

Onderzoek: Naar een integraal toegankelijk fietsbeleid in Vlaanderen. Hoe kan het beleid in Vlaanderen komen tot meer fietsgebruik- en comfort voor de g-fietser?



2020, G-sport Vlaanderen vzw, projectverantwoordelijke
Veerle Weyn

1. Context

Fietsen zit in de lift! Zowel voor mensen met als zonder beperking. In 2018 onderzocht G-sport Vlaanderen vzw 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. Daarnaast biedt het een waardig alternatief voor autoafhankelijkheid en afhankelijkheid van 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. Een integrale toegankelijkheid van fietspaden en -netwerken is bovendien niet alleen van belang voor fietsers met een beperking. Het maakt dat iedere fietser in Vlaanderen zich zelfstandig en gelijkwaardig kan verplaatsen. We denken hierbij aan ouderen, kinderen en een distributiesector die steeds vaker de omslag maakt naar cargo-bikes om klanten te belevaren. G-Sport Vlaanderen vzw streeft naar een integraal toegankelijk fietsbeleid in Vlaanderen, een inclusief verhaal. Ook het Vlaams mobiliteitsbeleid ziet een belangrijke plaats weggelegd voor de fietser. Zo wil de Vlaamse overheid tegen 2024, 300 miljoen euro investeren in de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur. Een positieve trend vergeleken met de 138 miljoen euro in de vorige legislatuur. Het leek ons hoog tijd om de behoeften en noden van de g-fietser te kennen en te vertalen naar het beleid.

2. Project

Met dit onderzoek lichten we het beleidskader rond fietsnetwerken in Vlaanderen door. Hiervoor deelden we het project op in drie luiken. Ten eerste werden bestaande normen, richtlijnen en beleidsinstrumenten in Vlaanderen gescreend op hiaten en discriminaties. Ten tweede, analyseerden we de 215 gevalideerde antwoorden op de gebruikersbevraging. Tenslotte kreeg het onderzoek vorm door een nauwe samenwerking met partners uit het fietsmobiliteitswerkveld en de sector fietsers met een beperking. We bevroegden hen naar het huidige beleid, de actiepunten en hun concrete adviezen. Zo formuleerden 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?' Het onderzoeksrapport beschrijft meer in detail de specifieke onderzoeksvragen en de gehanteerde onderzoeksmethodiek. Het resultaat van dit onderzoek levert een leidraad met overzicht van de belangrijkste sector gedragen adviezen per beleidsniveau: voor de beleidsmaker, ontwerper, wegbeheerder en toegankelijkheid van de omgeving. Een leidraad die toont wat nodig is opdat fietsen in Vlaanderen een inclusief verhaal wordt. Voor de realisatie van dit onderzoeksrapport werd de expertise ingeroepen van Eric Aerts, AACON, een studie bureau gespecialiseerd in wegbeheer, verkeerssignalisatie en toegankelijk openbaar domein.

3. Belangrijkste knelpunten

A. Analyse van het beleidskader

Een screening van de belangrijkste beleidsrapporten en consultatie van de gesprekspartners geven inzicht in de hiaten in het Vlaams fietsbeleid. We onderzochten steeds de knelpunten voor de fietser met beperking alsook die voor de fietser zonder beperking.

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.

Verder 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.

B. Analyse van het gebruikersprofiel, de routekeuze en knelpunten in g- fietsen

Na een analyse van het profiel van de bevroegde respondenten 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. Naast een aantal algemene knelpunten die zowel voor fietsers met als zonder beperking gelden, besluiten we ook een aantal specifiek door de g-fietser ervaren knelpunten in het Vlaams fietsbeleid.

Betreft de geregistreerde knelpunten op **fietspaden** meldt bijna 2/3e van alle respondenten de oppervlaktekwaliteit van fietspaden als hinderlijk. 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.

Over het algemeen worden veel minder knelpunten geregistreerd op **gewone wegen**, wegen die geen fietspad hebben, waar de fietser dus de rijbaan volgt. 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.

Voor **g-fietsers** bestaan bijkomende knelpunten op fietspaden: 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.

Naast knelpunten verbonden aan het type weg, bestaan een aantal belangrijke knelpunten die eigen zijn aan het **type rijwiel**, de **geometrie** van de fiets en de **lagere ligging** op de baan. Waardoor ze wel gelden voor een fietser met beperking en in mindere mate voor de fietser zonder beperking.

