



Standpunten van de Fietsersbond

Om te kunnen fietsen is er meer nodig dan een fiets. Zeker als er verwacht wordt dat de fiets mee een oplossing biedt voor de mobiliteitsproblemen. Op alle beleidsdomeinen en alle beleidsniveau's zijn maatregelen noodzakelijk:

- Infrastructuur
- Onderhoud van de infrastructuur
- Fijnmazig netwerk
- Fietsdiefstal
- Ruimtelijke ordening
- Planmatige aanpak
- Samenwerking met de Fietsersbond
- Kwaliteitsnormen voor fietsen
- Verkeersreglementering
- Mobiliteitseducatie
- Fiscaliteit
- Fiets en openbaar vervoer
- Sensibilisatie en voorbeeldfunctie

Infrastructuur

Vrijliggende - van de rijbaan gescheiden - fietspaden

Waar het verschil in snelheid tussen het gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer geen gemengd verkeer toelaat, vraagt de Fietsersbond vrijliggende, van de rijbaan gescheiden fietspaden. Een parallelle, minstens even directe en veilige verbinding ontslaat de wegbeheerder van deze verplichting. Deze parallelle verbinding moet dan wel vanuit alle vertrekplaatsen en bestemmingen veilig kunnen bereikt worden. Regelmatige doorsteken tussen de hoofdweg en de parallelle weg blijven bovendien noodzakelijk.

Financiële middelen

Tijdens de vorige legislatuur werden de financiële middelen voor fietsinfrastructuur langs gewestwegen door het Vlaamse Gewest gevoelig verhoogd van 12,5 naar 75 miljoen euro. De huidige Vlaamse regering heeft dit bedrag weer verlaagd tot 50 miljoen euro. Aangezien de nood op vele plaatsen hoog is, moeten deze budgetten de komende jaren weer gevoelig stijgen.

Ook van gemeenten (en provincies) wordt een gelijkaardige financiële inspanning verwacht om de noodzakelijke inhaalbeweging inzake fietsinfrastructuur mogelijk te maken.



Via module 13 van het mobiliteitsconvenant worden gemeenten als bouwheer voor de aanleg van veilige fietspaden langs gewestwegen aangesteld. In de praktijk blijkt dat deze gemeenten niet altijd beschikken over de nodige mensen 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. Deze problemen hebben ertoe geleid dat het oorspronkelijke opzet van de module 13 - versnelde aanleg van veilige fietspaden - niet altijd tot bevredigende oplossingen heeft geleid. De Vlaamse regering dient een oplossing te vinden voor deze procedurele problemen door wijzigingen aan deze module.

Zone 30

De kans op een ongeval is dubbel zo groot bij 50 km/u dan bij 30 km/u. De remafstand van een auto is bij 50 km/u immers 26 meter en bij 30 km/u slechts 13 meter. De kans op een aanrijding wordt in een zone 30 dus gehalveerd. De invloed van de botssnelheid is vooral voor fietsers en voetgangers zeer duidelijk. Het risico op overlijden bij voetgangers neemt toe van 5 tot 45% 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 - geen fietspaden aangelegd moeten worden. Gemengd verkeer plaatst alle verkeersdeelnemers op een gelijk niveau, met dezelfde rechten en plichten.

Autoluwere stadskernen staan economisch sterk

Gemeentebesturen moeten de keuze durven maken voor autoluwere centra. Dit maakt de stadscentra 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 dito winkelgebied zien hun bezoekersaantal en de gemiddelde winkelomzet stijgen.

Fietsen langs kanalen en rivieren

Fietsinfrastructuur langs kanalen en rivieren heeft het grote voordeel dat deze dikwijls voor de meest directe 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

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'.

Een inventaris

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 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.

Verplichte kwaliteitsnormen fietsinfrastructuur

Fietsinfrastructuur wordt in Vlaanderen en Brussel nog te dikwijls aangelegd zonder rekening te houden met kwaliteitsnormen. Deze kwaliteitsnormen zijn nochtans opgenomen in het Vademecum Fietsvoorzieningen.

