

Fietsen in Antwerpen

Met deze tekst vraagt Open Vld Antwerpen om extra aandacht en extra inspanningen voor een fietsbeleid dat duidelijke keuzes maakt.

Eén van de belangrijke instrumenten die Antwerpen heeft om die keuzes in beleid te zetten, is de "Mobiliteit en Parkeren Antwerpen AG".

We vragen dan ook aan stad Antwerpen om zowel in de statuten als in de beheersovereenkomst van MOPA een omslag te maken en in te zetten op een beleid waar we als stad een duidelijke keuze maken voor een fietsvriendelijk beleid.

We mogen trots zijn met onze 7de plaats op de Copenhagenize-wereldranking als fietsstad, maar het werd ons ook duidelijk gemaakt dat een globale visie op fietsbeleid nog ontbreekt.

Met de incorporatie van enkele bijkomende passages in de statuten en de beheersovereenkomst kunnen we binnen 2 jaar de top 5 halen op de Copenhagenize-wereldranking!

Visie Open Vld over fietsen in Antwerpen

Een van de grote uitdagingen voor de stad is hoe we ons verplaatsen. Antwerpen moet veranderen in een stad met meer ruimte, minder lawaai, properdere lucht, gezondere burgers en een betere economie. Het is een plek waar het fijn vertoeven is en waar de levenskwaliteit een stuk hoger ligt. Fietsen is geen enkelvoudig doel op zich, maar een effectief middel om een leefbare stad te creëren. Kortom, er moet meer ruimte gecreëerd worden voor de fiets. Zowel fysiek als mentaal.

In vergelijking tot andere Europese steden waar Antwerpen zich mee kan vergelijken scoort de huidige fietsinfrastructuur maar matig. Maar ook in de hoofden van mensen is het nog de auto die de maat is voor verplaatsingen in de stad. 69% van alle verplaatsingen in Antwerpen gebeurt met de auto. In Kopenhagen gebeuren 62% van de woon-werkverkeer verplaatsingen per fiets, 9% met de auto. In Amsterdam gebeuren 36% van alle verplaatsingen op de fiets, 24% met de auto. Amsterdammers fietsen samen twee miljoen kilometer per dag, dit is 50 keer de aarde rond.

Voor Open Vld is het een speerpunt om van zowel verkeer van buiten de stad als verkeer dat zich in de stad verplaatst te verduurzamen. Minder verplaatsingen met auto of motor en meer verplaatsingen te voet, op de fiets of met het openbaar vervoer.

1) De inrichting van onze straten wordt niet meer bepaald door het autoverkeer

Wanneer we keuzes maken over de wijze van vervoer we waar willen in onze stad, moet niet langer het aantal auto's dat door een straat kan rijden leidend zijn. Het is immers niet de auto die ergens moet geraken, maar de personen die er in zitten.

Een auto met één inzittende die 50 km/uur rijdt neemt 140 vierkante meter (m²) in beslag, geparkeerd 20 m². Een tram neem neemt per persoon (op basis van 50

inzittenden) zeven m² aan ruimte in, een fietser neemt vijf m² en een geparkeerde fiets twee m². Een voetganger neemt ook twee m² in en als hij stilstaat maar een halve vierkante meter. Als we de vraag moeten beantwoorden 'hoe geraken zo veel mogelijk mensen zo efficiënt en zo snel mogelijk op hun bestemming', is 'de auto' niet langer het antwoord op deze vraag.

2) Onze fietsinfrastructuur moet voldoen aan 3 criteria

Om Antwerpenaars aan te zetten om de fiets te nemen, is het essentieel om de fietsinfrastructuur aantrekkelijker en beter te maken. Hierbij zijn veiligheid (V), comfort (C) en korte routes (K) mogelijk maken het belangrijkste. De voorstellen die volgen komen nagenoeg altijd tegemoet aan deze criteria.

