

# Gemeente Ukkel

*BYPAD audit en fietsactieplan*

*Eindrapport, april 2017*



**Pro Velo**





# INHOUD

<b>1.</b>	<b>BYPAD AUDIT: FIETSEN DE DAG VAN VANDAAG</b>	<b>7</b>
1.1	Regionale context: fietsgebruik, fietspotentieel en fietsbeleid	7
1.2	Fietsprofiel van de gemeente Ukkel	14
1.2.1	<i>Een gediversifieerd grondgebied met een lokaal en intermodaal fietspotentieel</i>	14
1.2.2	<i>De bevolking : sociaal-economisch profiel en fietspotentieel</i>	20
1.2.3	<i>Gemeentelijk beleid en beheer op vlak van mobiliteit en de fiets</i>	23
1.2.4	<i>Een laag fietsgebruik</i>	32
1.2.5	<i>Algemene fietsbaarheid – terreinbezoek</i>	34
1.3	De BYPAD methode	46
1.4	BYPAD diagnose in een oogopslag	49
1.5	Diagnose per module	50
1.5.1	<i>Gebruikersbehoeftes – score 1,8</i>	50
1.5.2	<i>Leiderschap en coördinatie – score 1,8</i>	50
1.5.3	<i>Fietsbeleid op papier – score 1,5</i>	52
1.5.4	<i>Personeel en middelen – score 1,5</i>	52
1.5.5	<i>Infrastructuur en veiligheid – score 1,7</i>	53
1.5.6	<i>Communicatie en promotie – score 1,3</i>	54
1.5.7	<i>Educatie – score 2</i>	55
1.5.8	<i>Complementaire maatregelen – score 1</i>	55
1.5.9	<i>Evaluatie en impact – score 0,5</i>	55
<b>2</b>	<b>HET FIETSPLAN : DE FIETS VAN MORGEN</b>	<b>57</b>
2.1	Algemene doelstellingen	57
2.2	Werkdomein A : De rijdende fiets	59
2.2.1	<i>Kwaliteitseisen fietsnetwerk</i>	59
2.2.2	<i>De woonwijken verder verkeersluwer maken</i>	61
2.2.3	<i>Het parkeren reglementeren</i>	66
2.2.4	<i>Een gestructureerd netwerk definiëren en uitvoeren</i>	67
2.2.5	<i>Het Fiets-GEN ondersteunen</i>	70
2.2.6	<i>De toegestane wegen en paden volledig fietsbaar maken</i>	71
2.2.7	<i>De grote assen fietsbaar en oversteekbaar maken</i>	72
2.2.8	<i>Onderhoud en schoonmaak</i>	81
2.3	Werkdomein B : De stilstaande fiets	82
2.3.1	<i>Doelstellingen fietsparkeren</i>	82
2.3.2	<i>Fietsbeugels (kortparkeren)</i>	83
2.3.3	<i>Fiets + het openbaar vervoer (middellang- en langparkeren)</i>	84
2.3.4	<i>Uitrusting van de polen (middellang-/ langparkeren)</i>	85
2.3.5	<i>Bewonersparkeren</i>	87
2.4	Werkdomein C : Stimuleren van fietsgebruik	90
2.4.1	<i>Doelstellingen fietspromotie</i>	90

2.4.2	<i>Communicatie</i>	90
2.4.3	<i>Informatie over de fiets, volledig en bijgewerkt, via de gemeentelijke website</i>	91
2.4.4	<i>Promotie bij het grote publiek en gerichte promotie</i>	92
2.4.5	<i>Educatie</i>	93
2.5	Werkdomein D : Fietsbeleid verankeren	94
2.5.1	<i>Doelstellingen organisatie</i>	94
2.5.2	<i>Het politieke engagement voor de fiets aantonen</i>	94
2.5.3	<i>Het fietsgebruik meten</i>	94
2.5.4	<i>Het structurele dialoog met fietsers organiseren</i>	95
2.5.5	<i>Zorgen voor de coördinatie en strategische partnerschappen</i>	95
2.5.6	<i>Zorgen voor middelen en personeel</i>	96
2.6	Actieplan : overzichtstabel	97

## FIGUREN

<i>Figuur 1 : Fietsobservatorium Pro Velo, 2015 .....</i>	<i>7</i>
<i>Figuur 2 : – BHG Fietsplan, Brussel-Mobiliteit: .....</i>	<i>9</i>
<i>Figuur 3 – Fietsvoorzieningen aanbevolen per wegencategorie.....</i>	<i>10</i>
<i>Figuur 4 – Inrichting van het GFR netwerk : Stand van Zaken (Brussel-Mobiliteit).....</i>	<i>11</i>
<i>Figuur 5 – Analyse van de fietsbaarheid in het BHG (2014) .....</i>	<i>13</i>
<i>Figuur 6 – een ruim en gediversifieerd grondgebied .....</i>	<i>15</i>
<i>Figuur 7 – Sterke verschillen tussen dicht en los netwerk van wegen en woningen .....</i>	<i>15</i>
<i>Figuur 8 – Woonprojecten (bron: GPAP project 2016).....</i>	<i>16</i>
<i>Figuur 9 – het hele grondgebied van Ukkel binnen 15 min vanaf het centrum van het grondgebied (station Sint-Job), behalve het uiterste zuiden.....</i>	<i>17</i>
<i>Figuur 10 – De meerderheid van de bewoners woont binnen 15 min per fiets van het gemeentehuis (behalve de gedeelte in het zuiden van de L26) .....</i>	<i>18</i>
<i>Figuur 11 – het Ter Kamerenbos is een barrière tussen Ukkel, Elsene en Watermaal-Bosvoorde .</i>	<i>18</i>
<i>Figuur 12 – valleien en heuvels.....</i>	<i>19</i>
<i>Figuur 13 – Hoogteverschillen op oost-west en noord-zuid trajecten.....</i>	<i>19</i>
<i>Figuur 14 – Bevolkingsdichtheid 2014 (inw/km<sup>2</sup>) .....</i>	<i>21</i>
<i>Figuur 15 – Bevolkingsprofiel – Statistieken Wijkmonitoring .....</i>	<i>23</i>
<i>Figuur 16 – Woonzones en zones 30 in Ukkel .....</i>	<i>24</i>
<i>Figuur 17 – Fiets-GEN in Ukkel (lichtpaarse stippellijnen).....</i>	<i>25</i>
<i>Figuur 18 – GFR en GmFR in het GMP 2006 van Ukkel .....</i>	<i>26</i>
<i>Figuur 19 – De GmFR (A, B, C en D (GMP 2006) .....</i>	<i>27</i>
<i>Figuur 20 – GPAP bestaande situatie en planning van de fietsenstallingen voor kort- en langparkeren .....</i>	<i>29</i>
<i>Figuur 21 – Laag gebruik van de Villo-stations (aantal bewegingen per week) .....</i>	<i>30</i>
<i>Figuur 22 – Gereguleerd parkeren – bestaande en gepland situatie (in twee fasen).....</i>	<i>31</i>
<i>Figuur 23 – Fietsobservatorium 2015 .....</i>	<i>32</i>
<i>Figuur 24 – Gebruikte trajecten (Enquête Brusselse fietstrajecten, 2014).....</i>	<i>33</i>
<i>Figuur 25 – BYPAD modules .....</i>	<i>47</i>
<i>Figuur 26 – BYPAD ontwikkelingsniveaus .....</i>	<i>47</i>
<i>Figuur 27 – BYPAD diagnose per vraag .....</i>	<i>49</i>
<i>Figuur 28 – BYPAD diagnose per module.....</i>	<i>49</i>
<i>Figuur 29 – Keuzetabel .....</i>	<i>60</i>
<i>Figuur 30 – Mogelijke zones 30 volgens het voluntaristisch scenario (tegen 2020) (Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan Ukkel, 2006).....</i>	<i>62</i>
<i>Figuur 31 – Voorbeelden van straten en kruispunten in Ukkel die te breed zijn .....</i>	<i>63</i>
<i>Figuur 32 – Woonwijken verkeersluwer maken: Plekken te herdenken.....</i>	<i>64</i>
<i>Figuur 33 – Wegversmalling, Houzeaustraat van Lehaie in Koekelberg –Voorbeeld van goede praktijk (Bron : Before/After Gallery) .....</i>	<i>65</i>
<i>Figuur 34 – Ingang van een zone 30, poorteffect (verkeersdrempel) en wegversmalling van het kruispunt Théodore Rooseveltstraat, in Schaarbeek - Voorbeeld van goede praktijk (Bron : Before/After Gallery) .....</i>	<i>65</i>
<i>Figuur 35 – Wegen met kasseien .....</i>	<i>68</i>
<i>Figuur 36 – Gewestelijke en gemeentelijke fietsroutes, GMP 2006 Ukkel – te realiseren.....</i>	<i>70</i>
<i>Figuur 37 – Fiets-GEN in Ukkel en in de periferie (lichtpaarse streepjes) .....</i>	<i>71</i>
<i>Figuur 38 – Voorbeelden van zones 30 op interwijkwegen.....</i>	<i>73</i>
<i>Figuur 39 – Wegbeheerder en wegenspecialisatie.....</i>	<i>73</i>
<i>Figuur 40 – Planning van fietsenstalling voor kort- en langparkeren (GPAP) .....</i>	<i>84</i>
<i>Figuur 41 – buurtfietsenstalling in een leegstaande handelspand (Antwerpen).....</i>	<i>88</i>
<i>Figuur 42 – Voorbeelden van geïntegreerde fietslokalen in nieuwe woningen of renovaties (Bron: Fiets Suite) .....</i>	<i>88</i>

## INLEIDING

De opeenvolgende oriëntatieplannen van het Gewestelijk fietsbeleidsplan benadrukten op verschillende plaatsen het belang van de samenwerking tussen het Gewest en de gemeenten met betrekking tot het verhogen van fietsgebruik.

Eén van de maatregelen van het Gewestelijk fietsbeleidsplan is het ondersteunen van de gemeenten 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).

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 de opmaak van het fietsactieplan. Uit al de kandidaten werden 6 gemeenten geselecteerd: Anderlecht, Brussel-stad, Vorst, Jette, Schaarbeek en Watermaal-Bosvoorde. In 2014 heeft het Gewest 4 andere gemeenten hetzelfde voorgesteld: Sint-Agatha-Berchem, Molenbeek, Evere en Sint-Pieters-Woluwe. In 2015 werden 3 andere gemeenten geselecteerd: Ganshoren, Elsene en Sint-Lambrechts-Woluwe. In 2016 volgden 4 andere gemeenten: Oudergem, Etterbeek, St-Gillis en Ukkel.

Het Brussels Gewest financierde deze 17 gemeenten<sup>1</sup>:

- 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 adviesbureaus 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 Ukkel.

Hieronder een lijst van termen en hun afkorting die regelmatig gebruikt worden in dit verslag :

BYPAD	BicYcle Policy AuDit	GMP	Gemeentelijk Mobiliteitsplan
GFR	Gewestelijke fietsroute	GPBP	Gewestelijk Parkeerbeleidsplan
GmFR	Gemeentelijke fietsroute	GPAP	Gemeentelijk Parkeerbeleidsplan
BEV	Beperkt eenrichtingsverkeer	GSV	Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening
BHG	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	GemSV	Gemeentelijk Stedenbouwkundige Verordening
Fiets-GEN	Gewestelijk Express fiets-Netwerk	BVP	Bedrijfsvervoerplan

Het concept van « leesbaarheid » is ook vaak gebruikt in dit rapport om sommige ruimtes te evalueren en kan gedefinieerd worden als de verstaanbaarheid van deze ruimtes. Met andere woorden, een ruimte is "leesbaar" als ieder weggebruiker intuïtief zijn/haar route begrijpt en de route van de anderen alsook het verwachte gedrag (structuur van de routes, markeringen, verharding en borden, enz.). De leesbaarheid is een belangrijk veiligheidsfactor, vooral waar er veel verkeer is.

<sup>1</sup> Er missen slechts nog de gemeenten Sint-Joost en Koekelberg die in 2017 geëvalueerd zullen zijn.

# 1. BYPAD AUDIT: FIETSEN DE DAG VAN VANDAAG

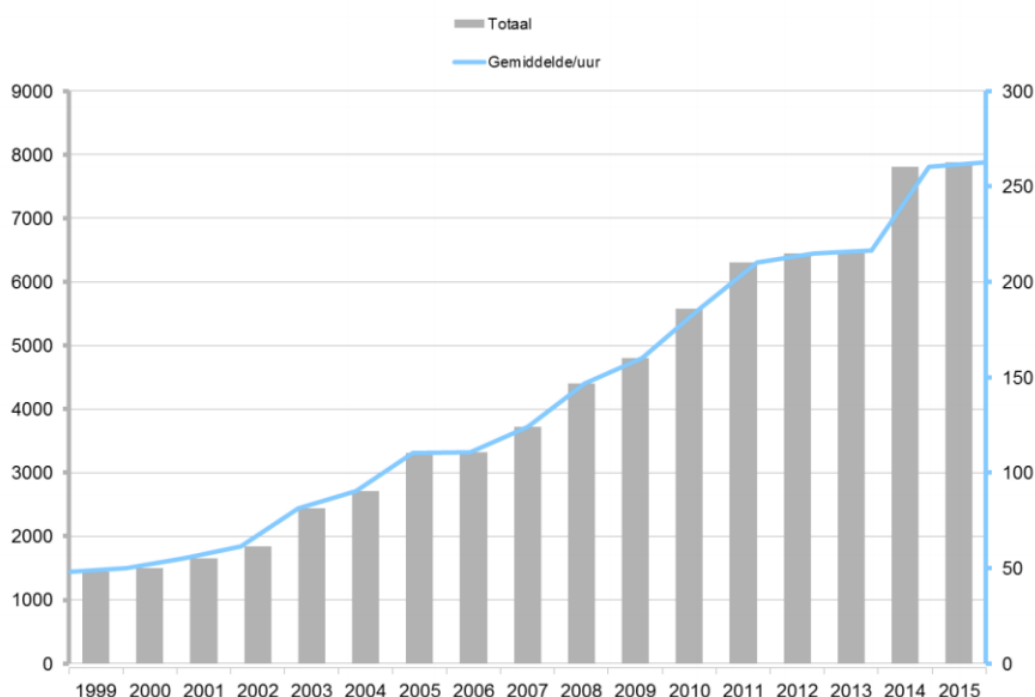
De eerste deel van dit rapport is de diagnose van het huidige gemeentelijk fietsbeleid op basis van het BYPAD audit. Deze diagnose wordt voorafgegaan door een korte presentatie van het fietsbeleid op Gewestelijk niveau en een situatieschets van het fietsprofiel van de gemeente. Dit eerste deel wordt afgerond met mogelijke verbeterstappen als eindconclusie van het BYPAD proces. Deze verbeterstappen vormen de basis van het fietsactieplan dat in deel 2 wordt uitgewerkt.

## 1.1 Regionale context: fietsgebruik, fietspotentieel en fietsbeleid

### a. Steeds meer fietsers

Al meer dan 15 jaar is het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest bezig met het uitstippelen en realiseren van een fietsbeleid. De **resultaten** zijn **bemoedigend** : het aantal fietsers langs de 15 telpunten blijft stijgen sinds 1999<sup>2</sup>. In 2015 is de **groei langzamer**.

Figuur 1 : Fietsobservatorium Pro Velo, 2015  
Evolutie van het aantal fietsers in Brussel (gemiddelde en totaal voor 15 tellingen in mei en september)



### b. De grote massa moet steeds nog overtuigd worden

Niettegenstaande is de **doelstelling** zeer **ambitieu**s : « 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%**”.

Het huidige fietsaandeel binnen het totaal **aantal verplaatsingen wordt geschat op 3,5 %**<sup>3</sup> (of 5 % van het aantal gemechaniseerde verplaatsingen). Grote steden in Nederland halen fietsaandelen van meer dan 30 % dankzij geïntegreerd fietsbeleid dat al 10-tallen jaren bestaat.

<sup>2</sup> Brusselse Fietsobservatorium verslag 2015, Pro Velo

<sup>3</sup> Mobiliteitsenquête BELDAM, 2010

Om op zijn minst het aantal fietsverplaatsingen te verdrievoudigen zullen we dus zeker volgende zaken moeten doen:

- **Het grote publiek overtuigen voor dagelijks fietsgebruik.** De jonge trendy sportieve fietser volstaat niet. Een handig referentiepunt is een kind van 10 jaar, dat zelfstandig en veilig moet kunnen fietsen in het dagelijks verkeer. Maar het gaat ook over de ouderen, die steeds talrijker worden, en over alle leeftijdsklassen en elk verplaatsingsmotief. Het fietsbeleidsplan lanceert het concept van 8-80: het verzekeren van verkeersveilige fietsverplaatsingen (objectief en subjectief) van 8 tot 80 jaar.
- **Het realiseren van een kwaliteitssprong in de fietsbaarheid op terrein.** Met de fiets rijden wordt normaal 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.

### ***c. De essentiële samenwerking tussen het Gewest en de gemeenten***

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

- De mobiliteit op gemeentelijk niveau afhangt van de mobiliteit op gewestelijk niveau en dit zowel op vlak van verkeersstromen als op het niveau van beleidskeuzes;
- Het Gewest is de wegbeheerder van de belangrijkste verkeersaders per gemeente. In het 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 58 % (180 km) van het regionale wegennet is uitgerust met fietspaden (vrijliggend of gemarkeerd), wat al een stevige inhaalbeweging betekent ten opzichte van 2005 (28%, 90 km). Niettegenstaande zijn de gemeenten wegbeheerders van 80 % van het wegennet<sup>4</sup>, dat zonder twijfel essentieel is voor de fiets omdat de fiets vooral in aanmerking komt voor korte afstanden: meer dan 75% van 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).
- De gemeenten krijgen een behoorlijke ondersteuning van het Gewest op vlak van fietsbeleid, fietsinfrastructuur (vb. Het Gewestelijk fietsroutes netwerk – GFR), informatie (vb. regionale fietskaart), promotie en sensibilisatie (vb. financiering Fietsbrevet voor scholen, campagnes zoals *Bike Experience*, fietsdiefstalcampagnes, ...) en de opstart van fietsdiensten (Villo!, Fietspunten, ...).

---

<sup>4</sup> Kenniscentrum van de mobiliteit, Katern 1, p.30



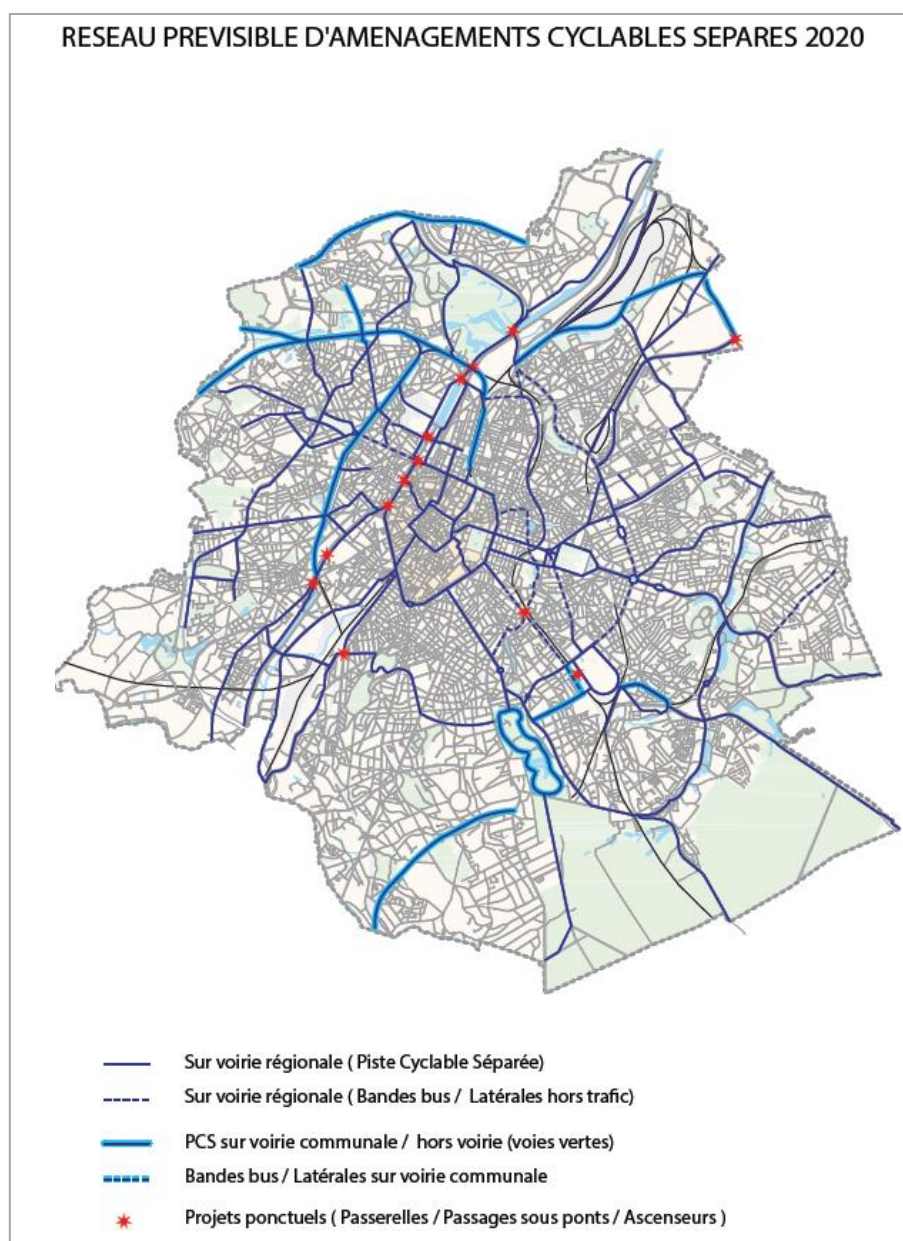
#### d. Een gewestelijk fietsbeleid geconcentreerd op infrastructuur

Het fietsbeleid van het Minister van de Mobiliteit zorgt voor de opvolging van het Fietsplan 2010-2015. Dit is het vervolg op het eerste Fietsplan 2005-2009.

Het huidige fietsbeleid legt de nadruk op fietsinfrastructuur en wil een continu fietsnetwerk van 80 km leesbare en vrijliggende fietspaden tegen 2020 hebben om de modal shift naar de fiets sneller te realiseren. Wegen waar er werken zijn of gepland zijn binnen het huidige programma worden geselecteerd op basis van criteria zoals leesbaarheid, continuïteit, haalbaarheid en belang. Het budget hiervoor voorzien wordt geschat op 63M € of ongeveer 12 m € per jaar, wat ongeveer overeenkomt met het bedrag voor de realisatie van GFR tijdens de vorige regering.

Behalve de doelstellingen op vlak van fietspaden, heeft het huidige fietsbeleid ook de ambitie verschillende infrastructuur te realiseren om het fietsen binnen het Brusselse Gewest te vergemakkelijken: 10 bruggen, 1 lift en 2 kruispunten.

Figuur 2 : - BHG Fietsplan, Brussel-Mobiliteit:  
Voorspelbaar netwerk van vrijliggende fietspaden 2020 (28-04-2015)



## e. Instrumenten, richtlijnen en projecten

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

- Het **fietsvademeccum** bestaat uit 8 katernen of afzonderlijke richtlijnenbundels: fietspaden en fietsuggestiestroken, beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) en fietsen in de tegenrichting, rotonden, busbanen + fiets, verharding, fietsmarkeringen, verlichting, parkeer, fietsinfrastructuur en kruispunten. Een fundamenteel principe is de **keuze van fietsvoorzieningen afhankelijk van de snelheid en de intensiteit van het autoverkeer**, conform internationaal gekende richtlijnen. Op basis van deze tabel wordt een gedetailleerdere beslissingstabel uitgewerkt die vooral de lokale en gemeentelijke straten verder uitwerkt. Deze is opgenomen in het gemeentelijk actieplan van dit rapport.

Figuur 3 – Fietsvoorzieningen aanbevolen per wegcategorie  
(Bron : Fietsvademeccum van Brusselmobiliteit, Katern 2, p.7)

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

- De **Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV)** legt normen op rond kwaliteit en materiaalgebruik van inrichtingsprojecten, inplanting van fietsparkeerplaatsen en het voorzien van inpandige fietsenstallingen bij woningbouw (1 per wooneenheid).
- Het **Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP)** 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/fietsboxen).

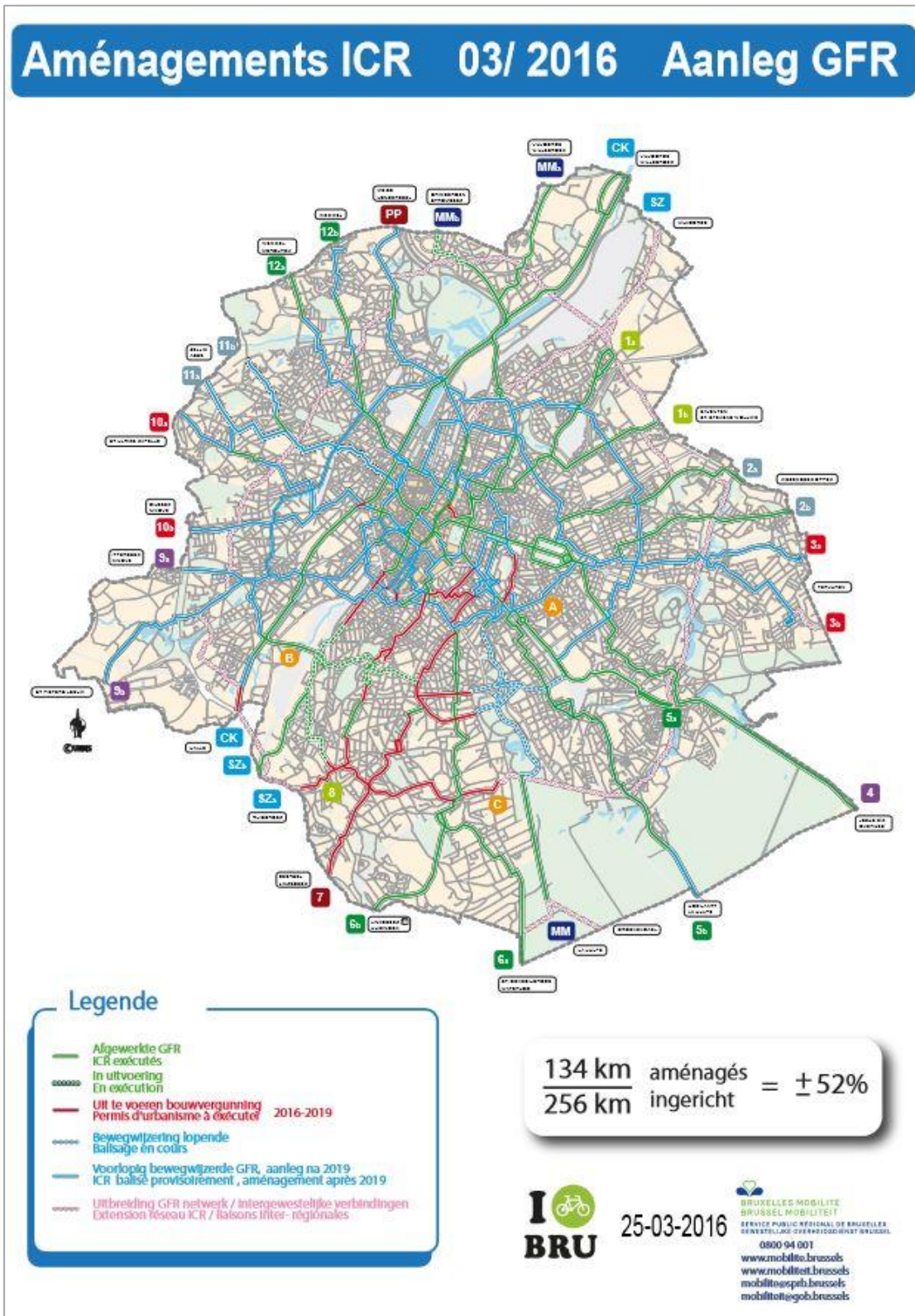
## f. Ontwikkeling van het GFR-netwerk

Het GFR-netwerk bestaat uit 19 rustige fietsroutes (256 km) die voornamelijk de grote verkeersaders mijden. Er is een budget voorzien van ca. 10 miljoen € per jaar voor het aanbrengen van fietsmarkeringen of het realiseren van fietsinfrastructuur. De kaart hieronder geeft een stand van zaken van de realisatie van het GFR netwerk in maart 2016<sup>5</sup> met 52% afgewerkte fietsroutes. Er werd ook een specifieke bewegwijzering ontworpen en gerealiseerd op een groot deel van het GFR-netwerk (en dit zowel voor ingerichte als niet-ingerichte fietsroutes).



<sup>5</sup> <http://www.mobi Brussel.be/articles/fiets/fietsroutes>

Figur 4 – Inrichting van het GFR netwerk : Stand van Zaken (Brussel-Mobiliteit)



## **g. Opeenvolgende audits en raadgevingen**

In 2004, 2007, 2010 en 2012 heeft het Gewest zijn fietsbeleid geëvalueerd op basis van een **BYPAD audit**. In 2015 werd een eindevaluatie van het Fietsplan 2010-2015 gerealiseerd. Uit de evaluatie onder de leiding van Pro Velo en Timenco zijn enkele aanbevelingen<sup>6</sup> naar voren gekomen:

- Met prioriteit investeren in fietsinfrastructuur (Gewestelijke fietsroutes, Gewestelijke wegen, het fiets-Gen) om de achterstand in te halen.
- De steun voor gemeentelijk fietsbeleid ontwikkelen door een stijging van de subsidies voor projecten die conform de richtlijnen van het Gewest zijn (vademecum).
- Het autorijden stroomlijnen, omdat anders het risico bestaat dat de maatregelen genomen de dag van vandaag en in de toekomst op vlak van fietsbeleid geen effect zullen hebben.
- Meer middelen inzetten voor de preventie en de controle om het onveiligheidsgevoel te verminderen want dat vormt een van de belangrijkste belemmeringen op het fietsgebruik.
- Meer doelgroep gericht werken en alle toekomstige campagnes in een meer globale "merk" inschrijven.
- Een *bicycle account* realiseren om het communiceren te faciliteren over de realisaties en de middelen die ingezet zijn om deze uit te werken.
- Een efficiënt planinstrument van fietsroutes ter beschikking van het grote publiek stellen. Het zou de modal shift kunnen aanmoedigen en faciliteren voor de vele verplaatsingen binnen Brussel.
- Mogelijke acties evalueren die de elektrische fiets zou kunnen promoten onder een doelgerichte groep van potentiële gebruikers.

## **h. Studie van de fietsbaarheid**

In 2014 werd een analyse van de fietsbaarheid op kaart uitgevoerd. Het doel van deze analyse was te evalueren in welke mate fietsinrichtingen op een bepaalde straat aangepast zijn aan het gemotoriseerd verkeer (aanwijzing: wegenspecialisaties) en aan de toegestane snelheid. Op die manier werd een kaart uitgewerkt die voor elke straat toont of ze 'voor iedereen' (blauw), 'voor ervaren fietsers' (rood) of 'alleen/enkel voor de zeer ervaren fietsers' (zwart) fietsbaar is.

De analyse neemt de kwaliteit van de realisatie niet in aanmerking. Dit betekent dat de fietsbaarheid vaak overschat is. Zo is elke zone 30 aangeduid als 'voor iedereen fietsbaar' (blauw), en elke gemarkeerde of vrijliggende fietspad als afgewerkt volgens de normen. Daartegenover krijgen asymmetrische fietsinrichtingen (vaak voorkomend in het BHG) een lagere score op het vlak van fietsbaarheid.

Het resultaat is een beeld met vele blauwe en zwarte lijnen met weinig rood. Een groot aantal zones zijn 'voor iedereen fietsbaar' (blauw) maar zijn zeer verspreid (het is moeilijk een traject enkel op blauwe wegen te volgen). De fietsbaarheid van 'de zeer ervaren fietser' overheerst : straten met een maximale snelheid van 50 km/u met gemengd verkeer of alleen vrijliggende fietspaden (eenrichting of dubbelrichting). Het rood komt niet vaak voor aangezien het kleine aantal van busbanen+fiets en gemarkeerde fietspaden in beide richtingen op wijk- en interwijkwegen.

De studie stippelde de weg uit naar acties in functie van een kwaliteitssprong :

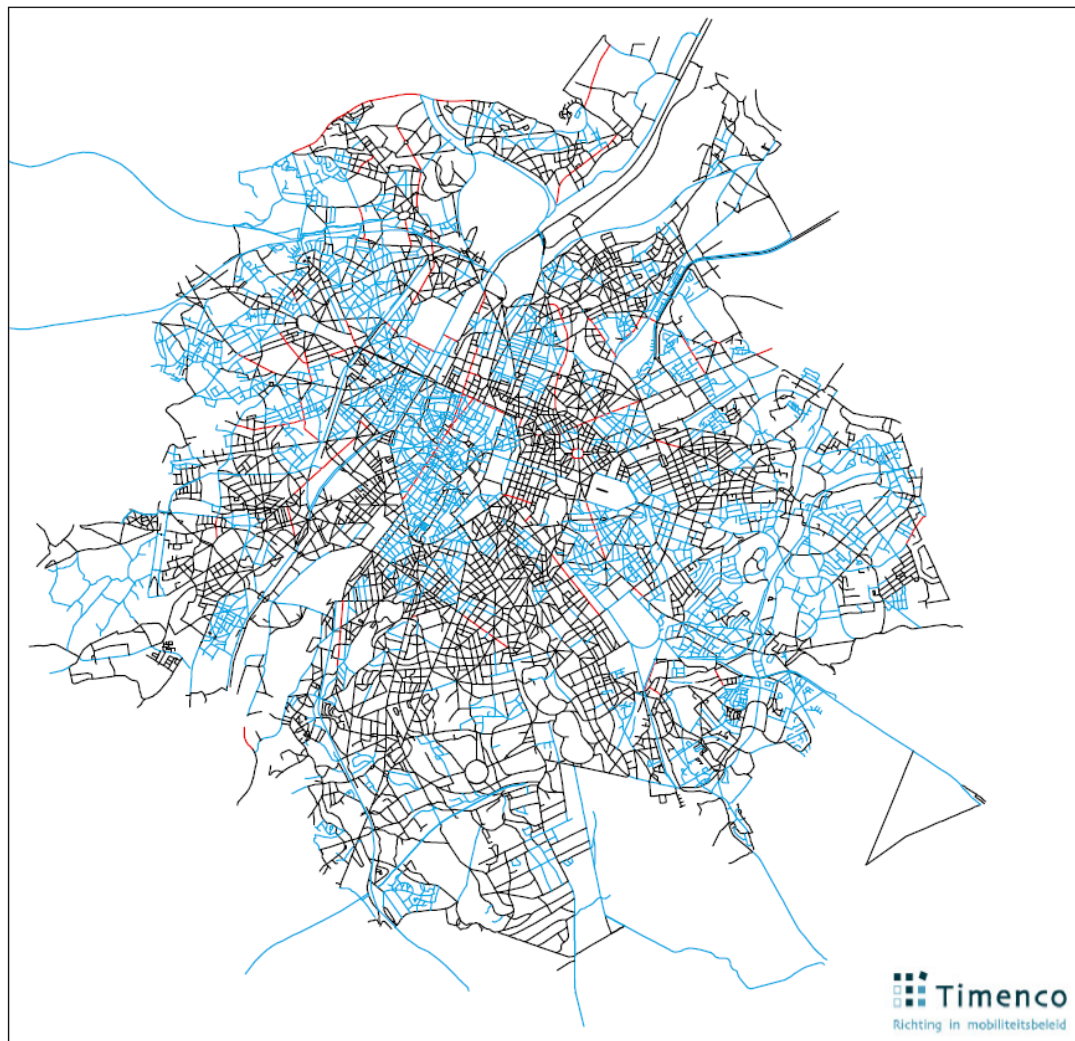
- A. Uitvoering van alle wijkwegen in zones 30
- B. Uitrusten van alle aders met een maximale snelheid van 50 km/u met vrijliggende of gemarkeerde fietspaden

---

<sup>6</sup> De geciteerde documenten kunnen hier worden opgehaald :  
<http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/professionnels/publications-techniques>;  
<http://www.provelo.org/nl/rd/studies/fietsobservatorium-brussels-hoofdstedelijk-gewest>;

C. Oprichting van stukken van de fiets-GEN los van het wegennet (langs de spoorwegen)

Figuur 5 – Analyse van de fietsbaarheid in het BHG (2014)



Voor iedereen

- 30km/u (excl. gemengd verkeer op wijkcollectoren en busbaan+fiets)
- gemarkeerd fietspad op wijkcollectoren en interwijkwegen (30 km/u)
- vrijliggend fietspad (een-/tweerichting), fietsweg, gemengd met voetgangers

Goed voor ervaren fietsers

- busbaan+fiets (excl. grootstedelijke wegen)
- gemarkeerd fietspad op een wijkwegen, wijkcollectoren en interwijkwegen (50km/u)

Goed voor zeer ervaren fietsers

- gemengd verkeer op wijkcollectoren en interwijkwegen (zelfs 30 km/u)
- gemengd verkeer in 50 km/u zones
- gemarkeerd fietspad op hoofdroutes en grootstedelijke wegen
- busbaan+fiets op grootstedelijke wegen

## 1.2 Fietsprofiel van de gemeente Ukkel

Dit deel wil basisinformatie over de gemeente meegeven (over haar grondgebied en bevolking, het fietsbeleid tot nu toe, het fietsgebruik en de algemene fietsbaarheid) alvorens over te gaan tot de evaluatie van het fietsbeleid. Het bevat elementen vanuit het terreinbezoek, documenten van de gemeente en het Gewest enerzijds en een analyse en inschatting van de BYPAD-auditeur (en auteur) anderzijds.

