

# FIETS RAPPORT 2012



Fietsersbond Antwerpen

## Voorwoord

Beste lezer

Ook ik krijg - net als de andere vrijwilligers van de fietsersbond - wel eens de vraag waarom ik zoveel tijd en energie steek in het 'vechten' voor betere fietsinfrastructuur in Antwerpen, het positief beïnvloeden van het fietsbeleid en het stimuleren van het fietsen in de stad.

Is dat enkel en alleen omdat ik zelf graag fiets en ik me stoer aan slechte infrastructuur, gevaarlijke situaties en gemiste kansen? Of is het omdat fietsen gezond, duurzaam, milieuvriendelijk, goedkoop, praktisch, snel (zeker in de stad) en bovenal leuk is?

Het is meer dan dat .... Ik ben er van overtuigd dat meer fietsen en minder autorijden voor een betere samenleving zorgt. Een duurzamere, gezondere, socialere, ... maatschappij waarin kinderen terug ruimte krijgen om op straat te spelen, er geen dagen meer zijn dat men ouderen en kinderen moet afraden te sporten, het aantal welvaartsziekten daalt, er ruimte komt om elkaar terug op straat te ontmoeten, ... En fietsen is zelfs een goed middel tegen een ochtendhumeur.

Ik ben dan ook blij dat fietsen 'in' is. Elke dag kiezen meer mensen voor de fiets, het aantal bakfietsen en fietskarren is de laatste jaren explosief gestegen, er openen terug meer nieuwe fietswinkels de deuren en allerhande fietsprojecten en initiatieven zien het levenslicht.

Bovendien - en dat is voor de overheid een belangrijke les - is er buiten te voet gaan geen enkele mobiliteitsvorm waarin investeringen zo renderen. Er bestaat dan ook geen twijfel over, de fiets is de toekomst (naast de voeten en het openbaar vervoer natuurlijk 😊) en een stad die echt kiest voor haar inwoners, die trekt volop de kaart van de fiets.

De Fietsersbond afdeling Antwerpen pretendeert niet een volledig correcte wetenschappelijke analyse te hebben beschreven over hoe de Antwerpse fietser over fietsen in Antwerpen denkt of over de stand van zaken van het Antwerpse fietsbeleid. Evenmin gaan we er van uit dat iedereen het overal mee eens zal zijn, zoveel fietsers ... zoveel meningen. Maar we staan open voor opmerkingen en bedenkingen.

Dit rapport geeft ons echter wel een goede inkijk op de huidige situatie voor fietsers in Antwerpen en vormt een aanzet tot een verdere verbetering van het Antwerps fietsbeleid.



Renaat Van Hoof  
Voorzitter Fietsersbond afdeling Antwerpen

# Het fietsrapport!

*Twee jaar geleden presenteerde de Fietsersbond afdeling Antwerpen (FBA) haar eerste fietsrapport met als doel een extra impuls te geven aan het fietsbeleid van de stad en in de hoop Antwerpen er toe aan te zetten haar eigen fietsbeleid op regelmatige basis te evalueren. Want is er een betere manier om als stad te toetsen of men met een degelijk fietsbeleid bezig is, dan de mening van de fietsers zelf te vragen?*

In juni 2012 werd stad Antwerpen beloond met de titel van Fietsstad 2012. Een beloning voor de duidelijke inspanningen die Antwerpen de afgelopen jaren leverde om de stad voor fietsers veiliger en comfortabeler te maken en meer mensen op de fiets te krijgen.

Maar omdat enkel de fietsers zelf echt kunnen beoordelen of een stad de titel Fietsstad waardig is hebben we 2 jaar na ons vorige fietsrapport de fietsende Antwerpenaars en de fietsers in Antwerpen opnieuw gevraagd naar hun mening. En ook deze keer spraken meer dan 750 fietsers zich uit over het wel en wee van fietsen in de stad.

De FBA ziet dit fietsrapport als een hulpmiddel om de evolutie van het fietsbeleid van de stad op te volgen, als een stimulans om nog beter werk te leveren en als een graadmeter voor wat de fietsers waarvan wij de belangen verdedigen belangrijk vinden.

Juist nu Antwerpen uitgeroepen is tot Fietsstad 2012, is het belangrijk dat de juiste mensen en middelen blijvend ingezet worden om van Antwerpen op termijn een échte fietsstad te maken. Voor de FBA komt daar heel wat bij kijken en is de aanleg van 100 km fietspad of het invoeren van deelfietsen maar een eerste stap.

Om de aandacht niet te laten verslappen, de focus te behouden en aan te scherpen is een regelmatig overzicht van de stand van zaken noodzakelijk. Op regelmatige basis dient er gekeken en vergeleken te worden aan de hand van objectieve gegevens: de uitgaven voor onderhoud en aanleg van

fietsinfrastructuur, kwaliteit en kwantiteit van de fietsinfrastructuur, gegevens over fietsongevallen, fietsbezit, het marktaandeel van de fietsers, reistijden van fietsers, ...

Maar ook subjectieve gegevens zijn belangrijk: hoe ervaren Antwerpse fietsers het fietsen; voelen fietsers in Antwerpen zich veilig in het verkeer; waarom fietsen Antwerpenaren of waarom niet; ... De stad kan met behulp van deze data inzicht krijgen in de resultaten van haar inspanningen en zich een beeld vormen van de effecten van haar beleid. Ze kan waar nodig bijsturen om zo tot een werkelijke fietsstad uit te groeien, die zich kan meten met steden als Kopenhagen en Amsterdam. Om een verantwoord beleid te voeren, dien je aantoonbare resultaten te kunnen voorleggen, wij zien een tweejaarlijks terugkerend fietsrapport als een efficiënt en relatief eenvoudig hulpmiddel om dit te realiseren. Met ons tweede fietsrapport willen we de stad prikkelen en stimuleren het fietsbeleid naar een hoger niveau te tillen. En zoals de afgelopen jaren zijn wij steeds bereid daarin een positieve adviserende rol te blijven spelen. We geloven dat dit fietsrapport een waardevol instrument is voor ambtenaren en politici in stad Antwerpen. De reacties op de enquête geven goed weer wat er leeft bij vele fietsers en we durven onbescheiden te stellen dat we als Fietsersbond Antwerpen over de nodige expertise beschikken om onderbouwde uitspraken te doen over fietsen in stad Antwerpen. Meer hierover leest u in ons fietsrapport.

Antwerpen, 10 oktober 2012

## Samenvatting

De stad Antwerpen heeft de laatste jaren duidelijk inspanningen geleverd om een fietsvriendelijkere stad te worden. Er werden meer en betere fietspaden aangelegd, het Vélo-project schoot uit de startblokken, bij heraanleg van straten worden er meestal fietsstallingen voorzien, ...

Daarnaast zijn er ook voor vele fietsers minder opvallende maar daarom niet minder belangrijke inspanningen gebeurd, zoals meer fietseducatie in scholen, fietsvriendelijke regels in de bouwcode (= verplichtingen betreffende fietsstallingen en fietsberging in nieuwe gebouwen), een tweejaarlijkse Staten-Generaal Verkeersveiligheid met aandacht voor de fietsers, ... Bovendien zitten er ook nog heel wat goede initiatieven in de voorbereidingsfase.

Deze inspanningen vallen ook de Antwerpse fietsers op. De meer dan 750 fietsers die tussen begin mei en eind juni onze enquête invulden belonen de stad Antwerpen dan ook op alle gebieden met betere scores dan 2 jaar geleden.

Waarschijnlijk het belangrijkste cijfer is de gemiddelde score op de vraag: "Wat vind je van Antwerpen als fietsstad op schaal 1 tot 10? In 2010 was stad Antwerpen met een score van 4,5/10 nog net 'gebuisd', nu bedraagt het gemiddelde 5,4/10.



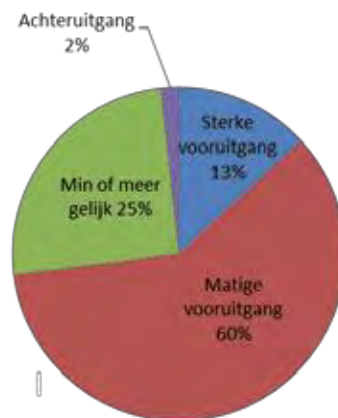
In 2010 gaven bijna 15 % van de fietsers de stad slechts een 1 of 2 als antwoord op deze vraag, ondertussen is dat percentage bijna verwaarloosbaar. Opvallend is ook de sterke stijging van het aantal fietsers dat de stad een 6 of 7 geven, nu in het totaal meer dan 50%.

Ook vindt een ruime meerderheid dat de fietsvriendelijkheid van de stad er de laatste twee jaar op vooruit gegaan is, terwijl van achteruitgang slechts volgens 2% van de respondenten sprake is. Maar op de hoofdvraag "Hoe beoordeelt U de

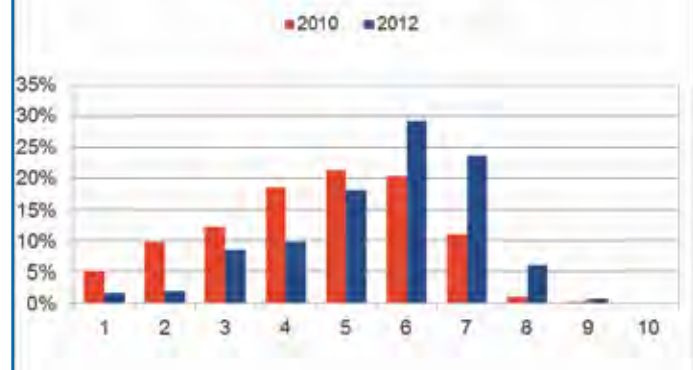
situatie voor de fiets in Antwerpen in vergelijking met 2 jaar geleden?" spreekt 60 % van de fietsers over een 'matige vooruitgang' en 25% stelt geen fundamentele vooruitgang vast. Dit geeft aan dat er nog een lange weg te gaan is.

