



Fietsersbond

Fietsersbond vzw

Verkiezingen 2009 - BHG

Uitgangspunt: het STOP-principe niet enkel als principe hanteren maar ook daadwerkelijk in de praktijk toepassen. Willen we Brussel leefbaar maken, dan bestaat de basisopdracht erin door gerichte maatregelen Stappers, Trappers en Openbaar Vervoer aan te moedigen en Privévervoer te ontmoedigen.

1. Verhoging budget voor fietsinfrastructuur, sensibilisatie en educatie

De Fietsersbond beseft dat er de laatste jaren heel wat inspanningen zijn geleverd voor de fiets. Investeringsbedragen voor fietsinfrastructuur, sensibilisatie en educatie gingen naar omhoog. Het huidige bedrag van ongeveer 10 miljoen euro per jaar is echter niet toereikend om alle GFR's af te werken, fietspaden langs gewestwegen aan te leggen, voldoende kwaliteitsvolle stallingen te plaatsen, en daarnaast ook verder in te zetten op promotie en educatie. Daarom wil de Fietsersbond een verdubbeling van dat budget naar **20 miljoen euro per jaar**.

2. Realisatie Gewestelijke Fietsroutes

De voltooiing van het gewestelijk fietsroutenetwerk wordt keer op keer aangekondigd voor "volgend jaar", maar dit gaat al verschillende jaren zijn gang. Voor het ogenblik wordt enkel gerealiseerd wat slechts de inzet van beperkte middelen vraagt. Van de **definitieve realisatie van de 18 Gewestelijke Fietsroutes moet een prioriteit** worden gemaakt. De fietsinfrastructuur op deze fietsroutes moet veilig en comfortabel zijn. De routes moeten ook bewegwijzerd worden. Tevens moet er voor gezorgd worden dat de Brusselse routes aansluiting krijgen met de Vlaamse zodat men kan spreken van een fiets-GEN.

3. Gewestwegen - fietsinfrastructuur

3.1. Wegwerken onveiligheidsgevoel

Eén 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 BHG en van de hoge druk van het autoverkeer. Als gevolg daarvan dient er in een **versneld tempo geïnvesteerd te worden in veilige fietsinfrastructuur**. Er moet steeds gekozen worden voor een aangepaste infrastructuur, zonder taboes.

3.2. Gebruik van de ruimte veranderen

Niet alleen de infrastructuur zélf, maar ook de toedeling ervan speelt een rol bij verkeersveiligheid. Fietspaden of fietssuggestiestroken liggen 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 wil meer ruimte specifiek vrij 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). Op de brede stadsboulevards is er zonder twijfel voldoende ruimte voor vrijliggende fietspaden.

Heel wat ruimte is op dit ogenblik onbenut. We denken hier aan de ruimte langs trein- en waterwegen. Langs het kanaal beginnen er steeds meer fietspaden bij te komen maar is de infrastructuur niet continu. Onderbruggingen vormen hier de oplossing. Langs de treinsporen ligt nog een arsenaal van onbenutte ruimte die best kan aangesneden voor de aanleg van fiets snelwegen.

3.3. Ook tijdens werken willen fietsers degelijke - 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 ontbreekt de signalisatie gewoon.

3.4. Een online digitale fietsrouteplanner, op basis van een **inventaris** van alle bestaande fietsinfrastructuur in het BHG - met inbegrip van hun kwalificatie aan de hand van criteria zoals veiligheid, comfort en snelheid - kan 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 van wezenlijk belang zijn. Deze digitale fietsrouteplanner kan een aanvulling betekenen op de fietskaart van het BHG en de Gewestelijke Fietsroutes.

3.5. Van belang is dat er werk wordt gemaakt van het onderhoud van fietspaden. Alle diensten van wegbeheer moeten beschikken over **materiaal om fietspaden te vegen** (glas, bladeren, sneeuw,...) én moeten dit vanzelfsprekend gebruiken! Bij sneeuw helpt enkel vegen; strooien heeft nauwelijks effect op fietspaden. Ook wegmarkeringen die vooropstelstroken, fietspaden, BEV of fietssuggestiestroken aanduiden moeten regelmatig opnieuw worden geschilderd.

