



BO GREEN

# #STERKFIETSBELEID

**Naam** Marina De Bie

**Functie** Schepen van Klimaat, Leefmilieu, Natuur- en Groenontwikkeling, Duurzaamheid, Energie, Mobiliteit, Mondiaal beleid, Personeel

**Stad** Mechelen

**Aantal fietsen** 1, maar ik ben ook gebruiker van de Mobitdeelfietsen

**Favoriete fiets** Elektrische Oxfordfiets, gekocht via de samenaankoop elektrische fietsen van intercommunale IGEMO in 2017

**Fietskilometers per jaar** ongeveer 1000 km (2 km woon-werkverkeer per werkdag + andere verplaatsingen)

**Ik fiets omdat...** Dit het meest aangevoelen vervoermiddel in een stedelijke context is. Het is vaak het snelst, alles is dichtbij en je hoeft geen parkeerplaats te zoeken.

Daarnaast vind ik het belangrijk dat het aantal auto's en autokilometers in de stad teruggedrongen wordt. Zo ontstaan er minder files, is er minder luchtvervuiling en is er meer ruimte om de leefbaarheid van de stad te verhogen.

Ten slotte is het mooi meegenomen dat wanneer je op weg bent met de fiets, je tegelijkertijd aan lichaamsbeweging doet.

#### **Mooiste fietsrealisatie**

De Fietsotheek, een uitleendienst voor kinderfietsen waardoor Mechelse kinderen voor 40 euro per jaar altijd een betaalbare en goed onderhouden fiets op maat hebben.

Verder hebben we deelgenomen aan het Europese project 'Cyclelogistics Ahead' rond fietskoeriers. Mensen kunnen nu hun boodschappen thuis laten leveren door een fietskoerier. Er zijn ondertussen tal van fietsondernemers actief, gaande van soeplevering en toeristische rondritjes tot een mobiele fietsenmaker. Bovendien geeft de stad subsidies aan wie thuislevering doet met fietsen (als alternatief voor de typische scooters van o.a. pizzeria's).





**STERK FIETSBELEID** is het magazine van Fietsberaad Vlaanderen

**Coverbeeld** Fietsbrug over Europaalaan, Genk

**Fietsberaad Vlaanderen** is hét kenniscentrum voor fietsbeleid. Praktijken delen en investeren in nieuw en praktijkgericht onderzoek vormen de focus. Zo stimuleert en ondersteunt Fietsberaad Vlaanderen de dynamiek in steden en gemeenten die hun fietsbeleid willen versnellen.

**Contact**  
info@fietsberaad.be  
T 02-211 55 05

**Hoofredacteur**  
Wout Baert  
wout.baert@fietsberaad.be

**Werken mee aan dit nummer**  
REDACTIE Marleen Capelle, Inge Caers, Wout Baert, Rani Marchal, Bart Van Moerkerke  
BEELD Stefan Dewickere, Bart Lasuy, photojoost.com, Stijn Wens  
VORM Ties Bekaert  
DRUK Schaubroeck

**Fietsberaad Vlaanderen vzw**  
Paviljoenstraat 9, 1030 Brussel  
T 02-211 55 05 • www.fietsberaad.be  
@FietsberaadVL

Ondertekende artikelen verbinden alleen de auteurs. Reacties zijn welkom. De redactie zal deze naar eigen inzicht al dan niet opnemen, inkorten of er melding van maken. Niets uit deze uitgave mag worden gereproduceerd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, elektronische drager of op welke wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

**Verantwoordelijk uitgever**  
Mieck Vos, algemeen directeur VVSG

## Fietsen is een deel van onze samenleving

1 op de 3 Vlamingen fietst dagelijks. Dat blijkt uit het marktonderzoek dat Fietsberaad Vlaanderen in het voorjaar organiseerde. Het marktonderzoek vormt de basis voor het Vlaamse 'fietsDNA', een overzicht van de meest relevante fietscijfers die Fietsberaad Vlaanderen vanaf nu periodiek wil samenbrengen. Hiermee willen we niet alleen bestaande databronnen van partners in het fietsbeleid beter ontsluiten. Het marktonderzoek helpt ons ook beter te begrijpen hoe Vlamingen zich verhouden tot het functioneel fietsen én waar in de beleving en ervaring onderweg reële stappen vooruit nodig zijn.

Naast de Fietstelweek – dat ons objectieve informatie geeft over het fietsgedrag (routes, snelheden, wachttijden etc.), gaa 'fietsDNA' dus meer over de houding van de Vlaamse samenleving ten aanzien van het fietsen. Ervaren burgers de vooruitgang die geboekt wordt? Waar moet volgens hen prioritair aandacht aan besteed worden? Welke houding nemen zij aan in beleidskeuzes en waar zijn beleidsantwoorden nog onvoldoende gemotiveerd? 'fietsDNA' is dus vooral relevant voor alle betrokkenen in het beleidswerk; van verkozenen in de gemeenteraad tot het Vlaams Parlement.

Een van de meest opvallende resultaten uit de marktbevraging is dat eens mensen de fiets meer gebruiken, ook de bereidheid om de verkeersruimte in het voordeel van de fiets te herverdelen, toeneemt. Met een groeiend aandeel fietsgebruikers – zeker in stedelijke gebieden – neemt niet alleen de vraag naar meer fietsvriendelijke infrastructuur toe. Er ontstaat ook een bredere consensus voor maatregelen die lokaal vaak als een moeilijke keuze wordt ervaren.

De uitdaging lijkt groter dan ze in werkelijkheid hoeft te zijn. 'fietsDNA' maakt ook duidelijk dat de fiets inherent deel uitmaakt van het Vlaamse samenleving, net zoals het erfgoed van de Vlaamse kunstschilders. Of zoals een van de deelnemers aan de focusgroepen het stelde: 'Je bent bijna abnormaal in Vlaanderen als je niet zelf over een (deel)fiets beschikt.'

Veel leesplezier!

Wout Baert  
programmamanager

- 
- |    |  |    |  |
|----|--|----|--|
| 2  | Waarom fiets ik?   | 14 | Kennisbank: Duffel richt stationsomgeving in met focus op de fiets                                       |
| 4  | Sprint   | 15 | Nieuw vergunningskader voor slimme deelfiets   |
| 6  | Interview met Lies Jans, Franky De Block en Jan Vermeulen<br>Geen enkel bestuur kan nog om de fiets heen | 17 | Concrete realisaties charter 'Sterk Fietsbeleid'   |
| 11 | Kennisbank: Geen bladeren, sneeuw of ijzel op de fietspaden van Deinze                                   | 22 | Kennisbank: Het lobbenstadmodel in Sint-Niklaas: de fiets als leidend principe van het ruimtelijk beleid |
| 12 | FIX THE MIX!<br>Veilig fietsen in gemengd verkeer  | 23 | De fietsmaat   |
- 



## STUDIEDAG FIX THE MIX!



Jan Van Der Veken



### STUDIEDAG 'FIX THE MIX!'

Sint-Niklaas 4 december

Fietsberaad ontwikkelt een concrete aanpak voor veilig fietsen in gemengd verkeer. Hoewel gemengd verkeer vaak geen populaire keuze is, kan het mits aangepaste intensiteiten en snelheden ook sterk fietsbeleid zijn.

Op 4 december willen we op onze studiedag 'Fix the Mix' een positief verhaal brengen over gemengd verkeer, waar bereikbare verblijfsgebieden met een hoge leefkwaliteit én meer verkeersveiligheid centraal staan. We tonen inspirerende voorbeelden uit het binnen- en buitenland en laten experts en bevoorrechte getuigen aan het woord.

**i**

Meer info en inschrijvingen:  
[www.fietsberaad.be](http://www.fietsberaad.be)

#### OPROEP:

##### GOEDE VOORBEELDEN GEMENGD VERKEER

Uiteraard willen we op de studiedag een aantal goede Vlaamse voorbeelden tonen van gemengd verkeer. Die voorbeelden kunnen andere Vlaamse steden en gemeenten inspireren en ervan overtuigen dat gemengd verkeer ook voor hen een goede fietsmaatregel kan zijn. Heeft jouw gemeente een goed voorbeeld dat aantoonst dat fietsen in gemengd verkeer op een veilige manier kan?

Stuur ze dan door naar  
[inge.caers@fietsberaad.be](mailto:inge.caers@fietsberaad.be) en  
wie weet komt jouw goede praktijk  
aan bod op onze studiedag!

### SENSIBILISEER VOOR VEILIG VERKEER

In Vlaanderen sterven elk jaar nog altijd meer dan 250 mensen in het verkeer. Dat vreselijke getal naar beneden krijgen is een permanente drijfveer voor al wie bij de VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde) werkt. Via een doelgroepgerichte aanpak wil de VSV daarom alle Vlamingen, van jong tot oud, sensibiliseren en samenbrengen rond veilig verkeer en duurzame mobiliteit.