### 1.2.1 Een gediversifieerd grondgebied met een lokaal en intermodaal fietspotentieel

In het gewestelijke context is Ukkel één van de grootste gemeenten met een **relatief zachte verstedelijking**. Er kan tussen twee delen of typologieën onderscheiden worden.

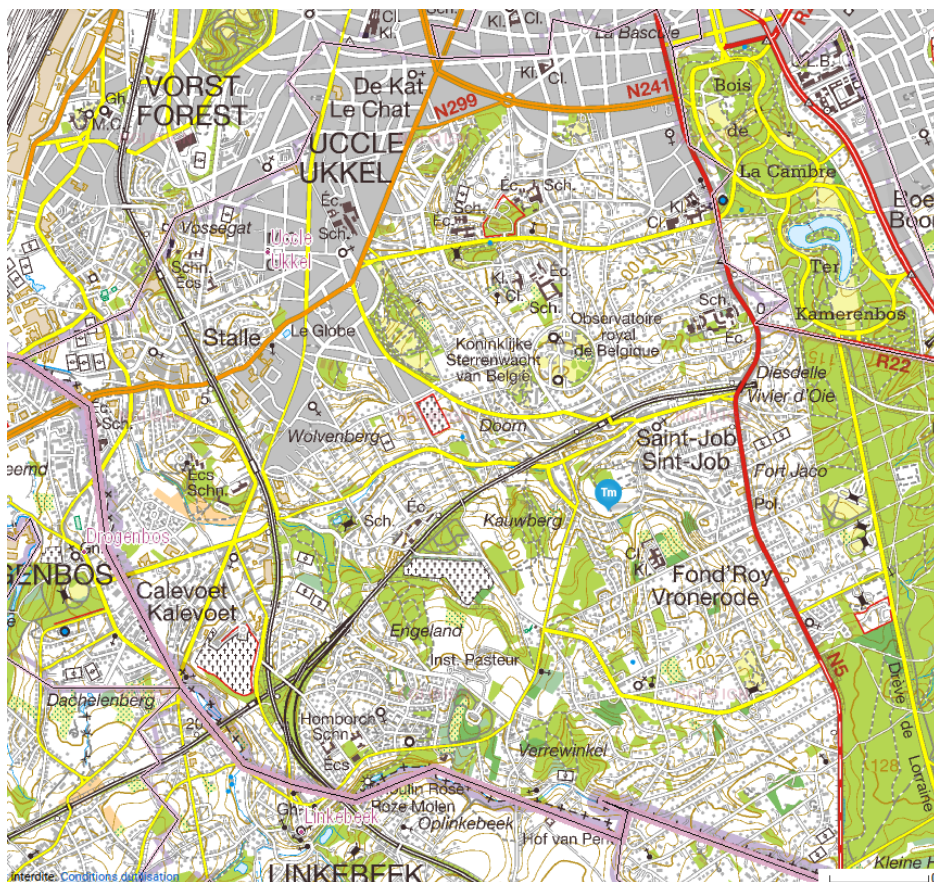
**De meest dichte, stedelijke en gemengde gedeelte in het noorden en het westen van de gemeente heeft een groot fietspotentieel.**

- Dit gedeelte onderscheidt zich door haar L-vorm die aan de gemeenten Vorst, St-Gillis en Elsene **grenst** (en niet een zone centraal in het grondgebied). Het gemeentehuis ligt in het noordwesten dichtbij de gemeentelijke grens in één van de kernen van de gemeente (er zijn meerdere gemeentelijke kernen). Ze is gekenmerkt door een continue bebouwing met relatief grote bouwblokken. Men vindt er een goede menging van functies terug, met de kernen van Vanderkindere, Bascule, Ukkel-centrum en de Globe.
- Deze zone wordt **gestructureerd door de assen** Alseberg, Brugmann-Stalle (richting noordwest) en Churchill, Vanderkindere (west-oost) die ook **structureerende tramassen zijn**. De treinstations Ukkel-Stalle in het westen en Ukkel-Calevoet in het zuiden liggen vlakbij deze zone, maar zonder ervan deel te maken. Het afstand is volstrekt fietsbaar.

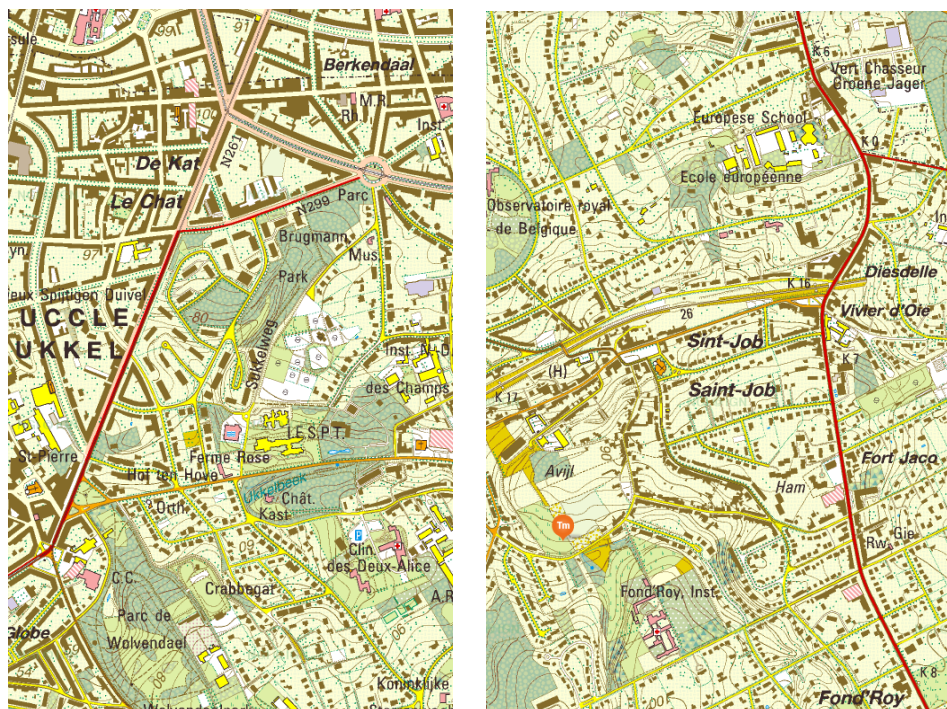
**Een meer verspreid en meer residentiële ruimtelijke structuur in het centrum en in het zuiden van de gemeente biedt een potentieel van stations en wegen aan.**

- Het ruimtelijke structuur is gekenmerkt door een **los stedelijk weefsel** (eengezinshuizen, villa's, woonbouwen) en een **netwerk van bredere straten**, en grenst een belangrijk aantal van **groene of laag bebouwde ruimtes**. De bebouwing rond de Waterlooose Steenweg is ook minder dicht en de kernen van Fort Jaco en St-Job hebben hun beperkte grootte en voorzieningsniveau. Dit gedeelte grenst aan het Zoniënwoud en Vlaanderen.
- In deze zone zijn **meerdere projecten van residentiële wijken** in voorbereiding (Calevoet, Engeland, Bourdon) waarvan sommige lokale voorzieningen voorzien (handel, kleuters) die voor verdichting zorgen zonder dat hun karakter verandert.
- Deze zone is **minder goed ontsloten met het openbare vervoer**: de tram 92 en de bus 43 en 60 van de MIVB verbinden deze zone met de rest van het Gewest ; De Lijn-buslijnen 136 en 137 en de TEC-lijnen 123 en 124 op de Waterlooose Steenweg creëren een weinig gebruikte link met Vlaams Brabant en verder. Het nieuwe beleidsschema voor de bussen van de MIVB wil de zichtbaarheid, de verbindingen en de efficiëntie van de buslijnen verbeteren. Niettegenstaande kruist de **treinlijn L26** door de zone, met treinstations (Diesdelle, St-Job, Moensberg) die haar met de Europawijk en de luchthaven verbinden. In de toekomst zal het mogelijk zijn via het gelande aansluitingsstation Moensberg aan te sluiten op de Noord-Zuid as en Charleroi.
- Het lossere stedelijke weefsel biedt grote **opportunities van kortere routes voor de fiets** via fietsvriendelijke paden en wegen buiten de weg : snelle, veilige en comfortabele routes.

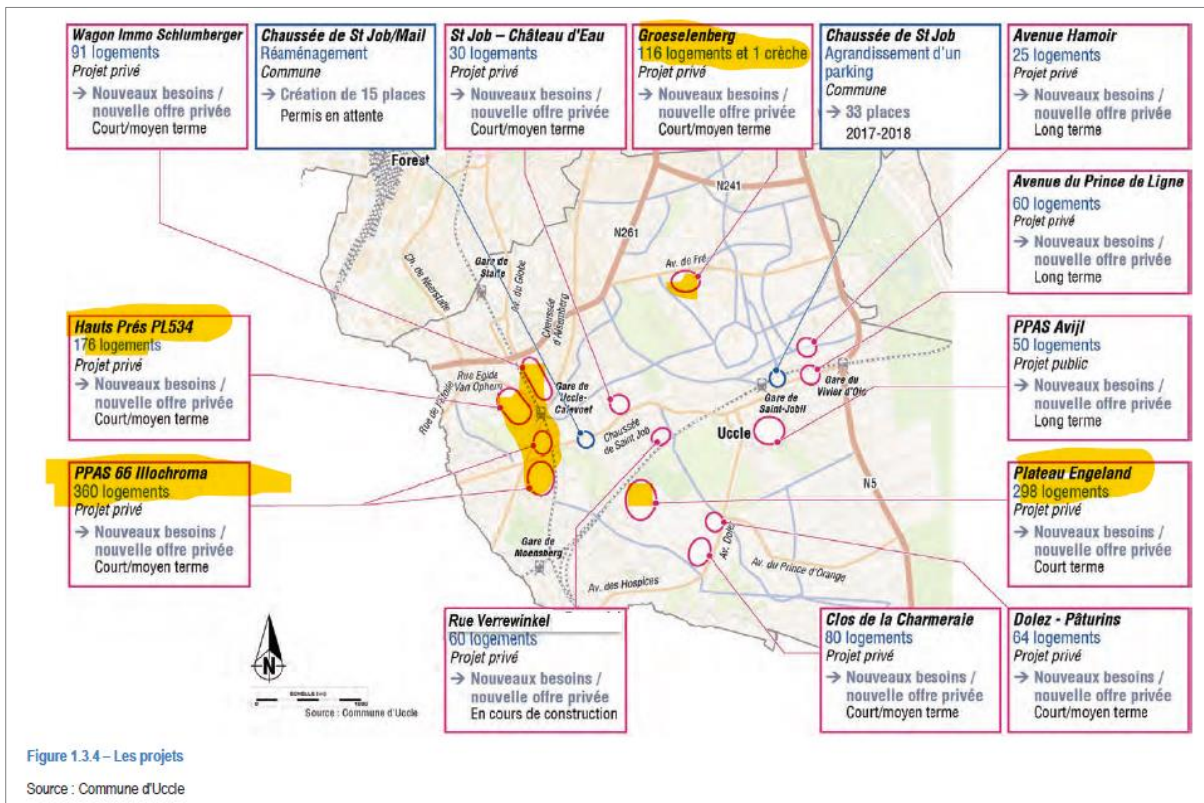
Figuur 6 – een ruim en gediversifieerd grondgebied



Figuur 7 – Sterke verschillen tussen dicht en los netwerk van wegen en woningen



Figuur 8 – Woonprojecten (bron: GPAP project 2016)



De gemeente heeft overall een **perfecte grootte voor dagelijkse fietsverplaatsingen. Afstanden van 1 tot 3 km**, te lang om voet te doen, **zijn gemakkelijk met de fiets** (minder dan 15 min). In het algemeen zijn meer dan 75% van de fietsverplaatsingen minder dan 3 km lang: er is dus een **enorm potentieel**. De breedte en lengte van de gemeente is tussen 5 en 6 km (zonder het Ter Kamerenbos en het Zoniënwoud). De isochronen hieronder<sup>7</sup> rekenen de reistijd van een gemiddeld fietser die relatief gemakkelijke routes gebruikt volgens de reële afstanden en het reliëf. Deze tonen dat de hele gemeente in 20 minuten kan doorgekruist worden, dat het hele gebied in 10 min bereikbaar is vanuit een centraal punt (het Observatorium) en dat alle bewoners op een afstand van 10 tot 15 minuten per fiets wonen van meerdere handelskernen (afstand van 1 tot 2 km). Ten slotte blijft Ukkel een 'stedelijke' gemeente, heel verschillend van echte landelijke gemeenten waar de centra op een afstand van 5 tot 10 km van een kern kunnen liggen. Let op: het Ter Kamerenbos, begrensd door de assen Waterloo en Roosevelt, is een reële barrière tussen Ukkel en haar buurgemeenten: vanaf het kruispunt Waterloo / De Fré heeft men 5 minuten nodig om tot Bascule, Globe of st-Job te geraken, en even lang om door de bos te kruisen tot Waaglaan in Elsene. Dit wordt verklaard door de combinatie van grote verkeerstromen, een klein aantal oversteekplaatsen en de bochtigheid en niet-aangepaste verharding van de wegen die door het bos kruisen.

**De fiets heeft duidelijk een potentieel als aanvulling op het openbaar vervoer aanbod**, voor de lokale trajecten waarvoor er slechte OV-verbindingen zijn enerzijds, en voor fiets+tram en fiets+trein combinaties anderzijds voor verplaatsingen richting het stadcentrum en andere bestemmingen in het BHG of ergens anders. Trajecten naar het stadcentrum louter met de fiets zijn aan de lange kant, met een potentieel beperkt tot ervaren en gezonde fietsers : van Chruchill tot De Brouckère is er 6 km (20 tot 30 minuten) ; vanaf Marlow is dat 8 km (30 tot 45 minuten).

Er moet **rekening gehouden worden met het ontradend effect van sterke hellingen**. Er zijn sterke hoogteverschillen: de vallei van de Senne Noord-Zuid veroorzaakt een helling van west naar oost die doorkruist wordt door 3 loodrechte valleien (Ukkelbeek, Geleytsbeek, Verrewinkelbeek). De hellingen zijn steil genoeg om vele potentiële fietsers te ontmoedigen,

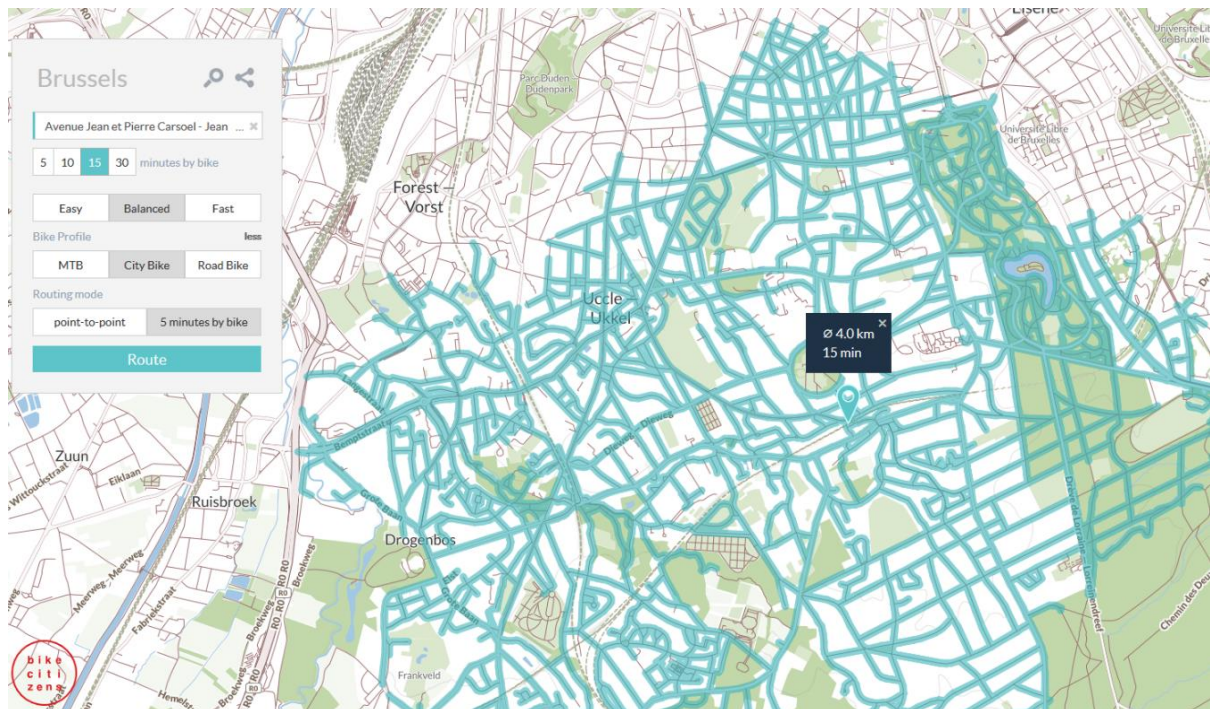
<sup>7</sup> Bron : isochronen : <http://map.bikecitizens.net/be-brussels>. We kennen niet de exacte rekeningmethode van de routes en de verschillende types maar het resultaat komt overeen met onze ervaring en terreinkennis.



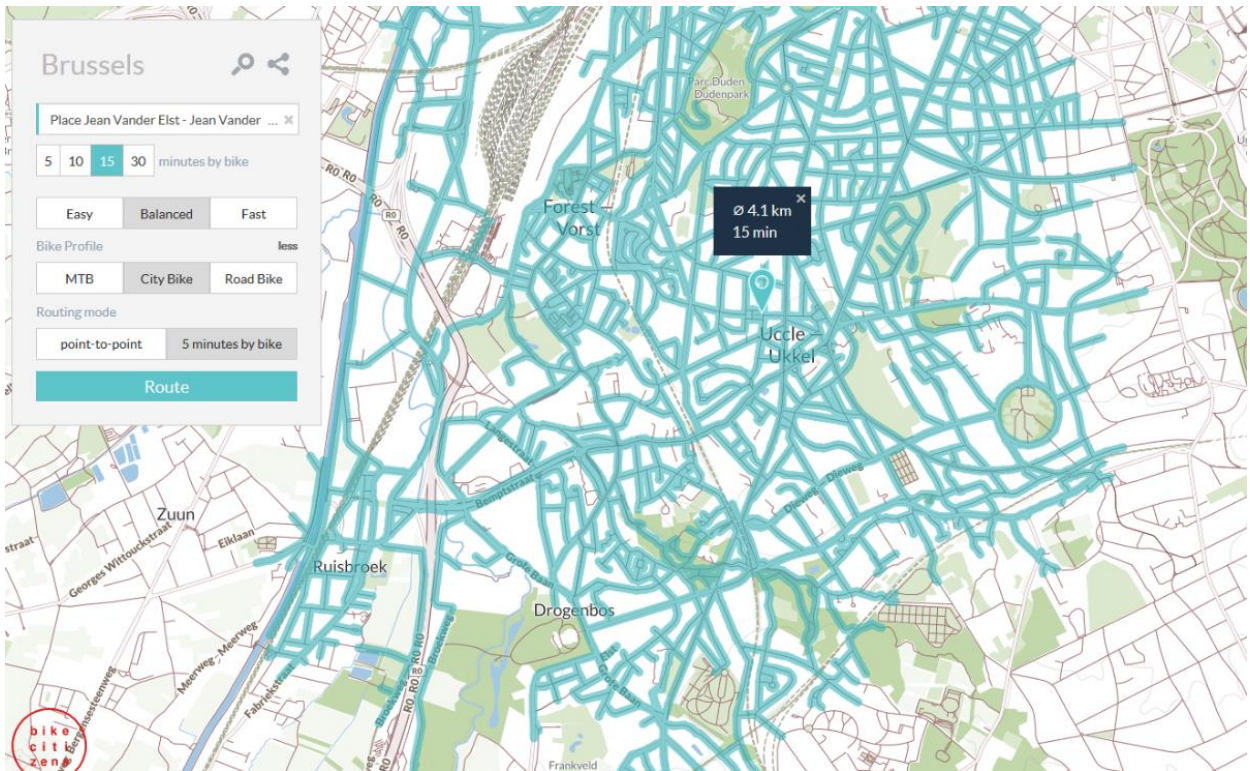
gezien ze te veel inspanningen vereisen om naar boven en stabiel te fietsen, zelfs vaak op een verharding met kasseien. Er moet hiermee rekening worden gehouden wanneer het netwerk gedefinieerd en ingericht wordt, alsook in de communicatie :

- Routes creëren die in de valleien en bergop diagonaal lopen ;
- Optimale fietscondities bergop aanbieden, door middel van fietsvoorzieningen en het beheer : brede fietspaden, vlakke verharding voor minimale inspanningen, optimale veiligheid (verkeersluwe straat).
- Over alternatieve routes communiceren : direct en bergop, ofwel een omleiding en vlak.

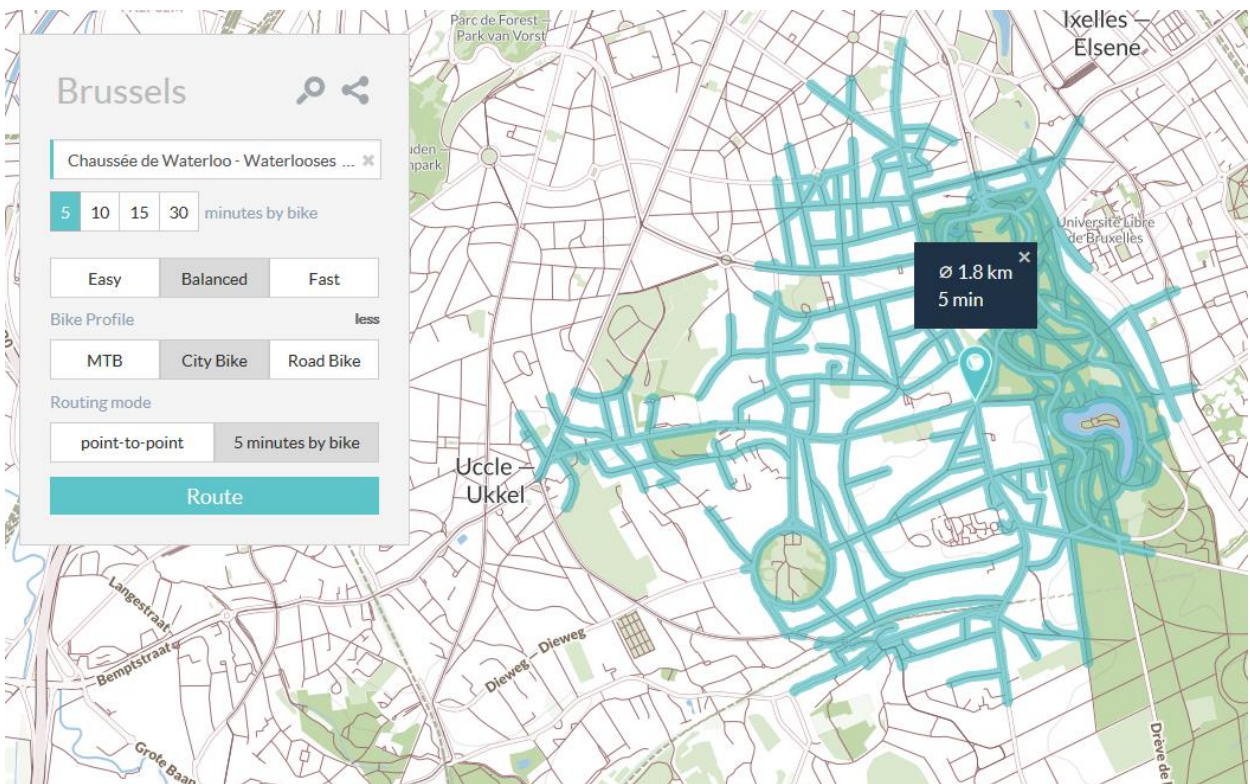
*Figuur 9 – het hele grondgebied van Ukkel binnen 15 min vanaf het centrum van het grondgebied (station Sint-Job), behalve het uiterste zuiden*



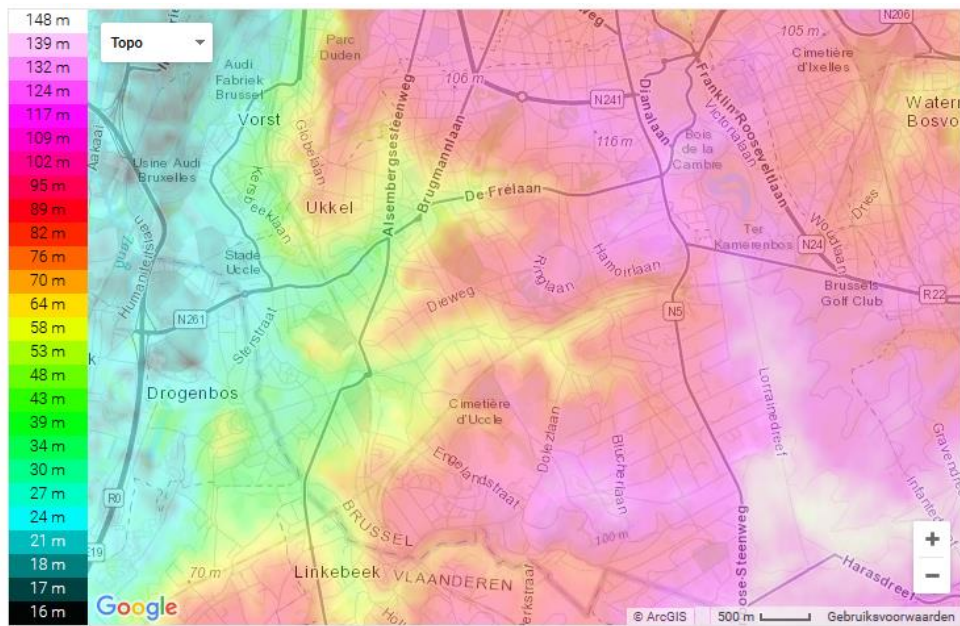
Figuur 10 – De meerderheid van de bewoners woont binnen 15 min per fiets van het gemeentehuis (behalve de gedeelte in het zuiden van de L26)



Figuur 11 – het Ter Kamerenbos is een barrière tussen Ukkel, Elsene en Watermaal-Bosvoorde

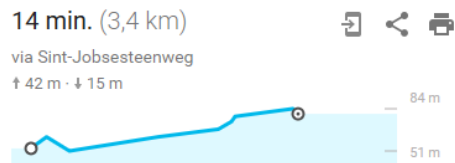
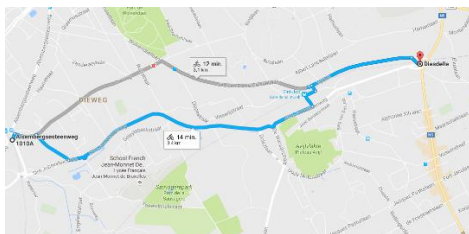


Figuur 12 – valleien en heuvels<sup>8</sup>



Figuur 13 – Hoogteverschillen op oost-west en noord-zuid trajecten

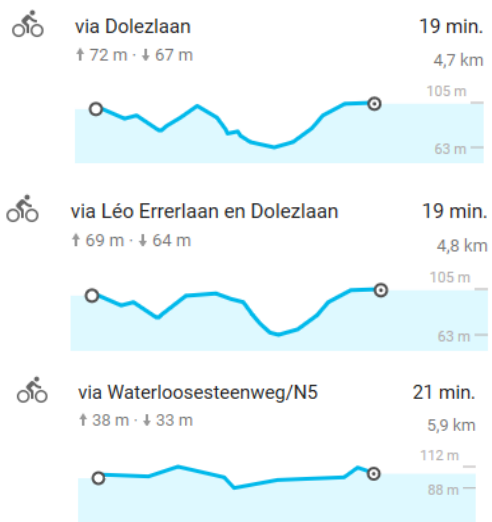
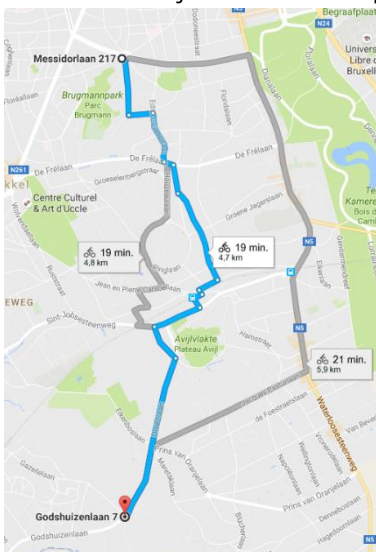
Van Calevoet naar Diesdelle, een continue helling van 1%, lang maar haalbaar<sup>9</sup>.



Van Churchill naar Homborch, steile hellingen.

Een alternatieve weg bijna vlak op een hoogvlakte, met een omleiding van 1 km.

De fiets blijft nochtans veel sneller dan het openbaar vervoer (ongeveer 20 min. in vergelijking met 34 tot 38 min tijdens de ochtendspits op een vrijdag)



<sup>8</sup> Bron : <http://nl-be.topographic-map.com/places/Brussel-1334541/>

<sup>9</sup> Routes berekend op Google Maps – 8 september 2016

In Ukkel zijn er **belangrijke wegen met een smal profiel maar waarop er veel verkeer is**.

- Ukkel kent **geen grootstedelijke wegen** : noch tunnels noch ventwegen noch brede middenbermen (zoals op de Tervurenlaan, Leopold II laan of Leopold III laan, Vorst- / Woluwelaan...). Om historische redenen werd de Middenring niet uitgebreid tot Ukkel. De fietsers worden dus niet geconfronteerd met het barrière-effect van dit soort assen en hun complexe, bovenmatige grote en onveilige kruispunten die we in de meeste andere gemeenten zien.
- Het verkeer (lokaal, doorgaand en doordringend) verspreidt zich op tal van **lanen en steenwegen** (meestal "interwijkwegen" behalve de "hoofdwegen" Churchill, Brugmann en De Fré), die ook vaak openbaar vervoer assen zijn. De meest brede zijn uitgerust met een vrije trambaan en geflankeerd door geparkeerde wagens. Het gaat om directe (rechte) en leesbaar zowel voor de fietser als voor de andere weggebruikers. Vrijliggende en gemarkeerde fietspaden zijn daar noodzakelijk om de veiligheid, het comfort en de aantrekkelijkheid voor alle soorten fietsers te garanderen om hen zin geven te fietsen. Dit vereist keuzes te maken tussen de voetpadbreedte, fietsinrichtingen, OV-sites, het gemotoriseerde verkeer, het parkeren en heel vaak bommenrijen.
- Deze assen zijn vaak verzadigd, wat tot **veel doorgaand verkeer in de lokale straten leidt**. Het losse netwerk van wegen in het zuiden lokt **hoge snelheden** uit doordat het lange weggedeelten zijn zonder kruispunten.

**Zoals al gezegd, zijn de OV-verbindingen ongelijk, wat de fiets als complementair aanbod positioneert.**

- Het meest stedelijke deel in **het noorden en het westen** heeft **heel goede OV-verbindingen** dankzij meerdere tramlijnen en dit tot Sint-Job. Een groot deel van de bevolking (Churchill en Vanderkindere wijken) woont vlakbij de chronolijnen 3 en 7 die het mogelijk maken met de pre-metro in het centrum te geraken. Zelfs zonder metro kan een inwoner zijn dagelijkse verplaatsingen doen door het afwisselen van stappen, fietsen en het openbaar vervoer. Dit betreft een groot deel van de bevolking (zie figuur hieronder).
- Het **minder bebouwde deel** is **minder goed bediend door het openbaar vervoer**. Dit is te verklaren door een lager en meer verspreid potentieel van reizigers. Verbeteringen worden overwogen, maar een fijnere en dichtere OV-bediening tot het noorden zal nooit realistisch worden (behalve in het geval van veel verdichting). Tegelijkertijd hebben de huizen garages en beschikken de gezinnen over meerdere voertuigen<sup>10</sup>. Dit deel lijkt objectief meer afhankelijk te zijn van het wagen en is zonder twijfel gewend aan het autogebruik. De fiets biedt nochtans net een oplossing voor deur-tot-deur trajecten richting een handelskern, een tramhalte of een station dat te ver te voet is.

### 1.2.2 De bevolking : sociaal-economisch profiel en fietspotentieel

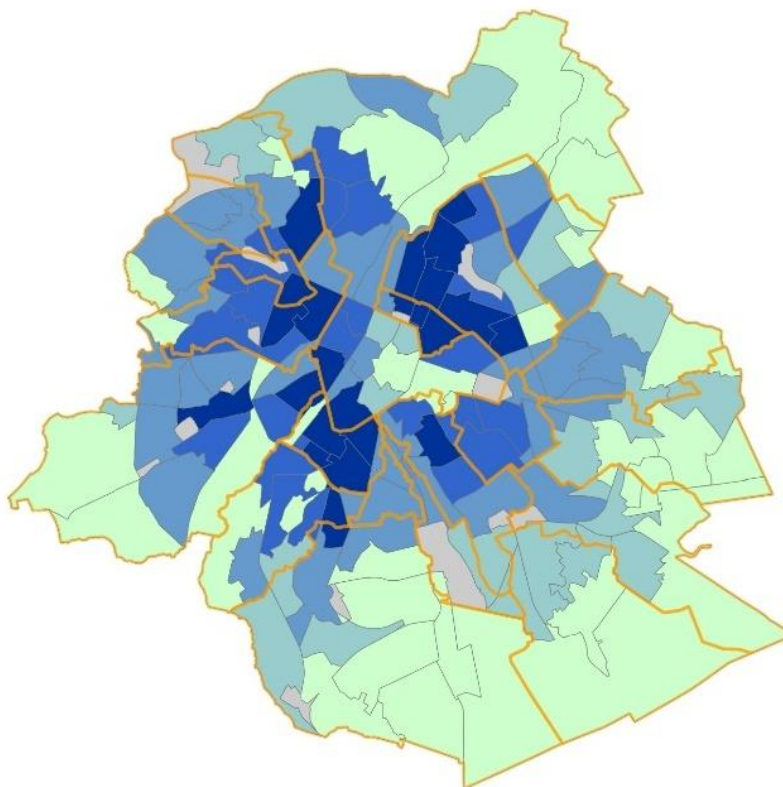
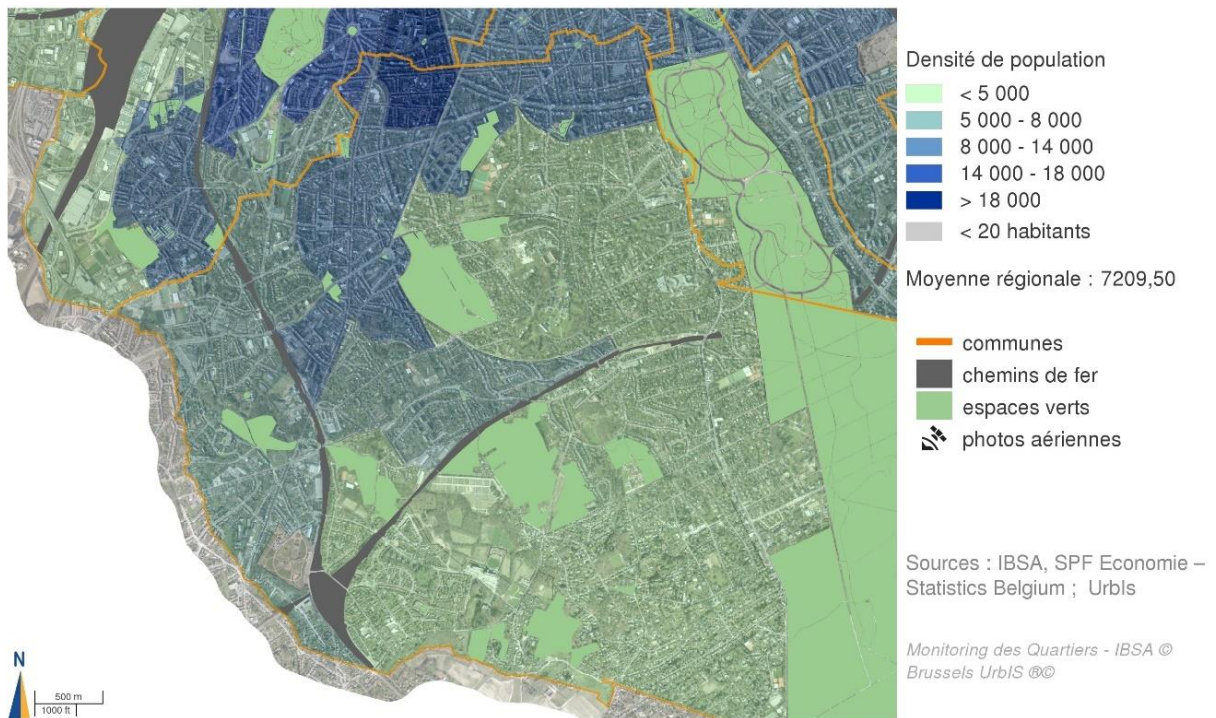
Ukkel is de minst dichte gemeente van de regio met 3549 inw./km<sup>2</sup>, met de uitzondering van de buurgemeente Watermaal-Bosvoorde. Dit kan het resultaat zijn van de willekeurige grensbepaling van de gemeenten en de aanwezigheid van groene ruimtes. De beste analyse is op schaal van de 12 statistische wijken (zonder het Zoniënwoud, de park van Wolvendael en de begraafplaats van sint-Gillis), die coherent eenheden zijn gedefinieerd door het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA) voor de Wijkmonitoring. Deze bevestigt dat **Ukkel grotendeels uit de minst dichte wijken van het Gewest bestaat**.

