

# Voor een fietsvriendelijk lokaal beleid

## *Memorandum gemeenteraadsverkiezingen*

*8 oktober 2006*

---

### **1. Infrastructuur**

#### **De juiste keuze: van de rijbaan gescheiden fietspad, aanliggend fietspad of gemengd verkeer**

Waar het verschil in snelheid tussen het gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer geen gemengd verkeer toelaat, vraagt de Fietsersbond veilige fietspaden. De beslissingstabel uit het Vademecum Fietsvoorzieningen maakt de afweging tussen verhoogd aanliggende of vrijliggende, van de rijbaan gescheiden fietspaden.

#### **Toepassing van kwaliteits- en veiligheidsnormen fietsinfrastructuur**

Het afgelopen decennium investeerden veel gemeentebesturen in de aanleg van veilige fietspaden. Toch wordt fietsinfrastructuur in Vlaanderen en Brussel nog te dikwijls aangelegd zonder rekening te houden met kwaliteits- en veiligheidsnormen. Fietspaden worden dikwijls naar eigen goeddunken aangelegd. Idem dito voor fietsenstallingen. De wegbeheerder opteert vaak voor de gemakkelijkste of goedkoopste oplossing. Een ondoordacht aangelegd fietspad of een fietsenstalling waaraan het fietskader niet kan bevestigd worden, kunnen zo veel van hun veiligheidswaarde verliezen.

Het Vademecum Fietsvoorzieningen geeft de juiste richtlijnen om veilige en kwalitatieve fietsinfrastructuur aan te leggen. Op [www.mobielvlaanderen.be](http://www.mobielvlaanderen.be) vindt u altijd de meest actuele versie.

#### **Fietsers willen asfalt**

Niet zelden is het gebruik van betonstraatstenen, tegels of klinkers voor de aanleg van fietspaden de oorzaak van veel ellende. Nieuw aangelegde fietspaden worden na verloop van enkele maanden of jaren een opeenvolging van putten, verzakkingen en gaten.

Alleen monolithische verharding in asfalt en in mindere mate cementbeton biedt een oplossing die voor alle fietsers aanvaardbaar is. Onze voorkeur gaat duidelijk uit naar asfalt; cementbeton geeft meer weerstand en de krimp- en uitzetvoegen ervan kunnen op langere termijn voor problemen zorgen. Het Vademecum Fietsvoorzieningen laat in verkeersgebied enkel monolithische verharding toe, terwijl ook in verblijfsgebied deze monolithische verharding de regel is en kleinschalig materiaal enkel kan in uitzonderlijke omstandigheden. Maak gebruik van open, waterdoorlaatbaar asfalt indien afwatering via het fietspad belangrijk is. Plant naast het (asfalten) fietspad diepwortelende bomen om latere schade aan het wegdek te voorkomen.

Kasseiwegen in historische steden worden best voorzien van een geasfalteerde comfortstrook voor fietsers.

## **Geen hindernissenparcours**

Er dient over gewaakt te worden zo weinig mogelijk drempels te voorzien tussen de diverse overgangen in het fietspad om te vermijden dat de fietsverplaatsing een hindernissenparcours wordt. Bovendien kan dit soms zelfs aanleiding geven tot valpartijen.

## **Fietsers in beide richtingen toelaten in éénrichtingsstraten**

Eénrichtingsstraten moeten sinds 1 juli 2004 - in toepassing van de federale wet - in beide richtingen opengesteld worden voor fietsers wanneer aan de juiste voorwaarden voldaan is. Via deze straten kunnen fietsers de kortste en vooral veiligste weg volgen, ver weg van de drukke doorgangswegen. Volgens wetenschappelijk onderzoek blijkt de gevreesde onveiligheid net omgekeerd te werken: fietsers en automobilisten hebben een beter zicht doordat ze elkaar tegemoet rijden.

## **Geen dubbelrichtingsfietspaden in centra**

Dubbelrichtingsfietspaden verrassen zowel fietser als automobilist aan de zijstraten. Automobilisten verwachten fietsers enkel van de linkerkant en zelfs met de juiste aanduidingen op de weg en de vereiste signalisatie hebben zij amper oog voor fietsers die reglementair uit de andere richting komen fietsen. Ook de aansluitingen van het dubbelrichtingsfietspad op enkelrichtingsfietspaden of gemengd verkeer geven veiligheidsproblemen. Dubbelrichtingsfietspaden zijn dus te vermijden, zeker als er voldoende ruimte aanwezig is voor de aanleg van fietspaden aan beide zijden van de weg. Enkel langs lange trajecten zonder zijstraten - kanalen, spoorwegen, verbindingswegen,... - kunnen dubbelrichtingsfietspaden veilig worden aangelegd.

