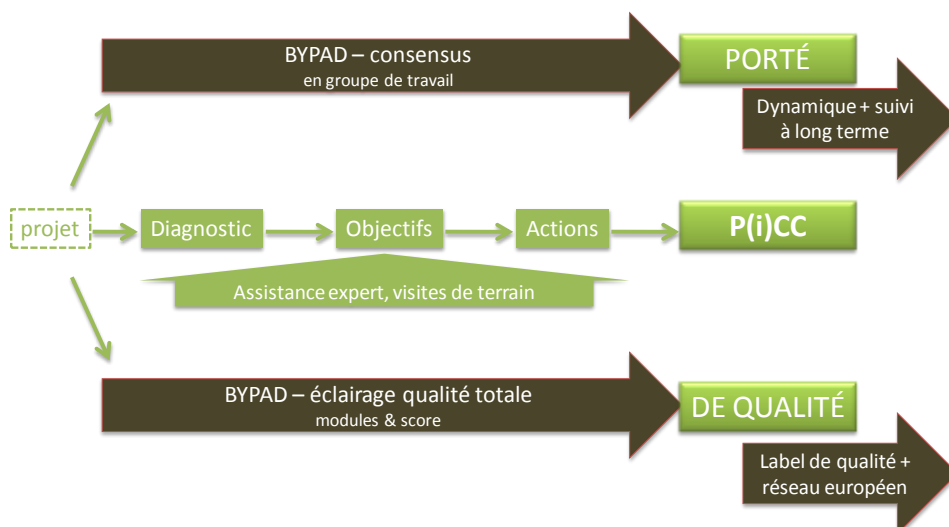


De toegevoegde waarde van BYPAD is de bijdrage in de **slaagkansen om fietsbeleid werkelijk uit te voeren**:

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

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

Figuur 6 – BYPAD: meerwaarde voor het fietsbeleidsplan



Tabel 1 – Samenstelling van de gemeentelijke BYPAD evaluatiegroep

Type	Naam		Functie/dienst	Email / tel
Ambtenaar	Brackelaire	Myriam	CEMA	mbrackelaire@wb.irisnet.be
Ambtenaar	Tillière	Benjamin	CEMA	btilliere@wb.irisnet.be
Ambtenaar	Steinfort	Thierry	CEMA	tsteinfort@wb.irisnet.be
Ambtenaar	Wery	Lionel	Dienst openbare werken, wegen	lwery@wb.irisnet.be
Ambtenaar	Baethé	Thierry	Lokale politie - verkeer	dpacmv@police5342.irisnet.be
Bestuur	Depuydt	Anne	Schepen openbare werken	
Bestuur	Roberti	Tristan	Schepen mobiliteit	troberti@wb.irisnet.be
Gebruiker	Delchambre	Philippe		philippe.delchambre@ulb.ac.be
Gebruiker	Fonsny	Inès		ifonsny@gmail.com
Gebruiker	Van den Berg	Joëlle		joelle.vandenberg@reseau-idee.be

Tabel 2 – BYPAD agenda

1^{ste} fase - BYPAD	
27/03/2012	Startoverleg met de 6 BYPAD gemeenten
07/05/2012	Werkgroep 1: startoverleg BYPAD Watermaal-Bosvoorde
24/05/2012	Werkoverleg met CEMA
11/06/2012	Terreinbezoek
18/06/2012	Werkgroep 2: consensusmeeting
10/08/2012	Tussentijds rapport
03/09/2012	Werkgroep 3: Actieplan
01/11/2012	Finaal BYPAD rapport

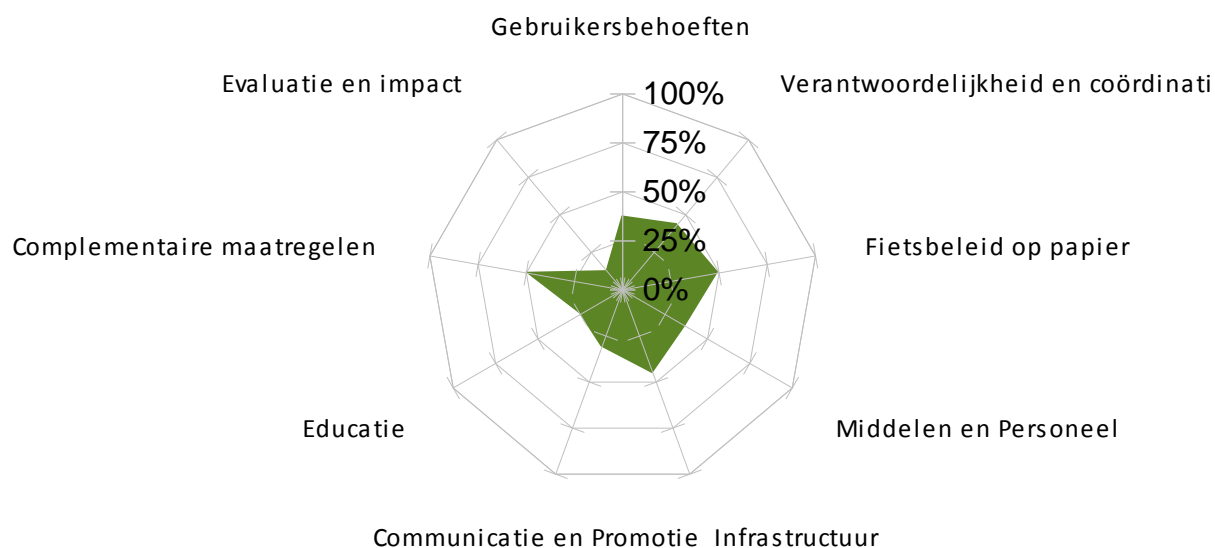
1.4 De BYPAD diagnose

De diagnose is het resultaat van discussies en verkregen consensus over de evaluatie van elke vraag.

