

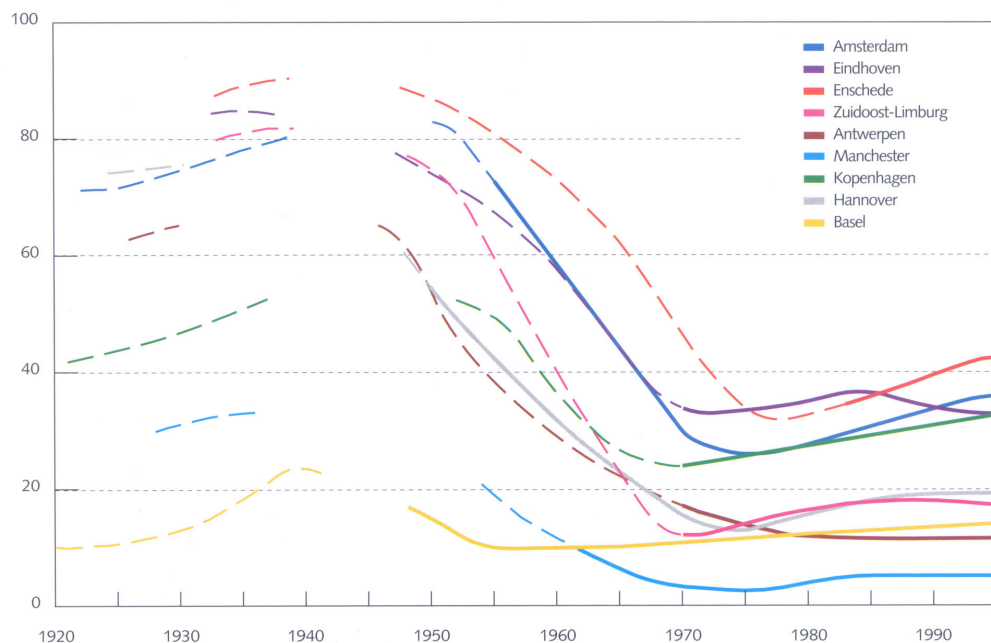
1 FIETS IN BEELD

1.1 Historiek van het fietsgebruik

Het is belangrijk de historische ontwikkeling van het fietsgebruik van nabij te bekijken om inzicht te krijgen in de aard en de werking van de factoren die de verschillen in het lokale gebruik van de fiets bepalen. Daarbij wordt duidelijk in welke mate het lokale en nationale fietsgebruik vastligt door lange-termijnontwikkelingen.

Het onderzoek “Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw”⁵ toont een vergelijkbare evolutie in het fietsgebruik in de West-Europese steden en agglomeraties. Er is een algemene tendens in de ontwikkeling van het fietsgebruik – zij het op uiteenlopende niveaus – van een relatief hoog fietsgebruik tot aan de jaren ‘50, een sterke daling in de jaren ‘60 en een stabilisatie of lichte toename in de jaren ‘70. Deze tendens loopt tot vandaag de dag voort.

FIGUUR 1 GERECONSTRUEERDE TRENDLIJNEN VAN HET FIETSAANDEEL IN HET TOTAAL VAN AUTO-, FIETS- BROMFIETS- EN OV-VERPLAATSINGEN IN EEN AANTAL WEST-EUROPESE STEDEN, 1920-1995 (IN %)



BRON: MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT (1999, FIETSVERKEER IN PRAKTIJK EN BELEID IN DE TWINTIGSTE EEUW).

In de periode 1945 – 1980 nam in Vlaanderen door de toenemende welvaart het autogebruik snel toe. Zowel stedelijke als landelijke gebieden werden in snel tempo aangepast aan de groeiende hoeveelheid auto's. Grote infrastructurele werken werden uitgevoerd zoals de aanleg van de autosnelwegen en ringwegen (ring rond Brussel, singel

⁵ A.A. Albert de la Bruhèze, F.C.A. Veraart, Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw, overeenkomsten en verschillen in fietsgebruik in Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Zuidoost-Limburg, Antwerpen, Manchester, Kopenhagen, Hannover en Basel, Stichting Historie der Techniek, april 1999, 240 p.

in Antwerpen etc.). Fietsers werden teruggedrongen naar de rand van de rijbaan (al dan niet met fietsstrook). De aandacht voor de auto nam toe, terwijl de aandacht voor de fietsinfrastructuur achteruitging. Fietsinfrastructuur werd slecht onderhouden of zelfs afgebroken. Desondanks bleef de fiets aanwezig in het straatbeeld. Tot begin jaren '80 was de aandacht voor de fiets vanuit het beleid niet groot.

Begin jaren '80 kwam er meer aandacht voor de fiets als vervoermiddel. Stilaan was er sprake van een meer positieve attitude ten opzichte van het vervoermiddel bij een aantal beleidsmakers en bij een breder publiek. Een expliciet fietsbeleid kwam pas in de jaren '90 van de grond. Een aantal Vlaamse steden nam hier het voortouw. Gent werkte een fietsbeleidsplan uit⁶ en Antwerpen ondertekende een fietsovereenkomst met diverse organisaties en de Fietsersbond. Ook andere steden en gemeenten zijn intussen gestart met een fietsbeleid.

In 1996 lanceerde de minister verantwoordelijk voor mobiliteit, het mobiliteitsconvenantsbeleid. Via het convenantsbeleid maken het Vlaamse gewest, de provincies, De Lijn en de gemeenten afspraken over mobiliteitsprojecten die in de gemeenten gerealiseerd moeten worden. De gemeenten maken hiervoor een mobiliteitsplan op. Gemeenten dienen binnen dit beleidsplan aandacht te schenken aan verschillende vervoersmodi, waaronder de fiets. In het kader van hetzelfde convenantsbeleid werden een aantal modules uitgewerkt met aandacht voor de realisatie van fietsinfrastructuur langs gewestwegen.

Recent besteedden ook de Vlaamse provincies meer aandacht aan fietsen. Traditioneel richtten zij zich op toeristisch fietsen. De laatste jaren leveren zij ook inspanningen om naast de recreatieve ook de functionele fietsinfrastructuur te financieren. De Vlaamse provincies spelen ook een coördinerende rol bij de uitbouw van de Bovenlokale Functionele Fietsroutenetwerken en de ondersteuning van het lokale fietsbeleid.

1.2 Factoren die het fietsbeleid beïnvloeden

Een aantal factoren ligt aan de basis van de ontwikkelingen inzake fietsgebruik: de ruimtelijke structuur, het autobezit en autogebruik, de plaats van de fiets in het verkeersbeleid, de collectieve beeldvorming over de fiets, het fietsgebruik en het verkeersgedrag.

Zo zijn er duidelijke verschilpunten tussen landen, regio's en steden merkbaar. Een aantal Nederlandse steden heeft vandaag nog altijd een hoog aandeel fietsverkeer⁷. Dit aandeel in de *modal split* vertoont nog altijd een stijging. Andere steden met een relatief laag fietsgebruik vertonen een lichte stijging of een lichte daling. Zo groeide Kopenhagen uit tot een echte fietsstad hoewel de stad in de jaren '50 en '60 geen extreem hoog fietsgebruik kende.

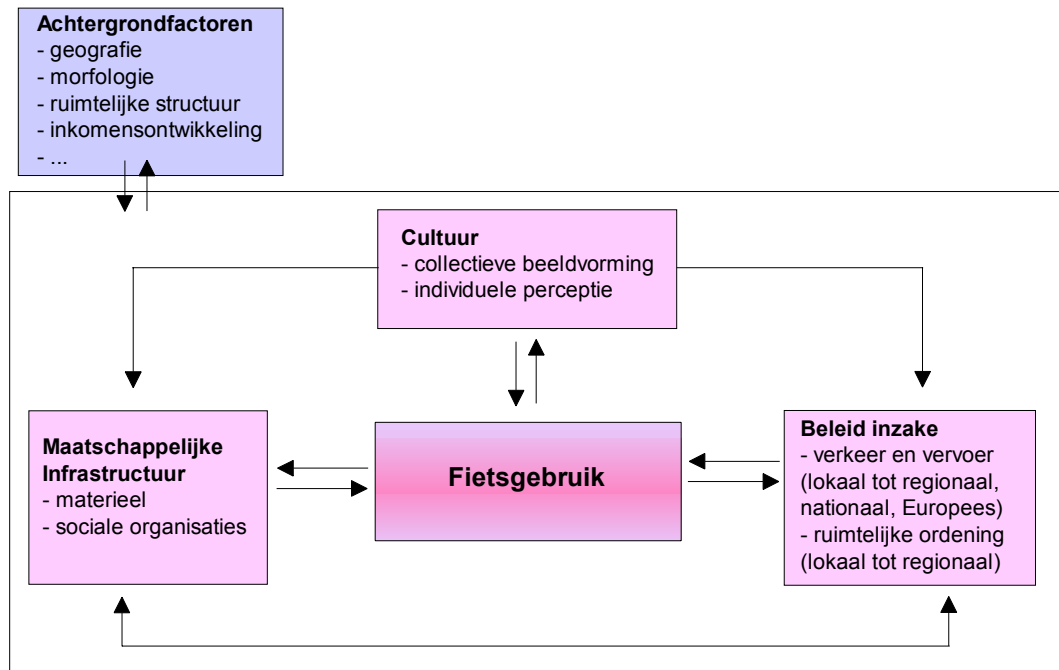
Om een fietsbeleid te kunnen voeren is het van belang om te weten welke factoren het fietsgebruik beïnvloeden. De studie *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw*⁸ geeft de samenhang tussen een aantal beïnvloedende factoren weer.

⁶ Stad Gent, Fietsbeleidsplan eindnota, augustus 1993.

⁷ Vb. In Groningen vinden 60% van de uit de stad afkomstige binnenstadsbezoekers gebruik van de fiets. De stad streeft naar een aandeel (brom)fietsgebruik van minimaal 50%. Gemeente Groningen, Beleidsnota fietsverkeer 2000, 45 pagina's + bijlagen.

⁸ A.A. Albert de la Bruhèze, F.C.A. Veraart, Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw, overeenkomsten en verschillen in fietsgebruik in Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Zuidoost-Limburg, Antwerpen, Manchester, Kopenhagen, Hannover en Basel, Stichting Historie der Techniek, april 1999, 240 p.

FIGUUR 2 SAMENHANG TUSSEN INVLOEDSFACTOREN EN FIETSGEBRUIK



BRON: MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT (1999): FIETSVERKEER IN PRAKTIJK EN BELEID IN DE TWINTIGSTE EEUW, EN EIGEN BEWERKING MOBILITEITSCEL

◆ **Achtergrondfactoren**

Achtergrondfactoren kunnen bijna altijd beschouwd worden als constante of moeilijk veranderbare/beïnvloedbare factoren. Niettemin zijn er diverse achtergrondfactoren die het fietsbeleid beïnvloeden. Het beleid zoals bepaald in het Vlaams Totaalplan Fiets is niet in de eerste plaats bedoeld om achtergrondfactoren te veranderen. Het fietsbeleid/fietsgebruik is wel bepalend voor de evolutie van bepaalde achtergrondfactoren. In die zin is de achtergrond op zich niet constant, maar in evolutie.

Zo hebben de stedelijke en ruimtelijke structuur (vb. compactheid bebouwing, decentralisatie van woon- en werklocaties etc...) een grote impact op de mogelijkheden van het fietsgebruik, maar zijn slechts op lange termijn wezenlijk door beleid te beïnvloeden.

Vlaanderen is sterk geïurbaniseerd. De regio wordt gekenmerkt door een verspreide bebouwingstructuur. Kenmerkend zijn de lintbebouwing en de disperse dorps- en stadskernen. Samen met de verspreide bebouwing en het bestaan van vele gehuchten zorgt dit ervoor dat Vlaanderen vandaag een van de dichtste wegennetwerken ter wereld heeft. Het groot aantal wegen met lokaal verkeer zorgt voor een uitgebreid netwerk van wegen en paden. Het Vlaamse ruimtelijke ordeningsbeleid speelt in op de veranderende ruimtelijke structuur met het oog op een duurzame mobiliteit. De huidige ruimtelijke structuur is op korte- en middellange termijn een weinig beïnvloedbare achtergrondfactor voor het Vlaamse fietsbeleid.

De geografische, geologische en morfologische omstandigheden van steden en landen zijn nauwelijks beïnvloedbaar. Vlaanderen is grotendeels een vlak gebied met kleine hoogteverschillen en is bijgevolg uitstekend geschikt voor fietsen. Meer dan 90% van het grondgebied van Vlaanderen is vlak tot licht heuvelachtig. Hoogteverschillen blijven meestal beperkt. De Vlaamse heuvelrij die start vanuit Zuid-West-Vlaanderen (gemeente Heuvelland) over Oost-Vlaanderen (via Kluisbergen over Oudenaarde en

Geraardsbergen) naar Vlaams Brabant (Pajottenland en Hageland) is heuvelachtig. Zuid Limburg in de streek van Haspengouw is eveneens heuvelachtig.

◆ **Culturele factoren**

Culturele- en gedragsfactoren bepalen in belangrijke mate de perceptie van een vervoermiddel. Bij de collectieve beeldvorming gaat het om algemene opvattingen over de actuele en toekomstige plaats van de fiets in het verkeer en het dagelijks functioneren van de mens.

De individuele perceptie wordt in belangrijke mate door deze collectieve beeldvorming bepaald. Wat men zelf ziet als voor- en nadelen van het gebruik van de fiets bepaalt in belangrijke mate de individuele perceptie. De perceptie wordt zowel door rationele (economische) elementen beïnvloed als door elementen van meer emotionele aard.

De fiets neemt een belangrijke plaats in de cultuurhistorische ontwikkeling van Vlaanderen. In Vlaanderen heeft de fiets nog steeds een functionele rol en onze fietstraditie van meer dan 50 jaar draagt zeker bij aan de collectieve beeldvorming van de fiets. Het recente (5-tal jaar) succes van de fiets op het toeristische en recreatieve vlak en de rijke historie van de wielersport in Vlaanderen geven eveneens vorm aan dit collectieve geheugen.

De individuele perceptie van de fiets als vervoermiddel voor functionele verplaatsingen hangt echter af van tal van andere (culturele) factoren zoals de algemene perceptie van de fiets en de andere vervoermodi.

Het onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG, 1994-1995) peilt naar de perceptie van de fiets ten opzichte van de verschillende vervoermodi.

Uit het onderzoek blijkt dat de fiets goed scoort qua milieuvriendelijkheid en kostprijs. Het aanzien, de snelheid en het comfort van de fiets worden als laag beschouwd. De fiets wordt vooral als onveilig aanzien. Uit hetzelfde onderzoek blijkt dat er nauwelijks verschillen zijn qua perceptie tussen mannen en vrouwen. Opvallend is dat de resultaten nauwelijks verschillen qua leeftijdscategorie of inkomenscategorie. Het imago van de fiets is dus aan weinig verandering onderhevig tussen de verschillende maatschappelijke groepen (geslacht, leeftijd, inkomen).

TABEL 1 GEMIDDELDE RANG VAN VERVOERSWIJZEN NAAR EEN AANTAL CRITERIA (SCHAAL VAN 0 TOT 5)

	Comfort	Snelheid	Aanzien	Milieu	Prijs	Contact	Veiligheid
Wagen	4,8	4,5	4,7	1,4	2,0	1,8	2,6
Trein	3,2	4,0	3,2	2,8	1,9	3,6	4,1
Bus/Tram/Metro	2,7	3,1	2,7	2,0	2,2	3,4	3,4
Voetganger	1,8	1,2	1,8	4,9	4,9	3,5	3,1
Fiets	2,6	2,2	2,7	4,0	4,0	2,8	1,8

BRON: OVG EINDVERSLAG, APRIL 1996

◆ **De maatschappelijke infrastructuur**

De maatschappelijke infrastructuur omvat twee componenten, namelijk een materiële infrastructuur en een niet-materiële sociale infrastructuur.

De materiële component omvat infrastructuur, onderhoud, service, parkeer- en stallingmogelijkheden etc... De ‘materiële infrastructuur’ wordt quasi volledig beheerd door het Vlaamse gewest, de provincies en de gemeenten. Private organisaties hebben eveneens een rol als infrastructuurbeheerder, zij het in veel beperktere mate.

Tot de niet-materiële sociale infrastructuur behoren de verschillende sociale organisaties met hun opvattingen, ideeën en het beleid (van overheden en private organisaties) inzake

verkeer en mobiliteit met betrekking tot de fiets. De verantwoordelijkheid met betrekking tot de planning, aanleg en onderhoud van het fietsnetwerk ligt bij het Vlaamse gewest, de provincies en de gemeenten. Daarnaast tellen andere organisaties zoals de openbaar vervoeroperatoren en privé organisaties mee. Het federale niveau speelt nog altijd een belangrijke wetgevende en regelgevende rol, maar beheert zelf geen infrastructuur. Ook de burger doet mee.

Daarnaast is in Vlaanderen een aantal belangenorganisaties actief die specifiek begaan zijn met de fietsproblematiek. De overkoepelende organisatie van de gebruikers is de Fietsersbond. Deze organisatie vertegenwoordigt een 10.000-tal leden en is actief via een 35-tal lokale afdelingen.

Naast de Fietsersbond is er Febiac (Belgische federatie van de automobiel- en tweewielerindustrie) die de producenten van fietsen in België vertegenwoordigt.

Ook vanuit diverse andere organisaties uit het maatschappelijk middenveld is er aandacht voor aspecten van het mobiliteitsbeleid, waaronder het fietsen.

Daarnaast zijn tal van groepen in de samenleving lokaal met verkeersveiligheid en leefbaarheid begaan. Vlaanderen kent een heel netwerk van dergelijke organisaties die op lokaal vlak een belangrijke rol als drukkinggroep naar de overheid kunnen vervullen (bijvoorbeeld buurtverenigingen).

◆ Het beleid

Beleid inzake mobiliteit, maar ook inzake andere domeinen zoals ruimtelijke ordening, economie, milieu, gezondheid is bepalend. Ook de verschillende beleidsniveaus (lokaal, provinciaal, gewestelijk, federaal en Europees) zijn van belang.

Albert de la Bruheze en Veraart⁹ concluderen dat de mogelijkheden om via gericht beleid het fietsgebruik te bevorderen beperkt zijn, ondanks de vele invloedsfactoren. Aan de andere kant benadrukken zij dat de aanzienlijke verschillen in fietsgebruik anno 2000, bij een min of meer gelijk startniveau aan het begin van de 20^e eeuw, toch vooral verklaard kunnen worden uit fietsbeleid en breder mobiliteitsbeleid op lange termijn. In de steden waar het fietsgebruik nu hoog is, heeft de fiets een plaats op straat, in de politiek, in het beleid en daardoor in de cultuur behouden. Het gaat er niet zozeer om met welke intensiteit het fietsgebruik gestimuleerd is in de loop der decennia; belangrijker is dat de fiets in ieder geval een vaste plek bleef houden in het verkeersbeleid. In steden waar het fietsgebruik laag is geworden, was die blijvende ‘vaste plek’ er niet. Daar verdween de fiets uit het beeld en het beleid - of werd de vraag naar een fietsbeleid soms geassocieerd met een kleine ‘marginale’ groep.