Ze laat ook een duidelijk dichtheidsverschil zien tussen het noorden/westen en het zuiden. Slechts vier wijken zijn boven het gewestelijke gemiddelde van 7.210 inw/km<sup>2</sup>. Samen bevatten deze vier wijken meer dan 45.000 inwoners: **bijna 50% van de bevolking woont op 22% van het grondgebied** (het geheel is groter dan de Ukkelse bevolking – 81.000 – gezien de vier statistische "wijken" buiten de grens gaan).

---

<sup>10</sup> Vaststellingen van de gemeente, onder andere op basis van aanvragen voor de bewonerskaart

Figuur 14 – Bevolkingsdichtheid 2014 (inw/km<sup>2</sup>)



Wijk		Dichtheid (inw/km <sup>2</sup> )	Bevolking	Oppervlakte (km <sup>2</sup> )
		-2014-	-2014-	
45	Moliere - Longchamp	18020,05	9651	0,54
44	Churchill	11750,58	12865	1,09
116	Globe	10433,20	15168	1,45
117	Vossegat - Roosendaal	7534,46	7630	1,01
114	Dieweg	5466,73	6561	1,20
115	Kalevoet - Moensberg	5146,59	10750	2,09
108	Montjoie - Langeveld	4842,08	5415	1,12
109	Sterrewacht	3110,74	6203	1,99
113	Sint-Job Kauwberg	2584,40	5646	2,18
110	Fort Jaco	2404,63	3102	1,29
112	Kriekenput - Homborch - Verrewinkel	2270,34	4353	1,92
111	Diesdelle	1378,67	3466	2,51
	<i>Gemiddelde wijken</i>	<i>4934,19</i>		
	<i>Gewestelijke gemiddelde</i>	<i>7209,50</i>		
	Total BHG		1163486	1163486
	TOTAL		90810	18
	TOTAL 4 DICHSTE		45314	4
	% 4 DICHSTE		<b>49,90%</b>	<b>22,24%</b>

Andere nuttige elementen voor het fietspotentieel :

- **Meer kinderen in de minder dichte wijken.** De gemiddelde gezinsgrootte is duidelijk lager in de dichte wijken dan in de minder dichte wijken, die hoger zijn dan het gewestelijke gemiddelde. In de minder dichte wijken zijn kinderen een belangrijk doelgroep.
- **1 bewoner op 5 is 65 jaar oud of hoger.** De bevolking is relatief oud. De gemiddelde leeftijd in alle wijken is zonder uitzondering hoger dan het gewestelijke gemiddelde, globaal 42 jaar oud tegen 37 jaar voor het geheel van het Gewest. Dit is vooral het effect van een hoog percentage van 65 plussers: 19% van de inwoners tegen 13% voor het geheel van het Gewest. De gezondheid en zelfstandigheid van ouderen kan geschieden via het fietsgebruik. Dit publiek is nochtans weinig gewend aan het fietsen en heeft rustige en vrijliggende fietsvoorzieningen nodig die buiten het verkeer zijn en hellingen vermijden. Hier is ook potentieel voor het gebruik van elektrische fietsen.
- **7 inwoners op 10 vlakbij een tramhalte.** De tramverbindingen zijn gemiddeld beter dan het gewestelijk gemiddelde : 69% van de bewoners woont binnen 400m van een halte tegen 64% op gewestelijke schaal. Verklaring: De tram gaat door de dichtste wijken en ontsluit de meerderheid van de bevolking. Busverbindingen zijn er bijzonder laag: 57% woont binnen 250m van een bushalte tegen 74% op gewestelijke schaal. De bus is duidelijk een compensatie voor de tram in de minder dichte wijken: er zijn minder busverbindingen waar tramverbindingen hoog zijn (Globe, Molière-Longchamp, Churchill).

Figuur 15 – Bevolkingsprofiel – Statistieken Wijkmonitoring

Wijk	Gezins-groote (gemid.)	Leeftijd (gemid.)	% 0-17 jaar	% 18-64 jaar	% > 65 jaar	% binnen 250m van een bus-halte	% binnen 400m van een tram-halte	
								-2014-
45	Molière - Longchamp	1,95	37,88	19,71	67,73	12,56	39,58	100,00
44	Churchill	1,86	44,45	15,62	61,13	23,25	58,49	94,27
116	Globe	2,03	39,82	19,87	64,50	15,63	44,29	98,74
117	Vossegat - Roosendaal	2,03	45,15	18,66	55,41	25,92	75,77	38,99
114	Dieweg	2,31	41,51	22,82	58,13	19,05	73,39	66,56
115	Kalevoet - Moensberg	2,34	40,29	22,68	60,07	17,25	50,83	91,27
108	Montjoie - Langeveld	2,12	42,39	18,45	62,35	19,21	78,70	39,08
109	Sterrewacht	2,19	44,58	20,36	55,47	24,17	59,72	28,45
113	Sint-Job Kauwberg	2,24	40,19	22,09	61,05	16,86	59,13	70,58
110	Fort Jaco	2,27	42,16	21,53	59,22	19,25	62,26	17,57
112	Kriekenput - Homborch - Verrewinkel	2,40	40,91	23,64	59,45	16,91	69,48	6,50
111	Diesdelle	2,63	42,47	22,16	57,18	20,66	31,36	2,55
	<i>Wijken gemiddelde</i>	<i>2,11</i>	<i>41,63</i>	<i>20,11</i>	<i>60,96</i>	<i>18,94</i>	<i>56,77</i>	<i>68,66</i>
	<i>Gewestelijke gemiddelde</i>	<i>2,13</i>	<i>37,39</i>	<i>22,73</i>	<i>63,98</i>	<i>13,28</i>	<i>73,78</i>	<i>63,96</i>

### 1.2.3 Gemeentelijk beleid en beheer op vlak van mobiliteit en de fiets

De gemeente Ukkel beschikt over een Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) uit 2006. Deze bevat een goed ontwikkeld fietshoofdstuk op vlak van routes waarin er over verbindingen met het openbare vervoer gaat alsook over het parkeren, fietspromotie bij het grote publiek en de opleiding van toekomstige fietsers. Tal van elementen en kaarten werden bijgewerkt voor het Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP). We gebruiken sommige illustraties uit deze twee documenten.

De **diensten** Mobiliteit en Wegen werden recent geïntegreerd. Daardoor kunnen de strategische plannen en de uitvoering van infrastructuur en werken (inclusief wat betreft de fiets) beter op elkaar worden afgestemd. De verstandhouding met Stedenbouw is goed, zonder regelmatige vergaderingen met betrekking tot noch mobiliteit in het algemeen, noch de fiets (de dwarse mobiliteitswerkgroep bestaat niet meer). Er is momenteel geen fietsaanspreekpunt aangewezen binnen deze dienst. De dienst Preventie bevat een Fietspool met 6 gemeenschapswachten. Deze organiseert regelmatig bikepooling tijdens het schooljaar (naar de zwembad, de bibliotheek, de theater, enz.) alsook recreatieve schooluitstappen. Ze begeleiden ook de kinderen voor de voorbereiding van het Fietsbrevet (zie hieronder). De contacten met de buurgemeenten gebeuren op een ad-hoc basis bij heraanleggen of als problemen optreden.

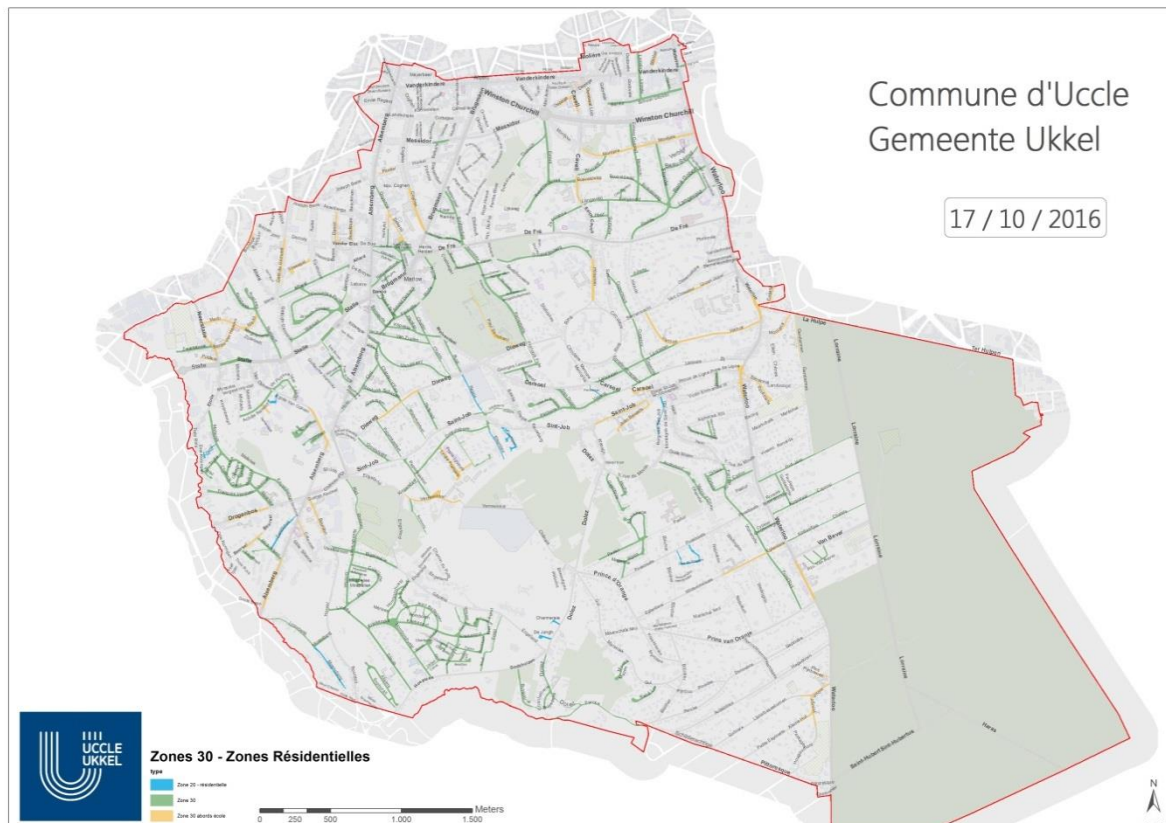
Er is weinig **politiek inzet** voor de fiets. De huidige meerderheid heeft geen ambitie of specifieke doelstellingen geformuleerd wat betreft de ontwikkeling van het fietsbeleid (in de Algemene Beleidsnota gaat het slechts over het project van bruggetje bij het Frans Lycée). De gemeente dringt bij het Gewest aan voor de realisatie van de tweede groep van GFR (7, 8, B en C) maar de communicatie blijkt moeilijk : de gemeente zegt dat ze geconfronteerd wordt met de veelsoortige en soms tegenstrijdige stemmen van het Gewest. Het College heeft het BYPAD gelanceerd om het ad-hoc aanpak te ontgroeien en een globaal visie te krijgen, vooral in reactie tot de groeiende

aanvragen van bewoners. Het Fietsactieplan is een blijk om gewestelijke subsidies te kunnen aanvragen.

**Zones 30** en **woonzones** worden geleidelijk uitgerold over het geheel van de gemeente (het gaat verder dan de zone 30 rond scholen) en creëren zo meerdere zones die volledig fietsbaar zijn in gemengd verkeer. Niettegenstaande ontbreken de realisaties nog aan continuïteit. Er blijft nog een beetje werk totdat de zone 30 in alle lokale straten ingevoerd wordt.

Het principe van **Bepakt Eenrichtingsverkeer (BEV)** wordt al een aantal jaren geïmplementeerd – Ukkel was een van de pioniers. Niettegenstaande zijn alle eenrichtingsstraten nog geen BEV vanwege bezwaren van de politie gebaseerd op veiligheidsadvies.

Figuur 16 – Woonzones en zones 30 in Ukkel



De kaarten laten meerdere fietsroutes ontworpen in Ukkel maar nog niet allemaal gerealiseerd :

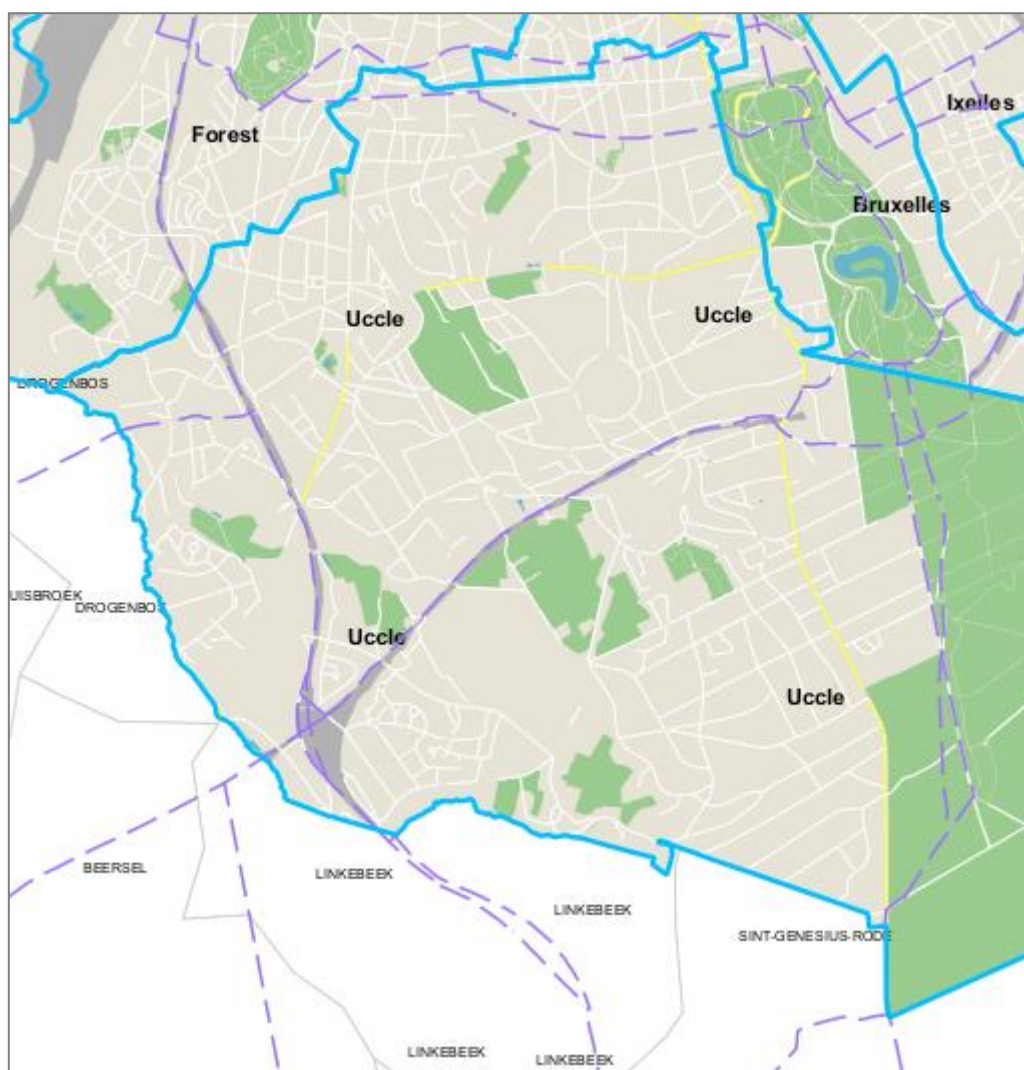
- **Twee Gewestelijke Fietsroutes (GFR)** kruisen door Ukkel van het noorden naar het zuiden: de GFR 6A en 6B waren de eersten die gerealiseerd werden. De GFR 7, 8, B en C hebben tot lange discussies met het Gewest geleid. Sinds april 2016 komen de twee partijen overeen. De werken zullen beginnen zodra de vergunning afgeleverd wordt.
- Het GMP van 2006 wijst **4 Gemeentelijke Fietsroutes (GmFR)** aan als aanvulling op de GFR. Ze worden duidelijk ontworpen om de fijnheid van het fietsroutenetwerk te verfijnen. Ze lopen in de valleien, op toppen en op wegen buiten het verkeer zoals de Lijkweg en Sukkelweg en bieden een veilige verbinding met interessante polen zoals het zwembad Longchamp. Ze vermijden ook meestal de structurerende wegen en zijn vaak meer bochtig (omleidingen) maar potentieel ook sneller (geen of weinig verkeer) en zijn interessant op vlak van het reliëf (zie GmFR A die de as De Frélaan vermijdt) en op een hoger punt langs de helling loopt) ; de helft van het traject is nochtans op kasseien). Let op: De Frélaan heeft een gemarkeerd fietspad bergaf. Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) brengt de fietsbaarheid van de grote assen niet ter sprake. Het GMP zegt bovendien dat *“behalve de vier continue fietsroutes hierboven gepresenteerd, zal de gemeente meerdere andere kortere fietsverbindingen realiseren om bepaalde wijken of voorzieningen in het GFR- en GmFR-netwerk te integreren”*. Ondanks een planning tegen 2012 was er geen coherente programma van de ingrepen



gepland per fietsroute. Deze zijn slechts voor een deel fietsbaar en zijn weinig gekend door het publiek.

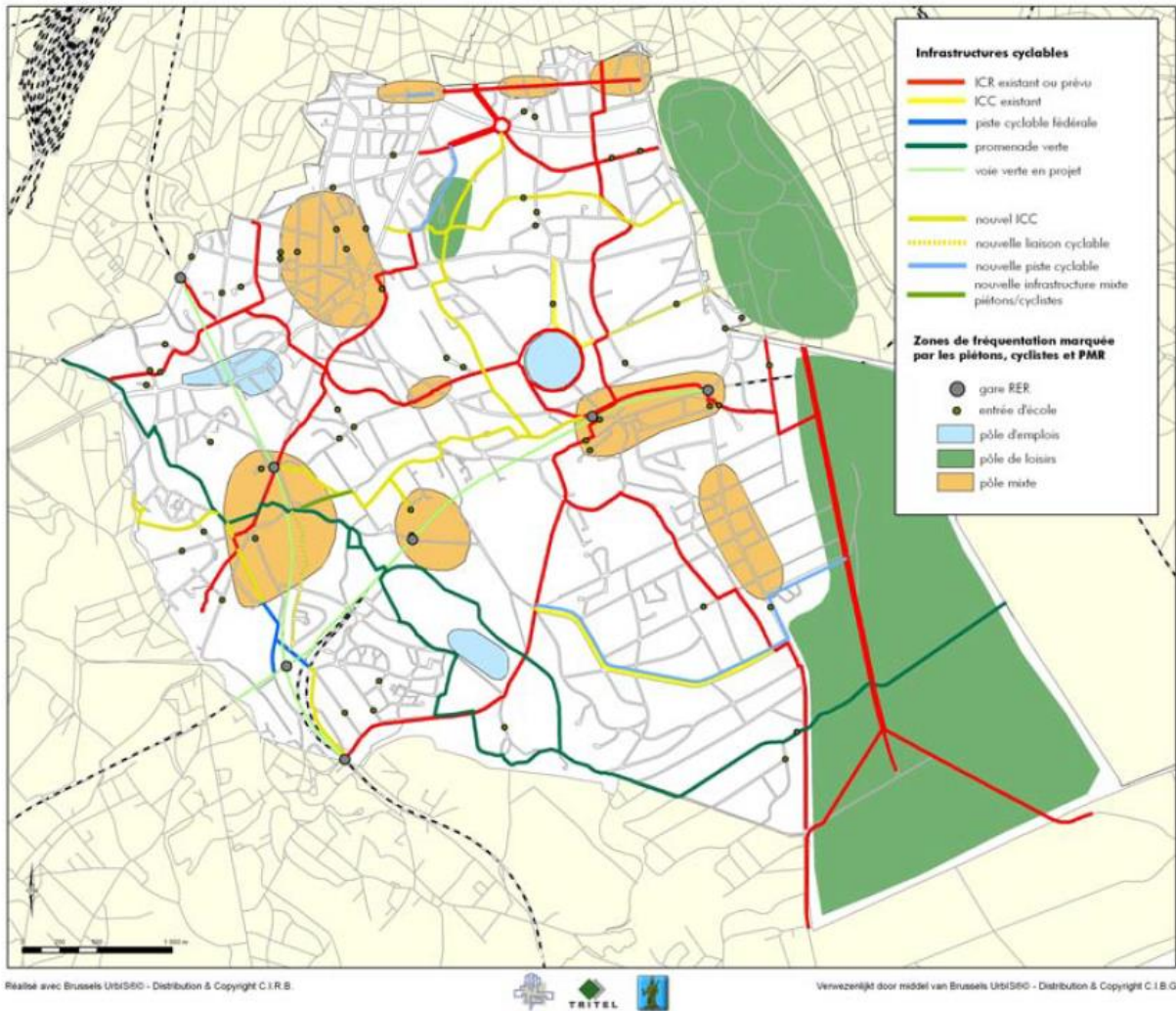
- De studie **Fiets-GEN**<sup>11</sup> beveelt twee routes (RERv12 en RERv5) warm aan die langs 2 spoorwegen lopen. Beide hebben weinig hoogteverschillen om de gemeente in de lengte en breedte te doorkruisen. De derde route (RERv11) creëert een sterke overstek van het Ter Kamerenbos : vanaf Vanderkindere en via Churchill dan door het park heen tot Victorialaan en vervolgens Johannalaan. De vierde (RERv2) zal Waterloo, Sint-Genesius-Rode, Ukkel en Brussel-Stad verbinden via het Zoniënwoud en het Bos.

*Figuur 17 – Fiets-GEN in Ukkel (lichtpaarse stippellijnen)*



<sup>11</sup> Het Fiets-GEN is een netwerk van snelle fietsroutes voor pendelaars binnen een radius van 15 km rond het Vijfhoek / stadcentrum van Brussel.

Figuur 18 – GFR en GmFR in het GMP 2006 van Ukkel

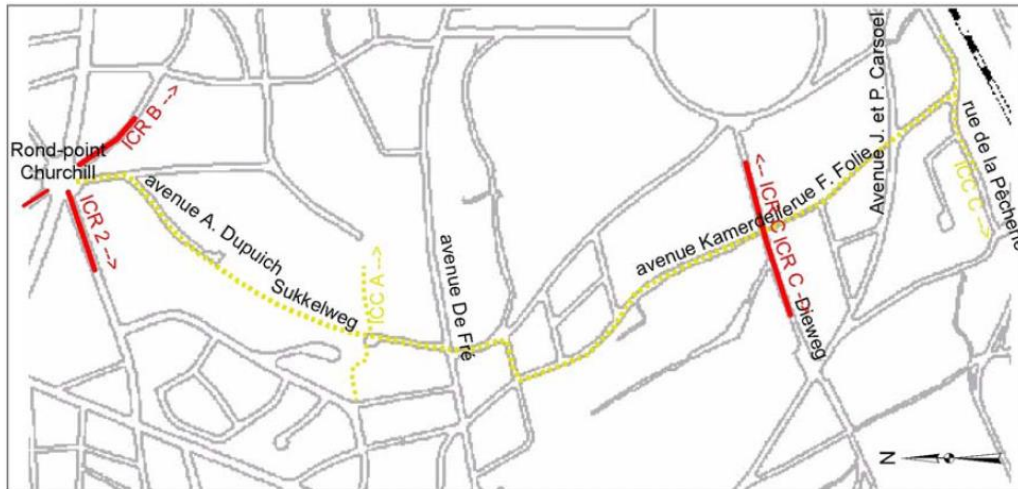


Figuur 19 – De GmFR (A, B, C en D (GMP 2006)

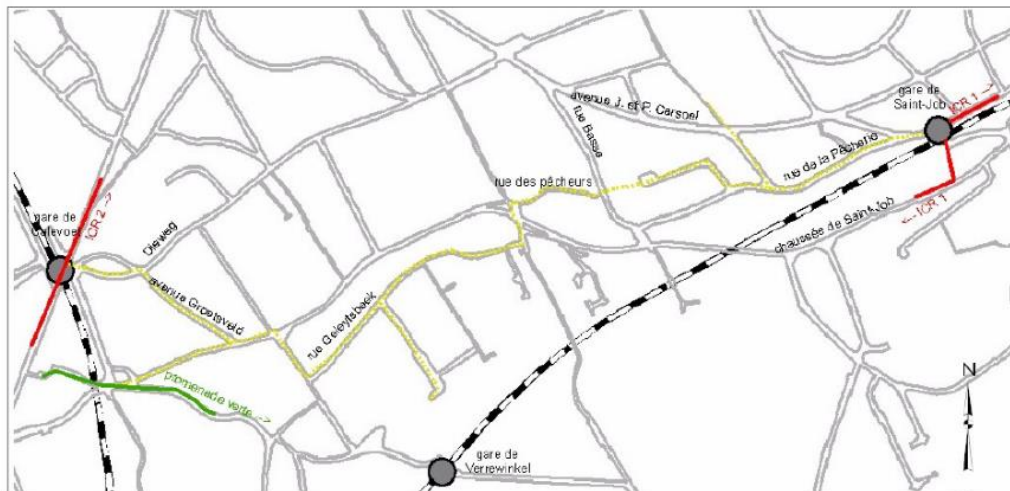
A. GFR Brugmann – Waterloo



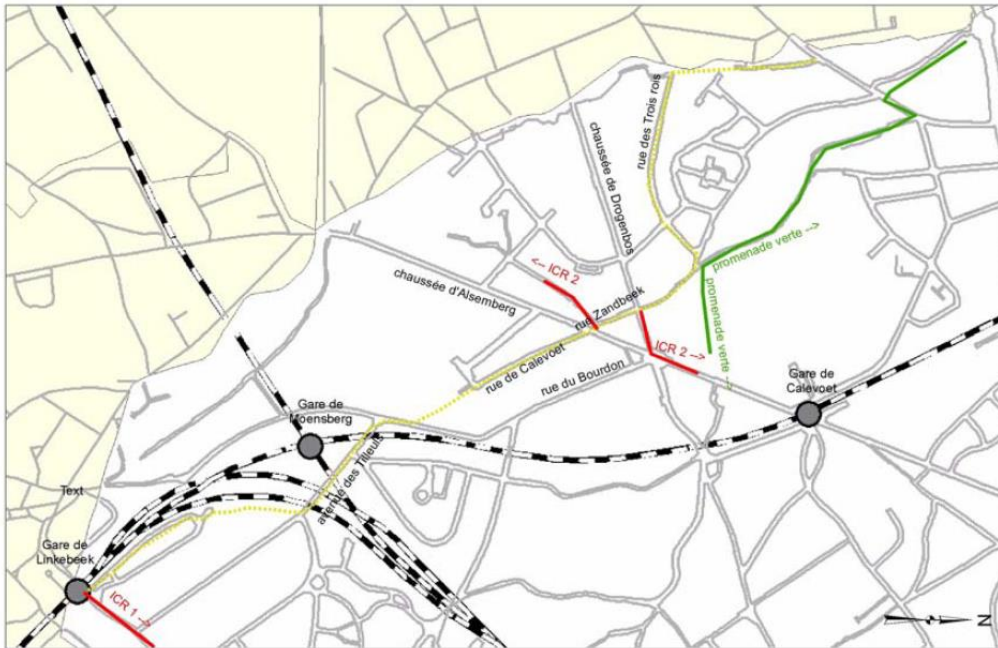
B. GFR Churchill – Sint-Job



C. GFR Sint-Jobsesteenweg



#### D. GFR treinstation Linkebeek – Drogenbos



In het **Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP) van 2016** wordt een hoofdstuk fietsenstallingen juist gedefinieerd.

- Fietsenstallingen voor het **kortparkeren** bieden op de dag van vandaag 296 fietsparkeerplaatsen (2 per fietsbeugel) aan op 80 relatief willekeurig geplaatste plekken. De doelstelling is het grondgebied volledig te dekken en het aanbod te verviervoudigen om min. 1260 plaatsen op 210 plekken te bereiken om zo aan de verplichte norm van 1 fietsbeugel (dus 2 fietsparkeerplaatsen) per 20 autoparkeerplaatsen te voldoen. Dit betekent 120 fietsbeugels per jaar te installeren van 2017 tot 2020.
- Fietsenstallingen voor het **langparkeren** is vandaag beperkt tot het overdekte maar niet-beveiligde parkeeraanbod aan de stations Calevoet (100) en St-Job (12). Er is slechts een inventaris van spontane aanvragen. Aan de 5 stations worden een overdekt niet-beveiligd aanbod en fietsboxen voorzien. Het hoofdstuk over de mede-eigenaarschap van autoparkings voor de inwoners stelt niet hetzelfde voor aan de bewoners voor hun fietsen. Het beveiligd fietsparkeren aan de stations wordt niet ter sprake gebracht.

Ukkel beschikt over **Villo!-stations**. Niettegenstaande stelt het GPAP vast dat hun gebruik heel laag is: gemiddeld 18,5 bewegingen per week per station (geen verschil tussen opname en neerzetten) in vergelijking met het gewestelijke gemiddelde van 55 (al laag in vergelijking met andere steden). Gezien dat elk station tussen 20 en 25 plaatsen telt, kan men vaststellen dat elk plaats minder dan één keer per week gebruikt wordt. Dit ligt aan een te grote afstand tussen de stations – geen spontaan gebruik, men moet het plannen – en de lage woondichtheid in een groot deel van de gemeente.

Het GPAP voorziet ook **meer reglementering van het autoparkeren** om rotatie aan te moedigen, vooral in de meer bewoonde en multifunctionele wijken. Dit is een factor dat de fiets als alternatief aantrekkelijker kan maken.

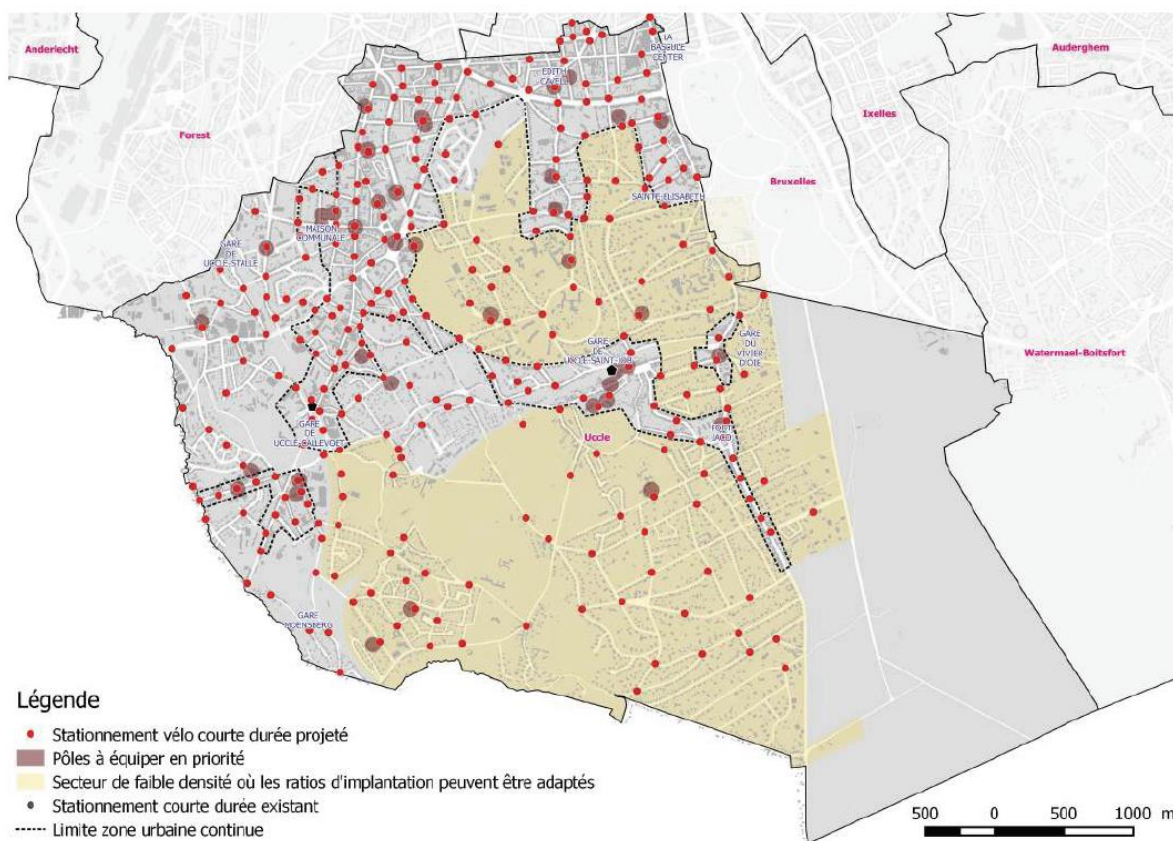
De **gemeentelijke website** presenteert het thema mobiliteit niet op de startpagina. Een webpagina, bereikbaar via de gemeentelijke diensten dan via mobiliteit, presenteert enkele diverse thema's die wat betreft het fietsen beperkt zijn aan Villo! (een lijst van de stations en een Google Maps kaart), een kaart van de zones 30 van 2013, en een kaart van de GFR (zonder vermelding van het cijfer of de bewegwijzering). De fietsparking (gratis en overdekt) aan het station Ukkel-Calevoet wordt niet vermeld.

