

Gemeente Evere

BYPAD audit en fietsactieplan



bruxellesmobilité
mobielbrussel

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

 Timenco

Richting in mobiliteitsbeleid

Pro Velo



INHOUD

1	BYPAD AUDIT: Fietsen de dag van vandaag	6
1.1	Regionale context: fietsgebruik, fietspotentieel en fietsbeleid	6
1.2	Fietsprofiel van de gemeente Evere.....	11
1.2.1	Een fietsbare gemeente van de tweede kroon	11
1.2.2	De structuur van het wegennet en de ervaring van de fietser	16
1.3	De BYPAD methode.....	25
1.4	BYPAD diagnose in een oogopslag.....	28
1.5	De diagnose per module	29
1.5.1	Gebruikersbehoeften (score 1,8).....	29
1.5.2	Leiderschap en coördinatie (score 2,0).....	29
1.5.3	Fietsbeleid op papier (score 2,0)	30
1.5.4	Personeel en middelen (score 2,0)	30
1.5.5	Infrastructuur en veiligheid (score 1,8)	30
1.5.6	Communicatie en promotie (score 1,3)	31
1.5.7	Educatie (score 2,0)	31
1.5.8	Complementaire maatregelen (score 2,0).....	31
1.5.9	Evaluatie en impact (score 0,0)	31
2	Fietsactieplan.....	32
	Samenvatting: Evere per fiets	32
2.1	Algemene doelstellingen fietsactieplan.....	33
2.2	Werkdomein A: De rijdende fiets	35
2.2.1	Kwaliteitseisen fietsnetwerk.....	35
2.2.2	Realisatie van het plan zone 30.....	37
2.2.3	Onderhoud van markeringen en andere infrastructuur	37
2.2.4	Een fietsers- en voetgangersbrug voor de Josaphatsite	37
2.2.5	Knelpunten en aandachtspunten	37
2.3	Werkdomein B: de stilstaande fiets	46
2.3.1	Doelstellingen fietsparkeren	46
2.3.2	Een cartografische inventaris maken van het fietsparkeren in de gemeente	46
2.3.3	Parkeerplaatsen op strategische plaatsen in de gemeente (voor de korte en lange duur)	46
2.3.4	Het parkeeraanbod in de woonwijken uitbreiden	47

2.4	Werkdomein C: Stimuleren van fietsgebruik	48
2.4.1	Doelstellingen stimuleren fietsgebruik.....	48
2.4.2	Een webpagina maken waarop alle informatie rondom mobiliteit in Evere zal aangeboden worden met mogelijkheid om problemen door te geven	48
2.4.3	Een pagina aan mobiliteit wijden in Evere Contact.....	48
2.4.4	Promotie van de zachte mobiliteit voor nieuwe inwoners van Evere	48
2.4.5	Oproep aan het Gewest om de Brusselse gemeenten rond het thema 'fiets' te verenigen	49
2.4.6	Aanmoedigen van het Fietsbrevet in de scholen	49
2.4.7	Promotie rond een fietsopleiding voor volwassenen in samenwerking met de fietsverenigingen.....	49
2.4.8	Promotie van het instrument « Fix My Street »	49
2.5	C1. Werkdomein D: Verankeren van fietsbeleid	50
2.5.1	Doelstellingen voor organisatie	50
2.5.2	De gemeentelijke adviescommissie voor mobiliteit (GAM) versterken.....	50
2.5.3	De politie mobiliseren binnen het kader van haar functies	50
2.5.4	Een mobiliteitsenquête bij de inwoners van Evere	50
2.5.5	Regelmatige tellingen organiseren binnen de gemeente	50
2.5.6	De transversale werkgroep tussen gemeentelijke administratieve diensten behouden	51
2.5.7	Een terreinbezoek organiseren (vb. naar Gent) met de administratie en de verkozenen	51
2.5.8	Contact opnemen met de buurgemeenten en een regelmatig contactmoment vastleggen	51
2.5.9	De opleidingen CEMA en Fietsmanager volgen, georganiseerd door het Gewest	51
2.6	Actietabel	52

FIGUREN

Figuur 1: Wegencategorisering. Bron: gegevens URBIS 2014	13
Figuur 2: Polen in Evere.....	16
Figuur 3: GFRs en groene wandeling (schematisch) in Evere	16
Figuur 4: Het over elkaar leggen van de polen en GFRs in Evere toont het nut van de GFR ook voor lokale en korte verplaatsingen in de gemeente.	17
Figuur 5: De GemFR zijn complementair met de GFRs, maar er zijn ook overlappingsen op vele plaatsen door de locatie van bruggen en tunnels.....	17
Figuur 6: De plaatsen waar de netwerken van de GFR en GemFR echt complementair zijn, zijn in rood aangeduid. Het gaat daarbij om de verbinding naar Schaarbeek-Helmet, de Oudstrijderslaand, de oversteek van de Oudstrijderslaan naar de fietsers- en voetgangersbrug over de E40 en de weg langs het kerkhof.	18
Figuur 7: Niveau van de verzadiging van de wegen, 2001 (Bron: Wijkmonitoring). Enkel de Consciencewijk zit licht boven het gewestelijk gemiddelde.	18
Figuur 8 – BYPAD modules	26
Figuur 9 – De BYPAD ontwikkelingsniveaus	26
Figuur 10 - BYPAD diagnose: score per vraag	28
Figuur 11 – BYPAD diagnose: score per vraag per module.....	28
Figuur 12: De gemeente zal deze tabel gebruiken als referentiedocument voor de kwaliteit van fietsvoorzieningen. Deze werd ontworpen door Timenco bvba in het kader van de BYPADevaluatie 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.	36
Figuur 13: Het resultaat van de analyse van de fietsnetwerken (GFR, GemFR en groene wandeling) in Evere	37

INLEIDING

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

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

De implementatie van BYPAD en de opmaak van een fietsactieplan is de eerste bijakte voor de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Met het oog op de uitvoering van fietsgerelateerde projecten zal het Gewest nog bijkomende bijakten afsluiten met gemeenten die een BYPAD-audit en fietsactieplan uitwerkten¹. Hiervoor is een subsidiebudget voorzien van 3 milj € voor de periode 2013-2014.

In 2013 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 die reeds een goedgekeurd mobiliteitsplan hebben: Anderlecht, Brussel-stad, Vorst, Jette, Schaarbeek en Watermaal-Bosvoorde.

Het Brussels Gewest financierde deze 6 gemeenten voor:

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

In 2014 zette het Brussels Gewest deze evaluaties voort in 4 nieuwe gemeenten: Sint-Agatha-Berchem, Sint-Pieters-Woluwe, Molenbeek en Evere.

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

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

¹ Zie ook Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid n°34, été 2012.

1 BYPAD AUDIT: FIETSEN DE DAG VAN VANDAAG

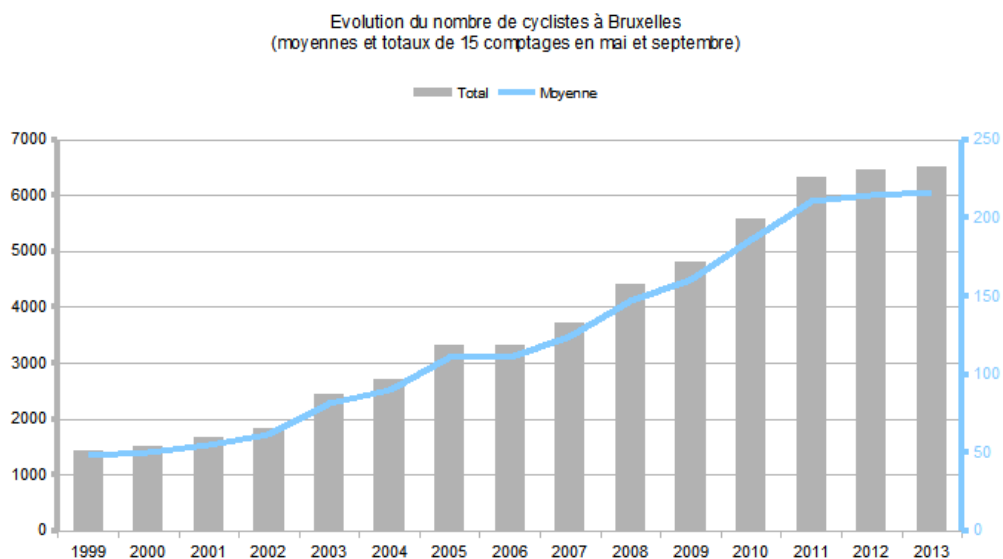
Diagnose van het fietsbeleid

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

1.1 Regionale context: fietsgebruik, fietspotentieel en fietsbeleid

Meer en meer fietsers

Al meer dan 10 jaar is het Brussels Gewest bezig met het uitstippelen en realiseren van een fietsbeleid. De resultaten zijn bemoedigend: het aantal fietsers langs de 15 telpunten blijft jaar na jaar stijgen en verviervoudigde op 10 jaar tijd².



Evolutie van het aantal fietsers in Brussel (gemiddelde en totaal van 15 tellingen in mei en september)

De grote massa moet nog steeds overtuigd worden

Niettemin is de **doelstelling** zeer **ambitieuze**: « Het mobiliteitsplan IRIS II stelt dan ook dat tegen 2020 maar liefst **20% van de gemechaniseerde verplaatsingen met de fiets** moeten gebeuren, terwijl het aantal wagenkilometers tegen 2018 moet dalen met 20%. We moeten dus alles in het werk stellen om meer mensen op de fiets te krijgen, door hen te overtuigen, door veilige omstandigheden, diensten en infrastructuur aan te bieden en uiteraard door erop toe te zien dat in alle fasen van de inrichtingswerken rekening wordt gehouden met de fiets, de voetganger en het openbaar vervoer³. »

² Pro-Velo – Fietsobservatorium van het BHG, rapport 2013. Sinds 2 jaar toont zich een stagnering die in 2014 bevestigd dan wel ontkend zal worden

³ Extract uit de preambule van het fietsplan 2010-2015

Het huidige fietsaandeel binnen het totaal **aantal verplaatsingen wordt geschat 3,4 %⁴** of 5% van het aantal gemechaniseerde verplaatsingen. Grote steden in Nederland halen fietsaandelen van meer dan 30% dankzij een geïntegreerd fietsbeleid dat al 10-tallen jaren bestaat. Om op zijn minst het aantal fietsverplaatsingen te verdrievoudigen zullen we dus zeker volgende zaken moeten doen:

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

De essentiële samenwerking tussen het Gewest en de gemeenten.

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

- de mobiliteit op gemeentelijk niveau **afhangt van de mobiliteit op regionaal niveau** en dit zowel op vlak van verkeersstromen als op het niveau van beleidskeuzes;
- **het gewest is de wegbeheerder van de belangrijkste verkeersaders** per gemeente. In de praktijk gaat het hier ook over zeer interessante fietsroutes, die leesbaar en direct zijn, maar die aangepaste fietsvoorzieningen vereisen (zoals vrijliggende fietspaden of minstens gemarkeerde fietspaden). Slechts 56% (180 km op 320km) van het regionale wegennet zijn uitgerust met fietspaden (gemarkeerd of vrijliggend), wat al een stevige inhaalbeweging betekent ten opzichte van 2005 (28%, 90 km).
- Niettegenstaande zijn de **gemeenten wegbeheerder van 80% van het wegennet⁵**, dat zonder twijfel essentieel is voor de fiets omdat de fiets vooral in aanmerking komt voor korte afstanden: meer dan 75% van de fietsverplaatsingen zijn korter dan 5 km. Het gaat meestal over wijk- of interwijkwegen die voorbestemd zijn om omgevormd te worden tot zone 30 (doelstelling van IRIS I en II, reeds gerealiseerd op 38% van het wijkennetwerk in 2010)⁶
- De gemeenten krijgen een **behoorlijke ondersteuning van het Gewest** op vlak van fietsbeleid, fietsinfrastructuur (vb. de realisatie van het GFR netwerk – het Gewestelijk fietsnetwerk), informatie (vb. regionale fietskaart), promotie en sensibilisatie (vb. financiering Fietsbrevet voor scholen, campagnes zoals Bike Experience, fietsdiefstalcampagnes, ...) en de opstart van fietsdiensten (Villo, fietspunten, ...).

⁴ Huishoudbevraging BELDAM, gegevens 2010

⁵ Mobiliteitsobservatorium, Cahier 1 p.30

⁶ Mobiliteitsobservatorium, Cahier 1 p.32

Een gewestelijk fietsbeleidsplan

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

- Doelstellingen, uitgangspunten en monitoring
- Veilig fietsen in Brussel
- Vorming en fietseducatie
- Promotie en geloofwaardigheid van de fiets in Brussel
- Diensten voor fietsers
- Fietsinfrastructuur

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

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

Instrumenten, richtlijnen en projecten

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

- Het **vademecum fiets** bestaat al uit 7 afzonderlijke richtlijnenbundels: fietspaden en fietsmarkeringen, BEV en fietsen in de tegenrichting, fietsinfrastructuur op rotondes, busbanen + fiets, verharding, fietsmarkeringen en verlichting, materiaalgebruik. Een fundamenteel principe is de **keuze van fietsvoorzieningen afhankelijk van de snelheid en de intensiteit van het autoverkeer**, conform internationaal gekende richtlijnen⁷. Op basis van deze tabel is een gedetailleerdere keuzetabel uitgewerkt die vooral de lokale en communale straten verder uitwerkt. Deze is opgenomen in het gemeentelijk actieplan van dit rapport.

