

De fiets

moet een vanzelfsprekende vervoersoplossing worden

WOUT BAERT [FIETSBERAAD VLAANDEREN]

Fietsen behoort tot het Vlaamse DNA. We zijn niet alleen een volk van schilders, maar ook van fietsers. Toch fietsen de meeste Vlamingen nog altijd meer in het weekend dan doordeweeks. Uit onderzoek van Fietsberaad Vlaanderen blijkt dat één op de drie Vlamingen dagelijks fietst. Vlaams minister Ben Weyts heeft de ambitie daar verandering in te brengen. Maar hoe kan een mobiliteitsbeleid er voor zorgen dat de fiets ook voor dagelijkse verplaatsingen een logische en vanzelfsprekende keuze wordt? Dát lijkt de uitdaging te zijn voor ontwerpers, beleidsadviseurs en politici na de komende verkiezingen op het lokale en regionale niveau.

Voor de overheid is een verplaatsing met de fiets aantrekkelijk omdat het ruimtebeslag en de financiële kosten al bij al beperkt zijn. De maatschappelijke baten daarentegen zijn groot: fietsbeleid betaalt zichzelf terug in minder files, meer leefkwaliteit en een gezondere bevolking. Bovendien wordt de fiets steeds meer multi-inzetbaar, zowel voor het transport van personen als van goederen.

Drie werven voor de fiets

Zowel het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (2017) als de Fietstelweek (2015, 2016) hebben aangetoond dat, na een jarenlange daling sinds de jaren 1950, het fietsgebruik in Vlaanderen opnieuw toeneemt. Die stijging is mogelijk sterker in stedelijke agglomeraties en het vermoeden is dat dit op Vlaams niveau deels wordt gecompenseerd door een stagnatie of zelfs (lichte) achteruitgang in landelijke gemeenten. Maar het beeld is zeker niet eenduidig. De cijfers uit de recente stads- en gemeentemonitor geven aan dat er zowel onder de kleine gemeenten als grotere steden positieve uitschieters zijn.

Stimulerende maatregelen, een sterke focus op meer verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers, en positieve beeldvorming rond het fietsgebruik zijn essentieel. Overheden die helder en duidelijk beleidsdoelstellingen en ambities formuleren, betrekken ook makkelijker externe partijen in het behalen van resultaten. Binnen die context van het fietsbeleid zijn er drie belangrijke werven voor een sterk fietsbeleid: (1) creëren van nabijheid en bereikbaarheid, (2) veilige fietsinfrastructuur en (3) ruimte voor fietsparkeren.

MAAK WERK VAN NABIJHEID EN BEREIKBAARHEID

Wil Vlaanderen een echte fietsregio worden, dan is er voor alle overheden vooreerst een belangrijke opgave binnen het ruimtelijk beleid. Ziekenhuizen, scholen, winkels,... vragen om een locatie nabij of in de kern van steden en gemeenten, waardoor mensen zich uiteindelijk minder ver moeten verplaatsen of makkelijker verplaatsingen kunnen combineren. Door nabijheid te creëren, wordt openbaar vervoer goedkoper en kan ook de frequentie omhoog. De bus stopt dan niet alleen aan de school, maar passeert ook langs het ziekenhuis. Inzetten op nabijheid creëert ook ruimte voor extra fietsinfrastructuur, waardoor kernen aantrekkelijker worden en de behoefte om de auto te gebruiken vermindert. Die aanpak zorgt ervoor dat heel wat straten aangename fietsstraten kunnen worden. De groei van het fietsverkeer in kernen kan enkel opgevangen worden door de bestaande ruimte te herverdelen.

Goede voorbeelden van die aanpak zijn centrumsteden als Sint-Niklaas en Turnhout, waar de stadsuitbreiding gericht is op groene, duurzame stadswijken, en de fiets de snelste en makkelijkste verbinding naar het centrum krijgt. Tegelijkertijd moeten we vaststellen dat het bij de locatiekeuze van een ziekenhuis dan toch weer misloopt – ook in Sint-Niklaas en Turnhout. De keuze voor een perifere ontwikkeling zorgt er niet alleen voor dat de kost van een hoogfrequente buslijn verhoogt, maar vermindert ook de bereidheid om te fietsen en de verplaatsing te combineren

INZETTEN OP NABIJHEID CREEËRT OOK RUIMTE VOOR EXTRA FIETSin-FRASTRUCTUUR.