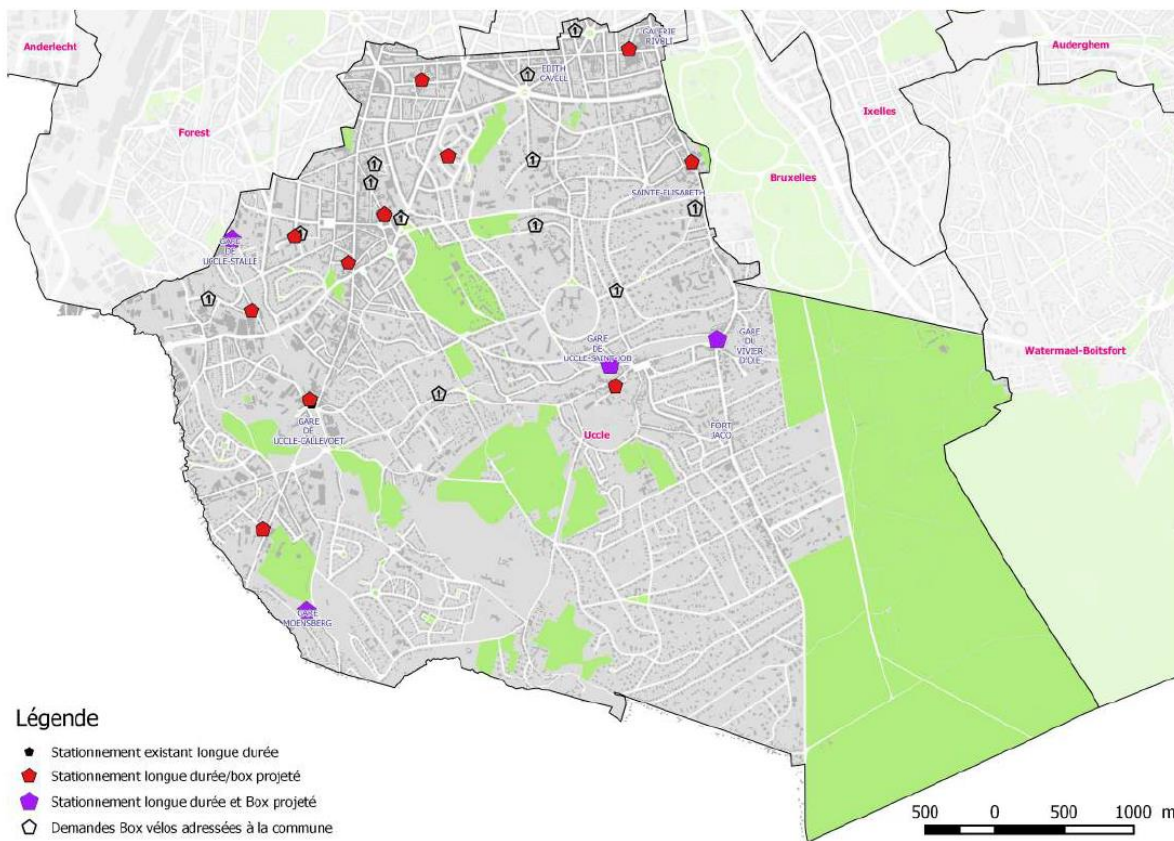
Figuur 20 – GPAP bestaande situatie en planning van de fietsenstallingen voor kort- en langparkeren

### Synthese van het Fietsparkeeractieplan

Tijdsduur parkeren	BESTAAND		GEPLAND		TOTAAL GEPLAND	
	Kort	Lang	Kort	Lang	Kort	Lang
Aantal stations	80	2	210-296	18	290-376	20
Vermogen (in plaatsen)	296	112	1260-1874	251	1556-2170	363

Langparkeren	Overdekte plaatsen	Beveiligde plaatsen	totaal
<b>Moensberg</b>	35	45 (9 box)	80
<b>Sint-Job</b>	36	10 (2 box)	46
<b>Calevoet</b>	-	5 (1 box)	5
<b>Stalle</b>	30	10 (2 box)	40
<b>Diesdelle</b>	35	5 (1 box)	40





Figur 21 – Laag gebruik van de Villo-stations (aantal bewegingen per week)

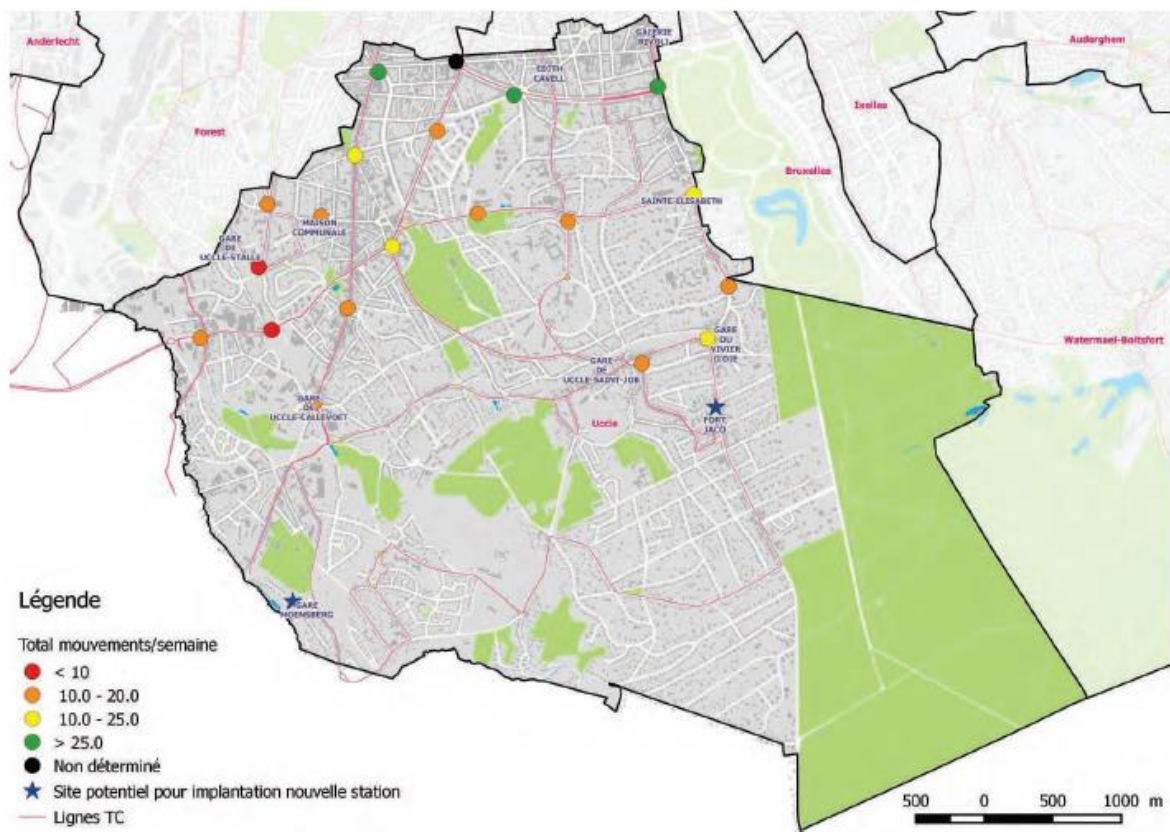
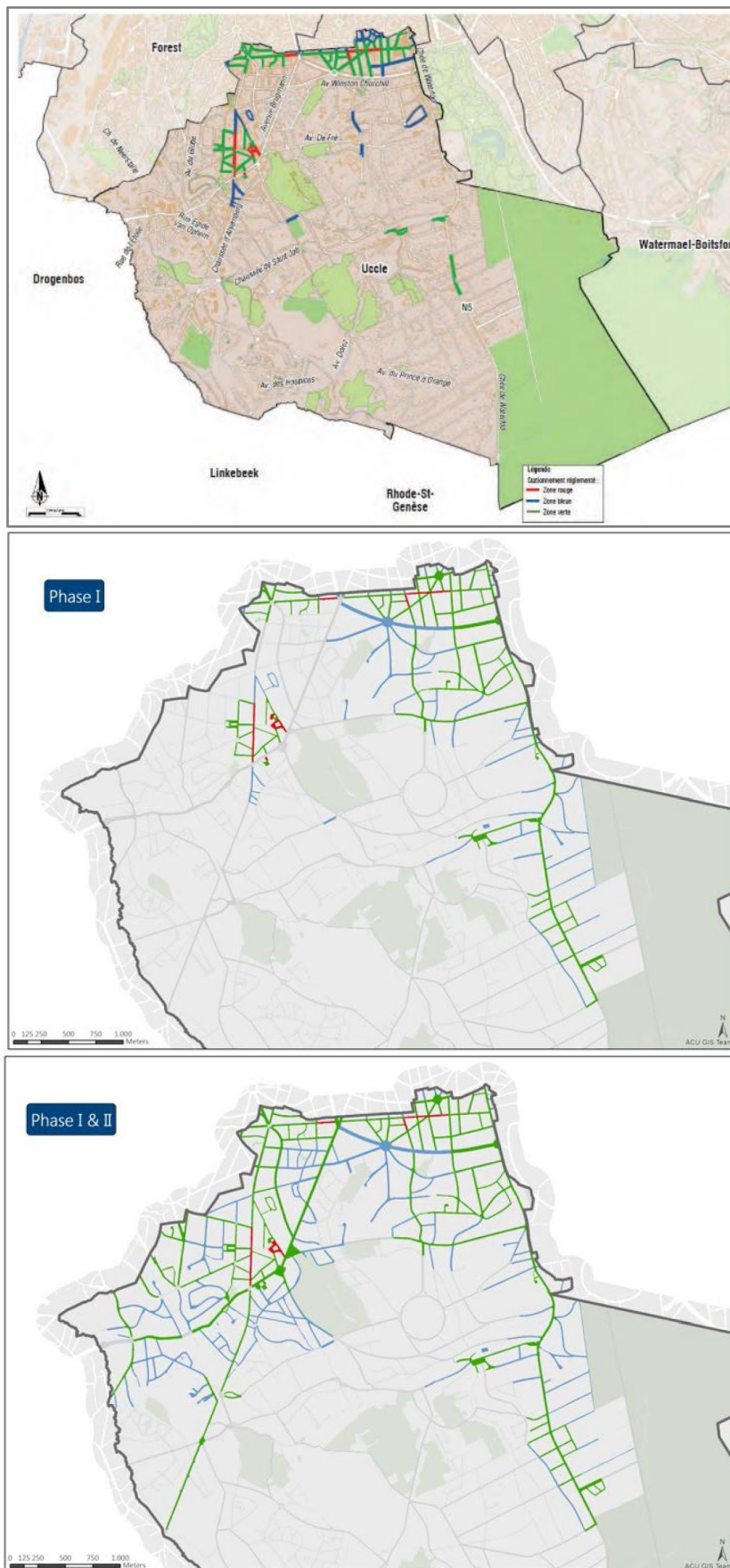


Figure 4.3.10d – Taux d'utilisation des stations Villo !

Figuur 22 – Gereguleerd parkeren – bestaande en gepland situatie (in twee fasen)



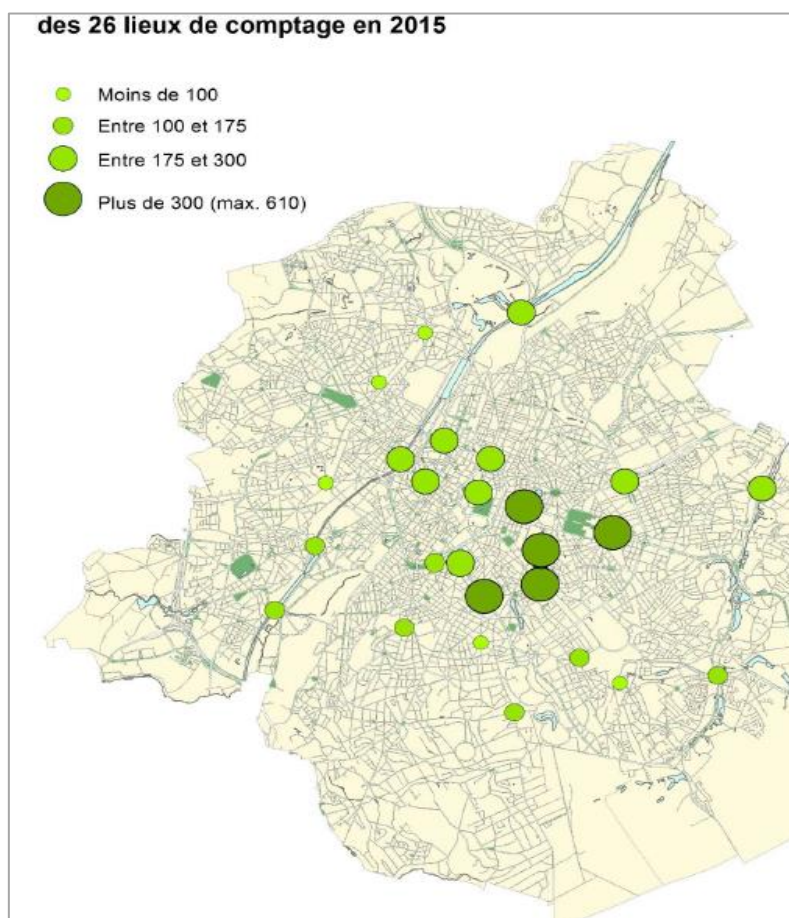
### 1.2.4 Een laag fietsgebruik

Het Fietsobservatorium beschikt over **één telpunt** aan de gemeentelijke grens van Ukkel: het kruispunt De Fré / Waterloo. In 2015 werden gemiddeld 106 fietsers per uur geteld, het hele jaar door, wat hen positie 21 geeft uit de 27 Brusselse telpunten. In vergelijking is het gemiddelde van alle telpunten van Brussel 214 fietsers per uur.

De resultaten van dit telpunt zijn soortgelijk met diegene van Elsene en Vorst: het kruispunt Washington / Waterloo (99) en Albertplein (167), en bijna alle telpunten van de tweede kroon. Het aantal getelde fietsers op De Fré / Waterloo is constant gebleven sinds het begin van de tellingen op deze plek in 2015.

Het is maar evident dat één enkel telpunt niet genoeg is om conclusies te kunnen trekken over de evolutie van het fietsgebruik op gemeentelijke schaal.

Figuur 23 – Fietsobservatorium 2015



In het kader van het Brusselse Fietsobservatorium heeft Pro Velo de fietsers gevraagd hun **dagelijkse trajecten** aan te geven. Op basis van deze informatie werd een kaart met de meest gebruikte fietsroutes gemaakt in 2012 en opnieuw in 2014. De enquête laat zien dat :

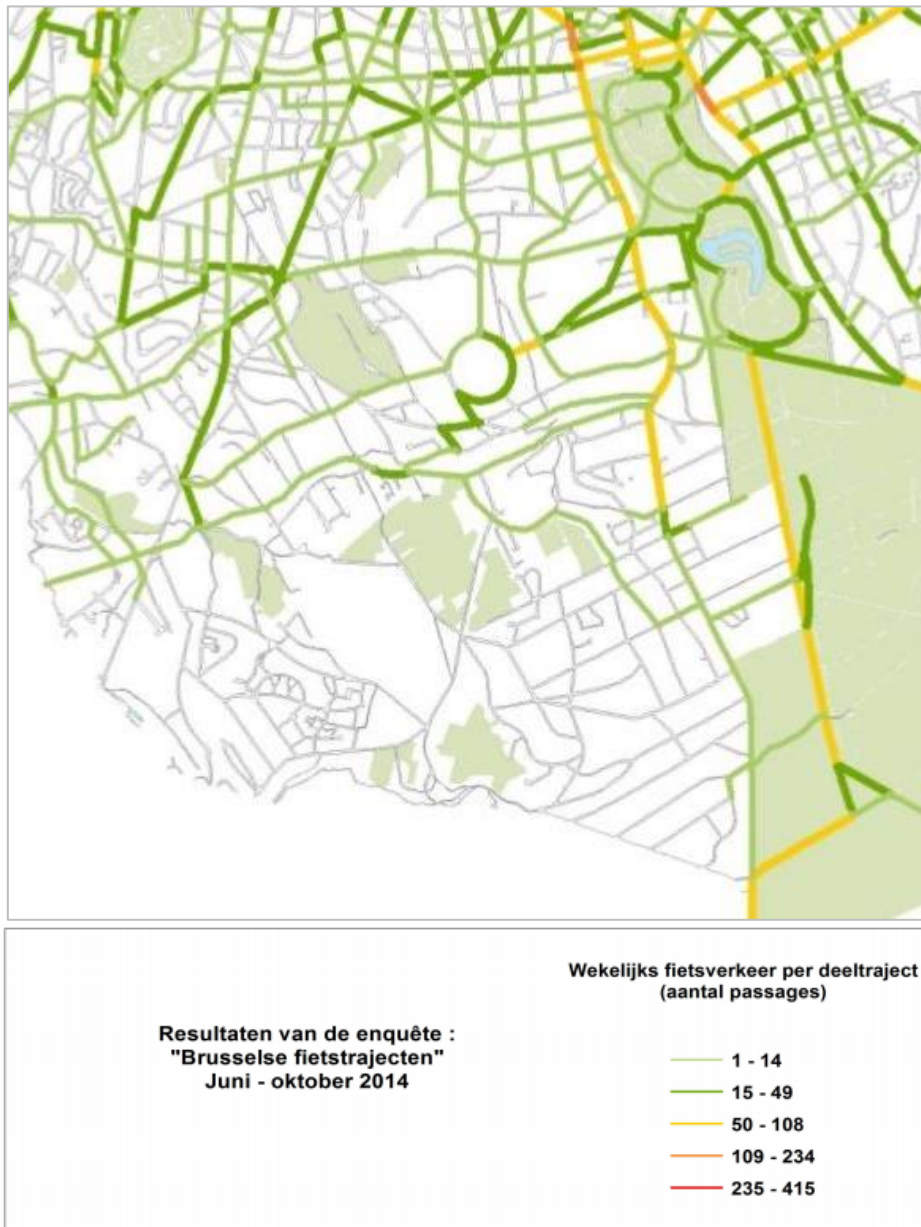
- Bepaalde Ukkelse straten en trage wegen worden frequent gebruikt door de fietsers, in het bijzonder de Waterlooosesteenweg, een deel van de Sterrewachtlaan, de Lorrainedreef en Sint-Hubertuslaan, op het oostelijke deel van de gemeente.
- Hoewel minder, zijn meerdere andere straten ook belangrijk in vergelijking met de rest, namelijk : Vanderkinderestraat, Anemoonstraat, Marie Depagestraat, Winston Churchilllaan, Messidorlaan, Zevenbunderslaan, Joseph Bensusstraat, Gatti de Gamondstraat, Victor Allardstraat, Xavier de Buestraat en het sint-Pietersvoorplein, Brugmannlaan, Alsebergsesteenweg, Ringlaan en de twee straten in het oosten die daar naartoe leiden (groene Jagerslaan en Sterrewachtlaan) alsook Mercuriuslaan, Jean en Pierre Carsoellaan en Den Doornlaan.



- De rest van de trajecten verspreiden zich tussen de rest van de lokale straten van de gemeente.

In het Gewest in het algemeen stelt men vast dat de grote assen (uitgerust of niet) veel gebruikt worden, alsook de vele routes die verspreid zijn over het grondgebied, langs de GFR's of ergens anders. Er moet rekening gehouden worden met het vrijwillig aspect van de enquête : naar alle waarschijnlijkheid hebben dagelijkse en 'ervaren fietsers' geantwoord die relatief lange trajecten maken en directe en snelle routes bevoordelen, en die niet bang zijn in gemengd en intensief verkeer te fietsen. Er kan derhalve niet geconcludeerd worden dat deze routes systematisch goed uitgerust zijn voor fietsers of hen de voorkeur geven.

Figuur 24 – Gebruikte trajecten (Enquête Brusselse fietstrajecten, 2014)



### 1.2.5 Algemene fietsbaarheid – terreinbezoek

Het BYPAD groep was op een terreinbezoek met de fiets op 20 juni 2016. De doelstelling was door het geheel van het gebied te rijden om een gevoel van de fietsbaarheid in verschillende contexten te krijgen. De analyse hieronder is gepresenteerd in de vorm van een fotoreportage, gepresenteerd tijdens de vergadering. Het startpunt van de analyse is de volgende vraag: "**Geeft me dit zin om te fietsen?**".

De situaties worden gepresenteerd van de meest veilige voor de meeste fietsers naar de minst veilige.

Hier is een korte synthese:

- Tal van **straatjes en trage wegen** bieden een **mooie potentieel van functionele kortere wegen**. De Groene Wandeling en sommige uitgeruste trage wegen tonen het belang van routes buiten de weg die dus veilig en aangenaam zijn voor alle leeftijden. Dit potentieel kan verder ontwikkeld worden, bij voorkeur naar de scholen, de treinstations of voorzieningen (zwembad, ...). Dit vraagt om herinrichtingen: zichtbare en comfortabele ingangen (zonder stoeprand), comfortabele breedte (2 fietsers tegelijkertijd = 3 m), geen obstakels die tot ongevallen leiden (paaltjes), stabiele en vlakke verharding (asfalt of beton), verlichting.
- In de **lokale straten in zone 30, zelfs woonerven**, rijdt de fietser meestal **op zijn/haar gemak in gemengd verkeer met de andere vervoerswijzen** (zonder specifieke fietsinrichting). Dit instrument moet ingevoerd worden in alle lokale straten (ingeschreven in het Iris plan 2), wat hen zichtbaarder en leesbaarder zal maken voor alle weggebruikers. Het is ook aanbevolen alle lokale beperkt eenrichtingsstraten met gemarkeerde fietspaden in de tegenrichting uit te rusten als er genoeg plaats is, anders met logos die de fietsersruimte aanwijzen. Messidorlaan, officieel een lokale straat, is uitgerust met een vrijliggend tweerichtingsfietspad wat veilig aanvoelt, maar dat men veeleer op grote verkeersassen verwacht.
- Een aantal **lokale straten** zijn **minder fietsbaar**. Het doorgaand verkeer in deze smalle straten of op een straat met vele winkels zoals Vanderkindere blokkeert soms de fietser tijdens de spitsuren. In tegenstelling zouden andere lokale **te brede** straten versmald moeten worden om snelheden te verminderen.
- Hoewel **kasseien** een belangrijke culturele en landschappelijke waarde hebben, moeten ze als **niet fietsbaar** beschouwd worden: naast de niet comfortabele trilling, veroorzaken de kasseien instabiliteit voor de fietser (risico van een verlies van het evenwicht en dus van een val voor jonge kinderen en ouderen, in het bijzonder in het geval van vochtigheid) ; ze verhogen ook de inspanningen en verlangzamen sterk de fietser, zelfs de meest ervaren. Fietsers vermijden ze zoveel mogelijk. Fietsroutes op straten met kasseien willen inrichten is dus strikt onnuttig en contraproductief – gezien het gebruik van deze route veel lager zal zijn of de fietser zal op het voetpad fietsen en zo de voetgangers hinderen – behalve als ze verwijderd of vervangen worden door platte kasseien, of als comfortstroken ingericht worden voor de fietser.
- De **structurerende verkeersassen** zijn **zelden uitgerust met de geschikte fietsinfrastructuur**. Behalve enkele assen uitgerust met vrijliggende verhoogde of gemarkeerde fietspaden (en dan meestal slechts in één richting), rijdt de fietser grotendeels in gemengd verkeer en is verplicht zich met een verkeer dat 50 km/u mag rijden, te mengen, waar vaak ook bussen en vrachtwagens rijden. Dit is geschikt voor ervaren fietsers maar niet voor het grote publiek van potentiële fietsers. In sommige gevallen is het mogelijk het statuut van de weg of een deel ervan te veranderen (dus declasseren), bijvoorbeeld de Sint-Jobsesteenweg op hoogte van het Sint-Jobsplein. In andere gevallen zoals de Waterloosesteenweg bijvoorbeeld, is een beter georganiseerde heraanleg nodig voor alle weggebruikers.
- De **tramassen zonder vrije trambaan** zijn **bijzonder verontrustend** : de ruimte langs de sporen is variabel; soms is het breed genoeg om daarnaast te fietsen, maar meestal moet de fietser tussen de sporen met oversteekbewegingen (met het risico dat hij/zij gekneld of valt in het geval van regen) en/of hellingen (waar de fietser meer behoeftes heeft aan ruimte). Wachtlijnen op tramsporen op sommige plekken en uren hinderen zowel de trams als de fietsers.
- De **structurende verkeersassen** hebben een **relatief beperkt barrière-effect**. Behalve de Waterloosesteenweg dewelke enkele brede kruispunten telt. Assen met 2\*2 rijstroken of

met een vrije trambaan vereisen specifieke fietsinrichtingen aan de kruispunten. In Ukkel moet de fietser meestal **improviseren op de kruispunten om links te draaien of om gewoon ze door te kruisen**. Deze bewegingen worden vaak moeilijk door het oversteken van vrije trambanen, stoepranden en een beschadigde verharding. Enkele doorgangen werden specifiek uitgerust maar zijn in een slechte staat (markeringen bijna onzichtbaar) of weinig leesbaar voor alle weggebruikers. De heraanleg van het kruispunt Vanderkindere stelt nochtans de fietsers in het algemeen tevreden volgens het GRACQ.

- De **twee treinspoorlijnen** bieden een **potentieel van fietsroutes met weinig hoogteverschillen** aan zoals gemerkt door de studie 2003-2004 van Brussel leefmilieu (of BIM), overgenomen in het GMP van 2006 en opnieuw in de fiets-GEN studie. Momenteel bestaat er geen fietsbare weg langs de sporen voor fietsers. Tegelijkertijd vormen deze infrastructuren ook barrière (bvb.: station Calevoet). De recente bruggetjes bieden interessante mogelijkheden.
- Het aanbod van **fietsbeugels** is aanwezig maar nog **beperkt**, en werd uitgevoerd wanneer de gelegenheid zich voordeed zoals in vele van de 19 gemeenten en niet volgens een planning (momenteel voorzien in het Gemeentelijk Parkeeractieplan of GPAP). Het terreinbezoek, gezien het regen, was niet voldoende om conclusies te kunnen trekken over de bezettingsgraad. De Groene Wandeling is uitgerust met een groot aantal van fietsbeugels maar volgens een recreatieve logica en dus niet noodzakelijk voor dagelijks gebruik. De **overdekte parking** van Ukkel-Calevoet lijkt momenteel onderbenut.

**STRAATJES EN TRAGE WEGEN** – een potentieel van **functionele kortere wegen** te valoriseren : de zichtbaarheid verhogen, toegang en comfort voor een inrichting dat tot zijn gebruik aanmoedigt

Ingerichte weg – Groene Wandeling  
Goede breedte om in te halen ; samen met voetgangers



Ingerichte weg  
Geen comfortabele breedte en wand



Ingerichte weg  
Comfortabele breedte voor 1 fietser



Ingerichte weg  
Gevaarlijke paaltjes voor de fietser



Ingerichte weg – GFR  
Geen geschikte verharding en paaltjes (idem voor voetgangers)



Weg te inrichten



Weg te inrichten



Weg te inrichten



Weg te inrichten



Weg te inrichten



**LOKALE STRATEN** in gemengd verkeer, fietsbaar als max. 30 km/u of 20km/u (woonzone), vaak BEV.



Woonzone



Snelheidsbeheersing



Lokale straat (BEV) met gemarkeerd fietspad in de tegenrichting



Lokale straat met vrijliggend fietspad (Messidor)



**LOKALE STRATEN** : gemend verkeer in 50km/u, heel breed, met bussen of veel doorgaand verkeer

Wachtrij op een lokale straat ; de fietser kan de auto niet inhalen



Lokale handelsstraat, smal en met veel verkeer (Vanderkindere)



Zeer brede lokale straat – risico van te hoge snelheden (smalle voetpaden op een zijde)



Zeer brede lokale straat – risico van te hoge snelheden



**LOKALE STRATEN** met kasseien – geen fietsbare verharding

stilling en instabiliteit: risico van vallen, inspanning, minder comfort en snelheid  
-> de fietser zal deze straat vermijden





**STRUCTURERENDE VERKEERSASSEN** – de fietser is vaak vergeten leesbare verbindingen, direct en evident voor de fietser, die een specifieke inrichting vereist: gemarkeerd / vrijliggend fietspad

Vrijliggend verhoogd fietspad  
Fietzers gescheiden van het verkeer door een hoogteverschil



Gemarkeerd fietspad  
minimale inrichting voor een grote as (tweerichting!)



Geen fietsinfrastructuur  
Gemengd verkeer met bussen



Een gemarkeerd fietspad (1 richting) voor het scheiden tussen fietsers en vrachtwagens  
→ voorkeur voor een verhoogd vrijliggend fietspad





Geen fietsinfrastructuur,  
Behalve enkele fietslogos



Tramlijn 3 Churchillaan  
brede rijstrook (2 voertuigen), zonder  
fietsinfrastructuur



Verder op Churchilllaan:  
Geen fietsinfrastructuur



Tram 3 Albertlaan (Vorst)  
1 rijstrook + gemarkeerd fietspad beveiligd door een  
continue lijn



Onaangename menging met het verkeer en de tram  
Gevaarlijk wegens de sporen, helling (ruimte nodig)



Onaangename menging met het verkeer en de tram  
Gevaarlijk wegens de sporen, helling (ruimte nodig)



Onaangename menging met het verkeer en de tram  
aan de haltes : gebrek aan ruimte, sporen oversteken



Wachtrij op de sporen:  
slecht voor de tram en de fietsers





**STRUCTURERENDE VERKEERSASSEN** – de fietser vaak verloren op de kruispunten en oversteekplaatsen

Rotonde 1 rijstrook in gemengd verkeer = aanbevolen  
 → de fietser aanmoedigen om in het midden te fietsen



Rotonde 2 rijstroken met gemarkeerd fietspad =  
 gevaar → conflicten tussen uitgaand verkeer en  
 fietsers



Links afslaan – geen fietsinfrastructuur



Links afslaan – geen fietsinfrastructuur



Goed ingerichte fietsoversteekplaats  
...maar beschadigd



Onbegrijpelijke fietsoversteekplaats



Oversteekplaats niet ingericht  
verharding van de trambaan is beschadigd en  
gevaarlijke



**TREINSPOREN** - Barrières en loopbruggen... en een belangrijk potentieel van fietsroutes zonder  
hoogteverschillen langs de sporen

Loopbrug voor voetgangers en fietsers  
relatief smal voor de 2 types weggebruikers



Loopbrug voor voetgangers en fietsers  
onduidelijke weg, onhandig



Loopbrug voor voetgangers  
Gemiste kans voor de fietser



Oude smalle bruggen  
Te bewaren voor fietsers en voetgangers ?



**FIETSENSTALLINGEN** – Een laag en verspreid aanbod

Verspreide fietsbeugels vaak 'geparasiteerd' door gemotoriseerde twee-wielers



Hoog aanbod van voorbeeld fietsbeugels op de Groene Wandeling... weinig functioneel belang



Overdekte (niet beveiligde) parking  
aan Ukkel-Calevoet



### 1.3 De BYPAD methode

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

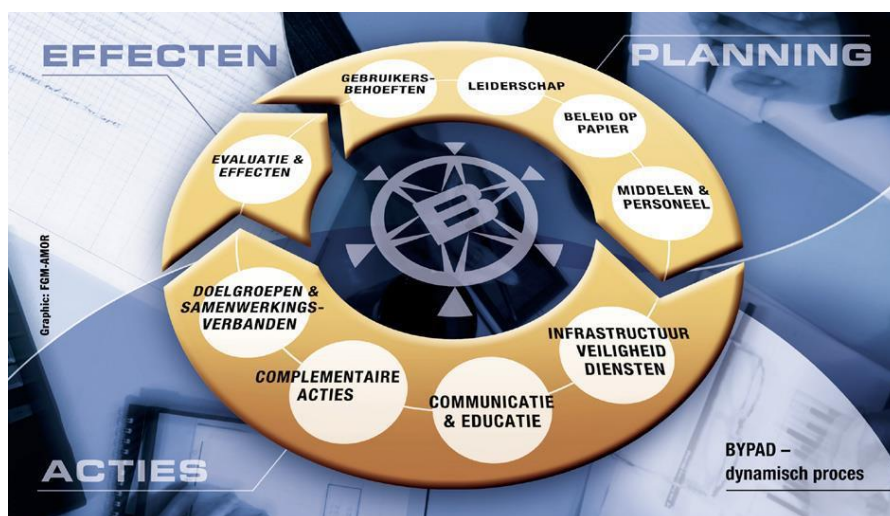
BYPAD is de afkorting van **BicYcle Policy AuDit** en is gebaseerd op de methodes van "integrale kwaliteitszorg" ("total quality management"). Het fietsbeleid wordt beschouwd als **een dynamisch proces** waarbij zowel de sterke en zwakke schakels worden onderzocht. Dit wil zeggen dat er niet enkel gekeken 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.

De BYPAD methodiek 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). Samen bepalen ze de sterkten en zwakten van het huidige fietsbeleid en leggen ze de prioriteiten voor de toekomst fietsbeleid vast.

Voor elke 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 volgens het principe van brandjes blussen.
- *Niveau 2 – geïsoleerde aanpak.* Één iemand of één dienst werkt het fietsbeleid uit en zorgt dat dit zo goed mogelijk wordt geïmplementeerd. Er is echter geen samenwerking met de andere diensten of geen afstemming met andere projecten. Hij of zij werkt op zijn/haar eentje volgens het principe van 'Robinson Crusoe'.
- *Niveau 3 – systematische aanpak.* Fietsbeleid is allesomvattend en transversaal ingebed in het mobiliteitsbeleid op lang termijn. Een team van verschillende actoren en diensten werkt samen om het fietsbeleid uit te voeren. Hier wordt het principe gevolgd dat fietsbeleid iedereen aanbelangt (volgens het principe 'de zaak van iedereen').
- *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. Het fietsbeleid geniet van structurele middelen en wordt versterkt door complementaire maatregelen die allen in functie staan van meer fietsgebruik. Kwaliteitsverbetering is een permanente bezorgdheid.

Figuur 25 – BYPAD modules



Figuur 26 – 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 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 (<http://www.bypad.org>).

