

Fietsbeleid is teamsport



Resoluut de kaart van de fiets trekken, betekent werken aan een **geïntegreerd fietsbeleid**. Geïntegreerd fietsbeleid is teamwerk. Fietsbeleid dat enkel berust op de schouders van één schepen, uiteraard die van mobiliteit, heeft minder kans van slagen. Wanneer het hele schepencollege een breed gemeentelijk project ondersteunt waarin de fiets de hoofdrol speelt, dan werkt het samen aan een inspirerend project.

Een gemeente die is ingericht op maat van fietsers en voetgangers heeft alleen maar voordelen: efficiënt gebruik van beschikbare ruimte, meer leven op straat, meer sociale controle, meer verkeersveiligheid, een betere bereikbaarheid, properder lucht en een gevoelige verbetering van de algemene levenskwaliteit. Kortom, **een fietsgemeente is een aantrekkelijke gemeente**.

Ontwerp, denk en organiseer vanuit fietsers en voetgangers, jong én oud. Vandaag moeten fietsers en voetgangers het vaak stellen met de 'restruimte'. Dat is de ruimte die overblijft eens de rijbanen van de auto zijn ingetekend. Maar een gemeente die aantrekkelijk wil zijn en blijven, draait die logica om. Alles begint met actieve weggebruikers die **volop ruimte krijgen**.

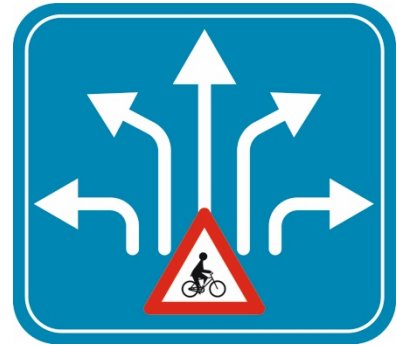
Maak fietsers en voetgangers maatgevend in woonwijken, handelskernen, schoolomgevingen en alle andere plekken waar veel activiteiten zijn. Denk niet langer in termen van autodoorstroming, vraag je niet langer af hoeveel auto's er per uur kunnen passeren, maar denk in termen van *aantal mensen*. Durf duidelijke **keuzes maken voor de fietser en de voetganger**.

Die samenwerking wordt tastbaar door de invoering van **de fietstoets**. Dit is een concreet hulpmiddel om bij elke beslissing binnen elk beleidsdomein de vraag te stellen wat de mogelijke impact is op het fietsgebruik. Elke opportuniteit die fietsen vanzelfsprekend kan maken, moet worden aangegrepen. Is de impact op het fietsgebruik positief: fantastisch, en misschien kan er nog meer worden uitgehaald? Is er geen impact: kan er toch iets worden uitgehaald? Is een maatregel negatief voor het fietsgebruik: zullen we bijsturen?

Met de tien tips die volgen, willen we je uitdagen om in 2024 fietsen in jouw gemeente helemaal vanzelfsprekend te maken. De tips zijn gericht aan het voltallige schepencollege en de burgemeester. Dit is een project voor iedereen die er woont en bestuurt.

TIP 1

Schepen van mobiliteit en openbare werken



“Build it and they will come”: goede fietsinfrastructuur trekt gebruikers aan.

“Wij hebben alle kruispunten conflictvrij gemaakt. Onze fietsers zijn hier erg over te spreken. En bovendien staan er nu voldoende veilige fietsenstallingen in alle handelskernen en aan sportcentra.”

Alles begint met een goed uitgewerkt **mobiliteitsplan**. De visie luidt dan dat de fiets **de basisschakel** is voor de verplaatsingen in de gemeente. De fiets is niet langer enkel een aandachtspunt. Stel naast de mobiliteitsambtenaar een fietsambtenaar aan die volop kan werken aan het fietsvriendelijk maken van de gemeente, met het STOP-principe als leidraad.

Zelfs met de beste wil van de wereld zal het in veel gevallen niet mogelijk zijn om in één straat zowel een voetpad, fietspad, parkeerplaatsen als een rijbaan te krijgen die ook breed genoeg is voor het openbaar vervoer. Dus je moet **kiezen** en knopen doorhakken. Hanteer in verblijfsgebieden consequent het STOP-principe.

Verwen je voetgangers en je fietsers, ze zullen jou hiervoor zeer dankbaar zijn.

Parkeerplaatsen schrappen levert soms veel protest op, maar besef hoeveel ruimte hierdoor vrijkomt voor bijkomend zitmeubilair, terrassen, groen, openbare ontmoetingsplekken. Of gewoon voor een simpele fietsenstalling. Op de plaats van één autoparkeerplaats passen met gemak acht fietsen.

Autowerende maatregelen invoeren is niet overal even simpel. Draagvlak kan groeien door een paar maanden te experimenteren met een tijdelijke inrichting, die bij voorkeur samen met buurtbewoners bedacht werd. Zo kunnen bewoners of bezoekers wennen aan de nieuwe situatie, zien ze de kwaliteit van de ruimte vergroten, maar blijft bijsturen mogelijk.

Ambitie? Fietsinfrastructuur van topkwaliteit bouwen!

Leg fietsinfrastructuur van topkwaliteit aan en de fietsers komen als vanzelf. Maar wat is topinfrastructuur?