#### VAN 0 TOT 100 JAAR

Net zoals je niet leert zwemmen op de schoolbanken, word je niet verkeersvaardig binnen de klasmuren. Kinderen moeten vaardigheden inoefenen, leren rekening houden met andere weggebruikers en risico's leren inschatten. Zowel gemeenten als basis- en secundaire scholen kunnen bij de VSV kiezen uit heel wat educatieve verkeersprojecten, zoals het Grote Fietsexamen, de Verkeersweken, de Mobibus...

Ook na de schoolbanken blijft sensibilisering belangrijk. Samen met partners uit de sector startte de VSV verschillende projecten op die bestuurders meer kennis bijbrengen en beter voorbereiden op het verkeer. Zo kunnen organisaties rekenen op de VSV om een sterk verkeers- en fietsveiligheidsbeleid te ontwikkelen. Het Safe2work aanbod bevat een groot aantal workshops, netwerkevents, sensibiliserende acties en nog veel meer.

#### MOBILITEITSACADEMIE

Met de Mobiliteitsacademie ondersteunt de VSV verkeers- en mobiliteitsprofessionals in Vlaanderen zoals politie, medewerkers van studie bureaus, mobiliteitsambtenaren... Zij kunnen kiezen uit praktijkgerichte opleidingen, congressen of coachingtrajecten rond verkeersveiligheid en fietsbeleid voor gemeenten.

**i**

Meer informatie over alle activiteiten van de VSV: [www.vsv.be](http://www.vsv.be)



## FIETSBERAAD BRENGT HET 'FIETSDNA' VAN VLAANDEREN IN BEELD

Fietsen maakt deel uit van het DNA van Vlaanderen. Net zoals onze kunstschilders. De Vlaming was al een fervent recreatief fietser, maar herontdekt nu ook de fiets voor dagelijkse verplaatsingen. Met #fietsDNA wil Fietsberaad Vlaanderen een balans opmaken: wat vinden Vlamingen van het fietsen in Vlaanderen? Wat zijn de grote aandachtspunten? Waarop moeten beleidsmakers de komende jaren inzetten? Hoe scoort Vlaanderen in vergelijking met andere steden en regio's, zoals de wereldfietsstad Kopenhagen of fietsgek Nederland?

Fietsberaad Vlaanderen baseerde zich op een voor Vlaanderen representatief onderzoekspanel van meer dan 1000 Vlamingen. We ontsluiten in dit rapport ook cijfers uit diverse bestaande bronnen om het beeld te vervolledigen. Dit rapport geeft niet alleen argumenten aan beleidsadviseurs en beleidsmakers. Ook elke burger zal zien dat de fiets een vanzelfsprekend deel is van onze samenleving. Je vindt het terug in de kennisbank. Wie een exemplaar op papier wil, stuurt een mail naar [info@fietsberaad.be](mailto:info@fietsberaad.be).

Stijn Wens

### PERSKOERIER

"Het is moeilijk om te fietsen in Brussel. Niet omwille van de heuvels, maar... veel automobilisten begrijpen het concept precies niet."  
**Margrethe Vestager, Europees Commissaris voor Mededinging, VRT Van Gils & Gasten, 28 februari 2018**

"De autonomie en de actieradius van kinderen zijn door de komst van de auto dramatisch gekrompen, maar dat is niet onomkeerbaar. Basisscholen horen thuis in dorpen en wijken in een netwerk van voet- en fietswegen."  
**Anne Malliet, Vlaams Bouwmeester, De Standaard 30 maart 2018**

"Hoe meer gemeenten zo hun nek uitsteken om het verkeer veiliger te maken, hoe meer we de federale en de Vlaamse overheid op hun verantwoordelijkheden kunnen wijzen. De federale doelstelling die 'streeft' naar maximaal 420 verkeersdoden blijft verbazen. Nul slachtoffers in het verkeer is de enige aanvaardbare norm."

**Cathy Berx, gouverneur Provincie Antwerpen, Gazet van Antwerpen 14 maart 2018**

"De grote verdienste van de Gemeentemonitor is dat er geen twijfel meer mogelijk is over het electorale draagvlak voor een ander verkeersbeleid. Als het over zijn directe woon-

omgeving gaat, is het verkeer bekommernis nummer één van de Vlaming. Vóór zwerfvuil, onveiligheid of de hoeveelheid groen."  
**Ruben Mooijman, redacteur De Standaard, De Standaard 20 maart 2018**



Jan Vermeulen: 'Ik geniet ervan mijn reistijd van

deur tot deur perfect te kunnen inschatten. De

fiets parkeer je altijd en overal aan de voordeur.'

Lies Jans, Franky De Block en Jan Vermeulen

# Geen enkel bestuur kan nog om de fiets heen

De fiets is de voorbije jaren hoger op de prioriteitenlijst van alle beleidsniveaus komen te staan. Het fietsgebruik neemt toe, zijn aandeel in het totale aantal verplaatsingen voorlopig niet. De auto komt nog te vaak op de eerste plaats. In de komende bestuursperiode zullen de gemeenten, de provincies en Vlaanderen hun inspanningen moeten opdrijven.

TEKST BART VAN MOERKERKE BEELD STEFAN DEWICKERE, ANNE DE KNOCK

In oktober zijn er gemeente- en provincieraadsverkiezingen, in mei 2019 verkiezen we een nieuw Vlaams en federaal parlement. Lies Jans, Franky De Block en Jan Vermeulen kijken terug naar het fietsbeleid van de bijna afgelopen bestuursperiode en vooruit naar de komende jaren. Lies Jans (N-VA) zetelt sinds 2009 in het Vlaams Parlement. In 2014 werd ze voorzitter van de parlementscommissie Mobiliteit en Openbare Werken. Ze is ook lokaal actief, als gemeenteraadslid in Hasselt. Franky De Block (SP.A) was achttien jaar lang OCMW-voorzitter in Oostende. Momenteel is hij West-Vlaams gedeputeerde voor toerisme, mobiliteit en ruimtelijke ordening. Jan Vermeulen (CD&V) is burgemeester van Deinze en voorzitter van Fietsberaad Vlaanderen.

## Welke plaats verdient de fiets in het mobiliteitsbeleid?

Lies Jans: 'De fiets wordt steeds belangrijker en die trend zal zich nog doorzetten. In mijn

eerste periode als Vlaams volksvertegenwoordiger tussen 2009 en 2014 was het fietsbeleid nog geen dominant thema in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken. Dat is nu anders. Minister Ben Weyts heeft als eerste een volwaardig fietsbeleidsplan uitgetekend en stak daarmee het vuur aan de lont. Het plan, met een hele rits concrete acties, deed de aandacht van de parlementsleden voor fietsbeleid sterk toenemen. Velen ontdekten dat de fiets een vervoermiddel is waar we niet meer omheen kunnen. Hij zal een onvervangbare rol spelen in het ontwarren van de mobiliteitsknoop. De opkomst van de elektrische fiets versterkt die vaststelling alleen maar. De fiets is nu een maandelijks thema in onze commissie. De uitbreiding van de fietsinfrastructuur, de fietssnelwegen, de plaats van de fiets in het nieuwe concept basisbereikbaarheid, de elektrische fiets en de gevolgen voor infrastructuur en veiligheid, de deelfietsen en natuurlijk de verkeersveiligheid van fietsers, al die thema's

waren al onderwerp van debat.’  
 Jan Vermeulen: ‘De fiets moet absoluut het prioritaire vervoermiddel worden in Vlaanderen. De publieke ruimte moet dat uitstralen. Helaas hebben we in de jaren zeventig de verkeerde keuzes gemaakt. We dachten dat de auto alles kon oplossen. Nu dragen we daar de gevolgen van. We staan er bijvoorbeeld nooit bij stil dat elke autoparkeerplaats de gemeenschap minstens 10.000 euro kost. En bovendien is fietsen goed voor het milieu en de gezondheid. De elektrische fiets is een gamechanger. Je komt niet langer bezweet ergens aan en het is alsof je altijd de wind in de rug hebt. Ik geniet ervan mijn reistijd van deur tot deur perfect te kunnen inschatten. De fiets parkeer je altijd en overal aan de voordeur.’

