

## IRIS 2, opmerkingen van de Fietsersbond

In deze nota willen wij enkele onvolkomenheden in het plan aanduiden en mogelijke oplossingen aanreiken. In elk geval houden wij eraan de Minister bij voorbaat te danken om rekening te houden met deze bedenkingen en om de fietsersbewegingen actief te betrekken bij de uitvoering van het plan.

### **Algemeen**

De Fietsersbond vzw

- juicht het bestaan toe van dit plan dat ongetwijfeld bijdraagt tot een aangenamere stad voor haar bewoners en bezoekers, dat leidt tot een verhoogde dynamiek en attractiviteit op economisch vlak en verheugt zich over deze krachtvolle stap en de algemene doelstellingen ervan;
- staat achter het algemeen opzet om het aantal voertuigkilometers in Brussel te verminderen;
- stelt tot zijn grote tevredenheid vast dat een heel hoofdstuk aan zijn transportmodus is gewijd. Op die wijze wordt de fiets als een volwaardig transportmiddel erkend en niet meer, zoals in zekere beleidsvisies uit het verleden, over één kam geschoren wordt met de voetganger;
- betreurt dat het hoofdstuk gewijd aan de voetganger slechts weinig actiepunten bevat;
- is verheugd dat het IRIS plan het geheel van de principes van het Fietsplan 2005-2009 overneemt om ze te integreren in een globaal mobiliteitsplan voor het gewest zodat op die manier het fietsplan een hogere status verwerft;
- stelt zich vragen bij het opzet om 15 tot 20 % van de verplaatsingen tegen 2015-2020 per fiets te laten gebeuren zonder dat daaraan een concreet actieplan gekoppeld wordt en zonder de gepaste budgetten om van de doelstellingen een realistisch objectief te maken. In de meest positieve schattingen zit het huidige aandeel fietsers in Brussel op 4% (Pro Vélo). De uitdaging om de sprong naar 20% te maken is enorm en zal een belangrijke gedragswijziging vragen van een grote groep. De manier waarop die indrukwekkende gedragsverandering er moet komen wordt echter niet duidelijk gemaakt. Het verdient aanbeveling het gedeelte rond fiets uit het IRIS2plan in deze optiek te herbekijken en verder uit te werken.
- herinnert eraan dat een van de voornaamste hinderpalen om de “modal shift” naar meer fietsgebruik om te buigen wordt gevormd door het onveiligheidsgevoel dat het gevolg is van de erg zwakke fietsinfrastructuur in het Brusselse Gewest en van de hoge druk van het autoverkeer. Als gevolg daarvan dient een aanzienlijk deel van de middelen tijdens de eerste jaren van de uitvoering van het plan ingezet te worden en niet in de laatste fase (dus niet na 2012 en zeker niet in 2015). Op die manier investeren maakt de combinatie fiets+openbaar vervoer concurrentieel met het privé autogebruik.

Om een substantieel deel van de mensen te overtuigen de fiets te nemen moet Brussel een veilige fietsomgeving worden. Dit is een absolute noodzaak.

Het huidige plan houdt te weinig rekening met het aspect verkeersveiligheid Er worden

interessante pistes geopend, maar deze lijken onvoldoende uitgewerkt om daadwerkelijke verandering te realiseren. De volgende punten moeten volgens de Fietsersbond Brussel verder uitgewerkt worden:

a. Gedragsverandering realiseren bij andere weggebruikers

Het gaat hier specifiek om gedrag ten opzichte van fietsers. Het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid heeft in haar studie rond fietsongevallen vastgesteld dat dit één van de belangrijkste factoren van onveiligheid is. Veel ongevallen gebeuren omdat een autobestuurder er geen rekening mee houdt dat er een fietser zou kunnen zijn. Er is echter vaak ook sprake van een gebrek aan respect voor de fietser (gevaarlijk dicht voorbijrijden, de pas afsnijden, voorrangregels niet respecteren, claxonneren, schelden, ...).

