

Gemeente Vorst

BYPAD audit en fietsactieplan

Eindversie, maart 2013



Goedgekeurd door de gemeente Vorst op.....

Inhoud

1	BYPAD Audit Bypad : Fietsen de dag van vandaag	6
1.1	Regionale context : fietsgebruik, fietspotentieel en fietsbeleid	6
1.2	Fietsprofiel van de gemeente Vorst	11
1.2.1	Fietspotentieel	11
1.2.2	Fietsgebruik	13
1.2.3	Het fietsbeleid	14
1.2.4	Fietsbaarheid.....	14
1.3	De BYPAD methode.....	20
1.4	BYPAD diagnose	23
1.5	De diagnose per module	25
1.5.1	Gebruikersbehoeften (score 1,25)	25
1.5.2	Leiderschap en coördinatie (score 1,25).....	25
1.5.3	Fietsbeleid op papier (score 1,50)	26
1.5.4	Personeel en middelen (score 1,50).....	26
1.5.5	Infrastructuur en veiligheid (0,83).....	26
1.5.6	Communicatie en promotie (score 1,50)	27
1.5.7	Educatie (score 1,50)	27
1.5.8	Complementaire maatregelen (score 0)	27
1.5.9	Evaluatie en impact (score 0)	27
1.6	Maatregelen per module	28
1.6.1	Gebruikersbehoeften	28
1.6.2	Leiderschap en coördinatie	28
1.6.3	Fietsbeleid op papier	28
1.6.4	Personeel en middelen.....	28
1.6.5	Infrastructuur	29
1.6.6	Communicatie en promotie.....	29
1.6.7	Educatie.....	30
1.6.8	Complementaire maatregelen	30
1.6.9	Evaluatie en impact.....	30
2	Fietsactieplan.....	31
2.1	Algemene doelstellingen fietsactieplan.....	31
2.2	Werkdomein A: De rijdende fiets	33
2.2.1	Kwaliteitseisen fietsnetwerk.....	33
2.2.2	Structurerend netwerk : principes	34

2.2.3	Gemeentelijke en gewestelijke fietsroutes	35
2.2.4	Oversteek Park van Vorst	38
2.2.5	Verbindingen naar Anderlecht	38
2.2.6	Innoveren : fietsstraten invoeren	39
2.2.7	De wijken fietsbaar maken	40
2.2.8	Verzekeren en coördineren van het onderhouden en de schoonmaak van de fietsinfrastructuur en de markeringen	41
2.3	Werkdomein B : de stilstaande fiets	42
2.3.1	Doelstellingen stilstaande fiets	42
2.3.2	Het aanbod fietsaanleunbeugels programmeren (parkeren van korte of gemiddelde duur in de openbare ruimte)	42
2.3.3	Het aanbod aan veilige fietsparkings voor inwoners (lange duur) als programma	45
2.4	Werkdomein C : Stimuleren van fietsgebruik	46
2.4.1	Doelstellingen stimuleren fietsgebruik	46
2.4.2	Sensibilisering van de politiek verkozenen en leden van de administratie	46
2.4.3	Scholen aanmoedigen	46
2.4.4	Inwoners aanmoedigen	46
2.4.5	Rond het fietsactieplan en het gemeentelijk fietsbeleid communiceren	47
2.5	Werkdomein D: Verankeren van fietsbeleid	48
2.5.1	Aandachtspunten verankeren fietsbeleid	48
2.5.2	Oprichten van een Dienst Mobiliteit binnen de gemeentelijke administratie	48
2.5.3	Structurele financiering van het fietsbeleid garanderen	48
2.5.4	Reactiveren van de gemeentelijke fietscommissie	49
2.5.5	Rol van de terreinpolitie waarderen op vlak van veiligheid en respect voor de fietsinfrastructuur	49
2.5.6	Een loket voor klachten en suggesties oprichten	49
2.5.7	Realiseren van een inventaris van infrastructuur en parkeren, GIS-integratie	49
2.5.8	De evolutie van het fietsgebruik in de gemeente meten	50

3 Annex: keuzetabel gewenste fietsvoorzieningen..... 51

TABELLEN

Tabel 1: Samenstelling van de gemeentelijke BYPAD evaluatiegroep	22
Tabel 2: BYPAD agenda	22
Tabel 3: Scores op de vragen van de BYPADevaluatie	23
Tabel 4: Score op de BYPADmodules	23
Tabel 5: Algemene doelstellingen en werkvelden	32
Tabel 6: Keuzetabel gewenste fietsvoorzieningen	51

FIGUREN

Figuur 1: Bevolkingsdichtheden, Brussel. Bron: Wijkmonitoring, 2011	11
Figuur 2: Links: Tewerkstellingsoord van de actieve Vorstenaars in het Brussels Gewest. Rechts: Woonplaats van de Brusselse tewerkgestelden in Vorst.....	12
Figuur 3: Tellingen Albertplein in januari, maart, mei, september, november. Bron: Fietsobservatorium, BHG	13
Figuur 4: telresultaten, Fietsobservatorium	13
Figuur 5: de wegcategorisering in Vorst. Bron: uittreksel van het GMP	14
Figuur 6: Toename van de zone30 in de Brusselse gemeentes. Bron: Mobiel Brussel (2011)	15
Figuur 7: Fietsinfrastructuur Vorst.....	16
Figuur 8: Wegbeheerders Vorst	17
Figuur 9: Gewestelijke fietsroutes (GFR) in Vorst	18
Figuur 10 – BYPAD modules	21
Figuur 11 – De BYPAD ontwikkelingsniveaus.....	21
Figuur 12 – BYPAD: meerwaarde voor het fietsbeleidsplan	22
Figuur 13: Score op BYPADvragen, grafische voorstelling.....	24
Figuur 14: Scores op BYPADmodules, grafische voorstelling	24
Figuur 15: Actieplan gemeente Vorst: voorzien fietsnetwerk. Copyright: CIRB.	36
Figuur 16 : Park van Vorst, mogelijke fietsroutes	38
Figuur 17: Actieplan Fiets gemeente Vorst, bestaande en geplande fietsparkeerplaatsen (2012). Bron: Gracq	43
Figuur 18: Voorbeeld: het Velo-Boxx model	45

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 Vorst.

1 BYPAD AUDIT BYPAD : FIETSEN DE DAG VAN VANDAAG

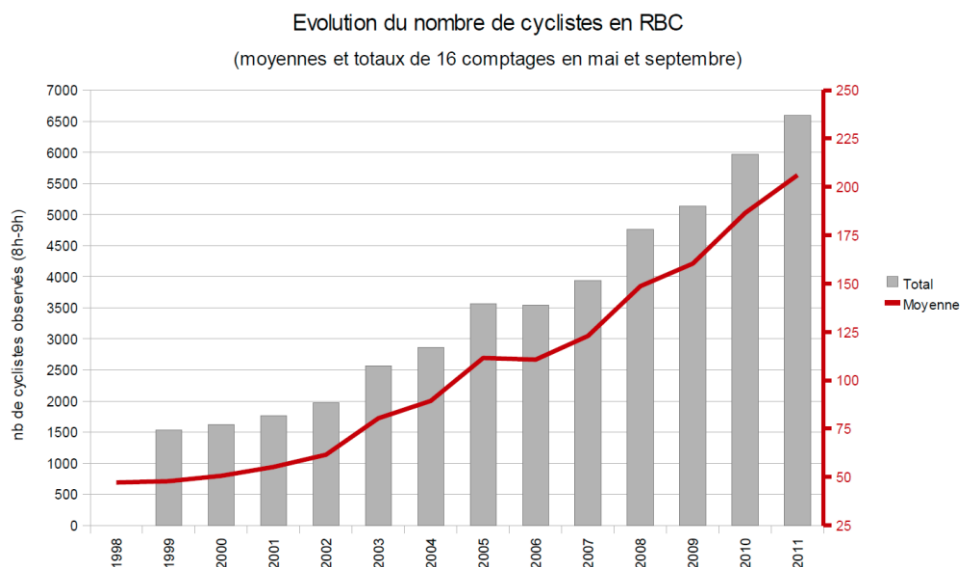
Diagnose van het fietsbeleid

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 Vorst op vlak van fiets- en mobiliteitsbeleid. Dit eerste deel wordt afgerond met mogelijke verbeterstappen als eindconclusie van het BYPAD proces. Deze verbeterstappen moeten de basis vormen van het fietsactieplan dat in deel 2 wordt uitgewerkt.

1.1 Regionale context : fietsgebruik, fietspotentieel en fietsbeleid

Meer en meer fietsers

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



De grote massa moet nog steeds overtuigd worden

Niettegenstaande is de **doelstelling** zeer **ambitueus**: « *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 – Fietsobservatorium BHG, rapport 2011
² Uittreksel preambule Fietsplan 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 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

³ Huishoudbevraging BELDAM, gegevens 2010

⁴ Kenniscentrum Mobiliteit, Katern 1 p.30

⁵ Kenniscentrum Mobiliteit, Katern 1 p.32

- Veilig fietsen in Brussel
- Vorming en fietseducatie
- 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
<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).

⁶ RBC – vademecum vélo – cahier 2

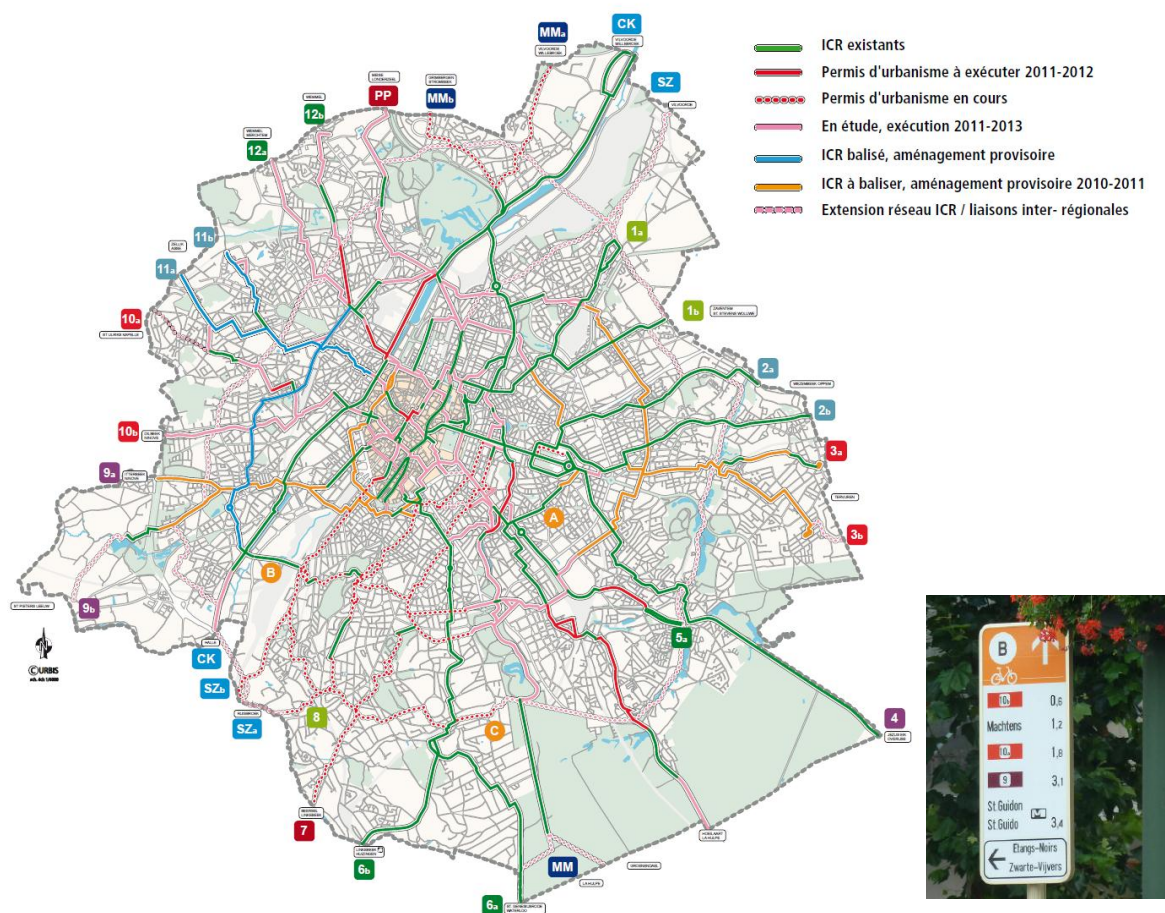
- Het **gewestelijk parkeerplan** (in voorbereiding) stelt een norm voor van 2 fietsparkeerplaatsen per 20 autoparkeerplaatsen op straat, met een maximale tussenafstand van 150 m. Ook worden beveiligde fietsenstallingen op straat voorzien voor de bewoners (principe van fietskluisen/trommels).
- Het **Fiets-GEN**: 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, 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.

Figure 31. Etat des lieux du réseau ICR

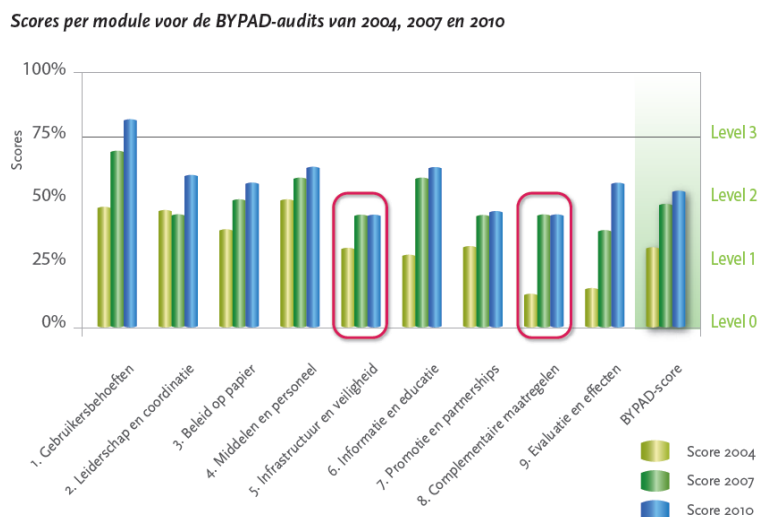
Source des données : Bruxelles Mobilité, novembre 2011



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



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

De documenten staan ter beschikking op:

- [http://www.mobielbrussel.irisnet.be/articles/fiets/publicaties: audit Bypad2010, Fietsactieplan 2010-2015](http://www.mobielbrussel.irisnet.be/articles/fiets/publicaties:auditBypad2010,Fietsactieplan2010-2015)
- [http://www.mobielbrussel.irisnet.be/partners/professionelen/technische-publicaties: vademecum](http://www.mobielbrussel.irisnet.be/partners/professionelen/technische-publicaties:vademecum)
- <http://www.provelo.org/nl/rd/studies/brussels-fietsobservatorium> : Fietsobservatorium 2011

⁸ Illustration: Plan vélo 2010-2015

1.2 Fietsprofiel van de gemeente Vorst

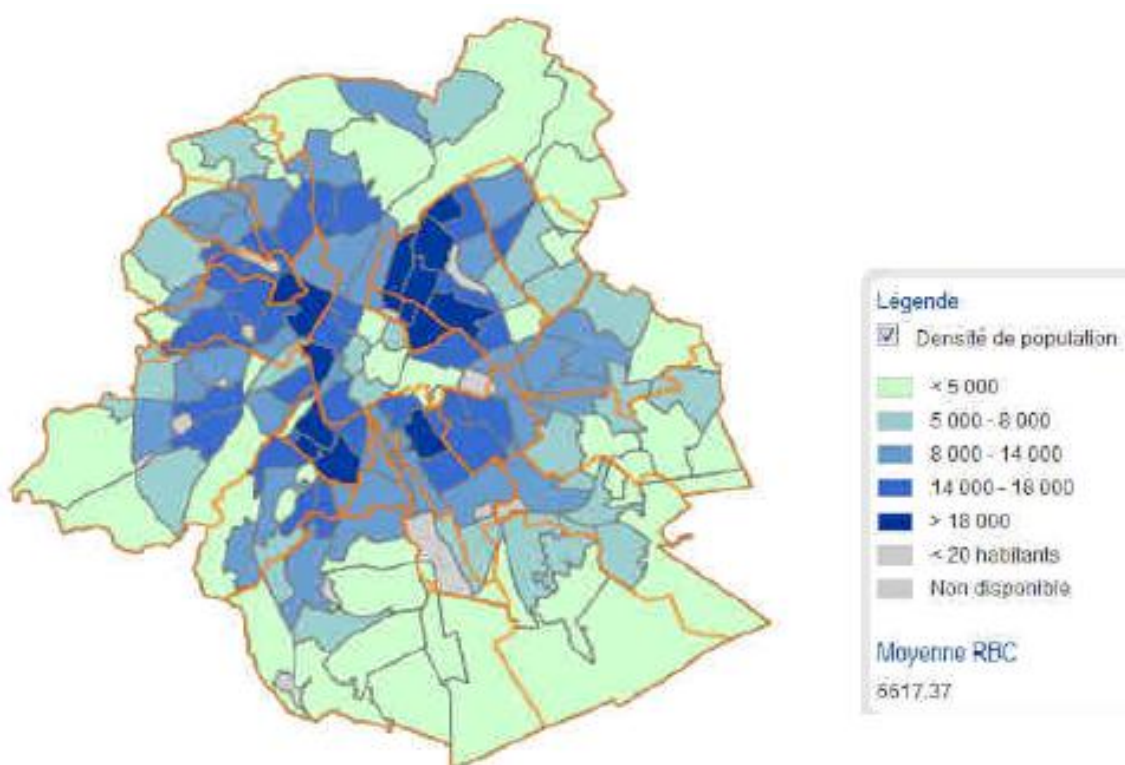
Dit deel geeft een beeld van de belangrijkste kenmerken van. Het gaat over kenmerken op vlak van bevolking en verkeerstructuur en is gebaseerd op bestaande beleidsplannen en het terreinbezoek dat werd afgelegd samen met de gemeentelijke werkgroep rond deze studie. In dit deel gebeurt reeds een eerste analyse over het fietspotentieel van Vorst volgens de inzichten van de auditor.

