

Fietsersbond



Voor een fietsvriendelijk lokaal beleid

Memorandum gemeenteraadsverkiezingen 14 oktober 2012

Roel De Cleen	Stef Leroy
roel@fietsersbond.be	stef@fietsersbond.be
0486 30 66 04	03 231 92 95

Fietsersbond vzw	
www.fietsersbond.be	
Londenstraat 15	Boomgaardstraat 22/57
1050 Brussel	2600 Berchem

Voor de Fietzersbond is de fietser de basisschakel van duurzame mobiliteit. Op gewestelijk, nationaal en internationaal niveau ijveren we voor een integraal fietsbeleid. Op lokaal niveau werken zestig vrijwilligersafdelingen aan een fietsvriendelijke leefomgeving. Daarnaast is er een uitgebreid vormingsaanbod onder het motto 'Levenslang leren' en motiveert de Fietzersbond via 'Bike to Work' werknemers om naar het werk te fietsen. De Fietzersbond telt 7000 leden in Vlaanderen en Brussel en vertegenwoordigt zo 23 500 fietsers.

Memorandum gemeenteraadsverkiezingen 2012

Meer dan tachtig procent van onze verplaatsingen met de fiets zijn korter dan vijf kilometer. Ze spelen zich dus vooral af op het lokale niveau. Elke gemeente heeft de sleutels van een succesvol structureel fietsbeleid bovendien zelf in handen. Het aanleggen van fietsinfrastructuur en het nemen van doordachte maatregelen om het fietsgebruik te vergroten, vraagt immers slechts een beperkte coördinatie met de hogere overheid of met aanbieders van openbaar vervoer. Fietsinvesteringen kosten daarenboven minder dan investeringen voor de auto en garanderen een betere mobiliteit. De verantwoordelijkheid voor een fietsvriendelijk lokaal beleid ligt dus vooral bij de gemeente.

Een fietsvriendelijk beleid heeft als doel het gebruik van de fiets te bevorderen en tegelijk de veiligheid en aantrekkelijkheid van het fietsgebruik te vergroten. Een fietsvriendelijke en leefbare gemeente heeft bijzondere aandacht voor het school- en woon-werkverkeer en erkent het belang van winkelende en recreatieve fietsers. Het gemeentebestuur kijkt er naar de toekomst en houdt rekening met nieuwe vervoersvormen zoals elektrische fietsen, bakfietsen en fietskarren.

Een succesvol fietsbeleid vraagt meer dan enkel fietspaden en steunt op vijf hoofdeisen: een planmatige aanpak, directheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid.

1.	Een planmatige aanpak.....	5
2.	Directheid.....	8
3.	Veiligheid.....	13
4.	Comfort.....	18
5.	Aantrekkelijkheid.....	22

1. Een planmatige aanpak

Begin met een Gemeentelijk Fietsplan

De eerste taak van een gemeente is het opstellen van een Gemeentelijk Mobiliteitsplan, met daarin een timing en begroting vervat. Het aanwerven van een mobiliteitsambtenaar is hiervoor noodzakelijk. Steden met meer dan 50.000 inwoners dienen **een aparte fietsambtenaar** aan te nemen. Een essentieel onderdeel van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan is het **Gemeentelijk Fietsplan**. De schep en bevoegd voor mobiliteit en fietsbeleid draagt uiteraard de politieke eindverantwoordelijkheid.

In het Gemeentelijk Mobiliteitsplan dient de fiets de basisschakel te zijn voor het realiseren van duurzame mobiliteit. **De fiets is er het uitgangspunt en geen aandachtspunt**. De fiets- of mobiliteitsambtenaar stelt een doelgerichte en planmatige werking voorop bij de implementatie van het **STOP-principe** (Stappers, Trappers, Openbaar vervoer, Personenwagen / Privaat gemotoriseerd vervoer) en verfijnt het bovenlokale fietsroutenetwerk verder tot een fijnmazig gemeentelijk fietsroutenetwerk. Een doorgedreven scheiding van zacht en zwaar verkeer dient steeds voorop te staan: het fietsrouteplan mag niet overlappen met routes van zwaar verkeer. Een transversale werking die steeds rekening houdt met verkeersveiligheid, ruimtelijke ordening, luchtkwaliteit en milieu is noodzakelijk.

Het **fietscirculatieplan** omvat fietspaden, fietslogo's gemarkeerd op de weg in zones met gemengd verkeer, fietsstraten, zones met gemengd verkeer en fietsbare trage wegen. Dit netwerk verbindt alle wijken en alle belangrijke bestemmingen met elkaar zodat ze veilig, direct en comfortabel met de fiets bereikbaar zijn. De principes in het opgestelde **gemeentelijk fietsparkeerplan**, een integraal onderdeel van het algemeen parkeerplan, garanderen bovendien dat iedere fietser zijn fiets comfortabel kan stallen op alle punten waar fietsers vertrekken of aankomen.

De kwaliteit van dit routenetwerk in de gemeente wordt mee bepaald door het **wegwerken van zwakke schakels**, zoals gevaarlijke kruisingen met een ring- of gewestweg en zones zonder vrijliggend fietspad buiten de bebouwde kom. Ook het nemen van infrastructurele maatregelen die de snelheidsbeperkingen voor het gemotoriseerd verkeer in de bebouwde kom of zone 30 afdwingen, zijn prioritair. De

herwaardering van buurtwegen moet daarnaast ook deel uitmaken van de uitbouw van dit netwerk.