Het IRIS2-plan lijkt tegemoet te willen komen aan de eerste uitdaging, maar "hoe de automobilist zal worden getraind" is onduidelijk. De Fietsersbond wil vragen om dit belangrijke luik verder uit te werken en is bereid om hieraan mee te werken. Zo wordt handhaving van correct gedrag bijvoorbeeld volledig buiten beschouwing gelaten. Overdreven snelheid, dronken achter het stuur zitten, wildparkeren... het zijn praktijken die in het BHG zelden bestraft worden. Een geloofwaardig veranderingsbeleid moet (potentieel)gevaarlijk gedrag ook durven aanpakken. Vanuit de wetenschappelijke psychologie is echter al langer bekend dat gedrag het meest efficiënt kan veranderd worden door positieve bekrachtiging van goed gedrag. Deze idee biedt veel mogelijkheden om campagnes creatief en doeltreffend in te vullen...

Het tweede aspect (respect voor de fietser) werd over het hoofd gezien. De Fietsersbond wil vragen om dit op te nemen en is bereid mee te werken aan de uitwerking hiervan (een imago-campagne voor de fietser zou hierbij kunnen helpen).

b. De nodige infrastructuraanpassingen

We moedigen alle plannen inzake infrastructuurverbeteringen aan, en we stellen voor om rekening te houden met de aanbevelingen uit de studie terzake van het BIVV.

Alhoewel het duidelijk is dat een goede fietsinfrastructuur heel belangrijk is om het fietsen aantrekkelijk te maken, is het niet voldoende om een probleem van onveiligheid aan te pakken.

c. Gebruik van de ruimte veranderen

Niet alleen de infrastructuur zélf, maar ook de toedeling ervan speelt een grote rol bij verkeersveiligheid. Fiets(suggestie)wegen leiden vaak vlak langs rijen geparkeerde auto's of tussen rijdende voertuigen in. De fietser wordt hier vaak overgeleverd aan de oplettendheid van de betreffende automobilisten. De Fietsersbond stelt voor om meer ruimte specifiek vrij te maken voor de fietser (bv door één van de parkeerstroken in straten waar deze er in beide richtingen liggen, weg te nemen en te vervangen door een fietsvoorziening).

d. gedragsverandering bij de (potentiële) fietsers zelf bewerkstelligen.

Fietsers bewegen zich in Brussel soms in bijzonder complexe situaties. Zij zijn nog altijd de beste beschermers van hun eigen veiligheid. De nodige voorzieningen zoals: fluohesje, fluobandjes, reflectoren, lichten, fietshelm... kunnen hierbij helpen. Fietsers moeten gestimuleerd worden om zélf goed op te letten, hun zichtbaarheid te maximaliseren en de verkeersregels te respecteren;

Potentiële fietsers moeten gratis kunnen leren fietsen en gestimuleerd worden om de fiets ook te gebruiken. De Fietsersbond juicht de initiatieven te die hierrond voorzien zijn

(fietsbrevet, opleiding volwassenen, opleiding allochtonen, ...) absoluut toe. Wij willen er echter op wijzen dat er een bijkomende voorwaarde is, die lang niet altijd vervuld is: de mensen uit de doelgroep moeten ook een fiets bezitten. Er zouden specifieke acties kunnen uitgewerkt worden om het fietsbezit te verhogen.

- verbaast zich over de bouw van bijkomende ondergrondse parkings (die er niet uitsluitend komen ter vervanging van de bestaande bovengrondse parkings), van transitparkeerplaatsen (op die manier is men niet bepaald “goed bezig”) en het graven van talrijke tunnels (waarbij voor sommigen het verbeteren van de levenskwaliteit als argument wordt aangehaald) nog op het programma staan ondanks de intentie en de doelstelling om de congestie terug te dringen en andere vervoerswijzen dan de auto te bevoordelen;
- is erg bezorgd om de nieuwe hiërarchisering van de wegen met het verschijnen van wijkverzamelwegen die zorgen voor “lekken” in het wegenisnetwerk en die conflicten uitlokken tussen automobilisten en fietsers op de talrijke plaatsen waar het gewestelijk fietsroutenetwerk wordt gekruist. De Fietsersbond heeft een zeer kritische houding ten opzichte van de wijkerzamelwegen in het algemeen en vindt het onaanvaardbaar dat deze in conflict zoude treden met het fietsroutenetwerk.
- is erg sceptisch wanneer het gaat over de middelen die worden vrijgemaakt voor de aangekondigde ontwikkeling van het openbaar vervoer (zowel wat betreft de investeringen als de uitbatingskosten);
- is bezorgd over de geplande zware infrastructuurwerken “ten gunste” van het openbaar vervoer en zou liever bovengrondse ontwikkelingen bevorderd zien door ruimte vrij te maken voor ecologische mobiliteit in de ruimste zin van het woord (eigen sites voor het OV wat ten gunste komt van al die categorieën weggebruikers);
- is zonder terughoudendheid voorstander van een vorm van rekeningrijden, variabel in ruimte en tijd en afhankelijk van de categorie weggebruikers op voorwaarde dat de vrijgekomen middelen ingezet worden ten gunste van een duurzame mobiliteit. Er hoeft niet gewacht te worden op de beslissingen van andere beleidsniveaus in België of Europa voor de invoering ervan. Integendeel, Brussel kan een voortrekkersrol op zich nemen wat dat betreft;