Een fijnmazig fietsnetwerk inrichten

Breng in kaart waar de meeste fietsverplaatsingen te verwachten zijn. Maak van die hoofdroutes de ruggengraat van het fietsnetwerk. Daarop sluiten de kleinere routes aan. Het

verschil tussen hoofdroutes en kleinere routes is dat fietsers op hoofdroutes voorrang hebben, dat ze ruim zijn (minstens 2 meter breed enkele richting), aangelegd worden in comfortabel asfalt en herkenbaar zijn.

Een hoofdroute is de rode loper van de fietser

Fietsers willen overal rijden. Elke bestemming in de gemeente moet veilig en vlot bereikbaar zijn met de fiets. De logica van hoofdroutes en kleinere routes kan gebruikt worden om prioriteiten te stellen. Door eerst een hoofdroute aan te pakken, kan er snel veel winst worden geboekt omdat hier het grootste aandeel fietsers van zullen kunnen profiteren. Maar krijgt de gemeente van fietsers geregeld klachten over een punt dat op een kleinere fietsroute ligt, dan is dat absoluut een reden om ook daar in te grijpen.

Routes doortrekken

Een fietspad dat stopt aan de gemeentegrens, daar heeft een fietser weinig aan. Overleg met je burens, creëer volledige fietsroutes, werk samen om missing links op te lossen.

Het 30/50/70-principe als leidraad gebruiken

Dit principe kan eenvoudig gebruikt worden om straten fietsvriendelijk te maken.

- Als er maximum aan 30 km/u mag worden gereden, dan kan gemengd verkeer, zonder een apart fietspad.
- Waar men tot 50 km/u mag rijden, hoort minimaal verhoogde aanliggende fietsinfrastructuur.
- Op wegen waar men tot 70 km/u mag rijden, zijn gescheiden fietspaden noodzakelijk.

Men kan beginnen met het snelheidsregime aan te passen aan de bestaande fietsinfrastructuur. Op die manier wordt een straat zeer snel fietsvriendelijk.

Fietspaden worden uiteraard aangelegd volgens de normen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. De maximumsnelheid wordt in functie van die voorwaarden bepaald. Duidelijk en veilig.

3 hulpmiddelen voor gemengd verkeer:

de zone 30, het woonerf en de fietsstraat

Waar wonen, recreatie, werken of winkelen domineert, is de verkeersfunctie ondergeschikt. De invoering van zone 30 is een belangrijk hulpmiddel om meer veiligheid te creëren. Een duidelijk aangegeven zone 30 dient zodanig ingericht te worden dat hogere snelheden fysiek onmogelijk worden. Enkel een bord 'zone 30' plaatsen zal de snelheid niet afdwingen.

Naast de ontwikkeling van zones 30 kan men in woon- en winkelbuurten opteren voor het inrichten van woon- en winkelerven.

Wil je graag een fietsstraat in de gemeente, zorg er dan voor dat doorgaand autoverkeer onmogelijk is, dat de snelheidsbeperking van 30 km/u kan worden afgedwongen, dat er wordt gecontroleerd op het inhaalverbod, en dat er in de straat gevoelig meer fietsers dan automobilisten rijden.

Vandaag infrastructuur voor morgen bouwen

De voorzieningen moeten op maat zijn van vele soorten fietsers. Op die van de pendelaar die snel naar het station wil, op ouders die hun kinderen naar school brengen met de bakfiets, op

de langeafstandsfietzers op een speed pedelec, op de kleuter en zijn kleine kinderfiets, op de senior die het fietsen herontdekt heeft. Geef al deze fietsers ruimte en zorg dat zij zich allemaal veilig voelen. Maak fietspaden breed genoeg zodat ze het stijgend fietsgebruik aankunnen: bouw vandaag infrastructuur die de toekomst aankan.

Fietzers de keuze geven

Geen enkele fietser is dezelfde. De een maalt er niet om om langs drukke verkeersassen te rijden, zolang het maar vooruit gaat. De ander vindt het prettiger om te fietsen langs rustige wegen. Een derde kiest straten met veel voorzieningen zodat ze snel nog een boodschap kunnen doen. Sommigen voelen zich niet erg op hun gemak in het donker op een afgelegen fietsweg, voor anderen is dit net een heerlijke fietservaring. Een netwerk waarin fietsers overal welkom zijn, geeft hen altijd de route van hun voorkeur.

Doorstroming bevorderen

Ook voor fietsers is doorstroming belangrijk. Vaak moeten stoppen tast het fietsplezier aan, maar betekent vooral reistijdverlies. Het invoeren van rechtsaf door rood is een simpele en effectieve maatregel om te vermijden dat fietsers nodeloos wachten. Door aftelpalen weten fietsers hoelang de wachttijd nog bedraagt. Wachttijden van meer dan 30 seconden zijn af te raden. Beugels waar wachtende fietsers tegen kunnen leunen vermijden dat ze een voet op de grond moeten zetten. Op hoofdroutes zijn fietsbruggen en -tunnels gewenst.

Resoluut voor conflictvrije kruispunten gaan

Hoe minder fietsers en gemotoriseerd verkeer elkaar tegenkomen, hoe kleiner de kans op ongevallen. Het is niet toevallig dat de meeste ongelukken met fietsers op kruispunten gebeuren. Ga resoluut voor conflictvrije kruispunten.

