



Fiets- en voetgangersnetwerken

Iedereen wil zo snel en zo veilig mogelijk van hier naar daar. Voor de auto's is er al een uitgebreid wegennet. Ook voetgangers en fietsers, die alles op eigen kracht doen, nemen het liefst de kortste en de veiligste weg. Meer en meer overheden maken daarom werk van fiets- en voetgangersnetwerken. Met als gevolg meer zachte weggebruikers veilig op weg naar school, het werk of de winkel.



Foto: Peter Van Hoof

Wat is 'Mobiliteitsbrief' en voor wie?

De Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden.

Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen, gemeente- en provincieraadsleden en volksvertegenwoordigers en alle geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar.

Behoeften bepalen uitbouw netwerk

Bij het uitbouwen van fiets- en voetgangersnetwerken zijn verplaatsingsbehoeften het uitgangspunt. Los van de bestaande infrastructuur wordt gekeken naar welke bestemmingen er belangrijke verplaatsingsstromen (te verwachten) zijn.

Daarbij kan een onderscheid gemaakt worden tussen functionele en recreatieve verplaatsingen. Functionele verplaatsingen zijn doelgericht: mensen willen zo snel, zo veilig en zo comfortabel mogelijk op een andere plaats geraken. Bij recreatieve verplaatsingen primeert aantrekkelijkheid (zoals het landschap of bezienswaardigheden) op afstand en snelheid.

Hoe fijnmazig?

In woongebieden gebeuren vooral functionele verplaatsingen. Daar is een fijnmazig netwerk noodzakelijk dat allerlei verplaatsingsdoelen met elkaar verbindt, zoals supermarkten, scholen, openbaarvervoerhaltes, krantenwinkels, bakkerijen of ziekenhuizen. De meerwaarde zit zowel in het verkorten van afstanden als in het verhogen van het attractieniveau voor de gebruiker. Hoe hoger de meerwaarde van de openbare ruimte (beeldkwaliteit, rustvoorzieningen, wegverharding, ...), hoe meer er gewandeld en gefietst wordt.

Buiten woongebieden zal het netwerk minder fijnmazig zijn aangezien de routes vooral recreatief gebruikt worden. Aangezien het fietsen en wandelen op zich daar het uitgangspunt vormt, is de meerwaarde van het netwerk vooral te vinden in het landschap en het patrimonium, en niet zozeer in het verkorten van de afstand. Van belang is dat deze netwerken goed bereikbaar en goed bewegwijzerd zijn.

In voetgangersnetwerken spelen looproutes een belangrijke rol. Zij moeten het traject in vogelvlucht altijd zo dicht mogelijk benaderen. Bij de realisatie van voetgangersvoorzieningen zijn de minst mobiele voetgangers (rolstoelgebruikers, blinden en senioren) de maatstaf. Op looproutes moeten daarom voldoende rolstoelhellingen, noppentegels, rateltickers, ... voorzien worden.

Richtlijnen en aanbevelingen

Informatie over ontwerp en onderhoud van infrastructuur, signalisatie en reglementering van voet- en fietspaden vindt u in het Vademecum Voetgangersvoorzieningen en het Vademecum Fietsvoorzieningen op: www.mobielvlaanderen.be/vademecums/.

Wat is een netwerk?

Een aaneenschakeling van kwalitatieve voetgangers- en fietsvoorzieningen. Dat bestaat uit een geheel van knopen en lijnen.

De knopen zijn attractiepunten zoals gebouwen en pleinen of overstapmogelijkheden zoals parkings, stations of bushaltes.

De lijnen zijn de routes er naartoe.

Een goed netwerk is ...

- samenhangend: voldoende routes en verbindingen;
- direct: loop- en fietsafstanden zijn beperkt;
- veilig: zowel verkeersveilig als sociaal veilig;
- aantrekkelijk: het netwerk nodigt uit tot gebruik;
- comfortabel: gebruikers geraken vlot en comfortabel op hun bestemming.

Hoe financieren?

Eind 2006 ontbrak op de gewestwegen 20% van het fietsroutenetwerk, op de gemeentewegen nog 50%. Om dat te verhelpen kunnen gemeenten subsidies krijgen voor de aanleg van fietspaden.

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk op gemeentewegen kan gesubsidieerd worden via het Fietsfonds. Bij aanpassingen langs gewestwegen kunnen lokale besturen een beroep doen op het mobiliteitsconvenant en meer bepaald module 11 of 13.

Met module 12 kan de aanleg of verbetering van fietspaden van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk buiten het gewestdomein als alternatief voor fietspaden langs gewestwegen gerealiseerd worden.