1.2.1 Fietspotentieel

De gemeente Vorst is gesitueerd in het zuidwesten van het Brussels Gewest en wordt enkel door de gemeente Sint-Gilles gescheiden van de Vijfhoek. Het noorden van Vorst bevindt zich op slechts 3km van het centrum van Brussel (10 minuten per fiets naar de Beurs), vanaf het uiterste zuiden is dit iets meer dan 6km (minder dan een half uur fietsen). Alle verplaatsingen binnen de gemeente kunnen binnen de 15 minuten per fiets plaatsvinden (6,2km²) maar het reliëf speelt niet steeds mee, zeker in de richting oost-west (80m hoogteverschil tussen de Zennevallei en de wijk Hoogte 100).

De andere buurgemeentes zijn (in wijzerzin): Elsene, Ukkel, Drogenbos en Anderlecht. De industriezone, die een geheel vormt met de spoorwegzone in het westen van de gemeente vormt een barrière naar Anderlecht toe. Het Dudenpark en het Vorstpark, die op dit moment niet opengesteld zijn voor fietsers, isoleren de 'hoge wijken' (Hoogte100, Molière, Roosendaal) van de 'lage wijken' (Sint-Antonius, Van Volxem).

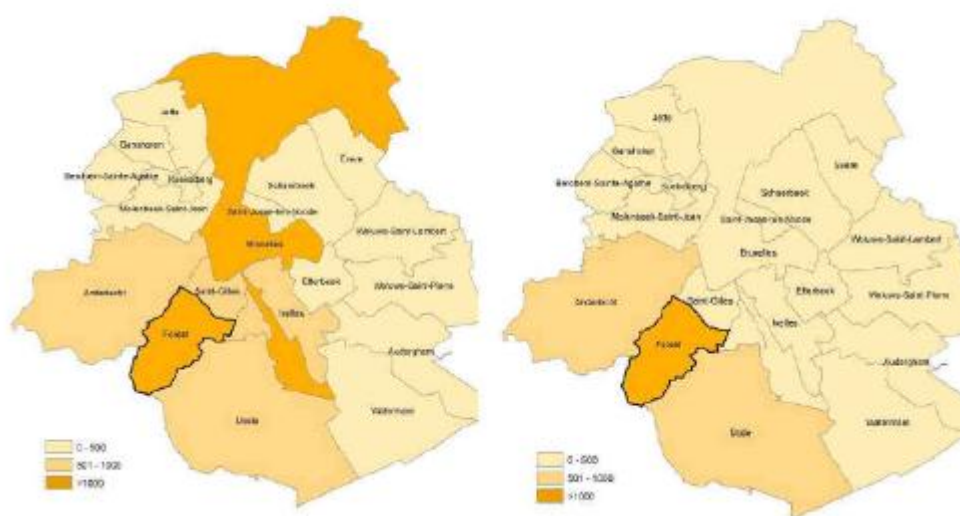
Vorst telt 51.838 inwoners op 1 januari 2011. De **bevolkingsdichtheid** is zeer sterk in het noorden van de gemeente en lager in de wijken Sint-Denis en Roosendaal.



Figuur 1: Bevolkingsdichtheden, Brussel. Bron: Wijkmonitoring, 2011

Er zijn enkele **grote terreinen** op het gemeentelijk grondgebied. : de Marconi (Molière longchamp) site van de Iris ziekenhuizen Zuid (bijna 450 werknemers) en de gevangenis van Sint-Gilles op de Albertlaan (meer dan 500 werknemers). De fabriek van Audi Brussel is gesitueerd op de Brits Tweedelegerlaan in het westen van Vorst, die meer dan 6000 mensen tewerkstelt, 40% van de gemeentelijke tewerkstelling. De impact van deze firma op de gemeentelijke mobiliteit is enorm, want vele werknemers komen elke dag met de auto hierheen.

De gegevens van de bevolkingstelling van 2001 tonen dat 12% van de Vorstenaars in hun gemeente werken en 58% werkt in het Brussels Gewest, vooral in de buurgemeentes (Anderlecht, St-Gillis, Ukkel, Elsene, Brussel-Stad) (GMP, 2010). De mensen die in Vorst werken zijn vooral afkomstig uit Brussel-Stad, Ukkel en Anderlecht, maar ook uit de andere Brusselse gemeentes en de Vlaamse buurgemeentes.



Figuur 2: Links: Tewerkstellingsoord van de actieve Vorstenaars in het Brussels Gewest. Rechts: Woonplaats van de Brusselse tewerkgestelden in Vorst

Vorst telt een **dertigtal onderwijspolen**, voor een totaal van 8000 scholieren en studenten: 2200 leerlingen in de kleuterschool, 2700 in het lager onderwijs, 2300 in het middelbaar en 800 studenten in het hoger onderwijs (INRACI en HELB). Het gemeentelijk mobiliteitsplan benoemd **3 belangrijke commerciële polen** met lokaal belang: St-Denijs, Wielemans-Ceuppens, en de Alsebergesteengweg-Hoogte100.

De gemeente Vorst wordt niet door de metro bedient, de dichtste halte is het Zuidstation, maar er is een zeer goed **tram- en premetronetwerk**: 90% van de inwoners bevindt zich op minder dan 400m van een halte (gemiddeld 64% voor het BHG), enkel de wijk Rosendaal is minder goed bedient(39%). De tramlijnen 82 en 51 maken een directe verbinding met de metro van de kleine ring (Lijn 2 en 6), maar er is een overstap in het station Lemonnier nodig om het stadscentrum te bereiken. De premetrolijnen 3 en 4 (haltes Albert en Berkendaal) leiden direct naar het stadscentrum.

Vorst heeft **2 treinstations** op haar grondgebied: het station Vorst-Zuid en Vorst-Oost, vanaf hier is er een verbinding naar Brussel-Centraal in 10 minuten. De beide stations maken deel uit van het GEN-project, waardoor er een hogere frequentie treinen zal rijden (nu: 2/u in Vorst-Zuid en 1/u in Vorst-Oost).

Het ontwikkelingspotentieel voor fietsgebruik in Vorst is dus hoog, zeker voor de verplaatsingen naar het stadscentrum en de buurgemeentes, die verantwoordelijk zijn voor een groot deel van de woon-werk-verplaatsingen. Vorst heeft wel met een reliëf af te rekenen op een deel van haar grondgebied. De wisselwerking fiets+openbaar vervoer heeft daardoor grote kansen, net als de

nabijheid van de gemeente tot het station Brussel-Zuid en de bediening van de gemeente door tram en premetro.

1.2.2 Fietsgebruik

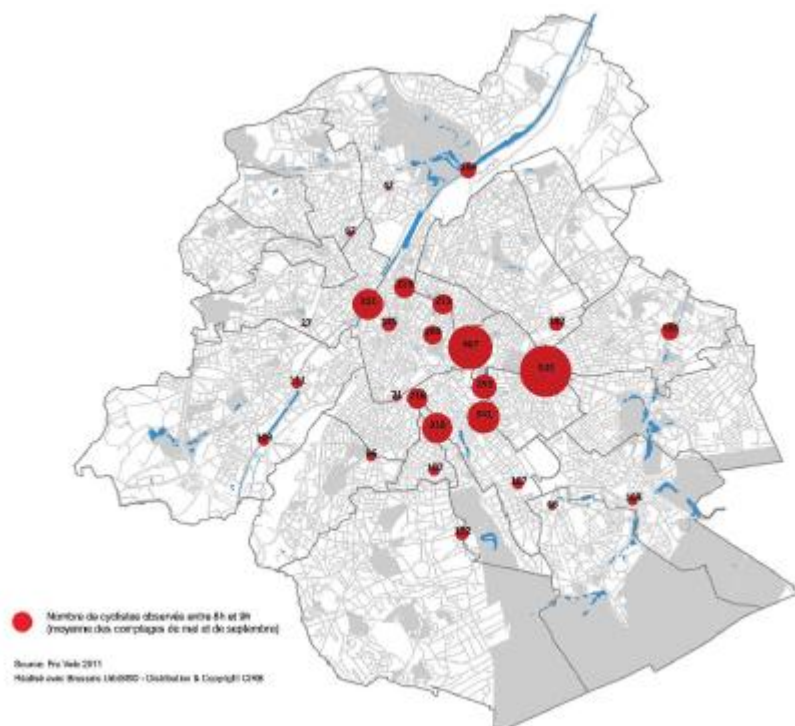
Er zijn weinig cijfers over fietsgebruik in Vorst. Enkel het fietsobservatorium van het BHG laat ons toe de evolutie van fietsers te kennen. Het telpunt ligt aan het Albertplein en wordt jaarlijks bijgehouden sinds 2005. De cijfers in de tabel hieronder geven het aantal fietsers weer tijdens de ochtendspits (8 tot 9u)

	janvier	mars	mai	septembre	novembre
2005		31	39	59	
2006		29	42	56	
2007		35	66	57	
2008		38	63	71	
2009		61	157	69	
2010		113	94	68	48
2011	53		77	115	192

Figuur 3: Tellingen Albertplein in januari, maart, mei, september, november. Bron: Fietsobservatorium, BHG

Alhoewel de cijfers klein zijn en dus fluctueren, is de stijging van het aantal fietsers duidelijk zichtbaar, met een gemiddelde stijging van 9 fietsers per jaar. De meerderheid zijn mannen (69%, dichtbij het gewestelijk gemiddelde). Er werd geen enkele Villofiets gezien tot in mei 2012, waar 3 Villo-bewegingen werden geregistreerd. Buiten deze cijfers blijft er na het terreinbezoek de indruk dat er een niet te verwaarlozen hoeveelheid fietsers is in Vorst.

Er zijn geen gegevens beschikbaar over het gebruik van de Villofietsen in de gemeente. De stations werden pas kortgeleden geplaatst. Er zijn op dit moment 12 stations en enkele andere worden gepland.



Figuur 4: telresultaten, Fietsobservatorium

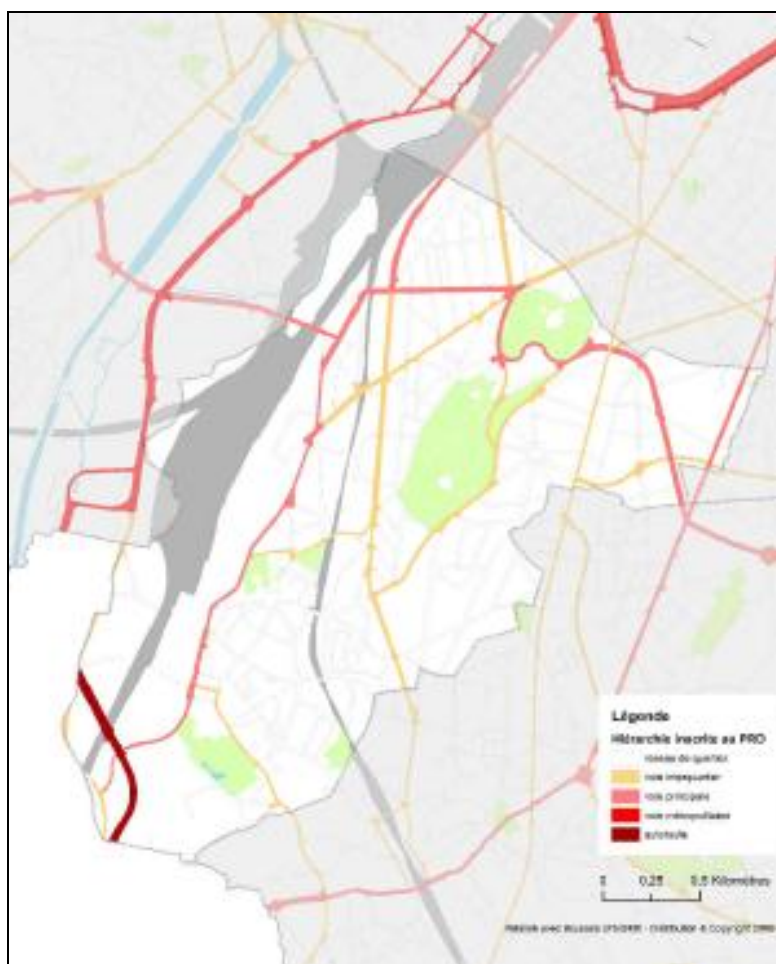
1.2.3 Het fietsbeleid

Er is geen echt fietsbeleid op dit moment in de gemeente Vorst. De genomen maatregelen kaderen niet binnen een lange- of zelfs kortetermijnvisie, maar volgen uit verplichtingen (het openen van éénrichtingsstraten voor fietsers bijvoorbeeld) of zijn gemakkelijk te verantwoorden t.o.v. de bevolking (dus zonder effect op het autoparken). Op het terrein ontbreekt de continuïteit van de voorzieningen, er zijn talrijke plaatsen waar het lastig fietsen is en de publieke ruimte behoort vooral toe aan de auto.

In Vorst is geen mobiliteitscel die algemene mobiliteitsprojecten draagt, laat staan actieve mobiliteit (fietsen en wandelen), en die de mentaliteit naar voor draagt.

1.2.4 Fietsbaarheid

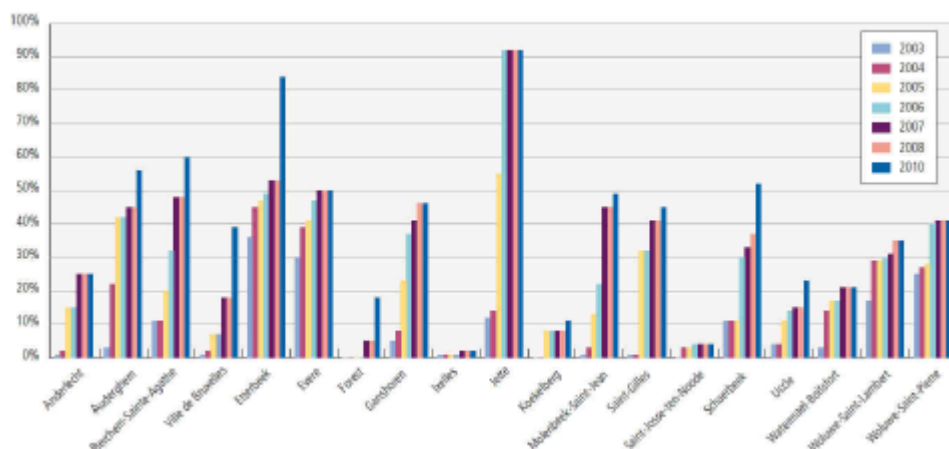
De diagnose van het GMP onderstreept het feit dat het weggennet weinig gehiërarchiseerd of leesbaar is. Enkele wijkwegen dragen de verkeersdruk van de bovenliggende, parallelle interwijkwegen: meerdere straten van het interwijk-, verzamel- of wijkniveau zijn volgens hun statuut te druk bereiden. Vooral valt de afwezigheid van een structurerende oost-westas op, terwijl vele pendelaars dagelijks de verbinding tussen den R0 en de gemeentes Elsene en Ukkel via de gemeente Vorst gebruiken. Als gevolg hiervan bevindt zich het doorgangsverkeer op lokale wegen die niet voor deze functie bestemd zijn.



