

# VéloFiets Anderlecht (GRACQ+Fietsersbond+niet-aangesloten fietsers)

## Memorandum voor de gemeenteraadsverkiezingen van 2024

# Onze prioriteiten voor fietsen en actieve modi in Anderlecht

Fietsen wordt steeds populairder in het Brusselse Gewest. In zes jaar tijd is het gemiddelde aantal fietsers verdubbeld<sup>1</sup>. De tellingen in Anderlecht tonen een stijging van het aantal fietsers van 14% tot 29% in de periode van 2022-2023<sup>2</sup>. Dit is des te verheugender omdat fietsen uitstekend is voor de gezondheid, het milieu, de economie, de mobiliteit en de openbare ruimte.

Vélofiets Anderlecht zou graag een gemeentelijk beleid zien dat het gebruik van de fiets en actieve vervoersmiddelen in het algemeen (fietsers en voetgangers) in al haar dimensies aanmoedigt: de infrastructuur, maar ook de bijbehorende diensten (informatie, sensibilisering, opleiding, herstelateliers, fietsenstallingen, enz.)

Anderlecht heeft verschillende gemeentelijke en regionale fietsroutes. We vragen dat ze centraal komen te staan in de maatregelen die in dit memorandum worden uitgewerkt.

In het algemeen belang is VéloFiets van mening dat het STOP-principe in praktijk moet worden gebracht: voorrang moet worden gegeven aan ontwikkelingen en maatregelen ten gunste van voetgangers (Stappers), dan fietsers (Trappers), dan openbaar vervoer en ten slotte de auto (Privé vervoer).

Het STOP-principe is ook opgenomen in het gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) en het regionale mobiliteitsplan (Good Move). De negatieve impact<sup>3</sup> van de auto op de hele samenleving staat in geen verhouding tot de veel deugdzamer alternatieve vervoerswijzen.

Hieronder vindt u onze **prioriteiten** voor de toekomst van het fietsen in Anderlecht. We vragen u om commentaar te geven op elke prioriteit.

Uw naam: ...

De naam van uw politieke partij: ...

---

<sup>1</sup> Observatoire du vélo en Région de Bruxelles Capitale, rapport 2023, p. 19.

<sup>2</sup> Meer specifiek bedraagt de stijging tussen 2022 en 2023 14% op de Veeweydekaai, 16% op de Poincaréboulevard, 16% op de Biestebroekkaai / Paepsembrug en 29% op het Émile Vanderveldeplein. Zie Observatoire du vélo en Région de Bruxelles Capitale, rapport 2023, p. 15 en Observatoire Good Move.

<sup>3</sup> Verkeersveiligheid (des te meer naarmate de voertuigen groter en krachtiger worden volgens een recente studie van VIAS), vervuiling (lucht, geluid en milieu), kosten (privé en publiek), gezondheid (met name door een gebrek aan lichaamsbeweging), gebruik van de openbare ruimte (met name de ruimte die wordt ingenomen door parkeerplaatsen).

---

# 1. “Een meneer of mevrouw fiets”

## **1.1. Een fulltime persoon verantwoordelijk voor fietsen:**

De aanstelling van een fulltime persoon verantwoordelijk voor de fiets, die zich uitsluitend bezighoudt met het beleid voor fietsen en actieve modi binnen de gemeente. Hij of zij zal maatregelen ten gunste van fietsers en voetgangers coördineren zodat ze consistent zijn en gedeeld worden binnen de gemeentelijke diensten (mobiliteit, openbare werken, verkeersveiligheid, stadsplanning, parkeren, communicatie, enz.) en met andere gemeenten (in het bijzonder buurgemeenten), evenals met regionale en federale instanties.

Ondersteun je deze prioriteit? JA/NEE

## **1.2. ...met passende financiële middelen:**

Infrastructuur- en onderhoudsbudgetten moeten worden voorzien om de doorstroming van actieve vervoerswijzen te verbeteren volgens het STOP-principe, zonder voetgangers en fietsers in conflict te brengen. Hiervoor moet het budget voor voorzieningen en maatregelen voor fietsers en voetgangers aanzienlijk worden verhoogd.

Ondersteun je deze prioriteit? JA/NEE

# 2. De ontwikkeling van kwaliteitsinfrastructuur

## **2.1. Lokale en regionale fietsroutes**

Om fietsen voor iedereen toegankelijk te maken, moet men zich overal comfortabel en veilig kunnen verplaatsen. Er moet echter bijzondere aandacht worden besteed aan de fietsroutes die de gemeente doorkruisen en verschillende bestemmingen met elkaar verbinden. Momenteel lopen er 7 gemeentelijke en 4 gewestelijke fietsroutes door Anderlecht. De kwaliteit van de inrichting van deze fietsroutes moet worden verbeterd om ze aantrekkelijk te maken (samenhang van het netwerk, bijzondere aandacht voor kruispunten, markeringen, verharding, onderhoud). Een verbetering van deze routes zou de meeste inwoners van Anderlecht een gezond en voordelig mobiliteitsalternatief bieden.

Steunt u deze prioriteit? JA/NEE

## **2.2. Meer en betere fietspaden<sup>4</sup>:**

Er zijn momenteel drie fietszones in Anderlecht<sup>5</sup>. We zouden er graag meer zien, met de nodige voorzieningen om ze doeltreffend te maken (verharding, wegmarkeringen,

---

<sup>4</sup>Sinds 1 april 2023 wordt het "fietspad" in de wegcode omgedoopt tot "fietszone".