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

Tabel 1 – Compositie van de BYPAD werkgroep

Typ	Naam-voornaam	Functie / Dienst	e-mail
Bestuurder	Jonathan Biermann	Schepen van Mobiliteit	<a href="mailto:jbiermann@uccle.brussels">jbiermann@uccle.brussels</a>
Bestuurder	Marc Cools	Schepen van Stedenbouw	<a href="mailto:secretariat.cools@uccle.brussels">secretariat.cools@uccle.brussels</a>
Bestuurder	Marion Van Offelen	Gemeenteraadslid	<a href="mailto:marion.vanoffelen@gmail.com">marion.vanoffelen@gmail.com</a>
Ambtenaar	France Gabriel	Dienst Mobiliteit (CEMA)	<a href="mailto:fgabriel@uccle.brussels">fgabriel@uccle.brussels</a>
Ambtenaar	Nicolas Groulard	Dienst Wegen	<a href="mailto:ngroulard@uccle.brussels">ngroulard@uccle.brussels</a>
Ambtenaar	Marie Vigoni	Dienst Leefmilieu	<a href="mailto:mvigoni@uccle.brussels">mvigoni@uccle.brussels</a>
Fietser	Jacques Dekoster	GRACQ	<a href="mailto:j.dekoster@yahoo.fr">j.dekoster@yahoo.fr</a>
Fietser	Geert Heugebaert	Fietsersbond	<a href="mailto:geert@bikeemotion.be">geert@bikeemotion.be</a>
Fietser	Diane de Longueville	Burger	<a href="mailto:dianedl@me.com">dianedl@me.com</a>

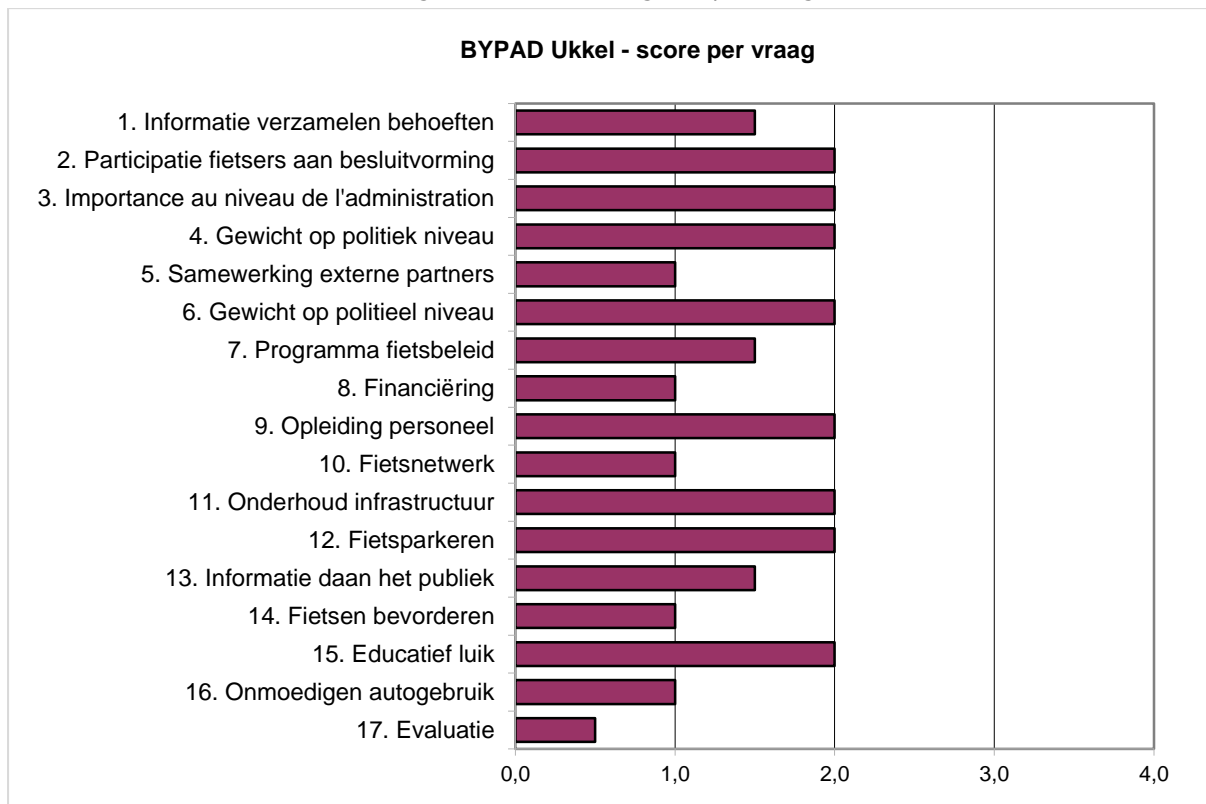
Tabel 2 – BYPAD agenda

Startdag	
Werkoverleg met CEMA	03.05.2016
<b>WERKGROEP 1 : opstartvergadering</b>	03.06.2016
Terreinbezoek	20.06.2016
<b>WERKGROEP 2 : consensusmeeting</b>	27.06.2016
Tussentijds rapport BYPAD AUDIT	15.09.2016
<b>WERKGROEP 3 : vergadering actieplan</b>	26.09.2016
Werkoverleg met schepen en CEMA	09.12.2016
<b>WERKGROEP 4 : vergadering goedkeuring van de actieplan</b>	24.03.2017
Eindrapport BYPAD AUDIT + ACTIEPLAN	11.04.2017

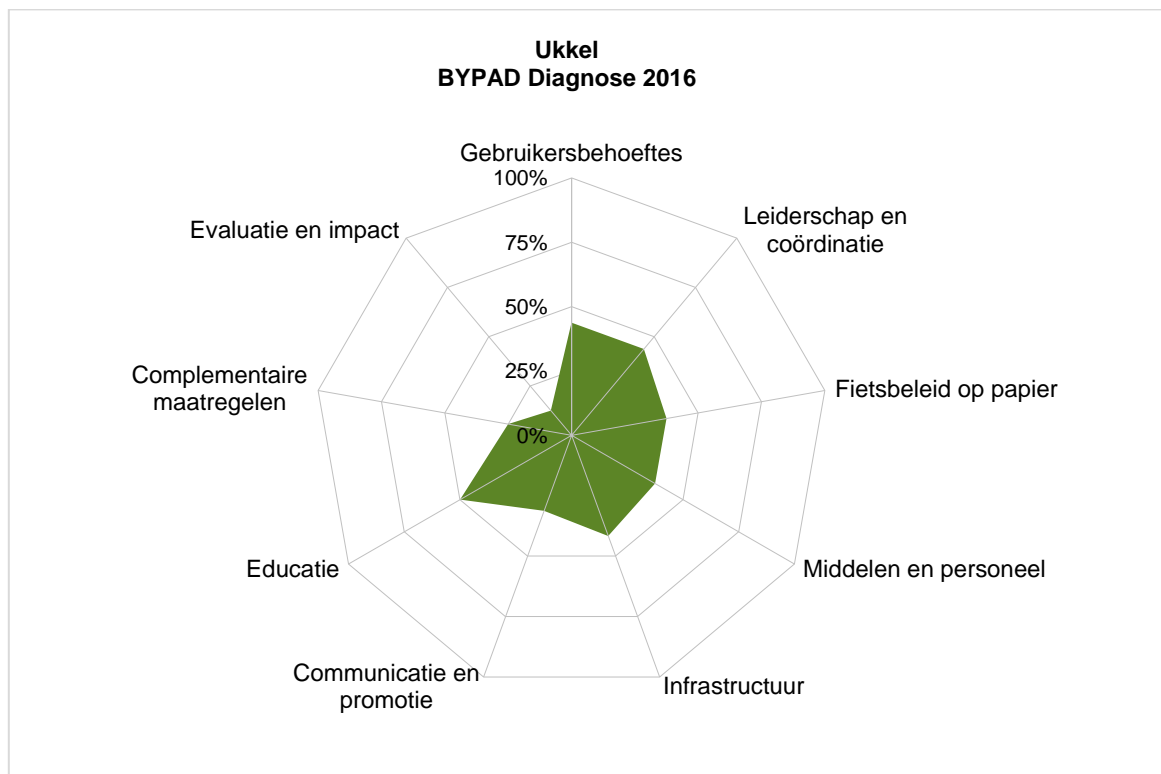


## 1.4 BYPAD diagnose in een oogopslag

Figuur 27 – BYPAD diagnose per vraag



Figuur 28 – BYPAD diagnose per module



## 1.5 Diagnose per module

### 1.5.1 Gebruikersbehoeftes – score 1,8

*Vraag 1: Op welke manier gaat de gemeente de gebruikersbehoeften na? – score 1,5*

Een goed fietsbeleid is gebaseerd op een goede kennis van de verkeersstromen, verkeersgedrag, behoeftes en tevredenheid van de fietsers.

De gemeente is begonnen systematische tellingen van het gemotoriseerde verkeer uit te voeren, maar nog niet voor de fiets. Als er een heraanleg gepland is, gaat ze de situatie ter plek observeren, inclusief de verkeersstromen en gedragingen van de fietsers. Het bestuur krijgt aanvragen per mail van fietsers en probeert erop gevolg te geven, maar zonder een regelmatige opvolgprocedure. De fietsers zijn over het algemeen tevreden met de reactiviteit van de gemeente. De gemeentelijke ambtenaren en preventieambtenaren maken niet-formele observaties van de stromen en mogelijke moeilijkheden van fietsers. Het GRACQ heeft in het verleden inventarissen opgesteld (bvb.: BEV) en zijn leden schrijven aan de gemeente. De resultaten van Fix My Street zijn vrij vrijblijvend en bevatten niet genoeg 'fiets' thematieken.

Geen enkele enquête over de fiets werd uitgevoerd, noch onder de fietsers noch de niet-fietsers of de bevolking in het algemeen.

Globaal gezien is het verzamelen van informatie dus fragmentarisch en vrijblijvend, het gebeurt per geval.

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

Een goed fietsbeleid is gebaseerd op dialoogkanalen en -toestellen voor fietsers (gebruikers) zodat informatie verzameld kan worden over hun dagelijks gebruik en om acties en de infrastructuur te verbeteren en zo aan de echte behoeftes te voldoen.

De fietsers kunnen zich via verschillende kanalen uitdrukken, zoals elk andere burger, bijvoorbeeld via de verplichte overlegprocedures voor stedenbouwkundige vergunningen. Niettegenstaande wordt er vaak verweten dat deze stap op het einde plaats vindt. Ze kunnen zich ook uitdrukken tijdens vergaderingen van de wijkcomités die systematisch georganiseerd worden tijdens werken.

Er is nog geen platform voor structurele overleg (fietscommissie) zoals er bestaat voor personen met beperkte mobiliteit (de PMB-commissie). Er is geen specifieke consultatie van de fietsers of de fietsverenigingen.

### 1.5.2 Leiderschap en coördinatie – score 1,8

*Vraag 3 : Op welke manier wordt het fietsbeleid voorbereid en uitgevoerd op het niveau van de administratie ? – score 2*

Een goed fietsbeleid moet wel gecoördineerd worden en een transversale bezorgdheid in verschillende domeinen zijn.

De dienst Mobiliteit bestaat sinds 2005. De diensten Mobiliteit en Wegen werden recent verenigd, wat voor een betere dwarse en permanente coördinatie zorgt. Competente en fietsvriendelijke ambtenaren (Mobiliteit en Wegen) houden rekening met de fiets in het geheel van hun taken. Er is/zijn nochtans geen verantwoordelijke, bevoegdheid(en) of specifieke fiets-taak/taken. Het beleid en fietsacties zijn dus afhankelijk van beschikbare tijd en de affiniteiten van het personeel en niet gegarandeerd in het geval van een vervanging en niet verankerd op een structurele manier in het functioneren van de gemeente. Er is geen regelmatige *dwarse* coördinatie met de andere diensten op het vlak van het fietsen (stedenbouw, leefmilieu, onderwijs, economie, sociaal, toerisme...).

*Vraag 4: Welke impact heeft het College van Burgemeester en Schepenen op het vlak van fietsbeleid? – score 2*

Een goed fietsbeleid is gebaseerd op een sterke politieke steun die een duidelijke ambitie en wil heeft de noodzakelijke maatregelen te realiseren.

In principe beschouwt het College de fiets als een volwaardige vervoersmiddel. Interventies in geval van problemen voor de fietsers behoeven geen betoog: markeringen, herstellingen... Het College ondersteunt projecten zoals de GFR's en het oprichten van loopbruggen over spoorwegen en ging van start met het ontwerpen van dit actieplan.

Als het om ruimte maken voor de fietser gaat, zijn de keuzes vaak moeilijk. Er is een soort van autocensuur wanneer het om verkeersveranderingen (verkeerscirculatie, invoering van eenrichtingsverkeer) of autoparkeerveranderingen gaat, vooral wegens de sterke reacties van de bevolking die in het algemeen veel belang hecht aan het autogebruik. Dit is problematisch wat betreft de GFR's. Echter, sommige Villo!-stations werden opgericht op de parkeerstrook ondanks het weerstand van bewoners en handelaars. De fietser geniet soms van keuzes van het vermindering van verkeer in woonwijken als doelstelling (invoering van eenrichtingsverkeer, lokaal verkeer) of inrichtingen om de snelheid te verminderen. Deze maatregelen met de fietsers als enige doelstelling is maar moeilijk te laten accepteren. Gezien het lage aantal van fietsers is het moeilijk fietsvoorzieningen op te leggen om 'potentiele' fietsers aan te trekken.

De fietsers stellen vast dat interventies ten gunste van de fiets beperkt zijn tot gevallen waar ze geen impact hebben op andere vervoerswijzen, vooral de auto.

*Vraag 5: Hoe vlot gebeurt de samenwerking met externe organisaties? (buurgemeenten, Gewest, BIVV, MIVB, NMBS, BIM, ...) ? – score 1*

Voor een goed fietsbeleid is het strikt noodzakelijk samen met de vele autoriteiten en actoren in BHG te werken en te overleggen, om voor coherentie in de realisaties te verzorgen en een gezamenlijke visie hebben op vlak van de integratie van het fietsen in de stedelijke mobiliteit.

Alle betrokken actoren komen samen om over het realiseren van de GFR's en bouwaanvragen te overleggen (begeleidingscomité), wat ook voor andere projecten van het Gewest of de MIVB gebeurt waar er rekening gehouden wordt met de fietser. Werkgroepen worden soms georganiseerd, maar niet specifiek op vlak van het fietsen.

Tijdens projecten op interwijkwegen wordt de mening van buurgemeenten gevraagd, maar deze wordt niet altijd gevolgd door een antwoord. Er is geen samenwerking met de buurgemeenten wat betreft de fietsroutes.

De gemeente stelt vast dat de samenwerking met de NMBS en Infrabel heel moeilijk is, hoewel de intermodaliteit aan de stations een cruciale uitdaging is. Infrabel heeft bijvoorbeeld geweigerd Villo!-stations op te richten in haar domein.

Er is dus geen echte structurele en regelmatige samenwerking op vlak van het fietsen met geen enkele van deze partners.

*Vraag 6: Wat is de impact van de politie op het vlak van fietsbeleid? – score 2*

Voor een goed fietsbeleid is het strikt noodzakelijk de actieve steun van de politie te hebben om respect te garanderen voor de fietser, fietsinfrastructuur en zijn plaats in het verkeer zoals zijn veiligheid.

De politie is weinig betrokken bij het fietsbeleid. Ze geeft nochtans een antwoord op adviezen over inrichtingen, hoewel er niet systematisch gevraagd om te adviseren. Ze is vrij terughoudend.

Na vaststelling van een sterke toename van fietsdiefstal in haar zonaal veiligheidsplan 2014-2017, heeft de politie wel acties ontwikkeld tegen diefstal en voor het wegnemen van verlaten fietsen (weesfietsen).

Niettemin is geen initiatief bekend ten gunste van de veiligheid van de fietser (respect van het verkeersreglement, respect van de inrichtingen), hoewel het zonale plan signaleert dat 1 op 4 slachtoffer van een ongeval is een fietser.

De politie beschikt wel over fietsen maar heeft geen fietsbrigade.

In het algemeen is de politie minder betrokken in mobiliteitsvragen sinds het oprichten van de gemeentelijke dienst Mobiliteit.

**Opmerking van het auditor.** De ongevalanalyse op vlak van beperkt eenrichtingsverkeer laat zien dat dit instrument globaal tot minder ongevallen leidt dan in andere straten en benadrukt dat beperkt eenrichtingsverkeer slechts toegepast is in heel specifieke en zeldzame gevallen<sup>12</sup>.

### 1.5.3 Fietsbeleid op papier – score 1,5

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

Een goed fietsbeleid moet duidelijk zijn, met concrete doestellingen en haalbare en geprogrammeerde acties op een efficiënte en realistische manier.

In het Brusselse context is een actieplan op gemeentelijk niveau een noodzakelijke aanvulling voor het gewestelijke fietsbeleid en kan van acties van gewestelijke actoren benutten op vlak van inrichtingen, parkeer, promotie en sensibilisatie alsook subsidies. Hoewel de gemeente gedeeltelijk afhankelijk is van het Gewest (vooral voor inrichtingen op gewest wegen en hun oversteekplaatsen), ze heeft genoeg hefboommaatregelen om haar lokaal beleid te plannen.

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) van 2006 bevat een voorstel van 4 GmFR's, gekozen om het netwerk van GFR's aan te vullen. Ze houden rekening met het reliëf en integreren enkele trage wegen en straatjes met een hoog potentieel. Elk GmFR wordt gepresenteerd in een fiche met specifieke maar relatief minimalistische ingrepen. Deze Gemeentelijke Fietsroutes (GmFR) (in principe te realiseren tegen 2012) werden punctueel beschreven, maar werden niet gepland en niet in de begroting genomen, en bestaan dus nog niet echt op het terrein, noch leesbaar noch continu. In het algemeen gebeuren fietsinrichtingen wanneer de gelegenheid zich voordoet. Er bestaat geen inventaris van de fietsinrichtingen, projecten of prioritaire plekken.

Er wordt over de fietsenstallingen (niet ter sprake gebracht in het GMP) globaal nagedacht met berekende doelstellingen in het Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP) van 2016. De doelstelling is het grondgebied volledig te dekken met fietsbeugels en overdekte of beveiligde parkeerplaatsen (bijvoorbeeld fietsboxen) op meerdere plekken (te valideren).

De Algemene Beleidsnota brengt sommige projecten ter sprake (bijvoorbeeld het oprichten van een loopbrug), nochtans zonder een globale en expliciete ambitie voor om een echt fietsbeleid te ontwikkelen.

### 1.5.4 Personeel en middelen – score 1,5

Vraag 8: Hoe wordt de financiering van het fietsbeleid gewaarborgd? – score 1

Een goed fietsbeleid is gebaseerd op een structurele en regelmatige financiering van het fietsbeleid (niet afhankelijk van de politieke en financiële onzekere voorvallen) die de geplante acties laat realiseren in een realistische planning. Een specifiek fietsbudget is ook een engagement tegenover de burgers en fietsers.

De financiering van ingrepen ten gunste van fietsers gebeurt op basis van de budgetten Wegen, aankoop van straatmeubilair en vergoedingen. Er is geen specifiek 'fiets' –budget.

**Opmerking van de auditor.** Het voorbeeld van het Gewest is leerzaam. Vele fietsinrichtingen zijn geïntegreerd in inrichtingsbudgetten en worden hierdoor dus financieel 'onzichtbaar'. Daarnaast wordt een budget van ongeveer 12M € per jaar voorzien tijdens de vorige en huidige legislaturen voor de realisatie van fietsinfrastructuur: de realisatie van vrijliggende fietspaden langs grote gewestelijke assen (werk in uitvoering); de realisatie en de bewegwijzering van de GFR (budget van 10M € per jaar tijdens de

<sup>12</sup> Veiligheid van fietsers en beperkt eenrichtingsverkeer, Fiets Vademecum van het BHG, Katern 3, uitgevoerd door BIVV in 2014 : [http://www.mobielbrussel.irisnet.be/static/attachments/partners/na/248/2014\\_Veiligheid\\_fietsers\\_BEV\\_web.pdf](http://www.mobielbrussel.irisnet.be/static/attachments/partners/na/248/2014_Veiligheid_fietsers_BEV_web.pdf)

vorige legislatuur), wat inrichtingen type zones 30 financierde (verkeerdrempels, voetpadverbreding, heraanleg van hele kruispunten).

*Vraag 9: Wat wordt er gedaan om de vakkennis en vaardigheden van het personeel en de verantwoordelijke mandatarissen te verbeteren? – score 2*

Voor een goed fietsbeleid moeten de verantwoordelijke agenten de mogelijkheid hebben om constant te kunnen leren en kennis te kunnen opbouwen en kritisch leren denken ten opzichte van de evoluties in dit domein.

Aanvragen van lokale en gratis opleidingen (in het Gewest) worden geaccepteerd, inclusief sommige met fietscomponenten: CEMA, fietsmanager, OCW over fietsbare verharding... Tot nu toe hebben de ambtenaren noch aan een fietsopleiding deel genomen in Vlaanderen noch aan internationale evenementen (Velocity).

### 1.5.5 Infrastructuur en veiligheid – score 1,7

*Vraag 10: Hoe uitgebreid is het fietsnetwerk en wat is het kwaliteitsniveau? – score 1*

Een goed fietsbeleid biedt een dicht netwerk van fietsroutes ingericht volgens standaard kwaliteitsnormen en een algemeen veilig en aantrekkelijk fietsbaarheidsniveau, ook voor aarzelende en niet-ervaren fietsers.

Het GFR 6 werd al enkele jaren geleden ingericht en de GFR's 7, 8, B en C komen binnenkort aan de beurt. De bouwaanvragen werden in de overlegcommissie besproken. De GFR's en andere fietsinfrastructuur gedefinieerd in het GMP zijn momenteel niet volledig fietsbaar en niet bewegwijzerd.

Wat betreft gemeentelijke wegen biedt de invoering van vele zones 30 (inclusief het bijna volledige veralgemenen van beperkt eenrichtingsverkeer) een goede fietsbare basis aan in situaties van gemengd verkeer. De fietsbaarheid in de gemeente is echter verminderd door de fragmentatie van de zones 30 (nog niet veralgemeend tot alle lokale straten), wegen met een snelheid van 50 km/u zonder inrichtingen en soms met bussen en vrachtwagens, de aanwezigheid van doorgaand verkeer in smalle lokale straten en sommige eenrichtingsstraten waarop geen beperkt eenrichtingsverkeer werd ingevoerd (volgens de advies van de politie). Sommige straatjes en trage wegen zijn fietsbaar (Groene Wandeling, ...), andere zijn toegankelijk maar weinig fietsbaar (beschadigde aardeweg). Een aantal straten met klassieke kasseien zijn niet fietsbaar en worden vermeden door de fietsers, hoewel ze interessante verbindingen in sommige vallen zijn.

De gewestelijke assen zijn grotendeels onvoldoende fietsbaar: gebrek aan specifieke fietsvoorzieningen en gemengd verkeer met verkeersstromen van wagens, bussen en vrachtwagens ; moeilijke cohabitatie met de trams op straat. Als de straat breed genoeg is wordt een vrije of halfvrije trambaan, maar zonder oplossing voor de fietser. De meestal bescheidene dimensies van deze lanen en steenwegen (geen typologie grote laan met ventwegen of middenberm) en de boomrijen leiden tot moeilijke keuzes om de ruimte correct te verdelen tussen elk weggebruiker, inclusief de fietser.

Zie het hoofdstuk "algemene fietsbaarheid" voor een meer gedetailleerde analyse en het fotoreportage gerealiseerd tijdens het terreinbezoek.

*Vraag 11: Op welke manier wordt het onderhoud van de fietsinfrastructuur georganiseerd? – score 2*

Een goed fietsbeleid betekent dat de fietsers constant op kwaliteitsinrichtingen kunnen rekenen.

Het onderhoud besteedt geen speciaal aandacht aan fietsers, en dit zowel in het algemeen als voor fietsinfrastructuur specifiek. Het onderhoud gebeurt als reactie tot de vaststellingen van ambtenaren op het terrein, klachten en meldingen via Fix My Street. 80% van de problemen gesignaleerd op Fix My Street werden gecodeerd door de gemeenteambtenaren, die het als een efficiënt intern instrument gebruiken.

*Vraag 12: Hoe ver staat het met het fietsparkeeraanbod? – score 2*

Voor een goed fietsbeleid moet er een volledig aanbod van fietsstallingen, die een belangrijk lokeffect hebben: fietsbeugels overal dichtbij op straat, bedekte en veilige fietsparkings aan bestemmingen, bewonersparking (lokaal in nieuwe woongebouwen; oplossingen vinden voor woongebouwen waar het niet mogelijk is binnen de fiets te stallen).

Tot nu toe werden de fietsbeugels op straat geplaatst wanneer de gelegenheid zich voor deed en erg verspreid (de fietser is niet zeker fietsbeugels overal vlakbij te kunnen vinden). Plekken worden vaak voorzien bij een heraanleg van een straat maar niet op een systematische manier. Ze worden meestal geplaatst waar de ruimte buiten de weg dit toelaat zonder de voetgangers te hinderen (voetpadverbreding), maar in principe niet op een autoparkeerplaats.

8 fietsboxen werden besteld door de gemeente dankzij de subsidies van het Gewest, maar nog niet toegewezen aan een plek.

Slechts 2 van de 6 treinstations zijn uitgerust met fietsenstallingen : een overdekte parking van 100 plaatsen bij Ukkel-Calevoet op een terrein van Infrabel en 12 overdekte parkeerplaatsen bij St-Job. De MIVB-haltes zijn niet uitgerust met fietsenstallingen ondanks hun intermodaal potentieel, in het bijzonder op het einde van de lijn.

Een planning van de fietsenstallingen werd recent opgesteld in het GPAP met als doelstelling een fijnmazig netwerk van fietsbeugels over het hele grondgebied, overdekte of beveiligde parkeerplaatsen bij de transportpolen van de gemeente (intermodaliteit logica) en fietsboxen gereserveerd voor bewoners.

De Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) legt op een fietslokaal te hebben in elke woongebouw. De gemeentelijke diensten zorgen dat dit lokaal bestaat en goede afmetingen heeft, alsook voor milieuvergunningen.

### **1.5.6 Communicatie en promotie – score 1,3**

*Vraag 13: Hoe worden de inwoners geïnformeerd en gesensibiliseerd rond fietsbeleid? – score 1,5*

Voor een goed fietsbeleid moeten de doelstellingen, de projecten en de realisaties gekend maken bij het publiek als bewijs van het engagement en de wil om het fietsgebruik te aanmoedigen. De fietsverenigingen zijn belangrijke communicatiepartners.

De gemeente communiceert af en toe over het fietsen op de pagina's van de schepen verantwoordelijk voor Mobiliteit in de gemeentekrant Le Wolvendael, bijvoorbeeld om de premies voor de aankoop van elektrische fietsen (e-fietsen) te melden. Er is geen gerichte communicatie naar de fietsers. De website bevat fragmentarische informatie over de fiets op de pagina's van de dienst Mobiliteit (Bestuur > Gemeentediensten > Mobiliteit). Het gaan om enkele rudimentaire kaarten (GFR, Villo!-stations, zones 30).

*Vraag 14: Welke initiatieven worden genomen om fietsgebruik bij specifieke doelgroepen te stimuleren? – score 1*

Voor een goed fietsbeleid moet de latente vraag voor het fietsen geactiveerd worden door een sensibilisatie eerst van de doelgroepen met een hoog potentieel.

De premie voor e-fietsen was een sensibilisatieactie voor de grote publiek. De gemeente neemt ook deel aan gewestelijke initiatieven zoals de Week van de Mobiliteit. Tijdens deze week organiseert de gemeente een fietsgraveerstand. De dienst Preventie organiseert ook sensibilisatieacties (fietspoolen en voetgangerspoolen).

De dienst Preventie organiseert fietssensibiliseringsacties in samenwerking met de politie tijdens evenementen zoals "Homborch buurtfeest", Sint-Job kermis en Autoloze zondag: behendigheidsparcours, fietsparcours, technische controle en fietsgraveren. De dienst organiseert ook sensibilisatiecampagnes en een zichtbaarheidactie, vooral in 2016 van 10 tot 24 oktober, met uitdelen van een fluorescent gadget bedoeld voor leerlingen die te voet of met de fiets gaan.

Op vlak van fietspromotie binnen het gemeentebestuur zelf, betaalt de gemeente de trajecten per fiets terug (fietsvergoeding per km). In het verleden werden e-fietsen ter beschikking gesteld van de gemeentelijke ambtenaren maar zijn nu niet meer gebruikt (geen onderhoud, ergens opgeruimd/vergeten). De verspreiding van de diensten tussen meerdere gebouwen heeft geen positieve invloed gehad (op het oprichten van een overdekte en beveiligde fietsstallingen).

### 1.5.7 Educatie – score 2

*Vraag 15: Wat wordt er gedaan op vlak van fietseducatie en fietsvaardigheden? – score 2*

Voor een goed fietsbeleid moet er een fietsopleiding bestaan die vooreerst kinderen als doelgroep heeft alsook andere groepen die een begeleiding nodig hebben om beginnen te fietsen.

Sinds 2007 heeft de dienst Preventie 11 klassen van leerlingen begeleid om het Fietsbrevet af te leggen (6 gemeentelijke en vrije scholen betrokken: St-Paul, Verrewinkel, Val Fleuri, Decroly, École du Centre et Instituut St-Vincent-de-Paul) in samenwerking met Pro Velo. De dienst organiseert ook fietsopleidingen buiten het kader van het fietsbrevet met 2 verschillende scholen.

Tegelijkertijd geeft de Team School van de politiezone verkeerveiligheidslessen in 9 gemeentelijke scholen en 8 vrije of private scholen, in de 3<sup>de</sup> kleuterklas, 2<sup>de</sup> en 6<sup>de</sup> basisschool klassen. De les in de 2<sup>de</sup> basisschool jaar is vooral gericht naar het theoretische fietsgebruik.

### 1.5.8 Complementaire maatregelen – score 1

*Vraag 16: Wat wordt er gedaan om autogebruik te ontmoedigen? – score 1*

Een goed fietsbeleid gaat samen met een beheersingsbeleid van het autoverkeer: de snelheden en verkeersstromen beheersen om geruststellende wijken te creëren, de ruimte voor het rijdende of geparkeerde wagen verminderen ten gunste van de fiets (alsook voor de voetgangers en het openbare vervoer), het parkeren reglementeren om het autogebruik te ontmoedigen.

Snelheidsbeheersing door het oprichten van zones 30 is al wel ontwikkeld, zonder veralgemeend te zijn op alle gemeentelijke wegen.

Bij een infrastructuurproject (vooral diegene op gewestelijke wegen die gebruikt worden door alle weggebruikers) wordt de ruimteverdeling nog niet systematisch herzien ten gunste van voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Meestal zou een rijstrook of parkeerstrook moeten verdwijnen om meer ruimte voor de andere weggebruikers te voorzien. Op de route van tramlijn 3 (met vrije trambaan) blijft de Churchilllaan een brede rijstrook (2 strak getrokken wagens) zonder fietsinfrastructuur hoewel in het verlengde van deze straat in Vorst op Albertlaan wel werd versmald en uitgerust met een gemarkeerd fietspad.

Momenteel is het parkeren nog weinig gereguleerd maar het GPAP (2016) voorziet een sterke uitbreiding. De doelstelling is de rotatie aan te moedigen (toegankelijkheid van de winkels) en het bewonersparkeren (in plaats van wegslepen). De bewonerskaarten zullen beperkt worden tot 2 per gezin (sommige gezinnen hebben tot 5 wagens), met bescheidene tarieven (10€/jaar voor het eerste wagen, 50€ voor het tweede). Dit wil het autogebruik onder bewoners en bezoekers rationeler maken.

### 1.5.9 Evaluatie en impact – score 0,5

*Vraag 17: Op welke manier wordt fietsbeleid geëvalueerd? – score 0,5*

Een goed fietsbeleid wordt geëvalueerd ten opzichte van haar uitvoering en haar impact op het fietsgebruik zodat ze aangepast en versterkt kan worden.

In het kader van het GPAP werd een inventaris van de fietsenstallingen opgesteld. Het enig telpunt in de gemeente van het Fietsobservatorium is niet genoeg om het fietsgebruik te kunnen evalueren. Tot nu toe heeft de gemeente geen tellingen van fietsers uitgevoerd.



## 2 HET FIETSPLAN : DE FIETS VAN MORGEN

### *De visie en ambities voor het fietsbeleid*

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

#### Samenvatting : Ukkel per fiets

**Het fietsactieplan streeft het ondersteunen van de groei van het fietsgebruik na en moedigt de inwoners van 8 tot 88 jaar oud aan de fiets te gebruiken voor dagelijkse verplaatsingen van minder dan 5 km. Deze hefboomacties op verschillende werkdomeinen vormen een integraal fietsbeleid, dat progressief ingevoerd kan worden.**

### 2.1 Algemene doelstellingen

De algemene doelstellingen van het fietsactieplan worden in onderstaande tabel weergegeven en het actieplan is opgebouwd volgens de 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**. En dit voor alle doelgroepen: volwassenen en kinderen, mannen en vrouwen, ouderen en werkers, ervaren fietsers en twijfelde fietsers, enz.

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

Tabel 3 – Algemene doelstellingen en werkvelden

<b>Algemene doelstellingen fietsbeleid</b>	Het dagelijkse fietsgebruik mogelijk, veilig en normaal maken voor iedereen
<b>A. DE RIJDENDE FIETS</b> Fietsinfrastructuur en het fietsnetwerk	Ontwikkeling van een fietsnetwerk dat voldoet aan 5 criteria (veilig, snel, continu, comfortabel, aantrekkelijk)
<b>B. DE STILSTAANDE FIETS</b> Fietsparkeren	Mogelijk maken om de fiets veilig te parkeren (korte termijn) en stallen (lange termijn ) zonder de publieke ruimte te zwaar te belasten
<b>C. STIMULEREN VAN FIETSGEBRUIK</b> Informatie, sensibilisatie, educatie	Belonen van fietsers, motiveren van prille fietsers, overtuigen van potentiële fietsers
<b>D. VERANKEREN VAN FIETSBELEID</b>	Verankeren binnen de organisatie, financiële middelen, personeel op opvolging/evaluatie

De relatie tussen de 9 BYPAD-modules en de 4 werkdomeinen is de volgende:

<b>WERKDOMEIN</b>	<b>Link met BYPAD MODULES</b>
<b>A. DE RIJDENDE FIETS</b> Infrastructuur en fietsnetwerk	5. Infrastructuur en veiligheid – fietsnetwerk 8. Complementaire maatregelen – verkeerscirculatie en parkeerbeleid
<b>B. DE STILSTAANDE FIETS</b> Fietsparkeren	5. Infrastructuur en veiligheid – fietsparkeren
<b>C. STIMULEREN VAN FIETSGEBRUIK</b> Informatie, sensibilisatie, educatie	6. Communicatie en promotie 7. Educatie
<b>D. VERANKEREN VAN FIETSBELEID</b>	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 netwerk*

#### 2.2.1 Kwaliteitseisen fietsnetwerk

Gebruikersbehoeften moeten het uitgangspunt vormen van de reflectie over fietsinfrastructuur en netwerk. De doelstelling is om een gebiedsdekkend fietsnetwerk te realiseren dat aan onderstaande vijf kwaliteitscriteria voldoet :

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

Hierbij benadrukken we dat het **basisnetwerk** het volledige stratennet omvat, dat overall 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.

Boven op dit structurerend netwerk werden recent nog **fiets-GEN verbindingen geïdentificeerd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in samenwerking met het Vlaams Gewest**. Deze fiets-GEN verbindingen worden heringericht als hoogwaardige snelfietsroutes en maken snelle bovenlokale fietsverplaatsingen mogelijk.

Om een zekere samenhang te waarborgen, zal de uitwerking van het structurerend netwerk gericht zijn op ofwel een **complete route** ofwel **een wijk in zijn geheel**.

Het **Fietsvademecum** bestaat al uit 7 afzonderlijke richtlijnenbundels: fietspaden en fietsmarkeringen, BEV, fietsinfrastructuur op rotondes, busbanen + fiets, verharding, verlichting en fietsparkeren. Een fundamenteel principe is **de keuze van fietsvoorzieningen afhankelijk van de snelheid en de intensiteit van het autoverkeer**, conform internationaal gekende richtlijnen. Op basis van de summierende tabel in het Fietsvademecum (gemarkeerde fietspaden) is een meer gedetailleerde keuzetabel uitgewerkt die vooral de lokale en communale straten verder uitwerkt.

## Keuzetabel gewenste fietsvoorzieningen

### Belangrijke toelichting

- Uitgangspunt: auto-intensiteit x fietsintensiteit = aantal potentiële conflicten = behoefte aan scheiding bij veel conflicten
- Basisnet fiets = alle straten moeten fietsbaar zijn
- Intensiteit fietsverkeer= huidig aantal fietsers + toekomstig aantal (raming)
- Intensiteit voertuigen = vte/dag (voertuigequivalent per dag) = zwaar vervoer/bus telt dubbel door, dus bij veel busverkeer of zwaar vervoer sneller overgaan naar gescheiden fietsvoorzieningen.
- V85 = feitelijke maximumsnelheid (85% van de voertuigen) – een niet gerespecteerde zone 30 wordt behandeld zoals een 50 km – of wordt verkeersluw gemaakt

**Aandachtspunt:** fietsroutes (GFR, LFR) door lokale straten worden best verkeersluw gemaakt, om de parameters intensiteit / snelheid / ruimte te wijzigen:

- **De verkeersintensiteit verlagen** = het verkeer (deels) omleggen (invoering van eenrichting, tegengesteld eenrichtingsverkeer, wegvakken of doorgangen voorbehouden aan fietsers, voetgangers, mogelijk OV en taxi)
- **De effectieve snelheid verlagen** = fysieke maatregelen om de snelheid te matigen in straten (rijwegversmalling, asverschuiving, Berlijnse kussens) et aan kruispunten (trottoirverbredingen, plateau) met minimale hinder voor fietsers (bypass)
- **Ruimte vrijmaken** voor de nodige fietskwaliteit – parkeren (deels) wegnemen

		Wegcategorie auto		Fietsnetwerkcategorie		
		Snelheid auto (V <sub>85</sub> )	Intensiteit voertuigen (vte/dag)	Basisnet (I <sub>fiets</sub> < 200/d)	GFR – LFR (I <sub>fiets</sub> 200 – 2.000/d)	Fiets-GEN (I <sub>fiets</sub> > 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)			
	Interwijkenwegen	50	< 5.000 (2 x 1)	Vrijliggende fietspaden (voorkeur) of aanliggende verhoogde fietspaden		
			> 4.000			
LOKALE WEGEN	Verzamelwegen	30	> 4.000	Gemarkeerde fietspaden (voorkeur) of busbaan met fiets		
			< 4.000			
	Lokale straten	30	> 2.000	Fietssuggestie-stroken (Bij sterke helling – gemarkeerde fietspaden)		
			< 2.000			

Figuur 29 – Keuzetabel

De gemeente zal deze tabel gebruiken als referentiedocument voor de kwaliteit van fietsvoorzieningen. Deze werd ontworpen door Timenco bvba in het kader van de BYPAD-evaluaties van de Brusselse gemeenten, opgesteld op basis van studies en bestaande modellen, aangepast aan de Brusselse realiteit. Deze tabel werd aan de gemeenten voorgesteld zonder dat deze formeel gevalideerd werd.