Overleg en inspraak zijn cruciaal

Een succesvol gemeentelijk fietsbeleid staat of valt met **overleg**. Nog te dikwijls stopt een fietspad aan een gewest-, provincie- of gemeenteweg. Dit getuigt uiteraard niet van een efficiënt en vernieuwend bestuur. De (her)aanleg van kruispunten en fietswegen noodzaakt **coördinatie tussen diverse overheden, nutsmaatschappijen en aanbieders van openbaar vervoer**.

In Vlaanderen is een goede samenwerking tussen de gemeente en het (subsidiërende) gewest onontbeerlijk. Het **Vlaamse Gewest** is uiteraard verantwoordelijk voor de gewestwegen, maar de modules (o.a. module 13) bij het mobiliteitsconvenant geven het initiatiefrecht aan de gemeentebesturen. De gemeente moet van dit recht gebruik maken om tot een versnelde aanleg van veilige fietspaden te komen.

Ook de **samenwerking met de buurgemeenten** is essentieel voor de ontwikkeling van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Als één gemeente niet meewerkt aan het netwerk, bekomt men geen veilige fietsinfrastructuur maar enkel een 'missing link'.

Binnen de gemeente dient er een **fietscommissie** te worden opgericht. Die organiseert een structureel overleg tussen de schepenen van mobiliteit en openbare werken, het hoofd van de technische dienst, vertegenwoordigers van de politiezone en de lokale afdeling van de Fietsersbond. Voor het gemeentebestuur is de **lokale afdeling van de Fietsersbond een interessante partner**. Zij weet vaak beter dan wie dan ook hoe de lokale fietsvoorzieningen verbeterd kunnen worden. De gemeente dient daarom bij concrete uitvoeringsplannen voldoende momenten van inspraak te voorzien met de Fietsersbond en hen tijdig om advies vragen alvorens definitieve beslissingen te nemen.

De gemeente dient ook **jaarlijks een fietsrapport te publiceren en organiseert een jaarlijkse tevredenheidsenquête** bij de bevolking over het gevoerde fietsbeleid. Samen met de **regelmatige fietsentellingen** sturen deze evaluaties het fietsbeleid uiteraard bij wanneer dat noodzakelijk blijkt.

Ten slotte engageert de gemeente zich om het **Gemeentelijk Fietsplan** ook duidelijk en actief te communiceren naar de inwoners. Ze stelt het Gemeentelijk Fietsplan **ter beschikking van de bevolking**

en publiceert daarnaast aantrekkelijke fietskaarten. Deze **fietskaarten** brengen niet alleen alle functionele en toeristische fietswegen (fietspaden, fietsroutes, fietsknooppunten) samen maar duiden ook wandelwegen en de lijnen van het openbaar vervoer aan. Aparte **schoolroutekaarten**, die de veiligste route naar school aanduiden, stimuleren ouders om hun kinderen met de fiets naar school te laten gaan. Ook kaarten die zich toespitsen op woon-werkverkeer (met o.a. fietssnelwegen en oplaadpunten voor elektrische fietsen) blijven noodzakelijk. Alle documenten worden zowel elektronisch als op papier aangeboden.

Vijf concrete doelstellingen

1. Voorzie een mobiliteitsplan met aandacht voor duurzame mobiliteit en de fiets. Grotere steden en gemeenten voorzien een apart fietsplan.
2. Stel een mobiliteitsambtenaar aan. Grotere steden en gemeenten stellen een aparte fietsambtenaar aan.
3. Voorzie een mobiliteitsoverleg waar de Fietsersbond bij betrokken wordt. Grotere steden en gemeenten voorzien een aparte fietscommissie.
4. Werk transversaal en hou rekening met verkeersveiligheid, ruimtelijke ordening, gezondheid en milieu.
5. Stel een fietscirculatieplan op en maak fietskaarten publiek toegankelijk.

2. Directheid

Gemeenten dienen hun mobiliteit zo te organiseren dat de **kortste route altijd voorbehouden is voor de fiets en de langste route voor de auto**. Maak van de fiets de kampioen van de korte verplaatsingen. De gemeente moet een samenhangend stelsel van fietsverbindingen voorzien die fietsers een zo direct mogelijke route naar hun bestemming biedt, waarbij omrijden tot een minimum beperkt blijft. Daarnaast engageert de gemeente zich om kwaliteitsvolle, diefstalbestendige en vandaalgevoelige **fietsparkeervoorzieningen** te voorzien op alle punten waar fietsers vertrekken of aankomen.