Hierin zit de voedingsbodem voor het fietsbeleid in Vlaanderen. Het fietsgebruik in Vlaanderen is nog altijd aanzienlijk. Vlamingen weten nog duidelijk wat een fiets is en wat de voor- en nadelen van fietsgebruik zijn. Het fietsbeleid van verschillende overheden is ook nooit geheel verdwenen. Er is dus een ‘historische basis’, waarop het beleid kan voortbouwen.

⁹ A.A. Albert de la Bruhèze, F.C.A. Veraart, Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw, overeenkomsten en verschillen in fietsgebruik in Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Zuidoost-Limburg, Antwerpen, Manchester, Kopenhagen, Hannover en Basel, Stichting Historie der Techniek, april 1999, 240 p.

1.3 Karakteristieken van de fiets als vervoermodus in Vlaanderen

De karakteristieken van de fiets als vervoermiddel worden gemeten aan de hand van het fietsbezit en het fietsgebruik in Vlaanderen. Daarnaast vervult de fiets ook een rol in het voor- en natransport.

1.3.1 Fietsbezit in Vlaanderen

Het fietsbezit kent sinds de jaren '70 een continue groei. De verkoop van fietsen zit duidelijk in de lift in België. Het grootste deel van de fietsen wordt verkocht in Vlaanderen.

In Vlaanderen is het fietsbezit het hoogst¹⁰ (72% van de fietsen t.o.v. 60% van de bevolking). Van alle Vlaamse huishoudens bezit een kleine 20% geen fiets. Meer dan 60% van de huishoudens beschikt over 2 of meer fietsen.

TABEL 2 FIETSBEZIT IN VLAANDEREN, WALLONIË EN BRUSSEL

Aantal fietsen per huishouden	OVG Vlaanderen 2000-2001	OVG Brussel 1998-1999	OVG Wallonië 1998-1999
0	18,5%	63%	46%
1	21,3%	20%	23%
2	26,8%	12%	20%
2+	33,4%	5%	11%

BRON: OVG JANUARI 2000- JANUARI 2001 & DWTC, NATIONALE MOBILITEITSENQUÊTE, 1998-1999

Zowel het jaarverslag van Febiac als (TABEL 2) geven aan dat Vlaanderen het gewest is met het hoogste fietsbezit¹¹.

Ook op basis van de gegevens van de volkstelling van 1991 blijkt dat in het woon-werkverkeer het fietsverkeer in de Vlaamse provincies¹² goed is voor een aandeel van 11 tot 19,5% van het aantal verplaatsingen. In de Waalse provincies¹³ bedraagt dit aandeel van 2 tot 4%, terwijl het in Brussel (hoofdstedelijk gewest) slechts over 0,7% van de verplaatsingen gaat.

Wat betreft woon-schoolverplaatsingen zijn de verschillen nog groter. In de Vlaamse provincies haalt de fiets aandelen van 27% tot meer dan 35,5% terwijl in de Waalse provincies het aandeel tussen 2 en 4% ligt. In Brussel is dit aandeel nauwelijks meer dan 1%.

1.3.2 Fietsgebruik in Vlaanderen

◆ Vlaanderen bij de koplopers in Europa

In Europa staat België op de 3^{de} plaats wat betreft het aantal afgelegde kilometers met de fiets per persoon per jaar¹⁴. Toch fietsen Belgen meer dan twee maal minder dan de Denen en de Nederlanders. De situatie in Vlaanderen verschilt echter sterk van het

¹⁰ Febiac, jaarverslag 2000.

¹¹ De cijfers van de verschillende onderzoeken werden gemeten met andere meetinstrumenten. Verschillen zijn hierdoor mogelijk. Zo werd vb. in de Nationale Mobiliteitsenquête enkel naar fietsen (voor volwassenen) gevraagd terwijl in het OVG Vlaanderen ook kinderfietsen worden meegeteld. De tabel heeft dan ook een indicatieve waarde.

¹² De provincie Vlaams-Brabant en Waals-Brabant waren toen nog niet gesplitst. De gegevens geven de toestand weer voor Antwerpen, Limburg, Oost- en West Vlaanderen.

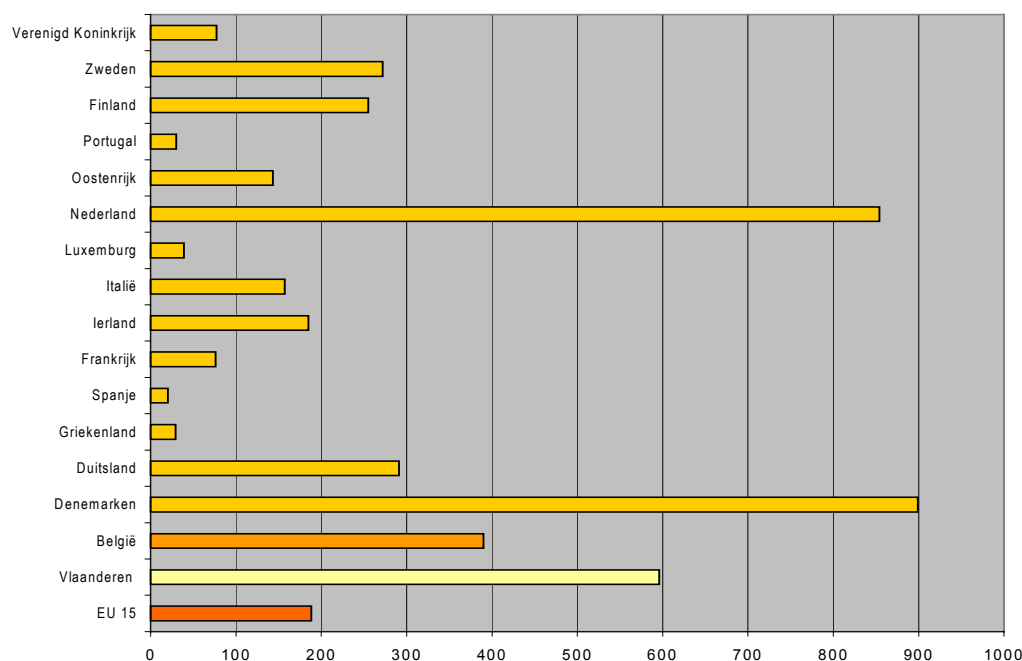
¹³ Idem. De gegevens geven de toestand weer in de provincies Namen, Luik, Luxemburg en Henegouwen.

¹⁴ De cijfers van de verschillende onderzoeken werden gemeten met andere meetinstrumenten. Verschillen zijn hierdoor mogelijk. De tabel heeft dan ook een indicatieve waarde.

Belgische gemiddelde. Volgens de Nationale mobiliteitsenquête uit 1998-1999 blijkt dat Vlamingen qua fietsgebruik vrij hoog scoren. (FIGUUR 3).

Uit bovenstaande cijfers blijkt duidelijk dat het naar Europese normen eerder hoge fietsgebruik in België quasi volledig te danken is aan het hoge fietsgebruik in Vlaanderen. De voorwaarden voor het voeren van een Vlaams fietsbeleid zijn dus zeker aanwezig.

FIGUUR 3 AFGELEGDE AFSTAND PER PERSOON IN KILOMETERS MET DE FIETS PER JAAR



BRON: EUROSTAT, 2000 EN DWTC, NATIONALE MOBILITEITSENQUÊTE 1998-1999

◆ **Het aantal fietsverplaatsingen: Op de auto na worden het grootste aantal verplaatsingen met de fiets gemaakt**

De auto is in Vlaanderen het dominante verplaatsingsmiddel. Nagenoeg 62% van de verplaatsingen gebeurt met de auto, hetzij als bestuurder, hetzij als passagier.

TABEL 3 VERDELING VAN HET GEMIDDELD AANTAL VERPLAATSINGEN EN AANTAL KILOMETER PER PERSOON PER DAG PER HOOFDVERVOERSWIJZE¹⁵

Vervoermiddel	Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag		Gemiddeld aantal kilometers per persoon per dag	
Autobestuurder	1,22	44,2%	17,65	53,9%
Autopassagier	0,49	17,6%	7,35	22,4%
Fietser	0,40	14,6%	1,87	5,7%
Voetganger	0,31	11,1%	0,48	1,5%
Brom/snorfiets	0,03	1,1%	0,25	0,7%
Motorrijder	0,01	0,3%	0,16	0,5%
Trein	0,04	1,6%	1,92	5,8%
Bus	0,04	1,6%	0,57	1,7%
Tram	0,01	0,4%	0,07	0,2%
(Pre)metro	0,00	0,1%	0,02	0,1%
Andere/onbepaald	0,20	7,3%	2,42	7,4%
Totaal	2,76	100%	32,77	100%

BRON: OVG JANUARI 2000- JANUARI 2001

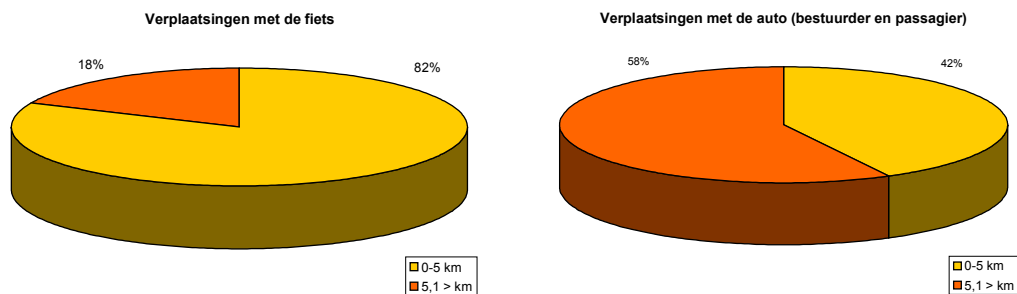
¹⁵ Hoofdvervoerswijze: is de wijze waarmee de grootste afstand van de verplaatsing werd afgelegd.

14,6% van de verplaatsingen wordt al fietsend afgelegd. De fiets staat hierbij op de tweede plaats wat betreft het aantal verplaatsingen. Naar kilometerproductie moet de fiets de tweede plaats net afstaan aan de trein wat wil zeggen dat er nagenoeg evenveel kilometers met de fiets afgelegd worden als met de trein!

♦ **Verplaatsingsafstanden: meer dan de helft van de verplaatsingen kan met de fiets**

Meer dan de helft van de verplaatsingen (53%) in Vlaanderen zijn korter dan vijf kilometer. Het klopt dus niet dat mobiliteit in de eerste plaats een kwestie is van lange afstanden overbruggen. Op lange afstanden ondervindt de auto enkel (beperkte) concurrentie van de trein. Op de korte verplaatsingsafstanden neemt de auto eveneens een belangrijk deel van de verplaatsingen voor zijn rekening. Voor de verplaatsingen tot 5 kilometer staat de auto voor ongeveer de helft van alle verplaatsingen. Sterker nog: nemen we de autoverplaatsingen als uitgangspunt, dan blijkt dat 42% van alle autoverplaatsingen niet verder gaat dan 5 km; een afstand die in principe perfect fietsbaar is.

FIGUUR 4 VERPLAATSINGEN MET DE FIETS EN DE AUTO ALS BESTUURDER EN PASSAGIER OP MEER EN MINDER DAN 5 KILOMETER



BRON: OVG 2000-2001 VOOR VLAANDEREN

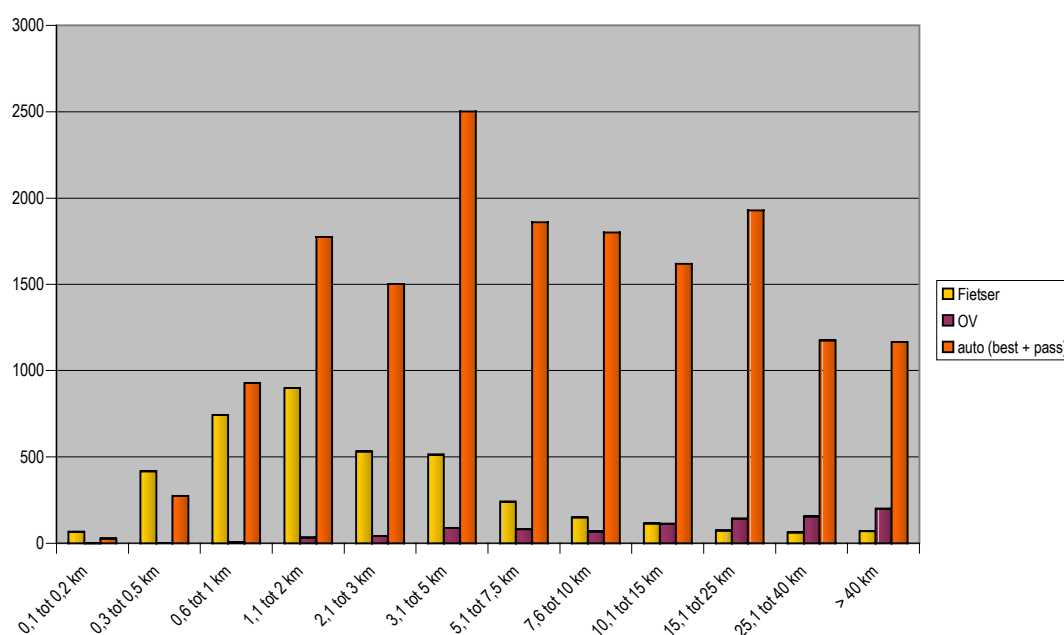
De fiets blijkt quasi uitsluitend gebruikt te worden voor korte verplaatsingsafstanden. 82% van de fietsverplaatsingen is korter dan 5 km en 88% korter dan 7,5 km. Het is op het segment van de korte autoverplaatsingen dat de fiets zijn marktaandeel moet vergroten.

Bij de openbaar-vervoerplaatsingen zien we duidelijke twee pieken in de verplaatsingsklassen. Een eerste klasse betreft de korte verplaatsingen. Tussen 1 en 10 kilometer wordt ongeveer 35% van de openbaar-vervoerplaatsingen afgelegd. 65% van de openbaar-vervoerplaatsingen bevindt zich echter bij de hogere afstandsklassen (>10km). Voor de eerste groep zal de fiets eerder een concurrent zijn. Voor de tweede groep is de fiets een bondgenoot met een belangrijke functie in het voor- en natransport.

Figuur 5 geeft aan dat in het totaal aantal verplaatsingen de fiets en de auto een veel zwaarder gewicht hebben dan de openbaar-vervoerplaatsingen. De markt voor fietsgebruik als hoofdvervoermiddel ligt duidelijk bij de autoverplaatsingen tussen 3 en 5 kilometer. De grootste markt voor de fiets als voor- en natransportmiddel zit bij de openbaar-vervoerplaatsingen over langere afstand (> 10 km).

Het grote potentieel aan fietsverplaatsingen op de korte afstanden moet enigszins genuanceerd worden aangezien binnen deze korte verplaatsingsafstanden ook een hele reeks ketenverplaatsingen (ca. 30% van het totaal aantal verplaatsingen) en temporele verplaatsingen¹⁶ zitten. De fiets is hierin niet altijd het meest aangewezen vervoermiddel.

¹⁶ Temporele verplaatsingen zijn verplaatsingen waarbij de verblijfsduur op de plaats van bestemming kort is (15 minuten). Bij deze verplaatsingen wordt verondersteld dat de heen- en terugverplaatsing ervaren worden als 1 verplaatsing, wat de verplaatsingsafstand psychologisch vergroot.

FIGUUR 5 AANTAL VERPLAATSINGEN FIETS-AUTO-OV PER 10.000 INWONERS VOLGENS AFSTANDSKLASSEN IN 2000-2001 (VOOR DE HOOFDVERVOERSWIJZE)


BRON: OVG 2000-2001

◆ Verplaatsingsmotief

Uit het onderzoek verplaatsingsgedrag 2000-2001 blijkt dat volgende motieven het belangrijkste aandeel hebben in het totaal aantal verplaatsingen:

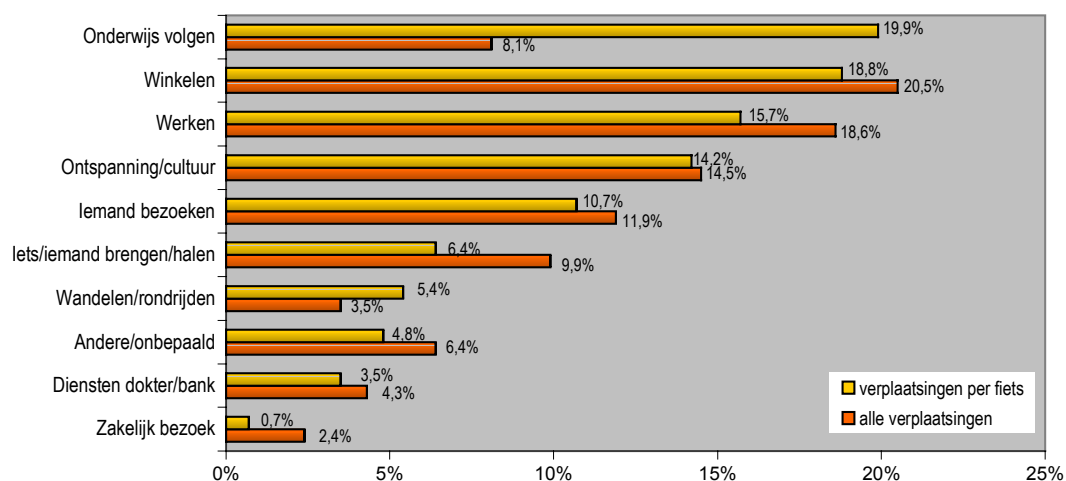
TABEL 4 VERDELING VAN HET GEMIDDELD AAN VERPLAATSINGEN PER MOTIEF (PROCENTUEEL EN IN GEMIDDELD AANTAL VERPLAATSINGEN PER PERSOON PER DAG)

Motief	Percentage	Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag
Winkelen	20,4%	0,56
Werken	18,6%	0,51
Ontspanning/sport/cultuur	14,5%	0,40
Iemand bezoeken	11,9%	0,33
Iets, iemand brengen/halen	10,0%	0,27
Onderwijs volgen	8,1%	0,22
Diensten (dokter, bank...)	4,2%	0,11
Andere	3,9%	0,11
Wandelen/rondrijden	3,5%	0,10
Onbepaald	2,5%	0,07
Zakelijk bezoek	2,4%	0,06

BRON: OVG 2000-2001 VOOR VLAANDEREN

Nagenoeg dezelfde verhouding wordt teruggevonden bij het totaal aantal fietsverplaatsingen. Werken en winkelen hebben respectievelijk een aandeel van 15,7% en 18,8% van de fietsverplaatsingen (FIGUUR 6).

FIGUUR 6 VERDELING GEMIDDELD AANTAL VERPLAATSINGEN VOLGENS MOTIEF, ALGEMEEN EN PER FIETS (VOOR DE HOOFDVERVOERSWIJZE)



BRON: OVG JANUARI 2000- JANUARI 2001

Er is een duidelijke afwijking: de fiets wordt bovengemiddeld gebruikt voor schoolverkeer. Voor de rest volgen de fietsverplaatsingen dezelfde verdeling als het totaal aantal verplaatsingen.