Nog te vaak heeft fietsen in Antwerpen iets van mountainbiken en veel mensen - zeker ouderen en mensen met kinderen - voelen zich als fietser onveilig in de stad. Ook blijft de permanente schrik voor fietsdiefstal aanwezig en is het nog te vaak zoeken naar een degelijke fietsstalling. De stad is zich er gelukkig ook bewust van dat ook op het gebied van verkeersveiligheid van fietsers nog een lange weg af te leggen is.

Hoe beoordeelt U de situatie voor de fiets in Antwerpen in vergelijking met 2 jaar geleden?



Wat is de eindscore die U voor "Antwerpen fietsstad" geeft?





## Andere belangrijke cijfers in dit rapport

In de nieuwe enquête hebben we de 5 onderdelen van het fietsbeleid van het vorige rapport terug voorgelegd. Deze scores vergelijken we met deze van het vorige fietsrapport. Op elk van de onderdelen wordt nadien dieper ingegaan.

De gemiddelde score voor het aspect  
**Veiligheid** van de fietsers.  
(Veiligheid = zwarte punten wegwerken,  
brede en afgescheiden fietspaden aanleggen,  
veilige routes voorzien, enz.)



De gemiddelde score voor het aspect  
**Communicatie** rond fietsen.  
(Communicatie = aandacht voor fiets en  
fietsbeleid in publicaties van de stad,  
organisatie van fietshappenings,  
doelgroepenbeleid en uitgave fietskaart)



De gemiddelde score voor het aspect  
**Anti-fietsdiefstal**.  
(Anti-fietsdiefstal = preventie en opsporing)



De gemiddelde score voor het aspect  
**Fietsinfrastructuur**.  
(Fietsinfrastructuur = aanleg en  
onderhoud van fietspaden,  
aanpak van gevaarlijke kruispunten)



De gemiddelde score voor het aspect  
**Fietsstallingen**.  
(Fietsstallingen = aantal, bereikbaarheid,  
aanpak achtergelaten fietsen)



# Infrastructuur

*Veilige, logische, comfortabele en herkenbare infrastructuur is belangrijk om meer mensen op de fiets te krijgen. Dat betekent niet alleen meer fietspaden maar ook bredere fietspaden, veiligere oversteekplaatsen, voldoende kwalitatieve stallingen, goed afgestelde verkeerslichten maar ook autoluwe straten, grote zone dertig, fietssnelwegen en fietsstraten.*

Zowel vanuit stad Antwerpen als vanuit de hogere overheden is er de laatste jaren een financiële impuls geweest om versneld aan een verbetering van de infrastructuur te werken.

Het gebruik van asfalt voor fietspaden is tegenwoordig eerder regel dan uitzondering, er zijn de laatste jaren honderden fietsstallingen bijgeplaatst en er vinden al enkele honderden fietsen een plaats in buurtfietsstallingen.

Maar tegelijkertijd met de opvallende verbeteringen, zien fietsers ook de gemiste kansen. Mooie asfaltfietspaden die te smal zijn voor de hoge aantallen fietsers en het toenemend bakfiets- en fietskargebruik, op- en afritten die te wensen overlaten, glasbakken vlak naast het fietspad, hindernissen op of vlak naast het fietspad, afwatering die te wensen overlaat, het onnodig gebruik van betondals, ...



En er zijn ook de vele fietspadloze straten waar de kasseien, slecht liggende tramsporen, fietsonvriendelijke drempels het fietsplezier wel eens vergallen.

En vaak zit het in details waardoor zelfs een schijnbaar prima fietspad voor problemen kan zorgen. Een goed voorbeeld daarvan is het heraangelegde fietspad op de Moerelei dat door de te grote zijdelingse helling bij gladheid onbefietsbaar is.

Maar de vele verbeteringen mogen gezien worden, en daarvoor beloont de Antwerpse fietser de stad dan ook met een hoger cijfer dan 2 jaar geleden. Van alle fietsbeleidsaspecten is op het gebied van fietsinfrastructuur volgens de Antwerpse fietsers de belangrijkste vooruitgang geboekt.

In vergelijking met 2 jaar geleden is er bij dit onderwerp een duidelijke verbetering te zien. Bijna de helft van de fietsers geeft de stad een 6 of meer en het aantal respondenten die slechts een 1 of 2 geven is drastisch gedaald. Maar dat er nog veel werk is blijkt ook uit het gemiddelde van 5,1 en de vele vijven en zessen.



Aan de prioriteiten die Antwerpse fietsers stellen is weinig gewijzigd.

Dat men grotere aandacht vraagt voor veilige kruispunten en een leesbaar netwerk is mogelijk te verklaren doordat er zoveel werk is gemaakt van meer en betere fietspaden. In 2012 vinden zelfs meer fietsers de aanpak van gevaarlijke punten belangrijk, dan de aanleg van meer fietspaden. Maar betere fietspaden en het bijhorende onderhoud is voor velen nog steeds het belangrijkste aandachtspunt.

Opvallend is ook het kleine aantal fietsers dat huurfietsen hoog op de agenda wil zien staan, niettegenstaande het succes van het Velo-project. Verkiezen veel Antwerpse fietsers nog steeds hun eigen fiets en wijzen deze cijfers er op dat de vele gebruikers van de Velo's voor een groot deel uit (niet Antwerpse) pendelaars en toeristen bestaat?



Wat comfort betreft zien we dat de stad veel vaker gebruik maakt van asfalt voor de (her)aanleg van fietspaden. Helaas laten de 'op- en afritten' vaak te wensen over. En wat denkt u van de vele putdeksels op het fietspad of de plaatsing van glasbakken of andere hindernissen pal naast het fietspad? Uit de enquête blijkt dat 32,5% van de ondervraagden vindt dat rijcomfort het belangrijkste is als het gaat om infrastructuur.

Maar ook aanpak van gevaarlijke kruispunten (22%) scoort hoog. De logica waarmee fietsers een kruispunt moeten oversteken is soms ver te zoeken. Verkeerslichtenfasering, opstelpunten aan een verkeerslicht ... het STOP-principe zien we als het hierom gaat nauwelijks uitgevoerd. Beter onderhoud van fietspaden heeft voor 12,4% van de fietsers van de enquête een hoge prioriteit. Terecht natuurlijk, want een slecht onderhouden oorspronkelijk mooi en comfortabel aangelegd fietspad verliest snel aan kwaliteit.

### Uit de enquête 'Het laatste woord is aan U...'

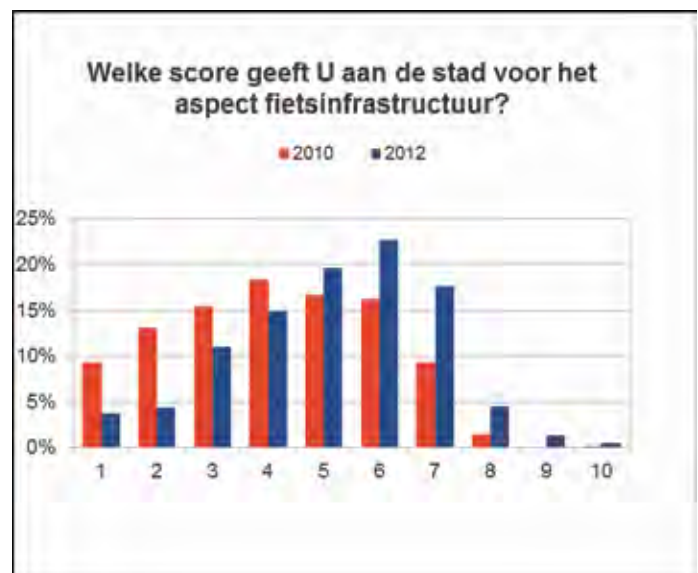
Er zijn enkele bizar aangelegde plaatsen in de stad waar het als fietser compleet onduidelijk is wat er van je verlangd wordt:

- kruispunt De Keyserlei-Meir met de Leien: kan je enkel te voet oversteken?
- idem ivm verdwijnen van de fietspaden op Astridplein: hoe steek je dat over? te voet?
- het plots stoppen van het fantastische fietspad naast de spoorweg: loopt met een bochtje dood tegen de ingang van de metro op de Keyserlei: beetje Kafkaiaans toch?!

Ik vind die situaties vooral lastig wanneer je ze met kinderen moet doen: ze beginnen te twifelen en dan gebeuren er makkelijk stomme ongevallen.

### CONCRETE VOORSTELLEN:

- Verderzetting aanleg fietspaden waar nodig
- Bredere fietspaden
- Meer tweerichtingsfietspaden waar nodig
- Altijd comfortstroken in straten met klassieke kasseien
- Meer aandacht voor detailafwerking
- Fietsvriendelijkere kruispuntinrichting en verkeerslichtenafstelling



## Fietsdiefstal en -vandalisme

*In oktober 2010 werd een fietsendief gearresteerd die in minder dan drie maanden tijd minstens 200 fietsen gestolen had, hoofdzakelijk in de 'bewaakte' fietsparking aan het Centraal station. En in juni 2012 werden een vader en zoon gearresteerd die thuis 262 gestolen fietsen hadden staan.*

*Er bestaat geen twijfel over, er is een groot probleem met fietsdiefstal en vandalisme in Antwerpen.*

Dat het bovenstaande maar het topje van de ijsberg is blijkt ook uit de cijfers van de Antwerpse politie. Fietsdiefstalaangiftes in Antwerpen:

2006: 1205

2010: 2646

2011: 2870

jan-jul 2012: 1851 (geëxtrapoleerd naar het volledige jaar: 3173)

Ook de enquêteresultaten bevestigen dat erg veel fietsers krijgen af te rekenen met fietsdiefstal of vandalisme. Voor 2011 gaven 14 % van de deelnemers aan dat een fiets van hen was gestolen en 13 % dat een fiets werd gevandaliseerd. Een cijfer dat sinds 2009 weinig lijkt te evolueren.