- Verkeerslichten kunnen zo ingesteld worden dat eerst fietsers het kruispunt kunnen betreden, en pas daarna het gemotoriseerd verkeer.
- 'Vierkant groen' gaat nog een stap verder en is een lichtenregeling waarbij alle fietsers en voetgangers in alle richtingen tegelijkertijd groen krijgen. Zo worden conflicten met het gemotoriseerd verkeer helemaal onmogelijk.
- Waar een hoofdfietsroute en ringweg of een andere drukke verkeersas elkaar kruisen, zijn ongelijkgrondse kruisingen nodig (waarbij bij voorkeur het autoverkeer onder de grond verdwijnt).

Infrastructuur bouwen waarop jouw eigen kinderen veilig kunnen fietsen en oversteken

Screen je gemeente op veiligheid van oversteekplaatsen. Gebruik hiervoor een eenvoudig criterium: zou je er een kind alleen laten oversteken? Is het antwoord neen, dan is er werk aan de winkel.

- Creëer op oversteekplaatsen zonder verkeerslichten brede en comfortabele middeneilanden zodat fietsers maar één rijstrook per keer moeten oversteken.
- Geef prioriteit aan de drukste oversteekplaatsen, maar blijf de ambitie aanhouden om alle punten aan te pakken.
- Waar hoofd fietsroutes drukke verkeersaders kruisen, is een ongelijkgrondse kruising de voorkeursoplossing.
- Zogeheten voetpadenoren (dit zijn uitstulpingen aan voetpaden) zijn eenvoudig te realiseren, goedkoop en een verbetering van de veiligheid: alle weggebruikers zien elkaar veel beter!

Comfortabele fietsroutes verhogen hun aantrekkelijkheid

Welke wegverharding? Vraag fietsers op welke ondergrond ze het liefst rijden, en het antwoord luidt unisono: **asfalt**. Kies dus consequent voor asfalt bij de aanleg van fietspaden. Zorg dat fietsers altijd minstens hetzelfde comfortniveau hebben als automobilisten.

Vermijd drempels tussen diverse overgangen in het fietspad, trek verhoogde fietspaden door over kruispunten. Laat het fietspad niet indalen ter hoogte van op- en inritten van woningen en bedrijven. Voor een automobilist maakt dat hoogteverschil niets uit, voor de fietser scheelt het een pak in comfort.

Wat met historische kasseien? Als men om historische of esthetische redenen voor kasseien kiest, kan men opteren voor platte of gezaagde kasseien. Bestaande kasseiwegen in historische steden kunnen voorzien worden van een comfortstrook voor fietsers. En in historische kasseistraten, is onderhoud – vlakke weg, geen voegen – essentieel voor comfort en veiligheid!

Haal alle obstakels weg! Rioolputroosters, verkeersborden pal naast of op het fietspad, elektriciteitscabines: hou ze uit de buurt van fietsers. Wees spaarzaam met paaltjes. Stel je de vraag of die paaltjes nut hebben. Zet ze wijd genoeg uit elkaar zodat ook een bakfietser kan passeren. De paaltjeswijzer helpt je de juiste afweging maken.

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 strooien met pekels zijn hiervoor de aangewezen methode. Sneeuw en ijzel dienen te worden geruimd op vastgelegde prioritaire assen. Volg meldingen van *Fix my Street* strikt op.

Licht zorgt voor veiligheid. Het gros van de mensen fietst het liefst langs plaatsen waar er sociale controle is. Hou hier rekening mee. Zorg dat routes door parken ook zijn verlicht met warm licht. Dit is goed voor het veiligheidsgevoel, en ook gewoon praktisch.

Toon de weg! Fietsers willen overal rijden, maar niet alle fietsers kennen de gemeente of stad op hun duimpje –denk maar aan de vele bezoekers die je zult aantrekken. Uniforme **fietsbewegwijzering** zorgt ervoor dat de belangrijkste voorzieningen en publieksfuncties gemakkelijk te vinden zijn. Ga er niet vanuit dat mensen hun route online zullen opzoeken. Dat is niet erg praktisch onderweg en bovendien gebruikt niet iedereen een smartphone. Fysieke bewegwijzering is een mooie dienstverlening voor de actieve weggebruikers in je gemeente.

Onze tip: Fietsbewegwijzering toont zowel afstand (bvb 1,6 kilometer) als gemiddelde reistijd (bvb 8 minuten). Op korte termijn kunnen fietsroutes ook aangeduid worden met stickers op de weg.

Scheid zwaar van licht verkeer. Zorg altijd voor fysiek afgescheiden fietspaden op plaatsen waar vrachtwagens passeren. Haal vrachtverkeer weg uit woonwijken en kernen via een 21ste-eeuws distributiesysteem. Vanaf een overslagcentrum aan de rand van de gemeente kan de vracht van grotere vrachtwagens overgeplaatst worden naar kleinere voertuigen (cargofietsen of elektrische vrachtwagens). Minder stress voor transportbedrijven, minder stress voor fietsers. Winst voor iedereen.

Voorbeeldige wegenwerken. Ook bij wegenwerken moeten fietsers vlot en veilig kunnen passeren. Een bordje met 'fietsers afstappen' volstaat niet. Waar het fietspad wordt versperd is een minimum vrije doorgang van 1 meter verplicht. Moeten fietsers omrijden, kondig dit dan een aantal dagen voordien aan. Voorzie vervolgens een duidelijke omleiding, inclusief info over het aantal (kilo)meters en aantal minuten omrijden. Laat de politie een werfcontrole doen.

