

Good Network

B.4 Een netwerk creëren van bevoorrechte fietsroutes

De ambitie is voor de twee categorieën van het structurend fietsnetwerk (Fiets PLUS en Fiets COMFORT) een dicht netwerk van fietsroutes te creëren om de rol van de fiets in de stedelijke mobiliteit te versterken. Deze routes voldoen aan de vijf kwaliteitscriteria: coherent, snel (rechtstreeks), veilig, aangenaam en comfortabel. Dit netwerk is verbonden met het fiets-GEN van de andere gewesten (zie actie E.3). Het moet pendelaars uit de nabijgelegen rand kunnen overtuigen.

Balans van de uitvoering door het Gewest

Uitvoering van de acties



Analyse van de vooruitgang en obstakels

Het volledige COMFORT- en PLUS-fietsnetwerk conform maken is een prioriteit. Op het GFR-netwerk is momenteel 43% (126 km) voltooid, terwijl 40% (118 km) tijdelijk uitgerust is. 17% (49 km) is niet bruikbaar. De evaluatie van het GFR-netwerk werd toevertrouwd aan de Fietsersbond en is nu afgewerkt. De studie bevestigt het nut van het GFR-netwerk en stelt enkele routewijzigingen voor op plaatsen waar sinds het GFR-netwerk werd gedefinieerd een directere structuur is aangelegd, en tijdelijke alternatieven in afwachting van de invoering van verkeersluwe wijken. De studie beklemtoont ook de noodzaak om de bewegwijzering van de verschillende netwerken te integreren en om toepassingen te ontwikkelen om het netwerk beter bekend te maken bij het grote publiek.

De uitvoering van werkzaamheden op het COMFORT-netwerk (Over deze wegen loopt een groot deel van de gewestelijke fietsroutes (GFR's)) valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten, vaak met steun van het gewest. Via een catalogus van subsidies krijgen de Brusselse gemeenten elk jaar de mogelijkheid om fietsprojecten op hun grondgebied te ontwikkelen, met name voor het COMFORT-fietsnetwerk. Recente realisaties zijn onder meer de Burgemeester Jean Herinckxlaan in Ukkel, waar fietspaden werden aangelegd, de Ernest Cambierlaan en de Madeliefjesstraat in Schaarbeek, of nog de Generaal de Gaullelaan in Elsene, waar verkeersmaatregelen het GFR-netwerk concreet vorm hebben gegeven. Tot slot maakt de invoering van verkeersluwe wijken het mogelijk het COMFORT-netwerk, dat binnen de perimeter van het verkeersplan ligt, snel te realiseren. Er moet nog vrijwel 27% van het COMFORT-netwerk worden gerealiseerd. Per jaar wordt er 11 km afgewerkt.

Met nog 15% uit te rusten, lijkt de voltooiing van het GFR-netwerk haalbaar, zelfs tegen 2025. Dit netwerk is echter ook afhankelijk van de bewegwijzering, die op een groot deel van het netwerk ontbreekt. Bovendien is de bestaande bewegwijzering niet meer grondig onderhouden sinds ze in 2014-2015 werd geplaatst. Tot slot ontbreken er nog overzichtsboarden, die het netwerk meer zichtbaarheid zouden kunnen geven.

Er werd nog geen enkel actieprogramma uitgewerkt dat specifiek knelpunten voor fietsers oplijst en aanpakt. Nochtans valt deze subactie over de inrichting om grote stedelijke barrières te overschrijden grotendeels samen met de aanpak van de ongevalsgevoelige zones (OGZ's). Veel van deze problemen werden opgelost door snelle ingrepen zoals bij Montgomery, Vandervelde, Dailly, het Zuidstation. Andere maken deel uit van een uitgebreidere herinrichting, bijvoorbeeld Saintelette, Meiser, of nog de kruispunten op de Kleine Ring.

Met betrekking tot de uitvoering van het PLUS-netwerk en de effecten van kruisingen hebben de corona-fietspaden voor een mooie verbetering gezorgd. Naast de bouwplaatsen aan de Kleine Ring, die op hun einde lopen (2024), is een grote sprong vooruit gezet, met name aan de tweede kroon, met tijdelijke inrichtingen in de Lambermontlaan, de Reyerslaan, de Louis Schmidlaan, de Brand Whitlocklaan en de Generaal Jacqueslaan. De befietsbaarheid van de Louizalaan is gedeeltelijk verbeterd, hoewel de tijdelijke maatregelen hun limieten hebben bereikt vanwege het te drukke verkeer. Er zijn ook verschillende fiets- en voetgangersbruggen aangelegd over het kanaal. Het gaat om de Suzan Danielbrug, de Loredana Marchibrug en de Fatima Mernissibrug. Elk jaar wordt 4 km van het PLUS-netwerk afgewerkt, en er moet nog 92 km worden aangelegd (bijna 40%) en zelfs 155 km als we de tijdelijk aangelegde trajecten meetellen.