Figuur 5: de wegcategorisering in Vorst. Bron: uittreksel van het GMP

Enkele wegensecties in de nabijheid van scholen zijn tot zone 30 omgevormd (Observatorium zone30, 2010). Amper 18% van het lokale weggennet werd zone30 in 2010 (38% voor het BHG).

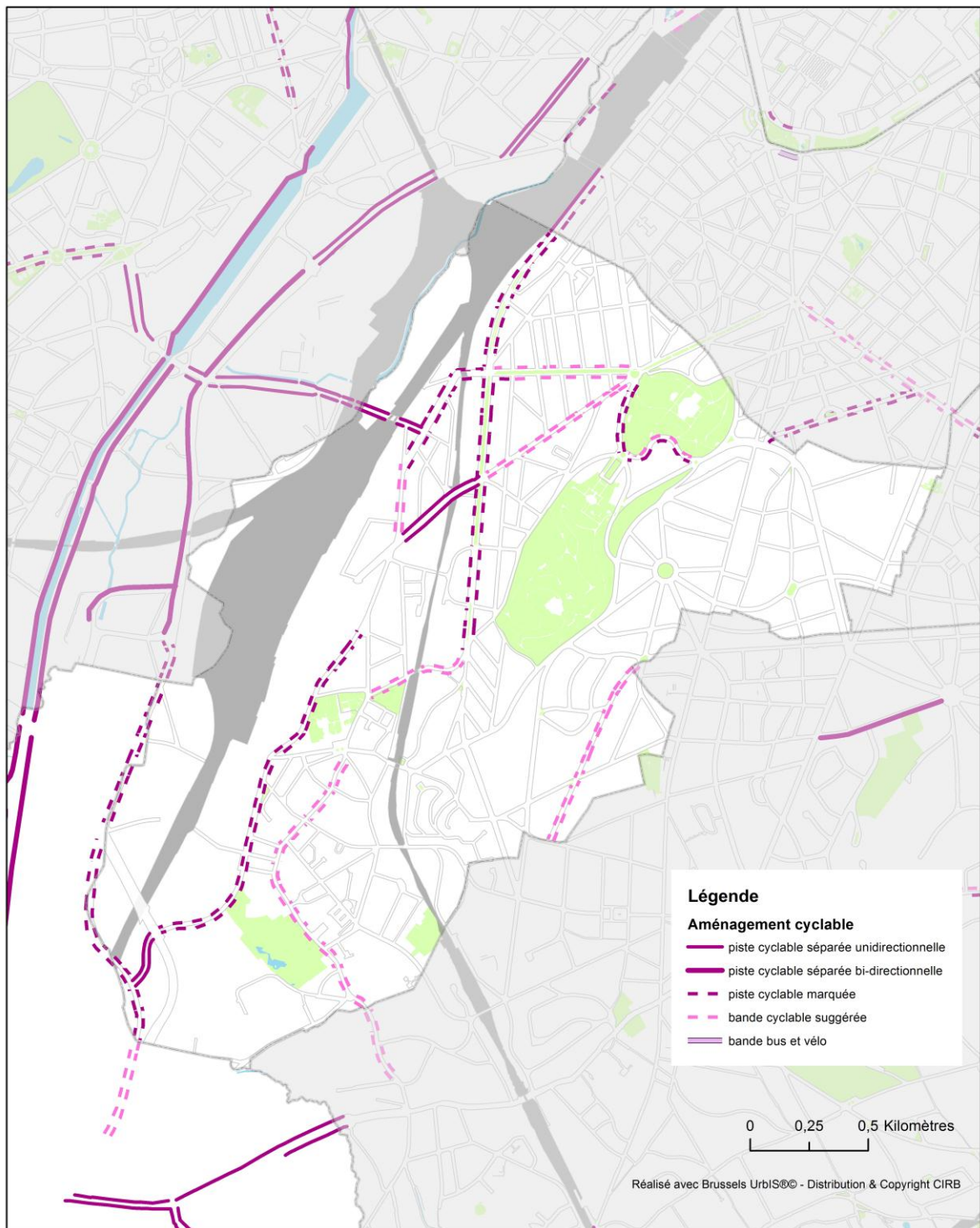
Vorste maakt dus deel uit van de slechte leerlingen: enkel de gemeentes Elsene, Koekelberg en Sint-Joost-ten-Node tonen lagere cijfers.



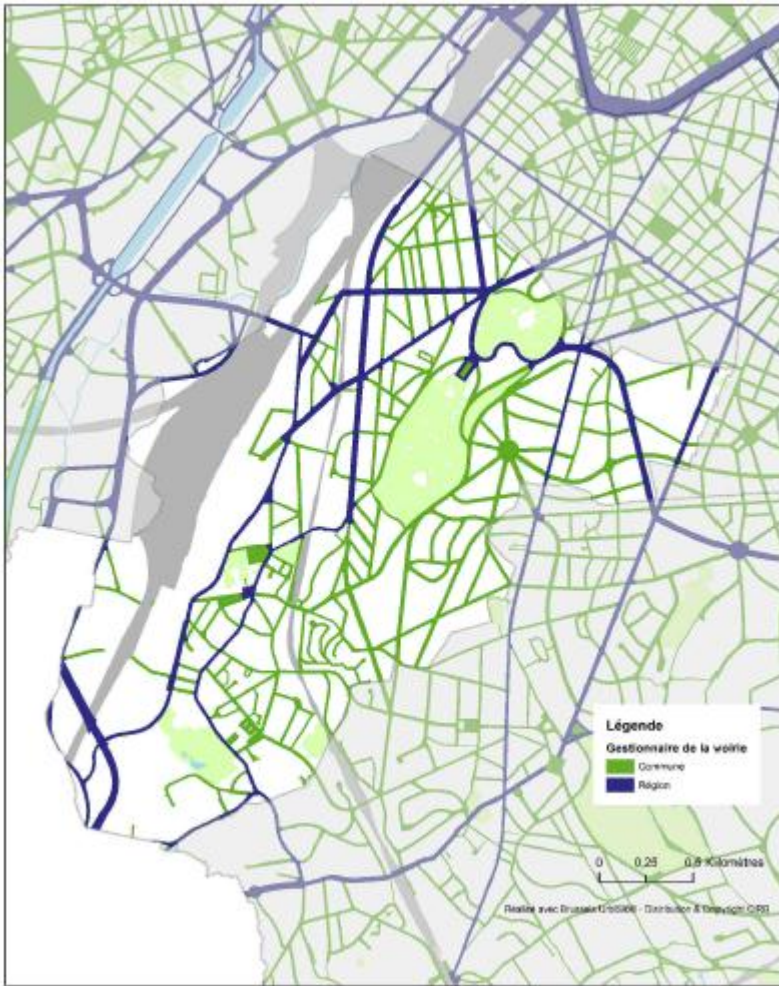
Figuur 6: Toename van de zone30 in de Brusselse gemeentes. Bron: Mobiel Brussel (2011)

De bestaande fietsinfrastructuur bevindt zich bijna exclusief op het gewestelijk wegennet en zijn in het algemeen van ontoereikende kwaliteit (veiligheid en comfort) om nieuwe fietsers aan te trekken:

- Van Haelenlaan: fietssuggestiestroken (gewestelijk wegennet)
- Wielemans-Ceuppenslaan: fietssuggestiestroken (gewestelijk wegennet)
- Brusselsestnw: fietssuggestiestroken op Volxemlaan – Sint-Denijsquare en Vanpé – Baillon (gewestelijk wegennet op de 2de sectie)
- Neerstalsestnw: fietssuggestiestroken (gewestelijk wegennet)
- Koningin Maria-Henriettalaan: gemarkeerde fietspaden (busbanen in bergafwaartse richting bij het naderen van het Rochefortplein) (gewestelijk wegennet)
- Hallestraat: fietssuggestiestroken in de tegenrichting (gewestelijk wegennet)
- Brits Tweedelegerlaan tussen Sint-Denijsstraat en Van Volxemlaan: vrijliggende fietspaden achter parkeerstrook (gewestelijk wegennet)
- Luttrebruglaan: gemarkeerde fietspaden (gewestelijk wegennet)
- Paepsemalaan: vrijliggende en gemarkeerde fietspaden (gewestelijk wegennet)
- Van Volxemlaan: gemarkeerde fietspaden (gewestelijk wegennet)
- Zevenbunderslaan: fietssuggestiestroken tussen parkeerstrook en goot (gemeentelijk wegennet, GFR)



Figuur 7: Fietsinfrastructuur Vorst

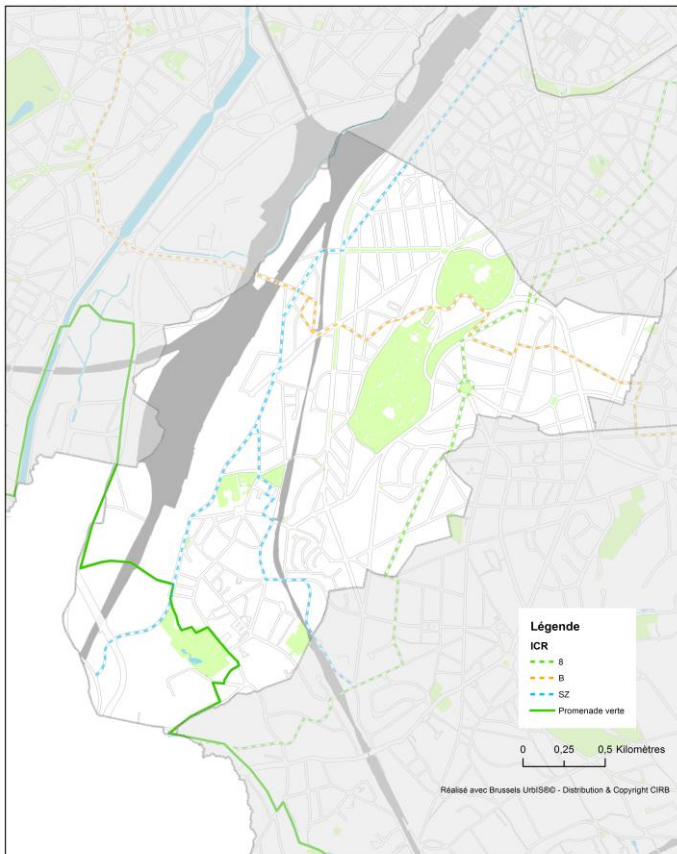


Figuur 8: Wegbeheerders Vorst

Het geheel van **eenrichtingsstraten** is een gunstige configuratie voor fietsers, daar het BEV hier mogelijk wordt, wat in de meerderheid van de gevallen ook reeds gebeurd is. Waar het gemeentelijk weggennet met verkeerslichten is uitgerust, zijn er niet altijd fietsopstelstroken aanwezig, waardoor fietsers voor de file op het groene licht kunnen wachten en vertrekken, weg van uitlaatgassen en afslaanende auto's. Op de gewestelijke wegen is deze markering veelal aanwezig.

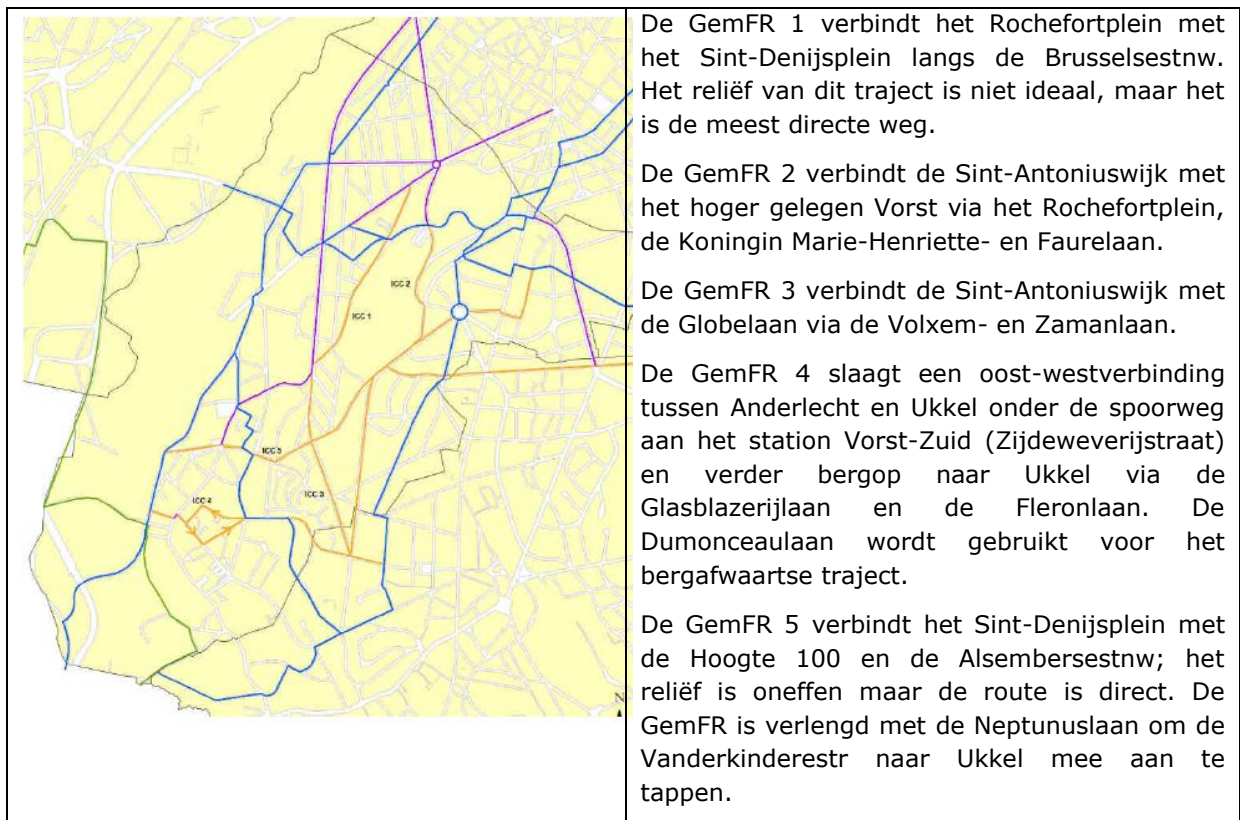
Het aanbod **fietsparkeren** bestaat voornamelijk uit over de hele gemeente verspreid geplaatste fietsaanleunbeugels. Ze werden alleen of in kleine groepjes, meestal als reactie op vraag van inwoners.

Drie **gewestelijke fietsroutes (GFR)** doorkruisen de gemeente Vorst: de GFR nr. 8 (Albert, Jupiter, Bertrand, Wapenrusting, Zevenbunders), de GFR SZ (Merode, Luttre, Sint-Denijs, Brits Tweedeleger, Haveskerke) en de GFR B (een oost-west doorsteek door de gemeente). Het geheel van deze routes is het onderwerpen van een studie uit 2009-2011 en het Gewest wacht op dit moment op de stedenbouwkundige vergunning. De Groene Wandeling loopt door het zuiden van de gemeente. De sectie op de Zijdeweveerijstraat wordt binnenkort gerealiseerd.



Figuur 9: Gewestelijke fietsroutes (GFR) in Vorst

Het GMP voorziet 5 gemeentelijke fietsroutes die de gewestelijke routes vervolledigen.



Een lopende studie (FietsGEN) wil een netwerk van hoogkwalitatieve, snelle fietsroutes construeren om Brussel met haar periferie te verbinden. Een route moet Anderlecht met Delta verbinden, daarbij de gemeente Vorst van oost naar west kruisend. Een andere route zal het station van Sint-Genesius-Rode langs de spoorweg L124 met Vorst verbinden. De resultaten zijn sinds eind 2012 bekend.

Enkele foto's van het terreinbezoek:



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.