## 2.2.2 De woonwijken verder verkeersluwer maken

De gemeente Ukkel moet haar inspanningen verder zetten om de woonwijken verkeersluwer te maken. Dit is niet alleen goed voor fietsers maar ook voor voetgangers, de verkeersveiligheid (sterke verlaging van de risico van zware ongevallen) en de verblijfskwaliteit in het algemeen. Daarom zal de gemeente **de zone 30 veralgemenen in alle lokale straten (volgens een principe van "poches" of verblijfsgebieden) zoals voorzien in haar GMP**, met prioriteit aan de dichtbebouwde gebieden van de gemeente. Er zijn meerdere redenen om deze keuze te maken

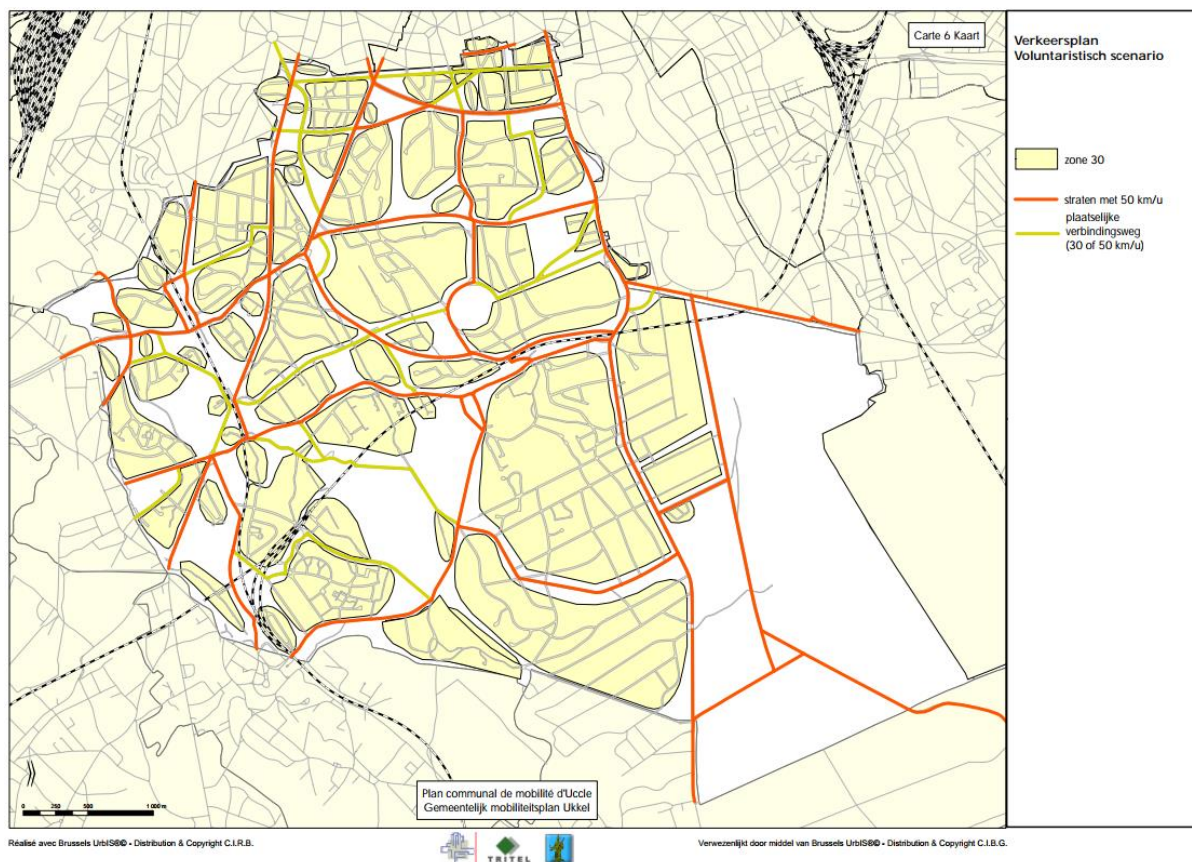
- De inrichting en ruimteverdeling van een lokale straat moeten de **voorkeur geven aan cohabitatie en gedeelte ruimte**. Een straat waarop wagens tot 50 km/u kunnen rijden vereist op zijn minst een gemarkeerd fietspad om voor de veiligheid en comfort van fietsers te zorgen (zie keuzetabel hierboven). Dit benadrukt echter de verkeersfunctie en niet de verblijfsfunctie van de straat.
- De zone 30 heeft tot doel de vermindering van de snelheden maar **garandeert nog steeds de lokale toegang** van bewoners, scholen, enz.
- **De snelheid van het doorgaande verkeer in woonwijken verminderen is van kapitaal belang**. In principe is de doelstelling het doorgaande verkeer te ontmoedigen of zelf te verwijderen in woonwijken. Maar gezien de afwezigheid van grote hoofdstedelijke assen en het relatief losse netwerk van interwijkwegen, zijn sommige verkeersstromen op collectoren en lokale wegen onvermijdbaar. Dit is vooral het geval in het zuiden van de gemeente, die het minst dichtbebouwd is. Bovendien heeft dit doorgaande verkeer de neiging om met hoge snelheden te rijden op vaak lange weggedeelten tussen kruispunten. Dit doet veiligheidsproblemen rijzen. Waar het verkeer onvermijdbaar is, is het absoluut noodzakelijk de snelheden te verminderen.
- De realisatie van relatief grote **verblijfsgebieden 30 km/u** verbetert de **leesbaarheid en het samenhang** van zones 30 terwijl de nood voor signalisatie kleiner wordt. De zones 30 zullen zonaal gesignaleerd worden bij de ingangen (F4a) en uitgangen (F4b) van de zones, samen met poorteffecten (verkeersdrempels<sup>13</sup>, wegversmallingen, voetpad oversteken<sup>14</sup>...) en horizontale herinneringen binnen de zone (wegmarkeringen).



<sup>13</sup> Let op : Verkeersdrempels moeten een fietsbare verharding hebben, dat wil zeggen geen traditionele kasseien.

<sup>14</sup> Met het oversteken van het voetpad door de fietser ook in rekening houden: het stoeprand verlagen op hoogte van het oversteken.

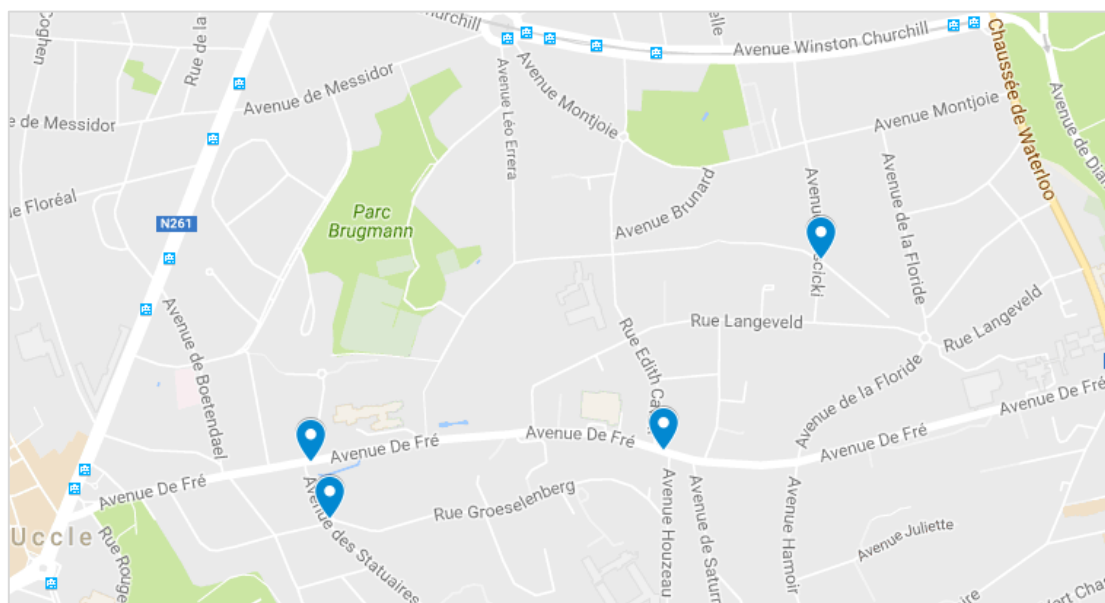
Figuur 30 – Mogelijke zones 30 volgens het voluntaristisch scenario (tegen 2020)  
(Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan Ukkel, 2006)



De gemeente **zal met de politie verder werken om ervoor te zorgen dat de zones 30 worden gerespecteerd**. Snelheidsgegevens zullen worden verzameld op de zwakke plekken (geïdentificeerd op basis van terreinexpertise en klachten). Waar een probleem vastgesteld wordt, zullen er maatregelen genomen worden om de snelheid te verminderen – bij voorkeur Berlijnse kussens die beter fietsbaar zijn.

Bovenop de uitbreiding van zones 30 zal de gemeente zich ook verder inspannen om woonwijken verkeersluwer te maken door de **versmalling van lokale straten en kruispunten die te breed zijn** wanneer deze moeten worden ingericht (in samenwerking met het Gewest voor Gewestelijke wegen). Op deze manier wordt de snelheid van automobilisten lager en de ruimte, leesbaarder, zowel voor voetgangers als voor fietsers. In Ukkel bijvoorbeeld, kan het om de volgende kruispunten gaan: kruispunt Moscickilaan / Bosveldweg en De Frélaan / Edith Cavellstraat / Houzeaulaan, of nog de zone De Frélaan / De Frésquare / Beeldhouwerslaan / Groeselenbergstraat / Riddershofstedelaan, waar het verschil tussen grote assen en lokale straten leesbaarder moet worden (deureffecten). Deze verschillende plekken worden in de kaart hieronder geïdentificeerd. Dit is niet de definitieve lijst, dat is slechts wat geobserveerd wordt tijdens het terreinbezoek.

Figuur 31 – Voorbeelden van straten en kruispunten in Ukkel die te breed zijn



De gemeente heeft BEV op alle eenrichtingsstraten geïntroduceerd behalve in het geval dat de politie er tegen was. Ze **zal een volledige kaart van alle eenrichtingsstraten maken, waarbij vermeld wordt waarop BEV ingevoerd werd.**

Waar doorgaand verkeer op lokale straten vastgesteld wordt, **zal de gemeente actie nemen om de snelheid te verminderen waar het noodzakelijk is.** Deze maatregelen zullen de cohabitatie van alle vervoerswijzen in de openbare ruimte als doelstelling hebben.

**Bij de realisatie van het volgende GMP engageert de gemeente zich om de verkeersplannen van de verschillende wijken opnieuw te bestuderen,** en daarbij rekening houden met de aanbevelingen van het fietsactieplan.

Figuur 32 – Woonwijken verkeersluwer maken: Plekken te herdenken

Xavier De Buestraat, winkelgedeelte:  
→ voetgangers+fiets zone / gedeelte ruimte ?



Vanderkinderestraat, GFR:  
→ Eenrichtingsstraten in tegenstelde richtingen ? / gedeelte ruimte ?



Breed kruispunt Moscickilaan / Bosveldweglaan



Breed kruispunt De Frélaan / Edith Cavellstraat / Houzeaustraat



Breed kruispunt De Frélaan / De Frésquare / Beeldhouwerslaan – een gebrek aan poorteffect



Breed kruispunt Beeldhouwerslaan / Groeselenbergstraat / Riddershofstedelaan





*Figuur 33 – Wegversmalling, Houzeaustraat van Lehaie in Koekelberg – Voorbeeld van goede praktijk (Bron : Before/After Gallery)*



*Figuur 34 – Ingang van een zone 30, poorteffect (verkeersdrempel) en wegversmalling van het kruispunt Théodore Rooseveltstraat, in Schaarbeek – Voorbeeld van goede praktijk (Bron : Before/After Gallery)*

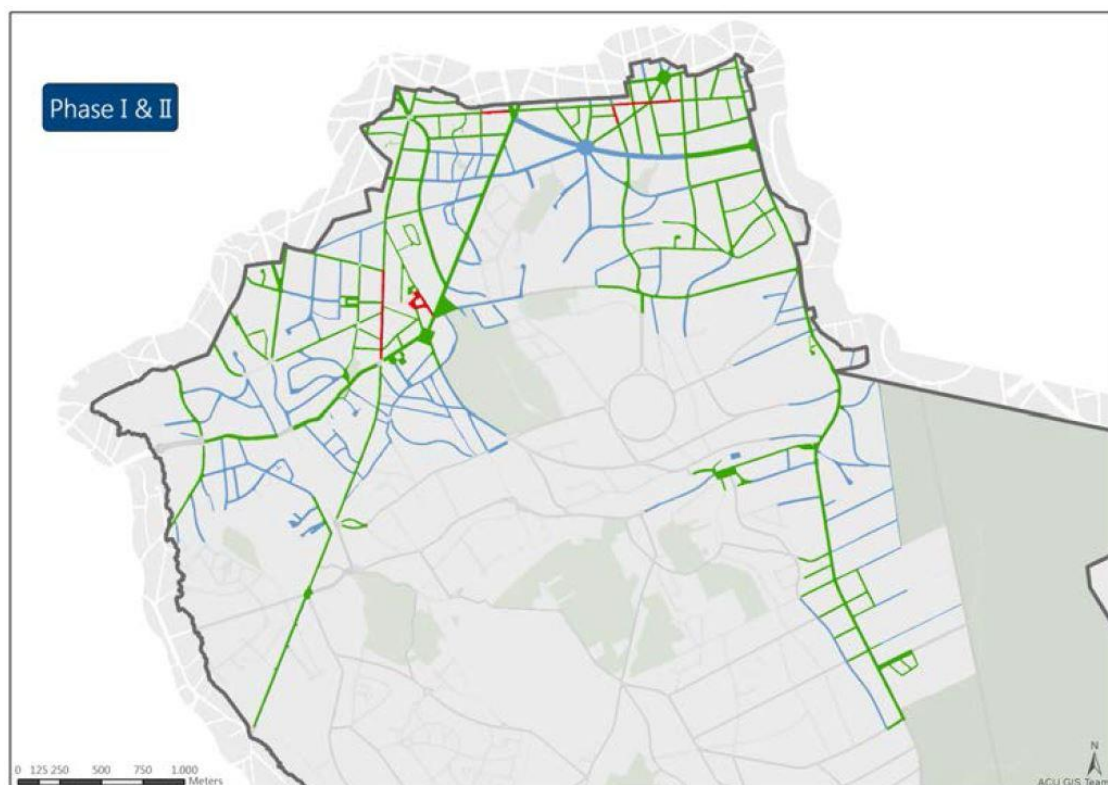


Woonerf, met poorteffecten en schuinparkeren (Berg van St-Job, Ukkel): → goede praktijk te herhalen



### 2.2.3 Het parkeren reglementeren

De gemeente zal gebruik maken van de uitvoering van haar GPAP om fietsenstallingen te installeren voor het kort- en langparkeren (fietsbeugels en fietsboxen) en daarbij de aanbevelingen van dit fietsactieplan volgen. (zie werkdomeinen A en C)



## 2.2.4 Een gestructureerd netwerk definiëren en uitvoeren

In het algemeen moeten alle straten fietsbaar zijn, dat wil zeggen correct ingericht worden volgens de keuzetabel hiervoor. Het is ook belangrijk leesbare en continue fietsroutes creëren met een hoog veiligheids- en comfortniveau, aan te vullen met bewegwijzering. De bewegwijzering moet een garantie zijn van de goede fietsbaarheid van de fietsroute: de fietser die de aanwijzingen volgt moet een globaal positieve ervaring hebben van een fietsroute die globaal veilig, continu, snel, comfortabel en aangenaam zijn – uitstekend voor sommige criteria, voldoende voor allemaal.

Om functioneel en aantrekkelijk voor de fietser te zijn, moet dit **lokaal structureel netwerk** aan zoveel mogelijk van volgende kenmerken voldoen:

Principes voor de definitie van een lokaal structureel netwerk	
✓	Directe verbindingen creëren tussen de wijken, lokale kernen (gemeentelijke administratie, middelbare scholen, ziekenhuizen) en de knopen van het openbaar vervoer (station, metrohalte). Dit werd in een diagram gegoten.
✓	Creëren van een netwerk als een raster met mazen van 500 meter
✓	Alternatieve routes voor de grote verkeersaders voor het gemotoriseerd en openbaar vervoer voortrekken
✓	Integreren van de GFR in het structureel lokaal netwerk. De twee GFR zijn niet te beschouwen als een hoger routeniveau maar als deel van het lokale netwerk
✓	Zorgen voor goede verbindingen met het lokale netwerk van buurgemeenten
✓	Goede verbinding met de routes op de grote assen

Het **GemFR netwerk** werd al ontworpen maar nog niet volledig gerealiseerd. De gemeente zal dus verder gaan en het netwerk volledig uitvoeren op het terrein. De gemeente zal **een uitvoeringsplan van de GemFR** uitwerken, volgens de volgende stappen:

1. Een **terreinbezoek** uitvoeren en oplossingen bedenken. Speciale aandacht zal worden gegeven aan kruisingen en oversteekplaatsen (vaak knelpunten in het netwerk).
2. **Prioriteiten** voor de uitvoering van de GemFR bepalen volgens hun potentiële gebruik. Criteria te gebruiken: verbindingen met scholen, met (bestaande of toekomstige) metrostations en tramhaltes, en met handelskernen.
3. De **bewegwijzering** ontwerpen: de lokale bestemmingen bepalen en een uitvoeringsplan maken. Het Gewest heeft een grafisch verticaal charter ontwikkeld voor de GemFR (zie hieronder). De gemeente zal de voorrang geven aan simpele wegmarkeringen om niet te veel visuele informatie op straat te hebben.

De gemeente **zorgt voor het onderhoud en de goede fietsbaarheid van de gerealiseerde fietsroutes (GFR en GmFR)**.

Het is belangrijk dat bij inrichtingskeuzes er ook rekening wordt gehouden met de relatief sterke **hoogteverschillen** van Ukkel en de smalheid van de straten die als hoofdwegen beschouwd worden. **Straten met traditionele kasseien** zijn niet fietsbaar, in het bijzonder als er een helling is. Zoals uitgelegd in het eerste deel ("Fietsprofiel") leiden kasseien tot een sterke instabiliteit voor de fietser alsook weinig comfort wegens de trillingen die ze veroorzaken. Ze vereisen meer inspanning om bergop te fietsen en vertragen fietsers sterk. Kasseien hebben echter ook een stedenbouwkundige en erfgoedwaarde. In Ukkel gaat het om de volgende straten: Vanderaeylaan en Rittwegerstraat (GFR), Moscickilaan (GFR), Crabbegatweg, Eikenboslaan, Laatste weggedeelte van Dolezlaan (school), Engelandstraat, Xavier de Buestraat, Victor Gambierstraat.

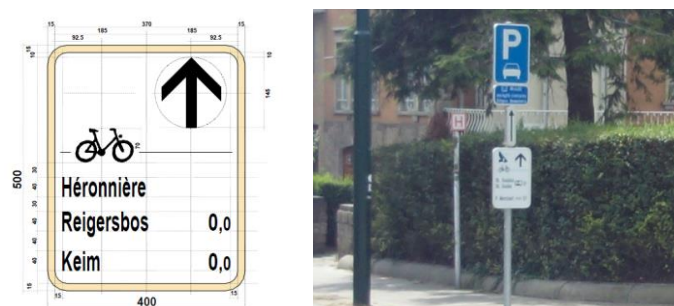
Om deze straten fietsbaar te maken zonder de kasseien te verwijderen, **heeft de gemeente twee opties**: het inrichten van comfortfietspaden op beide zijden van de weg of de weg met gezaagde kasseien herinrichten. Dit soort oplossing moet met voorrang op GFR (Vanderaey en

Moscicki) en GmFR uitgevoerd worden. Bergop moet de verharding het meest vlak zijn (asfalt of beton) om inspanningen maximaal te verminderen.

*Figuur 35 – Wegen met kasseien*



*Bewegwijzering - Afbeelding*



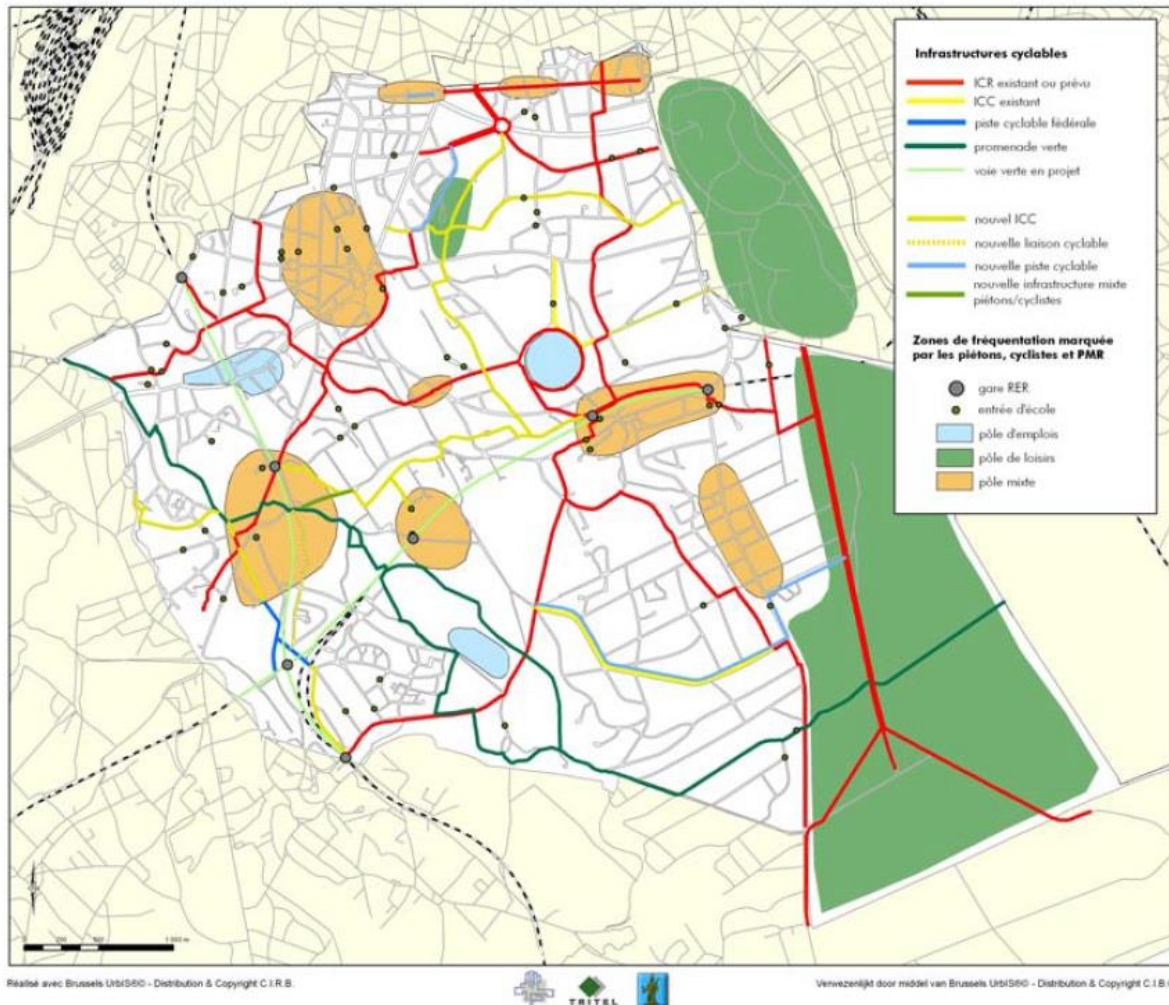
<sup>15</sup> Meer informatie op <http://provelo.org/fr/rd/centre-de-documentation/photos-bandes-conforts>

De gemeente zal de GemFR op « lokale straten » fietsbaar maken en zal daarvoor geïnspireerd worden door de voorgestelde **maatregelen** in de tabel hieronder.

Type van lokale straat (lokale weg of wijkcollector) – altijd 30 km/u	Goeie oplossing voor fietsroutes (GemFR, GFR)
<b>Verbindingswoonstraat, waar rust en gezelligheid de meerwaarde zijn</b>	Residentiele zone = voorrang aan voetgangers, inrichting zonder randen <i>Fietsstraat – te uitproberen op de (potentiele) meest gebruikte fietsassen</i>
<b>Rustige straat :</b> <b>Zwak verkeer</b> <b>+ snelheidslimiet van 30 gerespecteerd</b> <b>+ snelheidsbeheersingstoetsels</b>	Gemengd verkeer – fietssuggestiestroken
<b>Idem, met (potentiele) belangrijke fietsstromen</b>	Gemarkeerd fietspad Fietsstraat: voorrang aan fietsers, inhalen verboden
<b>Drukkere lokale straat (wijkcollector) :</b> <b>meer verkeer, bussen, vrachtwagens (leveringen)...</b>	Gemarkeerd fietspad
<b>Enkelrichtingsstraat ; esteenweg (exclusief parkeer)</b> <b>A. 4m25 of meer</b> <b>B. Minder dan 4m25</b>	Beperkt eenrichtingsverkeer ✓ Gemarkeerd fietspad in de tegenrichting, fietssuggestiestroken in de andere richting ✓ fietssuggestiestroken in beide richtingen <i>Gemarkeerd fietspad min. 1m + min. 0,50 afstand van de rand</i> <i>+ weg min. 2m75<sup>16</sup></i>
<b>Te brede straat voor een zone 30</b> <b>Sterke helling, richting bergop</b>	Vrijliggend fietspad – eenrichting of tweerichtingen (in dit geval: rechts van het parkeer) (Tijdelijke oplossing: een gemarkeerd fietspad) Ofwel : beperkt eenrichtingsverkeer invoeren, met een gemarkeerd fietspad in de tegenrichting

<sup>16</sup> Fietsvademeccum van het BHG, Katern 1 "Beperkt Eenrichtingsverkeer"

Figuur 36 – Gewestelijke en gemeentelijke fietsroutes, GMP 2006 Ukkel – te realiseren



### 2.2.5 Het Fiets-GEN ondersteunen

De gemeente **engageert zich om de realisatie van fietsroutes langs de treinsporen aan te moedigen en te vergemakkelijken**. Het gaat om de fiets-GEN RERv12 en RERv5 die als « project van een groene weg » in de kaart hierboven aangeduid worden.

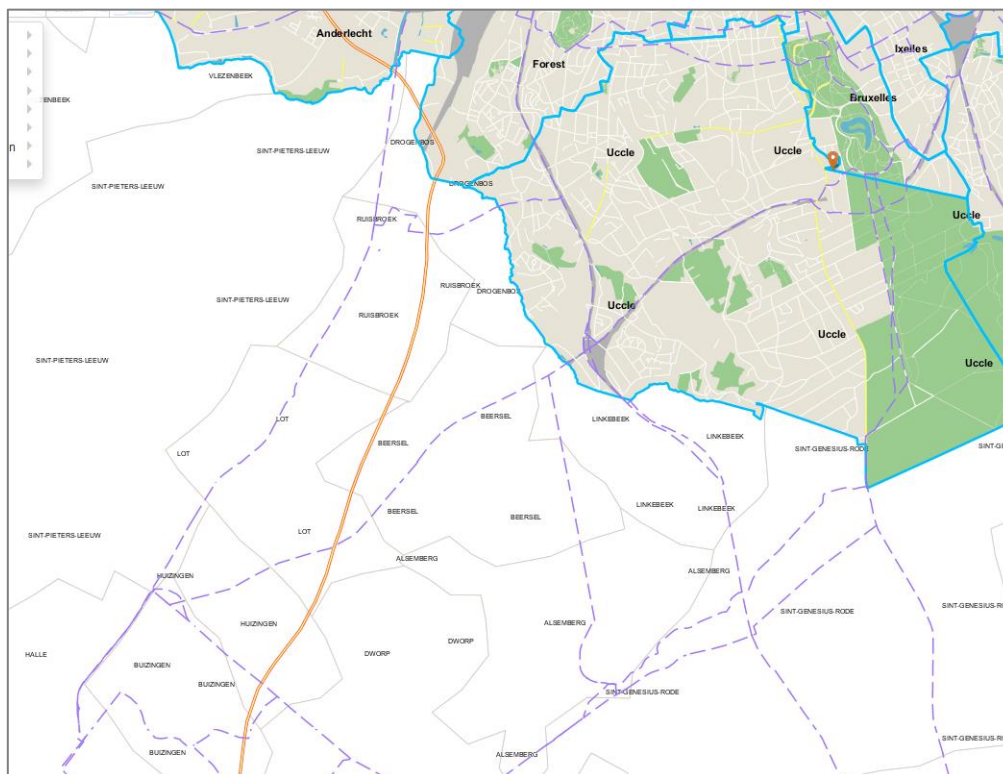
Deze routes zijn bijzonder belangrijk in Ukkel voor de volgende redenen:

- De routes langs de twee spoorwegen **kruisen door een groot deel van de gemeente** en hebben een hoog fietspotentieel gezien dat ze **directe verbindingen aanbieden** met het stadcentrum en tussen verschillende delen van de gemeente.
- Ze zijn **heel vlak**, wat bijzonder belangrijk is in een gemeente met sterke hoogteverschillen zoals Ukkel.
- Ze hebben een zeker potentieel als **snelle fietsroutes** voor pendelaars vanuit de zuidenperiferie (regio tussen Halle en Sint-Genesius-Rode) en bieden dus een geloofwaardige alternatief voor het autogebruik, zowel voor de woon-werkverplaatsingen alsook voor woon-schoolverplaatsingen. Zie de kaart hieronder.

Een **stedenbouwkundige vergunning** moet snel ingediend worden door het Gewest om de ruimte te reserveren.

De gemeente moet met het Gewest de **ontwikkeling van de twee andere GEN-fietsroutes** nog bespreken **die door de gemeente kruisen (RERv11 en RERv2)** via W. Churchilllaan, het Ter Kamerenbos en het Zoniënwood.

Figuur 37 – Fiets-GEN in Ukkel en in de periferie (lichtpaarse streepjes)



## 2.2.6 De toegestane wegen en paden volledig fietsbaar maken

Er bestaan enorm veel wegen en paden in Ukkel en vele daarvan hebben een deel een mooi potentieel als functionele kortere wegen. Sommige vormen al comfortabele en veilige routes voor fietsers, maar een groot aantal moet nog worden ingericht.

Daarvoor zal de gemeente **een verbeteringsprogramma van de fietsbaarheid van de wegen en paden** oprichten. Weggedeelten die deel maken van het netwerk van GFR en GmFR krijgen voorrang, alsook schoolroutes. De fietsers zullen gevraagd worden om de meest dringende behoeftes te definiëren, en zelf een inventaris op te stellen (fiches, foto's). Er zal rekening gehouden worden met de resultaten van het project STAPAS<sup>17</sup> (inventaris van alle straten en wegen op het Brusselse grondgebied), beheert door het Gewest. De meest belangrijke behoeftes zijn:

- Zichtbare en comfortabele in- en uitgangen (zonder stoepanden);
- Voldoende breedte zodat het comfortabel is voor fietsers en om conflicten tussen fietsers en voetgangers te vermijden ;
- Afschaffing van paaltjes en barrières, die ontmoedigend en onveilig zijn en tot te smalle doorgangen leiden ;
- Stand van de verharding : de voorkeur geven aan beton of asfalt voor het grootste comfort, in het bijzonder bergop/-af ;
- Verlichting op de routes die s' morgens en s' avonds gebruikt worden (in het winter wordt het al donker wanneer de leerlingen naar/van school gaan) ;
- Visuele of fysieke scheiding tussen fietsers en voetgangers (de voorkeur geven aan de signalisatie D9, die hen van elkaar scheidt in plaats van D10) op plekken die tegelijkertijd veel gebruikt worden door beide groepen, bij voorbeeld vlakbij een school. Een voorbeeld van goede praktijk is de Roggebloemweg die langs het Roodebeekpark in Sint-Lambrechts-Woluwe rijdt (afbeelding hieronder).

<sup>17</sup> Meer informatie op <http://www.stapas.be/>



### 2.2.7 De grote assen fietsbaar en oversteekbaar maken

De **grote assen** zijn heel belangrijk voor de fietser. Ze zijn rechte routes en dus leesbaar en snel; ze veiliger en comfortabeler maken voor elke fietser betekent de realisatie van vrijliggende fietsinfrastructuur (rustige ventweg, vrijliggend of gemarkeerd fietspad afhankelijk van het geval). In vele gevallen zijn het ook assen van het openbaar vervoer, al dan niet met een eigen baan.

De functie van deze **assen met een snelheidslimiet van 50 km/u** en de verkeersintensiteit vereist een scheiding van fietsers van het gemotoriseerd verkeer.

- De fysieke scheiding (vrijliggend fietspad) is de enige oplossing om beginners of kinderen op deze assen te beveiligen.
- Een gemarkeerd fietspad is acceptabel op assen van 2\*1 rijbaan maar het is soms mogelijk een vrijliggend fietspad rechts van de parkeerstrook te creëren: deze voelt veiliger aan zolang het geen conflicten veroorzaakt met voetgangers.
- De busbaan toegankelijk voor fietsers is mogelijk, maar is geschikt alleen voor ervaren fietsers; voor potentiële fietsers voelt dit niet veilig aan.
- De tweerichtingsfietspad is te vermijden, behalve op grootstedelijke assen waar een tweerichtingsfietspad op beide zijden van de straat nodig is om grote omleidingen te vermijden tussen heel afgelegen kruisingen. Er zijn geen hoofdstedelijke wegen op het grondgebied van Ukkel.
- Fietssluis toevoegen aan kruispunten met verkeerslichten met 2\*1 rijbaan die het mogelijk maken in een keer te linksaf te draaien; conflicten en risico's worden groter in het geval van 2\*2 rijbanen: het is dan beter in twee stappen linksaf te draaien, met fietsoversteekplaatsen langs het zebrapad.
- De rotondes worden bij voorkeur beperkt tot één rijbaan, zodat de fietser in gemengd verkeer kan fietsen, gemarkeerd met fietslogos. Rotondes met meerdere rijstroken moeten met vrijliggende fietspaden uitgerust worden.

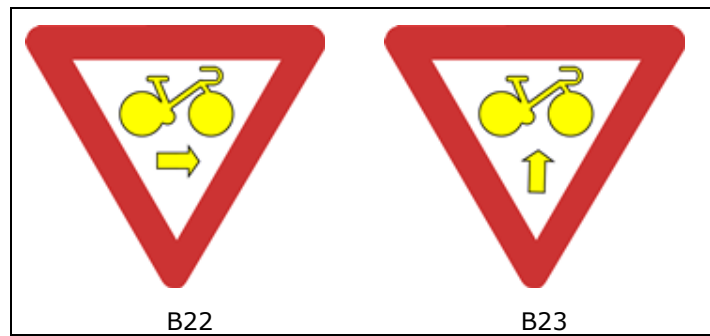
Een alternatief zou **de invoering van een zone 30 op interwijkwegen**, toegelaten door het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) en al uitgevoerd in andere gemeenten: Jacobslaan in Etterbeek en Leuvensesteenweg in Evere (oversteekplaats Paduwa).

De bijzonderheid van Ukkel is dat **de meerderheid van hoofdroutes en interwijkwegen gemeentelijke wegen zijn** en niet Gewestelijk. Via aanvragen en overleg beschikt de gemeente over belangrijke hefboomen om de inrichtingen op de Gewestelijke assen te oriënteren volgens het lokale context.

Om de aantrekkelijkheid van het fietsen te verhogen **zal de gemeente samen met het Gewest opportuniteiten opzoeken om B22 en B23 borden aan kruispunten met verkeerslichten te installeren** (afbeelding hieronder), zoals gerealiseerd door het Gewest op de Gewestelijke wegen<sup>18</sup>. De doelstelling is de fietsers laten kruisen ook als het rood is, behalve in het geval van zichtbaarheidsproblemen of straatvormproblemen.