Ondertussen worden haalbaarheids- en projectstudies uitgevoerd voor alle fietspaden langsheen de spoorlijnen. De eerste daarvan, lijn 28 doorheen Molenbeek, zal echter pas over enige tijd klaar zijn. De aanleg van fietspaden langsheen spoorlijnen blijkt moeilijker te zijn dan verwacht, omdat er zware infrastructuurwerken nodig zijn. Bovendien moet dat kunnen worden verzoend met natuurbescherming in deze gebieden met een rijke biodiversiteit.

Met betrekking tot de bewegwijzering werd het Brussels Mobiliteitsteam versterkt en werd er tijdelijk een fietssnelweg (de C3) bewegwijzerd. De provincie Vlaams-Brabant en Brussel Mobiliteit werken samen aan een te bewegwijzeren netwerk en bepalen de belangrijkste assen en bestemmingen. In de toekomst moet worden nagedacht over de integratie van GFR-netwerken en fietssnelwegen, alsook over de bewegwijzering van kruispunten, hun onderhoud en de oprichting van een routebureau om de voorstellen tot wijzigingen aan routes en hun bewegwijzering te beheren.

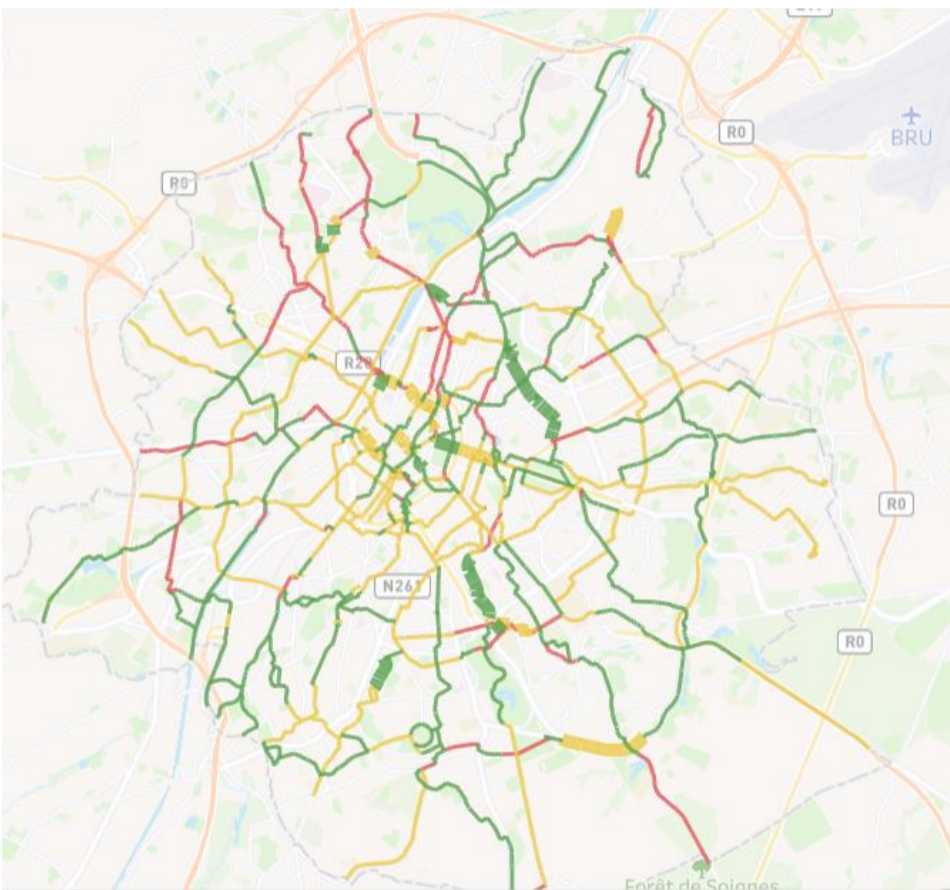
Kerncijfers

- Mate van uitvoering van het COMFORT-fietsnetwerk (juli 2023):
 - Uitgevoerd: 33,2%
 - Te verbeteren: 40%
 - Nog uit te voeren: 26,8%
- Mate van uitvoering van het PLUS-fietsnetwerk (juli 2023):
 - Uitgevoerd: 35,9%
 - Te verbeteren: 26,1%
 - Nog uit te voeren: 38%
- Evolutie van het aantal fietsers op de telpunten: 404 fietsers per uur per telpunt in 2023, tegenover 240 in 2018, of een evolutie van +68% tussen 2018 en 2023