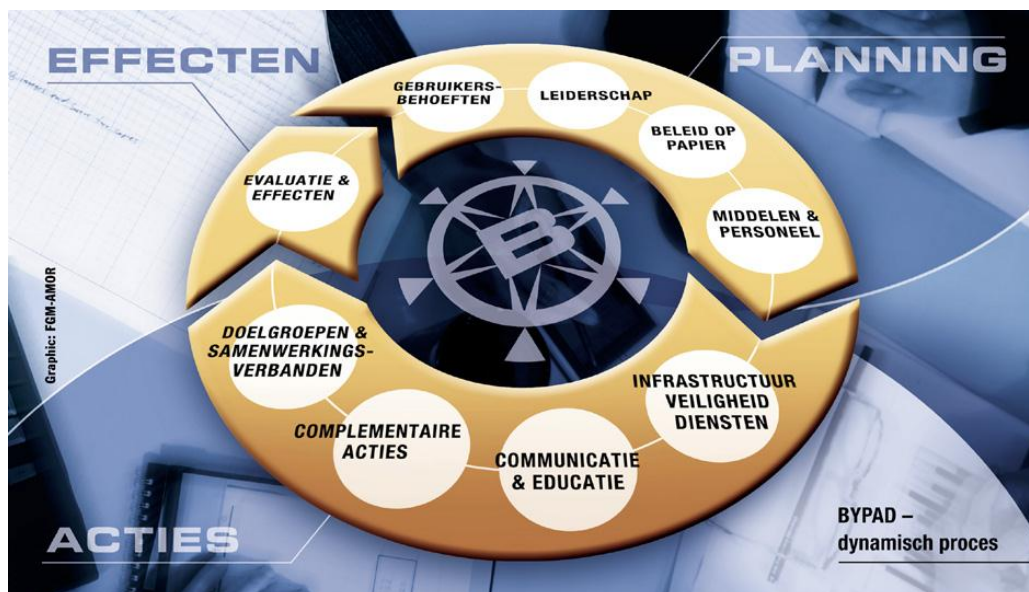
BYPAD is de afkorting van **BicYcle Policy AuDit** en is gebaseerd op de methodes van "integrale kwaliteitszorg". Fietsbeleid wordt beschouwd als een **dynamisch proces** waarbij zowel de sterke als zwakke schakels worden onderzocht. Dit wil zeggen dat er niet enkel gekeken wordt naar de resultaten op 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 10 – BYPAD modules



Figuur 11 – De BYPAD ontwikkelingsniveaus

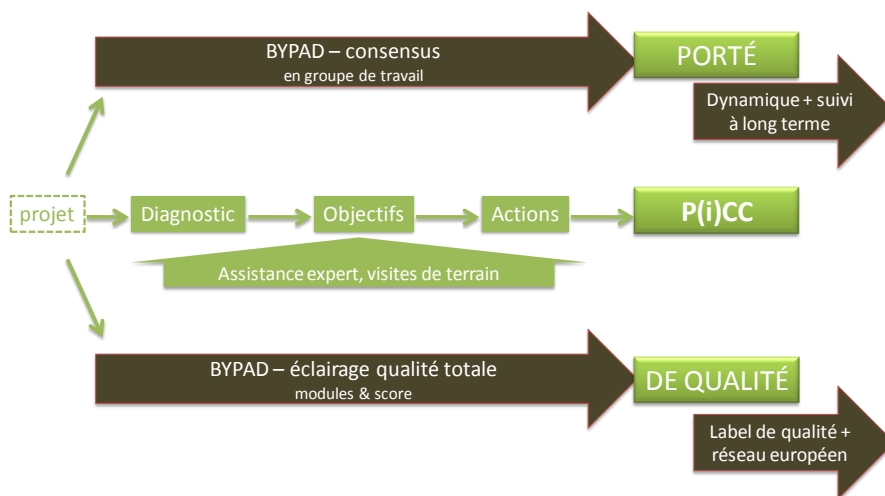


De toegevoegde waarde van BYPAD is de bijdrage in de **slaagkansen om fietsbeleid werkelijk uit te voeren**:

- **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 12 – BYPAD: meerwaarde voor het fietsbeleidsplan



Tabel 1: Samenstelling van de gemeentelijke BYPAD evaluatiegroep

Type	Naam	Functie/dienst
Gebruiker	Kris Vanslambrouck	Fietser uit Vorst
Gebruiker	Joël Brich	Fietser uit Vorst
Gebruiker	Heide Buker	Fietser uit Vorst
Bestuurder	Annie Richard	Schepen openbare werken, mobiliteit, milieu, groene ruimten, duurzame ontwikkeling, enz.
Bestuurder	Jutta Buyse	Schepen Nederlandstalige zaken, kansengelijkheid
Bestuurder	Françoise Père	Schepen openbaar onderwijs
Ambtenaar	Guillaume Grawez	Medewerker Annie Richard
Ambtenaar	Arnaud Van Ham	Dienst wegen, CEMA
Ambtenaar	Martine Romain	Dienst milieu, CEMA

Tabel 2: BYPAD agenda

27/03/2012	Startoverleg met de 6 BYPAD gemeenten
02/05/2012	Werkgroep 1 : startoverleg BYPAD Vorst
13/06/2012	Werkoverleg met CEMA
30/05/2012	Terreinbezoek
20/06/2012	Werkgroep 2 : consensusmeeting
15/07/2012	Tussentijds rapport
05/09/2012	Werkgroep 3 : Actieplan
11/10/2012	Finaal BYPAD rapport

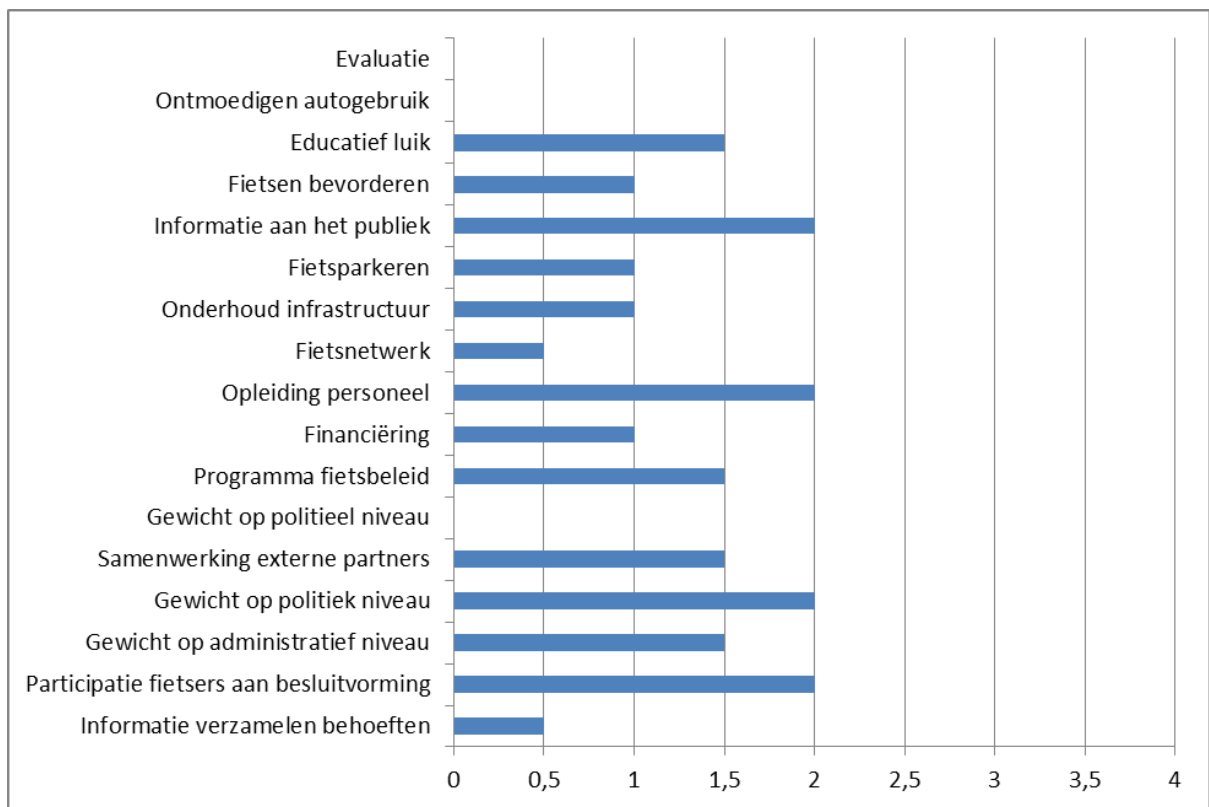
1.4 BYPAD diagnose

	Vraag	Score
1	Informatie verzamelen behoeften	0,5
2	Participatie fietsers aan besluitvorming	2,0
3	Gewicht op administratief niveau	1,5
4	Gewicht op politiek niveau	2,0
5	Samenwerking externe partners	1,5
6	Gewicht op politieel niveau	0,0
7	Programma fietsbeleid	1,5
8	Financiering	1,0
9	Opleiding personeel	2,0
10	Fietsnetwerk	0,5
11	Onderhoud infrastructuur	1,0
12	Fietsparkeren	1,0
13	Informatie aan het publiek	2,0
14	Fietsen bevorderen	1,0
15	Educatief luik	1,5
16	Ontmoedigen autogebruik	0,0
17	Evaluatie	0,0
	GEMIDDELDE SCORE	1,1 (28%)

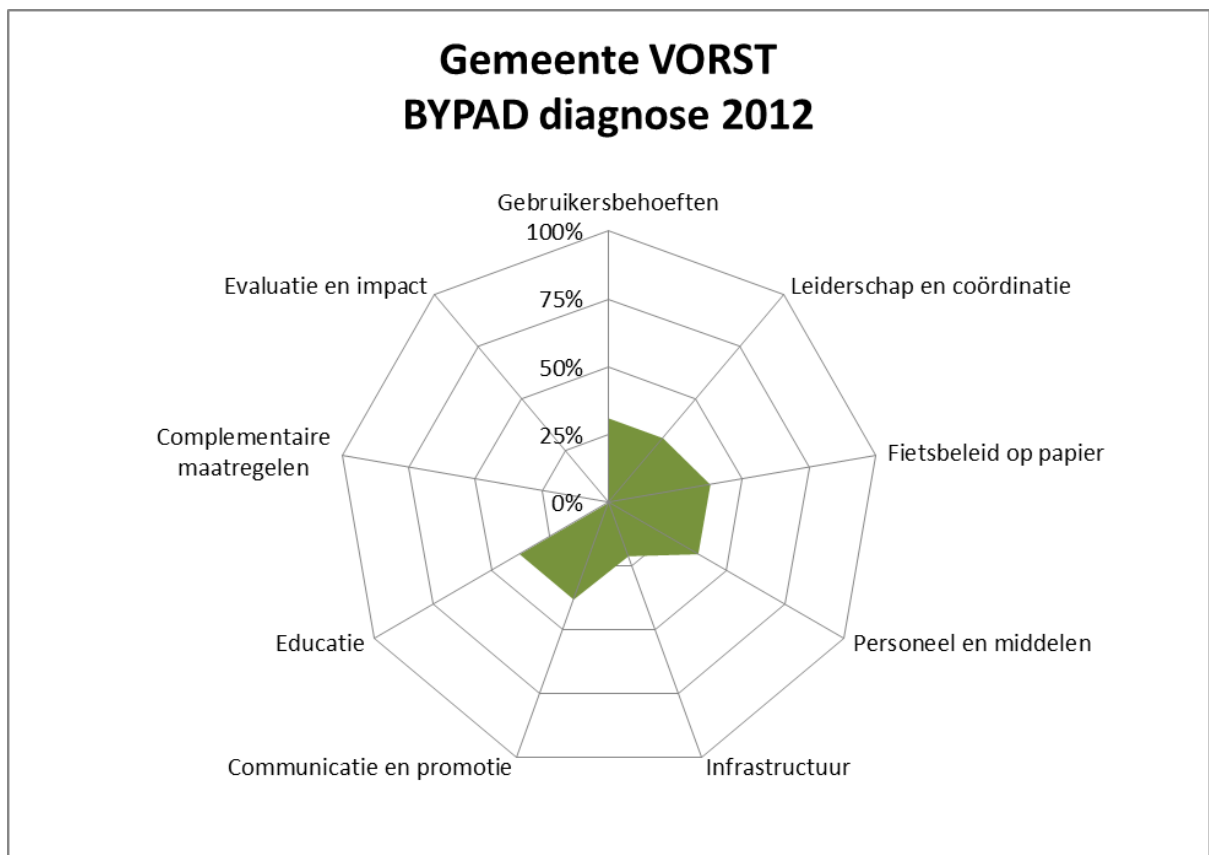
Tabel 3: Scores op de vragen van de BYPADevaluatie

	Module	Score	%
1	Gebruikersbehoeften	1,25	31%
2	Leiderschap en coördinatie	1,25	31%
3	Fietsbeleid op papier	1,50	38%
4	Personeel en middelen	1,50	38%
5	Infrastructuur	0,83	21%
6	Communicatie en promotie	1,50	38%
7	Educatie	1,50	38%
8	Complementaire maatregelen	0,00	0%
9	Evaluatie en impact	0,00	0%

Tabel 4: Score op de BYPADmodules



Figuur 13: Score op BYPADvragen, grafische voorstelling



Figuur 14: Scores op BYPADmodules, grafische voorstelling

1.5 De diagnose per module

De globale BYPAD-score (1,1) geeft aan dat de gemeente Vorst zich op het niveau van een ad hoc aanpak situeert voor vele aspecten van het fietsbeleid. De aanpak is vaak van het opportunistische type, zonder middellange termijnvisie op fietsmobiliteit op gemeentelijk grondgebied. Op dit moment wordt het fietsbeleid niet gedragen door duidelijk aangeduide personen (net als het algemene mobiliteitsbeleid), die zich bijgevolg ook niet voltijds op deze materie kunnen concentreren en dit zowel op politiek als administratief niveau. Dit wordt dus de kern van het actieplan in deze BYPADaudit.

1.5.1 Gebruikersbehoeften (score 1,25)

Vraag 1: Op welke manier gaat de gemeente de gebruikersbehoeften na? Score 0,5

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

De gemeente voert geen observaties ter plaatse uit bij het plannen van een voorziening. De ervaring van de stedenbouwkundige als regelmatige fietser is de referentie.

Een bevraging werd in 2011 in scholen, verenigingen en wijkcomités doorgevoerd om de behoefte aan fietsenrekken te meten.

Een gemeentelijke fietscommissie laat fietsers participeren aan de besluitvorming. Deze commissie is sinds meer dan een jaar niet meer samengekomen en er is geen nieuwe vergadering gepland. De verschillende partijen zijn allen vragende partij voor het herstellen van deze commissie, de doelstellingen te herdefiniëren, de deelnemers, de organisatie van de vergaderingen en de opvolging, etc. De gemeente kan zo meer profiteren van het bestaan van de lokale Gracq en de Fietzersbond, die beide vertegenwoordigd zijn in de werkgroep BYPAD. Deze commissie kan de communicatie tussen fietsers en de gemeente, die nu begrensd is, gevoelig verbeteren.

1.5.2 Leiderschap en coördinatie (score 1,25)

Vraag 3: Op welke manier wordt het fietsbeleid voorbereid en uitgevoerd op het niveau van de administratie? Score: 1,5

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

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

Vraag 6: Wat is de impact van de politie op het vlak van fietsbeleid? Score 0

Er bestaat geen mobiliteitscel te Vorst : de twee CEMA zetelen in andere diensten (openbare werken en milieu) en slechts een deel van hun tijd is beschikbaar voor mobiliteitsvraagstukken. De CEMA worden niet systematisch betrokken in alle infrastructuurprojecten en stedenbouwkundige vergunningen.

Op politiek niveau ondersteund slechts een deel van de leden van het Schepencollege maatregel voor de fiets of zijn er niet tegen. De ontwikkeling van de fiets is geen prioriteit, de maatregelen die moeten genomen worden ten nadele van autoparkeerplaatsen worden regelmatig afgevoerd. De zwakke participatie van sommige bestuurders in het kader van de BYPADwerkgroep is waarschijnlijk een weerspiegeling van deze situatie.

De samenwerking met externe partners is niet regelmatig en niet georganiseerd, de contacten die er zijn behandelen niet exclusief de fiets. Deze punctuele contacten zijn doorgaans positief, hoewel de gemeente niet proactief werkt; De samenwerking met het Brussels Gewest in het kader van de GFR zijn constructief geweest. Er is echter tot op de dag van vandaag geen overleg of samenwerking met de buurgemeenten.

Er is een goede technische samenwerking met de politie die geraadpleegd wordt voor elk infrastructuurproject in de openbare ruimte. De terreinpolitie lijkt daarentegen niet erg oplettend op overtredingen die fietsers in gevaar kunnen brengen (respecteren van fietsinfrastructuur, snelheidslimieten, etc.). Dat is tenminste het gevoel van de dagelijkse fietsers die merken dat de politie hierover zeer "tolerant" is.

1.5.3 Fietsbeleid op papier (score 1,50)

Vraag 7: Op welke manier wordt het fietsbeleid gepland? Score 1,5

Het fietsbeleid krijgt een mager luik in het gemeentelijk mobiliteitsplan, waarbij de prioriteiten vooral op het niveau van de toepassing van de wegencategorisering en het begrenzen van het doorgaand verkeer op het gemeentelijke wegennet ligt. Het plan voorziet de aanleg van gemeentelijke 5 fietsroutes maar de voorstellen zijn niet gedetailleerd (algemene principes), er is geen programma noch budget. De gemeente beschikt niet over andere documenten voor het fietsbeleid.