Een ander groot voordeel van investeren in fietsen is dat het rendeert. Het resulteert in minder files, minder ziekte-dagen, langere levensverwachting, minder slijtage van wegen, minder vervuiling en versterking van de lokale economie. Wie met de fiets winkelt spendeert gemiddeld meer dan wie met de auto komt winkelen. Bovendien zijn investeringen in fietsinfrastructuur doorgaans een stuk goedkoper dan andere transportinvesteringen.

Bij elke (her)inrichting van een straat moeten fietsers en voetgangers worden bevoordeeld boven auto's. Decennia lang was dit andersom. Als we de (her)inrichting van straten benaderen van de fietser gebeurt volgens een zogenaamde fietsladder, hoe hoger op de ladder des te beter. Als de hoogste trede niet gerealiseerd kan worden bij het (her)inrichten van een straat, volgt de trede lager. Bovenaan de ladder voor fietsers bij de (her)inrichting van straten staan de fietswegen (een andere route als het autoverkeer). Op de tweede trede staan fietspaden, deze moeten worden afgescheiden met hoogteverschillen tussen de autoweg én het voetpad (bijvoorbeeld door een stoeprand). Op drukke fiets- en voetpaden zonder afscheiding met een hoogte ontstaan er nu continu gevaarlijke situaties. Een voorbeeld hiervan is de as van Rooseveltplaats, Astridplein en Carnotstraat. De derde trede zijn fietsstraten en fietssuggestiestroken. De laatste trede zijn straten waar fietsers en ander verkeer de weg delen. Voor al de straten met gemengd verkeer geldt een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Op uitvalswegen en ringwegen is gescheiden verkeer de regel, dus worden gecombineerd met de eerste of de tweede trede. Zo creëren we veiligere wegen voor fietsers. (V, C, K)

Bij de (her)aanleg van wegen wordt er voor de fietsers asfalt gebruikt dat het comfort vergroot en moet er naar gestreefd worden om een breedte van 2,3 meter (één richting) te voorzien voor fietswegen – en paden. Momenteel worden fietsers ontmoedigd om bepaalde routes te nemen, omdat het comfort zwaar ondermaats is ondanks dat het misschien mooi is voor het straatbeeld. Denk bijvoorbeeld aan onnodig gebruik van hele kasseien of de structuurtegels op de leien tussen het Theaterplein en Nationale bank. Het wegdek van de fietser mag nooit onderdoen voor het wegdek van de auto. Uniform gebruik van materialen en infrastructurele maatregelen zorgen ervoor dat fietsers beter hun weg vinden en sneller herkennen waar hun plaats in het verkeer is. Ze zullen verkeerssituaties beter inschatten en

beter herkend worden door andere verkeersdeelnemers. Deze veiligheid door uniformiteit en herkenning kan ook worden verbeterd door meer en duidelijkere bewegwijzering. De districten en gekende en veel gebruikte bestemmingen zoals het Rivierenhof, Park Spoor Noord of het Museum voor de Schone Kunsten zouden onderwerp uit maken van de bewegwijzeringsborden. Borden worden voorzien van kilometeraanduiding en zouden op zo veel mogelijk knooppunten, en dus niet alleen fietsknooppunten, duidelijk zichtbaar geplaatst moeten worden.

Het verhogen van de duidelijkheid, uniformiteit en het comfort van de infrastructuur verhoogt met grote mate de veiligheid voor iedereen die zich begeeft in het verkeer. (V, C)

3) Veilige kruispunten

Om de veiligheid voor fietsers te verhogen worden conflictvrije kruispunten gecreëerd. Deze veiligere kruispunten kunnen op verschillende manieren worden ingepland. Afhankelijk van de beschikbare ruimte, drukte en verkeersstromen zijn er volgens ons 3 opties. (V, C)