Schoolverkeer

De fiets is het meest gebruikte vervoermiddel bij schoolverplaatsingen. Daarmee laten de fietsers de autopassagiers een flink stuk achter zich. Op fietsbare afstanden, tot 5 km, is de overheersende rol van het fietsverkeer duidelijk: 48% van het totaal aantal schoolverplaatsingen. Binnen deze afstandsklasse bevindt zich trouwens ook het grootste aandeel van de woon-schoolverplaatsingen (64,4%). In de afstandsklasse tot 5 km zit nog een potentieel van de scholieren (vanaf 6 jaar) die naar school worden gebracht met de auto.

TABEL 5 VERDELING VAN DE WOON-SCHOOLVERPLAATSINGEN VOLGENS HOOFDVERVOERWIJZE

	Alle schoolverplaatsingen	Schoolverplaatsingen tot 5 km
Fietser	36,0%	47,6%
Autopassagier	22,3%	20,6%
Bus	7,2%	0,9%
Voetganger	10,9%	16,1%
Trein	4,0%	0,2%
Andere/onbepaald	9,6%	10,5%
Autobestuurder	6,1%	1,9%
Brom/snorfiets	2,7%	1,2%
Tram / (Pre) metro	0,8%	0,6%
Motorrijder	0,4%	0,2%

BRON: OVG JANUARI 2000- JANUARI 2001

Werkverkeer

16% van de fietsverplaatsingen hebben een verplaatsing naar het werk als doel. Per beroepsstatuut is het fietsgebruik echter sterk verschillend.

TABEL 6 VERDELING VAN PERSONEN (BEROEPSACTIEVEN) VOLGENS HOOFDVERVOERWIJZE WOONWERKVERKEER EN BEROEPSSTATUUT (VOOR AUTOBESTUURDER, FIETS EN TREIN)

	Arbeider	Bediende	Kader	Vrij Beroep	Zelfstandige	Andere beroeps-categorie
Autobestuurder	61,3%	69,4%	76,3%	82,7%	80,9%	66,7%
Fiets	19,0%	11,4%	7,5%	9,3%	5,1%	15,4%
Trein	1,6%	7,2%	9,7%	0,0%	0,0%	8,2%

BRON: OVG JANUARI 2000- JANUARI 2001

Zelfstandigen, vrije beroepen en kaderpersoneel hebben het hoogste autogebruik. De fiets scoort het best bij arbeiders en in mindere mate bij bedienden. Er is een duidelijk verband tussen de beroepsactiviteit en het vervoermiddelengebruik. Hier spelen onder andere het verschil in woon-werkafstand¹⁷ tussen arbeiders, bedienden en kaderleden en het verschil in inkomen tussen de beroepsstatuten een rol. De trein doet het opvallend goed bij kaderleden en bedienden.

Naar afstandsklasse blijkt dat 31% van de werkverplaatsingen korter is dan 5 km. In deze afstandsklasse gebeurt al 35% van de verplaatsingen met de fiets. 42% van de woon-werkverplaatsingen onder de 5 km gebeurt echter nog met de auto (TABEL 7). Hier zit dus nog een ruim potentieel aan fietsverplaatsingen.

Ook het aandeel van mensen die te voet naar het werk gaan bedraagt 8,3% in deze afstandsklasse. Het idee alsof mensen voor hun woon-werkverkeer op korte afstand automatisch gebruik maken van de auto wordt door deze cijfers gerelativeerd.

TABEL 7 VERDELING VAN DE WERKVERPLAATSINGEN VOLGENS HOOFDVERVOERWIJZE

	Alle werkverplaatsingen	Werkverplaatsingen tot 5 km
Autobestuurder	61,3%	36,8%
Fietser	12,3%	34,9%
Andere onbepaald	7,5%	9,7%
Voetganger	3,3%	8,3%
Autopassagier	6,5%	5,1%
Bus	2,2%	1,9%
Trein	4,3%	1,2%
Brom/snorfiets	1,2%	1,2%
Motorrijder	0,9%	0,6%
Tram	0,4%	0,4%

BRON: OVG JANUARI 2000- JANUARI 2001

Winkelverkeer

19% van de fietsverplaatsingen gebeurt naar de winkel. Als we kijken naar de afstandsklasse, blijkt 68% van de winkelverplaatsingen korter te zijn dan 5 km. Binnen deze afstandsklasse wordt 18% van de winkelverplaatsingen met de fiets gedaan. 53% van de winkelverplaatsingen onder de 5 km gebeurt echter met de auto (TABEL 8).

¹⁷ Gemiddelde woon-werkafstand arbeiders = 19 km, bedienden = 20 km, kaderleden = 28 km, OVG 2000-2001.

Uiteraard zijn niet alle winkelverplaatsingen geschikt voor de fiets zoals vb het vervoeren van grote hoeveelheden goederen. Het aandeel aan temporele verplaatsingen¹⁸ (42%) is ook zeer groot bij de winkelverplaatsingen wat wil zeggen dat bijvoorbeeld een verplaatsingsafstand van 3 km naar de winkel en een kort verblijf in de winkel aangevoeld wordt als één heen en terugverplaatsing van 6 km; de fiets lijkt hier dan minder interessant. Niettegenstaande is het potentieel aan fietsverplaatsingen ten koste van de auto zeker nog niet uitgeput. Het zijn voornamelijk de verplaatsingen naar buurtwinkels (bakker, slager, apotheek...) die in aanmerking komen voor dit fietspotentieel.

TABEL 8 VERDELING VAN DE WINKELVERPLAATSINGEN VOLGENS HOOFDVERVOERWIJZE

	Alle winkelverplaatsingen	Winkelverplaatsingen tot 5 km
Fietser	13,5%	18,2%
Autopassagier	16,4%	12,1%
Bus	1,0%	0,5%
Voetganger	16,0%	22,6%
Trein	0,3%	0,0%
Andere/onbepaald	6,4%	4,6%
Autobestuurder	45,0%	40,7%
Brom/snorfiets	0,8%	0,9%
Tram / (Pre) metro	0,5%	0,0%
Motorrijder	0,1%	0,0%

BRON: OVG JANUARI 2000- JANUARI 2001

Functionele verplaatsingen naar ontspannings-, sportieve- en culturele activiteiten

De functionele verplaatsingen naar ontspannings-, sportieve en culturele activiteiten vertegenwoordigen 14% van het totaal aantal fietsverplaatsingen. 52% van deze verplaatsingen zijn korter dan 5 km. Binnen deze afstandsklasse gebeurt al 20% van de verplaatsingen met de fiets. 50% van deze verplaatsingen onder de 5 km gebeurt echter nog met de auto waarvan bijna de helft als autopassagier (ouders als privé-taxi voor de kinderen) (Tabel 9). Hier zit dus nog een ruim potentieel aan groei voor fietsverplaatsingen.

TABEL 9 VERDELING VAN DE FUNCTIONELE VERPLAATSINGEN NAAR ONTSPANNINGS-, SPORT-, EN CULTURELE ACTIVITEITEN VOLGENS HOOFDVERVOERWIJZE

Vervoermiddel	Ontspanning/sport/cultuur alle afstanden	Ontspanning/sport/cultuur-verplaatsingen tot 5 km
Fietser	14,3%	19,8%
Autopassagier	28,7%	22,9%
Bus	0,7%	0,8%
Voetganger	11,7%	21,6%
Trein	1,2%	0,0%
Andere/onbepaald	7,5%	5,7%
Autobestuurder	34,1%	27,2%
Brom/snorfiets	1,2%	1,5%
Tram / (Pre) metro	0,4%	0,5%
Motorrijder	0,2%	0,1%

BRON: OVG JANUARI 2000- JANUARI 2001

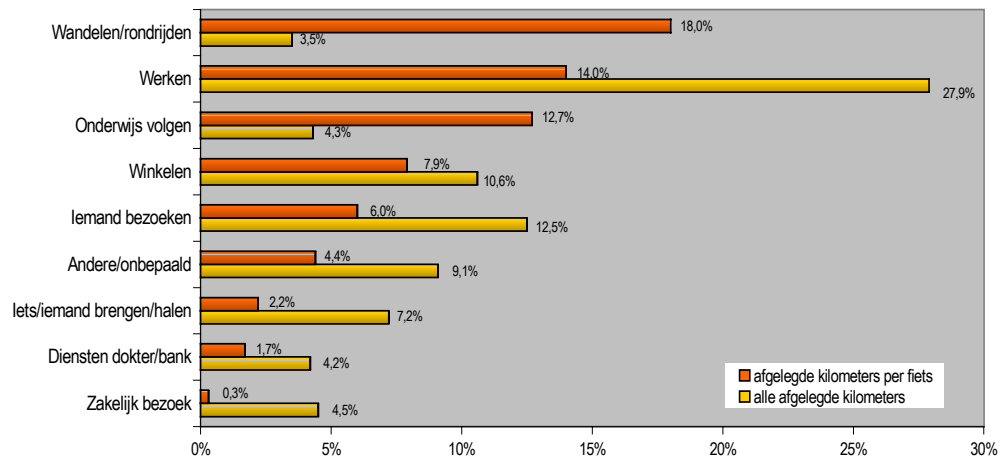
Niet-functionele fietsverplaatsingen

Een kleine 20 % van de fietsverplaatsingen dienen voor vrijetijdsverplaatsingen (recreatief, sportief). Deze vrijetijdsverplaatsingen vertegenwoordigen echter meer dan de helft van

¹⁸ Temporele verplaatsingen zijn verplaatsingen waarbij de verblijfsduur op de plaats van bestemming kort is (15 minuten). Bij deze verplaatsingen wordt verondersteld dat de heen- en terugverplaatsing ervaren worden als 1 verplaatsing, wat de verplaatsingsafstand psychologisch vergroot.

het totaal aantal gereden fietskilometers (FIGUUR 7). Aangezien het aantal gereden fietskilometers zich vooral in de vrijetijdssfeer bevindt, verdient dit ook aandacht op het vlak van de verkeersveiligheid.

FIGUUR 7 VERDELING GEMIDDELD AANTAL AFGELEGDE KILOMETERS VOLGENS MOTIEF, ALGEMEEN EN FIETS (VOOR DE HOOFDVERVOERSWIJZE)¹⁹

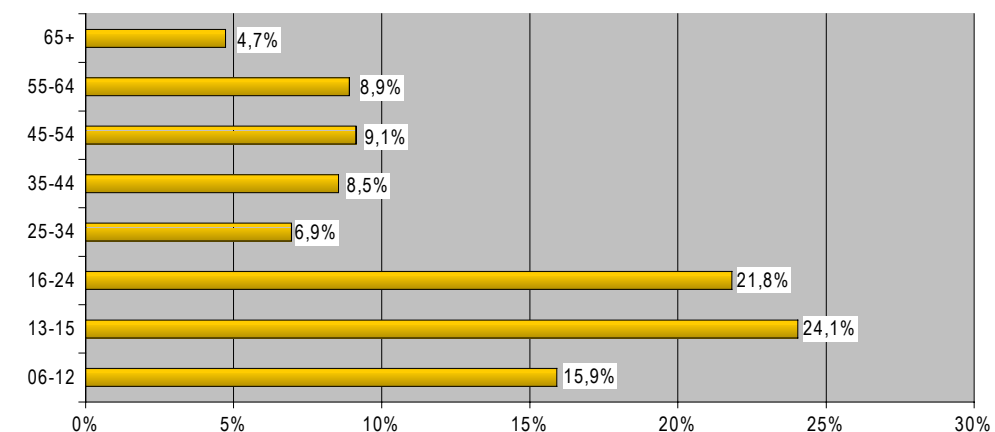


BRON: OVG JANUARI 2000- JANUARI 2001

◆ Fietsgebruik naar leeftijd

Van alle fietsverplaatsingen in Vlaanderen wordt ruim 60% gemaakt door mensen jonger dan 25 jaar. Vooral de (kleine) leeftijdsklasse 13-15 jaar valt op met 24% van alle fietsverplaatsingen.

FIGUUR 8 VERDELING VAN HET AANDEEL VAN DE FIETSVERPLAATSIJGEN VOLGENS LEEFTIJD IN VLAANDEREN (2000) (VOOR DE HOOFDVERVOERSWIJZE)



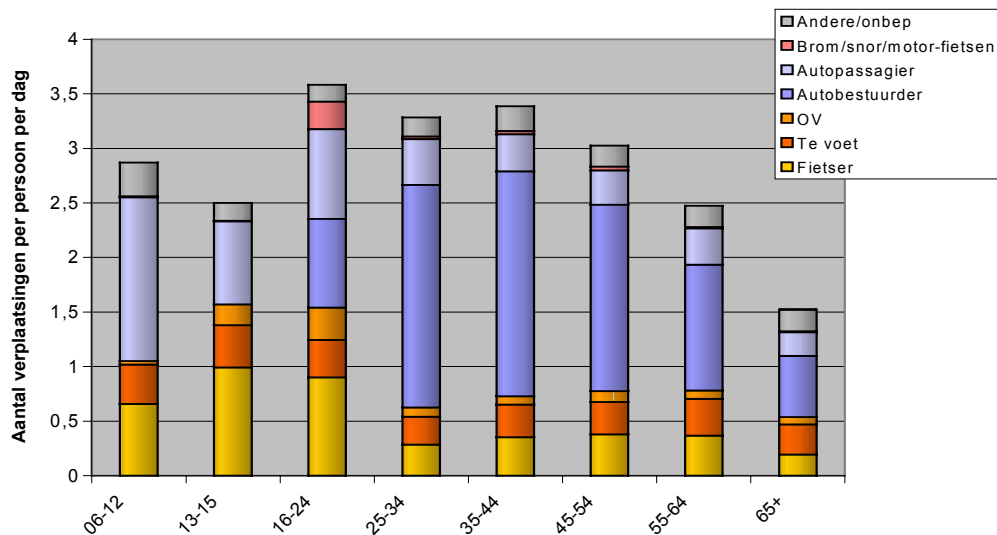
BRON: OVG JANUARI 2000- JANUARI 2001

Verdeeld over alle vervoerswijzen is het fietsgebruik in de leeftijdscategorie 13-15 jaar het hoogst met 37% (FIGUUR 9). Onder de 13 jaar vinden we vooral de achterbankkinderen

¹⁹ Hier is door de respondenten van het OVG wellicht een foute interpretatie gemaakt met betrekking tot de recreatieve fietsverplaatsingen (=wandelen/rondrijden) en de functionele sport/cultuur verplaatsingen.

terug. 51% van hun verplaatsingen gebeurt als autopassagier. In de leeftijdscategorie 16 tot 24 jaar vermindert het aantal fietsverplaatsingen naar 22% ten voordele van de auto (bestuurder en passagier) en de bromfiets. Vooral in de categorie 25 tot 34 jaar is het fietsgebruik laag (8%). In deze categorie is er een massale overstap naar de auto (60% als autobestuurder en 12% als autopassagier). Het moet een van de uitdagingen zijn voor het Totaalplan Fiets zijn om een gedeelte van deze leeftijdscategorie op de fiets te houden.

FIGUUR 9 VERDELING VAN HET GEMIDDELD AANTAL VERPLAATSINGEN PER PERSOON PER DAG VOLGENS HOOFDVERVOERWIJZE EN LEEFTIJD



BRON: OVG JANUARI 2000- JANUARI 2001

Het aandeel fietsverkeer stijgt van 10% over 12% tot 14% in de leeftijdscategorieën 35-44, 45-54 en 55-64 jaar. Het autogebruik daalt daarentegen respectievelijk van 69% over 64% naar 58% in deze leeftijdscategorieën.

Kenmerkend voor de leeftijdscategorie 65+ is het relatief lage aandeel autoverplaatsingen (49%). Het aandeel fietsgebruik loopt terug ten opzichte van de leeftijdscategorie 55-64 jaar (12% i.p.v. 14%). Het aandeel voetgangersverplaatsingen is bij de 65-plussers met 17% relatief hoog.

De demografische evolutie

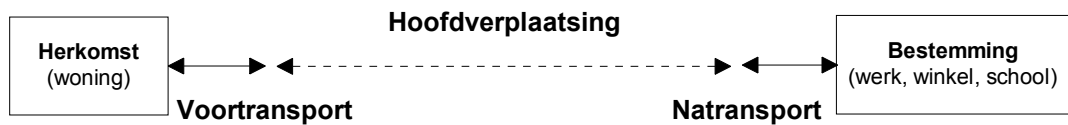
Uitgaande van de huidige demografische evolutie doet zich een aantal tendensen voor die een negatief effect hebben op het fietsgebruik. Het aantal jongeren in de bevolking neemt af. Het zijn vooral jongeren die het hoogste fietsgebruik hebben. Anderzijds neemt ook het aantal ouderen in de samenleving toe. Deze leeftijdsgroep kent een relatief hoog fietsgebruik. De toekomstige groep 65+ is echter een groep met een hoog autogebruik (zie leeftijdscategorie 55 tot 64 jaar) en heeft een gewoontegedrag ontwikkeld dat veel meer autogericht is dan de vroegere generatie. De mobiliteit van 65-plussers neemt bovendien toe. Deze tendensen maken dat er eerder minder dan meer zal gefietst worden bij constante randfactoren.

◆ **Fiets als vervoermiddel bij voor- en natransport**

De fiets is een vervoermiddel dat een belangrijke functie kan vervullen in het voor- en natransport naar voornamelijk (verbindend) openbaar vervoer. De combinatie fiets en (verbindend) openbaar vervoer kan een goed alternatief zijn voor een aantal autoverplaatsingen.

Onder voortransport wordt verstaan de verplaatsingen aan herkomstzijde (wonen) die gebeuren voor of na de hoofdverplaatsing (verplaatsing waar de grootste afstand afgelegd wordt). Bij natransport gaat het om de verplaatsingen aan de activiteitszijde (bestemming) die voor of na de hoofdverplaatsing gebeuren.

FIGUUR 10 VOOR- EN NATRANSPORT

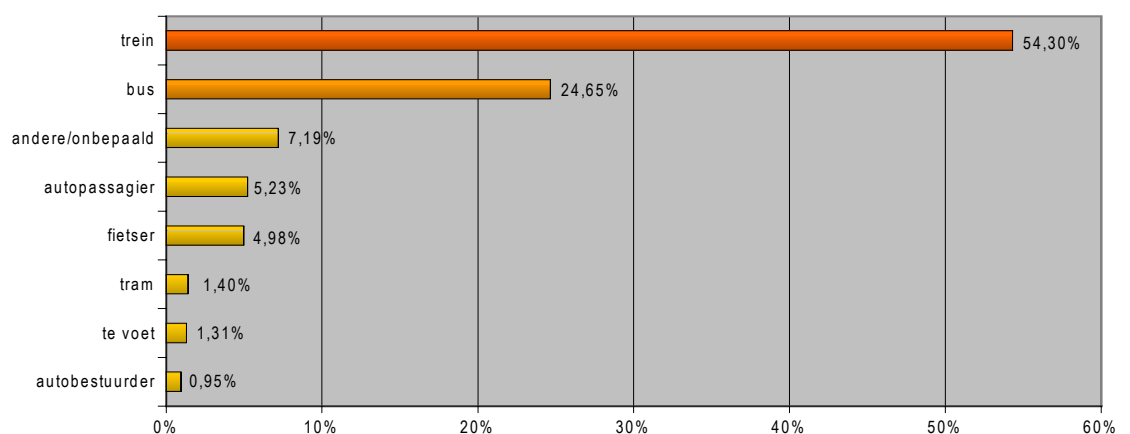


BRON: MOBILITEITSCEL

Uit de OVG-cijfers blijkt vooral het grote aandeel verplaatsingen te voet in het voor- en natransport (45% in het voortransport en 77% in het natransport). De fiets heeft een aandeel van 16% in het totaal aantal voortransportverplaatsingen en 3% in het totaal aantal natransportverplaatsingen.