Kies voor de kernversterking van gemeentelijke centra

Een doordachte herverdeling van de openbare ruimte is van primordiaal belang. De auto stond te lang centraal in de aanleg en het gebruik van onze straten. Het is nu aan de gemeente om dit te herevalueren en de nodige correcties aan te brengen. **De fiets dient een prominente plaats te krijgen in de ruimtelijke ordening** en de ruimte dient verdeeld te worden op maat van de fietser. Dit impliceert een gemeente die kiest voor een kernversterking van haar centra. De gemeente moet binnen haar ruimtelijk beleid de voorkeur geven aan inbreiding, het bouwen binnen de bestaande bebouwing, boven een steeds uitdijende lintbebouwing die de grenzen van bestaande bebouwing steeds verplaatst en boven een exclusief autovriendelijke delocatie van diensten, winkelcentra en bedrijven. Functies als wonen, werken, winkelen en de school van de kinderen dienen op fietsafstand van elkaar te worden ingepland. De daling van het aantal autoverplaatsingen die dit teweeg brengt, verhoogt niet alleen de verkeersveiligheid binnen de gemeente maar genereert ook minder geluidsoverlast, een gezondere leefomgeving en is een middel voor lokale economische groei en sociale cohesie. De gemeente moet zich ook engageren om elke bouwvergunning te onderwerpen aan een **fietstoets**. Zo dient de gemeente bij werken aan de openbare weg te voorzien in een duidelijke wegomleiding op maat van de fietser. Daarnaast verplicht ze alle gemeentediens en private eigenaars om bij nieuwe bouwprojecten rekening te houden met een veilige bereikbaarheid met de fiets en te voorzien in voldoende fietsenstallingen.

Kwalitatieve fietsinfrastructuur is een must

Een gemeente die een fietsvriendelijke infrastructuur tot stand wil brengen, moet uitgaan van de verplaatsingsbehoefte van de fietser, los van de bestaande infrastructuur. Functionele en recreatieve fietsroutenetwerken stellen verschillende gebruikerseisen en ook de gebruikersintensiteit van specifieke trajecten speelt een rol. De gemeente moet een **hiërarchisch opgebouwd fietsnetwerk** uitwerken dat een onderscheid maakt tussen hoofdroutes, bovenlokale routes en lokale routes. Het lokale beleidsniveau is het uitgelezen beleidsniveau om in te zetten op korte verplaatsingen. Naast de effectieve realisatie van de bovenlokale functionele fietsnetwerken, moet de gemeente in de volgende legislatuur expliciet investeren in de **realisatie van het eigen lokale fijnmazig fietsnetwerk**. Deze maasverkleining moet ervoor zorgen dat de lokale (korte) fietsverplaatsing sneller is dan de lokale (korte) autoverplaatsing, conform het STOP-principe.

Het **ontvlechten van het auto- en fietsnetwerk** vormt de sleutel tot het faciliteren van de kortste fietsverplaatsing en de fietsveiligheid. Een doordacht fietsnetwerk bestaat uit fietssnelwegen naar de stad of gemeente, fietspaden en fietsstraten in het centrum en autoluwe en autovrije zones in het kerngebied. De gemeente moet hierbij altijd aandacht hebben voor de directheid van het fietsnetwerk; dit omvat alle factoren die de reistijd van de fietser beïnvloeden. Belangrijke criteria hierbij zijn het oponthoud en de omrijfactor voor de fiets.

Om het oponthoud van fietsers te beperken en de door het autoverkeer gebruikte **sluiproutes te onderbreken**, dient de gemeente in alle straten tweerichtingsverkeer voor fietsers ('**beperkt eenrichtingsverkeer met uitzondering van fietsers**') te voorzien. Om toegankelijk te zijn voor fietsers in de tegenrichting, moet een eenrichtingsstraat (als die voldoet aan de voorwaarden) voorzien zijn van het verkeersbord M2 dat voorgeschreven wordt door het verkeersreglement. Dit geldt aan het begin van de straat met beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) en aan het begin van de verboden rijrichting. Hoewel dit verplicht is, wordt dit nog niet in elke gemeente toegepast. Het verkeersbord wordt bij voorkeur aangevuld met markeringen op de weg voor de fietser. Indien er voldoende ruimte is, dient men ook te voorzien in een fietspad in de tegenrichting zodat ook bakfietsen en fietskarren ongehinderd gebruik kunnen maken van de straat met BEV. Daarnaast dient de gemeente het gemotoriseerd sluijverkeer te onderbreken met een **autoknip** zodat de kortste en veiligste route steeds voor de fietser is.

Omdat het aantal fietsers met een **elektrische fiets** stelselmatig toeneemt, moet de gemeente op het fietsroutenetwerk voorzien in een dicht netwerk van oplaadpunten voor elektrische fietsen dat de gehele gemeente dekt.

Voorzie voldoende, aangepaste en nabije fietsparkeervoorzieningen

Het gemeentebestuur is de overheid bij uitstek om een **globaal fietsparkeerbeleid** uit te werken dat de objectieve en subjectieve veiligheid garandeert. Met het op te stellen gemeentelijk fietsparkeerplan, een integraal onderdeel van het algemeen parkeerplan, moet de gemeente kwaliteitsvolle, diefstalbestendige en vandaalgevoelige fietsparkeervoorzieningen voorzien op alle punten waar fietsers vertrekken of aankomen. Wij vragen daarmee niet meer dan wat elke automobilist nu al heeft, namelijk overal parkeermogelijkheid.