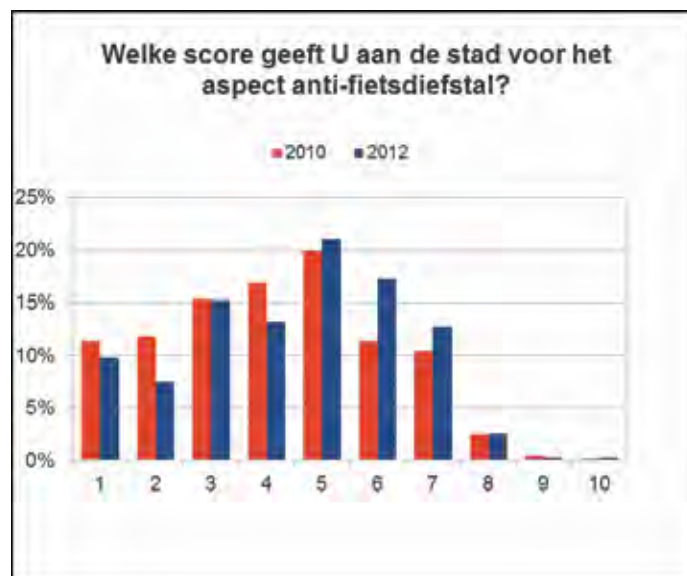
	2009	2010	2011
Diefstal 2012	15%	13%	14%
Vandalisme 2012	10%	11%	13%

Een deel van die stijging is mogelijk te verklaren door het stijgend fietsgebruik en het bekend geraken van de mogelijkheid om fietsdiefstal elektronisch aan te geven. Of zijn er ook meer fietsers die melding maken van hun gestolen fiets omdat ze vertrouwen hebben in de aanpak van de stad?

Naar het werkelijk aantal diefstallen blijft het voorlopig gissen. Hoog tijd voor een onderzoek naar fietsdiefstalaangiftebereidheid van de Antwerpenaar.

Op basis van de bovenstaande gegevens en de cijfers uit andere steden mogen we veronderstellen dat er in Antwerpen minstens 7500, maar waarschijnlijk meer dan 10.000 fietsen per jaar worden gestolen.

Wat heeft de stad de afgelopen jaren gedaan om fietsdiefstal tegen te gaan? Er is een toenemend aantal (inpandige en afsluitbare) fietsstallingen en een blijvende aandacht voor fietsgraveren. Al enkele jaren kunnen fietsdiefstallen via internet worden aangegeven en sinds 2009 is Antwerpen aangesloten bij [www.gestolenfiets.be](http://www.gestolenfiets.be).





Op deze initiatieven na zien we echter weinig vooruitgang in de aanpak van fietsdiefstal. In 2007 schreef de FBA een fietsdiefstalnota met de oproep om een gestructureerd meersporenbeleid voor de bestrijding van fietsdiefstal op poten te zetten. Tot onze spijt moeten we vaststellen dat hier weinig mee gedaan is.

Veel fietsers zijn dan ook niet tevreden over het door Antwerpen gevoerde beleid. 21% van de ondervraagden geeft de stad een 5 en het aantal echt tevreden is verwaarloosbaar. En hoewel het gemiddelde stijgt haalt de stad met een score van 4,5 nog steeds een onvoldoende.



Het voorzien van nog meer en veiligere fietsstallingen is een eerste stap in het beleid. Maar er is duidelijk nood aan meer goede informatie over fietsdiefstalpreventie om het aantal slecht beveiligde fietsen te doen dalen, minstens twee permanent bewaakte fietsstallingen en een actiever opsporingsbeleid van fietsdieven en helers.

### Concrete voorstellen:

- minstens 2 permanent bewaakte fietsparkings in Antwerpen
- herbekijken stallingstypes in straatmeubilair
- een geïntegreerd fietsdiefstalbeleid met o.a.:
  - actieve opsporing
  - de inzet van lokfietsen
  - preventie en aanpak heling

## Stallen van fietsen

*Diefstalveilige en comfortabele fietsstallingen zijn belangrijk om fietsparkeerchaos te vermijden, zorgen voor comfort en zijn eveneens een probaat middel bij de preventie van fietsdiefstal. Daarbij gaat het niet enkel om fietsstallingen op straat, maar ook over inpandige stallingen, bewaakte fietsstallingen, fietstrommels, ...*

Ook op dit gebied zijn er grote inspanningen gebeurd. Sinds 2007 werden er meer dan 3000 extra fietsparkeerplaatsen voorzien, wat het totaal aantal fietsbeugels op ongeveer 12.000 brengt. Ter vergelijking: op dit moment zijn er 135.000 autoparkeerplaatsen in stad Antwerpen (74.000 intra muros) en op minder dan een jaar tijd werden er 2000 fietsparkeerplaatsen voor de Velo-fietsen voorzien (met een geplande uitbreiding van 1600 stuks in 2013).



Ook werden er in de bouwcode van stad Antwerpen regels opgenomen betreffende fietsstallingen in nieuwbouw en zijn er concrete plannen om een fietsparkeer-gebouw te bouwen aan het station van Berchem.

Maar nog te vaak voelen fietsers zich verplicht om de fiets los tegen een gevel te zetten of op zoek te gaan naar een paal. En daarbij is het maar te hopen dat de gestalde fietsen de voetgangers niet hindert. Ook is er dringend nood aan minimum 2 permanente en echt bewaakte fietsstallingen in de stad. Ook schoolkinderen zouden in hun school hun fiets vlot en veilig moeten kunnen stallen.

Een snelle plaatsing van een groot aantal fietstrommels zou voor veel mensen een oplossing voor het veilig stallen van hun fietsen in de buurt van de woonst kunnen bieden. Want hoewel het gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf inspanningen levert om inpandige stallingsmogelijkheden (buurtfietsstallingen) aan te bieden, blijft dit een druppel op een hete plaat.



De verschuiving van de gemiddelde score van 4,8 naar 5,0 lijkt statistisch nauwelijks relevant. Maar de verlaging van het percentage deelnemers die de stad 1, 2 of 3 gaven en het hogere percentage die de stad een 5, 6 of 7 op 10 geven, wijst toch op een vermindering van de ontevredenheid over de stallingsmogelijkheden.

### Concrete voorstellen:

- Actief stimuleren van scholen om voldoende degelijke stallingen te voorzien.
- snel en massaal (op aanvraag) plaatsen van fietstrommels
- Versneld uitbreiden van het aantal buurtfietsstallingen
- nog meer stallingen, ook in straten die niet volledig hernieuwd worden
- Minimum 2 permanent bewaakte fietsstallingen (Antwerpen Centraal en groenplaats)  
Herbekijken stallingstypes in straatmeubilair



## Ongevallen

*Naast milieuvriendelijk, sociaal, duurzaam is fietsen onder normale omstandigheden ook heel gezond. Niet voor niets geeft een aanzienlijk percentage van de deelnemers aan de enquête aan dat ze ook fietsen omdat het gezond is. En wat is er handiger dan de dagelijkse noodzakelijke lichaamsbeweging te combineren met nuttige of leuke verplaatsingen?*

De gezondheidsvoordelen van fietsen wegen ruimschoots op tegen de (statistische) gezondheidsnadelen veroorzaakt door ongevallen en fijn stof. Dat neemt niet weg dat elke fietser het recht heeft om veilig aan het verkeer te kunnen deelnemen. Bovendien is een omgeving die veilig aanvoelt voor fietsers een basisvoorwaarde om nog meer Antwerpenaren voor de fiets te winnen.

De oorzaak van de toename van het veiligheidsgevoel bij Antwerpse fietsers (de gemiddelde score steeg van 4,4 naar 5,2) en de sterke daling van de fietsers die de stad een zeer lage score toekennen is vermoedelijk te wijten aan de (her)aanleg van talloze vrijliggende fietspaden.



Spijtig genoeg geven de werkelijke ongevallencijfers een minder hoopvol beeld. De ongevallencijfers bij fietsers dalen niet en dit in tegenstelling tot de andere groepen weggebruikers. Deels zal dit te wijten zijn aan het stijgende aantal fietsers, maar het wijst er ook op dat het aanleggen van fietspaden niet volstaat om de fietsers voldoende echte veiligheid te bieden. Niet voor niets geeft 22% van de fietsers aan dat ze op het vlak van fietsinfrastructuur veilige kruispunten het belangrijkste aandachtspunt vinden.

Dat de stad verkeersveiligheid belangrijk vindt bewijzen ze met diverse initiatieven:

- Een tweejaarlijkse Staten-Generaal Verkeersveiligheid ([http://www.antwerpen.be/docs/stad/Bedrijven/stadsontwikkeling/sW\\_staf/Evaluatierapport\\_derde\\_statengeneraal\\_verkeersveiligheid.pdf](http://www.antwerpen.be/docs/stad/Bedrijven/stadsontwikkeling/sW_staf/Evaluatierapport_derde_statengeneraal_verkeersveiligheid.pdf));
- Een (te beperkt) budget van de verkeerspolitie voor het nemen van kleine maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid;
- De politiezone Antwerpen die als enige in België met 'verrijkte' ongevallengegevens werkt;
- De verkeerseducatieve projecten van de stad en de politie gericht op kinderen en jongeren;
- De campagnes voor meer verkeersveiligheid ('Merci om trager te rijden').