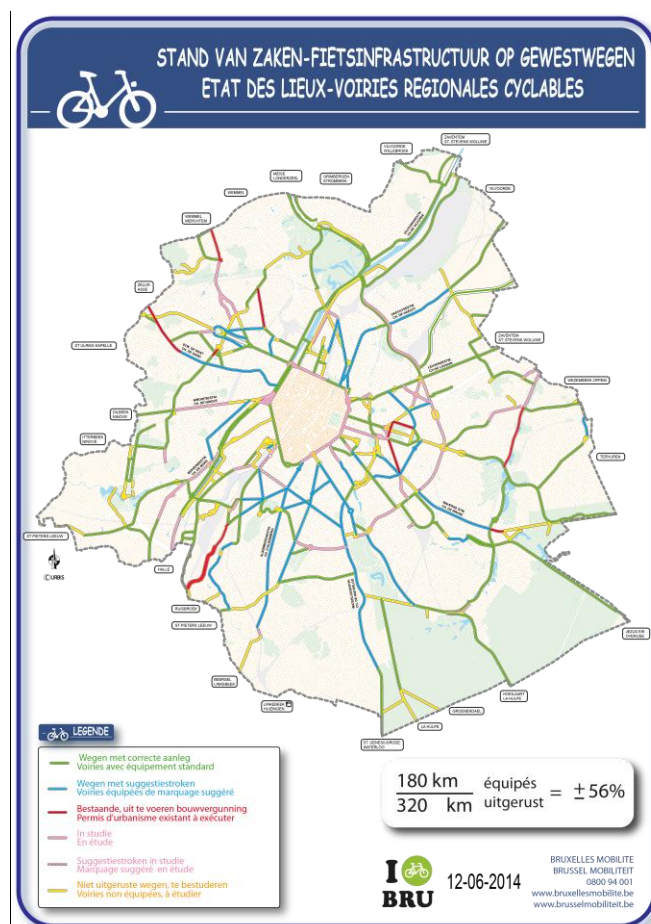
Type	Snelheids-regime (km/u)	Fietsvoorzieningen
Autosnelwegen	120	Nee, fietsverkeer op onderliggend wegennet of op afzonderlijke fietswegen.
Grootstedelijke wegen	70	Vrijliggende fietspaden of fietsvoorzieningen op de ventwegen.
	50	In principe vrijliggende fietspaden.
Hoofdwegen	50 (70)	Gemarkeerde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

⁷ BHG – fietsvademedecum – cahier 2

- De **gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV)** legt normen op rond kwaliteit en materiaalgebruik van inrichtingsprojecten, inplanting van fietsparkeerplaatsen en het voorzien van inpandige fietsenstallingen bij woningbouw (1 per wooneenheid).
- Het **gewestelijk parkeerplan** (in voorbereiding) stelt een norm voor van 2 fietsparkeerplaatsen per 20 autoparkeerplaatsen op straat, met een maximale tussenafstand van 150 m. Ook worden beveiligde fietsenstallingen op straat voorzien voor de bewoners (principe van fietskluisen/trommels).
- Het **Fiets-GEN**: er is een plan in voorbereiding voor de ontwikkeling van een netwerk van hoogwaardige fietsvoorzieningen. Dit netwerk wordt het hoofdnet van fietsroutes, met een kwaliteitsniveau dat snelle fietsverplaatsingen mogelijk maakt op een veilige en comfortabele manier en dit voor zowel korte als lange afstanden binnen het gewest en in de rand van Brussel. Het gaat hoofdzakelijk over afzonderlijke fietswegen, langs bijvoorbeeld spoorwegen, aangevuld met tracés langs het wegennet, met beveiligde en ruime fietsvoorzieningen langs de belangrijkste verkeersaders of langs fietsstraten in autoluwe zones.

De realisatie van het GFR netwerk is in zicht

Het fietsplan voorzag in de realisatie van het volledige GFR netwerk tussen 2010 en 2014. Het gaat over rustige fietsroutes op wijk en interwijkeniveau die voornamelijk de grote verkeersaders mijden. Er is een budget voorzien van ca. 10 miljoen € per jaar voor het aanbrengen van fietsmarkeringen of realiseren van fietsinfrastructuur. De kaart geeft een stand van zaken van de realisatie van het GFR netwerk in juni 2014⁸. Er werd ook een specifieke bewegwijzering ontworpen voor het GFR netwerk.

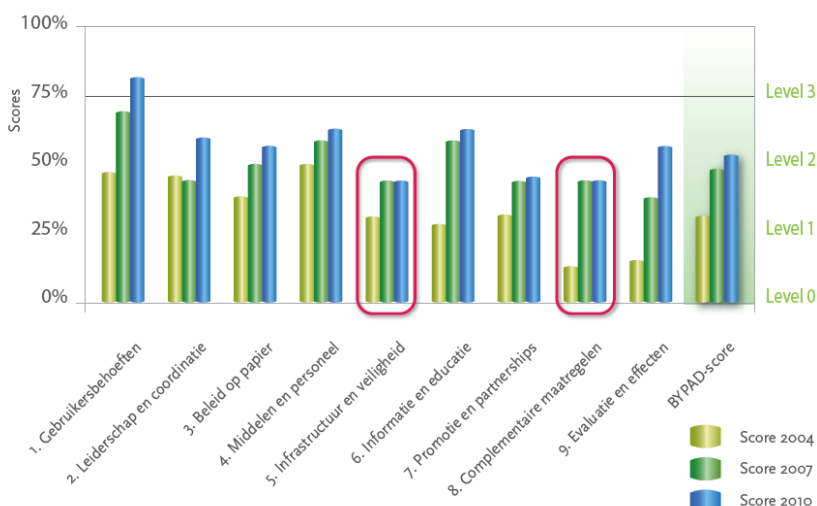


⁸ Mobiliteitsobservatorium, Cahier 1 p.49

Een wisselvallige tussenbalans

Op regelmatige basis evalueert het Brussels Gewest zijn fietsbeleid en wordt dit fietsbeleid bijgestuurd op basis van de **fietsaudit BYPAD** (2004, 2007 en 2010 en 2014/15). De resultaten zijn samengevat in onderstaande grafiek⁹

Scores per module voor de BYPAD-audits van 2004, 2007 en 2010



De globale evaluatie geeft het volgende aan:

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

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

Tegelijkertijd blijft er nog een belangrijk deel van het regionale wegennetwerk over waar fietsvoorzieningen nodig zijn. De doelstelling is om 100% van dit netwerk (320km) uit te rusten: in 2010 was dit slechts het geval voor 48% (154km) van het netwerk, weliswaar bijna een verdubbeling in vergelijking met 2005 (28%). Het gaat vooral om vrijliggende fietspaden (53% - 82km) en gemarkeerde fietspaden (24% - 37km) maar ook over gemengde oplossingen (fietsuggestiestroken 23% - 35km) die op drukke verkeersaders geen veiligheidsgevoel bieden.

De documenten staan ter beschikking op:

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

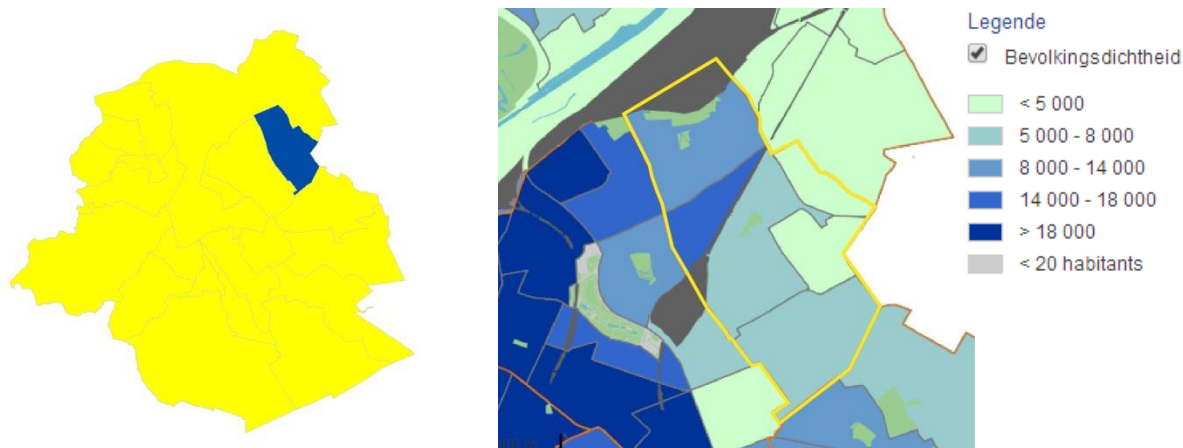
⁹ Illustration: Plan vélo 2010-2015

1.2 Fietsprofiel van de gemeente Evere

Dit deel wil basisinformatie over de gemeente meegeven alvorens over te gaan tot een fietsbeleid. Het bevat elementen van het terreinbezoek enerzijds en een analyse en inschatting door de BYPADauditeur (en auteur) anderzijds.

1.2.1 Een fietsbare gemeente van de tweede kroon

Evere is één van de kleinere gemeentes van het Brussels Gewest als het gaat om het aantal inwoners (37.364 inwoners) en oppervlakte (5,02km²). Het hoogteverschil tussen het noorden en zuiden van de gemeente bedraagt ongeveer 80m en verloopt in een zachte helling die afhelt naar het noorden van de gemeente. Deze is zeer fietsvriendelijk. De bevolkingsdichtheid (7.443 inw/km²) beantwoordt min of meer aan het gewestelijk gemiddelde. Evere heeft het hoogste aantal eenoudergezinnen van het hele gewest en ook het aandeel oudere bewoners ligt hoger. De structuur van de gemeente is divers: oudere wijken ten noorden van de LeopoldIII-laan, modernere wijken in het zuiden van de gemeente. Men vindt er ook een tuinvijk, woonwijken met éénsgezinswoningen en flatgebouwen. Als het gaat om sociale woningbouw heeft Evere het hoogste percentage van het hele gewest (16%).



Als het gaat om bebouwde oppervlakte die niet wordt gebruikt voor de woonfunctie, is duidelijk dat het grootste deel van de kantooroppervlakte zich ten zuiden van de spoorlijn 26 (Evere-Bordet) bevindt. Gezien het gebrek aan interesse van huurders zijn enkele gebouwen omgebouwd tot rusthuizen. Een groot woonproject voorziet 450 woningen op het eiland dat gevormd wordt door de straten Cicero-Tweehuizen-Guillaume-Leuvensesteenweg in het zuiden van de gemeente.

De gemeente Evere heeft de laatste jaren zeer veel voor de fiets gedaan en veroverde daarmee een pioniersplaats onder de Brusselse gemeentes als het gaat om fietsvriendelijke maatregelen (invoering van de zones 30, beperkt eenrichtingsverkeer, Villo en infrastructuur). De fietsers in de gemeente tonen zich enthousiast over de dynamiek in de gemeente en willen deze graag verderzetten. De gemeente echter lijkt op een inhaalbeweging van andere gemeenten te wachten alvorens verder te gaan.

De gemeente Evere ligt in de tweede kroon en beschikt over vier handelskernen, eerder dan 1 gemeentelijk centrum. Men vindt er de belangrijkste winkels (soms zeer grote oppervlaktes: Carrefour/Delhaize/Evere Shopping). Enkel in het westen van de gemeente, naar de grens met Schaarbeek toe, wordt de gemeente dichter, zelfs terwijl lege ruimtes in andere delen van de gemeente nu ontwikkeld worden (vb. Koningin-Astridwijk). In het oosten van de gemeente liggen bedrijvenczones, o.a. de NAVO, maar met een kleiner attractiepotentieel dan het verstedelijkte westelijke deel van de gemeente.

Gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP)

Evere heeft reeds een tweede gemeentelijk mobiliteitsplan gelanceerd in 2006, dat opnieuw geëvalueerd en geredynamiseerd moet worden. Hoewel niet alles gerealiseerd werd, helpen de plannen uit het GMP de fiets als dagelijks verkeersmiddel vooruit, vb. als het gaat om de invoering van de zones 30, een systeem van lussen en de invoering van gemeentelijke fietsroutes (zie kaart hieronder).

Ondanks deze plannen was het voor de gemeentelijke plannen moeilijk om een langetermijnplanning op te stellen in het algemeen en specifiek voor het uitwerken van heraanlegprojecten.

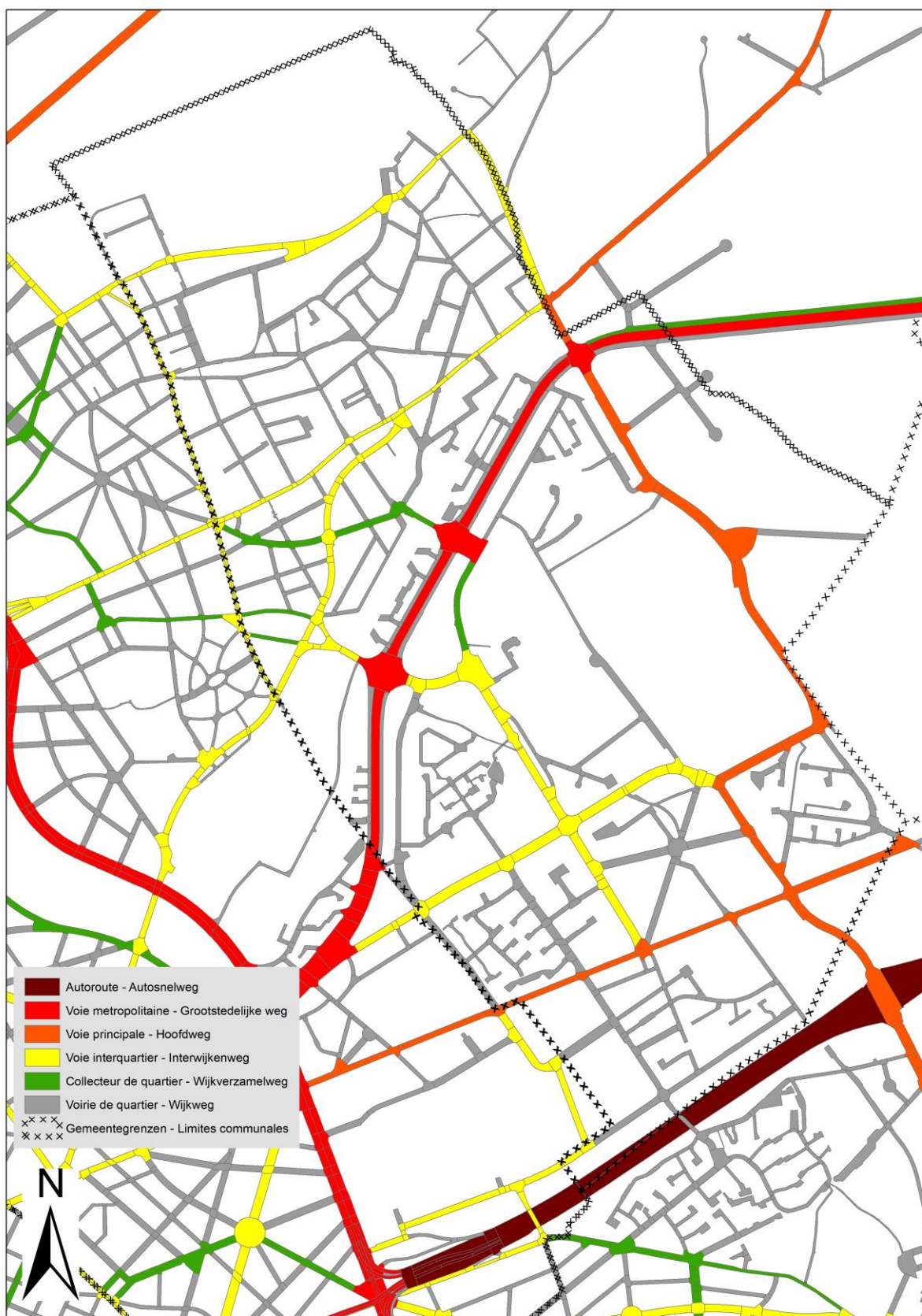
De fiets binnen de gemeentelijke administratie

De administratie zelf heeft 130 medewerkers. Er bestaat een intern vervoersplan dat niet heel proactief is maar desalniettemin actief het gebruik van de wagen voor professionele verplaatsingen ontmoedigt. Op dit moment zijn er 3 Villo-abonnementen ter beschikking van het personeel voor professionele verplaatsingen en men denkt na over de uitbreiding van het aantal abonnementen. Men verkiest Villo boven de aanschaf van gemeentelijke fietsen omdat hiermee het probleem van het onderhoud omzeilt wordt.