Het moet de regel zijn dat **gemeentelijke instellingen en andere gemeenschapsvoorzieningen**, zoals het cultureel centrum, de sporthal, de bibliotheek, het gemeentehuis, de bioscoop en de buitensportinfrastructuur beschikken over comfortabele en diefstalveilige fietsenstallingen. Dit betekent dat fietsen op zijn minst met het kader aan een vast voorwerp bevestigd kunnen worden, dat de fietsenstalling overdekt en verlicht is, en dat op diefstalgevoelige plaatsen wordt voorzien in permanent toezicht. Een fietsenstalling waar de fiets enkel met het voorwiel bevestigd kan worden (ook bekend als ‘velgenplooiër’) is uit den boze. Zorg ervoor dat fietsenstallingen steeds centraal en dicht bij de ingang van het gebouw zijn gepositioneerd en goed zichtbaar zijn.

Het is belangrijk dat op regelmatige basis, minstens vier maal per jaar, **weesfietsen** (achtergelaten fietsen die capaciteit innemen in fietsrekken) en **fietswrakken** uit de fietsenstalling worden verwijderd. Dit verhoogt het veiligheidsgevoel en zorgt voor voldoende ruimte voor de te stallen fietsen. In woonbuurten kunnen **gemeenschappelijke fietsenstallingen** het gebrek aan plaats voor gestalde fietsen in de individuele woningen opvangen. Fietskluizen of -trommels voor gemeenschappelijk gebruik vormen hier een uitstekend alternatief.

De gemeente moet een **fietsparkeernorm** uitwerken die alle gemeentediensten en private bouwheren verplicht om voldoende fietsenstallingen te voorzien in elke nieuwbouw. Dit geldt zowel voor

particuliere woningen en appartementsblokken (0,75 per kamer, minimaal twee per woning), als voor winkels (kleine winkels krijgen minimum twee fietsenstallingsplaatsen, grote winkels vragen minimum drie fietsenstallingsplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak) en voor bedrijven (het aantal stallingsplaatsen bedraagt minimaal 25 % van het aantal werknemers).

Gemeentebesturen moeten ook het voortouw nemen in het **overleg met De Lijn en/of MIVB en de NMBS** om haltes van het openbaar vervoer te voorzien van kwaliteitsvolle en diefstalveilige fietsenstallingen. Halteplaatsen van het openbaar vervoer, carpoolparkings, treinstations en andere intermodale knooppunten vormen een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsnetwerk, maar zijn afhankelijk van een comfortabel en snel voor- en natransport. Een **goede ontsluiting van de haltes** met de fiets is daarom prioritair. Omdat men aan deze haltes vaak voor een langere tijd de fiets moet kunnen stallen, zijn overdekte en goed verlichte fietsenstallingen met gratis toezicht noodzakelijk. Knooppunten van openbaar vervoer zoals hoofdhalttes of treinstations moeten daarnaast ook versterkt worden met **voorzieningen als fietspunten en deelfietsen zoals Blue-bikes**.

Een vooraf goed aangekondigde fietsenstalling met toezicht bij eenmalige 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 of de politiezone via het aanbrengen van het rijksregisternummer dat gestolen fietsen later ook sneller teruggevonden kunnen worden. De gemeente engageert zich daartoe door de website www.gevondenfietsen.be als centraal registratiesysteem voor gevonden fietsen te gebruiken.

Naast degelijke stallingen speelt ook **handhaving** een cruciale rol. Politiepatrouilles met aandacht voor fietsenstallingen, opvolging van diefstalmeldingen en specifieke aandacht voor dievenbendes zijn dan ook noodzakelijk. Het beleid inzake opsporing van fietsdiefstal heeft in heel wat steden en gemeenten nog te weinig om het lijf. Fietsen die gegraveerd zijn met het rijksregisternummer moeten bij controle van gestolen fietsen ook effectief aan de rechtmatige eigenaar terugbezorgd worden.

Vijf concrete doelstellingen

1. Zorg door het mengen van functies voor stads- en dorpskernversterking.
2. Zorg voor een fietsnetwerk waardoor de verschillende stads- of gemeentedelen vlot en veilig bereikbaar zijn.
3. Zorg steeds voor voldoende, aangepaste en nabije fietsparkeervoorzieningen.
4. Waak erover dat fietsverbindingen steeds de kortste route bieden ten opzichte van andere modi.
5. Zet maximaal in op fietsstraten, fietspaden, straten met beperkt eenrichtingsverkeer en ontmoedig sluipeverkeer om de vooropgestelde directheid te bereiken.

3. Veiligheid

Verkeersonveiligheid is een van de belangrijkste redenen om de fiets te laten staan. Meer veiligheid zorgt dan ook voor meer fietsers. De dalende trend inzake dodelijke en zware verkeersongevallen zet zich momenteel echter niet door bij fietsongevallen. De gemeente moet ervoor zorgen dat de fietsvoorzieningen de veiligheid van de fietsers en de overige weggebruikers waarborgen. Naast verkeersveiligheid gaat het hier ook om sociale veiligheid. De gemeente moet er bovendien over waken dat de kortste en veiligste route voor de fiets steeds samenvallen. Wanneer de gemeente nieuwe fietsinfrastructuur aanlegt of bestaande fietsinfrastructuur verbetert, dient zij de ontwerpprincipes van het **Vademecum Fietsvoorzieningen** als leidraad te nemen. Deze ontwerpprincipes gelden voor de Fietsersbond als absolute minimumnormen, niet als maximumnormen.

