



Fietsgemeente/Fietsstad 2012

Realisaties voor
een sterk fietsbeleid in Vlaanderen

Vlaamse Stichting VERKEERSKUNDE

fiets GEMEENTE /STAD 2012



Beste lezer,

Dit boek bevat een verzameling voorbeelden van betere fietsinfrastructuur en goed fietsbeleid in Vlaanderen. Ze zijn ingestuurd door de deelnemende gemeenten aan de verkiezing *Fietsgemeente/Fietsstad 2012*. Die verkiezing heb ik georganiseerd om lokaal goed fietsbeleid te belonen. Gemeenten en steden die in Vlaanderen op dat vlak uitblinken, wil ik graag in de bloemetjes zetten.

De interesse voor de verkiezing was groot. Liefst 71 steden en gemeenten – of meer dan een vijfde van alle Vlaamse steden en gemeenten – willen de prijs winnen. Dat doet me veel plezier. Steden en gemeenten kennen de lokale verplaatsingsbehoeften. Zeker voor korte verplaatsingen kan het fietsgebruik nog een grote progressie maken. In Vlaanderen blijft 40% van alle verplaatsingen binnen de 3 km, bijna 52,5% van onze verplaatsingen

is korter dan 5 km en bijna 71% blijft onder 10 km. En toch nemen we voor veel van die korte verplaatsingen nog steeds de auto. Dat groeipotentieel voor de fiets omzetten in meer reëel fietsgebruik vereist samenwerking op het terrein tussen alle betrokken overheden: Vlaanderen, de provincies en de gemeenten.

Ik ben ervan overtuigd dat er meer mensen effectief voor de fiets zullen kiezen, wanneer er voldoende veilige en comfortabele fietsvoorzieningen voorhanden zijn: fietspaden, fietsenstallingen, mogelijkheden om de fiets te combineren met bus, tram en trein ... De wedstrijd *Fietsgemeente/Fietsstad 2012* leert dat er in gemeenten en steden heel veel gebeurt voor meer en betere fietsinfrastructuur. Ik hecht er groot belang aan om vanuit Vlaanderen de gemeenten die inspanningen leveren, te kunnen ondersteunen.

Dit best practices-boek inventariseert vele voorbeelden van uitstekende fietsrealisaties. Het is de bedoeling dat de gemeenten en steden elkaar met deze voorbeelden inspireren. De 18 gemeenten en steden die genomineerd zijn, komen er uitgebreid in aan bod. Maar alle deelnemende gemeenten en steden verdienen een dikke pluim, ook zij die niet werden genomineerd. Daarom wordt minstens één kwaliteitsvol project per gemeente vermeld.

Het fietsbeleid is de laatste jaren toch wel nieuwe wegen ingeslagen, er zit vaart in! Dat is een bewuste beleidskeuze. Het voorbeeldenboek nodigt uit om daar samen nog intenser werk van te maken. Lees, kijk, ontdek. Laat u inspireren en kies voor de fiets!

Hilde Crevits
*Vlaams minister
 van Mobiliteit en Openbare Werken*

Pagina 5

Genomineerden

Categorie 1: > 50.000 inwoners

Antwerpen	6
Brugge.....	8
Genk.....	10
Gent.....	12
Kortrijk.....	14
Mechelen.....	16

Categorie 2: ≥ 20.000 en ≤ 50.000 inwoners

Koksijde.....	18
Lier.....	20
Mortsel.....	22
Sint-Pieters-Leeuw	24
Sint-Truiden	26
Zemst.....	28

Categorie 3: < 20.000 inwoners

Boechout.....	30
Kortenaken.....	32
Landen.....	34
Meeuwen-Gruitrode.....	36
Retie.....	38
Vorselaar	40

Pagina 43

Inspirerende projecten

Geïntegreerd en innoverend beleid als basis.....	45
Samenwerking en overleg als hoekstenen.....	45
Cijfers als leidraad	46
Educatieve projecten als ondersteuning.....	46
Schoolbereikbaarheidskaarten als stimulans	47
Het belang van promotie	48
Fietsen is voor iedereen.....	48
Kwalitatieve fietspaden voorzien ...	49
Kwalitatieve fietsroutes voorzien ..	50
Conflicten vermijden.....	50
De fietsinfrastructuur onderhouden.....	51
Wildparkeren en diefstal vermijden	52
Toegankelijke fietsvoorzieningen realiseren.....	52
Een vlotte doorstroming organiseren.....	53
Gemotoriseerd verkeer vertragen en beperken.....	53
Handhaving voorzien	54

Pagina 55

Bijlagen

Vlaamse steden en gemeenten bestuderen fietsbeleid Amsterdam....	56
Checklist met mogelijke maatregelen	57
Info, advies en subsidies.....	59

Verkiezing Fietsgemeente/Fietsstad 2012

Alle Vlaamse gemeenten en steden konden zich tussen 20 september en 18 november 2011 kandidaat stellen voor de titel *Fietsgemeente/Fietsstad 2012*. 71 gemeenten en steden dienden hun kandidatuur in. Om de 71 inzendingen te beoordelen, verdeelde de jury hen over drie categorieën, op basis van het inwonersaantal*.

Inschrijvingen alfabetisch per categorie:

● Categorie 1:

> 50.000 inwoners

- | | |
|-------------|--------------|
| - Antwerpen | - Leuven |
| - Brugge | - Mechelen |
| - Genk | - Oostende |
| - Gent | - Stadsregio |
| - Hasselt | Turnhout |
| - Kortrijk | |

● Categorie 2:

≥ 20.000 inwoners,
≤ 50.000 inwoners

- | | |
|--------------|------------------|
| - Bilzen | - Mol |
| - Brasschaat | - Mortsel |
| - Brecht | - Oudenaarde |
| - Diest | - Scherpenheuvel |
| - Halle | Zichem |
| - Herent | - Sint-Pieters- |
| - Ieper | Leeuw |
| - Kapellen | - Sint-Truiden |
| - Koksijde | - Temse |
| - Lochristi | - Wevelgem |
| - Lier | - Zele |
| - Maldegem | - Zemst |
| - Menen | |

● Categorie 3:

< 20.000 inwoners

- | | |
|-----------------|----------------|
| - Alken | - Neerpelt |
| - Beernem | - Nieuwpoort |
| - Boechout | - Oosterzele |
| - Borsbeek | - Oostrozebeke |
| - De Pinte | - Puurs |
| - Diksmuide | - Retie |
| - Essen | - Riemst |
| - Hamont-Achel | - Rotselaar |
| - Hechtel-Eksel | - Schelle |
| - Herzele | - Schilde |
| - Kalmthout | - Sint-Amands |
| - Kortenaken | - Ternat |
| - Kuurne | - Vorselaar |
| - Landen | - Waarschoot |
| - Lo-Reninge | - Wichelen |
| - Meeuwen- | - Wielsbeke |
| Gruitrode | - Wingene |
| - Merksplas | - Zoutleeuw |
| - Middelkerke | - Zutendaal |
| - Nazareth | |

Antwerpen was de grootste inschrijver (483.505 inwoners) en Lo-Reninge de kleinste (3322 inwoners). De provincie Antwerpen spande de kroon met 19 ingeschreven gemeenten. West-Vlaanderen telde 16 kandidaten, Vlaams-Brabant 13, Oost-Vlaanderen 12 en uit Limburg waren er 11 ingeschreven gemeenten.

* De gehanteerde cijfers zijn gebaseerd op het Rijksregister d.d. 1 januari 2010. Bron: FOD Economie, Algemene Statistiek en Economische Informatie.



Op 2 december 2011 kwam een tienkop-pige, onafhankelijke jury – onder het voorzitterschap van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) – samen. Op basis van de inschrijvingsfiches en de voorop-gestelde criteria (infrastructuur, sensibi-lisering, fietsenstallingen, samenwerking met politie en scholen, comoditeit, en-zovoort) werden in een eerste ronde zes gemeenten per categorie genomineerd. (zie hoofdstuk *Genomineerden*).

De 18 genomineerden kregen in de eerste helft van 2012 het bezoek van een onaf-hankelijk bureau dat een aanvullend terrein-onderzoek uitvoerde en per genomineerde gemeente een advies opmaakte. Op 19 juni 2012 kwam de jury een tweede keer bij el-kaar. Tijdens deze bijeenkomst bepaalde de jury op basis van het advies van het bureau welke stad of gemeente per categorie de titel *Fietsgemeente/Fietsstad 2012* mag dragen. De bekendmaking gebeurde op 23 juni 2011 tijdens een plechtige prijsuitreiking in het Vlaams parlement door Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits.

De verkiezing bood een unieke kans om het fietsvriendelijke imago van de stad of gemeente een flinke impuls te geven, na te denken over het gevoerde fietsbeleid binnen de gemeente en ervaringen uit te wisselen tussen gemeenten onderling. Bovendien kre-



gen de winnaars een mooie prijs ter waarde van maximum 50.000 euro in de vorm van een investering die ten goede komt van de

fietsers in de gemeente zoals fietsenstallin-gen, dienstfietsen of fietstelpalen.



Genomineerden



Categorie 1: > 50.000 inwoners

Antwerpen



- aantal inwoners: 483.505
- oppervlakte: 20.354 ha

De stad Antwerpen is de laatste zes jaar aan een opmars bezig om een integraal fietsbeleid uit te bouwen. Antwerpen levert strijd op drie fronten: rijden, stilstaan en sturen. De rode draad doorheen alle maatregelen is verkeersveiligheid.

Drie voornaamste redenen voor nominatie

Volgende projecten illustreren het succes van deze aanpak:

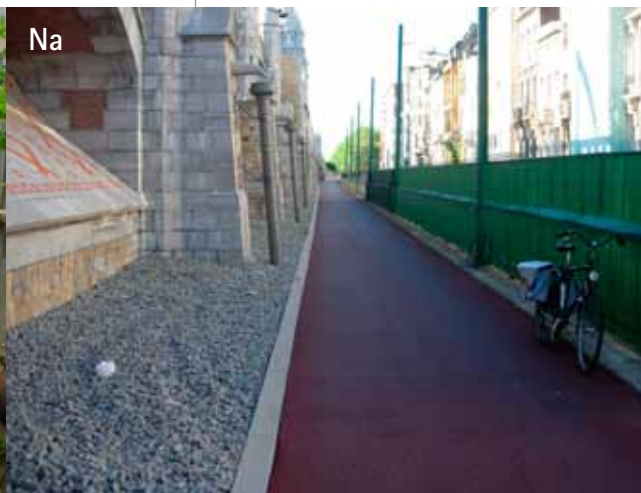
1. Met het project *100 km fietspad* engageerde de stad zich voor de legislatuur 2007-2012 tot de (her)aanleg van 100 km veilige en comfortabele fietspaden. Met dit project maakt de stad niet alleen een inhaalbeweging inzake het

aanleggen van nieuwe fietspaden en het wegwerken van 'missing links' op het fietsnetwerk, maar investeert ze ook in renovatie en onderhoud.

2. Dankzij het project *Velo* dat Antwerpen realiseert in samenwerking met De Lijn, kunnen Antwerpenaars en bezoekers de klok rond gebruik maken van de fiets als openbaar vervoermiddel. Er staan 1000 stadsfietsen ter beschikking, verspreid over zo'n 85 stations in het gebied tussen de Singel en de Schelde.
3. De Staten-Generaal van de verkeersveiligheid vormt een gecoördineerde samenwerking voor verkeersveiligheid. Engagements en projecten voor een verkeersveilige stad werden in 2008 samengebracht in een witboek en worden tweejaarlijks geëvalueerd: de prioriteit gaat – in deze volgorde – naar: Stappers, Trappers, Openbaar vervoer en Privévervoer (STOP-principe).

Resultaten fietsgebruik

Om over actuele gegevens over verplaatsingsgedrag te beschikken, voert de stad Antwerpen regelmatig een mobiliteitsenquête uit bij bewoners, bezoekers, werkgevers en werknemers. De cijfers van 2006 en 2010 geven een duidelijk zicht op de evolutie van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer. In 2006 was het aandeel van de fiets bij werknemers die in Antwerpen werken (bewoners en forenzen samen) 10,2%. In 2010 steeg dit tot 16,2%. Voor de bewoners van Antwerpen steeg het fietsgebruik in het woon-werkverkeer in diezelfde periode van 21,1% naar 23,9%. In 2010 bedroeg het aandeel van de fiets voor winkelen en dagelijkse boodschappen 21,1%, voor woon-werkverkeer 23,9%, voor recreatieve verplaatsingen 22,1% en voor woon-schoolverkeer 40,3%. Vooral de



laatste drie cijfers liggen een stuk hoger dan het Vlaams gemiddelde zoals blijkt uit het OVG (Onderzoek Verplaatsingsgedrag) 2009.

Verbetering verkeersveiligheid

Overdreven snelheid door automobilisten is bedreigend en gevaarlijk voor fietsers. Daarom richt de stad meer en meer zones 30 in. Met het project *Snelle en tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen* zet de stad hier nog sterker en versneld op in. De stad maakte hiervoor op korte termijn 500.000 euro vrij uit het lokale politiebudget voor 2011. Het meest opmerkelijke Antwerpse initiatief op het vlak van verkeersveiligheid is de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid. In 2008 werden de engagementen voor een verkeersveilige stad vastgelegd in het *Witboek van de verkeersveiligheid*. De voortgang van alle partners wordt continu opgevolgd en tweejaarlijks gerapporteerd op een congres en in een evaluatierapport.

Verbetering fietsroutes

De fietsroutes zijn aanzienlijk verbeterd, in de eerste plaats dankzij het project *100 km fietspad*. Reistijden voor fietsers worden aanzienlijk ingekort door fietsen door parken toe te laten en beperkt eenrichtingsverkeer maximaal toe te passen. Fysieke barrières voor voetgangers en fietsers wegwerken, staat hoog op de agenda. Bijvoorbeeld bij de bouw van de Herenpolderbrug, een noodzakelijk en effectief project om de verkeersleefbaar-

heid te verbeteren. De nieuwe link weert niet alleen doorgaand verkeer, maar zorgt ook voor een veilige fietsverbinding over het spoor.

Resultaten parkeren en stallen

Sinds 4 april 2011 is in Antwerpen een nieuwe bouwcode van kracht waarin fietsparkeernormen werden opgenomen. Bij elk (ver)bouwwerk waarvoor een vergunning nodig is, dient de initiatiefnemer kwaliteitsvolle fietsenstallingen te voorzien. Het Parkeerbedrijf van de stad huurt leegstaande ruimtes (garages, winkelpanden ...) en richt ze in als buurt-fietsenstallingen. De plaatsen worden verhuurd aan buurtbewoners voor 5 euro per maand. Om kort parkeren voor fietsers te vergemakkelijken, heeft Antwerpen sinds 2006 meer dan 3000 nieuwe fietsparkeerplaatsen voorzien: 1000 fietsbeugels werden geplaatst op vraag van burgers en 2000 bijkomende fietsbeugels werden opgenomen in projecten voor de (her)inrichting van straten en pleinen. Bij elk stadsontwikkelingsproject komen er extra fietsparkeerplaatsen bij. Antwerpen kocht ook mobiele stallingen aan die 1000 extra plaatsen bieden bij evenementen.

Samenwerking met andere partijen

Antwerpen betreft alle partners bij het fietsbeleid. Fietsgebruik wordt gestimuleerd door in te zetten op toegankelijkheid en sensibilisering. Evoluties worden nauwgezet opgevolgd en bijgestuurd.

Een projectleider *fietsvriendelijke stad* verzorgt de coördinatie en de communicatie tussen de verschillende betrokkenen: De Lijn en hogere overheden zoals de provincie, het Vlaamse Gewest en Europa, die voor belangrijke subsidies en ondersteuning zorgen.

Daarnaast zijn de districten belangrijke partners. Zij kunnen voor de aanleg van fietspaden een beroep doen op prefinanciering en medefinanciering via het Districtsontwikkelingsfonds (DOF). Burgers hebben inspraak via de Fietzersbond en het fietsforum, een overlegmoment met de belangrijkste spelers van het fietsbeleid in Antwerpen. Tot slot zijn er voor de (fiets)projecten vaste procedures met commissies en hoorzittingen zodat zowel belangengroepen en scholen als individuele bewoners aan het woord kunnen komen.

Data over fietsbeleid

Actuele gegevens over verplaatsingsgedrag haalt de stad Antwerpen uit haar mobiliteitsenquête bij bewoners, bezoekers, werkgevers en werknemers. De cijfers van 2006 en 2010 geven een duidelijk zicht op de evolutie van het fietsgebruik in Antwerpen (zie hoger: Resultaten fietsgebruik). Voor de enquête werden 1000 bewoners, 1000 bezoekers, 1500 werknemers en bijna 500 werkgevers bevestigd door TNS Dimarso. Een volgende enquête is voorzien voor 2014. De verkeerspolitie houdt regelmatig fietstellingen en beheert een enorme databank met ongevalcijfers. Op basis van deze gegevens worden analyses gemaakt en prioriteiten gesteld op vlak van verkeersveiligheid. GEO-databanken bevatten informatie over fietspaden, zones 30 en Velostations. In 2008 werd een inventaris gemaakt van de fietsparkeerplaatsen op het openbaar domein. Dankzij het project *Velo* beschikt de stad over nieuwe interessante gegevens: het profiel van de *Velo*-gebruiker en welke stations op welke momenten het meest gebruikt worden. In 2012 staat er een BYPAD (Bicycle Policy Audit) op het programma die het fietsbeleid verder zal evalueren.



Categorie 1: > 50.000 inwoners

Brugge



- aantal inwoners: 116.741
- oppervlakte: 13.840 ha

Drie voornaamste redenen voor nominatie

1. Beleid: inzake infrastructuur, ruimtelijke ordening, personeel, evenementen, welzijn en vergunningen neemt het fietsbeleid in Brugge een essentiële plaats in om de leefbaarheid van de stad te verzekeren en te verbeteren. Fietsgebruik is het essentiële uitgangspunt van het mobiliteitsplan.
2. Fietsroutenetwerk: het Brugse fietsroutenetwerk zorgt voor veilige en comfortabele verbindingen van de deelgemeenten naar de binnenstad en tussen de deelgemeenten onderling. Waar nodig zijn de fietsroutes infrastructuurueel aangepast, fietsroutefolders en uniforme signalisatie verduidelijken het netwerk.
3. Fietskluizen en fietsenstallingen: op de vijf randparkings en de P&R-terreinen zijn 120 veilige en duurzame fietskluizen aangebracht die mensen die in de binnenstad werken (eventueel samen met een stadsfiets) kunnen huren. Verder telt de binnenstad 3500 duostaanders en zijn er in de binnenstad voor de buurtbewoners veilige, afgesloten fietsenstallingen te huur.

Resultaten fietsgebruik

Uit de *Stadsmonitor*, een onafhankelijk onderzoek van de 13 centrumsteden, komt Brugge naar voor als de stad in Vlaanderen waar de fiets het vaakst gebruikt wordt voor woon-werkverplaatsingen. Uit eigen tellingen is gebleken dat fietsers 60% van het inkomend verkeer uitmaken.

Verbetering verkeersveiligheid

Met het *Actieplan Veilige Schoolomgeving* werden alle schoolomgevingen omgevormd tot zone 30, wat de veiligheid en het fietsgebruik ten goede komt. Scholen kunnen projecten indienen over verkeersveiligheid die financieel, educatief en logistiek worden gesteund door de stad.

Tal van infrastructuurwerken garanderen de veiligheid van fietsers en quasi alle woonwijken zijn zone 30.

Verbetering fietsroutes

1. Invulling van ontbrekende schakels in het stedelijke fietsroutenetwerk zoals de aanleg van diverse gescheiden fietspaden als alternatief voor trajecten met druk autoverkeer.
2. Realisatie van verschillende fietstunnels en fietsersbruggen als verbinding tussen woonwijken en attractiepolen.
3. Bevordering van het rijcomfort: bij de (her)aanleg van infrastructuur houdt Brugge steeds rekening met fietsers. Voorbeelden zijn afzonderlijke fietspaden bij bruggen en afzonderlijke fietsersbruggen. Niveauverschillen worden zo min mogelijk gehouden.



