

Gemeente Anderlecht

BYPAD audit en fietsactieplan

06-03-2014



bruxellesmobilité
mobielbrussel

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

 **Timenco**
Richting in mobiliteitsbeleid
Pro Velo

INHOUD

1 BYPAD Audit Bypad : Fietsen de dag van vandaag.....	4
1.1 Regionale context : fietsgebruik, fietspotentieel en fietsbeleid.....	4
1.2 Fietsprofiel van de gemeente Anderlecht.....	9
1.3 De BYPAD methode.....	20
1.4 BYPAD diagnose.....	24
1.5 De diagnose per module.....	26
1.5.1 Gebruikersbehoeften (score 2).....	26
1.5.2 Leiderschap en coördinatie (score 1,4).....	26
1.5.3 Fietsbeleid op papier (score 2,0).....	27
1.5.4 Personeel en middelen (score 1,8).....	27
1.5.5 Infrastructuur en veiligheid (1,5).....	27
1.5.6 Communicatie en promotie (score 0,5).....	27
1.5.7 Educatie	28
1.5.8 Complementaire maatregelen (score 2,0).....	28
1.5.9 Evaluatie en impact (score 0).....	28
1.6 Maatregelen per module.....	29
1.6.1 Gebruikersbehoeften.....	29
1.6.2 Leiderschap en coördinatie.....	29
1.6.3 Fietsbeleid op papier.....	30
1.6.4 Personeel en middelen.....	30
1.6.5 Infrastructuur.....	30
1.6.6 Communicatie en promotie.....	30
1.6.7 Educatie.....	31
1.6.8 Complementaire maatregelen.....	31
1.6.9 Evaluatie en impact.....	31
2 Fietsactieplan : Fietsen morgen.....	32
2.1 Algemene doelstellingen fietsactieplan.....	32
2.2 Werkdomein A: De rijdende fiets.....	34
2.2.1 Kwaliteitseisen fietsnetwerk.....	34
2.2.2 Hefboommaatregelen rijdende fiets.....	36
2.3 Werkdomein B : de stilstaande fiets.....	39
2.3.1 Doelstellingen stilstaande fiets.....	39
2.3.2 Hefboommaatregelen stilstaande fiets.....	40
2.4 Werkdomein C : Stimuleren van fietsgebruik.....	43
2.4.1 Doelstellingen stimuleren fietsgebruik.....	43

2.4.2 Hefboommaatregelen stimuleren fietsgebruik.....	43
2.5 Werkdomein D: Verankeren van fietsbeleid.....	45
2.5.1 Aandachtspunten verankeren fietsbeleid.....	45
2.5.2 Hefboommaatregelen verankeren fietsbeleid.....	45
2.6 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, Schaerbeek en Watermael-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 BYPAD : FIETSEN DE DAG VAN VANDAAG

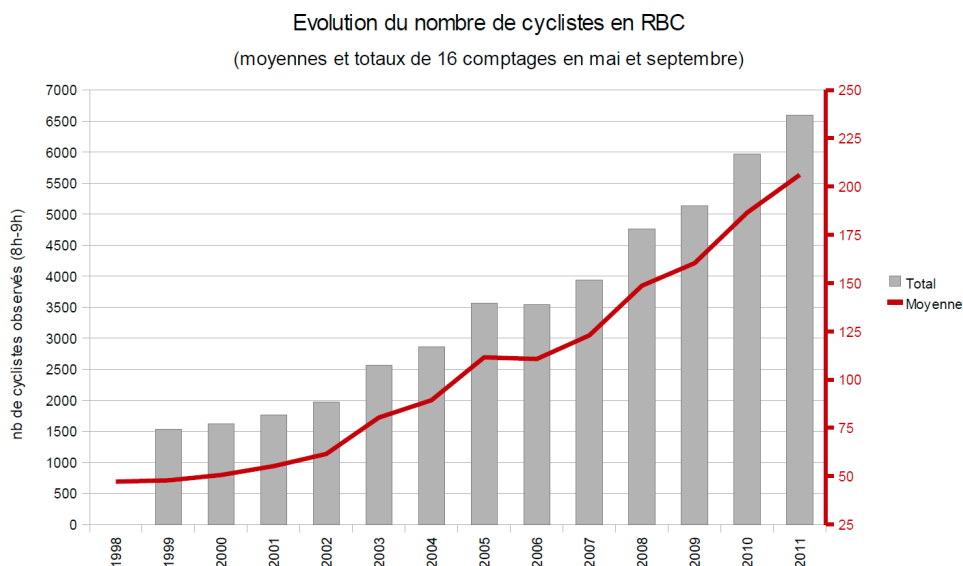
Diagnose van het fietsbeleid

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

1.1 Regionale context : fietsgebruik, fietspotentieel en fietsbeleid

Meer en meer fietsers

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



De grote massa moet nog steeds overtuigd worden

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

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

² Extrait du préambule du Plan Vélo 2010-2015

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 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 een 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.

Het 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 interwijkenwegen die voorbestemd zijn om omgevormd te worden tot zone 30 (doelstelling van IRIS I en II, reeds gerealiseerd op 38% van het wijkennet 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

³ Enquête Ménage BELDAM, données 2010

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

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

⁶ RBC – vademecum vélo – cahier 2

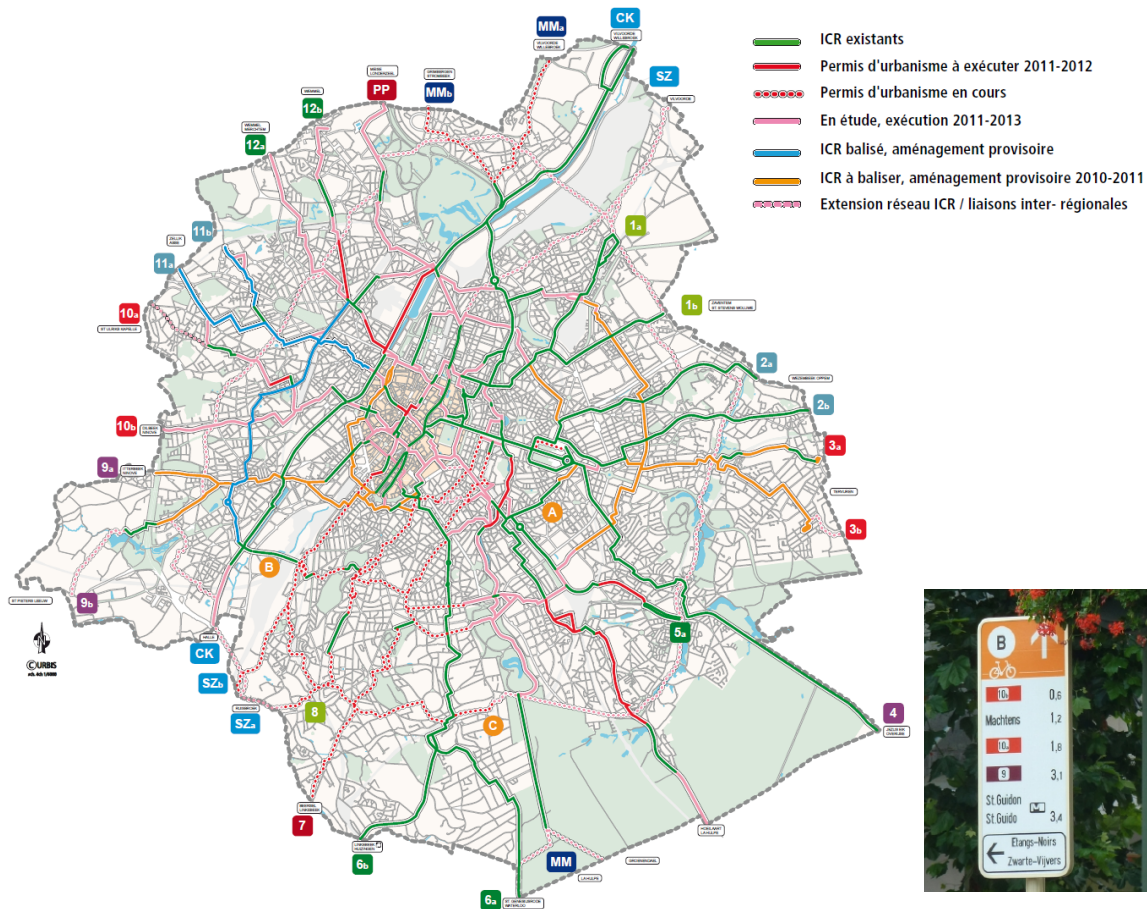
aangevuld met tracés langs het wegennet, met beveiligde en ruime fietsvoorzieningen langs de belangrijkste verkeersaders of langs fietsstraten in autoluwe zones.

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 interwijkeniveau 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.

Figure 31. Etat des lieux du réseau ICR

Source des données : Bruxelles Mobilité, novembre 2011

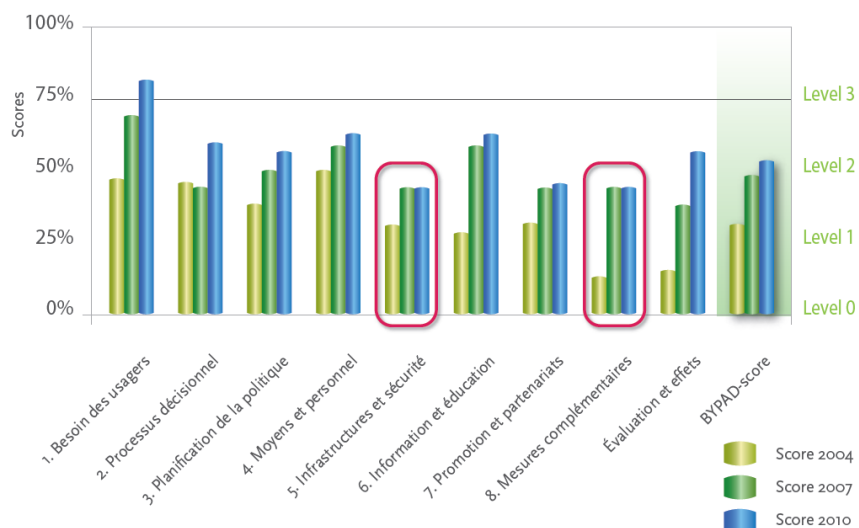


⁷ Observatoire de la mobilité, Cahier 1 p.49

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

Scores par module pour les audits BYPAD de 2004, 2007 et 2010



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.**
 1. 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*»
 2. 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 gemarkeerde fietspaden (24% - 37km) maar ook over gemengde oplossingen (fietsuggestiestroken 23% - 35km) die op drukke verkeersaders geen veiligheidsgevoel bieden.

Les documents cités sont téléchargeables sur

- <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/velo/publications>: *audit Bypad 2010, Plan vélo 2010-2015*
- <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/professionnels/publications-techniques>: *vademecum*
- http://www.provelo.org/sites/default/files/etudes/observatoire_du_velo_en_rbc_rapport_2011.pdf : *observatoire du vélo 2011*

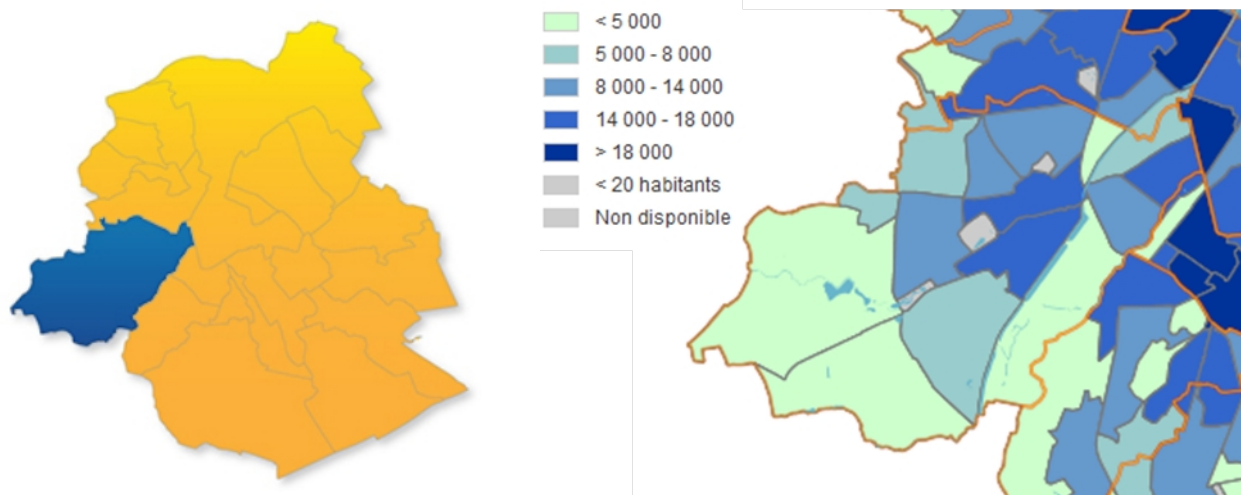
⁸ Illustration: Plan vélo 2010-2015

1.2 Fietsprofiel van de gemeente Anderlecht

Dit deel geeft een beeld van de belangrijkste kenmerken van. Het gaat over kenmerken op vlak van bevolking en verkeerstructuur en 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.