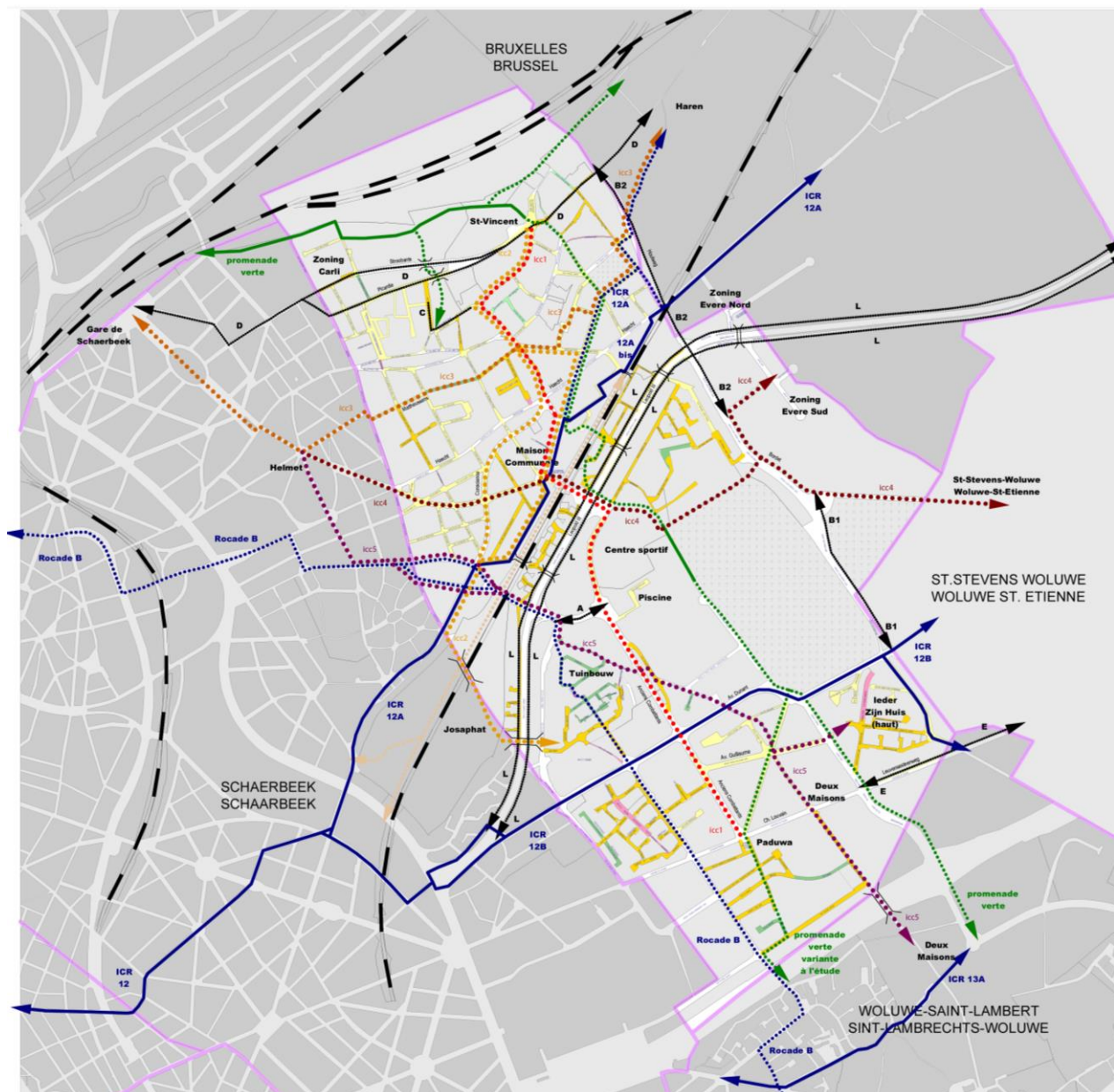
Voor december 2013 bevond zich de competentie 'mobiliteit' opgesplitst tussen de diensten wegen, stedenbouw en duurzame ontwikkeling. De dienst mobiliteit bestaat sinds december 2014 (3 voltijdse medewerkers) en is verantwoordelijk voor verkeer en alles wat daarvan afhangt (parkeren, verlichting,...). De dienst vindt langzaam haar plaats en is bezig met het ontwikkelen van een visie en actieplan. Het doel van de BYPADaudit voor de gemeente Evere is de objectivatie van bestaande problemen en noden op het terrein en om hieruit prioriteiten te extraheren. De grote vraag die gesteld wordt is: 'Hoe vandaag vooruitgang maken?' en deze vraag zal mede door deze BYPADevaluatie beantwoordt worden. De gemeente neemt ook deel aan andere mobiliteitsprojecten (ADVANCE, WALKPAD) waardoor zij in de nabije toekomst een plan wil kunnen opstellen voor de mobiliteit in de gemeente. Een gemeentelijke mobiliteitsadviesraad werd in de loop van 2014 opgericht.

Tellingen

Tellingen van fietsers en van fietsparkeren op gemeentelijk niveau vinden niet plaats, maar zouden kunnen worden georganiseerd door de fietsverenigingen. Sinds september 2012 zijn er 13 Villostations te vinden op het gemeentelijk grondgebied. De gemeente heeft cijfers van deze stations aan de exploitant gegeven (JC Decaux) gevraagd om een beter beeld te krijgen van het gebruik ervan door de burgers.



Figuur 1: Wegencategorisering. Bron: gegevens URBIS 2014



COMMUNE D'EVERE GEMEENTE EVERE
 PLAN COMMUNAL GEMEENTELIJK
 DE MOBILITE MOBILITEITSPLAN
 PROPOSITIONS VOORSTELLEN

CARTE / KAART
 3.2.1

ITINERAIRES CYCLABLES FIETSRUTES

LEGENDE

- Limite communale Gemeentegrens
- zone 30 existante — bestaande zone 30
 zone 30 à créer — aan te leggen zone 30
- zone résidentielle existante — bestaand woonerf
 zone résidentielle à créer — aan te leggen woonerf
- aire piétonne existante — bestaand voetgangersgebied
- Itinéraire Cyclable Régional — Gewestelijke Fietsroute
 Itinéraire Cyclable Régional à réaliser - - - Aan te leggen Gewestelijke Fietsroute
- Promenade verte — Groene wandeling
 Promenade verte à compléter - - - Groene wandeling aan te vullen
- Itinéraire Cyclable Communal 1-5 à réaliser (balisage + marquage) - - - Aan te leggen (markering + signalisatie) Gemeentelijke Fietsroute 1-5
- Liaisons complémentaires A-L — Bijkomende verbindingen
- Itinéraire Cyclable "SNCB" à réaliser - - - Aan te leggen "NMBS" Fietsroute
- Passerelle (ou passage inférieur) à envisager — Te overwegen voet- en fietsbrug (of -tunnel)

ÉCHELLE / SCHAL
 0 100 200 300 400 500 m

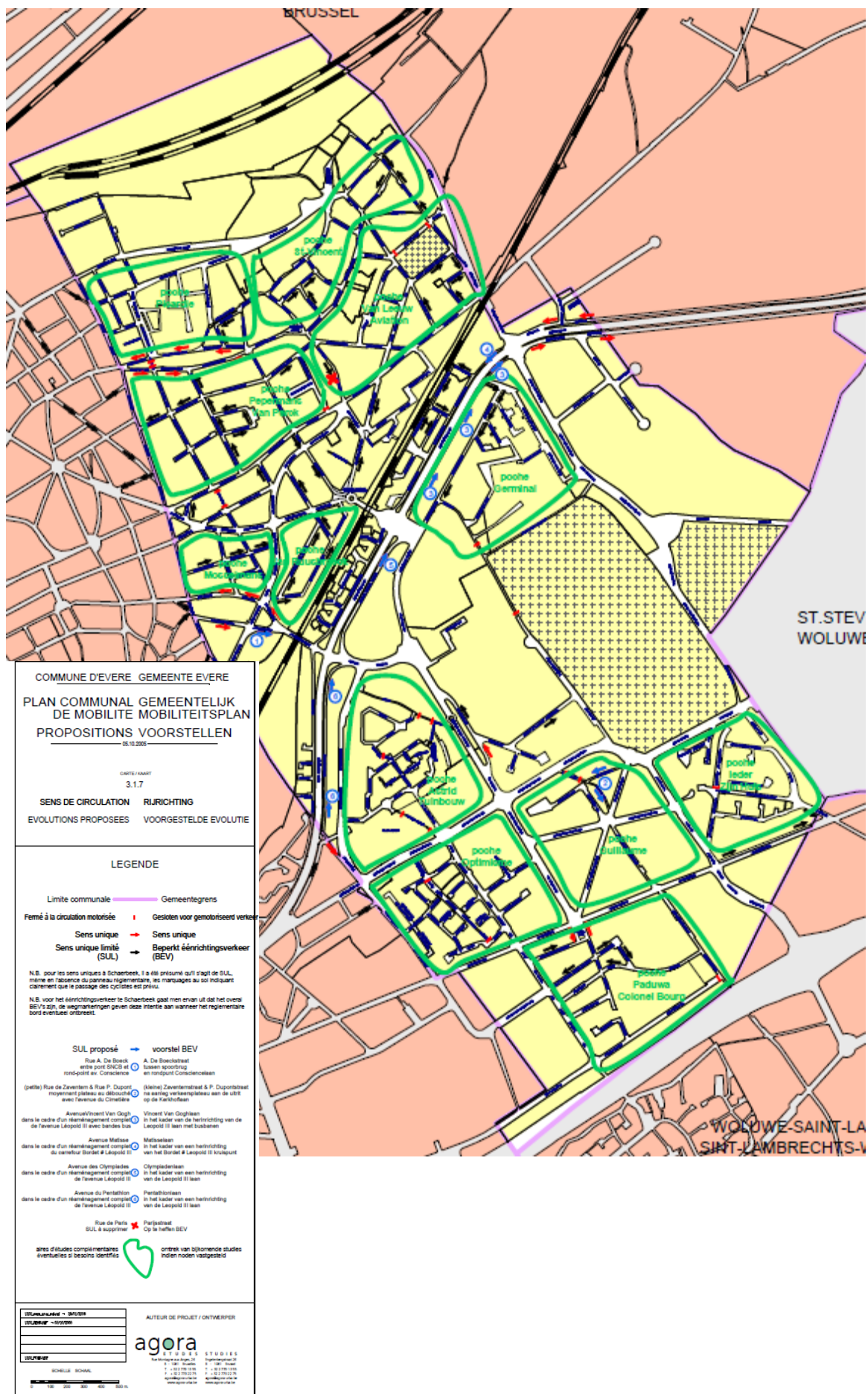
AUTEUR DE PROJET / ONTWERPER

agora
 ETUDES
 ETUDES

STUDIES
 STUDIËN

VERBAARD MET
 REALISE AU MOYEN DE

Brussels Urbis (R)



1.2.2 De structuur van het wegennet en de ervaring van de fietser

Men vindt in Evere comfortabele fietsinfrastructuur, maar er blijven missing links (vb. ter hoogte van de kruispunten) en andere belangrijke details op te lossen.

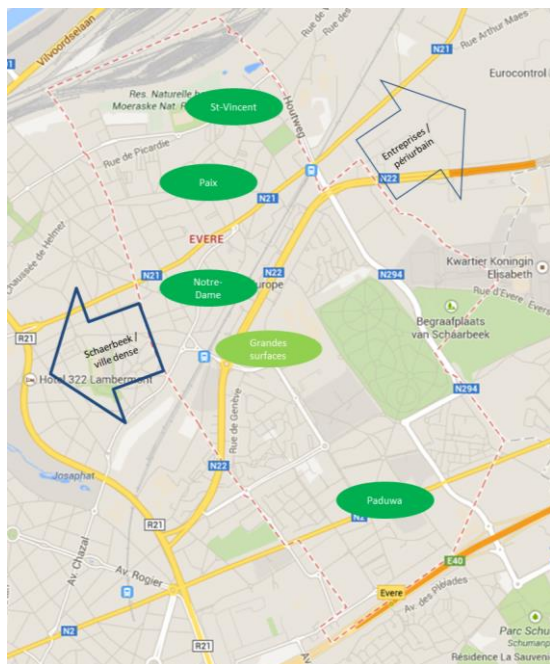
Het fietsnetwerk: gewestelijke en gemeentelijke fietsroutes (GFR en GemFR) en de groene wandeling

De GFRs die Evere doorkruisen, reeds genoemd in het vorige hoofdstuk, zijn de GFR 1a, 1b en B (radiaal). Het GFR netwerk in Evere heeft een goede maaswijdte en is zeer logisch opgebouwd, ook voor lokale verplaatsingen binnen de gemeente: ondanks dat zij ontworpen zijn voor fietsverplaatsingen op middellange en lange afstand doen zij de gemeentelijke polen aan (zie kaart hieronder). Ook de groene wandeling, op zich een recreatieve route, laat toe het utilitair netwerk voor dagelijks fietsers aan te vullen.