4. Uniform materiaalgebruik: duidelijke aanduiding van een fietspad of een fietssuggestiestrook door gebruik van gekleurd materiaal.
5. Bewegwijzering: fietsknooppuntennetwerk binnen Brugge en aanduiding van belangrijke richtingen volgens functionele fietsassen.
6. De verbreding van fietspaden bij de heraanleg van weginfrastructuur.
7. De ontwerpwedstrijd van de Vlaamse Landmaatschappij voor invulling van een ontbrekende schakel van het fiets- en wandelpad rond de binnenstad. De resultaten van de ontwerpwedstrijd maken het mogelijk te onderzoeken of de stad dit knelpunt effectief kan wegwerken en of ze de nodige middelen kan voorzien.

Resultaten parkeren en stallen

1. De voltooiing van de fietsenstallingen in de stationsomgeving: comfortabele, overdekte fietsenstallingen met een capaciteit van 4464 fietsen. Daarnaast zijn er nog 266 bewaakte fietsenstallingen met een badgesysteem in het stationsgebouw.
2. De bouw van een veilige, volledig afgesloten en centrale fietsenstalling in de ondergrondse parkings 't Zand en Concertgebouw die zeer makkelijk toegankelijk zal zijn met een fietsenlift en bewaakt zal worden met camera's (werken gestart in 2011, voltooiing in 2012).
3. *Movilo Brugge*, een mobiele fietsenstalling bij evenementen: op twee aanhangwagens van 3 meter lang en 1,80 meter breed staan telkens 300 fietsenstallingen gemonteerd, in totaal goed voor 600 stallingplaatsen die gemakkelijk en snel ingezet kunnen worden bij evenementen.
4. Fietskluizen op vijf P&R-terreinen aan de rand van de stad en in de binnenstad. De fietskluizen op de P&R-terreinen kunnen gehuurd worden door werknemers uit de binnenstad die er niet wonen. Voor de binnenstad werden 130 fietskluizen aangekocht die specifiek voor de binnenstad zijn ontworpen.



5. Het verbeteren van de fietsinfrastructuur bij stedenbouwkundige aanvragen: in de nieuwe stedenbouwkundige verordening die van toepassing is sinds 1 mei 2011 worden er voor alle typen van gebouwen verplichte minimumnormen opgelegd om voldoende overdekte kwalitatieve fietsenstallingen te voorzien.

Samenwerking met andere partijen

De grote infrastructurele werken van het Vlaamse Gewest en AWW houden rekening met de bezorgdheden van Brugge op het vlak van veilig en comfortabel fietsverkeer. Met Infrabel worden overeenkomsten afgesloten voor de aanleg van fietserstunnels. Samen met de hogescholen KHBO en Howest en de Groep Intro vzw (Fietspunt Brugge) zorgt het stadsbestuur ervoor dat studenten tegen een zeer voordelig tarief een perfect uitgeruste studentenfiets kunnen huren. Samen met de VLM werd het landinrichtingsproject voor de *Groene Fietsgordel* uitgewerkt, dat een volledig gesloten fietsgordel rond Brugge nastreeft. Het *Actieplan Veilige Schoolomgeving* kon slechts succesvol zijn dankzij de sensibilisering en de medewerking van de scholen. Naar aanleiding van de vijfde verjaardag van dit actieplan werd samen met de VSV en de Voetgangersbeweging een thematische publicatie uitgegeven met als titel *5 jaar veilige schoolomgevingen in Brugge*.

Data over fietsbeleid

Sinds 2004 voeren de gemeenschapswachten en een aantal pwa-werknemers jaarlijks een verkeerstelling uit, telkens op dezelfde uren (ochtendspits) en rond dezelfde periode van het jaar. Daarbij wordt het inkomend verkeer (de motorvoertuigen en de fietsers afzonderlijk) geteld. Uit de resultaten blijkt dat er een permanent dalende trend is van het aantal motorvoertuigen dat de stad binnenrijdt (daling van 21% sedert het begin van de metingen). 60% van het inkomend verkeer zijn fietsers tegenover 40% motorvoertuigen.

In 2008 voerde Brugge een studie uit over het fietsparkeren in de binnenstad. Daarbij werd het privéfietsparkeren van bewoners (geen winkels of horeca) tegen gevels, woningen, bomen en andere voorwerpen 's avonds en 's nachts in kaart gebracht. De vier meest kritieke wijken werden nader onderzocht en kregen oplossingen aangereikt om het privé-fietsparkeren te faciliteren. Dat resulteerde in de aankoop van 130, specifiek voor Brugge ontworpen fietskluizen.

Categorie 1: > 50.000 inwoners

Genk



- aantal inwoners: 64.757
- oppervlakte: 8785 ha

De stad Genk voert een geïntegreerd beleid, bestaande uit maatregelen op het vlak van educatie, infrastructuur en handhaving. Genk wil het fietsgebruik stimuleren, maar ook veiliger maken.

Drie voornaamste redenen voor nominatie

Fietsacties zijn niet alleen opgenomen in het mobiliteitsplan, maar ook in de beleidsplannen voor specifieke doelgroepen zoals senioren, mindermobielen en jongeren.

1. **Educatie:** drie maal per jaar komt de werkgroep veilige schoolomgeving bij elkaar. De werkgroep bestaat uit afgevaardigden van het stadsbestuur, de politie en alle Genkse scholen. Vanuit deze werkgroep komen verschillende initiatieven tot stand. Voorbeelden zijn een auto-arme schooldag, een mobiel verkeerspark voor scholen, een fietsexamen voor alle leerlingen van het zesde leerjaar en fietslessen voor senioren.
2. **Infrastructuur:** de stad Genk neemt verschillende infrastructurele maatregelen voor fietsers. Voorbeelden zijn de herinrichting van de omgeving van de scholencampus met bijkomende fietspaden, de autoluwe inrichting van de



binnenstad, beperkt eenrichtingsverkeer in alle centrumstraten, zone 30 en 50 in alle verblijfsgebieden, de opening van een Fietspunt en de aanleg van nieuwe fietsenstallingen. De stad Genk onderwerpt haar 370 km lange fietspadennet ook elk jaar aan een grondige controle per fiets. Verder wil de stad met het nieuwe mobiliteitsplan het fietsnet nog fors uitbreiden. Tot slot hield de stad Genk ook rekening met de aanbevelingen van een knelpunten-dossier dat door de Fietsersbond was opgesteld.

3. **Handhaving:** de politie houdt permanent preventieve en repressieve handhavingsacties. Zo houdt de politie elk jaar preventieve fietscontroles.

Scholieren van het secundair onderwijs kunnen cinematickets winnen en basisscholen dingen mee naar de titel van de meest fietsvriendelijke basisschool van de politiezone.

Resultaten fietsgebruik

Er zijn geen cijfers van het functioneel fietsgebruik. Voor het recreatief fietsgebruik geeft de telling van Toerisme Limburg op het knooppunt 30 een indicatie: in 2011 telde men daar 99.817 fietsen, tegenover 91.009 in 2010. Een stijging met bijna 10%.



Verbetering verkeersveiligheid

Ondanks de gestage groei van het aantal fietsers de afgelopen jaren, bleef het aantal fietsers dat betrokken is bij verkeersongevallen sinds 2007 dalen (van 90 in 2007 tot 72 in 2010).

Verbetering fietsroutes

Genk realiseerde verschillende nieuwe maatregelen, waarbij ook ontbrekende schakels in het fietspadennet werden opgelost: nieuwe fietsdoorsteken, nieuwe fietspaden, nieuwe fietsoversteekplaatsen en nieuwe fietstunnels. Bestaande fietspaden krijgen stelselmatig een betere ondergrond, bestaande fietstunnels worden systematisch onderhouden en ook tijdens de winter wordt aan de fietsers gedacht: het plan voor het sneeuwruimen op de fietspaden werd bijgesteld.

Resultaten parkeren en stallen

Ter hoogte van het Fietspunt is er een afgesloten stalling en bij evenementen is er een bewaakte fietsenstalling op de Kattenberg. Genk realiseerde stallingen op alle verkeersaantrekkende functies en op een groot aantal haltes van het openbaar vervoer. Met de heraanleg van het verkeersvrije centrum voorzag Genk stallingen op de belangrijkste toegangsroutes.

Samenwerking met andere partijen

De stad Genk houdt permanent overleg via verschillende kanalen: de werkgroep veilige schoolomgeving, de stedelijke verkeerscommissie, de werkgroep verkeer met de politie, overleg met de Fietsersbond, de opmaak van het bedrijfsvervoerplan met de Vereniging Industriële Genk en de doorlopende contacten met de Vlaamse overheid, de provincie en De Lijn.

Data over fietsbeleid

De politie blijft de ongevalgegevens verwerken, de stad organiseert manuele verkeerstellingen bij herinrichtingen en

het Fietspunt doet tellingen wat het gebruik van de stallingen en de verhuur van de fietsen betreft.



Categorie 1: > 50.000 inwoners

Gent



- aantal inwoners: 243.366
- oppervlakte: 15.618 ha

Drie voornaamste redenen voor nominatie

1. Gent voert een integraal fietsbeleid: het is geen item op zich maar komt voor in alle geledingen van het mobiliteitsbeleid. Zo beschikt de stad over fietssnelwegen waarbij hindernissen vervangen worden door bruggen en onderdoorgangen. En door samenwerking tussen de stad Gent, de universiteit en de hogescholen vinden studenten een betaalbare fiets.
2. Gent promoot een echte fietscultuur en wil een positief beeld brengen van de fiets. De blog *Gent Cycle Chic* brengt fietsen in de stad op een positieve manier in beeld.
3. Gent maakt werk van innovatieve projecten. De fietswebsite www.gentfiets.be vertelt alles over fietsen in Gent en beschikt o.a. over een digitale fietsrouteplanner. Deze berekent de beste fietsroute, rekening houdend met de voorkeuren van de fietser (geen kasseien of tramsporen, geen helling of druk verkeer ...).

Resultaten fietsgebruik

De Stad Gent en haar partners organiseren sensibiliseringsacties die er voor zorgen dat het aantal fietsverplaatsingen jaarlijks met 2 à 3% toeneemt. Ook het



aantal pendelaars dat naar het station rijdt en daar overstapt op het openbaar vervoer steeg de afgelopen jaren met 10% op jaarbasis.

Verbetering verkeersveiligheid

Gent heeft de laatste jaren geïnvesteerd in fietspaden, beperkt eenrichtingsverkeer, een autovrij gebied, snelheidsremmende maatregelen en een fietsverlichtingscampagne en samen met de politie houdt ze in probleemgebieden strenge acties, telkens met een preventieve en een repressieve fase.

Verbetering fietsroutes

Gent onderneemt heel wat acties om de fietsroutes te verbeteren: bewegwijzering, een sneeuw- en ijzelbestrijdingsplan, het wegwerken van ontbrekende schakels en het aanleggen van fietsbruggen en onderdoorgangen op hoofd fietsroutes. Verder nam Gent maatregelen om het sluipverkeer in woonwijken te voorkomen en gebeuren er politiecontroles op parkeren op fietspaden.

Resultaten parkeren en stallen

Sinds 2006 groeide het aantal fietsenstallingen met 35% tot 10.000.



Daarbij hield Gent rekening met suggesties van bewoners. Omdat het aantal pendelaars naar het station de laatste jaren sterk gestegen is (er parkeren nu 2,5 keer meer fietsers dan 10 jaar geleden), plaatste Gent fietsenrekken voor 3800 fietsen bij en verwijderde systematisch fietswrakken en weesfietsen. Ook op plaatsen waar veel publiek komt en in studentenbuurten voorzag Gent meer fietsenrekken. Aan park- and ridezones werden fietskluisen geplaatst en kunnen zelfs fietsen gehuurd worden.

Samenwerking met andere partijen

Gent kon een integraal fietsbeleid realiseren door samen te werken met verschillende overheden, vervoersmaatschappijen en lokale handelaars. Dat resulteerde o.a. in een tweedehandsfietsenmarkt, school- en bedrijfsvervoersplannen, een campagne *Fietsen mag, hinderen niet*, twee fietspunten, een fietsroute langs opengestelde monumenten op *Open Monumentendag* en een parkenroute op de *Day van het park*.

Data over fietsbeleid

Het Mobiliteitsbedrijf van de stad Gent beschikt over een eigen Verkeersonderzoeksceel die aan de hand van verkeers-tellers en fietstelpalen tellingen uitvoert. De resultaten van deze tellingen worden bijgehouden in een GIS-systeem zodat de resultaten makkelijk toegankelijk zijn bij vragen van bewoners, het zoeken naar oplossingen en het opstellen van beleidsplannen. In het kader van het *CIVITAS-project* werden er verschillende onderzoeken uitgevoerd naar het verplaatsingsgedrag van de Gentenaars en van de fietsers in Gent.



Categorie 1: > 50.000 inwoners

Kortrijk



- aantal inwoners: 74.911
- oppervlakte: 8002 ha

Drie voornaamste redenen voor nominatie

1. Voor Kortrijk geldt 'meten is weten' als het om fietsen gaat. Kortrijk investeert bewust in een degelijke cijfermatige onderbouwing van haar fietsbeleid. Enerzijds werden in het nieuwe mobiliteitsplan cijfermatige doelstellingen geformuleerd. Daarnaast investeert Kortrijk in dataverzameling om op basis daarvan onderbouwde beleidsbeslissingen te nemen:
 - met de verkeersradars kan Kortrijk precies meten waar de belangrijkste fietsassen zijn;
 - om te bepalen waar er bijkomende of nieuwe fietsenstallingen nodig zijn, hield Kortrijk in het volledige stadscentrum een fietsparkeertelling.
2. Kortrijk speelt een voortrekkersrol in de promotie van de fiets in het woon-schoolverkeer. Met de scholenovereenkomst en het duurzaamheidscharter voert Kortrijk een integraal beleid waarbij stad, politie en scholen zich engageren om samen te werken rond de drie E's. Scholen zorgen mee voor fietseducatie, de politie staat in voor handhaving en de stad zorgt voor de veilige (her)inrichting van de schoolomgevingen. Bovendien wordt het fietsen van en naar school uitgebreid



gepromoot door onder meer schoolroute-fietskaarten ter beschikking te stellen.

3. Fietsenstallingen: de fietsparkeerstudie van 2009 onderzocht welke types fietsenstallingen voor welke locaties in aanmerking komen. Daarnaast werd de fietsparkeerbehoefte gedetecteerd op basis van een uitgebreide inventaris. Een evaluatie van het bestaande beleid leidde tot de aanpassing van het stedenbouwkundig reglement en het politiereglement én tot een beslissingsstructuur voor het plaatsen van nieuwe stallingen. Uiteindelijk resulteerde de studie in een actieplan waaraan Kortrijk sindsdien fasegewijs invulling geeft.

Resultaten fietsgebruik

Uit de cijfers van de *Stadsmonitor* blijkt dat Kortrijk beter dan gemiddeld scoort op het fietsgebruik in het woon-schoolverkeer en het vrijetijdsverkeer in vergelijking met andere centrumsteden.

Verbetering verkeersveiligheid

Kortrijk investeerde veel in degelijke fietsinfrastructuur. Zeker bij de herinrichting van doortochten en schoolomgevingen wordt veel aandacht besteed aan de aanleg van veilige fietsinfrastructuur. In 2009 werd ook het snelheidsplan aangepast:

het aantal zones 30 werd uitgebreid en het snelheidsregime in een aantal straten werd verlaagd.

Ook rond educatie zette Kortrijk een doorgedreven werking op: de stad motiveert het woon-schoolverkeer door een *VERO-fietsroute* aan te bieden, fietslessen te subsidiëren en via vzw Mobiel fietsen ter beschikking te stellen voor schooluitstappen. Speciaal voor scholen werden ook, in samenwerking met de provincie, schoolbereikbaarheidskaarten opgemaakt en zijn er fietskaarten beschikbaar.

Verbetering fietsroutes

Tijdens de voorbije zes jaar investeerde Kortrijk fors in de verbetering van de fietsinfrastructuur: de realisatie van ontbrekende schakels, de ontubbeling van fietspaden, de aanleg van nieuwe fietspaden, de herinrichting van belangrijke fietsassen, schoolomgevingen en door-tochten, het onderhoud van het Gulden-sporenpad en de aanleg van duurzame fietssuggestiestroken.

Kortrijk besteedt ook veel aandacht aan het onderhoud van fietsinfrastructuur. De stad heeft een onderhoudsplan en een *trage wegenplan* opgemaakt. Bij de materiaalkeuze wordt zoveel mogelijk geopteerd voor duurzame materialen waarvan de onderhoudskost zo klein mogelijk is. Om de beschikbare middelen voor onderhoud zo efficiënt mogelijk in te zetten, probeert Kortrijk zoveel mogelijk samen te werken met andere overheden. Zo werd met het Vlaamse Gewest een samenwerkingsovereenkomst afgesloten waarbij fietssuggestiestroken op gemeentelijke- en gewestwegen door één aannemer aangebracht worden.

In het mobiliteitsplan heeft de stad zich als doel gesteld om tegen 2018 6 km missing links te realiseren en 19 km bestaande fietspaden te verbeteren.

Resultaten parkeren en stallen

In 2009 voerde Kortrijk een uitgebreide fietsparkeerstudie uit. Op basis van deze



studie zijn de locaties bepaald waar bijkomende, nieuwe of vernieuwde fietsenstallingen nodig zijn. De prioriteit gaat hierbij naar te vervangen stallingen. Op plaatsen met een ondercapaciteit zullen er nieuwe stallingen komen. Kortrijk testte verschillende soorten fietsenstallingen op gebruiksvriendelijkheid, veiligheid, capaciteit en onderhoudsgemak. Uit die proefopstelling werden drie types fietsenstallingen geselecteerd. Er werden ook middelen vrijgemaakt om het fietsparkeerplan uit te voeren en er wordt in samenwerking met vzw Mobiel een proefproject rond Park&Bike-voorzieningen voorbereid. Ten slotte worden er binnen het nieuwe stedenbouwkundige reglement strenge normen opgelegd over het aantal fietsenstallingen dat moet voorzien worden bij belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen.

Samenwerking met andere partijen

Fietsvraagstukken komen regelmatig aan bod op een aantal overlegfora:

- op de maandelijkse verkeerscommissie met de stad, de politie, het Vlaamse Gewest en De Lijn;
- op de tweewekelijkse Forumvergaderingen met als doel het beleid van de directie mobiliteit en infrastructuur, de directie leefmilieu en de directie stadsplanning en -ontwikkeling van de stad Kortrijk beter op elkaar af te stemmen.

Kortrijk werkt regelmatig met verschillende actoren samen rond het fietsbeleid:

- Met de scholen is er een uitgebreide samenwerking opgezet rond het duurzaam woon-schoolverkeer en het duurzaamheidscharter.
- In samenwerking met de provincie West-Vlaanderen werden er sinds 2006 een aantal Fietsfondsdossiers gerealiseerd en de schoolbereikbaarheidskaart werd vernieuwd.
- Met de vzw Mobiel heeft de stad verschillende samenwerkingscontracten afgesloten.
- In het kader van de opmaak van het tweede mobiliteitsplan was er overleg met de buurgemeenten om een aantal bovengemeentelijke materies af te stemmen.
- De intercommunale Leiedal brengt mobiliteitsambtenaren van de deelnemende gemeenten samen in de intergemeentelijke werkgroep mobiliteit.

Data over fietsbeleid

In 2009 voerde Kortrijk in het kader van de fietsparkeerstudie een telling uit van de gestalde fietsen in de binnenstad, zowel overdag als 's nachts. Sinds 2009 beschikt de stad over verkeerstellers die zowel de intensiteiten als de snelheid kunnen meten. Kortrijk houdt in samenwerking met de politie bij hoeveel fietsgerelateerde ongevallen er gebeuren op het grondgebied van de stad.

Categorie 1: > 50.000 inwoners

Mechelen



- aantal inwoners: 80.940
- oppervlakte: 6518 ha

Drie voornaamste redenen voor nominatie

1. Het openbaar domein werd grondig vernieuwd. De auto werd daarbij stelselmatig uit het straatbeeld gehaald om meer ruimte aan de zachte weggebruiker te geven.
2. Met de invoering van de autoluwe binnenstad sinds december 2011 werd dat nog verder versterkt en worden doorgaande autobewegingen ontmoedigd. De fiets wordt zo nog meer het snelste en makkelijkste transportmiddel in de stad.
3. De stad verbeterde de voorbije jaren ook de fietsinfrastructuur. Er kwamen nieuwe fietspaden, fietsenstallingen (een verviervoudiging) en acht openbare fietspompen.