1.5.4 Personeel en middelen (score 1,50)

Vraag 8: Hoe wordt de financiering van het fietsbeleid gewaarborgd? Score: 1,0

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

Er is geen specifiek fietsbudget : de eventuele uitgaven komen uit de budgetten voor « infrastructuur-veiligheid » en « markeringen ». De uitgaven betreffen vooral de aankoop van fietsaanleunbeugels en wegmarkeringen.

Het gebrek aan beschikbaar budget op gemeentelijk niveau (op een algemeen niveau aangezien de gemeente onder financieel toezicht staat) maakt, dat gerekend moet worden op externe actoren (Gewest, MIVB, etc.)

De afwezigheid van specifiek personeel voor de mobiliteitsvragen heeft als gevolg dat opleidingsvragen zelden gesteld worden. De opleidingen voor actieve modi worden niet aangemoedigd, maar het lijkt wel of de gemeente algemeen positief op de aanvragen reageert (op basis van het advies van de opleidingscel).

1.5.5 Infrastructuur en veiligheid (0,83)

Vraag 10: Hoe uitgebreid is het fietsnetwerk en wat is het kwaliteitsniveau? Score: 0,5

Vraag 11: Op welke manier wordt het onderhoud van de fietsinfrastructuur georganiseerd? Score: 1,0

Vraag 12: Hoe ver staat het met het fietsparkeeraanbod? Score: 1,0

Er bestaat op dit moment weinig fietsinfrastructuur in Vorst. De gerealiseerde voorzieningen zijn bijna exclusief op de gewestwegen te vinden, sommige zijn van onvoldoende kwaliteit en zijn onvoldoende veilig. De gemeente kijkt uit naar de aanleg van de 3 GFR omdat dit situatie aanzienlijk zal verbeteren, maar complementaire maatregelen zijn nodig om de lokale wegen rond de GFR fietsbaar te maken. De eenrichtingsstraten zijn grotendeels open voor fietsers (BEV)

Er ontbreekt een budget voor het onderhoud van wegen in het algemeen en dus zeker voor de fietsvoorzieningen. Er bestaat wel een klachtendienst (algemeen nummer voor alle opmerkingen in verband met de publieke ruimte).

Het fietsparkeeraanbod is nog zeer verspreid en weinig zichtbaar maar het aantal fietsaanleunbeugels is gevoelig gestegen de laatste jaren. De fietsaanleunbeugels zijn niet steeds overdekt en de gemeente heeft tot nu toe nog geen fietsboxen ter beschikking gesteld omwille

van het ontbreken van middelen maar ook personeel om het beheer ervan op zich te nemen. Opnieuw is de toekomstige aanleg van de GFR een troef want het gewest zal fietsaanleunbeugels plaatsen op alle kruispunten van deze trajecten.

1.5.6 Communicatie en promotie (score 1,50)

Vraag 13: Hoe worden de inwoners geïnformeerd en gesensibiliseerd rond fietsbeleid? Score 2,0

Vraag 14: Welke initiatieven worden genomen om fietsgebruik bij specifieke doelgroepen te stimuleren? Score 1,0

De gemeente verspreid informatie over de fiets via de gemeentekrant op bepaalde momenten in het jaar (Lente van de Duurzame ontwikkeling, Week van de Mobiliteit). Buiten deze periodes vindt man weinig informatie voor het grote publiek of specifiek voor fietsers.

De gemeente leidt geen enkel initiatief om het fietsgebruik aan te moedigen en te promoten. Enkele initiatieven worden door lokale verenigingen genomen, zoals Piano Fabriek, die op aanvraag ontdekkingsritten aanbiedt voor nieuwe inwoners van de gemeente.

1.5.7 Educatie (score 1,50)

Vraag 15: Wat wordt er gedaan op vlak van fietseducatie en fietsvaardigheden? Score 1,5

Eén gemeenteschool (Sint-Augustinus) heeft aan de leerlingen voorgesteld om het Fietsbrevet te halen (jaargang 2011-2012, 5^e leerjaar). Het aantal scholen dat dit doet fluctueert elk jaar (vb. 4 in 2008). Het contact wordt direct tussen de school en ProVelo gelegd, de gemeente heeft hier geen directe input.

De gemeente zelf is geen drager van initiatieven op het vlak van educatie voor fietsgebruik (jongeren of volwassenen).

1.5.8 Complementaire maatregelen (score 0)

Vraag 16: Wat wordt er gedaan om autogebruik te ontmoedigen? Score 0

In het algemeen is de verdeling van de openbare ruimte sterk in het voordeel van de auto. Ookal zijn enkele kruispunten uitgerust met verbrede trottoirs en plateaus, en is de schoolomgeving een zone 30, toch is dit niet voldoende om de verkeersluwe wijken te creëren en het verkeer buiten de grote assen te verminderen. Het parkeren is ook een grote uitdaging: ophef is normaal bij een heraanlegproject dat het verwijderen van parkeerplaatsen op de weg impliceert. De gemeente heeft net zijn parkeerplan besloten en de toepassing ervan moet de situatie duidelijk verbeteren, ookal omdat de naburige straten lijden onder de druk van naburige gemeenten die wel een parkeerplan hebben ingevoerd. Dit nieuw plan zal het parkeren op het gehele gemeentelijke grondgebied reglementeren.

1.5.9 Evaluatie en impact (score 0)

Vraag 17: Op welke manier wordt fietsbeleid geëvalueerd? Score 0

Gegevens over de infrastructuur en fietsuitrusting staan ter beschikking maar worden niet regelmatig geactualiseerd. De gemeente beschikt over geen enkel evaluatie-instrument voor fietsgebruik met uitzondering van de regelmatige fietstelling op het Albertplein die wordt uitgevoerd in het kader van het gewestelijk fietsobservatorium.

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 december 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 Vorst. De hefboommaatregelen worden in vet aangeduid

1.6.1 Gebruikersbehoeften

1. Herwaarderen en –activeren van de gemeentelijke fietscommissie door herdefiniëring van de doelstellingen, samenstelling, frequentie en opvolgprocedures.
2. Observaties en fietstellingen voor elk infrastructuurproject.
3. Een systeem invoeren waardoor klachten en suggesties van fietsers kunnen worden verzameld en hun opvolging kan worden gegarandeerd. Zo kan ook de vraag naar fietsboxen en wegparkeerplaatsen van inwoners geregistreerd worden.

1.6.2 Leiderschap en coördinatie

4. **Invoeren van een mobiliteitscel binnen de gemeentelijke administratie, die het zwaartepunt zal worden van reflectie en planning op het vlak van mobiliteit.** Haar leden zullen extra waken over de actieve modi, een persoon zal aangeduid worden om te waken over de omzetting van het fietsplan.
5. Vormen en sensibiliseren van de verkozen politici over fietsgebruik en het betrekken van de fiets in het mobiliteitsbeleid en de ruimtelijke planning. Deze sensibilisatie kan gebeuren via een studiedag in een referentiestad (Vlaanderen, Nederland, Zwitserland), waaraan nieuwe verkozenen kunnen deelnemen, net als de leden van de mobiliteitscel, openbare werken en fietsers.
6. Sensibilisatie van de terreinpolitie met respect voor de fietsinfrastructuur en andere maatregelen die een impact hebben op de veiligheid van de fietsers (informatie en repressie).
7. Reactivatie van fietsbrigades
8. Herzien van de toekenningsprocedure voor een stedenbouwkundige vergunning op gewestelijk niveau, met consultatie van de dienst mobiliteit en niet enkel de dienst stedenbouw, zoals nu het geval is.

1.6.3 Fietsbeleid op papier

9. Duidelijk benoemen van de wil om een beleid voor de fiets te ontwikkelen in Vorst in de beleidsverklaring.
10. Goedkeuring van het fietsactieplan door de gemeenteraad. Dit plan zal dienen als wekdocument en als planningsinstrument voor de komende jaren.

1.6.4 Personeel en middelen

11. **Een evaluatie uitwerken op het niveau van financiële behoeften voor het oprichten van een sterk fietsbeleid (x€/inwoner/jaar)** en het toekennen van een fietsbudget voor uitgaven die buiten het budget van de openbare werken vallen (parkeren, markeringen, voorzieningen buiten de openbare weg, promotie, studies, etc.).
12. De twee door het gewest voorgestelde bijakten operatief maken: de eerste over fietsstraten, de tweede over het rechtsafdraaien en rechtdoorrijden bij rood.

13. Engagement en opleiding van het personeel voor de nieuwe mobiliteitscel (CEMAopleiding en opleiding fietsmanager vanaf 2013 voor CEMA).
14. Een CEMAopleiding voor de politie (technische dienst en ect fietsbrigade)

1.6.5 Infrastructuur

- 15. Verbeteren van verbindingen naar Anderlecht (barrières doorbreken: spoorweg, industrie, kanaal)**
- 16. Aanleggen en signalisatie van structurende gemeentelijke fietsroutes (GemFR) die complementair zijn aan de GFR,** bedoeld als aanbevolen voorkeurverbindingen voor fietsers:
 - a. Aanleg van kwalitatieve noord-zuidroutes met een bevorderlijk reliëf en die naar het stadscentrum en naar Sint-Gillis leiden op een directe, snelle en comfortabele manier.
 - b. Aanleg van hoogkwalitatieve en comfortabele oost-westroutes om hoogteverschillen tussen de onder- en bovenstad te overwinnen en om een verbinding te maken naar Ukkel, Sint-Gillis en Elsene.
17. Efficiënte verbindingen voor alle wijken aan het Zuidstation en/of het Albertplein (premetro) zodat intermodaliteit (fiets+trein) aangemoedigd wordt.
18. Aanleg van een oversteekmogelijkheid voor fietsers door het Park van Vorst (noord-zuid) en het voorzien van de nodige reglementswijzigingen voor het toelaten van fietsverkeer.
19. Beogen van de invoering van de fietsstraat (test) op wegen die reeds door veel fietsers worden gebruikt en die een hoog groeipotentieel hebben bij zo'n infrastructuur.
20. Het oplossen van zwarte punten voor de fiets, die opgelijst zijn in het GMP.
21. Veralgemening en invoering van de BEV (beperkt eenrichtingsverkeer, de fietser mag in beide richtingen fietsen).
22. Fietsbewegwijzering met functioneel karakter (GemFR, wijken, intermodale knopen, diensten,...) en coherent met de buurgemeenten.
23. Systematische controle van het respecteren van de GSV op het vlak van fietsbergingen voor alle nieuwbouwprojecten.
24. Inspectie, onderhoud en schoonmaak van infrastructuur en fietsmarkeringen organiseren.
25. Plaatsingsprogramma voor bewaakte en niet-bewaakte fietsstallingen (prioriteit woonwijken volgens bevolkingsdichtheid en woontype, onderwijspolen, OV, werkgelegenheid, handel) en het verbeteren van hun zichtbaarheid
26. Systematisch plaatsen van fietsaanleunbeugel aan de hogere kant van de voetgangerszones en op de trottoirverbredingen.

1.6.6 Communicatie en promotie

27. Een fiets-pagina creëren op de gemeentelijke website en de opvolging ervan verzekeren.
28. Systematisch (of regelmatig) een pagina aan de fiets wijdden in de gemeentekrant.
29. Binnen de gemeente dienstfietsen ter beschikking stellen en promoten bij het gemeentepersoneel.
30. De administratieve diensten aanzetten tot boodschappen per fiets.
31. Ontdekkingsritten per fiets aanbieden aan de nieuwe inwoners van Vorst om hen de verschillende wijken in de gemeente te tonen.
32. Promotie voor intermodaliteit fiets+tram, fiets+trein.

1.6.7 Educatie

33. Alle scholen aanzetten tot het organiseren van het Fietsbrevet: het aanduiden van een coördinator binnen de gemeente, het versterken van sensibilisatie bij de schooldirecties, leerkrachten, leerlingen en ouders.
34. Project REVE (algemeen nadenken over de fietsroutes naar school met kinderen).
35. Het organiseren van kinderfietsbeurzen om de uitwisseling van fietsen te bevorderen en de aankoop voor allen toegankelijk te maken.
36. Voorstellen van opleidingen 'Vélotrafic' voor volwassenen in samenwerking met de Gracq.

1.6.8 Complementaire maatregelen

- 37. Het verbeteren van het respect voor de wegencategorisering : het doorgangsverkeer op de assen van hogere categorieën leiden, het vermijden van sluijverkeer (doorgaand verkeer) op het lokale wegennetwerk en op de wijkwegen, verzamelwegen en interwijkwegen van het GMP (zone 30, verkeerslussen).**
38. Het voorzien van de uitritten 17 en 18 van de grote Ring, zodat het verkeer naar de Tweede Britselegerlaan worden geleid en de Ruisbroekse- en Neerstalsestnw verlicht worden van de grote stromen doorgaand verkeer die ze vandaag de dag kent. (Fiches 1 en 2 van het GMP) (gewestelijk)
39. Het progressief veralgemenen van de zone 30 op het lokale wegennet conform de doelstellingen van Iris II en dit per wijk (fiche 9 van het GMP).

1.6.9 Evaluatie en impact

40. Het ontwikkelen van een inventaris van bestaande fietsinfrastructuur en fietsparkeermogelijkheden. De doelstelling is te beschikken over een complete en actuele lijst van fietsinfrastructuur (fietspaden, fietsstroken, fietsopstelstroken, BEV, etc.) en fietsaanleunbeugels of andere parkeerrekken en deze informatie op kaart ter beschikking te hebben.
41. Regelmatige tellingen van fietsers op de GFR en GemFR: realiseren van tellingen op enkele strategische plaatsen in de gemeente (ong. 2 à 10 plaatsen op gemeentelijk grondgebied), 2 à 4 keer per jaar op een manier zodat men een overzicht krijgt over de drukste fietsassen en -wijken om de algemene tendens in die tijd te kunnen observeren. De gerealiseerde tellingen op gemeentelijk niveau zullen worden uitgevoerd volgens een methode die geïnspireerd is op die van het gewestelijk fietsobservatorium en voorgesteld aan alle gemeentes.

2 FIETSACTIEPLAN

Visie en ambities van het fietsbeleid

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

Samenvatting: Vorst met de fiets

Het actieplan wil de fiets als verplaatsingsmiddel versterken en een groot publiek aanmoedigen (8 tot 88j) de fiets te gebruiken voor dagelijkse verplaatsingen onder de 5km.

A. De fiets zal worden opgenomen in de globale aanpak van mobiliteit binnen de gemeente dankzij:

- Een dienst mobiliteit binnen de gemeentelijke administratie waar actieve modi meetellen en die kan rekenen op een definitief en terugkerend fietsbudget
- Een actieve fietscommissie die de verschillende betrokken actoren verenigt
- Een sensibilisatie van de verkozen politici en leden van de administratie

B. Nieuwe personen zullen worden uitgenodigd om de fiets te gebruiken voor hun korte verplaatsingen door:

- Een hoog verkeerscomfort op gedefinieerde en aangeduide routes
- Goed onderhouden infrastructuur
- Parkeeroplossingen thuis en op hun verschillende bestemmingen

C. De inwoners, werkenden en scholieren zullen regelmatig worden geïnformeerd en aangemoedigd om de fiets in Vorst te gebruiken.

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 5: 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

Werkvelden infrastructuur en fietsnetwerk

2.2.1 Kwaliteitseisen fietsnetwerk

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

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

Hierbij benadrukken we dat het basisnetwerk het volledige stratennet omvat, dat overal fietsbaar moet zijn (doelstelling IRIS II). Het **hoofdfietsnetwerk is de combinatie van het gewestelijk en gemeentelijk fietsnetwerk (ICR + ICC routes)** dat bestaat uit de belangrijkste fietsverbindingen.

In Vorst zijn meerdere gemeentelijke wegen reeds comfortabel voor de fiets want het verkeer is er lokaal en de snelheden zijn er laag. Verschillende wegennetten (wijk en interwijk) moeten daarentegen veel doorgangsverkeer slikken waar ze niet op gebouwd zijn en de kwaliteit voor fietsers is er onvoldoende.

Wat het hoofdwegennet (gewestwegen) betreft is de fietsbaarheid soms slecht door ofwel de fietsinfrastructuur (vb. Albertlaan) ofwel omdat de aanwezige infrastructuur niet voldoende veiligheid en kwaliteit biedt (Tweede Britse legerlaan, Wielemans Ceuppenslaan).

Het structurerend fietsnetwerk verloopt op lokale, maar evengoed op hoofdwegen. Er moet een continue kwaliteitsniveau geboden worden dat ten minste overeenkomt met de kwaliteit van de GFR en de beginnende fietsers probeert aan te trekken (van 8 tot 88j). In het algemeen moet op het lokaal wegennet verkeersluw gemaakt worden waar mogelijk.