3.6. Als er geen fietspaden hoeven te zijn - bvb. in volle stadscentrum waarbij voorkeur kan of moet gegeven worden aan gemengd gebruik - moet de **weginrichting** natuurlijk wel **fietsvriendelijk** zijn of worden. Dit betekent ook dat wegen die als ondergrond kasseien hebben, ingericht worden met comfortstroken voor de fietser.

3.7. Het Vademecum Fietsvoorzieningen van het BHG moet geëvalueerd en zo nodig aangepast worden. Hierbij moet rekening gehouden worden met adviezen van Fietsersbond en andere gebruikersorganisaties.

4. Veilige verkeerslichtenfasering

Waar er vrijliggende fietspaden zijn, stellen zich aan kruispunten die met verkeerslichten zijn uitgerust dikwijls problemen voor de veiligheid van fietsers. Zo krijgen fietsers en gemotoriseerd verkeer dikwijls tegelijkertijd groen in dezelfde richting, met als gevolg dat rechtsafslaand gemotoriseerd verkeer in conflict komt met doorgaand fietsverkeer. **Een afzonderlijke groenfase zou in deze gevallen al veel problemen voorkomen. Uiteraard moet de groenfase voor fietsers voldoende lang zijn om hen veilig te laten oversteken.**

Daarnaast zijn tal van creatieve oplossingen mogelijk die vermijden dat fietsers in conflict komen met gemotoriseerd verkeer, inzonderheid vrachtwagenverkeer (o.a. een fysische 'voorstart').

5. Complementariteit openbaar vervoer en fiets

De combinatie "fiets + openbaar vervoer" is de meest efficiënte manier om zich te verplaatsen in een stedelijke omgeving. Toekomstige gebruikers van het openbaar vervoer zullen slechts gebruik maken van de fiets indien deze comfortabel en diefstalveilig kan gestald worden.

In het beheerscontract met de MIVB kan daarom best worden opgenomen dat aan alle stopplaatsen van bus, tram en aan alle metrohaltes diefstalveilige en comfortabele fietsenstallingen worden voorzien.

De Fietsersbond vraagt dat het BHG verder investeert om de combinatie fiets - openbaar vervoer verder uit te bouwen. Metrostations moeten versneld toegankelijk worden gemaakt, dit kan eenvoudig en goedkoop door fietsgoten op de trappen te plaatsen.

Daarnaast moet er werk worden gemaakt van fietsenstallingen aan NMBS-stations. Naast de geplande fietspunten moeten ook de kleinere stations uitgerust worden met degelijke overdekte stallingen. Fietsboxen kunnen gebruikt worden om de veiligheid te garanderen.

6. Ruimtelijke ordening afgestemd op korte verplaatsingen / autoluw centrum

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, postkantoren, recreatiecentra en centra voor Kind en Gezin op **fietsbare afstand moeten worden ingeplant**. De sluiting van kleine postkantoren en het aanleggen van winkelcentra buiten woonkernen hebben als gevolg dat deze dienstencentra enkel per auto te bereiken zijn. Een **groot autoluw centrum en autoluwe wijken** is een absolute vereiste.

7. Fietsenstallingenbeleid gericht op herkomst en bestemming

Zowel aan de herkomst- als aan de bestemmingszijde is er dikwijls een gebrek aan fietsenstallingen. Bedrijvencentra, scholen, bibliotheken, winkelstraten, sport- en cultuurcentra en andere locaties beschikken niet altijd over het juiste aanbod aan fietsenstallingen.

In veel buurten in het BHG is het ook een probleem om de fiets te stallen aan of in de eigen woning (flatgebouwen, bel-etages...). Het ontbreken van gelegenheden om een fiets 's nachts te stallen in verblijfsgebieden vormt een rem op het gebruik van de fiets in Brussel. Daarom moeten er conclusies getrokken worden uit het **proefproject met fietsboxen** en moet dit project verder uitgebreid worden. Het Gewestelijk parkeeragentschap kan een voortrekker zijn om het fietsboxenproject in het gehele gewest te implementeren.