## **De maatregelen ten gunste van de fietser**

- De passage van bladzijde 39 tot 43 biedt een staalkaart aan goede voornemens. Nu is het zaak deze voornemens om te zetten in een actieplan met daaraan gekoppeld een timing en overeenkomstige budgetten. Een enkel voorbeeld: de voltooiing van het gewestelijk fietsroutenetwerk wordt keer op keer aangekondigd voor “volgend jaar” maar dit gaat reeds verschillende jaren zo zijn gang. Voor het ogenblik wordt enkel gerealiseerd wat enkel de inzet van beperkte middelen vraagt.
- Blz. 39: vervang "Daarnaast zullen alle gewestwegen worden uitgerust met fietspaden of aangepaste fietsmarkeringen, zodat de fietsers ook daar op een veilige manier en in optimale omstandigheden kunnen fietsen" door “binnen het gewest zal het geheel van de wegeninfrastructuur aangepast worden aan veilig fietsverkeer. Afhankelijk van het gabarit en de verkeersintensiteit zullen de gewestwegen uitgerust worden met gepaste infrastructuur zoals bijvoorbeeld fietspaden of aangepaste markeringen.

- Blz. 39: rekening houdend met de spreiding van de bevoegdheid over het beheer van de wegen tussen het gewest en de gemeenten moeten begeleidende maatregelen (lees financiële maatregelen) overwogen worden opdat de gemeenten de wegen die onder hun beheer vallen befietsbaar zouden maken (zie onder).
  - Blz. 40: bij “om de oversteek van grote verkeersassen en complexen van wegentunnels te vergemakkelijken” hoort “zij worden tevens uitgerust met fietsvoorzieningen aan beide zijden teneinde veelvuldig oversteken te vermijden”.
  - Blz.40: “voorzieningen zoals een in het voetpad geïntegreerde fietstrekliff”. De fietsersverenigingen stellen voor deze passage te schrappen aangezien een eventueel prioritair karakter ervan niet in overeenstemming is met de vereiste middelen. Eventueel kan een prioriteitsorde opgesteld worden afhankelijk van de beschikbare middelen.
  - Blz. 41: “Het Plan voorziet dan ook in een gediversifieerd en compleet aanbod van fietsstallingen niet alleen vlakbij stations en haltes van het openbaar vervoer, maar ook vlakbij bibliotheken, sportcentra en winkelcentra”. We stellen voor de limitatieve opsomming te vervangen door de term “verplaatsingsgeneratoren” of “attractiepolen” waarbij de aangehaalde items als “voorbeeld” gegeven worden. Ook Cambio-parkings en administratieve centra kunnen aan de lijst toegevoegd worden.
  - Eveneens in verband met fietsparkeren: het ontbreken van gelegenheden om een fiets ’s nachts te stallen in verblijfsgebieden vormt een rem voor het gebruik van de fiets in Brussel. Fietsboxen zijn niet expliciet in het plan opgenomen ondanks het feit dat er momenteel geëxperimenteerd wordt met proefopstellingen.
  - Blz. 41: waar het gaat over de vorming van fietsgebruikers kunnen schoolvervoerplannen ingelast worden aangezien fietsgebruik een zeer gepaste vervoerswijze is in dit kader, bijvoorbeeld door het inschakelen van fietspooling.
- Bedrijven zijn vragende partij naar ondersteuning om bij hun werknemers de fiets te promoten als dagelijks transportmiddel van en naar het werk. In het promotiebudget kan een luik opgenomen worden om bedrijven te helpen voor de fiets te kiezen.
- Blz. 41: de promotie van een verplaatsingswijze houdt herhaalde aantrekkelijke communicatiecampagnes in, gericht op een specifiek doelpubliek (studenten, migranten, ambtenaren)
  - Blz. 42: "voorrang geven aan de plaatsing van verkeerslichten en de aanpassing van de fasering van de verkeerslichten, zodat fietsers zich vlotter en veiliger kunnen verplaatsen". Deze zin kan aangevuld worden met de vermelding van verkeerslichten specifiek voor fietsers.