- Alle fietsers en voetgangers krijgen tegelijk groen, afzonderlijk van de auto's (vierkant groen);
- Aparte fiets- en voetgangerslichten krijgen zo'n 4-6 seconden eerder groen;
- Vooraan bij het stoplicht een fietsersvak te voorzien (mits er ruimte is om stilstaande auto's tot vooraan te passeren)

4) Doorstroming voor fietsers

Fietsers kiezen bijna altijd voor de kortste route. Om hen alle keuzes voor routes te geven moeten missende schakels worden weggewerkt en ontbrekende fietspaden ingepast. De stad kan hierbij gebruik maken van verschillende beschikbare data en dataverzameling van hoe fietsers zich verplaatsen tussen bestemmingen. Er kunnen zogenaamde heatmaps gecreëerd worden om veel gebruikte routes in kaart te brengen en zo ontdekken welke desire lines er dynamisch ontstaan. Hierbij wordt aandachtig geobserveerd en geanalyseerd hoe fietsers zich gedragen en hoe zij hun route kiezen. Zo kunnen de perfecte fietspaden aangelegd worden in een park, op een plein of op een kruispunt. Vastgeroeste wijzen van denken brengt de al ingewikkelde mobiliteitssituatie in Antwerpen niet vooruit. (K, C)

Nog een maatregel die bijdraagt aan de 'kortste route' mogelijk maken voor fietsers, is dat eenrichtingsstraten in gedeelde zones niet gelden voor fietsers. De maximum snelheid 30 kilometer per uur in deze gedeelde zones maakt het mogelijk dat fietsers twee richtingen op rijden terwijl auto's maar een enkele richting op rijden. Ook zouden fietsers niet langer onnodig voor stoplichten moeten wachten. Waar ruimte is om een bocht naar rechts aan te leggen voor het kruispunt, moet deze worden aangelegd. Waar geen ruimte is, moeten fietsers bij zo veel mogelijk kruispunten vrij zijn om rechtsaf te slaan bij een rood licht (bord B22). (K, C)

Op wegen die veel gebruikt worden door fietsers worden er groene golven voor hen gecreëerd. Dit zijn meerdere opeenvolgende kruispunten met groene licht voor

fietsers wanneer zij ongeveer een snelheid van 20 kilometer per uur fietsen. In Kopenhagen, waar ze sinds 2007 al gebruik maken van groene golven voor fietsers hebben ze ondervonden dat dit de juiste snelheid is. 20 km/uur moedigt sommige fietsers aan iets harder te fietsen, maar moedigt snelle fietsers ook aan hun snelheid iets te minderen om de groene golf te gebruiken. Doordat trage fietsers een trapje bij doen en snelle fietsers wat vertragen, ontstaat er een veiligere situatie op de fietspaden. Op wegen waar groene golven niet haalbaar zijn en die wel druk befietst worden, kunnen verkeerslichten zo ingesteld worden dat fietser kortere wachttijden krijgen. (V, C)

Een grote frustratie van fietsers zijn gevaarlijke situaties die ontstaan wanneer de weg van fietsers wordt verspert of onnodig versmalt. Nagenoeg betreft het altijd situaties waarbij verkeersregels niet worden toegepast en ook niet correct gehandhaafd. Auto's die parkeren of stoppen op het fietspad of in bochten, dat zijn gevaarlijke situaties waar veel fietsers al wel eens een benauwd moment hebben ervaren. Hier moet strenger op gehandhaafd worden. Maar er zijn ook situaties die ontstaan door (tijdelijke) plaatsing van verkeers- en informatieborden langs en zelfs op fietswegen. Vijftig centimeter is hierbij de voorgeschreven afstand, aanbevolen wordt zelfs 75 centimeter. Met enige regelmaat wordt dit niet toegepast. Gelijkaardige gevaarlijke situaties ontstaan bij werken aan de weg. De stad moet ook hier de veiligheid van fietsers kunnen waarborgen. Een veilige zone van minimaal 1,5 meter voor voetgangers en fietsers in twee richtingen moet altijd gegarandeerd kunnen worden. De doorgang voor voetgangers en fietsers moet als laatste komen te vervallen als er gebrek komt aan ruimte. (V, C, K)