Geïllustreerde verwezenlijkingen



Aanleg van een fietspad op de Generaal Jacqueslaan



- Gedaan
- Te verbeteren
- Te doen

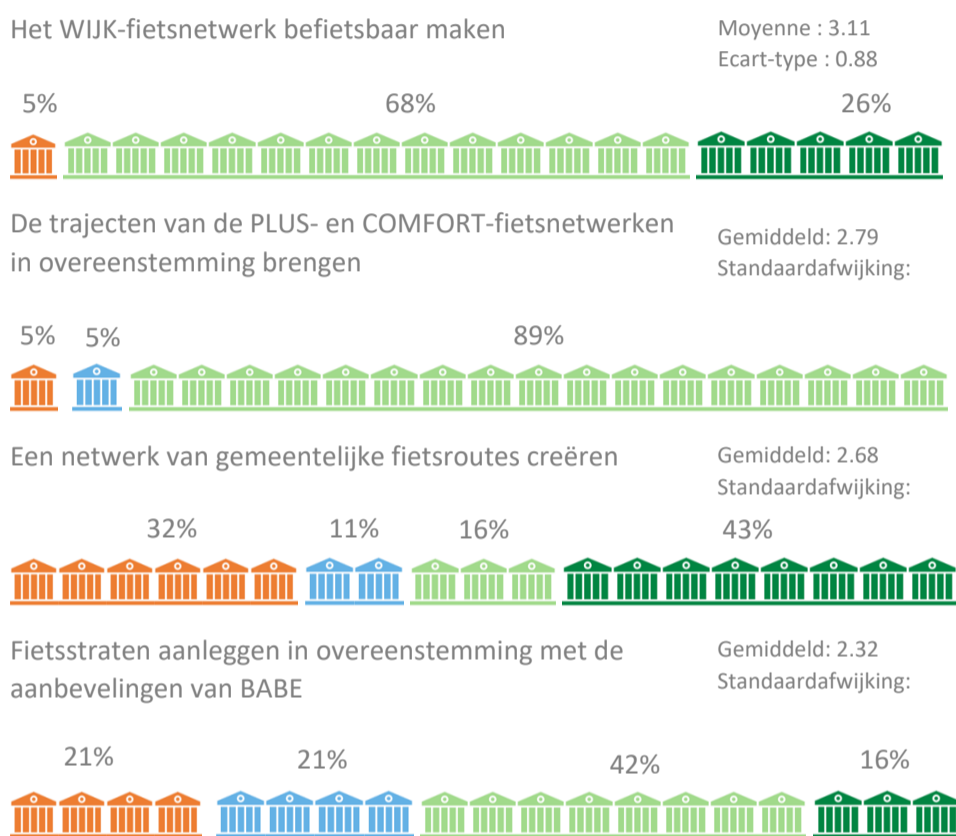
GFR netwerk (2023)

GOOD NETWORK

B.4 Een netwerk creëren van bevoorrechte fietsroutes

De ambitie is voor de twee categorieën van het structurerend fietsnetwerk (Fiets PLUS en Fiets COMFORT) een dicht netwerk van fietsroutes te creëren om de rol van de fiets in de stedelijke mobiliteit te versterken. Deze routes voldoen aan de vijf kwaliteitscriteria: coherent, snel (rechtstreeks), veilig, aangenaam en comfortabel. Dit netwerk is verbonden met het fiets-GEN van de andere gewesten (zie actie E.3). Het moet pendelaars uit de nabijgelegen rand kunnen overtuigen.

Balans betreffende de uitvoering van de acties door de gemeenten



Analyse van de vooruitgang en obstakels bij de uitvoering

Hoewel de meeste gemeenten bij wegenwerken bijzondere aandacht besteden aan fietsinrichtingen baseren ze zich voor hun planning daarvoor over het algemeen niet op de Multimodale Specialisatie van de Wegen (MSW). Het PLUS-netwerk volgt voornamelijk gewestwegen. In enkele zeldzame gevallen loopt een deel van dit PLUS-netwerk langs gemeentelijke wegen, zoals de Paul Deschanellaan. Dit belet de gemeenten niet om samen te werken bij het uitvoeren van het PLUS-netwerk.

Wat het COMFORT-netwerk betreft, is de kwaliteit van de fietsinrichtingen vooral verbeterd dankzij herinrichtingsprojecten. De gemeenten houden in hun strategie om de netwerken conform te maken vooral rekening met de GFR's, en die komen overeen met het COMFORT-niveau van de MSW.

