



**Evaluatie van het  
GFR-netwerk**

**RAPPORT**



## Inhoudstafel

<u>Management samenvatting .....</u>	<u>4</u>
<u>Opdracht .....</u>	<u>5</u>
<u>Context analyse .....</u>	<u>8</u>
<u>Gewestelijke FietsRoutes .....</u>	<u>8</u>
<u>FietsGEN .....</u>	<u>11</u>
<u>Gemeentelijke Fietsroutes .....</u>	<u>13</u>
<u>Toeristische Fietsroutes .....</u>	<u>14</u>
<u>Good Move .....</u>	<u>15</u>
<u>Analyse gebruikservaring van de 19 GFR routes .....</u>	<u>19</u>
<u>Objectieve analyse .....</u>	<u>19</u>
<u>Subjectieve analyse .....</u>	<u>22</u>
<u>Onderzoek naar mogelijke alternatieve routes .....</u>	<u>32</u>
<u>Uitgangspunten .....</u>	<u>32</u>
<u>Hertekend netwerk .....</u>	<u>33</u>
<u>Uitgewerkte routes .....</u>	<u>34</u>
<u>Beleidsaanbevelingen .....</u>	<u>39</u>
<u>Heeft het GFR-netwerk nut? .....</u>	<u>39</u>
<u>Wat met de veelheid aan verschillende fietsnetwerken? .....</u>	<u>40</u>
<u>Hoe investeren in het gebruik van het netwerk? .....</u>	<u>41</u>
<u>Hoe investeren in de bekendheid van het netwerk? .....</u>	<u>42</u>
<u>Hoe kan dit netwerk (eindelijk) afgewerkt worden? .....</u>	<u>43</u>
<u>Wanneer spreken we van een kwalitatief netwerk? .....</u>	<u>44</u>
<u>Lijst met afbeeldingen .....</u>	<u>46</u>
<u>Bijlagen .....</u>	<u>47</u>

# Management samenvatting

Meer dan dertig jaar geleden werd een netwerk van fietsroutes in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uitgetekend. Mee aan de tekentafel zaten de gebruikers en het Gewest die de regie in handen nam. Het netwerk, stevast benoemd als GFR/ICR krijgt een officieel statuut waardoor het een structurerend effect heeft op de ontwikkeling van fietsinfrastructuur in het Gewest.

De Fietsersbond kreeg de opdracht om het netwerk van fietsroutes te evalueren. Centrale vragen binnen de evaluatie zijn de kwaliteit van het netwerk, de bekendheid en het gebruik ervan bij de dagelijkse fietsers en aanbevelingen om het netwerk af te werken en kwalitatief te verbeteren.

Bijna drie decennia later is de context grondig veranderd. Het fietsgebruik in het Gewest is exponentieel gestegen en het GFR is niet langer het enige sturende netwerk. Met dit rapport onderzoeken we wat de meerwaarde is van het netwerk en op welke manier het gelinkt kan worden met de nieuwe realiteit.

Via een uitgebreide data verzameling brachten we zowel objectieve gegevens (kwaliteit van de aangelegde fietsinfrastructuur op het netwerk, verkeersintensiteiten en gebruik van het netwerk door fietsers) als subjectieve gegevens (gebruiksgemak, wayfinding en gebruikservaringen, via enquêtes bij fietsers) in kaart. Door gesprekken met 18 van de 19 gemeenten in het Gewest analyseerden we ook hoe de lokale overheden met het netwerk omgaan en welke keuzes zij maken.

De uitgebreide dataverzameling was essentieel om voorstellen te formuleren tot verbetering van de routes en/of alternatieven uit te werken voor bepaalde stukken op de fietsroutes die dertig jaar geleden werden uitgetekend. Centraal bij de voorstellen tot verbetering staat het gebruiksgemak en de veiligheid voor de fietsers. Een update van het netwerk is nodig en kan de investeringen die de voorbije jaren gedaan zijn nog meer laten renderen.

Naast de alternatieven lijsten we ook nog enkele strategische beleidsaanbevelingen op. Want deze evaluatie leerde in ieder geval dat een netwerk zoals het GFR ook vandaag nog een belangrijke sturende kracht kan zijn om het fietsgebruik in Brussel te versterken en ook veiliger te maken.

# Opdracht

De opdracht vanuit Brussel Mobiliteit als Gewestelijke Overheidsdienst in Brussel werd geformuleerd in de overeenkomst S.21.137 met de Fietsersbond vzw en zit als *bijlage 1* bij dit rapport.

## Samenvatting

Het Gewestelijke mobiliteitsplan "Good Move", dat een aanzienlijke verhoging van het aantal verplaatsingen met de fiets beoogt tegen 2030, voorziet in het actieluik B.4 "Good Network" een evaluatie van de bestaande fietsroutes, met het oog op het verder afwerken, verbeteren en eventueel aanpassing van het "GFR-netwerk", de Gewestelijke Fietsroutes, die in het plan opgenomen worden als "FietsCOMFORT-netwerk".

Deze Gewestelijke Fietsroutes zagen in 1993 het licht als eerste opdracht van de pas opgerichte vzw Pro Velo, dat voor de definitie van dit netwerk van 19 routes beroep deed op vrijwilligers van vzw Fietsersbond en zijn Franstalige tegenhanger GRACQ.

Na bijna 30 jaar en de inrichting en bewegwijzering van een deel van de routes door de Gewestelijke administratie, is het nodig om dit netwerk te evalueren, met het oog op de verdere programmering van de afwerking van het netwerk, waarbij rekening wordt gehouden met de veranderde stedelijke omgeving (circulatieplannen, nieuwe fietspaden op parallelle grote assen, nieuwe comfortroutes uit het GoodMove-plan), om de pertinentie van de bestaande routes te bevestigen of eventueel te wijzigen.

Het is hierbij van belang om te peilen naar het effectieve gebruik van de routes, en ook de subjectieve gebruikservaring in kaart te brengen.

De vzw Fietsersbond heeft een jarenlange ervaring als beleidsondersteunende organisatie en ontwikkelde een specifieke evaluatietool voor de kwaliteit van fietspaden, de meetfiets. Mede deze ervaring alsook het ledennetwerk dat het Brusselse terrein kent, maakt hen de ideale partner voor de evaluatie van de routes, net als bij de oorspronkelijke definitie van het netwerk het geval was.

De opdracht, die liep van september 2022 tot juni 2023, heeft als voorwerp:

1. de evaluatie van het bestaande netwerk van Gewestelijke Fietsroutes, op verschillende manieren (comfortmetingen, metingen van verkeersintensiteiten, gebruikerservaringen);
2. het analyseren van alternatieve routes, die sinds de definitie van het oorspronkelijke netwerk in 1993 misschien aantrekkelijker geworden zijn (door aanleg van fietsinfrastructuur of circulatiemaatregelen);
3. het formuleren van beleidsaanbevelingen.

Voor het hele project wordt een stuurgroep (comité d'accompagnement) samengesteld. De stuurgroep krijgt minstens een week op voorhand een uitgewerkte agenda en kan zo de

verschillende voorbereidingen binnen het onderzoek en de resultaten van de verschillende onderdelen mee opvolgen, bespreken en waar nodig bijsturingen aanbrengen binnen het project.

Projectteam Fietsersbond:

- Thomas Deweer: projectleider
- Wies Callens: inhoudelijke ondersteuning
- Werner Lievens: dataverzameling meetfiets
- Thierry Jimenez: meetfietser en input alternatieven onderzoek
- Charlotte Korte: meetfietser
- Liesbet Sijsmans & Katrien Adams: administratieve ondersteuning

## Bijsturingen van de opdracht tijdens het project.

Bij het uitvoeren van de opdracht zijn een aantal aspecten die beschreven staan in de overeenkomst gewijzigd. Deze bijsturingen hebben geen fundamentele impact op het uiteindelijke resultaat. Ze werden ook telkens besproken met de leidend ambtenaar en waar nodig toegelicht op een stuurgroepvergadering. Hieronder lichten we de belangrijkste aspecten kort toe.

## Stuurgroep

De frequentie van het aantal vergaderingen met de stuurgroep werd gewijzigd, omdat tijdens het onderzoek de verschillende deelaspecten voor een groot deel gelijklopend werden uitgevoerd.

De stuurgroep kwam samen op:

- 19/10/2022: opstart onderzoek met toelichting methodologie en timing
- 19/04/2023: toelichting bij dataverzameling
- 13/07/2023: voorstelling verzamelde data
- 12/10/2023: toelichting bij beleidsaanbevelingen

Samenstelling van de stuurgroep:

Marianne Courtois, Brussel Mobiliteit	Florine Cuignet, GRACQ
Sarah Hollander, Leefmilieu Brussel	Kris Huysmans, Urban Brussels
Jean-Michel Reniers, Brulocalis	Isabelle Janssens, Brussel Mobiliteit
Kevin Lebrun, Brussel Mobiliteit	Vincianne Lerate, Gewestelijke Overheidsdienst Brussel
Marik Lahon, Pro Velo	Jean-Michel Mary, MIVB
Eric Monami-Michaux, Brussel Mobiliteit	Pieter Dudal, Beliris
Brigitte Pinte, Kabinet Van den Brandt	Dimitri Strobbe, Brussel Mobiliteit

Bruno Van Loveren, Gewestelijke Overheidsdienst Brussel	Stefan Vandenhende, Kabinet Van den Brandt
Frederik Depoortere, Brussel Mobiliteit	Wies Callens, Fietsersbond
Thomas Deweer, Fietsersbond	

## Bijsturingen bij onderzoeksfases

Bij de drie onderdelen van het onderzoek werden in samenspraak met de stuurgroep bijsturingen gedaan. Deze worden kort toegelicht bij het begin van elk onderdeel verderop in het rapport.

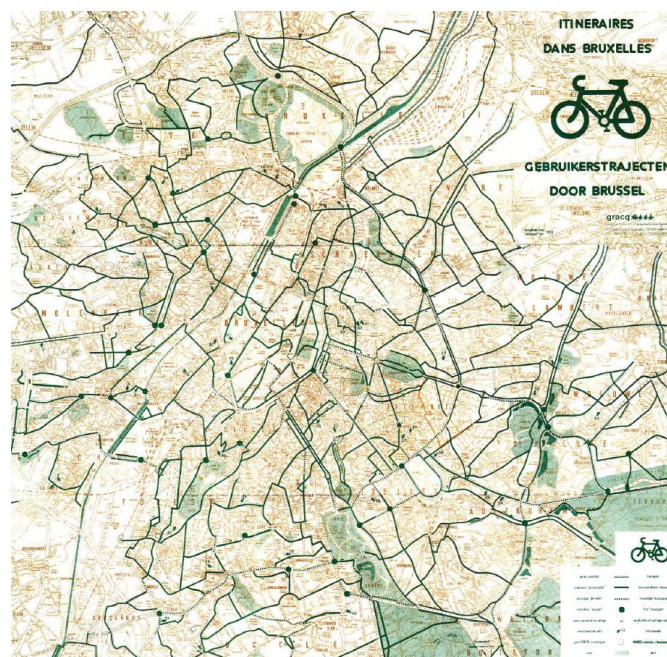
# Context analyse

Een grondige analyse van de GFR met het oog op beleidsaanbevelingen en een alternatievenonderzoek kan niet los gevoerd worden van alle andere initiatieven binnen en buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest rond fietsroutes en moet gekaderd zijn in de bredere mobiliteitsvisie zoals beschreven in Good Move.

## Gewestelijke FietsRoutes

*"Aanbevolen fietswegen voor verplaatsingen op middellange en lange afstand. In het algemeen volgen deze routes lokale wegen, omdat het verkeer er minder druk is, minder snel verloopt en dus minder stresserend is dan op de hoofdwegen. Omdat bepaalde natuurlijke of kunstmatige obstakels (brug over een dal, een kanaal, een autosnelweg, doorgang onder een spoorweg, enz.) moeten worden genomen, lopen de routes soms ook over grotere verkeersaders."*  
Website Brussel mobiliteit

Begin jaren '90 zag het eerste fietsroutenetwerk van Brussel het levenslicht. De pas opgerichte vzw Pro Velo kreeg in 1992 de opdracht om het netwerk uit te tekenen. Hierbij werd beroep gedaan op de expertise van de fietsers zelf, zo werden vrijwilligers van 't Greun Veloske, de voorloper van de Fietsersbond in Brussel en de GRACQ betrokken. Ze vertrokken hierbij niet vanuit een wit blad. Fietsers hadden zich al zelf een weg door de stad gebaan, informatie over de beste routes deelden ze met elkaar. De eerste kaart met 'gebruikerstrajecten door Brussel' opgesteld door de GRACQ dateert reeds van 1979. Hierop werden verschillende 'rotte kruispunten' en 'moeilijke doorgangen' voor fietsers geïdentificeerd - Problematische punten waar lokaal oplossingen voor gezocht werden.