5) Veiligheid

Een probleem dat elke fietser waarschijnlijk weleens heeft ondervonden is dat zijn of haar fiets 'geleend', gestolen of gevandaliseerd wordt. Ondanks verschillende graveer- en sensibiliseringsacties blijven er veel fietsen gestolen worden. Daarom, maar ook vanwege de esthetiek van de publieke ruimte moeten veilige en goed onderhouden fietsenstallingen deel uit maken van een goede fietsinfrastructuur. Er moet een groter deel van de opbrengst van het autoparkeren bestemd worden voor fietsparkeren. De fietsboxen die in wijken geplaatst kunnen worden hebben de grootte van één autoparkeerplaats kan acht fietsen stallen. (V, C)

Om aan te moedigen dat mensen met de fiets naar het centrum komen om te winkelen moet er een bewaakte dagstalling komen voor fietsen. Dit kan tegen een kleine betaling van €2 bijvoorbeeld die je terug krijgt op vertoon van een kassaticket van een van de winkels. Voor dergelijke fietsparking zou er ook uitgekeken moeten worden naar parkeerwijzen die slim omgaan de beschikbare ruimte in het winkelcentrum. Er bestaan verschillende fietsparkeermethodes die hierop inspelen. voorbeelden zijn het dubbellaagse fiets parkeerrekken of geautomatiseerde fietsparkings met liften waarbij de fiets een plek krijgt ondergronds of juist in de hoogte. (V, C)

De fietsenstallingen aan de stations, en dan met name Berchem en Centraal, zijn een frequent doelwit van fietsendieven en vandalen. Open Vld pleit ervoor dat de

lokale politie toegang krijgt tot de beelden van de veiligheidscamera's in het station. Momenteel is het zo geregeld dat agenten naar Brussel moeten om beelden op te halen. Hiervoor zijn namelijk de NMBS en spoorwegpolitie bevoegd. Voor fietsstallingen en -parkings geldt dat zij allen worden uitgerust met camera's, dit geldt ook voor tijdelijke parkings bij evenementen. (V, C)

Lokfietsen blijken een effectief middel tegen fietsendiefstal. In Nederlandse regio's waar de politie deze opsporingsmethode inzet, daalt het aantal aangiften van gestolen fietsen met gemiddeld 40 procent, blijkt uit onderzoek van de Tilburg University. In Nederland zet de politie sinds 2009 regelmatig lokfietsen in op plekken waar veel rijwielen worden gestolen. Met een onzichtbaar ingebouwd track and tracesysteem kan de politie de lokfiets volgen en de dief bij de kraag grijpen.

De methode blijkt notoire fietsendieven af te schrikken, gezien de daling van het aantal aangiften. Het gunstige effect is blijvend, blijkt uit het onderzoek. Een jaar na de inzet van de lokfiets blijkt de afname nog even groot. Fietsendieven zijn er kennelijk van doordrongen dat de pakkans groter is geworden. Open Vld pleit ervoor om ook in Antwerpen lokfietsen in te zetten. De diefstallen plaag loopt momenteel uit de hand, waardoor veel mensen niet meer met de fiets naar Antwerpen willen komen. Dit is net het tegenovergestelde wat we willen bekomen op gebied van mobiliteit. (V)

