

HOOFDSTUK 1

FIETSEN KAN WEER

1.1

DE FIETS: SCHAKEL IN MOBILITEITSBELEID

Binnen het huidige mobiliteitsbeleid is de fiets steevast bezig met het terugwinnen van de rol waarvoor hij uiteindelijk geschapen werd: een functioneel vervoermiddel voor korte verplaatsingen (< 10 km). De fiets is hét duurzame vervoermiddel bij uitstek en dient dan ook een hoofdrol te spelen binnen een duurzaam mobiliteitsbeleid.

Fiets als duurzaam vervoermiddel

- **De fiets: mijn vrijheid**
De fiets is een congestie-ongevoelig vervoermiddel dat enkel gebruik maakt van de spierkracht van de mens. Dit maakt de fiets onafhankelijk van plaats en tijdstip.
- **De fiets: democratisch vervoermiddel**
De aanschaf van een fiets ligt binnen ieders beurs. De fiets heeft daarbij zeer beperkte variabele kosten (weinig onderhoud, geen brandstof) en is een vervoermiddel met een zeer lange levensduur.
- **De fiets: klein maar fijn**
De fiets is absoluut niet ruimteverslindend. Zo kunnen op een parkeerplaats van één wagen 12 fietsen gestald worden. Een rijdende auto vraagt 20 tot 30 keer zoveel ruimte als een rijdende fiets. De fiets springt dan ook verantwoord om met de schaarse ruimte.
- **De fiets: het perpetuum mobile benaderd ¹**
De fiets is het meest efficiënte vervoermiddel wat betreft het energieverbruik. Zo verbruikt een fietser slechts 1/5^{de} van de energie die een wandelaar nodig heeft om een afstand van 1 km te overbruggen.
- **De fietser: zachte weggebruiker**
De fiets is door zijn geringe gewicht, zijn beperkte snelheid en zijn grote wendbaarheid vrijwel ongevaarlijk voor andere weggebruikers.
- **De fiets: de stille kracht**
Verkeerslawaai is de grootste bron van ergernis bij verkeershinder. De nagenoeg geruisloze fiets valt hier duidelijk in de prijzen.
- **De fiets: mobiele luchtververser**
De fiets vervuult niet en stoot geen schadelijke gassen uit. Het gebruik van de fiets als alternatief vervoermiddel remt daarom een verdere toename van de luchtvervuiling, de verzuring en het broeikaseffect. In dichtbevolkte stedelijke gebieden kan de fiets zelfs een belangrijke bijdrage leveren in de vermindering van de luchtverontreiniging.
- **De fiets: het renderende gezondheidsvoorschrift**
De regelmatige fietser houdt zowel de fysieke als psychische conditie op peil. Meer mensen op de fiets scheelt dus in de uitgaven van de ziekteverzekering.
- **De fiets: perfecte kosten-batenanalyse**
Investerings in fietsvoorzieningen zijn verwaarloosbaar in vergelijking met investeringen in openbaar vervoer, auto- en vrachtverkeer. Een vergelijking van deze kosten ten opzichte van het aandeel gebruikers van fietsinfrastructuur pleit zeker in het voordeel van de fiets.

Bron: *Fietsen Kan, Langzaam Verkeer.*

¹ Perpetuum mobile: eeuwig voortdurende beweging, zonder toevoeging van energie

Naast de niet te miskennen opmars van de fiets in het toeristisch-recreatieve verkeer scoort de fiets ook meer en meer als vervoermiddel om te winkelen, om naar het werk te gaan en uiteraard om naar school te gaan. Voor deze verplaatsingen beschikt de fiets echter nog over een ruim potentieel.