1	Gebruikersbehoeften	1,50
2	Verantwoordelijkheid en coördinatie	1,75
3	Fietsbeleid op papier	2,00
4	Middelen en Personeel	1,50
5	Infrastructuur	1,83
6	Communicatie et Promotie	1,25
7	Educatie	1,00
8	Complementaire maatregelen	2,00
9	Evaluatie en Impact	0,50

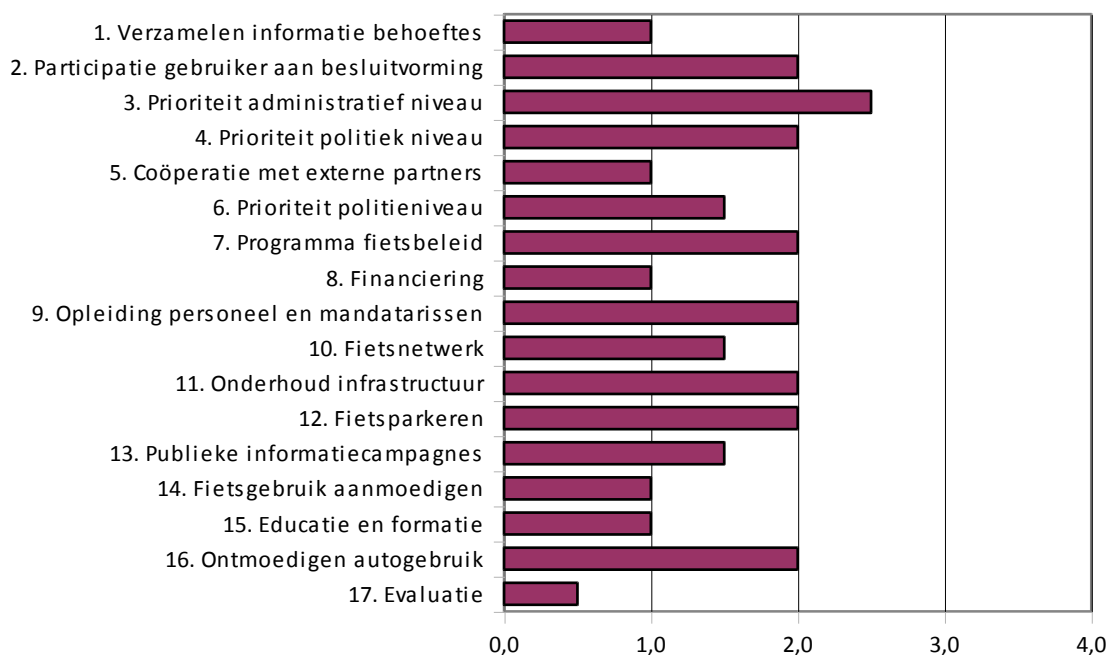
Tabel 6: resultaten BYPADmodules

Gemeente Watermaal-Bosvoorde BYPAD diagnose 2012



Figuur 7: Gemeente Watermaal-Bosvoorde, BYPAD diagnose 2012

Score per vraag



Tabel 7: Antwoorden op de vragen BYPAD enquête

1.5 De diagnose per module

De evaluatie sluit goed aan bij de verzamelde indrukken op het terrein en het overleg met de CEMA. W-B bevindt zich tussen score 1, ad hoc aanpak (geval per geval) en niveau 2, werken met de beschikbare middelen.

1.5.1 Gebruikersbehoeften – score 1,5

Er is geen systematische bevraging of een methode om data te verzamelen. Hoofdzakelijk werden in de laatste drie jaar de plaatsbeschrijvingen van de GRACQ uit 2010 gebruikt als instrument om de zwarte vlekken in de gemeente en verbeteringsvoorstellen te formuleren. De gegevens die door het GMB of geval per geval door studie bureaus werden vergaard werden ook als basis gebruikt.

De administratie beantwoordt problemen die door burgers gesignaleerd worden/ Er is geen contactpersoon voor fietsen binnen de administratie, maar vragen rond mobiliteit landen bij de bevoegde personen.

Door een jaarlijks wijkoverleg wordt de participatie van de inwoners bij problemen aangaande de wijk verzekerd. Hoewel er door de burgers punten op de agenda mogen worden gezet, komen zelden fietsers aan het woord. Zijn er effectief formele vergaderingen nodig over 1 enkele problematiek zoals de fiets?

1.5.2 Verantwoordelijkheid en coördinatie – score 1,75

Op administratief niveau

Er is niemand binnen de organisatie die de rol van fietsverantwoordelijke op zich neemt

De verantwoordelijke mobiliteit is niet geïsoleerd binnen de dienst stedenbouw, maar werkt in overleg met collega's. Er bestaat ook een cel POLUTRA die alle vragen in verband met mobiliteit bekijkt en onderzoekt. Zij komen om de 6 weken samen en bestaat uit de schepenen van de verbandhoudende diensten, de burgemeester, de diensten openbare werken, stedenbouw-mobiliteit en de politie. De fiets is geen prioriteit binnen de administratie. Ook wordt vastgesteld dat er goed wordt samengewerkt tussen de diensten, een groot pluspunt. Deze cel is bij de burgers niet bekend.

Op politiek niveau

Het GMP werd in 2004 gemaakt. Het beschrijft de verbetering van de verplaatsingscondities van de zachte weggebruikers (en dus fietsers) als een prioriteit. Het schepencollege heeft een schepen van mobiliteit aangeduid maar in de realiteit wordt fietsbeleid niet echt ondersteund binnen het college.

Coördinatie en coöperatie met externe partners

De gemeente beantwoordt aanvragen, maar er werd nog nooit een structurele samenwerking opgezet behalve natuurlijk de politiezone. Voor de bouw van het RER moet er een regelmatig overleg met de NMBS en Infrabel plaatsvinden

Polititionele acties

De politie werkt mee aan de cel POLUTRA en geeft advies over toekomstige voorzieningen/ De politiezone neemt ook deel aan opleidingen voor verkeersveiligheid in het lager onderwijs en workshops over verkeersveiligheid op de autoloze zondag. De politie beschikt over fietsen, maar er zijn geen fietsbrigades.

1.5.3 Fietsbeleid op papier – score 2

Zoals eerder genoemd, focust het GMP op het verbeteren van de fiets- en wandelcondities van de weggebruikers. Het GMP blijft een richtinggevend document, maar er is geen echt programma: er wordt vooral op het ritme van de mogelijkheden en het beschikbare budget gewacht.

1.5.4 Middelen en Personeel

Het infrastructuurbudget is laag. Er is een budget voorzien voor markeringen, een stock-overeenkomst voor stadsmeubilair voor het fietsparkeren, maar er is geen specifiek budget voor fietsbeleid.

De gemeente beschikt over 3 CEWA die een opleiding gevolgd hebben. Als er een specifieke opleiding voor de fiets zou bestaan, zou dit kansen krijgen maar niet aangemoedigd worden aangezien het niet tot de prioriteiten behoort. Het team neemt af en toe deel aan themadagen.