Foto: Johan Martens

Scholieren profiteren van goed uitgebouwde fiets- en voetgangersnetwerken.

Arendonk: netwerken opgewaardeerd tijdens herinrichting doortocht

Een grote studie was niet nodig, het leek hen de logica zelf. In heel het mobiliteitsplan van het Kempische Arendonk staat de verkeersveiligheid van zachte weggebruikers voorop. In alle maatregelen wordt er automatisch rekening met hen gehouden. Op die manier ontstaat bijna vanzelf een voetgangers- en fietsennetwerk.



“Via binnenwegen kunnen voetgangers en fietsers een stuk van hun route inkorten.”
(Paul Van der Vreken, hoofd technische dienst)

Heraanleg van het centrum

De doortocht in het centrum van Arendonk zorgde voor steeds meer problemen. “Daarom hebben we hem heringericht,” vertelt Paul Van der Veken. “Maar we hebben veel meer gedaan dan alleen de gewestweg heraangelegd. Op het kruispunt Vrijheid/De Maaskens/Schoolstraat zorgt een asverspringing dat auto’s trager rijden. De rijbaan heeft er bovendien een andere kleur. Bomen vestigen extra aandacht op de schooluitgang. De schoolgaande kinderen kunnen zo veel veiliger oversteken en aan hun route naar huis beginnen.”

Het zwaar vervoer wordt omgeleid. Wagens blijven wel welkom in het centrum, maar in mindere mate. “Op het marktplein hebben we de parkeerplaatsen weggewerkt. Wagens staan wat verder weg



Kraskras door het centrum lopen kerkwegels. Verschillende paadjes hebben een dolomietverharding gekregen.

op een aparte parkeerplaats. Er kwam bovendien eenrichtingsverkeer. Dat zorgt voor een vlottere autocirculatie. Tegelijkertijd konden we de rijbaan versmallen en het voetpad verbreden. Zo kregen zachte weggebruikers meer plaats. Dat is voor hen aangenaamer en veiliger.”

Kerkwegels

De grote verkeersader in het centrum is ondertussen beter toegankelijk voor wandelaars en fietsers. Tegelijkertijd werd het voetgangers- en fietsennetwerk daarrond opgewaardeerd. “Kraskras door het centrum lopen kerkwegels. Dat zijn officiële voet- en fietsweggetjes die meestal via binnengronden en dienstdoorgangen straten en wijken onderling met elkaar verbinden. Verschillende van die paden hebben wij een dolomietverharding gegeven. Voetgangers en fietsers kunnen via deze binnenwegen een stuk van hun route inkorten,” aldus Van der Veken.

Fietsroutes naar de vier windstreken

Naar Oud-Turnhout loopt de fietsverbinding langs gemeentewegen. “In overleg met onze buurgemeente hebben we die verbinding afgesloten voor het gemotoriseerd verkeer. Zo hebben we een veilige fietsroute gecreëerd voor onder andere de schoolgaande jeugd die van en naar Turnhout rijdt.”

Maar ook fietsroutes naar de andere buurgemeenten worden gerealiseerd. “Die lopen langs gewestwegen. Voor de fietspaden erlangs werken we via module 13 van het mobiliteitsconvenant. Vorig jaar kwam de verbinding er naar Retie. Dit jaar komt het fietspad naar Reusel in Nederland er. Het verbindende fietspad naar Ravels is gepland voor 2008,” besluit Van der Veken.



De doortocht in het centrum van Arendonk werd heringericht. Een asverspringing doet auto's trager rijden.

Gent: acht fietsassen tegen 2012

Al in 1994 bleek uit het fietsbeleidsplan van de stad Gent dat fietsers meer aandacht moesten krijgen én dat het autoverkeer een groeiend probleem vormde. Dit resulteerde in een actieplan. De uitbouw van een fietsnetwerk was daarin een van de prioriteiten.



“Een goed fietsnetwerk herstelt het evenwicht tussen de verschillende weggebruikers.”
(Yves De Baets, communicatieverantwoordelijke van de Dienst Mobiliteit)

Vier routes vormen de ruggengraat van het fietsnetwerk in Gent. Ze lopen grotendeels langs bestaande hoofdwegen en volgen de bestaande verbindingen tussen grote functies zoals winkelcentra, scholen en openbare plaatsen. Wijken de routes daarvan af, dan gaat dat vaak via waterwegen. Dat kan door het jaagpad te volgen of door langs het water onder een bestaande brug voor gemotoriseerd verkeer te duiken. Yves De Baets getuigt over het belang en de aanpak van het Gents fietsnetwerk. “De bedoeling van het netwerk is om de binnenstad beter te verbinden met de randgemeentes. De Oost-Westroute en de Noord-Zuidroute doorkruisen het centrum van Gent. De Leiepromenade loopt van het centrum langs de Leie tot in Sint-Denijs-Westrem en passeert langs belangrijke schoolomgevingen. Er is ook de Campusroute die de universiteitsbuurt verbindt met Zwijnaarde. Tegen 2012 zouden er nog vier assen helemaal moeten klaar zijn: de Drongenstationroute, de Dorpenroute, de Flanders-expo-route en de Westerringspoorroute.”