<sup>18</sup> Meer informatie op <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/news/generalisation-des-panneaux-b22-b23/>

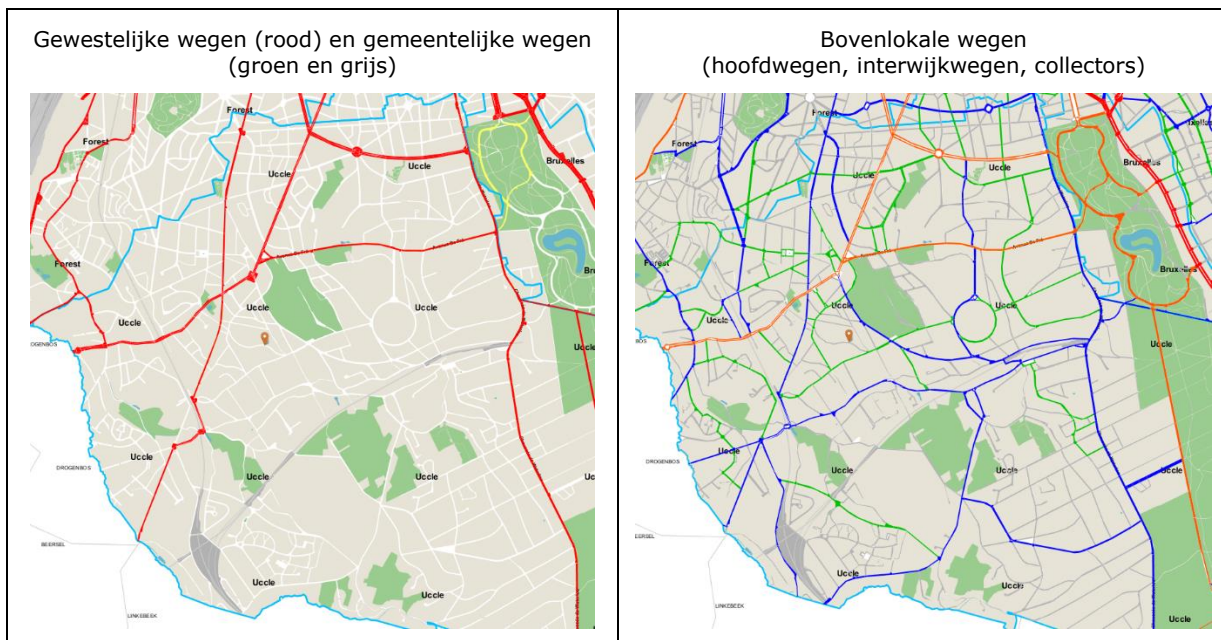




Figuur 38 – Voorbeelden van zones 30 op interwijkwegen



Figuur 39 – Wegbeheerder en wegenspecialisatie






**Hieronder** wordt de situatie van de fietser voor iedere straat geëvalueerd op basis van de fietsbaarheidsnormen in de keuzetabel hiervoor gepresenteerd. **De meeste hoofdwegen en interwijkwegen voldoen op de dag van vandaag niet aan de normen, gezien dat er geen enkele vorm van fietsinfrastructuur bestaat : de fietser moet in gemengd verkeer fietsen met belangrijke verkeersstromen.**









Twee theoretische opties zijn hier voorgesteld :









- **Ruimte vrijmaken** om vrijliggende of gemarkeerde fietspaden te creëren. Deze oplossing vereist vaker drastische interventies en een impactanalyse op voorhand: afschaffen van parkeerplaatsen, invoering van een eenrichtingsverkeer, wegversmalling van 2\*2 rijbanen tot 2\*1 rijbanen, halve trambaan (afwisseling op hoogte van de kruispunten) ;
- **Ofwel een zone 30 km/u invoeren** op weggedeelten van interwijkwegen en zo gemengd verkeer mogelijk te maken – een relatief gemakkelijke oplossing, met geen ingrepen die een volledige heraanleg vereisen: bewegwijzering, markeringen, parkeerorganisatie, Berlijnse kussens, punctuele versmallingen (voorrang verlenen voor voertuigen in de tegenrichting), enz. Op middellange of lange termijn, kan het verkeer verwerkt worden tijdens de heraanleg om de weg te versmallen.

Het is onmogelijk deze opties gedetailleerd te bestuderen in het kader van dit fietsactieplan. Ze vereisen vaak de herziening van het verkeersplan in een bredere context. De gemeente **beloofd deze opties in het geval van een heraanleg te bestuderen.**









Legende:




- ⇒ 2\*1 = twee keer één autorijbaan, d.w.z. één rijbaan in elke richting
- ⇒ 2\*2 = twee keer twee autorijbanen, d.w.z. twee rijbanen in elke richting
- ⇒ P = autoparkeren
- ⇒ Gemarkeerd /vrijliggend fietspad = fietspad met wegmarkeringen of helemaal apart van de weg
- ⇒ Fietssuggestiestroken = gesuggereerd fietspad (fiets logos en pijlen '»')
- ⇒ Gemengd verkeer = de fietsers delen de weg met andere vervoerswijzen
- ⇒  = de inrichting voldoet niet aan de normen
- ⇒  = de inrichting voldoet gedeeltelijk aan de normen
- ⇒  = de inrichting voldoet aan de normen

Wegenspecialisatie	Straat	Wegbeheerder	Max. snelheid	Bestaand profiel vs. normen
<b>Grootstedelijke weg</b>	/			
<b>Hoofdroute</b>	Churchill	Gewest	50 km/u	2*2 + <b>vrije trambaan</b> + P, fietsers in gemengd verkeer Fiets-GEN 
	Brugmann / Stalle	Gewest	50 km/u	2*1 + <b>vrije trambaan</b> + P, fietsers in gemengd verkeer 
	De Fré	Gewest	50 km/u	2*1 Gemarkeerd fietspad / fietssuggestiestroken (weg recent heraangelegd) 
	Lorrainedreef	Gewest	50 km/u	2*1 Vrijliggend tweerichtingsfietspad 
<b>Interwijkweg</b>	Alseberg / Gulden Kasteel	Gewest	50 km/u	2*1 + <b>tram in gemengd verkeer</b> + P ( <b>vrije trambaan</b> op de weggedeelte van Gulden Kasteel) fietsers in gemengd verkeer (fietssuggestiestroken) 
	Coghen	Gemeente	50 km/u	2*1 + P fietsers in gemengd verkeer 
	Wolvendael / Carsoel	Gemeente	50 km/u	2*1 + <b>tram in gemengd verkeer</b> + P fietsers in gemengd verkeer 
	Cavell / Houzeau	Gemeente	50 km/u	2*1 fietsers in gemengd verkeer 

Wegenspecialisatie	Straat	Wegbeheerder	Max. snelheid	Bestaand profiel vs. normen
	Waterloosesteenweg	Gewest	50 km/u	NOORD (vanaf P. van Oranje): 2*1 Fietssuggestiestroken (met/zonder tram) Fietsers in gemengd verkeer 
				ZUID (vanaf de grens Brussel-Vlaanderen tot P. van Oranje): 2*2 Vrijliggend tweerichtingsfietspad op de zijde van het woud <i>Opmerking: onvoldoende breedte<sup>19</sup></i> 
	Terhulpensesteenweg	Gewest	50 km/u	2*1, fietsers in gemengd verkeer 
	Montana	Gemeente	50 km/u	1*1, beperkt eenrichtingsverkeer Gemarkeerd fietspad / fietssuggestiestroken 
	Van Bever	Gemeente	50 km/u	2*1 + P buiten de weg 2*vrijliggend fietspad 
	Prins van Oranje	Gemeente	50 km/u	2*1, zonder P – private garages (een weggedeelte met 1P) + kussens + verkeersdrempels (snelweg aspect) busroute fietsers in gemengd verkeer <i>Opmerking: gedeelte van GFR 6 + suggestiestroken in het verleden</i> 
	Zijlaan / Prins de Lignelaan	Gemeente	50 km/u	2*1 Fietsers in gemengd verkeer Vrijliggend fietspad (Zijlaan gedeelte), gecombineerd met het voetpad 
	St-Jobsesteenweg	Gemeente	50 km/u	2*1 Fietsers in gemengd verkeer 

<sup>19</sup> In deze situatie (geen voetpad) zijn (de weinige) voetgangers toegelaten op het fietspad.

Wegenspecialisatie	Straat	Wegbeheerder	Max. snelheid	Bestaand profiel vs. normen
	Godshuizenlaan	Gemeente	50 km/u	2*1, zonder P + verkeersdrempels fietsers in gemengd verkeer 
	Dolezlaan / Wansijnlaan	Gemeente	50 km/u	Eenrichtingsverkeer Dolez : Gemarkerd fietspad in de richting van het verkeer (parkeren) 
	Dolezlaan	Gemeente	50 km/u	Vrijliggend fietspad (zonder voetpad) 
	Ringlaan (west gedeelte) + Mercuriuslaan	Gemeente	50 km/u	2*1 (! Smaller dan in het noord gedeelte) Fietsers in gemengd verkeer busroute 
	Drogenbossesteenweg	Gemeente	50 km/u	2*1 + 1P fietsers in gemengd verkeer Asverschuivingen 
	Horzelstraat	Gemeente	50 km/u	NOORD 2*1, zonder P of 1P Fietsers in gemengd verkeer Busroute (! Problematische zone: geen voetpaden, heel smalle weg) 
		Gemeente	50 km/u	MIDDEN 2*1, zonder P Gemarkerd fietspad 
		Gemeente	50 km/u	ZUID 2*1, P punctueel Zone 30 en woonwijk (! Smalle weg) Fietsers in gemengd verkeer 

Wegenspecialisatie	Straat	Wegbeheerder	Max. snelheid	Bestaand profiel vs. normen
<b>Wijkcollector</b>	Messidorlaan	Gemeente	50 km/u	Vrijliggend tweerichtingsfietspad <i>Opmerking: verlichtingsprobleem?</i> 
	Xavier De Buestraat (winkel gedeelte) / St-Pietersvoorplein	Gemeente	30 km/u	2*1, Zone 30, zonder P Fietsers in gemengd verkeer <i>Opmerking: verharding (traditionele kasseien) niet ideaal</i> 
<b>Lokale straat</b>	Vanderkinderestraat	Gemeente	50 km/u	1*1, beperkt eenrichtingsverkeer, P Fietsers in gemengd verkeer 

Alsebergsesteenweg (Interwijkweg IW) :  
fietsers in gemengd verkeer



Coghenlaan (IW)



De Frélaan (hoofdroute) :  
Fietsers onveilig



Montana (IW) : *de facto* ingericht als een  
lokale straat in zone 30



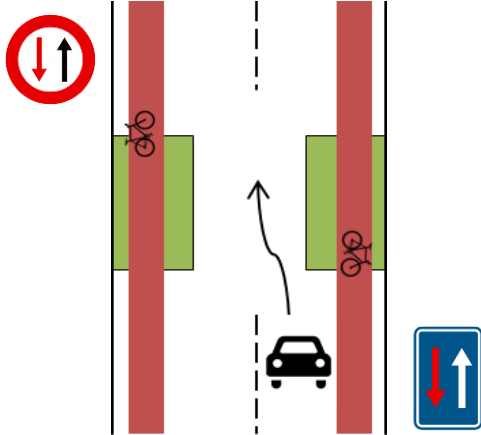
Ringlaan (IW): fietsers in gemengd verkeer



Prince van Oranje (IW): snelweg effect



Mogelijke oplossing : Punctuele wegversmallingen ; bvb.: « Voorrang lenen » (borden B19, B21)



Dolezlaan (IW): Gemarkeerd fietspad in de slechte richting en zonder bufferzone



Waterloosesteenweg (IW): handelskern → invoering van een zone 30 ?



Sint-Jobsplein (IW): → meer voorrang aan voetgangers en fietsers geven (inrichten van een gedeelte ruimte ?)



Voorbeeld 1 : Keymplein (Watermaal-Bosvoorde)



Voorbeeld 2 : het toekomstige Jourdanplein (Etterbeek)





Lorrainedreef (Hoofdroute) :  
Verlichtingsprobleem op het  
tweerichtingsfietspad



Lorrainedreef : → een verlichting gebruiken dat  
het woud respecteert



Albertlaan : met gemarkeerd fietspad



W. Churchillaan : hetzelfde profiel als  
Albertlaan, zonder gemarkeerd fietspad



## 2.2.8 Onderhoud en schoonmaak

De technische diensten zullen **een speciale aandacht besteden aan het onderhoud en schoonmaken van het fietsinfrastructuur en fietsmarkeringen.**

De gemeente zal **overwegen dienstfietsen** (elektrische fietsen of niet, bakfietsen of niet, met het logo van de gemeente) **ter beschikking te zetten voor ambtenaren verantwoordelijk voor het onderhoud.** De bewaking van fietsinrichtingen met de fiets in plaats van met het wagen verbetert het lokaliseren van beschadigingen en de communicatie over het fietsbeleid door het fietsengagement zichtbarer te maken.

De gemeente zal zo vlug mogelijk op meldingen reageren, en dit volgens de prioriteiten en het probleem dat gesignaleerd wordt door fietsers (bijvoorbeeld via de App **FixMyStreet**). De gemeente zal in samenwerking met het Gewest een efficiënte manier bepalen om vrijliggende fietspaden (op gewestelijke en lokale wegen) te onderhouden. Lage boomtaken en vegetatie op fietspaden moeten ook onderhouden worden.

## 2.3 Werkdomein B : De stilstaande fiets

### Werkveld : fietsparkeren

#### 2.3.1 Doelstellingen fietsparkeren

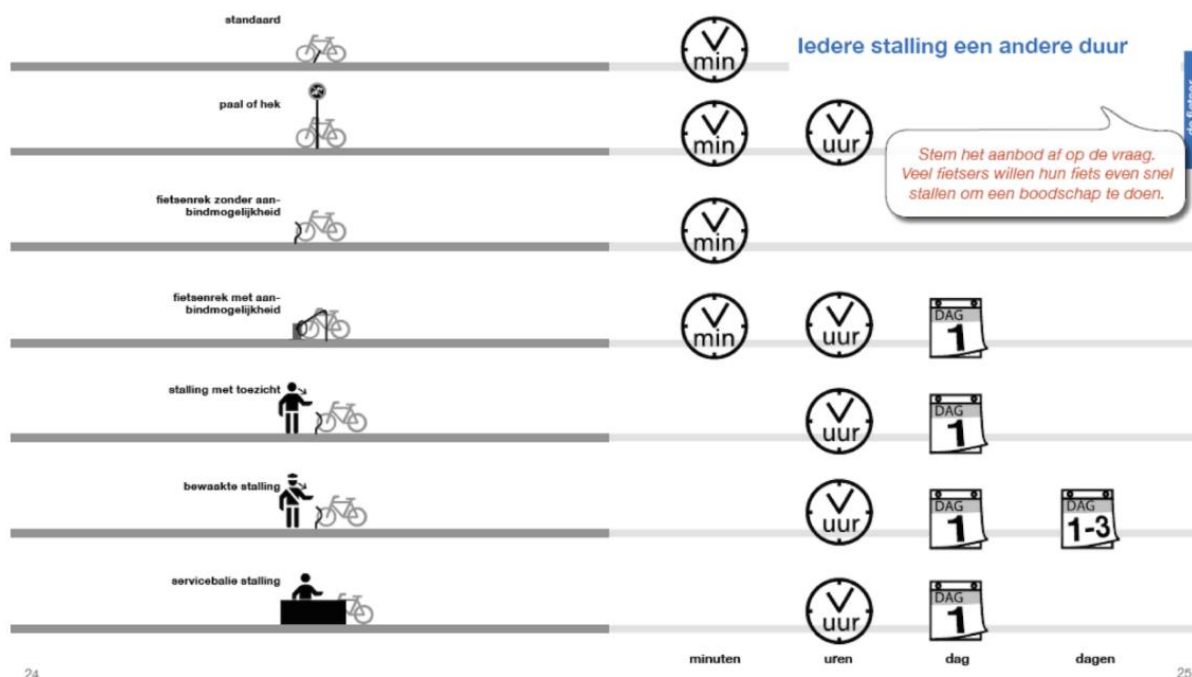
Fietsparkeren is om twee redenen een grote uitdaging in het fietsbeleid:

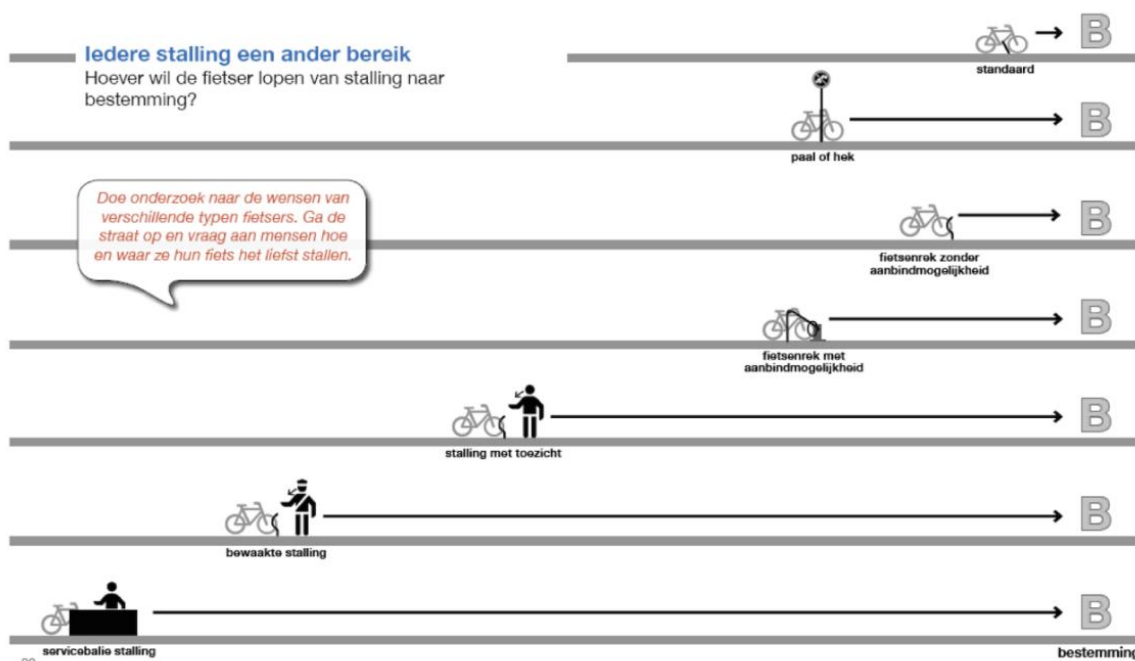
- **Diefstalpreventie:** Fietsers moeten hun fiets veilig en comfortabel kunnen achterlaten, zowel op hun bestemming als 's nachts ;
- **Vermijden van overbezetting:** nabij de grote attractiepolen en in het stadscentrum moeten fietsers een groot aantal fietsen praktisch en geordend kwijt kunnen om fietsers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

Met de volgende elementen dient daarom rekening gehouden worden:

- Een aanbod voorzien dat evenredig is met de reële **vraag** die door de bestemming wordt gecreëerd
- Ingaan op de verschillende **noden** van kortparkeren (vb. een snelle boodschap) en langparkeren (vb. aan het station) wat betreft de inplanting, het bewakingsniveau en comfortniveau.
- Oplossingen voorzien voor het **residentieel** stallen, vooral in de stedelijke omgeving
- **Effectieve** technische (stevig, makkelijk in gebruik, mogelijkheid om het kader vast te maken zonder de fiets te beschadigen) en geschikte (de 'nietjes', het fietsenrek, bewaakt parkeren) oplossingen vinden

Zoals hierboven geschreven moet het parkeeraanbod divers zijn volgens het gebruik. De figuren hieronder geeft het type, comfortniveau en mate van toezicht weer naargelang de parkeerduur.





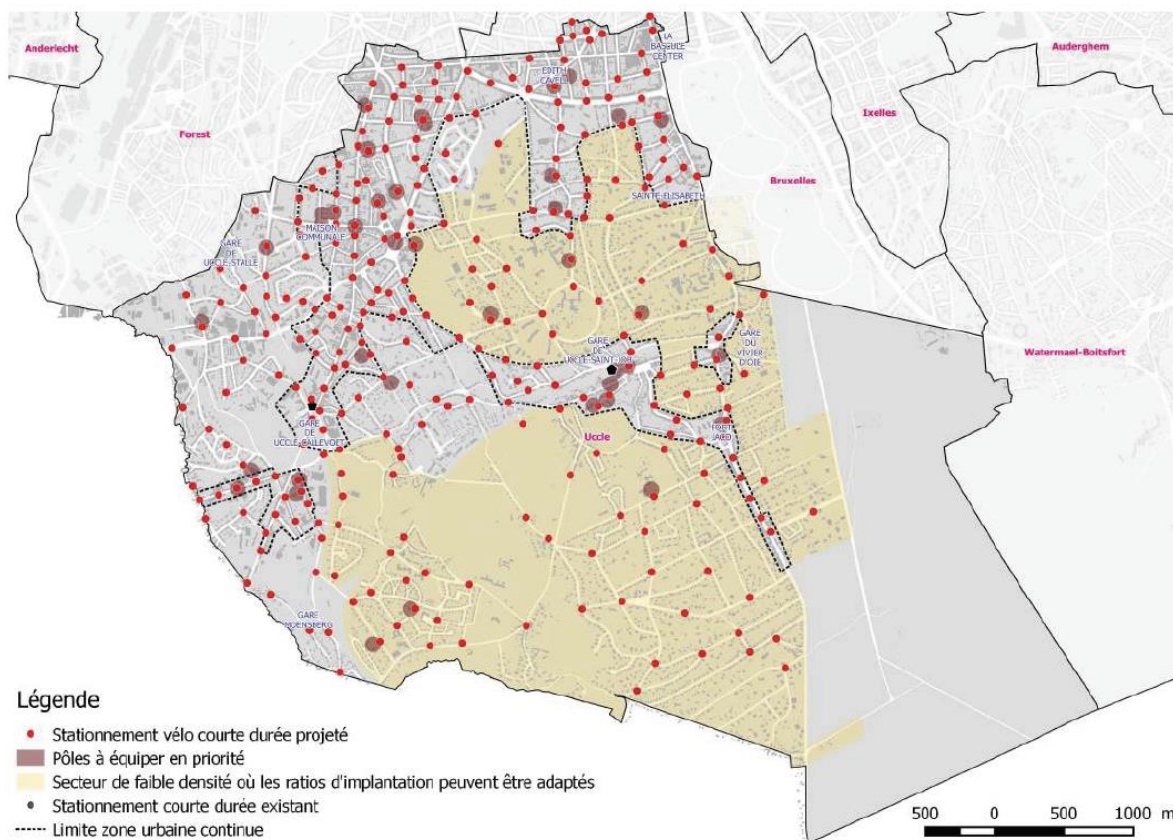
Bron : Inspiratieboek fietsparkeren, Utrecht 2010

### 2.3.2 Fietsbeugels (kortparkeren)

De gemeente **zal een gebiedsdekkend aanbod aan fietsbeugels op straat ontwikkelen, zoals voorzien in haar GPAP, dat wil zeggen 120 fietsbeugels per jaar installeren van 2017 tot 2020.** De fietser zal hierdoor altijd zeker zijn een fietsparkeerplaats te kunnen vinden vlakbij zijn/haar bestemming (ook als de fietser een vriend in een woonwijk bezoekt). Bij grotere attractiepolen moet er ruimte voorzien zijn voor potentiële uitbreidingen in het geval van verzadiging.

De gemeente zal op de hoogte blijven wat betreft de evolutie van de behoeftes, en dit op basis van terreinbezoeken, jaarlijkse metingen van de bezettingsgraad van het fietsparkeren (rond september en/of mei) en suggesties van de weggebruikers (inclusief feedback van fietsverenigingen). Gemeenschapswachten kunnen hierin betrokken worden om hun terreinobservaties te delen op vlak van behoeftes aan fietsenstallingen. Het is belangrijk de bezettingsgraad van de beschikbare voorzieningen te evalueren en verzadigde plekken te ontdekken alsook zones waar veel « wildparkeerders » staan. Deze tonen een te laag aanbod aan of een slechte ligging ten opzichte van de behoeftes. De plaatsen waar geteld wordt, kan eventueel bepaald worden op basis van de informatie van gebruikersverenigingen.

Figuur 40 – Planning van fietsenstalling voor kort- en langparkeren (GPAP)



### Synthese van het Fietsparkeeractieplan

	BESTAAND		GEPLAND		TOTAAL GEPLAND	
	Kort	Lang	Kort	Lang	Kort	Lang
Tijdsduur parkeren						
Aantal stations	80	2	210-296	18	290-376	20
Vermogen (in plaatsen)	296	112	1260-1874	251	1556-2170	363

### 2.3.3 Fiets + het openbaar vervoer (middellang- en langparkeren)

De Gemeente **zal een aantrekkelijk aanbod van fietsenstallingen aan de OV-stations en hun omgeving ontwikkelen om fiets+OV verplaatsingen te aanmoedigen**, in samenwerking met de MIVB, het Gewest en Infrabel/NMBS.

- Op het gemeentelijke grondgebied gaat het om de treinstations van Ukkel-Calevoet, Moensberg, Linkebeek, Ukkel-Sint-Job en Ukkel-Diesdelle ; alsook de tramhaltes en tramlijneinden (Churchill, Stalle, Vanderkindere, Van Haelen, Fort-Jaco, enz.), bushaltes en buslijneinden, in het bijzonder de terminus van de lijn 124 (bus RAPIDO TEC vanuit het Waals Brabant) op Heldensquare.
- Een potentieel te realiseren:
  - Fiets + trein/tram voor verplaatsingen zowel binnen het Gewest (onder andere naar het stadcentrum, maar ook naar andere delen van het Gewest) als lange afstanden naar/uit Brussel (via het Zuidstation bijvoorbeeld).
  - Fiets + TEC/COMFORTO voor woon-werk en woon-school verbindingen naar het Waals Brabant.
- De gemeente zal actief meewerken aan het **Masterplan Fietsparkeren** en zo de behoeftes en opportuniteiten van de gemeente te integreren.

Om deze intermodaliteit aantrekkelijk te maken, moet er een aanbod van kwalitatieve en veilige fietsenstallingen komen, voor de halve dag, de hele dag of tijdens de nacht (verplaatsingen naar Brussel s'ochtends).

- Een basisaanbod van 20 fietsbeugels (40 fietsparkeerplaatsen) aan de treinstations voorzien, verspreid tussen de verschillende ingangen (vermijden dat gebruikers de straat en spoorwegen moeten oversteken); een basisaanbod van 10 fietsbeugels (20 fietsparkeerplaatsen) aan de tramhaltes ; de treinstations en tram- en bushaltes vooreerst uitrusten die verbonden zijn met een GFR of een GmFR.
- Ligging en inrichting die het gebruik aanmoedigen : type van fietsbeugels aanbevolen door het Fietsvademeccum (Katern 7), zichtbaar (attractie effect en sociale controle), vlakbij ingangen (snelheid en aantrekkelijkheid) en bedekt (comfort).
- Op voorhand de mogelijkheid van een uitbreiding voorzien in het geval van verzadiging (ruimte te reserveren om het aanbod te dubbelen of verdrievoudigen).
- **Inspelen op de belangstelling voor betalende beveiligde fietsenstallingen** (toegangscontrole) aan de meest gebruikte stations en haltes.
- Na verhogen van de fietsbaarheid, waarom geen Fietspunt aan het station Ukkel-Calevoet?

#### 2.3.4 Uitrusting van de polen (middellang-/ langparkeren)

De gemeente **zal zorgen voor de uitrusting van de polen met een kwalitatief aanbod van fietsenstallingen**. Hierdoor worden studenten, werknemers en bezoekers aangemoedigd te fietsen naar de verschillende polen (administratie, onderwijs, handel, cultuur en sport) te gaan.

- **Gemeentehuis.** De verhuizing van de gemeentediensten naar het site Fabricom (Stallestraat n°73, bestaand gebouw) is een goede aanleiding voor de gemeente om het goede voorbeeld te geven door een fietsenstalling te realiseren zowel voor het personeel alsook voor de bezoekers. De bezoekers moeten er een sterk, zichtbaar en aantrekkelijk aanbod vinden, in de vorm van fietsbeugels langs het hoofdingang voor zichtbaarheid en sociale controle. Het personeel zal aangemoedigd worden om met de fiets naar hun werk te rijden door het aanbod van een toegankelijke, zichtbare en veilige fietsenstallingen. Er zullen meer voorzieningen aan hen aangeboden worden: een kleedruimte, douches, kasten voor de fietsuitrusting (helm, kapmantel, enz.), banden oppompen, enz.
- **Onderwijs.** Fietsbeugels installeren in de openbare ruimte van basisscholen voor de ouders. In alle scholen een overdekte fietsenparking creëren binnen de schoolmuren ofwel een afgeschermd parking met toegangscontrole voor leerlingen/studenten en het personeel (door het personeel eventueel geactiveerd). Op deze manier kunnen de studenten en het personeel de hele dag door hun fiets veilig stallen. Met een basisaanbod beginnen, berekend op basis van het aantal van bestaande fietsers vermeerderd door 10% (attractie-effect te voorzien). Uitbreidingsmogelijkheden voorzien.
- **Handelspolen.** Deze polen met een comfortabel aanbod voor bezoekers uitrusten, overdekt en vlakbij de ingangen voor zichtbaarheid en sociale controle. Het gaat om de supermarkten en shopping centra (bvb.: Shopping De Fré, Galerij Inno van de Bascule, Shopping Fort-Jaco) en de verschillende handelskernen van de gemeente. Beroep doen op handelaars tot belangstelling, partnerschappen opstarten. In de handelskernen waar de vraag hoog is en waar meer dan een uur vaak nodig is om diverse boodschappen te doen (bvb: Sint-Job, vanderkindere, Cavel/Hoef – geen definitieve lijst), zal de gemeente mogelijkheden opzoeken om **een buurtstalling buiten de openbare weg** te installeren. Het gaat om:
  - Grote, beveiligde eenheden van minimum 10 plaatsen kunnen buiten de openbare weg of op binnengebieden geplaatst worden ;
  - Mogelijkheden voor inbandige buurtfietsenstallingen vallen te onderzoeken: Gemeentelijke eigendommen of CPAS, leegstaande handelspanden, garageboxen, delen van een autogarage. De modaliteiten van het management ervan zijn vast te leggen in overleg met de gebruikers: toegang (sleutel), controle op weesfietsen, enz.
- **Sportpolen.** Net zoals bij handelspolen, de sportpolen (bvb. De sportcentra van A. Deridder en Neerstalle, het zwembad Longchamp, ...) uitrusten met een aanbod voor bezoekers dat comfortabel, overdekt en vlakbij de ingangen is, met goede zichtbaarheid en sociale controle. Beroep doen op private sportcentra (bvb. NEMO33), partnerschappen opstarten.

- **Culturele polen.** Idem voor culturele polen zoals het Cultuurcentrum en "La Ferme Rose".

In alle gevallen **zal de gemeente de aanbevolen modellen door het Fietsvademecum gebruiken** en de oude modellen vervangen (type "wielknijpers", Acka etc.).

Sint-Pietersplein: weinig fietsparkeren en weinig zichtbaar,  
Voor moto's en de fiets



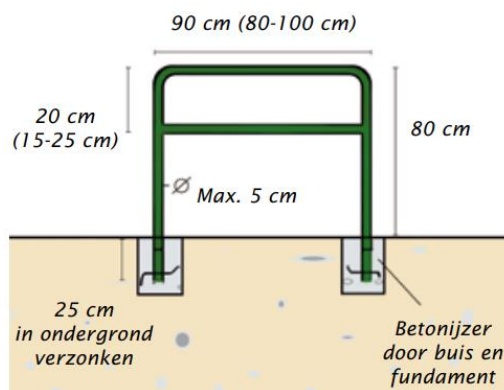
Station Moensberg : bestaand aanbod,  
Maar niet overdekt



Cultuurcentrum van Ukkel: bestaande stallingen,  
maar verborgend door het autoparkeren



Basismodel aanbevolen door het Fietsvademecum (Katern 7)<sup>20</sup>: fietsen van alle grootten kunnen op een stabiele manier geparkeerd worden.



<sup>20</sup> [http://www.bruxellesmobilité.irisnet.be/static/attachments/partners/na/248/VM%20%20-fietsvoorzieningen-web\\_.pdf](http://www.bruxellesmobilité.irisnet.be/static/attachments/partners/na/248/VM%20%20-fietsvoorzieningen-web_.pdf)

Sint-Jobplein : weinig stallingen en beperkt zichtbaar



Station Sint-Job : overdekt en voldoende aanbod



### 2.3.5 Bewonersparkeren

Het vertrekpunt voor veel verplaatsingen met welk verkeersmiddel dan ook is de woonplaats. In veel woningen is het niet mogelijk om de fiets comfortabel binnen te parkeren (garage, fietsberging). De fiets 's nachts op de openbare weg stallen is een risico en de angst voor diefstal of vandalisme zijn een gekende rem voor het fietsgebruik.

Villo is daar een antwoord op, maar ook minder soepel in gebruik: vaste stations i.p.v. deur-tot-deur. Momenteel worden ongeveer 5% van de verplaatsingen in het Brusselse gewest met Villo!<sup>21</sup>. In Ukkel in het bijzonder is het gebruik en aanbod van Villo! heel laag. Om het dagelijkse fietsgebruik te stimuleren moet het persoonlijk fietsbezit aangemoedigd worden o.a. door kwalitatieve parkeeroplossingen.

De gemeente **zal een fietsboxenaanbod beginnen te ontwikkelen**. Een jaarlijks oproep tot belangstelling maakt het mogelijk een inventaris van de vraag op te stellen. Ongebruikte fietsboxen zijn niet goed voor dit initiatief. De fietsboxen zullen op die plekken geplaatst worden waar de vraag het grootst is (in een radius van ongeveer 200 m volgens de overeenkomst met CyCLO), in principe op een autoparkeerplaats of eventueel op het voetpad als dit niet stoort. Zoals voorzien in haar GPAP **zal de gemeente 8 fietsboxen in 2017 plaatsen**.

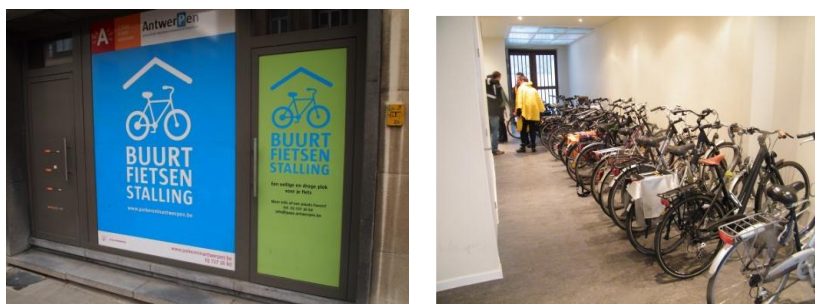
Zoals bij handelskernen, waar de vraag de mogelijkheden in een straat overstijgt (meer dan 5 fietsboxen in een straat is lastig) zal de mogelijkheid van **een buurtstalling buiten de openbare weg** worden onderzocht.

- Grote, beveiligde eenheden van minimum 10 plaatsen kunnen buiten de openbare weg of op binnengebieden geplaatst worden ;
- Mogelijkheden voor inbandige buurtfietsenstallingen vallen te onderzoeken: Gemeentelijke eigendommen of CPAS, leegstaande handelspanden, garageboxen, delen van een autogarage. De modaliteiten van het management ervan zijn vast te leggen in overleg met de gebruikers: toegang (sleutel), controle op weesfietsen, enz.

Het management van buurtfietsenstallingen en fietsboxen zal samen met het **Gewestelijk Parkeeragentschap** vast gelegd worden.

<sup>21</sup> Tellingen door het Fietsobservatorium, 2015; Evaluatierapport Villo 2012.

Figuur 41 – buurtfietsenstalling in een leegstaande handelspand (Antwerpen)



De gemeente zal promotors en architecten aanmoedigen bike-friendly woningen en bedrijfspanden ter realiseren via bouwaanvragen. Bij gemeentelijke bouwprojecten zal steeds een esthetische en praktische, hoogkwalitatieve fietsenstalling geïntegreerd worden. De gemeente kan zich laten inspireren door de Vlaamse publicatie "Fiets Suite"<sup>22</sup> en "Gids Duurzame Gebouwen" van Brussel Leefmilieu<sup>23</sup> om voorbeelden van goede praktijken aan de betrokkene architecten en promotoren te tonen en uiteraard voor haar eigen projecten.