1.5.5 Infrastructuur en Veiligheid – score 1,83

Het is in W-B aangenaam om te fietsen, maar er is geen gevestigd netwerk en geen continuïteit in de voorzieningen, de routes zijn gefragmenteerd, het ontbreekt aan veiligheid in de schoolomgeving en aan enkele kruispunten zijn er vrijliggende voorzieningen of markeringen op de weg. Het weggoppervlak is van slechte kwaliteit maar putten worden gevuld. De markeringen worden elk jaar vernieuwd.

De plaatsing van de fietsaanleunbeugels in de buurt van scholen, handel en administratie is grotendeel opgesteld en wordt voortgezet. In de woonzones ontbreken ze. Enkele inwoners zijn tevens vragende partij voor de installatie van veilige fietsboxen. Het plaatsen van fietsaanleunbeugels is moeilijk omdat er steeds gevreesd wordt voor het verdwijnen van autoparkeerplaatsen. Op bepaalde plaatsen voldoet het aanbod niet, er worden fietsen aan straatmeubilair vastgemaakt.

1.5.6 Communicatie en Sensibilisatie – niveau 1,5

Tijdens het overleg werd het snel duidelijk dat de burgers niet weten hoe de gemeente functioneert, noch welk aanpak gevolgd wordt.

Nochtans in elke uitgave van het infomagazine van de gemeente zijn er informatiesartikels over de fiets. Er bestaat ook een pagina 'mobiliteit' op de webpagina van de gemeente, maar deze bevindt zich in de rubriek "Administratieve stappen". Man vindt dus geen actuele informatie online, maar er is een e-mailadres om de mobiliteitsverantwoordelijke te contacteren.

Acties ter sensibilisatie worden georganiseerd in het kader van de Autoloze Zondag. Een specifiek informatiemoment wordt georganiseerd naar aanleiding van de inplanting van de Villo-stations

1.5.7 Educatie – score 1

In samenwerking met de politie wordt het thema verkeersveiligheid in de lagere scholen behandeld. Deze eindigt steeds met een "Verkeersveiligheidschallenge" tussen de verschillende scholen. Twee keren per jaar organiseert de GRACQ een opleiding voor volwassenen (Vélo-Trafic).

Er werden ook ervaringen opgedaan met de 'fietsbus' in een school, maar dit hangt van de wil van de ouders af.

1.5.8 Complementaire maatregelen – score 2

Een parkeerbeleid wordt reeds sinds 2 jaar gevoerd, blauwe zones werden ingevoerd net als het bewonerparkeren om illegaal geparkeerde auto's te weren uit de woonwijken. Bij de heraanleg van wegen wordt er moeite gedaan om de veiligheid voor voetgangers en fietsers te verbeteren, maar er wordt te weinig aandacht geschonken aan het parkeren (bereikbaarheid van handel, wil van de omwonenden).

1.5.9 Evaluatie en impact – score 0,5

Er bestaat geen systematische analyse, noch een evaluatie. Het Gracq heeft een onderzoek gedaan naar de zwarte vlekken in de gemeente, die nu afnemen omdat hiermee rekening werd gehouden in de planning.

1.6 Maatregelen per module

Hieronder volgt een overzicht van maatregelen per module die gebaseerd zijn op de actieplan meeting (3^{de} BYPAD overleg op 3 september 2012). Uit dit overzicht van maatregelen worden een aantal strategische projecten geselecteerd die de grootste impact en haalbaarheid hebben op korte termijn. Deze maatregelen moeten een hefboomeffect hebben voor nieuwe maatregelen in functie van de fietsbaarheid, het fietsgebruik en het fietsimago in Watermaal-Bosvoorde

2 FIETSACTIEPLAN

De visie en ambities van het fietsbeleid

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

2.1 Algemene doelstellingen fietsactieplan

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

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

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

Tabel 3 – Algemene doelstellingen en werkvelden

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

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

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

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

2.2 Werkdomein A: De rijdende fiets

Werkveld: infrastructuur en fietsnetwerk

2.2.1 Kwaliteitseisen fietsnetwerk

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

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

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

2.2.2 Hefboommaatregelen

Tot de hefboommaatregelen behoren het definiëren van:

- wijken die prioritair fietsbaar moeten gemaakt worden – autoluw verkeer, gematigde snelheid, geen doorgangsverkeer,...
- gemeentelijke fietsroutes met groot potentieel/hogste prioriteit en voorzieningen inplannen:
 - o Geconcentreerd rond de kernen
 - o Missing links (continuïteit)
 - o Kansen voor afkortingen, fietsers buiten het wegennet
- Te versterken voorzieningen
- Te renoveren voorzieningen
- Op te lossen zwarte vlekken