Uit de nationale enquête naar de mobiliteit van de huishoudens blijkt dat ruim 20% van de Vlamingen dagelijks gebruik maakt van de fiets en 41% minstens één keer per week (tegenover 3,3% bij de Walen en 1,3% bij de Brusselaars)². Het fietsgebruik vertegenwoordigt 12,3% van het totaal aantal verplaatsingen in Vlaanderen. Dit is 89,6% van alle fietsverplaatsingen in België. Hieruit blijkt onmiddellijk dat fietsen in België vooral een zaak van Vlamingen is. De verschillen in fietsgebruik kan men deels verklaren uit het reliëf en de af te leggen afstanden, deels ook uit de fietscultuur die in Vlaanderen leeft en die voor een deel aanleunt bij landen als Nederland en Denemarken.

Wat het verplaatsingsmotief in Vlaanderen betreft, gebeurt 34% van de woon-schoolverplaatsingen met de fiets³. Dit cijfer staat haaks op het courante beeld dat de auto ook voor dit motief het vervoermiddel bij uitstek is. In het winkelverkeer vertegenwoordigt de fiets bijna 17% van het aantal verplaatsingen en in het woon-werkverkeer gebeurt 14,3% van de verplaatsingen met de fiets.



Foto 1.1 De fiets: vervoermiddel bij uitstek voor woon-schoolverplaatsingen - Aarschot



Foto 1.2 De fiets: gebruiksvriendelijk vervoermiddel voor winkelverkeer

-
- 2 Nationale enquête naar de mobiliteit van de huishoudens (1998-1999), Federale diensten van de Eerste Minister voor Wetenschappelijke, Technische en Culturele aangelegenheden (DWTC), Brussel.
 - 3 Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 1994-1995, Vlaams Gewest dept. Lin, Mobiliteitscel, Brussel.

Dat de fiets een marginale rol speelt in ons verplaatsingsgedrag is dus een fabeltje. Er bestaan echter nog grote potenties voor het vervangen van korte autoritten door fietsritten. Bijna de helft van alle autoverplaatsingen -46,5%- is namelijk korter dan 5 km⁴. Een groot gedeelte van deze autoverplaatsingen kan ook makkelijk door de fiets vervangen worden.

Deze redenering (fiets als alternatief voor auto) moet zeker genuanceerd worden: fietsen is onaangenaam zijn bij slecht weer, het is een grote inspanning bij heuvelachtig parcours en 8% van de bevolking heeft fysieke problemen waardoor fietsen moeilijk of onmogelijk wordt.

Ook is gebleken dat per fiets rijden **onveilig** is. 13% van de verkeersongevallen in 2000 gebeurde met een fietser⁵. Wanneer we dit cijfer zien in verhouding tot de gebruiksfrequentie, maakt dit de fiets tot het tweede meest riskante vervoermiddel (na de motorfiets). Om het potentieel aan fietsverplaatsingen dus verder in te vullen is een verhoogde verkeersveiligheid voor fietsers een topprioriteit.

1.2

HET BELANG VAN EEN FIETSVRIENDELIJK BELEID

Een fietsvriendelijk beleid heeft als doel het gebruik van de fiets te bevorderen en tegelijk de veiligheid en aantrekkelijkheid van het fietsgebruik te vergroten.

In het Masterplan Fiets in Nederland (1990-1997) vertaalt een fietsvriendelijk beleid zich in de volgende vijf doelstellingen:

- 1 De overstap van auto naar fiets stimuleren
- 2 De overstap van auto naar fiets + openbaar vervoer stimuleren
- 3 De verkeersveiligheid voor fietsers bevorderen
- 4 Diefstalpreventie en uitbreiding van de fietsparkeervoorzieningen
- 5 Het fietsgebruik promoten via communicatie

Een noodzakelijke randvoorwaarde bij deze vijf doelstellingen is dat de fiets beschikt over kwalitatieve fietsvoorzieningen. Daarnaast is het van groot belang deze vijf doelstellingen in een juiste samenhang te ontwikkelen. Maatregelen die het autogebruik afremmen, behoren ook tot de succesfactoren van het fietsbeleid.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geeft diverse maatregelen aan om het autogebruik te ontmoedigen. Daarbij gaat de eerste gedachte vaak uit naar het openbaar vervoer. Inderdaad biedt dit goede mogelijkheden voor het overbruggen van langere afstanden. Maar voor korte ritten en het voor- en natransport is de fiets meestal het beste alternatief.