Er is duidelijk nood aan nog meer aandacht voor (fiets)verkeersveiligheid in Antwerpen. Hoewel er heel wat verkeersboetes worden uitgeschreven, blijft fietspadparkeren, agressief rijgedrag en snelheidsovertredingen in zone dertig bijna altijd ongestraft. Ook is er voorlopig nauwelijks aandacht voor eenzijdige fietsongevallen (fietsongevallen waarbij er geen andere weggebruikers betrokken zijn), een - zo blijkt uit onderzoek - zwaar onderschat probleem.

Om het fietsen veiliger te maken dient de stad werk te maken van een consequente toepassing het STOP-principe, een sterke uitbreiding van zone dertig (met bijhorende infrastructuur en snelheidscontroles) en autoluwe zones, meer gerichte controles op gevaarlijk gedrag, de aanleg van fietsstraten, fietsveilige verkeerslichtenregelingen, .... En waarom geen werk maken van extra fiets- en voetgangersbruggen die de fietsers weghouden van de gevaarlijke kruispunten zoals deze op de Singel?

Op termijn dient er een bijna autoloos fietsnetwerk te ontstaan dat de gehele stad onderling verbindt en waar fietsers zoveel mogelijk voorrang krijgen. Een netwerk van wijk naar wijk, van district naar district zoveel mogelijk gescheiden van de autostromen.

Natuurlijk dienen ook fietsers hun verantwoordelijkheid te nemen. Fietsers die zichzelf of anderen in gevaar brengen mogen hier op aangesproken en voor beboet worden.



Maar indien onduidelijke of fietsonvriendelijke infrastructuur tot overtredingen van fietsers leiden, dient in de eerste plaats de infrastructuur verbeterd te worden. Het uitschrijven van hoge boetes is anders dweilen met de kraan open.

Wij hopen dat de stad ongevallencijfers blijft bijhouden maar er ook alles aan doet om deze cijfers drastisch te doen dalen.

**CONCRETE VOORSTELLEN:**

- Verdere analysering van ongevalgegevens
- Meer controle op snelheidsovertredingen in zone dertig en fietspad parkeren
- Meer controle op agressief rijgedrag
- Infrastructuur aanleggen die aanzet tot veilig en gewenst gedrag
- Acties om fietsers aan te zetten tot veilig gedrag
- Het uitwerken van een dicht netwerk van autoluwe en autoluwe fietsverbindingen
- sterke uitbreiding van de zone dertig
- Een echte autoluwe binnenstad en autoluwe districtscentra

2009	8%
2010	9%
2011	14%





## Communicatie en sensibilisering

*Ook in de afgelopen jaren deed stad Antwerpen heel wat inspanningen om het fietsen te promoten. De meest opvallende maatregel op dat gebied, betreft natuurlijk het aanbieden van deelfietsen (de Velo's). De fietsers die er al zijn, zitten misschien niet op zo'n project te wachten, maar het brengt de fiets wel positief in beeld en toont aan dat fietsers welkom zijn in Antwerpen.*

Het fietsontbijt voor werknemers is uitgegroeid tot een succesvol en bekend massagebeuren met meer dan 2000 deelnemers (en 1500 fietsers die een gadget ontvingen). En er zijn weinig fietsers die zo verwend worden door hun werkgever, als het stadspersoneel dat in Den Bell werkt.

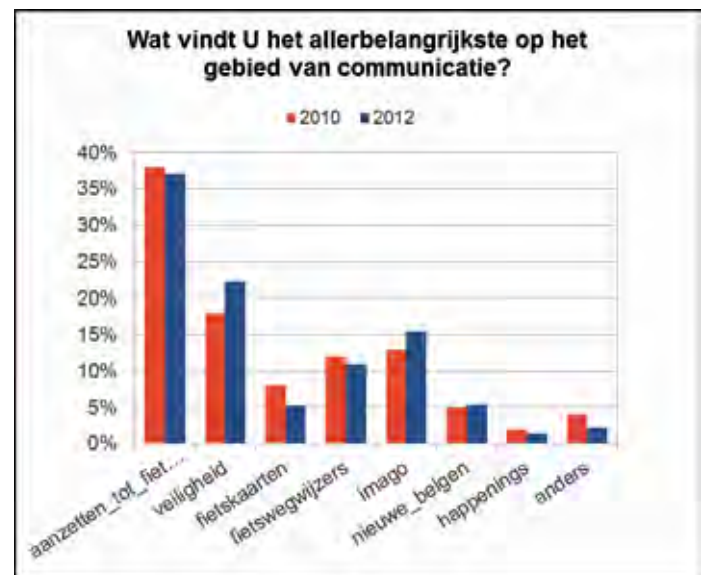
Onlangs werd ook de fietskaart van stad Antwerpen na herwerking herdrukt. Hoewel er nog heel wat schort aan de gesuggereerde routes en deze nog niet herkenbaar zijn in het straatbeeld, is ook dit een positief signaal over fietsen in de stad.

Over de autoloze (of beter gezegd autoluwe) zondag zijn we dan weer minder te spreken. Eénmaal per jaar in een kleine zone die volgens de FBA het hele jaar door autoluw zou moeten zijn, het autoverkeer beperken, vinden we maar zwakjes. Brussel toont aan dat er meer mogelijk is.

Minder opvallend, maar minstens zo belangrijk is de inspanning die de stad levert in fiets-educatieve projecten. En hoewel het buurtfietsatelier geen project is van de stad Antwerpen, wordt dit wel gesteund door de stad en is ook dat een positieve impuls die kan tellen.

Antwerpen werkt dus duidelijk aan haar imago om als fietsstad erkend te worden. Ook in de eigen publicaties van de stad Antwerpen besteedt de stad meer en meer positieve aandacht aan de fiets.

En met succes, eind juni werd de stad verkozen tot Fietsstad van het jaar 2012. Wij zien dit graag als een pril begin voor de stad om op termijn een echte fietsstad te worden waar jong en oud, conservatief of progressief, sociaal of liberaal een goed en veilig fietsgevoel krijgt.



Toch valt er ook op het gebied van communicatie en sensibilisering nog heel wat te verbeteren.

Ook nadat in het vorige fietsrapport bleek dat slechts weinig fietsers het fietsbeleidsplan kenden, bleef dat plan net zoals het fietsparkeersbeleidsplan of een constructief fietsrapport onvindbaar op de website van de stad Antwerpen. Nochtans zou de stad juist hiermee kunnen tonen dat ze het serieus meent en dat ze werkt met een duurzaam en structureel fietsbeleid.

Niet voor niets zijn de Antwerpse fietsers niet heel tevreden over de communicatie en de sensibilisering van stad Antwerpen, hoewel ook hier met een score van 5,3 vooruitgang werd geboekt t.o.v. 2010.



Onze geënquêteerden geven echter aan dat het aanzetten tot fietsen de belangrijkste boodschap is die de stad moet uitdragen (37%), daarnaast ziet een groot deel (22%) ook het belang in van campagnes voor veilig fietsen en vindt men dat de stad zeker ook moet bijdragen tot het positief imago van de fiets (15,5%). Veel minder belang wordt echter gehecht aan happenings en een fietskaart, iets waar de stad zelf sterk de nadruk op legt.

Onze oproep aan de stad om zelf voor een fietsrapport te zorgen en minimum tweejaarlijks te enquêteren naar de verwachtingen van de fietsers en hun fietsbeleving in de stad, herhalen we bij deze.



**CONCRETE VOORSTELLEN:**

- Verderzetting van de positieve communicatie over de fiets en van de bestaande projecten
- Uitbreiding van de autoloze zondag, zowel in aantal als in oppervlakte
- Nog meer communicatie over wat de stad allemaal doet omtrent fietsen
- Uitgebreidere en beter samengebrachte informatie voor de fietsers op de website van stad Antwerpen

**Uit de enquête ‘Het laatste woord is aan U...’**

Fantastisch initiatief deze enquête!

Dat de stad Antwerpen zo'n soort enquêtes niet zelf doet ontgaat mij eerlijk gezegd. Ik ben benieuwd naar het uiteindelijke fietsrapport. Mag ik veronderstellen dat de gegevens van deze enquête uiteindelijk ook onder voorwaarden vrij ter beschikking komen voor de gemeenschap? Openheid en transparantie zijn belangrijke thema's voor grootstedelijk beleid naar mijn smaak.

## *Beoordelingen realisaties 2006 - 2012*

Twee jaar geleden besteedden we in ons fietsrapport aandacht aan het comfort van de Antwerpse fietspaden en aan de kwaliteit van de districtenfietsroute. Ondertussen is ook bij de stad Antwerpen de aandacht voor comfortabele fietspaden verder gegroeid, al loopt het bij de afwerking nog te vaak mis. Op eenzelfde aandacht voor comfort van het Vlaamse gewest is het voorlopig nog wachten.

Aan de districtenroute is men volop aan het werken, voorlopig hoofdzakelijk op plan, maar op niet al te lange termijn hopelijk ook in realiteit. Eens al de geplande werken zijn uitgevoerd zullen veel van de eerder aangeklaagde pijnpunten zijn weggewerkt.

Een prachtige fietsroute waar men overal veilig en vlot zal kunnen fietsen zal het echter de eerste jaren niet worden. Daarvoor voldoen de gehanteerde uitgangspunten te weinig aan het STOP-principe en zijn er teveel locaties waar noodzakelijke aanpassingen achterwege zullen blijven.

In dit fietsrapport kozen we ervoor om een aantal belangrijke infrastructurele verwezenlijkingen van de afgelopen jaren kritisch onder de loep te nemen, waaronder diverse fietspaden die deel uitmaken van de beloofde 100 km fietspad.

Het zal u vast niet ontgaan, we zijn heel kritisch geweest. Niet dat we de positieve veranderingen niet zien, integendeel. De FBA ontkent niet dat op bijna al die locaties voor de fietser vooruitgang is geboekt. Maar we zijn ook van mening dat bij nieuwe infrastructuur de lat hoog mag gelegd worden.