**Wat zijn op uw beleidsniveau de belangrijkste realisaties van de voorbije bestuursperiode?**

Franky De Block: ‘We zullen ruim vijftig kilometer nieuwe fietspaden aangelegd hebben in het kader van het Fietsfonds. We financieren die samen met de Vlaamse overheid voor 100 procent, dikwijls treedt de provincie zelf op als bouwheer. Het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk begint zich te vormen. Een tweede belangrijke realisatie is de uitrol van het concept fietssnelwegen. Het netwerk in onze provincie is in 2016 vastgelegd, na een uitgebreide consultatieronde. De financiering is verzekerd via het Fietsfonds. De vijf provincies hebben uniforme signalisatie uitgewerkt. De eerste werken zijn sinds vorig jaar in uitvoering, onder meer in Brugge, Torhout, Roeselare, Waregem en Kortrijk. Fietssnelwegen worden in combinatie met de elektrische fiets cruciale instrumenten in het woon-werkverkeer over korte en middellange afstand. Een derde belangrijk project sluit daarbij aan. Samen met de bedrijfs-wereld heeft de provincie de

campagne “De Testkaravaan komt eraan” opgezet. Ze zet werknemers/autosolisten ertoe aan gedurende twee weken gratis en vrijblijvend een nieuwe woon-werkroutine uit te proberen, meestal met de fiets of de elektrische fiets, soms met het openbaar vervoer. Het succes is overweldigend. Intussen werden meer dan honderd bedrijven en ruim 48.000 werknemers benaderd. Eén jaar na de passage van de Testkaravaan komt nog steeds veertig procent van de deelnemers, die vroeger uitsluitend de auto gebruikten, met de fiets naar het werk. De provincie heeft hiermee nationale en internationale belangstelling gewekt. We hebben de campagne voorgesteld in Nederland en in het Verenigd Koninkrijk, en de provincies Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen nemen ze in licht gewijzigde vorm over.’

Jan Vermeulen: ‘Wij hebben vooral geïnvesteerd in fietsinfrastructuur, in veilige fietspaden en overdekte fietsenstallingen. We bouwen momenteel een fietsbrug over de Leie. Ons fietsbeleidsplan omvat minstens vier bijkomende tunnels en zeven extra bruggen. De realisatie over ons hele grondgebied van de fietssnelweg Deinze-Gent, de F7, is het paradepaardje. Maar ook onze inzet voor het Blue-bikesysteem blijft bijzonder en noodzakelijk. Het is alleen jammer dat niemand in Vlaanderen de cijfers gelooft die Deinze kan voorleggen. We hebben één deelfietsrit per inwoner. Ons beleid rendeert: er zijn meer fietsers in Deinze. De fiets telt weer mee als vervoermiddel.’

Lies Jans: ‘Alles begint bij goede infrastructuur en die kost geld. Minister Weyts heeft de investeringen in het fietsbeleid aanzienlijk verhoogd. Het budget zal in 2018 en 2019 de magische kaap van 100 miljoen euro ronden. Sommigen zullen zeggen dat dit nog niet genoeg is, maar het is wel een historische omslag. Daarnaast keurden

we over de partijgrenzen heen een resolutie goed om meer aandacht te vragen voor de elektrische fiets, die nu al een prominente plaats inneemt en echt een volwaardig alternatief voor de auto moet worden in het woon-werkverkeer. We deden concrete aanbevelingen om het gebruik van de elektrische fiets aan te moedigen. De minister wil hem ook toelaten op jaagpaden en fietssnelwegen. Er is nu ook meer aandacht voor fietsen met grotere afmetingen, voor bakfietsen... Je moet er comfortabel mee terecht kunnen in de fietsenstallingen. Ook dat stimuleert het fietsgebruik. De agenda voor het laatste jaar van de bestuursperiode staat nog overvol. We zullen in de commissie het fietsbeleidsplan verder opvolgen en evalueren. We zullen het ook hebben over de basisbereikbaarheid. Dat is niet alleen een verhaal van openbaar vervoer maar van alle modi, ook van de fiets. Verder zal er onder meer aandacht zijn voor het concept van deelfietsystemen, de evaluatie van de proefprojecten Vierkant Groen, het wegwerken van de zwarte punten.’







Lies Jans: 'Ik hoop dat we over tien jaar niet meer discussiëren over hoe we de Vlaming meer op de fiets krijgen, maar wel over welke fietssnelwegen en fietspaden we opnieuw moeten aanleggen, omdat ze niet meer volstaan voor het grote aantal fietsers.'

### Welke uitdagingen wachten de volgende bestuursploeg?

Jan Vermeulen: 'In elk beleid heb je een wortel en een stok nodig. De wortel, dat zijn de nieuwe fietspaden. De stok, dat is ervoor zorgen dat de fietsers die er dankzij deze fietspaden bijkomen, niet omvergereden worden. Daarom moeten we wegen knippen en bijkomende maatregelen nemen zodat wie per se op vier wielen de stad in wil, een ommetje moet maken.'

Lies Jans: 'Het concept basisbereikbaarheid, met een plaats voor de fiets, is gelanceerd maar nog niet volledig uitgewerkt. Dat wordt een van de fietsprioriteiten van de volgende Vlaamse bestuursploeg. Ook na 2019 zullen we de investeringen in fietsinfrastructuur en fietsveiligheid moeten blijven opvoeren. Fietsen moet nog interessanter worden voor een nog grotere groep mensen. Dat kost geld, maar dat zijn investeringen die we ergens anders terugverdienen en die dus zeker verantwoord zijn.'

Franky De Block: 'De provincie West-Vlaanderen investeert

momenteel jaarlijks drie à vier miljoen euro in fietsinfrastructuur. De volgende deputatie moet die inspanningen voortzetten. Wat de ontwikkeling van het netwerk van fietssnelwegen betreft, zijn we begonnen met de opmaak van een RUP voor het tracé langsheen de arbeidsas Waregem-Kortrijk. Samen met de Vlaamse overheid beginnen we ook aan een conceptstudie voor een kustfietssnelweg.'

### Op welke knelpunten stoot het fietsbeleid?

Franky De Block: 'Een belangrijk knelpunt zijn de zware procedures die gepaard gaan met de realisatie van openbare werken zoals de aanleg van fietspaden. Tussen het eerste idee en de eerste spadesteek ligt in het gunstigste geval een periode van twee à drie jaar. Een andere moeilijkheid is de overbelasting van lokale besturen. Ze hebben zoveel taken en bevoegdheden dat het fietsbeleid soms onvoldoende prioriteit krijgt. De combinatie van die twee problemen betekent dat de gerichte inzet

van de provincie broodnodig is. De realisatie van een project vraagt voortdurende aandacht en doelgerichtheid over besturen en organisaties heen. Zo niet belandt het heel snel op de stapel en verschuift de aandacht naar de urgentie van de dag of week.'

Lies Jans: 'De Vlaming blijft verliefd op zijn auto. Voor de N-VA is er helemaal niets mis met de auto. Je hebt hem nu eenmaal nodig voor bepaalde verplaatsingen. Ook sommige beroepsgroepen kunnen niet zonder. We willen wel van de autoreflex af. Denk even na voordat je de auto neemt. De fiets is vaker dan je denkt een betere oplossing. Natuurlijk moet je dan wel over goede, veilige en duidelijke infrastructuur beschikken. Het veiligheidsaspect is uiteraard doorslaggevend. Ouders moeten hun kinderen met een gerust gemoed naar school kunnen laten fietsen. Daar is zeker nog werk aan.'

### Waar zou het fietsbeleid over tien jaar moeten staan? Wat moet onze ambitie zijn?

Lies Jans: 'We moeten een aanzienlijk deel van de automobilisten kunnen verleiden om meer dan sporadisch voor de fiets te kiezen. Eigenlijk zouden we over tien jaar niet meer moeten spreken over het fietsbeleid, het zou tegen dan onlosmakelijk en automatisch deel moeten uitmaken van ons mobiliteitsbeleid en mobiliteitsdenken. Ik hoop dat we dan niet meer discussiëren over hoe we de Vlaming meer op de fiets krijgen, maar wel over welke fietssnelwegen en fietspaden we opnieuw moeten aanleggen, omdat ze niet meer volstaan voor het grote aantal fietsers.'

Jan Vermeulen: 'Geen auto's meer in de binnenstad, dat is mijn wens. Maar ik vrees dat dat nog twintig jaar zal duren.'