Zorg voor kwalitatieve fietsenstallingen.

Waar kan ik mijn fiets kwijt? Op het einde van elke fietstocht moet een fietser zijn of haar fiets ergens kwijt kunnen. Het minste wat een fietser verwacht is om de fiets weer in dezelfde staat terug te vinden. Zorg daarom voor comfortabele, diefstalveilige en vandaalongevoelige fietsparkeervoorzieningen.

Onze tips voor fietsparkeervoorzieningen

- Maak er zaak van om alle gemeentelijke instellingen en alle gemeenschapsvoorzieningen zoals culturele centra, sporthal, bibliotheek enz. te voorzien met fietsenstallingen. Aan stations parkeren fietsers een hele dag. Zorg daar voor overdekte stallingen (zie ook de aanbevelingen van Fietsberaad hieromtrent).
- Zijn er straten in je gemeente waar veel fietsen tegen de gevels staan? Dat is het signaal dat er een bijkomende stalling nodig is. Is de stalling steeds voor minstens 85% gevuld? Ook dan vergroot je best de capaciteit.
- Een gemeente die bij grotere stallingen fietspompen en oplaadpunten voor elektrische fietsen voorziet, toont hiermee extra zijn appreciatie voor de fietsende inwoner.
- In woonbuurten kunnen gemeenschappelijke fietsenstallingen door plaatsgebrek in de individuele woningen opvangen. Fietskluisen of -trommels voor gemeenschappelijk gebruik vormen hier een uitstekend alternatief. Ook het gebruik van leegstaande panden en het gemeenschappelijk gebruik van fietsenstallingen van bedrijven zijn een optie.

- Werk een fietsparkeernorm uit die alle gemeentediensten en private bouwheren verplicht om voldoende fietsenstallingen te voorzien in elke nieuwbouw. Dit geldt zowel voor particuliere woningen en appartementsblokken (minimaal twee per woning en één bijkomende plek per extra slaapkamer), als voor winkels (kleine krijgen minimum drie fietsenstallingsplaatsen, grote krijgen minimum drie fietsenstallingsplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak) en bedrijven (twee plaatsen per 100m² bruto vloeroppervlak).

Fietzers geven een schat aan informatie, gebruik die!

Zet de **Meetfiets** van de Fietzersbond in 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 is het vertrekpunt zijn van een structureel beheer van fietsinfrastructuur.

Observeer het **gedrag van fietsers**. Waar gebeuren er veel overtredingen? Vermoedelijk is er daar sprake van onaangepaste infrastructuur. Kijk waar fietsers nood aan hebben en pas de infrastructuur daar op aan.

- De Fietzersbond kan voor de gemeente een gedragsanalyse opzetten.
- Tevredenheidsenquêtes geven waardevolle feedback over het gevoerde fietsbeleid.
- Fietstellingen brengen het gebruik van de fiets in kaart. Ze kunnen ook licht werpen op het soort gebruikers. Hoe is de man-vrouwverhouding? Hoeveel kinderen zitten er op de fiets? Hoeveel elektrische fietsers tel je? Veel fietsende kinderen en senioren mag je beschouwen als een teken dat het de goede kant op gaat met je fietsbeleid. Veel helmen en fluo-hesjes kunnen erop wijzen dat fietsers zich niet erg veilig voelen.
- Overleg met de lokale afdelingen van de Fietzersbond. Richt een fietscommissie op en nodig de Fietzersbond uit. Vraag bij een heraanleg advies van bij het conceptstadium. Input van de gebruikers kan je ontwerp gevoelig verbeteren.

TIP 2

Aan: Schepen van ruimtelijke ordening en stadsontwikkeling



Nabijheid is de beste mobiliteit.

“In mijn gemeente is vrijwel alles op loop- en fietsafstand bereikbaar. Voor de meerderheid van de verplaatsingen is een auto overbodig.”

Korte afstanden stimuleren fietsen en wandelen. De sleutel tot die korte afstanden ligt uiteraard bij het ruimtelijke ordeningsbeleid.

Door het uitbaten van buurtwinkels, crèches, scholen, lokale dienstencentra, sportinfrastructuur en andere voorzieningen op korte afstand van elkaar aan te moedigen, wordt een fijnmazig weefsel gecreëerd dat korte verplaatsingen mogelijk maakt. **Korte afstanden stimuleren fietsen en wandelen.**

Verhuis winkels en allerlei diensten, kantoren en belangrijke tewerkstellingscentra niet naar de rand van de stad/gemeente. Plant ze ook niet in op een locatie waar ze bijna enkel nog met de auto bereikbaar zijn. Bovendien betekenen shoppingcentra of baanwinkels extra concurrentie voor de lokale kleinhandel in het centrum, terwijl zij net mee zorg dragen voor een dynamische en aantrekkelijke befietsbare kern. De gemeente kan hier sturend optreden via haar **vergunningenbeleid**.