Resultaten fietsgebruik

Er zijn enkel cijfers beschikbaar voor de lagere scholen voor de periode 2007-2010. De modal split is voor deze doelgroep constant gebleven door de jaren. Met goed weer komt 20% van de leerlingen met de fiets, bij slecht weer ongeveer 12%. Verder zijn er geen concrete telgegevens beschikbaar over het fietsgebruik in Mechelen. In het stadscentrum is de fiets wel opvallend meer aanwezig dan

enkele jaren geleden. Dat blijkt ook uit het onderzoek dat in 2010 werd gevoerd naar de capaciteit en het gebruik van fietsenstallingen. Na een eerste editie van *De Autovrije Zondag* in 2009 groeide het evenement uit tot *Uit zonder UITlaat* in 2011 met bijna 10.000 bezoekers.

Verbetering verkeersveiligheid

Mechelen investeert stelselmatig in een betere fietsinfrastructuur op de invalswegen: fietspaden, suggestiestroken, veilige oversteekplaatsen, alternatieve routes door woonwijken en langs rustige wegen ... Het stadscentrum werd vanaf december 2011 verder autoluw gemaakt. Doorgaande autobewegingen worden

onmogelijk gemaakt waardoor de concurrentiepositie van de fiets verbeterd. Mechelen leidt de jeugd actief op om de fiets op een veilige en correcte manier te leren gebruiken. Voor het 5de en 6de leerjaar organiseert Mechelen een driedaags fietsevenement: leerlingen van het 5de leerjaar krijgen een behendigheidsparcours en verkeersles over de dode hoek, voorrangregels en zichtbaarheid. De leerlingen van het 6de leerjaar krijgen een heus fietsexamen op de openbare weg. Mechelen investeert ook in fietscontroles.

Verbetering fietsroutes

Mechelen legt de fietspaden opnieuw aan langs verschillende invalswegen zoals de Bankstraat, de Tervuursesteenweg,



de Battelsesteenweg, de Juniorslaan, de Maurits Sabbestraat, de Brugstraat, de Hanswijkvaart en de Boerenkrijgstraat. Allemaal routes uit het functionele fiets-routenetwerk waar dringend verbetering van de fietsinfrastructuur nodig was. Bij de uitvoering van de werken wordt rekening gehouden met het *Vademecum Fietsvoorzieningen*.

Het onderhoud van de fietspaden wordt strikter opgevolgd, zowel wat de herstelling van de bestrating als het onderhoud van de bermen betreft. Er werden borstels aangekocht om de fietspaden sneeuwvrij te maken met de veegmachines.

Resultaten parkeren en stallen

De laatste jaren was er een grote inhaalbeweging op het vlak van fietsenstallingen. Voor 2007 waren er slechts 1033 fietsenstallingen. In het voorjaar van 2012 zullen er bijna 4000 fietsenstallingen zijn. Er wordt steeds gekozen voor stallingen waar de fiets kan aan vastgemaakt worden. Bij voorkeur de omgekeerde U. Op plaatsen waar die moeilijk in het straatbeeld passen, wordt het type Pedalo gebruikt. Wielklemmen worden systematisch verwijderd. Aan beide stations zijn overdekte stallingen en er is een beperkte bewaakte stalling aan het centraal station. Bij grote evenementen wordt een gratis bewaakte fietsenstalling ingericht. Aan de randparkings Douane-

plein en Rode Kruisplein zijn fietskluizen te huur voor pendelaars. Momenteel zijn die allemaal in gebruik. Recent werd ook gestart met fietskluizen in woonwijken. Bij bouw aanvragen legt Mechelen steeds een fietsparkeernorm op.

Samenwerking met andere partijen

- Vzw 't Atelier is een sociaal tewerkstellingsproject voor onder meer fietsherstel, de verhuur en verkoop van fietsen en het beheer van de fietskluizen.
- Samen met de scholen is een schoolroutekaart opgemaakt.
- Met de provincie Antwerpen en de Vlaamse overheid wordt samengewerkt voor onder meer de fietspaden aan de Battelsesteenweg en de Bankstraat. Momenteel lopen er nog projecten voor de aanleg van de fiets-o-strade (provincie) en fietspaden op de N1 Antwerpsesteenweg (Vlaamse Gewest).
- Met de Fietzersbond wordt overlegd over knelpunten, maar ook over de grotere wegenwerken of het plaatsen van stallingen.
- Waterwegen en Zeekanaal is een belangrijke partner voor de jaagpaden en fietsbruggen. In samenwerking met Waterwegen en Zeekanaal worden een aantal bruggen over waterlopen gelegd zodat fietsers kortere doorsteken kunnen nemen. Zo werd in 2011 de Van Beethovenbrug gelegd over de Dijle op de Vismarkt.

- De verschillende onderwijsnetten en de stad werken samen via het Onderwijs-overleg Mechelen. Mechelen subsidieert scholen voor mobiliteitsprojecten. In 2011 werd de FietsEducatieve Route Mechelen (F.E.R.M.) gerealiseerd.

Data over fietsbeleid

In het kader van het mobiliteitsplan werd het fietsparkeren in het centrum onderzocht: in het stadscentrum blijkt nood te zijn aan meer fietsenstallingen. Op sommige locaties is het aantal fietsers zo sterk toegenomen dat er geen ruimte meer is om fietsen te stallen (Vismarkt, Botermarkt en Bruul). Ook aan het station worden de fietsenstallingen veel gebruikt. Bij concrete herinrichtingsdossiers voorziet Mechelen meestal een fietstelling.



Categorie 2: ≥ 20.000 en ≤ 50.000 inwoners

Koksijde



- aantal inwoners: 21.832
- oppervlakte: 4395 ha

Drie voornaamste redenen voor nominatie

1. De gemeente Koksijde heeft de voorbije jaren heel wat in fietsinfrastructuur geïnvesteerd, zoals de aanleg van veilige fietspaden (zowel recreatief als functioneel), de bouw van fietsenstallingen en het invullen van ontbrekende schakels. Koksijde haalde op fietsvlak twee keer de nationale pers: een eerste keer in 2006 toen de Vlaamse Fietsersbond het fietspad in de Robert Vandammestraat uitriep tot het beste van Vlaanderen en een tweede keer in 2009 toen Koksijde op de eerste plaats stond in het *Meetfietsproject*. Bij nieuwe projecten wordt de link met het fietsen al in de fase van het plannen ingebouwd.
2. Ook sensibilisering gebeurt frequent aan de hand van campagnes en acties zoals: *Ik kyoto*, *Met Belgerinkel naar de winkel*, fietsvergoedingen voor het gemeentepersoneel, dienstfietsen voor dienstverplaatsingen, schoolfietsrouteplannen voor het 5de en 6de leerjaar, een fietstocht op de sportdag van het gemeentepersoneel, diverse bewegwijzerde fietsroutes (ook voor mountainbikers), fietskaarten in toerismekantoren, begeleide fietstochten voor inwoners en bezoekers in juli en augustus, specifieke acties van de poli-



- tiezone naar scholieren, enzovoort.
3. En Koksijde is helemaal wielergek! Eind januari 2012 vond in Koksijde het Wereldkampioenschap cyclocross plaats. Koksijde organiseert ook, in samenwerking met andere partners, sedert jaren een aantal hoogstaande wielermanifestaties. Deze wedstrijden zijn voor Koksijde telkens een gelegenheid om het fietsgebruik in de kijker te zetten.

Resultaten fietsgebruik

Er zijn geen duidelijke cijfers voorhanden. Koksijde gaat ervan uit dat fietsen aantrekkelijker wordt als ook de infrastructuur aangepast is. Over de fietsinfrastructuur heerst algemene tevredenheid. De

studie met de meetfiets toont aan dat dit terecht is. In het kader van het woon-schoolverkeer was Koksijde voortrekkende in de opmaak van het schoolfietsrouteplan, opgesteld in samenwerking met buurgemeenten De Panne, Veurne en Nieuwpoort. Doel van dit schoolfietsrouteplan is enerzijds meer kinderen van en naar school te doen fietsen en anderzijds daarvoor een veilig traject en een goede infrastructuur aan te bieden. Op het vlak van recreatief verkeer voert de dienst Toerisme promotie met de verkoop van fietskaarten. De dienst Veiligheid en Preventie investeert in fietsdiefstalpreventie.



Verbetering verkeersveiligheid

Duidelijke cijfers zijn er niet. De stelregel van het beleid is: meer veiligheid door betere infrastructuur, betere netwerken en gerichte acties. De dienst Veiligheid en Preventie zet in op fietsdiefstalpreventie, aan de kust zeker een vaak voorkomend probleem. Een origineel initiatief is de gratis leenfiets voor wie slachtoffer is van een fietsdiefstal.

Verbetering fietsroutes

1. Infrastructureel: bij de aanleg van nieuwe of bij de vernieuwing van fietspaden gaat veel aandacht naar comfortabel materiaal (Koksijde kiest resoluut voor rood asfalt), voldoende breedte en afscherming. Bij nieuwe projecten gaat Koksijde altijd na of er geen ontbrekende schakels aangelegd kunnen worden. Schoolomgevingen werden heringericht met aandacht voor de fietser.
2. Netwerken: op verzoek van de gemeente heeft het provinciebestuur het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk aangepast. De mazen waren te groot en het netwerk functioneerde niet zoals uitgetekend.
3. Onderhoud: er worden inspanningen gedaan om fietspaden sneeuwvrij te maken. De goede samenwerking met de andere wegbeheerders leidde tot goede resultaten.

4. Handhaving: er zijn gerichte controles door de politie die regelmatig herhaald worden.

Resultaten parkeren en stallen

Koksijde combineerde de aanleg van een overdekte fietsenstalling met openbaar sanitair en een geïntegreerde hoogspanningscabine. Voor het gemeentepersoneel is er een afgesloten overdekte fietsenstalling. Aan het station en in fietsparken zijn overdekte stallingen aangelegd. Er is ook ruimte om in de toekomst een fietsverhuurpunt te organiseren.

De technische dienst beschikt permanent over mobiele fietsenrekken voor evenementen. Op de zeedijk komen tijdens de zomer heel wat fietsers die vragende partij zijn voor fietsenstallingen. Ook

de parkeer ruimte op het Astridplein in Oostduinkerke wordt gedurende de zomer voorzien van een fietsenstalling. Dit wordt verankerd in de grond maar is gemakkelijk terug te verwijderen.

Samenwerking met andere partijen

Er is een zeer goede samenwerking met tal van andere actoren en er is zowel structureel als niet-structureel overleg. De meeste partners worden betrokken via de verkeerscommissie (VC) en via de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC). Partners zijn de Politiezone Westkust, scholen, het toeristisch bedrijf Westtoer van de provincie West-Vlaanderen, de dienst Mobiliteit van de provincie, een afvaardiging van de handelaars, het meldpunt voor schade aan fietspaden (technische dienst), de diensten van de Vlaamse overheid (zowel met de mobiliteitsbegeleiders als met het AWW), bewoners, toeristen, De Lijn en de NMBS.

Data over fietsbeleid

Er zijn niet veel cijfers beschikbaar. De Politiezone Westkust heeft cijfers van ongevallen met fietsers voor een bepaald wegvak en tijdens een bepaalde periode. Deze cijfers worden gebruikt bij de aanleg van nieuwe of bij de vernieuwing van bestaande fietspaden. Opvolging van de recreatieve fietsdata gebeurt wel consistent via de dienst Toerisme.



Categorie 2: ≥ 20.000 en ≤ 50.000 inwoners

Lier



- aantal inwoners: 33.930
- oppervlakte: 4970 ha

Drie voornaamste redenen voor nominatie

1. Met een ingrijpende maar duurzame beleidskeuze maakte Lier de Grote Markt verkeersluw en parkeervrij waardoor het een verblijfsruimte werd in plaats van een parkeerveld. Door het grootste deel van de Grote Markt als voetgangerszone in te richten, werd een kwaliteitsvolle en participatieve stadsbeleving gecreëerd met zeer brede voetpaden waar ook de fietser zich vrij en veilig kan bewegen. Op en rond het marktplein wordt er bovendien voor ruim 190 fietsen stallingen voorzien.
2. De volksbuurt Het Looks (met 332

kleinere rijwoningen) kenmerkte zich door een oncomfortabele inrichting van de openbare ruimte. Het intiem stratenpatroon stimuleerde een sterke gerichtheid op de straat, maar de ontmoetingsfunctie werd er beknot door smalle voetpaden. Aan de gevelzijde was geen plaats voor verfraaiing of groenaanplanting, noch voor fietsenstallingen. Met de herinrichting kreeg de wijk het statuut van woonerf. Veiligheid, duurzaam comfort en karakterbehoud zijn de voornaamste uitgangspunten bij de herinrichting. De stad voorzag fietsbeugels voor ruim 300 fietsen.

3. De uniforme herinrichting van de Grote Markt, het Felix Timmermansplein en de omliggende straten (waaronder de Antwerpsestraat en de Kapucijnenvest). Veiligheid en comfort waren de

voornaamste uitgangspunten bij de ontwerp- en uitvoeringsfase van zowel de aanleg van de Grote Markt als van de belangrijkste invalsstraten in de binnenstad. De materiaalkeuze voor de heraanleg van de rijbaan (riolerings- & wegenisdossiers) viel op gezaagde kassei in hergebruik. Gezaagde kassei is niet alleen beter voor het rijcomfort, ze beperkt ook de rolgeluiden. De voetpaden werden, analoog met andere locaties in de historische binnenstad, in natuursteen aangelegd.

Resultaten fietsgebruik

Waar de snelheid van het autoverkeer laag is (50 km/u of 30 km/u) of in auto-arme gebieden verloopt het fietsverkeer via aangepaste straatinfrastructuur gemengd met het autoverkeer. Langs





de hoofdassen met attractiepolen zijn er specifieke fietsvoorzieningen. Deze fietsvoorzieningen worden gecombineerd met auto-arme en autovrije routes tot een volledig fietsroutenetwerk van veilige, continue en aantrekkelijke kwaliteitsroutes. Verder werd energiearme ledverlichting geïnstalleerd op het donkerste gedeelte van de stadsvesten, het 4,5 km lange, groene wandel- en fietspad rond de stad. Bepaalde zones worden sindsdien van zonsondergang tot 23 uur verlicht. Dit is een enorme meerwaarde voor de fietsers die dit fietspad intensief gebruiken.

Verbetering verkeersveiligheid

In 2010 nam Lier deel aan het project *de meetfiets* van de Fietsersbond. Op basis van die resultaten deed Lier al verschillende optimalisaties voor de fietser. De Lierse Fietsersbond hield tijdens de vijfde *Autovrije Zondag* van 18 september 2011 op hun infostand een enquête naar de algemene ervaringen van fietsers in Lier. 77 fietsers namen deel. Hieruit bleek dat de meerderheid van de fietsers de introductie van de voetgangerszone en het verder autoluw maken van de Lierse binnenstad als zeer positief ervaart. Er werden evenmin grote hinder- of knelpunten gesignaleerd.

Verbetering fietsroutes

De Grote Markt werd verkeersluw en parkeervrij gemaakt. De omliggende straten werden uniform heraangelegd. Veiligheid, comfort en beleving waren hierbij de voornaamste uitgangspunten.

Resultaten parkeren en stallen

Lier was één van de vijf Vlaamse steden die deelnamen aan het project *Fiets Suite*, dat inspirerende fietsenstallingsmogelijkheden onderzocht. In het kader van *Fiets Suite* ontwikkelde Lier een standaardformulering voor een stedenbouwkundige verordening voor fietsenstallingen. De dienst Ruimtelijke Ordening maakt in samenspraak met de dienst Verkeer een stedenbouwkundige parkeerverordening op die in de toekomst verplicht om per wooneenheid twee fietsenstallingen te voorzien.

Principieel worden fietsenstallingen bij voorkeur in de onmiddellijke omgeving van attractiepolen zoals het station, het ziekenhuis en het zwembad geplaatst, duidelijk zichtbaar voor de fietser. Waar fietsen over een langere periode gestald worden, voorziet Lier zoveel mogelijk in overdekte stallingen. Bij grote concentraties opteert Lier voor extra toezicht en controle, zoals voorzien in de samenwerking met het Lierse Fietspunt.

Aan het station werden in 2008 nog 370 bijkomende open fietsenstallingen geplaatst, naast de ruim 500 overdekte fietsenstallingen. Het Fietspunt staat in voor het onderhoud.

Samenwerking met andere partijen

Diverse Lierse stadsdiensten werken samen met Komimo, Mobiel 21, de Bond Beter Leefmilieu (BBL), de Fietsersbond, de VSV, de scholen en de intercommunale IGEMO. De campagnes in samenwerking met deze organisaties zetten de burger aan tot duurzaam verplaatsingsgedrag.

Lier won twee maal de Vlaamse *Aardig-op-weg-Trofee* voor het enthousiasme en de inzet tijdens de *Aardig-op-weg-week* in 2008 én 2009 met als orgelpunt de *Autovrije Zondag*. Naar aanleiding van deze trofeeën gaf Lier een presentatie op de vormingsdag *Zet je kinderen op de goede weg* op 27 oktober 2010 in Antwerpen.

Studio Brussel vierde op 1 april 2011 haar verjaardag op locatie in Lier en werd voor één dag omgedoopt tot Studio Lier. Op het Zimmerplein stelden Lierenaars in samenwerking met de BBL die dag tijdens de live opnames een gloednieuwe weblog *LierCycleChic.be* voor, dat in de toekomst verder wordt uitgebouwd.

Data over fietsbeleid

De meest recente fietstellingen werden gehouden in 2004 op het kruispunt van de R16. Het onderzoek focuste op fietsers die van de verschillende poorten op de Ring de binnenstad 's morgens inrijden en 's avonds verlaten.

Naar aanleiding van de evaluatie van de voetgangerszone en de nieuwe verkeerscirculatie in de binnenstad worden opnieuw verkeerstellingen uitgevoerd, waaronder tellingen van het fietsverkeer.

Categorie 2: ≥ 20.000 en ≤ 50.000 inwoners

Mortsel



- aantal inwoners: 24.737
- oppervlakte: 778 ha

Drie voornaamste redenen voor nominatie

De stad Mortsel heeft de laatste jaren heel wat inspanningen gedaan om het voor de fietser zo veilig en aangenaam mogelijk te maken:

1. Voorbeeldfunctie van de eigen diensten: er zijn dienstfietsen bij de diverse stadsdiensten, overdekte fietsenstallingen, een dienstwagen werd vervangen door twee elektrische dienstfietsen en er is een jaarlijks fietsonbijt.
2. Intergemeentelijke samenwerking:

sinds januari 2011 is er een eerste intergemeentelijk fietspunt Mortsel-Hove-Boechout. Vanuit het intergemeentelijk project HEM (Hove-Edegem-Mortsel) werd de publicatie *Slimme wegenkaart* uitgewerkt waarmee de drie gemeentes hun fietsbeleid op elkaar willen afstemmen en hun inwoners willen tonen hoe makkelijk alles met de fiets bereikbaar is binnen de 'gouden driehoek'. Deze kaart wordt gratis binnen de deelnemende gemeentes verspreid.

3. Tramterminus Gemeenteplein: in 2009 werd in samenwerking met de vrijwilligers van de Fietzersbond een grondige telling gedaan van alle fietsenstallingen. Hieruit bleek dat de capaciteit onvoldoende was en er werden extra,

grotendeels overdekte fietsenstallingen geplaatst.

Resultaten fietsgebruik

Tijdens de schooljaren 2008-2009 en 2009-2010 hield de preventiedienst de cijfers bij van de modal split en de modal shift en ondernam meerdere acties om kinderen en ouders aan te zetten tot fietsen: door onder meer helmen goedkoop aan te bieden, helpen om subsidiedossiers voor materiaal in te vullen, fietsklassen, fietspools en fluo-hesjes aan te bieden en zichtbaarheidsacties en fietscontroles te organiseren.

Verbetering verkeersveiligheid

De aanleg van de fietspaden langs de gewestwegen ging gepaard met een vermindering van het aantal rijstroken van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstrook. In 2005 werden zowat alle woonstraten in Mortsel zone 30 en in 2009 kwamen daar alle schoolomgevingen bij. Alle inwoners kregen dan telkens de folder *Zone 30 - Zoen 30* in de bus.

Daarnaast worden er heel wat kleine en grote campagnes uitgewerkt. Mortsel behaalde een Guinness World Record voor het grootste fluo-hesje ter wereld en organiseert jaarlijks een knelpuntenwandelingen met de senioren uit de stad.



Verbetering fietsroutes

Alle vernieuwde fietspaden zijn conform het *Vademecum Fietsvoorzieningen*, er is duidelijke bewegwijzering langs de Fiets-o-strade en er is een actieplan voor het sneeuwruimen van de fietspaden. Alle fietspaden worden maandelijks geveegd.