Franky De Block: 'De provincies zijn twintig jaar bezig met fietsbeleid. In het begin was dat een eenzame positie. Nu is fietsbeleid



Franky De Block: 'Een belangrijk knelpunt zijn de zware procedures die gepaard gaan met de realisatie van openbare werken zoals de aanleg van fietspaden.'

een prioriteit voor alle overheden. Het fietsgebruik stijgt, het fietsaandeel in het geheel van verplaatsingen nog niet. Maar daar zitten we dicht bij, de elektrische fiets en de speed pedelec spelen daarin een belangrijke rol. Dat is positief, maar we zullen nieuwe omgangsregels moeten bedenken voor gewone fietsen, snelfietsen en auto's. De fietsinfrastructuur moet nog robuuster worden, de fietser moet nog meer ruimte krijgen. Ook de nakende kilometerheffing voor personenwagens zal een extra stimulans zijn voor fietsbeleid. Als fietsbestuur moeten we klaar zijn voor een enorme stijging van de vraag. Over tien jaar zouden we toch minstens een begin moeten zien van een significante modal shift van de auto naar de (elektrische) fiets voor korte en middellange afstanden tot vijftien kilometer, voor woon-werk-, woon-school- en woon-winkelverkeer. De bij voorkeur elektrische of hybride auto zou dan enkel nog gebruikt worden als er echt geen alternatief is. We zullen ook moeten inzetten op veel meer autoluwe kernen, met meer leefbaarheid,

waardoor ze aantrekkelijker zijn om te wonen, te werken en te winkelen.'

#### **Het memorandum van Fietsberaad Vlaanderen schuift drie werven naar voren. Kunt u zich daarin vinden?**

Franky De Block: 'De provincie heeft in 2015 het charter Sterk Fietsbeleid ondertekend, wij scharen ons graag achter de werven van het memorandum. De uitdaging is groot, want de werven vragen een samenspel van veel betrokkenen. De werf "nabijheid/bereikbaarheid" willen wij centraal zetten in het nieuwe provinciaal ruimtelijk structuurplan. De werf "Fietskwaliteit en -veiligheid" kunnen we helpen realiseren door de verdere uitwerking van het bovenlokaal fietsroutenetwerk en de fietssnelwegen. De werf "fietsparkeeren" is vooral een uitdaging voor de gemeenten, maar als provincie zien wij ook wel mogelijkheden in het verstedelijkte buitengebied. Vooral de combinatie van openbaar vervoer met fiets vraagt wat dat betreft efficiënte oplossingen. Dat vergt een interbestuurlijke organisatie die verschillende partners bijeenbrengt, en daar is de provincie sterk in.'

Lies Jans: 'Fietsberaad is een kenniscentrum dat de voorbije jaren alleen maar aan belang gewonnen heeft. Haar memorandum geldt als een leidraad voor het Vlaamse beleid. Het is essentieel dat ook de lokale besturen, die het dichtst bij de burger staan en verantwoordelijk zijn voor een groot deel van het fietsnetwerk, meegenomen worden in dit verhaal. Vlaanderen moet waar nodig het kader creëren om de uitwerking van deze werven mogelijk te maken. Gelukkig worden de stappen hiervoor al gezet.'

Jan Vermeulen: 'Fietsberaad pakt de dingen op de juiste wijze aan en is in Vlaanderen de norm voor fietsbeleid geworden. Dat zoiets op twee jaar tijd gerealiseerd is, mag een heksen-tor genoemd worden.'

Bart Van Moerkerke is redacteur voor Fietsberaad Vlaanderen

#### **Meer info:**

Het Memorandum Fietsbeleid vindt u op [www.fietsberaad.be](http://www.fietsberaad.be)



stefan dewicke

Meer informatie  
 Stad Deinze  
[omgeving@deinze.be](mailto:omgeving@deinze.be)



Het volledige artikel vindt u op  
[www.fietsberaad.be/kennisbank](http://www.fietsberaad.be/kennisbank)

## Geen bladeren, sneeuw of ijzel op de fietspaden van Deinze

Fietsen kan tijdens alle maanden van het jaar. Alleen moet ervoor gezorgd worden dat het veilig kan gebeuren. Deinze wil ook tijdens de minder voor de hand liggende 'fietsmaanden' haar inwoners op de fiets krijgen en houden. Daarom zet de stad in op sneeuwruiming, ijzelbestrijding en bladruiming.

Naast een strooiplan beschikt Deinze nu ook over een bladruimingsplan voor de fietspaden in de stad. In de herfst is fietsen vaak lastig door de bij elkaar gewaaide en aangekoekte bladeren op het fietspad. Die zorgen voor gladde en onveilige situaties. Dat wilde de stad vermijden door werk te maken van een bladruimingsplan.

Om de fietspaden sneeuw-, ijzel- en bladvrij te houden, bekeken de technische uitvoeringsdiensten de bestaande routes en stuurden ze bij. Zaten alle belangrijke routes erbij? Waren er routes die sneller moesten geruimd worden? Naast de plannen om de belangrijkste fietsroutes snel sneeuw- en ijzelvrij te

maken, werden ook de routes voor bladruiming in de herfst toegevoegd.

Het globale ruimingsplan wordt voortdurend geëvalueerd en bijgestuurd, door de technische diensten, het bestuur en de inwoners. Voor de uitvoering van deze taken investeerde de stad in een uitbreiding van het machinepark. Deinze kocht een nieuwe machine aan t.w.v. 72.500 euro die ook werd uitgerust met een sneeuwschild om sneeuw te ruimen vóór het strooien.

De stad Deinze zet bewust in op een blad-, sneeuw- en ijzelvrij fietspad. Want veilige fietsinfrastructuur aanbieden, ook tijdens de koude en natte dagen, motiveert om de fiets te gebruiken. De inwoners van Deinze evalueren het plan en de aanpak alvast positief. Zonder een officiële evaluatie blijkt uit de vele positieve reacties op sociale media dat deze aanpak duidelijk geapprecieerd wordt.

Elke Van Os is webredacteur voor Fietsberaad Vlaanderen

# FIX THE MIX!

## VEILIG FIETSEN IN GEMENGD VERKEER

Fietsberaad Vlaanderen ontwikkelt een concrete aanpak voor veilig fietsen in gemengd verkeer. Om dat onderzoek verder te staven, hebben we een beroep gedaan op experts uit verschillende beleidsdomeinen. Samen zijn we gaan kijken naar voorbeelden van gemengd verkeer in Eindhoven en bediscussieerden we de mogelijkheden en uitdagingen voor Vlaamse steden en gemeenten. Het eindresultaat van het onderzoek stellen we op 4 december voor op de studiedag 'Fix the Mix' in Sint-Niklaas.

TEKST RANI MARCHAL BEELD STEFAN DEWICKERE

**G**emengd verkeer is vaak geen populaire keuze. Meestal leggen overheden de nadruk eerder op de aanleg van fietspaden, terwijl dat niet de enige vorm van goede fietsinfrastructuur is. De Vlaamse ruimtelijke context laat het namelijk niet overal toe om alle vervoersmiddelen een eigen plek te geven. Daarom zijn wegbeheerders genoodzaakt om ook andere opties te overwegen. In veel gevallen kan gemengd verkeer een zeer goede én flexibele fietsinfrastructuur zijn, mits aangepaste snelheden en intensiteiten.

Dat willen we duidelijk maken in onze concrete aanpak die we momenteel ontwikkelen rond veilig fietsen in gemengd verkeer. Daarbij kan de expertise van deskundigen uit de wetenschap, het beleid en belangenorganisaties uiteraard niet ontbreken. Daarom nodigden we experts uit van zeer uiteenlopende beleidsdomeinen breder dan uitsluitend de mobiliteitswereld, zoals ruimtelijke ordening, gezondheid, verkeersveiligheid, economie enz. Samen gingen we al fietsend kijken naar voorbeelden in Eindhoven en bediscussieerden we de uitdagingen waar Vlaamse steden en gemeenten voor staan om gemengd verkeer op een veilige manier te organiseren.

### GEMENGD VERKEER EN WEERSTAND

In de eerste plaats is het belangrijk dat we de weerstanden ten opzichte van fietsen in gemengd verkeer kennen. Van waar komt die tegenstand juist? Wij vroegen het aan de experts die meegingen op onze fietsexcursie in Eindhoven. De deskundigen waren het er over eens dat de bestaande weerstanden

Dufour, directeur bij het mobiliteitsbureau Tridée en begeleider van het onderzoek. 'Fietsen in gemengd verkeer is namelijk wel veilig en prettig in wijkstraten met weinig en traag autoverkeer.' Verder kwam er uit de discussies tussen de experts naar voren dat het essentieel is om logica's zoals 'Koning auto moet overal en altijd met minimale

### HET ZIT VOORAL TUSSEN DE OREN: WE ROEPEN STEEDS 'WE WILLEN MEER FIETSPADEN', MAAR WE MOETEN 'WIJ WILLEN MEER MIXWIJKEN' ROEPEN.

TIM ASPERGES, ADVISEUR MOBILITEIT VAN DE STAD LEUVEN

vooral 'tussen de oren' zit. Er heerst een algemeen onveiligheidsbeeld van gemengd verkeer. Bij gemengd verkeer voel je stress, zeker bij te druk autoverkeer. Stress wordt automatisch gelinkt aan een onveiligheidsgevoel. 'Daarom wil iedereen fietspaden in plaats van gemengd verkeer', stelt Tim Asperges, adviseur mobiliteit van de stad Leuven. 'Maar in plaats van steeds te roepen "we willen meer fietspaden", moeten we "wij willen meer mixwijken" roepen', vult hij aan.

