



Mobiliteit en
Openbare Werken



Vlaanderen op de fiets

Vlaanderen op de fiets

Vlaanderen op de fiets

Samen met het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest vormt Vlaanderen het Koninkrijk België. België ligt pal in het centrum van West-Europa en grenst aan de Noordzee, Nederland, Duitsland, het Groot-Hertogdom Luxemburg en Frankrijk. Vlaanderen wordt regionaal bestuurd door de Vlaamse Regering. Het is welvarend en dichtbevolkt. De hoofdstad van Vlaanderen is Brussel, dat een zelfstandig gewest vormt en tevens de hoofdstad van België is.

Vlaanderen heeft hoofdzakelijk een vlak reliëf. Tel daar de hoge bevolkingsdichtheid én het dichtste wegennet van Europa bij op en u begrijpt dat het een hoog potentieel fietsgebruik heeft. Vlaanderen staat trouwens bekend om zijn wielerkampioenen en klassieke wielervedstrijden. Je kunt gerust stellen dat zo goed als elke Vlaming de fiets in zijn hart draagt!

Door de toename van het autogebruik in de periode 1960-1980 kwam de fiets als dagelijks vervoermiddel echter in de verdrukking. In de jaren '80 begonnen de fietsers zich te organiseren. In de vroege jaren '90 begonnen enkele steden de fiets een volwaardige plek in hun mobiliteitsbeleid te geven. De Vlaamse overheid besloot om de lokale overheden actief te gaan ondersteunen bij de aanleg van fietspaden. De vijf provincies kregen de opdracht om samen een 'bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk' uit te tekenen.

In 2002 stelde de Vlaamse overheid het 'Vlaamse Totaalplan Fiets' samen, een beleidsdocument voor meer en veiliger fietsverkeer. Het vormt tot vandaag het voornaamste richtsnoer voor het fietsbeleid in Vlaanderen.

In deze brochure presenteren we u een overzicht van geslaagde beleidsinitiatieven op verschillende gebieden:

- infrastructuur
- educatie en sensibilisatie
- sociale economie
- toerisme.

Meer informatie over het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen vindt u op www.mobielvlaanderen.be.

Ik wens u alvast veel leesplezier.

Jan Pelckmans,
Fietsmanager

In een notendop

Oppervlakte: 13.522 km²

Bevolking: 5,9 miljoen (60% van de hele Belgische bevolking) - 434 inwoners per km²

Voornaamste steden: Brussel, Brugge, Gent, Antwerpen, Hasselt, Leuven

Taal: Nederlands.



Het fietsgebruik in Vlaanderen

Na de auto is de fiets het meest gebruikte vervoermiddel. Binnen de Europese Unie gebruiken de Vlamingen het vaakst de fiets, na de Denen en de Nederlanders. We mogen ervan uitgaan dat ongeveer 14% van de dagelijkse verplaatsingen in Vlaanderen met de fiets gemaakt wordt. Fietsen behoort, in de ene regio meer dan de andere, tot de volkscultuur, met een geschiedenis die teruggaat tot de eerste helft van de 20ste eeuw. Meer dan 60% van de huishoudens beschikt over twee of meer fietsen.

De fiets wordt in hoofdzaak gebruikt voor korte verplaatsingen, d.w.z. verplaatsingen over een afstand van max. 7,5 km. Toch grijpt men ook voor deze korte verplaatsingen in 55% van de gevallen nog naar de auto. Omdat het merendeel van de verplaatsingen in deze afstandsklasse zit, heeft het fietsgebruik dus nog een flink groeipotentieel.

De fiets is het meest gebruikte vervoermiddel voor verplaatsingen van en naar school. Als we alleen kijken naar de leerlingen die op minder dan 7,5 km van school wonen, dan neemt in heel wat Vlaamse gemeenten ruim de helft van hen de fiets.

Ook in het woon-werkverkeer zijn veel verplaatsingen korter dan 7,5 km. Toch is het aandeel van het fietsgebruik hier beduidend kleiner. Gemiddeld neemt 24% van de werknemers die minder dan 7,5 km moeten afleggen de fiets. Er zijn grote regionale verschillen.

In het winkelverkeer neemt de fiets een aandeel in van bijna 14% van de verplaatsingen.