Profiel van Anderlecht

Anderlecht is zowel wat betreft aantal inwoners (107.912) als wat betreft oppervlakte (17,7 km²) de derde grootste gemeente van Brussel. De bevolkingsdichtheid (6.081 inw/km²) zit onder het gemiddelde van het BHG (6.934 inw/km²), maar deze dichtheid zegt weinig over de structuur van Anderlecht. De ruimtelijke structuur van Anderlecht is heel divers. Zo is er het landelijk open ruimtegebied ten westen van de R0 in Neerpede, zijn er de tuinvijken (Rad, Bon Air, Moortebeek) en talloze verkavelingen in parkachtige omgeving aan de westzijde van de gemeente en hoe meer je richting kanaal gaat, hoe stedelijker de gemeente (Dapperheidsplein, Kuregem). In de dichte stedelijke zones is er een grote druk op de publieke ruimte door parkeren en is het vaak onaangenaam fietsen omwille van de verkeersdruk en gebrek aan ruimte voor de fiets.

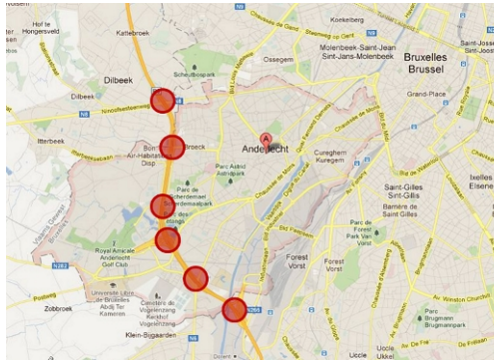


Population	Commune	Région
Superficie	17,7 km ²	161,4 km ²
Population (1er janvier 2011)	107.912 habitants	1.119.088 habitants
Population en 2020 (projection) (1er janvier 2020)	125.999 habitants	1.230.611habitants
Croissance démographique annuelle (2010)	3,1 %	2,7 %
Âge moyen (1er janvier 2010)	37 ans et 8 mois	37 ans et 11 mois
Espérance de vie - femmes (2007)	80 ans et 10 mois	81 ans et 8 mois
Espérance de vie - hommes (2007)	75 ans et 4 mois	76 ans et 6 mois

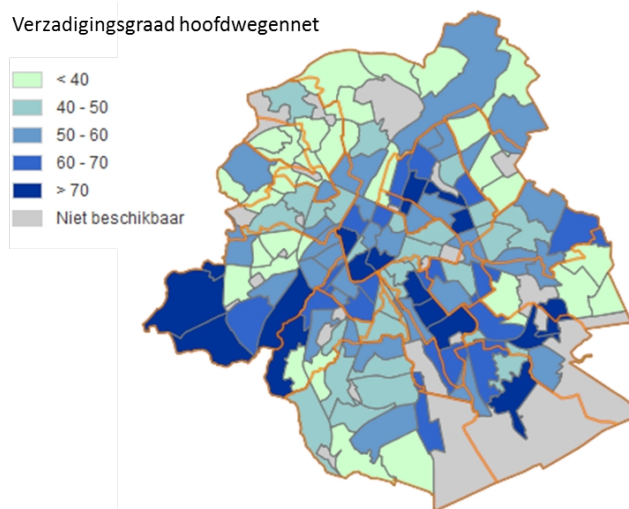
Source: IBSA, 2012

Verkeersstructuur

Anderlecht wordt doorkruist door de R0 en met zijn 6 afrittencomplexen langs ca. 5 km ringweg, spant Anderlecht ongetwijfeld de kroon wat betreft aantal op- en afritten per kilometer voor een hoofdweg. Deze hoge dichtheid aan op- en afritten brengt met zich mee dat er op een zeer verspreide manier grote verkeersstromen in en doorheen Anderlecht rijden en dat die verkeersstromen snel op het onderliggende wegennet terechtkomen (vb. Luizenmolenlaan – Marius Renardlaan, Itterbeekse Laan, Bergensesteenweg).

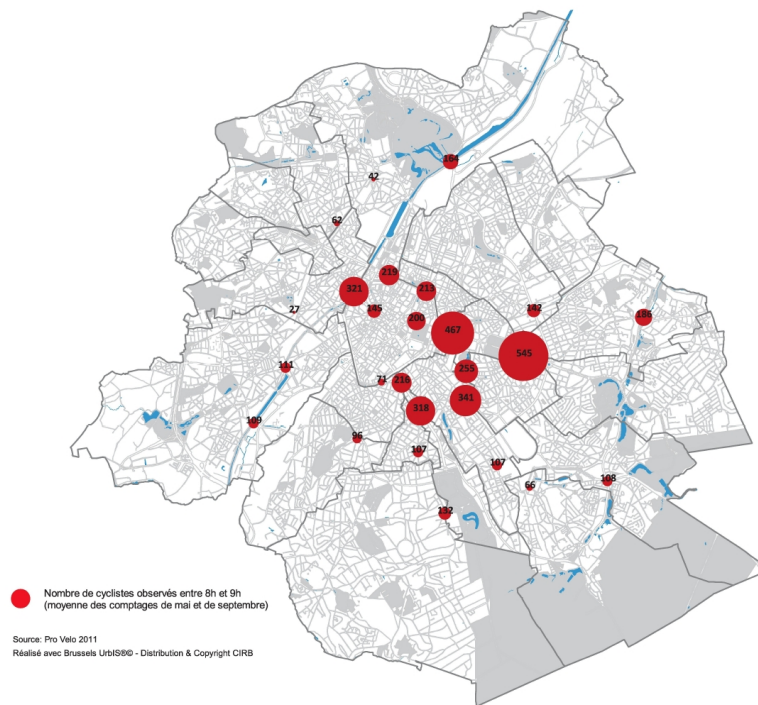


Deze aanwezigheid van een belangrijke verkeersas zorgt voor een grote verzadigingsgraad van het hoofdwegennet in Anderlecht. Op het niveau van het Brussels Gewest zit Anderlecht bij de gemeenten met de hoogste verzadigingsgraad op haar hoofdwegennet (zie figuur hieronder).



Source: IBSA, 2001

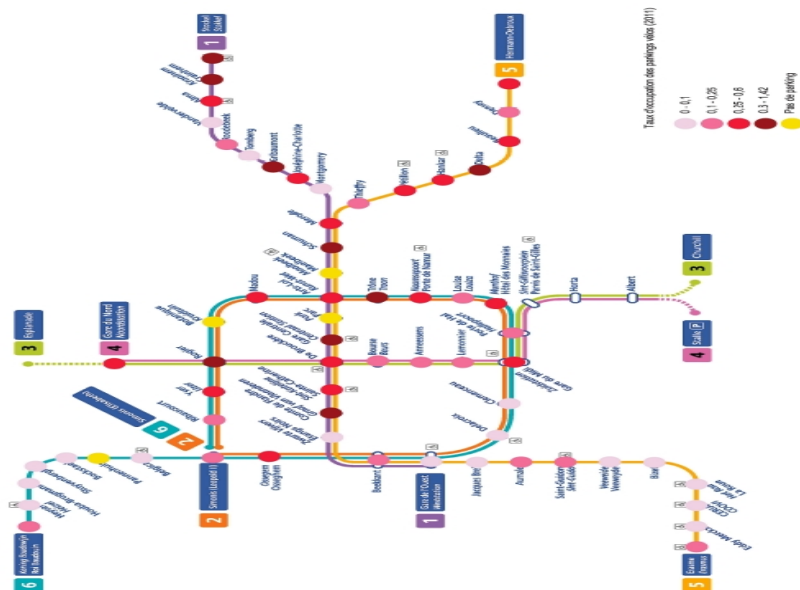
Deze grote spreiding van verkeersstromen is wellicht een van de oorzaken van het lage fietsgebruik in Anderlecht. Bij een zeer sterke spreiding van autoverkeersstromen is het namelijk moeilijk om de belangrijkste fietsroutes te ontvlechten van de belangrijkste autoroutes. Er zijn geen cijfers over fietsgebruik op gemeentelijk niveau, maar de fietstellingen van het fietsobservatorium op de telpunten in Anderlecht (Pont Paepsem (109) en E. Vanderveleplein (111)) tonen aan dat het aantal fietsers in de spits zeer bescheiden is en er zijn geen signalen die aantonen dat het fietsgebruik in Anderlecht veel hoger zal liggen dan het gemiddelde in het Brussels Gewest (ca. 3%).



Observatoire du vélo, 2012

Intermodaliteit

Wat betreft de verkeersstructuur is er in Anderlecht nog heel wat potentieel op het vlak van intermodale verplaatsingen. De toekomstige GEN-stations COOVI en Kuregem zijn een kans om een bijkomende overstap te realiseren van de auto naar OV + fiets. Naast het voorzien van overdekte fietsenstallingen op de belangrijkste OV-knopen is er nood aan hoogwaardige fietsverbindingen vanuit dezelfde knopen. Cijfers over de huidige bezettingsgraad van fietsenstallingen ter hoogte van de metrostations, tonen aan dat de combinatie fiets + OV nog heel marginaal is.



Fietsparkeermogelijkheden aan metrostations⁹

De verdere uitbouw van een performant OV-systeem in Anderlecht past

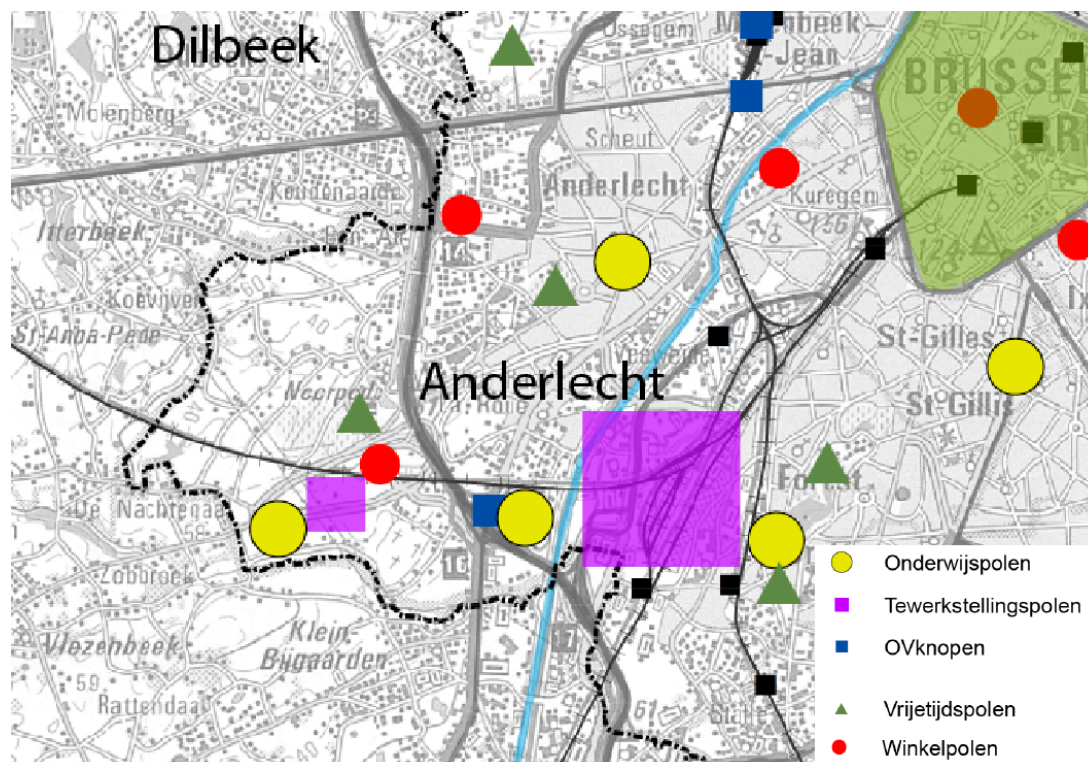
binnen de ambitie van het GMP (en Iris2 plan) om het autoverkeer tegen 2020 te doen

⁹ Pro-Velo - Observatoire du vélo en RBC, rapport 2011

verminderen met 20%. Het OV-net biedt in de eerste plaats een volwaardig alternatief voor de bovenlokale, gemeente overschrijdende verplaatsingen.