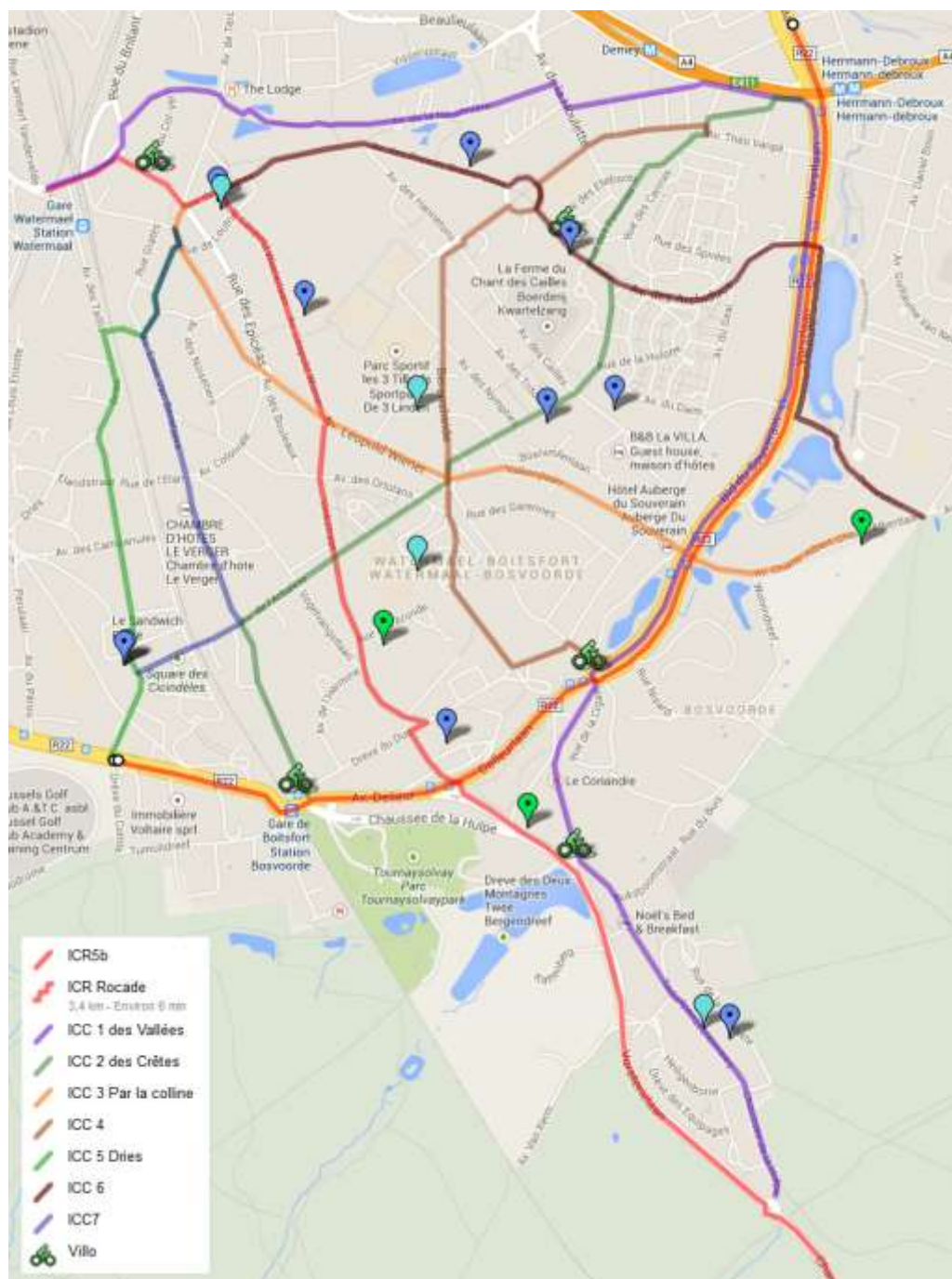
<p>5. Infrastructuur en netwerken</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Identificatie van de polen en de verbinding ervan. <ul style="list-style-type: none"> ○ intermodaliteit: stations van Watermaal en Bosvoorde, metrohaltes Hermann-Debroux, Demey et Beaulieu ○ handel en diensten: Wiener, Middelburg et Gemeenteplein, Hermann-Debroux, sportcentrum Drie Linden, academies. ○ onderwijs: de vele scholen langs de GFR 5b, de andere scholen op de heuvel, Aartshertogenlaan – Vander Swaelmen, verbinding St Hubertus, verbinding ULB • 2 assen om prioritair te onderzoeken voor het netwerk: <ul style="list-style-type: none"> ○ De valleien en hogtelijnen volgen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ GemFR Vallei: station Watermaal - Visserij - Hermann-Debroux -Vorstlaan - Bezemhoek ▪ GemFR Toppen: Drieswijk (na de overdekking van de spoorweg) station Bosvoorde - Van Becelaere - Kruisbooglaan - Vander Swaelmen - Aartshertogenlaan ○ Realiseren van vrijliggende fietsvoorzieningen op de verzamelwegen in bergopwaartse richting zoals voorzien in het GMP: op de Benoidtlaan en de Aartshertogenlaan • Keymplein en de Valkenrij verbinden • De doorgang en zichtbaarheid van fietsers op rotondes verbeteren • Oplossingen aanbrengen voor de zwarte vlekken: <ul style="list-style-type: none"> ○ Keymplein ○ Middelburg et Bezemhoek • Invoering van zone 30 in de woonwijken • Het aantal stops verminderen en de oversteek op de vrijliggende fietspaden beveiligen (vooral Terhulpenlaan, Vorstlaan) • De mogelijkheid bestuderen bepaalde wijken open te stellen om bepaalde wegen fietsbaar te maken
<p>8. Complementaire acties</p>	<ul style="list-style-type: none"> • De doorstroming van autoverkeer verminderen om doorgangsverkeer te vermijden door het invoeren of aanpassen van eenrichtingsstraten (zoals aangegeven in het GMP)

2.2.3 Schets van een fietsnetwerk samengesteld uit GFR en GemFR

De aders van het GemFR zijn de structurele assen waar voorzieningen prioritair zijn. In het geval van stijgingen wordt een vrijliggende infrastructuur verkozen.

De structurele assen laten toe de verschillende genoemde polen met elkaar te verbinden en de fietsbare wijken (door de zones 30) aan te tappen.

Verschillende routes liggen deels op de GFR en op het grondgebied van de gemeente Oudergem. Een gemeenschappelijke bewegwijzering met deze buurgemeente zou de leesbaarheid van het netwerk ten goede komen.



Figuur 8: GFR en GemFR in Watermaal-Bosvoorde

Kwaliteitsniveau

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

De keuze van fietsvoorzieningen wordt bepaald door volgende drie factoren:

- Intensiteit fietsverkeer
- Effectief gereden snelheid autoverkeer (V_{85})
- Intensiteit autoverkeer

De keuzetabel (zie volgende bladzijde) geeft aan dat gemengde verkeerssituaties op Fiets-GEN, ICR of ICC routes toegestaan zijn op voorwaarde dat deze routes langs verkeersluwe trajecten lopen. Dit kan door:

- **Verminderen van de verkeersintensiteit:** verkeersstromen afleiden door het invoeren van eenrichtingsverkeer, knippen van doorgaande routes met doorgang voor fietsers, ...
- **Aanpassen van de verkeerssnelheid:** snelheidsbeperking op kruispunten, beperken van de breedte van de rijbaan, invoeren van snelheidsremmende maatregelen (asverschuiving, Berlijnse kussens, verkeersplateau, ...)
- **(Gedeeltelijk) verminderen van het aantal parkeerplaatsen:** om ruimte te creëren voor hoogwaardige fietsvoorzieningen.

2.2.4 Realisatie van de GemFR en bewegwijzering

De realisatie van de infrastructuur voor de GemFR is prioritair. Bij voorkeur wordt er aan een GemFR gesleuteld in zijn geheel alvorens over te gaan naar een volgende route, zodat burgers het plan zien tot stand komen.