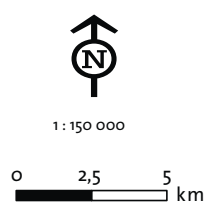
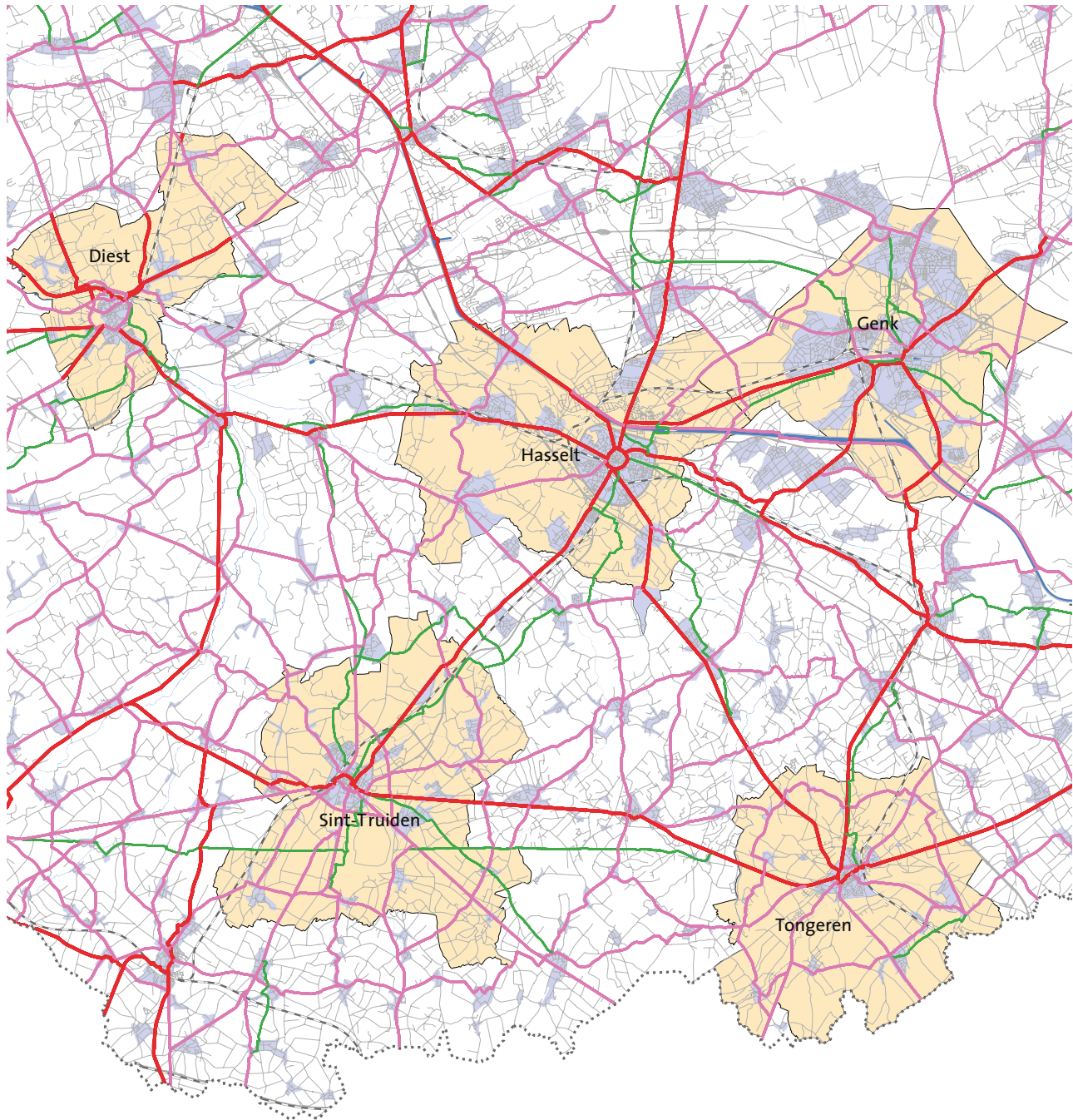
Ongeveer 30% van de fietsverplaatsingen in Vlaanderen is louter recreatief of sportief van aard. Het belang van dit fietsgebruik neemt nog altijd toe, door het groeiende succes van het recreatief knooppuntennetwerk dat inmiddels heel Vlaanderen bestrijkt (zie verder in deze brochure). Het is overigens goed om voor ogen te houden dat recreatief en sportief fietsen volgens gereden kilometers zwaarder weegt dan het functionele fietsverkeer.