Nieuwe wijken worden best zoveel mogelijk opgebouwd vanuit fietsinfrastructuur. Auto's verdwijnen er uit het straatbeeld door het parkeren op een (bij voorkeur ondergrondse) buurtparking te organiseren. Projecten die in handen van de gemeente of stadsontwikkelingsbedrijf worden uitgevoerd, kunnen wat betreft mobiliteit een **voorbeeldfunctie** hebben. Wat private projectontwikkelaars niet snel zullen doen, kan de stad of gemeente wel aanpakken: experimenteren met autovrije woonwijken of appartementen zonder parkeergarages.

Om het fietsgebruik een extra duw te geven moeten niet alleen minimumnormen voor fietsparkeerplaatsen worden opgenomen in het vergunningenbeleid. Ook **autoparkeernormen** die een maximum aantal parkeerplaatsen opleggen, zijn een uitstekend instrument om het mobiliteitsbeleid te sturen richting fiets. Normen die één parkeerplaats opleggen per wooneenheid zijn niet meer van deze tijd. Zeker bewoners die in de kern van de gemeente wonen of in de buurt van knooppunten van het openbaar vervoer hebben vaak meer dan een genoeg aan een deelauto. Bevorder dus **parkeerplaatsen voor deelmobiliteit**.

Woningen, scholen, werkplekken en andere attractieve locaties krijgen een **bereikbaarheids- of mobiliteitscoëfficiënt**.

TIP 3

Aan: Schepen van onderwijs en jeugd



De school is de plek waar fietsen aangeleerd en aangemoedigd wordt.

“In onze gemeente gaan elk jaar meer kinderen met de fiets naar school dankzij leesbare en veilige fietsroutes.”

Wie als kind veel fietst, zal ook als volwassene sneller naar de fiets grijpen. Hier krijg je dus de kans om een duurzaam mobiliteitspatroon te installeren. Kinderen kunnen hun ouders aanzetten om vaker de fiets te nemen. Veel ouders maken zich zorgen over de veiligheid bij het naar school fietsen. Dat gevoel kan de gemeente ontmijnen door **sensibiliseren en het realiseren van veilige fietsroutes**. Kinderen zelf vinden fietsen naar school meestal erg prettig!

Fietslessen op school en educatieve routes kunnen kinderen die niet naar school (kunnen) fietsen toch vertrouwd maken met de fiets. De verplaatsingen **tijdens de schooluren** met de fiets laten gebeuren, kan die vertrouwdheid versterken. Door een systeem van leasefietsen of deelfietsen kunnen kinderen die geen eigen fiets hebben of niet met de fiets naar school gemakkelijk deelnemen. Voor de leerlingen van het 6de leerjaar kan de gemeente een **fietsexamen** organiseren. Dit kan een prettige activiteit zijn. Bovendien zijn veel 12-jarigen erg trots op hun fietsbrevet!

Zwemmen leer je niet op de schoolbank, fietsen ook niet. Kinderen moeten hun rechten en plichten als fietser kennen, maar bovenal moeten ze **praktijkervaring** opdoen. Dit kan bijvoorbeeld door het realiseren van educatieve routes. Hetzelfde geldt om inzicht te krijgen in de dode hoek van een vrachtwagen. Wanneer kinderen vanuit een echte vrachtwagen kunnen ervaren waar ze met de fiets wel of niet zichtbaar zijn, zal het effect veel groter zijn dan wanneer ze dit enkel in theorie krijgen uitgelegd.

Schoolroutekaarten tonen niet alleen aan kinderen, maar vooral aan ouders de veiligste weg naar school. Die wegen leren kennen kan een doorslaggevende stimulans zijn om kinderen naar school te laten fietsen.

Leerlingen uit het secundair onderwijs fietsen meestal alleen naar school. Ook voor deze groep blijft het belangrijk om aan fietseducatie te doen. Bovendien kan er in de lessen aandacht worden besteed aan het concept duurzame mobiliteit en aan het STOP-principe. Ook kan de impact van de **verschillende vervoerswijzen** (eigen auto, OV, deelmobiliteit) aan bod komen.

Kiss&Rides maken de schoolomgeving chaotisch. Dat voelt onveilig aan. Bovendien worden Kiss&Rides vaak fout gebruikt en moedigen ze het autogebruik aan. Kies daarom voor **schoolstraten**, die gemotoriseerd verkeer tijdens de spitsuren verbieden. Schoolstraten zorgen voor een fietsveilige en kalme schoolomgeving, wat stimuleert om met de fiets naar school te gaan. Voor wie niet met de fiets

naar school kan, kunnen er **'stapspots'** worden aangelegd. Dat zijn plaatsen op wandelafstand van de school waar ouders hun kinderen probleemloos kunnen afzetten. Van daaruit kunnen ze samen, onder begeleiding van een leerkracht of gemachtigd opzichter, naar de school stappen.

Vermijd dat **vrachtverkeer** en schoolkinderen op hetzelfde moment onderweg zijn, zeker op de voornaamste routes naar school.

Ondersteun scholen om afgesloten en overdekte **fietsenstallingen** te voorzien voor zowel de leerlingen als voor de leerkrachten. Kinderen kijken op naar hun leerkrachten. Wanneer hun juf of meester fietst, zullen ze nog meer zin hebben om ook met de fiets naar school te gaan.

Wanneer de lokale fietsenmaker op bezoek komt, leren kinderen wat een veilige fiets is die aan alle wettelijke normen voldoet. Dit kan ook in samenwerking met de **lokale politie**.