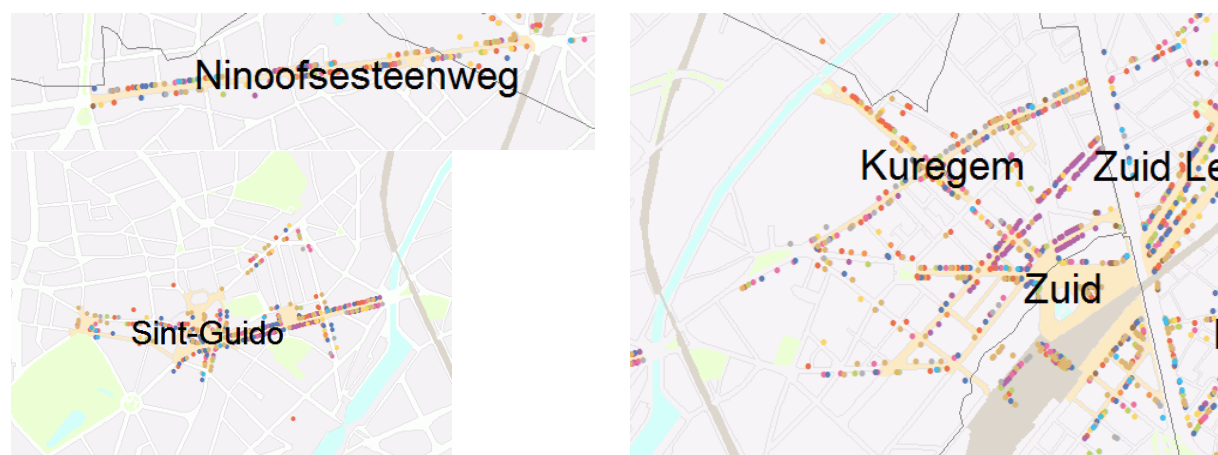
Onder andere volgende bovenlokale attractiepolen hebben nood aan een hoogwaardige OV-ontsluiting inclusief aanlooproutes voor veilige en comfortabele fietsverplaatsingen:

- Onderwijspolen: Erasmus (ULB), Campus COOVI, Scholenconcentratie Itterbeek, ...
- Vrijtijdspolen: Astrid Park, Neerpede
- Tewerkstellingspolen: Industrie / KMO zone aan kanaal – Industrielaan, KMO-zones in Kuregem, Erasmus ...
- Winkelpolen: Westland Shopping, Erasmus (Decathlon, Cora, Ikea, ...), Abatoires



Attractiepolen Anderlecht, bron: startnota Fiets-GEN, 2012

Naast deze bovenlokale attractiepolen kent Anderlecht een sterke concentratie van kleinhandel rond de Ninoofsesteenweg, Sint Guido, Kuregem en het Zuid. Deze handelszaken zijn in de eerste plaats op de lokale markt geconcentreerd en genereren dus heel wat lokale verplaatsingen. Hiervoor komen zowel fiets- als voetgangersverplaatsingen als eerste in aanmerking.



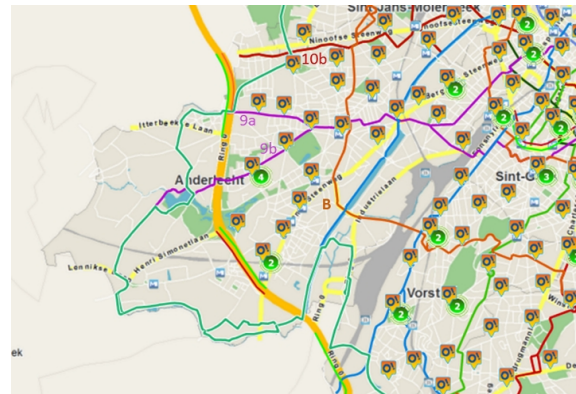
Locaties van kleinhandel, bron: Atrium

Fietsroutes: Fiets-GEN / GFR / ICC

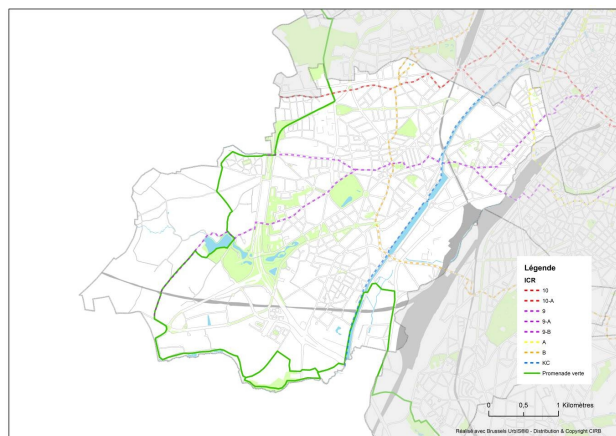
In Anderlecht lopen 5 tracés van de GFR fietsverbindingen (9a, 9b, 10b, de rokadés A en B en de kanaalroute) evenals de 'Groene Wandeling' (voetgangers en fietsers). De fiets-GEN studie selecteert twee oost-west drie noord-zuid verbindingen doorheen Anderlecht. Met de recente uitbreiding van de Villo-stations (juni 2012) naar de tweede kroon in Brussel, beschikt Anderlecht voortaan over 27 Villo-stations binnen de R0. Naast de GFR routes heeft de gemeente Anderlecht nog een verdere verfijning doorgevoerd van 7 gemeentelijke fietsroutes (ICC).



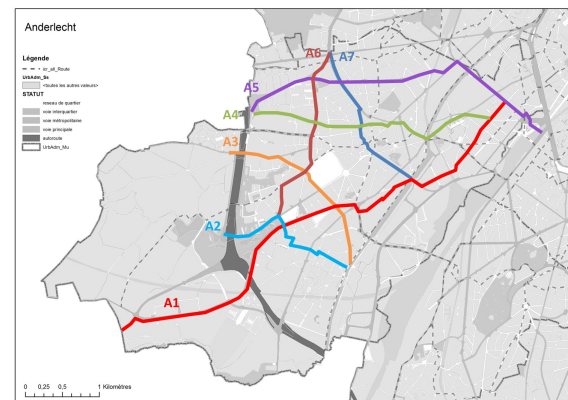
Fiets-GEN Anderlecht



GFR-routes en Villo-stations, bron: Brussel Mobiel



GFR-routes in Anderlecht



ICC-routes in Anderlecht

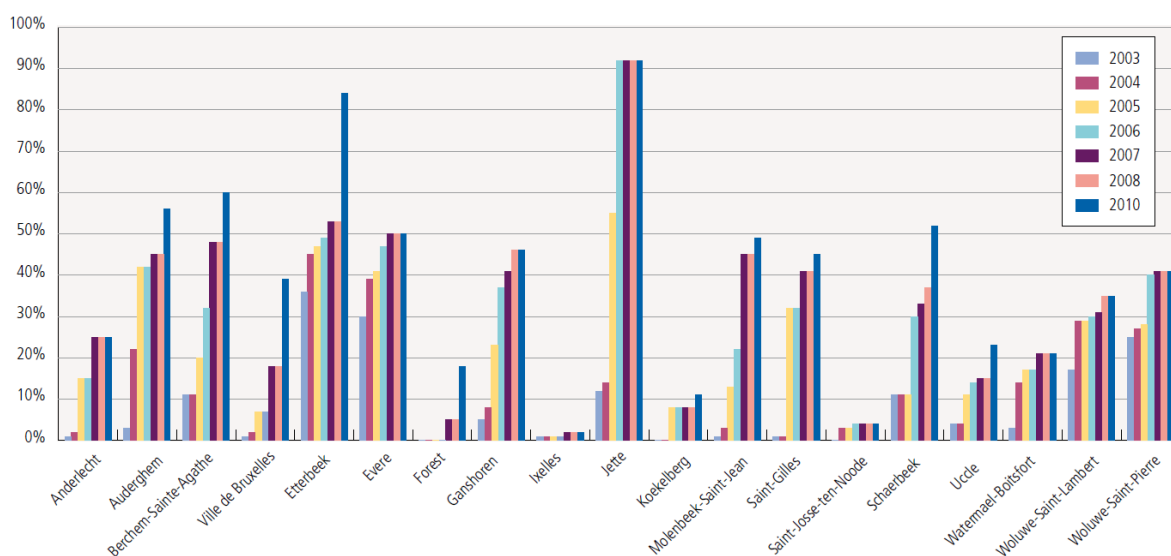
Zone 30 in Anderlecht

Naast de aanleg van fietspaden langs de belangrijkste verkeersaders en hoofdroutes, wordt de fietsbaarheid van een gemeente toch in de eerste plaats bepaald door de mate van 'relaxed' fietsen op het onderliggende wegennet. Het beperken van de rijnsnelheid (zone 30) en de verkeersintensiteiten (enkel lokaal verkeer, autoluwe straten) langs het lokale wegennet vormen de sleutel voor een fietsbare gemeente. Streefdoel moet zijn om op het niveau van het wijkennet (lokale wegen) zoveel mogelijk zone 30 in te voeren. Op deze lokale wegen wordt doorgaand verkeer geweerd en mits lage verkeersintensiteiten is het perfect mogelijk om fietsers te mengen in het verkeer. Op belangrijke fietsroutes kan beslist worden om de straat in te richten als fietsstraat.

Het aandeel zone 30 wegen in Anderlecht is zelfs naar Brusselse normen heel bescheiden. Slechts 24% van het wegennet is zone 30 en de voorbije jaren werd hier in weinig voortgang geboekt.

Figure 21. Progression des zones 30 dans les communes bruxelloises

Source des données : Bruxelles Mobilité, juin 2011



Het fietsbeleid

In de vorige legislatuur (2000-2006) werd voor het eerst serieus werk gemaakt van een visie rond duurzame mobiliteit en fietsbeleid. Zo werd **in 2000 een mobiliteitsambtenaar** (CEMA) aangenomen die mee de krijtlijnen van het mobiliteitsbeleid uitzette en die de uitwerking van het gemeentelijk mobiliteitsplan coördineerde. Deze mobiliteitsambtenaar kreeg versterking van een tweede persoon sinds 2002. Sindsdien beschikt de mobiliteitsdienst van Anderlecht over 2 personen, wat gezien de omvang (107.000 inw) en de complexiteit op vlak van verkeer zeer bescheiden is. Naast de mobiliteitsdienst is er een cel duurzame ontwikkeling die o.a. werkt rond de uitvoering van de Lokale agenda 21 waar ook zeer veel raakvlakken en samenwerking is rond zacht mobiliteitsbeleid.

Anderlecht was de eerste gemeente in het Brussels Gewest die beschikte over een **goedgekeurd mobiliteitsplan (2005)**. Voorafgaand aan dit mobiliteitsplan werd een zone 30 plan uitgewerkt in 2003 en in 2005 werd eveneens een plan rond de heraanleg van publieke ruimte goedgekeurd.

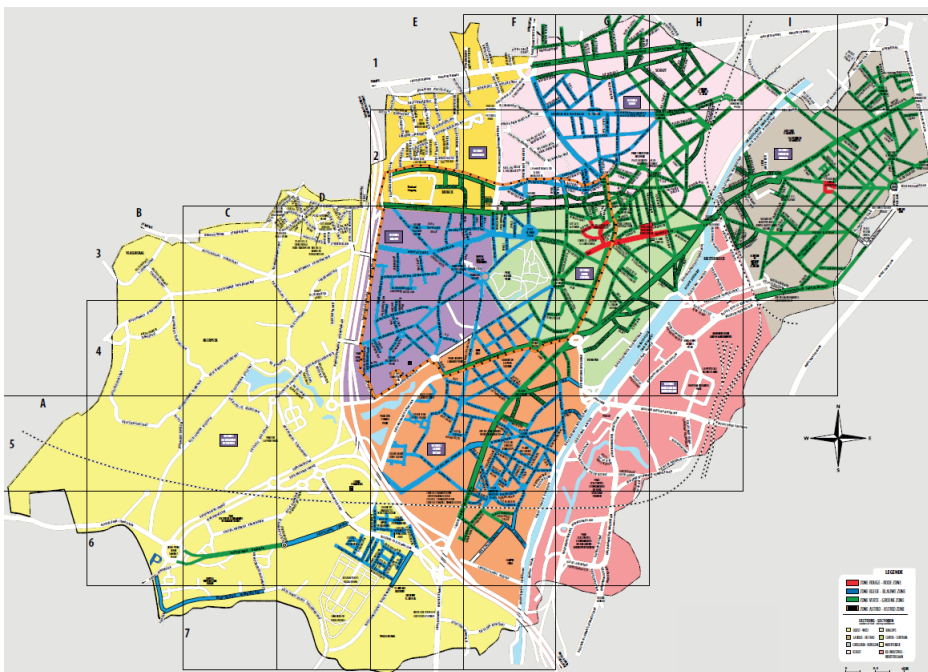
Naast dit mobiliteitsplan werkte de gemeente Anderlecht ook aan actieplan **Agenda 21, goedgekeurd in september 2012**, uit waarin o.a. volgende concrete actiepunten staan om de fietsmobiliteit in de gemeente te verbeteren:

- L'administration à vélo (actie 1E): organisatie van fietstochten met gemeentepersoneel om fietsgebruik te promoten. De gemeente beschikt over 50 dienstfietsen.
- Fietsroutes (actie 8A): bewegwijzeren en markeren van ICC's
- Plus de parking vélo (actie 8B)
- Mon vélo, ma liberté (actie 8D): fietstochten voor gezinnen om verschillende buurten beter te leren kennen

Om de samenwerking met de gebruikers te bevorderen richtte Anderlecht in 2003 een **fietsadviescommissie** op. Deze bestaat uit 12 burgers, vertegenwoordigers van de gebruikers, die regelmatig bijeenkomen in de aanwezigheid van de politieke verantwoordelijke voor mobiliteit, van de cel mobiliteit, openbare werken, de dienst duurzame ontwikkeling en de regionale fietsmanager. Naast deze fietscommissie is er ook een mobiliteits- en verkeerscommissie waarin de politie en verschillende gemeentelijke diensten (stedenbouw, openbare werken, mobiliteit,...) in zijn vertegenwoordigd. Deze mobiliteitscommissie komt om de twee weken samen.