80% van de fietsverplaatsingen in het voortransport gebeurt naar het openbaar vervoer. Dit aandeel wordt verdeeld tussen de trein en de bus voor respectievelijk 54% en 25%. De rest (1%) is voor rekening van de tram en metro. Ook bij de natransportverplaatsingen met de fiets speelt het openbaar vervoer de hoofdrol. Bijna 90% van de natransportverplaatsingen met de fiets gebeuren na het gebruik van openbaar vervoer. Dit aandeel wordt verdeeld over de trein, tram en de bus voor respectievelijk 60%, 15% en 4%.

FIGUUR 11 VERDELING VAN DE FIETS ALS VOORTRANSPORTMIDDEL OVER DE VERSCHILLENDE VERVOERSWIJZEN²⁰



BRON: OVG VLAANDEREN 1994-1995 + 2000-2001

²⁰ Om de steekproef voldoende groot te maken voor de analyse van het voor- en natransport werden de gegevens van het OVG 1994-1995 en het OVG 2000-2001 samengevoegd.

Bij de voor- en natransportverplaatsingen naar de trein neemt de fiets respectievelijk 22% en 6% van het aantal verplaatsingen op zich. Hieruit blijkt de niet te verwaarlozen rol van de fiets als voortransportmiddel. Met het oog op een structurele kilometerreductie bij het autoverkeer biedt vooral de markt van de treinverplaatsingen (en de snelbus) potenties. Het gaat hier om de verbindende openbaar vervoerstelsels (zie kader) die voornamelijk ingezet worden op afstanden boven 10 km.

40% van het voortransport naar de trein gebeurt nog met de auto terwijl meer dan de helft van de Vlamingen zegt binnen 5 km van het een station te wonen.

TABEL 10 AFSTAND WOONPLAATS TOT DICHTSBIJZIJNDE BUS-TRAM-METROHALTES EN TREINSTATIONS

	Afstand tussen woonplaats en dichtstbijzijnde bus/tram/metro	Afstand tussen woonplaats en dichtstbijzijnde treinstation
0-249 meter	27,6 %	2,0 %
250-499 meter	24,6 %	3,6 %
500-999 meter	23,2 %	7,8 %
1000-1999 meter	11,8 %	11,8 %
2 – 5 km	5,7 %	29,7 %
Meer dan 5 km	1,0 %	36,0 %
Geen idee	0,7 %	1,4 %
Onbepaald	5,5 %	7,8 %

BRON: OVG 2000-2001

Nuancering

Het potentieel voor een toename van het aantal fietsverplaatsingen via voor- en natransport dient evenwel genuanceerd te worden. In het totaal aantal verplaatsingen vertegenwoordigt het openbaar vervoer slechts 3,7%; de openbaar-vervoerplaatsingen boven de 10 km vertegenwoordigen 2,3%. Het is vooral de potentie om lange autoverplaatsingen te vervangen door de combinatie fiets + openbaar vervoer die zeer belangrijk is.

Verbindend openbaar-vervoerstelsel / ontsluitend openbaar-vervoerstelsel

- Verbindende openbaar-vervoerstelsels zijn primair gericht op het overbruggen van grote afstanden (> 10 km) met een zo hoog mogelijke verplaatsingssnelheid. Dit resulteert in lage haldedichtheden. Het betreft hier HST-lijnen, IC- en IR-treinen, snelbussen, ... Gezien hun snelheid en afstandsklassen zijn zij een gedegen concurrent voor de lange autoverplaatsingen. Het inzetten van de fiets als voor- en natransportmiddel versterkt deze concurrentiepositie enkel maar.
- Ontsluitende openbaar-vervoerstelsels zijn primair gericht op lokale ontsluiting. Dit resulteert in een hoge haldedichtheid en dus een relatief lage verplaatsingssnelheid en korte verplaatsingsafstand (hoofdzakelijk < 10 km). Het betreft hier streekbussen, stadsbussen, trams, metro's... In stedelijke gebieden zijn zij een goede concurrent voor de auto, maar ook voor de fiets.

1.3.3 Verkeersveiligheid en de fiets

Het verhogen van de verkeersveiligheid is een van de essentiële voorwaarden om het fietsgebruik in de toekomst op een verantwoorde manier aan te moedigen. We schenken aandacht aan de evolutie van het aantal ongevallen met fietsers en aan de plaats van de ongevallen, hun ernst en hun oorzaak. Tot slot bekijken we ook wie er betrokken is bij de fietsongevallen.

De problematiek van de verkeersveiligheid kan op twee manieren worden bekeken. Je kan onveiligheid zien als iets wat je zelf overkomt (risico op een ongeval), maar je kan verkeersonveiligheid ook bekijken als een situatie die je veroorzaakt (risico dat je veroorzaakt). Het risico dat je als fietser een ernstig ongeval veroorzaakt is waarschijnlijk kleiner dan bij het gemotoriseerd verkeer. Hierover zijn echter geen éénduidige cijfers beschikbaar.

◆ Aandeel fietsslachtoffers

In 2000 vertegenwoordigde het aantal dode en gewonde fietsers 9% van het totaal aantal doden en gewonden terwijl de fiets 15% van het totaal aantal verplaatsingen voor zijn rekening nam. Uitgesplitst naar de ernst van de verwondingen gaat het om respectievelijk 14%, 2% en 18% van het aantal doden, zwaargewonden en lichtgewonden. Op basis van het aantal verplaatsingen blijkt fietsen dus niet bovengemiddeld gevaarlijk. De cijfers van het aantal fietsongevallen zijn een beperkte weergave van het totaal aantal ongevallen. Vooral ongevallen met kleine letsels zijn sterk ondervertegenwoordigd omdat geen aangifte van deze ongevallen wordt gedaan. Er zijn ook verschillen in vaststelling van de oorzaak naargelang de plaats van de registratie (medische registratie in het ziekenhuis of ongevalregistratie door de politie).

TABEL 11 ABSOLUUT AANTAL FIETSSLACHTOFFERS IN VLAANDEREN EN PROCENTUELE WEERGAVE TEN OPZICHTE VAN TOTAAL AANTAL VERKEERSSLACHTOFFERS

Jaar	Doden		Zwaargewonden		Lichtgewond		Totaal
1991	141	12,8%	1404	3,5%	5167	16,1%	6712
1992	123	12,4%	1319	3,3%	4494	15,9%	6386
1993	121	12,3%	1302	3,3%	4949	16,4%	6372
1994	130	13,5%	1277	3,4%	5049	17,1%	6456
1995	98	12,7%	1217	3,3%	5086	18,2%	6401
1996	104	13,2%	999	2,8%	4934	18,4%	6037
1997	96	12,8%	1062	2,8%	5239	18,9%	6397
1998	113	13,2%	946	2,4%	5028	17,8%	6087
1999	103	12,8%	950	2,4%	5256	18,2%	6309
2000	119	13,7%	834	2,1%	5000	18,5%	5953

BRON: NIS VERKEERSONGEVALLENSTATISTIEKEN 1991-2000

Wanneer er naar het ongevalrisico per gereden kilometer gekeken wordt, blijkt de fiets echter een vervoermiddel met een hoog risico op een dodelijk of zwaar verkeersongeval (TABEL 12). Het risico van een dodelijk ongeval is het derde hoogst bij fietsers, bij zware ongevallen gaat de voetganger voor.

Een vergelijking tussen het OVG 1994-1995 en de EU-gegevens 1997 leert ons wel dat fietsen in Vlaanderen (31,8 doden per miljoen personenkilometer) lichtjes veiliger is dan het Europese gemiddelde (34 doden per miljoen personenkilometer) (TABEL 12).

TABEL 12 RISICO'S PER MILJARD PERSOONKILOMETER VOOR DE VERSCHILLENDE VERVOERSMODI IN VLAANDEREN (1995)

	Expositie (miljoen persoon km)	Doden (30d)	Doden per miljard persoon km	Zwaargewond	Risico op zware verwonding
Voetganger	867,9	74	85,3	515	593
Per fiets	3078,3	98	31,8	1.226	398
Per bromfiets (type A en B)	293,4	37	126,1	816	2.781
Per motor	220,7	76	344,4	686	3.108
Als autobestuurder	34.044,6	348	10,2	3.052	90
Als autopassagier	18.707,5	106	5,7	1.214	65
Als busgebruiker	2.416,8	1	0,4	26	11
Als tramgebruiker	222,6	0	0,0	0	0
Per trein ²¹	4.725,6	3	0,6	26	6
Andere	1.990,5	4	2,0	64	32
Per vrachtwagen ²²	4.461,6	26	5,8	268	60
Totaal ²³	67.568,0	744	11,0	7.599	112

BRON: DE EXPOSITIES: OVG-1994-1995; SLACHTOFFERS: NIS, 1995 EN EIGEN VERWERKING

TABEL 13 DODELIJKE SLACHTOFFERS PER MILJARD PERSOONKILOMETER VOOR DE VERSCHILLENDE VERVOERSMODI IN EUROPA (EU15) IN 1997

	Dodelijke slachtoffers	Aantal miljard persoon km 1997	Doden per miljard Persoon km
Gemotoriseerde tweewielers	6.769	121	56
Voetganger	6.442	163	40
Fietsers	2.412	70	34
Personenwagens	23.275	3.787	6
Vracht- en bestelwagens	2.017	468	4
Treinpassagiers	139	287	0,48
Bussen en autocars	173	393	0,4
Vliegtuigpassagiers	14	331	0,04
Andere voertuigen	2.316		

BRON: EU

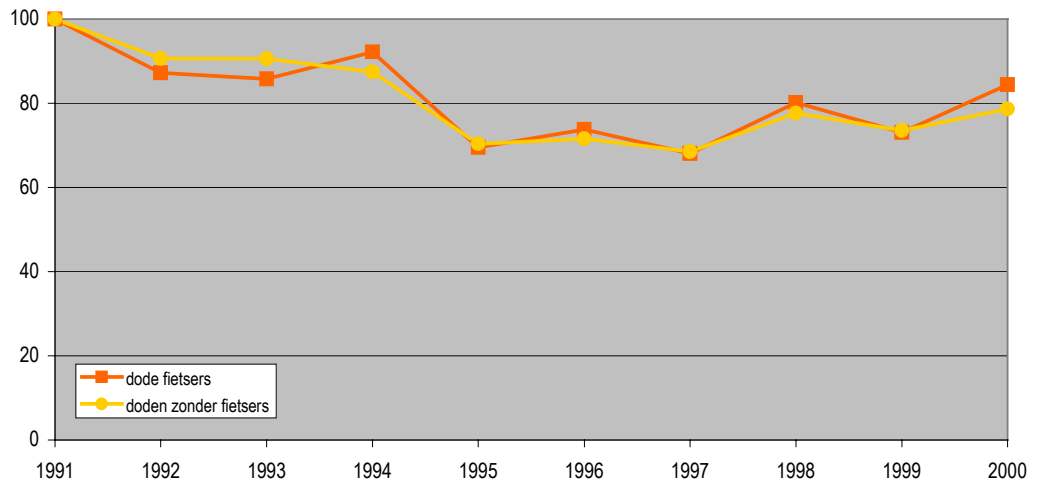
Wanneer we de evolutie van het aantal fietsslachtoffers bekijken, zien we dat er bij een nagenoeg stagnerend fietsgebruik, maar een stijgend autogebruik, een duidelijk dalende trend is in het aantal zwaargewonde fietsers (FIGUUR 13). Deze dalende trend staat in schril contrast met de zelfs licht stijgende trend van de zwaargewonden bij de andere vervoersmodi. De evolutie van het aantal dodelijke fietsongevallen is vergelijkbaar met de evolutie van het aantal doden bij de andere vervoersmodi, wat betekent dat hier een eerder stijgende trend vast te stellen is (FIGUUR 12). Het totaal aantal fietsslachtoffers (doden, zwaargewonden en lichtgewonden) blijft op een constant aandeel van 9% van het totaal aantal verkeersslachtoffers.

²¹ Voorlopig de cijfers voor België (ongevalcijfers niet meegeteld in totaal).

²² Hiervoor is een beroep gedaan op de raming van het aantal vrachtwagenkilometer in België van het MVI, 1998, een aandeel van 60% op de Vlaamse wegen en een gemiddelde bezettingsfactor van 1,1 personen per voertuigkilometer.

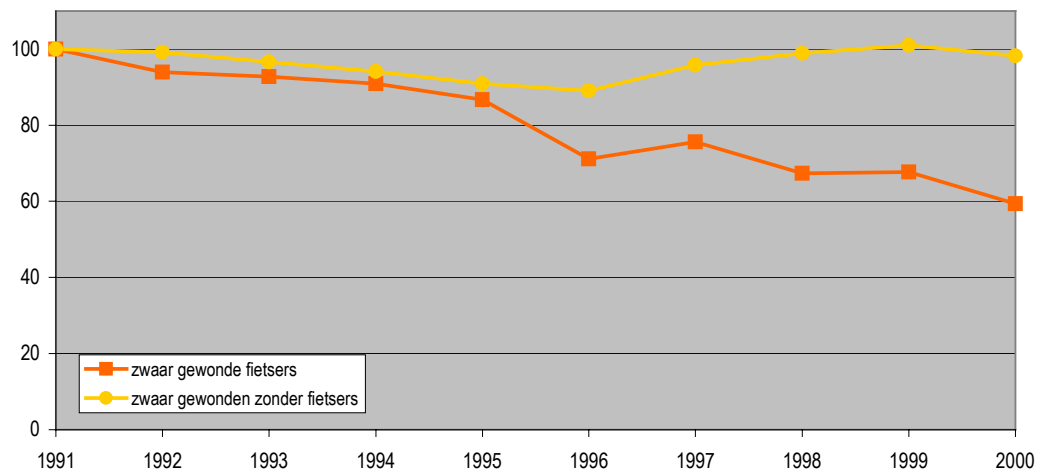
²³ Exclusief trein

FIGUUR 12 EVOLUTIE VAN HET AANTAL FIETSDODEN EN HET AANTAL DODEN BIJ DE ANDERE VERVOERSMODI TUSSEN 1991 EN 2000 (1991 = 100)



BRON: MOBILITEITSCEL, BEWERKING NIS ONGEVALLENGEGEVENS

FIGUUR 13 EVOLUTIE VAN HET AANTAL ZWAARGEWONDE FIETSERS EN HET AANTAL ZWAARGEWONDEN BIJ DE ANDERE VERVOERSMODI TUSSEN 1991 EN 2000 (1991 = 100)



BRON: MOBILITEITSCEL, BEWERKING NIS ONGEVALLENGEGEVENS

◆ **Plaats van de fietsongevallen**

Wegtype - kruispunt

Zowel gemeente- als gewestwegen gebeuren een groot aantal ongevallen met fietsers. 42% van de fietsongevallen vindt plaats op gewestwegen²⁴ en 58% op gemeentewegen.

²⁴ Bij de gewestwegen zijn eveneens de genummerde provinciewegen geteld die in de toekomst aan het gewest overgedragen zullen worden.

TABEL 14 AANTAL FIETSONGEVALLEN IN VLAANDEREN IN 2000 NAAR KRUISPUNT EN WEGTYPE

Type weg	Kruispunt		Buiten kruispunt		Totaal	
	Aantal	Procent	Aantal	Procent	Aantal	Procent
Gewestwegen	1444	48,7%	1259	36,1%	2703	41,9%
Gemeentewegen	1519	51,3%	2228	63,9%	3747	58,1%
Totaal	2963	45,9%	3487	54,1%	6450	

BRON: NIS VERKEERSONGEVALLENSTATISTIEKEN 2000

46% van de fietsongevallen gebeurt op kruispunten. Een kleine helft (49%) van de fietsongevallen op gewestwegen vindt plaats op een kruispunt (TABEL 14).

TABEL 15 ERNST FIETSSLACHTOFFERS IN VLAANDEREN IN 2000 NAAR KRUISPUNT EN WEGTYPE

Type weg	Kruispunt					
	Doden	Zwaargewond	Lichtgewond			
Gewestwegen	49	238	1095			
Gemeentewegen	20	168	1249			
Subtotaal	69	406	2344			
	58,0%	48,7%	46,9%			
Type weg	Buiten kruispunt					
	Doden	Zwaargewond	Lichtgewond			
Gewestwegen	22	169	951			
Gemeentewegen	28	259	1705			
Subtotaal	50	428	2656			
	42,0%	51,3%	53,1%			
Type weg	Totaal					
	Doden		Zwaargewond		Lichtgewond	
Gewestwegen	71	59,7%	407	48,8%	2046	40,9%
Gemeentewegen	48	40,3%	427	51,2%	2954	59,1%
Totaal	119		834		5000	

BRON: NIS VERKEERSONGEVALLENSTATISTIEKEN 2000

60% van het aantal fietsdoden valt op gewestwegen. Van deze ongevallen met dode fietsers op gewestwegen vallen er 69% op een kruispunt.

De dodelijke ongevallen met fietsers op de gemeentewegen vinden voor 58% plaats buiten kruispunten.

Meer dan de helft van de zwaargewonde fietsers (51%) valt op gemeentewegen. Van deze ongevallen met zwaargewonde fietsers op gemeentewegen valt 61% buiten een kruispunt. 58% van de ongevallen met zwaargewonde fietsers op gewestwegen valt op een kruispunt.

*Wegtype – binnen/buiten de bebouwde kom***TABEL 16 ERNST FIETSSLACHTOFFERS IN VLAANDEREN IN 2000 BINNEN OF BUITEN DE BEBOUWDE KOM EN NAAR WEGTYPE**

	Binnen bebouwde kom					
Wegtype	Dodan		Zwaargewond		Lichtgewond	
Gewestwegen	23	56,1%	176	43,8%	1244	37,0%
Gemeentewegen	18	43,9%	226	56,2%	2120	63,0%
Subtotaal	41		402		3364	
	34,4%		48,2%		67,3%	
	Buiten bebouwde kom					
Wegtype	Dodan		Zwaargewond		Lichtgewond	
Gewestwegen	48	61,5%	231	53,5%	802	49,0%
Gemeentewegen	30	38,5%	201	46,5%	834	51,0%
Subtotaal	78		432		1636	
	65,5%		51,8%		32,7%	
	Totaal					
Wegtype	Dodan		Zwaargewond		Lichtgewond	
Gewestwegen	71	59,7%	407	48,8%	2046	40,9%
Gemeentewegen	48	40,3%	427	51,2%	2954	59,1%
Totaal	119		834		5000	

BRON: NIS VERKEERSONGEVALLENSTATISTIEKEN, 2000

66% van de fietsdoden vallen buiten de bebouwde kom. Ook een meerderheid van de zwaargewonde fietsers vallen buiten de bebouwde kom (52%) terwijl slechts 32% van de lichtgewonden buiten de bebouwde kom vallen. Fietsen binnen de bebouwde kom is m.a.w. een stuk veiliger. Het grootste risico op de dodelijke afloop van een ongeval heeft een fietser wanneer hij of zij buiten de bebouwde kom op een gewestweg rijdt.