⁴ Idem 1

⁵ Jaarverslag van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (2000).



Foto 1.3 Fietsvriendelijk beleid

Het aanbieden van volwaardige fietsvoorzieningen op een fijnmazig uitgebouwd fietsrouten netwerk dat kernen en andere aantrekkingspolen (bedrijventerreinen, ziekenhuizen, recreatiedomeinen) met mekaar verbindt, is een eerste vereiste om het fietsgebruik te stimuleren.

Een andere fundamentele randvoorwaarde is het aspect 'nabijheid'. De fiets is een ideaal vervoermiddel op relatief korte afstand: tot 5 km, voor gemotiveerde fietsers eventueel tot 10 km, maar niet veel verder. Het succes van de fiets als alternatief voor de auto hangt dan ook in de eerste plaats af van een duurzaam ruimtelijk beleid.

Om naast een verhoogde verkeersveiligheid ook nog een beïnvloeding op de vervoerswijze te hebben, moet de aangeboden fietsinfrastructuur aan zodanige kwaliteitseisen voldoen dat fietsers blijven fietsen en dat ook een deel van de automobilisten hun voertuig inruilen voor de fiets.

Dit vademecum geeft de kwaliteitseisen aan van al de fietsvoorzieningen op en langs de fietsnetwerken. Van dit vademecum mogen de fietsers verwachten dat:

- fietsvoorzieningen deel uitmaken van een fijnmazig en hiërarchisch opgebouwd netwerk;
- de structuur en de vormgeving de continuïteit van het netwerk verduidelijken;
- een goede bewegwijzering de fietser oriënteert;
- de fiets diefstalveilig en comfortabel gestald kan worden nabij de bestemming;
- er comfortabel overgestapt kan worden op trein, tram of bus.

1.3

DENK FIETS OP ELK BELEIDSNIVEAU BELEIDSTRUMENTEN VOOR DE REALISATIE VAN FIETSVOORZIENINGEN

Zowel het **Vlaamse Gewest**, de **provincies** als de **gemeenten** zijn een katalysator voor de opmars van de fiets.

1.3.1

Vlaams niveau

Met het oog op het realiseren van de noodzakelijke fietsroutenetwerken gaf het Vlaamse Gewest opdracht aan de provincies om een hiërarchisch fietsroutenetwerk uit te bouwen. Een uniforme werkwijze bij de vijf provincies en een systematische afstemming van de verschillende plannen resulteerden in een uitgewerkt netwerk op papier. Een volgende fase is de realisatie van deze netwerken op het terrein.

Bij deze realisatie zal de aard van de fietsvoorzieningen gekoppeld worden aan de functie van de weg zoals bij de categorisering van het wegennet door het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen omschreven.

Via het **mobiliteitsconvenantsbeleid** biedt de Vlaamse overheid een kader voor de realisatie van een hele reeks fietsvoorzieningen. Daarnaast wordt in het **fysisch programma** van de Vlaamse overheid per jaar een budget voorzien voor de realisatie en het onderhoud van fietspaden.

Mobiliteitsconvenant

Binnen het mobiliteitsconvenant dat afgesloten wordt tussen het Vlaamse Gewest, de gemeentelijke overheden en de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, zijn volgende modules rechtstreeks van toepassing voor de aanleg van fietsvoorzieningen:

Module 11: De aanleg van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen		
	Financier	Uitvoerder
<i>Aanleg:</i>	<i>Vlaams Gewest</i>	<i>Vlaams Gewest</i>
<i>Onderhoud:</i>	<i>Vlaams Gewest</i>	<i>Vlaams Gewest</i>
<i>Onteigening of aankoop gronden:</i>	<i>Vlaams Gewest</i>	<i>Vlaams Gewest</i>