Voor de realisatie van **fietsvoorzieningen** (markeringen, bewegwijzering, parkeren) langs gemeentewegen beschikt de gemeente over een jaarbudget van **50.000 €**. Daarnaast is er een operationeel budget van **35.000 € rond communicatie** waar vooral promotieactiviteiten mee worden georganiseerd (o.a. Dag van de zwakke weggebruiker, Wedstrijd van plooifiets, Anderlecht Dorp tijdens de autoloze zondag, ...).

Een belangrijke stap die gezet werd in de huidige legislatuur (2006-2012) is de implementatie van het parkeerplan in 2009. Met dit parkeerplan worden de verschillende soorten parkeerzones afgebakend met een verschillend tariefbeleid en verschillen in parkeerduur. Voor verschillende doelgroepen (bewoners, bezoekers,...) worden ook parkeerkaarten uitgereikt. Met dit parkeerbeleidsplan zet Anderlecht een eerste stap in een efficiënter gebruik van de publieke ruimte en het terugdringen van de parkeerdruk. Op termijn betekent dit extra ruimte voor de fiets en een extra stimulans voor fietsgebruik .



Parkeerzones Anderlecht, <http://www.anderlecht-parking.be/fr/19/plan-des-zones>

De fietsbaarheid

Om een beeld te krijgen van de fietsbaarheid van Anderlecht, werd op 30 mei een terreinbezoek gedaan met de gemeentelijke BYPAD-evaluatiegroep. Onderstaande beelden geven een impressie

over de fietsbaarheid van Anderlecht. Het gaat hier niet om een gebiedsdekkende analyse. Voor de bezochte punten worden mogelijke verbetervoorstellen gedaan.



Boulevard Industriel als belangrijke verkeersader vanuit het zuiden van Brussel naar Anderlecht. Vrijliggende dubbelrichtingsfietspaden zijn hier gewenst. Brug L50A is een mogelijk knelpunt.



Veeweidekaai als onderdeel van de kanaalroute. Asphaltverharding is aangeraden om aan Fiets-GEN kwaliteit te kunnen voldoen. Het lijkt aangewezen om de kanaaloverbrugging via de A. Dehemstraat herinterichten, zodat een comfortabele fiets- en voetgangersoversteek richting Vorst ontstaat en doorgaand verkeer uit de wijk Rad geweerd wordt.



Zeer afwisselend comfortniveau langs de Veeweidestraat die onderdeel is van de ICR route rokade B.



Aristide Briandlaan als potentiële Fiets-GEN route, met mogelijkheid om een hoogwaardig fietspad te voorzien in de middenberm



Ruimte voor de fiets langs de T. Lambertlaan en Carémelaan. Vrijliggende fietspaden genieten de voorkeur



Nood aan hoogwaardige fietsvoorzieningen (vrijliggende fietspaden – asfaltverharding) langs Lenniksebaan. Dit is een potentiële Fiets-GEN route.



Comfortabele fietsdoorsteek onder Simonetlaan richting Neerpede.



Ruimte voor de fiets langs de Luizemolenlaan. Verbetering comfortniveau is gewenst

Complexe fietsoversteek ter hoogte van Ifterbeekselaan die een aansluiting is naar het bovenlokale functionele netwerk in Vlaams-Brabant



Op het lokale wegennet is vaak voldoende ruimte voor comfortabel fietsen. Straatparkeren neemt een groot aandeel in van de beschikbare publieke ruimte voor voetgangers en fietsers.



De verkeersknoop ter hoogte van het E. Vanderveleplein, is een zeer groot knelpunt voor de fietsoversteek. Een hoogwaardige fietsverbinding naar Kuregem is hier nochtans gewenst.



De Brogniezstraat is onderdeel van de ICR 9. Een sterkere accentuering van deze ICR verbinding kan in de vorm van een fietsstraat waar lokaal verkeer is toegelaten. De oversteek van de Zuidlaan richting 5-hoek vormt een zeer groot knelpunt

Fietspotentieel

Het huidige PCM legt in de eerste plaats de nadruk op de verdere uitbouw van het openbaar vervoer en een sterk ontradend effect inzake parkeren om de doelstelling van 20% minder autoverkeer te realiseren. Op basis van bovenstaande kennis van soorten attractiepolen, reliëf, concentraties van verkeersstromen en mogelijkheden inzake ruimtegebruik voor de fiets is er nochtans nog heel veel fietspotentieel, al dan niet in combinatie met openbaar vervoer.

Wetende dat 57% van de verplaatsingen in het BHG korter is dan 5 km en slechts 3,4%¹⁰ van al de verplaatsingen met de fiets gebeurt, zal er een veel actiever beleid gevoerd moeten worden om zeker de lokale verplaatsingen met de fiets te stimuleren. Binnen de afstandsklasse van 5 km gebeuren nog heel wat verplaatsingen met de auto en met openbaar vervoer. De netwerken voor deze beide vervoersmodi staan echter onder permanente capaciteitsdruk. Het is dan ook een must voor de mobiliteit in Anderlecht dat zeker voor wat betreft de korte verplaatsingsafstanden een groot deel wordt ingevuld door fietsverplaatsingen.

Binnen Brussel heeft Anderlecht ook een aantal extra troeven om een echte fietsgemeente te worden. Het reliëf in Anderlecht is nagenoeg vlak en in grote delen van Anderlecht is er ruimte voor volwaardige fietsvoorzieningen. Ook in de zeer stedelijke zones zijn er mogelijkheden om bepaalde fietsroutes verkeersluw te maken met verkeerscirculatiemaatregelen en zone 30. Anderlecht heeft dus zeker nog een groot fietspotentieel.

¹⁰ Beldam 2010

1.3 De BYPAD methode

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

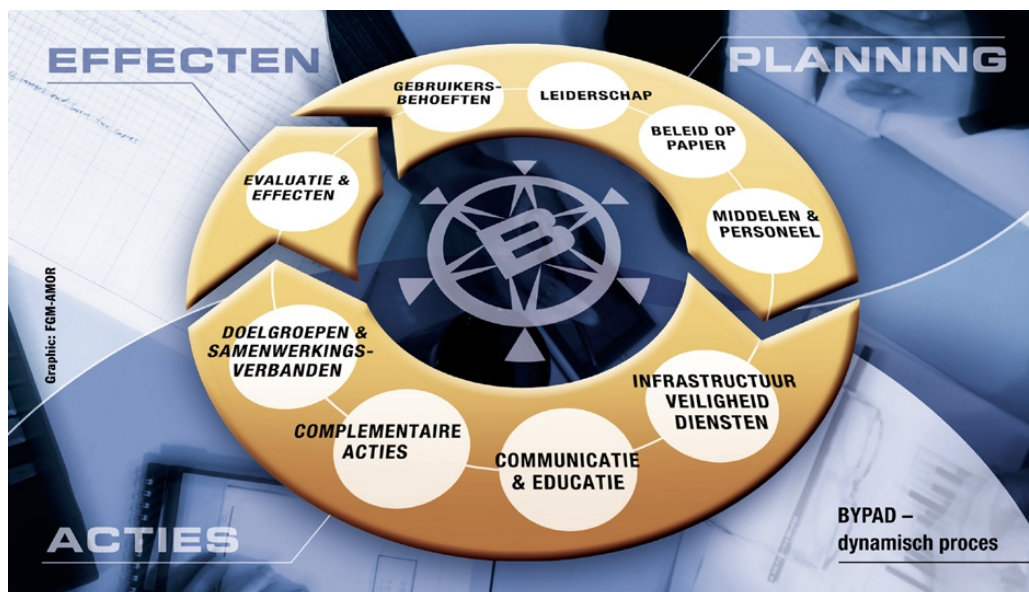
BYPAD is de afkorting van **BicYcle Policy AuDit** en is gebaseerd op de methodes van "integrale kwaliteitszorg". Fietsbeleid wordt beschouwd als een **dynamisch proces** waarbij zowel de sterke als zwakke schakels worden onderzocht. Dit wil zeggen dat er niet enkel gekeken wordt naar de resultaten op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

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

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

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

Figuur 1 – BYPAD modules



Figuur 2 – De BYPAD ontwikkelingsniveaus

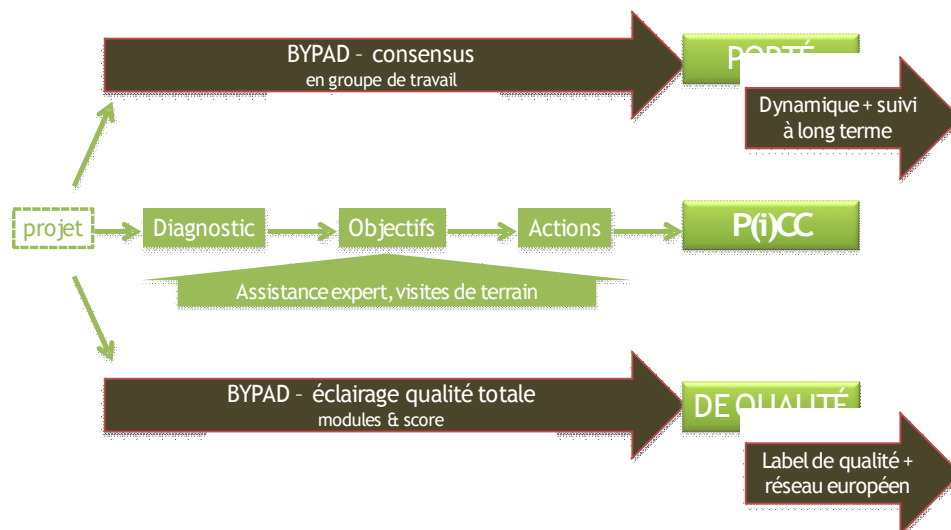


De toegevoegde waarde van BYPAD is de bijdrage in de **slaagkansen om fietsbeleid werkelijk uit te voeren**:

- **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 3 – BYPAD: meerwaarde voor het fietsbeleidsplan



Tabel 1 – Samenstelling van de gemeentelijke BYPAD evaluatiegroep

Type	Naam	Functie/dienst	Email / tel
Gebruiker	Gerben Van Den Abeele	Fietsersbond	Gerben.vda@gmail.com
Gebruiker	Pascal Panis	Gracq	Pascale.p@hotmail.com
Gebruiker	Loik Dal Molin	Gracq	loikd@hotmail.com
Bestuurder	Mustapha Akouz	Schepen van Openbare Werken	makouz@anderlecht.irisnet.be
Bestuurder	Elke Roex	Schepen van nederlandsstalige zaken	Elke.roex@skynet.be
Bestuurder	Philippe Debry	Gemeenteraadslid	pdebry@perso.irisnet.be
Ambtenaar	Alain Gosset	CEM	Agosset@anderlecht.irisnet.be
Ambtenaar	Christophe Bourgois	Agenda 21	cbourgois@anderlecht.irisnet.be
Ambtenaar	Jan Lavrijzen	Dienst openbare werken	jlavrijzen@anderlecht.irisnet.be
Bestuurder	Françoise Carlier	Schepen van Mobiliteit	fcarlier@anderlecht.irisnet.be
Ambtenaar	Patrice Demol	Directeur Dienst stedelijke ontwikkeling en mobiliteit	pdemol@anderlecht.irisnet.be

