

Naar een integraal toegankelijk fietsbeleid in Vlaanderen.

'Hoe kan het beleid in Vlaanderen komen tot meer fietsgebruik- en comfort voor de g-fietser?'



Naar een integraal toegankelijk fietsbeleid in Vlaanderen.

'Hoe kan het beleid in Vlaanderen komen tot meer fietsgebruik- en comfort voor de g-fietser?'

Eric Aerts – AACON

AACON is een studiebureau gespecialiseerd in wegbeheer, verkeerssignalisatie en toegankelijk openbaar domein. Het verleent expertise aan verschillende lokale en bovenlokale besturen en instellingen.

In opdracht van



G-sport Vlaanderen vzw
Bredabaan 31, 2930 Brasschaat
www.gsportvlaanderen.be
info@gsportvlaanderen.be

© 2020 G-sport Vlaanderen vzw, Oktober 2020

Abstract



Veerle Weyn, projectverantwoordelijke. Naar een integraal toegankelijk fietsbeleid in Vlaanderen.

Eric Aerts (AACON), in opdracht van G-sport Vlaanderen vzw.

Oktober 2020

Situatie G-Sport Vlaanderen vzw investeert in drempelverlaging voor personen met een beperking om te sporten en bewegen. In 2018 bracht ze in een grootschalig onderzoek de sportparticipatie en sportvoorkeur van personen met een beperking in Vlaanderen in kaart (Scheerder et al., 2018). Dit leert ons dat recreatief fietsen tot de top 3 van favoriete g-sporten behoort. Naast het recreatieve aspect is het fietsen een belangrijk vervoersmiddel voor personen met een beperking. Het biedt een waardig alternatief voor autoafhankelijkheid. De toegankelijkheid van fietspaden is echter niet overall gegarandeerd, ook naar (sociale) veiligheid zijn er vaak drempels die maken dat verplaatsingen niet per fiets gedaan worden. G-sport Vlaanderen gelooft dat een goed toegankelijk fietsnetwerk drempels aanpakt op vlak van mobiliteit en toegankelijkheid van de sport. Ook het Vlaams mobiliteitsbeleid ziet een belangrijke plaats weggelegd voor de fietser. Zo kent de Vlaamse regering een groeipad voor investeringen tot 300 miljoen euro tegen einde legislatuur 2024, tegenover 138 miljoen euro in 2019. Wij zijn benieuwd, hoe vertaalt deze financiële inspanning zich op het terrein? Worden in het beleid en de uitvoering ervan rekening gehouden met het fietsgebruik- en comfort van de g-fietser? G-sport Vlaanderen vzw onderzoekt het Vlaams fietsbeleid en licht het beleidskader door voor fietsnetwerken in Vlaanderen.

Onderzoeksvraag Doel van het onderzoek is te komen tot concrete adviezen in functie van een integraal toegankelijk fietsbeleid in Vlaanderen: *Hoe kan het beleid in Vlaanderen komen tot een integraal toegankelijk fietsbeleid?* We gaan op zoek naar een antwoord op de vragen: Welke **hiaten** bemoeilijken een goede realisatie van toegankelijke fietsnetwerken op het terrein? Welke uitdagingen geven **fietsers** en **partners** uit de sector aan? Hoe kan het **beleid** in Vlaanderen zorgen voor meer fietsgebruik en -comfort voor de g-fietser?

Methode Hiervoor delen we het project op in drie luiken. Ten eerste worden de bestaande normen, richtlijnen en beleidsinstrumenten in Vlaanderen gescreend op hiaten en discriminaties. Dit levert een overzicht van de belangrijkste hiaten in het beleid en concrete beleidsaanbevelingen. Ten tweede, voeren we een gebruikersbevraging. Die levert kennis op van 215 respondenten in functie van het profiel van de g-fietser, de routekeuze en -planning evenals de belangrijkste knelpunten om te fietsen. In het kader van inclusie bevragen we zowel de fietser met en zonder beperking. Tenslotte krijgt het onderzoek vorm door een nauwe

samenwerking met partners uit het fietsmobiliteitswerkveld en de sector fietsers met een beperking: Fietsberaad, Fietsersbond, Toerisme Provincie Antwerpen APB, Provinciebestuur Antwerpen Dienst Mobiliteit, Lokaal bestuur Moerbeke, Netwerk Duurzame Mobiliteit (Komimo vzw), Trage Wegen vzw, Katholieke vereniging voor personen met een Handicap vzw (KVG), S-Sport // Recreas vzw, RouteYou, Wapper vzw, ... We gaan we in gesprek met de partners. Dit geeft inzicht in de knelpunten, de actiepunten en concrete adviezen van de brede sector.

Voor de realisatie van dit onderzoeksrapport laten we ons bijstaan door Eric Aerts, van het studiebureau gespecialiseerd in wegbeheer, verkeerssignalisatie en toegankelijk openbaar domein. AACON verleent expertise aan verschillende lokale en bovenlokale besturen en instellingen.

Resultaten Na onderzoek en overleg met de partners in dit rapport, adviseren we door de sector gedragen adviezen. We bespreken wat goed verloopt én wat beter moet opdat we komen tot een integraal toegankelijk fietsbeleid in Vlaanderen. Het onderzoeksrapport geeft een leidraad met concreet overzicht van de 5 belangrijkste aanpassingen per beleidsniveau; voor de beleidsmaker, ontwerper, wegbeheerder en toegankelijkheid van de omgeving. Een leidraad die toont wat nodig is opdat fietsen een inclusief verhaal wordt.

Wat toegankelijkheid betreft, zowel van fietsvoorzieningen, publieke ruimte als gebouwen als in Vlaanderen, staat bijna alles goed beschreven en gedocumenteerd. Het 'Vademecum Fietsvoorzieningen' biedt een duidelijke richtlijn voor de sector op vlak van fietsinfrastructuur. De uitvoering op het terrein is echter een blijvend knelpunt, waar duidelijke beleidskeuzes een verschil kunnen maken. Niet alleen de keuze voor fietsbeleid, aanleg van goede, kwaliteitsvolle (fiets)wegen, maar ook tijdig en correct onderhoud. Daarnaast put Vlaanderen zich uit in regels, richtlijnen, normen, vademecums, .. waardoor de sector overzicht en volledigheid verliest. Een stroomlijnen van het geheel op één website met overzicht van alle bestaande documenten biedt een goede oplossing. Verder wordt duidelijk dat de wensen en noden van de *g-fietser* niet zoveel verschillen van de fietser zonder beperking. Ook hij is een kilometervreter die potentieel biedt aan horeca en toeristische infrastructuur. Onvoldoende toegankelijke horeca, gebouwen, .. beperken de *g-fietser* in zijn autonomie. Ten slotte formuleren we gericht advies: denk in netwerken, werk volledige ketens uit in plaats van onderdeeljes, houd de openbare weg lees- en begrijpbaar voor iedereen, zorg voor continuïteit van voetgangers- en fietsersvoorzieningen, neem geen genoegen met de minimale breedte maar kies voor een breedte waarbij ook aangepaste fietsen (tandem, ..) zich veilig en vlot kunnen verplaatsen, enz.

Wanneer dit alles effectief gerealiseerd wordt én vertrokken wordt van de fietser met een beperking blijkt een integraal toegankelijk fietsbeleid in Vlaanderen niet veraf. We kunnen stellen dat elk beleidsniveau nu het moment moet vatten om automobilititeit te keren naar fietsmobiliteit. Meer dan ooit is de bevolking daar klaar voor.

Inhoud

1	Projectomschrijving	9
1.1	Context.....	9
1.2	Doelstelling & methode	10
2	Analyse van de gebruikersbevraging	12
2.1	Profiel van de respondenten.....	12
2.1.1	Fietsfrequentie	13
2.1.2	Gemiddelde fietsafstand per rit	13
2.1.3	Fietsgebruik.....	14
2.1.4	Het gezelschap	14
2.1.5	Weersomstandigheden	14
2.1.6	Conclusie fietsersprofiel.....	15
2.2	Routekeuze en -planning	15
2.2.1	Type weg	15
2.2.2	Type netwerk.....	16
2.2.3	Routekeuze.....	17
2.2.4	Gebruik van routeplanners	18
2.2.5	Conclusies routekeuze	19
2.3	De knelpunten in g-fietsen	19
2.3.1	Type rijwiel	19
2.3.2	Geometrie	21
2.3.3	Beperkte zichtbaarheid	22
2.4	Geregistreerde knelpunten op fietspaden.....	22
2.4.1	Wegoppervlak	23
2.4.2	Smalle fietspaden	23
2.4.3	Continuïteit.....	23
2.4.4	Te kleine draaicirkels	24
2.4.5	Scheiding met de rijbaan.....	24
2.4.6	Stilstaan en parkeren op het fietspad	24
2.4.7	Dwarshelling.....	24
2.4.8	Restknelpunten	25
2.4.9	Conclusies knelpunten op fietspaden	25

2.5	Geregistreerde knelpunten op gewone wegen	26
2.5.1	Zijdelingse afstand met andere voertuigen	26
2.5.2	Wegoppervlak	26
2.5.3	Slechte staat van onderhoud	27
2.5.4	Slecht ingerichte kruispunten	27
2.5.5	Zichtbaarheid	27
2.5.6	Restknelpunten	27
2.5.7	Conclusies knelpunten op gewone wegen.....	28
2.6	Andere knelpunten	28
2.6.1	Obstakels op of langs de fietspaden of wegen	28
2.6.2	Ongepast gedrag van andere weggebruikers	29
2.6.3	Onduidelijke wegsituaties	29
2.6.4	Onaangepast verhardingsmateriaal.....	29
2.6.5	Te weinig fietspaden	29
2.6.6	Gevaarlijke wegsituaties	29
2.6.7	Gebrekkige signalisatie.....	30
2.6.8	Druk verkeer.....	30
2.6.9	Restknelpunten	30
2.7	Randfaciliteiten	30
2.8	Conclusies knelpunten volgens de fietser.....	31
3	Analyse van het beleidskader	33
3.1	Consultatie van de gesprekspartners.....	33
3.2	Fietsnetwerken.....	34
3.3	Wettelijk, technisch en richtinggevend kader	35
3.3.1	Botsen tussen de verschillende kaders	37
3.3.2	Botsen met andere beleidsdomeinen	38
3.3	De verkeersomgeving.....	39
3.3.1	Het gevecht om de ruimte	39
3.3.2	Leesbaarheid van de ruimte.....	40
3.4	Fietscomfort	40
3.4.1.1	Wegoppervlak	40
3.4.1.2	Oplaadpunten	41
3.4.1.3	Fietsparkeren	42
3.5	Routepanners en toegankelijkheidsapps	42
3.6	Randfaciliteiten	42

3.7	De nood aan ketendenken	44
4	Aanbevelingen	45
4.1	Beleid	45
4.1.1	Relatie tussen de verschillende beleidsdomeinen	45
4.1.2	Denk FIETS	45
4.1.3	Objectiveer de staat van je fietsnetwerk	46
4.1.4	Durf handhaven	46
4.1.5	Inclusief moet de norm zijn	46
4.2	Wettelijk en richtinggevend kader	47
4.2.1	Vier referentiewerken (en één zou nog beter zijn!) en een basisplan	47
4.2.1.1	De wegcode	47
4.2.1.2	Het reglement van de wegbeheerder	48
4.2.1.3	De Vlaamse vademecums	48
4.2.1.4	Het standaardbestek 250	49
4.2.1.5	Stroomlijn het GRB	49
4.2.1.6	Wat met andere entiteiten?	49
4.2.1.7	Evalueer	49
4.3	Infrastructureel	50
4.3.1	Pas de richtlijnen van de referentiewerken toe	50
4.3.2	Ketendenken	50
4.3.3	Inzetten op fietscomfort	51
4.3.4	Zorg voor goede fietsstallingen en oplaadpunten	52
4.3.5	Zorg voor een leesbare omgeving	52
4.3.6	Maai de wegranden	52
4.3.7	En doe die paaltjes of hekjes weg	53
4.3.8	Bouwverordening wegen voor voetgangersverkeer	53
4.3.9	Routeplanners en toegankelijkheidsapps	53
4.4	Toegankelijkheid van randinfrastructuur	54
4.4.1	Bouwverordening toegankelijkheid van gebouwen	54
4.4.2	G-fietsers: een toeristisch potentieel	55
4.5	Toegankelijke sport- en recreatieve beleving	55
5	Conclusies	56
6	Concrete adviezen	57
6.1	Wat verloopt goed?	57

6.2	Wat kan beter qua integraal toegankelijke fietsinfrastructuur – voor de wegbeheerder?	58
6.3	Wat kan beter qua integraal toegankelijke fietsinfrastructuur – voor de ontwerper 58	
6.4	Wat kan beter qua beleid.....	59
6.5	Wat kan beter qua toegankelijkheid van de omgeving	59

1 Projectomschrijving

1.1 Context

G-Sport Vlaanderen vzw streeft een duidelijke missie na: ‘Het inspireren en realiseren van drempelverlaging om te sporten en bewegen voor personen met een beperking in Vlaanderen: ‘G-eïntegreerd’, ‘G-eamuseerd’, ‘G-ewoon sporten’. In 2018 onderzocht ze in samenwerking met de KU Leuven de sportparticipatie en sportvoorkeur van personen met een beperking in Vlaanderen (Scheerder et al., 2018). Dit onderzoek leert ons dat recreatief fietsen tot de top 3 van favoriete g-sporten behoort. Naast het recreatieve aspect biedt het fietsen een waardig alternatief voor autoafhankelijkheid en verplaatsingen met het openbaar vervoer. Veel mensen met een handicap beschikken immers niet over eigen vervoer en lopen tegen heel wat drempels aan bij gebruik van het openbaar vervoer. De toegankelijkheid van fietspaden is echter niet overal gegarandeerd, ook naar (sociale) veiligheid zijn er vaak drempels die maken dat verplaatsingen niet per fiets gedaan worden. G-sport Vlaanderen vzw gelooft dat een goed toegankelijk fietsnetwerk drempels aanpakt op vlak van mobiliteit en toegankelijkheid van de sport.

Een integrale toegankelijkheid van fietspaden en -netwerken is uiteraard niet alleen van belang voor fietsers met een beperking. Het maakt dat iedere fietser in Vlaanderen zich zelfstandig en gelijkwaardig kan verplaatsen. Ook kinderen en ouderen hebben vaak dezelfde noden qua toegankelijkheid, meer bepaald naar leesbaarheid van het openbaar domein en (sociale) veiligheid. Kinderen naar school brengen, boodschappen doen of woon-werkverkeer worden meer en meer met de fiets gedaan. Vaak worden hiervoor aanhangwagens of bakfietsen gebruikt. Ook de distributiesector, die in stedelijke omgeving meer en meer de omslag maakt naar cargo-bikes om de klanten te belevaren, heeft nood aan meer toegankelijke fietsnetwerken, sterker nog, een upgrade van de bestaande ontwerprichtlijnen. Voor rolstoelgebruikers geeft het fietsen een bijkomende opportuniteit om zich zelfstandig te verplaatsen. Waar een rolstoel deels uitgerust is met kleine tot zeer kleine voorwielen, is dit voor de handbike niet het geval. Drempels kunnen beter overwonnen worden, de oneffenheid van een terrein is met de handbike minder een probleem dan enkel met de rolstoel. Grote wielen zijn namelijk minder gevoelig aan discontinuïteiten ¹ in het wegoppervlak dan kleine wielen.

G-sport Vlaanderen vzw streeft naar een **integraal toegankelijk**² fietsnetwerk in Vlaanderen, een inclusief verhaal. Ook het Vlaams mobiliteitsbeleid ziet een belangrijke plaats weggelegd voor de fietser. Zo kent de Vlaamse regering een groeipad voor investeringen tot 300 miljoen euro tegen einde legislatuur 2024, tegenover 138 miljoen euro in 2019. Hoog tijd dus om de behoeften en noden van de g-fietser te kennen en te vertalen naar het beleid.

² Bruikbaar voor iedereen, ongeacht lichamelijke of psychische mogelijkheden.

1.2 Doelstelling & methode

G-Sport Vlaanderen vzw licht in dit onderzoeksrapport het beleidskader rond fietsnetwerken in Vlaanderen door, om te kijken waar mogelijke hiaten aanwezig zijn die een goede realisatie van **toegankelijke** fietsnetwerken op het terrein bemoeilijken. De onderzoeksvraag luidt: *‘Hoe kan het beleid in Vlaanderen komen tot een integraal toegankelijk fietsbeleid met meer fietsgebruik- en comfort voor de g-fietser?’*

In functie van een volledig advies wordt de onderzoeksvraag opgedeeld in bijvragen:

- Welke acties neemt het beleid? Welke hiaten bestaan er in het beleid?
- Welke hiaten bemoeilijken een goede realisatie van toegankelijke fietsnetwerken op het terrein? Wat zijn de knelpunten volgens de expertorganisaties?
- Welke uitdagingen ervaren mensen met een beperking bij het fietsen in Vlaanderen? Welke noden geven g-fietzers aan?

Doel van het onderzoek is het beleid zodanig te adviseren dat het fietsen in Vlaanderen integraal toegankelijk wordt, ook voor fietsers met een beperking, de ‘g-fietser’.

Na een afbakening van de onderzoeksvraag werd gezocht naar de juiste expertise in functie van de realisatie van dit onderzoeksrapport. G-sport Vlaanderen vzw koos ervoor zich te adviseren door Eric Aerts, expert toegankelijkheid & wegbeheer (AACON). AACON is een studiebureau gespecialiseerd in wegbeheer, verkeerssignalisatie en toegankelijk openbaar domein. AACON verleent expertise aan verschillende lokale en bovenlokale besturen en instellingen. Zowel voor een screenen van het beleid, het afnemen van de gesprekken als de uitwerking van dit onderzoeksrapport bestond een vlotte samenwerking tussen Eric en G-sport Vlaanderen. Hier is het resultaat een voorbeeld van.

Dit onderzoeksrapport bestaat uit zes hoofdstukken. Hoofdstuk één omschrijft de context, doelstelling en methode van het onderzoek. In hoofdstuk twee analyseren we de 215 antwoorden uit de gebruikersbevraging in functie van de knelpunten die fietsers met en zonder beperking ervaren. Door de keuze voor open vragen verkregen we kennis van het profiel, de routekeuze en -planning van de g-fietser. Uiteindelijk komen we tot de belangrijkste knelpunten voor fietsen met een beperking in Vlaanderen. We beseffen dat het aantal respondenten van de gebruikersbevraging onvoldoende is om vaststaande wetenschappelijke conclusies te trekken. De resultaten van dit onderzoek leveren echter wel unieke kennis die van bij de start van elk proces (beleid, ontwerp, wegbeheer, etc) kan meegenomen worden en zal bijdragen aan een meer integraal toegankelijk fietsbeleid in Vlaanderen.