Het hoogste percentage fietsers vinden we onder de jongeren (13-24 jaar). Deze jongeren stappen op latere leeftijd massaal over naar de auto. Een van de grote uitdagingen voor het fietsbeleid bestaat er net in om die jongeren - die per slot van rekening met de fiets opgroeien - ook tijdens hun beroepsactieve leeftijd voor de fiets te laten kiezen.

Ook bij 65-plussers groeit de populariteit van de fiets, o.a. door een groeiend aanbod in fietstoerisme. Op dat vlak zijn er aanzienlijke investeringen geweest.

Tot slot neemt ook het belang van de fiets toe in het voor- en natransport van het openbaar vervoer. De bouw van 'fietspunten' bij treinstations verbetert de onthaalinfrastructuur voor fietsers. Het feit dat de openbaarvervoermaatschappijen de fietsende klant met open armen ontvangen, zal de populariteit van de fiets zeker ten goede komen.

INFRASTRUCTUUR



Legende

- | | |
|--|--|
| — Hoofdfietsroute | — Wegennetwerk |
| — Functionele fietsroute | - - - Spoorwegen |
| — Alternatieve functionele fietsroute | — Waterwegen |
| | Bebouwd gebied |

Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk is een toekomstbeeld voor een netwerk van fietspaden dat zich uitstrekt over heel Vlaanderen. Het is in de eerste plaats bedoeld voor het zogenaamde 'functionele fietsverkeer' (woon-werk-, woon-school- en woon-winkelverkeer). Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk vormt de ruggengraat die verder verfijnd wordt op gemeentelijk niveau. Het bovenlokale fietsroutenetwerk is een van de centrale instrumenten van het Vlaamse fietsbeleid en is bedoeld om het fietsgebruik te stimuleren en veiliger te maken.

Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk is in de periode 1999-2000 door de provincies uitgetekend volgens een uniforme werkwijze, waarbij de bestaande provinciale netwerken maximaal op elkaar afgestemd werden. Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk telt bijna 12.000 kilometer fietsroutes. 23% van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk is vandaag uitgerust met fietspaden die aan de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen voldoen.

Het fietsroutenetwerk is gebaseerd op een toewijzing van potentiële fietsstromen aan het wegennet. Dat fietspotentieel bepaalt welke trajecten eerst gerealiseerd zullen worden.

De provincies en de Vlaamse overheid hebben overeenkomsten afgesloten voor de ondersteuning van het fietsbeleid. Doel: het bovenlokaal fietsroutenetwerk realiseren en de bevolking en de lokale besturen informeren, sensibiliseren en ondersteunen om het fietsgebruik

te bevorderen. De provincies hebben de rol van stimulator, coördinator en kwaliteitsbewaker van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk. Ze sensibiliseren de lokale besturen en bieden een inhoudelijke en materiële ondersteuning aan scholen en bedrijven.

Voor de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk zijn diverse financieringsinstrumenten uitgewerkt.

Op de eerste plaats zijn er natuurlijk de eigen investeringsprojecten van de wegbeheerders (de Vlaamse overheid voor de gewestwegen en de gemeenten voor de lokale wegen).

Daarnaast voorzien de Vlaamse overheid en de provincies in belangrijke subsidiebedragen voor de lokale overheden. Voor de aanleg van fietspaden langs gewestwegen kunnen de gemeenten subsidies ontvangen (tot 100%); de gemeenten treden hierbij zelf op als bouwheer.

Voor de subsidiëring van de aanleg van fietspaden langs lokale wegen is een Fietsfonds opgericht en zijn er samenwerkingsovereenkomsten met de vijf provincies afgesloten. Gemeenten kunnen 80% subsidies ontvangen voor de aanleg van fietspaden langs lokale wegen mits die deel uitmaken van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk. Voor elke euro die de provincie betaalt, legt de Vlaamse overheid een euro bij.

In totaal voorziet de Vlaamse overheid jaarlijks in een bedrag van 60 miljoen euro voor de aanleg van fietspaden (eigen projecten en subsidies). Over deze investeringen leest u meer op de volgende bladzijde.

De Vlaamse overheid investeert in fietsvoorzieningen

De Vlaamse overheid investeert in fietsvoorzieningen om de veiligheid van fietsers te verhogen en hun comfort te verbeteren. Er wordt geïnvesteerd in fietspaden langs gewestwegen en ook lokale overheden ontvangen subsidies. De aanleg van fietspaden van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk heeft voorrang.