Tabel 2 – BYPAD agenda

1^{ste} fase - BYPAD

27/03/2012 Startoverleg met de 6 BYPAD gemeenten

17/04/2012 **Werkgroep 1 : startoverleg BYPAD Anderlecht**

19/04/2012 Werkoverleg met CEMA

30/05/2012 Terreinbezoek

13/06/2012 **Werkgroep 2 : consensusmeeting**

20/07/2012 Tussentijds rapport

03/09/2012 **Werkgroep 3 : Actieplan**


15/10/2012 Finaal BYPAD rapport

2^e fase – Fietsactieplan

23/10/2012 Werkoverleg met de Cel Mobiliteit

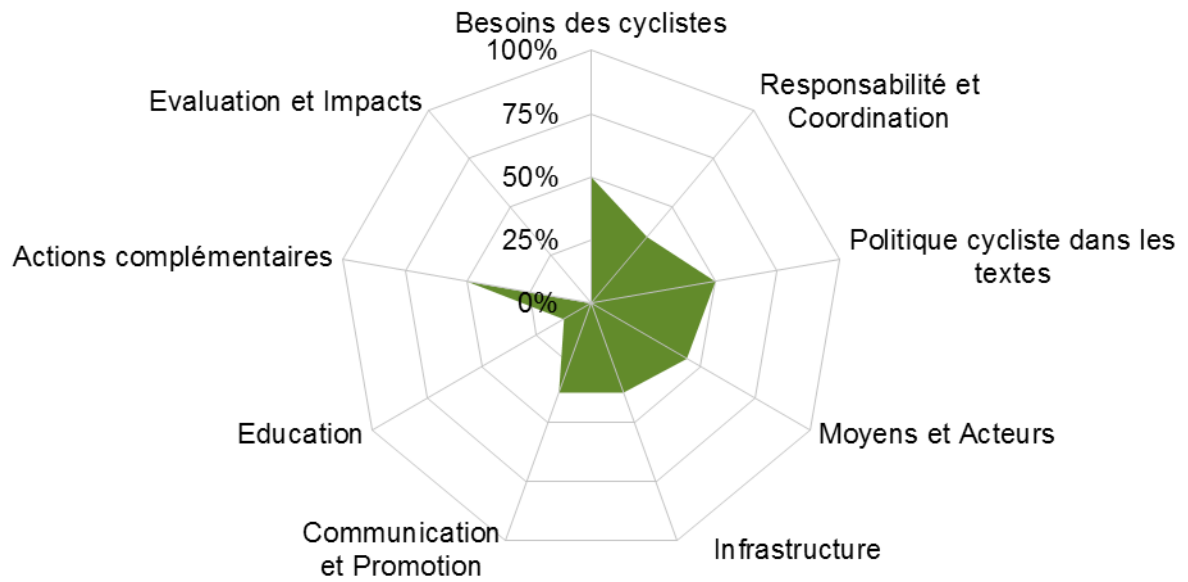
10/12/2012 **Werkgroep 4 : Fietsactieplan**

1.4 BYPAD diagnose

		
BYPAD SCORES Anderlecht 2012		
	BYPAD-score	%
1. Besoins des cyclistes		
1. Récolte de l'information sur les besoins	1,0	25,0%
2. Participation des cyclistes au processus décisionnel	3,0	75,0%
	2,0	50,0%
2. Responsabilité et Coordination		
3. Importance au niveau de l'administration	2,0	50,0%
4. Importance au niveau politique	2,0	50,0%
5. Coopération avec partenaires extérieurs	1,5	37,5%
6. Importance au niveau de la police	0,0	0,0%
	1,4	34,4%
3. Politique cycliste dans les textes		
7. Programmation de la politique cycliste	2,0	50,0%
	2,0	50,0%
4. Moyens et acteurs		
8. Financement	2	50,0%
9. Formation du personnel et mandataires	1,5	37,5%
	1,8	43,8%
5. Infrastructure et sécurité		
10. Réseau cyclable	1,5	37,5%
11. Entretien des infrastructures	1,0	25,0%
12. Stationnement vélo	2,0	50,0%
	1,5	37,5%
6. Communication et Promotion		
13. Information du public	2,0	50,0%
14. Encourager le vélo	1,0	25,0%
	1,5	38%
7. Education		
15. Education et formation	0,5	12,5%
	0,5	12,5%
8. Actions complémentaires		
16. Décourager l'usage de la voiture	2,0	50,0%
	2,0	50,0%
9. Evaluation et Impacts		
17. Evaluation	0,0	0,0%
	0,0	0%
Qualité politique cyclable		
	BYPAD-score	1,4
		35,1%

Figuur 1 – Diagnostic BYPAD

Commune Diagnostic BYPAD 2012



1.5 De diagnose per module

De globale BYPAD-score (1,4) geeft aan dat de gemeente Anderlecht zich situeert tussen een ad hoc aanpak en geïsoleerde benadering. Niettegenstaande zijn er al heel wat initiatieven genomen om fietsbeleid sterker op de gemeentelijke beleidsagenda te krijgen en de inzet van het personeel dat verantwoordelijk is voor fietsbeleid wordt sterk gewaardeerd door zowel de gebruikers als bestuurders. Dit neemt niet weg dat Anderlecht nog een hele weg af te leggen heeft. Zowel op het vlak van informeren van de gebruikers als realisatie van fietsbeleid op terrein (veilige fietsvoorzieningen, onderhoud, voldoende fietsparkeerplaatsen, invoeren van zone 30, ...) zijn er nog heel wat verbeterstappen nodig. Ook op vlak van verminderen van autogebruik staat Anderlecht nog nergens, maar de implementatie van het gemeentelijk parkeerplan was zonder twijfel een belangrijke en moedige beleidsbeslissing.

Hieronder geven wij een overzicht van de reacties en opmerkingen die naar voren kwamen op de BYPAD-consensus meeting.

1.5.1 Gebruikersbehoeften (score 2)

In Anderlecht bestaat sinds 2003 een fietsadviescommissie die op regelmatige basis (5 keer per jaar) bij elkaar komt. Op basis van de reactie van de gebruikers (Fietzersbond, Gracq) blijkt echter dat deze fietscommissie eerder op een laag pitje draait en dat er enkel vergaderingen plaatsvinden op aandringen van de fietsers. Het ontbreekt ook vaak aan een duidelijke agenda en er worden geen verslagen gemaakt.

De fietscommissie wordt systematisch geraadpleegd bij de opstart of uitwerking van fietsprojecten (vb. uitbreiding van fietsenstallingen, bewegwijzering van fietsroutes, organisatie van evenement rond fietsen, ...).

De leden van de fietsadviescommissie zijn door een officieel reglement bepaald. De coördinatie gebeurt door de CEM, maar de aanwezigheid van de bevoegde schepen is uitzonderlijk.

Er worden geen andere initiatieven genomen om de behoeften en tevredenheid van de gebruikers na te gaan.

1.5.2 Leiderschap en coördinatie (score 1,4)

Sinds 2000 beschikt de gemeente Anderlecht over een mobiliteitsambtenaar en in 2002 werd er een 2^{de} ambtenaar aangenomen voor de mobiliteitscel. Deze persoon is echter niet meer werkzaam in Anderlecht sinds 2011 en wordt pas in januari 2013 vervangen. Een gemeente met meer dan 100.000 inwoners heeft nochtans nood aan meer personeel in de mobiliteitscel.

De inspanningen en de motivatie van de mobiliteitsambtenaar (CEM) worden zeer gewaardeerd door zowel de gebruikers als de bestuurders.

Naast een mobiliteitscel is er ook een dienst rond duurzame ontwikkeling die de Agenda 21 opvolgt. Er is een actieve samenwerking tussen de mobiliteitsdienst en de Agenda 21.

Het is niet duidelijk in hoeverre de mobiliteitscel deel uitmaakt van een beleidscel binnen de gemeente en er is ook weinig wisselwerking tussen de dienst openbare werken en de mobiliteitsdienst. Concrete realisaties op terrein laten zeer lang op zich wachten. Wel is er een mobiliteitscommissie bestaande uit ambtenaren van verschillende afdelingen die om de 14 dagen samenkomt.

Op het niveau van het gemeentebestuur blijft fietsbeleid een eerder marginaal thema. Fietsbeleid wordt niet gedragen als een volwaardig mobiliteitsthema door het voltallige college. Wel was de gemeente Anderlecht vragende partij om zo snel mogelijk bediend te worden door het Villo-systeem en op vlak van parkeerbeleid heeft de gemeente ook zelf initiatieven genomen om een parkeerbeleidsplan te implementeren.

Er is een goede samenwerking met Brussel Mobiel van het Brussels Gewest wat betreft de ICR routes, maar het is zeer frustrerend voor de gemeente Anderlecht dat de realisatie op terrein zoveel tijd in beslag neemt. Bij dossiers rond heraanleg van wegen of fietsroutes komt het ook vaak voor dat verschillende diensten binnen het Brussels Gewest zich tegenspreken. Bij bouwaanvragen rond publieke ruimten zou Brussel Mobiel systematisch geraadpleegd moeten worden.

Met de buurgemeenten in Vlaanderen is er geen contact en de samenwerking met de politie op vlak van fietsbeleid (vb. handhaving foutparkeren, fietsbrigade op terrein, ...) is zeer marginaal. De politie geeft enkel advies inzake verkeersreglementering bij heraanleg van wegen / fietsroutes, maar handhaving ten voordele van de fietser komt nauwelijks voor.

1.5.3 Fietsbeleid op papier (score 2,0)

De gemeente Anderlecht beschikt over een mobiliteitsplan GMP sinds 2005 en in dezelfde periode werd een zone 30 plan en een plan rond heraanleg van publiek domein uitgewerkt. Ook de Agenda 21 werkte een aantal maatregelen uit in haar actieplan specifiek voor fietsbeleid.

Aan de actieplannen van het GMP of de Agenda 21 is echter geen concrete budgettering of begroting gekoppeld en het is onduidelijk wanneer welke maatregel uitgevoerd zal worden.

1.5.4 Personeel en middelen (score 1,8)

Het budget om dingen te realiseren rond fietsbeleid is opgesplitst in een budget rond fietsvoorzieningen en een algemeen operationeel budget dan niet enkel betrekking heeft op fietsbeleid. Het gaat om respectievelijk 50.000 € en 35.000 € per jaar. Met zulke beperkte budgetten is het onmogelijk om structurele infrastructuurmaatregelen te nemen rond fietsvoorzieningen en de gemeente rekent daarom vooral op de ondersteuning vanuit het Brussels Gewest, bv. in de vorm van de duurzame wijkcontracten.

De gemeente is ook vragende partij dat er meer financiële ondersteuning komt vanuit het gewest om fietsvoorzieningen te realiseren. Het zijn nu vooral de duurzame wijkcontracten waar de gemeente beroep op kan doen, maar die leggen te weinig nadruk op mobiliteit.

1.5.5 Infrastructuur en veiligheid (1,5)

Alle eenrichtingsstraten werden voorzien van BEV en de gemeente Anderlecht was één van de eerste gemeenten om mee te stappen in het Villo project. Gezien de zeer beperkte financiële middelen worden er echter nauwelijks gemeentelijke initiatieven genomen rond aanleg van hoogwaardige fietsinfrastructuur. Fietsvoorzieningen beperken zich tot markeringen of bewegwijzering.

De ICR routes zijn ten dele gerealiseerd, maar de fietsvoorzieningen zijn van een zeer wisselend kwaliteitsniveau.

Ook op vlak van onderhoud wordt er in de eerste plaats gekeken naar de gewestelijke fietsroutes, maar de gemeente heeft geen specifiek onderhoudsprogramma rond fietsvoorzieningen.

Op vlak van fietsparkeren werden er de voorbije jaren heel wat fietsparkeerplaatsen voorzien bij de belangrijkste attractiepolen en de gemeente heeft een overzicht van aantal en locatie. Toch is er volgens de gebruikers nog steeds een groot gebrek aan veilige stallingsvoorzieningen en er in de zeer dichtbevolkte woonwijken zou actief werk gemaakt moeten worden van inpandige stallingen of fietsboxen op straat.

1.5.6 Communicatie en promotie (score 0,5)

De gemeente neemt zelf initiatieven rond fietsevenementen zoals het jaarlijkse feest van de zachte mobiliteit waarin onder andere de vouwfietswedstrijd wordt georganiseerd.

De gemeente is echter vragende partij dat evenementen en promotiecampagnes op gewestelijk niveau worden gestuurd zodat er heel wat voorbereidend werk uit handen van de gemeente kan genomen worden.

De initiatieven van het Gewest zoals het Fietsbrevet en het schoolvervoersplan worden actief ondersteund vanuit de gemeente. Het is echter niet duidelijk hoeveel scholen effectief participeren.

1.5.7 Educatie

Zie hierboven.

1.5.8 Complementaire maatregelen (score 2,0)

Ondanks de implementatie van een parkeerplan in Anderlecht wordt Anderlecht nog steeds ervaren als een zeer autogerichte gemeente. Het parkeeraanbod op straat is enorm en er heerst ook nog steeds een grote parkeerdruk. De gemeente introduceerde nu een tariefbeleid, maar het blijft nog steeds goedkoop parkeren in Anderlecht.