Zij zijn echter niet steeds bindend voor de wegbeheerder. Bij gebrek aan besluit, verordening of reglement terzake worden fietspaden, fietsopstelstroken en fietssuggestiestroken nog dikwijls naar eigen goeddunken aangelegd. De wegbeheerder opteert vaak voor de gemakkelijkste of goedkoopste oplossing. Met als gevolg dat nieuw aangelegde fietspaden na verloop van enkele maanden of jaren zijn omgevormd tot een opeenvolging van putten, verzakkingen en gaten.

Daarom vraagt de Fietsersbond wetgeving die de essentie van de richtlijnen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen verplichtend maakt.

Verharding : asfalt a.u.b.

Niet zelden is het gebruik van betonstraatstenen, tegels of klinkers voor de aanleg van fietspaden de oorzaak van veel ellende, zodat het gebruik hiervan niet langer geoorloofd is. Alleen monolithische verharding in asfalt (en in mindere mate cementbeton) biedt een oplossing die voor alle fietsers aanvaardbaar is. Ook in het Vademecum Fietsvoorzieningen verwachten we duidelijke richtlijnen over de toe te passen verharding.

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 groenfase 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.



Daarnaast zijn tal van creatieve oplossingen mogelijk die vermijden dat fietsers in conflict komen met gemotoriseerd verkeer, inzonderheid vrachtwagenverkeer. Om deze laatste maatregelen toe te kunnen passen, is voorafgaand een wijziging van het verkeersreglement nodig (zie “Verkeersreglementering”).

Onderhoud fietsinfrastructuur

Onderhoud van fietspaden en een consequente winterdienst lijken in Vlaanderen en Brussel eerder bepaald door het toeval. Onderhoud (putten, glasscherven, verzakkingen) van fietsinfrastructuur veronderstelt een onderhoudsplan en de aankoop van specifiek onderhoudsmateriaal. De nodige financiële middelen hiertoe moeten op tijd voorzien worden. *Terzijde: in 1999 nam de Fietsersbond een verzekering rechtsbijstand op in zijn lidmaatschap teneinde fietsers juridische wapens te geven tegen gemeentebesturen die het onderhoud van fietsinfrastructuur niet al te nauw nemen...*

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. Eénrichtingsstraten moeten - in toepassing van de federale wet - in beide richtingen opengesteld worden voor fietsers. De herwaardering van buurtwegen kan deel uitmaken van de uitbouw van dit netwerk. Het netwerk omvat servicepunten, 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.

Het Bovenlokaal Utilitair Fietsroutenetwerk

In opdracht van het Vlaamse Gewest tekenden de Vlaamse provincies een bovenlokaal utilitair fietsroutenetwerk uit. Dit uitgetekend netwerk verdient uiteraard verder gerealiseerd te 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.



Diefstal 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 is vanzelfsprekend 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 is, en dat op diefstalgevoelige plaatsen wordt voorzien in één of andere vorm van bewaking.

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 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.

Tevens zorgt het gemeentebestuur via gravering van fietsen met het rijksregisternummer dat gestolen fietsen later ook sneller kunnen teruggevonden worden.

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

Met het oog op preventie dient de federale overheid een lijst aan te leggen van goedgekeurde fietsslotsen.

Het "hoefijzerslot" moet verplicht onderdeel uitmaken van elke verkochte fiets. Deze verplichting wordt opgelegd aan de fabrikant en/of invoerder van de fiets.

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. Een nationale databank van gestolen fietsen is hiervoor prioritair.

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 ingeplant. 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.

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. Zo kunnen bijvoorbeeld de boetes "geïndexeerd" worden voor die overtredingen die de voorgaande jaren tot doden en zwaargewonden hebben geleid.

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 onze economie? Hoe groot zijn de besparingen in de sociale zekerheid wanneer meer werknemers op de fiets naar het werk rijden?