## **Fietspaden langs gewestwegen: ook gemeenten moeten initiatief nemen**

Heel wat gemeenten hebben een voor fietsers onveilige gewestweg op hun grondgebied. Het Vlaamse Gewest is hiervoor uiteraard verantwoordelijk. Maar de modules bij het mobiliteitsconvenant geven het initiatiefrecht aan de gemeentebesturen. Zij moeten hiervan gebruik maken om tot een versnelde aanleg van veilige fietspaden te komen.

*Via module 13 van het mobiliteitsconvenant worden gemeenten als bouwheer voor de aanleg van veilige fietspaden langs gewestwegen aangesteld. In de praktijk blijkt dat niet alle gemeenten beschikken over het nodige personeel en know how om deze dossiers tot een goed einde te brengen. Bovendien moeten gemeenten 20% financieren uit eigen middelen wanneer het fietspad niet in de meerjarenplanning van het Vlaamse Gewest werd opgenomen. Ook de voorfinanciering is een ernstig probleem. Deze problemen hebben ertoe geleid dat het oorspronkelijke opzet van de module 13 - versnelde aanleg van veilige fietspaden langs gewestwegen - niet altijd tot bevredigende oplossingen heeft geleid. De Vlaamse regering werkt aan een oplossing voor deze procedurele problemen door wijzigingen aan de module 13. Eens deze wijzigingen zijn ingevoerd, moeten gemeenten weer volop mee aan de kar trekken om ook langs de gewestwegen op haar grondgebied veilige fietspaden te voorzien.*

## **Zone 30 in schoolomgevingen en woonkernen**

De kans op een ongeval is dubbel zo groot bij 50 km/uur dan bij 30 km/uur. De remafstand van een auto is bij 50 km/uur immers 26 meter en bij 30 km/uur slechts 13 meter. De invloed

van de botssnelheid is vooral voor fietsers en voetgangers zeer duidelijk. De kans op overlijden bij voetgangers vertienvoudigd als de snelheid van het aanrijdend voertuig stijgt van 30 tot 50 km/u.

Zones 30 dienen zodanig ingericht te worden dat hogere snelheden fysiek onmogelijk worden. De kosten voor deze infrastructurele ingrepen worden gecupereerd doordat in zones 30 - in het stadscentrum - niet altijd fietspaden aangelegd moeten worden. Gemengd verkeer in een zone 30 beschermt de meest kwetsbare verkeersdeelnemers (kinderen, ouderen,...). Door de gemeente gevoerde informatie- en sensibilisatiecampagnes zorgen voor het draagvlak en de spontane naleving ervan (bvb. 'Zone 30 voor harrijders' in Gent en Ronse).

### **Autoluwere stadscentra en dorpskernen staan economisch sterk**

Gemeentebesturen moeten de keuze durven maken voor autoluwere centra. Dit maakt de stadscentra en dorpskernen tot veilige en aantrekkelijke verblijfplaatsen, met positieve gevolgen voor de middenstand en de horeca. Uit een onderzoek in Breda bleek dat een fietser daar per week gemiddeld bijna anderhalf keer zo veel uitgeeft als een automobilist. Steden met een autovrije binnenstad en dorpen met een autoluw centrum en dito winkelgebieden zien hun bezoekersaantal en de gemiddelde winkelomzet stijgen.

### **Fietsen langs kanalen en spoorwegbeddingen is veilig**

Fietsinfrastructuur langs kanalen en spoorwegbeddingen heeft het grote voordeel dat deze dikwijls voor de meest directe en vooral veiligste verbinding zorgt. Het huidige aanbod dient geoptimaliseerd te worden door bijzondere aandacht voor de verharding (voorkeur voor asfalt), bewegwijzering, aansluitingen, veilige over- en doorgangen en windbrekers in de vorm van bomenrijen of hagen.

### **Ook tijdens werken moet de veiligheid van fietsers gegarandeerd worden**

Ook tijdens werken willen fietsers veilige – tijdelijke – fietsinfrastructuur, met goede signalisatie. Deze tijdelijke infrastructuur voldoet uiteraard aan minimale criteria inzake comfort. Dikwijls moeten fietsers het nu stellen met een bordje 'fietsers hier afstappen' of 'fietsers op de rijbaan', meestal echter met... niets.