We stelden het volgende vast:

- Een verschil in technische kenmerken van het **type rijwiel**. Waar de maximale breedte van een fiets bepaald is op 0.75m, mag de drie- of vierwieler een breedte hebben van maximaal 1m. Je kan je voorstellen dat dit problemen geeft.. Qua dimensionering zijn de ontwerpeisen voor rijwielen van de g-fietser identiek aan deze van de gewone fietser met aanhangwagen, bakfiets of cargobike. Voor beide groepen is het van belang ambitieuzer te zijn. De ontwerper dient te streven naar een minimale breedte van 1m eerder dan de 0,75m die momenteel beschreven staat.
- Wat we ook goed moeten begrijpen is dat de **geometrie** van de fiets een belangrijke invloed heeft op het weggedrag en gebruik. Het zwaartepunt van de bestuurders van driewielers zit doorgaans vrij hoog ten opzichte van de basis. Wanneer zij 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. Waar de gewone fietser of tandemgebruiker met het lichaam compenseert, kunnen veel g-fietzers dit niet.
- Daarnaast wordt een **beperkte zichtbaarheid** aangegeven als een belangrijk knelpunt voor de g-fietser. 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. 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. Houden we rekening met de noden van mensen met een verstandelijke beperking, of een visuele beperking dan zien we al zeker de nood aan een duidelijk, leesbaar en voldoende zichtbaar kader. Ook voor mensen met een auditieve beperking zorgt onduidelijkheid in het verkeer voor meer onzekerheid en een beperkte autonomie in het fietsen.

Wat de **routekeuze en -planning** betreft, verkiest een meerderheid van de bevroegde fietsers én g-fietzers eerder een mooie of veilige route, dan de kortste verbinding. 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 kortste verbinding. De fietser zit wel te wachten op een mooie en veilige verbinding.

Ten slotte is het van belang te denken in ketens. Ook al vallen een aantal drempels, zoals reservatieplicht, meer en meer weg, dan nog is men erg afhankelijk van een integraal toegankelijk netwerk. Een goede realisatie van **ketentoegekankelijkheid** is een absolute vereiste. Want de bushalte mag dan misschien wel toegankelijk zijn, als men vervolgens niet de straat kan oversteken, heeft het weinig zin. Het voorzien van een zeer goed uitgerust toegankelijk fietsnetwerk, met voldoende capaciteit, comfort en veilige fietsstallingen is een belangrijke voorwaarde om de modal shift te realiseren. Door de sterk verbeterde ondersteuning en autonomie van de elektrische fietsen en de steeds verbeterende kwaliteit van de fietskledij, is fietsen in vrijwel alle weersomstandigheden een volwaardig alternatief voor de auto.

C. Analyse van de gesprekken met stakeholders

Het onderzoeksrapport en beleidsadvies kreeg uiteindelijk vorm door in overleg te gaan met enkele belangrijke actoren uit het Vlaams mobiliteitsnetwerk. We spraken stakeholders van verschillende 'niveaus' en 'thematieken'. We verkregen inzicht in de knelpunten waar elk van deze actoren mee kampt, om ook vanuit die insteek beleidshiaten te detecteren.

Geconsulteerde partners:

- 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 Kerckhoven
- Mobiel 21 vzw, Jan Christiaens
- Trage wegen vzw, Steven Clays
- Netwerk Duurzame Mobiliteit (Komimo vzw), Miguel Vertriest en Bernard Govaert
- RouteYou BVBA, Pascal Brackman
- ...

4. Advies

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.

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

- Objectiveer 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 doorgangsruijnte. Geef ruijnte aan de fietsers. Denk aan de bredere fietsen zoals driewielers, vierwielers, ligfietsen en. Loop vooruit op toenemende intensiteiten zorg dat de volledige breedte van de fietsweg bruikbaar is.
- Verwijder obstakels op en vlak naast de fietsweg. Zij veroorzaken chaos en fietsongevallen. Denk aan blinden en slechtzienden. Volg ook hier 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 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.

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.

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.

¹ Zie ook: Een duurzame breedte voor fietsinfrastructuur, Fietsberaad

- 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.

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 bermbesluit³ 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 doorgangsruijme. 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. Het beleid moet de nodige middelen voorzien.

Een laatste en wellicht belangrijkste advies is dat we op elk beleidsniveau nu het moment moeten vatten om automobilititeit voor een groot deel te keren naar fietsmobilititeit. Meer dan ooit is de bevolking daar klaar voor! Als we hierbij uitgegaan van de behoeften die gelden voor de g-fietser, dienen we de volledige fietsbevolking en komen we tot een integraal toegankelijk fiets Vlaanderen.

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