<sup>5</sup> Rue du Collecteur; rue Van Soust (tussen rue de l'Obus en rue Puccini en tussen rue Léopold De Swaef en place Henri De Smet); Quai de Biestebroeck. Er zijn ook plannen voor fietszones: rue de la Justice en rue du Village; rue Saint-Guidon, rue Rauter.

signalisatie, Berlijnse kussens of chicanes). Het ontmoedigen van auto's om in te halen en te hard te rijden is essentieel voor het succes van een veilige en comfortabele fietszone voor fietsers.

---

Ondersteun je deze prioriteit? JA/NEE

### **2.3 Meer fietsenstallingen :**

Om het fietsgebruik te verhogen, moeten fietsen veilig geparkeerd kunnen worden met een aanzienlijke toename van het aanbod aan fietsparkeervoorzieningen.

Voor kort parkeren zijn meer fietsenrekken op straat nodig<sup>6</sup> in de hele gemeente. Er moet prioriteit worden gegeven aan het plaatsen van fietsenrekken in de directe omgeving van voetgangersoversteekplaatsen, aan het einde van fietspaden en op kruispunten om de zichtbaarheid te garanderen en de naleving van de verkeersregels te versterken.

Langdurige stallingen moeten dicht bij woningen, bedrijven, scholen, sociale, culturele en sportieve instellingen en multimodale vervoersknooppunten worden geplaatst. Daarom moet er een groot aantal nieuwe fietsboxen worden geplaatst, met lagere kosten voor de gebruikers<sup>7</sup>. De gemeente moet ook gemeenschappelijke gebouwen openstellen voor fietsenstallingen op lange termijn en privé-eigenaars aanmoedigen (gelijkvloers van winkels, garages, koetspoorten, enz.) om plaatsen ter beschikking te stellen voor het stallen van fietsen van andere bewoners (maatregelen ondersteund door parking.brussels).

Ondersteun je deze prioriteit? JA/NEE

## **3. Een grotere rol voor fietsbrigades**

### **Uitbreiding van het aantal politieagenten in de fietsbrigade van de politiezone Midi & naleving van de verkeersregels:**

Er zijn momenteel 6 politieagenten toegewezen aan deze fietsbrigade in een uitgebreide politiezone die de gemeenten Anderlecht, Vorst en Sint-Gillis omvat. Deze brigade moet worden versterkt om haar zichtbaarheid en doeltreffendheid in haar specifieke missies te vergroten: nabijheid, preventie en repressie van gedrag dat actieve vervoerswijzen benadeelt, evenals het bewaken van plaatsen en voorzieningen die een gevaar vormen.

Naleving van de verkeersregels is van fundamenteel belang: onverantwoord gedrag, te snel rijden, gevaarlijk inhalen, gevaarlijk parkeren of parkeren dat voetgangers en fietsers hindert, met name op trottoirs of fietspaden, dubbel parkeren, stoppen in fietssas (geavanceerde zones voor fietsers), in de buurt van zebrapaden en kruispunten. Het is ook bijzonder belangrijk om ervoor te zorgen dat de verkeersregels op fietsroutes worden nageleefd.

Ondersteun je deze prioriteit? JA/NEE

---

<sup>6</sup> Een fiets 'U'- of functioneel equivalent - ten minste elke 150 meter trottoir in overeenstemming met het Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS).

<sup>7</sup> De prijs van een jaarabonnement voor een plaats voor een conventionele fiets in een fietsbox is momenteel even duur als een eerste "lokale" parkeerkaart (€15).

---

## 4. Herverdeling openbare ruimte

### 4.1. Een drastische vermindering van de autodruk :

De druk van auto's verminderen is de meest effectieve manier om het gebruik van actieve vervoersmiddelen aan te moedigen en de gemeenschap een aangenamere plek om te wonen te maken door openbare ruimten te creëren als plaatsen voor bewoners om elkaar te ontmoeten en tijd door te brengen, zonder de aanwezigheid van motorvoertuigen. Een goed voorbeeld hiervan is de Marchantbrug, die al lange tijd vrij is van gemotoriseerd verkeer en die de bewoners zich eigen hebben gemaakt voor allerlei activiteiten. We willen erop wijzen dat meer dan de helft van de Anderlecht-huishoudens (54%<sup>8</sup>) **GEEN** auto heeft.

Steun je deze prioriteit? JA/NEE

### 4.2. Verkeerskalmering :

Introduceer een verkeersplan in alle wijken om doorgaand autoverkeer te voorkomen (in lijn met het regionale mobiliteitsplan), met behoud en ontwikkeling van bewegwijzering, markeringen en fiets- en voetgangersinfrastructuur, zonder in conflict te komen met actieve modi; bijzondere aandacht zal worden besteed aan fietsroutes. Praktisch gezien, het STOP-principe toepassen bij het plannen van openbare ruimten.

Steun je deze prioriteit? JA/NEE

## En last but not least...

Actieve vervoersmiddelen zijn goed voor Anderlecht:

- Minder files en een vlottere toegang tot scholen, werkplaatsen, winkels, openbare diensten, enz.
- Veiliger verkeer
- Een betere levenskwaliteit, aangenamere openbare ruimtes, minder vervuiling en lawaai
- Een bevolking met een betere fysieke en mentale gezondheid
- Een grotere sociale cohesie, omdat actieve vervoerswijzen en openbaar vervoer de interactie bevorderen.

Deze nota is in overeenstemming met het gewestelijke mobiliteitsbeleid dat de gemeente moet onderschrijven, in het bijzonder het regelgevende gedeelte.

Tot slot dromen we van een aangenamere gemeente die actieve vervoersmiddelen op de voorgrond plaatst!

Uw opmerkingen: ...

---

<sup>8</sup> Bron: <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/possession-de-voitures-par-menage> (cijfers 2022)