



Fietsersbond vzw

Memorandum verkiezingen Vlaanderen 2009

Uitgangspunt: het STOP-principe is niet enkel als principe te hanteren maar moet ook daadwerkelijk in de praktijk toegepast worden. Het is zinloos te blijven proberen om alle weggebruikers (zeker in de stad) een gelijke plaats te willen geven. Er zal altijd onvoldoende ruimte zijn, dus bestaat de basisopdracht erin door gerichte maatregelen Stappen, Trappen en Openbaar vervoer aan te moedigen en Privévervoer te ontmoedigen.

1. Gewestwegen - fietsinfrastructuur

1.1. Aangezien het verschil in snelheid tussen het gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer langs secundaire wegen geen gemengd verkeer toelaat, vraagt de Fietsersbond **langs alle gewestwegen vrijliggende, van de rijbaan gescheiden fietspaden** (met een minimale ruimte tussen rijbaan en fietspad van 1 meter).

Het budget moet opgetrokken worden naar jaarlijks 100 miljoen euro (nu jaarlijks slechts 60 miljoen euro). Van het bovenlokaal utilitair fietsroutenetwerk is momenteel slechts 23% gerealiseerd. Aan het huidige investeringsritme blijven we nog 20 tot 30 jaar bezig om alleen nog maar het bovenlokale netwerk aan te leggen. Het investeringsritme moet dus dringend versnellen en het budget moet dringend omhoog!

1.2. Voor fietsers toegankelijke jaagpaden en fietspaden langs spoorwegen bieden dikwijls de kortste verbinding tussen steden. Fietspaden op jaagpaden langs alle kanalen en fietspaden langs spoorwegen kunnen de verkeersveiligheid sterk verhogen. Deze fietspaden bieden een bijkomend voordeel: ze laten de hulpdiensten toe snel ter plaatse te komen bij een (trein)ongeval.

1.3. Ook **tijdens wegwerkzaamheden** willen fietsers degelijke en veilige (tijdelijke) fietsinfrastructuur, met goede signalisatie. Deze tijdelijke infrastructuur voldoet uiteraard aan minimale criteria met betrekking tot comfort en veiligheid. Dikwijls moeten fietsers het nu stellen met een bordje 'fietsers hier afstappen'.

1.4. Een fietsrouteplanner, op basis van een **inventaris** van alle bestaande fietsinfrastructuur in het Vlaamse Gewest - met inbegrip van hun kwalificatie aan de hand van criteria zoals veiligheid, comfort en directheid - 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.

Trage wegen en verharde kerkwegels doen omwegen vermijden en vormen dikwijls een veiliger alternatief. Samen met verbindende fietswegen maken zij deel uit van deze inventaris: een fietsroute is immers geen 'verbeterde autoroute'.

1.5. Alle diensten van wegbeheer moeten beschikken over **materieel om fietspaden te wegen** (bladeren, sneeuw, vuil, glas,...). Alleen met het juiste materiaal kan resultaatgericht worden onderhouden. Bij sneeuw helpt enkel wegen; strooien heeft nauwelijks effect op fietspaden.

1.6. Als er geen fietspaden hoeven te zijn (bijvoorbeeld in stadscentra waarbij voorkeur kan of moet worden gegeven aan gemengd gebruik), moet de **weginrichting** ook **fietsvriendelijk** zijn of worden.

2. Verplichte kwaliteitsnormen fietsinfrastructuur

Fietsinfrastructuur wordt in Vlaanderen dikwijls aangelegd zonder rekening te houden met kwaliteitsnormen. Deze kwaliteitsnormen werden opgenomen in het Vademecum Fietsvoorzieningen.

Zij zijn echter niet bindend voor de wegbeheerder, behalve via subsidiëeringscriteria. Bij gebrek aan besluit, verordening of reglement op dat gebied worden fietspaden, fietsopstelstroken en fietssuggestiestroken nog dikwijls naar eigen goeddunken aangelegd. De wegbeheerder opteert vaak voor de gemakkelijkste en goedkoopste oplossing of ziet comfort van de fietser niet als een aandachtspunt. Met als gevolg dat nieuw aangelegde fietspaden vaak al na een paar jaar zijn omgevormd tot een opeenvolging van putten, verzakkingen, gaten en plassen.

Niet zelden is het gebruik van betonstraatstenen voor de aanleg van fietspaden de oorzaak van veel ellende, zodat het gebruik hiervan niet langer geoorloofd is. Fietsers willen asfalt voor hun fietspaden. Elk fietspad moet voldoen aan een door een meetfiets controleerbare kwaliteit.

Ook onderhoud van fietspaden en een consequente winterdienst mogen niet vrijblijvend blijven.

Daarom vraagt de Fietsersbond wetgeving:

- die de essentie van de richtlijnen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen verplichtend maakt;
- waarin een kwaliteitsnorm voor de vlakheid van fietspaden is opgenomen;
- die het comfortprobleem bij het op- en afrijden van fietspaden oplost.