Stel het 30/50/70-principe voorop

Bij de keuze voor het **mengen of scheiden van autoverkeer en fietsverkeer**, dient de gemeente het **30/50/70-principe** voorop te stellen. Als er maximum aan 30 km/u mag worden gereden, dan kan gemengd verkeer. Bij een snelheidsregime van maximum 50 km/u hoort minimaal verhoogde aanliggende fietsinfrastructuur. Wegen waar maximum aan 70 km/u mag worden gereden, vragen vrijliggende fietsinfrastructuur. Wanneer het onder die voorwaarden niet lukt, dan moet men de maximumsnelheid op een weg waar men nu 70 km/u mag, verlagen tot 50 km/u. Een 50 km/u zone moet zonder die voorwaarden een 30 km/u zone worden.

De **invoering van zone 30** is een belangrijk hulpmiddel om meer veiligheid te creëren. De kans op een ongeval is dubbel zo groot bij 50 km/uur als bij 30 km/uur. De stopafstand van een auto op een droog wegvlak 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 ligt bij 30 km/uur tien keer lager dan wanneer het aanrijdend voertuig aan 50 km/uur rijdt. **Een duidelijk aangegeven zone 30 dient zodanig ingericht te worden dat hogere snelheden fysiek onmogelijk worden.** De kosten voor deze infrastructurele ingrepen worden gerecupereerd doordat in zones 30 - in het dorps- of stadscentrum - vaak geen fietspaden aangelegd moeten worden. **Zones 30 moet bovenal echte zones zijn en geen gefragmenteerde opeenvolging van verkeersborden.**

In de kerngebieden waar de woon- en recreatiefunctie aanwezig is, dient de verkeersfunctie ondergeschikt te zijn. Naast de ontwikkeling van zones 30 kan men in woon- en winkelbuurten ook opteren voor het inrichten van **woon- en winkelerven**. Deze erven zijn niet alleen fiets- en voetgangersvriendelijk maar bovenal kindvriendelijk.

Binnen **verblijfsgebieden van 50 km/uur** zijn aanliggende verhoogde fietspaden het absolute minimum. Bij druk gemotoriseerd verkeer zijn vrijliggende fietspaden een noodzaak. Naast een parkeerstrook wordt een strook van 80 cm voorzien om conflicten met opendraaiende portieren te voorkomen.

Wegen waar maximum aan **70 km/u** mag worden gereden, vragen vrijliggende fietsinfrastructuur. Dit impliceert fietspaden waarvan de verharding fysiek gescheiden is van de rijbaan door een veiligheidsstrook van minimaal 1 meter die niet door rijdend verkeer mag of kan worden gebruikt (verhoogde berm, groenstrook, parkeerstrook). Indien de veiligheidsstrook een beperktere breedte heeft, moet een verticale fysieke scheiding (haag, scherm, muurtje, vangrails) de overschrijding door rijdend verkeer verhinderen.

Naar een conflictvrije fietsgemeente

De gemeente moet in de volgende legislatuur maximaal investeren in conflictvrije fietsinfrastructuur. Een doorgedreven snelheidsverlaging en een vermindering van de auto-intensiteit zijn twee belangrijke sleutels voor verkeersveilige fietsverplaatsingen. Voor een concrete uitwerking hiervan verwijzen we de gemeente door naar **het Vademecum Fietsvoorzieningen**.

- De gemeente moet maximaal investeren in **conflictarmere kruispunten** door te kiezen voor ongelijkgrondse kruisingen (tunnels of bruggen), verhoogde en in rood gemarkeerde doorlopende fietspaden, fietsopstelstroken en een aangepaste lichtenregeling.
- In de nieuwe wegcode leent het concept van de **fietsstraat** zich uitermate om toegepast te worden op enkele lokale fietsassen waar de auto gedoogd wordt. De gemeente moet zich engageren om minstens één lokale fietsas (per deelgemeente) in te richten als fietsstraat.
- Op drukke wegen met moeilijke oversteekbaarheid, waar een sterke scheiding van de verkeerssoorten wordt toegepast, kunnen

tweerichtingsfietspaden langs beide zijden noodzakelijk zijn. Mits de gemeente bijzondere aandacht besteedt aan de mogelijke conflictpunten (kruispunten, inritten, overgang naar tweezijdig fietsverkeer), kan men veilig tegemoet komen aan de noden van het doorgaand fietsverkeer. Tweerichtingsfietspaden kunnen echter enkel op lange afstandsroutes. Omwille van het hoger aantal mogelijke conflictpunten geniet deze optie geen voorkeur binnen de bebouwde omgeving, tenzij in uitzonderlijke omstandigheden en met bijzondere aandacht en aangepaste signalisatie voor de mogelijke conflictpunten.

- De gemeente moet zorgen voor **voldoende accentverlichting** (dit is verlichting specifiek voor fietsers en voetgangers, vaak gebruikt bij oversteekplaatsen). Deze accentverlichting moet 's morgens later en 's avonds vroeger branden dan de gewone straatverlichting. Vooral de start en het einde van de schooluren zijn een belangrijk moment om tijdens de donkere periode te voorzien in accentverlichting in werking.
- **Rioolputroosters, elektriciteitscabines en andere obstructies** horen niet op het fietspad thuis. Ze belemmeren de fietsdoorstroming en zijn vaak ook gevaarlijk.