In hoofdstuk drie screenen we het beleid en gaan in overleg met de sector. We onderzochten welke wettelijke en richtinggevende kaders in Vlaanderen bestaan en hoe de wisselwerking tussen de verschillende beleidsdomeinen is. Zowel de bestaande normen, richtlijnen en beleidsinstrumenten (de wegcode, vademecum fietsvoorzieningen, richtlijnen rond fietsinfrastructuur, etc.) als de huidige beleidsacties van kabinet Peeters werden hier onderzocht. We spraken met expertorganisaties van verschillende niveaus en thematieken. Zo brachten we de hiaten en verbetervoorstellen in kaart van onder meer volgende partners: Fietsberaad, Fietsersbond, Toerisme Provincie Antwerpen APB, Provinciebestuur Antwerpen Dienst Mobiliteit, Lokaal bestuur Moerbeke, Netwerk Duurzame Mobiliteit (Komimo vzw),

Trage Wegen vzw, Katholieke vereniging voor personen met een Handicap vzw (KVG), S-Sport // Recreas vzw, RouteYou, Wapper vzw, etc. We onderzoeken of de gerapporteerde knelpunten gecoverd worden door beleidskeuzes en wat een goede realisatie van toegankelijke fietsnetwerken op het terrein net bemoeilijkt. De oorzaak daarvan aanduiden is de finaliteit van deze screening.

In hoofdstuk vier gaan we uitgebreid in op de aanbevelingen om een integrale toegankelijkheid in de toekomst te verbeteren. We bespreken de aanbevelingen van belang voor alle fietsers in Vlaanderen en de aanbevelingen specifiek van belang voor de g-fietser.

Na een beknopte conclusie, sluiten we in hoofdstuk zes het rapport af met een leidraad. Een concreet overzicht van de belangrijkste aanpassingen per beleidsniveau; voor de beleidsmaker, ontwerper, wegbeheerder en toegankelijkheid van de omgeving. Een leidraad die toont wat nodig is opdat fietsen een inclusief verhaal wordt. We bespreken wat goed verloopt én wat beter moet opdat we komen tot een integraal toegankelijk fietsbeleid in Vlaanderen

Doorheen het onderzoeksrapport worden die zaken die specifiek voor de g-fietser gelden, extra geduid door een omkadering.

Veel leesplezier gewenst!

2 Analyse van de gebruikersbevraging

Welke uitdagingen ervaren mensen met een beperking bij het fietsen in Vlaanderen? Dit hebben we bevestigd in een kortlopende enquête waaraan 215 gevalideerde respondenten deelnamen, 117 van hen hadden een of meerdere beperkingen, 98 hadden geen beperking. In dit hoofdstuk worden de antwoorden op de gebruikersbevraging geanalyseerd. We brengen het profiel, de routekeuze en -planning in kaart. Tenslotte peilen we naar de beleving van de **knelpunten**.

2.1 Profiel van de respondenten

Wij zijn benieuwd, verschilt het **rijgedrag** en de **fietsbeleving** van de g-fietser met die van de fietser zonder beperking? Rapporteren ze dezelfde knelpunten?

Aan de enquête namen mensen uit de verschillende doelgroepen deel. De diversiteit van de respondenten werd als volgt ingeschaald¹:

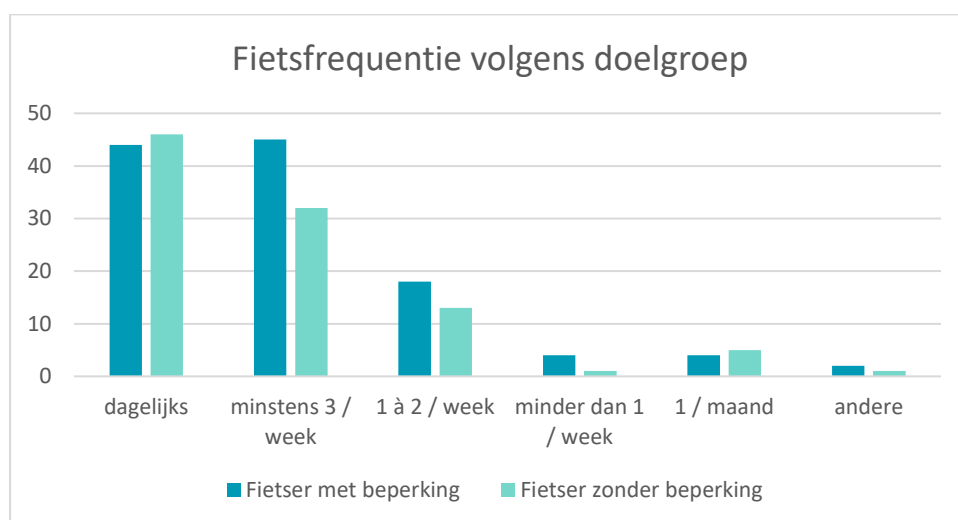
- 34 fietsers – rolstoelgebruikers (16.11%);
- 30 fietsers met een fysieke beperking, niet-rolstoelgebruiker (14.22%);
- 12 fietsers met een visuele beperking (5.69%);
- 10 fietsers met een auditieve beperking (4.74%);
- 16 fietsers met een autismespectrumstoornis (7.58%);
- 7 fietsers met een verstandelijke beperking (3.32%);
- 4 fietsers met een psychische kwetsbaarheid (1.90%);
- 98 fietsers zonder beperking (46.45%).;



¹ Niet elke respondent heeft zijn categorie bepaald.

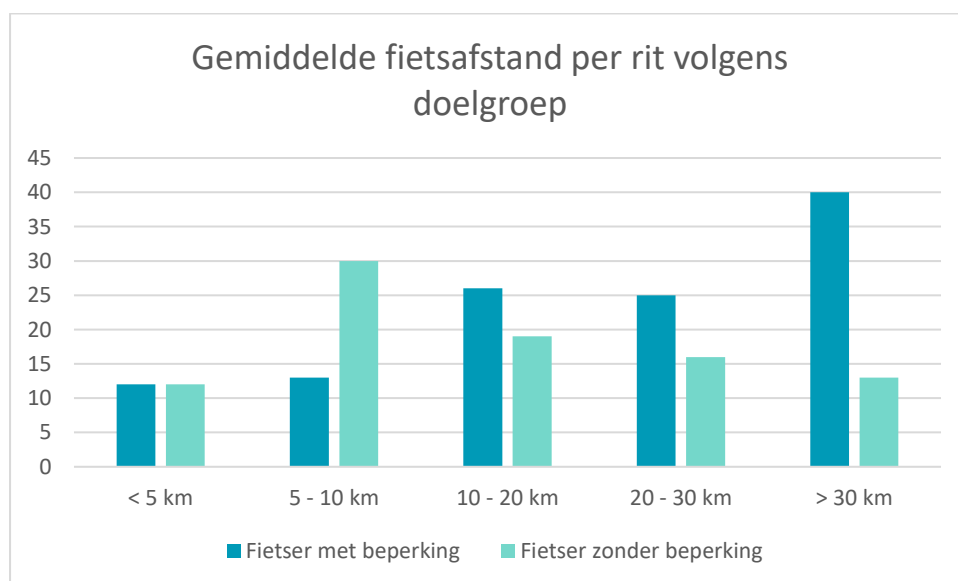
2.1.1 Fietsfrequentie

Er werd gepeild naar de gemiddelde fietsfrequentie. Wanneer we de frequentie terugleiden naar de doelgroepen, zien we dat in het dagelijks gebruik de fietser zonder beperking een beperkte hogere vertegenwoordiging heeft, maar bij de andere regelmatig fietsende categorieën de fietser met beperking meer vertegenwoordigd is.



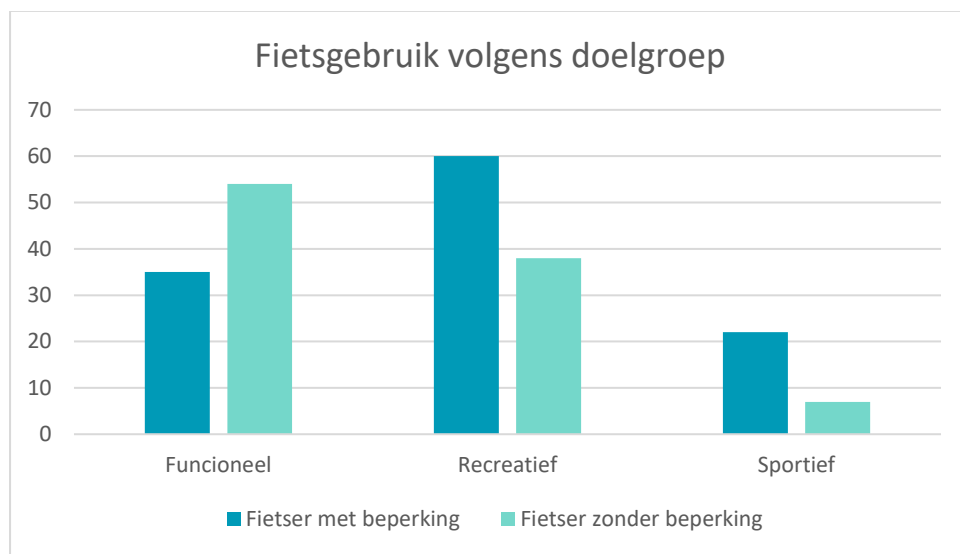
2.1.2 Gemiddelde fietsafstand per rit

Behalve voor de categorie fietsers die minder dan 5 km per rit presteren, gaat de balans nagenoeg gelijk op. Wanneer we de uitsplitsing doen naar doelgroep, tekent zich wel een tendens af: de fietser zonder beperking zit meer in de categorie tot 10 km, voor ritafstanden hoger dan 10 km is de fietser met beperking steeds meer vertegenwoordigd.



2.1.3 Fietsgebruik

Voor de totaliteit van de respondenten kunnen we stellen dat de verdeling nagenoeg gelijk is tussen recreatief en functioneel fietsen. De verdeling in doelgroepen leert ons dat de fietser zonder beperking vaker functioneel fietst. De fietser met beperking fietst meer recreatief en sportief. Dit kan verklaren waarom de gemiddelde fietsafstand in de hogere afstanden significant hoger is bij fietsers met een beperking. Zij fietsen vaker uit recreatief en sportief oogpunt, waar de gemiddelde afstand doorgaans groter is dan bij woon-werkverkeer of simpelweg naar de buurtwinkel fietsen.



2.1.4 Het gezelschap

De bevraging leert ons dat fietsen overwegend een eenzame bedoening is. Meer dan de helft van de respondenten geeft aan alleen te fietsen. Verdeeld naar doelgroepen zijn er twee verschillen. Fietsers met een beperking fietsen vaker met partner of in gezinsverband, met begeleider of buddy. Dit staat wellicht in relatie met het feit dat de fietser met beperking vaker recreatief fietst dan de fietser zonder beperking.

In het segment begeleider of buddy zitten vrijwel uitsluitend mensen met een beperking. 3 van hen heeft een visuele beperking. Voor hen is het onmogelijk op een veilige manier te fietsen zonder begeleider. Ze verplaatsen zich ook vrijwel allemaal per tandem. Verder hebben we nog 2 mensen met een fysieke beperking in deze groep en 2 met een verstandelijke stoornis of beperking. In alle andere gevallen, de solo-fietser, de fietser in groep of ander gezelschap, zijn er geen significante verschillen tussen de doelgroep.

2.1.5 Weersomstandigheden

Het mag duidelijk zijn dat de fietser met een beperking eerder droge weersomstandigheden verkiest. Een te verwachten resultaat, gezien deze doelgroep zich vaker recreatief verplaatst. Hierbij komt toch nog een belangrijke kanttekening. Bij de fietsers zonder beperking is het

fietsgebruik in alle weersomstandigheden vaker functioneel (67.27%). Bij de groep fietsers met beperking is de koek beter verdeeld tussen functioneel (41.66%), recreatief (33.33%) en sportief (22.92%).

2.1.6 Conclusie fietsersprofiel

Uit de analyse van voorgaande gegevens kan geconcludeerd worden dat de fietser zonder beperking meer dan de g-fietser een functionele fietser is (woon-werkverkeer, utilitaire verplaatsingen, ...). De g-fietser is ten opzichte van de fietser zonder beperking eerder een recreatieve of sportieve fietser. Hoewel hun fietsfrequentie lager is in de zin dat zij minder 'dagelijks' fietsen dan de fietser zonder beperking, verraden de weersomstandigheden waarin gefietst wordt, de gemiddelde ritafstand en het gezelschap waarin ze doorgaans fietsen dat ze als doelgroep voor (fiets)toerisme en horeca ernstig genomen moeten worden.

We moeten ons ook de vraag stellen waarom fietsers met een beperking minder vaak functioneel fietsen. Een antwoord op die vraag kan te maken hebben met enerzijds de beperkte toegankelijkheid van bakkers, slaggers, kleine buurtwinkels, horeca, banken, enz. Anderzijds is het ook mogelijk dat voor een groot aantal g-fietsers de bagagecapaciteit van hun fiets of rolstoel-fietscombinatie erg beperkt is. Dit kan in een vervolgonderzoek beter belicht worden.

2.2 Routekeuze en -planning

2.2.1 Type weg

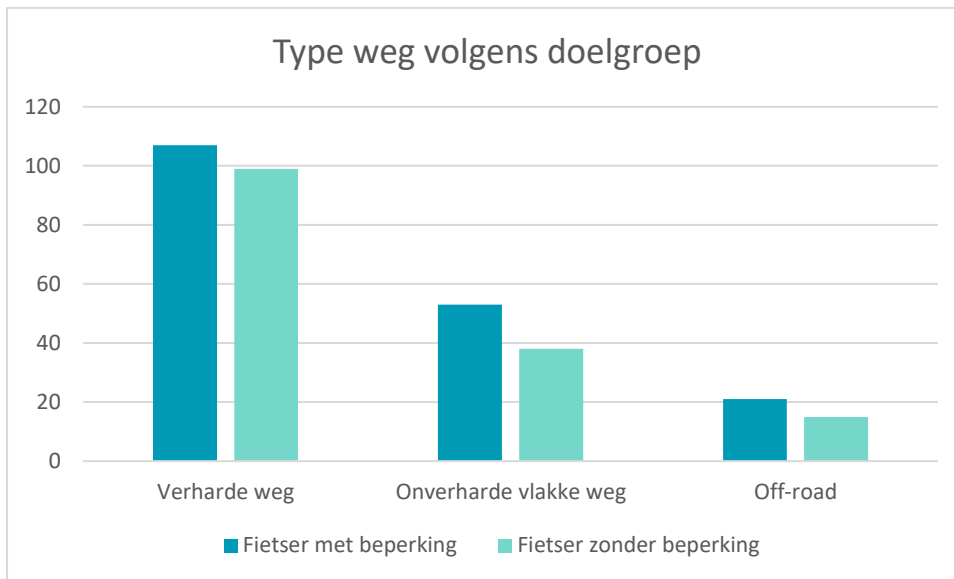
Iedereen fietst over verharde wegen. Slechts 3 respondenten geven aan dit niet te doen, dit is wellicht een foute registratie, of het gaat om mensen die uitsluitend op onverhard fietsen (bijvoorbeeld mountainbikers).

- 206 respondenten (97.63%) geven aan verharde wegen te volgen.
- 91 respondenten (43.13%) geven aan onverharde, vlakke wegen te volgen. Zoals wegen in een park.
- 36 respondenten (17.06%) geven aan op niet-onderhouden onverharde wegen te fietsen (off-road).

We zouden kunnen veronderstellen dat fietsers met een beperking eerder verharde wegen kiezen. Toch blijkt dat ze zelfs iets vaker kiezen voor onverharde en zelfs off-road wegen dan fietsers zonder beperking.

Deze conclusie past evenwel volledig binnen de vaststelling dat de g-fietser vaker recreatief en sportief fietst. Wegen met een hogere belevingswaarde worden specifiek uitgezocht in het recreatief fietsen, ook al zijn ze niet altijd verhard. Bovendien zegt de categorie 'onverharde vlakke weg' niets over de oppervlaktekwaliteit van de weg. De oppervlaktekwaliteit van een

dergelijke weg is contradictorisch genoeg vaak beter dan deze van wat we soms 'fietspaden' durven noemen.

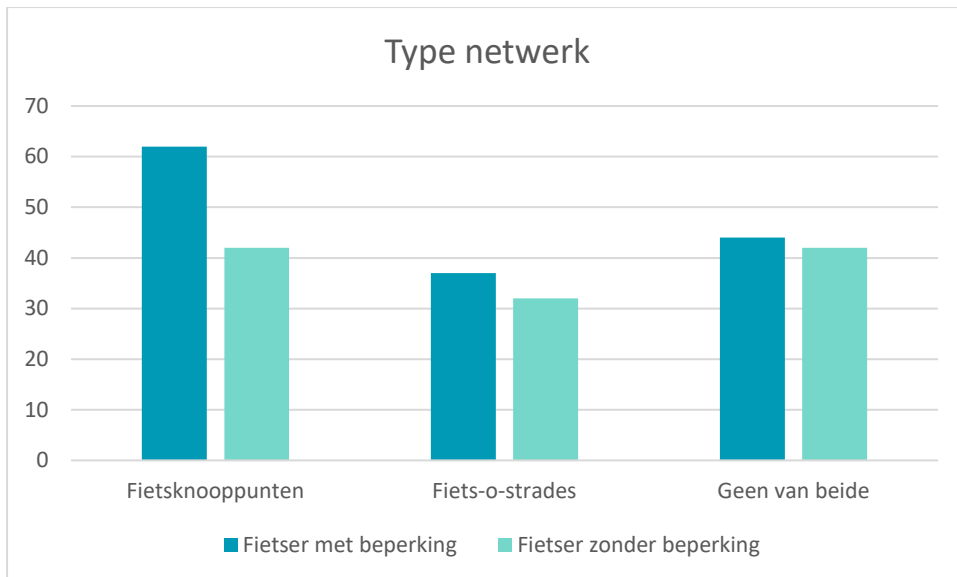


2.2.2 Type netwerk

We polsten ook naar het gebruik van de fietsknooppunten en fietsostrades. Dit gaf volgende resultaten:

- 104 respondenten (48.83%) gebruiken de fietsknooppunten;
- 69 respondenten (32.39%) gebruiken de fietsostrades;
- 86 respondenten (40.38%) gebruiken fietsknooppunten noch fietsostrades.

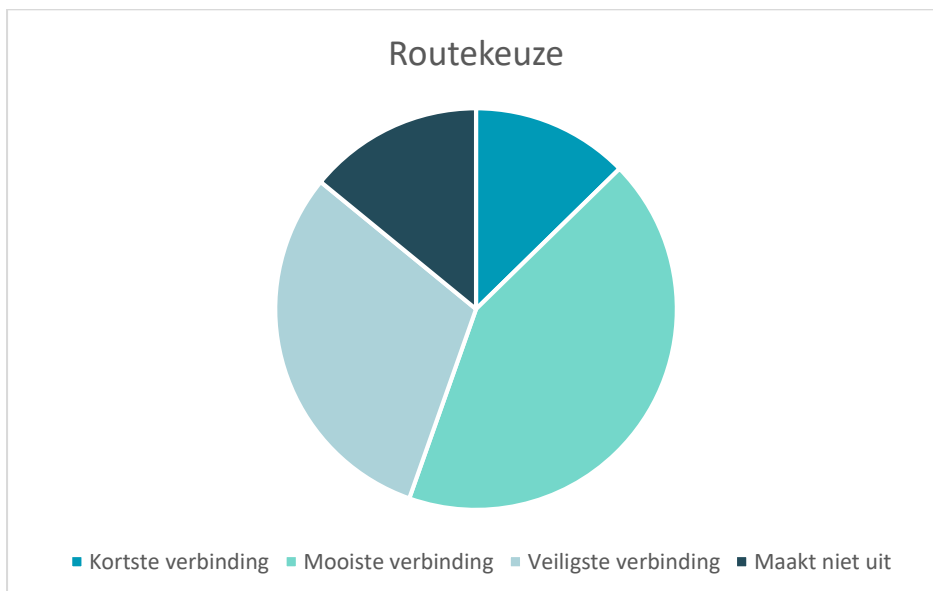
Wanneer we het netwerkgebruik afzetten tegenover de doelgroep dan zien we, en het zal ons alweer niet verbazen, een hogere aanwending van het fietsknooppuntennetwerk bij g-fietsers dan bij fietsers zonder beperking. In beide andere segmenten is het verschil niet noemenswaardig.