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

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

Daarom vraagt de Fietsersbond met aandrang de uitvoering van het ontwerp Federaal Totaalplan Fiets en het ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets. Daartoe dienen alle administratieve niveaus te beschikken over een centraal gestuurde fietsdienst met minstens één vrijgestelde fietsambtenaar. Deze dienst hanteert vooral een tijdstabel waarbinnen maatregelen dienen uitgevoerd te worden.

Mobiliteitsraad met prioritaire aandacht voor duurzame alternatieven

Bij het decreet van 20 april 2001 werd de Mobiliteitsraad van Vlaanderen opgericht, die de Vlaamse regering moet adviseren inzake het mobiliteitsbeleid. Gelet op de voordelen die duurzame vervoersmiddelen bieden, lijkt het ons evident dat de belangenorganisaties en spreekbuizen van deze alternatieven - Fietsersbond, Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers en Voetgangersbeweging - in deze Mobiliteitsraad zetelen.

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 fietsambtenaar of een fietsdienst. Daar dient dringend werk van gemaakt te worden. De eerste taak van een fietsambtenaar kan er in bestaan werk te maken van een Gemeentelijk Totaalplan Fiets met daarin vervat een timing en budgetten.

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. Hogere overheden en gemeentebesturen hebben er dan ook alle baat bij om de gebruikers te betrekken bij het mobiliteitsbeleid en het fietsbeleid in het bijzonder.

De Fietsersbond creëert immers een duidelijke meerwaarde bij het vervullen van haar opdracht van algemeen belang. Zonder de Fietsersbond zou het belang van een duurzaam mobiliteitsbeleid ondergewaardeerd worden.



Kwaliteitsnormen

Fietsen en fietsonderdelen die in Europa worden verkocht, dienen tot op vandaag niet verplicht te beantwoorden aan kwaliteits- en veiligheidsnormen. Dit heeft verstrekkende gevolgen. De veiligheid van de fietser is sterk gebaat bij verplichte normen. Op het vlak van fietsverlichting beantwoordt een groot deel van de momenteel verkochte fietsen niet aan de kwaliteit die consumenten mogen verwachten: dynamo's die slippen bij regenweer, lampjes die om de haverklap springen, verlichtingsdraadjes die in een fietsenstalling per definitie kapot getrokken worden bij verwijdering van je eigen fiets uit de stalling,... Geen wonder dat zoveel fietsers zonder doeltreffend werkende verlichting rondrijden!

Remmen die bij vochtig weer hun grip verliezen is een ander vaak voorkomend euvel. Zo mogelijk nog erger zijn sommige kinderfietsen die in speelgoedzaken en supermarkten worden verkocht: het frame is dikwijls slecht gelast, zodat breuken niet ondenkbeeldig zijn. Een bel ontbreekt op deze fietsen meestal en de remgrepen zijn soms zo groot dat een kinderhand ze onmogelijk kan bedienen.

Het opleggen van kwaliteitsnormen is in hoofdzaak een Europese bevoegdheid.

Van de federale overheid verwacht de Fietsersbond dat zij werk maakt van een technisch reglement voor fietsen met normen inzake verkeersveiligheid opdat fietsen naast productveilig ook verkeersveilig zouden zijn. De grootste aandacht gaat hierbij naar verkeersveilige fietsremmen en -verlichting.

Via de Economische Inspectie - Algemene Directie Controle en Bemiddeling - en de Algemene Directie Kwaliteit en Veiligheid, Dienst Productveiligheid kan de naleving van de normen gecontroleerd worden door actieve opsporing van fietsen die niet voldoen aan de geldende normen. Deze fietsen moeten uit de handel genomen worden. Aanvullend kunnen de douanediensdiensten de bedoelde fietsen bij import aan de grenzen in beslag nemen.