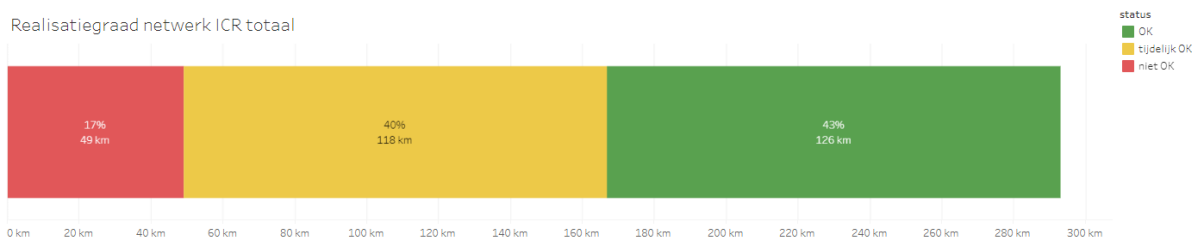
Figuur 1: Gebruikerstrajecten door Brussel, GRACQ, 1979



In 1993 werd de opdracht afgewerkt. Het Gewestelijke FietsRoutenetwerk bood een duidelijke structuur en visie. Voortaan was er sprake van een fijnmazig netwerk van 19 routes. De doelstelling was helder: alle Brusselaars toegang geven tot een route dichtbij hun woonplaats en bestemming.

Uitermate belangrijk was dat het Gewest de coördinatie van het fietsroutenetwerk over heel Brussel nu naar zich toetrok. De GFRs kregen een officieel statuut door het netwerk in 1997 in te schrijven in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (PRD) in 1997 en in het Gewestelijk Bestemmingsplan (PRAS) in 1998. Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan was ambitieus, het netwerk moest opgeleverd zijn in 2005.

In 1998 volgden de eerste concrete realisatie op het terrein, de route die vandaag GFR 2 is, van Kraainem naar Brussel Centraal. Daarna werden verschillende routes één voor één onder handen genomen. Tot 2016, dat is het moment dat Brussel Mobiliteit niet langer werken uitvoert op het netwerk. Al weerhoudt dit verschillende gemeenten er niet van om op wegen die onder hun bevoegdheid vallen, verbeteringen te doen en hier middelen voor aan te vragen.



Figuur 2: Realisatiegraad GFR, Brussel Mobiliteit 2016

De bewegwijzering van het netwerk werd gestart in 2009 en in grote mate afgewerkt in 2014-2015. Dit met uitzondering van de delen van de routes die dan nog niet zijn afgewerkt en het zuiden van Brussel. Zo zijn er bijvoorbeeld op het grondgebied van de gemeente Vorst geen borden met bewegwijzering. Uit de analyse in het kader van dit rapport blijkt dat de bewegwijzering nog in goede staat is. Wel merken we dat bij heraanleg van wegen door gemeenten niet altijd werk wordt gemaakt van de horizontale bewegwijzering, de dubbele sergeantstreden.

Samengevat, het GFR netwerk is nooit afgewerkt noch volledig bewegwijzerd. Beleidsmakers en administraties zijn zich hier wel degelijk van bewust, zo staat in de algemene beleidsverklaring van het Brussels Gewest 2019 - 2024: "De doelstelling van de Regering bestaat erin het modale aandeel van de fiets op 5 jaar tijd te verdubbelen, in het bijzonder door te streven naar de aanleg van extra fietspaden en de voltooiing van het GFR-netwerk." Maar deze verklaringen blijven, met uitzondering van enkele kleinschalige initiatieven en acties van gemeenten, veelal dode letter.

Twee initiatieven om de GFR te promoten (en te verbeteren) zijn zeker het vermelden waard:

- GRACQ en Fietsersbond zetten in 2016 een peter- en meterschap op van het netwerk. Fietsers 'adopteerden' en onderdeel van het netwerk en gaven opmerkingen op wat beter kon. 821 opmerkingen werden toen verzameld, opmerkingen waar slechts beperkt gehoor aan werd gegeven.
- Het Gewestelijke initiatief ter promotie van de fiets, Bike for Brussels, is blijven inzetten op de bekendmaking van de GFR. Dit deden ze met [Bike for Brussels Routeplanner](#) en de thematische [Bike Routes](#) gebaseerd op het netwerk

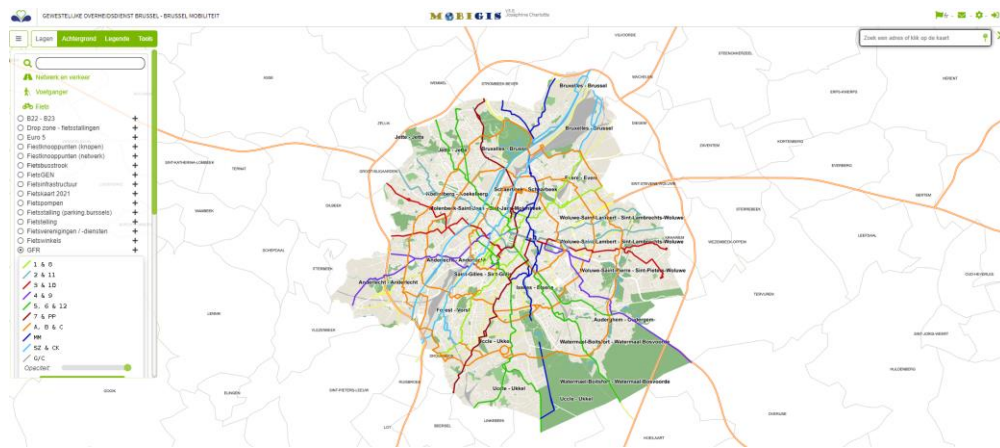
Ook dit rapport kadert in deze traditie en hoopt met haar aanbevelingen duidelijkheid te scheppen over hoe het nu verder moet.

## Logica GFR-netwerk

Het GFR-netwerk zijn niet zomaar willekeurige routes, er zit een hele logica achter. De 19 routes worden als volgt vormgegeven:

- 12 routes van de rand van het Brussels Gewest naar het centrum van de stad, de zogenaamde radiale. Deze 12 routes zijn genummerd volgens de wijzers van de klok, met GFR 1 vanuit het Noorden (Evere – Centrum) en GFR 6 vanuit het Zuiden (Ukkel – Centrum)
- 3 routes die een boog- of ringvorm maken rond de Brusselse vijfhoek. Route A ligt het dichtst bij het centrum, B en C liggen daar dan weer rond. Niet alle fietsers begeven zich immers in de richting van het centrum, in Brussel is het belangrijk om ook de naast elkaar gelegen gemeenten, hun centra en bestemmingen, met elkaar te verbinden.
- 3 routes langs waterwegen, het kanaal (CK), de Zenne (CZ) en de Maalbeek (MM). Brussel is erg heuvelachtig. Ook al zijn rivieren als de Zenne en de Maalbeek nog amper zichtbaar in Brussel, door zoveel mogelijk in de vallei te blijven, ontstaan er vlotte verbindingen tussen wijken en bestemmingen.
- 1 route die genoemd is naar de stedelijke herkenningspunten die door het traject met elkaar verbonden worden: de Paleizenroute (PP)

Toen het GFR-netwerk vorm werd gegeven, waren verschillende centrale auto-assen erg ontoegankelijk voor fietsers. Denk dan aan veel en snel rijdende auto's op wegen zonder fietsinfrastructuur. We zien dit tot op vandaag terug in waar de fietsroutes lopen, er wordt vaak voor wegen gekozen die de grote assen mijden maar er min of meer mee gelijklopen, 'backroads'.



Figuur 3: GFR-routes op MOBIGIS

## FietsGEN

*"Het FietsGEN (van Gewestelijk ExpressNet) is de voorlopige benaming voor een intergewestelijk netwerk van snelle fietsroutes voor de middellange afstand. In een straal van 15 km rond de Brusselse Grote Markt, is ongeveer 70 % van de verplaatsingen korter dan 15 km. Deze afstand kan je mits de juiste infrastructuur heel goed met de fiets doen."*

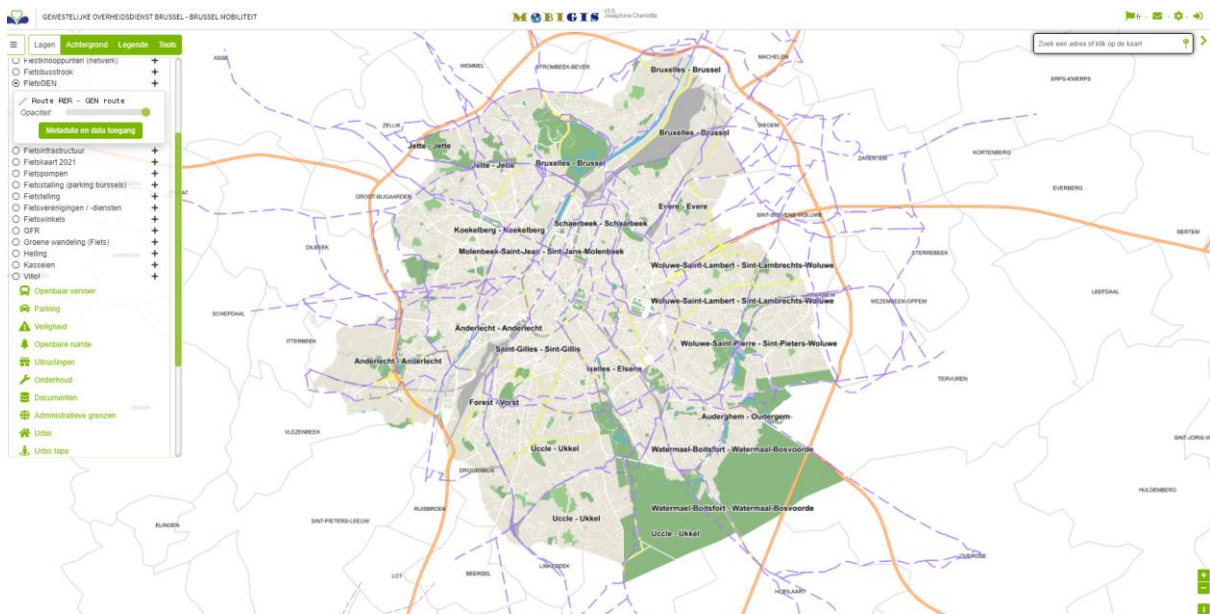
Website Brussel Mobiliteit

Terwijl de Gewestelijke FietsRoutes veelal de grote assen vermijden en gericht zijn op lokale bestemming, ontstond er steeds meer nood om juist op deze grote assen en verplaatsingen op lange afstand in te zetten. Fietsers kiezen directe en leesbare routes, grote auto-assen, het kanaal en spoorwegen bieden deze mogelijkheid. Vanuit deze nood ontstond de nood aan een FietsGEN.

### Enkele belangrijke data

- 2010 resolutie FietsGEN in Brussels Parlement
- 2010 eerste stuurgroep tussen de drie partners VG, PVB en BHG
- 2010 IRIS 2, met eerste aanzet tot fietssnelwegennetwerk
- 2012 definitie fietsGEN samen met Vl. Brabant en Vl. Gewest
- 2015 goedkeuring fietspadenplan (2015 – 2020)

Zeker vanaf 2014 werd hier sterk op ingezet, getuige de fietsinfrastructuur langs de kleine ring en het kanaal. Vandaag zijn de routes opgenomen als Velo Plus binnen de weghiërarchie van Good Move.



Figuur 4: FietsGEN op MOBIGIS

## Spoorlijnen

Een deel van het FietsGEN loopt langs spoorlijnen. Het zijn deze fietsroutes die de directe aansluiting kunnen maken met fietssnelwegen vanuit Vlaanderen. Met het oog op de tweetaligheid van Brussel spreekt men niet van fietssnelwegen maar van Cyclostrades. Los van de benaming wordt éénzelfde visuele identiteit gehanteerd.

De studies en de uitvoering hiervan lag eerst bij Leefmilieu Brussel. Vandaag wordt ze vooral gecoördineerd door Beliris. Ook een opvolging vanuit Brussel Mobiliteit is gegarandeerd.