2.2.3 Routekeuze

We vroegen de respondent welke route hij doorgaans kiest:

- 27 respondenten (12.68%) kiezen de kortste route;
- 91 respondenten (42.72%) kiezen de mooiste route, ook al is die langer;
- 65 respondenten (30.52%) kiezen de veiligste route, ook al is die minder mooi;
- 30 respondenten (14.08%) hebben geen voorkeur.

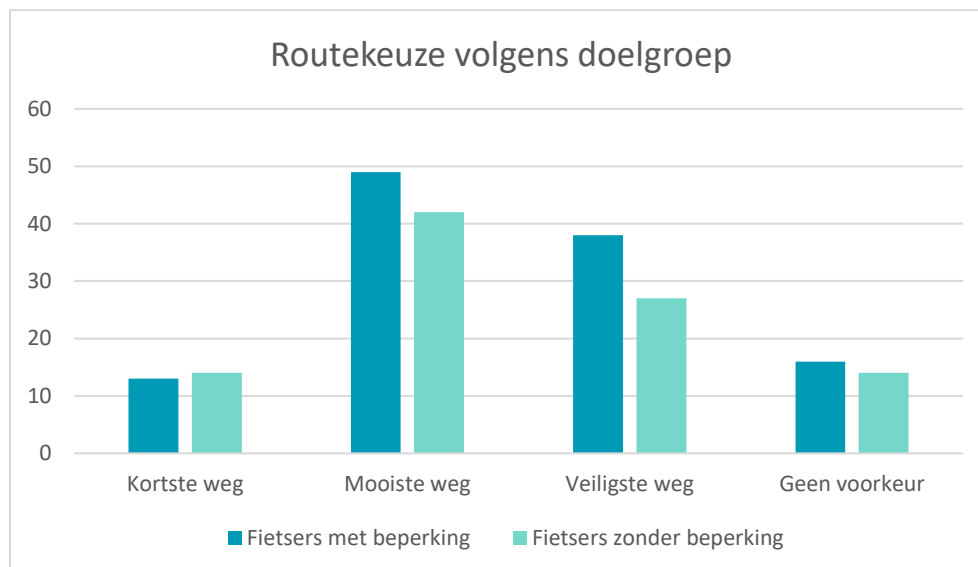


Het mag duidelijk zijn dat de meerderheid van de fietsers eerder opteert voor een mooie of veilige route, dan voor de kortste verbinding. Kwaliteit staat voorop, ook al betekent dit dat de fietsers een iets langere route voorgeschoteld krijgen.

In de diversifiëring zien we bij de mooiste weg toch een hoger aantal fietsers met een beperking. Dit valt opnieuw te relateren aan het vaker recreatief fietsen dan functioneel in deze doelgroep.

G-fietsers kiezen ook opvallend meer voor een **veilige weg**. Wanneer we dieper ingaan in de antwoorden uit de open vragen, vinden we volgende mogelijke oorzaken:

- koppelbikers en vooral handbikers met ligfiets zijn minder zichtbaar in het verkeer door hun lager profiel. De zichtbaarheid aan en op kruispunten wordt sterk beïnvloed door de aanwezigheid van geparkeerde auto's, beplantingen en andere obstakels tussen het fietspad en de rijbaan.
- koppelbikers en handbikers met ligfiets geven aan dat fietspaden vaak te smal zijn.
- mensen met een auditieve beperking horen het verkeer minder of niet. Hierdoor zijn ze vaker onzeker of worden ze bij druk verkeer vaker verrast.
- mensen met een visuele beperking hebben nood aan een duidelijk, leesbaar en voldoende zichtbaar kader.



2.2.4 Gebruik van routeplanners

Tenslotte bevroegen we de respondent of hij een routeplanner gebruikt. 39 (18.14%) fietsers geven aan geen routeplanner te gebruiken, of hebben geen reactie ingevuld (86 fietsers, 40%). Met kop en schouder steken de routeplanners die gebruik maken van de fietsknooppunten erboven uit. Google maps staat stevig op de tweede plaats. Deze informatie is waardevol bij het bepalen van het juiste platform voor het in kaart brengen van g-vriendelijke fietsroutes.

Er zijn tal van routeplanners en toegankelijkheidsapps op de markt. Maar geen enkele routeplanner wordt als adequaat beschouwd wat toegankelijke fietsroutes betreft. Toegankelijkheidsapps worden ook niet grondgebiedsdekkend structureel gevoed.. Dit maakt dat de gebruiker op verschillende plaatsen verschillende informatie vindt, of – en meestal

helaas – geen informatie. Dit werkt contraproductief. De gebruiker zal hierdoor afhaken, wegens te complex of te weinig content. Veel initiatieven zijn met goede moed gestart, maar al snel gestopt... Doorgaans wegens geen geld om een goede opvolging te garanderen.

2.2.5 Conclusies routekeuze

Zowel bij de fietser zonder als met beperking is de routekeuze ‘kortste weg’ het minst populair. Wanneer 41% van de fietsers aangeeft voornamelijk functioneel te fietsen, en slechts 12% van de fietsers geeft aan de kortste weg te prefereren, geeft dit een belangrijk signaal aan het beleid en de wegbeheerders. De fietser zit niet te wachten op de allerkortste verbinding. De fietser zit wel te wachten op een mooie en veilige verbinding.

De kortste verbinding hoeft ook niet eens de snelste verbinding te zijn. Daar is het ringfietspad in Antwerpen een mooi voorbeeld van. Je rijdt een merkkelijk langer traject in een overwegend groene omgeving dan wanneer je dezelfde route langs de goed uitgeruste fietspaden langs de singel volgt. Maar je bent wel veel sneller op je bestemming omdat je nauwelijks kruispunten of verkeerslichten tegen komt.

We leren ook dat meer dan de helft van de respondenten geen routeplanner gebruikt.

2.3 De knelpunten in g-fietsen

2.3.1 Type rijwiel

Een aantal knelpunten zijn enkel maar een knelpunt wanneer we ze linken aan het type rijwiel dat gebruikt wordt. Eén van de belangrijke knelpunten die wel gelden voor een fietser met beperking en in mindere mate voor de fietser zonder beperking is het verschil in **de technische kenmerken van het rijwiel**. Het gaat hier om de dimensies van het rijwiel, de specifieke kenmerken qua wegligging en het rijgedrag.

We gaan in deze screening uit van het maatgevend voertuig rijwiel zonder motor¹ waarvan de breedte, lading inbegrepen, minder is dan één meter, waaronder onder meer de fiets, drie- en vierwieler. Deze laatste rijwielen worden in de wegcode gelijkgesteld met een fiets². Binnen deze categorie worden gewone fietsen, koppelbikes, ligfietsen, tandems en sommige duo-bikes gevat. Bredere drie- en vierwieler zijn weliswaar tot het verkeer toegelaten, maar moeten de rijbaan volgen. Toch zijn een aantal delen van deze screening ook voor hen van toepassing.

⁴ KB 01.12.1975 art. 2.15.1: een elektrische hulpmotor van maximaal 0,25 kW en een maximumsnelheid van 25 km/u (E-bike, trapondersteuning) brengt geen wijziging in de classificatie van het rijwiel.

⁵ KB 01.12.1975 art. 2.15.1

Globaal kunnen volgende dimensies bij benadering worden weerhouden:

	Lengte	Breedte
Fiets	165 – 180	40 – 75
Tandem	275	40 – 75
Driewieler	165 – 180	80 – 100
Ligfiets	165 – 200	40 – 75
Handbike-ligfiets	165 – 225	80
Koppelbike	150 – 250	65 – 95
Fiets met aanhanger	300	70 – 100
Cargo-bike	tot 300	65 - 100

Waar de maximale breedte van een fiets bepaald is op 0.75m¹, mag de drie- of vierwieler die als fiets beschouwd wordt een breedte hebben van maximaal 1m².

Wanneer een gewone fiets een aanhangwagen trekt, is zijn maximale breedte vastgesteld op 1m³. Deze fietsen met aanhangwagen komen tegenwoordig frequent voor in het verkeer. De aanhangwagen is dan bestemd voor het vervoer van bijvoorbeeld kinderen, huisdieren of bagage.

Wat breedte betreft is er dan ook maatgevend geen verschil meer tussen de hier bedoelde drie- en vierwieler en gewone fietsen met aanhangwagen.

Ook de lengte van de fiets die door personen met een handicap gebruikt wordt, wijkt niet veel af van wat men in een regulier fietsgamma vindt. Voor een tandem, gezinsfiets, cargo-fiets of kindertransporter is de lengte al gauw 2.50m tot 3m. Een handbike-ligfiets heeft een gemiddelde lengte van om en bij de 2.10m.

Qua dimensionering kunnen we dan ook besluiten dat de ontwerpeisen voor rijwielen gebruikt door de g-fietser identiek zijn aan deze van de gewone fietser met aanhangwagen, bakfiets of cargobike.

Hoewel er naast de gewone fiets en tandem nog heel wat andere soorten rijwielen bestaan, hebben we ons in dit onderzoek beperkt tot een aantal hoofdgroepen. Meer bepalend in de niet gedefinieerde categorie zijn de afmetingen van het rijwiel, die ook bevestigd werden.

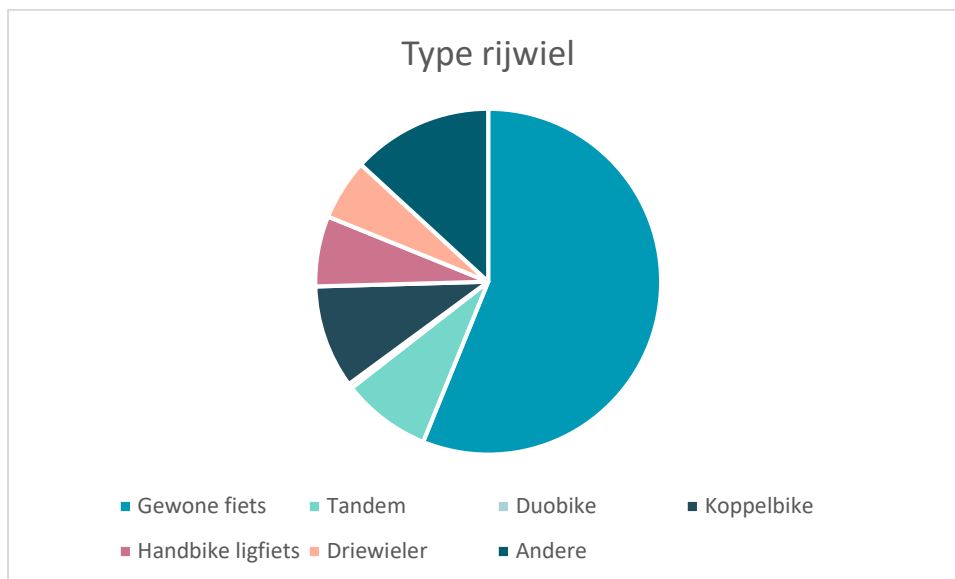
¹ KB 01.12.1975 art. 82.4.1

² KB 01.12.1975 art. 2.15.1

³ KB 01.12.1975 art. 82.4.2

Zij bepalen immers het vereiste ruimteprofiel. Sommige respondenten hebben meerdere soorten fietsen opgegeven, waardoor het aantal gedeclareerde fietsen op 228 komt, als volgt verspreid:

- 128 gewone fietsen (56.14%);
- 19 tandems (8.33%);
- 1 duobike (0.44%);
- 22 koppelbikes (9.65%);
- 15 handbikes – ligfietsen (6.58%);
- 13 driewielers (5.70%);
- 30 andere categorie (13.16%).



2.3.2 Geometrie

Wat we ook goed moeten begrijpen is dat de **geometrie** van de fiets een belangrijke invloed heeft op het weggedrag en gebruik. Hierin bestaat een belangrijk verschil tussen de gewone fiets en een aangepaste fiets.

Driewielers hebben – en het zal je ook niet verbazen – een driehoekige basis, die meestal naar voor toe spits uitloopt. Het zwaartepunt van de bestuurders van driewielers zit doorgaans vrij hoog ten opzichte van de basis. Wanneer zij bijvoorbeeld geconfronteerd worden met een vrij scherpe helling tussen fietspad en rijbaan, dreigt het zwaartepunt zich tot buiten de basis te verleggen waardoor de fiets kantelt. Dit geldt ook voor koppelbikes, zij het in iets mindere mate omdat hun zwaartepunt lager ligt en de wielbasis doorgaans ook iets langer is dan bij een gewone driewieler.

Hetzelfde geldt voor **hellingen**. Waar de gewone fietser of tandemgebruiker met het lichaam compenseert, kunnen veel g-fietsers dit niet. Bij steile hellingen betekent dit dat het zwaartepunt zich naar de voet van de helling richt, waardoor in extremis het voertuig achterwaarts over kop kan gaan. Vooraleer het zover is, is er toenemend gebrek aan frictie

tussen de tractiewielen en de ondergrond, waardoor het voertuig zijn grip verliest. Sturen, remmen of zich voorwaarts bewegen wordt onmogelijk waardoor het voertuig oncontroleerbaar wordt.

Omgekeerd, bij een steile afdaling, verplaatst het zwaartepunt zich opnieuw naar de voet van de helling. Bij driewielers kan het zwaartepunt hierdoor buiten de basis van het voertuig terecht komen, waardoor het voertuig instabiel wordt en kantelt.

2.3.3 Beperkte zichtbaarheid

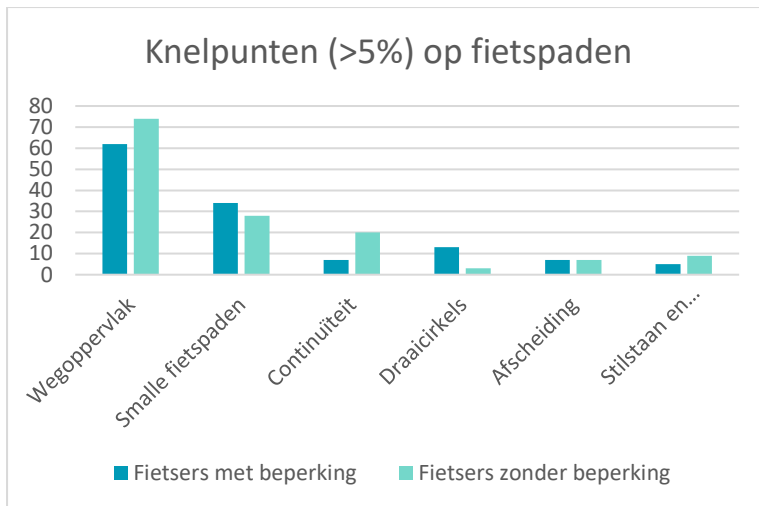
Bestuurders van koppelbikes, handbike-ligfietsen of gewone ligfietsen zitten veel lager dan een gewone fietser, waardoor de **zichtbaarheid** tussen hen en het andere verkeer sterk gehypothekeerd wordt. Vooral bij gemengd verkeer of aan kruispunten is dit een knelpunt dat rechtstreeks volgt uit het type fiets.

Als wegbeheerder kan je weinig veranderen aan het type fiets dat gebruikt wordt. Sterker nog, naarmate de automobilititeit meer en meer de omslag maakt naar fietsmobilititeit, zullen zowel het aantal rijwielen als het aantal soorten rijwielen blijven stijgen. Je moet daar als beleidsmaker en wegbeheerder voldoende tijdig en adequaat op inspelen. Meer ruimte vrijmaken voor de fiets, betere inrichting van kruispunten, rijstroken voor auto's opofferen voor fietsers, vergroten van bochtstralen, zich richten naar de voorgeschreven hellingspercentages (en deze zo laag mogelijk houden), verbreden van obstakelruimtes, zijn maar enkele voorbeelden hiervan.

2.4 Geregistreeerde knelpunten op fietspaden

Deze categorie handelt over de fietspaden zoals bepaald in de wegcode¹. We nemen hier enkel de knelpunten over die door meer dan 5% van de respondenten werden gemeld. Let wel, het was een bevraging met open vragen. Wanneer we de enquête zouden herhalen met vooraf vastgestelde mogelijkheden, zouden de aangegeven knelpunten wellicht nog veel hoger scoren.

¹ KB 01.12.1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg.



2.4.1 Wegoppervlak

136 respondenten (63.26%), 74 zonder beperking en 62 met een beperking, geven aan dat de kwaliteit van het wegoppervlak problematisch is. Het gaat dan over de aansluiting tussen het fietspad en de rijbaan (ongelijkheid tussen verhardingsmaterialen), boordstenen, verzakkingen, opwortelingen, schade aan het wegdek, slechte verhardingsmaterialen, discontinuïteit ten gevolge van uitzettingsvoegen, scheuren in het wegoppervlak, enz.

2.4.2 Smalle fietspaden

62 respondenten (28.84%), 28 zonder beperking en 34 met beperking, geven aan dat fietspaden vaak te smal zijn. Niet alleen de werkelijke beperkte breedte van het fietspad wordt als een probleem aanzien, ook het gebrek aan onderhoud van groenvoorzieningen langs het fietspad en andere obstakels (bijvoorbeeld paaltjes) op of langs het fietspad worden gerapporteerd als een probleem.

We zien dat dit een belangrijk knelpunt is voor zowel fietsers met als zonder beperking. Dat valt te verklaren doordat er niet enkel een stijging is in het gebruik van g-fietsen zoals driewieler, duobike, handbike, koppelbike, ... maar ook steeds meer cargobikes, bakfietsen, fietsen met aanhangwagen, .. te zien zijn op de Vlaamse fietspaden. Ook zij nemen een bredere ruimte in dan de klassieke fiets.

2.4.3 Continuïteit

27 respondenten (12.56%) geven aan dat het niet altijd duidelijk is of en hoe een fietspad na een kruispunt verder loopt. Ook het plots afbreken van een fietspad tussen twee kruispunten wordt als een probleem gerapporteerd. De verdeling hier is 20 respondenten (74.07%) zonder beperking tegenover 7 respondenten (25.93%) met beperking.

2.4.4 Te kleine draaicirkels

16 respondenten (7.44%) rapporteren te beperkte draaicirkels. Dit euvel wordt het vaakst waargenomen aan kruispunten en 'fietspoortjes'. Dit knelpunt treft het vaakst fietsers met beperking (13 respondenten, 81.25%). Fietsers zonder beperking zijn ook goed voor 3 rapportages (18.75%).

Het knelpunt wordt vaak gesignaleerd door bestuurders van tandems (5) en handbikeligfietsen (5), gevolgd door bestuurders van een koppelbike (3). Toch hebben ook gewone fietsers er last van (3). Het rijtje wordt afgesloten door bestuurders van andere type fietsen (2) en driewieler (1).

2.4.5 Scheiding met de rijbaan

14 respondenten (6.51%) geven aan dat de scheiding met de rijbaan onvoldoende is. Het woord 'moordstrookjes' komt ook hier boven drijven. Dit knelpunt wordt even vaak gerapporteerd door fietsers met en zonder beperking.