TIP 4

Aan: Schepen van financiën en begroting



Geen enkele investering is zo rendabel als fietsinvesteringen.

“Bij alle grote investeringen van de gemeente, hebben wij telkens de kosten en baten grondig bestudeerd.

Ik stond er van te kijken hoe vaak de fiets er als beste investering uitkwam!

Bovendien, het aantal fietsers die de nieuwe fietsbrug gebruikt, overtreft onze verwachtingen ruimschoots.”

Het VITO berekende dat 1 euro investeren in fietssnelwegen, 2 tot 14 euro aan gezondheidsvoordelen oplevert. En een onderzoek van *Transport & Mobility Leuven* concludeerde dat fietsers de enige weggebruikers zijn die **de overheid helpen geld uit te sparen** op de maatschappelijke kosten van de mobiliteit.

Een gemeente die slim wil investeren in openbare werken, legt de focus op fietsinfrastructuur. Deze kost de belastingbetaler het minst, en brengt de volledige gemeente het meest op. Bovendien zorgt een verkeersveilige en aantrekkelijke omgeving ervoor dat **jonge tweeverdieners met kinderen** in de gemeente blijven wonen.

Onze tips

- Krijg zicht op hoeveel de gemeente jaarlijks investeert in fietsbeleid, en trek dat bedrag stelselmatig op.
- Gebruik de inkomsten van de parkeergelden op een intelligente manier, en investeer ze in fietsinfrastructuur, herinrichting van autoluwe straten en pleinen, een kwaliteitsvolle leefomgeving,...
- Vermijd de aanleg van bijkomende auto-infrastructuur. Het enige wat dat oplevert is bijkomend autoverkeer en de overlast die daarmee gepaard gaat (ruimte, lawaai, onveiligheid, fijn stof). Besteed die budgetten aan de verdere uitbouw van een fijnmazig fietsnetwerk. Het rendement is er meteen in de vorm van meer fietsers, plus gezondere en gelukkigere inwoners.
- Voor sommigen is een duwtje in de vorm van een subsidie doorslaggevend voor de aankoop van een elektrische fiets of het wegdoen van de wagen.

TIP 5

Aan: Schepen van personeelsbeleid



Iedereen mee op de fiets:
het hele stadsbestuur en de ambtenaren geven het goede voorbeeld!

“Sinds wij de fiets ingevoerd hebben als onderdeel van ons personeelsbeleid, zijn er minder afwezigheden en is de sfeer op de werkvloer nog verbeterd!”

De gemeente heeft een voorbeeldfunctie voor andere werkgevers en voor de bevolking. Het is dan ook logisch om een beleid te voeren dat fietsen stimuleert. Bovendien zijn fietsende werknemers minder vaak ziek en zijn fietsers gelukkiger. Win-win!

Onze tips:

- Stel dienst(transport)fietsen ter beschikking en zorg voor het onderhoud ervan.
- Geef werknemers de maximale fietsvergoeding. Het fiscaal plafond voor 2017 ligt op 23 cent per gereden kilometer.
- Zorg voor ruime, overdekte en afgesloten fietsenstallingen op alle werklocaties van de gemeente.
- Fietsmotivatieprogramma's zoals **Bike to Work** van de Fietsersbond zijn een zinvolle en efficiënte ondersteuning voor het gemeentelijk fietsbeleid.

TIP 6

Aan: Schepen van vrije tijd, toerisme, cultuur en evenementen



Fietsers verwelkomen door een gepaste bewegwijzering en goede fietsenstallingen.

“Sinds wij de bewegwijzering van en naar de gemeente verbeterd hebben, hebben wij geen verkeersoverlast meer op marktdagen en tijdens evenementen. Mensen kunnen hun fiets overal veilig stallen.”

Uiteraard is het een voordeel als ook niet-inwoners gemotiveerd worden om in en naar je gemeente te fietsen. Minder auto's van bezoekers betekent ook minder kans op overlast veroorzaakt door het autoverkeer en meer beschikbare parkeerplaatsen voor de eigen inwoners. Bovendien is een fietsgemeente al een **toeristische trekpleister** op zich.

Onze tips:

- Profileer je gemeente ook bij bezoekers als fietsgemeente. Heet fietsende bezoekers welkom.
- Werk samen met de buurgemeenten om een uniforme en duidelijke fietsbewegwijzering te realiseren. Zo vinden ook mensen van buitenaf gemakkelijk de prettigste fietsroutes. Laat dit functionele netwerk aansluiten op het toeristisch knooppuntennetwerk.
- Ondersteun de horeca om hun zaak fietsvriendelijk te maken, door het inplanten van fietsenstallingen en het voorzien van oplaadpunten voor elektrische fietsen. Autoparkeerplaatsen vervangen door (tijdelijke) terrasjes en bijhorende fietsnietjes? Omzet gegarandeerd omhoog!
- Zorg voor (mobiele) veilige en comfortabele stallingen op marktdagen, bij evenementen, enz.

TIP 7

Aan: Schepen van middenstand en handel



Fietsende klanten shoppen vaker en hebben op het einde meer uitgegeven. Zij zijn de zuurstof van de lokale handel.

“In onze gemeente pakken wij onze handelskernen systematisch aan: alle winkelstraten werden uitgerust met fietsenstallingen. En kleinere handelszaken kunnen gratis fietsnietjes laten installeren i.p.v. een parkeerplaats. Onze middenstand is inmiddels helemaal mee!”