Soms is er sprake van fundamentele opmerkingen over de gemaakte keuzes. Te weinig ruimte voor het aantal fietsers, fietspaden op plaatsen waar een fietsstraat of een autoluwe inrichting met gemengd verkeer een betere keuze was geweest, ... Vaak gaan onze opmerkingen schijnbaar over 'details'. Voor fietsers maken zo'n details echter vaak een wereld van verschil en door meer aandacht te geven aan die details kan een stad zonder extra kosten en zonder dat dit invloed heeft op andere weggebruikers het eindresultaat aanzienlijk fietsvriendelijker maken.

We hopen dan ook dat deze bespreking zowel een aanzet is om goed na te denken over fundamentele keuzes maar ook om meer oog te hebben voor de afwerking van fietsinfrastructuur.



Dit is een greep uit de vele realisaties van de stad en de districten die de laatste 6 jaar uitgevoerd zijn. Hieronder zie je een overzicht van de straten die op de volgende bladzijden beoordeeld worden op positieve punten en wat er beter kan.





# ANTWERPEN

## Carnotstraat

Voor de heraanleg was er geen fietspad. De fietser werd van het autoverkeer gescheiden door middel van een verhoogd fietspad. Het groot aantal voetgangers en het smalle voetpad en fietspad leidt echter tot conflicten tussen voetgangers en fietsers.

Was de keuze om alle vormen van verkeer daar in alle richtingen toe te laten wel de juiste?

- + verharding in rood asfalt
- conflicten met voetgangers door te smalle voetpaden



## As Paleisstraat - Rubenslei

Hoewel er een vrij groot aantal opmerkingen te maken zijn over deze heraanleg, en vooral de slordige en onzorgvuldige uitvoering ervan opvalt, scoort het nieuwe fietspad in functioneel opzicht redelijk goed.

Veel fietsers zijn dan ook erg te spreken over deze heraanleg. Maar de as Paleisstraat-Rubenslei in haar context beijkend, stellen we vast dat hier naast de Leien nog een tweede as voor hoofdzakelijk autoverkeer werd bestemd. De fietser krijgt een beperkt gedeelte van het wegprofiel toebedeeld maar de heraanleg van deze as (en verder via de Quellinstraat) was een uitgelezen kans om een echte noord-zuid fietsas door de stad te creëren. Het autoverkeer en openbaar vervoer heeft dan nog steeds de parallel lopende Leien ter beschikking.

- + verharding in rood asfalt
- + breedte fietspad 1,75 m tot 1,90 m
- + naadloos overgangen aan de zijstraten
- + fietsopstelstroken aan kruispunten
- + doorgangen op fietspad om straat over te steken
- talrijke slecht uitgevoerde herstellingen op nieuw fietspad
- talrijke sterk verzonken putdeksels
- hier en daar foutief aangelegde fietsopstelstroken (aan 'Den Bell')
- aan kruispunt met de Mechelsesteenweg overlapt het fietspad het zebepad, er is geen opstelplaats op de Mechelsesteenweg
- te weinig fietsstallingen



### Montignystraat

Het fietspad scoort in functioneel opzicht redelijk goed en is een verbetering t.o.v. de voorgaande situatie. Het doortrekken van het fietspad t.h.v. de zijstraten werd echter niet consequent doorgevoerd. Dat de fietspaden op deze belangrijke fietsas (bovenlokaal functionele route) slechts 1,50m breed zijn, terwijl er voor het autoverkeer een vrij brede rijbaan en aan beide zijden een parkeerstrook voorzien werd, kan bezwaarlijk als toepassing van het STOP-principe benoemd worden. Aan het kruispunt met de Leien wordt het helemaal te gek. Daar rest er nog maar 1,10 m voor de fietser, om plaats te maken voor een voorsorteervak voor auto's.



- + verharding in rood asfalt
- + doorlopend fietspad bij zijstraten zonder voorrang
- breedte fietspad maar 1,50 m en versmald tot 1,10 m aan de Leien
- eerste stuk vanuit de Leien in klinkers aangelegd
- talrijke verzonken putdeksels
- aan Troonplaats fietspad met alleen markeringen doorgetrokken
- verlichtingspalen te dicht tegen fietspad
- kruispunt met Brederodestraat heeft geen fietsopstelvak aan het verkeerslicht



### Amsterdamstraat

Het nieuwe fietspad in de Amsterdamstraat scoort in bijna alle opzichten zeer goed, zowel voor ontwerp als uitvoering.

Dit fietspad kan wat ons betreft als voorbeeld dienen voor de aanleg van andere fietspaden in de stad. Het concept om aan beide zijden een dubbelrichtingfietspad aan te leggen als de oversteekbaarheid van de straat beperkt is, zouden we graag op veel meer plaatsen terugvinden (Jan Van Rijswijcklaan, grote steenweg, Belgiëlei, ...).

- + verharding in rood asfalt
- + de asfaltverharding is zeer egaal en vlak uitgevoerd
- + aan beide zijden van de straat is een dubbelrichtingfietspad voorzien omwille van de beperkte oversteekbaarheid van de Amsterdamstraat
- + het fietspad is ter plaatse van zijstraten (die geen voorrang hebben) op dezelfde hoogte doorgetrokken, met duidelijke wegmarkeringen die automobilisten attent maakt op dubbelrichtingsgebruik van het fietspad
- + verlichtingspalen, verkeersborden en andere potentiële hindernissen staan op één na op voldoende afstand van het fietspad opgesteld
- + de oversteekplaatsen zijn zeer duidelijk ingericht, met verkeersbordjes op zichthoogte voor de fietser
- + de twee fietspaden zijn aan de kaaien voorzien van een oversteekplaats naar het fietspad langsheen de scheldekaaien

**Olympiadekruispunt:**

na jarenlange pleidooien van de FBA voor een aanpassing van het Olympiadekruispunt (Jan Van Rijswijcklaan, Jan de Voslei, Boomsesteenweg) is het eindelijk zover. Zonder twijfel is de situatie aanzienlijk verbeterd, maar toch had het met een beetje extra aandacht nog beter gekund.

- + grotendeels verharding in rood asfalt
- + op sommige plaatsen dubbelrichting
- + groenvoorziening (grastegels)
- slechte verkeerslichtenregeling (lang wachten, soms nodeloos wachten en bij groen licht het risico door een afslaande auto gegrepen te worden)
- slecht aangelegde boordstenen tussen fietspad en wegdek
- asfalt langs de tramlijnen ligt op vele plaatsen niet goed wat opnieuw voor drempels zorgt)
- delen van het fietspaden met betonklinkers i.p.v. asfalt

## MERKSEM

**Laaglandlaan:**

Deze straat is onderdeel van de noord-zuid fietsroute naar de stad. De toestand en wegligging is sterk verbeterd tegenover voor de aanleg.

- + verharding in rood asfalt
- + voldoende breed voor het fiets verkeer aldaar
- komgoten bij overgangen aan zijstraten en zelfs bij verhoogde overgang goot aanwezig

**Terlindenhofstraat:**

Deze straat is op de fietskaart van stad Antwerpen ingetekend als belangrijke noordelijke fietsverbinding met de stad. Hier had men perfect een veilige autoluwe fietsstraat van kunnen maken als fietsalternatief voor de parallel lopende levensgevaarlijke Bredabaan.

- + verharding in goed aangelegde rode beton
- + enkelrichtingstraat
- goten bij overgang zijstraten
- waarom geen fietsstraat?

# DEURNE

## *Herentalsebaan:*

Wat voorheen een smalle betonstrook was naast de rijbaan met 2 rijstroken is nu een verhoogd aanliggend fietspad in rode asfalt. De rijbaan is sterk versmald met een snelheidsverlagend effect tot gevolg. Wegens de beperkte oversteekbaarheid van de Herentalsebaan wordt dit fietspad in praktijk dubbelrichting gebruikt.

- + verharding in rood asfalt
- + verhoogd aanliggend fietspad
- + doorlopend verhoogd aan de zijstraten
- + geen putdeksels van nutsvoorzieningen
- te smal voor dubbelrichtingsfietspad
- extra goot tussen fietspad en voetpad - risico op valpartijen



## *Turnhoutsebaan - Cogelsplein*

Deze invalsweg die door het centrum van Deurne loopt wordt nog verder heraangelegd. De heraanleg gebeurt hier in fasen waarbij het stuk tussen Schotensteenweg en Leeuwlantstraat af is. Het gedeelte tussen Cogelsplein en Hooftvunderlei is bijna af. Door het wegnemen van alle parkeerruimte om ruimte voor de fietser te creëren heeft men hier het STOP principe duidelijk toegepast. Tussen de Leeuwlantstraat en de Frank Craeybeckxlaan wordt in het najaar begonnen aan de heraanleg.

- + verharding in rood asfalt
- + naadloze overgangen aan de zijstraten
- de terechte keuze om autoparkeerplaatsen op te offeren leidt mogelijk tot fietspad parkeren en laden en lossen op het fietspad
- breedte fietspad slechts 1,55 m (maar was een breder fietspad wel mogelijk?)
- boord breedte 0,50 m
- deksels van nutsvoorzieningen op fietspad (putjes)

## *Bisschoppenhoflaan*

Een hele verbetering! Tussen Lakborslei en Sportpaleis is de snelheid van het autoverkeer van 70 km/u naar 50 km/u gebracht en afgedwongen met flietspalen. Vanwege de beperkte oversteekbaarheid is er aan beide zijden een dubbelrichtingsfietspad.

- + verharding in rood asfalt
- + boordbreedte 1,15 m
- breedte fietspad = 2,50 m - er was genoeg plaats, dus de tweerichtingsfietspaden had men nog breder kunnen maken
- deksels van nutsvoorzieningen op fietspad (putjes)



### *Alfons Schneiderlaan*

Deze straat werd in 2 fasen heraangelegd. Er werd gebruikt gemaakt van rode dals. Niettegenstaande de afstand van 0,6 m tussen het fietspad en de parkeerplaatsen kunnen de dwars geparkeerde auto's met hun voorzijde over een deel van het fietspad staan.