Module 12: De aanleg van nieuwe, afzonderlijk liggende verbindende fietspaden langs gemeente- of provinciewegen		
	Financier	Uitvoerder
<i>Aanleg:</i>	<i>Vlaams Gewest</i>	<i>Gemeente/Provincie</i>
<i>Onderhoud:</i>	<i>Gemeente/Provincie</i>	<i>Gemeente/Provincie</i>
<i>Onteigening of aankoop gronden:</i>	<i>Gemeente/Provincie</i>	<i>Gemeente/Provincie</i>

Module 13: De subsidiëring van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen		
	Financier	Uitvoerder
<i>Aanleg:</i>	<i>Vlaams Gewest (1)</i>	<i>Gemeente</i>
<i>Onderhoud:</i>	<i>Vlaams Gewest (1)</i>	<i>Vlaams Gewest</i>
<i>Onteigening of aankoop gronden:</i>	<i>Vlaams Gewest (1)</i>	<i>Gemeente/Provincie</i>

- (1) 100% subsidie indien het project prioritair is volgens de behoeftanalyse, d.w.z. het staat op het driejarenprogramma.
80% subsidie indien het niet prioritair is volgens de behoeftanalyse, maar wel prioritair op lokaal niveau.

Module 12: Fietspaden langs gemeente- of provinciewegen kunnen enkel door het Vlaamse Gewest gefinancierd worden voor zover de aanleg van een veilig fietspad langs een parallelle gewestweg onmogelijk is of niet gewenst omwille van inrichtingsprincipes conform met de wegencategorisering.

Module 13 geeft de mogelijkheid om tot een versnelde uitbouw van het fietsroutenetwerk over te gaan door een grotere verantwoordelijkheid te geven aan de gemeenten. Voor deze module wordt de administratie Wegen en Verkeer inhoudelijk en logistiek ondersteund door de lokale overheden.

Naast bovenvermelde modules zijn er nog andere modules waarvan de aanleg van fietsvoorzieningen een onderdeel vormt:

- module 3: herinrichting van doortochten;
- module 10: de subsidiëring van de herinrichting van schoolomgevingen;
- module 16: herinrichting van wegvakken die niet als doortocht kunnen beschouwd worden;

- module 18: herinrichting van singuliere kruispunten en oversteekplaatsen buiten de bebouwde kom.

Bij de opmaak van de streefbeeldstudies (module 19) voor de belangrijkste gewestwegen is de opname van de nodige fietsvoorzieningen eveneens een vereiste.

Fysisch programma van het Vlaamse Gewest

Het fysisch programma is de invulling van het infrastructuurbeleid van het Vlaamse Gewest. Dit programma wordt opgesteld op basis van een objectieve behoefteanalyse (dus hoe ernstiger het gestelde verkeersprobleem hoe groter de prioriteit) – rekening houdend met het beschikbare budget en de efficiëntie van de ingreep.

De uitvoering van het fysisch programma is eveneens gekoppeld aan de bereidheid van gemeenten, provincies en De Lijn om actief mee te werken aan het welslagen van een oplossing. Met andere woorden de aan- of afwezigheid van een mobiliteitsconvenant waarin deze engagementen worden vastgelegd, bepaalt of een infrastructuuringreep al dan niet wordt uitgevoerd.

1.3.2

Provinciaal niveau

In opdracht van het Vlaamse Gewest tekenden de 5 Vlaamse provincies in de periode 1999-2000 een **bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk** uit. Dit gebeurde volgens een uniforme werkwijze, waarbij de verschillende provinciale netwerken maximaal op elkaar afgestemd werden. Het functionele fietsroutenetwerk op provinciaal niveau verbindt kernen en attractiepolen met functionele fietsvoorzieningen en is in eerste instantie bestemd voor de afwikkeling van woon-werk-, woon-school- of woon-winkelverkeer⁶.

Bij de opbouw van dit netwerk ligt een belangrijk accent op de multimodale benadering: de plaats van de fiets als onderste schakel in de vervoersketen. Zo speelt de fiets een rol in het voor- en natransport bij openbaar vervoer (bike & ride) en carpooling.