Trager, maar evenwichtiger

Heel eenvoudig gesteld betekent meer fietsers, minder automobilisten. Yves De Baets: “Op de invalswegen, ter hoogte van de kleine stadsring, steeg het aantal fietsers met 11%. Tegelijkertijd nam het aantal auto's met 6% af. Het gaat hier om tellingen in 2003 en 2005. Er zijn heel wat wegenwerken geweest, wat automobilisten doet nadenken over de zin van autorijden. Maar tegelijkertijd hebben we er ook voor gezorgd dat we automobilisten voldoende alternatieven konden aanbieden. Een goed fietsennetwerk

is dan een sterke troef. Zo kunnen we een gezond evenwicht tussen weggebruikers herstellen.”

Handen in elkaar slaan

Gent en water horen bij elkaar. Dat geeft moeilijkheden voor de weggebruikers. Plots staan fietsers voor een waterloop en moeten dan omrijden. “Gelukkig vormden de waterwegen een meervoudige uitdaging. De Vlaamse Administratie Waterwegen en Zeekanaal wilde de Gentse binnenwateren herwaarderen. De Dienst Stedenbouw wilde de groenassen langs water in ere herstellen. Samen met de Dienst Mobiliteit stelden ze één actieplan op. Een voordeel hiervan is dat we meer financiële middelen in de strijd kunnen werpen én prioriteiten stellen. Minimaal realiseren we één grote infrastructurele maatregel per jaar. Dat komt neer op een brug of een onderdoorgang. Zo werken we de lacunes in de fietsnetwerken weg.”



Gent realiseert minimaal één grote infrastructurele maatregel per jaar. Dat is een brug of een onderdoorgang. Zo worden de lacunes in de fietsnetwerken weggewerkt.

Foto: Stad Gent

Pijnpunten stadsring aangepakt

“Zeer terecht kloeg de Fietsersbond het probleem aan dat het bijzonder moeilijk en gevaarlijk is om de stadsring over te steken,” geeft Yves De Baets toe. Wat is er met die kritiek gedaan? “Die vertaalde zich in de ‘Kruispuntennota R40’. Op lange termijn willen we meer tot een boulevardinrichting komen. Denk maar aan Hasselt. Heel de ring heraanleggen is nu nog niet aan de orde, dus zochten we voor de meest haalbare oplossing binnen de huidige infrastructuur. Aan Terplattenbrug bijvoorbeeld komen 3 straten uit op de stadsring. Dat geeft veel lege ruimte en onduidelijkheid. Door de ruimte anders in te delen wordt het veiliger voor de zachte weggebruikers. Ze moeten bij het oversteken minder weg afleggen. Bovendien krijgen zij een aparte en afgescheiden strook.”



Foto: Stad Gent

Fietsers krijgen aparte routes en doorsteken om vlot door de Gentse binnenstad te rijden. Zo kunnen ze ook makkelijker van en naar de randgemeentes fietsen.

Verknoping van netwerken met andere vervoersmodi

Voor korte afstanden is fietsen en wandelen vaak de beste optie. Voor langere afstanden is het een grote troef wanneer het fiets- en voetgangersnetwerk ook complementair is met de andere vervoersmodi, niet in het minst het openbaar vervoer.

Vlak voor je eigen deur op een bus, tram of trein stappen en daarna pal op je plaats van bestemming weer afstappen, het zou ideaal zijn maar zo is de realiteit niet. Bijna altijd moet er nog een stukje gestapt of gefietst worden. Voor het voor- en natransport te voet of met de fiets is de aanvaardbare tijd maximaal tien minuten. Wie langer onderweg is, kiest normaal gezien voor andere vervoersmodi. Voor een voetganger betekenen die tien minuten dat hij ongeveer 750 meter kan afleggen. Een fietser kan bijna 2,5 kilometer overbruggen.

Overstappen

Om het fietsen en wandelen aantrekkelijk te maken, moet het netwerk voldoende comfortabele routes naar stations en bus- en tramhaltes bevatten. Snel, gemakkelijk en veilig kunnen overstappen is een tweede vereiste. Perrons en halteplaatsen moeten



Automobilisten kunnen tot aan een randparking rijden, zoals hier in Brugge. Van daaruit geraken ze via bewegwijzerde routes als voetganger op vijf minuten tot in het centrum.