Ook de parkeerdruk rond het Astrid park bij voetbalwedstrijden blijft een groot probleem.

De problematiek van sluipverkeer doorheen woonwijken zorgt niet voor een aangenaam fietsklimaat. Zowel op vlak van snelheidsregimes (uitbreiding zone 30) als op vlak van verkeerscirculatie (knippen van autoroutes doorheen woonwijken) moeten er nog veel zaken gerealiseerd worden op terrein.

1.5.9 Evaluatie en impact (score 0)

De mobiliteitscel zorgt voor een vorm van voortgangsrapportage voor het actieprogramma van het mobiliteitsplan GMP.

Er worden via het Fietsobservatorium regelmatig fietstellingen georganiseerd. Dit gebeurt enkel op twee locaties en het is niet duidelijk wat Anderlecht doet met deze tellingen. Anderlecht organiseert geen bevestigingen van fietsers.

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 Anderlecht. De hefboommaatregelen worden in vet aangeduid

1.6.1 Gebruikersbehoeften

1. Herwaardering van de fietscommissie met 3 maandelijks overleg met agenda + verslag
2. **Voorzien van aanvraagprocedure fietsparkings/fietsboxen** via website <http://www.anderlecht-parking.be>
3. **Organisatie van behoefteonderzoek per woonwijk naar inpandig fietsparkeren of fietsboxen.** Beginnen bij woonwijken in centrumgebied (Rad, Wayez, Scheut, Kuregem)
4. Organisatie van tevredenheidsenquête over fietsbeleid per wijk (Bicycle account per wijk) – BICYCLE ACCOUNT van Anderlecht (naar het voorbeeld van Bicycle account van Kopenhagen)

1.6.2 Leiderschap en coördinatie

5. **Uitbreiding van de mobiliteitscel met 2 adviseurs (CEMA's) zodat de mobiliteitscel over 3 adviseurs beschikt met volgende taakverdeling:**

1. Mobiliteitsambtenaar – (openbaar vervoer, parkeerbeleid, ...)
2. Fietsambtenaar – fietsinfrastructuur, fietsparkeren en sensibilisatie
3. Mobiliteitsambtenaar – infrastructuur / verkeerscirculatie (inclusief fietsinfrastructuur).

Momenteel is er een structureel personeelstekort waardoor veel plannen dode letter blijven en er weinig projecten op terrein worden gerealiseerd

6. De mobiliteitscommissie neemt fietsbeleid als een vast agendapunt op voor het tweewekelijks overleg
7. Er komt een **fietscel** bestaande uit mensen van dienst mobiliteit, openbare werken, stedenbouw en politie die al de fietsprojecten op elkaar afstemt. Er is een maandelijks overleg van deze fietscel.

Momenteel is er vooral een gebrek aan coördinatie en opvolging tussen de beleidsdiensten en de uitvoeringsdiensten. Hierdoor worden er nauwelijks fietsprojecten op terrein uitgevoerd (vb. bewegwijzering van ICC A1). In functie van een versnelde uitvoering op terrein worden er best zoveel mogelijk projecten uitbesteed.

8. **De gemeente Anderlecht maakt actief werk van het afsluiten van bijakten fiets** met het Brussels Gewest om fietsprojecten op terrein uit te voeren. **De gemeente Anderlecht wenst een subsidiëringsleutel van 30% Gewest en 70% gemeente Anderlecht toe te passen.**
9. De politiezone zorgt voor fietsbrigades op straat en wijkagenten verplaatsen zich bij voorkeur met de fiets.
10. **Het schepencollege en de leden van de gemeenteraad engageren zich om zich zoveel mogelijk met de fiets te verplaatsen voor korte afstanden in Anderlecht (voorbeeldfunctie).**
11. Schepen van mobiliteit en/of gemeenteraadsleden volgt CEMA opleiding (of aangepaste coaching rond mobiliteitsbeleid) van het BHG.

1.6.3 Fietsbeleid op papier

12. Uitwerking van een fietsactieplan met timing, budget en verantwoordelijke dienst/overheid voor uitvoering van de maatregelen

1.6.4 Personeel en middelen

13. Opleiden van een fietsmanager binnen de mobiliteitscel en bij de politie binnen het kader van de CEMA-opleiding van het BHG
14. **Voorzien van extra middelen voor fietsparkeren en fietsinfrastructuur. Het werkingsbudget fietsbeleid stijgt met 50.000 € per jaar met een streefdoel van 5 € / inwoner (=500.000 € per jaar) in 2018.**
15. **Fietsprojecten worden uitbesteed van projectvoorbereiding tot uitvoering op terrein.**

Om snel tot uitvoering te komen, worden zoveel mogelijk fietsprojecten uitbesteed. De mobiliteitscel van Anderlecht werkt de bestekken uit en doet de projectopvolging.

1.6.5 Infrastructuur

16. Ondersteuning van het Brussels Gewest (Mobiël Brussel) bij de **versnelde realisatie van de ICR's**.
17. **Realisatie van de ICC's als verfijning van de ICR routes (afsluiten van bijakten met Gewest ?)**
18. Selectie van typen fietsparkeervoorzieningen die overal in Anderlecht gebruik zullen worden (fietsrek, overdekte fietsstalling, fietsbox, fietskluis, ...)
19. **Voorzien van overdekte fietsparkeerplaatsen voor zowel bezoekers als personeel in al de gemeentelijke gebouwen (gemeentehuis, ontmoetingscentra, gemeentelijke scholen, ...)**
20. Selectie attractiepolen – knopen waar overdekte fietsenstallingen komen (GEN-stations COOVI, Kuregem, metrostations, ...)
21. Strategisch project rond realisatie grote **inbandige fietsenstalling voor bewoners en bezoekers aan Sint-Guido (in centrumgebied, OV-knoop)**. Kan gekoppeld worden aan heraanleg Dapperheidsplein met ondergrondse parking
22. Uitwerken van aanvraagprocedure om autoparkeerplaats te vervangen door fietsparkeerplaats in woonwijken.
23. Bij heraanleg van wegen worden systematisch fietsenstallingen voorzien
24. Systematische controle van Gewestelijke bouwverordening inzake inbandige fietsenstallingen

1.6.6 Communicatie en promotie

25. Uitwerken van een specifieke webpagina rond het fietsbeleid van Anderlecht met de mogelijkheid om knelpunten te melden.
26. **Organisatie van welkomstfietsochten voor nieuwe inwoners** waarbij de verschillende wijken van Anderlecht bezocht worden
De gemeente Anderlecht beschikt reeds zelf over 15 fietsen die uitgeleend kunnen worden voor deze fietsochten.
27. Jaarlijkse organisatie van vouwfietswedstrijd tijdens de week van vervoering

28. Organisatie van fietspooling in samenwerking met de scholen

1.6.7 Educatie

- 29. Begeleiding van al de basisscholen bij de invoering van het fietsbrevet.
- 30. Aanleg en signalisatie van een fietsleerparcours om te leren fietsen in het dagdagelijkse verkeer.

1.6.8 Complementaire maatregelen

- 31. Consequent toepassen van de hiërarchie van het wegennet bij de aanleg van fietsvoorzieningen en het invoeren van verkeerscirculatiemaatregelen.
- 32. Bundelen van de verkeersstromen op de grote verkeersaders en creëren van autoluwe woonwijken zonder sluipverkeer.
- 33. Extra ruimte creëren voor fietsvoorzieningen door verschuiving van parkeerplaatsen op de openbare weg naar ondergrondse parkings.
- 34. Weren van doorgaand verkeer door woonwijken.

1.6.9 Evaluatie en impact

- 35. Uitbreiding van telpunten van het fietsobservatorium.
- 36. Invoering van een geografisch informatiesysteem (GIS) dat een overzicht geeft van de stand van zaken en planning van fietsmaatregelen (fietsinfra, fietsparkeren)
- 37. Uitvoeren van tevredenheidsenquêtes na uitvoering van fietsmaatregelen

2 FIETSACTIEPLAN : FIETSEN MORGEN

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

2.2 Werkdomein A: De rijdende fiets

Werkvelden infrastructuur en fietsnetwerk

2.2.1 Kwaliteitseisen fietsnetwerk

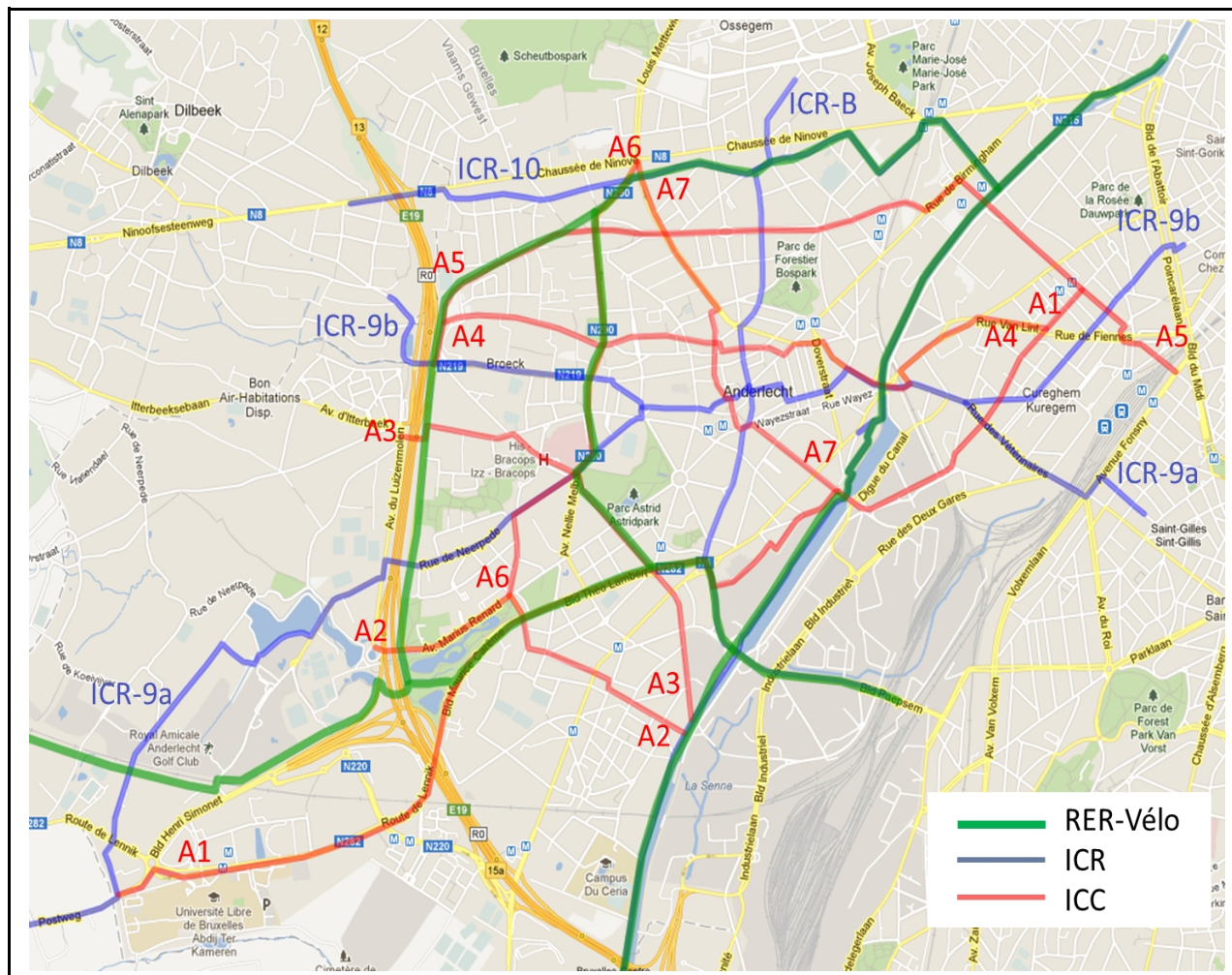
Doelstelling is om een gebiedsdekkend fietsnetwerk te realiseren dat aan onderstaande vijf kwaliteitscriteria voldoet.

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

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

Boven op dit hoofd fietsnetwerk werden recent nog **fiets-GEN verbindingen** geïdentificeerd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in samenwerking met het Vlaams Gewest. Deze fiets-GEN verbindingen worden heringericht als hoogwaardige snelfietsroutes en maken snelle bovenlokale fietsverplaatsingen mogelijk. Onderstaande kaart geeft het overzicht van de ICR, ICC en Fiets-GEN verbindingen in Anderlecht.