### **Een inventaris als stimulans**

Een inventaris van alle bestaande fietsinfrastructuur in Vlaanderen en Brussel - met inbegrip van hun kwalificatie aan de hand van criteria zoals veiligheid en comfort – kan bij uitgebreide communicatie ervan een belangrijk instrument zijn met het oog op een verhoogd fietsgebruik doordat fietsers de veiligste en meest aangewezen route kunnen volgen op weg naar hun bestemming. Vooral voor weggebruikers die de fiets (her)ontdekken, kan deze informatie - in gedrukte en/of digitale vorm - van wezenlijk belang zijn.

### **Kruispunten en lichten**

Aan kruispunten die met verkeerslichten zijn uitgerust stellen zich dikwijls problemen voor de veiligheid van fietsers. Zo krijgen fietsers en gemotoriseerd verkeer dikwijls terzelfdertijd groen in dezelfde richting, met als gevolg dat rechtsafslaand gemotoriseerd verkeer in conflict komt met doorgaand fietsverkeer. Een afzonderlijke groenfase met een voorstart voor fietsers

zou in deze gevallen al veel problemen voorkomen. Uiteraard moet de oversteektijd voor fietsers voldoende lang zijn om hen veilig te laten oversteken. Daar waar het kan en veilig is, wordt nodeloos wachten voor fietsers vermeden door hen de mogelijkheid te bieden rechts af te slaan vóór het stoplicht. Dit is dan ook een belangrijk aandachtspunt bij nieuwe infrastructuurwerken en bij aanpassing van bestaande kruispunten.

### **Onderhoud fietsinfrastructuur**

Onderhoud van fietspaden en een consequente winterdienst lijken in Vlaanderen en Brussel eerder bepaald door het toeval. Onderhoud van fietsinfrastructuur - vullen putten, vegen glasscherven, wegwerken verzakkingen, maaien struikgewas en brandnetels,... - veronderstelt een onderhoudsplan en de aankoop van specifiek onderhoudsmateriaal. Onderhoud dient vooral preventief te gebeuren, en niet louter na het melden van ontstane hinder. De nodige financiële middelen hiertoe moeten op tijd voorzien worden.

### **Fijnmazig netwerk**

Fietspaden, fietssuggestiestroken, fietswegen, fietsopstelstroken en zones met gemengd verkeer vormen een fijnmazig netwerk. Dit netwerk verbindt alle wijken en alle belangrijke bestemmingen met elkaar zodanig dat deze veilig, direct en comfortabel met de fiets bereikbaar zijn.

De kwaliteit van dit routenetwerk wordt mede bepaald door het wegwerken van zwakke schakels, zoals gevaarlijke kruisingen met een ring- of gewestweg, zones zonder vrijliggend fietspad buiten de bebouwde kom en onvoldoende infrastructurele maatregelen om snelheidsbeperkingen voor het gemotoriseerd verkeer in de bebouwde kom of zone 30 af te dwingen. De herwaardering van buurtwegen kan deel uitmaken van de uitbouw van dit netwerk.

Het netwerk omvat servicepunten (bvb. bandenopblaaspunt - cfr. Gent), stallingsgelegenheid en overstapmogelijkheden naar het openbaar vervoer. Bewegwijzering op maat van de fietser hoort bij het netwerk.

Daar waar nodig moet overleg gepleegd worden met alle betrokken wegbeheerders. Fietspaden die plots stoppen aan een gemeentegrens en onveilige kruisingen van een gemeenteweg met een gewestweg moeten tot het verleden behoren.

## **2. Fietsdiefstal voorkomen en verhelpen**

Eén van de voornaamste obstakels voor een verhoogd fietsgebruik is fietsdiefstal.

### **Preventie**

Vooraf gemeentebesturen kunnen een globaal fietsparkeerbeleid uitwerken, die de objectieve en subjectieve veiligheid garanderen. Het moet de regel zijn dat gemeentelijke instellingen, zoals het cultureel centrum, de sporthal, de bibliotheek, het gemeentehuis en de buitensportinfrastructuur, beschikken over comfortabele en diefstalveilige fietsenstallingen. Dit betekent dat fietsen op zijn minst met het kader kunnen bevestigd worden aan een vast voorwerp, dat de fietsenstalling overdekt en verlicht is, en dat op diefstalgevoelige plaatsen wordt voorzien in één of andere vorm van bewaking.