- + naadloze oversteek bij zijstraten
- verharding in rode dals
- voorzijde geparkeerde auto's deels over het fietspad
- breedte fietspad slechts 1,50 m



## **BORGERHOUT**

### *Berchemlei*

Deze straat werd 1 jaar geleden gedeeltelijk heraangelegd. Door het versmallen van de weg werd de snelheid teruggebracht. Het 'over' het fietspad parkeren werd onmogelijk gemaakt door de plaatsing van 'varkensruggetjes'.

- + verharding in rood asfalt
- + varkensruggetjes verhinderen het deels parkeren op het fietspad
- + geen putdeksels aanwezig
- + naadloze overgang aan de zijstraten
- breedte fietspad slechts 1,50 m



## BORGERHOUT - BERCHEM

### Gitschotellei

In het reeds aangepaste gedeelte in het district Berchem werd niets aan het slechte profiel gewijzigd maar werden enkel de voet- en fietspaden vernieuwd. Het fietspad is dus nog steeds veel te smal en gevaarlijk vanwege de rakelings passerende tram. De haag en bomen naast het fietspad verminderen de bruikbare breedte nog meer.

In Borgerhout zou het profiel van de weg wel aangepast worden. Een logische keuze, maar beter overleg tussen districten zou zo'n tegenstrijdigheden moeten voorkomen.

- + verharding in rood asfalt
- + naadloze verhoogde overgang zijstraten
- breedte fietspad slechts 1,5 m
- tram veel te dicht bij de fietspaden
- bomen en haag te dicht bij de fietspaden
- twee verschillende profielen in één straat



### Statiestraat en Driekoningenstraat

De winkelstraat van Berchem werd heraangelegd tussen 2009 en 2011. Voor fietsers is dit een belangrijke verbinding tussen Berchem station en de Mechelsesteenweg. Nu met 13 verkeersdrempels, één asverschuiving, zijdelings parkeren en éénrichtingsverkeer uitgezonderd voor fietsers.

Er stelt zich een probleem met het veiligheidsgevoel voor fietsers, maar van alle mogelijke oplossingen zou dit wel eens de minst slechte kunnen zijn geweest. Voldoende controle op snelheid en agressief rijgedrag is wel noodzakelijk.

- + egaal wegdek in asfalt
- + veel fietsenstallingen op strategische punten langs de hele as
- + coherente en eenduidige heraanleg
- fietsers hebben sterk het gevoel als 'levende verkeersremmer' te functioneren
- asverschuiving verlaagt de snelheid te weinig
- bussen van de Lijn rijden door een versmalde straat



# WILRIJK

## *Kleine Doornstraat:*

Voorlopig werd slechts een deel van het fietspad vernieuwd (tot aan huisnummer 35). Het is wachten op de noodzakelijke vernieuwing van de rest.

- + verharding in rood asfalt
- bufferruimte t.o.v. autoverkeer is klein
- aanliggend fietspad

## *Kruispunt Doornstraat - Kleine Doornstraat*

Vanuit veiligheids- en comfortoogpunt is de huidige inrichting een grote verbetering t.o.v. de voorgaande situatie. Wij zijn bijzonder verheugd over de toepassing van 'alle richtingen groen'. Jammer genoeg zijn er geen detectielussen voorzien voor de auto's waardoor fietsers vaak onnodig voor het rode licht moeten wachten.

### Verkeerslichtenregeling:

- + alle richtingen groen
- drukknoppen te dicht bij de straat (voorwiel fietsers op straat)\*
- matige drukknoppen
- duurt lang voor het groen wordt
- verhouding roodlichtfase/groenlichtfase voor fietsers (lang rood, kort groen)
- beperkte opstelruimte aan kruispunt
- ook rood voor fietsers indien er geen autoverkeer is (had met detectielussen vermeden kunnen worden)
- + goede bochten
- + conflictvrije verkeerslichtenregeling
- + naar rechts kan zonder verkeerslicht



\*Dit probleem zou op korte termijn opgelost worden.



**Doornstraat:**

Als het gehele fietspad wordt aangelegd zoals het reeds heraangelegde gedeelte is er sprake van een grote vooruitgang. Blijvende aandacht voor afwerking is echter noodzakelijk. We hopen dat er dan ook alsnog iets gebeurt aan het gevaarlijke randje tussen het fietspad en het voetpad en dat de onnodige scherpe bocht aan de Krijgslaan wordt weggewerkt.

- + verharding in rood asfalt
- gevaarlijk randje tussen fiets- en voetpad
- slechts gedeeltelijke heraanleg
- onnodige scherpe bocht aan kruispunt met de Krijgslaan

**Krijgslaan:**

De situatie aan de meeste zijwegen werd sterk verbeterd, maar gezien de grootschaligheid van de aanpassingswerken aan de rest van de straat, had men beter de kans gegrepen om de fietsinfrastructuur nog verder te verbeteren.

- + fietspad doorlopend aan de meeste zijwegen
- + diverse zijwegen afgesloten voor auto's
- materiaalgebruik (geen asfalt of beton)
- geen fietspad aangelegd aan de zuidzijde
- breedte: onvoldoende voor een comfortabel tweerichtingsfietspad
- geen fietsoversteekplaats voorzien aan toekomstig Neerlandpark\*
- de fietsdoorsteken vanuit de voor auto's afgesloten zijstraten werd niet fietsvriendelijk ingericht:
  - te kleine afstand tussen paaltjes (< 1,50 m)
  - boordsteen niet goed weggewerkt
- verkeerslicht aan kruispunt dat altijd in gebruik is

\*Dit probleem zou op korte termijn opgelost worden.

**Kruispunt Krijgslaan en fietspad richting Gallaitlaan:**

- + voldoende opstelruimte voor fietsers aan de oversteekplaats
- + relatief snel groen op aanvraag
- fietsers moeten vaak twee keer (met verkeerslichten) oversteken ▼ geen toepassing van 'alle richtingen groen'
- matige drukknoppen

**Fietspad van Krijgslaan naar Gallaitlaan:**

Dit was vroeger al een aangenaam, want autovrij, fietspad. De situatie is er nog op vooruit gegaan. Wij betreuren echter dat er niet gekozen werd voor asfalt of beton. Bovendien mag een tweerichtingsfietspad dat gedeeld moet worden met voetgangers echt nog wat breder. Een apart voetpad is een andere mogelijke oplossing.

Door de ondoordachte plaatsing van een verkeerslicht is het fietspad t.h.v. het kruispunt nog verder versmald.

- + autovrij fietspad
- niet echt breed voor een tweerichtingsfietspad dat gedeeld moet worden met voetgangers
- fietspad versmalt aan kruispunt
- verharding in betonstraatstenen
- legpatroon van stenen is verkeerd (en daardoor op termijn gevaarlijk)
- de planten naast het fietspad versmallen het fietspad nu al aanzienlijk

**Bist:**

De heraanleg van De Bist is vanuit fietsoogpunt onaanvaardbaar want oncomfortabel en op diverse plaatsen zelf gevaarlijk. Men lijkt geen oog te hebben gehad voor het comfort, de veiligheid, de verkeersreglementering, ... Enkel omdat de situatie ook voordien slecht was is er geen sprake van achteruitgang.

De FBA stelt dan ook voor om op korte termijn enkele verbeteringswerken uit te voeren, op middellange termijn is echter een grondig heraanleg vereist.

- + plaatsing fietsstallingen
- geen asfalt
- te vaag verschil tussen materiaal voetpad en fietspad
- de bruikbare breedte van het éénrichtingsfietspad is ruim onvoldoende, op sommige plaatsen maar 78 centimeter, dit o.a. door de te dicht tegen het fietspad geplaatste bushokjes
- ernstige conflicten tussen de fietsers en de OV-gebruikers en andere voetgangers
- fietspad komende uit de Doornstraat loopt dood
- fietspad op de Bist eindigt onnodig en gevaarlijk tegenover het oude districtshuis
- er zitten diverse onnodig scherpe bochten in het fietspad
- de voorrangssituatie ter hoogte van het oude districtshuis is onlogisch en gevaarlijk
- een van de fietsoversteken wordt onderbroken door een kasseistrook



## HOBOKEN

### Broydenborglaan:

De straat zelf werd heraangelegd maar aan de fietsinfrastructuur werd niets gewijzigd. Jammer en bizar gezien de slechte kwaliteit van het aanwezige fietspad en gezien er slechts langs één zijde een fietspad aanwezig is. Als hier een fietspad nodig is, dan aan beide zijden.

- fietspad veel te smal (bruikbare ruimte wordt beperkt door de draad rechts naast het fietspad)
- grijze betontegels in slechte staat
- slechte leesbaarheid fietspad: het fietspad ziet er uit als een voetpad en het verkeersbord D9 is moeilijk leesbaar omwille van mosgroei.

### Berkenrodelei:

Of de aanleg van fietspaden hier de juiste keuze was is een openstaande vraag. Maar het aanleggen van kwalitatieve (smalle) fietspaden ten koste van het voetpad is in strijd met het STOP-principe. Zelfs de absolute minimumbreedte voor voetpaden wordt niet overal gehaald. In de bocht aan de Ijskelderlaan wordt er vaak door bussen en auto's over het fietspad gereden. De bocht is daar te krap en er zijn geen paaltjes om de bussen van het fietspad te houden.