6) Innovatie

Innoverende verkeerstoepassingen zijn er legio in Europa. Fietslanden bij uitstek Nederland en Denemarken testen om de haverklap nieuwe methoden om fietsers het nog aangenamer te maken. Wanneer Antwerpen daadwerkelijk de ambitie heeft om steden als Kopenhagen of Amsterdam bij te benen moet het ook sneller nieuwe toepassingen installeren en uittesten. Denk hier bijvoorbeeld aan sensoren die bij regen of bij koud weer wachttijden aan verkeerslichten verkorten ten gunste van fietsers, in Amsterdam krijgen fietsers die meewerken aan dataverzameling voor de stad een chip in hun fiets die hen bij verkeerslichten sneller voorrang geeft of het zogenaamde flexparkeren voor fietsers waarbij laad- en loszones buiten aangegeven tijden gebruikt worden voor fietsparkeren of rustplateaus voor fietsers aan stoplichten zodat ze niet af hoeven stappen. Toepassingen die het aangenamer en aantrekkelijker maken voor fietsers dienen als aanmoediging voor fietsers en mensen die een klein duwtje in de rug nodig hebben om (vaker) de fiets te nemen. (K, C)

Stations moeten uitgerust worden met publieke fietsherstelzuilen. Dit zijn zuilen in de publieke ruimte waar het nodige gereedschap te vinden is om je fiets te kunnen repareren. De fiets kan opgehangen worden aan de zuil die is voorzien van fietspomp, schroevendraaier, bandenwippers et cetera. Behalve stations kunnen ook andere fietsparkings, parken, winkelcentra, sportverenigingen en belangrijke fietsknooppunten hiermee uitgerust worden. (C)

De wijze hoe leveringen aan bedrijven, winkels en particulieren nu worden gedaan is niet langer houdbaar. Vrachtverkeer en grote bestelwagens moeten zich zo lang

mogelijk tot hun bestemming beperken tot special aangewezen wegen. In nauwe straten en wijken is geen plaats voor (zwaar) vrachtverkeer, dit veroorzaakt te veel onveilige situaties met dode hoeken en krappe bochten. Wanneer er transport- of overslaghubs gecreëerd worden aan de rand van de stad hoeven vrachtwagens en grote bestelwagens niet meer naar plekken die niet geschikt zijn voor hen. Vandaar kunnen de producten die hun bestemming in Antwerpen hebben worden overgeladen op kleinere (liefst elektrische) bestelwagens en indien mogelijk op cargobikes. (V)

Een ontwikkeling en grote trend van de laatste jaren is de elektrische fiets. De populariteit en gebruik is enorm gestegen. De elektrische fiets vergroot de radius dat mensen de fiets nemen om op hun bestemming te raken en steeds vaker wordt het als alternatief gebruikt voor de auto. Een verplaatsing van 10 tot 15 kilometer en zelfs verder is aangenaam om te doen met een elektrische fiets. Hier moet de infrastructuur ook op afgestemd worden. De stad, samen met de provincie en Vlaanderen investeert in brede fietspaden en fietssnelwegen om verschillende steden optimaal te verbinden.

In de stad moeten er ook oplossingen gezocht worden voor de elektrische fietsen. Eén maatregel dat de Open Vld alvast voorstelt is dat er een in de bebouwde kom een maximum snelheid moet komen voor elektrische fietsen. Het zijn vooral de 'speed pedelecs' die al voor gevaarlijke situaties hebben gezorgd, deze soort elektrische fietsen halen een snelheid van 45 km/h. Een maximumsnelheid van 30 km/h in de bebouwde kom van Antwerpen verhoogt de veiligheid voor hen en andere fietsers. (V)

7) Verdichting

Het Vèlo-systeem in Antwerpen is een enorm succes. Het aantal gebruikers, zowel Antwerpenaars als bezoekers, blijft jaar na jaar stijgen. De stad heeft een juiste balans gevonden om het gebied (aantal stations) en het aantal gebruikers te blijven uitbreiden zonder dat er problemen optreden. Dit is gezien de uitdaging die de verdeling van de fietsen met zich meebrengt een knappe prestatie. Deze uitbreiding moet verder gezet worden. Het blijven uitbreiden van het gebied met Vèlo-stations is essentieel voor de bereikbaarheid, alsook voor het gezonder en duurzamer maken van de stad. Behalve het Vèlo-systeem moet er ook verder gewerkt worden met de Blue Bikes, zeker voor mensen die een fiets langer willen gebruiken op een dag of voor hen die de Blue Bikes vaker in andere steden en gemeenten gebruiken, zal dit mogelijk de voorkeur hebben. (C)