In woonbuurten dienen gemeenschappelijke fietsenstallingen ervoor te zorgen dat het gebrek aan plaats voor gestalde fietsen in de individuele woningen wordt opgevangen. Gemeentebesturen dienen ook het voortouw te nemen in het overleg met de Lijn en de NMBS om haltes van openbaar vervoer te voorzien van kwaliteitsvolle en diefstalveilige fietsenstallingen.

Een bewaakte en vooraf goed aangekondigde fietsenstalling bij éénmalige festiviteiten en evenementen in de gemeente zal veel mobiliteitsproblemen oplossen die dergelijke massa-activiteiten met zich meebrengen. Tegelijkertijd zal deze voorziening georganiseerde fietsdiefstal helpen voorkomen.

In afwachting van een - door de fietsproducenten en/of overheid beheerd - sluitend registratiesysteem zorgt het gemeentebestuur via het aanbrenge van de fietsen van het rijksregisternummer dat gestolen fietsen later ook sneller kunnen teruggevonden worden.

### **Controle en handhaving**

Het beleid inzake opsporing van fietsdiefstal heeft in ons land weinig om het lijf. Fietsen graveren met het rijksregisternummer is uiteraard alleen maar nuttig als bij regelmatige controle gestolen fietsen ook effectief aan de rechtmatige eigenaar terugbezorgd kunnen worden.

## **3. Ruimtelijke ordening**

Mobiliteit is de resultante van diverse factoren. Ruimtelijke ordening of het gebrek daaraan heeft enorme gevolgen voor de keuze van vervoerswijze. Dit betekent dat bijvoorbeeld commerciële centra, bioscopen, ziekenhuizen, gemeentehuizen, postkantoren of centra voor Kind en Gezin op fietsbare afstand moeten worden ingepland. De sluiting van kleine postkantoren en het aanleggen van winkelcentra buiten de stadsring hebben als gevolg dat deze dienstencentra enkel per auto te bereiken zijn, met alle mobiliteitsproblemen vandien.

## **4. Efficiënter handhavingsbeleid**

Die overtredingen die zachte weggebruikers in gevaar brengen, effectief worden gecontroleerd en vervolgd. Inzonderheid parkeren op fietspaden en overdreven of onaangepaste snelheid creëren dikwijls levensgevaarlijke situaties voor fietsers. Het inzetten van patrouilles per fiets kan de ernst van dergelijke overtredingen doen inzien.

## **5. Educatie**

### **Praktijkgerichte educatie**

Weggebruikers zijn zich niet altijd bewust van de gevaren die ze lopen. Assertief en veilig fietsgedrag is niet aangeboren. Een belangrijke bijdrage hiertoe kan de verkeerseducatie op school zijn: geen droog van buiten leren van het verkeersreglement, maar met de kinderen daadwerkelijk de straat opgaan om assertief en veilig fietsgedrag aan te leren, om hen contextueel rijgedrag aan te leren, etc. Verkeerseducatie moet uit de klas en op de straat. Ter vergelijking: zwemmen leer je ook niet op de schoolbank, wel in het zwembad.

Lokale preventiediensten en/of lokale politiezones verzorgen het aanbod voor de plaatselijke scholen (bvb. met de financiële middelen uit het verkeersveiligheidsfonds).

## **6. Fiets en openbaar vervoer**

De fiets is het ideale vervoermiddel voor de korte afstanden. Voor langere afstanden is de combinatie van fiets en kwaliteitsvol openbaar vervoer de oplossing bij uitstek. Toekomstige gebruikers van het openbaar vervoer zullen slechts gebruik maken van dit vervoersalternatief indien zij als valabele klanten worden behandeld.

### **Fietsen is goed voor De Lijn en de MIVB**

Voor langere afstanden die het gemiddelde fietsbereik te boven gaan zijn combinatieritten fiets-bus, fiets-tram, fiets-metro een aangewezen oplossing. Fietsers zullen echter alleen hun fiets achterlaten aan de haltes van het openbaar vervoer als de kans groot is dat hij er nog staat na de terugreis. Aan stopplaatsen van bus en tram moeten daarom diefstalveilige en comfortabele fietsenstallingen worden voorzien. De Lijn subsidieert gemeenten voor de plaatsing van - door de Fietsersbond goedgekeurde - fietsenstallingen aan zijn haltes. Voor hoofdhaltens van openbaar vervoer kan gedacht worden aan servicepunten voor fietsers met o.a. bandenopblaasstations, een automaat met fietsonderdelen en informatieverstrekking.