- + verharding in rood asfalt
- + fietsstallingen
- breedte fietspad slechts 1,5 m
- de bruikbare breedte van het fietspad wordt verminderd door een elektriciteitskast, haltepaal van De Lijn, paaltje aan bocht kruispunt Fodderiestraat
- op sommige plaatsen een veel te smal voetpad (grote kans op conflicten met fietsers)
- te smalle bocht rijweg aan Ijskelderstraat

### Hollebeekstraat:

Niet alle straten moeten fietspaden hebben, maar ook straten zonder fietspad moeten fietsvriendelijk zijn. De snelheidsdrempels zijn hier in ieder geval vlot te nemen met de fiets.

- + asfalt op rijweg
- + redelijk fietsvriendelijke drempels
- geen fietsstallingen





**Begin Hollebeekstraat / kruispunt Zwaantjesstraat:**

De Hollebeekstraat start aan De Zwaantjes met een soort pleintje. Het is voor fietsers en voetgangers niet helemaal duidelijk wat er van hen wordt verwacht. Hoe en waar men als fietser vlot op De Zwaantjes geraakt blijft onduidelijk.

- + fietsstallingen
- geen snelheidsdrempel tussen Zwaantjesstraat en Hollebeekstraat
- moeilijke leesbaarheid: hoe geraken fietsers op De Zwaantjes?
- er is geen voetpad, wel parkeerplaatsen
- klinkers met stroken in kasseien
- duidelijk geen toepassing van het STOP principe

## EKEREN

**Oorderseweg:**

Deze straat werd heraangelegd als éénrichtingsstraat met parkeerplaatsen en snelheidsdrempels. Een goede keuze omdat er tweerichtingsverkeer voor fietsers is toegestaan. Maar meer aandacht voor de fietsvriendelijkheid van verkeersdrempels is noodzakelijk.

- + asfaltverharding op rijbaan
- + tweerichtingsverkeer voor fietsers
- geen fietsstallingen
- snelheidsdrempels hebben overlangs kloven

**Fietsostrade:**

Verbindt het station Ekeren met de wijk Luchtbal. Het fietspad ligt naast het spoor en is een onderdeel van de fietsostrade tussen Antwerpen en Essen.

- + verharding in rode beton
- + volledig vrijliggend fietspad (geen rijbaan in de omgeving)
- + directere verbinding tussen 2 districten, geen omweg meer door natuurgebied 'de Oude Landen'
- als dubbelrichtingsfietspad en onderdeel van de fietsostrade niet breed genoeg.



## Slotbeschouwing: visie en durf

In 2007 zetten de partijen van de meerderheid enkele opvallende zaken in het bestuursakkoord. Dit bestuursakkoord - waarin o.a. het STOP-principe (Stappers - Trappers - Openbaar vervoer - Privéautovervoer) was opgenomen - werd gevolgd door een ambitieus fietsbeleidsplan en een veelbelovend fietsparkeerbeleidsplan.

Diverse beloftes en voornemens werden waargemaakt. De (her)aanleg van 100 km fietspad, meer fietseducatie, publieke fietsen, het toelaten van fietsen door parken, buurtfietsstallingen, betere gladheidsbestrijding op fietspaden, ...

Andere zaken zitten nog volop in de pijplijn, de stedelijke molens draaien nu eenmaal soms trager dan gewenst. We kijken dan ook uit naar de beloofde verbeterde verkeerslichtenregeling, bewegwijzering voor fietsers, een audit van het fietsbeleid, meer aandacht voor comfortabele afwerking van fietspaden, ...

Andere voornemens stierven echter een stille dood: publieke fietspompen, een echt fietsdiefstal(preventie)beleid, ...

Wij zijn ervan overtuigd dat met een verderzetting van dit beleid, de stad binnen enkele jaren nog fietsvriendelijker is. Maar om echt hoge toppen te scheren zal de komende coalitie nog verder moeten gaan.

Dus, beste stad: dank u voor de gedane inspanningen en proficiat met het behaalde resultaat. Maar mogen de gestelde doelen voor de komende zes jaar nog ambitieuzer en concreter?

Daarbij denken we o.a. aan:

- aandeel fietsverplaatsingen (fietsaandeel in de modal split, in Kopenhagen is dat 50%, in Antwerpen 23,5%)
- een sterke daling van het autogebruik in de stad en de districtscentra
- uitbreiding van de zone dertig
- fietsdiefstal: een sterke daling van diefstal en vandalisme
- de tevredenheid over het fietsbeleid: we hopen dat de stad in de toekomst zelf regelmatig een fietsrapport opstelt
- ongevallen: een ambitieus streven naar nul fietsdoden en veel minder gewonden

Het bereiken van deze meervoudige doelstellingen vereist vooral een visie op lange termijn en doordachte plannen met concrete doelstellingen waarin men stap voor stap naar het doel toewerkt. De visie dient de toepassing van het STOP-principe te verankeren in alle beleidsbeslissingen. Dit vraagt ook durf, want een goed fietsbeleid vereist ook een gedurfd autobeleid.

Gun de fietser zijn rechtmatige plaats! Een netwerk van veilige fietsverbindingen kan conflicten tussen fiets en gemotoriseerd verkeer verminderen. Waar gemengd verkeer wenselijk of onvermijdelijk is dient men op andere manieren de veiligheid van de kwetsbare weggebruikers te garanderen.

Een 'task-force fiets' met op zijn minst een fietsambtenaar moet mobiliteit en openbare werken verenigen, de districten moeten erbij, de politie, de Fietsersbond en alle andere relevante actoren.

De audit van het fietsbeleid ([www.bypad.org](http://www.bypad.org)) dient regelmatig herhaald te worden. Deze audit is in combinatie met de bevraging van de fietsende Antwerpenaar een uitstekende manier om de hiaten in een omvattend fietsbeleid bloot te leggen. En uiteraard moet het budget voor fietsbeleid omhoog. Want een goed fietsbeleid betaalt zichzelf terug. Een inclusievere, duurzamere, veiligere stad is een stad waar mensen graag wonen, werken en winkelen.

### Uit de enquête 'Het laatste woord is aan U...'

Er is al wat veranderd de laatste jaren, maar ik denk dat er nog heel wat verbetering mogelijk is. Bij het heraanleggen van kruispunten bv: teveel op en af drempels moeten rijden, bochtje van 90 graden waarbij je ook achterom moet kijken of er niks aankomt, gelijktijdig groen voor fietser rechtdoor en auto rechtsaf, ...

De planners eens zelf laten fietsen vooraleer ze een kruispunt uittekenen.

Het STOP-principe ... daar is nog veel werk aan! Op papier een heel lovenswaardig concept. In de realiteit blijft het vaak dode letter omdat de autodoorstroming, het behoud van parkeerplaatsen en de soms rigide eisen van De Lijn regelmatig ten koste gaan van het comfort en de veiligheid van voetgangers en fietsers.

Nog te vaak heeft fietsen in Antwerpen iets van mountainbiken en veel mensen - zeker ouderen en mensen met kinderen - voelen zich als fietser onveilig in de stad. Ook bij de afwerking van infrastructuur laat men nog te veel steken vallen, met gekke bochten, vervelende putjes (in de verder mooie asfaltfietspaden), gevaarlijke kruisingen, ... tot gevolg.

Een echte toepassing van het STOP-principe is dan ook dringend nodig. Een toepassing die begint met het autoluw maken van woonwijken, het uitbreiden van zone dertig (met bijhorende infrastructuur en snelheidscontrole), de aanleg van fietsstraten en echte fietssnelwegen om uiteindelijk tot een sluitend, veilig en comfortabel fietsnetwerk te komen.

Daarnaast zijn ook het aanbieden van fietstrommels en bewaakte stallingen, een fietsvriendelijke verkeerslichteninstelling, een betere aanpak van fietsdiefstal, nog meer fietseducatie, ... noodzakelijk.

Men mag daarbij ook niet uit het oog verliezen dat men geen fietsinfrastructuur aanlegt voor vandaag of morgen, maar voor de komende decennia. We zijn er ons bewust van dat de fietser niet de enige gebruiker is van de openbare weg. Maar wel een belangrijke gebruiker die efficiënt omspringt met de openbare ruimte, de stadslucht niet vervuult en zelden de oorzaak is van ernstige ongevallen. Maar daar wordt de fietser niet altijd voor beloond.

Het is gelukkig niet allemaal kommer en kwel. De fiets komt van ver in Antwerpen. Er was een tijd dat de fiets vogelvrij was in de slechte betekenis van het woord en dat de fiets zowel door ambtenaren als door vele politici niet ernstig werd genomen.

Gelukkig is deze tijd voorbij! De laatste zes jaar wordt de fiets serieuzer genomen. En daar zijn wij als Fietsersbond heel tevreden mee.

De gemeenteraadsverkiezingen zijn net achter de rug en de coalitiebesprekingen schieten op gang. We roepen alle partijen dan ook op om de fiets te erkennen als een belangrijk middel dat de stad helpt leefbaar, sociaal, maar ook economisch performant te houden! De fiets levert een niet te verwaarlozen bijdrage die ook voelbaar is op andere domeinen dan enkel mobiliteit!

De fiets zorgt voor een bereikbaarere stad. En dus een performantere stad.

Fietsers zijn ook beter voor de middenstand. Ze winkelen vaker en ze hebben meer koopkracht. De fiets zorgt voor schonere lucht.

De fiets is sociaal, want goedkoop. De fiets brengt mensen makkelijker met elkaar in contact. De fiets emancipeert.

De fiets is dus voor elk wat wils. Ten gronde zou er een consensus moeten bestaan rond fietsen. En we hopen dan ook in de bestuursakkoorden van de stad en haar districten en later in de beleidsplannen, mobiliteitsplannen, wijkcirculatieplannen, ... kortom in alle aspecten van het beleid de noden en wensen van de fietsers vertaald te zien. En als Fietsersbond zijn wij steeds bereid actief mee te denken om het beleid en de bijhorende plannen te optimaliseren.