- Het **verkeer (deels) omleiden**: (tegengesteld) eenrichtingsverkeer, knippen voor autoverkeer met doorgang voor fietsers
- **Snelheid begrenzen** in de straten en op kruispunten: wegversmallingen, fysieke snelheidsremmers (asverplaatsing, berlijnse kussens, verkeersdrempel) met minimale hinder voor de fietser (bypass)
- **Verminderen van het parkeren als mogelijk** om plaats vrij te maken voor kwalitatieve infrastructuur.

Uitgangspunt van de te kiezen infrastructuur is dat al de fietsverplaatsingen op een veilige en comfortabele manier kunnen gebeuren. In functie van dit veiligheids- en comfortniveau wordt onderstaande keuzetabel (zie ook annex 3: keuzetabel) gebruikt voor het bepalen van de minimum gewenste fietsvoorzieningen.

Wegcategorie	Principe
Lokale straat, residentieel	<ul style="list-style-type: none"> - Woonerf (20km/u, voorrang voor voetgangers, geen scheiding tussen rijweg/trottoir) - Fietsstraat (30km/u, voorrang fietsers)
Lokale straat, kalm (lokaal verkeer, 30km/u gerespecteerd)	<ul style="list-style-type: none"> - Gemengd verkeer, evt. fietssuggestiestroken - Gemarkerde fietspaden als plaats dit toelaat (en zo de weg versmald wordt) of als er veel fietsers zijn
Verzamelwegen (belangrijk doorgaand verkeer, snelheid boven de 30km/u)	<ul style="list-style-type: none"> - Verwijdering van doorgaand verkeer, invoering zone 30 en gemengd verkeer (evt. fietssuggestiestroken). Gemarkerde fietspaden bij brede weg (vb. Neerstalle, Merode, Sint-Augustinus) - Gemarkerd of gescheiden fietspad bergop bij steile helling (vb. Brusselsestnw tussen Van Halen en Massenet) - Gescheiden (verhoogde) fietspaden bij breed profiel (vb. Rousseau, Domein)
Interwijkweg (veel doorgaand verkeer)	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersvermindering, invoering zone 30 en gemengd verkeer (evt. fietssuggestiestroken). Gemarkerde fietspaden bij breed profiel (vb. Neerstalle, Burssestnw) - Gescheiden (verhoogde) fietspaden bij breed profiel en druk verkeer (vb. Koning, Globe, Volxemlaan) - Gescheiden fietspad bergop bij steile helling (vb. Besme)
Hoofdweg (zeer drukke weg)	<ul style="list-style-type: none"> - Gescheiden fietspad

2.2.2 Structurerend netwerk : principes

Voorkeurroutes tussen de onder- en bovenstad in de gemeente zorgen ervoor dat alle fietsers de hoogteverschillen op een veilige en comfortabele manier kunnen overwinnen. Hoogkwalitatieve routes zijn onmisbaar om de inwoners van Vorst (en niet enkel de sportieve fietsers) ertoe aan te zetten de fiets te gebruiken binnen de gemeente. Op deze routes is het scheiden van fietsers en autoverkeer aangewezen, zeker in bergopwaartse richting. Deze routes zijn bestemd om het fietsverkeer in de gemeente te structureren omdat fietsers een kleine omweg overhebben om comfortabel bergop te kunnen fietsen. Dit is een maatregel met een belangrijk hefboomeffect die de verbindingen met de omliggende gemeenten organiseert (Anderlecht, Ukkel, Sint-Gillis).

Voorkeurroutes op de noord-zuidas met een vlak reliëf, wenselijk voor fietsers, die alle wijken met het Brusselse stadscentrum en de OV-polen verbindt (Zuidstation, op het grondgebied van Sint-Gillis) en het premetrostation Albert.

Oversteken door het Park van Vorst moet voor fietsers mogelijk worden zodat dit park geen barrière meer vormt (omweg en reliëf van het park).

Verbeteren van de fietsbaarheid van de verbindingen naar Anderlecht. De twee gemeenten zijn gescheiden door een spoorweg en het kanaal en de verbindingen zijn zeldzaam en erg druk. De fietsers moeten deze verbindingen op een veilige en comfortabele manier kunnen bereiken.

Deze gemeentelijke fietsroutes en -assen zijn complementair en geïntegreerd in de GFR. Ze hebben een dichte maaswijdte (<500m) waardoor fietsers zich van elk punt A naar elk punt B kunnen verplaatsen via een kwalitatieve, continue, leesbare en ongevaarlijke route (geen zwarte vlekken). Ze zullen worden afgemaakt met bewegwijzering.

2.2.3 Gemeentelijke en gewestelijke fietsroutes

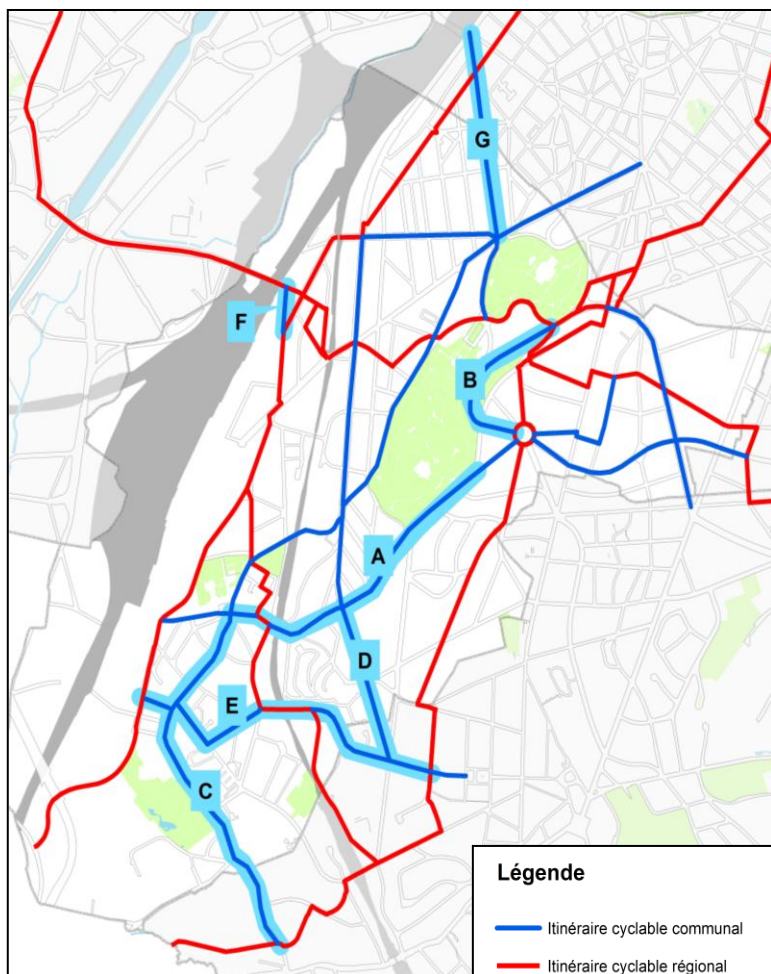
De in dit hoofdstuk genoemde elementen zijn gedetailleerd te onderzoeken denkplaatjes. Enkel een diepgaande studie van elke situatie met haar mogelijke alternatieven kan tot de beste toe te passen oplossing leiden. Sommige van deze denkplaatjes kunnen op korte termijn gerealiseerd worden, andere beogen duidelijk een lange termijn.

Op gemeentelijke schaal zijn de GFR een mooie kapstok om lokale verbindingen aan op te hangen:

- Tussen het Sint-Denijsplein en Hoogte 100 via de Van Plaan en de Rousseaulaan
- Tussen de Fonsnylaan (Zuidstation) en de Hoogte 100 via een route met fietsbaar reliëf
- Tussen het zuiden van Vorst en het Sint-Denijsplein
- Tussen de Dr. Decrolylaan (Ukkel) en de Volxemlaan
- Tussen de Dr. Decrolylaan (Ukkel) en de Zijdeweeverstraat (Anderlecht)
- Tussen het Rochefortplein en het Sint-Denijsplein

De grote assen bieden de voordelen dat zij direct en zeer leesbaar zijn en zijn daarom ook voorkeursassen voor fietsers. Het ligt dus voor de hand hier die fietsbaarheid en veiligheid te verhogen:

- Koninglaan
- Albertlaan
- Wielemans-Ceuppenslaan



Fiauur 15: Actieplan aemeente Vorst: voorzien fietsnetwerk. Covvriaht: CIRB.

**A. Verbinding Sint-Denijsplein – Voorstel
– Hoogte 100: huidige
situatie**

**VanPestr – lokaal, doorgaand
verkeer. Oversteken spoorweg
doorgaand verkeer, kasseien,
bushaltes, helling**

Het project GFR SZa voorziet een gemarkeerd fietspad bergop tussen Kersbeek en Beukenberglaan. Verwijdering van de kasseien aan de spoorwegbrug en asfaltering. Snelheidsremmende maatregelen omzetten (zone 30)

**Rousseaulaan (tussen Vanpe
en Globe) – lokaal, zeer breed
(20m), doorgaand verkeer**

Voorziene GFRmarkeringen doortrekken: gemarkeerd fietspad bergop, fietssuggestiestrook bergaf. Snelheidsremmende maatregelen omzetten (zone 30).

Op lange termijn gescheiden fietspad rechts van de parkeerstrook

**Rousseaulaan (tussen Globe en
Domein) – interwijk,
doorgaand verkeer, zeer breed
(20m)**

Gescheiden fietspad rechts van de parkeerstrook bergop.

Rousseaulaan (tssn Domein en Jupiter) – interwijk, doorgaand verkeer, breed (18-19m)	FietsGEN-studie stelt verwijdering van parkeren of lateraal parkeren aan parkzijde voor om plaats te maken voor gescheiden dubbelrichtingsfietspad van min 3m.
B. Vlakker alternatief ICR8: huidige situatie	Voorstel
Besmelaan (tussen Marie-Henriette – Faure) – lokaal, zeer breed (20m)	2 gemarkeerde fietspaden
Faurelaan – interwijk, breed (17m), gemarkeerd fietspad maar uitgewist	Gescheiden fietspad bergop, gemarkeerd fietspad bergaf
Doorniklaan – lokaal, eenrichting geen BEV, breed (15m)	BEV invoeren. Gemarkeerd fietspad bergaf (tegenrichting) voor het comfort en een fietssuggestiestrook bergop
C. Verbinding Zuid-Vorst – Sint-Denijsplein: huidige situatie	Voorstel
Neerstalsestnw – interwijk, extreem moeilijk: veel doorgaand verkeer, OV, auto en fietsers op 15m (smal), lateraal parkeren aan 2 zijdes	Diepgaande profiel- en verkeerstudie nodig in de wijk om alle varianten te onderzoeken en een oplossing te bereiken waarbij het doorgaand verkeer onderdrukt wordt en een vloeiende doorgang voor OV en fietsers mogelijk wordt. Zie ook Fiche 3 in het GMP
D. Globe: huidige situatie	Voorstel
Globelaan – interwijk, zeer breed (20m tot 24m), steil	Twee gescheiden fietspaden recht van de parkeerstroken. Op korte termijn 2 gemarkeerde fietspaden met buffer
E. Verbinding Zijdenwevers – Decroly: huidige situatie	Voorstel
Max Wallerstr - lokaal	Invoering zone 30
Glasblazerijlaan-Fléron lokaal, weinig verkeer	Invoering zone 30
Haveskerkelaan – verzamelaar	Invoering zone 30
Jonclaan – verzamelaar, steil, hoge snelheden	Invoering zone 30, berlijnse kussens (reeds voorzien)
F. GFRverbindingen: huidige situatie	Voorstel
Sint-Denijsplein (tssn Gerijstr/Luttrebruglaan) – lokaal, doorgaand verkeer, vracht (verboden > 5,5t) om kruispunt Luttre/Charleroi te vermijden. Lateraal parkeren aan 2 zijden, eenrichtingsverkeer zonder SUL, smalle rijbaan	Doorgaand verkeer bannen bij heraanleg kruispunt Luttre/Gerijstr waardoor gemengd verkeer mogelijk wordt, het BEV en de invoering van fietsstraat. Voorlopig: verwijdering parkeren aan rechtse zijde, gemarkeerd fietspad in tegenrichting links (BEV invoeren), fietssuggestiestrook rechts Herintegratie van Gerijstr en Luttrebrugstr

G. Koninglaan: huidige situatie Voorstel

Koninglaan - interwijk

Project GFR SZ voorziet sluiting van middenberm voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de Merodestraat en de aanleg van een fiets- en voetgangerspromenade in het midden van de weg op de hoogte van dit kruispunt.

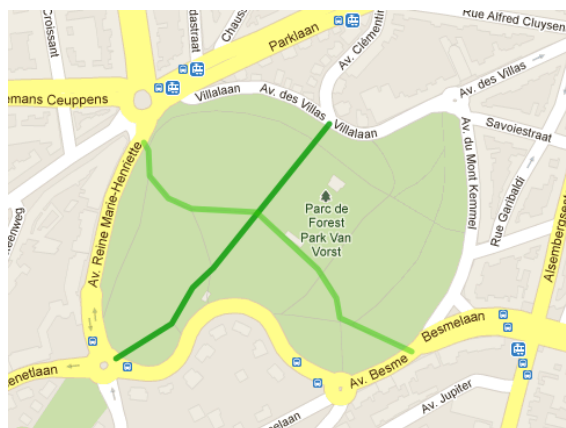
Verlenging van de centrale fiets- en voetgangerspromenade op de hele weg met bewaakte oversteek ter hoogte van de Serviëstraat en de Montenegrostraat.

2.2.4 Oversteek Park van Vorst

Het park van Vorst is een gemeentelijk park dat binnenkort door BELIRIS volledig wordt heraangelegd (wegen, verlichting,...). Hoewel het project geen fietsers voorziet, is de geplande verharding van de wegen wel zo, dat men deze op bepaalde plaatsen kan toelaten op voorwaarde dat de **nodige veranderingen in het reglement** worden genomen.

De hoofdas die voor fietsers zou moeten geopend worden is **een vlakke as die het park doorkruist tussen de Villalaan (hoogte Clementinelaan) en de Lainesquare** (zie donkergroene lijn onder). Deze route blijft op dezelfde hoogte en vermijdt stijgingen en dalingen.

Een tweede doorsteek door het park zou kunnen gepland worden **tussen het Rochefortplein en Bevrijdingsplein of de rotonde Besme-Maria-Hendrika** (zie lichtgroene lijn onder). Deze verbinding is een aangename verbinding weg van het autoverkeer en de luchtvervuiling (waaraan de fietser bijzonder gevoelig is). Men moet erover waken dat de fietsers die deze route gebruiken de voetgangers niet in gevaar brengen.



Figuur 16 : Park van Vorst, mogelijke fietsroutes

2.2.5 Verbindingen naar Anderlecht

Huidige situatie op locatie

Voorstel

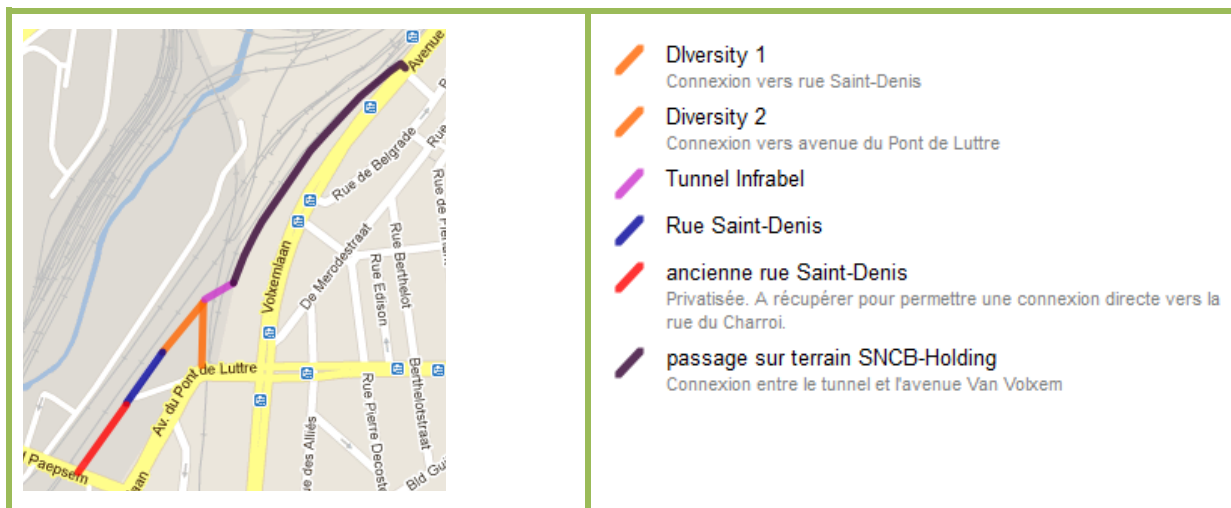
Zijdeweeverstr – gemeentelijk. Aanleg van de groene wandeling lopend (BIM)

Paapsem – Gerijstr – gewestelijke hoofdweg. Gemarkeerde fietspaden te dicht bij parkeerstrook (dooring):

Project aanleg GFR B voorziet verlenging gescheiden fietspaden tot Luttrebrugstr en aan de andere kant tot in Anderlecht

gescheiden fietspaden op het trottoir te smal en niet onderhouden	
Infrabeltunnel – actueel ongebruikt, mogelijke verbinding Volxemlaan – Sint-Denijsstr of Luttrebruglaan	Fiets- en voetgangersverbinding Volxem-Gerijstr over de terreinen van de NMBS-Holding en het project Diversity.