Laat verkeersovertreders niet begaan

Om meer mensen op de fiets te krijgen is een veilige verkeersomgeving noodzakelijk. De **rol van de politie** is hier van essentieel belang. Daarom is het belangrijk dat overtredingen die actieve weggebruikers in gevaar brengen, effectief worden gecontroleerd en vervolgd. Deze prioriteiten moeten gebaseerd zijn op basis van objectieve ongevalstatistieken. Vooral het overtreden van voorrangregels, het parkeren op fietspaden, een overdreven of onaangepaste snelheid en de rol van alcohol in het verkeer creëren dikwijls levensgevaarlijke situaties voor fietsers. Het inzetten van patrouilles per fiets kan de ernst van dergelijke overtredingen doen inzien.

De gemeente dient aan zijn politiezones te vragen om de **verkeersongevallen-registratie** op een systematische manier te verwerken in een GIS-systeem (naar het voorbeeld van de Politiezone Antwerpen). Een gedegen onderzoek van de zo verkregen gegevens geeft een beeld van het gedrag dat aan de oorzaak ligt van fietsongevallen. Daarnaast kan het een belangrijk hulpmiddel zijn om de infrastructuur (conflictrijke kruispunten en rotondes, fietspaden

naast parkeerstroken, fietsoversteekplaatsen, zelfs fietspaden in de bebouwde kom...) kritisch te evalueren.

Investeer in praktijkgerichte verkeerseducatie en sensibilisatie

De gemeente moet scholen ondersteunen met verkeerseducatief lesmateriaal om kinderen theoretisch te onderrichten in het verkeer en 'schooleducatieve routes' uitwerken die kinderen leren fietsen in het werkelijke verkeer. De gemeente stelt zich voorop dat alle kinderen die het lager onderwijs verlaten een **fietsexamen** hebben afgelegd met het oog op het behalen van een **fietsbrevet**. Daarnaast is het verspreiden van **schoolroutekaarten**, die de veiligste route naar school aanduiden, een belangrijke taak van de gemeente. Deze kaarten zijn vaak een doorslaggevende stimulans voor ouders om hun kinderen naar school te laten fietsen.

Naast een goed onderbouwd educatief programma voor kinderen, zoals o.a. aan bod komt in de Fietsersbondpublicatie 'Zet je kinderen veilig op weg' en het lespakket 'Goed Gezien' over de dode hoek, hebben ook **andere maatschappelijke groepen** hier baat bij. De Fietsersbond helpt de gemeente met de publicaties 'Senioren veilig op de Fiets' en 'Volwassen leren Fietsen van A tot Z' alvast goed op weg.

Met een duidelijk gecommuniceerd **fietsverlichtingbeleid** dient de gemeente alle fietsers te bereiken. Ze engageert zich om fietsverlichtingcontroles op tijd aan te kondigen (bijvoorbeeld via scholen) en biedt fietsers de mogelijkheid om, na een eerste controle, hun gebrekkige of ontbrekende fietsverlichting in orde te brengen. Een repressief sanctioneringbeleid is slechts het laatste middel.

Vijf concrete doelstellingen

1. Stel het 30/50/70 principe voorop.
2. Zet in op conflictarmere kruispunten.
3. Verkeersovertredingen die de veiligheid van fietsers in gevaar brengen, moeten primordiaal worden aangepakt door de politie.
4. Zorg met een goede fietseducatie voor de ondersteuning van het fietsgebruik.
5. Zorg voor voldoende accentverlichting die brandt op het ogenblik dat er heel wat actieve weggebruikers op weg zijn.

4. Comfort

De fietsvoorzieningen in de gemeente moeten niet enkel een **vlotte en veilige doorstroming** van het fietsverkeer mogelijk maken, maar moeten er ook voor zorgen dat de fietser zich comfortabel kan verplaatsen en zijn fiets kan parkeren. Goed aangelegde, kwalitatieve fietsinfrastructuur (conform het Vademecum Fietsvoorzieningen), een preventief onderhoud van de fietsinfrastructuur en wegbermen (putten vullen, glasscherven vegen, verzakkingen wegwerken, struikgewas maaien...), het voorzien van servicepunten (fietspunten, een bandenopblaaspunt...) en de consequente uitvoer van het prioritair strooiplan zijn slechts enkele van de te nemen maatregelen.

Stap over van een projectmatige aanpak naar een structureel beheer

Gerichte investeringen kunnen niet zonder inzicht. Meten is weten. De gemeente dient **met een meetfiets een audit te maken** van de fietsinfrastructuur om concreet zicht te krijgen op de hoeveelheid, de kenmerken, de locatie en bovenal de kwaliteit van de fietspaden/fietswegen in de gemeente. Deze nulmeting moet het vertrekpunt zijn van een structureel beheer. Op basis van de auditresultaten en de ervaren noden stelt de gemeente een meerjarenplanning op en stelt ze per jaar meetbare doelstellingen voorop. Zowel veiligheid als comfort, zowel nieuwe fietsinfrastructuur als een structureel onderhoud, moeten deel uitmaken van het plan.