Vandaag, eind 2023, wordt vanuit Beliris ingezet op volgende cyclostrades

- C223 langs L28, Masui – Wiels
- C216 langs L26, Evere - Josaphat
- C3 langs L36, Haren – Evere – Schaarbeek - Rogier
- C209 langs L50a, Anderlecht - Wiels
- C205 langs L161, station Watermaal - Bosvoorde
- C207 langs L124 , Ukkel

De eerste concrete projecten langs de L28 zullen weldra in openbaar onderzoek gaan waardoor de cyclostrades langs de spoorlijnen realiteit zullen worden voor de fietsers in Brussel.





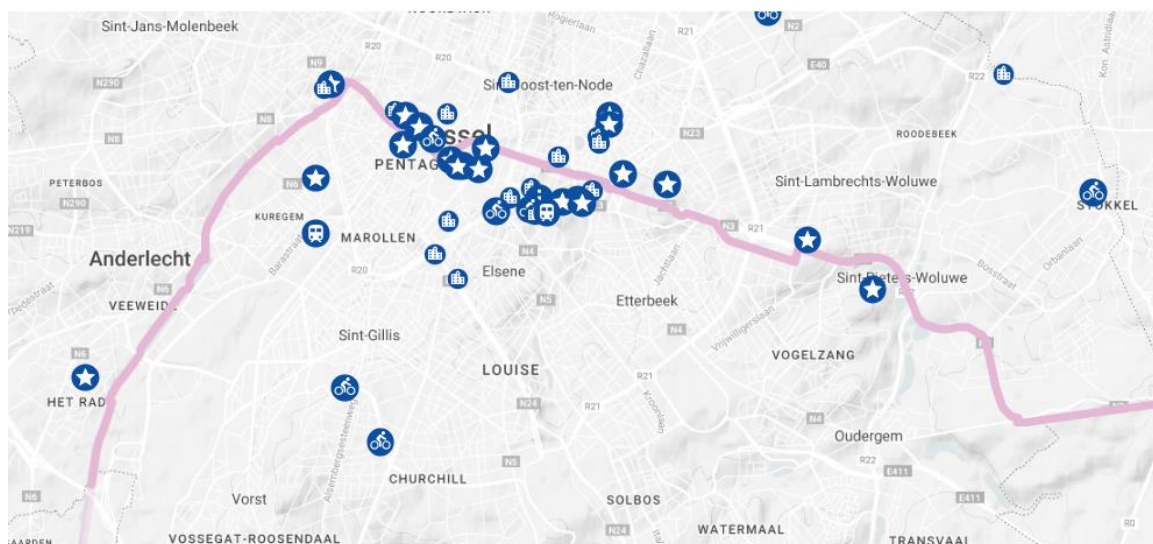


Figuur 6: Gemeentelijke FietsRoutes in Anderlecht

## Toeristische Fietsroutes

Er zijn twee types toeristische fietsroutes in Brussel. Deze routes zijn niet functioneel en onderscheiden zich daarmee van de GFR, FietsGEN/Cyclostrade en Gemeentelijke FietsRoutes. Hun functie is in de eerste plaats om de recreatieve fietser te geleiden.

**Eurovelo:** Een netwerk van 17 langeafstandsfietsroutes die het hele Europese continent met elkaar verbinden en verenigen. Eurovelo 5 loopt van Canterbury in Engeland tot Brindisi in Italië en dwars door de Belgische hoofdstad. De bewegwijzering werd in het voorjaar van 2022 geplaatst en ingehuldigd. Eurovelo komt er op het initiatief van het ECF (European Cyclists' Federation) en wordt voor België opgevolgd door ProVelo.

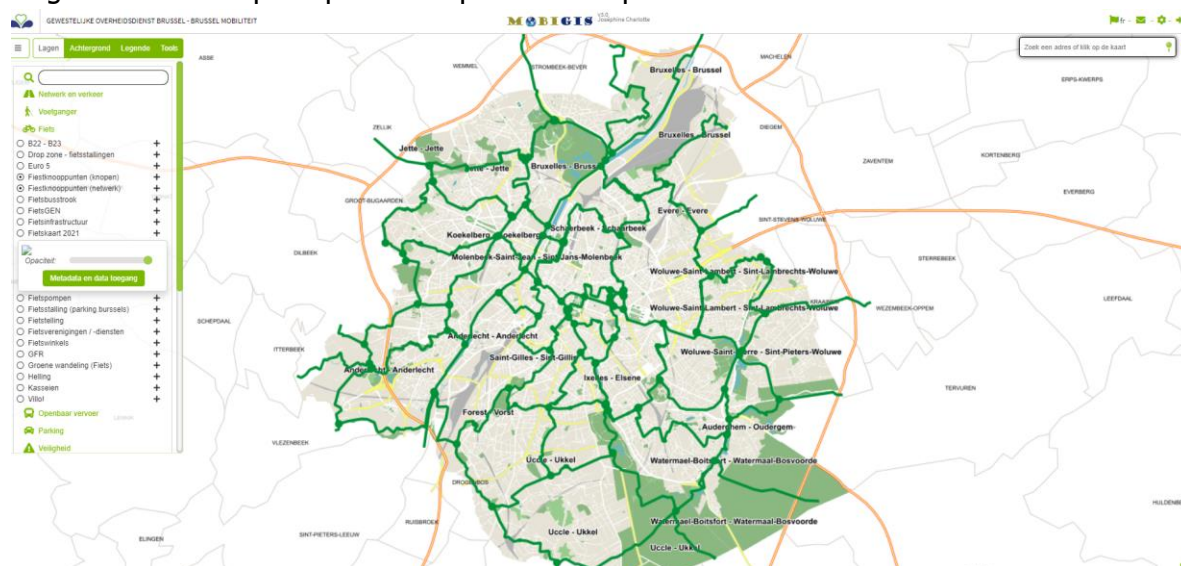


Figuur 7: Eurovelo 5 door Brussel

**Fietsknooppunten.** Fietsen van het ene knooppunt naar het andere en zo je persoonlijke route uitstippelen. Het bestaat reeds in Vlaanderen sinds de jaren '90. In Vlaanderen wordt dit netwerk beheerd door de provincies en ook in Wallonië bestaat het. Lange tijd was Brussel een blinde vlek op de knooppuntenkaart. Tot enkele geëngageerde fietsers, vrijwilligers tijdens de Covid-periode de handen in elkaar sloegen. Het initiatief Bikenode werkte een voorstel tot netwerk uit.

Gebruikmakend van de expertise van Brussel Mobiliteit nam Visit Brussel de officiële uitrol in handen. Het Nederlands bedrijf Folkersma stond in voor de bewegwijzering. Na enkele (eerder kleine) aanpassingen op het voorstel van Bikenode werden de knooppunten eind 2022 volledig bewegwijzerd. Voor de lancering controleerden peters en meters de bewegwijzering van ieder knooppunt.

Vandaag heeft Folkersma een opdracht om het netwerk tot eind 2024 te beheren. Daarna komt dit beheer bij Brussel Mobiliteit te liggen. De rol van Visit Brussels beperkte zich tot de uitrol en is vandaag uitgespeeld. Die van de peters en meters ook. Heel wat fietsers ontdekten afgelopen voorjaar en zomer het netwerk. Het beheer vandaag en zeker in de toekomst zijn echter nog een uitdaging. De Fietsersbond werd door Bikenode informeel aangesteld als aanspreekpunt voor problemen op het netwerk.



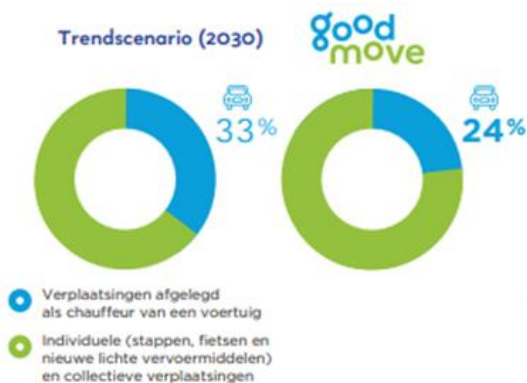
Figuur 8: Fietsknooppuntennetwerk op MOBIGIS

## Good Move

Good Move is het regionaal mobiliteitsplan dat de lijnen van het mobiliteitsbeleid voor een periode van 10 jaar (2020 – 2030). Het strategisch plan tekent een visie uit en schuift verschillende concrete acties naar voren om deze te realiseren.

## Performantie van het fietsroutenetwerk

Het Gewestelijke mobiliteitsplan 'Good Move', beoogt een aanzienlijke verhoging van het aantal verplaatsingen met de fiets tegen 2030. In haar 'Mobility Vision' stelt het plan in te zetten op de modal shift.



De ambitie bestaat erin het aandeel gewestgerelateerde verplaatsingen met individuele motorvoertuigen (als bestuurder) te verminderen van een derde tot een kwart.

Ambitie om het modale deel van de personenauto (als bestuurder) te doen dalen

Figuur 9: Good Move en visie op de Modal Shift

Voorafgaand aan het opstellen van het actieplan van Good Move, was er een uitgebreide analyse van de uitdagingen. De analyse stelt dat als het Gewest het aantal fietsers in de modal split wilt verhogen, het noodzakelijk is om performantie van het fietsnetwerk te verbeteren

De performantie van het fietsnetwerk varieert sterk en is afhankelijk van het stadsdeel en de voorzieningen. Ze wordt vooral verzwakt door barrières, bijvoorbeeld complexe knooppunten, die de kwaliteit en veiligheid van de fietsroute beperken. Performantie betekent befietsbare continuïteit over lange afstanden garanderen.

Vanuit deze noodzaak werd actie B.4 opgesteld: 'Een netwerk creëren van bevoorrechte fietsroutes'. Dit rapport kadert binnen deze actie.



## 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.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Onbestaande of onvolledige GFR's (Fiets COMFORT) afwerken, de routes evalueren en indien nodig aanpassen;
- Aanleg van de oversteeken van de grote stedelijke barrières (complexe kruispunten, oversteek van grote weginfrastructuur) die de continuïteit van de routes verhinderen;
- De basisstructuur van het netwerk PLUS uitvoeren (Kleine Ring, Middenring Oost, Louizalaan, oversteeken van het kanaal, gedeelten langs de spoorlijnen met bijzondere aandacht voor het behoud van de fauna en flora...);
- Zorgen voor een leesbare en uniforme signalisatie op het hele fietsnetwerk op basis van de bestaande signalisatie van de GFR's en het fiets-GEN;
- Een dynamiek rond het fietsnetwerk creëren, met name door de gemeenten te ondersteunen bij wegversmallingen, beveiliging, enz.

Trekker(s)	Indicator(en) en doelstelling(en)	2020	2025	2030
Brussel Mobiliteit Brusselse gemeenten Vlaamse gemeenten MOW	Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering  <b>Niveau van uitvoering van het fietsnetwerk COMFORT</b>	Te berekenen	100%	/
<b>Partner(s)</b> Urban.brussels BMA Perspective.brussels Leefmilieu Brussel MIVB Infrabel Beliris	<b>Niveau van uitvoering van het fietsnetwerk PLUS</b>	Referentie-situatie vast te leggen	50%	100%
	<b>Evolutie van het aantal fietsers op de telpunten</b>	Referentie-situatie vast te leggen	x 2	x 4

Figuur 10: Actie B.4 Een netwerk creëren van bevoorrechte fietsroutes

### Circulatieplannen

Er zijn eveneens acties binnen Good Move die indirect een impact hebben op de Gewestelijke FietsRoutes. Zo is er A.2 'De wijken verkeersluw maken'. Een dergelijke wijk is een zone zonder doorgaand gemotoriseerd verkeer. Het idee is dat dankzij de invoering van aangepaste circulatieplannen auto's wel nog op hun bestemming kunnen raken maar niet langer van het ene uiteinde naar het andere uiteinde van de wijk.

Een dergelijk circulatieplan is gericht op gemotoriseerd verkeer maar heeft impact op de luchtkwaliteit, de verkeersveiligheid en de kwaliteit en gebruik van de openbare ruimte. Een opportuniteit eveneens voor de fiets, straten die voorheen heel wat doorgaand autoverkeer kenden, kunnen getransformeerd worden in fietsassen.

Op twee plekken in Brussel zien we deze effecten vandaag (eind 2023).