Resultaten parkeren en stallen

In Morsel zijn er meer dan 1000 gratis, openbare en veelal overdekte fietsenstallingen gespreid over meer dan 30 verschillende locaties waar veel fietsers komen. Aan het station Morsel Oude God worden 500 nieuwe fietsenstallingen voorzien waaronder ook gratis bewaakte fietsenstallingen.

Samenwerking met andere partijen

- De intergemeentelijke samenwerking tussen Morsel-Hove-Boechout met het fietspunt Morsel-Hove-Boechout en in samenwerking met de Fietsersbond (HEM-project) de opmaak van de *Slimmewegenkaart*.
- Organisatie van de *Car free day* voor de eigen scholen en die van vijf omliggende gemeenten. Samen met Aartselaar, Hove, Edegem en Kontich organiseert Morsel ieder jaar in september een grensoverschrijdende fietstocht voor alle 6de klassen van het basisonderwijs.



Ieder jaar nemen daar zo'n 1200 leerlingen aan deel.

- Morsel neemt deel aan de provinciale stuurgroep Fiets-o-strade (Antwerpen-Mechelen) en aan het provinciale fietsknooppuntennetwerk.

Data over fietsbeleid

Het stadsbestuur heeft een eigen verkeersteller waarmee ook het aantal fietsers kan gemeten worden. Hiermee voert Morsel tal van tellingen uit.



Categorie 2: ≥ 20.000 en ≤ 50.000 inwoners

Sint-Pieters-Leeuw



- aantal inwoners: 31.572
- oppervlakte: 4037 ha

Drie voornaamste redenen voor nominatie

1. Visie en planmatige aanpak
Reeds in 1995 voerde Sint-Pieters-Leeuw een verkeersstudie uit, om via een geïntegreerd verkeersbeleid te streven naar meer verkeersveiligheid, een optimale verkeersleefbaarheid en de beheersing van de verkeersgroei. Er werd, op basis van een wegencategorisering, een eerste fietsrouten netwerk ontworpen. De toekomstige fietsvoorzieningen moeten hier qua inrichting in overeenstemming mee zijn.

Met de latere gemeentelijke mobiliteitsplannen werkt Sint-Pieters-Leeuw verder aan een duurzame visie waarbij het accent ligt op het sturen van de mobiliteit door middel van ruimtelijke ontwikkelingen en maatregelen die het gemotoriseerde verkeer beperken ten voordele van alternatieve vervoerswijzen. Het fietsrouten netwerk wordt conform het *Vademecum Fietsvoorzieningen* verfijnd volgens functie (functionele of recreatieve verplaatsingen) en afgestemd op het netwerk van de buurgemeenten en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

2. Continu investeren

Sint-Pieters-Leeuw investeert sinds 1995 continu in de (her)aanleg en onderhoud

van fietspaden, de uitbouw van degelijke fietsaccommodaties, informatie- en sensibiliseringscampagnes, educatieve en organisatorische initiatieven, handhaving, enzovoort.

3. Ondersteunende maatregelen

Naast de planologische en verkeers-technische maatregelen, investeert Sint-Pieters-Leeuw in ondersteunende maatregelen zoals de opmaak van schoolbereikbaarheidskaarten, jaarlijkse affichecampagnes, schoolkinderen die zelf affiches ontwerpen rond duurzame verplaatsingen, een levend verkeerspark en een autoluwe schoolweek met alle negen basisscholen, ondersteuning bij fietspoolen, inschakelen van gemeentelijke gemachtigde opzichters op drukke

schoolroutes, ontlener van het fietsbehendigheidsparcours en de dodehoekkoffer, de aankoop van een veegmachine voor fietspaden en het opwaarderen van de trage wegen. Ook handhaving (controle van het parkeren en stilstaan op voet- en fietspaden) is een prioriteit binnen het zonaal veiligheidsplan van de politiezone.

Resultaten fietsgebruik

Naar aanleiding van het project *Duurzaam naar school* zijn er drie metingen uitgevoerd naar de keuze van de vervoerswijzen voor woon-schoolverplaatsingen (nulmeting in mei 2008, 1-meting in mei 2009 en 2-meting in mei 2010). Alle negen basisscholen (+/- 2500 leerlingen)





namen deel aan de metingen. Bij de trap-pers werd tussen mei 2008 en mei 2009 een stijging van 6% vastgesteld, tussen mei 2009 en mei 2010 een stijging van +/-1,5%. Deze stijging is vermoedelijk het resultaat van de investering in fietspaden en -voorzieningen, de ondernomen acties in het kader van het project *Duurzaam naar school* en de jaarlijkse terugkerende activiteiten ter promotie van de duurzame vervoerswijzen voor woon-schoolverkeer.

Verbetering verkeersveiligheid

Tussen 2008 en 2010 daalde het aantal lichtgewonden bij fietsers (van 12 naar 5), terwijl het aantal zwaargewonden stabiel bleef (2). In die periode viel er geen enkel dodelijk slachtoffer. Tussen 2009 en 2010 daalde het aandeel van de fietsers in het totale aantal slachtoffers van 6,46% naar 5,43%.

	2010	2009	2008
Doden	0	0	0
Zwaar gewond	2	0	2
Licht gewond	5	10	12

Initiatieven om de verkeersveiligheid te verbeteren, omvatten een 'lerend verkeerspark' waarmee kinderen van de 5de klas onder begeleiding van de lokale politie in reële verkeerssituaties kunnen oefenen; een ludieke modeshow en een educatieve brochure in de basisscholen rond het thema 'zien en gezien worden'; schoolbereikbaarheidskaarten; een ge-

meentelijke affichecampagne om weggebruikers aan te zetten tot verkeersveilig gedrag; continue investeringen in de (her)aanleg en het onderhoud van fietspaden, de uitbouw van degelijke fietsaccommodaties, informatie- en sensibiliseringscampagnes, educatieve en organisatorische initiatieven, handhaving en het inschakelen van gemachtigde opzichters op drukke schoolroutes.

Verbetering fietsroutes

Bij de (her)aanleg van fietspaden wordt gekozen voor asfalt of beton in plaats van betonklinkers, conform de aanbevelingen in het *Vademecum Fietsvoorzieningen*. Waar kan, worden landelijke kasseiwegen met kasseien heraangelegd en omzoomd met twee fietsvriendelijke betonnen kantstroken. Fietspaden worden regelmatig geveegd. Verkeerskundige ingrepen verhinderen doorgaand gemotoriseerd verkeer in bepaalde straten op fietsroutes. De controle van het parkeren en stilstaan op voet- en fietspaden is een prioriteit binnen het zonaal veiligheidsplan van de politiezone. In het kader van het boven-gemeentelijk functioneel fietsroutenetwerk wordt gestreefd naar continuïteit in de fietsroutes en worden concrete inrichtingsprojecten uitgewerkt.

Resultaten parkeren en stallen

Bij de belangrijkste openbare gebouwen en publieke locaties zijn comfortabele fietsrekken (beugels) geplaatst die degelijke bescherming bieden tegen diefstal en vandalisme. Aan tal van haltes voor

openbaar vervoer zijn (overdekte) fietsenstallingen ingericht op basis van het provinciaal fietsenstallingsplan in het kader van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk *Zuid-Pajottenland*.

Samenwerking met andere partijen

Op een maandelijks overleg tussen de dienst mobiliteit en de verkeersdienst van de lokale politie worden wegenwerken, activiteiten waar verkeersmaatregelen vereist zijn (bv. wielervedstrijden) en klachten besproken, en wordt nagegaan welke maatregelen en onderzoeken er moeten gebeuren. De gemeente werkt samen met de negen basisscholen in diverse projecten (*Duurzaam naar school*, *Levend verkeerspark*, *Autoluwe schoolweek*, *Fietspool*). Verder is er in het kader van specifieke (her)inrichtingsprojecten regelmatig overleg met omliggende gemeenten, de provincie Vlaams-Brabant, Afdeling Zeekanalen, Natuurland, Regionaal Landschap Zenne, Zuun en Zoniën en het Vlaamse en Brusselse Hoofdstedelijk Gewest. In elke deelgemeente zijn er infoavonden en werkgroepen rond verkeersgerelateerde problemen. Momenteel werkt de gemeente mee aan een gezamenlijke studie in verband met de uitbouw van een Fiets-GENnetwerk. Bedoeling is om samen met het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, het Vlaamse Gewest en de provincie Vlaams-Brabant tot een kwaliteitssprong te komen inzake fietsinfrastructuur in en rond het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

Data over fietsbeleid

Recent heeft de gemeente de fietsinfrastructuur en de gevaarlijke punten voor fietsers geïnventariseerd. Deze gegevens zijn beschikbaar in kaart- en tabelvorm. Bij verkeerstellingen in het kader van herinrichtingsprojecten worden ook de fietsbewegingen en het aantal fietsers geregistreerd. In het kader van het project *Duurzaam naar school* werden metingen uitgevoerd naar de vervoerskeuze voor het woon-schoolverkeer (zie hoger).

Categorie 2: ≥ 20.000 en ≤ 50.000 inwoners

Sint-Truiden



- aantal inwoners: 39.309
- oppervlakte: 10.689 ha

Drie voornaamste redenen voor nominatie

In de herziening van het mobiliteitsplan van Sint-Truiden is een masterplan fiets opgenomen. Daarmee wil de stad het bestaande netwerk uitbreiden en verblijven met verbindingen in een eigen bedding en met conflictvrije kruisingen voor trage weggebruikers. Daarnaast zorgt het stadsbestuur met de hulp van een aantal 'fietspeters' ook voor een structurele kwaliteitscontrole van het fietsnetwerk. Tot slot voorziet de stad de verplichting om bij nieuwbouw of grondige renovatie een fietsenberging te voorzien.

Enkele voorbeelden van projecten:

- Project fietsverzekering: Fietsers kunnen mits betaling van een jaarlijkse bijdrage toegang krijgen tot een pechverhelpingsdienst. Ze kunnen een vervangfiets krijgen op de plaats waar ze gestrand zijn. De te herstellen fiets wordt dan afgeleverd bij de fietsenmaker, het fietspunt of gewoon thuis.
- De aanleg van een fietspad langs de N3: Door de heraanleg van een deel van de N3 verdween het bestaande fietspad, waardoor fietsers moesten omrijden. Op vraag van het stadsbestuur werd het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk aangepast en zal er een fietsverbinding

langs de N3 worden gerealiseerd, als een soort fietssnelweg.

- Scholenfietsproject: Scholen kunnen permanent fietsen ontlenen om verplaatsingen tijdens de schooluren uit te voeren. Dit project bestaat volgend jaar tien jaar en in totaal zijn er nu 140 fietsen in gebruik voor zes deelnemende scholen. Alle fietsen legden samen al meer dan 75.000 km af, wat overeenkomt met zo'n 1000 uitgespaarde busverplaatsingen.

Resultaten fietsgebruik

Systematische tellingen vanaf 2008 op het recreatieve fietsroutenetwerk laten een fluctuerend gebruik zien. 2009 kende een groei van meer dan 26% tegenover

2008. 2010 kende dan weer een daling van ongeveer 6% ten opzicht van het jaar voordien. Cijfers van 2011 laten opnieuw een daling vermoeden. De verhuur van fietsen voor zowel recreatief als functioneel gebruik stijgt daarentegen voortdurend. In 2006 werden 2204 fietsen verhuurd, in 2011 niet minder dan 6893.

Om het fietsgebruik te verhogen, organiseert de stad doelgroepgerichte sensibilisatiecampagnes. In 2011 verspreidde de stad ook voor het eerst een fietsfolder. Tot slot werden er diefstalveilige fietsenstallingen aan belangrijke functies en gebouwen geplaatst.



Verbetering verkeersveiligheid

Het aantal ongevallen met fietsers nam in de periode 2008-2011 licht af (van 49 naar 44 ongevallen per jaar). Terwijl er in 2008 en 2009 geen fietsers omkwamen in het verkeer, viel er in 2010 helaas wel een dodelijk slachtoffer. In 2011 vielen er zelfs twee dodelijke slachtoffers te betreuren.

De stad neemt initiatieven op het vlak van educatie en infrastructuur. Voorbeelden van educatieve acties zijn de actie *Kijk, ik leer fietsen* voor kleuters, fietsbrevetten voor lagere scholen en de actie *Goed gezien*. Wat infrastructuur betreft: schoolomgevingen werden aangepakt en na de opmaak van een schoolvervoerplan werden op enkele gevaarlijke punten fietsoversteekplaatsen heraangelegd. Fietsers mogen sinds 2009 gebruik maken van de oude stadsvesten en in de binnenstad is fietsverkeer in beide richtingen in bijna alle eenrichtingsstraten toegestaan.

Verbetering fietsroutes

Op het recreatief fietsrouten netwerk kregen alle kruisingen met gewestwegen fietsoversteekplaatsen. Moeilijk berijdbare delen werden vervangen door nieuwe verbindingen. Er kwamen ook nieuwe fietspaden bij en systematisch onderhoud zorgt voor veilige en comfortabele fietsverbindingen. Voor het functionele netwerk staan de volgende twee jaar verschillende uitvoeringen van ontbrekende schakels en de verbetering van slechte fietspaden op de agenda. De stad beschikt ook over een kleine sneeuwruimer en een veegmachine voor vrijliggende fietspaden, er is een lokaal meldpunt fietsen en in het voor- en najaar doet de politie extra toezicht op het parkeren op fietspaden.

Resultaten parkeren en stallen

In samenwerking met de Fietzersbond en na de installatie van proefopstellingen werd ervoor geopteerd om van nu af aan nog twee bepaalde types stallingen te gebruiken. Deze stallingen werden in ver-

schillende fases geplaatst aan belangrijke aantrekkingspolen en aan haltes van het openbaar vervoer. Sint-Truiden organiseerde een proefproject met fietskluizen en tijdens de wekelijkse marktdag organiseert de preventiedienst een bewaakte fietsenstalling.

Samenwerking met andere partijen

De GBC werd uitgebreid met de Fietzersbond, Voka en het Toegankelijkheidsbureau. Er is een maandelijkse stuurgroep die alle initiatieven rond fietsen coördineert. Hierin zetelen stedelijke ambtenaren van verschillende diensten. Zij proberen in samenwerking met politie, provincie en het fietspunt een geïntegreerd fietsbeleid op te zetten. Verder is er een samenwerking met de scholen (brevetten) en verenigingen krijgen de kans om zich in te schrijven voor het *Korterittencontract*.

In 2009 diende de stad in samenwerking met bedrijven uit de zorgsector een Pensioenfonds dossier in. Dat resulteerde in de aankoop van dienstfietsen. Tot slot is er ook een verkeersplatform actief.

Data over fietsbeleid

Op het recreatieve netwerk ligt een vaste teller. De gegevens over de fietsverhuur en het gebruik van de fietskluizen worden gedetailleerd bijgehouden. In 2011 werd het fietsparkeren geteld in de binnenstad. De stad beschikt over twee verkeerstellers die ook fietsers tellen. Vanaf 2012 starten de systematische tellingen. Bij nieuwe projecten wordt bij aanvang telkens een nulmeting uitgevoerd en na de aanpassing wordt er opnieuw geteld. Tot slot geeft het ongevallen-GIS driejaarlijks een overzicht van alle locaties met fiets- en bromfietsongevallen.



Categorie 2: ≥ 20.000 en ≤ 50.000 inwoners

Zemst



- aantal inwoners: 21.928
- oppervlakte: 4283 ha

Drie voornaamste redenen voor nominatie

1. Uit een enquête bleek dat heel wat inwoners opmerkingen hadden over het fietsbeleid en de fietsinfrastructuur in Zemst. Daarop verhoogde Zemst de budgetten en nam heel wat initiatieven voor een beter fietsbeleid.
2. De gemeente richtte een verkeersadviesraad op met vrijwilligers die eerst een verplichte opleiding duurzame mobiliteit volgden. Deze verkeersadviesraad bracht de knelpunten in kaart.
3. Zemst werd door de Fietzersbond verkozen om deel te nemen aan het proefproject *Meetfiets* waarmee de kwaliteit van de fietspaden in kaart gebracht werd. Slechts 3 van de 15 geselecteerde gemeentes scoorden beter dan Zemst.

Resultaten fietsgebruik

Dit is niet objectief gemeten, maar verschillende succesvolle acties resulteerden in een verhoogd fietsgebruik (bv. nieuwe fietspaden en verbindingen, overdekte stalling aan de treinstations en het uitdelen van fluohesjes en -hoezen).



Verbetering verkeersveiligheid

Een verbetering van de verkeersveiligheid werd gerealiseerd door o.a. volgende acties te ondernemen:

- een sensibiliseringsactie voor fietsverlichting bij jongeren op weg naar de middelbare scholen in Mechelen en Vilvoorde;
- een eigen fietsverkeerspark waar scholieren gratis kunnen oefenen onder begeleiding van de politie;
- fietsexamens;
- infrastructuur: extra fietspaden en fietssenstallingen, autoluwe schoolomgevingen ... ;
- handhaving: controle van fietsen in basisscholen, meer snelheidscontroles, strenger optreden tegen parkeren op fietspaden.

Verbetering fietsroutes

Aan de hand van de resultaten van het *Meetfiets* project van de Fietzersbond zorgt Zemst voor het sneeuwvrij maken van de fietspaden, de opvolging van de herstelling van de fietspaden door nutsbedrijven na werken en Zemst investeert alleen nog in monoliete verharding in plaats van klinkers. Zemst heeft een preventief beleid op het vlak van bladval en boomwortels, ijverde voor fietstunnels aan het Bloso-domein Hofstade en voor een verbetering van de fietsvoorzieningen aan het oprittencomplex van de E19 in Weerde.

Resultaten parkeren en stallen

In Zemst vind je overdekte en verlichte fietsenstallingen aan treinstations, scholen en gemeentelijke gebouwen en fietsbeugels aan bushaltes.

Samenwerking met andere partijen

Zemst werkt voor haar fietsbeleid samen met de politie, de buurgemeenten Grimbergen en Mechelen (heraanleg van wegen en fietspaden), de bevolking (in

de Verkeersadviesraad), de handelaars (*Met belgerinkel naar de winkel*), het AWW (fietspaden op gewestwegen), de provincie (subsidies voor fietsverbindingen) en de nutsbedrijven (afspraken over de heraanleg van fietspaden na werkzaamheden).

Data over fietsbeleid

De burgemeester en de schepenen hebben zelf al fietsend onderzoek uitgevoerd naar de kwaliteit van de fietspaden en studenten hebben tellingen uitgevoerd naar het aantal fietsers in de deelgemeente Eppegem.



Categorie 3: < 20.000 inwoners

Boechout



- aantal inwoners: 12.749
- oppervlakte: 2065 ha

Drie voornaamste redenen voor nominatie

De fusiegemeente Boechout ligt in de zuidoostrand van Antwerpen en wordt geconfronteerd met heel wat sluipverkeer. De gemeente Boechout houdt hier in haar fietsbeleid rekening mee. Deze legislatuur vond er een inhaalbeweging plaats op het vlak van infrastructuur waarbij de fietser centraal staat.

Onder meer volgende infrastructuurprojecten werden de afgelopen legislatuur verwezenlijkt (of zijn nog in uitvoering):

1. Project Boechoutselei/Welvaartstraat/Zilverenhoek: snelheidsbeperking voor het gemotoriseerd verkeer, twee eenrichtingsfietspaden, groenzones ...
2. Project Vremdesesteenweg: snelheidsbeperking, beveiliging van de kruispunten, vrijliggend tweerichtingsfietspad, herinrichting van de schoolingang ...
3. Project Frans Segersstraat, Borsbeeksesteenweg en hoofdfietsroute Molenlei: vrijliggende hoofdfietsroute langs de spoorweg, ruime fietsparkeervoorzieningen aan stationsomgevingen en locatie fietspunt, ontbrekende schakel tussen station en tramterminal wegwerken ...
4. Project Oude Steenweg-Lange Kroonstraat: tweerichtingsfietspad en zone



30 met fietssuggestiestroken als belangrijke as naar het dorpscentrum en het Sint-Gabriëlcollege.

5. Lindelei: heraanleg van de straat en het pleintje en een zone 30 aan de schooluitgang.

Resultaten fietsgebruik

In de nota's van de verschillende projecten werden telkens fietsmetingen gedaan en ontleed. Conclusie is dat er enorm veel fietsgebruik is, zowel voor woon-schoolverkeer als voor woon-werkverkeer.