*Kruispunt – binnen/buiten de bebouwde kom***TABEL 17 AANTAL FIETSONGEVALLEN IN VLAANDEREN IN 2000 NAAR KRUISPUNT EN BINNEN OF BUITEN DE BEBOUWDE KOM**

Kruispunt	Binnen bebouwde kom		Buiten bebouwde kom		Totaal	
Op kruispunt	1907	45,8%	1056	46,1%	2963	45,9%
Buiten kruispunt	2255	54,2%	1232	53,9%	3487	54,1%
Totaal	4162	64,5%	2288	35,5%	6450	100%

BRON: NIS VERKEERSONGEVALLENSTATISTIEKEN 2000

65% van de fietsongevallen gebeurt binnen de bebouwde kom. 54% van deze fietsongevallen gebeurt buiten kruispunten (TABEL 17).

TABEL 18 ERNST FIETSSLACHTOFFERS IN VLAANDEREN IN 2000 BINNEN OF BUITEN DE BEBOUWDE KOM EN NAAR KRUISPUNT

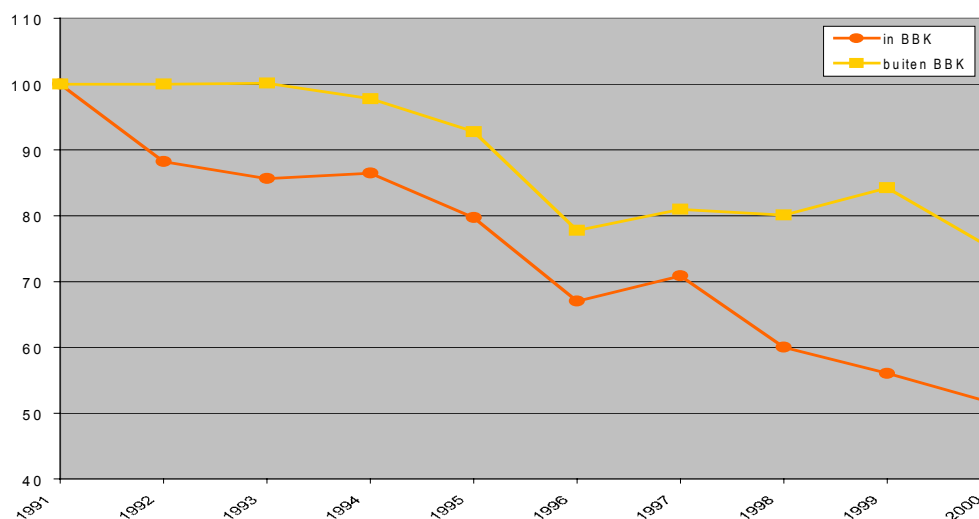
	Binnen bebouwde kom					
Kruispunt	Doden		Zwaargewond		Lichtgewond	
Op kruispunt	26	63,4%	195	48,5%	1578	46,9%
Buiten kruispunt	15	36,6%	207	51,5%	1786	53,1%
Subtotaal	41		402		3364	
	34,5%		48,2%		67,3%	
	Buiten bebouwde kom					
Kruispunt	Doden		Zwaargewond		Lichtgewond	
Op kruispunt	43	55,1%	211	48,8%	766	53,2%
Buiten kruispunt	35	44,9%	221	51,2%	870	46,8%
Subtotaal	78		432		1636	
	65,5%		51,8%		32,7%	
	Totaal					
Kruispunt	Doden		Zwaargewond		Lichtgewond	
Op kruispunt	69	57,1%	406	48,7%	2344	46,9%
Buiten kruispunt	50	42,9%	428	51,3%	2656	53,1%
Totaal	119		834		5000	

BRON: NIS VERKEERSONGEVALLENSTATISTIEKEN, 2000

Meer dan de helft van de dode fietsers buiten de bebouwde kom vallen op kruispunten (55%). 63% van de fietsdoden binnen de bebouwde kom vallen op een kruispunt.

Van de zwaargewonde fietsers buiten de bebouwde kom vallen er 51% buiten een kruispunt. Van de zwaargewonde fietsers binnen de bebouwde kom vallen er eveneens 51% buiten een kruispunt.

FIGUUR 14 EVOLUTIE VAN HET AANTAL DODE EN ZWAARGEWONDE FIETSERS BINNEN EN BUITEN DE BEBOUWDE KOM VAN 1991-2000 (1991=100)

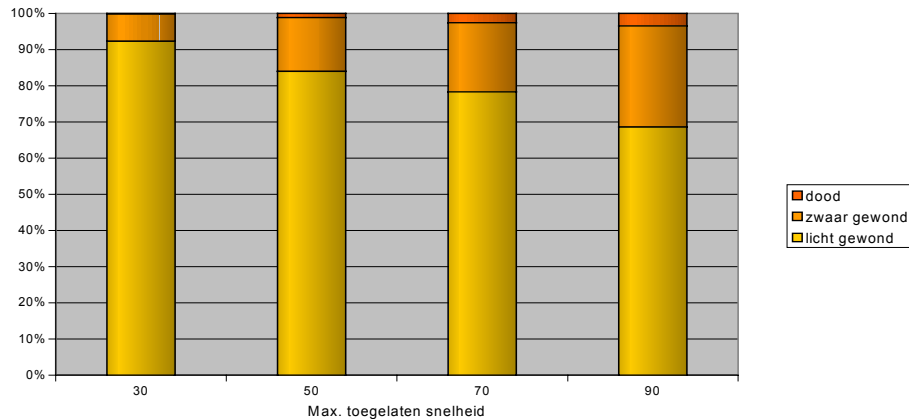


BRON: NIS ONGEVALLENSTATISTIEKEN

Als we kijken naar de evolutie van het aantal dode en zwaargewonde fietsers binnen en buiten de bebouwde kom, valt op dat er duidelijk een sterkere daling is van de ongevallen binnen de bebouwde kom. Deze daling kan voor een groot deel verklaard worden door de

invoering van lagere snelheidsregimes binnen de bebouwde kom (in 1991 werd overgegaan van 60km/u naar 50km/u in de bebouwde kom en er is een toename van het aantal gebieden met 30km/u). Daarnaast zijn er belangrijke herinrichtingmaatregelen in deze gebieden genomen en zijn er op diverse plaatsen aanvullende verkeersmanagementmaatregelen genomen.

FIGUUR 15 ERNST VAN DE VERWONDINGEN VOLGENS SNELHEIDSREGIME (1991-2000)



BRON: MOBILITEITSCEL, BEWERKING NIS ONGEVALSGEGEVENS

Te grote snelheid verhoogt niet alleen het aantal ongevallen, maar verhoogt ook de ernst van de ongevallen. Bovenstaande figuur toont aan dat het aandeel doden en zwaargewonde fietsers met bijna 10% daalt bij de overgang van een snelheidsregime 90km/u naar 70km/u, met 6% bij de overgang van 70km/u naar 50km/u en met 8% bij de overgang van 50km/u naar 30km/u. Het aandeel dodelijke fietsslachtoffers bedraagt 0,15% in zone-30. Bij 90km/u wegen bedraagt dit aandeel 3,45%. Dit wil zeggen dat de kans op een dodelijke afloop van een fietsongeval 23 keer groter is op een weg waar 90km/u gereden wordt dan op een weg waar 30km/u gereden wordt!

Gevaarlijke fietspunten – gevaarlijke punten

Om de onveiligheid langs gewestwegen aan te pakken, heeft de “*objectieve behoefte-analyse*” van de *Administratie Wegen en Verkeer* gevaarlijke punten²⁵ gedefinieerd die aangeven waar zich concentraties van ongevallen voordoen. Specifiek voor fietsers kunnen gevaarlijke fietspunten²⁶ gelokaliseerd worden die ongevallenconcentraties met fietsers aanduiden (zie kaartenbijlage). Waar deze niet samenvallen met de ‘gewone’ gevaarlijke punten dient het Vlaamse gewest extra aandacht te besteden aan fietsveiligheid.

TABEL 19 AANTAL ONGEVALLEN IN DE PERIODE 1997-1999 BINNEN EN BUITEN DE BEBOUWDE KOM, OP OF BUITEN EEN GEVAARLIJK PUNT

	Op gevaarlijk punt	Buiten gevaarlijk punt	Totaal (absoluut / percentage)	
Binnen bebouwde kom	165	392	557	67%
Buiten bebouwde kom	132	146	278	33%
Totaal	297	538	835	
Percentage	36%	64%		100%

Bron: Ongevallen-GIS

²⁵ Gevaarlijk punt: een locatie waar de laatste 3 jaar drie of meer ongevallen gebeurd zijn en waarvoor de prioriteitswaarde (P) minstens 15 bedraagt. $P = 5 \cdot \text{doden} + 3 \cdot \text{zwaargewonden} + 1 \cdot \text{lichtgewonden}$.

²⁶ Gevaarlijk fietspunt: idem 1 maar nu enkel fietsslachtoffers en een minimale prioriteitswaarde van 4. Op deze manier verkrijgen we ongeveer hetzelfde aantal gevaarlijke fietspunten als ‘gewone’ gevaarlijke punten.

Voor de periode 1997-1999 viel 64% van de gevaarlijke fietspunten buiten een “gewoon” gevaarlijk punt. Het totaal aantal gevaarlijke fietspunten bedraagt 835. Zij liggen voor 67% in de bebouwde kom en voor 33% erbuiten (TABEL 19). De gevaarlijke fietspunten binnen de bebouwde kom vertegenwoordigen 9% van de dodelijke ongevallen met fietsers en 6% van de ongevallen met zwaargewonde fietsers. Buiten de bebouwde kom omvatten de gevaarlijke fietspunten respectievelijk 4% en 5% van de ongevallen met dode en zwaargewonde fietsers.

TABEL 20 ERNST FIETSONGEVALLEN IN VLAANDEREN NAAR GEVAARLIJKE FIETSPUNTEN / GEEN GEVAARLIJKE FIETSPUNTEN OP GEWESTWEGEN IN DE PERIODE 1997-1999

	Doden		Zwaargewonden		Lichtgewonden	
Op een gevaarlijk fietspunt	39	23%	331	28%	1642	30%
Buiten een gevaarlijk fietspunt	130	77%	854	72%	3732	70%
Totaal op gewestwegen	169		1185		5374	

BRON: ONGEVALLEN-GIS

Uit de analyse van de gevaarlijke fietspunten blijkt dat 23% van de fietsdoden op gewestwegen, op een fietsgevaarlijk punt valt. Het grootste deel van de fietsdoden op gewestwegen is eerder diffuus verspreid over de wegsegmenten en kruispunten. Hetzelfde geldt voor de zwaargewonde en lichtgewonde fietsers. De aanpak van gevaarlijke fietspunten zal dus in het bijzonder op de wegen buiten de bebouwde kom een marginaal effect hebben op het aantal ongevallen met dode of zwaargewonde fietsers.

De locatie van de fietsongevallen is enkel geïnventariseerd voor de gewestwegen. Op de gemeentewegen liggen ook fietsgevaarlijke punten, maar deze zijn (nog) niet gekend.

◆ Oorzaak van de fietsongevallen

Eenzijdige ongevallen

Het type van ongeval bepaalt in belangrijke mate de ernst van de gevolgen. Een belangrijk onderscheid kan gemaakt worden tussen de zogenaamde eenzijdige ongevallen²⁷ en de ongevallen waarbij meerdere personen (voertuigen) zijn betrokken. In de periode 1991-2000 werden 51.666 eenzijdige ongevallen geregistreerd. Het aandeel voetgangers, bussen en anderen in dergelijke ongevallen blijft beperkt tot enkele fracties van een procent. Het aandeel tweewielers, die zich instabiel op twee steunpunten verplaatsen, is in totaal goed voor 22%. De fiets heeft een aandeel van 7% in het aantal éénzijdige ongevallen (TABEL 21). De fiets is na de auto (met een aandeel van bijna 71%) de grootste betrokkene in eenzijdige ongevallen.

In het totaal aantal fietsongevallen (meerzijdig en eenzijdig) over de periode 1991-2000 (62915) vertegenwoordigen de eenzijdige fietsongevallen (slechts) 7%. Dit lage aandeel moet enigszins genuanceerd worden vermits de ongevallenaangifte bij eenzijdige ongevallen nog lager is dan bij meerzijdige ongevallen. Uit de aangegeven eenzijdige ongevallen met fietsers blijkt de ernstig afloop. Deze is te verklaren door het feit dat veel lichte eenzijdige ongevallen nooit worden aangegeven. Kenmerkend is dat bijna 3 op 8 doden vallen in de categorie van de eenzijdige ongevallen. Voor de fietsers is de afloop in verhouding niet zo ernstig. 7% van het totaal aantal dodelijke fietsongevallen in de periode 1991-2000 was een eenzijdig fietsongeval.

²⁷ Onder enkelvoudige fietsongevallen worden die fietsongevallen verstaan waar geen andere verkeersdeelnemers bij betrokken zijn geweest. Ze zijn te onderscheiden in twee groepen: de eenzijdige ongevallen (vallen, voet tussen de spaken e.d.) en aanrijdingen met objecten en dieren. Bron: SWOV, rapport R-2000-20, frequentie en oorzaken van enkelvoudige fietsongevallen.

De eenzijdige fietsongevallen²⁸ kunnen met de staat van de weginfrastructuur of de fiets te maken hebben, maar hebben in veel gevallen ook te maken met het rijgedrag van de fietsers (zgn. stunts met de fiets). Daarnaast zijn het slecht nemen van een bocht of problemen met de bagage eveneens oorzaken. Een tweede categorie oorzaken zijn aanrijdingen met objecten (stoepranden, paaltjes, geparkeerde auto's, bomen en dieren). In veel gevallen gebeuren eenzijdige fietsongevallen bij kinderen die pas leren fietsen. De definitie dat elk ongeval op de openbare weg een verkeersongeval is, lijkt hier een relevante registratie te beletten: het kind dat op het trottoir de eerste wankende rondjes fietst, onderuit gaat en een snijwonde oploopt: is dat een verkeersongeval? Een gepaste leeromgeving en/of begeleiding kan hier helpen. Daarnaast is er de 'fietsacrobatie' die maar al te vaak op de openbare weg beoefend wordt met de nodige letsels als gevolg. Het aanpassen van roekeloos rijgedrag van fietsers zou in de eenzijdige (uiteraard ook in de meerzijdige) ongevallen een wezenlijk verschil kunnen maken.

TABEL 21 AANTAL EN ERNST VAN DE EENZIJDIGE ONGEVALLen NAAR TYPE WEGGEBRUIKER IN VLAANDEREN (1991-2000)²⁹

	Aantal	%	Dodelijke afloop	Zwaargewond	Lichtgewond
Andere	269	0,44%	13	87	247
Autobestuurders/passagiers	43796	70,95%	2523	15184	37823
Autobussen/autocars	71	0,12%	2	33	244
Bromfiets A	3370	5,46%	45	1075	2515
Bromfiets B	1883	3,05%	38	657	1327
Fiets	4339	7,03%	83	1264	3050
Lichte vrachtauto's	2404	3,89%	83	670	2227
Minibussen	232	0,38%	11	81	389
Motorfiets ≤ 400cc	712	1,15%	39	269	489
Motorfiets > 400cc	3066	4,97%	211	1228	2026
Voetganger	97	0,16%	17	34	47
Vrachtwagens+trekkers	1486	2,41%	44	335	1282
Totaal eenzijdige ongevallen	61725		3109	20917	51666
Totaal fiets (alle ongevallen)			1148	11310	50652

BRON: NIS VERKEERSONGEVALLenSTATISTIEKEN, 1991-2000

Meerzijdige ongevallen

Nagenoeg 93% van de (geregistreerde) fietsongevallen zijn meerzijdig, dus ongevallen waarin meerdere vervoermiddelen betrokken zijn. Fietsers komen vooral in conflict met personenwagens (72%). Het aantal ongevallen van fietsers met vrachtwagens (7,3%) is nagenoeg hetzelfde als het aantal ongevallen van fietsers met bromfietseren (7,0%) en van fietsers met fietsers (6,3%) (TABEL 22).

Vooraf ongevallen met personenwagens en vrachtwagens leiden tot dodelijke ongevallen (TABEL 23). Respectievelijk 60% en 30% van het aantal dodelijke (meerzijdige) fietsongevallen zijn het gevolg van aanrijdingen met personenwagens en vrachtwagens. Bij de vrachtwagens valt nog eens op dat nagenoeg een derde van de ongevallen met dodelijke afloop voor fietsers te wijten is aan rechtsafslaanende vrachtwagens (dode hoek). Dit zijn jaarlijks 10 à 15 dode fietsers.

²⁸ Zie studie: SWOV, Frequentie van enkelvoudige fietsongevallen, R 2000-20, Leidschendam, Nederland, 33p.

²⁹ Het totaal aantal doden, zwaargewonden en lichtgewonden is hoger dan het aantal ongevallen, omdat ook in een éénzijdig ongeval meerdere personen betrokken kunnen zijn.

Bij de fietsongevallen met zware verwonding zijn de cijfers vergelijkbaar. Het aandeel van de personenwagens weegt hier nog zwaarder door (nl. 73%), terwijl de ongevallen met vrachtwagens ook 11% vertegenwoordigen. Rechtsafslaanende vrachtwagens zijn verantwoordelijk voor jaarlijks 20 à 25 zwaargewonde fietsers. 7,5% van de zware fietsongevallen gebeurt door aanrijdingen tussen fietsers onderling.