In Vlaanderen werd de fiets, historisch gezien, vaak als vervoermiddel gebruikt. Met de opkomst van de auto kwam de positie van de fietser echter in de verdrukking. Een kentering kwam er in 1996 met de start van het mobiliteitsconvenantsbeleid. Dit beleid heeft voor een nieuwe dynamiek gezorgd. Sinds 2000 zitten de investeringen in veilige en comfortabele fietspaden duidelijk in een stroomversnelling.

Sinds 2006 investeert de Vlaamse overheid jaarlijks 60 miljoen euro in de aanleg van nieuwe en de verbetering van bestaande fietspaden. Om de totale investeringen in fietspaden in Vlaanderen te kennen moeten we daar nog de bedragen van de provincies, de gemeenten en nog enkele andere overheidsinstanties bij optellen.

Investeringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer

Het investeringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer van de Vlaamse overheid voorziet in de aanleg en verbetering van fietsinfrastructuur in het kader van het structureel onderhoud van wegen en de aanleg van fietspaden, de herinrichting van doortochten en het wegwerken van gevaarlijke punten. Jaarlijks gaat het om een budget van circa 20 miljoen euro.



Mobiliteitsconvenant

Door middel van mobiliteitsconvenants maken de Vlaamse overheid, de provincies, de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn en de gemeenten afspraken over mobiliteitsprojecten in de gemeenten. Voor 19 types van mobiliteitsprojecten kunnen zgn. 'modules' afgesloten worden. De betrokken gemeenten moeten een goedgekeurd mobiliteitsplan hebben. In het kader van het mobiliteitsconvenant voorziet module 13 bv. in subsidiëring bij de aanleg of verbetering van fietspaden langs gewestwegen door de lokale overheid. Naar gelang van de prioriteit van het fietspad wordt een subsidie van 80 of 100% verstrekt. In de periode 2000-2008 heeft de Vlaamse overheid ruim 280 miljoen euro toegekend aan

de hand van deze module. Bestemming: de realisatie van meer dan 840 km veilige fietspaden.

Fietsfonds

Het Fietsfonds is in 2006 in het leven geroepen om de aanleg en de verbetering financieel te ondersteunen van fietspaden langs wegen die niet door het gewest beheerd worden. Dit gebeurt in het kader van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk. De Vlaamse overheid voorziet in een jaarlijks budget van 10 miljoen euro. De vijf Vlaamse provincies voorzien in hetzelfde bedrag. De subsidie bedraagt 80% van de kosten voor het fietspad. Er zijn op dit ogenblik 169 fietsfondsdossiers in behandeling.





Gevaarlijkepuntenproject Vlaanderen: investeren in een betere verkeersveiligheid

Bij de aanvang van de 21ste eeuw scoorde Vlaanderen in vergelijking met andere Europese regio's niet goed op het vlak van de verkeersveiligheid. De Vlaamse Regering besloot daarom een grote inhaalbeweging te maken. Er kwam extra aandacht voor educatie, sensibilisatie en handhaving. Ook werd een grootschalig project opgezet om de dringendste infrastructurele knelpunten weg te werken. De Vlaamse Regering heeft daartoe een lijst van 800 'gevaarlijke punten' en 'gevaarlijke zones' opgesteld. In totaal zal er 550 miljoen euro extra geïnvesteerd worden om deze gevaarlijke punten weg te werken.

Hoe zijn die gevaarlijke punten en zones gekozen?

De Vlaamse overheid werkte op basis van de ongevallenstatistieken voor periodes van telkens drie jaar: 1997-1999, 1998-2000, 1999-2001. Als de gemiddelde ongevallencijfers over drie jaar in beschouwing genomen worden, kan de toevalsfactor voor elke plaats immers beperkt worden. Elke plaats kreeg een prioriteitswaarde aan de hand van de formule: $P = (5 \times \text{aantal dodelijke ongevallen}) + (3 \times \text{aantal ongevallen met een zwaargewonde}) + (1 \times \text{aantal ongevallen met lichtgewonde})$. We spreken van een 'gevaarlijk punt' als er zich op een bepaalde plaats minstens drie ongevallen met letsel voorgedaan hebben in drie jaar tijd en als de prioriteitswaarde er minstens 15 bedraagt. Deden de ongevallen zich niet op één plaats voor, maar in een bepaalde zone, dan spreken we van een 'gevaarlijke zone'.