Kaart 1: Fiets-GEN, ICR en ICC routes in Anderlecht



Het Brussels Gewest maakt momenteel werk van de realisatie van de ICR routes en in de toekomst worden ook projecten opgestart voor de herinrichtingen voor het Fiets-GEN. Met dit fietsactieplan vestigt de gemeente Anderlecht een duidelijke prioriteitenlijst van de te realiseren ICC routes in de bestuursperiode 2013-2018. De bewegwijzering en het veiliger maken van de routes is voorzien voor 2014 in het kader van de lokale Agenda 21.

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 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.

2.2.2 Hefboommaatregelen rijdende fiets

Dit actieprogramma somt de **strategische projecten** op die een hefboom zijn naar een veilig en comfortabel fietsnetwerk. **Deze projecten moeten in de legislatuur 2013-2018 gerealiseerd worden.**

geeft een overzicht van de strategische projecten 'rijdende fiets'.

1. Realisatie van de ICC's (= veilige fietsvoorzieningen + bewegwijzering)

De realisatie van volgende ICC's is prioritair:

A1. Realisatie ICC A1 Erasmus - Raadsplein

- Bewegwijzering is reeds gerealiseerd in 2012

Opwaardering fietsvoorzieningen:

- Autoluw maken van Dr- Zamenhoflaan - Victor Olivierlaan - Grondelstraat - George Moreaustraat - Klinikstraat + aanleg van fietssuggestiestroken (Lokale weg + ICC verbinding)
- Doortrekken vrijliggende fietspaden van Lenniksebaan naar Maurice Carêmelaan en Theo Lambertlaan, te realiseren door Mobiel Brussel.

NOTA: de rotondes ter hoogte van het kruispunt met de Frans Halslaan en ter hoogte van de Stassartlaan werden zonet aangelegd. Het is hier daarom niet mogelijk het fietspad in het midden te laten verlopen.

- Fietsweg op middenberm Aristide Briandlaan tussen de rotonde Verdi en de Bergensesteenweg, uit te voeren door het Gewest.
- Verbeteren van de fietsoversteek kruispunt Bergensesteenweg (plannen in voorbereiding door Mobiel Brussel)

A2. Realisatie ICC A3 Goede Lucht - Kanaal

Opwaardering fietsvoorzieningen:

- Fietskeer veiliger maken op de rotondes in de Huetstraat
- Het doorgaand autoverkeer verminderen op Paul Jansonlaan
- Veiliger maken van het fietsverkeer in de Wayezstraat in het kader van de heraanleg van de Wayezstraat, die gekoppeld is aan de hernieuwing van de tramsporen en de wijziging van de verkeerssituatie = *verwijdering van parkeerplaatsen langs rijbaan. Parkeerplaatsen verschuiven naar toekomstige ondergrondse parking Dapperheidsplein.*
- Bewegwijzeringen ICC A3

A3. Realisatie ICC A4 - Westland - Raadsplein

Beveiligen belangrijkste kruispunten + aanleg fietspaden of fietsstroken op de Bergensesteenweg en de Van Lintstraat

- Beveiliging kruispunt Groenings De Maylaan (door het Gewest)
- Autoluw maken Adolphe Willemysstraat - afsluiten toegang tot Westland Shopping Center

Ten noorden van Westland Shopping Center komt een nieuwe school. De hoge verkeersintensiteiten doorheen de Adolphe Willemysstraat omwille van de toegang tot Westland Shopping Center moeten daarom vermeden worden. Bij een autoluw karakter kunnen fietssuggestiestroken aangebracht worden.

- Fietssuggestiestroken Adolphe Willemysstraat - Eedstraat
- Aanliggende fietspaden of fietssuggestiestroken Auberlaan, Bergensesteenweg en Van Lintstraat.
- Heraanleg van het Albertplein in het kader van het duurzaam wijkcontract “Kanaal-Zuid”: de doorgang aan de kant van de Anderlechtse Haard zal voorbehouden zijn aan openbaar vervoer en fietsers. De andere kant van het plein wordt voor dubbelrichtingsverkeer aangelegd terwijl de Van Lintstraat een éénrichtingsstraat wordt.
- Bewegwijzeringen ICC A4

OPMERKING: er is ook infrastructuur gepland in de Appelboomstraat: smal, verkeerdrukte en hoge snelheden.

A4. Uitbesteden bewegwijzering voor ICC A2 t.e.m ICC A7

1. Ondersteuning van het Brussels Gewest (Mobiël Brussel) bij de versnelde realisatie van de ICR's.

Brussel Mobiël is verantwoordelijk voor de realisatie van de ICR-verbindingen. Hierbij wordt elke ICR-routes in zijn geheel aangepakt. Deze totaalaanpak zorgt echter voor grote vertragingen omdat het volledige uitvoeringsdossier vaak vastloopt omwille van een beperkt aantal knelpunten/bezwaarschriften op specifieke punten.

De gemeente Anderlecht is daarom vragende partij dat de uitvoeringsdossiers van de ICR-verbindingen opgedeeld worden. Op die manier kunnen de ICR-routes op het grondgebied van Anderlecht zo snel mogelijk gerealiseerd worden.

Hierbij zijn volgende aandachtspunten:

ICR 9:

- **Heraanleg brug / knoop R. Vanderbruggenlaan, Bergensesteenweg. Dit is de toegang tot Kuregem en momenteel is die kwasi onmogelijk voor fietsers. [PROJECT A5]**
- **Heraanleg Veeartsenstraat met vrijliggende fietspaden (ruimte is aanwezig). [PROJECT A6]**
- **Beveiligen fietsoversteek aan de Poincarélaan [PROJECT A7]**

- **Voorzien van fietspaden of -stroken langs Neerpedestraat tussen Luizenmolenlaan en Olympische dreef (ter hoogte van trainingscentrum Royal Sporting Club Anderlecht) [PROJECT A8]**

NOTA: bergop worden er gemarkeerde fietspaden voorzien, bergaf fietssuggestiestroken. Er zijn reeds plannen uitgewerkt voor deze heraanleg.

ICR 10a :

- **Gedeeltelijke inrichting Vansouststraat als fietsstraat [PROJECT A9]**

Financiëren via de gemeentelijk-gewestelijke bijakte rond fietsstraten

- Aanpassen verkeerscirculatie Verdonkstraat (éénrichtingsstraat met gemarkeerd fietspad in tegenrichting).

ICR B:

- Beveiligen oversteek N8 (Melkerijstraat – Avenue de Scheut)
- Verleggen ICR naar Rue de la Semence (= autoluw/vrij)
- Fietspaden aan verkeersknoop met Dapperheidsplein

2.3 Werkdomein B : de stilstaande fiets

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. De gemeente Anderlecht kan net zoals met parkeerbeleid een proactief beleid voeren rond fietsparkeren.

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



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

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, aan woningzijde, ...) stellen vooral eisen aan het **veilig en comfortabel** (overdekt) kunnen stallen van hun fiets

Om aan al de noden van de gebruikers te kunnen voldoen moet er dus een gediversifieerd aanbod aan stallingsvoorzieningen komen.

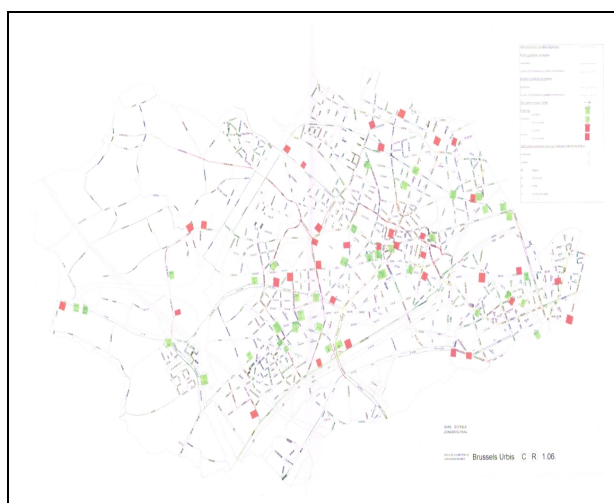
Uit het BYPAD-evaluatieproces kwamen volgende hefboommaatregelen naar voren rond fietsparkeren.

2.3.2 Hefboommaatregelen stilstaande fiets

B1. Opmaak van een inventaris van fietsparkeeraanbod in Anderlecht

Momenteel heeft de gemeente Anderlecht een volledig overzicht van het bestaande fietsparkeeraanbod. Het gaat om een manueel ingetekende kaart met locaties van bestaande en toekomstige fietsparkings (Kaart 2) gerealiseerd door de mobiliteitscel. Deze kaart is niet meer actueel.

Kaart 2: Locatie fietsparkeervoorzieningen Anderlecht



Bron: manueel ingetekende kaart mobiliteitsdienst – actualisatie nodig

Naast de fietsparkeervoorzieningen van gemeente Anderlecht worden ook de voorzieningen van de MIVB en het Brussels Gewest op de OV-knopen of andere belangrijke attractiepolen weergegeven.

Om te weten hoeveel fietsparkeervoorzieningen er bij moeten komen en op welke plaatsen, wordt er een inventaris opgemaakt van het bestaande aanbod van fietsparkeervoorzieningen met een onderscheid in type fietsparkeervoorzieningen (rek, overdekte stalling, fietskluis/box, ...). Deze inventaris wordt verwerkt in GIS zodat ze geactualiseerd kan worden bij uitbreiding van het fietsparkeeraanbod.

B2. Opstarten aanvraagprocedure fietsparkings/fietsboxen via de website <http://www.anderlecht-parking.be>.

Om snel te kunnen inspelen op de vraag naar fietsparkeren (in woonbuurten) wordt een aanvraagprodecure uitgewerkt voor het vervangen van een autoparkeerplaats door een fietsenstalling of fietskluis.

De gemeente streeft er naar om 1 autoparkeerplaats per 15 te vervangen door een fietsenstalling of fietskluis.



Fietsparkeren in woonbuurten (buurtstalling, kluis of fietsparking op vroegere autoparkeerplaatsen)

B3. Organisatie van behoefteonderzoek per woonwijk naar inpandig fietsparkeren of fietsboxen.

Onder andere door een gebrek aan afgesloten fietsparkeerplaatsen is er een zeer laag fietsbezit in de woonwijken met een zeer dichte bebouwing. Via een bevraging bij de bewoners wordt nagegaan in hoeverre er behoefte is aan inpandige fietsenstallingen of fietskluisen in woonbuurten.

Het huren van inpandige fietsenstallingen (vb. in een garage) gebeurt door de gemeente Anderlecht of Gewestelijk parkeerbedrijf.

Concreet start de gemeente een behoefteonderzoek naar buurtstallingen of fietsboxen in volgende wijken (bij wijze van pilootproject):

1. Rad (in samenwerking met het collectief van de Duurzame wijk)
2. Scheut (in samenwerking met de ploeg van het Duurzame-wijkcontract)
3. d'Aumale-Wayez

Indien deze pilootprojecten succesvol zijn, wordt het aanbod van buurtstallingen uitgebreid naar andere wijken.

De gemeente Anderlecht sloot reeds een bijakte af met het Brussels Gewest rond fietsboxen.

B4. Realisatie van fietspunt aan Sint-Guido/Dapperheid (centrum, belangrijke OV-knoop).

Om de combinatie van fiets en openbaar vervoer te promoten is er nood aan voldoende en hoogwaardige (overdekt of inpandig) fietsparkeerplaatsen op de belangrijkste OV-knopen. De MIVB en het Brussels Gewest voeren hier al langer een actief beleid rond.

Door hun ligging in stedelijk gebied kunnen deze stallingen ook gebruikt worden voor bewonersparkeren.

Als pilootproject voor zulke buurtstalling met gecombineerd gebruik, wordt er een inpandige fietsenstalling met toezicht gebouwd aan Sint-Guido/Dapperheid.

Parking Sint-Guido kan uitgroeien tot een fietspunt waar volgende diensten worden uitgebouwd:

- Toezicht en onderhoud van de fietsenstalling Sint-Guido/Dapperheid
- Fietsherstel- en fietsverhuurdienst
- Fietsafhandelcentrale voor weesfietsen en gestolen fietsen in Anderlecht (herstel, stockage gedurende 6 maanden, plaatsen op www.gevondenfietsen.be, ...)

B5. Voorzien van overdekte fietsparkeerplaatsen in al de gemeentelijke gebouwen (gemeentehuis, ontmoetingscentra, OCMW, gemeentelijke scholen, ...)

Op basis van de inventaris van het bestaande fietsparkeeraanbod wordt een programma uitgewerkt voor de realisatie van overdekte fietsenstallingen bij al de openbare gebouwen van de gemeente.

Er zal prioriteit worden gegeven aan de uitbouw van een fietsparkeeraanbod bij de gemeentelijke scholen.

OPMERKING: fietsparking zal ook voorzien worden aan openbare diensten zoals de bibliotheek, jobhuis,...