TABEL 22 ONGEVALLEN TUSSEN FIETSERS EN VOERTUIGEN IN VLAANDEREN (TUSSEN 1991 EN 2000)

	Aantal betrokken fietsers	In procent
1. Voetganger	1881	3,2%
2. Fiets	3656	6,3%
3. Bromfiets	4069	7,0%
4. Motor	1089	1,9%
5. Auto	41811	72,0%
6. Bus	680	1,2%
7. Vrachtwagen	4239	7,3%
8. Anderen en onbekend	680	1,2%
Totaal	58105	

BRON: NIS EN EIGEN VERWERKING

TABEL 23 ERNST VERWONDINGEN BIJ FIETSERS NAAR DE BETROKKEN VERKEERSDEELNEMERS IN MEERZIJDIGE ONGEVALLEN IN VLAANDEREN (1991-2000)

Dodens									
	Voetganger	Fiets	Bromfiets A	Bromfiets B	Motor	Auto	Bus	Vrachtwagen	Anderen
Voetganger	6	2							
Fiets		24							
Bromfiets A		6	2						
Bromfiets B		6		4					
Motor		38			4				
Auto		611				3			
Bus		16					/		
Vrachtwagen		310						/	
Anderen		14							/
Zwaargewond									
	Voetganger	Fiets	Bromfiets A	Bromfiets B	Motor	Auto	Bus	Vrachtwagen	Anderen
Voetganger	183	97							
Fiets		730							
Bromfiets A		221	160						
Bromfiets B		209		98					
Motor		249			105				
Auto		7060				75			
Bus		106					/		
Vrachtwagen		1036						7	
Anderen		93							6
Lichtgewond									
	Voetganger	Fiets	Bromfiets A	Bromfiets B	Motor	Auto	Bus	Vrachtwagen	Anderen
Voetganger	1162	876							
Fiets		4111							
Bromfiets A		1771	1142						
Bromfiets B		1199		767					
Motor		682			574				
Auto		33681				762			
Bus		352					7		
Vrachtwagen		3058						54	
Anderen		282							12

BRON: NIS EN EIGEN VERWERKING (OMSTAANDERS EN OVERIGE VERKEERSDEELNEMERS IN KETTINGBOTSINGEN NIET MEEGETELD)

◆ Ongevalbetrokkenheid per leeftijdscategorie

Er is een relatie tussen de ongevalbetrokkenheid en de leeftijd. Algemeen geldt in het verkeer dat de ongevalbetrokkenheid het hoogst ligt rond de leeftijd van 20 jaar. Voor de fiets ligt de hoogste ongevalbetrokkenheid lager (nl. rond de leeftijdscategorie 10 tot 14 jaar). Telkens een weggebruiker een nieuw vervoermiddel leert gebruiken, is de ongevalbetrokkenheid hoog. Bij voetgangers ligt de ongevalbetrokkenheid het hoogst rond de leeftijd van 6 jaar, bij fietsers rond 14 jaar, bij bromfietzers rond 17 jaar en bij autobestuurders rond de leeftijd van 20 jaar. Naarmate de ervaring toeneemt, daalt de ongevalbetrokkenheid

TABEL 24 AANTAL FIETSSLACHTOFFERS (NAAR ERNST VAN HET ONGEVAL) VOLGENS LEEFTIJD IN VLAANDEREN – 2000

Leeftijd	Dood	Zwaargewond	Lichtgewond	Totaal	Bevolking
0-4	0	0	3	3	320.682
5-9	1	28	155	184	351.745
10-14	7	104	914	1025	340.340
15-19	13	104	863	980	356.497
20-24	3	37	307	347	359.554
25-29	2	19	219	240	391.552
30-34	3	33	222	258	443.457
35-39	5	38	270	313	482.064
40-44	2	56	302	360	458.576
45-49	6	42	248	296	414.262
50-54	7	43	272	322	391.148
55-59	7	58	227	292	313.607
60-64	11	63	225	299	322.951
65-69	11	49	235	295	313.903
70-74	11	69	190	270	264.867
75+	29	67	206	302	313.903
Onbekend	1	24	142	167	
0-24	24	273	2242	2539	1.728.818
	20,17%	32,73%	44,87%	42,67%	29,61%
25 - 64	43	352	1985	2380	3.217.617
	36,13%	42,21%	39,72%	40,00%	55,10%
65+	51	185	631	867	892.673
	42,86%	22,18%	12,63%	14,57%	15,29%
Totaal	119	834	4997	5950	5.839.108

BRON: NIS VERKEERSONGEVALLENSTATISTIEKEN, 2000

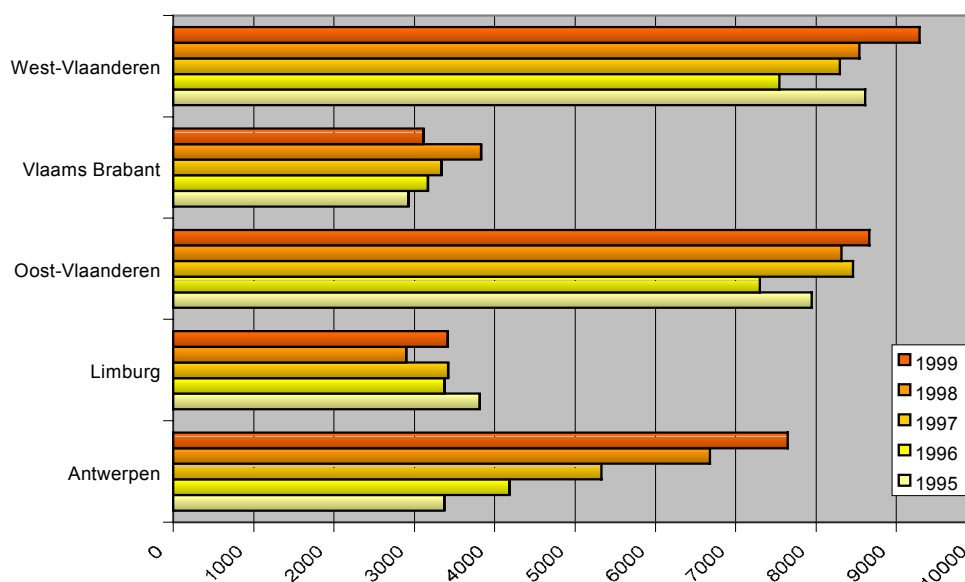
De jongeren tot 25 jaar vertegenwoordigen 43% van de fietsslachtoffers. Wanneer we echter de opsplitsing maken naar aantal ongevallen met dode fietsers dan blijkt dat plots 43% van het aantal dodelijke fietsslachtoffers bij de 65-plussers ligt, terwijl naar het totaal aantal fietsongevallen deze leeftijdsgroep slechts 15% vertegenwoordigt. Eerder is al aangegeven dat jongeren tot 25 jaar nagenoeg 62% van het aantal fietsverplaatsingen maken. Slechts 4,7% van de fietsverplaatsingen gebeurt door 65-plussers. De ongevallencijfers per leeftijdsklasse tonen dus duidelijk aan dat de kans op/het risico van ernstige letsels zeer groot is bij de oudere leeftijdsklassen.

1.3.4 Fietsdiefstallen

Het fietsgebruik wordt ook beïnvloed door de mogelijkheid tot het veilig achterlaten (stallen) van de fiets.

Het is een essentieel onderdeel van het fietsbeleid dat de gebruiker zijn of haar fiets veilig kan stallen en parkeren. Naast de verkeersveiligheid is het probleem van de fietsdiefstal een bijzonder negatieve factor voor de bevordering van het fietsgebruik. In 2000 bedroeg het aantal fietsdiefstallen 3,6% van het totaal aantal fietsen waarover huishoudens beschikken (veiligheidsmonitor 2000). Een beperking van het aantal fietsdiefstallen, kan op termijn leiden tot een belangrijke comfortverbetering voor de fietsers. Het risico van een diefstal is een belangrijke reden waarom veel fietsers zich met een minder kwalitatieve of minder goed onderhouden fiets op de weg begeven.

FIGUUR 16 FIETSDIEFSTAL IN DE VLAAMSE PROVINCIES (PERIODE 1995 – 1999)



BRON: VAST SECRETARIAAT VOOR HET PREVENTIEBELEID

Het aantal aangegeven fietsdiefstallen nam in de periode 1995-1999 toe van 26.600 naar 32.100. Dit is een stijging met 20%. Dit aantal stijgt het sterkst in de provincie Antwerpen (meer dan een verdubbeling). Ook Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen kennen een groot aantal aangegeven fietsdiefstallen. Het aantal aangegeven diefstallen stijgt samen met het aantal geregistreerde fietsen. Het aantal aangegeven fietsdiefstallen neemt toe doordat het aantal aangiften eveneens toeneemt. De kans dat een geregistreerde fiets opnieuw bij de eigenaar terechtkomt is immers groter. Van een beter preventiebeleid voor fietsdiefstal is een algehele kwalitatieve verbetering van het fietsenpark te verwachten.

1.4 Het recente mobiliteitsbeleid: basis voor een Totaalplan Fiets

Het Totaalplan Fiets kan al steunen op een belangrijke inbedding van de fiets in het recente mobiliteitsbeleid. Recente beleidsinitiatieven in de sector verkeer en mobiliteit zorgden al voor de opbouw van kennis en de uitbouw van een rijk netwerk van contacten

tussen verschillende overheden en vervoersoperatoren. De kennisopbouw inzake mobiliteitsbeleid (met daarin een onderdeel fietsbeleid) krijgt hierin een steeds belangrijkere plaats. Deze beleidsinitiatieven zijn dus de voorlopers van het Totaalplan Fiets.

1.4.1 Beleidsinitiatieven in Vlaanderen

In Vlaanderen is de laatste jaren een aantal beleidsinitiatieven ontwikkeld die bijdragen tot het fietsbeleid. Het gaat hier niet alleen om initiatieven vanuit de Vlaamse overheid, maar ook om tal van initiatieven genomen door o.a. de gemeentelijke en provinciale overheden.

◆ Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen

Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen werd in juni 2001 ingediend bij het Vlaamse parlement. Het ontwerp Mobiliteitsplan geeft de algemene doelstellingen aan voor dit Totaalplan Fiets. Deze doelstellingen zijn: de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten garanderen; de toegankelijkheid waarborgen; de verkeersveiligheid verhogen; de verkeersleefbaarheid verbeteren; en de milieu- en natuurkwaliteit garanderen. In hoofdstuk 2 van het Totaalplan Fiets wordt ingegaan op de relatie met het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.

◆ Het gemeentelijke mobiliteitsconvenantsbeleid

Het mobiliteitconvenantsbeleid in Vlaanderen heeft sinds 1996 het overgrote deel van de gemeenten aangezet om een gemeentelijk mobiliteitsplan op te stellen. Het doel van het "convenantsbeleid"³⁰ is bij te dragen aan een verhoging van de verkeersveiligheid, aan een verbetering van de verkeersleefbaarheid en aan de beheersing van de vervoersvraag d.m.v. een ruimtelijke herstructurering en een selectieve bereikbaarheid van de auto, gekoppeld aan een verhoogde bereikbaarheid door de versterking van alternatieve vervoermiddelen.

De gemeenten kunnen toetreden tot het systeem van de mobiliteitsconvenants door het afsluiten van een moederconvenant³¹ dat de algemene afspraken vastlegt. Door de ondertekening van een moederconvenant gaan het gewest, de gemeente en de VVM De Lijn de verbintenis aan om samen te werken aan de opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan³².

³⁰ Een convenant is een (vrijwillige) overeenkomst tussen de betrokken partners (voornamelijk doch niet exclusief openbare besturen), die gesloten wordt om een vooraf omschreven resultaat te bereiken. Het mobiliteitsconvenant bestaat uit een moederconvenant met daarnaast een of meerdere 'modules' (gevat onder een koepelmodule).

³¹ In het moederconvenant worden de algemene afspraken vastgelegd. Het is m.a.w. de intentieverklaring van de ondertekenende partners om samen te werken om voor die gemeente(n) de mobiliteitsproblemen planmatig en multimodaal aan te pakken. De gemeente verbindt er zich toe om een gemeentelijk mobiliteitsplan op te maken. Uiteraard gebeurt dat in samenspraak met de andere partners. Het moederconvenant bepaalt ook dat er een *gemeentelijke begeleidingscommissie* (GBC) wordt opgericht. Die GBC is het overlegforum voor de voorbereiding van de besluitvorming rond het convenant. Concreet verzorgt de GBC de voorbereiding en follow-up van het gemeentelijk mobiliteitsplan en begeleidt ze tevens de voorbereiding van convenantgebonden projectdossiers (zie verder). In de GBC zetelen alle lokale spelers en partners van het convenant. Om ad-hoc oplossingen en improvisatie te ontmoedigen, staat in het moederconvenant dat toekomstige projecten teruggekoppeld en getoetst moeten worden aan de uitgangspunten van het moederconvenant en het lokale mobiliteitsplan. Die toetsing gebeurt door de *provinciale auditcommissie* (PAC) waarbij de aanwezige auditor een adviserend verslag opmaakt ten behoeve van de minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare werken. In de PAC zetelen de (provinciale) afgevaardigden van de partners van het convenant.

³² De lokale overheid verbindt zich ertoe om na de ondertekening van het moederconvenant een mobiliteitsplan te maken. Het mobiliteitsplan is het planningsdocument dat aan de basis ligt van een beleidsplanningsproces in de gemeente. De opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan bestaat uit 3 fases met een eindrapportage. De eerste fase omvat de inventarisatie van relevante beleidsdocumenten, studies en opinies van de spelers. In de tweede fase wordt bijkomend onderzoek verricht en wordt op basis van de gegevens een aantal beleidsscenario's uitgewerkt. De laatste fase omvat de keuze tussen de scenario's en de opmaak van een beleidsplan dat de beleidskeuze omzet in concrete acties op korte, middellange en lange termijn.

De ontwikkeling van multimodale netwerken vormt dus een van de opdrachten van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Alle mobiliteitsplannen schenken in min of meerdere mate aandacht aan de fiets.

De coördinatie van de realisatie van het beleid tussen gewest, gemeenten en mogelijke andere partners wordt geregeld via bijakten en modules. Volgende modules³³ hebben betrekking op de fiets:

- herinrichting van doortochten (module 3);
- subsidiëring van de herinrichting van schoolomgevingen (module 10);
- aanleg van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen (module 11);
- aanleg van nieuwe, afzonderlijk liggende, verbindende fietspaden langs gemeente- of provinciewegen (module 12);
- subsidiëring van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen (module 13);
- subsidiëring van flankerende maatregelen (module 15).

Op 1 juni 2002 hadden 284 van de 308 Vlaamse gemeenten een moederconvenant afgesloten. De module 3 (doortochten) werd 59 keer afgesloten en de module 11 en 13 (aanleg en subsidiëring van nieuwe, verbindende fietspaden) werd 69 keer afgesloten. Module 12 ‘de aanleg van nieuwe, afzonderlijk liggende, verbindende fietspaden langs gemeente- of provinciewegen’ is tot op heden een 3-tal keer afgesloten. De module 10 die de ‘herinrichting van schoolomgevingen regelt’, werd een 5-tal keer afgesloten. De opmaak van een schoolvervoersplan maakt ook onderdeel uit van deze module.

Diversiteit in gemeenten

Mede door dit convenantsbeleid zijn gemeenten structureel beginnen werken rond mobiliteitsbeleid. De bijdrage die het gemeentelijk convenant levert aan het fietsbeleid, vormt dan ook reeds een goede basis voor realisatie van de doelstellingen van het Totaalplan Fiets. Deze vaststelling mag echter niet uit het oog doen verliezen dat niet elke gemeente even ver staat in zijn fietsbeleid of het fietsbeleid op dezelfde manier aanpakt. Het Vlaamse fietsbeleid moet rekening houden met die gemeentelijke diversiteit.

Er zijn grote en kleine gemeenten, landelijke en stedelijke gemeenten, gemeenten die voorop lopen in fietsbeleid en gemeenten waar het eerste stukje fietspad nog moet worden aangelegd, gemeenten met een hoog of een laag fietsgebruik, met veel of weinig fietsongevallen etc. Analyse³⁴ van de gemeentelijke mobiliteitsplannen toont aan dat elke gemeente maatregelen opneemt met betrekking tot het fietsbeleid maar dat niet elke gemeente even ver staat met zijn fietsbeleid. Een belangrijke vaststelling bij deze analyse is dat fietsbeleid en fietsgebruik sterk gerelateerd zijn. Daar waar een sterk fietsbeleidsplan opgesteld werd, valt ook op dat het fietsgebruik er op een hoog peil staat.

³³ Een gemeente die een gemeentelijk mobiliteitsplan opgemaakt heeft kan (afhankelijk van de noden) modules afsluiten. Het aantal modules dat binnen het kader van een convenant kan worden afgesloten, wordt niet vooraf bepaald. Dankzij de modulaire opbouw van het convenant is dat ook geen probleem. Nieuwe (project)-modules kunnen altijd aan het moederconvenant vastgehangen worden via een koepelmodule.

³⁴ Via een ‘quick scan’ van de gemeentelijke mobiliteitsplannen werd op basis van gemeentegrootte, activiteitenpotentieel, fietsgebruik, fietsveiligheid, fietsmaatregelen, beleidsintenties en beleidssamenhang... een indeling gemaakt in verschillende types van gemeenten op het vlak van fietsbeleid.

Kritieke elementen in de lokale mobiliteitsplannen

Een 'quick scan' van diverse gemeentelijke mobiliteitsplannen uitgevoerd in het kader van de opmaak van het Totaalplan Fiets, geeft een goed beeld van de plankwaliteit. De beleidsintenties en de beleidssamenhang werden eveneens gescreend om de beleidsintensiteit te achterhalen. Twee elementen zijn opvallend: grotere gemeenten hebben een relatief groot activiteitenpotentieel en fungeren dus als centrumgemeenten. Er is met andere woorden een groot potentieel voor fietsen aanwezig. Daarnaast is er een vrij sterke correlatie tussen de kwaliteit van het plan en het fietsaandeel in de gemeente. Verder komt naar voor dat gemeenten die een ad-hoc beleid voeren over het algemeen een laag aandeel fietsgebruik hebben.

De meeste gemeenten gaan uit van een infrastructuurgerichte aanpak. Het realiseren van de nodige infrastructuur voor fietsen (fietspaden en fietsenstallingen) staat in vele gemeenten voorop. Opvallend is wel dat gewestwegen quasi altijd worden aanzien als de hoofddrager van fietsverkeer (ook al verbinden ze niet direct kernen met elkaar). Het zoeken naar alternatieve (betere) verbindingen naast gewestwegen gebeurt sporadisch. Snelheidsbeleid als een comfort en veiligheidsbepalende factor voor het fietsbeleid wordt in een beperkt aantal mobiliteitsplannen als een instrument ten behoeve van het fietsbeleid gehanteerd.

Dit verband tussen kwaliteit van fietsbeleid en fietsgebruik wordt eveneens aangetoond in de historische studie *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw*³⁵. Goed fietsbeleid is ook een **gevolg** van fietsgebruik, van eisen van gebruikers waarop het beleid moet reageren. Alleen op lange termijn (decennia) is de logica van **oorzaak-gevolg** te zien: structureel goed verkeersbeleid, dat de fiets minstens een rechtmatige plaats geeft, geeft in de loop der jaren een hoger fietsgebruik.

Met dit gegeven als basis gaat het Totaalplan Fiets uit van een diversiteit van gemeenten die ook een verschillende aanpak vergen. Om gemeenten te stimuleren tot een effectief fietsbeleid is het noodzakelijk onderscheid te maken tussen gemeenten.

Een analyse van de gemeentelijke mobiliteitsplannen resulteerde in een onderscheid van 4 typen gemeenten:

1. Reageren op problemen

Gemeenten waar het fietsgebruik minimaal is, de verkeersonveiligheid voor fietsers vaak relatief groot en het fietsbeleid (nog) niet bestaat of in de kinderschoenen staat. Het fietsbeleid beperkt zich hooguit tot brandjes blussen (vb. de plek van een fietsongeval veiliger maken). Stimulering van fietsbeleid is hier in sterke mate een politieke kwestie. Het gaat om werkelijke 'keuzes'. Gelooft de gemeente in een hoger fietsgebruik? Wil de gemeente echt werk maken van fietsbeleid om tot een hoger fietsgebruik komen? Kernpunt is dat de beleidskeuze voor de fiets nog gemaakt moet worden.

2. Voorzieningen voor de fiets

Gemeenten waar het fietsgebruik al een gemiddeld niveau heeft, de verkeersveiligheid een beleidsitem is en het fietsbeleid al duidelijke zichtbare (infrastructurele) resultaten laat zien, maar waar het fietsbeleid (nog) geen volwaardige speler is binnen het gehele mobiliteitsbeleid. Fietsbeleid is hoofdzakelijk een infrastructurale zaak die zich beperkt tot de aanleg van fietsinfrastructuur.