Een goede fietsenstalling aan een station maakt van de trein een aantrekkelijk alternatief voor de wagen.

vlot toegankelijk zijn. Fietsgebruikers moeten hun fiets goed kunnen stallen. In Nederland en Duitsland zijn er zo al fietsstations. Binnenkort start de NMBS-Holding een gelijkaardig initiatief: na de paasvakantie openen in Brussel-Noord en Antwerpen-Centraal de eerste fietspunten hun deuren. Fietsen kunnen er onder toezicht gestald worden. Er hoort ook een aanvullende diensverlening bij zoals klein fietsherstel- en een verhuurdienst. Voor de opstartkost van deze aanvullende dienstverlening in de zeven Vlaamse stations trekt minister Kathleen Van Brempt vanuit de middelen Sociale Economie 200.000 euro uit. Momenteel kunnen kandidaat-uitbaters zich inschrijven voor deze opdracht.

Parkeren

Ook wie voor de grootste afstand de auto gebruikt, moet zich nog altijd van en naar de geparkeerde wagen verplaatsen. Heel wat lokale besturen kiezen voor een autoluw of autovrij centrum. Parkeerplaatsen liggen dan aan de rand van die zone. In dat geval zijn er goede verbindingen nodig voor mensen die van de parking naar het centrum willen stappen. Bij een goed netwerk voor de zachte weggebruiker dat aansluit op andere verkeersmodi is dus elke weggebruiker gebaat.

Goed om weten

NIEUW: DE WOON-WERKWEEK

De "Week van de zachte weggebruiker" ondergaat enkele veranderingen. De naam en aanpak veranderen, het tijdstip (begin mei) blijft behouden. Vanaf nu zal er elk jaar een nieuwe invalshoek en een nieuw thema worden gekozen. Bij de eerste editie van de nieuwe formule staat het woon-werkverkeer centraal. Tijdens de 'Heen-en-weerweek' – want dat is de naam voor deze eerste hernieuwde editie - van 5 t.e.m. 13 mei lopen enkele deelacties. 'Verkeer met mij' en 'Ik Kyoto' richten zich tot de werknemers. Werkgevers kunnen uitkijken naar een rondetafel rond het thema fiscaliteit en mobiliteit en 'Lucky 5', een project waarbij de organisatie van het woon-werkverkeer in vijf bedrijven tegen het licht wordt gehouden. Bij dat laatste project zullen de mogelijkheden worden bekeken om een project in te dienen bij het Pendelfonds. Lokale besturen kunnen tijdens deze campagneweek meedoen als werkgever, maar ze kunnen ook extra acties op touw zetten. ■ **Meer info:** Komimo vzw, Frère-Orbanlaan 570, 9000 Gent, tel.: 09 242 32 35, e-mail: contact@komimo.be www.komimo.be

MOBILITEITSCONGRES EN VORMING

Het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen staat niet stil. In 2006 werd het mobiliteitsconvenant grondig geëvalueerd en op een aantal punten aangepast. Ook op het vlak van fietsbeleid en openbaarvervoerbeleid zijn er belangrijke nieuwe ont-

wikkelingen. Om u op de hoogte te brengen van al deze nieuwigheden, organiseert de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV), in samenwerking met de Vlaamse overheid, de provincies, De Lijn en de VVSG in 2007 hier verschillende vormingsmomenten over.

De aftrap voor deze vormingsreeks wordt gegeven op 7 maart 2007 met een Mobiliteitscongres. Hierop zetten de vertegenwoordigers van de verschillende bevoegde instanties de grote beleidslijnen uiteen. Ook Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, en Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, lichten op dit congres hun visie toe. Het congres vindt plaats op 7 maart 2007 in het Consciencegebouw in Brussel. Deelname is gratis. ■ **Meer info:** VSV - Stijn Dergent - 015 44 65 55 - stijn.dergent@verkeerskunde.be

DAG VAN DE OPENBARE RUIMTE

■ **Voor wie?** Voor iedereen die beroepsmatig op de hoogte wil blijven van de laatste ontwikkelingen binnen alle sectoren van de openbare ruimte. ■ **Wanneer?** Woensdag 21 maart 2007, van 10 tot 17.30 uur. ■ **Waar?** Congrescentrum Ter Elst in Edegem (bij Antwerpen). ■ **Kostprijs?** Gratis. ■ **Meer info en inschrijvingen?** www.dagvandeopenbareruimte.be - www.sitevandeopenbareruimte.be