- Schaarbeek: De Koninklijke Sinte-Mariastraat en de Azalealaan maakten dankzij de circulatieplannen meer dan enkel komaf met het doorgaand autoverkeer. De gemeente richtte ze eveneens in als ruimtes voor de fiets. Met resultaat, beiden worden volop gebruikt door fietsers.
- Brussel: Het circulatieplan van de Vijfhoek maar ook vroegere evoluties zoals de voetgangerszone transformeerden het centrum van de stad grondig. De Gewestelijke

FietsRoutes komen niet langer overeen met de realiteit en zijn aan een grondige herziening toe.

## Multimodale WegenSpecialisatie

Good Move wil de verkeersvraag beheersbaar maken door in te zetten op netwerken voor de verschillende vervoerswijzen: voetgangers, fietsers, openbaar vervoer (OV), auto en vrachtverkeer. De doelstelling is om de openbare ruimte evenwichtiger te verdelen. Om dit te bereiken wordt aan de Brusselse straten per vervoerswijze een categorie toegekend. Deze Multimodale WegenSpecialisatie (MWS) wordt ook wettelijk vastgelegd.

- 1° De categorie PLUS bestaat uit belangrijke, snelle, performante en comfortabele routes voor verre verplaatsingen binnen het grootstedelijk gebied en het Gewest;
- 2° De categorie COMFORT bestaat uit betrouwbare en begrijpelijke verbindingswegen aangepast aan een fijnere bediening van de verschillende delen van het gewestelijk grondgebied;
- 3° De categorie WIJK zorgt voor de buurtbediening in de wijken.

Alle straten die deel uitmaken van de Gewestelijke FietsRoutes vallen minstens onder de categorie Fiets COMFORT. Ook komt het voor dat bepaalde delen van de GFR Fiets PLUS zijn.

Good Move stelt dat alle projecten voor de PLUS- en COMFORTwegen van elk netwerk van Gewestelijk belang zijn, met inachtneming van de bevoegdheden van de wegbeheerder.

# Analyse gebruikservaring van de 19 GFR routes

## *Aanpassingen in vergelijking met overeenkomst*

- *Telraam: Voor de objectieve analyse waren 40 Telramen voorzien. Slechts 17 daarvan werden daadwerkelijk geïnstalleerd op een GFR-route. Dit wegens technische problemen en lage respons van bewoners op de routes. Om het aangekochte materiaal zoveel mogelijk te laten renderen werden de Telramen ruim beschikbaar gesteld. Ze werden bijvoorbeeld aan de administraties van de gemeenten aangeboden, Watermaal-Bosvoorde en Jette maken hier gebruik van.*
- *Gezamenlijke kaart: In de overeenkomst was voorzien om een applicatie te laten ontwikkelen. Om de informatie van de audit van de meetfiets en voorstellen voor alternatieve routes te visualiseren werd tijdens workshops en ontmoetingen gebruikgemaakt van QGIS, een open source geografisch informatiesysteem.*
- *Focusgroepen: In plaats van online samen te werken op een gezamenlijke kaart werden geografisch verspreid over het gewest fysieke uitwisselingen georganiseerd.*
- *Ontmoetingen met lokale administraties: Tijdens de opdracht was er de realisatie dat een grondig onderzoek naar het netwerk en beleidsaanbevelingen niet kon gebeuren zonder de lokale administraties te betrekken. Deze uitwisselingen werden aan de opdracht toegevoegd.*

## Objectieve analyse

### Meetfiets

Met de Meetfiets brengt de Fietsersbond de kwaliteit en het comfort van fietspaden in Vlaanderen en Brussel in kaart. Deze audit- en beheermethode is wellicht de meest wetenschappelijke en objectieve in heel Europa.

De meetfiets is een met meetapparatuur aangepaste fiets, een professionele auditeur doet ter plaatse verschillende metingen. In het kader van de audit van het volledige GFR-netwerk in Brussel bracht de meetfiets het volgende in kaart:

- Trillingscomfort
- Type fietsinfrastructuur
- Fietsrichting
- Bij gescheiden fietsinfrastructuur
  - Reële breedte
  - Breedte buffer
- Bij gemengd verkeer
  - Verkeersintensiteit van het gemotoriseerd verkeer tijdens de spits
  - Verkeersintensiteit van het gemotoriseerd verkeer buiten de spits
- Obstakels en ongemakken (Paaltjes/hek, Borduur/goot, Frequentie indalingen, Scherpe bocht/asverlegging, Markering sterk vervaagd, Vuil op de weg (structureel probleem), Zeer gevaarlijke kruising met gemotoriseerd verkeer, Vernauwing,

Bijzonder slecht zicht, Tijdelijk onbefietsbaar, Structureel onbefietsbaar, Invoeging Rijweg, Infrastructurele schade, Hinderende begroeiing, Schuine tram-/treinsporen kruising, Berlijns kussen, Ribbelstrook)

- Kruisbewegingen
- Signalisatie, GFR-borden

De timing van de audit was als volgt

- GFR op gewestwegen in 2022
- GFR op gemeentewegen in de periode april – juni 2023

*Bijlage 2: De volledige data worden als Geopackage met bijhorende stijl meegeleverd met dit rapport. Deze informatie kan zo in Qgis ontsloten worden.*

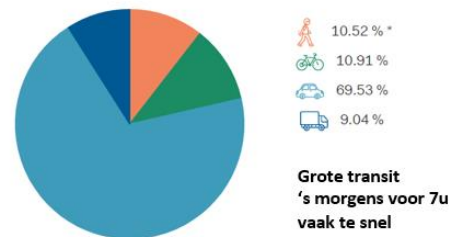
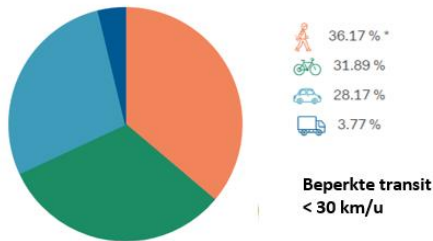
## Telraam

Telraam is een verkeersteller die je voor je raam (met uitzicht op je straat) plaatst. De sensor registreert automatisch alle verplaatsingen in de straat: voetgangers, fietsers, auto's en zwaar vervoer. Op die manier krijg je inzicht in het verkeer in je straat, hoe het dagelijks varieert en hoe hard er bijvoorbeeld wordt gereden. Alle data is open source en terug te vinden op [www.telraam.net](http://www.telraam.net).

In het kader van de analyse van het GFR-netwerk werd een brede oproep gelanceerd om Telramen te plaatsen. 17 Telramen hebben in het kader van de GFR-evaluatie geteld.

- 2 in Elsene
- 3 in Vorst
- 2 in Sint-Gillis
- 3 in Jette
- 2 in Etterbeek
- 1 in Brussel
- 1 in Oudergem
- 1 in Anderlecht
- 1 in Ukkel
- 1 in Sint-Agatha-Berchem

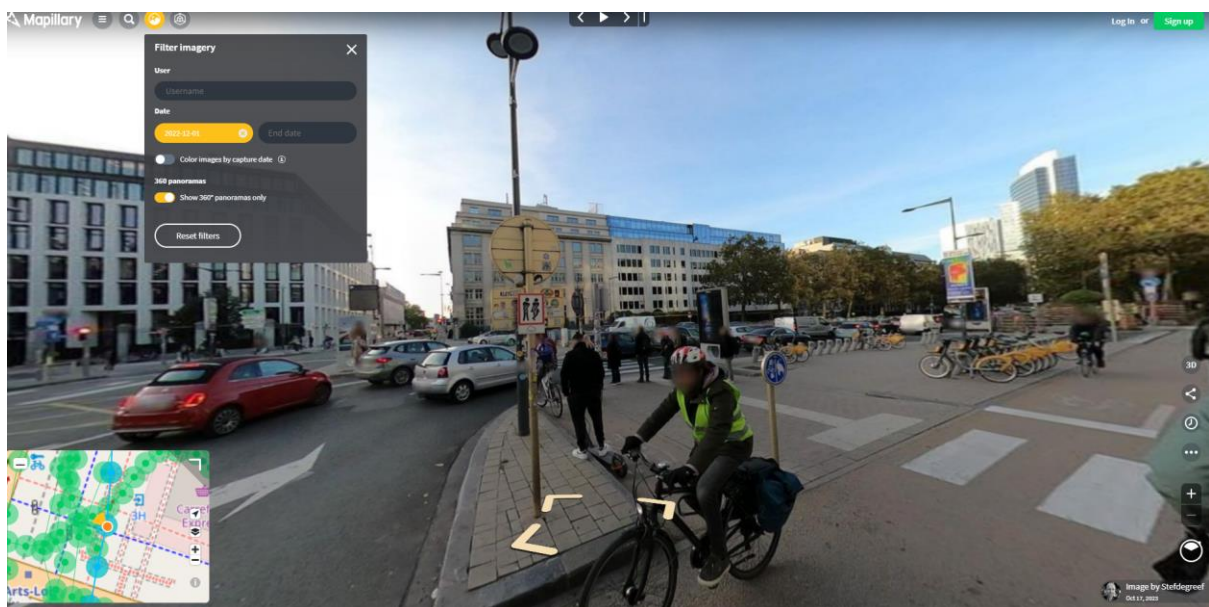
Dit ter aanvulling van de vele Telramen die zich reeds in Brussel bevonden en wiens data openbaar beschikbaar is. De Telramen gaven een belangrijk anekdotisch inzicht op specifieke plekken. De auditor van meetfiets maakte van de gegevens consequent gebruik bij het in kaart brengen van het gemotoriseerd verkeer. Iedere keer dat een Telraam aanwezig was, werd gebruikgemaakt van deze data in plaats van manuele tellingen.



*Figuur 11: Data twee Telramen in het kader van de GFR-evaluatie*

## Open Street Map

In Brussel is er een erg actieve Open Street Map Community. Deze geëngageerde Brusselaars brengen de steeds veranderende stad in kaart. Ze doen dit cartografisch, maar eveneens door het verzamelen van beeldmateriaal. Gelijktijdig met de evaluatie van de Gewestelijke FietsRoutes werd het Brussels Gewest volledig met een 360° GoPro in beeld gebracht vanuit het standpunt van de fietser. Via het platform [Mapillary](#) is al deze informatie vrij toegankelijk. Een grote meerwaarde aangezien deze beelden veel recenter zijn dan Google Maps en ze specifiek het standpunt van de fietser weergeven. Ze helpen om specifieke pijnpunten te analyseren en als ondersteunend beeldmateriaal bij discussies en overleg.



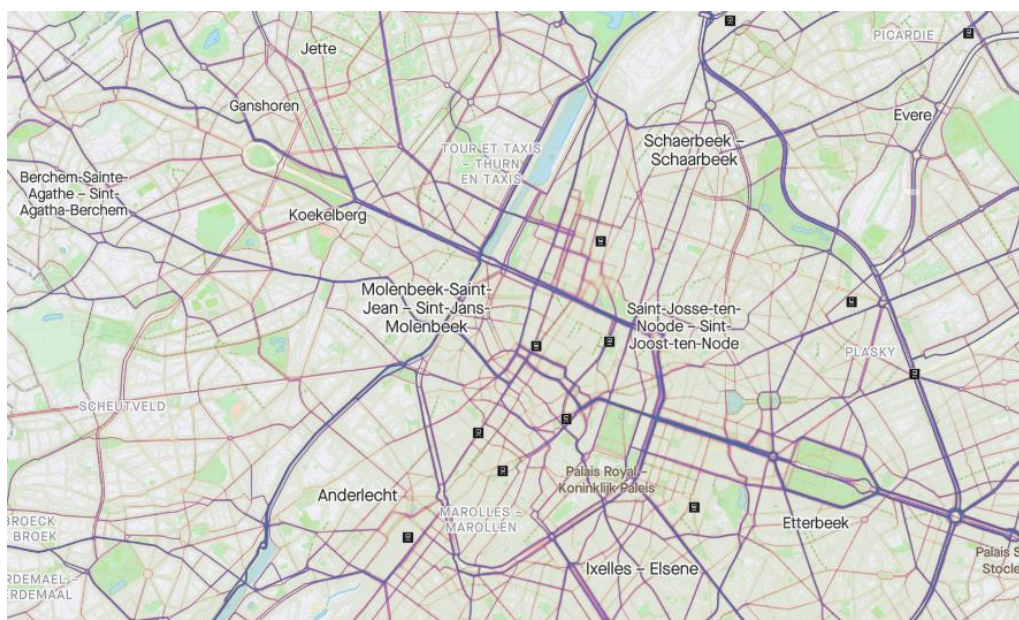
*Figuur 12: Weergave recente beelden op Mapillary*



## Strava heatmaps

Strava, ook wel bekend als het sociale media platform van sportievelingen, herbergt een schat aan informatie. Deze is mits aanvraag toegankelijk voor analyse. Dankzij een handige heat map en in detail analyse van veelgebruikte fietsverplaatsingen ontstaat inzicht in populaire fietsroutes.