3. Realisatie 'Bovenlokale Functionele Fietsroutenetwerken'

In opdracht van het Vlaamse Gewest tekenden de Vlaamse provincies een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk uit. **Dit uitgetekend netwerk moet uiteraard verder gerealiseerd worden.** Hetgeen in de praktijk betekent dat én voldoende financiële middelen voorzien worden én de politieke wil bestaat om dit fietsroutenetwerk ook effectief te realiseren. De bovenlokale functionele fietsroutenetwerken worden gerealiseerd door de gewesten en de gemeenten.

Tot op heden werd slechts 23% van dit netwerk gerealiseerd (effectief aangelegd en/of conform de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen). Nog 77% te gaan dus.

Signalisatie maakt dit BFF op het terrein zichtbaar.

De onteigeningsprocedure dient integraal aan de regionale overheden toebedeeld te worden, ook het deel dat tot op heden behoort tot de bevoegdheid van de federale aankoopcomité's. Zo kunnen fietspaden sneller aangelegd worden.

4. Veilige verkeerslichtenfasering

Aan kruispunten die met verkeerslichten zijn uitgerust, ontstaan vaak problemen voor de veiligheid van fietsers. Zo krijgen fietsers en gemotoriseerd verkeer meestal tegelijkertijd groen in dezelfde richting, met als gevolg dat rechtsafslaand gemotoriseerd verkeer in conflict komt met rechtdoorgaand fietsverkeer.

Afzonderlijke groenfases voor deze conflicterende richtingen zouden 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').

Op kruispunten waar fietsers in twee bewegingen moeten oversteken, moeten beide fietslichten op hetzelfde moment groen zijn. Dit om te vermijden dat overstekende fietsers door de groenfase van het laatste fietslicht worden 'gelokt' om over te steken, terwijl het eerste fietslicht nog op rood staat.

5. Complementariteit openbaar vervoer en fiets

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 hun fiets comfortabel en diefstalveilig gestald kan worden aan de halteplaats.

In het beheerscontract met de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn kan daarom best worden opgenomen dat aan de belangrijkste haltes van bus en tram diefstalveilige, comfortabele en gratis fietsenstallingen worden voorzien. Zeker aan die haltes die door hun ligging een groot doelpubliek aanspreken, zoals haltes van snelbusdiensten of tram/metrolijnen. Een betere bereikbaarheid met de fiets van de haltes van het openbaar vervoer kan er in sommige gebieden toe leiden dat minder haltes nodig zijn (met onder andere mindere uitgaven voor halte-infrastructuur en hogere kruissnelheid als positieve gevolgen).

De Lijn moet daarnaast de juiste conclusies trekken uit haar **proefproject** rond het **meenemen** van een **fiets (fietsen) op de bus en/of tram**. Wat zijn de mogelijkheden? Wat zijn de modaliteiten? Als zou blijken dat de fiets niet zomaar mee kan op de bus, kunnen bussen aangekocht worden die beschikken over een kofferruimte voor enkele fietsen (cfr. Franse "Arc-en-ciel"-bussen: ruimte voor 6 fietsen die gratis meekunnen).

6. Ruimtelijke ordening afgestemd op korte verplaatsingen

Mobiliteit is de resultante van diverse factoren. Ruimtelijke ordening of het gebrek daaraan heeft enorme gevolgen voor de keuze van vervoerswijze. Dit betekent bijvoorbeeld dat drukbezochte centra voor dienstverlening en recreatie zoals winkelcentra, bioscopen, ziekenhuizen, postkantoren, begraafplaatsen en centra voor Kind en Gezin **op fietsbare afstand moeten worden gevestigd**. De sluiting van kleine postkantoren en het aanleggen van winkelcentra buiten de stad hebben tot gevolg dat de afstanden tot deze dienstencentra zo groot worden dat ze enkel met de auto gemakkelijk te bereiken zijn.

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 (comfortabel en diefstalveilig).

En daarnaast is het vooral in steden een probleem om de fiets te stallen aan of in de eigen woning (flatgebouwen, studentenkoten,...). Wie thuis zijn fiets niet veilig kan

wegzetten, zal niet snel een fiets kopen. Een veilige bergplaats voor de fiets kan dus leiden tot een hoger fietsbezit en dus uiteindelijk ook tot meer fietsgebruik.

Hoewel een fietsenstallingsbeleid in hoofdzaak een gemeentelijke aangelegenheid is, kan het Vlaamse Gewest een **wetgevende en coördinerende rol** spelen. Wetgeving op de stedenbouw kan bijvoorbeeld een aantal fietsenstallingen verplicht stellen bij het afleveren van bouwvergunningen voor kantoorgebouwen, flatgebouwen en sociale woonwijken.

Zeker voor sociale woningen zou de verplichting moeten bestaan om voldoende veilige bergruimte voor fietsen te voorzien.

8. Bestuurlijke coördinatie

8.1. De spreiding van **mobiliteit en openbare werken** over twee ministers binnen de Vlaamse regering is nefast gebleken, op zijn minst voor de snelheid van uitvoering van fietspadendossiers. Beide bevoegdheden moeten dan ook terug **bij één en dezelfde minister**.