Verkeersreglementering

Niettegenstaande een recent aantal positieve wijzigingen in het verkeersreglement, blijven er toch nog heel wat punten op het verlanglijstje van de fietsers:

- Legalisering van het gebruik van LED-fietsverlichting, ook in knipperstand en los van de fiets.
- De mogelijkheid voor fietsers om aan hun rechterzijde minimaal 1 meter afstand te houden (veiliger bij inhalen door gemotoriseerd verkeer: fietsers hebben indien nodig een uitwijkmogelijkheid aan hun rechterzijde).
- Afschaffing bord D9 (dat fietsers en voetgangers mengt op een strook die noch als fietspad noch als voetpad beschouwd kan worden)
- Snelheidsbeperking op secundaire wegen tot 70 km/u;



- De mogelijkheid voor wegbeheerders om aan kruispunten een fase "alle richtingen groen voor fietsers " in te bouwen.
- De mogelijkheid voor wegbeheerders om onder strikte voorwaarden aan kruispunten fietsers rechtsaf door rood te laten rijden (bvb. wanneer zij op alle assen van het kruispunt over fietspaden beschikken).
- Fietsers toelaten in winkelwandelstraten op voorwaarde dat zij voorrang verlenen aan de voetgangers.
- Voorrang voor fietsers op fietsoversteekplaatsen, enkel binnen de bebouwde kom.
- Een realistische reglementering voor het stallen van fietsen op de openbare weg. Momenteel mogen fietsen niet op de rijbaan en zelden op het voetpad gestald worden. Daarom moet de verkeersreglementering het stallen van fietsen op de rijbaan wettelijk mogelijk maken.
- Verplichting gesloten zij-afscherming vrachtwagens
De verplichte installatie van zichtveldverbeterende systemen (dodehoekcamera en/of -spiegel) vanaf 1/1/2003 voor nieuwe en tegen midden 2003 voor bestaande vrachtwagens heeft de vrachtwagen zeker veiliger gemaakt voor fietsers. Een gesloten zij-afscherming - zijplaten tussen de wielen van een vrachtwagen - voorkomt dat bij een ongeluk een fietser onder de wielen van een vrachtwagen terecht komt.
- Verplichte invoering van ISA
Momenteel proberen vele gemeenten via dure investeringen de snelheid van het autoverkeer te verlagen. Op gewestwegen worden er onbemande camera's geplaatst. De politie wordt door steeds meer wijkbewoners gevraagd de snelheid te controleren. Enkele jaren geleden voerde de Fietsersbond zelf snelheidsmetingen uit. Uit deze metingen bleek dat 42% van de voertuigen sneller reed dan de aangegeven limiet. In de zone 30 reed zelfs 81% te snel. De gemiddelde snelheid bedroeg er 41 km/u. Ook in de zone 50 reden 44% van de voertuigen te snel. In de bebouwde kom zijn onbemande camera's onvoldoende efficiënt. Bemande controles zijn evenzeer onvoldoende. Alle infrastructuur aanpassen kost te veel en is niet eens afdoende. Enkel een verplichte ingreep in het voertuigenpark kan de trend definitief keren. De Fietsersbond pleit daarom voor de verplichte invoering van ISA (intelligente snelheidsaanpassing) in alle nieuwe voertuigen. ISA zal immers vooral in de bebouwde kom zorgen voor minder onschuldige slachtoffers bij voetgangers en fietsers. Voor bestaande voertuigen kan men een verplichte installatie opleggen aan bestuurders die regelmatig snelheidsovertredingen begaan (bijvoorbeeld twee zware snelheidsovertredingen in een periode van minder dan twee jaar).
- Verbod op te lange vrachtwagens (LZV)
LZV-vrachtwagens 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 stil te staan. Bovenal creëren zij bijkomende problemen inzake de dode hoek van vrachtwagens. Zelfs al worden zij bijvoorbeeld enkel tot de snelwegen of de havengebieden toegelaten, dan nog moeten zij af- en aanrijden en hun goederen ophalen in productiecentra. Deze productiecentra liggen niet zelden dicht bij of in de bebouwde kom, met alle gevolgen van dien op het vlak van de verkeersonveiligheid van de zachte weggebruikers.