Foto 1.4 Bovenlokale fietsroute - Peer

Om meer mensen ertoe aan te zetten om de fiets te gebruiken volstaat het natuurlijk niet enkel een fietsroutenetwerk uit te tekenen. Het netwerk zelf moet ook gerealiseerd worden. Hiervoor werd een nieuwe overeenkomst afgesloten tussen de provincies en de Vlaamse overheid. De overeenkomst loopt over drie jaar en startte in het voorjaar van 2001. Om alle plannen op elkaar af te stemmen en

⁶ Methodiek opbouw bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk op provinciaal niveau – Vlaamse provincies, september 1999.

de uitbouw van het fietsroutenetwerk efficiënt te laten verlopen, zijn de provincies aangeduid als coördinator, stimulator en kwaliteitsbewaker. Het operationele fietsbeleid ligt op die manier hoofdzakelijk op het niveau van de provincies.

Dit *Vademecum Fietsvoorzieningen* zal mede een leidraad zijn voor de kwaliteitsbewaking bij de realisatie van het (provinciaal) fietsroutenetwerk.

Statuut bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Binnen een overeenkomst tussen het Vlaams Gewest en de Vlaamse provincies, werd een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk opgebouwd. Doel is dit netwerk te realiseren middels de samenwerking tussen het Vlaams 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 basiswerkdocument voor deze samenwerking

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

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 minimaal 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 Vlaams Gewest wordt gezocht naar een optimale integratie in de objectieve behoeftanalyse van de wegen en de mobiliteitsconvenants.

Vereniging van de Vlaamse Provincies.

1.3.3

Gemeentelijk niveau

Nagenoeg alle Vlaamse gemeenten beschikken over of werken aan een mobiliteitsplan. Vanuit het oogpunt van een duurzaam mobiliteitsbeleid speelt de fiets hierin een voorname rol. Het gemeentelijke niveau is met name verantwoordelijk voor de verfijning van de provinciale fietsroutenetwerken tot een fijnmazig gemeentelijk fietsroutenetwerk. De kwaliteitseisen voor dit gemeentelijke fietsroutenetwerk worden in dit vademecum uitgewerkt.

De beleidsinstrumenten om dit fietsroutenetwerk te realiseren zijn o.a. de verschillende modules van het mobiliteitsconvenant en de provinciale subsidiëring.



Foto 1.5 De fietsmogelijkheden op lokaal niveau bepalen het succes van de fiets – Leuven

Bouwverordeningen

Onder meer via lokale bouwverordeningen kunnen gemeenten kwaliteitseisen vastleggen voor hun fietsinfrastructuur (stallingen, materiaal, breedte fietspad,...).