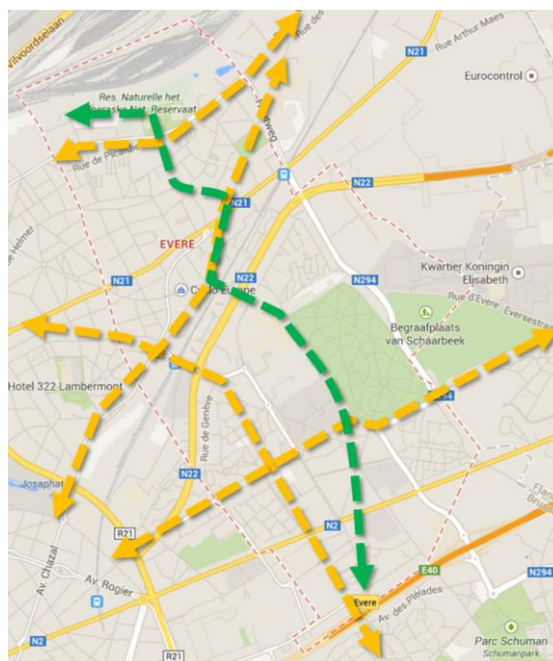
Er bestaan ook 5 gemeentelijke fietsroutes die een alternatief bieden aan de grote assen van de GFRs en ook binnenwegen en afkortingen aandoen. Een gedetailleerdere analyse (zie kaarten hieronder) toont dat het over elkaar leggen van beide netwerken (GFR en GemFR) resulteert in enkele dubbelingen. Deze worden vaak afgedwongen door de vele bruggen en tunnels in de gemeente waar alle verkeersdeelnemers gebruik van moeten maken wegens het gebrek aan andere mogelijkheden. De plaatsen waar het GemFR netwerk complementair werk aan het GFR netwerk zijn op deze kaarten aangeduid. Het gaat om de verbindingen Schaarbeek – Helmet, de Oudstrijderslaan, de oversteek van de Oudstrijderslaan tot aan de fiets- en voetgangersbrug die aan de E40 gepland wordt en de weg langs het kerkhof.

De kwaliteit van de fietsvoorzieningen op de GFRs en GemFR is variabel zoals reeds vermeld. Dit vermindert de leesbaarheid van de trajecten, zeker daar waar de fietsinfrastructuur niet voldoet aan de wegcategorisering van de weg.

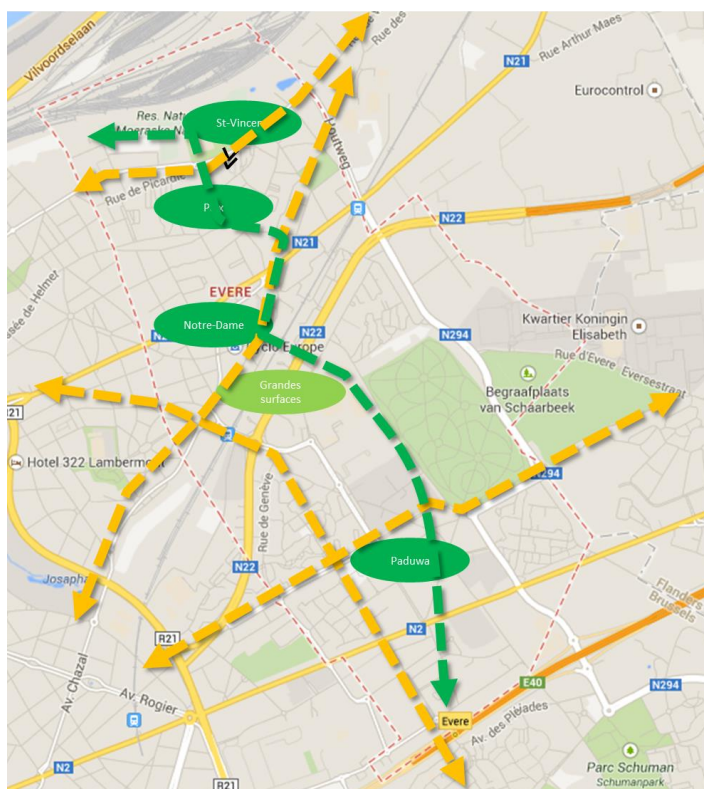
De GFR 1a en 1B zijn reeds bewegwijzerd. De GemFR zijn allen bewegwijzerd. De groene wandeling doorkruist Evere in de noord-zuidrichting. De gemeente beschikt niet over informatie ivm het gebruik van deze routes door fietsers.



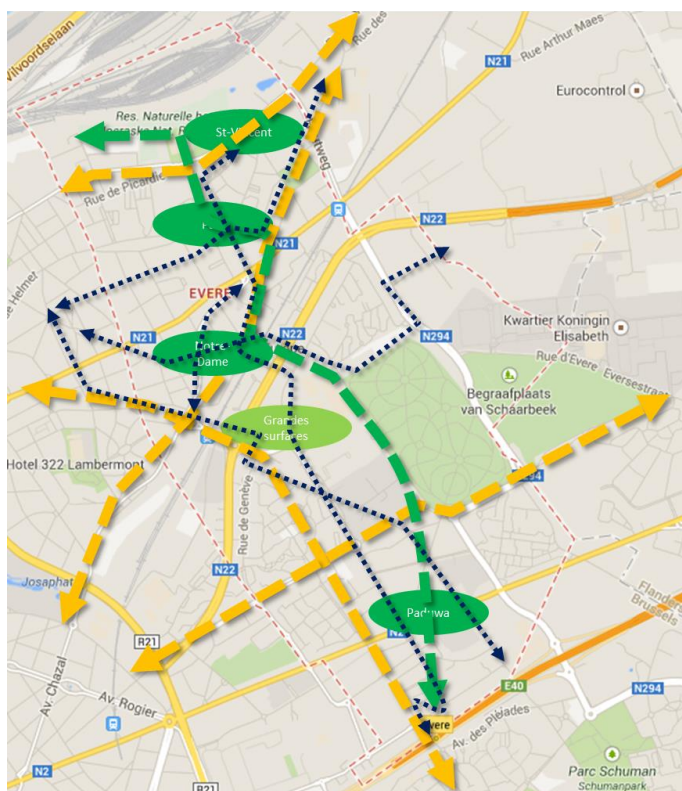
Figuur 2: Polen in Evere



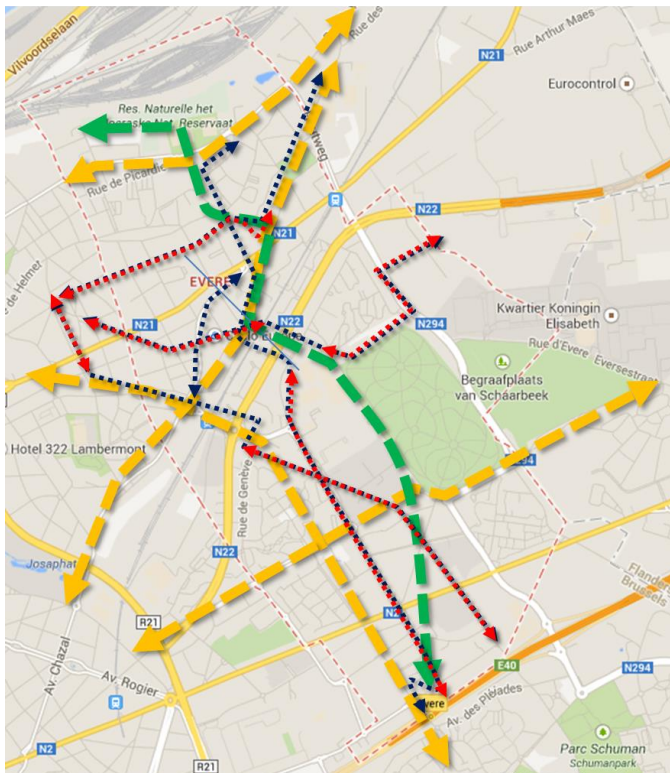
Figuur 3: GFRs en groene wandeling (schematisch) in Evere



Figuur 4: Het over elkaar leggen van de polen en GFRs in Evere toont het nut van de GFR ook voor lokale en korte verplaatsingen in de gemeente.



Figuur 5: De GemFR zijn complementair met de GFRs, maar er zijn ook overlappings op vele plaatsen door de locatie van bruggen en tunnels.

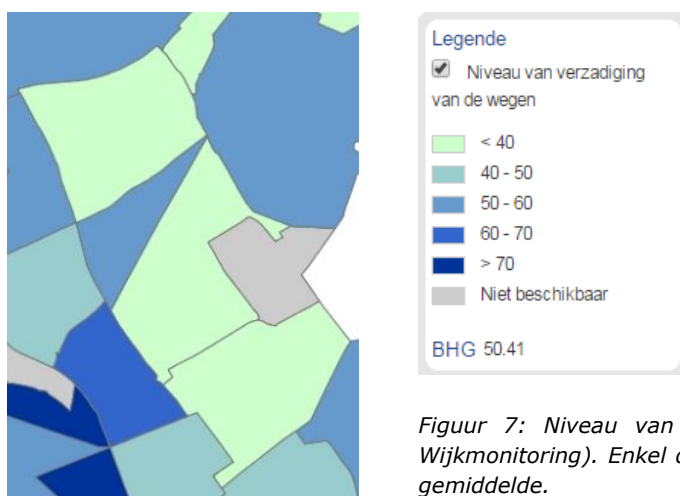


Figuur 6: De plaatsen waar de netwerken van de GFR en GemFR echt complementair zijn, zijn in rood aangeduid. Het gaat daarbij om de verbinding naar Schaarbeek-Helmet, de Oudstrijderslaan, de oversteek van de Oudstrijderslaan naar de fietsers- en voetgangersbrug over de E40 en de weg langs het kerkhof.

De grote assen van het gemotoriseerd verkeer

De gemeente Evere verwerkt het autoverkeer dat op de Ring 0 de uitritten Machelen (N21, Haachtsesteenweg, **interwijkweg**) en Zaventem (A201, LeopoldIII-laan, **grootstedelijke weg**) neemt en zich zo richting centrum beweegt. De Leuvensesteenweg is de derde grote as door de gemeente (**hoofdweg**).

Als we naar het niveau van de verzadiging van de wegen in Evere kijken (kaart hieronder), stelt men vast dat de aanwezigheid van de LeopoldIII-laan en de Haachtsesteenweg in de Consciencewijk ertoe leiden dat hier een hoger percentage wordt vastgesteld dan het gewestelijk gemiddelde.



Figuur 7: Niveau van de verzadiging van de wegen, 2001 (Bron: Wijkmonitoring). Enkel de Consciencewijk zit licht boven het gewestelijk gemiddelde.

De situatie voor fietsers op deze assen is zeer verschillend: de LeopoldIII-laan werd door het Gewest heraanlegd met zorgvuldige aandacht voor de fietsers. Toch zijn er enkele aspecten die daarbij vergeten zijn (zie foto's).

De Haachtsesteenweg, de Ciceronlaan en de Bordetlaan daarentegen, bieden weinig veiligheid aan de fietser, die er slecht aangepaste fietsinfrastructuur (of helemaal geen) aantreft (Ciceron, Bordet: **hoofdweg**) en een verkeersstroom die (veel) hoger is dan de wegcategorisering laat vermoeden (Haachtsestnw: **interwijkweg**).



De **LeopoldIII-laan** werd heraanlegd met brede, afgescheiden fietspaden en comfortabele oversteekplaatsen, dit echter slechts op 3 plaatsen. Enkele opmerkingen blijven bestaan: om rechts af te draaien is een hoek van 90° voorzien die moeilijk te nemen is voor fietsers



Indien men de LeopoldII-laan oversteekt om vervolgens rechtdoor te rijden beland men als fietser op het trottoir: het afgescheiden fietspad is niet doorgetrokken. De situatie is niet duidelijk voor fietsers: moet men doorfietsen op het trottoir of invoegen op de rijbaan tussen het gemotoriseerd verkeer met een gevaarlijk manoeuvre?



De **Haachtsesteenweg**, interwijkweg, wordt gebruikt als hoofdweg (hier buiten het spitsuur: fietssuggestiestrook onvoldoende voor fietsers. Een voorsorteerstrook om linksaf te slaan is voor fietsers voorzien. Niettemin zijn oversteekmogelijkheden voor fietsers en ook voetgangers beperkt en gevaarlijk (geen verkeerslichten, daadwerkelijke snelheden hoog)



Bordetlaan (GFR), van de Zaventemstraat tot aan de **Houtweg** (gewestelijk project van de grote ring): keuze voor het openbaar vervoer maar wat met de fiets? Project van kruispunt in twee richtingen tussen Haacht en Leopold III op het terrein van de Decathlon.

Het oversteken van de grote assen als fietser is niets steeds evident. Op de LeopoldIII-laan zijn er maar 3 oversteekplaatsen voorzien. De moeilijkheid voor de fietser ligt vooral in het ontbreken van de leesbaarheid van deze oversteeken. Op de Haachtsesteenweg ter hoogte van de Van Leeuwlaan is het bijvoorbeeld moeilijk: hoewel hier voorselectiestroken aanwezig zijn in het midden van de rijbaan die fietsers toelaten in 2 keer over te steken, zijn deze niet beschermd en worden regelmatig gebruikt door auto's die linksaf willen slaan, hoewel de dimensie van deze voorsorteerstrook dit niet toelaat.