Details over de Infrabeltunnel:



De tunnel wordt niet uitgebaut en Infrabel plant deze te vullen. Zij hebben reeds laten weten dat dit project kan veranderd worden en het budget voorzien voor de vulling kan worden gebruikt om hem te bewaren (afdichten). Hij zal dus omgevormd worden tot wegennet en het onderhoud is daarbij voor de gemeente (schoonmaak, onderhoud verharding, verlichting). Om de vulling van de tunnel tegen te houden en deze verbinding te behouden moet de gemeente dus snel officieel haar interesse voor het behoud van deze tunnel aan Infrabel communiceren.

Verbinding tussen tunnel en Volxemlaan: te voorzien in samenwerking met de NMBS-Holding, eigenaar van de te doorkruisen terreinen. De verbinding kan uitmonden op hoogte van de Drukkerijstraat.

Verbinding tussen tunnel en Gerijstraat: deze verbinding is zeer interessant voor fietsers omdat zij 2 gevaarlijke kruispunten vermijdt en direct aansluit op de GFR B naar Anderlecht. Hiervoor is het wel nodig een oplossing te vinden om de doorgang door de oude Sint-Denijsstraat mogelijk te maken, die vandaag privedomein is.

De gekozen verbinding (Gerijstr of Luttrebrugstraat) zal in het Diversityproject worden ingebed.

2.2.6 Innoveren : fietsstraten invoeren

De gemeente Vorst staat open voor samenwerkingen met het Gewest om de fietsstraat te testen op het lokale wegennet. De fietsstraat is in wezen een straat met zone 30 waar voorrang voor de fietser geldt: de fietser heeft het recht op de hele breedte van de straat te fietsen (eenrichtingsverkeer) of op de hele breedte van zijn rijrichting (dubbelrichting): de automobilist mag niet voorbijsteken. De fietsstraat is makkelijk te installeren door verkeersborden (in voorbereiding) met behoud van het klassieke profiel, trottoirs en parkeerstroken (geen heraanleg zoals voor een woonerf. De aanleg van het wegdek (kleurkeuze, markeringen) blijft te definiëren en te testen door het Gewest om uniformiteit in alle gemeentes te kunnen bieden.

Meerdere straten in Vorst zouden als test kunnen dienen. Ze zullen worden geselecteerd op basis van hun (actuele of potentiële) gebruik door fietsers met het invoeren van de fietsstraat. De tabel hieronder stelt meerdere straten voor, waar onderzocht kan worden of een fietsstraat mogelijk is.

Straat	Belang en potentieel
<p>Sint-Denijsstraat tussen Gerijstr en Luttrebruglaan</p> 	<p>FietsGEN – route 25 en gemeentelijke fietsroute naar Anderlecht. Deze sectie van de Sint-Denijsstr zou een fietsstraat kunnen worden na verwijdering van het doorgaand verkeer door de heraanleg van het kruispunt Luttre/Gerij.</p>
<p>Schaatsstraat</p>	<p>Oplossing voorgesteld door het FietsGEN – route 25: het gemotoriseerd vervoer wordt geknipt op de hoogte van de spoorwegbrug en tot fietsstraat gemaakt.</p> 
<p>Merodestraat</p>	<p>GFR SZ en voorkeur fietsstraat naar het Zuidstation en het stadscentrum (interessant alternatief parallel aan de Fonsnylaan maar op dit moment weinig fietsbaar). De invoering van die fietsstraat kan een bijkomende maatregel zijn voor het maatregelenkader van de aanleg van de GFR en het wijkcontract (gemotoriseerd verkeer knippen, installatie van berlijnse kussens)</p>
<p>Everardlaan</p>	<p>Beoogd alternatief voor de route 25 van het FietsGEN. GemFR 2. Op lange termijn: aanleg van gescheiden fietspaden rechts van de parkeerstrook.</p> <p>De invoering van de fietsstraat kan beoogd worden op korte termijn als de voorziene aanleg plaatsvindt (trottoirverbreding, haaks parkeren, geen voorzieningen voor fietsers)</p>

2.2.7 De wijken fietsbaar maken

Het gewestelijk mobiliteitsplan Iris 2 voorziet de vermindering van de snelheidsbegrenzing op 30km/u op het hele lokale wegennet. Deze snelheidsbegrenzing moet ingevoerd worden met begeleidende maatregelen, zowel reglementair als fysiek, waardoor het verkeer beter georganiseerd, en het doorgaand verkeer begrensd kan worden (verkeerslussen, tegengesteld eenrichtingsverkeer, knippen, poorteffect, signalisatie, verlies van voorrang, enz), en de snelheden effectief begrensd kunnen worden (snelheidsremmende maatregelen, doorlopende trottoirs, chicanes, etc). Het lokale wegennet met een zone 30 wordt zo fiets- en voetgangersvriendelijk.

De gemeente Vorst engageert zich werk te maken van de zone 30 op haar lokaal wegennet (wijkwegen), en zal dit per wijk en per zone afgebakend door hoger liggende wegennetten. 18% van de lokale wegennetten waren in 2010 tot zone 30 omgevormd, wat minder

is als het gewestelijk gemiddelde (38%) en minder dan de meerderheid van de gemeenten. Om aan de gewestelijke doelstellingen te beantwoorden moet het percentage in 2018 100% bedragen.

De invoering van de zone 30 op het lokaal wegennet kadert in een **algemenere aanpak voor de verbetering van het respecteren van de wegencategorisering**. De aangeduide overtredingen in het GMP (en in punt 1.2 van dit hoofdstuk) zijn talrijk.

Deze maatregelen werden reeds in het GMP vermeld (actiefiches fase 3):

Invoering zone 30: fiche nr. 9 en 31-35

Verbetering van het respecteren van de wegencategorisering: fiches 2-6, 12, 13, 15

Aanleg van shared space zones: fiche 10, 29, 31

2.2.8 Verzekeren en coördineren van het onderhouden en de schoonmaak van de fietsinfrastructuur en de markeringen

De dienst openbare werken en wegen zal zich speciaal inzetten voor de inspectie en het onderhoud van fietsvoorzieningen en – markeringen. Zij zullen binnen de kortst mogelijke termijn reageren op meldingen van fietsers.

- Voorzien van voldoende budget voor het reguliere onderhoud van fietsmarkeringen
- Voorzien van een budget voor inspectie, onderhoud (degradaties verharding) en schoonmaak (bladeren, sneeuw) van (toekomstige) gescheiden fietspaden op gemeentelijk wegennet (het onderhoud van de fietspaden op gewestelijk wegennet is ten laste van de gewestelijke administratie).

De dienst openbare werken engageert zich ook voor onderhoud en inspectie van infrastructuur die niet exclusief op fietsers gericht is, maar ook gevolgen hebben voor hun comfort en veiligheid (verharding, afgeschuinde borduren, toegankelijkheid van parkeervoorzieningen,...)

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:

- Door het aanbieden van fietsparkeervoorzieningen wordt de problematiek van **fietsdiefstal** preventief aangepakt.
- Daarnaast kunnen we met een fietsparkeerbeleid vermijden dat op een **chaotische manier fietsen gestald worden in de publieke ruimte**. Vooral bij grote aantrekkingspolen moet er over gewaakt worden dat 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, aan woningzijde, ...) stellen vooral eisen aan het **veilig en comfortabel** (overdekt) kunnen stallen van hun fiets

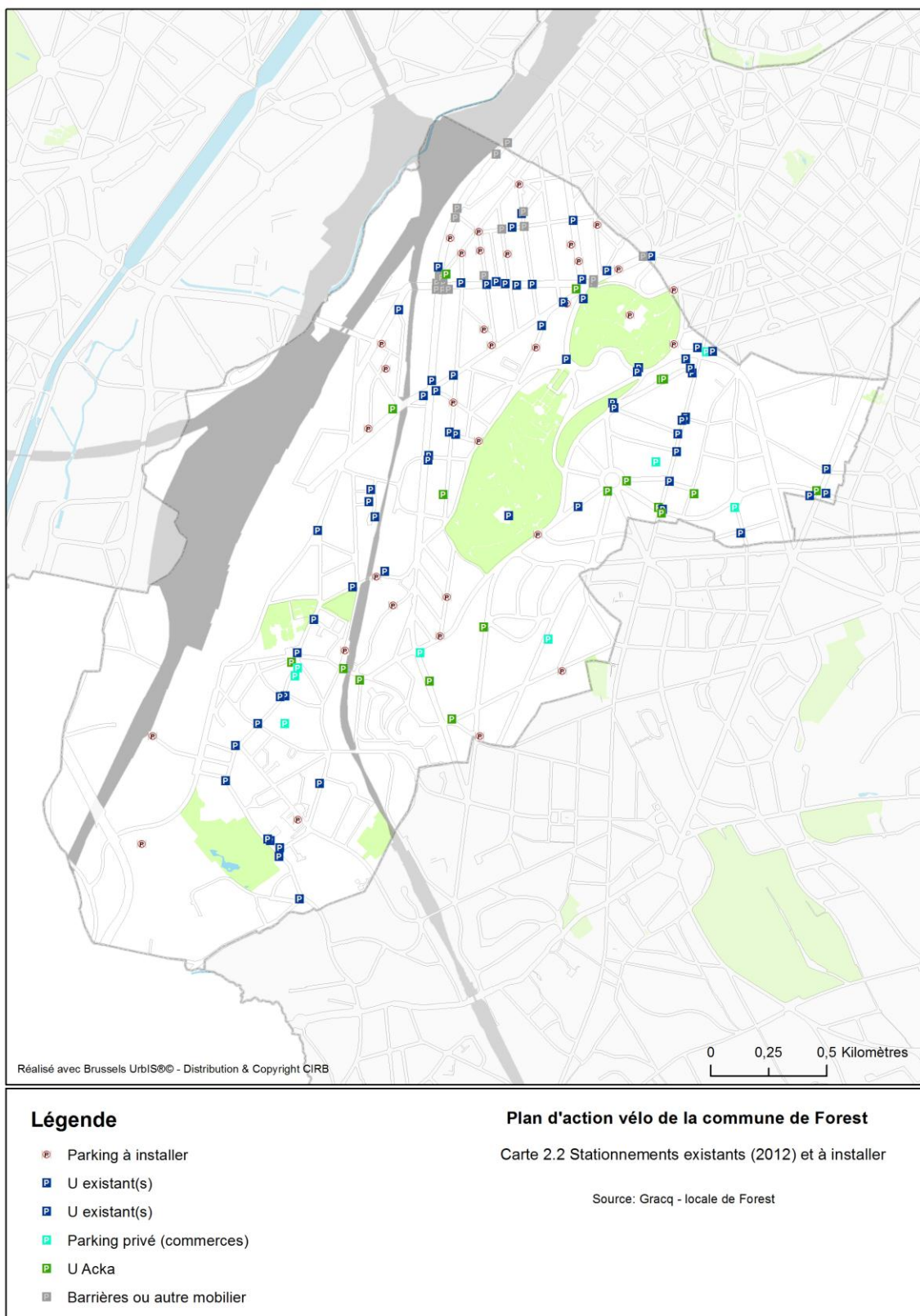
Maar ook een aanbod dat beantwoord aan **de reële vraag** die verbonden is aan de bestemmingen, de voorziening van fietsparkeren **in woonwijken**, vooral in dichte stedelijke wijken, en de juiste, **technisch efficiënte oplossingen** (solide, gemakkelijk, het kader van de fiets moet kunnen worden vastgemaakt zonder de fiets te beschadigen). Om aan al de noden van de gebruikers te kunnen voldoen moet er dus een gediversifieerd aanbod aan stallingsvoorzieningen komen.

2.3.2 Het aanbod fietsaanleunbeugels programmeren (parkeren van korte of gemiddelde duur in de openbare ruimte)

De gemeente engageert zich, fietsaanleunbeugels te installeren op een systematische manier aan elke voetgangerszone en op het niveau van de trottoirverbredingen (reeds bestaande of bij de heraanleg om de GSV-norm te halen), **net als bij elke wegheeraanleg** (GFR, wijkcontract, etc.). Zo kan het fietsparkeeraanbod in de woonwijken uitgebreid worden zowel voor de fietsen van de bezoekers als voor bewoners die in hun woning geen plaats hebben voor de fiets.

Om de plaatsing van bijkomende fietsaanleunbeugels zo goed mogelijk te plannen, zal de gemeente de inventaris van de gerealiseerde fietsparkeermogelijkheden van de lokale Gracq actualiseren en zal deze gegevens gebruiken om volgende redenen:

- De parkeerplaatsen te kunnen vinden die aan vervanging toe zijn (verslijten of onangepaste systemen)
- De woonwijken waar geen fietsparkeerplaatsen (of onvoldoende) ter beschikking staan
- De commerciële, sportieve en culturele centra die niet over fietsparkeerplaatsen beschikken
- De OV-polen definiëren die niet of onvoldoende over fietsparkeerplaatsen beschikken



Figuur 17: Actieplan Fiets gemeente Vorst, bestaande en geplande fietsparkeerplaatsen (2012). Bron: Gracq

Op korte termijn zal de gemeente op de plaatsen genoemd in onderstaande tabel fietsaanleunbeugels op de weg plaatsen. De fietsaanleunbeugels in de buurt van woningen,

OV-haltes en stations zijn bij voorkeur overdekt (beschut voor weersomstandigheden). Het aantal fietsaanleunbeugels is een aangeraden minimum.

Plaats	Type	Aantal
Op de hoogte van de wijk Foyer Vorst	Woningen	3U
Aan de appartementsgebouwen op de Brusselsestnw (halte Monaco)	Woningen	5U
Kruispunt tussen Eikelstraat en Bondgenotenstr	Handel en Woningen	2U
Brusselsestnw (bij nr. 299)	Apotheek en Woningen	2U
Van Halenlaan (bestaand aanbod onvoldoende)	Woningen	2x2U
Op de hoogte van Kruispunt tussen Van Halenlaan en Halvemaanstr (bestaand aanbod onvoldoende)	Woningen	+ 2U
Koninglaan (bestaand aanbod onvoldoende)	Woningen	+ 2x2U
Parklaan (bestaand aanbod onvoldoende)	Woningen	+ 2x2U
Kruispunt tussen Canadastr en Jules Franquistr	Woningen	2U
Kruispunt tussen Marconistr en Vanden Corputstr	Woningen in medisch centrum	2U
Kruispunt tussen Rodenbachstr en Dierenriemstr	Woningen	2U
Kruispunt tussen Roosendaalstr en Zevenbunderslaan	Woningen, vzw	4U
Kruispunt tussen Gerijstr en Felix Wafelaarstr	Handel, Woningen en OV-haltes	2U
Kruispunt tussen Merodestr en Bondgenotenstr	Woningen, Handel, opleidingscentra, School	2U
Ter hoogte van het plein aan kruispunt tussen Merodestr en Alfred Orbanstr	Handel, horeca, Woningen	2U
Ter hoogte van het voorplein Sint-Antoniuserkerk	Handel, horeca	2U
Station Vorst-Zuid	Station	5U
Station Vorst-Oost	Station	4U
Ter hoogte van Delhaize Berthelotstr	Handel	2U
Ad ingang vh Dudenpark aan de Rousseaulaan (ter hoogte van de Maarschalk Joffrelaan)	Recreatie	2U
Monte Carlolaan (Wijngaardschool)	Scholen en Woningen	5U
Ad ingang van de school 'Regenboog' aan de Rousseaulaan	School	2U
Voor School 'Les Bruyères', Jef Devosstr	School	2U
Voor School 'Saint-Antoine ', Pierre Decosterstr	School	2U
Voor School 'En couleur', Rodenbachstr	School	4U
Voor School 'Nos enfants ', Albertlaan	School	2U
Voor School 'La Cime' aan de Merodestr	School	2U
Voor Gemeenteschool 3, Timmermansstr	School	2U
Voor Koninklijk Atheneum van Vorst 1	School	4U
au niveau de l'internat de la rue de Bourgogne	School	4U
Voor het medisch huis 'Les Primeurs', Vroegegroentenstr	Medisch Huis	2U
Voor het centrum voor mentale gezondheid 'L'Adren', Albertlaan	Medisch Centrum	2U
Voor het medisch centrum Enaden, Volxemlaan	Medisch Centrum	2U
Voor vzw 'Le Partenariat', Vanden Corputlaan	VZW	2U

Voor de creche 'Mallemais', Volxemlaan	Creche	2U
Voor de creche 'Le Bercail forestois'	Creche	2U
Ter hoogte van het rusthuis Val de Rose (Kruispunt tussen Roosendaalstr en Henri Maubelstr)	Rusthuis	2U
Binnen het domein sportcentrum (Bemptlaan)	Sportcentrum	5U
Sportcentrum des Primeurs (rue des Primeurs)	Sportcentrum	2U
Sporthal (Volxemlaan)	Sportcentrum	2U
Voor het stadion van de l'Union Saint-Gilloise (Brusselsestnw)	Sportcentrum	3U

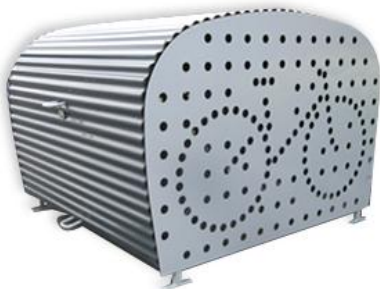
2.3.3 Het aanbod aan veilige fietsparkings voor inwoners (lange duur) als programma

De gemeente engageert zich een fietsbox ter beschikking te stellen van haar inwoners, waardoor het mogelijk wordt de fiets beschut en overdekt te stallen nabij de woning.