8. Bestuurlijke coördinatie - samenwerking tussen Gewest en gemeenten

Fietsbeleid vereist overleg. De ervaring met het openstellen in twee richtingen voor fietsers van éénrichtingsstraten 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. Er moeten dan ook mechanismen overwogen worden waarbij de dotaties aan de gemeenten gekoppeld worden aan het al dan niet tot stand komen van een fietsbeleid.

10. Gedragsverandering realiseren bij andere weggebruikers / handhaving

Het gaat hier specifiek om gedrag ten opzichte van fietsers. Veel ongevallen gebeuren omdat een autobestuurder er geen rekening mee houdt dat er een fietser *zou kunnen zijn*. In het BHG is er echter vaak ook sprake van een gebrek aan respect voor de fietser (gevaarlijk dicht voorbijrijden, de pas afsnijden, voorrangregels niet respecteren, claxonneren, schelden,...). De automobilist moet er op worden attent gemaakt dat zijn rijgedrag gevaarlijk is voor de fietser. Na bewustmaking kan er ook van vervolging werk worden gemaakt.

Overdreven snelheid, dronken achter het stuur zitten, wildparkeren, gsm-gebruik... Het zijn praktijken die in het BHG zelden bestraft worden. Een aanwezige en actieve politie die de verkeersveiligheid garandeert, is een vereiste. Overleg tussen Gewest, politie en parket zouden deze overtredingen bovenaan de prioriteitenlijst moeten plaatsen.

11. Grensoverschrijdende samenwerking

Een probleem voor het Brusselse fietsbeleid is de aansluiting met de andere gewesten. Infrastructurele ingrepen moeten worden genomen zodanig dat Brussel gemakkelijk bereikbaar is per fiets vanuit de rand. Met de andere gewesten, maar ook met de provincie Vlaams-Brabant kan een grensoverschrijdende fietswerkgroep in het leven worden geroepen die voorstellen op dit gebied kan formuleren. Deze grensoverschrijdende samenwerking kan het fietspendelverkeer vanuit de rand naar Brussel versterken.

12. Erkenning en structurele ondersteuning van mobiliteitsverenigingen

Naar analogie met het Vlaamse decreet over de erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen, moet er ook een Brusselse regeling komen. Een Brussels Mobiliteitsfonds moet in het leven geroepen worden. Dit fonds dient om enerzijds de basisfuncties van de mobiliteitsverenigingen - beleidsadviesing, beleidsevaluatie, beleidsbeïnvloeding - te ondersteunen en anderzijds om vernieuwende projecten, campagnes en studies vanuit het middenveld financieel mogelijk te maken.

13. Sensibilisatie door onderzoek

Onderzoek met betrekking tot het fietsbeleid is in het BHG ontoereikend. Waarom fietsen niet meer mensen naar het werk of de school? Welke invloed heeft een verhoogd fietsgebruik op de tewerkstelling (fietsproducenten, fietsherstellers, horeca,...)? Hoeveel miljoenen euro kunnen in de gezondheidssector worden bespaard wanneer er meer gefietst zou worden?

Buitenlandse rapporten leren ons dat fietsen een uitstekend en goedkoop medicijn is tegen hartaandoeningen, diverse vormen van kanker, stress en overgewicht.

Met het oog op efficiënte sensibilisatiecampagnes vindt de Fietzersbond doorgedreven wetenschappelijk onderzoek naar de effecten van verhoogd fietsgebruik op het vlak van veiligheid, gezondheid, tewerkstelling, mobiliteit, milieu en economie onmisbaar.

14. Praktijkgerichte fietseducatie

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 op 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).

Niet enkel de school (voor jongeren), maar ook jeugdbewegingen (voor jongeren) en bedrijven en verenigingen (voor volwassenen) moeten hun leden en werknemers fietseducatie aanbieden. Veel inwoners zijn het fietsen verleerd of durven de strijd niet aangaan met het drukke autoverkeer. **Assertieve fietstrainingen** kunnen hier een oplossing vormen.