Bij het opmaken van het rapport zijn we er ons van bewust dat het hier om een specifiek type fietser gaat, de eerder sportieve fietser met heel wat ervaring. De gegevens moeten dus kritisch benaderd worden, ze kunnen niet veralgemeend worden om zicht te krijgen op het gedrag van alle fietsers in Brussel. De meerwaarde van Strava is om patronen uit te lichten die dan verder kunnen geverifieerd worden met andere verzamelde data.



*Figuur 13: Strava Heatmap van Brussel*

## Subjectieve analyse

### Enquête

Om de Gewestelijke FietsRoutes te kunnen evalueren is het essentieel om de gebruikers zelf, de fietsers, uitgebreid te bevragen. In twee verschillende enquêtes online en op straat bevroegen we volgende elementen

- Profiel fietser (ervaring en type fiets)
- Fietsroutes (redenen van verplaatsing en hoe deze wordt bepaald)
- Fietsroutenetwerken in Brussel (kennis en noden)
- Gewestelijke Fietsroutes (kennis en noden)

### Online

Er werd een enquête opgesteld via het platform SurveyMonkey in de drie Brusselse talen, Engels, Frans en Nederlands. De enquêtes werden verspreid via het eigen netwerk van de

Fietsersbond en via partners (GRACQ, EUCG, ProVelo ...). Met resultaat, in de periode maart – april 2023 vulden 552 respondenten de bevraging in: 285 in het Frans, 238 in het Nederlands en 41 in het Engels. De respondenten waren vooral ervaren fietsers.

### Op straat

De enquêtes op straat werden afgenomen door ProVelo. Dit gebeurde op 21-28/04 en 15-19/05 op kruispunten aan GFR-routes. Enquêteurs stelden fietsers verschillende korte vragen die op een tablet werden ingegeven. Er werd op toegezien dat er voldoende geografische spreiding was en dat er zowel op drukke fietsroutes als minder drukke fietsroutes fietsers werden geïnterpelleerd. In totaal werden 433 fietsers bevroegd. In vergelijking met de online enquête werden hiermee ook minder ervaren fietsers bereikt.

*Bijlage 3: De dataset van de enquêtes zit in bijlage bij dit rapport.*

### Resultaten enquête

Uit beide enquêtes blijken duidelijke tendensen, ze geven inzicht in de noden van de fietsers. Hieronder een overzicht van enkele belangrijke inzichten.

Fietsers verplaatsen zich	
vooral voor woon-werkverkeer, nauw gevolgd door woon-recreatie.	Er is nood aan een robuust netwerk dat altijd toegankelijk is, niet enkel tijdens de week en tijdens de spits, maar ook in het weekend. Een Gewestelijke FietsRoute is dus best zo vlot mogelijk toegankelijk, op het moment van markten en evenementen moeten er oplossingen voorhanden zijn.
steeds meer met een elektrische fiets	Elektrische fietsen vormen (nog) niet de meerderheid, maar het is duidelijk dat hoogteverschillen voor hen minder een criterium zijn in het samenstellen van een fietsroute. Toen de Gewestelijke FietsRoutes werden vormgegeven was het vermijden van grote hoogteverschillen belangrijk. Dit blijft nog steeds belangrijk voor de fietsers die geen elektrische fiets hebben, maar verdwijnt naar de achtergrond.
Fietsers willen	
kunnen doorfietsen	Een beperkte omweg ten dienste van de kwaliteit en veiligheid is aanvaardbaar maar deze moet binnen de perken blijven. Een goede afstelling van verkeerslichten en vermijden van opstoppingen is vaak een expliciete vraag.
oplossingen voor uitdagingen op hun dagelijkse fietsroute	De grote nood bij respondenten om verhalen te delen, toont aan dat coherente, kwalitatieve en veilige fietsroutes een belangrijk thema zijn. Er is wel degelijk

	een kritische massa die vraagt naar verbeteringen en hier ook een partner in kan zijn.
--	--

Een fietsroute moet vooral ... zijn	
1. veilig	Verkeersveiligheid is de belangrijkste factor voor fietsers in het bepalen van een fietsroute. Terugkerende elementen zijn de grote autodruk op routes, sterk vervaagde gemarkeerde fietspaden die voor verwarring en extra stress zorgen en de moeilijke cohabitatie met de tram.
2. leesbaar en coherent	Kruispunten, het oversteken van assen met druk autoverkeer worden aangeduid als grote barrières die de route onderbreken. Een uitdaging is eveneens fietsinfrastructuur die plots stopt.
3. comfortabel	Niet de grootste prioriteit, wel is het duidelijk dat fietsers maximaal kasseien proberen te vermijden.

Gekende fietsnetwerken	
Fietsknooppunten	Het meest gekende netwerk bij Franstalige respondenten. Belangrijke noot is dat de Fietsknooppunten op het moment van de bevraging nieuw waren in Brussel.
Cyclostrades Fietssnelwegen	Het meest gekende netwerk bij Nederlandstalige en Engelstalige respondenten

Een persoonlijke fietsroute komt tot stand door	
1. uit te proberen en bij te sturen	Fietsers zoeken hun weg door de stad en laten zich hierdoor geleiden door grote gekende assen en fietsinfrastructuur. Ze proberen nieuwe routes uit in hun zoektocht naar een tracé dat het best aan de eigen criteria voldoet.
2. gebruik te maken van Google Maps	De reden hiervoor is dat andere applicaties, net als de logica van de Brusselse fietsnetwerken, vaak onvoldoende gekend zijn. Het nadeel is dat Google Maps geen goed instrument is om fietsroutes samen te stellen. De applicatie stelt niet altijd de meest veilige en kwalitatieve fietsroutes voor en houdt geen rekening met de bestaande Brusselse fietsroutenetwerken.



3. bewegwijzering te volgen	Wellicht hangt dit ook samen met de slechte kennis ervan.
-----------------------------	---

#### Kennis GFR-borden

- Ze worden herkend, de meeste respondenten hebben ze weleens gezien in het straatbeeld.
- De betekenis is niet duidelijk. De kleurcodes en benaming betekenen voor veel respondenten meestal niets. Wel leesbaar en handig zijn de vermelde bestemmingen.
- Worden eerder gebruikt bij toeval, het is iets dat niet op voorhand gepland is. De bestemmingen op de GFR-borden helpen voor oriëntatie, om de weg terug te vinden.
- Een minderheid van de respondenten baseert zich op de GFR-borden wanneer ze een nieuwe fietsroute willen uittesten. Vaak is dit in combinatie met het nodige voorbereidend werk vooraf.

Is onbekend onbemind? Mits betere signalisatie op basis van gekende bestemmingen en herkenningspunten lijkt er potentieel te zijn. Naast de fysieke signalisatie is er een grote nood aan een digitale vertaalslag.

## Focusgroepen

Eind juni - begin juli werden vijf focusgroepen georganiseerd verspreid over het Gewest. Hierop werden leden van de GRACQ en Fietsersbond uitgenodigd om samen te reflecteren over het GFR-netwerk in hun deel van de stad. Het betreft hier ervaren en betrokken fietsers.

Wanneer?	Voor wie?	Waar?
Woensdag 21 juni	Centrum (Brussel, Sint-Joost, Molenbeek)	Fietsersbond, Oude Graanmarkt 63, 1000 Brussel
Donderdag 22 juni	Oost (Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe, Oudergem)	GC Op-Weule, Sint-Lambertusstraat 91, 1200 Sint-Lambrechts-Woluwe
Dinsdag 27 juni	Noord-Oost (Schaarbeek, Sint-Joost, Evere, Haren)	GC De Kriekelaar, Gallaitstraat 86, 1030 Schaarbeek
Woensdag 28 juni	Noord-West (Sint-Agatha-Berchem, Ganshoren, Koekelberg, Jette, Laken)	GC De Zeyp, Zeypstraat 47, 1083 Ganshoren
Donderdag 29 juni	Zuid (Vorst, Sint-Gillis, Anderlecht)	GC Pianofabriek, Fortstraat 35, 1060 Sint-Gillis
Woensdag 5 juli	Zuid-Oost (Watermaal-Bosvoorde, Etterbeek, Elsene, Ukkel)	GC Elzenhof, Kroonlaan 12, 1050 Elsene

De focusgroepen verliepen als volgt:

- Algemene peiling kennis GFR: Ken je de borden? Ken de dubbele sergeantstrepen?
- Uittekenen eigen route in de gemeente op kaart en bespreken
- Algemene reflecties. GFR aanpassen? Wat kan beter? Waar is er nood aan?

## Resultaten focusgroepen

De meeste deelnemers kennen de Gewestelijke FietsRoutes. De signalisatie werd uitgebreid besproken. Hieruit blijkt dat

- de kleuren en cijfers/letters niet begrepen worden
- de horizontale geleiding in de vorm van dubbele sergeantstrepen bijna niet gekend is. Zij die het kennen zijn vaak professioneel bezig met mobiliteit in Brussel.
- de bestemmingen op de borden handig en bruikbaar bevonden worden. Een belangrijk kanttekening is dat deze bestemmingen dan wel algemeen bekend moeten zijn. Een voorbeeld van wat niet werkt is de aanduiding Sint-Hubertusdreef, de dreef gelegen in het Zoniënwoud is geen algemeen bekende benaming.
- het niet duidelijk is hoe men de routes online kan terugvinden. Sommigen verwijzen nog naar de fietskaarten. Bijna niemand zoekt de routes via smartphone of computer op.

Wanneer deelnemers aan de focusgroepen hun fietsroutes uittekenen blijkt dat:

- er een overlap is met de Gewestelijke FietsRoutes. Fietsers maken gebruik van het fietsroutenetwerk zonder dat ze zich daar zelf van bewust zijn. Wanneer hier dieper op ingegaan wordt blijkt dat op deze routes de fietsinfrastructuur beter is en het comfort en de veiligheid hier beter is.
- Deze overlap is niet één op één. Voor verschillende delen van de Gewestelijke FietsRoutes zijn er vandaag betere alternatieven. Een constante hierbij is dat fietsers duidelijk de keuze maken voor de directe routes. Wanneer de Gewestelijke

FietsRoute via aansluitende straten een kronkelende beweging maakt parallel aan grote directe assen, kiezen fietsers indien mogelijk voor die grote assen.

Deelnemers aan de workshops hebben de nood om uit te wisselen over de pijnpunten op hun routes. Wat consequent aan bod komt zijn de problematische barrières, kruispunten en oversteken, die zorgen dat de fietsroute op dat punt gevaarlijk en incoherent is. Willen we van de fietsroutes en succes maken, dan is het duidelijk dat deze gekende pijnpunten aangepakt moeten worden.

## Ontmoetingen met gemeenten

In het kader van de evaluatie van de Gewestelijke FietsRoutes werd een ontmoeting aangevraagd met de administraties van de verschillende Brusselse gemeenten. 18 van de 19 gemeenten gingen hierop in.

Deze ontmoeting had twee doelstellingen:

- Inzicht krijgen op het belang van de Gewestelijke FietsRoutes en de Gemeentelijke Fietsroutes in de lokale mobiliteitspolitiek
- De Gewestelijke FietsRoutes op het grondgebied van de gemeente bespreken op basis van de gevisualiseerde audit van de Meetfiets. Deze input werd meegenomen in voorstellen om het netwerk te verbeteren (zie [hoofdstuk onderzoek alternatieve routes](#))

Hieronder een summier overzicht van de verschillende ontmoetingen. De details van wat besproken werd zijn verwerkt in het onderzoek [naar alternatieve routes](#) en de [beleidsaanbevelingen](#). Ze zijn daarnaast op aanvraag aan de Fietsersbond beschikbaar.