2.4.6 Stilstaan en parkeren op het fietspad

14 respondenten (6.51%) ergeren zich aan stilstaande en geparkeerde voertuigen op het fietspad. De verdeling is hier 9 respondenten (64.29%) zonder beperking tegenover 5 respondenten (35.71%) met beperking.

2.4.7 Dwarshelling

Respondenten die met een drie- of vierwieler rijden geven aan dat de **dwarshelling** van het fietspad een knelpunt vormt.

Een fietser of tandembestuurder kan onafhankelijk van de dwarshelling – in normale omstandigheden – fietsen. Omdat het rijwiel op twee wielen staat, wordt er steeds recht gefietst, de fietser compenseert om geen invloed te hebben van de dwarshelling. Toch waren 20% van de respondenten die de dwarshelling als probleem ervaarden, fietsers zonder beperking.

De bestuurder van een drie- of vierwieler kan dit niet. Fietsers met een koppelbike, handbikeligfiets, drie- of vierwieler benoemen dat dit zeer oncomfortabel is. Je 'hangt' altijd scheef, wat fysiek belastend is. Bovendien rapporteren gebruikers van driewielers (en koppelbikes) het reële gevaar van omkantelen. De kans bestaat immers dat het zwaartepunt buiten de basis van het voertuig komt. Een aantal respondenten zeggen ook dat ze het fietspad verlaten en de rijbaan gebruiken omdat dit m.b.t. instabiliteit veiliger is!

Ook hellingen in het fietspad werden door g-fietsers als knelpunt ervaren, voornamelijk bij het vertrek vanuit stilstand. Een aantal g-fietsers heeft maar beperkte kracht in de benen, waardoor hellingen een knelpunt worden.

2.4.8 Restknelpunten

Hier sommen we kort de knelpunten op die door minder dan 5% van de respondenten aangegeven werden: **moeilijke of onduidelijke oversteekplaatsen**, tegenliggers op het fietspad (vaak wegens bredere rijwielen), het correct interpreteren of het een enkel- of dubbelrichtingsfietspad betreft, voetgangers op het fietspad (bijvoorbeeld aan bushaltes), verkeerslichten die niet fietsvriendelijk zijn afgesteld (de naam 'bedelknopjes' valt wel eens) en de aanwezigheid van inritten langs het fietspad.

Ook relevant is dat aan sommige verkeerslichten de **bedieningsknoppen onbereikbaar** zijn. Wanneer de drukknop vlak tegen de rijbaan gepositioneerd is, of op een verhoog, dan kunnen sommige categorieën van fietsers deze onmogelijk bereiken, onder meer doordat men zich daarvoor al deels op de rijbaan zou moeten opstellen.

Een laatste relevant knelpunt is de beperkte **opstelruimte** die gerapporteerd wordt aan **kruispunten**. Vooral bestuurders van tandems (2/3 van de respondenten voor dit knelpunt) rapporteren dit. Deze langere fietsen staan stevast in de weg van het doorgaand fietsverkeer dat achter hen door moet, of kunnen door de beperkte bochtstralen niet eens behoorlijk de opstelruimte gebruiken.

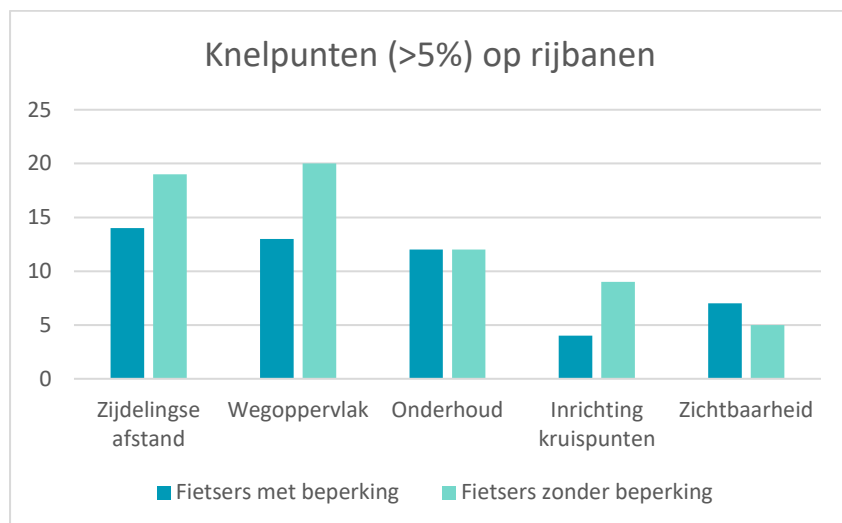
2.4.9 Conclusies knelpunten op fietspaden

Sommige knelpunten worden zowel door fietsers met als zonder beperking als een belangrijk knelpunt beschouwd. Dit concluderen we voor de oppervlaktekwaliteit van fietspaden, die door bijna 2/3^e van de respondenten als knelpunt wordt beschreven. Sommige respondenten weigeren zelfs fietspaden te gebruiken die in slechte staat zijn. Ze begeven zich dan op de rijbaan. Daarnaast duiden ook beide doelgroepen 'te smalle fietspaden' en een 'te beperkte scheiding met de rijbaan (moordstrookjes)' aan als belangrijke knelpunten in het fietsen.

Voor g-fietsers bestaan bijkomende knelpunten; te beperkte draaicirkels aan kruispunten en 'poortconstructies' en te schuine dwarshellingen. Die maken dat de g-fietser zijn evenwicht verliest en omkantelt. Tenslotte zorgt ook de onbereikbaarheid van bedieningsknoppen aan verkeerslichten tot frustraties voor de g-fietser. Die staan zodanig dichtbij de rijbaan dat een g-fietser er enkel aan kan wanneer hij of zij met het voorste wiel op de rijbaan gaat staan..

2.5 Geregistreerde knelpunten op gewone wegen

Deze categorie handelt over wegen die geen fietspad hebben, waar de fietser dus de rijbaan volgt. We nemen hier enkel de knelpunten over die door meer dan 5% van de respondenten werden gemeld. Let wel, het was een bevraging met open vragen. Wanneer we de enquête zouden herhalen met vooraf vastgestelde mogelijkheden, zouden de aangegeven knelpunten wellicht nog hoger scoren.



2.5.1 Zijdelingse afstand met andere voertuigen

33 respondenten (15.35%) rapporteren het ingehaald worden op een te korte afstand als een knelpunt. 19 respondenten (57.58%) hebben geen beperking, 14 (42.42%) hebben een beperking. Bij 7 respondenten wordt ook aangegeven dat dit inhalen gebeurt aan een onaangepaste snelheid.

2.5.2 Wegoppervlak

33 respondenten (15.35%) hebben het gebrek aan vlakheid van het wegoppervlak als knelpunt aangegeven. Dit wordt verdeeld in 13 respondenten zonder beperking (39.39%) tegenover 20 respondenten met beperking (60.61%).

Net zoals bij fietspaden worden scheuren, gaten, verzakkingen, uitzettingsvoegen, enz. gemeld.

Belangrijk is dat er 103 respondenten minder een probleem rapporteerden qua oppervlaktekwaliteit van wegen dan van fietspaden. Een aantal respondenten zeggen zelfs de rijbaan te prefereren, ook al is er een fietspad. Deze getallen duiden aan dat er opmerkelijk minder aandacht is voor goede fietsvoorzieningen dan goed aangelegde en onderhouden rijbanen.

2.5.3 Slechte staat van onderhoud

24 respondenten (11.16%) geeft aan dat de staat van onderhoud van de wegen beter kan. De verdeling is exact gelijk tussen fietsers met en zonder beperking. Heel wat respondenten formuleren dat wat algemeen, toch zijn er ook een aantal die specifiek zijn:

- zwerfvuil, brokstukken, ...
- onkruid, overhangend groen, ...
- modder op de rijbaan, ...
- onvoldoende onderhouden trage wegen en veldwegen,...

2.5.4 Slecht ingerichte kruispunten

13 respondenten (6.05%) geven aan dat kruispunten slecht ingericht zijn. Er zijn 9 respondenten zonder beperking (69.23%) en 4 respondenten (30.77%) met beperking.

Respondenten geven onder meer aan dat een kruispunt onoverzichtelijk is, gemengd verkeer als gevaarlijk wordt ervaren, het kruispunt of oversteek als 'onveilig' of 'gevaarlijk' wordt ervaren.

2.5.5 Zichtbaarheid

12 respondenten (5.58%) meldt een zichtbaarheidsprobleem aan en buiten de kruispunten. De verdeling is 5 fietsers zonder beperking (41.67%) en 7 fietsers met beperking (58.33%).

Ook hier spelen net als bij fietspaden geparkeerde voertuigen een rol. Te dicht bij een kruispunt geparkeerd, belemmeren ze het zicht op de zijstraten. Ook de dodehoekproblematiek wordt aangehaald.

Opnieuw is de lagere positie van hand- en koppelbikes als gevaarlijk aangegeven, wat vaak met vlaggetjes wordt 'opgelost'.

2.5.6 Restknelpunten

Door minder dan 5% wordt aangegeven dat de snelheid van de passerende voertuigen als een knelpunt wordt ervaren (zelfs het passeren van speed pedelecs) en een respondent laakt de voorrangregeling die naar zijns inziens niet echt logisch is.

Relevant voor g-fietsers is opnieuw de te grote dwarshelling die als hinderlijk wordt ervaren, in die mate zelfs dat men er soms voor kiest in het midden van de rijbaan te fietsen, waar er geen dwarshelling is.

2.5.7 Conclusies knelpunten op gewone wegen

Over het algemeen worden veel minder knelpunten geregistreerd, en in elk geval in veel lagere hoeveelheden, op wegen dan op fietspaden.

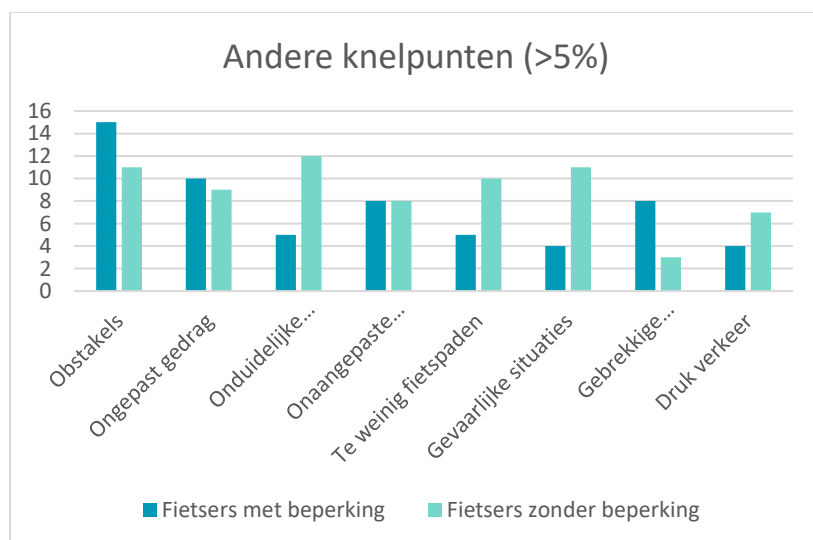
Waar bijvoorbeeld verwacht zou worden dat oppervlaktekwaliteit eerder door fietsers met een beperking als knelpunt zou worden ervaren, wordt dit op gewone wegen merkkelijk minder geregistreerd door deze doelgroep dan door de fietser zonder beperking.

Ook het knelpunt rond zijdelingse afstand met inhalende voertuigen wordt minder door fietsers met een beperking als knelpunt ervaren.

Mogelijk speelt daar ook de relatie met het fietsprofiel van de fietser met een beperking, die vaker een recreatief kader kiest, waar deze problemen zich doorgaans minder stellen.

2.6 Andere knelpunten

Deze categorie betreft knelpunten die niet uitsluitend langs fietspaden of wegen gesitueerd zijn, maar zich in het algemeen voordoen. Opnieuw geven we de knelpunten mee die door tenminste 5% van de respondenten werd aangegeven.



2.6.1 Obstakels op of langs de fietspaden of wegen

26 respondenten (12.09%) worden vaak gehinderd door allerlei obstakels op of langs de infrastructuur die ze volgen. Dat gaat van paaltjes, poortjes, sluizen tot reclameborden. 11 fietsers zonder beperking (42.31%) en 15 fietsers met beperking (57.69%) geven dit aan. Fietsers met een beperking zijn iets meer vertegenwoordigd. Wat verklaart kan worden doordat zij vaker over een bredere fiets of rijwiel beschikken.

2.6.2 Ongepast gedrag van andere weggebruikers

19 fietsers (8.84%) wordt wel eens slachtoffer van ongepast gedrag van andere weggebruikers. 9 fietsers zonder beperking (47.37%) rapporteren dit tegenover 10 fietsers met beperking (52.63%). Dit gaat zowel over andere fietsers als autobestuurders. Men duidt dan bijvoorbeeld het niet naleven van verkeersregels, onbegrip van bestuurders, geen respect voor elkaar hebben, wielerterroristen (sic), verkeersagressie, het rijden op 'moordstrookjes', hinderlijk gedrag ten aanzien van fietsers en ongeduldige bestuurders.

2.6.3 Onduidelijke wegsituaties

17 respondenten (7.91%) belanden wel eens in onduidelijke wegsituaties. Het betreffen 12 fietsers zonder beperking (70.59%) tegenover 5 fietsers met beperking (29.41%). Men benoemt wegsituaties als complex, ondoordacht geplaatst, aan de verkeerde kant van de weg terecht komen, niet precies weten waar op de openbare weg men moet fietsen of hoe de voorrangsregeling is.

Soms maakt de respondent helaas ook pijnlijk duidelijk dat de kennis van de wegcode zeer beperkt is...

2.6.4 Onaangepast verhardingsmateriaal

16 fietsers (7.44%) vinden dat er vaak onaangepast verhardingsmateriaal gebruikt wordt. Dit wordt even vaak gerapporteerd door fietsers met als zonder beperking. Men laakt het gebruik van kasseien of andere kleinschalige verhardingen, kiezel, enz.

2.6.5 Te weinig fietspaden

15 respondenten (6.98%) vinden dat er te weinig fietspaden zijn. Dit wordt door 10 fietsers zonder beperking (66.66%) aangegeven tegenover 5 fietsers met beperking (33.33%).

2.6.6 Gevaarlijke wegsituaties

15 respondenten (6.98%) rapporteren gevaarlijke wegsituaties. 11 fietsers zonder beperking (73.33%) tegenover 4 fietsers met beperking (26.67%) geven dit aan. Vrijwel elke respondent omschrijft het algemeen als 'gevaarlijk' of 'onveilig'. Zonder voorbarig te willen concluderen, kan men er in dergelijke situaties misschien deels van uitgaan dat het vaak vooral een subjectief onveiligheidsgevoel betreft. Wat het objectief dan weer vaak net veiliger maakt...

2.6.7 Gebrekkige signalisatie

11 respondenten (5.12%) hebben een probleem met de signalisatie. Het gaat over 3 fietsers zonder beperking (27.27%) en 8 fietsers met beperking (73.73%). Men rapporteert onlogische voorrangregels, te weinig toeristische of andere wegwijzers, rare verkeerslichtenregelingen, te veel verkeerstekens, onduidelijke wegwijzers, foute verkeerstekens, zichtbaarheid van de verkeerstekens en slecht aangegeven wegomleggingen.

2.6.8 Druk verkeer

11 respondenten (5.12%) zien het drukke verkeer als een knelpunt. Dit wordt verdeeld over 7 fietsers zonder beperking (63.64%) tegenover 4 met beperking (36.36%).

2.6.9 Restknelpunten

Door minder dan 5% van de respondenten werden volgende zaken als knelpunt gemeld: te weinig fietsstallingen, te weinig fietsstallingen aangepast voor grotere of speciale fietsen, onoplettende autobestuurders, slechte combinatie met openbaar vervoer (tramsporen in de rijbaan), onaangepaste infrastructuur aan tandems, te weinig openbare verlichting, putdeksels in de rijbaan, inadequate signalisatie en omleiding bij werken, landbouwverkeer, sluipverkeer op landelijke wegen, te weinig oplaadpunten voor elektrische fietsen, te weinig rust- of picknickvoorzieningen, routes over onverharde wegen, onaangepaste snelheid op fietsinfrastructuur, moeilijk te onderscheiden onderdelen van de openbare weg en zelfs negatieve reacties ten aanzien van wielertoeristen.

2.7 Randfaciliteiten

In de bevraging werd gepolst in hoeverre de toegankelijke horeca en sanitair bepalend is in de fietsplanning en -beleving.

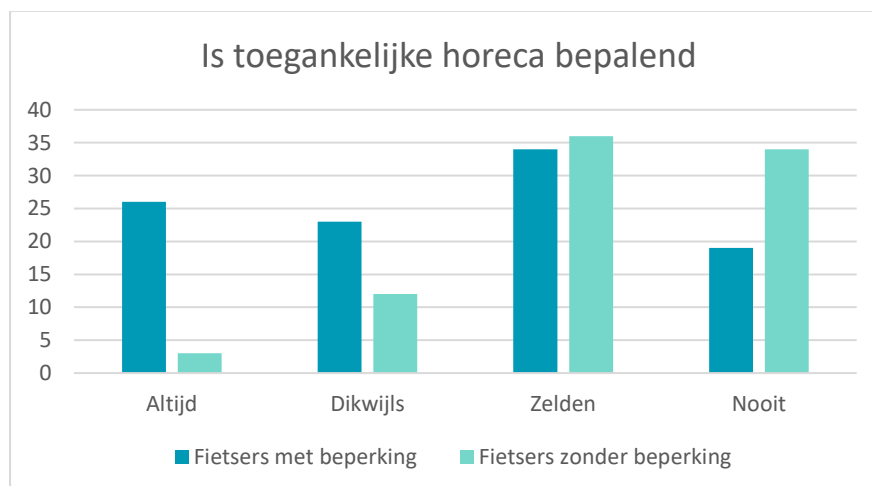
Deze vraag heeft tot de meest onverwachte antwoorden geleid. Veel fietsers zonder beperking gaven aan dat de afwezigheid hiervan een probleem was, veel fietsers met een beperking net niet. De antwoorden op de open vragen gaven meer duidelijkheid hieromtrent. Respondenten met een beperking ervaren het probleem van de ontoegankelijkheid van horeca en andere gebouwen als 'normaal', men gaat ervan uit dat het niet mogelijk zal zijn in binnen te kunnen. Fietsers met een beperking nemen dus hun voorzorgen. Ze beperken de fietsrit, of passen de rit aan in functie van een toiletbezoek bij vrienden of kennissen. Je kan hier spreken van actief vermijdingsgedrag.

De verdeling gaat als volgt:

- voor 29 respondenten is de aanwezigheid van toegankelijke horeca altijd bepalend (15.51%)
- voor 35 respondenten is dit dikwijls bepalend (18.72%)
- voor 70 respondenten is dit zelden het geval (37.43%)
- voor 53 respondenten is dit nooit het geval (28.34%).

De verschillen tussen de fietsers met en zonder beperking zijn iets anders dan verwacht. Men zou van fietsers met een beperking een eerder dalende trend verwachten van altijd naar nooit, en van fietsers zonder beperking een stijgende van altijd naar nooit. Mogelijk zit de interpretatie van het begrip 'toegankelijk' hier voor iets tussen. Ook de COVID-19 periode heeft invloed gehad op het resultaat, gezien een heel aantal etablissementen verplicht de deuren moest sluiten.