B6. Bij heraanleg van wegen worden systematisch fietsenstallingen voorzien

B7. Systematische controle van het respecteren van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) inzake inpandige fietsenstallingen

Bij nieuwbouwprojecten verplicht de Gewestelijke stedenbouwkundige Verordening om inpandige fietsenstalling te bouwen. De gemeentelijke dienst stedenbouw voert systematische controles uit naar het naleven van deze bouwverordening.

2.4 Werkdomein C : Stimuleren van fietsgebruik

Werkvelden informatie, sensibilisatie, educatie

2.4.1 Doelstellingen stimuleren fietsgebruik

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

De promotiemaatregelen hebben de bedoeling om:

- Bestaande fietsers te belonen (incentives, imago, ...)
- De prille fietsers te motiveren : overtuigen van recreatieve fietsers of mensen die zich slechts af en toe met de fiets verplaatsen.
- Potentiële fietsers te overtuigen: rationele argumenten geven, incentives, ...

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

2.4.2 Hefboommaatregelen stimuleren fietsgebruik

C1. Uitwerken van een specifieke webpagina rond het fietsbeleid van Anderlecht met de mogelijkheid om knelpunten te melden.

Naar het voorbeeld van de webpagina rond het parkeerbeleid van de gemeente Anderlecht wordt een webpagina uitgewerkt waarnaar op de gemeentepagina verwezen wordt waar al de initiatieven rond fietsbeleid op worden gecommuniceerd.

C2. Organisatie van welkomst fietstochten voor nieuwe inwoners waarbij de verschillende wijken van Anderlecht bezocht worden

Als introductie tot de gemeente Anderlecht, worden nieuwe inwoners uitgenodigd voor een fietstocht doorheen de belangrijkste wijken en naar de belangrijkste bestemmingen in Anderlecht.

De gemeente Anderlecht beschikt reeds zelf over 15 fietsen die uitgeleend kunnen worden voor deze fietstochten. De organisatie van de fietstochten zouden in samenwerking met de fietsverenigingen Gracq en Fietsersbond kunnen plaatsvinden.

C3. Jaarlijkse organisatie van de week van de zachte mobiliteit

Anderlecht organiseert reeds sinds 2008 de dag van de zachte mobiliteit in het begin van de maand mei. Tijdens deze dag vindt een vouwfietswedstrijd plaats. Anderlecht maakt werk om dit evenement naamsbekendheid op nationaal niveau te geven waar tal van activiteiten rond het dagdagelijks fietsen aan worden gekoppeld.

Deze dag van de zachte mobiliteit kan uitgroeien tot de week van de zachte mobiliteit in de maand mei, met activiteiten voor het gemeentelijk personeel, de scholen en lokale verenigingen.

C4. Begeleiding van al de basisscholen bij de invoering van het fietsbrevet.

Het behalen van een fietsbrevet in de basisschool is een eerste vereiste om zich zelfstandig te kunnen verplaatsen met de fiets. De gemeente ondersteunt al de basisscholen voor dit programma fietsbrevet door logistieke en financiële steun.

De gemeente Anderlecht beschikt over fietsen (zowel volwassen als kinderfietsen) die uitgeleend kunnen worden aan de scholen.

C5. Organisatie van fietspooling in samenwerking met de scholen

De gemeente Anderlecht neemt het initiatief om fietspoolgroepen samen te stellen die door vrijwilligers (leerkrachten, ouders of anderen) begeleid worden naar school. Dit gebeurt op wijkniveau in samenwerking met de buurtwerking.

Een eerste pilootproject zal gepland worden met de gemeenschapsschool P14.

2.5 Werkdomein D: Verankeren van fietsbeleid

Werkvelden organisatie, middelen en personeel, evaluatie

2.5.1 Aandachtspunten verankeren fietsbeleid

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

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

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

2.5.2 Hefboommaatregelen verankeren fietsbeleid

D1. Uitbreiding van de mobiliteitscel met minstens 1 adviseur (CEMA's) zodat de mobiliteitscel over 3 adviseurs beschikt met volgende taakverdeling:

Momenteel is er een structureel personeelstekort waardoor veel plannen dode letter blijven en er weinig projecten op terrein worden gerealiseerd. Daarom wordt de mobiliteitscel versterkt zodat zij in totaal met 3 permanente medewerkers de volgende taken kan opnemen.

1. Ambtenaar "mobiliteitsstrategie" - (opvolging studies en projecten ivm verkeersplanning, openbaar vervoer, parkeerbeleid, ...)
2. Ambtenaar "mobiliteitsinfrastructuur" (opvolging infrastructuur inclusief fietsinfrastructuur).
3. Ambtenaar "Sensibilisatie" (bedrijfsvervoerplannen, educatie en promotie rond de fiets,...)

Op vlak van fietsbeleid moet er nog een hele weg afgelegd worden en Anderlecht heeft heel veel te winnen bij een drastische verschuiving van korte autoverplaatsingen naar fietsverplaatsingen.

D2. Stabilisatie van het fietsbudget per jaar.

Het fietsbudget word gestabiliseerd op een minimum van 100.000 € per jaar .

Het huidige budget van 80.000 € voor fietsvoorzieningen is ontoereikend om een serieuze sprong voorwaarts te maken voor veilige en comfortabele fietsvoorzieningen. In het project Wallonie Cyclable engageren de Waalse steden en gemeenten zich om 5€ / inw. per jaar te investeren in fietsbeleid. Ter vergelijking: het Brussels Gewest investeert 11 milj. €/jaar in

fietsvoorzieningen (dit is 10 €/inwoner). Ook in Nederland investeren gemeenten nog steeds tussen de 10 en 15 € per inwoner per jaar in fietsvoorzieningen.

D3. Uitvoering op terrein van fietsprojecten worden uitbesteed.

Om snel tot uitvoering te komen, worden zoveel mogelijk fietsprojecten uitbesteed. De mobiliteitscel van Anderlecht werkt de bestekken uit en doet de projectopvolging in samenwerking met de dienst openbare werken.

Omwille van beschikbaarheidsgebrek en het leggen van andere prioriteiten bij de technische uitvoeringsdiensten lukt het momenteel niet om fietsprojecten op terrein uit te voeren. Het uitbesteden van zowel de projectvoorbereiding (studie) als uitvoering zal veel fietsprojecten in een stroomversnelling brengen. De gemeente Anderlecht kan een raamovereenkomst aangaan voor een lijst met verschillende projecten.

Vb. Uitbesteding opmaak bewegwijzeringsplan + realisatie bewegwijzering ICC's.

D4. De gemeente Anderlecht maakt actief werk van het afsluiten van bijakten fiets met het Brussels Gewest om fietsprojecten op terrein uit te voeren.

De gemeente Anderlecht wenst een **subsidiëringsleutel van 30% Gewest en 70% gemeente** toe te passen voor al de fietsprojecten. Op korte termijn worden bijakten afgesloten voor fietsparkeren en realisatie van fietsinfrastructuur langs gemeentelijke fietsroutes (ICC's).

D5. Herwaardering van de fietscommissie

In Anderlecht bestaat reeds een fietscommissie sinds 2003. Deze commissie bestaat uit leden van de fietsersbond en Gracq die overleg hebben over de verschillende projecten rond fietsbeleid.

Er is echter nood aan een opwaardering van deze commissie tot een adviescommissie over gemeentelijke projecten rond fietsbeleid om zo meer aandacht te geven aan de fietsvriendelijkheid van grote infrastructuurwerken of projecten rond ruimtelijke ontwikkelingen.

Het is gewenst om deze commissie op tweemaandelijks basis bij elkaar te roepen met een duidelijke agenda en snelvolgend verslag (4 à 5 vergaderingen per jaar).

D6. Organisatie van tevredenheidsenquête over fietsbeleid per wijk

Na de realisatie van projecten wordt er een tevredenheidsenquête gehouden. Deze tevredenheidsenquête kan ook ruimer opgezet worden rond de fietsvriendelijkheid van wijken.

Naar het voorbeeld van de BICYCLE ACCOUNT in Kopenhagen, kan de gemeente Anderlecht via deze enquête opvolgen waar ze nog bijkomende initiatieven moet nemen.

D7. Uitbreiding van telpunten van het fietsobservatorium.

Op dit moment worden fietstellingen op twee punten uitgevoerd door het fietsobservatorium. Het eerste punt bevindt zich op de Pont Paepsem (ICR Rokade B) en de tweede op de brug van het E. Vanderveldeplein. Vier tellingen worden hier jaarlijks uitgevoerd (maart, mei, september en november) telkens tussen 8 en 9u 's ochtends.

Om een duidelijk beeld te krijgen over de evolutie van het fietsgebruik, moeten er bijkomende telpunten komen in Anderlecht. De gemeente kan ook automatische tellussen leggen zodat er op continue basis informatie verzameld wordt over het fietsgebruik.

D8. Invoering van een geografisch informatiesysteem (GIS) dat een overzicht geeft van de stand van zaken en planning van fietsmaatregelen (fietsinfra, fietsparkeren)

De inventaris van de bestaande fietsvoorzieningen en fietsparkeerplaatsen kan verwerkt worden in een GIS-systeem. Binnen dit GIS kan het uitvoeringstraject van de verschillende projecten ook opgevolgd worden.

Daarnaast worden de gegevens over de fietstellingen of fietsongevallen verwerkt zodat het mogelijk is om de effecten van het fietsbeleid op te volgen.

2.6 Actietabel

	Actietype	Verantwoordelijke	Partner(s)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
A. De rijdende fiets									
A1	Realisatie ICC A1 : Erasmus - Raadsplein	Gemeente dienst mobiliteit / BHG	BHG - Mobiel Brussel gemeente dienst openbare werken						
A2	Realisatie ICC A3 : Goede Lucht - Kanaal	Gemeente - dienst mobiliteit	BHG - Mobiel Brussel MIVB Gemeente dienst openbare werken en groendienst						
A3	Realisatie ICC A4: Westland - Raadsplein	Gemeente - dienst mobiliteit							
A4	Uitbesteding bewegwijzering ICC A2 - ICC A7	Gemeente - dienst mobiliteit							
A5	Herinrichting knoop Bergensesteenweg - Kanaal	BHG - Mobiel Brussel	Gemeente - dienst mobiliteit						
A6	Vrijliggende fietspaden Veeartsenstraat (ICR-9a)	BHG - Mobiel Brussel	Gemeente - dienst mobiliteit						
A7	Beveiligen fietsoversteek Poincarélaan (ICR-9b)	BHG - Mobiel Brussel	Gemeente - dienst mobiliteit						
A8	Fietspaden Neerpedestraat ter hoogte van trainingscentrum RSC Anderlecht	BHG - Mobiel Brussel	Gemeente - dienst mobiliteit + openbare werken						

	Actiotype	Verantwoordelijke	Partner(s)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
A9	Inrichting Vansoeststraat als fietsstraat	BHG	Gemeente - dienst mobiliteit						
B. De stilstaande fiets									
B1	Opmaak inventaris fietsparkeeraanbod	Gemeente mobiliteitsdienst -							
B2	Opstarten aanvraagprocedure fietsparkings/fietsboxen via website	Gemeente communicatiedienst -							
B3	Behoefteteonderzoek buurtstallingen / fietsboxen	Gemeente mobiliteitsdienst -							
B4	Realisatie fietspunt Sint-Guido	Gemeente mobiliteitsdienst -	MIVB BHG - Mobiel Brussel						
B5	Uitbouw fietsparkings bij alle gemeentelijke gebouwen	Gemeente mobiliteitsdienst -							
B6	Voorzien van fietsparkings bij heraanleg wegen	Gemeente - dienst stadsontwikkeling							
B7	Controle GSV	Gemeente - dienst stedenbouw							
C. Stimuleren van fietsgebruik									
C1	Webpagina knelpunten fiets	Gemeente - dienst communicatie							
C2	Welkomstfietsochten voor nieuwe bewoners	Gemeente- dienst communicatie	Gracq - fietsersbond						

	Actiotype	Verantwoordelijke	Partner(s)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
C3	Week van zachte mobiliteit + vouwfietsenwedstrijd	Gemeente - dienst mobiliteit/communicatie	BHG - Mobiel Brussel						
C4	Begeleiding fietsbrevet voor alle basisscholen	Gemeente - dienst mobiliteit	ProVelo						
C5	Aanbod fietspooling voor alle basisscholen								
D. Verankeren van fietsbeleid									
D1	1 extra CEMA								
D2	Graduele stijging fietsbudget per jaar								
D3	Uitvoering op terrein van fietsprojecten worden uitbesteed.								
D4	Afsluiten bijakten fiets								
D5	Herwaardering fietscommissie								
D6	Organisatie tevredenheidsenquêtes fiets (Bicycle account Anderlecht)								
D7	Uitbreiding meetpunten fietsobservatorium								
D8	Invoering GIS-systeem voor inventaris fietsvoorzieningen en planning fietsmaatregelen								