Standaardmethode en jaarprogramma zorgen voor snelle uitvoering

De Tijdelijke Vennootschap Veilig Verkeer Vlaanderen (TV3V) treedt op als gedelegeerd bouwheer voor het Gevaarlijkepuntenproject, in nauwe samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer van de Vlaamse overheid. De 800 gevaarlijke punten worden weggewerkt aan de hand van een 'rollend meerjarenprogramma'. Indien voetgangers of fietsers betrokken waren bij de

ongevallen, krijgen deze gevaarlijke punten of zones een hogere gewogen prioriteit en worden ze dus versneld weggewerkt.

Inmiddels heeft TV3V een Leidraad Veilig Verkeer Vlaanderen ontworpen met inbreng van de know-how en ervaring van het agentschap. Deze leidraad biedt typeoplossingen en een beslissingboom aan zodat niet telkens voor elk nieuw project een nieuwe oplossing gevonden moet worden. Projectbesprekingen zorgen ervoor dat de standaardoplossing ingepast wordt in de lokale randvoorwaarden zodat het project op maat wordt gemaakt. In de Provinciale Auditcommissie resp. de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid wordt vervolgens elk conceptvoorstel met alle relevante bestuursniveaus en instanties (gemeenten, provincies, lokale politie en zo meer) besproken. Op die manier is een maximale afstemming mogelijk met de beleidsplannen van die instanties.

Aandacht voor de menselijke kant

Het Gevaarlijkepuntenproject heeft oog voor overleg en maatschappelijk draagvlak. Infrastructurele ingrepen worden uitgewerkt vanuit de invalshoek *verkeersveiligheid*. Meerdere belangenverenigingen werden betrokken bij het volledige proces. De *Ouders van verongelukte kinderen*, de *Voetgangersbeweging* en de *Fietzersbond* zetelen in de stuurgroep van het project en verzorgen de organisatorische begeleiding van het project en geven advies.

In 2003 viel het startschot van dit omvangrijke project. In de loop van het eerste jaar van het meerjarenprogramma is voor 250 prioritaire punten een concept gemaakt en voorgelegd aan de betrokken commissies. In 2004 volgde al een eerste spadesteek voor het wegwerken van een gevaarlijk punt. Begin 2009 zijn 77 % van de 800 gevaarlijke punten en zones afgewerkt of effectief aanbesteed.

Meer informatie over infrastructuur

Vlaamse overheid

Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid
Koning Albert II-laan 20 bus 2
1000 Brussel
e-mail: mobiliteit.verkeersveiligheid@vlaanderen.be
www.mobielvlaanderen.be

Agentschap Wegen en Verkeer
Koning Albert II-laan 20 bus 4
1000 Brussel
T +32 2 553 79 01
F +32 2 553 79 05
e-mail: wegen.verkeer@vlaanderen.be
www.wegen.vlaanderen.be

EDUCATIE EN SENSIBILISATIE

HEEN-EN-WEER-WEEK

VARIEER IN HET VERKEER.BE

ik kyoto*

VAN 4 TOT 29 MEI 2009

* **kyotoën** [onov. ww.; kyotode, heeft gekyotood] **1** naar het werk stappen, fietsen, sporen, bussen en/of carpoolen **2** duurzaam pendelen

ik kyoto

Ruim 10% van de werknemers fietst naar het werk

In Vlaanderen rijden bijna 7 op 10 werknemers in hun eentje met de auto naar het werk. Het fietsgebruik schommelt tussen 10 en 15 %. Aangezien ongeveer de helft van de werknemers op 'fietsbare' afstand van het werk woont, heeft de fiets nog een groot groeipotentieel.

Met de sensibilisatiecampagne 'ik kyoto' overtuigt de Bond Beter Leefmilieu (BBL) de werknemers om meer te fietsen. De campagne loopt in samenwerking met de Vlaamse overheid. Het initiatief startte in 2004 in drie Vlaamse steden onder de noemer 'Fiets naar Kyoto'. In 2007 breidde 'Fiets naar Kyoto' uit naar alle duurzame vervoersmodi (te voet, fiets, openbaar vervoer en carpooling) en werd de titel omgedoopt tot 'ik kyoto'.