Tabel 8: Keuzetabel gewenste fietsvoorzieningen

	Wegcategorie auto		Fietsnetwerkcategorie		
	Snelheid auto (V_{85})	Intensiteit voertuigen (vte/dag)	Basisnet ($I_{fiets} < 200/d$)	GFR – LFR ($I_{fiets} 200 – 2.000/d$)	Fiets-GEN ($I_{fiets} > 2.000/d$)
BOVENLOKALE WEGEN	Grootstedelijke weg	70, 50	Niet relevant	Vrijliggende dubbelrichtingsfietspaden of afzonderlijke ventwegen	
	Hoofdwegen	70	Niet relevant	Vrijliggende fietspaden (ER of DR)	
		50	> 5.000 (2 x 2, 2x1)		
			< 5.000 (2 x 1)		
	Interwijkwegen	50	> 4.000	Vrijliggende fietspaden (voorkeur) of aanliggende verhoogde fietspaden	
< 4.000					
LOKALE WEGEN	Verzamelwegen	30	> 4.000	Gemarkeerde fietspaden (voorkeur) Of busbaan met fiets	
		< 4.000			
	Lokale straten	30	> 2.000	Fietsuggestie-stroken (Bij sterke helling – gemarkeerde fietspaden)	
< 2.000			Menging / woonerf	Fietsstraat	

A1. GemFR Vallei

Deze route wil het station van Watermaal – Visserij – Hermann Debroux – Vorstlaan – Bezemhoek verbinden zonder hellingen

Locatie	Huidige situatie	Te voorziene infrastructuur
Rotonde Viséstr/ Waterwildlaan/ Ijsvogelstr	GFR – bypass fiets+busstrook naar Keymplein, in tegenrichting gemengd met het verkeer	Inritten rotonde evt scheiden door overrijdbare eilandjes (zie vb.)
Ijsvogelstr	Tweerichtingsstraat, parkeervakken, gemengd verkeer met fietslogos in beide richtingen	Gemarkeerd fietspad gezien de verkeersdruk in de richting Visserij-Visé (bergop)
Reigersbospark	Kasseistroken	Laterale, comfortabele stroken
Reigersboslaan	Tweerichtingsstraat, schuin parkeren, verkeersdrempel	Zone 30 met ingangspoort: trottoir loopt door aan kruispunt Herdersstaflaan (gemarkeerd fietspad)
Herdersstaflaan	Tweerichtingsstraat, parkeren, gemarkeerd fietspad	Hertekend gemarkeerd fietspad
Kruispunt Herdersstaf/Demey	Groot kruispunt, gemarkeerd fietspad aan 1 kant	Overrijdbare eilandjes om de breedte te verminderen, markering
Demey (1e deel)	Tweerichtingsstr, parkeren aan 1 kant, veel garages, inritten, kruispunten, eindigt in een BEV	Tweerichtingsfietspad
Demey (2e deel)	Tweerichtingsfietspad, vrijliggend	
Vorstlaan	Tweerichtingsfietspad, vrijliggend in centrale strook met bomenrijen, problemen met oversteken	Sluiting doorgang auto's Vanpéstraat
In- en uitrit vrijliggend fietspad rotonde	Rotonde, 2 drukke rijstroken, laatst herzien	
Bescherming op de rotonde	Fietslogos	
Jachtstraat/ Middelburg	Enrichting, te smal voor BEV met parkeren toegelaten aan 2 kanten. Druk doorgaand verkeer, fietslogos in het midden	Invoeren fietsstraat (voorrang fiets)
Uitrit Middelburgstraat richting Solvaylaan	zone voor fietsers en voetgangers	B22 Bewegwijzering naar Bosvoorde-centrum
Ter Hulpensestnw	BEV, tweerichting, zone 30	

Voorbeeld overrijdbare beschermeilandjes



A2. GemFR2 Toppen

Deze route wil de volgende gebieden verbinden: Drieswijk (na de overdekking van de spoorweg) station Bosvoorde - Van Becelaere - Kruisbooglaan - Vander Swaelen - Aartshertogenlaan met vermijding van hellingen en ter ontsluiting van de hooggelegen wijken

Locatie	Huidige situatie	Te voorziene infrastructuur
Van Becelaere	Smalle, lokale straat, eenrichting met afwisselend parkeren, BEV	Verbeteren BEV, zone 30, voorzieningen die op een lokale straat wijzen (bloembakken, vernauwingen aan de ingang. Wordt bestudeerd
Kruisboog	Lokale straat, dubbelrichting met afwisselend parkeren, groot kruispunt, dan BEV	Nagaan of gemarkeerd fietspad aan een kant, fietssuggestiestrook aan de andere mogelijk is. Bestuderen kruispunt: rotonde?
Rotonde	Rotonde 6 armen	Fietslogos op de rotonde en veiligere inrit door markering of eilandje
Vander Swaelen, Bosduiflaan	Lokale straat, dubbelrichting met afwisselend parkeren	Aanleg van verkeerdrempels voorgezien in het kader van de zone 30 "Le Logis"
Aartshertogen	Grote kruispunten met beboste eilandjes, dubbelrichting met parkeren	Aanleg van verkeerdrempels voorgezien in het kader van de zone 30 "Le Logis"
Petuniastraat	Lokale straat, dubbelrichting met afwisselend parkeren, Zone 30 Floréal	Zone 30, markeringen



Figuur 9: Kruisboogsquare: groot kruispunt met complex overzicht

A3. GemFR van Keym tot St Hubertus

De helling naar de heuvel beveiligen en de verbinding van Keymplein, de Vorstlaan en de aanlooproute van het Sint Hubertuscollege verbinden

Locatie	Huidige situatie	Te voorziene infrastructuur
Keymplein	Fietsverkeerslicht geplaatst in 2013	
Vander Elststraat	1 ^e deel BEV, verkeersdruk bergopwaarts, recht traject	Creatie van overstekende plateau's voor de zebrapaden ter hoogte van de nummers 35 en 116 2 ^e deel dubbelrichting, ten minste een fietssuggestiestrook per richting
Wienerlaan	Dubbelrichting, parkeren	Verplaatsing verkeer naar Ortolanen : enkelrichting invoeren en plaatsing van een sluis met fietsbypass op de rotonde, fietspadbegin richting het heraangelegde kruispunt in het kader van de GFR
Rotonde Drie Linden	Verkeersdruk, voorbijsteken fietsers op de rotonde (kasseien)	Fietslogos op de rotonde
Valkenrij	Gecombineerd voet- en fietspad bergop, fietssuggestiestrook bergaf	
Albertlaan	Dubbelrichting	fietssuggestiestrook

A4. GemFR4 van Gemeenteplein naar de hoger gelegen wijken

Verzamelwegen veiliger maken zodat Gemeenteplein, Drie Linden, Pinoyplein en metro verbonden zijn