De Oudstrijderslaan is een interwijkweg die langs het sportcomplex van de gemeente leidt. Op deze plaats zijn er berlijnse kussens en een zone 30 voorzien.



De oversteek op de **Haachtsesteenweg**



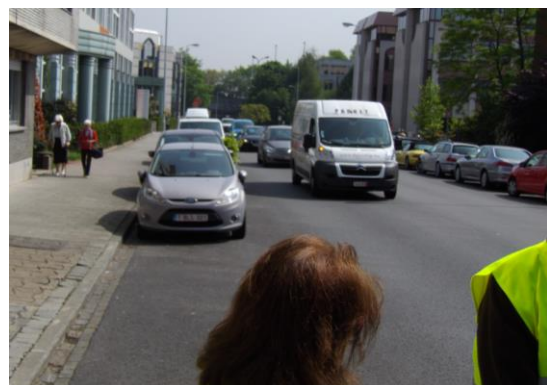
Oudstrijderslaan zone 30

Doorgaand verkeer en barrières

Het doorgaand verkeer dat in de oost-westrichting de gemeente doorkruist wijkt niet zeer veel af van de hoofdwegen, veel woonwijken zijn de laatste jaren autoluw gemaakt door de invoering van de zone 30 en worden op die manier beschermd tegen doorgaand verkeer. In de noord-zuidrichting echter, is de wegcategorisering minder gedefinieerd en worden geen duidelijke assen aangeduid die het gemotoriseerd verkeer moet nemen (of deze liggen in ieder geval buiten/op de rand van het gemeentelijk grondgebied – Avenue Bordet). De Grosjeanstraat, die als GFR en als interwijkweg gedefinieerd is, vervult in de realiteit de rol van een hoofdweg omwille van haar ligging in het verlengde van de tunnel onder de E40. Fietzers lijden hier dubbel onder, aangezien ook geen fietsvoorzieningen aanwezig zijn die aan deze verkeersstroom zijn aangepast (fietzers delen op dit moment de straat met de auto's zonder de aanwezigheid van markeringen of dergelijke). In het noorden van de gemeente is de Pepermansstraat, een lokale weg waar zone 30 heerst, ook frequent gebruikt door het doorgaand verkeer. De Lindestraat is een ander voorbeeld van een lokale weg (zone 50) waar een hoge graad van doorgaand verkeer rijdt.



Tunnel onder de autosnelweg E40, maar zonder fietsvoorzieningen



Verlengde van de GFR op de **Grosjeanstraat**, brede weg (interwijkweg) zonder fietsvoorzieningen

In het noorden van de gemeente is de hoofdbarrière de spoorweg, die op 3 plaatsen kan worden overgestoken door het doorgaand verkeer: ter hoogte van het station Evere (De Boeckstraat, interwijkweg), ter hoogte van het station Bordet (Bordetlaan, hoofdweg – Houtweg, interwijkweg) waarover reeds geschreven en tenslotte ter hoogte van de brug aan de Provencewandelwegen (wijkverzamelweg). Het doorgaand verkeer, zowel gemotoriseerd als fietsers, is hier gedwongen deze

knelpunten te passeren. In het geval van de Houtweg is het verkeer verplicht om haar route te vervolgen op de Vanderhovenstraat, een interwijkweg, maar met een breedte die niet is aangepast aan haar functie. Voor fietsers en voetganger is het ook mogelijk de spoorweg via een fietsers- en voetgangersbrug over te steken. Een laatste barrière in de gemeente is het kerkhof van Brussel, dat uitgestrekt is en een significant deel van het gemeentelijk grondgebied inneemt dat niet toegankelijk is voor fietsers.



Doorgang verkeer: **Auguste De Boeckstraat** (brug station Evere) een verlenging in de richting **Kurthstraat**



Doorgaand verkeer in de **Vanderhovenstraat**, verlenging van de **Houtweg**



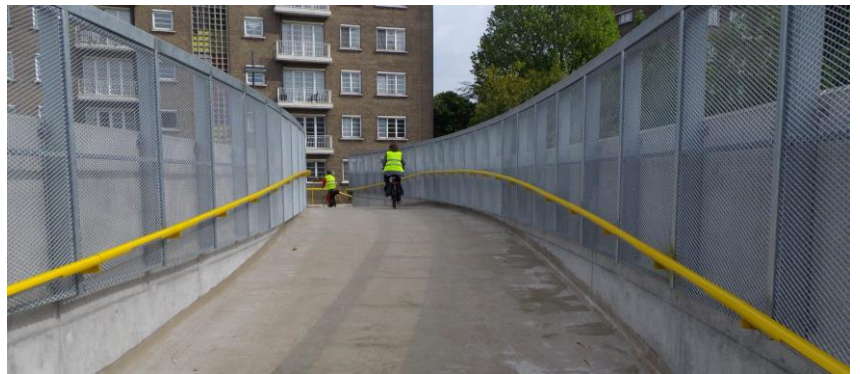
Oversteken van de spoorweg: **Auguste De Boeckstraat**. Gemarkeerd fietspad aan 1 kant, busbaan open voor fietsers aan de andere kant. De voorziene parkeerplaatsen zijn ruim voldoende. Er is geen parkeerplaats voorzien voor fietsers (ingang Evere station).



Na de heraanlegwerken werd het gemarkeerd fietspad niet hertekend (**Provence wandelwegen**)



Toegangshelling voor de fietsers- en voetgangersbrug



De fietsers- en voetgangersbrug die de Jan Van Ruusbroekstraat met de Provinciewandelwegen over de spoorweg heen verbindt

Woonwijken: zone 30, woonerven, Beperkt eenrichtingsverkeer

De Tuinbouwwijk is een autoluwe wijk in de gemeente: het bestaat uit woonerven en zones 30 met veel doorsteken voor fietsers en voetgangers die verplaatsingen gemakkelijk en aangenaam maken. Enkele wegen die doodlopend zijn voor het gemotoriseerd verkeer zijn dit niet voor fietsers en voetgangers, maar zijn wel niet zo aangegeven.



Ingang van de Tuinbouwwijk: de auto is hier te gast



Tuinbouwwijk: autoluw met praktische afkortingen voor fietsers en voetgangers, maar met obstakels (paaltjes)



Tuinbouw: woonerf (=zone 20), maar bord met zone 30



Op een GFR: obstakels voor motorrijders vormen een uitdaging voor fietsen (kinderaanhanger, tandem, bakfiets)



Een doodlopende straat, dit geldt echter niet voor fietsers en voetgangers (doorlopend)



Woonerf Van Neromstraat met beweeglijke barriere en afvoergoot zonder niveauverschil

Vele straten zijn BEV geworden (beperkt eenrichtingsverkeer) wat het leven van de fietsers gemakkelijker maakt. Enkele opmerkingen hierover:



BEV Hoedemakerssquare: afgescheiden fietspaden in de beide richtingen, goede breedte. Enige opmerking: de verharding is glad bij regenweer



Oud-Kappelekelaan: BEV waar vele auto's de bocht afsnijden op weg naar beneden: fietsers op het gemarkeerd fietspad in de tegenrichting zijn verborgen achter geparkeerde voertuigen.

Intermodaliteit

Er zijn 2 stations in Evere: Bordet en Evere. Deze zijn gelegen op dezelfde lokale treinlijn Halle – Vilvoorde/Mechelen. Het station Evere is niet uitgerust met fietsparkeerplaatsen. Het station Bordet heeft een klein aantal overdekte fietsparkeerplaatsen voor de lange duur. De twee stations, die beide deel uitmaken van het toekomstig gewestelijke expresnet (GEN) zijn strategische plaatsen om het dagelijks fietsgebruik aan te moedigen. De uitrusting van de stations met fietsparkeerplaatsen die veilig zijn en bescherming bieden tegen de weersomstandigheden is een grote kans om een modal shift van de auto naar de combinatie fiets+OV te bewerkstelligen.



Fietsenrekken aan het station Bordet

Fietsparkeren en de fietsbox

Op dit moment is er geen inventaris van de fietsparkeerplaatsen in de gemeente Evere. Dit zal onder de gewestelijke parkeerverordening binnenkort veranderen. De gemeente plaatste reeds veel parkeerbeugels, die erg in trek zijn. De fietsbox had in het begin succes, maar de jaarlijkse huurprijs voor een overdekte en afgesloten fietsparkeerplek heeft de kandidaten afgeschrikt. De gemeente kan zich voorstellen het beheer van de fietsboxen aan Cyclo te geven (communicatie met de gebruikers, uitdelen van de sleutels aan de deelnemers,...).



Fietsbeugels voor de Onze-Lieve-Vrouwschool in Evere



Beugels op de Consciencelaan op strategische plaatsen

1.3 De BYPAD methode

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

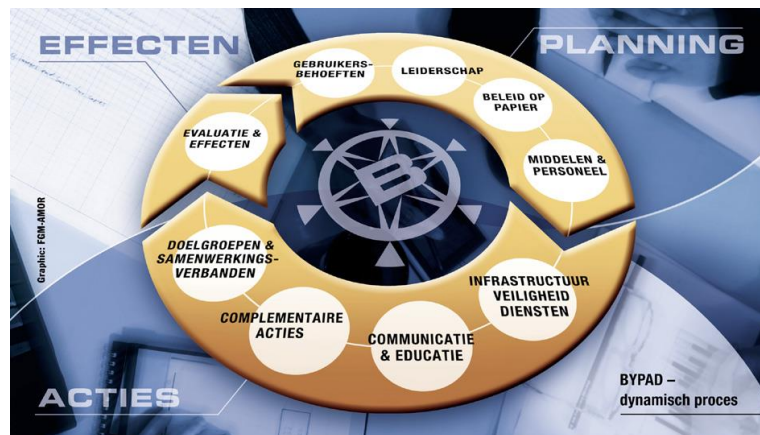
BYPAD is de afkorting van **BicYcle Policy AuDit** en is gebaseerd op de methodes van “integrale kwaliteitszorg”. Fietsbeleid wordt beschouwd als een **dynamisch proces** waarbij zowel de sterke als zwakke schakels worden onderzocht. Dit wil zeggen dat er niet enkel gekeken wordt naar de resultaten op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

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

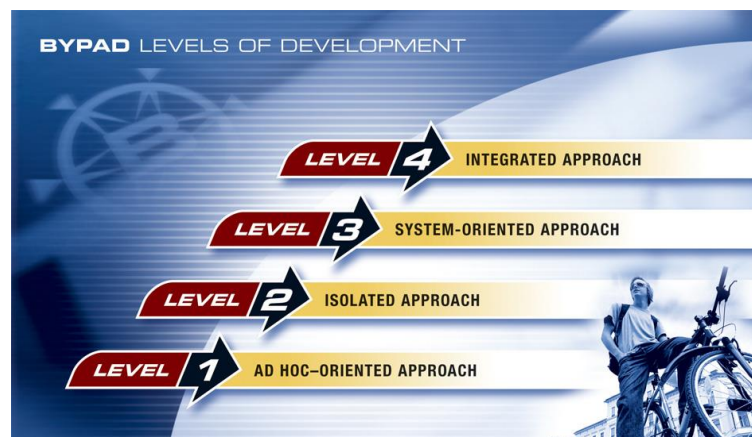
Voor elk van de 9 modules geeft de evaluatiegroep een beoordeling op een **schaal van 4 ontwikkelingsniveaus**:

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

Figuur 8 – BYPAD modules



Figuur 9 – De BYPAD ontwikkelingsniveaus



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

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

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

Tabel 1 - Samenstelling van de gemeentelijke BYPAD evaluatiegroep

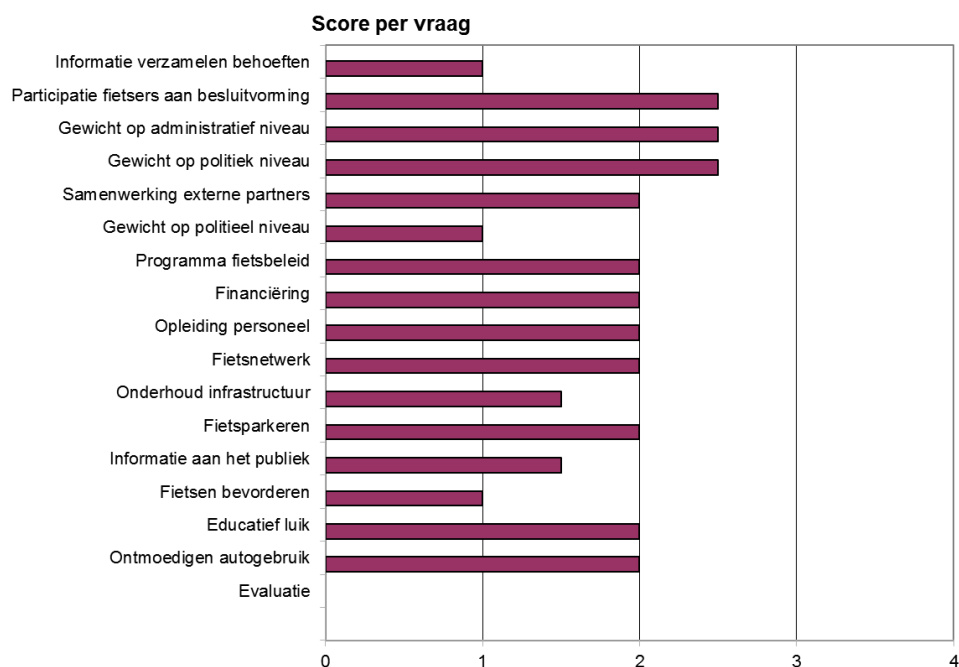
Type	Naam	Functie/Dienst	Email
Politiek	Ridouane Chahid	Schepen van Financiën, sport, personeel en mobiliteit	mrchahid@evere.irisnet.be
Administratie	Cathy Libois	Dienst Mobiliteit	clibois@evere.irisnet.be
Administratie	Pierre Thomas	Dienst Mobiliteit	pthomas@evere.irisnet.be
Administratie	Claude Maertens	Dienst Mobiliteit	cmartens@evere.irisnet.be
Fietser	Bernard Dehaye	Fietser, Gracq	bernard.dehaye@gracq.org
Fietser	Isabelle Bernard	Fietser, Gracq	i.bernard@skynet.be
Fietser	Alain Tison	Fietser, Gracq	Alain.tison51@skynet.be