De essentie blijft dat voor de fietsers met beperking (die het begrip toegankelijkheid doorgaans wel correct interpreteren), er toch een belangrijk probleem is rond sanitaire voorzieningen en horeca. Naast algemene opmerkingen rond toegankelijkheid, geven 24 respondenten het gebrek aan toegankelijk sanitair als een probleem aan. 10 respondenten vragen meer openbare toiletten.



2.8 Conclusies knelpunten volgens de fietser

Op basis van de enquête zien we tendensen waaruit we voorzichtige conclusies kunnen trekken.

We leren dat het profiel van de fietser met een beperking niet zo veel verschilt van het profiel van de fietser zonder beperking. We zien meer recreatief gebruik bij de fietser met beperking en het fietsen gebeurt iets vaker in gezinsverband. Over het algemeen legt de fietser met beperking grotere afstanden per rit af dan de fietser zonder beperking.

De antwoorden op de open vragen geven aan dat het minder functioneel fietsgebruik bij de g-fietser te maken heeft met enerzijds de toegankelijkheid (of het gebrek hieraan) van handels- en horecazaken, en anderzijds de beperkte bagagecapaciteit van sommige rijwielen.

Tegelijk ondervindt de fietser met een beperking meer problemen die specifiek te maken hebben met het weggedrag en dimensies van zijn voertuig. Smalle fietspaden, hellingen, te korte bochtstralen, obstakels op of langs de (fiets)weg en hinderlijke dwarshellingen vormen een aanzienlijk probleem voor de fietser zonder beperking.

Als we naar de belevingswaarde kijken, zien we dat de fietser met een beperking niet meer durven rekenen op toegankelijke horeca, toeristische trekpleisters enz. De ontoegankelijkheid van de omgeving beperkt de g-fietser zowel in zijn autonomie (gebrek aan sanitaire mogelijkheden) als in zijn beleving.

Verder blijft voor alle fietsers de kwaliteit van het wegoppervlak hoog op de knelpuntenlijst staan. Op wegen zonder fietspad wordt dit aangevuld met de zijdelingse afstand tot het andere voertuigenverkeer, welke als gevaarlijk of hinderlijk wordt gepercipieerd.

Rond het ontwikkelen van fietsvoorzieningen tenslotte is de vraag niet zozeer om korte, rechtstreekse verbindingen te realiseren, maar wel verbindingen te voorzien die veilig en comfortabel zijn. Deze routekeuze wordt iets meer naar voor gebracht door de g-fietser dan door de fietser zonder beperking.

Het voorzien van comfortabele, veilige en aangename fietsverbindingen, aangevuld met randfaciliteiten zoals veilige fietsstallingen enz, zijn van cruciaal belang om een deel van de modal shift te realiseren.

3 Analyse van het beleidskader

In dit hoofdstuk worden de knelpunten in het fietsbeleid geanalyseerd. Bestaande normen, richtlijnen en beleidsinstrumenten worden gescreend op hiaten en discriminaties. We onderzoeken hoe het kader in elkaar zit en gaan in gesprek met enkele belangrijke partners binnen het mobiliteitsnetwerk. Zo detecteren we de belangrijkste knelpunten in het huidige beleid.

3.1 Consultatie van de gesprekspartners

Voor de hiernavolgende delen hebben we een aantal gesprekken gevoerd met relevante actoren uit het fietsmobiliteitswerkveld en de sector personen met een beperking. Ook een lokale wegbeheerder werd bevraagd. De bedoeling van de gesprekken met de partners was om inzicht te krijgen in de knelpunten waar elk van deze actoren mee kampt, om ook vanuit die insteek beleidshiaten te detecteren.

Hoewel niet elke partner gecontacteerd werd, kreeg het project bijna uitsluitend positieve feedback. De meeste items die de gesprekspartners aanbrachten, worden ook benoemd in de antwoorden uit de enquête. We gingen in overleg met actoren van verschillende 'niveaus' en 'thematieken' in het Vlaams mobiliteitsbeleid. Het uiteindelijke rapport met aanbevelingen wordt gesteund door elk van onderstaande partners.

Consultatie van volgende gesprekspartners:

- Fietsberaad, Inge Caers en Wout Baert
- Fietsersbond vzw, Mikaël Van Eeckhoudt
- Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Gert Venken
- Provinciebestuur Antwerpen, Dienst Mobiliteit, Tina Caers
- Toerisme Provincie Antwerpen APB, Liesbet De Wit
- Lokaal bestuur Moerbeke, Stijn Deschepper, schepen voor Mobiliteit
- *Toegankelijk Vlaanderen (Inter), Annelies Vogelaers*

- S-sport // Recreas vzw, Alex Bontenakel
- Vereniging personen met een handicap vzw, Wouter Coolen
- Katholieke vereniging voor personen met een Handicap vzw (KVG), Bart van de Mierop
- Wapper vzw, Frederic Van Kerckhove

- Mobiel 21 vzw, Jan Christiaens
- Trage wegen vzw, Steven Clays
- Netwerk Duurzame Mobiliteit (Komimo vzw), Miguel Vertriest en Bernard Govaert

- RouteYou BVBA, Pascal Brackman

3.2 Fietsnetwerken

We kennen in Vlaanderen een aantal categorieën van fietsnetwerken:

- de **fietsnelwegen**¹, gecoördineerd door de provincies, in samenwerking met de lokale besturen en de Vlaamse overheid. De fietsnelwegen – of fietsostrades – maken deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) en vormen de ruggengraat van dit netwerk. Fietsnelwegen bevinden zich meestal langs lijnvormige structuren zoals spoorwegen, kanalen, ... Ze bieden de kortste en meest fietsvriendelijke verbinding tussen twee steden. Autoluwe wegen, fietsstraten, jaagpaden en brede fietspaden zijn vaak onderdelen van fietsnelwegen. Bij de volledige realisatie van het fietsnelwegenprogramma, zou de totale grootte van het netwerk 2700 km bedragen. Fietsnelwegen worden gesubsidieerd vanuit het fietsfonds.
- de **bovenlokale functionele fietsnetwerken**², gecoördineerd door de provincies in samenwerking met de lokale besturen en de Vlaamse Overheid. Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk verbindt de belangrijkste gemeentelijke/stedelijke kernen en attractiepolen. Het BFF kiest hiervoor de kortste verbinding tussen deze attractiepolen, waardoor het BFF vaak onderdeel is van het reguliere autowegennet. Het BFF wordt (deels) gesubsidieerd vanuit het fietsfonds.
- de **bovenlokale recreatieve fietsnetwerken**, gecoördineerd door de provincies, zijn een netwerk van mooie en veilige fietsroutes expliciet bedoeld voor recreatief gebruik. De kruisingen van deze routes worden knooppunten genoemd en vormen samen het fietsknooppuntennetwerk. Er wordt ook ingezet op **toegankelijke fietsroutes** waarbij naast de dimensionering en het comfort van de fietsroute ook de nabije bezienswaardigheden en horeca werden gescreend op hun basistoegankelijkheid³.
- de **lokale functionele fietsnetwerken**, gecoördineerd door de lokale besturen, tenzij ze deel uitmaken van de bovenlokale functionele fietsnetwerken. Deze lokale functionele netwerken maken fijnmazigere verbindingen tussen de lokale attractiepolen, zoals een verbinding tussen een school en een bibliotheek, ...
- de **lokale recreatieve fietsnetwerken**, gecoördineerd door de lokale besturen;
- het **fijnmazig lokale fietsnetwerk**, gecoördineerd door de lokale besturen.

¹ www.fietssnelwegen.be

² www.mobielvlaanderen.be/wegverkeer/fietsroutenetwerken.php

³ www.provincieantwerpen.be/aanbod/dvt/fiets--en-wandelknooppunten/fietsknooppuntennetwerk/iedereen-fietst.html

3.3 Wettelijk, technisch en richtinggevend kader

De **wegcode**¹ bepaalt de delen van de openbare weg, de voertuigcategorieën, de soorten weggebruikers, de plaats op de openbare weg, het gebruik van de openbare weg en de verkeerstekens. De weggebruiker moet zich richten naar de regels van de wegcode.

Het **reglement van de wegbeheerder**² bepaalt op welke wijze de verkeerstekens moeten worden geplaatst, hun afmetingen enz. De vorm en signalisatie van fietspaden wordt onder meer in dit reglement bepaald.

De ontwerpvereisten voor fietsinfrastructuur zijn weergegeven in het **Vademecum Fietsvoorzieningen**³ van de Vlaamse overheid. Dit richtinggevend werk is het toetsingskader voor nieuwe of heraan te leggen fietsvoorzieningen. Het wordt regelmatig bijgewerkt en is aan een grondige conceptuele herziening toe.

Naast het Vademecum fietsvoorzieningen bestaan er ook **dienstorders van het agentschap wegen en verkeer**. Deze dienstorders bevatten de vereisten voor het aanleggen en inrichten van gewestwegen. Ze zijn dus niet van toepassing op de lokale wegen. Toch is de dienstorder soms de voorloper van een ontwerprichtlijn in het vademecum. Bijvoorbeeld de verbindingsmarkeringen op kruispunten worden geregeld in een dienstorder. Ze zijn vooralsnog niet opgenomen in het vademecum fietsvoorzieningen, ze zitten nog in de ‘wachtkamer’.

Het **Standaardbestek 250** geeft de technische normen mee waaraan de materialen moeten voldoen, en de wijze waarop de infrastructuur moet worden aangelegd, onderhouden en hersteld.

Fietsberaad Vlaanderen geeft ook publicaties uit met **technische richtlijnen**, zoals bijvoorbeeld voor fietsstraten.

Vias onderzoekt een aantal fietsgerelateerde issues, bijvoorbeeld het themadossier verkeersveiligheid nr. 2, fietsers (2018).

Het **Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW)**⁴ doet technisch onderzoek naar materialen, testmethodes en technieken gebruikt in de wegenbouw.

¹ KB 01.12.1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg

² MB 11.10.1976 houdende minimumafmetingen en bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens

³ De herziening van dit vademecum is opgestart. De inhoud zou beter gestructureerd worden zodat ze thematisch als “fiches” kunnen aangeboden worden. Ook het bijstellen van de normen tot duurzame ontwerprichtlijnen en het implementeren van nieuwe kennis is voorzien.

⁴ Ook: BRRC, Belgian Road Research Center

Relevante bronnen en instellingen rond fietsbeleid	
Wet	wet 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer (verkeerswet)
Uivoeringsbesluit	KB 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg (wegcode)
Gedelegeerd ministerieel besluit	MB 11 oktober 1976 houdende minimumafmetingen en bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens (reglement van de wegbeheerder)
Richtlijnen Vlaanderen	Vademecums (fietsvoorzieningen, voetgangersvoorzieningen, ...) Dienstorders (enkel op gewestwegen)
Technisch kader	Standaardbestek 250 (SB 250)
Ontwerpkader	Grootschalig referentiebestand (GRB)
Relevante overheden	Vlaamse Overheid (wegbeheerder, ondersteunend en subsidiërend) Provinciebestuur (subsidiërend en ondersteunend) Lokaal bestuur (wegbeheerder)
Onderzoek, vorming, sensibilisering en representatie gebruikers (niet limitatief)	Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW – BRRC) Vias Vlaamse Stichting Verkeersveiligheid (VSV) Fietsberaad Fietsersbond

3.3.1 Botsen tussen de verschillende kaders

De informatie die in de verschillende werken staat, loopt nogal eens door elkaar.

De wegcode geeft als wettelijke bron een nomenclatuur¹ voor de delen van de openbare weg. Het standaardbestek 250 doet dit ook, het grootschalig referentiebestand (GRB)² ook. Alleen komt de nomenclatuur niet voor elk onderdeel overeen. Ze spreken dus niet dezelfde taal...

Het vademecum doet uitspraken over onderhoud en herstellingen, het standaardbestek doet dit ook. Het vademecum geeft aanlegcriteria en dimensies, sommige andere instanties doen dat ook. De informatie is dan ook erg versnipperd, wat de juiste toepassing door de wegbeheerder, ontwerper of aannemer niet ten goede komt.

Het zou goed zijn alle normen rond dimensionering, keuzes en configuratie exclusief op te nemen in het vademecum fietsvoorzieningen. Het zou daarnaast goed zijn alle technische normen rond materialisatie, aanleg, onderhoud en herstelling op te nemen in het standaardbestek 250. Beide werken zouden als enige standaardwerk blijven voortbestaan en moeten regelmatig bijgehouden worden in het kader van voortschrijdend inzicht en nieuwe ontwikkelingen.

Als we naar de tekentafel gaan, gebruiken we het GRB als basislaag. Daarin zijn alle belangrijke punten exact geografisch ingemeten, zoals de exacte positie van gebouwen, kunstwerken, loodsen, maar ook wegonderdelen zoals de rand van de rijbaan, transversale³ of longitudinale⁴ weginrichtingen, bushokjes enz. Elk onderdeel heeft een specifieke benaming, code en kleur. De specificaties die bestaan rond verkeerstechnische attributen zijn niet volledig compatibel met wat de verkeersregelgeving daarin bepaalt. Bovendien zijn de specificaties onvolledig, of nog wat aan verbetering toe. Bij het vertalen van verkeersomgeving naar plan of omgekeerd, stellen we vast dat ook niet volledig dezelfde taal gesproken wordt.

Deze inconsequenties vormen een bron van interpretatieverschillen die fouten in de hand werken.

“Ik kreeg wel eens plannen ter controle, waarop de ontwerper een stuk openbare ruimte gemakkelijkschalve had benoemd als “restruimte”. Een overschotje verharde ruimte. Juridisch was dit echter een trottoir en moest het voldoen aan heel wat meer dan wat hij ontworpen had.” | Eric Aerts, 2010, Coördinator Centrum voor Toegankelijkheid provincie Antwerpen

¹ Naamgeving, begripsverklaring

² Geografische kaarten waarop de belangrijkste ruimtelijke onderdelen (huizen, wegen, palen, ...) exact zijn ingemeten.

³ dwars op de weg, zoals bijvoorbeeld verhoogde inrichtingen (verkeersdrempels, verkeersplateaus)

⁴ in het lengteprofiel van de weg, zoals bijvoorbeeld boordstenen

3.3.2 Botsen met andere beleidsdomeinen

De beleidsintenties tussen mobiliteit, ruimtelijke ordening, natuur en bos en onroerend erfgoed verschillen nogal eens van elkaar. Soms staan de doelstellingen ook haaks op elkaar.

Enkele voorbeelden:

In gemeente A wordt een fietsostrade aangelegd op een oude spoorwegberm. Daarbij worden heel wat andere openbare wegen gekruist. De algemene regel is dat de fietsostrade voorrang geniet ten opzichte van de andere openbare wegen. De kruisingen worden ook zo aangelegd dat het voor de weggebruikers duidelijk is wie de voorrang geniet. De kruisingen worden ten aanzien van het fietsverkeer in hoge mate beveiligd.

Echter, op één plaats wordt er gekruist met een openbare weg die bescherming geniet als beschermd landschap. De weg is aangelegd in kasseien en nauwelijks begaan- of befietsbaar.

Onroerend erfgoed wenst daar geen afbreuk te doen aan het historisch karakter van de weg. Veiligheidsvoorzieningen worden aldus niet aangelegd, het comfort op de oversteek wordt gerealiseerd door “de beste kasseien” uit te kiezen.

Dit terwijl er op die plaats voorheen zelfs geen kasseien lagen, wel een overweg.

In gemeente B wordt een recreatief fietspad aangelegd langs een historische lijnvormige structuur. De fietsweg heeft veel potentieel en het is daarom ook belangrijk hem goed en comfortabel te verharderen. Het agentschap Natuur en Bos heeft zich verzet omdat de migratie van slakken in het gedrang kwam. Het fietspad werd niet aangelegd.

Deze voorbeelden tonen aan dat, hoewel alle beleidsintenties waardevol en verdedigbaar zijn, er toch **nood is aan een beleidskader waarin een zekere hiërarchie** wordt bepaald tussen de verschillende beleidsdomeinen. Het niet ontwikkelen van goede fietsinfrastructuur, zelfs al is het maar op een deel van de fietsroute, werkt enorm contraproductief. Erger nog, wanneer de veiligheid van de weggebruiker in het gedrang komt, lijkt het ons bijzonder ongepast te insisteren.

Vaak is het wel mogelijk om compromissen te maken. Een goede verstandhouding en constructieve houding kan veel oplossen.

“Schepenen zijn doorgaans geen expert in hun vakgebied. Ze moeten kunnen steunen op een sterke administratie die hen de nodige input en “wapens” geeft. Vaak hebben kleine gemeenten geen echte experts in de deelgebieden van een vakdomein, maar hebben ze zeer goede generalisten. Dat is echter een nadeel wanneer je je punt moet verdedigen tegen een organisatie die wel expert is in hun vakgebied.” | Stijn Deschepper, 2020, schepenen voor mobiliteit lokaal bestuur Moerbeke

“In mijn dorp zijn er best veel handels- en horecazaken. Helaas bijna allemaal met een drempeltje. Als ik vraag aan de gemeente of er een klein oprijplaatje mag liggen, dan zeggen ze dat dat niet kan omdat de gevel “beschermd” is. Terwijl ik eens binnen, wel als gewone klant mijn ding zou kunnen doen...” | Bart van de Mierop, 2020, KVG Kempen

3.3 De verkeersomgeving

3.3.1 Het gevecht om de ruimte

De realiteit fietst het beleid voorbij. Laat een van de voordelen van de corona-crisis het toenemende fietsgebruik zijn, het beleid faalt nog te vaak in het vatten van het momentum. De spontane omschakeling aangrijpen en consolideren. Als de bevolking er klaar voor is en de politiek volgt niet, dan zegt dat iets over de beleidsprioriteiten. En dreig je de boot te missen.

De middelen en mensen die worden toegekend aan fietsexpertise en fietsbeleid zijn nog steeds beperkt. Dit geef nog altijd weer dat het beleid niet voluit gaat voor fiets. Intussen geraken de huidige **fietsvoorzieningen overgesatureerd**, zijn er in de spitsuren fietsfiles en worden trottoirs en rijbanen mee ingenomen door fietsers.

“Automobiliteit keren naar fietsmobiliteit is als het keren van een olietanker.” | Mikaël Van Eeckhoudt, 2020, Fietsersbond

Meer en toegankelijke fietsinfrastructuur realiseren is nodig om de **modal shift naar fietsen** aantrekkelijk te maken. Met de fiets naar je bestemming ‘sukkelen’ of er op een veilige en comfortabele manier naartoe kunnen, is een wereld van verschil. Hoewel we stilaan de omslag naar fietsdenken zien, wordt er nog al te vaak aan **autodenken** gedaan. De auto blijft vaak het maatgevend voertuig, waarvoor alle andere infrastructuur moet wijken.

Exponent van het succes van fietsen tegenover een achterop hinkende infrastructuur zijn de fietsfiles die tijdens de spitsen ontstaan. Sommige stedelijke fietspaden kunnen de intensiteiten niet meer verwerken, waardoor op de trottoirs en rijbaan gefietst wordt. We kunnen dit succes omarmen, of de kop indrukken. Eén ding is duidelijk, met de vooruitgang van de fietstechnologie worden fietsverplaatsingen voor iedereen evidenter. En de intensiteit zal nog verhogen wanneer de infrastructuur meer op fietsmaat ontworpen wordt.