<b>Datum</b>	<b>Uur</b>	<b>Gemeente</b>	<b>Aanwezigen</b>
11 juli	10u	Sint-Lambrechts-Woluwe	Frédéric Denys, Laurence Vandenbroucke, Florence Tonon
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen Gemeentelijke Fietsroutes</li> <li>- Uit 'veiligheidsoverwegingen' wenst de gemeente zo weinig mogelijk SUL's. Fietsers mogen op heel veel plekken niet in tegenrichting in éénrichtingsstraten voor auto's</li> <li>- Proactief wat betreft de verplaatsing van de GFR C naar de Woluwelaan</li> </ul>			
9 augustus	10u	Molenbeek	Maurits Janssens en collega
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen Gemeentelijke Fietsroutes</li> <li>- Sterke dynamiek van regionale projecten</li> </ul>			
9 augustus	14u	Stad Brussel	Jeroen Verhoeven, Jan Schollaert
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen Gemeentelijke Fietsroutes</li> <li>- Autoluwe wijk Vijfhoek, Autoluwe wijk Haren en Schoolwijk Tivoli</li> </ul>			
24 augustus	14u	Evere	Claude Maertens
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen Gemeentelijke FietsRoutes</li> </ul>			
28 augustus	14u	Anderlecht	Valérie De L'honneux
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 6 Gemeentelijke FietsRoutes</li> <li>- Reflectie rond Cyclostrades C223 langs L28 en Cyclostrade C209 langs L50a</li> <li>- Geplande fietsstraten op GFR 9</li> </ul>			
29 augustus	11u30	Sint-Gillis	Barbara Gonzalez Galvez, Catherine Morenville (schepen)
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeentelijke FietsRoutes. Reflectie om deze nog deze legislatuur te bewegwijzeren</li> <li>- Autoluwe Wijk Bareel</li> </ul>			
31 augustus	10u	Watermaal-Bosvoorde	Benjamin Tillière en collega
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeentelijke FietsRoutes</li> </ul>			
1 september	8u30	Oudergem	Maryse Stroobant
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen Gemeentelijke FietsRoutes</li> <li>- Reflectie rond het fietspad op de Vorstlaan en de uitdaging van markten en evenementen op deze as</li> </ul>			
1 september	10u	Elsene	Maud Verkindere
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Een uitgebreide analyse van de fietsroutes in Elsene gebeurde recent door studiebureau Tridée (dankzij financiële ondersteuning van de Koning Boudewijnstichting)</li> <li>- Autoluwe Wijk Flagey – Vijvers van Elsene</li> </ul>			

- Weghiërarchie Good Move als uitgangspunt mobiliteitspolitiek			
1 september	13u30	Etterbeek	Hortense De Brouwer
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alle GFR's zijn fietsstraten. Deze manier van inrichting wordt momenteel door de gemeente geëvalueerd.</li> <li>- Geen Gemeentelijke Fietsroutes</li> </ul>			
5 september	11u	Schaarbeek	Amelie Gregoire en Andreas Pauls
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Autoluwe Wijk Koninklijke Sint-Mariawijk en Azaleawijk</li> <li>- Duidelijke link tussen circulatieplan en investering in nieuwe fietsopportunities: Koninklijke Sinte Mariastraat en Azalealaan</li> <li>- Gemeentelijke Fietsroutes. Signalisatie integreert de GFR</li> </ul>			
6 september	9u	Ganshoren	Luis-Miguel Ribeiro en Philippe Libert
<ul style="list-style-type: none"> <li>- De GFR 11b is een as die belangrijk is in de gemeentelijke fietspolitiek</li> <li>- Hertekenen van de Keizer Karellaan een belangrijk dossier voor de fietspolitiek in de gemeente</li> <li>- Geen Gemeentelijke FietsRoutes</li> </ul>			
7 september	14u	Jette	Katherine Wakuluk en Pierre Goossens
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeentelijke FietsRoutes. Signalisatie verdwijnt geleidelijk uit de straten van de gemeente.</li> <li>- Sterke inzet op GFR 12b met vandaag verschillende projecten</li> </ul>			
8 september	10u	Koekelberg	Mélanie Verschueren, Marie Bijmens (schepen)
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen Gemeentelijke FietsRoutes</li> <li>- Sterke vraag om de regionale as Bossaert – Sermon die het Elisabethpark doorkruist fietsveilig te maken.</li> </ul>			
19 september	10u	Vorst	Sarah Gregoire
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eerste gemeentelijke mobiliteitsplan opgesteld vanuit de logica van Good Move.</li> <li>- Weghiërarchie Good Move als uitgangspunt mobiliteitspolitiek</li> <li>- De GFR in Vorst werd nooit bewegwijzerd, gemeente is geen vragende partij hiervoor</li> <li>- Geen Gemeentelijke FietsRoutes</li> </ul>			
15 november	14u30	Sint-Joost	Hasan Aydinalp, Sergio Vallier Peeters
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen Gemeentelijke FietsRoutes</li> <li>- Fietsinfrastructuur wordt indirect opgevolgd door de 'service voirie'</li> </ul>			
22 november	14u	Sint-Pieters-Woluwe	Vincent De Vadder, Muriel Roberfroid
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen Gemeentelijke FietsRoutes</li> </ul>			

- Strategie om in de toekomst meer in te zetten op fietsstraten			
23 november	14u	Sint-Agatha-Berchem	Alexandre Bruwier, Didier Recollecte
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen Gemeentelijke FietsRoutes</li> <li>- Sterke reflectie rond gemotoriseerd sluijpvverkeer van de Brusselse Ring</li> </ul>			

*Er vond geen ontmoeting plaats met de administratie van de gemeente Ukkel.*

### **Algemene conclusies**

Gemeentes kijken op erg verschillende manieren naar de Gewestelijke FietsRoutes. In de verschillende ontmoetingen kwamen volgende standpunten aan bod:

- De Gewestelijke FietsRoutes zijn niet of erg slecht gekend.
- De focus ligt op de Multimodale WegenSpecialisatie (MWS) Good Move: Fiets Plus – Fiets Comfort – Fiets Wijk.
- De Gewestelijke FietsRoutes zijn een mogelijke financiële opportuniteit om straten en fietsinfrastructuur te verbeteren. Dit in de context van lokale besturen die slechts over beperkte middelen beschikken.
- Er is veel enthousiasme om uit te wisselen over de tracés van de Gewestelijke FietsRoutes die zich op het gemeentelijk grondgebied bevinden. Deze administraties zijn erg benieuwd naar de audit van de meetfiets en maakten reeds eigen reflectie. Tijdens de uitwisseling gaat het concreet over verschillende voorstellen ter verbetering. Er wordt gevraagd om de standpunten op regionaal niveau te verdedigen.

Er is een groot verloop bij de gemeentelijke mobiliteitsdiensten waardoor er heel wat kennis verloren gaat. De Gewestelijke FietsRoutes worden te vaak gezien als iets van vroeger en/of van het Gewest. Dat betekent in de praktijk dat ze vandaag naar de achtergrond zijn verdwenen in de lokale mobiliteitspolitiek.

Gemeenten hebben te beperkte financiële en menselijke middelen. Voor belangrijke mobiliteitsprojecten is de steun van het Gewest onontbeerlijk. Dit is zeker ook het geval voor de inrichting van coherente fietsroutes, een nauwe samenwerking met het Gewest is hier onontbeerlijk. Dit vanuit de nood aan financiële ondersteuning maar ook aan expertise. Een duidelijke toolbox, concrete principes voor het inrichten van een (Gewestelijke) fietsroute zouden een meerwaarde kunnen zijn.

# Onderzoek naar mogelijke alternatieve routes.

*Er waren geen aanpassingen in vergelijking met overeenkomst*

De Gewestelijke FietsRoutes moeten afgewerkt worden. Voordat overgegaan kan worden tot de programmering van de afwerking van het netwerk moeten de routes aangepast worden aan de realiteit van vandaag.

Daarom stellen we voor om de GFR te hertekenen rekening houdend met de veranderende stedelijke omgeving: circulatieplannen, nieuwe fietsinfrastructuur op parallelle grote assen, nieuwe comfortroutes uit het GoodMove-plan, ... Hierbij vertrekken we steeds vanuit wat goed is, kijken we naar wat beter kan en gaan zo op zoek naar de optimale route.

## Uitgangspunten

Deze evaluatie is uitgegaan van de bestaande toestand. Een Gewestelijke FietsRoute staat in **functie van haar bestemmingen**. Essentieel is daarom

- om te ontwerpen vanuit de bestemmingen die vandaag relevant zijn. Waar gaan fietsers naartoe? Deze reflectie kan ook meegenomen worden bij het verbeteren van de signalisatie.
- maximaal de aansluiting te maken op fietsverbindingen in Vlaanderen (het BFF). Om de mobiliteitsuitdagingen van Brussel aan te pakken moet ook rekening gehouden worden met zij die niet in het Gewest wonen maar zich wel hier naartoe verplaatsen voor werk, familie, vrienden, ontspanning ... Ook omgekeerd, Brusselaars verplaatsen zich ook richting Vlaanderen (en Wallonië). Willen we de modal shift stimuleren en iedereen maximaal motiveren om voor de fiets te kiezen, dan moeten de fietsverbindingen met de Brusselse rand geoptimaliseerd worden.

De Gewestelijke FietsRoutes zijn niet het enige functionele fietsroutenetwerk in het Brussels Gewest, het is daarom essentieel dat er **maximaal aansluiting is met andere fietsroutenetwerken**

- Het FietsGEN/Cyclostrades, op deze doorfietsroutes voorzien voor langere fietsafstanden moet de GFR maximaal aanhaken.
- De Gemeentelijke Fietsroutes, deze lokale routes moeten maximaal vertrekken vanuit een GFR.

Om een wildgroei aan nummers op signalisatieborden te vermijden, is het voorstel om de **overlap van Gewestelijke FietsRoutes te beperken** tot een minimum.

- Gewestelijke FietsRoutes hebben zo weinig mogelijk dezelfde eindbestemmingen. Waar dat vandaag toch het geval is, sluiten ze op elkaar aan.



- Creatie van een apart lokaal fietsnetwerk voor de Vijfhoek, dat het centrum in de verschillende windrichtingen doorkruist. Vandaag lopen de Gewestelijke FietsRoutes eens tot de rand en soms door de Vijfhoek.

Vandaag zijn er verschillende routes die over een langere afstand twee opties aanbieden, twee richtingen maar ook de dag- en nachtroute op de GFR B. De gebruikers begrijpen veelal de logica hierachter niet. Het is gebruiksvriendelijker om maximaal één tracé aan te bieden en **routes te ontdebelen**.

De Gewestelijke FietsRoutes moeten maximaal **voor alle type fietsers toegankelijk** zijn. Dus niet enkel voor de geoefende fietser maar evengoed voor de ouder die met kinderen richting school gaan alsook nieuwe nog onervaren fietsers. Voor een Modal Shift zijn nieuwe en toekomstige fietsers een belangrijke doelgroep. Het fietsroutenetwerk moet daarom maximaal mensen overtuigen om voor de fiets te kiezen door hen een aangename en veilige route aan te bieden. Dit heeft enkele belangrijke consequenties voor de samenstelling van de Gewestelijke FietsRoutes.

- Een GFR moet maximaal deze elementen **vermijden: Kasseien, tramsporen, complexe en onveilige verkeerssituaties**. Een fietsroute is maar zo veilig als haar gevaarlijkste punt.
- Een GFR wordt vormgegeven op basis van wat vandaag of in de nabije toekomst haalbaar is. Maar het **netwerk moet ook flexibel zijn**. Het voorstel is daarom om te werken met wenslijnen die inspelen op voorziene evoluties en die een beter antwoord geven op noden die vandaag nog niet zijn vervuld.

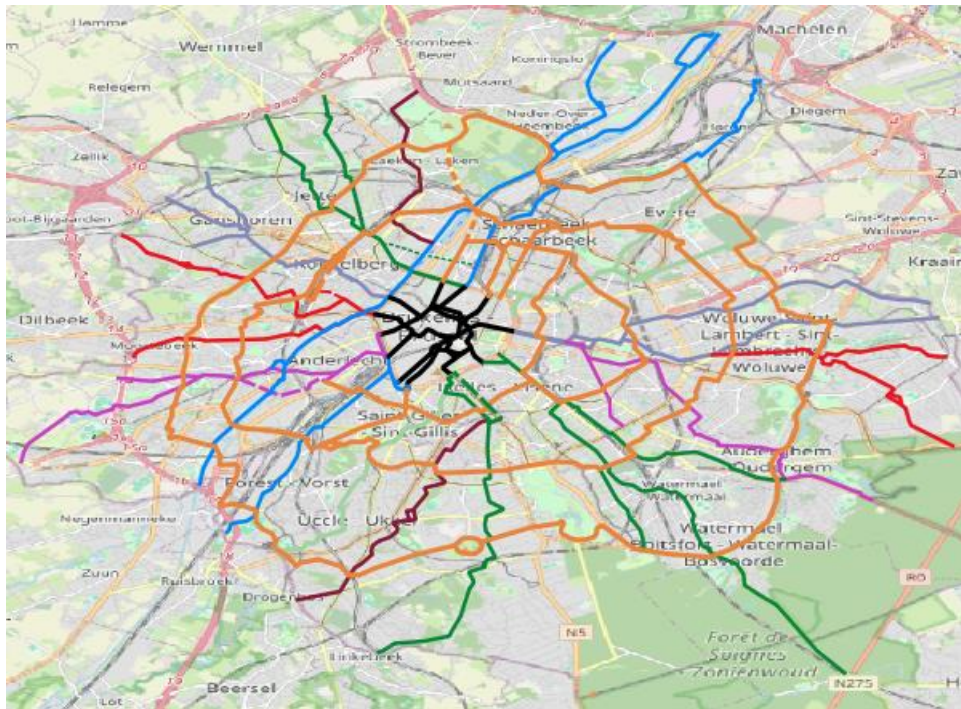
## Hertekend netwerk

Uit analyse blijkt dat de **logica** achter het GFR-netwerk zijn meerwaarde heeft. Het voorstel is om de essentie ervan te **behouden**:

- Radialen, de verbindingen van de rand van Brussel met het centrum
- Rocades die de 19 gemeenten onderling verbinden
- CZ, CK en MM die maximaal de valleien van de hoofdstad benutten.