1.3.4

Andere beleids(f)actoren

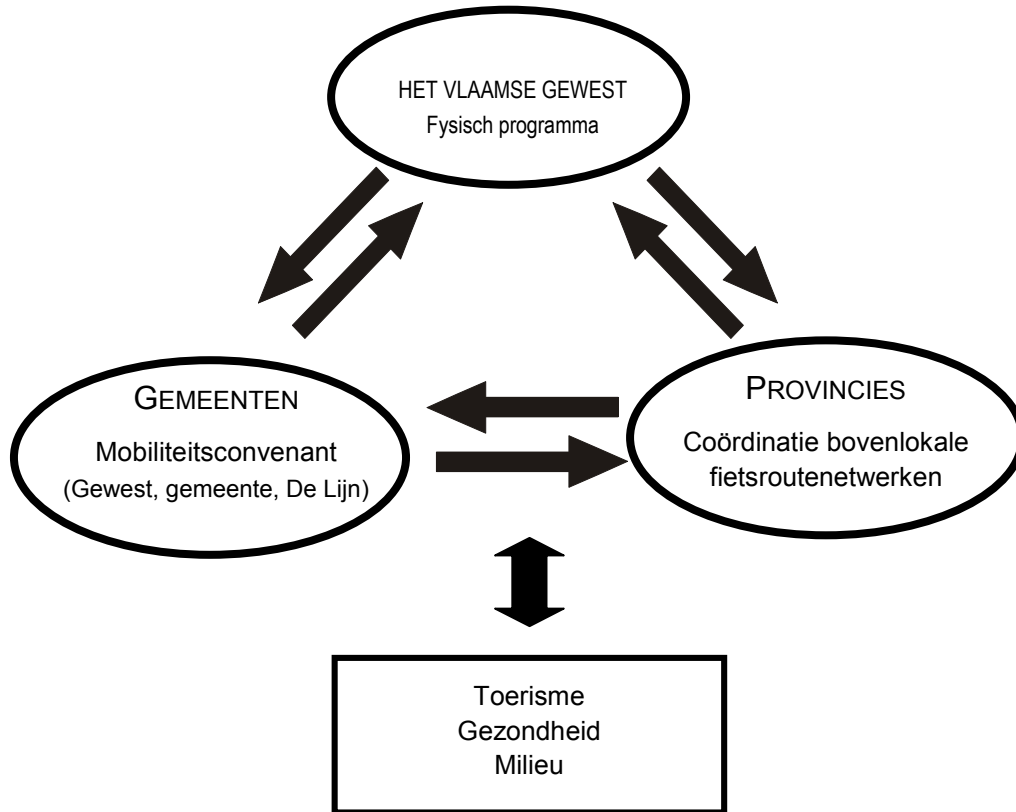
Naast het aanbieden van fietsinfrastructuur voor het stimuleren van de functionele fietsverplaatsingen is het ook van belang dat de sterk groeiende recreatieve fietsverplaatsingen op een veilige en comfortabele manier verlopen. Het aanbieden van hoogwaardige fietsvoorzieningen is dus ook aan de orde in de toeristisch-recreatieve sfeer.

In de praktijk bestaat er een hele reeks van complementaire trajecten (spoortrajecten, verbindingen tussen historische kernen, jaagpaden langs waterwegen...). Alleen al vanuit het oogpunt van kostenbesparing en efficiëntie verdient het de aanbeveling om te streven naar een integratie van functionele en recreatieve fietsnetwerken in Vlaanderen. De energie en middelen van de toeristische sector en van de diverse wegbeheerders kunnen beter gebundeld worden om op een korte termijn op het terrein vooruitgang te boeken. De uitbouw van recreatieve fietsinfrastructuur in het kader van ruilverkaveling en landinrichtingsprojecten door de Vlaamse Landmaatschappij dient ook opgevolgd te worden door de andere wegbeheerders om zoveel mogelijk naar complementariteit te streven.

Een ander element dat ertoe aanzet om de functionele en recreatieve fietsvoorzieningen te integreren, is de bewegwijzering van de fietsroutes. Binnen de fietsbewegwijzering dient gestreefd te worden naar een integratie van zowel functionele als recreatieve routes. Deze integratie vergt een combinatie van verschillende bevoegdheidsniveaus: enerzijds het Vlaamse Gewest (Toerisme Vlaanderen) voor de recreatieve en toeristische bewegwijzering en anderzijds de federale overheid voor de functionele bewegwijzering.

Alle flankerende maatregelen om meer mensen ertoe aan te zetten de fiets te gebruiken, zijn uiteraard ook van het grootste belang in een integraal fietsbeleid. Dit betekent dat eveneens inspanningen voor het fietsgebruik verwacht kunnen worden vanuit bijvoorbeeld de gezondheidssector en de milieusector in de vorm van campagnes en sensibiliseringsacties.

Verband tussen de verschillende beleidsactoren



<u>HOOFDSTUK 1</u>	
<u>FIETSEN KAN WEER</u>	1
1.1 <u>De fiets: schakel in mobiliteitsbeleid</u>	1
1.2 Het belang van een fietsvriendelijk beleid	3
1.3 <u>Denk Fiets op elk beleidsniveau Beleidsinstrumenten voor de realisatie van fietsvoorzieningen</u>	4
1.3.1 Vlaams niveau	4 aanpassingen 2005
1.3.2 <u>Provinciaal niveau</u>	6
1.3.3 <u>Gemeentelijk niveau</u>	7
1.3.4 <u>Andere beleids(f)actoren</u>	8