'De uitdaging ligt net in het omdraaien van logica's en denkgewoonten te doorbreken', aldus Dirk

hinder doorkunnen' dienen doorbroken te worden naar 'Wijkstraten moet je eerst inrichten voor verblijven, stappen en fietsen'. Er is een vraag naar bijkomende ruimte, zowel vanuit gemotoriseerd verkeer als vanuit fietsverkeer. De vraag is bij welke uitbreiding een wijk het meeste baten heeft. Wanneer we zulke denkgewoonten kunnen doorbreken creëren we meer draagvlak van onderuit voor mixwijken.

### AL FIETSEND LEREN

Naast discussiëren over de mogelijkheden en weerstanden van gemengd verkeer, maakte de excursie



Het wegprofiel wordt in Eindhoven aangepast op maat van de fietser door

fietsstroken te voorzien, voldoende ruim om met twee naast elkaar te fietsen.

## Wat is een MIX-wijk?

Een MIX-wijk is een wijk binnen de bebouwde kom waar het prettig en veilig fietsen is zonder fietspaden. Dat kan een zuivere woonwijk zijn, een meer gemengde wijk of een centrum. In elk geval is het een gebied waar het algemeen goed toeven is en waar een prettige mix van activiteiten zijn plek vindt op straten en pleinen.

sie veel duidelijk over de mogelijkheden van gemengd verkeer. Op die manier konden de experts uit eerste hand ervaren hoe Eindhoven sterk inzet op veilig gemengd verkeer. Meteen werd duidelijk dat de balans tussen auto en fiets op wijkniveau erg verschilt tussen Vlaanderen en Nederland. Vlaanderen is namelijk veel meer autogericht. Dat weegt door in hoe de ruimte en fietsinfrastructuur wordt ingericht. Goede leesbaarheid van de ruimte en een vrij rigide wegencategorisering zijn daarbij essentieel. Nederland kent slechts drie types van wegen: stroomwegen, tussen steden en regio's, ontsluitingswegen, als hoofdverkeersstructuur van een stad of regio, en erftoegangswegen die bestemmingen bereikbaar maken. Wie wegbeheerder is, is voor de categorisering minder van tel en er wordt zo weinig mogelijk met tussenvormen gewerkt. Dat konden we ook op het terrein duidelijk zien. De excursie bracht de experts langs enkele voorbeelden waarbij het voor alle weggebruikers duidelijk is waar de fietser de bovenhand heeft. In Nederland zijn alle lokale straten of erftoegangswegen standaard zone 30 en uitgevoerd met rode klinkers. Het wegprofiel wordt in Eindhoven

verder aangepast op maat van de fietser door fietsstroken te voorzien, voldoende ruim om met twee naast elkaar te fietsen. De autostrook wordt hierdoor te smal voor twee kruisende auto's. Een fietsstrook is een bijzondere vorm van mengen die we in België niet kennen: gekleurde strook met belijning en fietslogo, auto's mogen er niet op parkeren en mogen ze alleen overrijden indien ze de fietser niet hinderen. Aan kruispunten versmalt Eindhoven consequent het wegprofiel, aangevuld met accentmarkeringen. Dat kan een kleurverschil, materiaalverschil of een kleine verhoogde inrichting zijn. Hierdoor worden weggebruikers geattendeerd op voorrang van rechts én het aanpassen van hun rijgedrag. Tussenliggende drempels of plateaus worden niet standaard voorzien, enkel indien na

evaluatie blijkt dat de snelheid te hoog is worden ze aangelegd. Toch merkt de stad Eindhoven dat op bepaalde plaatsen de implementatie van gemengd verkeer nog niet zo vlot verloopt. 'Er werden te grote gebieden gewijzigd naar 30 km/u zones', verklaart Bas Braakman, verkeersplanoloog van de Stad Eindhoven. 'Die omslag was lastig omdat het wegprofiel nog niet overal overeenkwam met de snelheidsbeperking van 30 km/u, waardoor automobilisten zich niet steeds aan de snelheidslimiet hielden', vult Bas Braakman aan. Kortom, een goede leesbaarheid van de ruimte is cruciaal om de voorwaarden van gemengd verkeer te kunnen garanderen.

Rani Marchal is communicatiemedewerker bij Fietsberaad Vlaanderen

## STUDIEDAG 'Fix the mix!'

Sint-Niklaas 4 december

Fietsberaad stelt een kader voor dat van gemengd verkeer ook een positieve keuze kan maken. Bereikbare verblijfsgebieden met een hoge leefkwaliteit én meer verkeersveiligheid staan daarin centraal. Daarbij tonen we inspirerende voorbeelden uit het binnen- en buitenland en laten experts en bevoorrechte getuigen aan het woord.

**Meer informatie**

Gemeentebestuur Duffel  
 Staf Aerts,  
 schepen van openbare werken  
[staf.aerts@duffel.be](mailto:staf.aerts@duffel.be)  
[www.duffel.be](http://www.duffel.be)



Het volledige artikel vindt u op  
[www.fietsberaad.be/kennisbank](http://www.fietsberaad.be/kennisbank)

# Fiets met me mee naar de regenboog

*Duffel richt stationsomgeving in met focus op de fiets*

Het station van Duffel werd de afgelopen tien jaar heringericht als mobiliteitsknooppunt, met veel aandacht voor de fiets. Niet enkel het station zelf, maar ook de omringende straten werden fietsvriendelijker ingericht. Zo voorzag de gemeente bloemenweides en bomen naast de toeleidende fietsstrade en een aanliggende straat werd als een fietsstraat ingericht. Dat moet nog meer mensen verleiden om al fietsend naar de stationsomgeving te komen.

Fietsers kunnen nu ook dichterbij het station parkeren. Vroeger waren het de auto's die het dichtst bij één van de drie stationsingangen stonden. Maar de autoparking werd verplaatst en bij elke ingang werd een fietsstalling geplaatst, in totaal goed voor 450 plaatsen. De fietsstallingen worden verlicht met LED-verlichting en hebben camerabewaking. Bovendien zijn er ook plaatsen voorzien voor bakfietsen, elektrische fietsen of fietskarren. Om het geheel aantrekkelijker te houden, werden de fietsstalling overkapt met golvende, gekleurde panelen die zorgen voor

regenbooglicht. Bijkomend plaatste de gemeente ook nog een openbare fietspomp.

Het is duidelijk dat fietsers de aanpassingen appreciëren. Dat blijkt ook uit de cijfers. Op de nieuwe fietsstraat worden dagelijks gemiddeld 1000 fietsers geteld. Daar bovenop is de stationsomgeving opnieuw een levendige plaats met functies en beleving. Het troosteloze decor van 10 jaar geleden is helemaal verdwenen.

De herinrichting van de stationsomgeving was een gezamenlijk project van de NMBS-holding, Infrabel en de gemeente Duffel en had een kostprijs van 3,7 miljoen euro, exclusief BTW. Ook de provincie Antwerpen werd betrokken bij het project voor het aanleggen van de fietsstrade vanaf de fietsstraat. Die kruist na de fietsstraat via drie fietsersbruggen, de Nete en twee drukke verkeerswegen.

Elke Van Os is webredacteur voor Fietsberaad Vlaanderen

# NIEUW VERGUNNINGSKADER VOOR SLIMME DEELFIETS

Fietsberaad Vlaanderen stelde begin dit jaar een kader voor dat het gebruik van slimme deelfietsen moet regelen. Typisch aan deze deelfiets is dat hij geen vaste plaats heeft en na gebruik overal op het grondgebied van de stad kan worden achtergelaten. Om wanorde te vermijden, stelt Fietsberaad Vlaanderen voor dat bedrijven die slimme deelfietsen willen ontplooiën, bij de gemeente een vergunning moeten aanvragen. Daarover kan elke stad of gemeente een bepaling opnemen in haar politiecodel. Bedrijven die deelfietsen op het openbaar domein willen plaatsen, moeten dan voorwaarden over de kwaliteit van de fiets, het gebruik en de hoeveelheid fietsen naleven.