Verbetering verkeersveiligheid

Snelheidsvermindering op landelijke wegen waar veel recreatief gefietst wordt: van 90 naar 50 km/u met regelmatige snelheidscontroles, veiliger fietspaden, asverschuivingen, fietstraining, verbod op +5,5 ton in de dorpskern, snelheidsremmende infrastructuur, fietssuggestiestroken ...

Verbetering fietsroutes

Boechout heeft fietspaden verhoogd en doorgetrokken en daarbij de voorrang van rechtsregel afgeschaft, fietssluisen en veilige fietsaccommodatie tussen de tram-

terminal en de stationsomgeving aangelegd, trage wegen geïnventariseerd en opnieuw aangelegd en fietspaden kregen de hoogste prioriteit in het strooiplan.

Resultaten parkeren en stallen

In de ganse gemeente zijn er gratis fietsparkeerplaatsen, vaak overdekt, en er worden fietsenstallingen geïnstalleerd aan de schuilhuisjes van bushaltes. Het aantal fietsparkeerplaatsen in de stationsomgeving werd uitgebreid en voorzien van bewaking en onderhoud door Fietspunt.

Samenwerking met andere partijen

Boechout werkte voor het fietsbeleid samen met de scholen, er zijn infovergaderingen voor de bevolking over toekomstige projecten, met Morsel-Hove is er overleg over het Fietspunt en fietsroutes en er is overleg met de handelaars, de Vlaamse overheid, de Provincie Antwerpen, de mobiliteitsraad en de politiezone Minos en de intergemeentelijke begeleidingscommissie.

Data over fietsbeleid

Boechout deed fietstellingen voor het project Vremdesesteenweg, de heraanleg van de stationsomgeving, het project BTM site en het intergemeentelijk project Welvaartstraat/Boechoutselei. De tellingen werden georganiseerd in het kader van het fietspadsubsidiedossier. De cijfers werden in de projectnota opgenomen ter verduidelijking op de Provinciale Auditcommissie.

Bij het RUP Mussenhoevelaan werd een mobiliteitsonderzoek gedaan in het raam van de MER-regelgeving.



Kortenaken



- aantal inwoners: 7743
- oppervlakte: 4906 ha

Drie voornaamste redenen voor nominatie

1. Fietsbeleid is een belangrijk item in het gemeentelijk beleidsplan, legislatuur 2007-2012 van Kortenaken. Citaten die het belang van het fietsbeleid aantonen: 'De verbetering van de toestand van onze wegen en fietspaden is een van de grootste uitdagingen voor het bestuur. Enerzijds wil het gemeentebestuur de veiligheid in de onmiddellijke omgeving van de school verhogen, anderzijds willen we ook dat de kinderen op een veilige manier naar en van school kunnen stappen en fietsen. De gemeente zal ook investeren in de zachte recreatie zoals wandelen, joggen, fietsen en mountainbiken door het onderhouden en het uitbouwen van wandelpaden, fietspaden en veldwegen! Ook in andere beleidsplannen zoals het mobiliteitsplan, het jeugdbeleidsplan, het cultuurbelidsplan en het sportbeleidsplan komt de fiets uitgebreid aan bod.
2. Kortenaken is een kleine gemeente met een diverse en integrale inzet voor een betere fietsomgeving:
 - Op structureel vlak: grote fietspadendossiers voor de (her)aanleg van veilige fietspaden. Kortenaken is de draaischijf en verbinding tussen het

fietsknooppuntennetwerk Vlaams-Brabant en Limburg, aangevuld met degelijke lokale fiets- en mountainbikeroutes.

- Inhoudelijk: bevolking en personeel aanzetten om meer te fietsen, zowel functioneel als recreatief. Inzetten op promotie (bv. inhuldiging van fietspaden), preventie (ter beschikking stellen van een fietskoffer, fluomateriaal en fietsgraveren) en handhaving (politiecontroles).
 - Via een categoriale benadering bevordert Kortenaken fietsen voor specifieke bevolkingsgroepen. Bijvoorbeeld: fietsen als sportactiviteit (ondersteuning van wielerverenigingen en -wedstrijden), mobiele senioren, *Duurzaam naar school*, politiefietsen en fietsen in het woonwerkverkeer, ecologische voordelen van het fietsen, enzovoort.
3. Kortenaken is fier op de herinrichting van de dorpskernen tot verblijfskernen, door de invoering van snelheidszones en door een gerichte aanpak. De verschillende dorpskernvernieuwingen worden uitgevoerd met aandacht voor fietsers met maximale fietsmogelijkheden, de inplanting van verkeersremmers en de installatie van fietsstaanplaatsen, rustbankjes en vuilbakjes. Kortenaken streeft ook naar een veilige schoolomgeving binnen de dorpskernen. Zo werden nieuwe parkeermogelijkheden en veilige schoolpoorten geïnstalleerd om te verhinderen dat geparkeerde auto's



de fietsers storen en om fiets(pool)en te stimuleren.

Resultaten fietsgebruik

De gemeente Kortenaken heeft geen tellingen maar is ervan overtuigd dat haar inspanningen het fietsgebruik gevoelig deden stijgen. Daarvoor hebben ze, naast de infrastructurele maatregelen, volgende acties ondernomen: fietsen als activiteit aanmoedigen binnen de gemeente, fietsen onder de aandacht brengen bij evenementen, fietspromotie bij personeel en informatie verspreiden over fietsen en fietsvoorzieningen. In elke dorpskern werden stratenplannen met fiets- en wandeltochten geplaatst (10 exemplaren). Alle inwoners kregen nieuwe stratenplannen met vermelding

van de snelheidszones (3300 exemplaren). De sportdienst organiseert jaarlijks in samenwerking met de sportregio een fietsleermoment voor kinderen. En de jeugddienst en de politie werken mee aan de verkeersweek op school. In de buitenschoolse kinderopvang worden kinderfietsjes ter beschikking gesteld. Er is ook ruime aandacht voor de fietssport in de gemeente: wielertoeristen, competities, ondersteuning van wielclubs, enzovoort.

Verbetering verkeersveiligheid

Er zijn weinig specifieke cijfers beschikbaar. Er is wel cijfermateriaal via de verkeersveiligheidsbarometer van Politiezone Hageland. Een greep uit de maatregelen:

- invoering en implementatie van snelheidszones via verkeersborden en infrastructuurwerken (aanpassen van het wegbeeld aan de snelheidsregimes);
- sensibilisering (infoavonden, snelheidskaarten ...) en handhaving;
- regelmatige bijwerking van het gemeentelijk verkeersreglement met aandacht voor fietsveiligheid;
- de herinrichting van de dorpskernen. Veiligere fietspaden en trage wegen opwaarderen voor alle verplaatsingen. Nieuwe leuningen plaatsen aan de waterwegen en een brugverbreding voor een veiliger fietspad doorvoeren;
- zones 'uitgezonderd plaatselijke verkeer' invoeren, een tractorsluis plaatsen en 'poorten' in Kortenaken centrum aanleggen;
- materiaal voor educatie ter beschikking stellen aan scholen en verenigingen: een fietskoffer, een dode hoekkoffer, de mascottes Zebra en Octopus, enzovoort.

Verbetering fietsroutes

- Minimale kwaliteitsnormen opstellen en een prioriteitenhiërarchie voor het fietsroutenetwerk (cfr. het *Vademecum Fietsvoorzieningen*) opnemen in het mobiliteitsplan.
- Buurtwegen opwaarderen was een duidelijke beleidskeuze. Er werd verlichting geplaatst, rustpleinen aangebracht, bruggen hersteld, verharding opge-



waardeerd en geïnvesteerd in een aantal machines voor onderhoud en een team dat zwerfvuil aanpakt.

- De (her)aanleg van fietspaden, al dan niet met de ondersteuning van het Fietsfonds werd steeds afgestemd op andere werken.

Resultaten parkeren en stallen

Er kwamen extra fietsparkeervoorzieningen aan de openbare gebouwen. Bij de herinrichting van bushaltes werden eerst de haltes met het grootste gebruik aangepakt. Naast nieuwe bushokjes en vuilbakjes werden ook fietsenstallingen geplaatst. Aan elke nieuwe bushalte worden automatisch enkele fietsrekken geplaatst. Er kwamen parkeervoorzieningen in dorpscentra en langs toeristische routes. Kortenaken plaatste behalve fietsenstallingen ook rustbanken, picknicktafels, vuilbakjes, stratenplannen en kaarten. Zo wordt de gemeente en haar kerkdorpen aantrekkelijk voor fietsers.

Samenwerking met andere partijen

Deskundigen, lokale sleutelfiguren, ambtenaren en politici van diverse overheden werken samen aan een degelijk fietsbeleid. Concreet is er samenwerking met het studiebureau TIMENCO en Libost, de gemeentelijke verkeersraad, OOG (overleg gemeente en scholen), de scholen, de po-

litiezone Hageland en de buurgemeenten over het afstemmen van wegenwerken en de aanleg van fietspaden. Er is samenwerking tussen de politie en de gemeente, de scholen en de verenigingen bij handhavingsacties en de verordeningen voor wielervedstrijden en toertochten. Er zijn ook contacten met de provinciale en de Vlaamse overheid, niet enkel voor bijkomende financiële ondersteuning maar ook voor hulp op het vlak van knowhow.

Data over fietsbeleid

- Er worden data verzameld in het kader van het mobiliteitsplan.
- Er waren verkeersmetingen naar aanleiding van de herinrichting van Hoeleden-Dorp.
- In het kader van het project *Duurzaam naar school* waren er metingen voor het opstellen van schoolbereikbaarheidsplannen
- Informatie over ongevallen en de verkeersveiligheid is beschikbaar via de verkeersveiligheidsbarometer van de Politiezone Hageland.

Categorie 3: < 20.000 inwoners

Landen



- aantal inwoners: 15.367
- oppervlakte: 5405 ha

Drie voornaamste redenen voor nominatie

1. Tot 2006 speelde het fietsbeleid een minimale rol in deze landelijke gemeente. Bij herinrichtingen werden de ruimten maximaal ingevuld met parkeerfuncties. Er waren weinig fietspaden en nieuwe projecten werden gerealiseerd zonder overleg met buurgemeenten of andere actoren. Dit resulteerde in weinig comfortabele fietspaden. Het huidige beleid is overtuigd van het tegendeel en zet maximaal in op fietsen. Vóór 2006 waren er 5 km fietspaden, nu al 16 km en in 2013 en 2016 zullen er respectievelijk 23 en 30 km fietspaden zijn.
2. De ontwikkeling van een fietsnetwerk volgens de regels van de kunst en vanuit een globale mobiliteitsvisie. Het integrale fietsbeleid (meer dan fietspaden alleen) staat centraal in het mobiliteitsplan (spoor 1, conform verklaard in november 2010).
3. In Landen is fietsen meer dan zich verplaatsen. Het fietsnetwerk herenigt de dorpsbewoners. Recreanten kunnen de Landense pareltjes en de wijde landschappen beleven. Scholieren kunnen vanuit de andere gemeenten, provincies en gewesten naar Landen fietsen. Wer-

kenden kunnen naar het station of het industrieterrein fietsen.

Resultaten fietsgebruik

Omdat het fietsnetwerk nog in ontwikkeling is, zijn er tot op heden nog geen effectmetingen gebeurd. In het mobiliteitsplan is monitoring van het fietsnetwerk opgenomen. Een recente telling van het gebruik van de fietsenstalling aan het station gaf aan dat de toegenomen capaciteit volledig ingenomen is.

Verbetering verkeersveiligheid

1. Fietspaden aanleggen al dan niet vrijliggend langs wegen zonder fietspaden (zowel gemeentewegen als de gewestweg N283).
2. Beperkt eenrichtingsverkeer invoeren.
3. Sensibiliserende acties voeren in samenwerking met de scholen: fietslessen en levend verkeerspark onder leiding van de politie.
4. De lagere scholen vanuit de stad ondersteunen voor sensibiliserende acties rond verkeersveiligheid en het stimuleren van verplaatsingen met de fiets en te voet.
5. Schoolomgevingen accentueren met Octopusstraatmeubilair.
6. Een ruime zone 30 invoeren. Dat gebeurt niet enkel met verkeersborden, maar ook door middel van infrastructuurle

aanpassingen. Het doorgaand verkeer wordt omgeleid langs het centrum. Om tot een uniform straatbeeld te komen, startte Landen in 2010 in samenwerking met de Bouwmeester en AWW Vlaams-Brabant met een beeldkwaliteitsplan.

Verbetering fietsroutes

Project 1: Heraanleg Bondgenotenlaan

In september 2005 werd door het vorige bestuur het herinrichtingsplan voor de Bondgenotenlaan goedgekeurd met een maximum aan autoparkeerplaatsen. De Bondgenotenlaan is de centrale verbinding tussen het centrum, het station, de wijk Korea en het sportpark. Bovendien is er ook een lagere school gelegen. In 2006 werd deze beslissing ongedaan gemaakt en verminderde de ruimte voor de auto ten voordele van fietsers, voetgangers en groen.

Project 2: Aanleg fietspaden op de oude spoorwegbeddingen lijn 127 en 147

Doelstelling van dit project was om veilige, functionele en recreatief waardevolle fietspaden aan te leggen vanuit het centrum van Landen tot aan de gemeentegrens met Hannuit en Lincet. Hierdoor worden twee RAVEL-routes doorgetrokken tot aan het station. Bij de uitvoering

van deze routes zette Landen maximaal in op veiligheid en comfort van de fietser.

Project 3: Werken stationsomgeving

Deze werken kaderen in het masterplan Stationsomgeving (2005). Dit is een samenwerkingsovereenkomst tussen Landen, de NMBS, de Lijn en AWW. Landen vroeg en kreeg bijkomende aandacht voor fietsers. Het station is belangrijk voor functionele verplaatsingen, maar vormt ook een belangrijke schakel tussen de verschillende fietsroutenetwerken van de omliggende provincies. Om de barrièrewerking van de spoorweg doorheen het centrum van Landen weg te werken, wordt de voetgangerstunnel via module 13 door middel van fietsliften toegankelijk gemaakt voor fietsverkeer.

Project 4: Aanleg fietspaden en vernieuwing wegenis Jonker-Janlaan te Attenhoven.

Landen legde verhoogd aanliggende eenrichtingsfietspaden aan over een afstand van 740 m vanaf de schoolomgeving tot aan de rotonde met de Velmseweg die als een verkeerspoort functioneert. Vanaf de rotonde is er via het ruilverkavelingswegennet een veilige fietsrelatie met Velm.

Project 5: Vernieuwing wegenis en aanleg fietspaden N283, Hannuitsesteenweg te Landen.

De N283, Hannuitsesteenweg maakt deel uit van het *Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk*. Op deze secundaire weg type II waren er voorheen geen fietsvoorzieningen. In het kader van deze werken werden modules 11 en 4 afgesloten en werden vrijliggende en verhoogd aanliggende eenrichtingsfietspaden aangelegd.

Resultaten parkeren en stallen

In 2007 werd de capaciteit van de fietsenstallingen aan het station uitgebreid van 200 naar 300 plaatsen. Recente fietstellingen wezen uit dat deze capaciteit volledig bezet wordt.

Bij de verschillende herinrichtingsprojecten in het centrum voorzag Landen fietsparkeermogelijkheden.

Samenwerking met andere partijen

- Buurgemeenten: Landen sloot aan bij het Linterse initiatief om fietspaden aan te leggen langs de N283, de Rumsdorpstraat te Rumsdorp.
- Europa: in het kader van het Europees project *Beleef het Groen*.
- Wallonië: aanleg van twee Ravelfietsroutes op de oude spoorwegbeddingen lijn 127 en 147.
- NMBS: uitvoering van het *Masterplan Stationsomgeving*.
- De provincie Vlaams-Brabant, De Lijn,

TEC en het AWW voor mobiliteitsconvenantgebonden projecten en Fietsfonds-dossiers.

- Lagere scholenproject *Duurzaam naar School*: de lagere scholen krijgen ondersteuning voor de uitvoering van sensibiliserende acties rond verkeersveiligheid en het stimuleren van verplaatsingen met de fiets en te voet.
- Handelaars: de jaarlijkse zomercampagne *Met Belgerinkel naar de Winkel* met de Bond Beter Leefmilieu, UNIZO, CM, de Fietsersbond en de handelaars.
- Politie: verkoop van tweedehands fietsen. In 2009 werd een eerste *bike-wash* georganiseerd.
- Ondersteuning van verschillende fietsactiviteiten: de *Grote Prijs Rik Gysenberg*, de wielertoeristenklassieker *Landen - Trois-Points - Landen*, de tijdrit voor recreanten *Half Rond Houtem* en fietsuitstappen door verenigingen.
- MORA: het Adviesorgaan Verkeer en Mobiliteit werd opgericht in 2007 en omvat alle maatschappelijke geledingen.

Data over fietsbeleid

De politie voert preventieve verkeerstellingen uit. Uit de resultaten kunnen de vervoerswijzen waaronder ook de fietsers afgeleid worden. Op basis van deze gegevens neemt Landen initiatieven en verkeersmaatregelen, afgestemd op het mobiliteitsplan.

Bij de opmaak van de Fietsfondsdossiers zijn verkeerstellingen van fietsers noodzakelijk. De politie voerde deze tellingen uit bij het begin van elk project.



Categorie 3: < 20.000 inwoners

Meeuwen-Gruitrode



- aantal inwoners: 12.832
- oppervlakte: 9126 ha

Drie voornaamste redenen voor nominatie

1. Meeuwen-Gruitrode maakt werk van kwalitatieve fietsinfrastructuur langs de vele gewestwegen en gemeentewegen. In het functionele netwerk zijn overal kwalitatieve fietspaden aanwezig. De gemeente zorgt voor dagelijks onderhoud van de fietspaden.
2. In samenwerking met de lokale politiezone biedt de gemeente aan alle scholen een verkeersproject aan, op maat van de school en volgens graad: de wijkagent, leerkrachten en leerlingen begeven zich op terrein om een fotoreportage te maken van de gevaarlijke punten op de schoolroutes. De aandachtspunten worden met de leerlingen besproken en ter plekke ingeoefend. Het begrip 'dode hoek' wordt met behulp van een vrachtwagen praktisch uitgelegd. Het dragen van fietshelm en fietshesje wordt continu aangemoedigd. Alle schoolkinderen krijgen een gratis fietshelm. Maandelijks wordt een ander verkeersitem behandeld: helm en hesje dragen, controle van de fietsen, de kennis van verkeersregels, een verkeersquiz, het verkeerslied aanleren, enzovoort. Het project doet dienst als voorbeeldproject voor andere gemeenten.



3. De gemeente heeft een uitgebreid aanbod aan sensibiliserende maatregelen om het fietsen te promoten: een fietsvergoeding voor het gemeentepersoneel, de jaarlijkse deelname aan de actie *Met belgerinkel naar de winkel* met extra ondersteuning en prijzen van de gemeente, de inzet van gemachtigde opzichters in de schoolomgeving en aandacht voor langzaam verkeer bij herinrichtingsprojecten.

Resultaten fietsgebruik

Tellingen tonen aan dat het fietsgebruik in de gemeente gestegen is. De gemeente heeft hier voornamelijk als sensibiliserende actor een rol in gespeeld, onder meer door het reeds vermelde verkeersproject met de scholen. Meeuwen-Gruitrode

promoot maximaal het fietsgebruik voor woon-schoolverkeer. De gemeente voorziet een fietsvergoeding voor haar personeel om het woon-werkverkeer per fiets te promoten.

Verbetering verkeersveiligheid

De gemeente nam op verschillende vlakken initiatieven om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren. Op infrastructureel vlak gaat het om de aanleg van veilige fietspaden, fietstunnels, fiets-suggestiestroken en de creatie van een autoluwe fietsroute naar school door doorgaand gemotoriseerd verkeer op de route onmogelijk te maken. Op het vlak van handhaving voert de lokale politie regelmatig fietscontroles uit in de plaatselijke scholen en inzake educatie is er

het reeds vermelde verkeersproject voor de lagere scholen, waarbij onder meer gevaarlijke situaties op de schoolroutes op het terrein worden inge oefend en waarbij ook het begrip 'dode hoek' praktisch wordt inge oefend, naast een maandelijks verkeersitem in het lessenpakket.