Locatie	Huidige situatie	Te voorziene infrastructuur
Major Brückstr	Dubbelrichting, smal, bus	
Ministerstr	Dubbelrichting, veel kruispunten	
Benoidtlaan	Dubbelrichting, steile helling, bus	Gemarkeerd fietspad op trottoir bergop (aan de top). Aanvaardde infrastructuur Monumenten en landschappen nakijken. Fietssuggestiestrook bergaf
Berensheide	Dubbelrichting, parkeren	Werken voorzien, invoering zone 30 in naburige wijken Kruispunt met remmende elementen is voorzien.
Rotonde Aartshertogen	Hetzelfde als voor rotonde 3Linden	
Tritomasstr	kasseien	Asfalteren, bergop minimum gemarkeerd fietspad
Crocqlaan	BEV	Markeringen kruispunt, fietssuggestiestrook
Pinoyplein		

A5. GemFR5 Dries

Tussen het Keymplein en de Terhulpensestnw om de wijken Dries en Futaie te ontsluiten

Locatie	Huidige situatie	Te voorziene infrastructuur
Bien-Fairestraat	Smalle BEV	
Dries	Ruime dubbelrichting, parkeren	minimum fietssuggestiestrook
Rode Stenenstr	BEV	
Jachthoornlaan	Dubbelrichting, recht, veel kruispunten	Creatie van een vermijdingszone aan het kruispunt met de Klokjeslaan
Lieve-Heersbeestjeslaan	Dubbelrichting, parkeren	
Kruispunt met de TerHulpesteenweg		Oprichting van een bypass bestuderen om de fietspad van de TerHulpesteenweg gemakkelijker aan te sluiten (B22, toegang naar de fietspad verbinding ULB)

A6. Keymplein naar Bol d'Air

De verbinding Aartshertogenlaan en -plein veilig maken, zodat de aanliggende woonwijken bediend worden.

Locatie	Huidige situatie	Te voorziene infrastructuur
Cederstraat	Dubbelrichting, parkeren aan 1 kant. Logos	
Ottervangerstr	Idem	Fietsuggestiestrook
Brabantse Prinsenlaan	Idem	Fietsuggestiestrook, verkeerdrempels en herbestuderen het kruispunt met de Meikeverslaan
Aartshertogenlaan	Idem	Fietsuggestiestrook of gecombineerd voet- en fietspad bergop vanaf de Vorstlaan
Tenreuken		

A7. Keymplein naar Futaie

Verbinding tussen GemFR5 en GemFR2

Locatie	Huidige situatie	Te voorziene infrastructuur
Doorgang GEN	Werken	Futaiwijk en Kruisbooglaan zal verbonden worden
Van Becelaere	Dubbelrichting, parkeren	Heraanlegstudie in uitwerking

A8. Realisatie van routebewegwijzering

De routebewegwijzering is een concretisatie op het gebied van de GemFR. De paden moeten coherent zijn. De plaatsing van borden met bewegwijzering zorgt voor oriëntatie en laat toe de route te volgen. Volgende gegevens zijn hierop te vermelden:

- Het nummer van de route zoals op de fietskaart vermeld staat
- De plaatsen van bestemming met vermelding van de afstand in kilometers of reistijd

De te gebruiken borden stemmen best overeen met de borden die door het BHG gebruikt worden voor haar routes.

2.3 Werkdomein B: de stilstaande fiets

Werkdomein: fietsparkeren

2.3.1 Doelstellingen stilstaande fiets

Fietsbezit is een vereiste voor meer fietsgebruik en het veilig kunnen stallen van fietsen is een eerste basisvoorwaarde om dit fietsbezit te stimuleren. Redenen hiervoor zijn:

- Door het aanbieden van fietsparkeervoorzieningen wordt de problematiek van **fietsdiefstal** preventief aangepakt.
- Daarnaast kunnen we met een fietsparkeerbeleid **chaos vermijden in de publieke ruimte**. Vooral bij grote aantrekkingspolen moet er over gewaakt worden dat de geparkeerde fietsen de publieke ruimte niet te zwaar belasten.