Tabel 1 – BYPAD agenda

11/03/2014	Gewestelijke startvergadering
19/03/2014	Werkvergadering met de CEMA
29/04/2014	WERKGROEP 1 : startvergadering
30/04/2014	Terreinbezoeken
28/05/2014	WERKGROEPEN 2 : consensus
Août 2014	Tussentijds verslag AUDIT BYPAD
03/09/2014	WERKGROEP 3 : Actieplan
09/10/2014	Werkvergadering met schepen en CEMA
A compléter	WERKGROEP 4: presentatie actieplan
A compléter	Definitief rapport AUDIT BYPAD + ACTIEPLAN

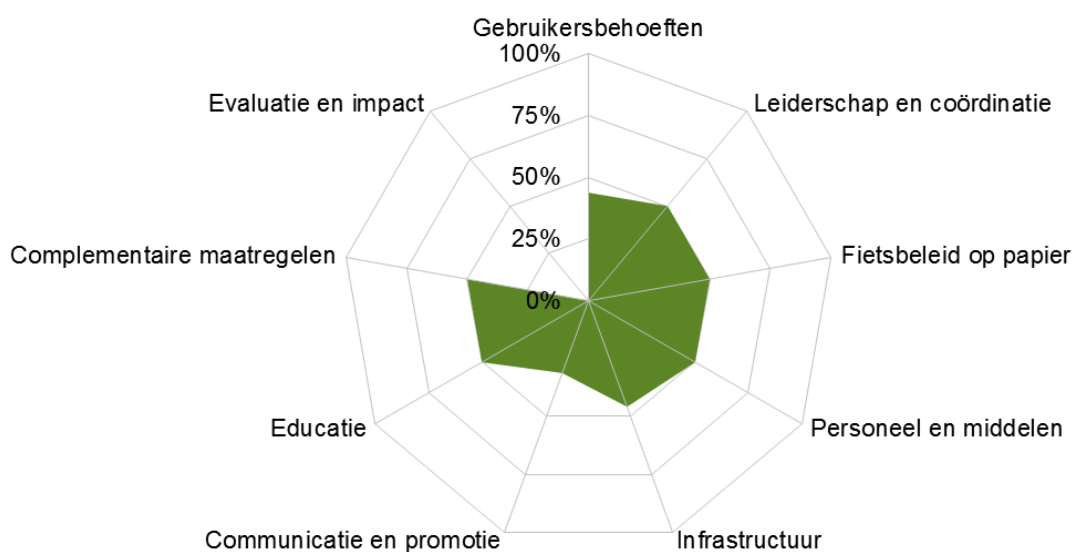
1.4 BYPAD diagnose in een oogopslag

Figuur 10 - BYPAD diagnose: score per vraag



Figuur 11 – BYPAD diagnose: score per vraag per module

Evere Resultaten BYPAD 2014



1.5 De diagnose per module

1.5.1 Gebruikersbehoeften (score 1,8)

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

Vraag 2: Welke mogelijkheden hebben de fietsers om actief deel te nemen in het beslissingsproces van het mobiliteitsbeleid? Score 2,5

Er bestaat een gemeentelijke adviescommissie voor mobiliteit (GAM) die in 2014 heropgericht werd (eerder: gemeentelijke adviescommissie voor zachte mobiliteit) waarin fietsers actief zijn. De beslissing om de GAM uit te breiden naar alle mobiliteitsactoren werd in 2013 genomen. De Gracq, die normaalgezien steeds gecontacteerd wordt bij heraanlegprojecten, stond (staat) initieel kritisch t.o.v. de nieuwe vorm van GAM, die globaler is en waarin de belangen van de fietser zouden kunnen ondergaan. De vereniging vindt het daarom nuttig om enkele keren per jaar de vergadering specifiek rond het thema fiets/voetganger/PBM/... te organiseren.

Op haar eigen initiatief heeft de Gracq een memorandum geschreven met 36 verbeterpunten op het vlak van fietsinfrastructuur aan het einde van de vorige legislatuur. De gemeente heeft deze punten ter harte genomen en heeft ze geëvalueerd op basis van pragmatische criteria: kost, uitvoeringstermijn, inspanningen van de administratie (kan deze intern worden opgelost of zijn er grote consultatierondes nodig?). Na deze analyse zijn 16 punten overgebleven, maar er is geen systematische opvolging of communicatie over de voortgang ervan naar de fietsers toe.

1.5.2 Leiderschap en coördinatie (score 2,0)

Vraag 3: Op welke manier wordt het fietsbeleid voorbereid en uitgevoerd op het niveau van de administratie? Score 2,5

Vraag 4: Welke impact heeft het College van Burgemeester en Schepenen op het vlak van fietsbeleid? Score 2,5

Vraag 5: Hoe vlot gebeurt de samenwerking met externe organisaties? (buurgemeenten, gewest, BIVV, MIVB, NMBS, BIM, ...) Score 2,0

Vraag 6: Wat is de impact van de politie op het vlak van fietsbeleid? Score 1,5

De gemeente beantwoordt aanvragen, maar er is geen fietsspecialist binnen de afdeling, hoewel enkele ambtenaren fietsers zijn en bijgevolg zeer opmerkzaam over wat zij op het terrein zien. De dienst mobiliteit heeft 1 CEMAs en de nodige competenties bevinden zich binnen de dienst (o.a. openbare werken).

Er werd tijdens de vorige legislatuur veel gedaan voor de fiets, maar de dynamiek is vertraagd in de zin dat Evere vrij ver staat en eerst « afwacht tot de anderen hun achterstand inhalen ». In termen van mobiliteit, is de auto nog steeds een prioriteit voor de gemeente en in dossiers waar tegenstrijdige interesses spelen loopt men soms vast. Als het gaat om scholen- en woningbouw, die een grote prioriteit vormen voor de gemeente, wordt steeds mee nagedacht over mobiliteit, de bereikbaarheid en het veroorzaakte verkeer van deze projecten. In elk project worden alle vervoersmodi bekeken, wat telkens opnieuw een uitdaging vormt.

De samenwerking met externe organisaties is sporadisch: voor grote gewestelijke projecten staat men in contact met Brussel Mobiliteit. Er is aan de andere kant geen overleg met de buurgemeentes. Een gevolg daarvoor is vb. dat de gemeentelijke fietsroutes aan de grenzen niet op elkaar aansluiten (vb. met Schaarbeek).

De samenwerking met de politie was tot enkele jaren geleden erg goed; op dit moment patrouilleert de fietsbrigade niet in de gemeente en wordt een gebrek aan opleiding over de wegcode wat fietsers

betreft vastgesteld. De administratie heeft maandelijks een overleg met de polities, maar dit overleg is strategisch van aard en helpt niet bij de terreinkennis van de agenten op het terrein.

1.5.3 Fietsbeleid op papier (score 2,0)

Vraag 7: Op welke manier wordt het fietsbeleid gepland? Score 2,0

In het GMP van 2006 zijn vele maatregelen benoemd die de fietser ten goede komen, die echter niet allemaal omgezet zijn. Het memorandum van de Gracq is een nuttig tool voor de administratie. De gemeente heeft evenzeer een Agenda21, waarin ook verkeersmaatregelen gedefinieerd zijn, maar deze blijven tot op heden dode letter. De gemeente verwacht veel van de BYPAD zowel voor de fietsmaatregelen op papier als op het terrein.

1.5.4 Personeel en middelen (score 2,0)

Vraag 8: Hoe wordt de financiering van het fietsbeleid gewaarborgd? Score: 2,0

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

Een specifiek fietsbudget is niet voorzien, maar een globaal infrastructuurbudget bestaat. Het budget wordt besteed aan de 4 vervoersmodi (voetganger, fiets, OV, gemotoriseerd vervoer). Men kijkt project per project en het budget wordt op basis daarvan toegekend. Er werden nog nooit projecten geschrapt omwille van het aandeel fiets in het budget.

Alle opleidingsaanvragen van het administratief personeel werden tot nu toe aanvaard en er is geen reden of aanleiding om deze regeling te veranderen.

1.5.5 Infrastructuur en veiligheid (score 1,8)

Vraag 10: Hoe uitgebreid is het fietsnetwerk en wat is het kwaliteitsniveau? Score: 2,0

Vraag 11: Op welke manier wordt het onderhoud van de fietsinfrastructuur georganiseerd? Score: 1,5

Vraag 12: Hoe ver staat het met het fietsparkeeraanbod? Score: 2,0

Een fietsnetwerk is aanwezig in Evere : zowel op het vlak van infrastructuur als op vlak van bewegwijzering (GFR, GemFR). Niettemin is de kwaliteit van de fietsvoorzieningen variabel ten nadele van de leesbaarheid en zichtbaarheid van het netwerk. De bewegwijzering van de GFR is bovendien niet volledig. Ongeveer de helft van de zones 30 op het lokale wegennet zijn gerealiseerd. Er zijn enkele punten (bruggen, tunnels), die onontwikkeld zijn voor de verkeersdeelnemers die meer aandacht verdienen gezien zij alternatieven zijn voor fietsers. Een redelijk dicht gewestelijk wegennet heeft ervoor gezorgd dat de gemeente en haar fietsers konden profiteren van recente heraanlegprojecten (vb. LeopoldIII-laan).

Wat het onderhoud betreft: er bestaat geen permanente controle van de fietsvoorzieningen, maar men beantwoordt klachten. De fietsers signaleren dat de markeringen binnenkort moeten worden hertekend.

Het fietsparkeeraanbod is eerder systematisch dan willekeurig. Bij werken worden door de gemeente steeds fietsbeugels geplaatst. Op strategische plaatsen, zoals aan de twee stations (toekomstig GENet), is het fietsparkeeraanbod voor de lange duur (veilig en overdekt) onvoldoende.

1.5.6 Communicatie en promotie (score 1,3)

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

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

De gemeente beschikt over een gemeentekrant (Evere Contact), een website en een Facebookpagina over duurzame ontwikkeling die gebruikt kunnen worden om over de fiets te schrijven, wat op dit moment niet het geval is. Er is geen doelgerichte informatie die door de gemeente verspreid wordt. De vele realisaties voor de fiets worden ook niet gecommuniceerd naar de bewoners toe.

Er bestaat geen echt contactpunt of –persoon binnen de dienst mobiliteit waaraan burgers hun vragen kunnen richten, klachten of opmerkingen kunnen indienen. Er bestaat nochtans een mailadres dat voor dit doel zou kunnen gebruikt worden. Er bestaat echter wel een loket, Evere222', een onthaalloket voor alles wat rond openbare werken, technische dienst en mobiliteit draait en die als aanspreekpunt voor alle vragen rond de fiets zou kunnen dienen indien dit ook zo gecommuniceerd wordt.

1.5.7 Educatie (score 2,0)

Vraag 15: Wat wordt er gedaan op vlak van fietseducatie en fietsvaardigheden? Score 2,0

Het Fietsbrevet wordt in de scholen georganiseerd. Er is een educatief fietsparcours maar dit wordt slecht onderhouden. De politie organiseert de verkeersveiligheidseducatie.

1.5.8 Complementaire maatregelen (score 2,0)

Vraag 16: Wat wordt er gedaan om autogebruik te ontmoedigen? Score 2,0

Er is een streng parkeerplan dat gerealiseerd is: het hele gemeentelijke grondgebied is gecontroleerd (geen gratis parkeren meer).

Het doorgaand verkeer oost-west wordt gekanaliseerd op de grote assen, maar in de noord-zuidrichting ontbreekt een wegencategorisering die duidelijke prioriteiten legt (om vervolgens doorgaand verkeer in de andere straten te kunnen ontmoedigen).

1.5.9 Evaluatie en impact (score 0,0)

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

Er bestaat geen evaluatie voor het fietsbeleid van de gemeente.

2 FIETSACTIEPLAN

De visie en ambities voor het fietsbeleid

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

Samenvatting: Evere 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 fietsactieplan

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

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

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

Tabel 2 – Algemene doelstellingen en werkvelden

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

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

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

2.2 Werkdomein A: De rijdende fiets

Werkvelden infrastructuur en fietsnetwerk

2.2.1 Kwaliteitseisen fietsnetwerk

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

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

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

Boven op dit hoofdfietsnetwerk 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. Ter bevordering van de coherentie zijn de acties gericht op **ofwel een complete route** ofwel een **wijk in zijn geheel**.

Het **vademecum fiets** bestaat al uit 7 afzonderlijke richtlijnenbundels: fietspaden en fietsmarkeringen, BEV en fietsen in de tegenrichting, fietsinfrastructuur op rotondes, busbanen + fiets, verharding, fietsmarkeringen en verlichting, materiaalgebruik. Een fundamenteel principe is de **keuze van fietsvoorzieningen afhankelijk van de snelheid en de intensiteit van het autoverkeer**, conform internationaal gekende richtlijnen (zie ook 1.1). Op basis van deze tabel is een volgende gedetailleerdere 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, asverschuiwing, 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 ₈₅)	Intensiteit voertuigen (vte/dag)	Basisnet (I _{fiets} < 200/d)	GFR – LFR (I _{fiets} 200 – 2.000/d)	Fiets-GEN (I _{fiets} > 2.000/d)
BOVENLOKALE WEGEN	Grootstedelijke weg	70, 50	Niet relevant	Vrijliggende dubbelrichtingsfietspaden of afzonderlijke ventwegen		
	Hoofdwegen	70	Niet relevant	Vrijliggende fietspaden (ER of DR)		
		50	> 5.000 (2 x 2, 2x1)			
			< 5.000 (2 x 1)	Vrijliggende fietspaden (voorkeur) of aanliggende verhoogde fietspaden		
	Interwijkenwegen	50	> 4.000			
			< 4.000	Gemarkeerde fietspaden (voorkeur) Of busbaan met fiets		
LOKALE WEGEN	Verzamelwegen	30	> 4.000			Fietssuggestie-stroken (Bij sterke helling – gemarkeerde fietspaden)
			< 4.000			
	Lokale straten	30	> 2.000	Menging / woonerf		
			< 2.000			Fietsstraat

Figuur 12: De gemeente zal deze tabel gebruiken als referentiedocument voor de kwaliteit van fietsvoorzieningen. Deze werd ontworpen door Timenco bvba in het kader van de BYPADevaluatie 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 Realisatie van het plan zone 30

De gemeente engageert zich om het plan, de lokale straten in zone 30 te veranderen voor de volle 100% te realiseren zoals het plan IRIS II voorschrijft.