TEKST WOUT BAERT, INGE CAERS **BEELD** STEFAN LAMBRECHTS EN STEFAN DEWICKERE

**D**e slimme deelfiets, die met een app ontleend kan worden, rijdt ondertussen in Brussel, Hasselt, Kortrijk, Mechelen, Genk en Antwerpen. Voor gebruikers en gemeenten heeft het systeem heel wat voordelen: er gaan weinig investeringskosten mee gepaard en communicatie met de gebruiker loopt via een app. Maar in Brussel leidde het al tot problemen: fietsen verdwenen of werden gevandaliseerd. Een van de bedrijven zette haar dienstverlening stop. Over Amsterdam verschenen onheilsberichten over de grote hoeveelheid fietsen op het openbaar domein. Steden in heel Europa zoeken naar een tussenweg: hoe de voordelen plukken in het eenvoudige gebruik van de deelfiets en vermijden dat de openbare ruimte een grote warboel wordt.

Die tussenweg heeft Fietsberaad Vlaanderen in overleg met de centrumsteden en met ondersteuning van The New Drive uitgewerkt. Het stelt aan de steden en gemeenten voor dat bedrijven die slimme deelfietsen willen ontplooiën, een vergunning moeten aanvragen. Daarover kan elke stad of gemeente een bepaling opnemen in haar politiecodel. Bedrijven die deelfietsen op het openbaar domein willen plaatsen,

moeten dan voorwaarden over de kwaliteit van de fiets, het gebruik en de hoeveelheid fietsen naleven.

‘Met dit kader geven we aan hoe steden en gemeenten zelf sleutels in handen hebben om de deelfiets in te zetten voor een sterk fietsbeleid. Deze sleutels moeten garanderen dat deze bedrijven met de juiste



**ANTWERPENAREN ZIEN DEZE NIEUWE VORMEN VAN DEELMOBILITEIT WEL ZITTEN ÉN BEDRIJVEN MERKEN DIT IN HUN CIJFERS.**

KOEN KENNIS, SCHEPEN STAD ANTWERPEN

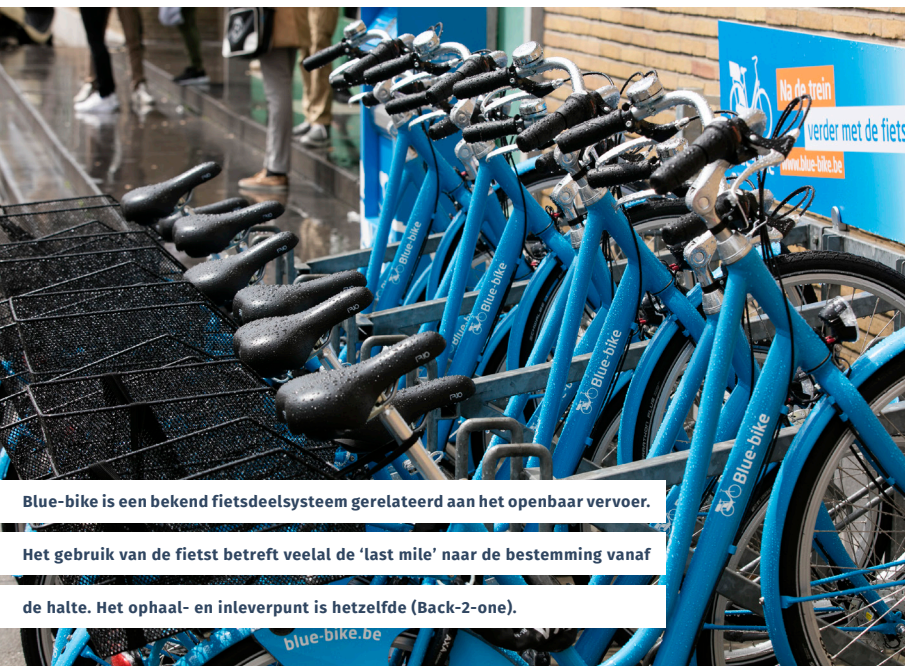
objectieven en in functie van het lokale mobiliteitsbeleid deelfietsen verspreiden,’ zo zegt Wout Baert, programmamanager bij Fietsberaad Vlaanderen. Net daar bestaan vandaag twijfels over. Aziatische aanbieders lijken uit op het verzamelen van data of het claimen van betalingsverkeer.

Wout Baert: ‘Met zo’n vergunningstelsel hebben steden en gemeenten een instrument in handen om de

aanbieders bij de les te houden. Ook voor handhaving van deelfietsen die als weesfiets worden achtergelaten, zullen steden en gemeenten in de vergunning een bijdrage van het bedrijf kunnen vragen. De proefprojecten van eind vorig jaar in Hasselt, Kortrijk en Mechelen verliepen prima, de steden hadden er een duidelijk aanspreekpunt, de

fietsen werden goed onderhouden én er werden vooraf goede afspraken gemaakt met de aanbieder.’

Dit leidde tot een verlenging van de samenwerking in alle drie de steden. De stad Antwerpen heeft ondertussen op basis van het beleidskader dat Fietsberaad ontwikkelde een vergunningskader met bijhorend reglement opgesteld voor de exploitatie van free floating deelfietsen en scooters.



Blue-bike is een bekend fietsdeelsysteem gerelateerd aan het openbaar vervoer.

Het gebruik van de fietst betreft veelal de 'last mile' naar de bestemming vanaf de halte. Het ophaal- en inleverpunt is hetzelfde (Back-2-one).

De maatregel komt er om de openbare orde en veiligheid te kunnen garanderen en een overaanbod aan deelsystemen te vermijden. Tegelijkertijd ondersteunt de stad hiermee de nieuwe ontwikkelingen op vlak van mobiliteitsaanbod voor de

voldoen aan de voorwaarden van het reglement, zo moeten ze een continuïteit in aanbod garanderen, dienen ze een minimum bezettingsgraad te halen en moeten de fietsen of scooters altijd reglementair geparkeerd worden.



## HET KADER VAN FIETSBERAAD MOET ONS IN STAAT STELLEN DUIDELIJKE REGELS OP TE MAKEN. WE WILLEN KWALITATIEVE EN GOED ONDERHOUDEN FIETSEN.

FILIP WATTEEUW, SCHEPEN STAD GENT

burger, bezoeker en werknemer. Antwerpen kijkt of er voldoende capaciteit is bij de opstart, essentieel voor een goed functioneren maar legt tevens een maximaal aantal voertuigen per voertuigcategorie vast.

Voor fietsen is het aantal op minimum 100 en maximum 1000 exemplaren gelegd. Elektrische fietsen moeten er dan weer tussen 50 of 70 exemplaren zijn. Voor (elektrische) bakfietsen legde de stad het aantal tussen 5 en 35. Verder moeten geïnteresseerde aanbieders

Koen Kennis, schepen van mobiliteit in Antwerpen: 'In Antwerpen hebben drie aanbieders een vergunning ontvangen voor de exploitatie van free floating deelfietsen of scooters. Cloud-bike, die reeds sinds begin dit jaar actief was met 300 deelfietsen in de stad kan zijn aanbod uitbreiden. Mobit start als nieuwe aanbieder van slimme deelfietsen en Scooty kan zijn bestaand aanbod van elektrische scooters uitbreiden. Antwerpenaren zien deze nieuwe vormen van deelmobiliteit wel zitten én bedrijven merken dit in hun

cijfers. Dankzij dit vergunningskader komt Antwerpen tegemoet aan de sterke vraag die leeft bij zowel de bewoners als de aanbieders.'

'In Gent werken we momenteel met een kleinschalig deelfietsensysteem, de zogenaamde Trapido's op onze Park & Rides. De markt van de deelfietsen evolueert echter heel snel. Het kader dat via het Fietsberaad werd ontwikkeld, moet ons in staat stellen duidelijke regels op te maken voor de bedrijven die dergelijke deelfietsen willen aanbieden op ons openbaar domein,' zegt Filip Watteeuw, schepen van mobiliteit in Gent. 'Deze regels moeten er voor zorgen dat de stad niet overspoeld wordt met fietsen die overal worden achtergelaten. We willen een beperkt aantal aanbieders, maar vooral ook kwalitatieve en goed onderhouden fietsen', vult hij aan. The New Drive, een Vlaams studiebureau, werkte samen met Fietsberaad Vlaanderen en de centrumsteden aan het kader. Het bureau exporteerde die kennis ook naar de stad Amsterdam.

Wout Baert is programmamanager en Inge Caers is projectmedewerker bij Fietsberaad Vlaanderen

### Meer info:

De volledige beleidsnota vindt u op [www.fietsberaad.be](http://www.fietsberaad.be)  
Het vergunningskader van de stad Antwerpen vindt u op [www.ondernemeninantwerpen.be/aanvraag-vergunning-free-floating-deelfietsen-en-scooters](http://www.ondernemeninantwerpen.be/aanvraag-vergunning-free-floating-deelfietsen-en-scooters)



# Charter 'Sterk Fietsbeleid'

Meer dan 50 gemeenten gingen in 2015 aan de slag met het charter 'Sterk Fietsbeleid', een opsomming van 10 uitgangspunten en engagementen die concrete realisaties op terrein ondersteunen. Proficiat aan alle gemeenten die zich de voorbije legislatuur hebben ingezet. Hieronder volgt een greep uit de concrete realisaties.