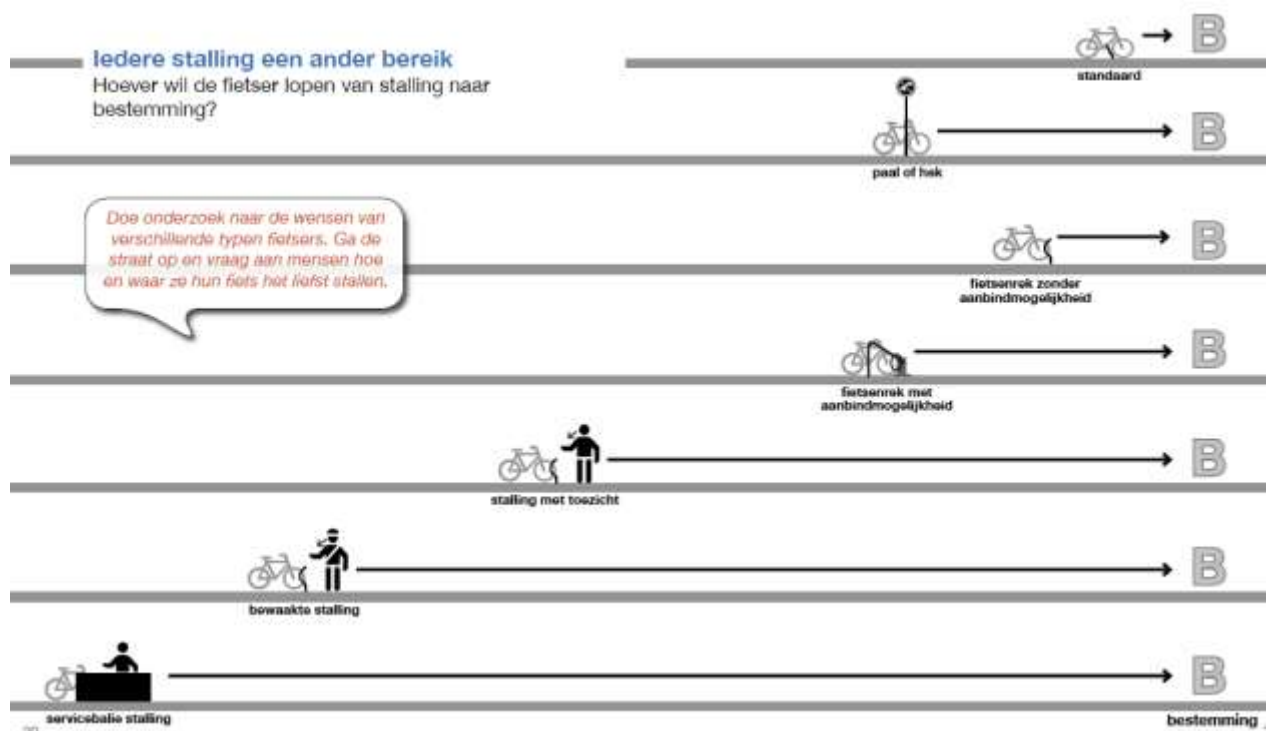
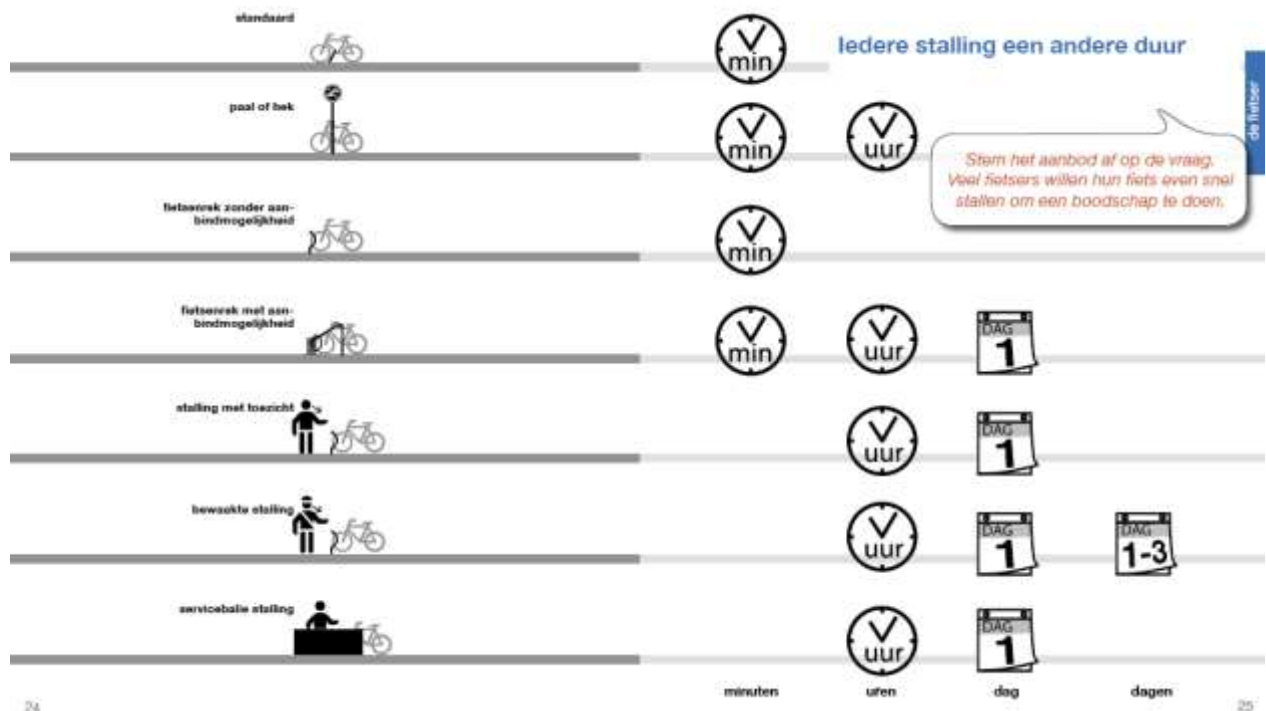
Een belangrijk kenmerk bij fietsparkeren is dat fietsers andere eisen stellen aan de fietsparkeervoorzieningen al naargelang het gaat over kort of lang parkeren:

- **Kortparkeerders** (vb. snel naar de winkel) stellen vooral eisen aan **nabijheid en snelheid** en zijn bereid om wat in te boeten op veiligheid en comfort. **Langparkeerders** (vb. pendelaars) stellen vooral eisen aan **veilig en comfortabel** (overdekt) stallen van hun fiets
- Goede oplossingen moeten gevonden worden voor **dichte woongebieden**
- Technische en **effectieve oplossingen** vinden (solide, gemakkelijk in gebruik, fietskader moet kunnen worden vastgemaakt zonder de fiets te beschadigen). De fietsaanleunbeugels; fietskluizen en bewaakt stallen zijn enkele voorbeelden.



Vermijden van chaos in de publieke ruimte door aanbod van hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen

Figuur 10: gediversifieerd aanbod aan stallingsvoorzieningen.



Bron: Inspiratieboek fietsparkeren, Utrecht 2010

Uit het BYPAD-evaluatieproces kwamen volgende hefboommaatregelen naar voren rond fietsparkeren.

5. Infrastructuur

- Realisatie fietsparkeerplan en voorzieningen
 - **B1 In kaart brengen van bestaande parkeerinfrastructuur**
 - **B2 Fietsaanleunbeugels plaatsen:** met aandacht voor het plaatsen van aanleunbeugels in de nabijheid van scholen zodat ouders hun fiets eventjes kunnen aanleunen
 - **B3 Bewaakte stallingen** aan de 2 treinstations en aan het station Beaulieu, alsook in dichtbebouwde gebieden
 - **B4 Overdekte parkeermogelijkheden** in scholen, bij commerciële centra, bij het sportcentrum
 - **B5 Beveiligde parking voor gemeentepersoneel bij elk administratief gebouw.**
- Bijkomende parkeermogelijkheden op vraag van inwoners, na overleg:
 - **B6 Plaatsen fietsbox** ifv de vraag vanuit de bevolking (zie punt C4) + mogelijkheid bekijken via centrale, gewestelijke aankoop (subsidies gewest?).



2.4 Werkdomein C: Stimuleren van fietsgebruik

Werkvelden informatie, sensibilisatie, educatie

2.4.1 Doelstellingen stimuleren fietsgebruik

De inspanningen die op het vlak van fietsbaarheid (netwerk, infrastructuur en parkeren) geleverd worden moeten begeleid worden door maatregelen die het fietsgebruik stimuleren. De promotie van de fiets wordt door informatiecampagnes, sensibilisatie en educatie gevoerd. Hier moeten ook grote campagnes en doelgroepgerichte acties deel van uitmaken.