## **7. Sensibiliseren en voorbeeldfunctie**

### **Sensibilisatie**

Sensibilisatiecampagnes kunnen het fietsgebruik doen stijgen en een positieve impact betekenen voor de leefbaarheid van de woonkernen en de centra van gemeenten en steden. De plaatselijke middenstand en horeca hebben alle baat bij een hoger fietsgebruik. De gemeente neemt daarom het voortouw in acties als 'Met de klas op de fiets', 'Dag van de Fietsende Klant', 'Veilig en Milieuvriendelijk naar school' en 'Met Belgerinkel naar de Winkel'.

### **Voorbeeldfunctie**

Politieke mandatarissen geven best zelf het goede voorbeeld door de fiets te gebruiken voor de korte afstanden. Dit is enorm belangrijk voor het imago van de fiets als efficiënt en snel vervoermiddel. Tegelijkertijd ervaren ze aan den lijve aan welke eisen fietsinfrastructuur dient te voldoen, en zullen ze de knelpunten (h)erkennen.

## **8. Een planmatige aanpak**

### **Onderzoek**

Mobiliteitsbeleid en fietsbeleid in het bijzonder zijn niet gebaat met 'nattevingerwerk'.

### ***Verkeersonveiligheid***

Nauwgezet wetenschappelijk onderzoek naar objectieve oorzaken van verkeersonveiligheid bij fietsers is een noodzakelijke voorwaarde om efficiënte preventiecampagnes te houden en doeltreffende verkeershandhaving op te starten.

Efficiëntere organisatie van de ongevalsstatistieken is hiervoor een noodzakelijke voorwaarde.

De voornaamste conclusies uit die ongevalsstatistieken moeten vertaald worden in enerzijds sensibiliseringsthema's en anderzijds pakkansprioriteiten en strafmaten.

### ***Fietsgebruik***

Waarom nemen zoveel mensen nog steeds de wagen voor afstanden van nauwelijks een kilometer? Welke stimulerende maatregelen kunnen het fietsgebruik verhogen? Hoe groot zijn de positieve effecten van een sturend fietsbeleid voor de plaatselijke economie? Hoe groot zijn de besparingen in de sociale zekerheid wanneer meer werknemers op de fiets naar het werk rijden? Wat zijn de baten voor de gemeentebesturen zelf?

Het antwoord op deze vragen kan het maatschappelijk belang van de fiets naar waarde doen schatten. Ze moeten dan ook de onderbouw vormen voor beleidsmaatregelen. Zonder gefundeerd wetenschappelijk onderzoek heeft het fietsbeleid een te vrijblijvend karakter.

### **Bestuurlijke coördinatie: een Gemeentelijk Totaalplan Fiets**

De gemeente is het meest aangewezen niveau om gebruik te maken van de fiets, gelet op de korte afstanden. Nochtans beschikken slechts weinig gemeenten over een mobiliteitsambtenaar of mobiliteitsdienst, laat staan een fietsambtenaar of een fietsdienst. Daar dient dringend werk van gemaakt te worden. De eerste taak van een fiets-/mobiliteitsambtenaar kan er in bestaan werk te maken van een Gemeentelijk Totaalplan Fiets met daarin vervat een timing en budgetten. De schepen bevoegd voor mobiliteit/fietsbeleid draagt uiteraard de politieke eindverantwoordelijkheid.

Fietsbeleid vereist overleg. Nog al te dikwijls stopt een fietspad aan een gewest-, provincie- of gemeenteweg. Dit getuigt niet van een efficiënt en vernieuwend bestuur. De (her)aanleg van kruispunten en fietswegen noodzaakt coördinatie tussen diverse overheden en gebruikersverenigingen.

## **9. Samenwerking met de Fietsersbond**

De Fietsersbond is de representatieve belangenvereniging van alle fietsers.

Zowel op het nationaal secretariaat als binnen de plaatselijke afdelingen is de nodige know how in huis. Gemeentebesturen hebben er dan ook alle baat bij om de gebruikers te betrekken bij het mobiliteitsbeleid en het fietsbeleid in het bijzonder.