Antwerpen legde een nieuwe fietsstraat aan die deel uitmaakt van haar districtenroute. De straat is een van de opgeloste knelpunten in het project '100+ MissingLinks'.



Boechout heeft een lokale verbinding-weg heraanlegd door middel van twee brede vrijliggende fietspaden in roodbruin asfalt en fietssuggestieoversteken met ledverlichting.



Bonheiden ontwikkelde een fietsontmoetingsplaats, 'De Remblok' en een fietsstraatroute tussen het centrum van Bonheiden en de scholen in Onze-Lieve-Vrouw Waver.

Mediacondigital



Herentals legde op een kasseiweg een fietssuggestiestrook aan met afgezaagde, platte kasseien voor extra fietserscomfort. De fietssuggestiestrook heeft een breedte van 1,70m, conform het fietsvademecum.



Ranst heeft een oud fietspad, gemaakt in betonklinkers en met verschillende verzakkingen, heraanlegd in asfalt. Langs beide kanten van de weg werd een enkelrichtingsfietspad op een verhoogde berm aangelegd.



Turnhout opende twee fietspunten in het stadscentrum, uitgebaat door vzw Den Aas in een lokale diensten-economieproject. De fietspunten omvatten onder andere gratis bewaakte fietsenstallingen, een herstelplaats en oplaadpunt voor e-fietsen.



Vorselaar heeft in 2016 de Cardijnlaan heraangelegd en omgevormd tot fietsstraat. De straat huisvest de gemeentelijke basisschool, de gemeentelijke kinderopvang en het jeugdcentrum.



Wuustwezel plaatste een witte belijning op het fietspad tussen Wuustwezel centrum en Loenhout. Dat maakt het fietsers makkelijker om hun weg te vinden in het donker. Bovendien zorgen glaspapels ervoor dat de markering oplicht wanneer de fietsverlichting erop schijnt.



Bierbeek voorziet fietspompen, een reparatiezuil, bikewash en oplaadpunten bij onder andere haar cultuurcentrum, het gemeentehuis en de bibliotheek.



Affligem plaatste aan de sporthal een eerste oplaadpunt voor elektrische fietsen. Inwoners kunnen gratis gebruikmaken van de laadpalen.



Dilbeek realiseerde een doorlopende fietspadenas in drie straten, goed voor bijna 6 km nieuwe veilige fietspaden.

Leuven vormde de Parkstraat in de binnenstad om tot een fietsstraat in het kader van het nieuwe verkeerscirculatieplan. Door middel van dit plan wil de stad de leefkwaliteit van de binnenstad opwaarderen en de bereikbaarheid garanderen.



Tienen heeft de Tiense Vesten heringericht en legde er een dubbelrichtingsfietspad aan. Het vormt de schakel tussen andere fietspaden in de omgeving.



Zemst neemt deel aan Doe de Fietstest, een initiatief van de provincie Vlaams-Brabant. In de lente van 2018 konden personeelsleden elektrische fietsen, e-bakfietsen en vouwfietsen uittesten.



Deinze realiseerde in februari dit jaar het eerste Mobipunt in Vlaanderen. Het bevat onder andere een fietsenstalling, fietspomp en deelfietsen.



Dendermonde heeft de fietspaden op de Gentsesteenweg heraangelegd door onder anderen betongtegels te vervangen door asfalt. Daarbij werd het fiets- en voetpad ook verhoogd doorgetrokken over de kruispunten.



Sint-Niklaas installeerde aan 7 kruispunten met verkeerslichten voetsteunen voor fietsers. Zo toont de stad dat ze het comfort van fietsers erg belangrijk vindt.





Brugge ontwikkelde een volledig vrijliggende fietsverbinding tussen Sint-Michiels en de markt van Brugge door midden van 'Boeveriebrugjes'. Op hun route komen ze geen enkel verkeerslicht tegen.



Harelbeke legde een fietssnelweg van 3 m breed aan tussen Hulste en Bavikhove als onderdeel van de te realiseren fietssnelweg die het volledige grondgebied van Harelbeke zal verbinden.



Diksmuide legde een nieuw wandel-en fietspad van 2.20 km aan langs de IJzerdijk. De weg verbindt twee belangrijke toeristische sites van '14 - '18 en is erg geliefd bij fietsers.



Ingelmunster realiseerde verschillende trage verbindingen en fietsdoorsteken. Zo kunnen fietsers het centrum vlot bereiken zonder druk verkeer en genieten van een tochtje langs rustige wegen.

Kortemark legde een vrijliggend dubbel-richtingsfietspad in betonverharding aan tussen Kortemark Edewalle en Koekelare.



Kortrijk installeerde een fietstelpaal in de Budastraat om zo na te gaan hoeveel fietsers er rijden in vergelijking met het aantal wagens. Naast deze vaste kocht de stad ook een mobiele telpaal aan.



Poperinge opende in december 2017 een Blue-bikepunt met 8 fietsen aan het treinstation.



**Torhout zet haar personeelsleden die minstens de helft van hun verplaatsingen op duurzame wijze maken, in de bloemetjes. Op de Nationale Applausdag van Fietsersbond krijgen zij een leuke prijs, zoals een tienrittenkaart van De Lijn.**



**Wevelgem heeft via een samenkoop haar inwoners de kans gegeven om een fietsbox te kopen of te huren. Ook investeerde de gemeente in een fietsbox voor de werknemers van haar cultuurcentrum.**



**Hasselt plaatste verschillende fietstrommels waarin Hasselaren per gezin twee plaatsen kunnen huren om hun fiets veilig en comfortabel dicht bij huis te kunnen stallen.**



**Peer legde in 2016 een fietsstraat aan die dwars doorheen het historische centrum loopt. De straat beschikt over aangenaam fietscomfort en aangepaste verkeersregels: de fietser heeft steeds voorrang, de auto is te gast.**



**Sint-Truiden realiseerde een fietsstraat die losliggend in de Stationsstraat gelegen is.**



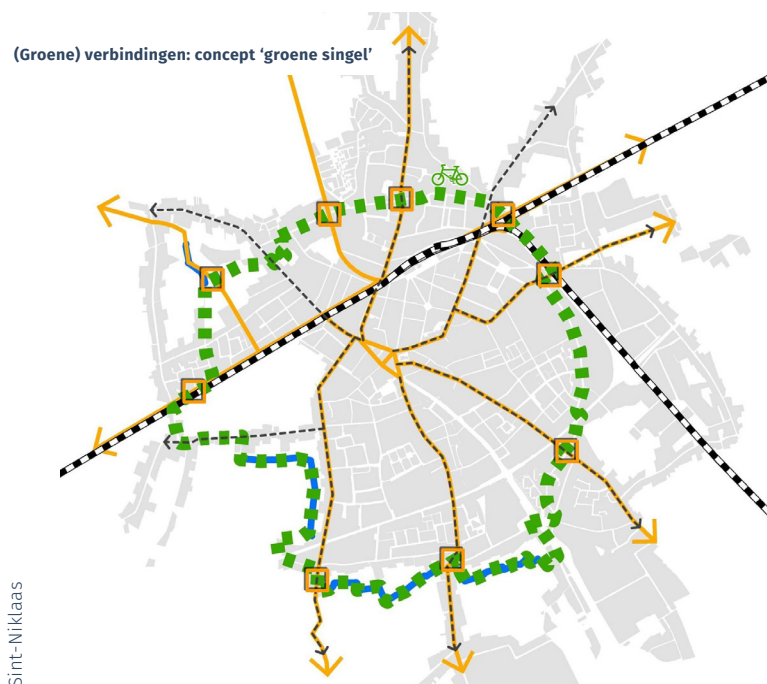
**Tessenderlo renoveert haar fietspaden op de Schoterweg. De kapotte betonplaten worden vernieuwd en rest van de betonplaten worden opgeperst.**



**Volg ons op Twitter:  
Tijdens de maand juni zetten we nog meer realisaties in het kader van het Charter 'Sterk Fietsbeleid' in de kijker op Twitter!**

 @FietsberaadVL

**Meer informatie over het charter 'Sterk Fietsbeleid' vind je op [www.fietsberaad.be/kennisbank](http://www.fietsberaad.be/kennisbank)**



Meer informatie  
 Stad Sint-Niklaas  
 Dienst ruimtelijke planning  
 Bart Van Lokeren  
 stedenbouwkundig ambtenaar  
 bart.vanlokeren@sint-niklaas.be  
 T 03-778 30 00



Het volledige artikel vindt u op  
[www.fietsberaad.be/kennisbank](http://www.fietsberaad.be/kennisbank)

## Het lobbenstadmodel in Sint-Niklaas: de fiets als leidend principe van het ruimtelijk beleid

Sint-Niklaas koos als eerste stad in België voor een lobbenstadmodel. Het model werd ontwikkeld in de eerste helft van de 20e eeuw door een ruimtelijk planner en ecooloog en breidt de stadskern uit volgens een radiale structuur van compacte stadslobben met daartussen een netwerk van blauwgroene vingers. Een radiale structuur is van buiten de stad op de binnenstad georiënteerd. Denk aan een fietswiel met het centrum als naaf, de spaken afwisselend als woongebied of als natuur en water en de velg als groene fietssingel. Voorbeelden van steden gebaseerd op het lobbenstadmodel zijn Kopenhagen, Amsterdam en Keulen.