- **Voorzichtige 'Daytime Running Lights'**

Binnen de Europese Unie gaan stemmen op om het gemotoriseerd verkeer ook overdag te verplichten de lichten te gebruiken. Deze verplichting kan een verhoging van de verkeersveiligheid voor het gemotoriseerd verkeer betekenen. Voor de zwakke weggebruikers - fietsers en voetgangers – heerst er onzekerheid over of dit al dan niet een vooruitgang betekent. Is de ervaring uit de Scandinavische landen van toepassing op de situatie in Vlaanderen en Brussel? De Fietsersbond vraagt met aandrang om met de nodige omzichtigheid te werk te gaan bij het invoeren van 'Daytime Running Lights'. Een proefperiode is een must zodat bij een evaluatie met tegenvallende resultaten de maatregel kan teruggeschroefd worden.

- **Versnelde verplichte installatie van antidodehoekapparatuur**

De termijnen opgenomen in de Europese Richtlijnen om alle Europese vrachtwagens uit te rusten met dode hoek apparatuur zijn te lang en dienen versneld van toepassing te worden. Belangrijker nog is dat er in de Richtlijn 2003/97/EG geen verplichte anti-dodehoekapparatuur wordt opgelegd voor de bestaande vrachtwagens, bussen en bestelwagens.

Terzijde: indien verlamme meningsverschillen tussen beide landsdelen in België noodzakelijke wijzigingen ten gunste van fietsers in de weg blijven staan en hun verkeersveiligheid in het gedrang brengen, moet de verkeersreglementering geregionaliseerd worden.

Efficiënter handhavingsbeleid

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

De effectieve invoering van het rijbewijs met punten en de verplichte installatie van snelheidsbegrenzers in het geval van recidivisme zijn efficiënte instrumenten om een ernstig handhavingsbeleid te voeren en dienen derhalve in uitvoering gebracht te worden.



Educatie

Mobiliteitseducatie

Mobiliteitseducatie is meer dan alleen maar verkeers- en veiligheidsregels van buiten leren. Dit betekent dat mobiliteitsonderwijs deel gaat uitmaken van lespakketten in het secundair onderwijs. Daarin worden mobiliteit en verkeer in een ruimere context gesitueerd waarin onder andere alle aspecten van de vervoerswijzekeuze aan bod komen.

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.

Fiscaliteit

Werkgevers kunnen volgens de huidige wetgeving een belastingsvrije fietsvergoeding toekennen. Gelet op de positieve gevolgen van een verhoogd fietsgebruik in het woon-werkverkeer moet deze fietsvergoeding aan alle werknemers verplicht toegekend worden via het sociaal overleg.

Ook de schoolgaande jeugd moet een belastingsvrije fietsvergoeding krijgen. Zij worden momenteel in vele steden en gemeenten op de bus of de trein geduwd door het aanbod van gratis of goedkope abonnementen (systeem derdebetalers). Fietsende scholieren ervaren dit als bijzonder discriminatoir. Deze ongelijke behandeling kan een rem betekenen op het gebruik van de fiets voor woon-schoolverkeer.

Vrijstelling als beroepsinkomsten in de personenbelasting van het terbeschikking krijgen van bedrijfsfietsen, fietskledij, fietsherstellingen en fietsaccessoires (niet langer beschouwen als voordeel in natura).

Zes procent BTW op verkoop en herstelling fietsen. Voor verkoop van fietsen geldt momenteel een BTW-percentag van 21 %. Voor herstelling van fietsen geldt nu eens 6 %, dan eens 21 %, al naargelang de werkuren of de onderdelen meer dan de helft van de factuur uitmaken. Gelet op het economisch, sociaal en ecologisch nut van het gebruik van de fiets is het voor de Fietsersbond vanzelfsprekend dat voor zowel verkoop als herstelling een 6 %-percentag moet gelden. Onderhoud van fietsen is immers nodig om deze fietsen veilig te houden en de verkeersveiligheid van fietsers te blijven waarborgen.



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 door openbaar vervoersmaatschappijen als valabele klanten worden behandeld.