2.2.3 Onderhoud van markeringen en andere infrastructuur

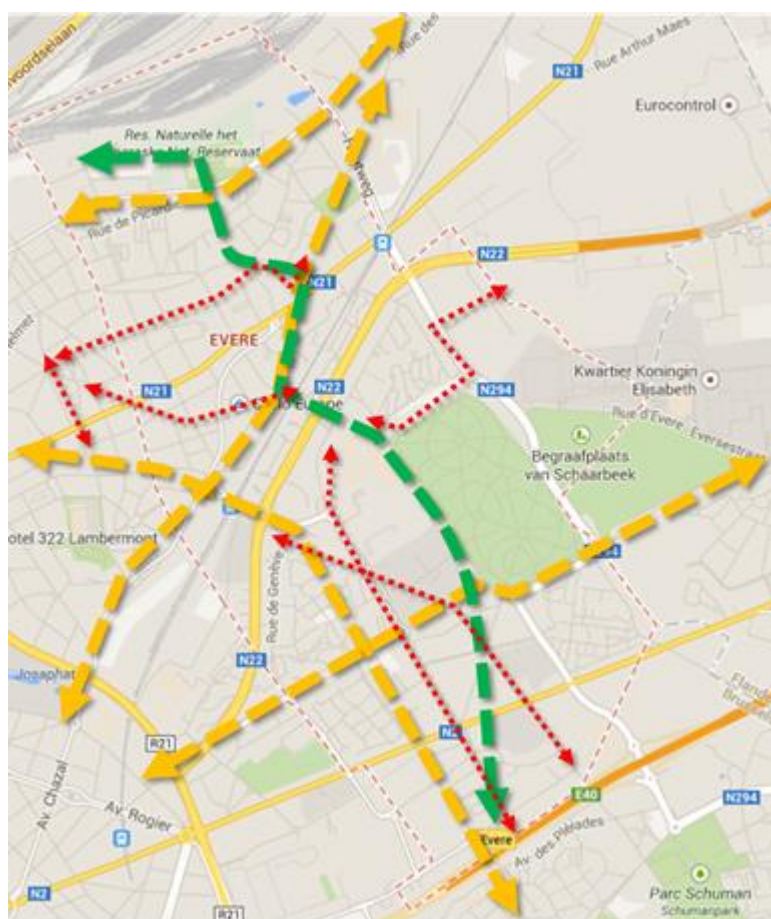
Markeringen zullen één keer per jaar hertekend worden en op vraag van fietsers/gebruikers. Ook zal het educatief fietsparcours inclusief alle verkeersborden worden onderhouden bij het begin van het schooljaar en na de winter.

2.2.4 Een fietsers- en voetgangersbrug voor de Josaphatsite

De gemeente is vragende partij voor een fietsers- en voetgangersbrug in het kader van de gewestelijke ontwikkeling van de Josaphatsite om een fietsverbinding tussen het noorden en het zuiden van de gemeente te garanderen.

2.2.5 Knelpunten en aandachtspunten

De analyse van de netwerken GFR en GemFR en de groene wandeling die in het eerste deel van dit rapport werd gemaakt toont een globaal overzicht van de complementaire routes die beide netwerken bevatten:



Figuur 13: Het resultaat van de analyse van de fietsnetwerken (GFR, GemFR en groene wandeling) in Evere

Een lijst van knelpunten en aandachtspunten op het gemeentelijk grondgebied werd in april 2014 door de Gracq opgesteld (eerste versie: 2012). Deze punten werden erkend door de gemeente als actiepunten en zijn opgesteld volgens hun positie op het fietsnetwerk: indien zij deel uitmaken van het netwerk GFR/GemFR komen zij eerst in de lijst voor. De lijst met actiepunten is de volgende:

Actiepunten op de netwerken GFR en GemFR of op de groene wandeling

Straat	Fotos	Huidige situatie	Oplossing
Spoorweg- oversteek station Evere		Onvermijdbare punten voor alle weggebruikers: hoge verkeersvolumes van gemotoriseerd verkeer. Markering niet hertekend na heraanleg.	De verkeersfunctie laten primeren op de verblijfsfunctie (parkeerplaatsen auto's) om fietspaden aan te leggen die aangepast zijn aan de functie van de weg (wegencategorisering).
Bordet/ Houtweg (gewestweg)		Geen fietsinfrastructuur, hoog verkeersvolume Reële snelheden ruim boven de toegestane 50km/u Geen fietssluis (Houtweg) Station Bordet: onvermijdbaar punt voor alle verkeersgebruikers	Dit wegdeel is op dit moment een missing link zonder fietsinfrastructuur. De gemeente Evere zal druk zetten op het Gewest om de uitvoering van het fietsbaar maken van deze as te versnellen.

Cicéron (gewestweg)		Geen fietsinfrastructuur, noch bergop, noch bergaf	Het gaat hier om de verlenging van de Gemeenschappenlaan waar fietspaden zijn aangelegd op sommige stukken, maar niet meer op het deel van de weg dat zich in Evere bevindt. Fietspaden in beide richtingen aanleggen, tot zelfs het opgeven van de middenberm en het gehele wegprofiel te herzien. Evere zal druk zetten op het gewest om de heraanleg van deze missing link te realiseren.
Optimismelaan		Geen fietsinfrastructuur, ventweg zeer smal en tweerichtingsstraat	Logos en pijlen zullen aan twee kanten van de rijbaan worden aangebracht. De gemeente zal de mogelijkheden bestuderen om een zone 30 (gemengd verkeer) ¹⁰ op de ventweg te creëren en hier een BEV van te maken¹¹.

¹⁰ Het fietsvademeccum van het Gewest over het onderwerp gemengd verkeer: "In het geval van gemengd verkeer (*zone30*) delen fietsers de rijbaan met het autoverkeer. Een fietssuggestiestrook (*logos en pijlen*) kan eventueel worden aangelegd." (Uitvoering van gemarkeerde fietspaden en fietssuggestiestroken, p4; cursief aangevuld). De omstandigheden die in dit opzicht moeten worden bekeken zijn 1) de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer, 2) de intensiteit van het fietsverkeer (of potentieel fietsverkeer), 3) potentiële conflictsituaties (uitritten, kruispunten, ook subjectief onveiligheidsgevoel) op de straat of op de sectie van de straat. Het aanbrengen van logos en pijlen in een zone 30 is dus niet verplicht maar sterk afhankelijk van de lokale omstandigheden.

¹¹ Het fietsvademeccum van het Gewest over het onderwerp BEV: "De reglementering over het fietsen in de tegenrichting (...) houdt specifieke signalisatie in, maar voorziet geen markeringen (...). Het is aan te raden om de signalisatie aan te vullen met markeringen aan de kruispunten, en in sommige gevallen met een continuë markering over het hele weggedeelte." (Markering en signalisatie van beperkt eenrichtingsverkeer, p3; cursief aangevuld). Voor meer informatie over de keuze van het type markeringen (logos, pijlen, gemarkeerd fietspad), zie ook de rest van dit document.

Grosjeanlaan		Geen fietsvoorzieningen	De gemeente zal de mogelijkheid voor een afgescheiden of gemarkeerd fietspad bestuderen in de richting bergop en de mogelijkheden voor een gemarkeerd fietspad of logos en pijlen in de richting bergaf.
Kerkhof van Brussellaan		Geen fietsvoorzieningen	Deze straat is voorzien om zone30 te worden. Een fietssuggestiestrook kan worden aangebracht ¹² .
Dunantlaan		Afgescheiden fietspad op dezelfde hoogte als het trottoir Markering ontbreekt van huisnr 78 tot aan de rotonde aan het kerkhof van Brussel	Markering aanbrengen

¹² Zie voetnoot 10

Carlistraat / Stroobants Vandenhoven		Zone 30 wordt niet gerespecteerd Hoge snelheden op de Stroobantsstraat	De gemeente zal aan de politie vragen om een vaste radar tussen de twee ronde punten van de Stroobantsstraat te plaatsen. De gemeente zal de mogelijkheid bestuderen om verkeersremmende maatregelen te introduceren zonder de doorgang van de bus te hinderen.
J.B. Bauwens (gemeenteweg) / Haachtsestnw (gewestweg)		Het fietspad dat van de Bauwensstraat op de Haachtsesteenweg komt zorgt voor conflicten met voetgangers die van rechts komen (het zicht is in beide richtingen geblokkeerd, hoek van de muur op de hoek) Gevaarlijke oversteek Haachtsestnw	Het visueel contrast van het fietspad op het trottoir zal met behulp van een rode schlamm versterkt worden. De gemeente zal druk zetten op het Gewest om dynamische informatieborden te plaatsen (« flash ») voor de automobilisten om de oversteek veiliger te maken.
Rustplaatslaan		Grote kasseien zorgen voor zeer laag comfort	Er zal rekening gehouden worden met de veiligheid en het comfort van de fietsers in het geval van een heraanleg van de straat.

Oudstrijderslaan		Zeer diepe rioolputjes kunnen valpartijen veroorzaken voor fietsers en voetgangers	Op korte termijn kunnen markeringen rondom de rioolputten worden aangebracht om de zichtbaarheid ervan te verhogen. De gemeente zal een structurele oplossing op langere termijn uitwerken.
Groene wandeling: Stroobants		Twee paaltjes zijn onvoldoende om auto's de toegang te ontfeggen	De toegang tot de groene wandeling moet open blijven voor het wagenpark van Brussel Leefmilieu. De gemeente zal een verwijderbare paal plaatsen waarvan de sleutel ter beschikking zal worden gesteld van Brussel Leefmilieu.
L. Van Boeckelstraat		Zeer ongemakkelijke verkeersplateaus voor fietsers	In de toekomst zal de gemeente verkeersplateaus aanleggen met sinusoïde helling.
Van Boeckelstraat		Auto's parkeren regelmatig op het fietspad	Een paal op het eilandje plaatsen om parkeren te verhinderen

Oud-Kapellekenlaan		Helling naar het gemeentehuis in tegenrichting (BEV): gevaarlijke bocht aangezien auto's in de rijrichting hun bocht afsnijden. Vaak voertuigen geparkeerd op het fietspad.	De signalisatie van het gemarkeerd fietspad in de tegenrichting verbeteren door het aanbrengen van een rode schlamm¹³. Snelheid beperken tot 30km/u Verbaliseren van fout geparkeerde voertuigen – vraag richten aan de politie
Oudstrijderslaan		Hoog verkeersvolume	Veiligheid van fietsers verhogen door het aanbrengen van logo's.
Begroende straten Stroobants, Van Leeuw, Leopold III, enz...		Takken van de bomen hangen erg laag	Waken over een regelmatig onderhoud van de bomen, geen takken lager dan 2,20m

¹³ Fietsvademecum BHG : "Voor het comfort van de fietser en de goede afloop van het verkeersgebeuren is het aan te raden (of zelfs onmisbaar in sommige gevallen) om een doorlopende markering (gemarkeerd fietspad, fietssuggestiestrook met rode schlamm of logos en pijlen) in de tegenrichting aan te leggen". (Markering en signalisatie van beperkt eenrichtingsverkeer, p20).

Knelpunten en aandachtspunten op het overig wegennet

<i>Straat</i>	<i>Foto's</i>	<i>Huidige situatie</i>	<i>Oplossing</i>
Kolonel Bourg		Geen fietsinfrastructuur ondanks voldoende brede rijbaan, aan de schaarbeekse zijde van de straat zijn gemarkeerde fietspaden aangebracht.	De gemeentelijke diensten zullen de opties bestuderen om gemarkeerde fietspaden en/of fietssuggestiestroken aan te brengen. In het bijzondere zal de situatie rond de technische autocontrole (waar auto's nu de rechtse kant van de rijbaan als wachtzone gebruiken) daarbij een uitdaging vormen.
Kruispunt Van Nerom / Van Obberghen		Een te hoge borduur en afvoergoot	In het geval van een toekomstige heraanleg zal de borduur verlaagd worden (zoals ook de kruispunten met de Haachtsestnw en omliggende straten).
Stuckensstr		Geen logo's tussen de tramrails	Logo's aanbrengen tussen de tramrails

Haachtsestnw		Te hoge snelheden	De gemeente zal er bij het gewest en de politie op aandringen dat de snelheid gecontroleerd wordt (elektronische panelen die snelheid tonen of radar)
Kurthstr		Fout parkeren Markeringen van fietspad en fietssluis vervaagd	De gemeente zal de markeringen heraanbrengen

2.3 Werkdomein B: de stilstaande fiets

Werkdomen: Fietsparkeren

2.3.1 Doelstellingen fietsparkeren

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

- **Diefstalpreventie:** Fietzers moeten hun fiets veilig en comfortabel kunnen achterlaten, zowel op hun bestemming als 's nachts.
- **Vermijden van congestie:** 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 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 **kortetermijnparkeren** (vb. een snelle boodschap) en **langetermijnparkeren** (vb. aan het station).
- Oplossingen voorzien voor het **residentieel stallen**, vooral in het stedelijke milieu.
- **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.

2.3.2 Een cartografische inventaris maken van het fietsparkeren in de gemeente

De gemeente is reeds gestart met het opzetten van een kaart waar alle fietsparkeermogelijkheden op het grondgebied van de gemeente en hun type van af te lezen zijn. De visualisatie van deze gegevens is voor de gemeente een instrument om een beeld van het totale fietsparkeeraanbod te krijgen en op basis hiervan een parkeerstrategie op lange termijn te ontwikkelen. De gemeente verbindt zich ertoe de gegevens regelmatig te actualiseren.

2.3.3 Parkeerplaatsen op strategische plaatsen in de gemeente (voor de korte en lange duur)

Deze lijst biedt een overzicht van de strategische plaatsen waar de gemeente fietsparkeerplaatsen zal realiseren of waar zij contact zal opnemen met externe partners (NMBS, MIVB) om de realisatie tot stand te laten komen.