Verbetering fietsroutes

Reeds vóór 2006 maakte de gemeente al werk van kwalitatieve fietspaden. In de periode 2006-2011 voegde Meeuwen-Gruitrode daar een reeks realisaties aan toe met de aanleg van een aantal fietspaden en fietstunnels en zelfs fietsbruggen om een beekvallei te vrijwaren. In het kader van de omleidingsweg werden verschillende fietstunnels aangelegd. Alle fietspaden beschikken over een verharde ondergrond. Een belangrijke schoolfietsroute werd autoluw gemaakt. De toeristische fietsroutes zijn sowieso autoluw, langs de drukkere verbindingswegen zijn overal fietspaden aanwezig. De gemeente zorgt voor regelmatig onderhoud en in de winter voor sneeuwvrije fietspaden. In 2010 was Meeuwen-Gruitrode de beste leerling van de klas voor het onderhoud van het toeristisch fietsroutenetwerk. De basis van dit succesvolle fietsroutenetwerk werd namelijk in de gemeente gelegd. Het symbolische knooppunt met 'nummer 1' start dan ook in de gemeente.

Resultaten parkeren en stallen

De gemeente voorziet in fietsenstallingen bij belangrijke attractiepunten: bushaltes, scholen en openbare gebouwen. Al deze stallingen zijn gratis en op sommige plaatsen zijn ze overdekt. Bij evenementen wordt er ruimte gereserveerd voor het stallen van fietsen. Deze ruimte ligt korter bij de toegang dan de parkeer ruimte voor auto's. Bezoekers van evenementen worden aangeraden om per fiets te komen.

Samenwerking met andere partijen

De gemeente werkt samen met diverse partners: met de Vlaamse Overheid voor infrastructuurprojecten; met de politiezone voor sensibilisering, fietscontroles en ongevallenstatistieken; met het provinciebestuur voor de organisatie van de *autoluwe schooldag* en het onderhoud van de provinciale toeristische fietspaden; met serviceclub Kiwanis voor een sensibiliseringsactie voor automobilisten bij het begin van het schooljaar; met de scholen en verkeersouders om het oversteken aan de scholen veilig te laten verlopen; met de lokale handelaars in het kader van de actie *Met Belgerinkel naar de Winkel* en met De Lijn voor de plaatsing van fietsenstallingen bij bushaltes.



Data over fietsbeleid

De gemeente maakt niet specifiek werk van dataverzameling of de opvolging van gegevens. Bij incidentele kruispunttellingen worden de fietsers apart geregistreerd, zodat er ook een beeld is van het aanwezige fietsverkeer. De politiezone houdt nauwkeurig alle ongevalgegevens bij. Deze data worden één maal per jaar met de gemeente besproken en op eenvoudig verzoek kan de gemeente de gegevens op elk willekeurig moment raadplegen.



Categorie 3: < 20.000 inwoners

Retie



- aantal inwoners: 10.741
- oppervlakte: 4838 ha

Drie voornaamste redenen voor nominatie

De gemeente investeert in het functionele fietsverkeer, verbetert voortdurend het recreatieve netwerk en werkt intensief aan verkeerseducatie en veilige schoolomgevingen.

- Veilige fietspaden langs alle gewestwegen: door de aanleg van het tweerichtingsfietspad langs de N123 werd Retie de eerste gemeente in de provincie Antwerpen met vrijliggende fietspaden langs alle gewestwegen op haar grondgebied. Zo krijgen de fietsers veel comfort en wordt hun veiligheid maximaal gewaarborgd.
- Functioneel fietsverkeer: de gemeente diende een aantal Fietsfondsdossiers in om een aantal ontbrekende fietsverbindingen te kunnen realiseren. De vergunningen zijn goedgekeurd en de werken zijn reeds aangevat. De gemeente bewegewijzerde ook een volledig mountainbikeparcours.
- Scholen: alle schoolomgevingen in de gemeente zijn ingericht als zone 30. In de gemeente zijn ook een aantal fietspools actief en worden structureel gemachtigde opzichters ingezet. Het gemeentebestuur richtte een verkeerspleintje in waar scholen met hun leerlingen kunnen komen oefenen. Tot



slot maakte de gemeente een schoolroutekaart op.

Resultaten fietsgebruik

De gemeente nam de volgende maatregelen ter bevordering van het fietsgebruik:

- Scholenacties: trappertjesdag op donderdag, ontwikkeling van schoolroutekaarten, aangepaste verkeerslessen per graad en acties om het gebruik van fluo-hesjes te promoten.
- De gemeente maakte zelf een bedrijfsvervoerplan en voerde hiermee de fietsvergoeding voor gemeentepersoneel in. Het gemeentebestuur moedigt lokale bedrijven en kmo's aan om hetzelfde te doen.
- De gemeente doet elk jaar mee aan *Met belgerinkel naar de winkel*.

Verbetering verkeersveiligheid

Daarnaast onderneemt de gemeente de volgende initiatieven ter bevordering van de veiligheid voor fietsers:

- de aanpak van infrastructurele knelpunten;
- fietscontrole voor alle lagerschoolkinderen bij het begin van het schooljaar;
- beveiligde oversteekplaatsen op alle belangrijke kruispunten op de drukke N18;
- invoering van een zoneregeling in verschillende straten.



Verbetering fietsroutes

Om de fietsroutes verder te verbeteren, nam Retie de volgende maatregelen:

- de aanleg van enkele ontbrekende schakels;
- de plaatsing van verkeerslichten op bepaalde kruispunten;
- de aanleg van fietssuggestiestroken in verschillende straten.

Tijdens de winterperiode maakt het gemeentepersoneel de gemeentelijke fietspaden sneeuw- en ijsvrij.

Resultaten parkeren en stallen

De gemeente beschikt over ruime overdekte fietsenstallingen aan de belangrijkste aantrekkingspolen (gemeentehuis, sporthal ...). Daarnaast zijn alle bushaltes langs de N18 voorzien van (niet-overdekte) fietsenstallingen en bekijkt de gemeente of ze die voorzieningen nog kan uitbreiden.

Samenwerking met andere partijen

Op het vlak van verkeerseducatie is er een zeer nauwe samenwerking tussen de

gemeente, de scholen en de lokale politie. Ook de Fietzersbond wordt hiervoor ingeschakeld. Om de infrastructuur te verbeteren, werkt Retie samen met de Vlaamse overheid en in het kader van de actie *Met belgerinkel naar de winkel* is Unizo een goede partner.

Data over fietsbeleid

In het kader van *Duurzaam naar School* werden er bevestigingen georganiseerd over de vervoerswijze van kleuters en lagereschoolkinderen. Die resultaten zijn beschikbaar voor de schooljaren 2008-2009 en 2009-2010.



Categorie 3: < 20.000 inwoners

Vorselaar



- aantal inwoners: 7526
- oppervlakte: 2762 ha

Drie voornaamste redenen voor nominatie

1. Vorselaar is het grootste onderwijsdorp van Vlaanderen: Vorselaar telt bijna 4000 leerlingen en leerkrachten. Dit vraagt een specifieke aanpak waarbij Vorselaar heel sterk het fietsen promoot. De gemeente maakte een schoolroutekaart op en organiseert jaarlijks een *Terug naar school-actie*. Op verschillende plaatsen is er voorzien in een overstap bushalte-fiets (extra halte Sassenhout, extra bussen, extra fietsenstallingen).
2. Vorselaar is een echte wiel- en fiets-gemeente: denk maar aan Ward Sels,

Daniël Willems, Paul Herrijgers en meer recent Bart Wellens. Vorselaar heeft een traditie in het organiseren van crossen, ritten en wedstrijden. Er is ook een crossparcours op het kasteeldomein.

3. Vorselaar voert een professioneel en duurzaam fietsbeleid: Vorselaar liet een mobiliteitsstudie uitvoeren en stelde een mobiliteitsplan op. De gemeente investeerde ook in een mobiliteits-ambtenaar en een projectmedewerker verkeersveiligheid. Jaarlijks worden er mobiliteitsaudits per fiets gehouden om knelpunten op te sporen en aan te pakken. Het gemeentepersoneel kan voor korte dienstverplaatsingen gebruik maken van personeelsfietsen.

Resultaten fietsgebruik

Er zijn geen concrete cijfergegevens maar alles wijst er op dat het fietsgebruik in Vorselaar de laatste jaren gestegen is, zowel voor de functionele verplaatsingen (nood aan meer fietsenstallingen) als voor de recreatieve fietsroutes (meetpunten van Toerisme Provincie Antwerpen).

Verbetering verkeersveiligheid

Vorselaar voerde in schoolomgevingen een zone 30 in, plaatste octopuspalen en voorzag gemachtigde opzichters. Er kwamen ook infrastructurele ingrepen aan de schooluitgangen en vrijliggende fietspaden op de invalswegen. Bestaande kruispunten werden beveiligd en fietspaden worden onderhouden met een kleine borstelmachine.



Het Fietsteam van de politie zorgt voor de handhaving met onder meer dagelijks toezicht aan de schoolpoorten en controle van de fietsen. Vorselaar houdt ook regelmatig sensibiliseringsacties voor jong en oud.

Verbetering fietsroutes

Vorselaar verbetert haar fietsroutes door ontbrekende schakels aan te pakken, trage wegen in te voeren, vrijliggende fietspaden aan te leggen en de bestaande infrastructuur te onderhouden.

Resultaten parkeren en stallen

Dat er meer gefietst wordt in Vorselaar valt vooral op aan de fietsenstallingen. Vorse-



laar heeft dan ook een heleboel nieuwe fietsenstallingen geplaatst. Daarbij werd gedacht aan beveiliging en duurzame verlichting.

Samenwerking met andere partijen

Vorselaar zet bewust in op samenwerking en partnerschappen voor haar fietsbeleid. Die visie is verankerd in het algemeen beleidsplan. De gemeente werkt onder meer samen met gemachtigde opzichters, scholen (onderwijsplatform), de Katholieke Hogeschool Kempen (pilotproject

huurfietsen), politie en de mobiliteitscommissie.

Data over fietsbeleid

Er zijn weinig specifieke gegevens bekend over het fietsbeleid in Vorselaar. De gemeente beschikt wel over data uit verkeerstellingen, statistieken van de politie en van de sensibiliseringsacties en enquêtes die scholen houden.



met de fiets naar Vorselaar

Vorselaar **STU VO** **KHK**



Inspirerende projecten





Inspirerende projecten

Ook de 53 andere gemeenten die zich kandidaat stelden om Fietsgemeente/Fietsstad 2012 te worden, verdienen een plaats in dit voorbeeldenboek. Hun projecten zijn gebundeld in volgende 16 leidraden voor een sterk fietsbeleid.

Geïntegreerd en innoverend beleid als basis

Binnen het huidige mobiliteitsbeleid wint de fiets de rol terug waarvoor hij uiteindelijk geschapen werd: een functioneel vervoermiddel voor korte verplaatsingen. De fiets is hét duurzame vervoermiddel bij uitstek en moet dan ook een hoofdrol spelen binnen een duurzaam mobiliteitsbeleid. Een fietsvriendelijk beleid heeft als doel het gebruik van de fiets te bevorderen en tegelijk de veiligheid en aantrekkelijkheid van het fietsgebruik te vergroten.

Een fietsvriendelijk beleid is een geïntegreerd beleid met aandacht voor de drie E's (Education (educatie en sensibilisering), Engineering (infrastructuur) en Enforcement (handhaving)), samenwerking, participatie en inspraak. Zo is het positief dat veel gemeenten nauw samenwerken met de lokale politie, scholen, naburige gemeenten en andere overheden voor de

totstandkoming en de uitvoering van het fietsbeleid. En ze doen belangrijke inspanningen op het vlak van inspraak.

Verder is een fietsvriendelijk beleid een beleid dat het STOP-principe (eerst de Stappers, dan de Trappers, dan het Openbaar vervoer en dan het Privaat vervoer) als uitgangspunt neemt.

Last but not least is een fietsvriendelijk beleid doordacht en gedurfd:

- **Bilzen** en **Ieper** vermelden een expliciet fietsbeleidsplan in het mobiliteitsplan.
- De politie in **Bilzen** maakt gebruik van de fiets en neemt zo haar voorbeeldfunctie ter harte.
- Bij de aanleg van kruispunten in **Waarschoot** heeft de gemeente veel aandacht voor de fietser en zijn er ten



voordele van de 'trapper' onteigeningen gepland.

- **Essen** schrapt in de ontwerpfase van de heraanleg van een straat in de dorpskern de parkeerstroken ten voordele van een verhoogd fietspad.

Samenwerking en overleg als hoekstenen

Door participatie van verschillende actoren zal er een fietsbeleid ontstaan dat door een ruime doelgroep aanvaard zal worden. Aan participatie kan op verschillende manieren vorm worden gegeven.

Enkele vermeldenswaardige voorbeelden:

- In **Schelle** worden verkeersaangelegenheden besproken in de Verkeersadviesraad. Die werkt op basis van een zeer ruime maatschappelijke vertegenwoordiging.

- **Puurs** sluit convenanten over verkeersveiligheid af met de scholen, wat resulteerde in schoolbereikbaarheidskaarten die uithangen in de schoolomgevingen.

- **Ternat** voorziet een intensief overlegproces waarbij iedere buurt betrokken wordt bij het zoeken naar oplossingen voor allerlei mobiliteitsvraagstukken. Elke burger kan zo meewerken aan de toekomst. Op deze manier leren de inwoners dat er niet enkel in de weg geïnvesteerd moet worden, maar dat er ook inspanningen nodig zijn op het vlak van de mentaliteit en de keuzes van de weggebruikers.

- Bij de opmaak en de uitvoering van het fietsbeleid in **Merksplas** is er gedurende het hele proces een grote participatie van alle betrokken partijen. Dat komt onder andere tot uiting in VEDOME (VEilig DOor MERksplas) dat bestaat uit de ouders, de leerkrachten en de directies van de scholen van Merksplas.
- Doorheen de dorpskern van **Riemst** is een heel fietsroutenetwerk uitgewerkt. Er is een intensieve samenwerking met

de stad Maastricht (NL) om aan beide kanten van de grens zoveel mogelijk mensen op de fiets te krijgen.

- De **stadregio Hasselt-Genk** liet door het departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid een verkeersmodel opstellen. Een mooi voorbeeld van samenwerken op het vlak van mobiliteit.

Cijfers als leidraad

Cijfers voeden en sturen goed fietsbeleid. Dat verkeersonderzoek nuttig is, hoeft geen betoog. Het is een handig instrument om het beleid op te baseren. Gegevens verzamelen lijkt niet zo eenvoudig en een tijdrovende klus, maar hoeft dat niet te zijn. Heel wat instanties zoals gemeentebesturen, politiezones en het Vlaamse Gewest houden cijfers bij en het is vooral belangrijk om de dataverzameling te coördineren. Alvorens aan de slag

te gaan, kan best goed nagedacht worden over de probleemstelling en over wat men precies te weten wil komen.

- In 2006 heeft de politie van **Oostende** het programma VIASTAT aangekocht. Daarin worden alle gegevens van alle ongevallen bewaard. Dit programma is in 2009 geëvolueerd naar VIA-ONLINE. Het programma kan globale overzichtskaarten maken met o.a. manoeuvre-

diagrammen. Het is ook mogelijk om gegevens van bepaalde doelgroepen uit het systeem te halen.

- Naar aanleiding van de eindevaluatie van het project *Duurzaam naar School* heeft de gemeente **Nazareth** gegevens gebundeld van de vervoerswijze van de kinderen van de verschillende scholen in de gemeente.

Educatieve projecten als ondersteuning

Educatie en sensibiliseringsacties zorgen voor meer verkeersveiligheid (bv. kinderen) en meer fietsgebruik (bv. allochtonen en senioren). Heel wat gemeenten hebben mooie initiatieven opgestart.

- Het stadsbestuur van **Menen** engageert zich in meerdere projecten die het fietsgebruik promoten, stimuleren en ondersteunen. Eén van die projecten is het *Fietsexamen* van de VSV dat ze voor de lagere scholen organiseert.
- **Herent** organiseert het project *Levend Verkeerspark* voor haar scholen. Daarbij wordt in de omgeving van de scholen de openbare weg gebruikt om leerlingen al fietsend te leren omgaan met het verkeer. De klemtoon ligt op de verkeersveiligheid, mobiliteitsdrukte



rond de schoolomgeving en duurzame vervoermiddelen. Er worden opleidingen voor de leerkrachten aangeboden en theorie- en praktijksessies voor de leerlingen. Het examen vindt plaats op het levend fietsparcours. Terwijl het verkeer zijn gewone gang gaat, rijden de leerlingen volgens een uitgestippelde route rond in de wijk. De route is voor de overige weggebruikers duidelijk aangeduid en beveiligd. Herkenbare waarnemers controleren de leerlingen op het naleven van de verkeerssignalisatie en -situatie. Tijdens hun rondrit kunnen de leerlingen praktische proeven afleggen. Deze praktische proeven toetsen vooral de rijvaardigheid en vaardigheden zoals

de arm uitsteken, bochten nemen en remmen die noodzakelijk zijn om veilig te kunnen fietsen.

- De *Goepie-routes* in **Ternat** zijn kindvriendelijke schoolroutes met aanduiding waar je veilig kan oversteken en waar je beter niet oversteekt of waar voorzichtigheid en uitkijken de boodschap is. Op termijn zullen de borden die aangeven waar voorzichtigheid geboden is, verdwijnen omdat de knelpunten worden aangepakt. Het project wordt jaarlijks in de aandacht gebracht tijdens een dagevenement met een verkeerstechnisch parcours, fietscontroles, het aanleren van de betekenis van de borden, een Goepie-liedje en een Goe-

pie-strip. Bij dit project hoort ook een lesprogramma voor in de klas en een beloningspakket met led-verlichting, een hesje en retroreflectoren.

- De gemeente **Wielsbeke** organiseert samen met de politie en de seniorenraad de opleiding van de begeleiders van fietsgroepen. Er wordt steeds met thema's zoals de dode hoek gewerkt.
- **Sint-Amands** werkte verschillende educatieve projecten voor scholen uit om de fietsvaardigheid van de schoolgaande jeugd te verbeteren. Daarnaast gaf de Fietzersbond lessen over de dode hoek.

Schoolbereikbaarheidskaarten als stimulans

Een schoolbereikbaarheidskaart bestaat uit het stratenplan van de gemeente waarop de veilige en gevaarlijke routes en invalswegen naar de scho(o)l(en) ingekleurd zijn. Bovendien staan er speciale markeringen op de kaart voor zachte weggebruikers en duurzame verplaatsingen. Autovrije wegsels en paden staan speciaal aangeduid, knelpunten krijgen een woordje uitleg en (be)veilig(d)e oversteekplaatsen, veilige parkings en openbaar vervoersmodaliteiten vind je meteen terug op de kaart.

Er zijn ook al moderne toepassingen met smartphone zoals *Moving Forward* van de VSV.

- De dienst Mobiliteit van de gemeente **Maldegem** stelde schoolbereikbaarheidskaarten op.
- **Mol** maakte in samenspraak met de middelbare scholen schoolbereikbaarheidskaarten. Bij het begin van het schooljaar kregen alle leerlingen een exemplaar. Zo zijn zij op de hoogte van de meest aangewezen route van en naar school.
- Wat het woon-schoolverkeer betreft, leverde **Diksmuide** een bijzondere inspanning voor het basisonderwijs. De



gemeente maakte fietsveilige schoolbereikbaarheidskaarten op zodat de leerlingen de veiligste weg van en naar school kunnen nemen. Ook voor het secundair onderwijs maakten ze schoolfietsroutekaarten op.



Het belang van promotie

De fiets is een belangrijk vervoermiddel in Vlaanderen dat nog heel wat speelruimte heeft. Daarom wil de Vlaamse overheid met haar mobiliteitsbeleid het fietsgebruik verder stimuleren.

Gekende projecten waar gemeenten aan deelnemen zijn *Bike to work*, *Cycle chic*, *Mijn korte ritten*, *Met belgerinkel naar de winkel* en *Autovrije Zondag*. Maar ook de eigen projecten van de gemeenten zijn belangrijk:

- **Herzele** organiseert het event *Word Flandrien* om het fietsgebruik te promoten. Herzele was reeds zesmaal gastgemeente voor dit fietsevenement. De *Word Flandrien* spreekt alle fietsliefhebbers aan, zowel gezinnen (30 km-tocht), als de meer ervaren wielrenners (50-, 80- en 110 km-tochten). Na afloop komen alle deelnemers samen op het burchtplein in het centrum van de gemeente voor een spetterende afsluiter met optredens.
- **Kuurne** organiseert ter promotie van het fietsverkeer de actie *Je fiets beminnen = altijd winnen* in samenwerking met de handelaars van Kuurne. Gezien de gemeente de actie lokaal organiseert, is het draagvlak bij en de betrokkenheid van de handelaars hoog en dat komt de actie ten goede.
- **Taverne** De Watervallei in **Hamont-Achel** heeft oplaadpunten voor elektrische fietsen.