8.2. 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 fietsroutenetwerken (utilitair én recreatief) noodzaakt coördinatie tussen diverse overheden en gebruikersverenigingen.

Daarom vraagt de Fietsersbond met aandrang de uitvoering van het - ontwerp - Vlaams Totaalplan Fiets dat deze bestuurlijke coördinatie ter harte neemt. Daartoe dient de administratie van de Vlaamse overheid - naast de fietsmanager - te beschikken over een **centraal gestuurde fietsdienst met minstens één vrijgestelde fietsambtenaar per provincie**. Deze dienst hanteert vooral een tijdstabel waarbinnen maatregelen dienen uitgevoerd te worden.

9. Sensibilisatie door onderzoek

Onderzoek met betrekking tot het fietsbeleid is in Vlaanderen 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 bewustmakingscampagnes vindt de Fietsersbond doorgedreven wetenschappelijk onderzoek naar de effecten van verhoogd

fietsgebruik op het vlak van gezondheid, tewerkstelling, mobiliteit, milieu en economie onmisbaar.

10. Praktijkgerichte verkeerseducatie

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).

De komende jaren dient **bijzondere aandacht** uit te gaan naar fietseducatie- en verkeerseducatie in het **secundair onderwijs**. Vooral sensibiliserende en ervaringsgerichte initiatieven gericht op attitude en vaardigheden kunnen deze groep minder kwetsbaar maken. **Verkeers- en mobiliteitseducatie moet daarom een vakgebonden eindterm worden**, waar het nu slechts verpakt zit in een algemene vage vakoverschrijdende eindterm.

Niet enkel de school (voor jongeren), maar ook jeugdbewegingen (voor jongeren) als bedrijven, verenigingen en andere (voor volwassenen) moeten hun leden en werknemers fietseducatie aanbieden.

De afgelopen decennia hebben bedrijven heel wat geïnvesteerd in ongevallenpreventie op de werkvloer. **Ongevallenpreventie voor het woon-werkverkeer** hinkt daarentegen nog ver achterop, wat zich weerspiegelt in de ongevallenstatistieken. Ook hier is er een belangrijke nood aan sensibilisatie.

De **dode hoek** is nog steeds een actueel probleem in Vlaanderen. Zowel jongeren, volwassenen als senioren zijn het slachtoffer. Inspelen op het menselijk gedrag blijft tot op de dag van vandaag de meest sluitende oplossing. Educatie dient te gaan naar zowel de fietsers als de vrachtwagenchauffeurs.

11. Lange Zware Vrachtwagens (LZV's)

Lange Zware Vrachtwagens (LZV's) zijn vrachtwagens die maximaal zestig ton mogen wegen en/of maximaal 25,25 meter lang mogen zijn. Deze LZV's vormen een bijzonder gevaar voor de zwakke weggebruikers. Niet alleen zijn deze onveilig door de remafstand die dergelijke gevaarten nodig hebben om te kunnen stoppen, bovenal creëren zij bijkomende problemen met betrekking tot de dode hoek van vrachtwagens, vooral aan rotondes en kruispunten. Zelfs al worden deze LZV's bijvoorbeeld enkel tot de snelwegen of de havengebieden toegelaten, dan nog zullen ze gebruik moeten maken van kleinere wegen om hun goederen te brengen of op te halen in productiecentra. Deze productiecentra liggen niet zelden dicht bij of in de

bebouwde kom en schoolomgevingen, met alle gevolgen van dien op het vlak van de verkeersonveiligheid van de zachte weggebruikers.

Het nut van de voorgestelde proefprojecten is daarom bij voorbaat gekend en negatief. De Fietsersbond wenst daarom geen proefprojecten.

Voorbeeld: op de route R4 (Kanaalzone Gent) - Zeebrugge zullen fietsende werknemers geconfronteerd worden met deze gevaartes, inzonderheid wegens de onveiligheid van het fietspad langs de R4 en de kruispunten.

12. Fietsvergoeding voor werknemers De Lijn

De Vlaamse overheid wil het aantal fietsende werknemers doen toenemen. Dit kan o.a. door de fietsvergoeding toe te kennen. Toekenning van deze fietsvergoeding doet het aantal fietsende werknemers verdubbelen (cijfers FOD Mobiliteit en Verkeersveiligheid).

De werknemers van De Lijn krijgen nog steeds geen fietsvergoeding. Het is evident dat de Vlaamse overheid er alles aan moet doen om dit snel te realiseren.

13. Voorbeeldfunctie van parlementsleden en ministers

Parlementsleden, ministers en kabinetsmedewerkers 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 dagelijks vervoermiddel. Tegelijkertijd kunnen ze dan aan den lijve de slechte toestand van de fietsinfrastructuur ervaren (en de pijnpunten (h)erkennen) en erachter komen aan welke eisen fietsinfrastructuur dient te voldoen.