Voor een verdere optimalisatie van de modal shift in de stad moet er een verdere afstemming plaatsvinden tussen de auto en het Vèlo-systeem. Momenteel zijn de Park and Ride (P+R) parkings voorzien van een goede aansluiting op het openbaar vervoer, maar moeten ook de keus hebben om de Vèlo te pakken om zich verder te verplaatsen. Mogelijk hebben zij net de bus of tram gemist of nemen zij liever de fiets. Rekening houdend met de nodige nabijheid van andere Vèlostations zouden de P+R parkings Blancefloerlaan 1 en 2, Schoonselhof en Bosuil uitgerust moeten worden met een Vèlostation direct bij de P+R parking.

8) Recycling van fietsen

Momenteel is het zo dat fietsen die gemerkt worden als fietswrak door de stad worden verwijderd en vernietigt. In tegenstelling tot gevonden en achtergelaten fietsen die een tweede leven kunnen krijgen via de kringwinkel. De methode dat gevonden fietsen hun weg vinden naar de kringwinkel moet zich uitbreiden naar fietswrakken. Niet als volledig wrak uiteraard, maar in de vorm van onderdelen. Een fiets zonder wiel(en) of zonder zadel of stuur, bezit nog vele waardevolle onderdelen die gebruikt kunnen worden om andere fietsen mee te herstellen. De kringwinkel zou een deel van de winkel met een selectie kunnen inrichten. Ook kunnen zij met een stand deelnemen aan de tweedehands (fiets)markten die de stad rijk is, zoals Bazaar Bicyclette.

9) Fietscultuur

De eerdere voorstellen dragen bij aan het verbeteren van de infrastructuur, de veiligheid van alle verkeersgebruikers en het comfort van de fietsers, en daarmee aan het aantrekkelijker maken om de fiets te gebruiken. Een stijgend fietsgebruik draagt ook bij aan het leefbaarder maken van Antwerpen. De lucht wordt schoner, er komt minder geluidhinder en het draagt bij aan de economie, allen ten gunste van de welvaart van de Antwerpenaars. En om dit uit te dragen stelt de Open Vld voor om het fietsgebruik in de schijnwerpers te zetten. Het huidige bestuur voert een sterk marketingbeleid rond fietsen, denk hierbij ook aan de start van De Ronde van Vlaanderen. Maar er kan nog een schepje bovenop.

Elk jaar organiseert de stad een Antwerpse fietsweek met activiteiten door de hele stad met bijvoorbeeld:

- fietsherstellingen op secundaire scholen;
- extra inzet van politie en parkeerbeheer rond foutparkeerders die het onveiliger maken voor fietsers,
- extra aandacht voor zichtbaarheid van fietsers;
- presentatie van een Antwerpse koerskalender waar alle wijk- en streekkoersen opstaan;
- fietstochten;
- nieuwe fietsregistratie acties

De focus moet liggen op jonge Antwerpenaars. Mensen die al op jonge leeftijd goed en veilig leren fietsen hebben daar hun hele leven profijt van. Bovendien vergoot het de kans dat zij ook als zij ouder zijn vaker de fiets als vervoersmiddel zullen kiezen.

In deze Antwerpse fietsweek moet de stad ook het initiatief nemen om elk jaar een Fietscongres te organiseren voor Antwerpenaars. Een participatief evenement met interessante sprekers, maar vooral een moment waar deelnemers samen kunnen discussiëren over het fietsbeleid in de stad en vervolgens adviezen en voorstellen kunnen formuleren aan de stad.