Werkgevers én werknemers sensibiliseren

'ik kyoto' benadert zowel bedrijven als werknemers en houdt de drempel laag. Werkgevers en werknemers zetten elkaar aan tot duurzaam gedrag. De werkgever schrijft zich in via de website www.ikkyoto.be en duidt een interne campagneleider aan. BBL zorgt voor het nodige sensibilisatiemateriaal (folder, affiche, nieuwsbrieven, website ...) en een grote prijzenpot (30 000 euro). De bedrijven krijgen concrete tips voor een beter mobiliteitsmanagement.

Elke deelnemer registreert dagelijks met welk vervoermiddel hij of zij naar het werk pendelt en hoeveel kilometers hij of zij aflegt. Deze registratie krijgt een centrale plek in de campagne. Op die manier worden de deelnemers zich bewust van hun verplaatsingsgedrag. Op de website zien de werknemers hoeveel CO₂ ze besparen als ze niet met de auto naar het werk rijden. De campagne bereikt zowel werknemers die al geregeld

naar het werk fietsen als werknemers die voor het eerst de fiets uitproberen. Frequente fietsers kunnen zich profileren als 'ambassadeur'. Nieuwkomers krijgen persoonlijk reisadvies.

Indrukwekkende resultaten

Jaar na jaar bereikt 'ik kyoto' steeds meer bedrijven en werknemers. In 2008 namen meer dan 11 000 werknemers van bijna 350 bedrijven deel. Samen legden ze ruim 4 miljoen kilometer af. Zo bespaarden ze liefst 900 ton CO₂. De actie was in 50 bedrijven de aanleiding om diverse structurele maatregelen te nemen, zoals het invoeren van een fietsvergoeding en het plaatsen van kwaliteitsvolle fietsenstallingen. De fiets was heel sterk vertegenwoordigd:

- 84 % van de deelnemers maakte gebruik van de fiets;
- 38 % van het totaal aantal kilometers werden met de fiets afgelegd;
- de fietsers zorgden voor 44 % van de totale CO₂-besparing van 'ik kyoto';
- bij de nieuwkomers koos 86 % voor de fiets.

Elk jaar wordt de campagne grondig geëvalueerd qua gebruiksvriendelijkheid en effectiviteit. Hieruit blijkt dat bijna 2 000 werknemers die voorheen met de auto naar het werk kwamen, nu voor duurzame mobiliteit kiezen. Drie maanden na de campagne blijkt 98 % van alle deelnemers nog altijd duurzaam te pendelen.

En het succes duurt voort: 420 bedrijven, die samen 15 000 werknemers tellen, hebben zich ingeschreven voor 'ik kyoto', editie 2009.

FIETS JE HIP

EN SPAAR VOOR
EEN EXCLUSIEVE
FIETSTAS
VAN WALTER
VAN BEIRENDONCK

MET
BELGERINKEL
NAAR DE
WINKEL

VAN 16 MEI TOT 20 JUNI

EEN INITATIEF VAN
BOND BETER LEEFMILIEU,
UNIZO, CM & FIETSEBOND



Met Belgerinkel naar de Winkel

‘Met Belgerinkel naar de Winkel’ is de grootste fietscampagne in Vlaanderen. Het is een laagdrempelige actie van de Bond Beter Leefmilieu (BBL) in samenwerking met de Unie van Zelfstandige Ondernemers (UNIZO), de Christelijke Mutualiteit, de Fietzersbond en de Vlaamse overheid.

De campagne zet het publiek er toe aan om de dagelijkse boodschappen met de fiets te doen en te kiezen voor de lokale handelaar in de buurt. Op die manier zorgt elke fietsende klant mee voor meer zuurstof in de gemeente, veiligere wegen en een bloeiende middenstand. Uit een enquête bij de deelnemers blijkt dat 28% effectief meer fietst dankzij het wervende karakter van de campagne.

Hoe gaat de campagne in zijn werk?

Steden en gemeenten zorgen voor de lokale organisatie. Daarbij kunnen ze rekenen op een brede ondersteuning met campagnemateriaal. In 2009 is gekozen voor een vernieuwd concept. Centraal in de campagne staat een speciale fietstas, ontworpen door de Belgische modeontwerper Walter Van Beirendonck. Als klant kan je voor deze fietstas sparen. Elke keer je met de fiets gaat winkelen, krijg je bij de deelnemende handelaars een zegeltje op je spaarkaart. Met een volle spaarkaart kan je als klant zo’n hippe fietstas bestellen en tegen fikse korting aankopen bij de lokale fietshandelaar. Een mediacampagne en een modeshow maken van de fietstas een uniek hebbeding. Zo worden meer dan ooit nieuwe en zeker jongere klanten warm gemaakt voor de fiets.