Fietsen en treinen (en stations)

Aanbod van diefstalveilige én comfortabele fietsenstallingen aan elk NMBS-station (overdekt, geen wielklemmen maar wel beugels, ruim, verlicht, dichtbij het station, niet ondergronds en goed aangeduid). Wanneer het aantal fietsende pendelaars meer dan 200 bedraagt, moet een bewaakte fietsenstalling voorzien worden. Bij afwezigheid van een bewaakte fietsenstalling dienen fietskluizen geplaatst te worden.

Een betere controle op de concessionaris van de elektronisch bewaakte fietsenstallingen met naleving van een aantal minimumvoorwaarden zodat de kwaliteit van de uitbating door de concessionaris gewaarborgd wordt. Dikwijls bereiken ons klachten over het slecht functioneren van deze stallingen: geblokkeerde systemen, slechte bereikbaarheid personeel voor aanschaf en verlenging abonnement, open deuren,...

Herinrichting van al het huidig rijdend materieel om fietsen mee te nemen op de trein en aankoop van rijdend materieel waar wél fietsen in meekunnen.

Vervoer van fietsen op treinen tegen goedkoper tarief;

Verhuur van (stads)fietsen en accessoires als kinderstoel en fietstas in grote stations (in eigen beheer of via concessionaris) met prioriteit voor de grote steden als Brussel, Antwerpen en Gent.

Een halt op de aanleg van mega-autoparkings in de buurt van stedelijke NMBS-stations. Deze parkings trekken extra gemotoriseerd verkeer aan, terwijl zeker in deze steden voldoende duurzame alternatieven voorhanden zijn (fiets, bus, tram,...).

Voorzien van een fietspad - op gronden van de NMBS - langs de spoorwegbedding bij de aanleg van nieuwe sporen (bvb. HST-lijnen).

Een halt op het afschaffen van overwegen (op zijn minst voor fietsers), zodat fietsers geen gevaarlijke omwegen moeten maken.

Deze verzuchtingen dienen zo concreet mogelijk opgenomen te worden in het beheerscontract tussen de federale overheid en de NMBS.



Intermodaliteit fiets – trein in heel Europa

Het vervoer van fietsen op internationale treinen betekent een verdere stap in de intermodaliteit van de diverse vervoermiddelen. Gelet op het feit dat Europa een fijnmazig spoorwegennet heeft en de treinstations in het hartje van de Europese steden gelegen zijn - voordelen die luchthavens lang niet altijd kunnen bieden - dient het vervoer van fietsen op internationale verbindingen algemeen toegelaten te worden. Deze dienst werd de afgelopen jaren voortdurend afgebouwd. De onduidelijkheid bij de gebruikers is groot aangezien de regels continu worden gewijzigd en enige communicatie ontbreekt. De Fietsersbond wil een veralgemening van de mogelijkheid fietsen mee te nemen op de trein, hogesnelheidstreinen inbegrepen.

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.

In het beheerscontract met de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn kan daarom best worden opgenomen dat aan alle stopplaatsen van bus en tram diefstalveilige en comfortabele fietsenstallingen worden voorzien. Een betere bereikbaarheid van de haltes van het openbaar vervoer kan er in sommige gebieden toe leiden dat minder haltes noodzakelijk zijn (met o.a. mindere uitgaven voor halte-infrastructuur en hogere kruissnelheid als positieve gevolgen). Voor hoofdhalttes van openbaar vervoer kan gedacht worden aan servicepunten voor fietsers met o.a. bandenopblaasstations en een automaat met fietsonderdelen.

Net zoals de MIVB proefprojecten plant voor het vervoer van fietsen in en aan bussen en trams, kan De Lijn dergelijke proefprojecten opzetten met het oog op een mogelijke realisatie hiervan in de toekomst.

Sensibiliseren en voorbeeldfunctie

Sensibilisatie door onderzoek

Onderzoek met betrekking tot het fietsbeleid is in Vlaanderen en Brussel 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 Fietsersbond doorgedreven wetenschappelijk onderzoek naar de effecten van verhoogd fietsgebruik op het vlak van gezondheid, tewerkstelling, mobiliteit, milieu en economie onmisbaar.



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.