Het voorstel is om de **PP route** als volwaardige GFR-route te schrappen. Het verbinden van beide paleizen, aan het Warandepark en in Laken, is geen meerwaarde. Uit analyse blijkt dat beiden geen bestemming zijn. Reeds in 2016 tijdens het peter- en meterschap van de GFR-routes met vrijwilligers uit het netwerk van de GRACQ en Fietsersbond werd deze route in vraag gesteld. Naast de gekende problemen blijkt ze onvoldoende aangepast aan de realiteit van vandaag. Het voorstel is om van de PP route te vervangen door een lokale Gemeentelijke Fietsroute op het grondgebied van de Stad Brussel, van de grens met Strombeek-Bever/ Fietssnelweg F28 tot aan de Havenlaan ter hoogte van Tour en Taxis.

In het voorstel sluiten de Gewestelijke FietsRoutes aan op de **Vijfhoek** ter hoogte van de verschillende toegangspoorten aan de kleine ring. Voor de Vijfhoek wordt een lokaal netwerk uitgewerkt. Deze lokale routes leiden fietsers aangekomen aan de rand van de Vijfhoek naar een bestemming in het centrum of er doorheen.



*Figuur 14: Voorstel aangepaste GFR-netwerk  
Bijlage 4: Shape file alternatieve routes.*

## Uitgewerkte routes

In het kader van deze evaluatie werden al de Gewestelijke FietsRoutes in detail onder de loep genomen. Samen met dit rapport is in *bijlage 5: Alternatieve routes beschreven*, het volgende terug te vinden:

- Voorgestelde aanpassingen van de routes. Hierbij wordt in detail ingegaan op de voorgestelde hertekening en het waarom erachter
- Voorgestelde verbeteringen op de routes. Let wel, deze zijn niet exhaustief, het betreft hier de aanzet die binnen het kader van de opdracht mogelijk was. Dit rapport beveelt Brussel Mobiliteit aan om de meetfiets audit beschikbaar te stellen aan de verschillende gemeenten zodat zij vanuit de eigen expertise een diepere analyse kunnen maken.

Hieronder beperken we ons tot de uitgewerkte routes voor de Vijfhoek en GFR 1 weer. Alle andere routes en de alternatieven zijn terug te vinden in bijlage 5.

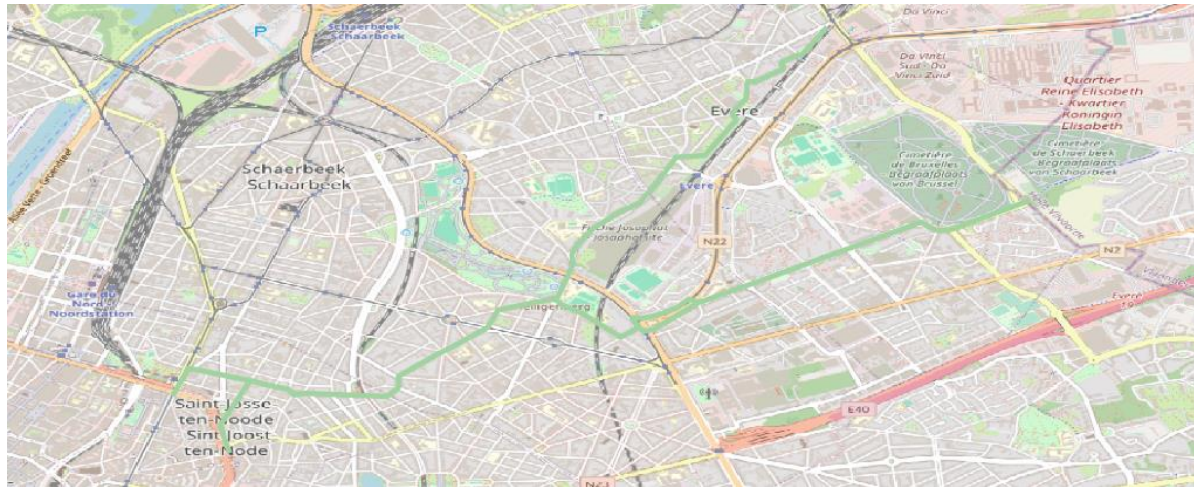
## Vijfhoek

Vandaag lopen de Gewestelijke FietsRoutes soms tot en soms door de Vijfhoek. Dit rapport stelt voor om te werken met een apart netwerk dat de Vijfhoek vanuit de belangrijkste toegangspoorten doorkruist.






## GFR 1



**Startpunt A:** Bordet  
**Startpunt B:** Begraafplaatsen en Vlaamse fietsroutes

**Centrum A:** Koningstraat  
**Centrum B:** Madou

Aanpassing traject	In plaats van	Reden	Illustratie
Start GFR 1a aan het station Bordet	Start de Houtweg	<p>Nadruk leggen op de verbinding met Bordet, het station als multimodale hub.</p> <p>Het tracé tussen Bordet en Houtweg (Winkelstraat – Van Cutsem – Tweedekkers) volstaat niet aan de nodige kwaliteitseisen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen logische en rechtlijnige route</li> <li>- Geen voldoende comfort, teveel trillingen</li> </ul> <p>Ze wordt daarenboven erg weinig gebruikt door fietsers</p>	

<p>Aansluiting op kleine ring en Madou via de Grensstraat - Sterrenkundelaan</p>	<p>Warmoes - Bériot</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Is een meer rechtlijnige en intuïtieve route</li> <li>- In de praktijk meer gebruikt</li> <li>- Besproken met de administratie op 16/11</li> </ul>	
--	-------------------------	---	---

Verbeterpunten	Urgentie	Illustratie
<p>Oversteek Wahis Lambermont moet veiliger</p>	<p>Hoog</p>	
<p>Verbeteren comfort voor fietsers van de Henry Dunantlaan. Trillingscomfort is hier beperkt, ook zijn er enkele borduren en asverleggingen</p>	<p>Laag</p>	

# Beleidsaanbevelingen

*Er waren geen aanpassingen in vergelijking met overeenkomst*

De evaluatie stond in de eerste plaats in het teken van extensieve dataverzameling en het verbeteren van de routes. Op basis hiervan doet dit rapport enkele beleidsaanbevelingen. Dit is een analyse op het einde van een evaluatietraject. Er is de noodzaak om in de toekomst over deze aanzet met diverse partners verder uit te wisselen.

## Heeft het GFR-netwerk nut?

Ja, want:

### **1. Brusselaars vragen veilige en coherente fietsroutes**

Fietsers in Brussel vragen veilige fietsroutes, ze wensen zich zonder ongelukken van thuis naar hun bestemming (en visa versa) te begeven. Ze identificeren als grootste uitdaging barrières onderweg, dit zijn complexe kruispunten, gevaarlijke oversteken en het plots verdwijnen van fietsinfrastructuur. Uit bevestigingen blijkt dat het nog te vaak aan coherentie ontbreekt. Een fietsroute is maar zo veilig/kwalitatief als zijn meest onveilige/slechte punt.

### **2. Het GFR-netwerk vormt de essentiële basis voor deze veilige en coherente fietsroutes**

In de praktijk kiezen fietsers (ook al is het onbewust) veelal voor routes die gelijklopen met de Gewestelijke FietsRoutes. Dit gebeurt in de zoektocht naar veiligheid, coherentie en kwalitatieve fietsinfrastructuur. Deze criteria worden (ook vandaag) vaak beter vervuld op de Gewestelijke FietsRoutes dan op eventueel alternatieve routes.

Dat de kwaliteit van een Gewestelijke FietsRoute veelal hoger ligt is niet zonder reden. Ook al werd het netwerk in zijn totaliteit nooit afgewerkt en zijn er heel wat verbeterpunten, de investeringen uit het verleden hebben wel degelijk resultaat.

Tot slot zijn er, ook al zijn ze een minderheid, fietsers die zich oriënteren op de signalisatie. Zeker voor beginnende fietsers, of fietsers die een nieuwe route zoeken (verhuis, nieuwe bestemming) kan de signalisatie helpen om vorm te geven aan een nieuwe vaste fietsroute. Belangrijk is dan wel dat de bewegwijzering volledig is. Het kan daarom nuttig zijn om de bewegwijzering af te werken.

### **3. Het geeft sturing aan de investeringen in fietsinfrastructuur**

“Fietsen in Brussel moet overal veilig kunnen”, zo klonk het meerdere keren bij respondenten en deelnemers aan workshops. Echter, de realiteit is dat financiële en menselijke middelen beperkt zijn. Het is daarom strategischer om eerst in te zetten op routes die voor zoveel mogelijk fietsers een directe meerwaarde hebben.

Fietsers zijn op zoek naar veilige en coherente routes. Die ontstaan niet door te investeren daar waar er op dat moment een opportuniteit is. Belangrijker is om werk te maken van coherentie, eerst in te zetten op de kruispunten en stedelijke barrières op deze routes. Enkel zo zullen er kwalitatieve fietsverbindingen tussen de Brusselse wijken ontstaan. De Gewestelijke FietsRoutes afgaan en punt per punt aanpakken is een doelgerichte manier van werken en een efficiënte investering.

## Wat met de veelheid aan verschillende fietsnetwerken?

### **Investeer in een hiërarchisch netwerk van functionele fietsroutes**

Deze evaluatie van het GFR-netwerk gebeurt in een context waarbij de veelheid aan verschillende fietsroutes voor onduidelijkheid zorgt. Daarom pleit dit rapport voor een betere integratie van de functionele fietsnetwerken. Deze netwerken hebben elk een eigen logica en vormen een opportuniteit om werk te maken van een fijnmazig hiërarchisch netwerk. Een dergelijk netwerk bestaat uit drie niveaus waarbij het laagste niveau aantakt op het hoogste niveau. Door FietsGEN, Gewestelijke FietsRoutes en Gemeentelijke FietsRoutes op elkaar aan te sluiten, worden lokaal, regionaal en interregionaal niveau met elkaar verbonden.

Een logische route kan er als volgt uit zien. Een fietser vertrekt van zijn thuis en zoekt aansluiting op de lokale Gemeentelijke FietsRoute die hem naar een GFR leidt, deze GFR leidt de fietser op zijn beurt naar de nieuwe Cyclostrade (FietsGEN) langs de spoorlijn. Op deze laatste kan de fietser veilig en met een uiterst beperkt aantal onderbrekingen direct doorfietsen. In de buurt van zijn bestemming aangekomen wordt dan weer gekozen voor lokale fietsroutes (GFR of eventueel een Gemeentelijke FietsRoute).

Wat de benaming van die route dan precies is, doet er voor de fietser niet toe. Een fietser heeft weinig boodschap aan of hij niet op een GFR, cyclostrade of Gemeentelijke FietsRoute fietst. Het belangrijkste is dat hij kan fietsen op fietsinfrastructuur die direct, kwalitatief en veilig is, dat het duidelijk is hoe hij tot op zijn bestemming kan raken (zie [hoofdstuk over signalisatie](#)). Benamingen zijn iets voor onder de motorkap, een achterliggende strategie voor administraties en mobiliteitsexperten.

### **Maak duidelijker de link met de Multimodale WegenSpecialisatie**

De Multimodale WegenSpecialisatie (MWS) is vastgelegd in het kader van Good Move. In haar opzet is er een overlap, met FietsGEN op Fiets Plus, GFR daar waar het niet samenvalt met FietsGEN op Fiets Comfort en Gemeentelijke FietsRoutes op Fiets Wijk. MWS speelt een belangrijke rol met het oog op de ontwikkeling van fietsinfrastructuur op deze assen.