Een nog te vaak voorkomend knelpunt is de **breedte** van de fietsvoorziening. De zogenaamde ‘**moordstrookjes**’ bestaan nog steeds. Het is vaak schrijnend te zien hoe een fietser zich op een drukke weg in de verdrinking voelt op een fietspad van nauwelijks 50 cm breed. Waarlangs vrachtwagens rakelings passeren... De g-fietser heeft doorgaans nog net iets meer ruimte nodig en zit vaak lager dan de gewone fietser, waardoor de passage voor deze categorie nog gevaarlijker is.

Tenslotte wordt de al beperkte fietsruimte vaak ingenomen door bestuurders van auto’s en vrachtauto’s die voor het gemak het fietspad als stilstaan- en parkeerruimte gebruiken. Er wordt nauwelijks tegen opgetreden. En soms is het zelfs te begrijpen, als men bij het ontwerp totaal geen laad- en loszones voorziet in handelsstraten...

Ook de fietswegen die over buurt- en kerkwegen lopen zijn vaak **slecht onderhouden**, onvoldoende breed of in hoge mate **overwoekerd**. Wanneer dit aangekaart wordt, verwijst men doorgaans naar het bermbesluit¹, dat goed beheer moeilijk tot onmogelijk maakt. De

¹ Besluit van de Vlaamse Executieve van 27 juni 1984 houdende maatregelen inzake natuurbehoud op de bermen beheerd door publiekrechtelijke rechtspersonen

bijbehorende omzendbrief¹ stelt dat het maaien van wegranden ten behoeve van het vrijhouden van de wegsignalisatie, buiten de toepassing van het decreet valt. Deze formulering is naar toegankelijkheid van voet- en fietswegen te beperkt.

Op dergelijke wegen bevinden zich ook nogal eens **obstakels** die de doorgang voor de iets bredere fiets onmogelijk maken. Ook de **kwaliteit van de ondergrond** is niet altijd optimaal. Nochtans vormen deze wegen uitstekende alternatieven voor de verplaatsingen op lokaal niveau.

3.3.2 Leesbaarheid van de ruimte

Veel gesprekspartners gaven aan dat de leesbaarheid van de omgeving en in het bijzonder de complexiteit aan **kruispunten** vaak te wensen over laat. Zeker voor personen met een verstandelijke beperking, die zich toch zelfstandig kunnen verplaatsen, wordt dit als een knelpunt aanzien. In grotere orde geldt dit ook voor sommige ouderen en kinderen.

Hoewel het wetgevend en het richtinggevend kader rond weginrichting voldoende handvaten biedt om tot een leesbare omgeving te komen, slagen ontwerpers en wegbeheerders er blijkbaar onvoldoende in dit te realiseren op het niveau van de zwakke weggebruiker.

Vaak putten ontwerpers en wegbeheerders zich uit in het exhaustief willen verduidelijken van hoe een wegsituatie moet geïnterpreteerd worden. Dit uit zich dan in een nog complexer geheel, terwijl men dit net wil verminderen. Een eenvoudig, leesbaar ontwerp moet de interpretatie en gebruik vanzelfsprekend maken, zonder dat er veel toevoegingen nodig zijn.

In deze rubriek wordt ook **het te laat herschilderen van wegmarkeringen** vermeld. Hierdoor worden mensen soms op het verkeerde been gezet, het is niet meer duidelijk of de wegmarkering al dan niet nog geldig is. Het gebrek aan stroefheid van het oppervlak van wegmarkeringen is soms ook een probleem.

3.4 Fietscomfort

3.4.1.1 Wegoppervlak

De fietser zonder beperking is in staat om veel **oneffenheden** in de weg op te vangen met de benen. Vaak zijn het fietszadel en de wielen ook van degelijke vering voorzien. Veerpoten met schokdempers worden vaak gebruikt bij fietsen. Bij de handbike-ligfiets of koppelbike is dit helaas niet het geval. Oneffenheden worden niet door de benen en de fietsvering opgevangen, maar hebben rechtstreeks impact op de wervelkolom, die vaak al niet in topconditie is. Dit maakt dat de comfortvereisten van de fietsinfrastructuur, vooral voor handbikers dan, nog belangrijker zijn dan voor de gewone fietser. Vaak wordt fiets- en voetgangersinfrastructuur geplaagd door **opwortelingen**² of **verzakkingen**. Dergelijke euvels

¹ Omzendbrief 4 juni 1987 betreffende bermbeheer door publiekrechtelijke rechtspersonen

² wortels van bijvoorbeeld bomen die de wegverharding omhoog drukken

blijken vaak jaren te overleven zonder dat iemand er ook maar iets aandoet. Het probleem wordt alleen maar erger¹.

De huidige ontwerprichtlijnen voor fietsinfrastructuur vangen dit op. De vlakheidsnormen zijn streng. Maar omdat we vaak met een verouderde infrastructuur zitten, zijn nog relatief weinig fietspaden volgens de huidige vlakheidsnormen aangelegd. Bovendien degenereert de oppervlakte van het wegdek exponentieel naargelang de ouderdom en de ingrepen die erin gebeuren toenemen. Niets is voor een wegbeheerder zo pijnlijk als zien dat een maand nadat een nieuwe weg in gebruik genomen wordt, de weg **doorbroken** wordt om een 'huisaansluiting' te maken voor de nutsleidingen. Helaas realiteit. En even vaak zien we dat de 'herstelling' van een dergelijke doorbraak van bedenkelijke kwaliteit is.

Evenzeer realiteit is de vraag aan wegbeheerders om **overgangen tussen rijbaan en fietspad** ergonomisch te maken (wat in principe volgens het vademecum fietsvoorzieningen voorzien is). Het is erg om vast te stellen dat de betreffende wegbeheerders zich ervan af willen maken door te stellen dat ze 'geen precedent willen scheppen omdat ze dan alle knelpunten zouden moeten aanpakken'. Welja, laat dit laatste nu net wél de bedoeling zijn..

Het **vademecum fietsvoorzieningen** countert de meeste knelpunten die door de respondenten van de enquête zijn aangegeven. Normen rond breedte, hellingen, dwarshellingen, obstakels op of naast het fietspad, scheiding ten opzichte van de rijbaan, het wordt allemaal behandeld in het vademecum. Wat dat betreft is het een uitstekend document, mits het up-to-date blijft met alle recente ontwikkelingen. Indien het vademecum overal behoorlijk zou (kunnen) toegepast worden, waren er nauwelijks problemen te melden op fietsvoorzieningen en waren ze integraal toegankelijk.

"Als g-fietser met een koppelfiets heb ik geen enkele vorm van vering en een rug die op 8 plaatsen gebroken is. Ik krijg een verzameling putten en bulten als fietspad waarbij je door de oneffenheden nauwelijks in je fiets blijft zitten. Naast je rijden SUV's en dikke jeeps met veringen waarmee je comfortabel door rivierbeddingen rijdt over een biljartlaken van asfalt.

Ik doe daar niet meer aan mee. Laat hen op wat je een fietspad noemt rijden, ik zal het asfalt wel nemen." | Eric Aerts, 2020, G-fietser

3.4.1.2 Oplaadpunten

De zoektocht naar oplaadpunten voor gebruikers van elektrische fietsen is nog een hele opgave. Vaak volstaat een stopcontact en kan de fietser zijn oplader inpluggen. Hoewel vandaag de capaciteit van de batterijen erg toegenomen is, hebben veel fietsers nog een batterij met een lage capaciteit. Ze zijn dus meer afhankelijk van oplaadpunten wanneer ze een grotere fietstocht plannen. En die oplaadpunten liggen bij voorkeur aan horecazaken of toeristische infrastructuur, maar ook aan mobipunten, commerciële centra enz.

¹ discontinuïteiten in het wegoppervlak geven aanleiding tot het wegpompen van het legbed en fundering, vorstschade, invasieve plantengroei, enz, die het probleem steeds groter maken.

3.4.1.3 Fietsparkeren¹

In een bebouwde omgeving is het vaak moeilijk een fiets goed te stallen. De wegbeheerder gaat er nog te vaak van uit dat de fietser zijn fiets wel ergens tegen een gevel kwijt kan, of in een stalling bij particulieren of handelaars. Niets is minder waar. In drukke stedelijke omgevingen zijn zelfs grote fietsstallingen overbezet. Ook in dit verhaal geldt: hoe beter de omkadering, hoe beter het gebruik.

Naast het voorzien van parkeerplaatsen voor gewone fietsen, is het parkeren voor buitenmaatse fietsen al helemaal een probleem. Tandems, handbikes, cargobikes, noem maar op, vinden bijna nooit een plek zonder anderen te hinderen.

3.5 Routeplanners en toegankelijkheidsapps

Er zijn tal van routeplanners en toegankelijkheidsapps op de markt. Maar geen enkele routeplanner is adequaat wat toegankelijke fietsroutes betreft, toegankelijkheidsapps worden ook niet grondgebiedsdekkend structureel gevoed.

Dit maakt dat de gebruiker op verschillende plaatsen verschillende informatie vindt, of – en meestal helaas – geen informatie. Dit werkt contraproductief. De gebruiker zal hierdoor al snel afhaken, wegens te complex of te weinig content.

Routeplanners maken gebruik van open data. Hierdoor zijn ze allemaal basic ongeveer gelijk, maar heeft de een wat meer mogelijkheden dan de andere. Ze blinken dus uit in de extra's die ze nog toevoegen aan de algemeen beschikbare content. En die extra's worden vaak door de gebruikers zelf aangemaakt en vervolgens door het platform algemeen beschikbaar gesteld.

Veel initiatieven zijn met goede moed gestart, maar al snel gestopt... Doorgaans wegens geen geld om een goede opvolging te garanderen.

3.6 Randfaciliteiten

De grootste uitdaging voor de g-fietser zit hem al snel in de zoektocht naar geschikte randfaciliteiten. Waar een gewone fietser een route uitkiest en 'wel zal zien' waar onderweg iets gegeten kan worden, of een sanitaire stop gepland – desnoods in een bos of 'patattenveld' – , is dit voor de g-fietser nog steeds een quasi onmogelijke opgave.

De toegankelijke horecazaken kan je nog steeds op één hand tellen. Het vinden van behoorlijk toegankelijk sanitair is in Vlaanderen zo mogelijk nog een groter probleem. De huidige normen die sedert 2009 door Vlaanderen werden vastgesteld, waren binnen de federale regels op dezelfde wijze van toepassing. De grootste wijziging tussen beide zit voornamelijk

¹ Het thema "fietsparkeren" wordt bij de herziening van het vademecum fietsvoorzieningen geactualiseerd.

in een update van maatvoeringen. Op een aantal vlakken waren de vroegere federale regels bovendien strenger dan de huidige gewestelijke.

Elke gesprekspartner in dit onderzoek gaf mee dat de aanwezigheid van toegankelijke randinfrastructuur bepalend was voor de routekeuze. In hogere orde zelfs voor het bepalen van een locatie waar een meerdaagse groepsreis zou kunnen gepland worden. De impact van een ontoegankelijke omgeving op de participatie van personen met een handicap aan sport en maatschappij is allerminst te onderschatten.

Met betrekking tot de sanitaire stops, geven gesprekspartners aan dat men aangewezen blijft op zorginfrastructuur, sportcentra of ziekenhuizen die in de nabijheid van de fietsroute liggen. Anno 2020 is het vinden van toegankelijk sanitair in een normale setting nog steeds hopeloos.

Wanneer we dit ook reflecteren op functioneel fietsgebruik, gelden voor de g-fietser de toegankelijkheidsproblemen van handelszaken en instellingen. Teruggaand naar het ketendenken: je kan wel ergens naartoe rijden, maar vervolgens kan je niet binnen. Zinloos dus...

“Als we met een groep fietsers met een handicap op fietskamp gaan, dan bepaalt de aanwezigheid van toegankelijke randinfrastructuur waar we naartoe kunnen. Vaak moeten we behoorlijk van de reisroutes afwijken om bijvoorbeeld in een ziekenhuis of woonzorgcentrum toegankelijk sanitair te vinden. We hebben het de laatste jaren opgegeven om in eigen land fietsvakanties te organiseren.” | Alex Bontenakel, 2020, S-sport // Recreas vzw Multisportfederatie

Relevante bronnen en instellingen rond toegankelijkheidsbeleid

Decreet	Decreet 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning
Besluit	B.VI.Reg. 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (Codex) B.VI.Reg. 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid
Richtlijnen	Handboeken toegankelijkheid (Inter)
Bevoegde overheid	Gelijke Kansen Vlaanderen
Instelling	Inter Vlaanderen

3.7 De nood aan ketendenken

Voor de toepassing van deze screening maken we geen onderscheid in de verschillende soorten netwerken en verplaatsingen. De essentie gaat over bruikbaarheid van het geheel. De keuze die de gebruiker maakt naar het soort netwerk dat hij zal gebruiken, hangt af van het reisdoel en de intentie. Zich even snel naar de buurtwinkel verplaatsen is een ander soort verplaatsing en reisweg dan een recreatieve verplaatsing. De gebruiker zal doorgaans verschillende netwerken door elkaar gebruiken om de op dat moment best geschikte reisweg te kiezen. Het is dan ook een absolute vereiste dat binnen het ontwikkelen van toegankelijke fietsinfrastructuur ook gewerkt wordt in functie van een volledige verplaatsingsketen. Elk onderdeel apart moet aan de nodige voorwaarden voldoen, wil het geheel bruikbaar zijn.

Binnen dit ketendenken is er echter wel ruimte tot nuance. Je kan een keten opsplitsen in onderdelen: functionele ruimte, comfort, veiligheid, leesbaarheid, belevingswaarde, ... Een aantal van deze deelaspecten zijn een noodzakelijke vereiste, terwijl andere bijvoorbeeld alleen de belevingswaarde of comfort verhogen. Het analyseren van een keten in deelketens laat toe een betere oplijsting te maken van de knelpunten binnen elk technisch, cultureel of verkeerskundig domein. Het laat ook toe om de voorstellen tot oplossingen gericht te distribueren naar de daartoe verantwoordelijke dienst. Vanzelfsprekend is er een opdrachthouder die het geheel blijft monitoren.

Waar de modale burger intussen gebruik kan maken van allerlei vormen van **deelvervoermiddelen** – auto's, bromfietsen, fietsen, steps – , is dit voor de persoon met een handicap nog totaal uitgesloten. Wanneer je daarenboven je 'speciale' fiets niet eens altijd kan meenemen met het openbaar vervoer, ontstaat er opnieuw een vorm van vervoersarmoede die als enige oplossing alweer het individueel autogebruik heeft. Hierdoor is de vervoersketen voor personen met een handicap veel minder evident in te vullen.

Recent werd dit probleem ook in het Vlaams Parlement onder de aandacht gebracht door Katrien Schryvers (CD&V, zitting van 12 maart 2020). Minister Peeters (Open VLD) gaf aan dit actief mee te nemen in haar beleid en bovendien rond de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, mobipunten en infrastructuur sterker te werken als belangrijk element in het masterplan dat door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap Wegen en Verkeer momenteel wordt uitgewerkt. Men werkt samen met Inter en De Lijn om een masterplan toegankelijkheid neer te zetten.

"In het ketendenken menen we dat het voor sommige fietspaden beter en veiliger is ze als dubbelrichtingsfietspad aan te leggen. Helaas krijgen we dat niet gesubsidieerd en worden we quasi verplicht smallere en minder veilige eenrichtingsfietspaden aan te leggen. Waarvan we dus vooraf weten dat men ze in twee richtingen zal gebruiken, wegens veiliger voor de fietser." | Stijn De Schepper, 2020, schepen voor mobiliteit lokaal bestuur Moerbeke

"Fysieke hindernissen worden door andere entiteiten niet snel opgelost, vaak wegens te duur. Zo kan een onderdoorgang van een snelweg een enorme verbetering betekenen in de fietsverplaatsing tussen twee dorpskernen, maar ze komt er niet. En daardoor moet de fietser een lange en gevaarlijkere omweg nemen. Of kiest hij gewoon weer voor de auto." | Stijn De Schepper, 2020, schepen voor mobiliteit lokaal bestuur Moerbeke

4 Aanbevelingen

Gezien het geringe verschil tussen de noden van de g-fietser en de gewone fietser op infrastructureel gebied, zullen de meeste hieronder geformuleerde aanbevelingen gelden voor alle fietsers¹. De echte verschilpunten zitten in de randinfrastructuur en verhoogd fietscomfort.

Alles vertrekt vanuit een fietsvriendelijk beleid. Fietsen moet vanzelfsprekend zijn!

4.1 Beleid

4.1.1 Relatie tussen de verschillende beleidsdomeinen

Omdat bij verschillende beleidsdomeinen de prioriteiten soms anders liggen, is het soms moeilijk om goede fietsinfrastructuur te realiseren. Goede fietsinfrastructuur behoeft niet noodzakelijk fietspaden. Maar zeker wel een comfortabel, vlak wegdek. Met dit gegeven kan je creatief omspringen om beeldkwaliteit en oppervlaktekwaliteit aan elkaar te koppelen.

Een hiërarchie tussen de verschillende beleidsdoelstellingen zou nuttig zijn om dossiers die ‘vastlopen’, waar geen oplossing mogelijk is waarin alle partijen zich kunnen vinden, recht te trekken.

4.1.2 Denk FIETS

Ga in de eerste plaats uit van de fiets als primair vervoermiddel. Fietsen kan vandaag comfortabel over langere afstanden. De intensiteiten verhogen evenredig met de fiets- en fietskledingtechnologie en de kwaliteit van de fietsinfrastructuur. Als wegbeheerder moet je niet volgend zijn op de intensiteiten. Vooruit blikken is de toekomst. Met een ruimere, betere infrastructuur, zullen nog meer mensen de omslag naar fiets maken². Geef een rijstrook aan fietsers, geef prioriteit op kruispunten, voorzie goede en voldoende fietsstallingen³.

De keuze voor fiets is een keuze voor het toekennen van ruimte. Dit impliceert niet noodzakelijk het wegnemen van ruimte voor andere weggebruikers. Een fietsstraat bijvoorbeeld behoudt de ruimte voor alle weggebruikers. Een ruimer ontwerp zorgt automatisch ook voor een toegankelijker ontwerp.

Ook het voorzien van substantiële middelen om dit te verwezenlijken is belangrijk. Zowel mensen als financiële middelen zijn belangrijk om te investeren in een fietsbare toekomst. Herinner je de aanleg van de Kennedytunnel, toen werd er hartelijk gelachen om de overcapaciteit die wellicht nooit nodig zou zijn... Tot het jaar 2030 zat men zéker gebeiteld!

¹ Zie ook het Memorandum Fietsbeleid van Fietsberaad

² Zie ook het advies 20% fietsaandeel van Fietsberaad

³ Zie ook het thema fietsparkeren op de webstek van Fietsberaad

De realiteit heeft deze quote vroegtijdig ingehaald. Vandaag is dat met fietsinfrastructuur net zo. Aanbod creëert gebruik. En laat dat nu een verkeerskundig principe zijn dat al eeuwen meegaat.

Denk FIETS, fietsen moet vanzelfsprekend zijn, het is veilig en comfortabel voor iedereen van 8 tot 88 jaar!

4.1.3 Objectiever de staat van je fietsnetwerk

Weet waarover je spreekt. Het oplijsten van de knelpunten op je fietsnetwerk stelt je in staat een globaal plan op te maken en prioriteiten te stellen.