Figuur 42 – Voorbeelden van geïntegreerde fietslokalen in nieuwe woningen of renovaties (Bron: Fiets Suite)



De dienst Stedenbouw zal blijven waken over de strikte naleving van de titel II, artikel 17 van het Gewestelijk Stedenbouwkundige Verordening (GSV) voor de **integratie van fiets-/kinderwagenbergingen in nieuwe woningbouwen**. De GSV verplicht namelijk de terbeschikkinghouding van een fiets-/kinderwagenlokaal in elke nieuwe woongebouw met meerdere woningen. Een parkeerplaats per kamer is nochtans niet verplicht. De dienst Stedenbouw zal aanvragers blijven aanmoedigen om elke nieuwe woning met ten minste één fietsparkeerplaats per kamer uit te rusten (cf. systeem gebruikt in Zwitserland). De dienst zal hetzelfde doen wat betreft **gebouwvernieuwingen**. Tegelijkertijd zal de dienst rekening houden met de bestaande bebouwing, inclusief de maten en ruimtelijke configuratie die een fietslokaal niet altijd mogelijk maken.

Ook wat betreft **kantoorbureaus, handelsgebouwen en productieve activiteiten** zal de dienst Stedenbouw blijven zorgen voor de strikte naleving van de titel VIII, artikels 13 n 17 van de GSV, en aanvragers aanmoedigen om een groter aanbod aan beveiligde fietsenstallingen te bieden dan het wettelijke minimaal.

In deze drie gevallen zal bijzondere aandacht worden geschonken aan de capaciteit van het fietslokaal (aantal parkeerplaatsen) en hun toegankelijkheid (traject).

Ten tijde van het schrijven van dit verslag wacht de dienst Stedenbouw op de veranderingen van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) en het Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) voordat ze het **Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening (GmSV)**

<sup>22</sup> Beschikbaar hier: <http://www.mobiel21.be/nl/content/fiets-suite-leidraad-voor-gemeenten>

<sup>23</sup> Beschikbaar hier: <http://www.gidsduurzamegebouwen.brussels.nl/homepage.html?IDC=1506>



herzien. Ze wensen overdekte fietsparkings toe te staan in de voortuinstrook. Dit is op de dag van vandaag niet toegestaan door het GSV. In Ukkel, hoewel er veel meer huizen zijn dan in andere gemeenten, werden deze niet altijd opgebouwd met ruimte voor het stallen van een fiets. Niettegenstaande hebben ze een tuintje of een voortuinstrook waarop een overdekte tuinhuisje kan geïnstalleerd worden, veel handiger dan een fietsbox op straat. Dit systeem wordt gebruikt in een groot aantal steden waar men dagelijks fietst (Freiburg, Baal, enz.) en zou de openbare ruimte niet verzadigen.

*Voorbeeld van goede praktijk in Ukkel: Bij een veranderingsaanvraag van een rusthuis in studentenwoningen werden fietsparkings ingebouwd (1 parkeerplaats per woning).*

Ter informatie: Uittreksel uit het Gewestelijk Stedenbouwkundige Verordening (GSV, 2006)<sup>24</sup>:

## **TITEL II - BEWOONBAARHEIDSNORMEN VOOR WONINGEN**

### **Artikel 17 - Lokaal voor tweewielers en kinderwagens**

§1. Elk nieuw gebouw met meerdere woningen omvat een lokaal voor het stallen van niet-gemotoriseerde tweewielers en kinderwagens.

Dit lokaal voldoet aan de volgende voorwaarden:

- 1° het moet ter beschikking staan van alle inwoners van het gebouw;
- 2° het moet afmetingen hebben die verenigbaar zijn met de voorziene functie, rekening houdend met het aantal woningen, met minstens één stelplaats per woning;
- 3° het moet gemakkelijk bereikbaar zijn vanaf de openbare weg en de woningen;
- 4° het moet los staan van de parkeerplaatsen.

§2. Werken aan een bestaand gebouw met meerdere woningen, die een invloed hebben op de gemeenschappelijke delen van het gebouw, dienen de conformiteit van het gebouw te verbeteren, conform §1.

## **TITEL VIII - DE PARKEERNORMEN BUITEN DE OPENBARE WEG**

### **Artikel 13 - Het aantal in te richten plaatsen voor fietsen**

Elk gebouw, nieuw gebouwd of heropgebouwd, bevat minstens één parkeerplaats voor fietsen per 200 m<sup>2</sup> vloeroppervlakte, met een minimum van twee parkeerplaatsen voor fietsen per gebouw.

Deze plaatsen voldoen aan de volgende voorwaarden:

- 1° ze zijn beveiligd;
- 2° ze zijn gemakkelijk toegankelijk vanaf de openbare weg;
- 3° ze zijn overdekt;
- 4° ze zijn uitgerust met een geschikte voorziening om de fiets vast te maken.

### **Artikel 17 - Het aantal in te richten plaatsen voor fietsen**

Bij bouw of heropbouw wordt het aantal parkeerplaatsen voor fietsen vastgelegd op basis van een gemotiveerd voorstel van de aanvrager, met een minimum van twee parkeerplaatsen voor fietsen per gebouw.

Deze plaatsen voldoen aan de volgende voorwaarden:

- 1° ze zijn beveiligd;
- 2° ze zijn gemakkelijk toegankelijk vanaf de openbare weg;
- 3° ze zijn overdekt;
- 4° ze zijn uitgerust met een geschikte voorziening om de fiets vast te maken.

*Het aantal in te richten plaatsen voor fietsen wordt op dezelfde manier bepaald, net zoals voor de andere parkeerplaatsen – namelijk op grond van een gemotiveerd voorstel van de aanvrager – maar de inrichting van plaatsen voor fietsen is enkel verplicht voor nieuwe of heropgebouwde gebouwen.*

<sup>24</sup> <https://stedenbouw.irisnet.be/spelregels/stedenbouwkundige-verordeningen-svs/de-gewestelijke-stedenbouwkundige-verordening-gsv>

## 2.4 Werkdomein C : Stimuleren van fietsgebruik

*Werkvelden : informatie, sensibilisatie, educatie*

### 2.4.1 Doelstellingen fietspromotie

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.

De promotiemaatregelen 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**: rationale argumenten geven, incentives...

### 2.4.2 Communicatie

De aanname van het fietsactieplan heeft tot doelstelling de fietsdynamiek in de gemeente te versterken, en deze zal worden ondersteund worden door een versterkte dynamiek van communicatie.

Het College **organiseert een evenementcommunicatie voor de aanname van het fietsactieplan om zijn engagement aan te tonen en concrete acties ten gunste van de fiets te presenteren.** Te overwegen: een persbericht en een persconferentie, het College op de zadel, een fietsevenement...

De gemeente ontwikkelt **een logo of een specifieke tab (bvb: "Ukkel per fiets")** en systematisch gebruik in iedere communicatie over dit thema.

Tegelijkertijd biedt **de gemeentekrant "Le Wolvendael" een consequente presentatie van het Fietsactieplan** (bvb. twee pagina's), met aankondiging van acties in de volgende jaren.

De gemeente **informeert regelmatig over de realisaties van het Fietsactieplan in een rubriek "Fietsactieplan" in Le Wolvendael**, alsook via de sociale netwerken (gemeentelijke website, Twitter, Facebook). De rubriek kan de volgende informatie bevatten:

- Aankondiging / presentatie van een realisatie van een actie die binnenkort zal beginnen of die uitgevoerd was ;
- Officiële opening van een inrichting of een fietsparking ;
- Informatie over het fietsbrevet, enz.;
- Aankondiging van initiatieven door de verenigingen, minstens 2 maanden vooraf te melden;
- Artikels over bewoners die dagelijks de fiets gebruiken of die getuigen hoe ze zijn begonnen fietsen, als inspirerende aanmoediging voor potentiële fietsers

In het algemeen **moet het fietsbeleid geïntegreerd zijn in een globaal beleid van toegankelijkheid, levenskwaliteit en verkeersluwe wijken, en de redenering en de communicatie op deze basis ontwikkelen.** Projecten ten gunste van de fiets zijn inderdaad ook goed voor de andere weggebruikers zoals de voetgangers en PBM alsook voor de levenskwaliteit in het algemeen. Controversiële maatregelen zoals het afschaffen van autoparkeerplaatsen kunnen dus als gunstige maatregelen niet alleen voor fietsers maar ook het verkeersluwer maken van woonwijken en verbetering van de levenskwaliteit gepresenteerd worden. Deze kunnen samen gaan met **alternatieven** (bvb: een autoparking buiten de straat).

### 2.4.3 Informatie over de fiets, volledig en bijgewerkt, via de gemeentelijke website

De website van de gemeente moet **één of meerdere wegpagina's bevatten over de fiets, gericht tot de behoeftes van de gebruikers** en om zin te geven aan potentiële fietsers. Ze zal toegankelijk zijn via de bestaande "Gemeentediensten" of via een nieuw tab (bvb.: "Met de fiets ter Ukkel") en via de logo "Ukkel ter fiets" op het startpagina. Het is belangrijk dat de toegang tot de informatie over de fiets gemakkelijk is.

Nuttige informatie:

- **Zin geven.** Een algemene presentatie van de fietsbaarheid in de gemeente en haar troeven voor de fiets, om het bericht te delen: "Probeer in Ukkel te fietsen, het is praktisch en geeft plezier". Afstanden en reistijden kunnen gegeven worden, trage wegen,...; verwijzen naar wegpagina's en Apps om routes te berekenen (Bike Citizens, City Mapper...). Nuttige elementen voor de fiets-gericht webpagina kunnen in de deel "Fietsprofiel van de gemeente" gevonden worden.
- **Verschillende doelgroepen** hebben: « U bent een bewoner / werknemer / werkgever / student / leerling / ouder / handelaar / 65+ / persoon met beperkte mobiliteit ?". Het specifieke belang voor iedere groep voorstellen in een inleidende tekst en naar relevante informatie verwijzen (bvb: fiets + OV voor werknemers en studenten, Bike To Work of Bike Project, Fietsbrevet, opleidingen, elektrische fietsen of e-fietsen, ...). Informatie over alle soorten projecten en initiatieven beschikbaar bij GRACQ en Pro Velo.
- **Netwerk info.** Een volledige en bijgewerkte kaart van de fietsroutes (GEN-fietsnetwerk, GFR, GmFR, Groene Wandeling), fietsinfrastructuur, beperkt eenrichtingsstraten en fietsstallingen (fietsbeugels, fietsboxen, overdekt, beveiligd) waarop de hoofdpolen getoond worden (bestemmingen en openbaar vervoer). Ook verwijzen naar de fietskaart van het Gewest (2016 editie) en zelfs ze ter beschikking te zetten in de gemeentehuis en in de gemeentelijke voorzieningen (scholen, bibliotheken, zwembad, cultuurcentrum, ...). De informatie is gericht tot verschillende doelgroepen (bvb.: Kaart van de pientere leerling, RéVé fietsroutes, enz.).
- **Info over de intermodaliteit fiets + OV.** Aandacht van de gebruiker trekken op het belang om de fiets en het openbaar vervoer (trein, tram, bus TEC Rapido) te combineren: afstanden (te lang om te voet te gaan, ideaal met de fiets), reistijden fiets + OV op sommige trajecten (bij voorbeeld van de wijk x naar het stadscentrum) en het parkeeraanbod ter sprake brengen. Deze informatie dient te worden aangeboden aan de mensen die een herkomst (bewoners) of bestemming (werknemers, studenten) in de gemeente hebben. Daarbij ook informatie geven over de reglementering op vlak van intermodaliteit (niet toegestane uren en tarieven, als toegepast) en de mogelijkheden om fietsen in de gemeente te huren.
- **Info over fietshandelaars en Fietspunten.** Een inventaris en kaart van de verschillende fietshandelaars en fietspunten in de gemeente maken om fietsers te helpen bij de keuze van een geschikte fiets en voor het onderhoud.
- **Info over het fietsactieplan.** Informeren over de gemeentelijke acties : het BYPAD rapport + FIETSACTIEPLAN te downloaden. Aankondiging van acties in voorbereiding / in uitvoering / gedaan. Een jaarlijks balans van de stand van zaken van het actieplan presenteren. Ook communiceren over de projecten van andere actoren (Brussel Mobiliteit, MIVB, Parking.Brussels...) gerelateerd aan de fiets.
- **Interactiviteit.** Een specifieke fietsmailadres creëren en zelfs een onlineaanvraagformulier voor commentaren en suggesties. Aanmoedigen tot het gebruik van *FixMyStreet* om beschadigingen te signaleren. Een permanent formulier opstellen voor het aanvragen van een fietsbox.

Deze informatie en actuele berichten zullen verder gedeeld worden via de sociale netwerken.

## 2.4.4 Promotie bij het grote publiek en gerichte promotie

De promotie van het fietsgebruik is essentieel om de latente vraag van potentiële gebruikers te activeren. De grote meerderheid van de mensen houdt van het fietsen, maar de uitdaging is hen zin te geven hun dagelijkse en utilitaire verplaatsingen met de fiets te doen. Een algemene promotie moet aangevuld worden met een gerichte promotie: berichten en initiatieven geschikt voor elke doelgroep en via de passende communicatiekanalen is het meest efficiënt. Wanneer er niet genoeg middelen zijn om belangrijke activiteiten zelf te ontwikkelen, de gemeente zal strategische partners aanwakkeren (lijst hieronder).

Domein	Mogelijke strategische partners
Onderwijs	Schoolbeheerders, ouderverenigingen, studentenverenigingen...
Woon-werk	De grootste werkgevers...
Voorzieningen (cultuur, hobbies, gezondheid...)	Cultuurcentra, sportcentra, ziekenhuizen, rusthuizen, bibliotheken...
Handel	Handelsverenigingen en beheerders van de verschillende shoppingscentra, fietshandelaars...
<i>Bij te trekken :</i>	<i>Politie, fietsverenigingen, sociale woningverenigingen, Pro Velo ...</i>

De gemeente **zal initiatieven van algemene promotie uitvoeren :**

- Deelname aan gewestelijke initiatieven : fietsactiviteiten tijdens de Week van de Mobiliteit, evt. gericht – ontdekking van schoolroutes, van de fietsinfrastructuur en de GFR/GemFR...; informeren over Bike Experience; verdeling van de fietskaart van het BHG (2016 editie) ;
- Actieve promotie van de intermodaliteit – eventueel in het kader van de Week van de Mobiliteit : flyer waarop een radius van 5 min te fiets (1,5km) rond de belangrijkste tramhaltes en treinstations aangewezen wordt; ruim te verdelen aan het brede publiek; informatie verder verdelen via de website;
- **Verhuren van e-fietsen (elektrische fietsen), eventueel tijdens de Autoloze Zondag en de handelaars erbij betrekken.** Het reliëf van de gemeente (vele hoogteverschillen) versterkt het belang van e-fietsen, in het bijzonder voor ouderen. Voorrang geven aan tijdelijke verhuren voor een dagelijks gebruik (in plaats van aankooppremies, die diegene met al voldoende middelen begunstigen – buitenkanseffect – en geen dagelijks gebruik garanderen).
- Ontdekking van de gemeente met de fiets voor het verwelkomen van de nieuwe inwoners, om hen te bereiken op een moment van hun leven wanneer ze nieuwe verplaatsingsgewoontes nemen ("*life change moments*"). Op deze manier ontdekken ze niet alleen de gemeentelijke voorzieningen en gemeentelijke landschap maar ook de aanwezigheid van stations, enz. De gemeente zal informatie geven over de fiets (thematische fietstochten, fietsroutes...) in een "welcome pack" aangeboden aan de nieuwe inwoners over het leven in de gemeente
- **Initiatieven van thematische fietstochten in de gemeente ondersteunen** (bijvoorbeeld over het leefmilieu, erfgoed, groene ruimtes, openbare ruimtes, sociale geschiedenis, architectuur, kinderen, ...) in **Le Wolvendael**. Zonder een expliciet bericht 'rijdt met de fiets' maar als gelegenheid om te fietsen en te ontdekken dat het mogelijk en aangenaam is te fietsen.
- De scholen vragen om ze geïnteresseerd zijn om een fietsopleiding in hun cursus te integreren.

De gemeente **geeft het voorbeeld door het stimuleren van het fietsgebruik door gemeentelijke ambtenaren alsook het College**. Dienstfietsen zullen ter beschikking gezet worden, met de mogelijkheid woon-werk traject te doen (in pool tijdens werkuren). De vloot zal e-fietsen en bakfietsen voor het materieelvervoer bevatten, herkenbaar als dienstfietsen (fietslogo van de gemeente). Hun gebruik zal actief aangemoedigd worden door stimuleringsmaatregelen.

Deze initiatieven zullen gerealiseerd worden wanneer het **Bedrijfsvervoerplan (BVP) uitgevoerd wordt** (momenteel bijgewerkt). De **boodschappers die de brieven van de ene naar de andere gemeentelijk gebouw zullen dit ter fiets doen**, totdat de diensten verzameld worden.

De gemeenschapswachten blijven hun fiets gebruiken voor hun rondes, vooral tijdens de zomervakantie wanneer er geen school-verbonden fietsactiviteiten gebeuren. De gemeente **ontwikkelt en ondersteunt de opleiding rond fietsgebruik**.

#### 2.4.5 Educatie

- **Fietsinleiding.** De politie zal overwegen een fietsparcours jaarlijks aan te bieden voor de kleuters.
- **Praktijk van de pientere routes.** Zodra de fietsroutes gerealiseerd worden zal de gemeente de politie vragen om een kaart van de pientere leerling van Ukkel te ontwerpen en ontdekkingstochten per fiets van deze trajecten te organiseren. Dit voorstel is gebaseerd op de initiatief van de politiezone van Montgomery<sup>25</sup> (kaart voor de hele gemeente).
- **Fietsbrevet.** In de gewestelijke regio is Ukkel al de tweede gemeente met de meeste gebrevetteerde klassen (Fietsbrevet), na Brussel-Stad. De gemeente zal actief de scholen blijven aanmoedigen om jaarlijks deel te nemen aan het Fietsbrevet<sup>26</sup>. Dit is een opleiding om te leren fietsen op straat in reële verkeerscondities. De gemeente zal Pro Velo blijven vragen om de preventieambtenaren te vormen als opleiders. In Ukkel wordt het Fietsbrevet sinds al 3 jaar georganiseerd en de meeste scholen kunnen dit autonoom doen, dus zonder Pro Velo en met de leraars en gemeenschapswachten. De aanwezigheid van Pro Velo is nochtans noodzakelijk tijdens bepaalde opleidingen en voor het brevetdag.
- **Bike project.** De gemeente heeft op 13 maart 2017 gevraagd om deel te kunnen nemen aan het project georganiseerd door Pro Velo<sup>27</sup> en haar partners om werknemers aan te moedigen om te fietsen. Dit voorbeeld zal gebruikt worden om bedrijven en verenigingen op het gemeentelijk gebied aan te moedigen hetzelfde te doen.

---

<sup>25</sup> Voorbeeld van de kaart van Sint-Lambrechts-Woluwe: <http://nl.woluwe1200.be/wp-content/uploads/2015/03/Carte-ecolier-fute.pdf>

<sup>26</sup> Voor meer informatie: <http://www.fietsbrevet.be/>

<sup>27</sup> Voor meer informatie: <http://www.thebikeproject.be/nl>

## 2.5 Werkdomein D : Fietsbeleid verankeren

### *Werkveld : organisatie, middelen en personeel, evaluatie*

#### 2.5.1 Doelstellingen organisatie

Om het fietsbeleid te laten slagen is het absoluut nodig dat deze goed in de geesten en structuren verankerd is, dat de financiële en personele middelen ter beschikking staan en een effectieve opvolging verzekerd is. Daartoe behoort:

- Het fietsbeleid integreren in de algemene mobiliteitspolitiek en de gemeentelijke ontwikkelingsvisie
- De financiële en personele middelen voor de coördinatie en opvolging van de uitvoering
- Instrumenten en procedures waarmee de gebruikers worden geraadpleegd, de transversale coördinatie binnen de administratie en het zoeken van partners.

#### 2.5.2 Het politieke engagement voor de fiets aantonen

**Het College communiceert expliciet, regelmatig en op een coherente manier over zijn ambities en acties om het fietsgebruik te ontwikkelen.** Onder andere maatregelen gaat het om :

- De goedkeuring van het « Fietsactieplan » tonen door een evenement communicatie (zie werkdomein C “stimuleren...”)
- De fiets en de fietsbaarheid als instrument presenteren om bredere doelstellingen te realiseren zoals de verbetering van het verblijfskwaliteit in de gemeente door het invoering van zones 30, de verkeersveiligheid, de onafhankelijke mobiliteit van de kinderen, de bereikbaarheid van verschillende polen, de openbare ruimte, enz.
- Als College het voorbeeld geven ten aanzien van fietsgebruik, volgens het principe « Mobility&Ministers » (M&M’s)<sup>28</sup> en dit aantonen in de communicaties
- Deelnemen aan Velocity 2017 in Arnhem-Nijmegen : ten minste een schepen met een ambtenaar.
- Lid worden van verschillende kennisuitwisselingsgroepen (Club des Villes et Territoires, Vlaams Fietsberaad...).

#### 2.5.3 Het fietsgebruik meten

Om fietsstromen en hun evolutie beter te kennen, de gemeente kan **maatregelen nemen om de tellingen van het gewestelijke Fietsobservatorium te voltooien** (1 telpunt de dag van vandaag), door het verhogen van hun aantal en/of door zelfs tellingen uit te voeren.

- Het Gewest vragen om telpunten te overwegen op de GFR en hun kruising met de grote assen van de gemeente (zie tabel hierboven). Manuele en kwalitatieve tellingen zijn gerechtvaardigd op deze plekken om de evolutie in kaart te brengen.
- Tellingen op GmFR’s realiseren. Een aantal telpunten bepalen en deze periodiek uit te voeren (jaarlijks). Mogelijke plekken: Heldensquare, kruispunt Vanderkindere – Waterloo, kruispunt Van Bever-Waterloo, ...

---

<sup>28</sup> « Het concept M&M’s (Mobility & Ministers / Mobility & (Top) Managers) wil de hiërarchische ketenen afwerpen van onze gemeenschap en politieke bestuurders en bedrijfsleiders aanmoedigen om het voorbeeld te geven op vlak van mobiliteit” (Xavier Tackoen, Espaces-Mobilité).

De gemeente **zal een partnerschap opstarten om de bezettingsgraad van fietsenstallingen regelmatig te evalueren**. Dit is noodzakelijk om de verzadiging te kunnen vaststellen en de uitbreiding van het aanbod op tijd te programmeren. Bevoorrechte partners zijn het Gewestelijke Parkeeragentschap (inventarissmissies) en fietsverenigingen (vrijwillige acties te overwegen) alsook actoren/polen die parkeren aanbieden. Een bezettingsgraad van 80% van het aanbod moet als 'verzadigd' beschouwd worden en vereist een uitbreiding.

- Fietsbeugels vlakbij polen (radius van 500 m), min. één keer per jaar tijdens spitsuren: aantal fietsbeugels (bedekt, niet-bedekt), aantal fietsen geparkeerd aan deze fietsbeugels, aantal fietsen zonder fietsbeugel.
- Openbare fietsparkings buiten het openbaar domein aan de polen – op private gebieden, in woonbouwen, wijkparkings – min. één keer per jaar tijdens spitsuren

#### 2.5.4 Het structurele dialoog met fietsers organiseren

De gemeente vergemakkelijkt het verzamelen van meningen, klachten en suggesties van fietsers via de **App Fix My Street** (zie werkdomein A, "Onderhoud") en **een uniek contactpersoon** voor alle fietsvragen.

De gemeente **ondersteunt alle externe initiatieven om potentiële fietsers te beter te leren kennen en activeren** zoals onderzoeken naar obstakels en hefbomen om het fietsgebruik te aanmoedigen.

#### 2.5.5 Zorgen voor de coördinatie en strategische partnerschappen

De gemeente **zal een fietsmanager aanwijzen**. Het gaat niet noodzakelijk om een persoon voltijds in dienst te nemen om over de fietsproblematiek te werken of dat enkel deze persoon erop werkt. Een verantwoordelijke aanwijzen zorgt voor de continuïteit van de uitvoering van het actieplan en het is makkelijker om contact op te nemen. Zijn/haar rol:

- Jaarlijkse budgetten programmeren, in transversale samenwerking met de betrokken diensten;
- De acties coördineren met externe partners, gemeentelijk en Gewestelijk;
- Voor de opvolging zorgen en een jaarlijkse evaluatie van de stand van zaken;
- Als unieke contactpersoon werken voor alle gesprekspersonen – *Single Point of Contact* (SPOC) (fietsers, partners, enz.).

De gemeente **zal de fietsinitiatieven van de politie ondersteunen** alsook haar **uitwisselingen met andere politiezones** (bvb.: Montgomery).

- Rekening houden van de fiets in alle inrichtingsprojecten : rekening houden met de fiets in de coördinatie veiligheid, advies, verkeersanalyses ;
- Prioriteit aan controleacties ten gunste van geruststellend verkeer (respect van de zones 30) en fietsinrichtingen (strategische plekken op GFR en GemFR als eerste) ;
- Steun aan initiatieven met de scholen, leerlingen en ouders als doelgroep : actualiseren van de kaart (volgens de GemFR te herzien), opleidingen in de scholen en in het verkeer ...

De gemeente **neemt contact op en zorgt voor de coördinatie met de buurgemeenten**. Er wordt in elk dossier rekening gehouden met de fiets, in het bijzonder wat betreft de continuïteit en coherentie van fietsinrichtingen.

De gemeente **vraagt actief het Gewest om de Gewestelijke wegen en hun kruisingen fietsbaar te maken: veilig, comfortabel en aantrekkelijk**. Ze verdedigt de principes uitgedrukt in de afdeling A, "De rijdende fiets ».

De gemeente **neemt deel aan het BYPAD Forum** om haar ervaringen te uitwisselen, zelfs oplossingen en gezamenlijke projecten met andere gemeenten bedenken, zoals in het PAVE Club. Ze **zal ook voor de oprichting van een fiets-GEN platform pleiten**, gelet op zijn strategische belangstelling in Ukkel.

### 2.5.6 Zorgen voor middelen en personeel

Acties **zullen in het jaarlijkse gemeentelijke budget ingepland worden**. De jaarlijkse evaluatie van het fietsactieplan zal een 'boekhouding' bevatten van de gelduitgaven voor de fiets: een methode met de verdeling van middelen per project zal gedefinieerd worden, die relatief eenvoudig te reproduceren is en het mogelijk maakt over het belang van het fietsen en de evolutie van de investeringen te communiceren. Een specifiek budget voor de fiets creëren zou te moeilijk zijn en zou tot onnuttige en lange discussies kunnen leiden. Een budget in termen van ingrepen "autoluwe wijken / levenskwaliteit" kan ook gecreëerd worden.

Gemeentelijke agenten **zullen aangemoedigd worden opleidingen te volgen gerelateerd aan het fietsen**: Mobility Manager (fiets in het BVP), CEMA (module actieve vervoerswijzen), openbare ruimte. Deelname aan occasionele dagen of halve dagen over relevante fietsthema's (georganiseerd door het gewest of door Fietsberaad Vlaanderen) zullen worden geaccepteerd. Op middellange termijn is een opleiding van fietsmanager mogelijk.

De gemeente zal het werkvolume evalueren en **overwegen om de dienst Mobiliteit uit te breiden** (momenteel 3 personen) om de taken te realiseren die verbonden zijn met een multimodale mobiliteitsbeleid: voetgangers, toegankelijkheid, fiets, bedrijfsvervoersplan...



## 2.6 Actieplan : overzichtstabel

Tabel 4 - Overzicht van de acties

N°	Actiebeschrijving	Verantwoordelijke	Partner(s)	Prioritaire acties
<b>Werkdomein A : De rijdende fiets</b>				
A1	Veralgemenen van de zone 30 op alle lokale straten (GMP)	Gemeente		Prioriteit aan de wijken in het noorden van de gemeente, heel dicht en steeds zones 50
A2	Brede straten, kruispunten en rotondes versmallen. Bvb : ⇒ kruispunt Moscickilaan / Bosveldweg ⇒ kruispunt De Frélaan / Edith Cavellstraat / Houzeaulaan ⇒ Zone De Frélaan / De Frésquare / Beeldhouwerslaan / Groeselenbergstraat / Riddershofstedelaan	Gemeente		
A3	Een volledige kaart van alle eenrichtingsstraten en BEV	Gemeente		
A4	De verkeersplannen van de verschillende wijken herstuderen in het kader van het volgende Gemeentelijk Mobiliteitsplan			
A5	De verdeling van de openbare ruimte verbeteren : ⇒ Uitvoering van de parkeerreglementering (fasen I en II, GPAP)	Gemeente		
A6	Straten met traditionele kasseien fietsbaar maken : ⇒ Vanderaeylaan en Rittwegerstraat (GFR) ⇒ Moscickilaan (GFR) ⇒ Crabbegatweg ⇒ Eikenboslaan (→ <i>fietsbaarheid verifiëren</i> ) ⇒ Laatste weggedeelte van Dolezlaan (school) ⇒ Engelandstraat ⇒ Xavier de Buestraat ⇒ Victor Gambierstraat	Gemeente		
A7	Het GmFR-netwerk bewegwijzeren en inrichten (GMP)	Gemeente		Prioriteit

	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ GmFR Brugmann - Waterloo</li> <li>⇒ GmFR Churchill - St-Job</li> <li>⇒ GmFR St-Jobsesteenweg</li> <li>⇒ GmFR station Linkebeek - Drogenbos</li> </ul>			
A8	De GFR verder inrichten in overleg met het Gewest	Gewest		Prioriteit
A9	Het Fiets-GEN ondersteunen (RERv2, RERv5); ruimte reserveren	Gemeente	Brussel Leefmilieu (lijn 26), Gewest	Prioriteit ( <i>Good Move</i> )
A10	Trage wegen en paden fietsbaar maken (programmeren, uitvoeren)	Gemeente		
A11	De grote assen fietsbaar en oversteekbaar maken	Gemeente, Gewest		
A12	B22 en B23 borden aan kruispunten met verkeerslichten installeren (mogelijkheden met het Gewest bestuderen)	Gemeente, Gewest		
A13	De fietsinfrastructuur onderhouden en schoonmaken (GmFR,GFR ...)	Gemeente		
<b>Werkdomein B : de stilstaande fiets</b>				
B1	<p>Het hele gemeentelijk grondgebied bedekken met een aanbod van fietsbeugels op straat zoals voorzien in haar GPAP (+ op de hoogte blijven wat betreft de evolutie van de behoeftes + evaluatie van de bezettingsgraad):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ GPAP 2016: 120 fietsbeugels per jaar (2017-2020)</li> </ul>	Gemeente		Focus op de handelskernen
B2	<p>Bijdragen aan het ontwerpen van het Masterplan Fietsparkeren; een aantrekkelijk aanbod van fietsenstallingen ontwikkelen bij OV-polen en hun omgeving:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ 6 treinstations (Ukkel-Stalle, Ukkel-Calevoet, Moensberg, Linkebeek, Ukkel-Sint-Job, Ukkel-Diesdelle)</li> <li>⇒ Tramhaltes, vooral de terminussen (Churchill, Stalle, Vanderkindere, Van Haelen, Fort-Jaco)</li> <li>⇒ Bushaltes, vooral de terminus van de lijn 124 (Heldensquare)</li> </ul>	Gemeente, NMBS, MIVB, Infrabel, Gewest		
B3	Het gemeentehuis en haar omgeving uitrusten met een aantrekkelijk aanbod van fietsenstallingen	Gemeente		
B4	Alle andere polen uitrusten (sport, cultuur, ...) met fietsenstallingen	Gemeente	directeurs van de centra, handelaars, ...	Fietslokaal binnen de scholen
B5	<p>Fietsboxen plaatsen zoals gepland in haar GPAP :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ 8 in 2017</li> </ul>	Gemeente		Prioriteit

B6	Zorgen voor de strikte naleving van de GSV (mogelijk nog beter dat de minima) ; de integratie van een fiets/kinderwagen lokaal aanmoedigen in: ⇒ de nieuwe woongebouwen ⇒ de gebouwen van kantoren / handels / productieve activiteiten;	Gemeente (dienst Stedenbouw)	projectontwikkelaars, architecten, handelaars	Dagelijks
<b>Werkdomein C : Het fietsgebruik stimuleren</b>				
C1	Een evenement organiseren naar aanleiding van de goedkeuring van het Fietsactieplan van Ukkel	Gemeente		
C2	Presentatie van het « Fietsactieplan » in de gemeentekrant "Le Wolvendael"	Gemeente		
C3	Een logo of een specifieke tabblad « Ukkel per fiets » ontwerpen	Gemeente		
C4	Informeren over de realisaties van het actieplan in één rubriek van Le Wolvendael en op sociale netwerken (gemeentelijke website, Twitter, Facebook) ; informatie delen met de fietshandelaars	Gemeente		
C5	Op de website van de gemeente : ⇒ Een webpagina specifiek voor de fiets creëren, gemakkelijk toegankelijk ⇒ Contactpersoon fiets ⇒ Formulier voor het aanvragen van een fietsbox ⇒ Burgers aanmoedigen de app Fix My Street te gebruiken	Gemeente		Prioriteit
C6	Het fietsgebruik binnen de gemeente aanmoedigen ⇒ Dienstfietsen ter beschikking stellen van de gemeentelijke ambtenaren ⇒ Stimuleringsmaatregelen voor het fietsgebruik	Gemeente		Bike project (zal starten) (BVP momenteel bijgewerkt)
C7	Opleidingen ontwikkelen en ondersteunen rond fietsgebruik: ⇒ Scholen aanmoedigen om deel te nemen aan het Fietsbrevet ⇒ Een kaart van de pientere leerling ontwerpen (zodra de fietsinrichtingen klaar zijn) ⇒ Initiaties voor e-fietsen (eventueel tijdens de Autoloze Zondag) ⇒ Deelnemen aan het Bike Project en bedrijven / organisaties op haar grondgebied eraan ook aanmoedigen	Politie, Scholen, Entreprises, Gemeente	Gemeente, Pro Velo	Kaart van de fietsroutes Opnieuw communiceren met de scholen (=> dienst preventie)
<b>Werkdomein D : Fietsbeleid verankeren</b>				
D1	Het politieke engagement voor de fiets aantonen (cf. acties p.91)	College, Raad		
D2	Het fietsgebruik meten : ⇒ Telpunten op GFR's	Gemeente, Gewest		Mogelijkheden bestuderen met het

	⇒ Telpunten op GmFR's			gewest en partners
D3	Een partnerschap opstarten om de bezettingsgraad van fietsenstallingen regelmatig te evalueren	Gemeente	Gewestelijke Parkeeragentschap, fietsverenigingen, andere	
D4	2.5.4 Het structurele dialoog met fietsers organiseren: ⇒ <i>FixMyStreet</i> ⇒ Unieke contactpersoon ⇒ Externe initiatieven ondersteunen ⇒ Gezamenlijke vergaderingen om het vervolg jaarlijks te evalueren (frequentie: 1 keer /jaar ; compositie: principe van het BYPAD groep)	Gemeente	fietsverenigingen, burgers	Prioriteit
D5	Een fietsmanager aanwijzen onder de gemeentelijke ambtenaren	Gemeente		Prioriteit
D6	De fietsinitiatieven van de politie ondersteunen	Gemeente	Politie	
D7	Contact opnemen met de buurgemeenten voor intergemeentelijke fietsinrichtingen	Gemeente	Buurgemeenten	
D8	Het Gewest actief vragen om de Gewestelijke wegen fietsbaar te maken	Gemeente, Gewest		
D9	Voor de oprichting van een fiets-GEN platform pleiten	Gemeente, Gewest		Prioriteit
D10	Deelnemen aan het BYPAD forum georganiseerd door het Gewest	Gemeente, Gewest		
D11	De fietsacties in het jaarlijks gemeentebudget programmeren	Gemeente		
D12	Mobiliteitsadviseur : opleidingen rond de fiets volgen	Gemeente (cel Mobiliteit)	Gewest, Pro Velo	
D13	Het werkvolume van de dienst Mobiliteit evalueren en overwegen om de dienst uit te breiden	Gemeente		