Fietsers en lokale handelaars hebben elkaar nodig. Ze kunnen dan ook sterke partners zijn. Nochtans heerst er bij veel handelaars ongerustheid wanneer lokale overheden beslissen om parkeerplaatsen te schrappen ten voordele van bijvoorbeeld een fietspad.

Onderzoekers stelden al meermaals de vraag wat de impact van **autowerende maatregelen** is op de omzet van lokale handelaars. Ze kwamen allemaal tot dezelfde drie conclusies:

- extra ruimte geven aan fietsers en voetgangers – ten nadele van het autogebruik – heeft ofwel geen ofwel een positieve impact op de omzet.
- handelaars overschatten het aantal klanten dat met de auto naar hun zaak komt (en onderschatten het aantal dat te voet, met de fiets of met de bus komt).
- fietsers geven gemiddeld evenveel of zelfs meer uit dan automobilisten. Ze besteden minder per keer, maar keren wel vaker terug.

Autowerende maatregelen hebben dus geen of enkel een **positieve impact op de lokale omzet**. Bovendien geven ze nog meer voordelen. Autoluwe omgevingen zijn een pak aantrekkelijker, zorgen voor meer mensen op straat (en dus meer sociale controle), meer rust en een betere luchtkwaliteit.

Onze tips:

- Om de lokale middenstand te ondersteunen kan de gemeente fietsparkeervoorzieningen voorzien, zowel voor kort- als voor langparkeren. Streef er naar om bij elke bakker/slager/winkel/... enkele fietsnietjes te zetten, vlak bij de ingang. Zorg dat de fietsenstalling altijd dichterbij de ingang ligt dan de autoparkeerplaatsen.
- Zorg voor een aantrekkelijke handelskern waar het aangenaam verblijven is. Investeer in groen, bankjes, informele ontmoetingsplekken enz.

- Informeer de middenstand over de positieve effecten van autowerende maatregelen. Betrek hen bij de planning, informeer hen, zodat het draagvlak kan vergroten. Breng in kaart wat het aandeel klanten is dat wandelt, fietst of met tram/bus naar de winkel gaat.
- Trap niet in de val van gratis parkeren voor automobilisten om je handelskern aantrekkelijk te maken. Iemand betaalt altijd de rekening voor de parkeerplaatsen (in dit geval: de gemeente). Gratis parkeren heeft een aanzuigeffect en zet niet aan tot wandelen of fietsen.
- Randstedelijke shoppingcentra en baanwinkels betekenen concurrentie voor de handel in het centrum en zijn bovendien slecht bereikbaar met de fiets. Het spreekt voor zich dat een fietsvriendelijke gemeente dergelijke projecten stelselmatig afbouwt.
- Flankerende maatregelen kunnen de middenstand verder ondersteunen. Een systeem van leveren aan huis/afhaalpunten, de mogelijkheid om buggy's te ontlenen aan fietsenstallingen (dat verlaagt de drempel om te fietsen met kinderen), campagnes...

TIP 8

Aan: Schepen van milieu en groen



Meer ruimte maken voor actieve weggebruikers creëert een rustiger, kalmer omgeving, en heeft een positieve impact op de luchtkwaliteit.

“Mijn gemeente heeft de verkeersdrukke aangepakt, vervuilende auto’s geweerd en de snelheid verlaagd. De luchtkwaliteit is aanzienlijk verbeterd. Evenals de geluidsoverlast.”

Gemotoriseerd verkeer zorgt voor uitstoot van erg schadelijk **fijn stof**. Vooral kinderen zijn hier gevoelig aan. Kinderen die in buurt wonen van drukke verkeersaders hebben sneller last van luchtweginfecties, en hebben zelfs een kleinere longinhoud dan hun leeftijdsgenoten die verder weg wonen van het drukke autoverkeer. Hoe minder gemotoriseerd verkeer in de gemeente, en hoe meer fietsers, **hoe gezonder de inwoners**.

Door het invoeren van **lage emissiezones** in het centrum en in woonwijken kan de lucht die fietsers inademen gevoelig verbeteren. Een goede luchtkwaliteit is bovendien in het voordeel van alle inwoners.

Bovendien zorgen auto’s en vrachtwagens ook voor **lawaaioverlast**, en dat werkt stress in de hand. De fiets is helemaal geruisloos. Minder decibels draagt bij tot het welbevinden van iedereen.

Zorg voor een prettige en **aantrekkelijke fietsomgeving** door bomen en groen langs belangrijke fietsroutes te voorzien.

Fietsers rijden graag door **parken**. Het is er stil en rustig. Breng in kaart hoe fietsers zich door het park bewegen en verhard die route. Zo vermijd je olifantenpaadjes in de rest van het park. Een herkenbare fietsroute vermijdt tegelijk conflicten met wandelaars of spelende kinderen.

TIP 9

Aan: Schepen van welzijn

Fietsers zijn actieve deelnemers van de gemeenten.
Zij zorgen voor levendige straten en dragen bij
aan een grotere sociale controle.