De gemeente zal een aantal plaatsen uitkiezen in functie van de gekende vraag, de dichtheid van de wijken en het type woning, en zal de plaatsing van de fietsboxen uitkiezen (stedenbouwkundige vergunning, technische beperkingen, etc.). De prioriteiten liggen in de 'bomen'wijken en de Sint-Antoniuswijk.

Het beheer ervan kan geëxternaliseerd worden en via een concessie aan een vereniging worden gegeven die deze service biedt, zoals de vzw CYCLO: verzamelen van aanvragen en kandidaturen, beheer van financiële aspecten, sleutelbeheer (of toegangscode), onderhoud, schoonmaak, etc.

Het model fietsbox kan gekozen worden aan de hand van de ervaringen in andere gemeentes en op aanraden van fietsverenigingen. Er moet over gewaakt worden dat de beschikbare plaats om in de box te manoeuvreren voldoende is en dat het mogelijk is de fietskader vast te maken aan een vast punt. De toegang tot de box is in het beste geval geregeld via een persoonlijke code, die meer flexibiliteit en veiligheid biedt als een sleutel.



Figuur 18: Voorbeeld: het Velo-Boxx model

Bovendien zal **de gemeente er over waken dat de normen van de GSV (gewestelijke stedenbouwkundige verordening)** strikt gerespecteerd worden i.v.m. het voorzien van een fietslokaal in elk nieuw woningbouwproject (GSV VII/art 13) en een overdekte en bewaakte parking in elk kantoorgebouw (GSV II/art 17).

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, ...

2.4.2 Sensibilisering van de politiek verkozenen en leden van de administratie

De steun van het Schepencollege is onmisbaar om het mobiliteitsbeleid verder te ontwikkelen met bevordering van stappen en fietsen in het bijzonder. **Een sensibiliseringsdag rond fietsgebruik en met terreinbezoek zal aan het schepencollege en de burgemeester worden voorgesteld.** Tijdens deze dag zullen zij de gelegenheid hebben om 1 of meerdere voorbeeldsteden te leren kennen op vlak van fietsen. Dit kunnen vb. steden in Vlaanderen zijn, Nederland of Zwitserland. De doelstelling van deze dag is ten eerste het uitproberen van de fiets, en ten tweede het bewust worden van beleidsvoering binnen steden waar man kiest om de fiets voor iedereen aan te moedigen.

De gemeente zal **dienstfietsen ter beschikking stellen voor het administratief personeel.** Ze kan hiervoor een onderhoudscontract afsluiten met een VZW die dit soort diensten aanbiedt voor het onderhoud van de fietsen. De gemeente of de vereniging zal de communicatie rond deze fietsen verzorgen, zodat men van hun bestaan afweet en het gebruik ervan aangemoedigd wordt.

Ook zal de administratie worden aangemoedigd **fietskoerierdiensten te gebruiken** voor hun leveringen, tussen diensten of ook externe post.

2.4.3 Scholen aanmoedigen

De gemeente zal de basisscholen aanmoedigen om deel te nemen aan het Fietsbrevet (5^e jaar). Om dit te doen zal ze een coördinator 'Fietsbrevet' aanstellen die de directies en leraren van de scholen elk jaar informeert. De coördinator wordt contactpersoon voor de vzw Pro Vélo en krijgt de taak examinatoren voor het afleggen van het brevet te zoeken.

De gemeente organiseert een jaarlijkse kinderfietsbeurs om het uitwisselen van fietsen te vergemakkelijken en aan iedereen de gelegenheid te geven over een fiets te beschikken.

2.4.4 Inwoners aanmoedigen

De gemeente zal in samenwerking met fietsersverenigingen een ontdekkingsrit per fiets voor de nieuw (en oud) ingeschrevenen in de gemeente om de verschillende wijken van Vorst per fiets te ontdekken, net als de fietsroutes en geliefde plaatsen.

De gemeente zal in samenwerking met fietsverenigingen de opleiding Vélo-Trafic promoten. Deze opleiding is op volwassenen gericht die zich met de fiets willen verplaatsen in de stad, maar graag

begeleiding wensen bij hun eerste stappen en tips over hoe je je in het stadsverkeer veilig kunt gedragen.

2.4.5 Rond het fietsactieplan en het gemeentelijk fietsbeleid communiceren

De websitepagina 'fiets' verder ontwikkelen op de gemeentelijke website

Deze pagina kan volgende informatie bevatten :

- Gemeentelijk fietsplan online beschikbaar
- Het fietsnetwerk zoals gedefinieerd in volgende plannen (GFR, GemFR, zowel bestaand als voorzien)
- Onlangs door de gemeente gerealiseerde infrastructuur en projecten.
- Ruimte beschikbaar voor het melden van klachten en suggesties
- Ruimte beschikbaar voor het aanvragen van fietsboxen en fietsaanleunbeugels
- Accounts voor de gemeentelijke fietscommissies

Het thema fiets regelmatig aansnijden in de gemeentekrant.

Regelmatige communicatie over de fiets in de gemeentekrant, gericht aan fietsers en niet-fietsers. De communicatie zal algemeen gaan over het gemeentelijk fietsbeleid, de maatregelen ter bevordering van het fietsgebruik, de voorzieningen, die fietsboxen, evenementen (kinderfietsbeurs), de ontdekkingsritten voor nieuwe inwoners, het fietsbrevet, Vélotrafic, etc....

2.5 Werkdomein D: Verankeren van fietsbeleid

Werkvelden organisatie, middelen en personeel, evaluatie

2.5.1 Aandachtspunten verankeren fietsbeleid

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

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

2.5.2 Oprichten van een Dienst Mobiliteit binnen de gemeentelijke administratie

De gemeente Vorst zal op korte of lange termijn een dienst mobiliteit binnen zijn administratie oprichten. Deze dienst zal aan het brein zijn achter het gemeentelijk mobiliteitsbeleid en zal de strategieën uitzetten op het vlak van herindeling van de openbare ruimte tussen verschillende gebruikers, de organisatie van verkeersstromen volgens de wegcategorisering, strategieën i.v.m. parkeren, samenwerking met externe administraties (Mobiël-Brussel, Leefmilieu-Brussel, MIVB,...), etc. Deze dienst zal bij alle infrastructuurprojecten geraadpleegd worden.

De dienst mobiliteit zal extra aandacht geven aan de plaats die wordt toegekend aan actieve modi en zal waken over de omzetting van het GMP en van het fietsactieplan. De dienst zal uit **2 personen bestaan die de opleiding CEMA van Mobiël-Brussel** hebben gevolgd of dit zullen doen. Ten minste een persoon zal ook de **opleiding 'Fietsmanager'** volgen die door Mobiël-Brussel wordt georganiseerd in 2013.

2.5.3 Structurele financiering van het fietsbeleid garanderen

De uitgaven die met de fiets verbonden zijn, zijn op dit moment verdeeld over het budget "Infrastructuur – Veiligheid" (wegennetvoorzieningen), het budget "stadsmeubilair" (fietsaanleunbeugels, fietsboxen, bewegwijzering) en het budget "Markeringen" (fietspadmarkeringen, fietssuggestiestroken, BEV, enz.).

Om een continue financiering van het fietsbeleid te kunnen garanderen zal een jaarlijks bedrag worden gereserveerd vanaf 2013. Zo engageert de gemeente Vorst zich voor een **specifiek fietsbudget** om de uitgaven te dekken van fietsparkeren buiten de rijweg, promotie- en sensibilisatieacties, de aankoop van dienstfietsen, de studies, subsidies, organisatie van fietstellingen, bevragingen, enz. Dit budget kan ook de fietsmarkeringen dekken, de aankoop en installatie van een fietsbox, bewegwijzering, etc. Het budget zal stijgen tot **een bedrag van 2€ per inwoner per jaar**, zijnde een totaalbedrag van €103.800 per jaar in 2013. Dit is een minimum gegarandeerd bedrag dat progressief zal verhoogd worden in functie van de behoeften met een doel van 5€/inwoner per jaar in 2013, zijnde een totaalbedrag van ong. € 260.000.

Ter vergelijking enkele cijfers uit België en uit het buitenland (schattingen):

- *Nederland: geschat 22€ (grote gemeentes), 19€ (gemiddeld), 11€ (kleine) per inwoner per jaar, all-in (studie 2010): de institutionele context is er sterk gedecentraliseerd, waardoor de gemeentes de grootste hap van het fietsbudget dragen.*

- BHG: ong. 10€ per inwoner per jaar (11 miljoen/jaar in deze legislatuur) – enkel infrastructuur (realisatie GFR)
- Pilotgemeenten Wallonie Cyclable: 5€ per inwoner per jaar, gemeentelijk budget (aangevuld met gewestelijke subsidies) – all-in.

2.5.4 Reactiveren van de gemeentelijke fietscommissie

Doel:

- Bijeenbrengen en raadplegen van verschillende partijen van het fietsbeleid in Vorst
- Het formuleren van advies en aanbevelingen rond het geheel van constitutieve maatregelen van het gemeentelijk fietsbeleid, de voorzieningen in de openbare ruimte in het bijzonder.

Voorzitterschap: Schepen van Mobiliteit of vertegenwoordiging

Leden:

- Leden uit de politiek: Schepen van Mobiliteit, Stedenbouw en Parkeren of vertegenwoordiging; Schepen van Openbare Werken of vertegenwoordiging
- Leden van de gemeentelijke administratie: ten minste 1 vertegenwoordiger van volgende diensten: de dienst mobiliteit, de dienst openbare werken en wegen, dienst stedenbouw, dienst leefmilieu.
- Leden van buiten de gemeente: Een vertegenwoordiger van de politiezone; een vertegenwoordiger van Mobiel-Brussel; 3 vertegenwoordigers van fietsverenigingen: Gracq (2), Fietsersbond (1).

In functie van de punten op de agenda kan de fietscommissie uitgebreid worden met andere actoren en experts (MIVB, BIVV, buurgemeentes, etc.). Ze komen minstens 4 keer per jaar samen.

2.5.5 Rol van de terreinpolitie waarden op vlak van veiligheid en respect voor de fietsinfrastructuur

Sensibilisatie van de terreinagenten per over de fiets, de noodzaak om de fietsinfrastructuur te respecteren en andere voorzieningen die bevorderlijk zijn voor de fietsveiligheid. Het gaat hier om een maatregel die te realiseren is op het niveau van de politiezone of op gewestelijk niveau.

Reactiveren van de fietsbrigade.

Voorstellen dat 1 of meerdere personen van de technische dienst bij de politie de opleiding CEMA volgt bij Mobiel-Brussel.

2.5.6 Een loket voor klachten en suggesties oprichten

De gemeente zal samenwerken met Mobiel-Brussel om een goed systeem voor de verzameling van klachten en suggesties van fietsers op te richten. De opmerkingen die aan de gemeente worden meegedeeld zullen in de kortst mogelijke tijd op het terrein behandeld worden als het gaat om een gevaarlijke of riskante situatie. De gemeente zal de melder systematisch informeren over de opvolging van zijn melding.

2.5.7 Realiseren van een inventaris van infrastructuur en parkeren, GIS-integratie

De cel mobiliteit zal de **fietsinfrastructuur** en – voorzieningen in kaart brengen (inventaris) en zal de fietsparkeerinventaris actualiseren. Deze gegevens zijn vervolgens **regelmatig te actualiseren** zodat men permanent beschikt over precieze en actuele informatie.

Op termijn zullen de gegevens worden geïntegreerd in een simpele GIS zodat een ruimtelijk beeld ontstaat van de gerealiseerde infrastructuur of lopende projecten en deze informatie kan worden

gekruist met de informatie over het traject van de fietsroutes (gemeentelijk en gewestelijk), de resultaten van de fietstellingen, de ongevalgegevens, etc., maar ook de informatie die door de fietsers naar het loket wordt gestuurd (te onderhouden, gevaarlijke situatie, etc.).

2.5.8 De evolutie van het fietsgebruik in de gemeente meten

Een regelmatige observatie van het aantal fietsers op verschillende plaatsen in de gemeente vervult meerdere doelstellingen:

- Een beeld maken van de evolutie van het aantal fietsers in Vorst
- De wijken kennen waar er veel/weinig gefietst wordt
- Informatie over de fietsers verzamelen: verhouding man/vrouw, aantal kinderen, uitrusting, Villogebruik,...
- Observeren van de impact op korte en middellange termijn van fietsvriendelijke infrastructuur

Op dit moment heeft het gewestelijk Fietsobservatorium een telpunt op het Albertplein. Dit punt alleen is niet representatief voor de situatie in Vorst, en andere regelmatige plaatsen voor tellingen zullen worden geselecteerd zodat het hele grondgebied afgedekt is. De bijkomende plaatsen zullen strategische plaatsen op een GFR of GemFR zijn (of aan de kruising van 2 routes), punten waar men voorbij moet (vb. spoorwegbrug), representatieve plaatsen,...

De voorgestelde bijkomende telpunten zijn de volgende:

1. Rochefortplein: kruising GemFR nr2 en nr6
2. Kruispunt Neerstalle/Vanpe: kruising GemFR nr1 en nr3
3. Kruispunt Van Volxem/W. Ceuppens/Luttrebrug: Kruispunt GemFR nr4 en 2 en GFR SZ (op te lossen: verkeer van en naar de Merodestr).
4. Kruispunt Gerij/Luttrebrug: doorgang naar Anderlecht, Kruispunt GFR B en SZ.
5. Kruispunt Jupiter/Besme/A. Bertrand: Kruispunt GFR nr8 en B
6. Kruispunt Rousseau/Globe: Kruispunt GemFR nr1 en nr4.
7. Kruispunt Zevenbunders/Wapenrusting/Neptunus: Kruispunt GFR 8 en route FietsGEN nr25.
8. Kruispunt Haveskerke/Kersbeek/Fléron: Kruispunt GemFR nr5 en GFR C.
9. Kruispunt Neerstalle/Ruisbroek: GemFR nr3.

De tellingen zullen worden uitgevoerd op ochtendlijke spitsuren (van 8 tot 9u) in de week (dinsdag of donderdag), ten minste 2 keer per jaar: in mei en september; Als de middelen het toelaten kan er op deze plaatsen ook nog eens in januari en november gemeten worden (zoals nu het geval is voor de tellingen van het gewestelijk Fietsobservatorium). De tellingen zullen elk jaar in dezelfde periode worden uitgevoerd om jaar op jaar vergelijkbare data te krijgen en evoluties te kunnen observeren. De voorgestelde tellingen zijn dus maximum een inspanning van 40 werkuren per jaar in totaal.

3 ANNEX

Tabel 6: 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)	Vrijliggende fietspaden (voorkeur) of aanliggende verhoogde fietspaden	
	Interwijkenwegen	50	> 4.000		
< 4.000					
LOKALE WEGEN	Verzamelwegen	30	> 4.000	Gemarkeerde fietspaden (voorkeur) Of busbaan met fiets	
			< 4.000	Fietssuggestie-stroken (Bij sterke helling – gemarkeerde fietspaden)	
	Lokale straten	30	> 2.000		
			< 2.000	Menging / woonerf	Fietsstraat