Korte duur: fietsbeugels	Lange duur: beschermd (overdekte beugels en/of fietsboxen zie 2.3.4)
Commerciële kern Paduwa	Station Bordet
Commerciële kern Vredeplein	Station Evere
Commerciële kern Notre Dame	Tramhalte Evere Shopping
Commerciële kern d'Evere Shopping	Tramhalte Lekaerts
Ingang kerkhof (ook winkels, markt)	Tramhalte Da Vinci

Culturele en sportieve centra, vb.
sportcenter Triton

Bij heraanlegplannen rond de locaties van de
toekomstige metrohaltes

2.3.4 Het parkeeraanbod in de woonwijken uitbreiden

Buiten het plaatsen van beugels op strategische plekken is er een nood aan fietsparkeerplaatsen in woonwijken, in het bijzonder daar waar inpandig parkeren geen optie is. Met behulp van de cartografische inventaris (zie 2.3.2) die wordt opgemaakt, zal het mogelijk zijn om lacunes in het aanbod te detecteren en aan te vullen.

2.4 Werkdomein C: Stimuleren van fietsgebruik

Werkvelden: informatie, sensibilisatie, educatie

2.4.1 Doelstellingen stimuleren fietsgebruik

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

De promotiemaatregelen hebben de bedoeling om:

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

In de BYPAD analyse komen volgende hefboommaatregelen naar voren.

2.4.2 Een webpagina maken waarop alle informatie rondom mobiliteit in Evere zal aangeboden worden met mogelijkheid om problemen door te geven

Een mobiliteitspagina zal gemaakt worden als onderdeel van de gemeentelijke website. Men zal er alle informatie rond onder andere de fiets kunnen vinden:

- Een fietskaart met alle routes en fietsinfrastructuur (parkeren en Villostations inclusief)
- Een close-up beeld van een GemFR/GFR bord met uitleg over wat erop te vinden is
- Contactinformatie voor alles rondom de fiets: FixMyStreet, een contactpersoon binnen de administratie, contactpersonen van de fietsverenigingen in de gemeente.
- Nieuwtjes die regelmatig geactualiseerd worden: de bewegwijzering van een nieuwe GFR, een oproep aan de inwoners voor de fietsboxen, de aankondiging van de week van de mobiliteit, het Fietsbrevet in de scholen, nieuwe infrastructuur, het aankondigen van de ontdekkersfietsstocht in de gemeente, promotie voor gewestelijke acties zoals BikeExperience, promotie voor activiteiten van de fietsverenigingen zoals de fietsopleiding voor volwassenen.
- Communicatie over de grote infrastructuurprojecten in de gemeente (nieuwe metrolijn en mogelijkheden met het OV, het toekomstige Fietspunt aan het station Bordet,

2.4.3 Een pagina aan mobiliteit wijden in Evere Contact

De informatie die op de webpagina gegeven wordt, kan ook via dit kanaal verspreid worden, waarbij de nadruk ligt op de nieuwtjes. Het is ook mogelijk thema's te presenteren: de week van de mobiliteit, intermodaliteit fiets+OV bij de realisatie van nieuwe parkeermogelijkheden, enz...

2.4.4 Promotie van de zachte mobiliteit voor nieuwe inwoners van Evere

De gemeente zal een ontdekkingsfietsstocht door de gemeente organiseren voor nieuwe inwoners in samenwerking met de fietsverenigingen en zal informatie m.b.t. de fietsnetwerken op het grondgebied ter beschikking stellen, vb. bij de aanmelding van nieuwe inwoners.

2.4.5 Oproep aan het Gewest om de Brusselse gemeenten rond het thema 'fiets' te verenigen

De gemeente is overtuigd dat de uitwisseling van ervaringen tussen de Brusselse gemeenten van vitaal belang is om de competenties van de administratie aan te scherpen en om de samenwerking tussen gemeentes te verbeteren. De gemeente is daarom vragende partij voor een jaarlijks gewestelijk initiatief die alle CEMA van de Brusselse gemeenten rond de tafel brengt. Deze ontmoetingsmomenten zijn tegelijkertijd een mooi moment om te communiceren rond de gewestelijke fietsstrategie, subsidies die ter beschikking worden gesteld, de samenwerking gewest-gemeenten enz...

2.4.6 Aanmoedigen van het Fietsbrevet in de scholen

De gemeente zal het Fietsbrevet bij de scholen promoten. Tijdens de week van de mobiliteit zal een oefenparcours ter beschikking worden gesteld van de scholen waarbij het fietsen te midden van echt verkeer kan worden ingeoefend. Het educatief fietsparcours staat natuurlijk ook steeds ter beschikking.

2.4.7 Promotie rond een fietsopleiding voor volwassenen in samenwerking met de fietsverenigingen

Een fietsopleiding, waarbij volwassenen kunnen leren fietsen in het verkeer, wordt reeds één keer per jaar georganiseerd in het stadscentrum en staat open voor alle deelnemers. De gemeente zal deze op haar site aankondigen, maar zal er ook voor zorgen dat en dergelijke opleiding ook in de gemeente zelf kan plaatsvinden (vb. tijdens de week van de mobiliteit).

2.4.8 Promotie van het instrument « Fix My Street »

De tool « Fix My Street », ter beschikking gesteld door het Gewest, laat de gebruikers toe om problemen op de weg en de publieke ruimte te melden aan de gemeente. Om de inwoners meer vertrouwd te maken met deze applicatie (zowel per smartphone als per website te gebruiken) zal de gemeente over het bestaan ervan communiceren bij haar inwoners (kanalen: website, Evere Contact)

2.5 C1. Werkdomein D: Verankeren van fietsbeleid

Werkvelden organisatie, middelen en personeel, evaluatie

2.5.1 Doelstellingen voor 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 te verzekeren. 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 vestigen waarmee de gebruikers geraadpleegd worden, de transversale coördinatie binnen de administratie en het zoeken van partners

2.5.2 De gemeentelijke adviescommissie voor mobiliteit (GAM) versterken

De GAM bestaat sinds april 2014 en is bevestigd door de gemeenteraad. Deze commissie fungeert als participatief en multimodaal platform, open voor het publiek. Om de GAM te versterken en de vertegenwoordiging van de noden van fietsers te verzekeren zullen enkele elementen hierin worden opgenomen:

- Een opvolgtabel waarin de acties van het huidige fietsactieplan zullen worden opgenomen zodat hun voortgang kan worden meegedeeld bij elke zitting van de GAM
- Buiten de reeds vernoemde leden (schep en van mobiliteit en openbare werken, een vertegenwoordiger van de dienst mobiliteit en de dienst stedenbouw, een vertegenwoordiger van Brussel Mobiliteit, vertegenwoordigers van verenigingen voor voetgangers, fietsers, PBM, enz...) zal ook een vertegenwoordiger van de politie worden uitgenodigd.

De aanwezigheid van de uitgenodigde personen kan worden gestimuleerd door thema's te definiëren (vb. 1 keer per jaar: een presentatie door de politie waarin zij uitlegt wat zij in de gemeente precies doet en hoe zij te werk gaat, een vergadering specifiek over fietsbeleid, enz...). In functie van de agenda kunnen ook andere sprekers worden uitgenodigd (van andere diensten, van de MIVB, ...).

Dit actieplan zal ook aan de GAM worden voorgelegd alvorens te worden goedgekeurd door het College en het voor te stellen aan de gemeenteraad.

2.5.3 De politie mobiliseren binnen het kader van haar functies

De politie zal worden uitgenodigd om actief deel te nemen binnen de GAM.

2.5.4 Een mobiliteitsenquête bij de inwoners van Evere

Om informatie te verzamelen rond de mobiliteit en de verplaatsingen van de burgers van Evere (zoals vb. de modal split), is het mogelijk dat bij de dienst bevolking aan de loketten een papieren enquête wordt uitgelegd in de wachtzaal. Er zal hieromtrent met de dienst bevolking contact worden opgenomen.

2.5.5 Regelmatige tellingen organiseren binnen de gemeente

Tellingen (vb. de bezettingsgraad van fietsstallingen, het aantal fietsers dat op strategisch gekozen plaatsen voorbij rijdt) werden reeds op onregelmatige basis door de Gracq uitgevoerd. De gemeente zal dit soort tellingen twee keer per jaar in vergelijkbare omstandigheden uitvoeren (spitsuur, dag van de week, weer). De tellingen zullen worden gerealiseerd door de gemeentelijke

administratie of met de hulp van de fietsverenigingen. De informatie die hieruit voortkomt, zal een betrouwbare basis creëren om de ontwikkeling van het fietsgebruik in Evere te documenteren.

2.5.6 De transversale werkgroep tussen gemeentelijke administratieve diensten behouden

De gemeentelijke administratie is opgedeeld in 6 sectoren, waarvan de hoofden en het directiecomité regelmatig samenkomen (directiecomité) om de transversaliteit van de gemeentelijke dossiers op te volgen.

2.5.7 Een terreinbezoek organiseren (vb. naar Gent) met de administratie en de verkozenen

Om alle betrokkenen binnen de administratie en de gemeentepolitiek te sensibiliseren voor het fietsgebruik, ligt de organisatie van een terreinbezoek voor de hand. In de gemeente zelf en/of op verplaatsing zal zo'n dergelijk bezoek georganiseerd worden.

2.5.8 Contact opnemen met de buurgemeenten en een regelmatig contactmoment vastleggen

Voor bepaalde intergemeentelijke onderwerpen op vlak van mobiliteit zullen de buurgemeenten gecontacteerd worden. Daarbij denkt men specifiek aan de continuïteit van de gemeentelijke fietsroutes (GemFR) over de grenzen heen (vb. naar Schaarbeek), of aan de situatie voor fietsers op de Grosjeanlaan, een gewestelijke fietsroute (ICR) waar de tunnel onder de E40 op het grondgebied van Sint-Lambrechts-Woluwe ligt.

2.5.9 De opleidingen CEMA en Fietsmanager volgen, georganiseerd door het Gewest

De CEMA van de gemeente heeft reeds aan de gelijknamige opleiding deelgenomen, die door het Gewest jaarlijks aangeboden wordt. De andere leden van de dienst mobiliteit kunnen in de loop van de volgende jaren deelnemen aan deze opleiding. De opleiding Fietsmanager wordt om het jaar georganiseerd (2014, 2016). Ten minste 1 lid van de dienst mobiliteit zal hieraan deelnemen.

2.6 Actietabel

Beschrijving actie	Verantwoordelijke	Partner(s)	Termijn
Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.			
Realisatie van het plan zone 30	Gemeente		
Onderhoud van markeringen en andere infrastructuur	Gemeente		
Een fietsers- en voetgangersbrug voor de Josaphatsite	Gewest		
Knelpunten en aandachtspunten			
Oversteek spoorweg ter hoogte van het station van Evere	Gemeente		
Bordetlaan / Houtweg (gewestweg)	Gewest		
Ciceronlaan (gewestweg)	Gewest		
OPTimismelaan	Gemeente		
Grosjeanlaan	Gemeente	Burgemeente Sint-Lambrechts-Woluwe	
Kerkhof van Brussellaan	Gemeente		
Dunantlaan	Gemeente		
Carlistr / Stroobantsstr / Vandenhovenstr	Gemeente		
J.B. Bauwensstr (gemeenteweg) / Haachtsestnw (gewestweg)	Gewest		
Rustplaatslaan	Gemeente		

Beschrijving actie	Verantwoordelijke	Partner(s)	Termijn
• Oudstrijderslaan	Gemeente		
• Groene wandeling : Toegang Stroobantsstr	Gemeente		
• Van Boeckelstraat	Gemeente		
• Oud-Kapellekenlaan	Gemeente		
• Oudstrijderslaan	Gemeente		
• Begroende straten : Stroobants, Van Leeuw, Léopold III, enz.	Gemeente		
• Kolonel Bourgstr	Gemeente		
• Kruispunt Van Nerom / Van Obberghen	Gemeente		
• Stuckensstr	Gemeente		
• Haachtsestnw (gewestweg)	Gewest		
• Kurthstr	Gemeente		
• Van Boeckelstr	Gemeente		
Werkdomein B: de stilstaande fiets			
Een cartografische inventaris maken van het fietsparkeren in de gemeente	Gemeente		
Parkeerplaatsen op strategische plaatsen in de gemeente (voor de korte en lange duur)	Gemeente	NMBS, MIVB	
Het parkeeraanbod in de woonwijken uitbreiden	Gemeente		

Beschrijving actie	Verantwoordelijke	Partner(s)	Termijn
Werkdomein C: Stimuleren van fietsgebruik			
Een webpagina maken waarop alle informatie rondom mobiliteit in Evere zal aangeboden worden met mogelijkheid om problemen door te geven	Gemeente		
Een pagina aan mobiliteit wijden in Evere Contact	Gemeente		
Promotie van de zachte mobiliteit voor nieuwe inwoners van Evere	Gemeente		
Oproep aan het Gewest om de Brusselse gemeenten rond het thema 'fiets' te verenigen	Gewest		
Aanmoedigen van het Fietsbrevet in de scholen	Gemeente	Fietsverenigingen	
Promotie rond een fietsopleiding voor volwassenen in samenwerking met de fietsverenigingen	Gemeente	Fietsverenigingen	
Promotie van het instrument « Fix My Street »	Gemeente		
C1. Werkdomein D: Verankeren van fietsbeleid			
De gemeentelijke adviescommissie voor mobiliteit (GAM) versterken	Gemeente		
De politie mobiliseren binnen het kader van haar functies	Police		
Een mobiliteitsenquête bij de inwoners van Evere	Gemeente		
Regelmatige tellingen organiseren binnen de gemeente	Gemeente	Fietsverenigingen	
De transversale werkgroep tussen gemeentelijke administratieve diensten behouden	Gemeente		
Een terreinbezoek organiseren (vb. naar Gent) met de administratie en de verkozenen	Gemeente		

Beschrijving actie	Verantwoordelijke	Partner(s)	Termijn
Contact opnemen met de buurgemeenten en een regelmatig contactmoment vastleggen	Gemeente	Buurgemeenten	
De opleidingen CEMA en Fietsmanager volgen, georganiseerd door het Gewest	Gemeente		