Kies asfalt voor fietspaden

Hoe beter het comfort van de wegen en de fietsinfrastructuur, hoe meer mensen ook effectief de fiets zullen nemen. Toch laat het comfort nog vaak te wensen over. 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 alle fietsers voldoende comfort. De gemeente moet zich voornemen om het betegelde fietspad mee te asfalteren wanneer de rijweg wordt geherasfalteerd. Onze voorkeur gaat uitdrukkelijk 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 alleen monolithische verharding toe. Ook in verblijfsgebied is monolithische verharding de regel, kleinschalig materiaal kan er enkel in uitzonderlijke omstandigheden. Indien opportuun moet gekozen worden voor bio- en/of waterdoorlatend asfalt. Naast het (geasfalteerde) fietspad kunnen diepwortelende bomen geplant worden om latere schade aan het wegdek te voorkomen. Beschadiging door bestaande bomen kan voorkomen worden door de juiste fundering of door het aanbrengen van wortelwerende doeken.

Kasseien dienen zo weinig mogelijk te worden gebruikt. Als men om historische redenen toch voor kasseien kiest, kan men opteren voor platte of gezaagde kasseien. Bestaande kasseiwegen in historische steden kunnen voorzien worden van een **geasfalteerde comfortstrook** voor fietsers. Deze comfortstrook wordt best op een afstand van 80 cm van de geparkeerde wagens voorzien.

Daarnaast bestaat ook het **probleem van de overgangen**. Er moet over gewaakt worden dat er geen drempels zijn tussen de diverse overgangen in het fietspad om te vermijden dat de fietsverplaatsing een hindernissenparcours wordt. Zorg ervoor dat de verhoogde fietspaden worden doorgetrokken en dat het afslaande of kruisende gemotoriseerd verkeer het hoogteverschil moet overwinnen.

Een aanzienlijk comfortverschil tussen het wegdek waar fietsers over dienen te rijden en het voetpad dient vermeden te worden. Dit veroorzaakt immers het **oneigenlijk gebruik van het fietspad en/of voetpad** en vormt vaak de bron van conflicten tussen voetgangers en fietsers.

Onderhoud en herstel fietspaden

Het onderhoud van fietspaden en een consequente winterdienst zijn op veel plaatsen nog onvoldoende. Onderhoud van fietsinfrastructuur (putten vullen, glasscherven vegen, verzakkingen wegwerken, struikgewas en brandnetels maaien, zwerfvuil opruimen...) veronderstelt een **onderhoudsplan** en de aankoop van specifiek onderhoudsmateriaal. Ook tijdens de winter moeten de fietspaden befietsbaar blijven; sneeuw ruimen en beijzelde fietspaden strooien met pekels zijn hiervoor de aangewezen methode. Bij een pekelttekort dient de sneeuw en ijzel te worden geruimd van de op voorhand vastgelegde prioritaire assen.

De gemeente onderhoudt fietspaden niet louter na het melden van de ontstane hinder (die bewoners aangaven op www.meldpuntfietspaden.be), maar stelt een **preventief onderhoud** voorop. De gemeente moet de nodige financiële middelen hiertoe op tijd voorzien. Het volstaat niet om fietspaden aan te leggen, je moet ze ook onderhouden. De detectie van problemen kan gebeuren door het eigen personeel. Grote steden moeten een **fietspadencontroleur** inzetten.

De gemeente moet zoveel mogelijk **nutvoorzieningen** onder fietspaden en fietswegen vermijden. Ze dient een structurele oplossing uit te werken voor slechte, definitieve herstellingen aan fietspaden na ingrepen van nutsbedrijven. Kies voor een definitieve herstelling met een vaste aannemer (bijvoorbeeld tweemaal per jaar) en laat de nutsbedrijven deze factuur betalen.

Ook **tijdens werken** willen fietsers veilige, tijdelijke fietsinfrastructuur, met goede signalisatie. Dikwijls moeten fietsers het nu stellen met een bordje 'fietsers hier afstappen' of 'fietsers op de rijbaan'. Het bordje 'fietsers op de rijbaan' dient steeds gepaard te gaan met de nodige maatregelen om het fietsverkeer zo veilig en comfortabel mogelijk te maken.

Denk aan de gezondheid van fietsers

Bij een comfortabel gebruik van de fietsinfrastructuur speelt ook de luchtkwaliteit een rol. Hierbij weegt het gezondheidsaspect mee: de uitstoot van o.a. fijn stof door gemotoriseerd verkeer kan leiden tot gezondheidsproblemen, op zowel korte als lange termijn.

Dit betekent dat bij de opbouw van een fietsnetwerk de gemeente combinaties van fietsverbindingen met drukke stromen autoverkeer vermijdt. Een goed aangelegd fietspad naast een drukke autoweg die een grote geur- en lawaaihinder genereert, is niet comfortabel en ongezond.

Vijf concrete doelstellingen

1. Kies steeds voor asfalt op plaatsen waar gefietst wordt.
2. Zorg ervoor dat fietspaden goed onderhouden worden. Zorg ervoor dat fietspaden geregeld worden gereinigd en steeds sneeuwvrij zijn.
3. Zorg ervoor dat fietspaden goed en snel hersteld worden.
4. Garandeer gezonde lucht voor fietsers.
5. Vermijd steile hellingen, kleine bochtstralen, onnodige hoogteverschillen en oneffenheden bij overgangen.

5. Aantrekkelijkheid

Een lokale overheid die het fietsgebruik binnen de gemeente wil verhogen, de bestaande fietsers wil belonen en haar fietsbeleid de nodige geloofwaardigheid wil verlenen, kiest resoluut voor een aantrekkelijke vormgeving. Dit is ook een absolute voorwaarde om de **sociale veiligheid van fietsers** te garanderen. Aangelegde fietsroutes langs eenzame trajecten zijn bij duisternis erg onaantrekkelijk voor fietsers.