In het algemeen kan gezegd worden dat

- De huidige fietsers belonen door het onderhouden en waarderen van het huidig fietsgebruik
- De gelegenhedfietsers aanmoedigen: zij die reeds onregelmatig of recreatief fietsen en die de stap zouden kunnen zetten naar een dagelijks gebruik
- Potentiële fietsers overtuigen: zij die zin hebben, maar twijfelen (latente vraag) en gerustgesteld moeten worden (aanwezigheid infrastructuur), terug in het zadel moeten geholpen worden, overtuigd van de voordelen

6. Communicatie en Promotie	<ul style="list-style-type: none">• C1. Webpagina met een kaart van het fietsnetwerk en de locaties van de parkeervoorzieningen• C2. Aanspreekpartner creëren door vb. een mailadres fietsmanager voor specifieke problemen.• C3. Fietskaart publiceren met duur van trajecten maar ook met de aard verkeer (gemengd, gescheiden)• C4. Realiseren van infofiche voor de bewoners om de vraag van de burgers te verhogen, maar ook groepen bewoners de mogelijkheid te geven parkeerplaatsen te vragen (fietsaanleunbeugels of een esthetische fietsbox)• C5. Een fietsrubriek in de gemeentekrant
7. Educatie en sensibilisatie	<ul style="list-style-type: none">• C6. Het fietsbrevet mee ondersteunen voor de klassen voor het vijfde leerjaar, hand in hand met het brevet voor verkeersveiligheid• C7. Regelmatig fietscursussen voor volwassenen organiseren• C8. Reflecterende kleding/accessoires voor jongeren buiten de standaard hesjes• C9. Realisatie van videofilms met betrekking tot de wijze om te fietsen

2.5 Werkdomein D: Verankeren van fietsbeleid

Werkvelden organisatie, middelen en personeel, evaluatie

2.5.1 Aandachtspunten verankeren fietsbeleid

Om het fietsbeleid te laten slagen is de verankering in de structuren en geesten onmisbaar, alsook de nodige financiële en personele middelen om een goede opvolging te garanderen.

- De integratie van het fietsbeleid in het algemene mobiliteitsbeleid en in de visie van de gemeentelijke ontwikkeling
- De verzekering van de personele en financiële middelen voor de coördinatie en opvolging van de uitvoering van het fietsbeleid
- Instrumenten en procedures voor fietserbevragingen en transversale coördinatie binnen de administratie uitwerken, alsook externe partners aantrekken

1. Gebruikersbehoeften	<ul style="list-style-type: none">• D1. Fietsluik integreren in de wijkmeetings als overlegmomenten over dit thema• C4. Praktische fiche over fietsparkeren• C2. Mailadres fietsverantwoordelijke
2. Verantwoordelijkheid en coördinatie	<ul style="list-style-type: none">• D2. Verantwoordelijke dienst aanduiden voor uitvoering fietsactieplan: aanduiden en opleiden gemeentelijke fietsverantwoordelijke voor de uitvoering van het fietsplan
3. Fietsbeleid op papier	<ul style="list-style-type: none">• D3. Adoptie fietsactieplan door de gemeenteraad
4. Middelen en Personeel	<ul style="list-style-type: none">• D4. Verhogen jaarlijks budget voor de fiets, vast te leggen bedrag• D5. Onderzoek naar complementaire subsidies
9. Evaluatie en impact	<ul style="list-style-type: none">• D6. Halfjaarlijkse tellingen aan strategische kruispunten: De gemeente legt in samenwerking met de GRACQ de plaatsen vast waar de tellingen zouden kunnen plaatsvinden in het spitsuur (methode: zie Fietsobservatorium)• D7. Driemaal per jaar bevragingen betreffende tevredenheid over omzetting van het fietsplan

2.6 Actietabel

	Actie	Verantwoordelijke	Partner(s)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
De rijdende fiets									
A1	Realisatie van de GemFR1								
A2	Realisatie van de GemFR2								
A3	Realisatie van de GemFR3								
A4	Realisatie van de GemFR4								
A5	Realisatie van de GemFR5								
A6	Realisatie van de GemFR6								
A7	Realisatie van de GemFR7								
A8	Realisatie van bewegwijzering								
De stilstaande fiets									
B1	In kaart brengen van bestaande parkeerinfrastructuur								
B2	Fietsaanleunbeugels plaatsen: met aandacht voor het plaatsen van aanleunbeugels in de nabijheid van scholen zodat ouders hun fiets eventjes kunnen aanleunen								
B3	Bewaakte stallingen aan de 2 treinstations								
B4	Overdekte parkeermogelijkheden in scholen, bij commerciële centra, bij het sportcentrum								
B5	Beveiligde parking voor gemeentepersoneel bij elk administratief gebouw.								
B6	Plaatsen fietsbox ifv de vraag vanuit de bevolking + mogelijkheid bekijken via centrale, gewestelijke aankoop (subsidies gewest?).								

	Actie	Verantwoordelijke	Partner(s)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Stimuleren fietsgebruik									
C1	Webpagina met een kaart van het fietsnetwerk en de locaties van de parkeervoorzieningen								
C2	Aanspreekpartner creëren door vb. een mailadres fietsmanager voor specifieke problemen.								
C3	Fietskaart publiceren met duur van trajecten maar ook met de aard verkeer (gemengd, gescheiden)								
C4	Realiseren van infofiche voor de bewoners om de vraag van de burgers te verhogen, maar ook groepen bewoners de mogelijkheid te geven parkeerplaatsen te vragen (fietsaanleunbeugels of een esthetische fietsbox)								
C5	Een fietsrubriek in de gemeentekrant								
C6	Het fietsbrevet mee ondersteunen voor de klassen voor het vijfde leerjaar, hand in hand met het brevet voor verkeersveiligheid								
C7	Regelmatig fietscursussen voor volwassenen organiseren								
C8	Reflecterende kleding/accessoires voor jongeren buiten de standaard hesjes								
C9	Een film over fietsen								
Fietsbeleid verankeren									
D1	Fietsluik integreren in de wijkmeetings als overlegmomenten over dit thema								
D2	Verantwoordelijke dienst aanduiden voor uitvoering fietsactieplan								
D3	Adoptie fietsactieplan door de gemeenteraad								
D4	Verhogen jaarlijks budget voor de fiets, vast te leggen bedrag								
D5	Onderzoek naar complementaire subsidies								
D6	Halfjaarlijkse tellingen aan strategische kruispunten								
D7	Driemaal per jaar bevragingen betreffende tevredenheid over omzetting van het fietsplan								