Met een heuse modefoto als campagnebeeld kiest ‘Met Belgerinkel naar de Winkel’ een jong en modieus imago voor de fiets. De slagzin “Fiets je hip” vat dit mooi samen. De campagne loopt van 16 mei tot 20 juni 2009. De campagne start met een modeshow in modestad Antwerpen. Naar aanleiding van het thema ‘fietsen en fashion’ is een Belgische Cycle Chic blog gestart (www.cyclechic.be).

Zes miljoen kilometer

De Bond Beter Leefmilieu organiseert deze campagne in 2009 voor de achtste keer. In 2002 sprongen 43 gemeenten en ruim 3.500 handelaars op de fiets. Sindsdien kent de campagne een continue groei. In 2008 namen maar liefst 183 gemeenten en ruim 15.500 handelaars deel. In totaal fietsten 113.000 deelnemers 6 miljoen kilometer bij elkaar (of 157 keer rond de aarde). 3,2 miljoen Vlamingen werden met de campagne bereikt.

Sinds 2007 organiseert IVN in overleg met BBL ook een ‘Met Belgerinkel naar de Winkel’ in Nederland (www.belgerinkel.nl). De fietstersorganisatie Gracq organiseert de campagne ‘Met Belgerinkel naar de Winkel’ voor het eerst ook in Brussel van 16 mei tot 20 juni.



De Fietsbrevetten

Om ervoor te zorgen dat onze kinderen zich veilig in het verkeer kunnen begeven, moeten zij in eerste instantie de nodige vaardigheden onder de knie hebben. Fietsbrevetten vormen daartoe een stimulans en een praktisch hulpmiddel voor de leerkrachten.

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) heeft behalve vier voetgangersbrevetten ook drie fietsbrevetten ontwikkeld en uitgebracht. Daarmee wil de VSV leerkrachten in het basisonderwijs een hulpmiddel aanreiken om kinderen grondig voor te bereiden op hun deelname aan het verkeer. De brevetten vormen een houvast voor leerkrachten om van de fietslessen echte praktijklessen te maken.

Een kind kan in de lagere school drie fietsbrevetten behalen. Eerst ben je Startfietser, dan Vaardige Fietser en tot slot Superfietser. Bij de eerste twee fietsbrevetten ligt het accent nog meer op fietsvaardigheid. De Superfietser moet tonen dat hij een aantal verkeersvaardigheden beheerst in het echte verkeer. Voor het behalen van elk fietsbrevet krijgt ieder kind een beloning op zijn eigen niveau.

Uiteraard kan er best al met fietsvaardigheidstraining gestart worden vanaf de kleuterjaren, maar het is pas in de tweede graad van het lager onderwijs dat een eerste fietsbrevet aan de orde is. Startfietsters en Vaardige fietsters leggen een test af in een beschermde omgeving. Pas als jonge fietsers dat stadium doorlopen hebben en vaak hun fietsvaardigheden en verkeersvoorbereidend gedrag hebben getraind, kunnen ze hun brevet van Superfietser behalen. De Superfietser legt een test af in het échte verkeer en laat daar zien dat hij veilig op straat

kan fietsen. Verkeersvaardigheid trainen en testen op de openbare weg doe je best in een verkeersomgeving met weinig en langzaam verkeer, een rustige wijk dus. Zo'n trainingsomgeving is op verschillende plaatsen in Vlaanderen bewegwijzerd en noemen we een Verkeerseducatieve Route.

Een fietsbrevet is, net zoals een zwembrevet, een symbool om kinderen te belonen voor wat ze in praktijk kunnen. Maar veilig fietsen leer je al evenmin in de klas als zwemmen. Een fietsbrevet is voor de ouders een bewijs dat hun kind op school fietstraining krijgt en op een bepaald moment geslaagd is voor een test. Om de leerkrachten te helpen bij de fietstraining heeft de Vlaamse Stichting Verkeerskunde ook een handleiding samengesteld: FietsIEfietS.