³⁵ A.A. Albert de la Bruhèze, F.C.A. Veraart, *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw, overeenkomsten en verschillen in fietsgebruik in Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Zuidoost-Limburg, Antwerpen, Manchester, Kopenhagen, Hannover en Basel*, Stichting Historie der Techniek, april 1999, 240 p.

3. Afstemming van aanbod en vraag fietsgebruik

Gemeenten waar fietsgebruik en fietsveiligheid al sinds een langere periode op een hoog niveau staan. De aanleg van goede fietsvoorzieningen is er geen discussiepunt meer en zowel op ambtelijk als op politiek niveau maakt fietsbeleid integraal onderdeel uit van het mobiliteitsbeleid. Elke aanleiding wordt aangegrepen om lokale spelers (scholen, bedrijven) een rol te laten vervullen in het fietsbeleid (mobiliteitsbeleid). Het fietsbeleid is gericht op de ondersteuning van een infrastructureel georganiseerd fietssysteem. Partnerships met scholen, bedrijven, winkeliers, de organisatie van fietsevenementen, het uitwerken van campagnes dragen allen bij tot de uitbouw van een fietscultuur die onderdeel vormt van het dagelijkse mobiliteitsgebeuren.

4. Fiets geïntegreerd in het verkeerssysteem

Fietsbeleid is een volwaardige speler binnen het mobiliteitsbeleid waar autobeperkende maatregelen (parkeerbeleid, autoluwe/autovrije zones) en actieve samenwerking met specifieke doelgroepen (vb. scholen, bedrijven) het fietsbeleid ondersteunen. In verblijfsgebieden is expliciet gekozen voor de zachte weggebruiker via autoluwe en autovrije gebieden. Maar ook buiten deze zones gaan verkeersmanagement en fietsinfrastructuur hand in hand. De partnerships die opgebouwd zijn vanuit de mobiliteitsconvenants zijn succesvol en vanuit de netwerken die hieruit ontstaan neemt de gemeente initiatieven om nieuwe samenwerkingsovereenkomsten met andere beleidsdomeinen te starten.

Het is niet altijd vanzelfsprekend om een gemeente binnen een van deze categorieën te plaatsen. Soms zitten ze ergens tussenin en het is ook niet altijd vereist dat elke gemeente tot de hoogste categorie moet behoren. De noodzaak tot het voeren van een strikt autobeperkend beleid is bijvoorbeeld veel meer aan de orde in een grote stad dan in een kleine landelijke gemeente. Onderstaande indeling gaat hier van uit.

Op basis van een screening van de gemeentelijke mobiliteitsplannen kan een ruwe schatting gemaakt worden van de omvang van elke groep gemeenten:

TABEL 25 SCHATTING VAN HET AANTAL GEMEENTEN IN VLAANDEREN VOLGENS DE AARD VAN HET FIETSGEBRUIK³⁶

	Kleine gemeenten (< 15000 inwoners)	Grote gemeenten (> 15000 inwoners)
1. beleidskeuze voor de fiets	40%	10%
2. voorzieningen voor de fiets	20%	25%
3. afstemming aanbod en vraag	0-1%	3%
4. geïntegreerd in verkeerssysteem	n.v.t.	2%

BRON: MOBILITEITSCEL

Voor de uitbouw van het fietsbeleid is het van strategisch belang om de gemeenten die de beleidskeuze voor de fiets al gemaakt hebben en dus tot categorie 2 behoren, te helpen om te komen tot een beleid waar de vraag naar fietsen wordt afgestemd op het aanbod (categorie 3).

◆ Het provinciaal Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk

Tussen het Vlaamse Gewest en de vijf Vlaamse provincies is in 1998 een overeenkomst afgesloten voor de opmaak van een provinciaal Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk.

³⁶ Het totaal van de rijen en kolommen = 100%.

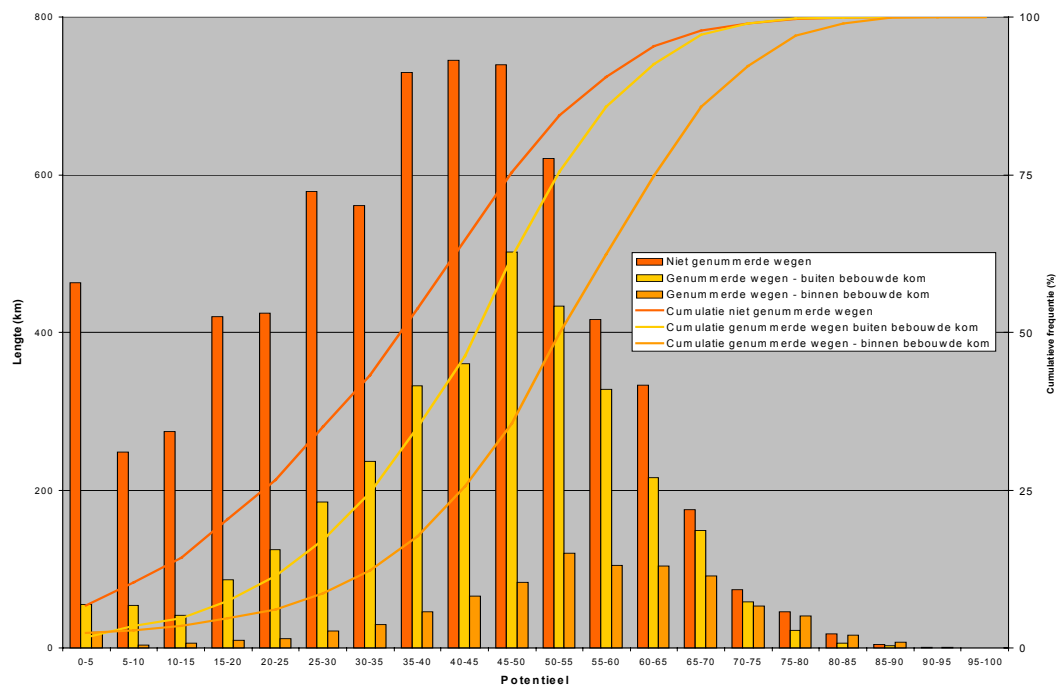
In de periode 1999-2000 werd dit netwerk uitgetekend volgens een uniforme werkwijze (zie bijlage), waarbij de verschillende provinciale netwerken maximaal op elkaar afgestemd werden.

Dit Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk omvat bijna 11.000 kilometer fietsroutes. Het Vlaamse gewest heeft momenteel 3.481 kilometer van dit netwerk in beheer. Verder hebben ook de provincies en gemeenten respectievelijk 558 km en 6.863 km in beheer.

Het netwerk is in de eerste plaats bedoeld voor de afwikkeling van woon-werk-, woon-school- en woon-winkelverkeer. Dit netwerk (zie kaartenbijlage) vormt de ruggengraat voor de (eventuele) verdere verfijning van het fietsroutenetwerk op gemeentelijk niveau. Het bovenlokale fietsroutenetwerk is een van de centrale instrumenten om meer en veiliger fietsgebruik te realiseren.

Het (nog uit te bouwen) fietsroutenetwerk is gebaseerd op een toedeling van de potentiële fietsstromen³⁷ op het wegennet. Het fietspotentieel van trajecten zal mee bepalen welke eerst gerealiseerd worden (in de kaartenbijlage vindt u kaarten met de verdeling van de fietspotentiëlen op dit fietsroutenetwerk). De verdeling van de fietspotentiëlen over het fietsroutenetwerk bevestigt dat zowel de gemeenten als het gewest inspanningen moeten leveren voor de realisatie van het fietsroutenetwerk. Onderstaande grafiek geeft weer dat de hoogste fietspotentiëlen gelegen zijn langs gewestwegen binnen de bebouwde kom. De gewestwegen buiten de bebouwde kom hebben gemiddeld gezien ook een hoger fietspotentieel dan de gemeentewegen. Het grootste aantal kilometer van het uit te bouwen fietsroutenetwerk is gelegen langs de gemeentewegen.

FIGUUR 17 VERDELING VAN POTENTIËLEN OP HET BOVENLOKAAL FIETSROUTENETWERK



BRON: MOBILITEITSCEL

³⁷ Fietspotentieel: op basis van een herkomst-bestemmingsmatrix werden alle verplaatsingen voor woon-werk-, woon-school- en woon-winkelverkeer onder de 10 km toegedeeld aan het netwerk. Woon-school- en woon-werkverkeerswegen kregen een zwaarder gewicht dan de woon-winkelverplaatsingen. Het gaat hier dus over een theoretisch potentieel en er wordt geen rekening gehouden met het huidige verplaatsingsgedrag of de modale keuze. Het fietspotentieel doet geen uitspraak over het effectief gebruik van de fiets op de trajecten; het is enkel een maat voor mogelijk toekomstig gebruik. Het fietspotentieel werd herleid naar een schaal van 0 tot 100 waarbij 0 het laagste fietspotentieel is en 100 het hoogste.

In het voorjaar 2001 is een nieuwe overeenkomst afgesloten tussen de provincies en het Vlaamse gewest. Doel: het bovenlokaal fietsnetwerk realiseren en de bevolking en de lokale besturen informeren, sensibiliseren en ondersteunen om zo het fietsgebruik te bevorderen. De provincies hebben de rol van stimulator, coördinator en kwaliteitsbewaker van de bovenlokale netwerken. Ze sensibiliseren de lokale besturen en bieden een inhoudelijke en materiële ondersteuning aan scholen en bedrijven. Daarnaast wordt ook gestart met de oprichting van een provinciaal Infopunt Fietsen.

Statuut Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

“Binnen een overeenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de Vlaamse provincies, werd een Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk opgebouwd. Doel is dit netwerk te realiseren middels de samenwerking tussen het Vlaamse Gewest, de provincies, de gemeentebesturen en andere belanghebbenden (De Lijn, NMBS, AWZ, Fietsersbond, ...).

Het document dat aan de gemeenten wordt bezorgd als eindrapport van de overeenkomst, dient gezien te worden als een basiswerkdokument voor deze samenwerking

Dit netwerk is ook een kader waar het Vlaamse Gewest en de vijf Vlaamse provincies zich aan zullen houden en waarop het Vlaamse Gewest zich zal steunen om een objectieve behoefteanalyse op te stellen met betrekking tot infrastructurele maatregelen naar fietsers toe.

Indien blijkt dat er na grondig overleg met de steden en gemeenten betere selecties voorhanden zijn, kan er gemotiveerd afgeweken worden van de huidige selecties. De wijzigingen moeten wel steeds binnen de vooropgestelde methodiek voor de selectie van "bovenlokale functionele" fietsroutes passen.

Het netwerk werd opgesteld vanuit de basisfilosofie dat fietsen "aantrekkelijk" zou moeten zijn en dat fietsen ook op een "veilige" manier moet kunnen gebeuren. Bij de realisatie van het netwerk door middel van het nemen van infrastructurele maatregelen, zal daarom rekening gehouden moeten worden met deze twee noodzakelijke kenmerken.

Bij de realisatie van het netwerk worden hoge eisen gesteld, voornamelijk met betrekking tot de breedte en het type van de fietspaden. Doel is deze eisen als minimum haalbare norm te hanteren rekening houdend met de kenmerken "aantrekkelijk" en "veilig". Afwijkingen kunnen, mits grondige motivatie van het tegendeel.

Als stimulans voor de gemeenten om dit netwerk te helpen verwezenlijken, wordt voor de vijf Vlaamse provincies gezocht naar een eenvormige normering in het kader van een subsidiereglement. Door het Vlaamse gewest wordt gezocht naar een optimale integratie in de objectieve behoefteanalyse van de wegen en de mobiliteitsconvenants.”

◆ **Vademecum Fietsvoorzieningen**

Met het oog op de realisatie van de fietsinfrastructuur heeft het Vlaamse gewest een *Vademecum Fietsvoorzieningen* uitgewerkt dat als leidraad moet dienen voor de realisatie van fietsvoorzieningen. Via dit Vademecum Fietsvoorzieningen wordt het kwaliteitsniveau van de fietsvoorzieningen in heel Vlaanderen op een zelfde hoog niveau geplaatst. Het vademecum is een belangrijk instrument voor de realisatie van het Totaalplan Fiets.

◆ **Landinrichtingsprojecten en ruilverkavelingen**

De Vlaamse landmaatschappij (VLM) zorgt via landinrichtingsprojecten en ruilverkavelingen voor de aanleg en verbetering van fietspaden. Het gaat hierbij zowel om functionele als recreatieve fietspaden.

De VLM draagt bij tot de realisatie van gebiedsgerichte bovenlokale fietsroutenetwerken (meestal binnen het grondgebied van een aantal gemeenten). De VLM gaat hiertoe

partnerships aan met de Vlaamse overheid (AWV en AWZ)³⁸, de provincies en de gemeenten. Binnen de landinrichtings- en ruilverkavelingsprojecten wordt rekening gehouden met het provinciale bovenlokale fietsrouten netwerk. De verdere afstemming tussen de verschillende landinrichtings- en ruilverkavelingsprojecten en het uitgetekende bovenlokale fietsrouten netwerk is ook in de toekomst noodzakelijk. Op die manier kan immers een synergie ontstaan tussen de wens van de VLM om fietspaden te realiseren als essentieel onderdeel van de landinrichtings- en ruilverkavelingsprojecten en de wens van de Vlaamse administratie en de provincies om tot een bovenlokaal fietsrouten netwerk te komen. Via de Vlaamse landinrichtings- en ruilverkavelingsprojecten wordt een flink deel gesubsidieerd van de fietspaden gelegen langs het gemeentelijke wegennet (in landelijke gebieden).

◆ Mensen en middelen inzake fietsen in Vlaanderen

Mensen

De financiering vormt een belangrijke voorwaarde voor het succes van een fietsbeleid. Niet minder belangrijk is echter de aanwezigheid van voldoende ondersteuning en expertise inzake fietsbeleid (mobiliteitsbeleid) bij de plannende en uitvoerende overheden.

De laatste jaren heeft de Vlaamse administratie in het kader van het gemeentelijk mobiliteitsconvenantsbeleid een 15-tal mensen aangeworven en opgeleid voor het mobiliteitsbeleid. Het fietsbeleid vormt slechts een beperkt deel van hun takenpakket.

Ook op gemeentelijk en provinciaal niveau werkt men de laatste jaren sterk aan de uitbreiding of oprichting van mobiliteitsdiensten. In het kader van de overeenkomst 'provinciaal fietsbeleid van 31 oktober 2000' tussen de Vlaamse overheid en de 5 Vlaamse provincies zijn een 6-tal personen in dienst genomen bij de diverse provincies. Zij werken full-time aan het fietsbeleid en versterken de provinciale mobiliteitsdiensten.

Hoeveel mensen in de Vlaamse gemeenten met het fietsbeleid bezig zijn is moeilijk uit te maken. In Vlaanderen beschikt alleen de stad Gent over iemand die full-time met fietsbeleid bezig is. Een aantal steden en gemeenten beschikt echter over een mobiliteitsdienst die systematisch het fietsbeleid in het mobiliteitsbeleid meeneemt. In vele gemeenten is er echter nog een gebrek aan mensen en kennis om het gemeentelijk mobiliteitsbeleid tot uitvoering te brengen.

Zowel op gemeentelijk niveau als bij de hogere overheden wordt een beroep gedaan op kennis en expertise van adviesbureaus. De inzet van specifieke expertise is eveneens noodzakelijk voor de planning en de uitvoering van een goed mobiliteitsbeleid (fietsbeleid). Zaak is echter om op de verschillende niveaus sterke eigen competenties uit te bouwen.

Middelen

Investeringen inzake fietsen in Vlaanderen zijn verdeeld over diverse bevoegdheidsniveaus en begrotingsposten. Zowel het gewest, de provincies als de gemeenten investeren in fietsinfrastructuur. Het budget voor fietsinfrastructuur is de laatste jaren sterk toegenomen. Halverwege de jaren '90 is gemiddeld 12,5 miljoen euro uitgegeven. Dit bedrag werd begin de huidige legislatuur opgetrokken naar 25,5 miljoen euro en is gestegen tot 86,5 miljoen euro per jaar.

Naast de Administratie Wegen en Verkeer (AWV) die verantwoordelijk is voor het beheer van de fietsmodules in het convenantsbeleid financiert de administratie waterwegen en

³⁸ AWV: Administratie Wegen en Verkeer en AWZ: Administratie Waterwegen en Zeewezen

zeewezen (AWZ) fietsinfrastructuur langs waterwegen. In de periode 1997-2001 werd ongeveer 12,5 miljoen euro aan fietsinfrastructuur geïnvesteerd³⁹.

De Vlaamse provincies hebben een specifiek budget voor de financiering van fietsinfrastructuur op gemeentewegen. Het subsidiebudget bedraagt voor 2002 ongeveer 5 miljoen euro voor de 5 provincies samen. De manier waarop deze financiering verloopt, verschilt tussen de provincies. West-Vlaanderen financiert 100% van de infrastructuur. Andere provincies financieren voor 33% of 50% afhankelijk van het provinciaal subsidiereglement. Daarnaast financieren de provincies fietsinfrastructuur langs de provinciale wegen.

De Vlaamse Landmaatschappij (VLM) zorgt via de landinrichtings- en ruilverkavelingsprojecten eveneens voor de aanleg en verbetering van fietspaden. In de financieringsplannen worden de uitgaven voor fietspaden geraamd op 25% van de totale voorziene investeringen voor de inrichtingsplannen. Het bedrag voor de realisatie van fietspaden in de vier in uitvoering zijnde landinrichtingsprojecten⁴⁰ bedraagt 16,5 miljoen euro. Hiervan is 7,5 miljoen euro voorzien via regulier beleid, 1 miljoen via subsidies voor fietspaden beheerd door het Vlaamse gewest en 8 miljoen euro via subsidies voor fietspaden beheerd door de provincies en de gemeenten.

Daarnaast financieren de 308 Vlaamse gemeenten heel wat fietsinfrastructuur. Exacte cijfers over het bedrag van deze investeringen in fietsinfrastructuur zijn echter niet bekend.

◆ Fietsregistratie

Heel wat steden en gemeenten geven de inwoners de mogelijkheid om hun fiets te laten registreren. Exacte cijfers van het aantal geregistreerde fietsen bestaan er niet. Het Vast Secretariaat voor het Preventiebeleid (dat ressorteert onder het federaal ministerie van Binnenlandse Zaken) tekent het beleid voor de preventie van fietsdiefstal uit. Dat beleid stoelt op drie peilers:

- informeren over het gebruik van een degelijk fietsslot;
- informeren over het veilig stallen van fietsen;
- identificatie en registratie van fietsen.

◆ De Lijn

De Lijn zal haar hoofdhalttes in kleinstedelijke, (rand)stedelijke, en grootstedelijke gebieden uitrusten met een fietsenstalling.

In randstedelijke gebieden en in kleinstedelijke gebieden is het de bedoeling om minimaal een hoofdhaltte voor het openbaar vervoer te voorzien. In stedelijke gebieden worden twee hoofdhalttes voorzien (waarvan steeds één gelegen aan het treinstation). In het grootstedelijke gebied Gent worden vijf hoofdhalttes uitgebouwd (waaronder de NMBS stations Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort). In Antwerpen zullen negen hoofdhalttes uitgebouwd worden (waaronder de NMBS stations Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Berchem).