De blauwgroene vingers zorgen voor nabije recreatie voor de bewoners en brengen de natuur tot in het hart van de stad. Ze functioneren bovendien als verkoeling en ventilatie voor het hitte-effect van de bebouwde oppervlakte rondom en nemen overtollig hemelwater op. De stedelijke lobben hebben een hogere woningdichtheid dan de stedelijke norm (min. 50 wooneenheden/ha) en nieuwe woonprojecten mogen enkel nog opgestart worden volgens de aanbevelingen voor de lobbenstad.

Het lobbenstadmodel werd in 2014 goedgekeurd door de gemeenteraad, na een grondig onderzoek. Met deze beslissing verankerde Sint-Niklaas de verdere toekomstige ruimtelijke ontwikkeling in de

stad: radiale woonlobben zijn gebouwd rond sterke mobiliteitsassen, op fietsbare afstand van het autoluwe centrum en met elkaar verbonden door groene lobben met fietsdoorsteken. De ruimtelijke structuur wordt zodanig aangepast, dat fietsen de meest logische keuze wordt. Daarmee pakt Sint-Niklaas het stimuleren van fietsverplaatsingen vanaf de basis aan: ruimtelijk beleid is fietsbeleid.

Het model promoot dus slim ruimtegebruik in relatie met slimme verplaatsingen. Door ontwikkelingen, infrastructuur en diensten te focussen en te verdichten op de woonlobben, ontstaan verdichte assen en kunnen de meeste verplaatsingen te voet of met de fiets gebeuren en ligt het groen nabij. Sint-Niklaas toetst bovendien bestaande en toekomstige stadsontwikkelingsprojecten aan dit kader en stemt de mobiliteit hierop af. Zo werd het ook opgenomen in een nieuw mobiliteitsplan om te komen tot een autoluwe en fietsvriendelijke stad.

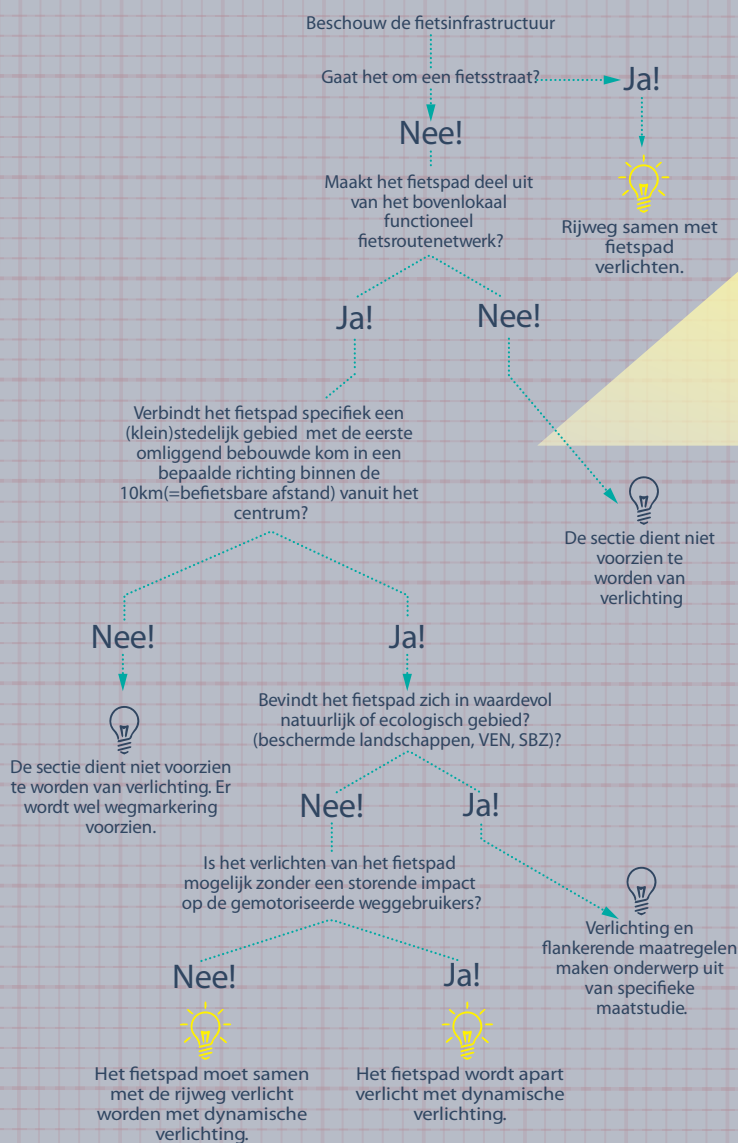
Het lobbenstadmodel maakt van Sint-Niklaas een kwalitatieve, robuuste en veerkrachtige stad waar duurzaam vervoer de meest logische keuze wordt en het model geldt dan ook als voorbeeldconcept voor andere steden.

Elke Van Os is webredacteur voor Fietsberaad Vlaanderen

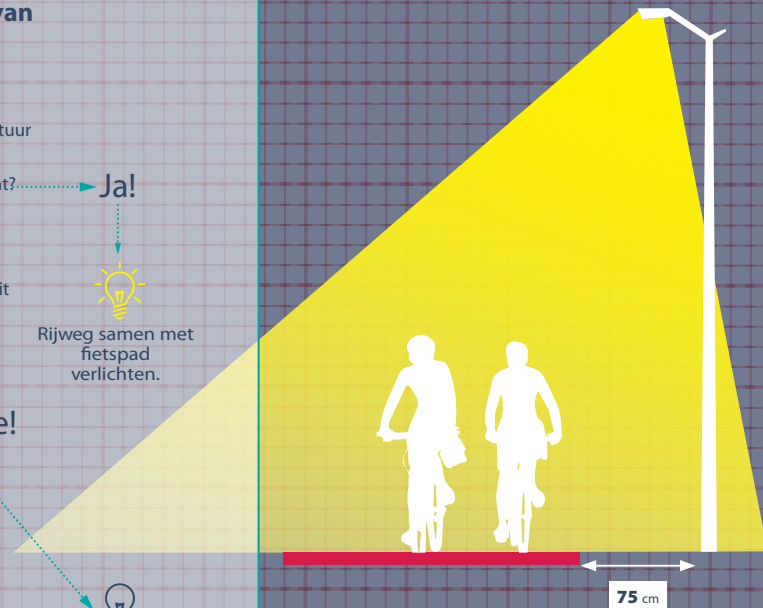
# DE FIETSMAAT

Wie over de fiets wil praten, moet zijn maten kennen...

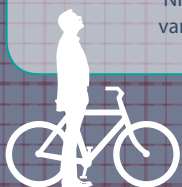
## Beslissingsboom AWV voor de verlichting van vrijliggende fietspaden en fietswegen.



Nieuwe lichtvisie houdt rekening met de aanwezigheid van attractiepolen en de functionaliteit van het fietspad.



Voor de (her)inrichting van een projectgebied met vrijliggende fietspaden of fietswegen vertrekken we vanuit het basisstandpunt dat ze niet moeten verlicht worden, tenzij in enkele gevallen. Verlichting op fietspaden kan immers een vals gevoel van veiligheid en soms zelfs een gevoel van onveiligheid met zich mee brengen wanneer enkel het fietspad verlicht is en men de omgeving niet kan zien en gezien worden. Daarom wordt als basisuitgangspunt voor fietspaden en fietswegen gekozen om de verlichtingsmasten hier weg te halen en te kiezen voor alternatieve maatregelen zoals bebakening/reflectoren. Enkel op zeer drukke trajecten is verlichting aangewezen. Uiteraard zijn aanliggende fietspaden (zie beslissingsboom) en ook fietsstraten steeds voorzien van een verlichtingsinstallatie omwille van de ruimtelijke context waarin ze voorkomen.





**fiets**<sup>VL</sup>  
BERAAD