De Provincie Antwerpen bijvoorbeeld, heeft haar bovenlokaal fietsroutenetwerk volledig in kaart gezet. Ze gebruiken daarvoor, in samenwerking met de fietsersbond, een speciale meetfiets. Onder meer het ruimteprofiel en het comfort worden gemeten. Op die manier worden knelpunten, of moeilijke tracés objectief in kaart gebracht. De beheerder kan hieruit prioriteiten filteren en het netwerk structureel aanpakken. De gebruiker (en beheerder) kan de resultaten consulteren via de fietsbarometer.

Deze werkwijze kan ook gebruikt worden voor de andere fietsroutes. Het is een wetenschappelijke manier van om te gaan met de kwaliteitsinspectie van het netwerk. Een regelmatig weerkerende inspectieronde kan ook aangeven waar onderhoud dringend wordt en waar structurele wijzingen nodig zijn.

Het installeren van ‘peters’ en ‘meters’ van een deel van een fietsnetwerk is ook heel lonend, zoals al aangegeven in de aanbeveling rond fietscomfort.

4.1.4 Durf handhaven

Stilstaan en parkeren op fietspaden (en trottoirs) mag niet. Toch gebeurt het met de regelmaat van de klok, overal en zonder scrupules. ‘t is maar voor even’, ‘je kan toch rond’ en andere onzin heeft iedereen al 1000 keer gehoord. Maak er een prioriteit van om elke inbreuk op fietspaden (en trottoirs) onmiddellijk te bestraffen.

Het is niet alleen het in gevaar brengen van zwakke weggebruikers dat dit noodzaakt, maar ook het stukrijden van de infrastructuur. Een fietspad of trottoir is doorgaans niet gemaakt om veel auto’s, laat staan vrachtwagens, op te laten manoeuvreren.

4.1.5 Inclusief moet de norm zijn

Betoelaag alleen nog wat voor iedereen toegankelijk en mogelijk is. Zowel qua weginfrastructuur als van randinfrastructuur. Gemeenschapsgeld moet de hele gemeenschap toekomen, niet maar een deel ervan. Toets dit actief af in de subsidiereglementen en gehanteerde normen.

“Voor de bewegwijzering van fietsknooppunten zoeken we een goede oplossing voor fietsers met een verstandelijke beperking. Zij kunnen niet altijd de bordjes lezen, we zoeken alternatieven met bijvoorbeeld symbolen erbij. Het is een constante zoektocht naar hoe het beter kan, hoe we ons aanbod nog meer inclusief kunnen maken.” | Liesbet De Wit, 2020, Toerisme Provincie Antwerpen APB

4.2 Wettelijk en richtinggevend kader

4.2.1 Vier referentiewerken (en één zou nog beter zijn!) en een basisplan

De huidige versnippering van begrippen, ontwerprichtlijnen, toepassingen, materialisaties enz. leidt alleen maar tot verwarring.

Het zou goed zijn dat we allemaal dezelfde taal spreken. Dat we daarenboven de juiste normen in het juiste referentiewerk terugvinden is een volgende logische stap. Alles op één logische plaats.

4.2.1.1 De wegcode¹

De wegcode is een uitvoeringsbesluit van de verkeerswet². De wegcode is de verzameling van de algemene verkeersregels en het gebruik van de openbare weg. De wegcode geeft ook de nomenclatuur van de openbare weg mee. Bovendien bepaalt het een aantal statuten van openbare wegen en de gedragsregels die eraan vasthangen. De wegcode bepaalt de verkeerstekens.

Sommige delen van de verkeerswet horen eerder thuis in de wegcode. Bijvoorbeeld intoxicatie, dronkenschap, vluchtmisdrijf zijn gedragsregels. De verkeerswet zou zich kunnen beperken tot het stellen van het algemeen kader, bevoegdheden, handhaving en strafmaatregelen.

De wegcode is de **handleiding voor de weggebruiker**.

Er staan in de wegcode een aantal technische bepalingen, rond voertuigen, verkeerstekens, zelfs ruimtelijke ordening enz., die er eigenlijk niet in thuis horen. Zij zouden beter in het daartoe geschikte werk gepubliceerd worden.

Het opschonen van de wegcode en alle verdere uitvoeringsbesluiten en omzendbrieven ervan tot één leesbaar en bruikbaar geheel, zou een behoorlijke meerwaarde genereren.

¹ KB 01.12.1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg

² wet 16.03.1968 betreffende de politie over het wegverkeer

4.2.1.2 *Het reglement van de wegbeheerder*¹

Dit reglement is een uitvoeringsbesluit van de wegcode en bepaalt de vorm, afmetingen en plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens. Het zou gepast zijn om in dit reglement alle technische bepalingen rond de verkeerstekens op te nemen, onder meer diegene die in de wegcode staan. De weggebruiker zelf heeft geen boodschap aan de technische eisen rond verkeerstekens.

Zoals de titel het zegt, is dit de **handleiding voor de wegbeheerder**.

Het besluit rond signalisatie van werken en verkeersbelemmeringen² zou mee geïntegreerd kunnen worden in dit besluit. Tussen beide besluiten bestaat zelfs een contaminatie in nomenclatuur en toepassingsmodaliteiten... Eenzelfde verkeersbord heeft in beide besluiten een andere code... Maak daarmee maar een behoorlijke signalisatievergunning...

4.2.1.3 *De Vlaamse vademecums*

De vademecums van de Vlaamse overheid geven heel wat beleidsinformatie en ontwerprichtlijnen. Maar, ze putten zich ook uit in het reproduceren van de wegcode en het reglement van de wegbeheerder en geven daar de nodige uitleg bij. Dit is niet vol te houden, omdat de wegcode erg dynamisch is. Ze wijzigt, wanneer regeringen in volheid van bevoegdheid zijn, een aantal keer per jaar, waarin vaak tientallen artikels gevat worden. Ook sommige technische bepalingen maken deel uit van de vademecums. Deze bepalingen worden zo over twee werken gespreid, namelijk het vademecum en het standaardbestek 250. Ook dit is contraproductief. Door hiervan abstractie te maken kan korter op de bal gespeeld worden en kunnen meer middelen en aandacht besteed worden aan het werkelijke doel van de vademecums: een handleiding bieden in degelijk wegontwerp. En dit kan ook omgekeerd relevant zijn. Nieuwe ontwerpinzichten kunnen aanleiding zijn tot een wijziging van de wegcode.

De vademecums zouden compacter kunnen zijn en gericht op de ontwerpnormen en -richtlijnen. Ook de huidige dienstorders betreffende ontwerprichtlijnen van het gewest zijn in principe overbodig. Deze kunnen mee geïntegreerd worden in de vademecums. Helemaal beter zou het bestaan van één integraal vademecum zijn. Dit zou bovendien uitsluiten dat er contradicties bestaan tussen de verschillende werken, ze worden immers niet allemaal even secuur van een update voorzien. Een integraal vademecum zou bovendien een weg in zijn geheel kunnen beschouwen, wat beter is dan het uitspitten van elk deel op zich. Want, laat ons eerlijk zijn, elk vademecum bepaalt de ideale richtlijnen, ze zijn echter bijna nooit allemaal samen realiseerbaar. En dan is de oplossing doorgaans dewelke het hoogste subsidiebedrag genereert.

De vademecums zijn een **handleiding voor de ontwerper** (en uiteraard ook voor de wegbeheerder).

¹ MB 11.10.1976 houdende minimumafmetingen en bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens

² MB 07.05.1999 betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg.

4.2.1.4 *Het standaardbestek 250*

Het standaardbestek 250 is de verzameling van technische normen, materiaalspecificaties, wijze van aanleg en herstelling, controlemechanismen enz.

De nomenclatuur van de weg, zoals opgenomen in het standaardbestek, wijkt af van de nomenclatuur uit de wegcode¹. Deze laatste is echter prioritair te gebruiken, wegens de juridische consequenties voor de weggebruiker. Het is dan ook belangrijk de nomenclatuur van het standaardbestek af te stemmen op deze van de wegcode. Bovendien kunnen de bepalingen van de wegcode aangevuld worden met relevante begrippen uit het standaardbestek.

Het standaardbestek is een **technische handleiding voor de ontwerper, projectingenieur en -calculator en de aannemer**.

4.2.1.5 *Stroomlijn het GRB*

Zorg ervoor dat de attributen rond weginrichting, verkeerstekens en onderdelen van de openbare weg in de skeletspecificaties van het GRB naadloos aansluiten bij de bepalingen uit de wegcode. Vervolledig het palet.

Het GRB is het **basisplan voor de ontwerper**.

4.2.1.6 *Wat met andere entiteiten?*

Het is fantastisch dat er in het mobiliteitslandschap heel wat mensen nadenken over hoe het beter kan. Maar, naast elkaar werken publiceren is geen vorm van goede communicatie.

Een Fietsberaad, Vias en het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw leveren uitstekend en uiterst waardevol werk. Maar wanneer de resultaten van hun ijvere voren vertaald moeten worden naar ontwerp- of gebruiksrichtlijnen, dan moeten we die op de geijkte plaatsen terugvinden. In de wegcode, reglement van de wegbeheerder, vademecum en standaardbestek. Elk deelaspect op de juiste plaats.

Als we door de bomen het bos willen blijven zien, dan moeten we de bomen mooi stroomlijnen. Als iedereen doet waar hij sterk in is, zal het gezamenlijk resultaat beter zijn en de weg ernaartoe efficiënter en goedkoper.

4.2.1.7 *Evalueer*

Nieuwe normen ontwikkelen is top. Het illustreert de dynamiek van het verkeersgebeuren in het algemeen en vertaalt de wijzigende maatschappelijke vervoerscontext in concrete toepassingen op het terrein.

Maar, we moeten ook durven terugkijken op wat gerealiseerd is. Is wat we hebben ontwikkeld goed, komt het tegemoet aan alle gebruikersbehoeften?

¹ Bijvoorbeeld de bepalingen rond bijzondere overrijdbare bedding, middenberm, fietspad, trottoir, ...

Normen actualiseren doe je onder meer door terug te kijken naar wat al gerealiseerd is en er kritisch naar te durven kijken.

4.3 Infrastructureel

4.3.1 Pas de richtlijnen van de referentiewerken toe

De richtlijnen in de referentiewerken, voornamelijk het vademecum fietsvoorzieningen, zijn zeer goed. Af en toe hebben ze een update nodig, maar dit doet geen afbreuk aan de kwaliteit die de referentiewerken voorop stellen. Het toepassen van deze richtlijnen geeft al een meer dan behoorlijke garantie op een toegankelijke en comfortabele fietsinfrastructuur.

Hanteer het STOP-principe¹. Duurzame mobiliteit begint bij het maken van de juiste prioriteiten.

4.3.2 Ketendenken

Bij de screening en realisatie van een fietsnetwerk, moet er voldoende aandacht zijn voor elk onderdeel apart in de reisweg. Het heeft weinig zin dat een solitair stukje fietsweg goed wordt aangelegd, als de delen ervoor of erna nauwelijks berijdbaar zijn.

Het helpt om binnen dit ketendenken de verschillende disciplines uit te splitsen. Een voorbeeld hiervan wordt hieronder, niet limitatief, voorgesteld:

- ruimteprofiel
 - breedte;
 - vrije hoogte;
 - opvangen van niveauverschillen;
 - bochtstralen;
 - lokale vernauwingen;
- verkeersveiligheid
 - statuut van de fietsweg;
 - samenhang met andere (delen van) openbare wegen;
 - voorrangregeling;
 - kruisingen;
- sociale veiligheid
 - verlichting;
 - zichtassen;
 - onderhoud;
 - toezicht;
- belevingswaarde
 - attractiepolen in de buurt;

¹ Geef prioriteit aan Stappers, dan aan Trappers, vervolgens Openbaar vervoer en tenslotte Privaat gemotoriseerd vervoer. Zie ook het thema STOP-principe op de webstek van Netwerk Duurzame Mobiliteit.

- omgeving;
- rustpunten, picknickzones;
- comfort
 - keuze van verhardingsmateriaal;
 - kwaliteit en staat van het wegoppervlak;
 - overgangen tussen verschillende delen van de openbare weg;
 - rolweerstand

Los niet op dertig verschillende plaatsen een kleinigheid op. Los op één route alle problemen op en zorg zo voor een aaneensluitende goede verbinding. Denken in ketens is belangrijk, voor elke categorie van weggebruikers. Een route die volledig is gerealiseerd, zal ook goed gebruikt worden. Dit in tegenstelling tot goede strookjes die onvoldoende ontsloten worden. Dat schept enkel frustratie, je steekt er veel middelen in en de respons is beperkt.

Er zijn tal van missing links in het fietsnetwerk. Korte onderbrekingen in een potentieel goed traject, die ervoor zorgen dat alsnog een omweg moet gemaakt worden langs een onveiligere of minder interessante reisweg. Het realiseren van deze verbindingen geeft een meerwaarde aan een traject. De onderhandeling naar het verwerven van de nodige gronden is een moeilijkheid, maar voor kleine gemeenten kan dit in handen gegeven worden van intercommunales. Zij hebben daar de juiste mensen en middelen voor. Op die manier hoeft een verwerving geen drempel te zijn.

4.3.3 Inzetten op fietscomfort

Door de andere ergonomie en uitrusting van de g-fietser, hoofdzakelijk de hand- en koppelbiker dan, zijn ze veel gevoeliger aan onderbrekingen in het vlakke profiel van de infrastructuur. Verhoogd toezicht op deze oneffenheden en het wegwerken ervan, vaak beperkte lokale ingrepen, zouden een wereld van verschil maken voor de g-fietser en de fietsers in het algemeen.

Ook snel ingrijpen bij opworteling, verzakking, deformatie van de verhardingen, enz. is belangrijk. In een vroeg stadium ingrijpen is minder kostelijk dan het probleem laten aanslepen (en intussen hierdoor ongevallen veroorzaken). Bij langere oneffen trajecten (bijvoorbeeld kasseistroken), kan bekeken worden of er alternatieven mogelijk zijn en op welke manier ze inpasbaar zijn in de verkeersinfrastructuur.

Niet-verharde fietswegen moeten regelmatig onderhouden worden. De effenheid van het oppervlak is belangrijk en moet regelmatig gecontroleerd en zo nodig genivelleerd worden.

De permanente controle van het fietsnetwerk kan gerealiseerd worden door 'peters' of 'meters' van een deel van het netwerk. Mensen die een hart voor het netwerk hebben en de toestand op systematische wijze monitoren, en problemen gestructureerd doorgeven aan de wegbeheerder. De toepassing hiervan binnen toeristische netwerken is erg positief.

De uitbreiding van dergelijk systeem naar het volledig netwerk is een mogelijkheid die positief werkt in beide richtingen. De burgerparticipatie wordt gerealiseerd, de wegbeheerder heeft

een betrouwbare en loyale ‘toezichter’ op het terrein. De huidige peters of meters zijn voornamelijk opgeleid om de fietskwaliteit te bekijken. Mits een beperkte bijscholing kunnen ze eveneens ingezet worden om de toegankelijkheid van hun fietsroute mee te screenen. Het gaat dan hoofdzakelijk over het detecteren van te smalle doorgangen, te krappe bochten, obstakels, slechte oppervlakken, duidelijkheid van signalisatie, ... Het potentieel is er.

4.3.4 Zorg voor goede fietsstallingen en oplaadpunten

Een goed fietsbeleid heeft ook oog voor fietsstallingen. Zorg voor fietsstallingen die het ook toelaten om een bredere fiets te stationeren. Denk aan een steunpaal langs weerszijden, zodat mensen met beperkte mobiliteit kunnen steunen. Voorzie deze stallingen van de nodige veiligheidsvoorzieningen, zoals camerabewaking. Voorzie waar mogelijk ook oplaadpunten voor de vele gebruikers van elektrische fietsen.

4.3.5 Zorg voor een leesbare omgeving

Reduce to the max!

De wegcode, het reglement van de wegbeheerder en de richtinggevende werken zorgen voor voldoende mogelijkheden om de openbare weg goed en duidelijk in te richten. Eenvoud is de boodschap, maak de zaken niet moeilijker dan nodig. De wegcode zelf voorziet al voldoende verkeersregels, zonder dat ze doorgaans moeten verduidelijkt of aangevuld worden.

Je mag van de weggebruiker ook verwachten dat hij de verkeersregels kent. Dat is zijn verantwoordelijkheid. Het is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder om de omgeving duidelijk in te richten en verkeerstekens te plaatsen als en waar nodig. Maar zo weinig mogelijk. Een omgeving zal het liefst zichzelf uitwijzen.

Zorg er ook voor dat wanneer een verkeerslicht bediend moet worden, iedereen op een veilige manier aan de bedieningsknop kan. Fietsers met een handbike staan te vaak met hun voorwiel op de baan, omdat ze anders niet aan de bedieningsknop kunnen.

4.3.6 Maai de wegranden

Hoewel het decreet en omzendbrief bermbeheer niet toelaat om buiten de toegestane periodes maaiwerken aan de wegranden uit te voeren (behoudens in functie van de wegsignalisatie), is het essentieel een beperkte strook langs de wegrand kort te houden. Dit is belangrijk naar toegankelijkheid toe, de wegbreedte wordt immers behoorlijk ingeperkt door de bermbegroeiing. Het is ook belangrijk naar beschadiging van de weg toe. De niet bereden of betreden delen (omwille van het overgroeïende groen) vallen ten prooi aan planten die zich in de voegen van de verharding vestigen en daardoor langzaam maar zeker schade toebrengen.

Heel wat lokale besturen maaien momenteel de wegranden, wars van de bepalingen van het decreet.

4.3.7 En doe die paaltjes of hekjes weg

De obstakels die zich op en vlak naast de fietsvoorzieningen bevinden zijn vaak niet eens nodig. Ze hinderen de fietsers en in het bijzonder de fietser die met een grotere of bredere fiets rijdt, in die mate zelfs dat de doorgang soms onmogelijk wordt. Bovendien zorgen ze vaak voor eenzijdige ongevallen. Wees dus bijzonder selectief in het plaatsen van dergelijke obstakels en zorg ten allen tijde dat elk soort rijwiel kan passeren! Waardoor het bijna niet mogelijk is erdoor te slalommen.

4.3.8 Bouwverordening wegen voor voetgangersverkeer

Het is over het algemeen droevig gesteld met het naleven van het besluit van 29.04.1997 houdende algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer, die de toegankelijkheid van voetgangersvoorzieningen waarborgt. Al te vaak worden fietspaden aangelegd ten koste van de wettelijk vereiste voetgangersruimte, of de ruimte die het vademecum voetgangersvoorzieningen voorop stelt. Maar fietsinfrastructuur wordt vaak betoelaagd, voetgangersinfrastructuur niet. En dan maak je als wegbeheerder snel je rekening. Vervolgens wordt het dossier goedgekeurd omdat het conform het fietsvademeccum is. Niets is minder waar, het fietsvademeccum begint met te stellen dat 'fietsvoorzieningen niet mogen worden aangelegd ten koste van de noodzakelijke ruimte voor voetgangersvoorzieningen'. Helder, niet mis te verstaan en perfect binnen de toepassing van het STOP-principe.

Geef de voetganger dus de ruimte die hem toekomt, vervolgens de fietser en dan pas de andere vervoersmodi. Lukt dat niet, dan moet je durven keuzes maken. Durven eenrichtingsverkeer invoeren, durven verkeersluw of autovrij te maken, fietsstraten invoeren, enz. Ook daar is de fietser vaak meer mee geholpen dan met het voorzien van een fietspad dat niet de minimale breedte overstijgt.