- **Zoutleeuw** organiseert een infocampagne rond *Mijn korte ritten*. De gemeente houdt een bijzonder afsluitmoment en koppelt daar mooie prijzen aan.
- In **Diksmuide** staat de openbare automatische fietspomp centraal op de Grote Markt aan de gevel van de dienst Toerisme. De pomp kan 24 op 24 uur gebruikt worden.
- In **Middelkerke** is de fiets ter promotie van het fietsgebruik prominent aanwezig

aan te kondigen, werden de voorbije jaren tal van evenementen georganiseerd. Zo werd in 2011 Johan Museeuw uitgenodigd om te fietsen. Mensen die een kijkje kwamen nemen, konden het toen op spinningfietsen tegen Johan Museeuw opnemen.

- Voor de toegang tot het recreatiedomein Ter Heide (zwemvijver met ligweide), uitgebaat door de gemeente **Rotselaar**, betalen fietsers van buiten



zig in de winkelstraten en de gemeente organiseert veel acties. Zo doet Middelkerke jaarlijks mee aan de actie *Met belgerinkel naar de winkel* waarbij het fietsen om boodschappen te doen wordt aangemoedigd. Om de start van de actie

de gemeente een voordeeltarief van 2,5 euro in tegenstelling tot 5 euro voor bezoekers die met de wagen komen (voor de inwoners van Rotselaar is de toegang gratis).

Fietsen is voor iedereen

Fietsen is een gemakkelijke en kosteloze manier om zich te verplaatsen die velen tijdens de kindertijd aanleerden. Toch zijn er nog steeds volwassenen die niet of moeilijk kunnen fietsen. Het gaat vooral om allochtonen en nieuwkomers, soms ook om senioren. Initiatieven die fietsen

voor iedereen toegankelijk maken, zijn dan ook erg waardevol. *Fietsvriendinnen* van Mobiel 21 is daar een voorbeeld van: een ervaren fietser spreekt af met een beginnende fietser om samen fietstochten te maken. Zo wint de beginnende fietser zelfvertrouwen op de weg en beleven ze

samen gezellige momenten. Het lokale projectteam zorgt voor de gepaste omkadering zoals een kennismakingsmoment, een opfrissing van de wegcode, vorming over de wegcode en een slotevenement met een fietstocht en een picknick. De campagne *Lekker in je vel* van de

Fietzersbond richt zich dan weer op de actieve 55-plussers. Zij hebben vaak twijfels en ook de kennis van de wegcode is vaak weggevaagd. Met de steun van de Vlaamse overheid biedt de Fietzersbond tal van interactieve workshops aan in Vlaanderen en Brussel. In deze workshops frist de Fietzersbond de wegcode op en bekijkt ze aandachtspunten toegespitst op de oudere fietser. Maar ook de gemeenten voorzien heel wat initiatieven:

- In het bezoekerscentrum Lauka van **Lo-Reninge** kan je allerhande fietsen huren voor volwassenen en kinderen. Aanhangfietsen en kinderzitjes zijn ook ter beschikking.
- Elk jaar leren een 20-tal allochtone

vrouwen in **Leuven** fietsen. De drempel om het echte verkeer in te gaan, blijft echter hoog. Daarom zoekt de integratiedienst van de stad in samenwerking met Mobiel 21 en de KVLV voor hen Belgische fietsvriendinnen met wie ze kunnen afspreken om samen te gaan fietsen.

- Op de terreinen van het asielcentrum van **Kapellen** richtte de gemeente in samenwerking met de provincie een mobiel verkeerspark in waar de politie aan asielzoekers de basis van verkeersveiligheid aanleert.
- De gemeente **Lochristi** organiseert voor haar senioren een workshop over elektrische fietsen en bood de cursus *Mobiplus* van de VSV aan met als thema

'fietsen op rotondes'.

- De gemeente **Schilde** voorzag haar jeugdverenigingen van tips voor stappen en trappen.
- Wat in 2006 in **Oostende** begon als een fietscursus voor allochtone vrouwen is gedurende de laatste jaren geoptimaliseerd en binnen het aanbod *Start-to-bike* geïntegreerd in het sportaanbod van de sportdienst. De fietslessen worden nu niet enkel meer aangeboden voor allochtone vrouwen, maar voor iedereen die wil leren fietsen.
- Ook in de **stadregio Turnhout** worden er fietslessen voor allochtonen georganiseerd.

Kwalitatieve fietspaden voorzien

Er zijn verschillende mogelijkheden om kwalitatieve fietspaden te voorzien. Het *Vademecum Fietsvoorzieningen* is een praktische handleiding om voorzieningen voor fietsers uit te werken. De meest recente versie staat op de website www.mobielvlaanderen.be.

Het Agentschap Wegen en Verkeer wil een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit voor alle weggebruikers in Vlaanderen realiseren. Het Agentschap staat in voor het beheer, het onderhoud en de optimalisatie van het wegennet en is een belangrijke partner in de realisatie van kwalitatieve fietspaden.

- Zowel **Temse** (asfalt, beton en betonstraatstenen) als **Schelle** (asfalt) besteden veel aandacht aan een kwalitatieve ondergrond voor hun fietspaden.
- **Zutendaal** zet in op goed onderhouden groenvoorzieningen langs de fietspaden.
- De gemeente **Alken** zorgt voor zoveel mogelijk vrijliggende fietspaden volgens de bepalingen van het *Vademecum Fietsvoorzieningen*.
- Op het nieuw aangelegd industrieterrein in **Bilzen** werd langs alle wegen een vrijliggend fietspad voorzien en aan de beheerder van het kanaal werd gevraagd om hetzelfde te doen.
- In **Neerpelt** bestaat er een functioneel fietsroutenetwerk dat de gehuchten

met het centrum, de scholen en andere druk bezochte locaties verbindt.

- **Kuurne** voorzag bij de herinrichting van de industriezone fietspaden en eenrichtingsstraten om de fietser een veilige plaats te geven.
- Het fietspad Koersel Kapel in **Hechtel-Eksel** werd uitgevoerd in zogenaamd ecologisch asfalt. De toplaag bestaat uit een bindmiddel op basis van plantaardige oliën en harsen in plaats van uit de klassieke bitumen. Het bindmiddel is vrijwel kleurloos en dus pigmenteerbaar.
- In **Brasschaat** wordt de verkeerslichtenregeling aangepast ten voordele van de fietsers: zij krijgen een langere ontruimingstijd.



Kwalitatieve fietsroutes voorzien

Kwalitatieve fietsroutes verhogen het plezier van het fietsen en de veiligheid, waardoor meer mensen de overstap naar de fiets zullen maken en waardoor zij die fietsen dat ook blijven doen.

We vermelden hier initiatieven als fietspaden langs waterwegen, op voormalige spoorwegen en door bossen.

- De Schermerplantenstraat in **Oostende** vormt het groene wijklint dat de versnipperde publieke ruimte van weleer een groen karakter geeft.
- **Borsbeek** heeft verschillende trage wegen opgewaardeerd of heraangelegd. Zij vormen veilige en aangename verbindingen met de omliggende gemeenten.
- **Oudenaarde** heeft een fietspad gecreëerd op een oude spoorwegbedding die de verbinding vormt tussen Oudenaarde en Kluisbergen. Dit fietspad biedt fietsers een veilig alternatief voor de drukke N8.
- Het fietsroutenetwerk van **Brasschaat** bestaat uit een hoofdstructuur van vrijliggende fietspaden (voornamelijk door groen gescheiden) aangevuld met een fijnmazig netwerk bestaande uit vrijliggende fietspaden en gemengd verkeer. Het functioneel en recreatief fietsnetwerk in Brasschaat zijn relatief gescheiden van elkaar. Het schoolroutenetwerk maakt gebruik van beide netwerken.

- **Wevelgem** stelde een trage wegenkaart op. Deze kaart werd opgenomen in het recent goedgekeurde mobiliteitsplan.
- **Oosterzele** zorgt voor een intergemeentelijke fietsontsluiting door op de oude tramroute tussen Oosterzele en buurgemeente Sint-Lievens-Houtem een fietspad aan te leggen. Hierbij wordt voorzien in het grootste comfort voor de fietser. Oosterzele kiest niet alleen voor een breed fietspad met weinig rolweerstand, ook



de verlichting van het fietspad is een prioriteit voor het gemeentebestuur.

- In **Wichelen** zorgen Bi-flashinstallaties voor meer veiligheid bij het oversteken.



Conflicten vermijden

Voor harde barrières die niet gelijkgronds kunnen doorbroken worden, zijn ongelijkgrondse kruisingen een oplossing. Dat komt voor als een fietspad een spoorweg, een waterweg of een drukke verkeersweg kruist. Drukke verkeerswegen zijn vaak gewestwegen en dus speelt het Agentschap Wegen en Verkeer hier een belangrijke rol in. Bruggen en tunnels plaatsen is een relatief zware investering. De

aanleg ervan moet dus goed overwogen worden. Ze zorgen echter voor meer verkeersveiligheid en een vlotter fietsverkeer.

- De fietsbrug over het kanaal Gent-Oostende in **Beernem** zorgt voor een fietsvriendelijke verbinding van de twee woonkernen van Beernem en verbetert de verbinding naar het station. Ze vormt ook een veiligere verbinding voor

school-, woon-, werk- en winkelverkeer van en naar St.-Joris.

- **Kalmthout** realiseerde in 2007 een fietstunnel onder het viaduct om de gevaarlijke overstek aan de voet van dat viaduct weg te werken. De fietstunnel maakt deel uit van de fietsroute Kalmthout - Essen die langs de spoorlijn loopt.
- De stad **Diest** overlegde met het Agentschap Wegen en Verkeer voor de realisatie

tie van een fietstunnel onder de rotonde ter hoogte van het afrittencomplex van de autostrade in Webbekom.

- In **Nazareth** zorgt de ondertunneling van de gewestweg N60 ter hoogte van het bedrijventerrein Eke voor een verkeersveilige toegang voor fietsers.



De fietsinfrastructuur onderhouden

Eens de fietspaden aangelegd zijn, doen de gemeenten er goed aan het geheel te onderhouden als een goede huisvader.

Daarbij horen vegen, sneeuwruimen, fietsdokters en de grondige herstelling van de fietspaden na werken aan nutsvoorzieningen.

- **Herzele** heeft een peterschapsformule voor de fietsinfrastructuur uitgewerkt. De peter controleert op regelmatige tijdstippen 'zijn' route en signaleert eventuele gebreken aan de Sportdienst.
- De gemeente **Brasschaat** staat zelf in voor het strooien van fietspaden. Hiervoor beschikt de groendienst over twee minitractoren met een zoutstrooier achteraan en een schaaf of borstel vooraan. De te volgen strooiroute werd opgenomen in het gladheidsbestrijdingsplan. Per strooibeurt wordt meer dan 60 kilometer aan fietspaden gestrooid.
- Het strooien van fietspaden is opgenomen in het winterplan van de stad **Nieuwpoort**.
- Voor het onderhoud van haar fietspaden heeft **Hechtel-Eksel** een veegmachine aangekocht. Het toestel kan in de wintermaanden ook ingezet worden om sneeuw te ruimen.

- De gemeente **Oostrozebeke** neemt heel wat flankerende maatregelen ter bevordering van het fietsen. In 2011 ging de gemeente over tot de aankoop van een veegmachine om de fietspaden proper te houden. Recent werd een sneeuwschuif aangekocht die fietspaden sneeuwvrij moet houden.

- Om de twee weken worden de fietspaden in **Hamont-Achel** geborsteld waardoor de fietsers minder snel lekrijden.
- In **Schelle** zijn alle materialen en middelen aanwezig om vanaf de eerste sneeuwval te ruimen. De fietspaden worden voortdurend onkruidvrij gehouden en geborsteld met een kleine veegmachine.



Wildparkeren en diefstal vermijden

Fietspaden aanleggen alleen is onvoldoende om het fietsgebruik te bevorderen. Naast verkeersonveiligheid is ook fietsdiefstal negatief voor het fietsgebruik. Maatregelen om fietsdiefstal in te dijken, zijn dan ook erg belangrijk. Naast preventieve maatregelen zoals fietsgraveren en informeren over kwaliteitsvolle sloten, spelen degelijke fietsenstallingen een belangrijke rol. Het *Vademecum Fietsvoorzieningen* is daarbij een nuttige leidraad.

Uit de inschrijvingsfiches van de gemeenten onthouden we de volgende zaken:

- Het aantal fietsrekken en -stallingen in **Wingene** werd in de periode 2006 - 2011 sterk verhoogd. Dit vooral in samenwerking met De Lijn. Bij strategische bushaltes worden steeds vaker fietsenrekken en -stallingen voorzien. Ook aan publieke trekpleisters zoals sporthallen en het gemeentelijk zwembad zijn er fietsenrekken voorhanden.
- Camerabewaking aan fietsenstallingen in **Beernem**.
- In **Brecht** werd er heel wat geïnvesteerd in parkeerfaciliteiten: een gratis fietsenstalling met permanente camerabewaking aan het station en verschillende fietsenstallingen aan belangrijke kruispunten.

- In **Sint-Lenaarts** werd een fietsstopplaats aangelegd op een locatie waar veel jongeren samenkomen om in groep richting Hoogstraten (secundaire scholen) te vertrekken.

- **Bilzen** koos verschillende modellen fietsenstallingen: fietsspiralen, tulipmodellen en fietsbeugels en investeerde in mobiele fietsenstallingen die ingezet worden bij grote evenementen.

- **Ze**le voorzag in overdekte en afgesloten fietsenstallingen in de stationsbuurt.

- **Rotselaar** plaatst extra fietsparkings tijdens Rock Werchter.

- In **Brecht** heft de gemeente een belasting wanneer in nieuwe gebouwen fietsenstallingen ontbreken.

- In **Leuven** kocht de technische dienst een plooiemachine waarmee ze zelf fietsenstallingen kan vouwen om snel aan de groeiende vraag van fietsenstallingen te voldoen. De stad geeft tevens fietsenstallingsadviezen bij nieuwbouw en geeft input over veilige fietsenstallingen.

- Bij grotere evenementen zoals *Pukkelpop*, *Rimpelrock*, *Dwars door Hasselt*, *de Jeneverfeesten* en *Regatta* onderzoekt **Hasselt** of er tijdelijk extra fietsenstallingen geplaatst kunnen worden. Deze stallingen worden bewaakt door stadswachten.



Toegankelijke fietsvoorzieningen realiseren

Toegankelijkheid betekent dat mensen op een autonome en eenvoudige wijze kunnen deelnemen aan sociale, culturele en economische activiteiten. Voor sommige mensen is dat niet vanzelfsprekend. Onder 'persoon met beperkte mobiliteit' (PBM) wordt verstaan elke persoon die moeilijkheden ondervindt om zich te verplaatsen en die te kampen heeft met

hindernissen die hij niet of moeilijk alleen kan overwinnen. De mobiliteitsproblemen kunnen te maken hebben met leeftijd, ziekte, toestand (zwangere vrouw, iemand die boodschappen draagt, bezorgers) of een tijdelijke of permanente handicap. Ze doen afbreuk aan de autonomie van de persoon en vormen een beperking voor zijn verplaatsingen en voor zijn integra-

tie in de maatschappij in het algemeen. Toegankelijke fietsvoorzieningen zorgen ervoor dat iedereen die op een gelijkwaardige manier kan gebruiken. Toegankelijkheid is niet enkel gericht op het drempelvrij maken voor bijzondere doelgroepen, maar komt iedereen ten goede.

- **Hamont-Achel** denkt aan de anders-validen. De stad kocht twee rolstoel-fietsen aan die de bewoners kunnen ontlennen. Mensen die de fietsen uitleenen, krijgen een kaart waarop de toe-

- gankelijke fietsroutes staan vermeld.
- **Grenzeloos Toegankelijk** in **Zoutleeuw**: de gemeente werkte fietsroutes uit die toegankelijk zijn voor 'andersmobielen'. De horecazaken die

op het traject gelegen zijn, worden op hun toegankelijkheid gecontroleerd.

Een vlotte doorstroming organiseren

Fietsverkeer dat vlot verloopt, komt het fietsgebruik ten goede. Door een vlotte doorstroming ontstaan er minder conflicten met andere weggebruikers, wat veiliger is. Doorlopende en duidelijke infrastructuur draagt hiertoe bij. Hoe minder barrières, hoe vlotter de doorstroming.

- In **Wingene** zorgen lokale fietsdoorsteken ervoor dat fietsers de grote wegen kunnen vermijden. De fietsdoorsteken leggen verbindingen tussen verschillende nieuwe verkavelingen, waardoor kinderen op een veilige manier hun vriendjes, de school, de sporthal en het zwembad kunnen bereiken.

- Voor de oversteek op de Miksebaan in **Brasschaat** ter hoogte van de Verstraetelei en de middelbare school GIB werd de lichtenregeling aangepast zodat er een langere ontruimingstijd is voor fietsers. Aan het kruispunt Donksesteenweg – Voshollei werd in het midden van de dubbele rotonde een fietsoversteek voorzien, zodat de aansluiting van de verschillende een- en tweerichtingsfietspaden op een logische manier verloopt. Het fijnmazig fiets- en wandelnetwerk van het bedrijventerrein Campus Coppens werd via verschillende fietsbruggen over de gracht verbonden met het fietspad van

de Sint-Jobsesteenweg.

- In **Mol** werd een fietstunnel aangelegd onder de N71. Door die ingreep kan het fietsverkeer ondergronds de drukke primaire weg kruisen. Ongeveer 3000 schoolgaande kinderen maken dagelijks gebruik van de tunnel. Een bijkomend voordeel is dat het fietsverkeer niet meer afhankelijk is van de verkeerslichtenregeling.
- In **Nieuwpoort** kan je als fietser gebruik maken van de watertaxi die je in een wip naar de andere kant van de havengeul of de jachthaven brengt.

Gemotoriseerd verkeer vertragen en beperken

Door de infrastructuur aan te passen, kan het gemotoriseerd verkeer vertraagd of beperkt worden. Deze maatregel biedt letterlijk meer ruimte aan fietsers.

- De Heirbaan in **Rotselaar** maakt deel uit van het provinciaal fietsroutenetwerk. Deze straat wordt heel veel gebruikt door fietsers en door schoolgaande kinderen die naar de secundaire scholen in Betekom of Aarschot gaan. De straat heeft ook te kampen met heel wat sluipverkeer. Een aantal jaren terug werd er signalisatie voorzien zodat enkel plaatselijk verkeer gebruik mag maken van dit traject, maar dit bleek onvoldoende te zijn. Rotselaar nam daarop een drastische beslissing en knipte de straat door zodat enkel fietsers nog de mogelijkheid

hebben om de volledige Heirbaan te gebruiken.

- **De Pinte** plaatste snelheidsremmers in heel wat straten.



Handhaving voorzien

De politie speelt op verschillende fronten een belangrijke rol bij een veilig fietsverkeer: educatie, tellingen en bovenal handhaving. Handhaving van zowel het fietsverkeer als het gemotoriseerde verkeer is noodzakelijk. Handhaving (enforcement) is één van de 3 E's van verkeersveiligheid. Infrastructuur (engineering) en educatie (education) zijn de andere pijlers van een geïntegreerd beleid. Een belangrijke flankerende maatregel is het voeren van snelheidscontroles bij het gemotoriseerd verkeer. Overdreven snelheid van het gemotoriseerd verkeer tegengaan, bevordert de veiligheid van het fietsverkeer. Andere mogelijke maatregelen zijn controles op het parkeren of stilstaan op fietspaden en op dubbel parkeren. Ook de fietser zelf kan door de verkeersregels te volgen zijn veiligheid verhogen: bijvoorbeeld door te rijden met een goed uitgeruste fiets, voorrang aan rechts te verlenen en te stoppen voor rood.

- In **Scherpenheuvel-Zichem** voert de politie op regelmatige basis snelheidscontroles uit. Op plaatsen waar er problemen met overdreven snelheid zijn, plaatst de politie een snelheidsdisplay.

Zo kan er bijgestuurd worden in zowel de reglementering als de infrastructuur.