Het WIJK-fietsnetwerk wordt ook voornamelijk van geval tot geval heraanlegd, bijvoorbeeld bij de invoering van een verkeersluwe wijk, of op vraag van de bewoners. De invoering van een Beperkt Eenrichtingsverkeer (BEV) lijkt vrij veralgemeend te zijn, sommige gemeenten hebben het op al hun wegen toegepast. Verharde inrichtingen worden soms prioritair ontwikkeld op het WIJK-fietsnetwerk en op de gevaarlijkste plaatsen. Plaatsen die volgens de gemeenten het interessantst zijn om in te richten, worden door het gewest niet altijd als prioritair beschouwd, wat tot discussies kan leiden.

De belangrijkste moeilijkheid volgens gemeenten bij het aanleggen van fietsvoorzieningen is het schrappen van parkeerplaatsen; deze beslissingen worden vaak slecht onthaald door sommigen, en zijn politiek dus moeilijker te verdedigen (deze beslissingen worden soms uitgesteld tot na de volgende verkiezingen).

Een netwerk van gemeentelijke fietsroutes creëren hangt gedeeltelijk af van de grootte van het grondgebied: voor de kleinste gemeenten is deze actie niet noodzakelijk relevant, onder meer omdat ze al goed bediend worden door het gewestelijke fietsnetwerk. Zo heeft bijna de helft van de gemeenten geen gemeentelijk fietsnetwerk ingevoerd, hoewel er in sommige gevallen wel studies bestaan, met al duidelijk bepaalde assen (Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP), BYPAD-audits, enz.). Sommige zijn van mening dat het beter is te zorgen voor de veiligheid van fietsers over het hele grondgebied van de gemeente in plaats van die te beperken tot specifieke routes, en dat het invoeren van een gemeentelijk fietsnetwerk niet echt relevant meer is omdat het hele gewestelijke grondgebied Stad 30 is geworden, maar dat het interessant kan blijven vanuit het idee een route te creëren waar fietsers zich gemakkelijk kunnen oriënteren. Op het gebied van bewegwijzering vreezen sommige gemeenten voor verwarring met de GFR's en andere bewegwijzeringen voor fietsers. De standaardbewegwijzering voor gemeentelijke fietsroutes en GFR's blijkt nog te weinig gekend te zijn.

De aanleg van fietsstraten verschilt aanzienlijk van gemeente tot gemeente, hoewel de tendens is om er meer en meer aan te leggen. De meeste gemeenten zijn op zijn minst gestart met voorstudies. De aanbevelingen van BABE worden zelden strikt opgevolgd, de gemeenten bekijken elk geval afzonderlijk, rekening houdend met de specifieke context: of het al dan niet technisch haalbaar is, eventuele vragen van omwonenden, ... Soms worden er fietsstraten ingevoerd waarbij niet altijd de aanbevelingen van BABE (die nog recent zijn) worden gevolgd: prioritaire aanleg op de gemeentelijke fietsroutes, of in eenrichtingsstraten waar men onmogelijk kan inhalen (smalle straten), ... Tot slot worden fietsstraten soms ook gebruikt als een politiek gebaar: aanleg om op plaatsen met druk verkeer het verkeer te doen afnemen (dus in strijd met de aanbevelingen van BABE).

Kerncijfers

- 33,2% van het COMFORT-fietsnetwerk is gerealiseerd op de gemeente- en gewestwegen, ofwel 33,2 km
- Er zijn 132 fietsstraten op het grondgebied van het gewest, goed voor 31,33 km

Goede praktijken

- De gemeente Schaarbeek heeft een algemene fietsbewegwijzering doorgevoerd voor de gemeentelijke en gewestelijke fietsroutes en belangrijke plaatsen.



Fietsbewegwijzering in Schaarbeek - <https://www.1030.be/nl/leefomgeving-milieu/mobiliteit-parkeren/met-fiets/fietsinfrastructuur-en-veiligheid/fietsroutes>

- Een deel van de Biestebroekkaai is een fietsstraat geworden. Dit deel verbindt het Vanderveldekrispunt met het GFR-GEN-fietsnetwerk langsheen de kaaien. Het is al bewegwijzerd als fietsstraat en zal binnenkort ook zo worden ingericht (Belirisproject). Dit traject wordt veel gebruikt door fietsers en voldoet aan de aanbevelingen van BABE.



Toekomstige fietsstraat Biestebroekkaai (uittreksel uit het masterplan voor de ontwikkeling van de openbare ruimten rondom het Biestebroekdok in Anderlecht (Beliris, 2021))