Ook dat is een keuze voor ruimte voor de fiets én de werkelijke correcte toepassing van het vademecum fietsvoorzieningen.

4.3.9 Routeplanners en toegankelijkheidsapps

Zorg dat je via de gebruikers gevalideerde data kan verkrijgen over de toegankelijkheid van fietsroutes. Enkel al het aangeven van potentiële knelpunten (poortjes, steile hellingen, smalle doorgangen, ...) zou een meerwaarde kunnen betekenen voor de G-fietser. Op voorwaarde dat deze data ook als open data beschikbaar gesteld worden aan de aanbieders van routeplanners. Tegelijk zou een systeem waarbij basistoegankelijkheidsinformatie door gebruikers wordt geïnterpreteerd ook mogelijk moeten zijn. Ook deze informatie kan centraal verzameld worden en dan via open data beschikbaar gesteld worden.

Voor beide toepassingen zijn zeker vrijwilligers te vinden die middels een basisopleiding op een juiste manier data kunnen verzamelen. Een goed platform ontwikkelen waarop ze de data kunnen invoeren zal ertoe leiden dat de informatie goed gestructureerd en correct kan worden aangeboden en nadien adequaat verwerkt door de aanbieders van apps.

Door de centrale verwerking is er ook een grotere garantie op de blijvende correctheid van de gegevens. Elke gebruiker zou moeten kunnen melden dat er zich een probleem stelt met de correctheid van de informatie, bijvoorbeeld wanneer de uitbater verbouwingen uitvoert, iets tijdelijk onbereikbaar is enz. Net zoals je als gebruiker van fietsknooppunten ook een probleem kan melden. Dit probleem kan dan snel en correct worden opgevolgd door een checker uit de buurt, waarna de geverifieerde informatie centraal verspreid kan worden.

Beter is nog: één systeem waarop alle informatie te vinden is. Maar we leven in een vrije markteconomie natuurlijk.

4.4 Toegankelijkheid van randinfrastructuur

4.4.1 Bouwverordening toegankelijkheid van gebouwen

Vlaanderen is middels het besluit van 05.06.2009 betreffende de toegankelijkheid van gebouwen, bevoegd voor deze materie. Helaas zijn de bepalingen van dit besluit enkel afdwingbaar op het ogenblik dat een stedenbouwkundige vergunning wordt gevraagd. De controle op toegankelijkheid voor de meeste gebouwen aan de lokale stedenbouwkundige ambtenaar overlaten is de hete appel doorschuiven naar het lokaal niveau. Je mag niet verwachten dat deze persoon voldoende opgeleid is om correct de toegankelijkheid van een gebouw na te gaan, laat staan goede verbeteringen voor te stellen. Daarvoor heb je professionele toegankelijkheidsadviseurs nodig, die de toegankelijkheid in een brede context bekijken en de link leggen met onder meer brandpreventienormen, normen rond arbeidsveiligheid, enz.

Intussen heeft een steekproef bij verschillende actoren in het toegankelijkheidswerkveld bevestigd¹ dat deze controle nauwelijks gebeurt, laat staan dat men op het terrein controleert of de toegankelijkheid effectief gewaarborgd is en ook in de tijd gewaarborgd blijft. Geen enkel van de gebouwen uit de steekproef was conform de huidige stedenbouwkundige verordening vergund of gerealiseerd. Het betreffende rapport is ook zeer duidelijk in het aangeven van de knelpunten en de mogelijke oplossingen, we kunnen ons daar helaas alleen maar bij aansluiten en de aangegeven werkpunten mee ondersteunen. Op deze wijze omgaan met inclusie in de maatschappij werkt niet, sterker nog, door het ontbreken van degelijke begeleidings-, opvolgings- en controlemechanismen wordt discriminatie in stand gehouden. Het is een vorm van discreet schuldig verzuim.

Als je de vergelijking maakt met brandveiligheid: een publiek gebouw wordt gesloten wanneer de brandveiligheid niet gegarandeerd is. Dat vinden we terecht normaal. Door hetzelfde te doen met toegankelijkheid, weliswaar gefaseerd over een beperkt aantal jaren,

¹ Evaluatieonderzoek Vlaamse Toegankelijkheidsverordening, eindrapport, Inter Vlaanderen,

zal een toegankelijke samenleving echt en op relatief korte termijn gewaarborgd worden. Politiek is dit misschien geen evidente beslissing, maar het is helaas de enige die werkt. En ze kan gefinancierd worden middels een retributie te heffen waarbij de gebouwbeheerder de last van de controle draagt. De overheid kan er overigens voor opteren om bij wijze van incentive de beheerders van een gebouw dat wel voldoet, te ontslaan van de retributie.

We moeten ons ook de vraag stellen of we de middelen die naar toegankelijkheid gaan, niet beter kunnen gebruiken. Is een gebruiker beter geholpen met één gebouw waar alles tot in de puntjes in orde is, of met veel gebouwen die tenminste een goede basistoegankelijkheid garanderen? Kan de toegankelijkheidsinformatie niet beter gestroomlijnd bij de gebruiker terechtkomen? Of zelfs door de gebruiker aangeleverd? Een aantal initiatieven bestaan, weliswaar nog niet op alle doelgroepen toegespitst, zoals On Wheels, Ongehinderd, Wheelmap en zoveel anderen.

“Als gehandicapt is de eerst vraag, eender waar je naartoe wil: is er een aangepast toilet en is het dan ook nog eens bruikbaar? Dat bepaalt je autonomie.” | Frederik van Kerckhove, 2020, Wapper vzw

4.4.2 G-fietsers: een toeristisch potentieel

Uit de enquête is gebleken dat g-fietsers vaker dan fietsers zonder beperking recreatief fietsen en daarbij gemiddeld langere afstanden afleggen. Helaas is het zoeken naar toegankelijke randinfrastructuur hetzelfde als zoeken naar een speld in een hooiberg. Maak actief werk van het promoten van toegankelijkheid bij horeca en toeristische attracties. Fietsers met een beperking zullen nog meer fietsen wanneer er onderweg toegankelijke horeca en sanitair aanwezig is. Nieuwe klanten, en gegarandeerd klanten die blijven terugkomen (als de keuken goed is natuurlijk..).

“Ik fiets vaak tot 80 km ver en neem me altijd voor onderweg iets te drinken of te eten. Dat is een wezenlijk onderdeel van mijn fietsbeleving. In de meeste gevallen kom ik na vier uur terug thuis en ben ik nergens een horecazaak tegen gekomen waar ik zelfstandig binnen kon. Gelukkig had ik nog brood thuis.” | Eric Aerts, 2020, G-fietser

4.5 Toegankelijke sport- en recreatieve beleving

De toegang tot reguliere fietssport- en -recreatieclubs is niet altijd even laagdrempelig. De fietser met een beperking is vaak een blok aan het been omwille van de beperkingen in autonomie (te wijten aan de ontoegankelijkheid van de randinfrastructuur). Ook hier kan de sport- of recreatieclub een statement maken. Maak actief werk van toegankelijke routes met toegankelijke randinfrastructuur. Signalen worden nu eenmaal enkel opgepikt als ze vaak en voldoende hard gegeven worden.

5 Conclusies

Het doel van dit onderzoeksrapport was om inzicht te verkrijgen in hoe het beleid kan bijdragen aan integrale fietstoegankelijkheid in Vlaanderen. We brachten hiaten in het beleid in kaart, de knelpunten die ervaren worden op het werkterrein en de uitdagingen voor de fietser in Vlaanderen.

Een eerste conclusie is dat de g-fietser, waar het in dit onderzoek toch om te doen was, niet zoveel verschilt van de fietser zonder beperking. De fietser met beperking is ook een kilometervreter die potentieel biedt aan horeca en toeristische infrastructuur. Naar functionele verplaatsingen is er voor de g-fietser nog veel ruimte tot verbetering. Zonder dat dit in het onderzoek gekwantificeerd werd, menen we dat het functioneel verplaatsen rechtstreeks afhankelijk is van de toegankelijkheid van handelszaken en instellingen en de functionele mogelijkheden qua belading van sommige rijwielen die door personen met een beperking gebruikt worden.

Een tweede conclusie van dit onderzoek mag zijn dat rond de behoorlijke aanleg van toegankelijke fietsvoorzieningen zo goed als alles al goed geregeld is. Alleen is de uitvoering op het terrein een blijvend knelpunt, waar duidelijke beleidskeuzes een verschil kunnen maken. Niet alleen de keuze voor fietsbeleid, aanleg van goede, kwaliteitsvolle (fiets)wegen, maar ook tijdig en correct onderhoud. Wanneer dit alles effectief gerealiseerd wordt, zijn quasi alle belangrijke knelpunten die de fietsers aangeven opgelost.

Een derde conclusie is dat we ons uitputten in regels, richtlijnen, normen, vademecums, inspiratiebundels, noem maar op. En dat we door het bos de bomen niet meer zien. Vereenvoudig, maak dat iedereen dezelfde taal spreekt, voeg samen, stel een draaiboek op of centraliseer alles op één website.

Een vierde conclusie is dat een ontoegankelijkheid van gebouwen de g-fietser in zijn autonomie beperkt. Als Vlaanderen toegankelijk wil zijn, moet men daarin keuzes maken. De overheden moeten erop toezien dat iedereen doet wat hij moet doen en een kader scheppen om toegankelijkheid ook buiten het stedenbouwkundig kader afdwingbaar te maken.

Een laatste en wellicht belangrijkste conclusie is dat we op elk beleidsniveau nu het moment moeten vatten om automobilitéit voor een groot deel te keren naar fietsmobilitéit. Meer dan ooit is de bevolking daar klaar voor.

6 Leidraad met concrete adviezen

In dit laatste hoofdstuk van het onderzoeksrapport formuleren we een antwoord op de onderzoeksvraag: ‘Hoe kan het beleid in Vlaanderen komen tot een integraal toegankelijk fietsbeleid met meer fietsgebruik- en comfort voor de g-fietser?’

Na onderzoek en overleg met de partners in dit rapport, komen we tot een leidraad met sector gedragen adviezen. Een overzicht van de belangrijkste aanpassingen nodig per beleidsniveau opdat fietsen een inclusief verhaal wordt. We richten ons tot de beleidsmaker, ontwerper, wegbeheerder en tot de toegankelijkheid van de omgeving.

Wij vragen de verschillende overheden in Vlaanderen om hiermee aan de slag te gaan.

6.1 Wat verloopt goed?

De **regelgeving, normen en richtlijnen** rond toegankelijkheid van publieke ruimte en van gebouwen zijn goed omschreven en gedocumenteerd.

Hetzelfde geldt voor de fietsvoorzieningen. Het **‘Vademecum fietsvoorzieningen’** is de norm op vlak van fietsinfrastructuur in Vlaanderen.

Er is een positieve evolutie in de ontwikkeling van meer en beter onderhouden lokale en bovenlokale **fietsnetwerken, -snelwegen en -infrastructuur**.

Zowel op Vlaams niveau als door lokale overheden wordt **geïnvesteed** in nieuwe fietsinfrastructuur. De Vlaamse regering kent een groeipad voor investeringen in tot 300 miljoen euro per jaar in 2020 tegenover 138 miljoen euro in 2019¹.

Een systeem van **projectstuurgroepen** waar de verschillende actoren zich over een project buigen om gezamenlijk de beste resultaten neer te zetten, bijvoorbeeld rond fietsmobiliteit in een wegendossier. Qua gebouwen is er de kwalitatieve en uitgebreide ondersteuning van Inter Vlaanderen. Er zou nog veel meer beroep kunnen gedaan worden op hun expertise.

Zowel het regeerakkoord van de Vlaamse Regering als de beleidsnota van Minister Peeters stellen ambitieuze doelstellingen voor een **modal shift** richting duurzame verplaatsingen. Vlaanderen ambieert 40% duurzame verplaatsingen en zelfs 50% in de vervoerregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent².

¹ Regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2019-2024, beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024

² Regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2019-2024, beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024

6.2 Wat kan beter qua integraal toegankelijke fietsinfrastructuur – voor de wegbeheerder?

Objectiever en zorg voor comfortabele, vlakke fietspaden. Breng de staat van je fietsvoorzieningen in kaart, stel een prioriteitenlijst op. Grijp tijdig in door nieuwe infrastructuur aan te leggen, te renoveren of behoorlijk te herstellen.

Zorg voor **voldoende doorgangruimte**. Geef ruimte aan de fietsers. Loop vooruit op toenemende intensiteiten zorg dat de volledige breedte van de fietsweg bruikbaar is. Wees ambitieuzer dan de 0,75m. Bij het nastreven van een minimale breedte van 1m garandeer je ook de doorgang voor bredere fietsen (driewielers, ..).

Verwijder obstakels op en vlak naast de fietsweg. Meestal zijn ze volstrekt onnodig en zorgen ze alleen maar voor eenzijdige fietsongevallen. Volg hiervoor de richtlijnen van het vademecum.

Zorg voor voldoende **zichtbaarheid**. Hou de vegetatie laag ter hoogte van de kruispunten. Verhinder dat onder meer verkeerstekens en reclamepanelen het zicht belemmeren. Zorg ervoor dat ook de lager gepositioneerde fietser (ligfiets) voldoende zichtbaar is en zicht heeft aan de kruispunten. Pas je parkeerbeleid daarop aan.

Denk in **ketens**. Werk bij voorkeur aan volledige netwerken, niet aan onderdeeljes van een (al dan niet gerealiseerde) route. Zorg voor continuïteit van de fietsvoorzieningen.

Houd je openbare weg **lees- en begrijpbaar** voor iedereen. Beperk de wegsignalisatie tot het strikte minimum en hou het eenvoudig. Gebruik contrasten waar nodig ten behoeve van mensen met een visuele beperking.

6.3 Wat kan beter qua integraal toegankelijke fietsinfrastructuur – voor de ontwerper?

Beperk (dwars)hellingen. Dwarshellingen moeten beperkt blijven tot het normaal afwateringspercentage. Meetfouten in hoogtepeilen mogen niet opgevangen worden door grotere dwarshellingen te voorzien in voet- en fietspaden. Hellingen in het lengteprofiel beperk je tot de percentages zoals weergegeven in het vademecum.

Voorzie **ruime bochtstralen**. Rijwielen gebruikt door personen met een beperking hebben soms grotere bochtstralen nodig. Voorzie tenminste de bochtstralen die zijn gespecificeerd in het vademecum.

Voorzie voldoende **opstelruimte** aan de kruispunten. Wanneer fietspaden toeleiden naar een kruispunt, voorzie voldoende opstelruimte. Niet alleen om voldoende wachtende fietsers op te vangen, maar ook ruimte om grotere fietsen te positioneren. Maak eventuele bedieningsknoppen voor iedereen toegankelijk, op een voldoende afstand van de rijbaan.

Geef **ruimte** aan de fiets. Optimaliseer de ruimte voor fietsers. Niet ten koste van voetgangersruimte, indien nodig wel ten koste van parkeer- of andere autoruimte. Ga voor een duurzame breedte van de fietsinfrastructuur¹. Geef ook voldoende, beveiligde en gediversifieerde ruimte voor het fietsparkeren.

Kies voor een **comfortabel** oppervlak. Gebruik bij voorkeur asphalt. Richt je naar de materiaalkeuzes zoals bepaald in het vademecum.

6.4 Wat kan beter qua toegankelijkheid van de omgeving?

Laat de regels consequent toepassen en voorzie een **bijkomend kader**. De toegankelijkheidsregels zijn enkel afdwingbaar op het ogenblik dat de stedenbouwkundige vergunning wordt behandeld. Laat alle bouwdoSSIERS rond publieke ruimte adviseren door Inter. Mits een betaalbaar retributiebeleid hoeft dit niet te wegen op het overheidsbudget.

Voorzie ook een wettelijk kader waarin toegankelijkheid moet gewaarborgd zijn en blijven **buiten de stedenbouwkundige context**. Dit ontbreekt vandaag.

Controleer na oplevering van een gebouw en tijdens de exploitatie de toegankelijkheid ervan. Koppel dit aan een herstelbeleid en uitbatingsvergunning. Ook dit soort mechanisme hoeft middels een retributiebeleid niet te wegen op het overheidsbudget. Positieve evaluaties kunnen resulteren in een label, wat stimulerend werkt naar andere gebouwbeheerders toe.

Voorzie een laagdrempelige **toegankelijkheidsapp**. Het Vlaamse niveau is best geplaatst om een eenvoudige toegankelijkheidsapp te ontwikkelen. Deze app moet gevoed en onderhouden kunnen worden door de gebruikers, en waar nodig geverifieerd door professionele checkers.

In dezelfde lijn kan een **toegankelijkheidscheck** ook toegevoegd worden aan fietsapps. Er kan een beroep gedaan worden op een pool van vrijwilligers die routes of delen ervan controleren en blijven bewaken.

Haal de achterstand in. Het bestaand patrimonium is doorgaans niet of onvoldoende toegankelijk. Maak stelselmatig werk van het oplossen van toegankelijkheidsniveaus. Wachten op een volgend verbouwingsdossier zou wel eens heel erg lang kunnen duren...

In **deelmobiliteit** is nog weinig gerealiseerd qua toegankelijke vervoersmodi. Er zijn geen aangepaste deelfietsen, -auto's e.d.

¹ Zie ook: Een duurzame breedte voor fietsinfrastructuur, Fietsberaad

6.5 Wat kan beter qua beleid?

Vereenvoudig de wetgeving, richtlijnen, werkinstrumenten e.d. op en zorg dat alle onderdelen gebundeld in het juiste werk terecht komen¹. Deze taak zal een gezamenlijke opdracht zijn voor de federale en regionale overheden.

Maak **één integraal vademecum**. Een integraal vademecum dat frequent geactualiseerd wordt is beter dan de som van de onderdelen. Prioriteiten kunnen correct weergegeven worden. Een kwaliteitsplan gekoppeld aan wegtypes, intensiteiten van de verschillende soorten (toekomstige) weggebruikers en beschikbare ruimte kan ontwikkeld worden. Dit is werk voor het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Omdat het ontwikkelen van één integraal vademecum een huzarenwerk is, kan intussen alle actuele relevante informatie, zowel vanuit de Vlaamse overheid als andere organisaties worden **gebundeld op één website**, bij voorkeur de webstek mobiel Vlaanderen.

Pas de omzendbrief² van het **bermbesluit**³ aan. Voeg expliciet de mogelijkheid toe om, met respect voor de ecologische waarden, een strook langs voet- en fietswegen te maaien ter vrijwaring van de vrije doorgangruimte. Hiervoor is de Minister van Omgeving bevoegd.

Maak een **prioriteitenkader** voor wanneer verschillende belangen van diverse beleidsdomeinen met elkaar in conflict komen. Dit kan gerealiseerd worden in samenwerking met de verschillende departementen van de Vlaamse overheid.

De werking van de **administratie** moet het beleid weerspiegelen. de administratie moet doordrongen zijn van de beleidskeuzes en ze consequent uitvoeren. Het beleid moet de nodige middelen voorzien.

1 verkeerswet, wegcode, reglement van de wegbeheerder, vademecums, dienstorders, standaardbestek 250, Grootchalig Referentiebestand, ...

2 Omzendbrief 4 juni 1987 betreffende bermbeheer door publiekrechtelijke rechtspersonen

3 Besluit van de Vlaamse Executieve houdende maatregelen inzake natuurbehoud op de bermen beheerd door publiekrechtelijke rechtspersonen