## **De rol van de gemeenten**

“Aan de mobiliteitsconvenanten zullen specifieke bijakten worden gevoegd, zodat men ook op gemeentelijk niveau voldoende rekening houdt met de fietsers” vernemen we op blz. 42. Op zich een goede zaak op voorwaarde dat de gemeenten bestuurd worden door verkozenen die op dezelfde lijn zitten met de beleidslijnen van het gewest. Hetzelfde probleem stelt zich op het niveau van de gemeentelijke ambtenaren. De ervaring met het openstellen in twee richtingen voor fietsers van éénrichtingstraten toont de beperkingen aan van een systeem dat gebaseerd is op de goede wil van lokale besturen zonder dat er een stok achter de deur is. Hetzelfde scenario valt te vrezen als het gaat om de uitvoering van gemeentelijke fietsroutes, het inrichten van stallingen op gemeentewegen of over het

herinrichten van wegen. De termijn van de gemeentelijke legislatuur vormt een bijkomende hinderpaal als de meerderheid geen voorstander is van een fietsbeleid. Gedurende ongeveer de helft van de uitvoeringsperiode van het Irisplan zal geen vooruitgang geboekt worden.

De fietsersverenigingen vragen dan ook aan het gewest mechanismen te overwegen waarbij de dotaties aan de gemeenten gekoppeld worden aan het al dan niet tot stand komen van een fietsbeleid. Het systeem kan ook toepasbaar zijn op de verwezenlijkingen voor andere mobiliteitsmodi.

Omgekeerd kan als stimulus extra geld gegeven worden aan de gemeenten als zij niet alleen hun infrastructuur aanpassen maar ook aan onderhoud doen. Daarbij horen duidelijke kwaliteitsnormen inzake veiligheid, comfort en luchtkwaliteit met extra aandacht voor de GFR's.

Sommige gemeenten lopen vertraging op met (door de wegcode) verplichte maatregelen (BEV onder andere). Het Gewest dient krachtige maatregelen te nemen om dat tegen te gaan (bijvoorbeeld op het vlak van de subsidieregeling, ...)

## **Voetgangers**

- Blz. 45: vervang “volledig verkeersvrije voetgangersruimten” door “voetgangersruimten zonder gemotoriseerd verkeer”. Voetgangersgebieden lenen zich immers uitstekend voor fietsverkeer alhoewel de menging van voetgangers en fietsers geval per geval moet beoordeeld worden.
- Vermeerder het aantal voetgangers gebieden in het stadscentrum, voornamelijk binnen de Vijfhoek om tegen 2020 30% voetgangersgebieden binnen de Vijfhoek te realiseren die opengesteld worden voor alle vormen van zacht verkeer.

## **Maatregelen voor het openbaar vervoer**

Het VICOM-plan dat door de regering werd goedgekeurd voorziet in ambitieuze doelstellingen wat de commerciële snelheid van het bovengronds openbaar vervoer betreft. De criteria worden overgenomen voor de lijnen met een hoog dienstniveau. Dat houdt verschillende maatregelen in wat betreft de verdeling van de openbare ruimte waarbij het openbaar vervoer een groter gedeelte wordt toebedeeld.

Ondanks het feit dat de fiets complementair is met het openbaar vervoer en het hier twee transportmodi betreft wier aandeel sterk moet groeien wil men de doelstellingen van IRIS 2 bereiken, slaagt men er bij het herinrichten van wegen zelden in gelijktijdig ruimte voor te bestemmen voor beide vervoerswijzen wat aanleiding geeft tot een “slag om meer ruimte”. Het einde is meestal dat de ene moet inbinden voor de andere, als er al geen compromis uit de bus komt dat niemand bevredigt. Een analyse van de betwiste gevallen (onderdoorgang van de spoorlijn bij de Brusselse Steenweg, het lopende project voor de Gentse Steenweg, enz.) toont aan dat de ruimte voor de auto zelden in vraag wordt gesteld wanneer het erom gaat hem te laten rijden op één of meer rijstroken maar ook als het gaat over het parkeren dat veelal onontbeerlijk wordt geacht voor de economische activiteit of de bewoonbaarheid van een buurt.