Wijs fietsers de weg

Een **uniforme en duidelijke bewegwijzering** op maat van de functionele en recreatieve fietser is een belangrijke voorwaarde voor een aantrekkelijk fietsroutenetwerk. De gemeente dient de vindbaarheid te optimaliseren door steden, dorpen, wijken, voorzieningen en publieksfuncties op te nemen in een systeem van fietsbewegwijzering. Een uitgewerkte bewegwijzering zal bovendien ook de gebruikers van andere vervoersmodi wijzen op de voordelen van de fiets.

In dit verband is ook de begrijpelijkheid van het fietsroutenetwerk van belang. Als de fietser binnen een netwerk over voldoende oriëntatiepunten kan beschikken (om een 'mental map' van de omgeving te vormen) en de vormgeving van fietsinfrastructuur herkenbaar is (gelijke materialen en inplanting), draagt dit bij tot de aantrekkelijkheid van het netwerk.

Investeer in statusverhogende fietsinfrastructuur

Fietsvoorzieningen moeten zodanig worden vormgegeven en in de omgeving worden ingepast dat het aantrekkelijk wordt om te gaan fietsen. **Statusverhogende investeringen** zijn belangrijk om de plaats en positie van de fietser te beklemtonen. De ruimtelijke taal moet niet alleen functioneel en duidelijk zijn, maar ook attractief. Een bewegwijzering, verlichting en fietsinfrastructuur die kwaliteit uitstraalt, bankjes en beplanting, kunstwerken enzoverder vormen een absolute meerwaarde. Een fietsteller met ingebouwde fietspomp, innovatieve oplaadpunten voor elektrische fietsen... De mogelijkheden voor een doordachte **fietsmarketing** zijn eindeloos.

Doe mee aan campagnes

Sensibilisatiecampagnes kunnen het fietsgebruik doen stijgen en een positieve impact hebben op de leefbaarheid van de woonkernen en de centra van gemeenten en steden. Naast de ontwikkeling van een fietslogo en eigen promotiecampagnes, neemt de gemeente ook het voortouw in reeds bestaande acties, zoals **'Met Belgerinkel naar de Winkel'**. Ze erkent zo dat de plaatselijke middenstand en horeca alle baat hebben bij een hoger fietsgebruik.

Geef het goede voorbeeld

De gemeente dient zo veel mogelijk initiatieven te nemen om het fietsgebruik in het woon-werkverkeer van het gemeentepersoneel te verhogen. Ze stimuleert werknemers om zich te registreren op **'Bike to Work'**. Dit project van de Fietsersbond motiveert Belgische werknemers om vaker naar het werk te fietsen, al of niet in combinatie met andere vervoersmodi. Regelmatige fietsers zijn op jaarbasis gemiddeld één dag minder ziek, een groot voordeel voor de gemeente als werkgever. Werknemers worden met een uniek fietspuntensysteem en een reeks leuke wedstrijden bovendien gestimuleerd om te blijven fietsen.

Met een reeks maatregelen dient de gemeente aanvullend een **fietsvriendelijke werkomgeving** te creëren. Ze biedt werknemers een fietsvergoeding aan, voorziet een omkleedruimte en is een voortrekker in het aanbieden van elektrische fietsen en oplaadpunten. Voldoende kwalitatieve fietsenstallingen en een betalend parkeerbeleid voor auto's zijn hierbij noodzakelijk.

Politieke mandatarissen dienen ook zelf het goede voorbeeld te geven door de fiets te gebruiken voor korte afstanden. Dat is enorm belangrijk voor het imago van de fiets als efficiënt en snel vervoermiddel. Zo ervaren politici ook aan den lijve aan welke eisen fietsinfrastructuur moet voldoen. Ze zullen immers zelf de knelpunten (h)erkennen.

Profileer je als Fietsgemeente/Fietsstad van het Jaar

Een gemeente of stad met een fietsvriendelijk lokaal beleid mag ook beloond worden. Stel je daarom kandidaat voor de verkiezing **Fietsgemeente/Fietsstad van het Jaar**. De verkiezing biedt een unieke kans om het fietsvriendelijke imago van de stad of gemeente een flinke impuls te geven, na te denken over het gevoerde fietsbeleid binnen de gemeente en ervaringen uit te wisselen tussen gemeenten

onderling. Op basis van een aantal criteria (o.a. infrastructuur, sensibilisering, fietsenstallingen, fietsvergoeding, samenwerking politie, scholen, comodaliteit enzoverder) beloont de jury, waar de Fietsersbond deel van uitmaakt, de winnaar met een investering die de fietsers in de gemeente ten goede komt.

Vijf concrete doelstellingen

1. Hou steeds rekening met de sociale veiligheid van fietsers.
2. Zorg voor een attractieve ruimtelijke taal met een functionele bewegwijzering.
3. Doe actief mee aan sensibiliserende campagnes.
4. Geef het goede voorbeeld met een fietsvriendelijke werkomgeving voor alle personeelsleden en spring zelf op de fiets.
5. Profileer je door je kandidaat te stellen voor de verkiezing van Fietsgemeente/Fietsstad van het Jaar.