*“In bepaalde probleemwijken hebben wij samen met sociale werkers, een inclusief fietsbeleid ingevoerd.
De sociale cohesie en controle is er op vooruit gegaan.”*



Fietsen zou voor iedereen mogelijk moeten zijn. Maar heel wat volwassenen hebben nooit **geleerd om te fietsen**, of zijn het vertrouwen om te fietsen helemaal kwijt. Dat betekent een beperking van hun mobiliteit, en in sommige gevallen hypothekeert dit zelfs hun kansen op de arbeidsmarkt. Fietsers nemen deel aan de stad. Ze gebruiken de stad niet alleen, maar dragen bij aan de sociale controle, zorgen voor **meer sociale cohesie**, voor leven op straat. Hoe meer mensen op straat, hoe groter het veiligheidsgevoel voor alle inwoners.

Onze tips:

- Door toegankelijke fietslessen kunnen ook volwassenen leren fietsen.
- Door degelijke fietsen ter beschikking te stellen (bvb huren aan een zeer voordelig tarief) wordt een kwaliteitsvolle fiets bereikbaar voor iedereen.
- Campagnes als Bike Experience zijn een laagdrempelige manier om het zelfvertrouwen van nieuwe fietsers op te bouwen.



TIP 10

Aan: De burgemeester

De lokale politie is een cruciale schakel om de veiligheid van alle fietsers te verhogen.

“Onze fietsbrigade laat toe om handhaving op een vriendelijke manier toe te passen, met meer veiligheid tot gevolg!”

De burgemeester is niet alleen het hoofd van de politie, maar hij/zij heeft bij uitstek ook een **voorbeeldfunctie**. Een burgemeester zien fietsen, doet fietsen.

Zorg voor **verkeerspolitie op de fiets**. Die agenten hebben een voorbeeldfunctie, zijn meteen aanspreekbaar en zijn alerter op verkeersovertredingen die fietsers in gevaar brengen. Politie op de fiets is zeker in het centrum snel ter plaatse. Een politiekorps dat de veiligheid van fietsers ernstig neemt, vergroot hun veiligheidsgevoel en dat van wandelaars om hen heen. En dat bij elkaar stimuleert dan weer verder fietsgebruik.

Controleer op verkeersovertredingen door automobilisten die een acuut gevaar opleveren voor fietsers. Zoals **onaangepaste snelheid** (zeker in straten met gemengd verkeer), onder invloed rijden, het gebruik van de gsm achter het stuur en **stilstaan op fietspaden**.

Neem **fietsongevallen** ernstig, zorg voor een systematische registratie en maak een ongevalsanalyse. Die gegevens kunnen helpen om de bestaande infrastructuur kritisch te evalueren en indien nodig aan te passen.

Neem **fietsdiefstal** ernstig, stel een antifietsdiefstalbeleid op en ga over tot de effectieve uitvoering ervan. Fietsdiefstal of de vrees daarvoor, is immers een rem op het fietsgebruik.

Wat kan de Fietsersbond voor jouw gemeente doen?



- Zet de Meetfiets van de Fietsersbond in om concreet zicht te krijgen op de kwantiteit en kwaliteit van de fietspaden/fietswegen in de gemeente. De resultaten van de hoogtechnologische Meetfiets helpen om de juiste investeringen te maken. De Meetfiets wordt gebruikt door provincies en gemeenten en is zowat de standaard geworden in Vlaanderen.
- Met Bike to Work adviseert de Fietsersbond ondernemingen over een fietsvriendelijk personeelsbeleid en biedt fietsend gemeente- en stadspersoneel extra voordelen.
- Observeer het gedrag van fietsers. Waar gebeuren er veel overtredingen? Vermoedelijk is daar sprake van een gebrekkige infrastructuur. Kijk waar fietsers nood aan hebben en pas de infrastructuur aan. De Fietsersbond kan voor de gemeente een gedragsanalyse opzetten.
- Tevredenheidsenquêtes geven waardevolle feedback over het gevoerde fietsbeleid.
- Fietstellingen brengen het gebruik van de fiets in kaart. Tellingen kunnen ook licht werpen op het soort gebruikers. Hoe is de man-vrouwverhouding? Hoeveel kinderen zitten er op de fiets? Hoeveel elektrische fietsers tel je?
- Overleg geregeld met de lokale afdelingen van de Fietsersbond en nodig hen uit op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie. Vraag bij een heraanleg advies vanaf het conceptstadium. Input van gebruikers kan je ontwerp gevoelig verbeteren.

Samen jouw gemeente aantrekkelijk maken.

Samenwerken met de Fietsersbond loont.

Fietsers geven een schat aan informatie die de gemeente handig kan gebruiken in het uitbouwen van haar geïntegreerde fietsbeleid. De vrijwilligers van de lokale afdeling van de Fietsersbond willen jullie hier graag bij helpen.

De Fietsersbond is een onafhankelijke vereniging die in naam van alle fietsers ijvert voor een fietsvriendelijk Vlaanderen en Brussel: waar fietsen vanzelfsprekend is.

**Oude Graanmarkt 63
1000 Brussel
02 502 68 51**

info@fietsersbond.be
brussel@fietsersbond.be

fietsersbond.be

vind hier alle contactgegevens van onze lokale afdelingen

Op Facebook

Facebook.com/fietsersbondBE

Facebook.com/FietsersbondBrusselsGewest

Facebook.com/BiketoWorkBE

Op Twitter

@FietsersbondBE

@FietsersbondBXL