Uit gazet van Antwerpen dd 2/10/2012



## ***Bijlage 1: De vragenlijst***

### **Vraag 1.1:**

**In welk Antwerps district woont u nu?**

### **Vraag 1.2:**

**Hoeveel personen telt het gezin waar u deel van uitmaakt?**

- Min 12 jaar
- 12-18 jaar
- Volwassenen

### **Vraag 1.3:**

**Fietst u in de stad?**

- nee, en ik wil ook niet → Vraag 2.0.1
- nee, maar als ik kon zou ik het wel doen  
→ Vraag 2.0.2
- Ja

### **Vraag 1.4.1:**

**Wat zijn voor u redenen om niet te fietsen?**

- Ik heb gebrek aan ruimte thuis
- De slechte kwaliteit van fietspaden
- Het ontbreken van fietspaden
- Het verkeer is onveilig
- Ik vrees diefstal
- De auto volstaat
- Het openbaar volstaat
- Ik hou niet van fietsen
- Het regent te vaak
- Andere (specificeer):

### **Vraag 1.4.2:**

**Wat verhindert er u te fietsen?**

- gezondheid
- Veiligheid
- Vrees voor diefstal van m'n fiets / geen plaats om de fiets veilig te stallen
- Andere (specificeer):

### **Vraag 2.1:**

**Hoe vaak gebruikt u uw fiets?**

- Minder dan 1 keer per maand
- >1 keer per maand
- > 1 keer per week
- Zo goed als elke dag

**Vraag 2.2:****Waarvoor gebruikt u uw fiets?**

- Woon-werk of woon-school
- Boodschappen doen
- Vrije tijd: bezoeken, cultuur, avondschoon, ...
- Ontspanning
- sportief

**Vraag 2.3:****Waarom fietst u?**

- Het is ideaal voor korte afstanden
- Het is goed voor m'n gezondheid
- Voor de fietsvergoeding
- Het is goedkoop
- Het is betrouwbaar
- Voor mijn conditie
- Voor het milieu
- Andere (specificeer):

**Vraag 3.1:****Wat vindt u het allerbelangrijkste op gebied van fietsinfrastructuur?**

- Meer fietspaden
- Beter fietspaden (breedte, gebruikt materiaal, borduren, ...)
- Beter onderhoud van fietspaden (vrijhouden in herfst/winter, kleine herstellingen)
- Meer degelijke fietsenstallingen
- Aanpak van gevaarlijke kruispunten
- Een zichtbaar netwerk van fietsroutes waar fietsers voorrang krijgen
- Een systeem van huurfietsen in Antwerpen
- Andere (specificeer):

**Vraag 3.2:****Wat vindt u het allerbelangrijkste op het gebied van verkeersreglement?**

- Beperking wachttijd aan rode lichten
- Rechtsaf door rood: vrij voor fietsers
- Fietssluisen (een vak voor fietsers) aan kruispunten
- Verbod van brommers op fietspaden
- Andere (specificeer):

**Vraag 3.3:**

**Wat vindt u het allerbelangrijkste op het gebied van communicatie?**

- Algemeen aanzetten tot fietsen
- Campagnes rond veiligheid houden
- Fietskaarten van stad en voorstad/haven voorzien
- Aparte fietswegwijzers langs fietsroutes voorzien
- Bijdragen tot een positief imago van de fiets
- Speciale aandacht schenken aan doelgroepen zoals nieuwe Belgen
- Organisatie van fietshappenings
- Andere (specifieer):

**Vraag 3.4:**

**Heeft U recent van de Velo-fietsen gebruik gemaakt?**

- Ja
- Nee

**Vraag 4.0:**

**Welke score geeft U aan de het gebruik van de Velo-fietsen?**

- SCORE (1 - 10)

**Vraag 4.1:**

**Welke score geeft u aan de stad voor het aspect veiligheid van de fietsers?**

- Veiligheid = zwarte punten wegwerken , brede en afgescheiden fietspaden aanleggen, veilige routes voorzien, ...
- SCORE (1 - 10):

**Vraag 4.2:**

**Welke score geeft u aan de stad voor het aspect communicatie rond fietsen?**

- Communicatie = aandacht voor fiets en fietsbeleid in publicaties van de stad, organisatie van fietshappenings
- SCORE (1 - 10):

**Vraag 4.3:**

**Welke score geeft u aan de stad voor het aspect anti-fietsdiefstal?**

- Anti-fietsdiefstal = preventie en opsporing
- SCORE (1 - 10):

**Vraag 4.4:**

**Welke score geeft u aan de stad voor het aspect fietsinfrastructuur?**

- Fietsinfrastructuur = aanleg en onderhoud van fietspaden, aanpak van gevaarlijke kruispunten
- SCORE (1 - 10):



**Vraag 4.5:****Welke score geeft u aan de stad voor het aspect stallingen?**

- stallingen = aantal, bereikbaarheid, aanpak achtergelaten fietsen
- SCORE (1 - 10):

**Vraag 4.6:****Is het voor u duidelijk welke wegen enerzijds onder de bevoegdheid van de stad, en anderzijds onder de bevoegdheid van het Vlaamse gewest vallen?**

- Ja
- Neen

**Vraag 4.7:****Vindt u dat Antwerpen nood heeft aan een fietsambtenaar of een mobiliteitsambtenaar?**

- Fietsambtenaar
- Mobiliteitsambtenaar

**Vraag 5.1:****De situatie voor de fiets in Antwerpen in vergelijking met 2 jaar geleden**

- sterke vooruitgang
- Matige vooruitgang
- Min of meer gelijk
- Achteruitgang
- Ik kan dit niet beoordelen

**Vraag 5.2:****Wat is de eindscore die u voor “Antwerpen fietsstad” geeft?**

- SCORE (1 - 10):

**Vraag 5.3:****Bent u voor of tegen verplichting van helmdracht voor fietsers?**

- Voor
- Tegen
- Geen mening

**Vraag 5.4:****Bent u voor of tegen verplichting van een fluohesje voor fietsers?**

- Voor
- Tegen
- Geen mening

**Vraag 5.5:**

**Hebt u in de afgelopen jaren zelf af te rekenen gehad met een fietsongeval?**

- in 2008: Ja/nee
- in 2009: Ja/nee
- in 2010: Ja/nee
- Indien ja, waar en in welke omstandigheden?

**Vraag 5.6:**

**Hebt u in de afgelopen jaren zelf af te rekenen gehad met een fietsdiefstal?**

- in 2008: Ja/nee
- in 2009: Ja/nee
- in 2010: Ja/nee

**Vraag 5.7:**

**Hebt u in de afgelopen jaren zelf af te rekenen gehad met vandalisme van fiets?**

- in 2008: Ja/nee
- in 2009: Ja/nee
- in 2010: Ja/nee

**Vraag 5.8:**

**Hoeveel hebt u jaarlijks over voor het onderhoud van uw fiets?**

- Klein onderhoud, aankoop slot, ...
  - Minder dan 20€
  - 20€ tot 40€
  - 40€ tot 60€
  - meer dan 60€

**Vraag 6.1:**

**Aan welk gedrag van fietsers stoort u zich het meest?**

- Fietsen zonder licht
- Door het rood fietsen
- Fietsen op voetpaden
- Fietsen met een koptelefoon of oortjes op
- Rechts voorbijsteken
- Opgejaagd worden door snelheidsduivels.

**Vraag 6.2:**

**Welk gedrag van automobilisten t.o.v fietsers kan voor u niet door de beugel?**

- stilstaan op het fietspad om vanuit een zijstraat in te voegen
- Onaangepaste rijstijl in die eenrichtingsstraten, waar fietsers in beide richtingen mogen
- In smalle straten geen ruimte geven aan fietsers om langs zij te passeren
- Parkeren op het fietspad

**Het Laatste woord is aan U !**

...



## COLOFON

**Samenstelling:** Fietsersbond afdeling Antwerpen

**Eindredactie:** Roef Gustaaf

**Werkten mee aan dit nummer:**

Kernleden Fietsersbond Afdeling Antwerpen

Met dank aan Tom Vanderelst voor de scorefietsertjes.

**Fotografie:** Kernleden Fietsersbond Afdeling Antwerpen

**Ontwerp omslag:** Lucky Lines

BVBA Zakstraat 16, 2000 Antwerpen

info@luckylines.be

**Lay-out en druk:** De Wrikker CVBA

Patriottenstraat 29, 2600 Berchem

info@dewrikker.be

**Oplage:** 1600 exemplaren op milieuvriendelijk papier

Voor meer informatie over onze visie over fietsbeleid

verwijzen we naar ons verkiezingsmemorandum dat -

net zoals dit rapport - gratis kan gedownload worden

van [www.fietsersbond.be/Antwerpen](http://www.fietsersbond.be/Antwerpen)

Indien u dit fietsrapport niet meer nodig heeft, gelieve

het niet weg te werpen maar door te geven aan andere geïnteresseerden.





### **Meer informatie:**

Fietsersbond vzw staat voor meer mensen veilig op de fiets.

De actieve kern van Fietsersbond afdeling Antwerpen telt 10 vrijwilligers. We voeren actie, stellen knelpunt dossiers samen, benaderen beleidsmakers en trachten zo meer bewustzijn te creëren rond de fiets. We hebben ook 'n blog: [fietsantwerpen.wordpress.com](http://fietsantwerpen.wordpress.com)

Interesse om mee te denken aan en te ageren voor een beter fietsbeleid? Kom kennis maken! Elke eerste dinsdag van de maand vergaderen we in het Huis van de Sport.

Je kan ook lid worden van Fietsersbond vzw, door **23€** (individueel) of **30€** (gezin) te storten op rekeningnummer 789 – 5836465 – 90. Een lidmaatschap is geldig van 1 januari tot 31 december. In het lidmaatschap is een bijstandsverzekering inbegrepen. Meer informatie op [www.fietsersbond.be](http://www.fietsersbond.be).