- De politie van **Halle** besteedt bijzondere aandacht aan handhaving van het laden en lossen op fietspaden.
- In **Ternat, Brecht en Kapellen** zorgt het project *Rode Remmen*, waarbij auto's die te snel rijden rood licht krijgen, voor een vertraging van het gemotoriseerd verkeer.
- In 2004 richtte de politie van **Braschaat** het fietsteam *Sion* op. De leden van het fietsteam zijn vrijwilligers die geselecteerd werden aan de hand van verschillende criteria waaronder motivatie, fysieke conditie, inzet en teamspirit. De interventies per fiets in het centrum zijn niet alleen sneller, goedkoper en gezonder dan met de wagen, maar politie op de fiets ervaart rechtstreeks de specifieke problemen van de zachte weggebruikers, wat bijzonder waardevol is voor het uitbouwen van een gericht veiligheidsbeleid. De voorbije jaren heeft het fietsteam heel wat expertise opgebouwd die zij graag deelt met collega's uit andere politiezones. Zo wordt er kennis en ervaring uitgewisseld met

politiefietsteams van zowel België als van andere landen.

- De **stadsregio Turnhout** heeft in samenwerking met de preventiedienst een uitgebreid sensibiliserend en educatief programma rond fietsen. De politie sluit daarbij aan met een controlerend beleid. De politie voert fietscontroles uit in de buurt van de scholen. In de wintermaanden zijn de controles gericht op fietsverlichting. Meerderjarigen krijgen een boete, minderjarigen gaan bij een overtreding naar de verkeersklas.
- De gemeente **Alken** werkt voor fietscontroles samen met de politie. De wijkagenten gaan jaarlijks tijdens de verkeersweek naar 'hun' scholen. Na een woordje uitleg in de klas over de wettelijke verplichtingen waaraan een fiets moet voldoen, trekken ze samen naar de fietsenstallingen om de fietsen te controleren. De kinderen wiens fiets niet helemaal in orde is, worden daarvan verwittigd en krijgen enkele weken de tijd om hun fiets te herstellen. Nadien volgt een tweede controle.



Bijlagen



Vlaamse steden en gemeenten bestuderen fietsbeleid Amsterdam

Vertegenwoordigers van twintig Vlaamse steden en gemeenten waren op dinsdag 8 mei 2012 met de VSV te gast in Amsterdam voor een studiebezoek aan de interessantste fietsprojecten in de stad. Het studiebezoek was een beloning voor de eerste twintig steden en gemeenten die zich kandidaat stelden om Fietsgemeente/Fietsstad 2012 te worden.

Het vooruitstrevende fietsbeleid van de Nederlandse hoofdstad kan immers model staan voor heel wat lokale initiatieven in Vlaanderen. Met dit studiebezoek heeft de VSV in het najaar van 2011 de steden en gemeenten aangespoord om zich snel kandidaat te stellen voor de felbegeerde titel van *Fietsgemeente/Fietsstad 2012*.

Op het programma stond een officiële ontvangst op het Amsterdamse stadhuis met een aantal boeiende presentaties over het stedelijke fietsbeleid, gevolgd door een fietstocht langs de voornaamste highlights van de Amsterdamse fietsinfrastructuur.

Amsterdam behoort tot de top van de Europese steden en gemeenten die de fietscultuur uitdragen. Fietsgebruik aanmoedigen is er een essentieel onderdeel van het stedelijke mobiliteitsbeleid. De cijfers en realisaties zijn ronduit indrukwekkend: het Amsterdamse hoofdfietsnetwerk is 500 kilometer lang. Daarvan zijn 400 kilometer als vrijliggende fietspaden uitgevoerd. De stad telt 650.000 fietsen (voor 780.000 inwoners). De helft van de Amsterdammers ouder dan 12 jaar fietst iedere dag. Dagelijks worden er twee miljoen fietskilometers afgelegd. 47% van alle verplaatsingen in Amsterdam gebeurt per fiets, tegenover 31% met de auto en 22% met het openbaar vervoer.

90% van de Amsterdamse wegen zijn fietsvriendelijk, ofwel omdat er fietspa-

den langs liggen ofwel omdat ze in wijken liggen met relatief weinig autoverkeer en waar de maximumsnelheid 30 km/u is. Er staan naar schatting 225.000 fietsenrekken in de stad, waaronder 2500 rekken in een 'fietsflat' met drie verdiepingen bij het Centraal Station. In bewaakte stallingen is er nog eens plaats voor 13.000 fietsen. Deze stallingen staan vooral bij treinstations. Verder hebben ongeveer 100 verkeerslichten op drukke kruispunten wachttijdmelders voor fietsers. De wachttijdmelders geven aan hoeveel seconden fietsers nog moeten wachten voordat het licht op groen springt.

De deelnemers waren zeer enthousiast over het bezoek.

Enkele reacties:

- 'Boeiende en inspirerende dag.'
- 'Indrukwekkend om te zien hoeveel middelen er gaan naar fietsparkeren.'
- 'Dodehoekspiegel en wachttijdmelders aan verkeerslichten verhogen de veiligheid en het comfort. Prima idee.'
- 'Amsterdam kiest duidelijk voor de fiets en de fietser!'

Dit studiebezoek gaf de lokale beleidsverantwoordelijken een schat aan informatie en concrete voorbeelden om het fietsen in hun stad of gemeente veilig en comfortabel te maken.



Checklist met mogelijke maatregelen

Alle deelnemende gemeenten kregen een checklist met mogelijke maatregelen voor een doordacht fietsbeleid. De checklist diende ter inspiratie en is gebaseerd op goede binnen- en buitenlandse voorbeelden.

Infrastructuur en technologie

- Aangepaste fietspaden voorzien naargelang de snelheidslimiet, de verkeersdrukte, ruimtelijke ordening en de weginrichting.
Het gaat hierbij niet enkel over het aantal fietspaden in de gemeente, maar ook over de juiste inrichting ervan. Zo zullen de inrichtingsbehoeften in een zone 50 bijvoorbeeld verschillen ten opzichte van zones met andere snelheidslimieten en/of verkeersdichtheiden (zie *Vademecum Fietsvoorzieningen*).
- Aandacht voor de kwaliteit van fietspaden (o.a. type verharding (asfalt, tegels, kasseien), vlakheid, breedte, afstand tot de rijbaan).
- Uitstippelen van fietsvriendelijke routes (bv. vrijliggende fietspaden, lage snelheid autoverkeer, verkeersvrije straten ...).
- Aangepaste signalisatie voor fietsers voorzien (markeringen, wegwijzers ...).
- (Beveiligde) fietsenstallingen/fietsparingsaanbieden.
Aanbieden van een overdekte en afgesloten (eventueel beveiligde) fietsenstalling waar de fietsen altijd ordelijk kunnen gestald worden en die vlot toegankelijk is.

- Fietsherstelplaatsen voorzien bij overheidsgebouwen (of bedrijven).
- Douches/opfrisruimten en kleedkamers voorzien in overheidsgebouwen (of bedrijven).
- Specifieke voorzieningen aanbieden op plaatsen waar mensen overstappen naar een ander vervoermiddel (bv. fietsenstallingen aan bushaltes, beveiligde stallingen bij treinstations ...).
- Zorgen voor bereikbaarheid en fietsvriendelijke inplanting van openbare gebouwen.
Locaties moeten per fiets bereikbaar zijn. Bij eventuele herlokalisering moet men rekening houden met dit criterium.
- Bereikbaarheid van omliggende gemeenten.
- Aandacht voor de vraag- en aanbodverhouding bij het inplannen van autoparkeerplaatsen.
Té ruime autoparkings in het centrum van de gemeente stimuleren het fietsgebruik niet. Wie zonder problemen zijn of haar auto kwijt kan, kan minder snel geneigd zijn de fiets te nemen.
- Flankerende maatregelen naar autogebruik zoals kerngebieden autoluw maken, lussenplan, beperkt eenrichtingsverkeer, verzinkbare paaltjes, vertragende en

verkeersontrappende infrastructuur ... Het stimuleren van autoparkeren op randparkings kan aanzetten tot duurzame (co-)modaliteit. Bovengronds parkeren duurdertarifiëren dan ondergronds parkeren zorgt voor meer ruimte en veiligheid voor fietsers.

- Fietsdoorsteken voorzien.
- Fietspaden, knooppuntennetwerken en toeristische fietsroutes op regelmatige basis onderhouden en herstellen binnen een aanzienbare tijd.
 - Door het regelmatig reinigen van het fietspad, zoals het verwijderen van steenslag, zwerfvuil en onkruid, worden kleinere mankementen vlugger opgemerkt en bijgevolg ook sneller aangepakt. Hierdoor worden meer ernstige breuken van het fietspad zoals putten en gleuven vermeden.
 - Het sneeuwvrij maken van de fietspaden bij guur winterweer is ook een belangrijk punt.
 - De gemeente communiceert het bestaan van meldpuntfietspaden.

Educatie en sensibilisering

- Fietseducatie organiseren.
Fietseducatie is noodzakelijk voor alle leeftijden. De inhoud van de vormingspakketten moet niet enkel bestaan uit regelgeving (verkeersregels, verkeersborden ...), maar ook uit gedragsbeïnvloeding (het delen van de weg, hof-

Checklist met mogelijke maatregelen

lijkheid ...) en vaardigheden. Praktische noden aan bod laten komen, zoals hoe je het beste fietsdiefstal kan voorkomen of hoe je toch in de regen kan fietsen. Aandacht voor uitrusting, zoals goede fietsverlichting, zichtbaarheidskledij, fietshelm ... Ook goede reflexen aanleren zodat er meer zelfvertrouwen ontstaat om in het verkeer te fietsen.

- Verkeerslessen/workshops stimuleren (bijvoorbeeld in scholen, maar ook voor volwassenen / allochtonen ...).
- Educatie voorzien voor de andere weggebruikers met als boodschap uit te kijken voor fietsers (cf. dodehoek, kruispunten, rotondes ...).
- Fietsen als activiteit aanmoedigen binnen de stad of gemeente. Van jong tot oud stimuleren, door de gemeente aangemoedigd.
- Informatie verspreiden over fietsen en fietsvoorzieningen.
 - Informatiebrochures en -folders (over uitrusting, reglementering enz.).
 - Informatie aanbieden via de websites van de gemeente of anderen.
 - Aanbieden van fietskaarten. Kwaliteit van het fietsrouteplan (op papier en online).
 - Aanbieden van informatie over de bereikbaarheid per fiets van diverse locaties (overheidsgebouwen, bedrijven, winkels ...).
 - Informatie geven over fietsverhuur, dichtstbijzijnde fietsherstelplaatsen, fietsvriendelijke aanrijroutes naar de erkende fietsroute, fietsvriendelijke logies, handhavingsstrategie van de verkeersregels (preventie tegenover repressie).
 - Schoolroutekaarten opmaken (veilige routes om naar school te gaan te voet en met de fiets).
- Initiatieven ondersteunen die het fietsgebruik stimuleren. De gemeente kan fietsevenementen/campagnes steunen zoals de *Week van de mobiliteit*, *Met belgerinkel naar de winkel*, *Bike to work* ... Evenementen

rond fiets (Fietsweek, demonstraties en sportevenementen ...), het aantal recreatieve/functionele voorzieningen versterken (fietsroutes, mountainbike-parcours, woon-werk, winkelverkeer ...), kortom acties ondernemen die leiden tot de bevordering van de fietscultuur.

- Fietsvergoeding aanbieden voor de medewerkers van de gemeente.
- Bedrijfsfietsen aanbieden voor de medewerkers van de gemeente.
- Diensten voor fietsers aanbieden via de gemeente.
 - Fietsen verhuren.
 - Fietsreparatieset met materiaal voor dringende reparaties aanbieden.
- Voorbeeldgedrag aanmoedigen.
- Gemeentepersoneel aanmoedigen om per fiets naar het werk te komen.
- Politiepatrouilles per fiets voorzien.

Handhaving

- Duidelijke en correcte toepassing van de verkeersregels afdwingen (plaats op de openbare weg, voorangsregels ...).
- Controle op zichtbaarheid van fietsers (gebruik van fietsverlichting, advies inzake efficiënte fietsverlichting ...).
- Controle bij andere weggebruikers op het respecteren van afstanden, voorrang aan fietsers, snelheid, rijden onder invloed ...

- Technische controles van fietsen organiseren (licht, bel, remmen ...).
- Fietsklassen voor jongeren organiseren.
- Samenwerking tussen de politie en gemeente/scholen voor handhavingsacties stimuleren.

Varia

- Aanwezigheid van een fietsbeleidsplan of voldoende aandacht voor fietsers in het lokaal mobiliteitsplan aan de hand van recente (fiets)ongevallenstatistieken, tellingen van fietsparkingbezetting en duidelijke doelstellingen met betrekking tot modal split.
- Nauwkeurige en volledige registratie en analyse van fietsongevallen en bewaaring van deze gegevens in een databank.
- Een actieplan voor het onderhoud en het langdurig gebruik van fietspaden..
- Verkeersveiligheidsaudits uitvoeren op het lokale wegennet. Op regelmatige basis nagaan waar gevaarlijke punten zijn en hoe men de veiligheid kan verbeteren.
- Kennis opdoen bij andere gemeenten en organisaties.
- Het fietsbeleid op regelmatige basis evalueren en zo nodig bijsturen.



Info, advies en subsidies

U kunt als stad of gemeente terecht bij verschillende diensten voor advies en (financiële) ondersteuning bij de realisatie van een sterk fietsbeleid.

Steunpunt Fiets

Het Steunpunt Fiets beantwoordt alle vragen over fietsen van

1. Gemeenten

- (her)aanleg van fietspaden (vanaf de ontwerpfase)
- algemene mobiliteit
- verkeersveiligheid
- mobiliteitsplannen
- fietsbeleid

2. Bedrijven

- bedrijfsadvies (Provinciaal Mobiliteitspunt)
- Pendelfonds

3. Scholen

- schoolroutekaarten
- verkeerseducatie in scholen

4. Inwoners

- fietspaden
- wegbeschrijving per fiets

Wanneer het Steunpunt zelf je probleem niet kan oplossen, zoekt het voor u de juiste contactpersoon.

Contactpersonen per provincie:

Provincie West-Vlaanderen

Contactpersoon: Evert de Pauw
tel: 050 40 34 83
e-mail: mobiliteit@west-vlaanderen.be
website: www.west-vlaanderen.be/mobiliteit

Provincie Oost-Vlaanderen

Contactpersoon: Pieter Derudder
tel: 09 267 75 37
e-mail: pieter.derudder@oost-vlaanderen.be
website: www.oost-vlaanderen.be/mobiliteit

Provincie Antwerpen

Contactpersoon: Katrijn Vercammen
tel: 03 240 66 25
e-mail: steunpuntfiets@admin.provant.be
website: www.steunpuntfiets.be

Provincie Limburg

Contactpersoon: Rik Schreurs
tel: 011 23 83 51
e-mail: mobiliteit@limburg.be
website: www.limburg.be/fietsfonds

Provincie Vlaams-Brabant

Contactpersoon: Frederik Poussel
tel: 016 26 74 92
e-mail: fiets@vlaamsbrabant.be
website: www.vlaamsbrabant.be/fiets





Fietspadsubsidies

Voor de (her)aanleg van fietsinfrastructuur kun je als gemeente of stad 40 tot 100% subsidies krijgen. Informatie over de subsidiereglementen is beschikbaar op www.mobielvlaanderen.be en bij de Steunpunten Fiets.

Fietsteam en IFI

Vlaanderen heeft een Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) van ongeveer 12.000 kilometer, dat in 2001 door de provincies werd uitgetekend. Dit netwerk is onvoltooid.

Versillende overheden kunnen fietsinfrastructuur aanleggen. Om de beschikbare middelen voor investeringen en subsidies op Vlaams niveau optimaal te besteden, installeerde minister Crevits in 2011 het Fietsteam. Het Fietsteam stelt het Integraal Fietsinvesteringsprogramma (IFI) op met fietsinfrastructuurprojecten voor een jaarlijks bedrag van ongeveer 100 miljoen euro.

Het IFI is een meerjarenprogramma voor fietsinvesteringen van de Vlaamse overheid langs gewestwegen en waterwegen en voor subsidies aan lokale overheden voor fietspaden langs gewestwegen en gemeentewegen, deze laatste in het kader van het Fietsfonds.

Meer informatie over het Fietsteam en het IFI kan u verkrijgen bij:

Jan Pelckmans, Fietsmanager
Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid
Koning Albert II-laan 20 bus 2,
1000 Brussel
tel.: 02 553 71 20
jan.pelckmans@mow.vlaanderen.be
www.mobielvlaanderen.be

Cel Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid

De Vlaamse overheid heeft in elke provincie een Cel Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid. Deze cel bestaat uit mobiliteitsbegeleiders en wordt gecoördineerd door de mobiliteitscoördinator.

De mobiliteitsbegeleiders hebben als taak de gemeenten en andere partners bij te staan en te adviseren bij de opmaak van mobiliteitsplannen en de uitwerking van fiets – en andere infrastructuurprojecten en flankerende maatregelen. Hun adviezen kunnen zowel betrekking hebben op inhoudelijke als procedurele aspecten.

Contactgegevens per provincie vindt u op www.mobielvlaanderen.be/overheden/mobiliteitsbegeleiders.php

Interessante websites

Op volgende websites kan u interessante informatie vinden voor de uitwerking van het fietsbeleid van uw stad of gemeente.

- www.belgerinkel.be
- www.bivv.be
- www.bypad.org
- www.cyclechic.be
- www.fietsberaad.nl
- www.fietsersbond.be
- www.grotefietsexamen.be
- www.mobiel21.be
- www.mobielvlaanderen.be
- www.provelo.org
- www.verkeerskunde.be
- www.verkeervpi.be
- www.wegenenverkeer.be

Colofon

Dit voorbeeldenboek *Fietsgemeente/Fietsstad 2012, Realisaties voor een sterk fietsbeleid in Vlaanderen* werd gepubliceerd naar aanleiding van de bekendmaking van de drie fietsgemeenten/fietssteden 2012 op 23 juni 2012 door Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits.

Fietsgemeente/Fietsstad 2012 werd gerealiseerd in opdracht van Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW).

Samenstelling

Vlaamse Stichting Verkeerskunde
Louizastraat 40
2800 Mechelen
Tel.: 015 44 65 50
info@verkeerskunde.be
www.verkeerskunde.be

Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 Brussel
Tel.: 02 553 71 02
mobiliteit.openbarewerken@vlaanderen.be
www.mobielvlaanderen.be

Coördinatie

Kirsten De Mulder en Karen Foubert (VSV)

Eindredactie

Ingrid Geeraerd en Stijn Dergent (VSV)

Concept, pre-press en druk

FBD – www.fbd.be

Fotografie

De meeste foto's zijn bijdragen van de 71 kandidaat-gemeenten. Andere foto's zijn van Annie De Brue en David Legrève.

De selectie van de genomineerden gebeurde door een onafhankelijke jury.

Samenstelling van de jury

- Eddy Klynen – VSV – Coördinator (Voorzitter)
- David Van Fraechem – VSV – Projectmedewerker (Secretaris)
- Patrick D'haese – Kabinet minister Hilde Crevits (Waarnemer)
- Frederik Depoortere – Mوبiel Brussel, Fietsmanager (Waarnemer)
- Chantal Jacobs – Gouvernement Wallon, Manager vélo (Waarnemer)
- Kirsten De Mulder – VSV – Stafmedewerker Vorming Professionals
- Joris Van Damme – Provincie Vlaams-Brabant – Bestuurssecretaris
- Jan Pelckmans – Vlaamse overheid, afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid – Fietsmanager
- Erwin Debruyne – VSG – Stafmedewerker
- Peter Hofman – Vlaamse overheid, afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid – Celhoofd
- Eva Van Den Bossche – Vlaamse overheid, afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid – Afdelingshoofd
- Roel De Cleen – Fietzersbond – Beleidscoördinator
- Joris Willems – Hogeschool voor Verkeerskunde – Docent

Depotnummer

D/2012/8258/7
Mechelen, 2012

Kostprijs: 10 euro

Bestellen via info@verkeerskunde.be



Fietsgemeente/Fietsstad 2012

Realisaties voor
een sterk fietsbeleid in Vlaanderen



Vlaamse Stichting Verkeerskunde
Louizastraat 40
2800 Mechelen
Tel.: 015 44 65 50
info@verkeerskunde.be
www.verkeerskunde.be



Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 Brussel
Tel.: 02 553 71 02
mobiliteit.openbarewerken@vlaanderen.be
www.mobielvlaanderen.be