Het zou wenselijk zijn dat het Gewest een standpunt inneemt waarbij de ontwikkeling van het openbaar vervoer niet ten koste gaat van de fiets of omgekeerd. Als beiden moeten concurreren om het gebruik van de openbare ruimte is het aangewezen om de ontbrekende ruimte af te nemen van de auto, de doelstelling van het plan indachtig dat de auto moet inbinden. Dat hoeft geenszins de bereikbaarheid door hulpdiensten in het gedrang te brengen.

Specialisatie van de wegen (sic)

Blz. 83: bij het inrichten van “collectoren die een continuïteit verzekeren tussen verschillende wijken” moet de impact op het Gewestelijk Fietsrouten netwerk nagegaan worden. Bij vergelijking van het kaartmateriaal stellen we immers vast dat de nieuwe collectoren zich op de routes van het fietsrouten netwerk bevinden.

Blz. 83: bij “Het beheer van de verkeerslichten optimaliseren” ontbreekt “het beheer van de verkeerslichten houdt eveneens in dat de wachttijden voor fietsers zoveel mogelijk beperkt worden, vooral langs de gewestelijke fietsroutes. Dat houdt in dat de duur van de cycli wordt beperkt (behoudens bijzondere gevallen waarbij rekening moet gehouden worden met de doorstroming van het openbaar vervoer) en dat tevens wordt rekening gehouden met de opeenvolgende lichten die fietsers ontmoeten langs hun traject. Een regeling zoals aan het kruispunt Kunst-Wet waar fietsers verscheidene malen geconfronteerd worden met rode lichten met cycli van 120 seconden mag zeker niet veralgemeend worden.

Er moet over gewaakt worden dat de verkeerslichtenregeling fietsers toelaat veilig en comfortabel complexe en uitgestrekte kruispunten over te steken, ook stijgend, door middel van detectoren in het wegdek waarvan sinds jaren een voorbeeld te zien is in Vilvoorde net over de grens van het Brusselse Gewest.

## **Parkeerbeleid**

Blz. 91: betreffende het laatste punt in verband met de taak van het Gewestelijk Parkeeragentschap: “beveiligde fietsenstallingen ontwikkelen” kan aangevuld worden met “Deze opdracht kan ook toevertrouwd worden aan een andere opdrachthouder, aan te duiden door het Gewest”. Op die manier kan aan de wensen van fietsers voldaan worden, ook als een parkeeragentschap niet tot stand komt.

Een plan dat op een geloofwaardige manier wil streven naar minder autoverkeer en een leefbaarder stadscentrum moet ook durven het aantal parkeerplaatsen significant te verminderen.

Een echt parkeerbeleid bouwt het aanbod aan bovengrondse gratis of bijna-gratis parkeren af en maakt een prioriteit van de aanpak van wildparkeren. Per wijk dienen parkeerplannen opgemaakt te worden. Bij nieuwbouw wordt voldoende ondergrondse parkeerruimte gepland zodat er bovengronds ruimte vrijkomt, echter zonder overaanbod dat een aanzuigeffect voor nog meer autoverkeer zou inhouden.

## **De doelstellingen op het vlak van de luchtkwaliteit.**

Bij hoge vervuilingsspieken (ozon, fijn stof, ...) kan men auto's zonder passagier verbieden binnen het gewest of op en binnen de kleine ring.

## **Grensoverschrijdende samenwerking**

Een probleem voor het Brusselse fietsbeleid is de aansluiting met de andere gewesten. Infrastructurele ingrepen moeten genomen worden om Brussel middels de fiets met de rand te verbinden. Met de andere gewesten maar ook met de provincie Vlaams Brabant kan een grensoverschrijdende fietswerkgroep in het leven geroepen worden die voorstellen kan formuleren niet allen op het vlak van infrastructuur maar ook op andere beleidsterreinen (promotie, verkeerswetgeving, fiscaliteit, ...)