Werken met MWS en het fietsroutenetwerk hebben beiden een meerwaarde, elk vanuit een ander uitgangspunt. Al blijkt in de praktijk dat het verschil hierin niet voor iedereen voldoende duidelijk is. Administraties en mobiliteitsprofessionals moeten aandacht hebben voor beiden.

- Fietsroutenetwerken
  - Het uitgangspunt is de volledige aansluitende fietsroute, coherentie is hier van belang.

- Dit rapport handelt in de eerste plaats over de fietsroutes.
- De fietsroutes zijn routes die vandaag (of in de nabije toekomst) voor beginnende fietsers befietsbaar zijn. Dit is het uitgangspunt van de [voorstellen omtrent alternatieve routes](#) in dit rapport.
- Op basis van het reële gebruik vandaag.
- Multimodale WegenSpecialisatie (MWS)
  - Het uitgangspunt is de weg.
  - Dit rapport had niet tot onderwerp de analyse van de MWS
  - Een Velo Plus en Comfort as moeten aan bepaalde kwaliteitseisen voldoen. Dit is vandaag veelal niet het geval. Door het status toe te kennen zijn ze bepalend voor de toekomstige herinrichting van de weg.
  - Planologisch

Opdat de logica van fietsroutenetwerken en MWS elkaar maximaal versterken is het belangrijk dat ze blijvend met elkaar rekening houden. Dit rapport beveelt aan om minstens jaarlijks de mogelijkheid te geven aan iedere gemeente het MWS aan te passen en zo fietsinvesteringen te sturen. Met het oog op het bewaren van regionale coherentie is het dan aan het Gewest om te oordelen of de fietsroutes al dan niet deze logica volgen.

### **Maak het verschil tussen functionele en recreatieve fietsroutes**

Het Brusselse fietsknooppuntennetwerk is relatief nieuw, de bewegwijzering dateert van eind 2022. De fietsknooppunten genieten vandaag een grotere naamsbekendheid als de Gewestelijke FietsRoutes. Haar naamsbekendheid is op zich positief, maar het moet een én én verhaal zijn waarbij ook de Gewestelijke FietsRoutes bekend zijn. Beiden hebben immers een andere functie.

In de communicatie moet duidelijker worden dat de fietsknooppunten een recreatief fietsroutenetwerk vormen. De logica is anders, geen lineaire fietsroutes maar knooppunten die een fietser zelf combineert. Daarenboven is het netwerk is niet direct, het vekiest in de eerste plaats voor aangename routes en het verbinden van bezienswaardigheden. Dit in tegenstelling tot de functionele fietsroutes die pogen zo vlot mogelijk fietsers naar hun bestemming te leiden.

Dit rapport roept op om het beheer op één plek te centraliseren, een centraal routebureau. Enkel dan kan in de praktijk en in de communicatie het verschil tussen functionele en recreatieve fietsroutes voldoende gemaakt worden. Zo kan verwarring vermeden worden en tegelijkertijd de kwaliteit van ieder netwerk gegarandeerd worden.

### **Hoe investeren in het gebruik van het netwerk?**

Een absolute basisvoorwaarde is dat het netwerk maximaal relevant is. Het moet zich aanpassen aan de veranderende realiteit. Enkel als gebruikers bij het volgen van de route de meerwaarde ondervinden zullen ze er ook gebruik van maken. Daarom moet in de eerste plaats ingezet worden op:



- Een grondige update van het netwerk zodat het beantwoordt aan de realiteit en noden van vandaag. Dit rapport doet hiertoe een aanzet met haar [onderzoek naar alternatieve routes](#).
- Investerings in de pijnpunten, de barrière op de fietsroutes. De kwaliteit moet blijvend gegarandeerd worden.
- Kwalitatieve omleiding bij wegenwerken en evenementen. Dat moet natuurlijk altijd, maar zeker op een fietsroute mag men niet inboeten op veiligheid, comfort en coherentie. Het kan wel degelijk, zo tonen de Vlaamse provincies met omleidingen op fietssnelwegen en fietsknooppunten.
- Een centraal coördinatie-orgaan, een routebureau, dat over voldoende menselijke middelen beschikt.
- Flexibiliteit, het netwerk moet maximaal de koppeling maken met nieuwe evoluties in de veranderende stedelijke omgeving.

## Hoe investeren in de bekendheid van het netwerk?

Het netwerk zal enkel bewust gebruikt worden als het ook bekendheid geniet.

De manier van communiceren is in continue evolutie. Ook hebben de doelgroepen, de verschillende type fietsers nood aan een andere communicatie. Wat voor de één werkt, werkt niet altijd voor de ander. De voorstellen hieronder zijn een eerste aanzet voor verder onderzoek en reflectie.

### Communicatie algemeen

- Herhaling werkt. Er moet daarom bij regelmaat gecommuniceerd worden over de meerwaarde van het fietsnetwerk en hoe het functioneert. What's in it for me and how does it work?
- Het is belangrijk om niet verloren te lopen in de wildgroei aan namen en afkortingen. Spreek consequent over het Brussels fietsnetwerk.

### Online

- Doorontwikkeling van de routeplanner op Bike for Brussels
- Integratie van de verschillende functionele fietsnetwerken op één overzichtelijke kaart
- Vertaalslag naar een app.
- Pro-actieve communicatie naar andere routeplanners.

### Fysieke signalisatie - borden

- Borden zijn niet wat een fietsroute maakt, wel de veiligheid, coherentie en de kwaliteit van de infrastructuur. Infrastructuur en inrichting moet dus de eerste prioriteit zijn.
- Zet in de eerste plaats in op het vermelden van algemeen gekende bestemmingen

- Plaats overzichtsbornen op belangrijke kruispunten waar meerdere routes kruisen. Dit kan door middel van een kaart en/of een handige QR-code die doorverwijst naar een routeplanner.

Fysieke signalisatie - sergeantstrepen

- Geef de horizontale geleiding een tweede kans door maximaal in te zetten op de communicatie

## Hoe kan dit netwerk (eindelijk) afgewerkt worden?

### **Zorg voor een duidelijke taakverdeling**

Er is nood aan een duidelijke taakverdeling tussen gemeenten en gewest. Het is niet steeds duidelijk wie verantwoordelijk is voor wat. Dit moet voor iedereen helder zijn

- Gemeente:
  - Onderhoud en het nemen initiatieven op gemeentelijke wegen/grondgebied
  - Voorzien van omleidingen
- Gewest
  - Bewaken van de regionale coherentie
  - Signalisatie
  - Onderhoud en het nemen initiatieven op gewestwegen
  - Beschikbaar stellen van financiële middelen voor de gemeenten
  - Beschikbaar stellen van expertise
  - Bewaken van een strategie die investering prioriteert voor de zwakste punten op een route aanpakken

### **Voorzie meer financiële en vooral menselijke middelen**

Enkel geld volstaat niet, er zijn vandaag vooral een gebrek aan mensen om het regionaal en lokaal fietsbeleid op te volgen.

Op regionaal niveau is er nood aan een centraal coördinatie-orgaan, een routebureau. Zo kan de nodige menselijke capaciteit samen gebracht worden om het fietsroutenetwerk te beheren. Zo een routebureau kan dan

- verschillende actoren samenbrengen en dialoog stimuleren. (de gebruikers, 19 gemeenten, MIVB, Beliris, NMBS en Infrabel, Leefmilieu Brussel, Urban Brussel, bevoegde kabinetten, fietsorganisaties, provincie Vlaams-Brabant, vervoersregio Vlaamse Rand, gemeenten Vlaamse Rand, Stichting Zoniënwoud, ...);
- het overzicht bewaken;
- de strategie voor de verdere ontwikkeling van het fietsnetwerk uitzetten;
- de bewegwijzering afwerken en opvolgen;
- verder onderzoek opzetten met betrekking tot communicatie en signalisatie
- het budget en subsidies beheren (voor wat betreft de gemeentelijke bevoegdheden)
- het netwerk bekendmaken en promoten. Zowel voor functioneel als toeristische fietsnetwerken;

- onderhoud en beheer organiseren, bijvoorbeeld door de opvolging van meldingen in Fix My Street;

### Stimuleer een mental shift

Hoe komt het dat ondanks de jarenlange ambitie de Gewestelijke FietsRoutes nooit werden afgewerkt, het fietsnetwerk zodanig versnipperd is?

Verschillende actoren zien de fiets nog altijd niet als een volwaardig verplaatsingsmiddel voor iedereen. Ze erkennen de toename van het aantal fietsers, maar zonder dit als een algemene mobiliteitsoplossing te beschouwen. Er wordt lippendienst bewezen aan het STOP-principe zonder dit in de praktijk echt toe te passen.

De fiets moet voor de verschillende spelers een echte prioriteit worden. In de uitwerking van een netwerk zijn vele spelers betrokken, enkel als iedereen aan hetzelfde zeel trekt kan continuïteit en coherentie gegarandeerd worden.

Er moet blijvend geïnvesteerd worden in het positief imago van de fiets. Bike for Brussels is zo een best practice.

## Wanneer spreken we van een kwalitatief netwerk?

Dit rapport kadert binnen de actie B.4 van Good Move: 'Een netwerk creëren van bevoorrechte fietsroutes'. Deze actie stelt tot doel om het fietsnetwerk COMFORT, de Gewestelijke FietsRoutes, uit te voeren.

### Indicator(en) en doelstelling(en)

Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering

	2020	2025	2030
<b>Niveau van uitvoering van het fietsnetwerk COMFORT</b>	Te berekenen	100%	/

Maar wanneer spreken we van een volledige uitvoering? Dit rapport pleit voor kwaliteit en minimumvoorwaarden.

	Metten	Voldoet als
<b>Veiligheid</b>	Jaarlijkse ZACA studie	er geen zwarte punten op de fietsroute zijn
<b>Comfort</b>	Trillingscore meetfiets, gemiddelde van een segment (van kruispunt tot kruispunt)	er een score wordt behaald van 7 of meer
<b>Structurele ongemakken</b>	Ongemakken geregistreerd door de meetfiets in volgende categorieën: borduur, scherpe bocht/asverlegging, vervaagde markering, gevaarlijke	ongemakken zijn weggewerkt

	krusing met gemotoriseerd verkeer, bijzonder slecht zicht, structureel onbiefetsbaar	
<b>Punctuele ongemakken</b>	Meldingen via Fix My Street	incidenten die correct gemeld zijn binnen 6 maanden opgelost zijn, incidenten die tot gevaarlijke situaties leiden binnen een week.
<b>Coherente fiets-infrastructuur</b>	Tellingen van het gemotoriseerd verkeer in het algemeen en het zwaar verkeer specifiek  Breedte van de fietsinfrastructuur en buffer	er voldaan wordt aan de richtlijnen in de gids 'bon aménagement au bon endroit'

De vraag aan de opdrachtgever van dit rapport, Brussel Mobiliteit, om de data van de Meetfiets zo ruim mogelijk beschikbaar te maken aan de verschillende actoren opdat iedereen kan werken aan een kwalitatief fietsnetwerk.

# Lijst met afbeeldingen

Figuur 1: Gebruikerstrajecten door Brussel, GRACQ, 1979

Figuur 2: Realisatiegraad GFR, Brussel Mobiliteit 2016

Figuur 3: GFR-routes op MOBIGIS

Figuur 4: FietsGEN op MOBIGIS

Figuur 5: Cyclostrades op fietssnelwegen.be

Figuur 6: Gemeentelijke FietsRoutes in Anderlecht

Figuur 7: Eurovelo 5 door Brussel

Figuur 8: Fietsknooppuntennetwerk op MOBIGIS

Figuur 9: Good Move en visie op de Modal Shift

Figuur 10: Actie B.4 Een netwerk creëren van bevoorrechte fietsroutes

Figuur 11: Data twee Telramen in het kader van de GFR-evaluatie

Figuur 12: Weergave recente beelden op Mapillary

Figuur 13: Strava Heatmap van Brussel

Figuur 14: Voorstel aangepaste GFR-netwerk

Figuur 15: Voorstel lokaal GFR-netwerk Vijfhoek

# Bijlagen

1. Overeenkomst S.21.137 met de Fietzersbond vzw
2. De volledige data van de metingen van de meetfiets als Geopackage met bijhorende stijl
3. De dataset van de enquêtes
4. Shape files alternatieve routes
5. Alternatieve routes beschreven