³⁹ Op basis van geaggregeerde gegevens van de diverse afdelingen van AWZ. Van de NV Zeekanaal zijn geen gegevens bekend. Bij sommige afdelingen van AWZ werden geen specifieke infrastructuurwerken ten behoeve van de fiets uitgevoerd. De opgegeven bedragen zijn onderdelen van grotere infrastructuurwerken, voornamelijk dijkwerken waarbij de jaagpaden gemoderniseerd werden ten behoeve van het fietsverkeer.

⁴⁰ Landinrichtingsproject De Westhoek, Leie en schelde, Noordoost-Limburg en Grote-Netegebied.

Er zijn momenteel echter geen gegevens beschikbaar over het aantal fietsenstallingen die voorzien worden nabij bushaltes. Een groot aantal hoofdhalthes zullen in de praktijk gelegen zijn nabij stationslocaties. Er zal geval per geval moeten bekeken worden of de fietsenstallingen nabij de NMBS stations ook goed gebruikt kunnen worden voor busgebruikers (vb. qua aantal stallingplaatsen en de ligging).

Via afspraken tussen De Lijn en de gemeenten kan er voor geopteerd worden om fietsenstallingen die voldoen aan de normen uit het vademecum fietsvoorzieningen voor subsidie in aanmerking te laten komen.

1.4.2 Federale initiatieven

◆ Totaalplan voetgangers en fietser

Naar analogie van het 'Masterplan Fiets' in Nederland is in 1997 gestart met de opmaak van een federaal 'Totaalplan voetgangers en fietsers'. Een van de initiatieven uit dit plan is de uitgave van 'De stallingswijzer' in februari 1999. Het is een publicatie van het Vast Secretariaat voor Preventiebeleid die een overzicht geeft van degelijke stallingsvoorzieningen voor fietsers.

Daarbuiten zijn de acties ondernomen vanuit dit federaal actieprogramma tot op heden minimaal.

◆ Verkeerswetgeving

Het federale niveau is verantwoordelijk voor de wetgevende maatregelen. Specifiek met betrekking tot fietsgebruik en fietsveiligheid geeft onderstaande tekstvak de recente wijzigingen aan in het verkeersreglement.

Recente wijzigingen aan het verkeersreglement met het oog op het fietsgebruik

Zich op het einde van het fietspad op de rijbaan begeven om rechtdoor te rijden wordt niet meer beschouwd als een manoeuvre sinds 31-05-2002. Dit wil zeggen dat de andere weggebruikers voorrang moeten verlenen. (wijziging art 12.4)

Het is verboden te parkeren op minder dan 5 meter van de plaats waar de fietsers verplicht zijn het fietspad te verlaten sinds 31-05-2002 (wijziging art 24.2)

Indien de wegbeheerder fietsers gebruik laat maken van de busstroken (aangeduid door het teken F17) of de bijzondere overrijdbare beddingen (aangeduid door het teken F18), dan worden deze borden aangevuld met het symbool van een fiets sinds 31-05-2002. Op deze stroken moeten de fietsers achter elkaar rijden. (wijziging art 43.2, 72.5 en 72.6)

Bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B mogen niet meer op het fietspad rijden binnen de bebouwde kom vanaf 01-01-2003. (wijziging art 9.1.2.2)

◆ De NMBS als actor in het fietsbeleid

Stations zijn multimodale overstappunten bij uitstek. De inrichting van deze overstappunten bepaalt voor een belangrijk deel het gebruik dat er van wordt gemaakt. De voor- en natransportmogelijkheden zijn basiselementen voor elk herinrichtingsproject van een stationsomgeving.

In het beheerscontract tussen de NMBS en de Federale overheid⁴¹ wordt de complementariteit tussen de trein en de fiets benadrukt (artikel 57):

“De NMBS sluit zich aan bij een beleid ter bevordering van het fietsgebruik, zowel voor de vrijetijdsverplaatsingen als voor de verplaatsingen naar het werk of naar school. In dat kader voert ze acties in de volgende gebieden :

- gemakkelijke toegang tot de stations en het ter beschikking stellen van betrouwbare fietsenstallingen;
- vervoer van fietsen in daartoe aangepaste bagagerijtuigen;
- ter beschikking stellen van huurfietsen in de stations die gelegen zijn in toeristische streken.”

De NMBS speelt in op de fiets door het aanbieden van fietsenstallingen (bewaakte en onbewaakte), het vervoer van de fiets op de trein en de verhuur van fietsen. Vanuit het oogpunt van het functioneel fietsgebruik zijn vooral de fietsenstallingen van belang. De NMBS heeft een groot aantal fietsenstallingen in eigen beheer. De NMBS bepaalt zelf de hoeveelheid fietsenstallingen, zorgt zelf voor de aanleg en het onderhoud. In Vlaanderen beheert de NMBS meer dan 40.000 fietsenstallingen. 37.400 fietsstallingen zijn onbewaakt en 2.700 zijn bewaakte stallingen. Daarnaast zijn in een aantal stationsomgevingen ook fietsenstallingen voorzien door steden en gemeenten: bv. in Gent en Brugge. De NMBS gebruikt de Revalor 2000-normen⁴² voor de aanleg van fietsstallingen nabij haar stations. Volgens dezelfde Revalor-normen moeten de fietsenstallingen liggen op de natuurlijke weg naar de perrons en op een afstand van minder dan 100 meter van de stationstoegang. De fietsenstallingen dienen altijd overdekt en verlicht te zijn. Om een vlotte overstap te verzekeren is het belangrijk dat de fietsenstallingen zo kort mogelijk nabij het station liggen. De NMBS zal hierbij prioriteit geven aan fietsenstallingen nabij het station, ook wanneer dit betekent dat parkeerplaatsen verdwijnen of de loopafstand voor de overstappende autobestuurder hierdoor vergroot. Om het aantal fietsenstallingen verder uit te breiden en in overeenstemming te brengen met de vraag zal moeten gezorgd worden voor een goede stedenbouwkundige inpassing. Het is noodzakelijk dat hierover afspraken worden gemaakt tussen de gemeenten en de NMBS.

1.4.3 Europese initiatieven

◆ Europese unie

De Europese Commissie gaat uit van het subsidiariteitsbeginsel. Dat betekent dat de meeste maatregelen voor zover mogelijk vallen onder de bevoegdheid van nationale, regionale en lokale overheden. In het recente Witboek⁴³ over het Europese vervoerbeleid komt het fietsbeleid slechts beperkt aan bod. Het Witboek stelt wel dat oplossingen voor het beperken van individueel autogebruik gestimuleerd moeten worden. Er wordt ook erkend dat de fiets nog te vaak genegeerd wordt als nuttig transportmiddel voor dagelijkse verplaatsingen. Vanuit het subsidiariteitsbeginsel stelt het Witboek dat de Europese Commissie meer flexibiliteit aan de dag moet leggen in het steunen van Europese projecten die lokale overheden ondersteunen en stimuleren tot het voeren van een

⁴¹ Koninklijk besluit van 25 september 1997, houdende goedkeuring van het tweede beheerscontract gesloten tussen de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Staat.

⁴² NMBS, BE Patrimonium, stations en onroerende goederen, Masterplan van de stations, onthaal reizigers 2001-2010, revalor 2000, februari 2000.

⁴³ Commissie van de Europese Gemeenschappen, witboek, Het Europese vervoerbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen, Brussel 12 september 2001, pagina 104.

duurzaam mobiliteitsbeleid. De laatste jaren is in het kader van Europese onderzoeksprogramma's en demonstratieprojecten al een hele reeks fietsprojecten ondersteund. WALCYNG, ADONIS, PROMISING, NATCYP, BYPAD,... zijn de acroniemen van enkele Europese projecten rond fietsbeleid. Ook de aanleg van fietsinfrastructuur wordt o.a. via Interreg-projecten of andere Europese structuurfondsen mee gefinancierd.

◆ Andere Europese landen en regio's

Het is belangrijk om een beleidsplan voor de fiets te maken op nationaal of regionaal niveau. Het voorbeeld van het *Masterplan Fiets in Nederland*⁴⁴ en ervaringen in andere Europese landen (Tabel 26) tonen aan dat de uitwerking van een fietsbeleidsplan op het hoogste beleidsniveau een extra stimulans is voor de concrete uitvoering van een fietsbeleid op lokaal niveau. De laatste jaren zijn verschillende Europese staten gestart met de opmaak van een nationaal of regionaal fietsplan.

TABEL 26 NATIONALE OF REGIONALE FIETSBELEIDSPLANNEN IN EUROPESE LANDEN

Land	Titel planningsdocument	Datum
Nederland	Masterplan Fiets	1990-1997
Groot-Brittannië: Engeland	National Cycling Strategy	1996
Schotland	National Cycling Strategy second report	1999
Denemarken	Collection of Cycle Concepts	2000
Finland	In opmaak sinds	1995
Duitsland	Nationaler Radverkehrsplan	2002-2012
Zwitserland	In opmaak sinds	1999 ⁴⁵
Tsjechische Republiek	In opmaak sinds	2000
Vlaanderen	In opmaak sinds	2001

BRON: NATCYP (NATIONAL CYCLING POLICY BENCHMARKING PROGRAM) DG-TREN, 2001 E.A.

Met de opmaak van een gewestelijk fietsbeleidsplan speelt Vlaanderen in op de oproep gelanceerd in de slotverklaring van het VéloMondial congres in Amsterdam (juni 2000) waarin alle regeringen gevraagd werden om voor 2003 een nationaal fietsbeleid uit te werken.

⁴⁴ Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1998): Eindrapport Masterplan Fiets, samenvatting, evaluatie en overzicht van de projecten in het kader van het Masterplan Fiets, 1990-1997.

⁴⁵ Verkehr und Umwelt (2001): Die Zukunft gehört dem Fussgänger- und Veloverkehr. Stand des Wissens – Massnahmen – Potentiale – Schritte zu einer verkehrspolitischen Neuausrichtung. Bericht A9, Nationales Forschungsprogramm 41. Schweiz.

1.5 Conclusie en uitdagingen

De fiets neemt een belangrijke plaats in in het Vlaamse mobiliteitsgebeuren. Vandaag gebeuren ongeveer 15% van de verplaatsingen met de fiets. Het fietsbezit in Vlaanderen is hoog. Meer dan 90% van de gezinnen bezit op zijn minst 1 fiets.

Fietsgebruik

Wat het fietsgebruik betreft mag Vlaanderen zich bij de koplopers in Europa rekenen. Hierbij valt op te merken dat het naar Europese normen eerder hoge fietsgebruik in België quasi volledig toe te schrijven is aan het fietsgebruik in Vlaanderen. De basis voor een intensief fietsbeleid en een substantieel fietsgebruik is duidelijk aanwezig in Vlaanderen. Vooral het recreatief fietsgebruik is de laatste jaren sterk gegroeid. Ook het functionele fietsgebruik heeft groeimogelijkheden.

Voor functionele verplaatsingen wordt de fiets quasi uitsluitend gebruikt voor korte verplaatsingen⁴⁶. Functionele fietsverplaatsingen zijn quasi per definitie lokale verplaatsingen. Dit betekent dat het 'marktgebied' voor de functionele fietsverplaatsingen voornamelijk ligt in de gebieden met een sterke concentratie aan activiteiten. Het gaat hier met name over trajecten in en naar stedelijke gebieden en landelijke kernen en - gezien de Vlaamse ruimtelijke context - trajecten tussen nagenoeg aaneengesloten kernen. Zowel de uitbouw van de trajecten als de aanwezigheid van voldoende stallingsmogelijkheden aan herkomst-, bestemmings- en overstappunten zijn onderwerp van het fietsbeleid.

Het aandeel woon-werk- en woon-winkelverplaatsingen met de fiets is vergelijkbaar met het aandeel woon-werk- en woon-winkelverplaatsingen met alle vervoermodi. Alleen het aandeel woon-schoolverplaatsingen met de fiets ligt veel hoger dan het aandeel woon-schoolverplaatsingen met alle vervoermodi.

Voor het Vlaamse fietsbeleid betekent dit hoge fietsaandeel dat het woon-schoolverkeer een uiterst belangrijke markt is. Niettegenstaande het reeds hoge marktaandeel is er nog een groot potentieel voor het gebruik van de fiets in het woon-schoolverkeer aanwezig. Ruim 60% van de fietsverplaatsingen wordt ook gemaakt door jongeren tussen 6 en 24 jaar. Het op de fiets krijgen en op de fiets houden van deze jongeren vormt het belangrijkste doelgroepsegment van het Totaalplan Fiets.

Bij de woon-werk-, woon-winkel- en andere functionele verplaatsingen is er nog een belangrijk fietspotentieel aanwezig op de korte verplaatsingsafstanden. Een groot aandeel van deze korte verplaatsingen gebeurt namelijk nog met de auto. Hier spelen de vervoersgeneratoren (bedrijven, instellingen,...) een belangrijke rol in het fietsgebruik.

Daarnaast is er nog een kleine 20% fietsverplaatsingen in het kader van vrijetijdsbesteding. Deze fietsverplaatsingen vertegenwoordigen echter meer dan de helft van het aantal gereden fietskilometers, wat er op wijst dat het hier voornamelijk over lange fietsverplaatsingen gaat. Gezien dit hoge aandeel in de gereden fietskilometers verdient verkeersveiligheid hier specifiek aandacht.

Naar de toekomst toe wijzen veranderende demografische omstandigheden (minder jongeren en meer ouderen) op een tendens die eerder gaat naar een afname dan naar een toename van het aantal functionele fietsverplaatsingen. De verplaatsingsafstand neemt in Vlaanderen eveneens toe, waardoor het aantal verplaatsingen die in aanmerking komen voor de fiets als vervoerwijze afnemen. Niettemin behoudt het segment van de korte verplaatsingen nog een substantieel aandeel.

⁴⁶ 82% van de fietsverplaatsingen is korter dan 5km, OVG 2000-2001.

Verkeersveiligheid

Als we kijken naar het aantal fietsverplaatsingen, blijkt fietsen niet bovengemiddeld gevaarlijk te zijn. In 2000 vertegenwoordigden de ongevallen met dode en zwaargewonde fietsers 9% van het totaal aantal doden en zwaargewonden in het verkeer, terwijl de fiets 15% van het totaal aantal verplaatsingen voor zijn rekening neemt. Kijken we echter naar het risico per gereden fietskilometer dan blijkt fietsen nagenoeg vijf keer gevaarlijker te zijn dan autorijden. Wat betreft de evolutie van het aantal fietsslachtoffers is er de laatste 10 jaar een systematische daling van het aantal zwaargewonde fietsers. Voor het aantal dode fietsers stellen we echter een licht stijgende tendens vast. Bij het totaal aantal fietsslachtoffers valt ook geen systematische daling vast te stellen. Het aandeel blijft hier zitten rond de 9% van het totaal aantal verkeersslachtoffers. Op vlak van verkeersveiligheid is er nog een weg te gaan. Er is wel sprake van een systematische ondervertegenwoordiging van lichte verwondingen in de ongevalregistratie door het lager aantal aangiften van dergelijke ongevallen in vergelijking met zware- en dodelijke ongevallen.

Het grootste deel van de fietsongevallen gebeurt binnen de bebouwde kom (65%). De dode (66%) en zwaargewonde (52%) fietsers vallen voornamelijk buiten de bebouwde kom. Ook wat betreft de evolutie van het aantal dode en zwaargewonde fietsers zitten er duidelijke verschillen binnen en buiten de bebouwde kom. Onder meer door de systematische invoering van snelheidsverlaging binnen de bebouwde kom is de dalende trend van het aantal dode en zwaargewonde fietsers duidelijk sterker binnen de bebouwde kom dan er buiten. De concentratie van zware fietsongevallen (= de gevaarlijke fietspunten) is ook veel minder uitgesproken buiten de bebouwde kom dan erbinnen. Het aanpakken van de fietsveiligheid buiten de bebouwde is bijgevolg minder eenvoudig maar niettemin noodzakelijk met het oog op het realiseren van een systematische daling van het aantal ongevallen met dode en zwaargewonde fietsers. Omdat fietsongevallen in de bebouwde kom makkelijker kunnen voorkomen worden, is daar ook een meer systematische aanpak te merken.

Qua locatie van de fietsongevallen valt ook op dat de gewestwegen de hoogste dodentol eisen en dat de kruispunten daarbij de hoofdlocatie vormen. Hoge snelheden en conflictsituaties kosten duidelijk fietsslachtoffers.

Uit analyse blijkt dat vooral ongevallen van fietsers met auto's en in tweede instantie met vrachtwagens een afloop met doden en zwaargewonden kennen, respectievelijk 60% en 30% van het aantal dodelijke (meerzijdige) fietsongevallen en 73% en 11% van het aantal ongevallen met zwaargewonde fietsers. Het aanpakken van de fietsongevallen bij rechtsafslaande vrachtwagens is daarbij een erg specifiek maar erg effectief element. Bij dit soort ongevallen tellen we jaarlijks 10 à 15 fietsdoden en 20 à 25 zwaargewonde fietsers.

Wat betreft de correlatie tussen leeftijd en fietsongevallen blijkt dat de meeste fietsongevallen plaatsvinden bij de leeftijdsgroep die het meest fietst (de jongeren). Wanneer we echter de ernst van de ongevallen bekijken, blijkt dat nagenoeg 43% van de fietsdoden bij 65-plussers te betreuren valt. De ernst van de ongevallen stijgt zeer sterk met de leeftijd omwille van de grotere kwetsbaarheid. Leeftijd is echter een achtergrondfactor waar je beleidsmatig weinig aan kunt veranderen.

Fietsdiefstal

Een belangrijke sleutel voor een verhoogd fietsgebruik is fietsdiefstalpreventie. Het vermijden van fietsdiefstal via veilige stallingvoorzieningen, gebruik van (degelijke) fietsslotsen, ... is cruciaal voor een positief fietsklimaat. Het systematisch registreren van

de fietsen is eveneens een duidelijke maatregel in het preventiebeleid. Ondanks/dankzij het gevoerde preventiebeleid neemt het aantal aangegeven diefstallen echter toe. Een degelijk beleid tegen fietsdiefstal zorgt voor het wegwerken van een van de obstakels voor fietsgebruik. Het aantal aangegeven fietsdiefstallen nam in de periode 1995-1999 toe met 20% (van 26.600 naar 32.100).

Recente beleidsontwikkelingen

De beleidsontwikkelingen op vlak van gemeentelijke mobiliteitsplannen en fietsbeleid geven aan dat dit Totaalplan Fiets niet van nul af aan moet beginnen. Er is al het nodige voorbereidend werk verricht, alle beleidsniveaus hebben al een specifieke visie opgebouwd rond mobiliteitsbeleid en fietsbeleid en er is al een bestaand instrumentarium om dit mobiliteitsbeleid (fietsbeleid) concreet in het veld te realiseren.

Ook de middelen zijn de laatste jaren sterk toegenomen. Het budget voor investeringen in fietsinfrastructuur bedroeg in 2001 meer dan 85 miljoen euro. Daarnaast zijn er nog middelen beschikbaar in het kader van vb. landinrichtingsprojecten en van de diverse gemeentelijke en provinciale budgetten.

Dit Totaalplan Fiets pikt in op het al ontwikkelde planningsproces rond mobiliteit en fietsbeleid, en maakt ervan gebruik om een effectieve uitvoering in het veld te bereiken.