Twintigduizend brevetten per jaar

Voetgangers- en fietsbrevetten zijn in 2005 voor het eerst uitgebracht. Sindsdien worden er jaarlijks ruim 20.000 uitgereikt, waarvan zo'n 4.000 aan Superfietsters.

Het is de bedoeling om het project voort te zetten en uit te breiden, zodat elk kind in Vlaanderen zich op het einde van de lagere school Superfietser kan noemen.

Goed gezien?

Om de verkeersveiligheid te verhogen, moeten we zwakke weggebruikers weerbaarder maken. Dat ze de risico's van de dode hoek kennen en begrijpen, vormt daar een belangrijk aspect van. Elk jaar vallen er immers nog te veel dodelijke slachtoffers te betreuren bij dodehoekongevallen met fietsers.

SAV, de beroepsvereniging van de transporteurs, en de Fietzersbond hadden beide al een sensibilisatieproject in verband met de risico's van dodehoekongevallen.

Met het project 'Goed gezien?' slaan SAV en de Fietzersbond nu de handen in elkaar voor een grote campagne die gesteund wordt door de Vlaamse overheid.

Er is een nieuw lessenpakket dat bestaat uit een handleiding en een werkboekje voor de leerlingen. Het werkboekje is gemaakt voor 10- tot 12-jarigen, maar kan ook nuttig zijn voor de leerlingen van het eerste jaar secundair. Het bestaat uit oefeningen met fotomateriaal. In de handleiding vinden de leerkrachten uitgebreide



informatie om veilig fiets- en stapgedrag in de buurt van vrachtwagens aan te leren. Op de praktijk gerichte verkeerseducatie is essentieel, maar vormt vaak een drempel voor de leerkrachten. De handleiding wil hen graag over de streep trekken.

Bij de campagne wordt ook nascholing opgezet die het lessenpakket uitgebreid toelicht en de praktijklessen demonstreert. Scholen kunnen zelfs een heuse vrachtwagen aanvragen. Het project gaat in september

2009 van start. De scholen krijgen in mei een brief met de nodige informatie.

Affiches en informatiefolders bij de campagne richten zich niet uitsluitend tot kinderen, maar willen een breed publiek sensibiliseren. Ook volwassenen moeten immers kunnen inschatten welke risico's er in de omgeving van een vrachtwagen zijn.



Het gevaar zit in de dode hoek

Meer informatie over educatie en sensibilisatie

Enthousiaste Europese fietspartners gezocht

ik kyoto en Met Belgerinkel naar de Winkel zetten meer dan 100.000 klanten en werknemers op de fiets. Bond Beter Leefmilieu zoekt partners om deze sensibilisatiecampagnes verder te verspreiden in Europa en wil graag ervaringen uitwisselen of zelfs een gezamenlijk Europees project opzetten

Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen vzw
Tweekerkenstraat 47
1000 Brussel
T +32 2 282 17 20
F +32 2 230 53 89
info@bblv.be
www.bblv.be

Bond Beter Leefmilieu is de onafhankelijke federatie van meer dan 140 natuur- en milieuverenigingen in Vlaanderen. Ons doel? Gezonde lucht. Helder water. Duurzame mobiliteit. Natuur om van te genieten.

Fietsbrevetten

Vlaamse Stichting Verkeerskunde
Louizastraat 40
2800 Mechelen
T +32 15 44 65 50
F +32 15 44 65 59
info@verkeerskunde.be
www.verkeerskunde.be

Goed gezien?

Fietzersbond vzw
Boomgaardstraat 22 bus 57
2600 Berchem
T +32 3 231 92 95
F +32 3 231 45 79
info@fietzersbond.be
www.fietzersbond.be

SAV

Land van Rodelaan 20
9050 Gentbrugge
T +32 9 210 82 10
F +32 9 232 22 79
info@sav.be
www.sav.be

SOCIALE ECONOMIE



Mobiel én sociaal

Fietspunten

In 2007 heeft de NMBS Holding de eerste acht 'fietspunten' opgericht. Deze bieden fietsdiensten aan in de directe omgeving van mobiliteitsknooppunten, in eerste instantie dus aan stations. Fietspunten zorgen voor toezicht op de fietsenstallingen en onderhouden ze. Ze verhuren ook fietsen en bieden kleine herstellingen aan volgens het thuiskomprincipe (veilig en reglementair thuiskomen). Voor die dienstverlening doen de fietspunten een beroep op mensen die moeilijk hun weg vinden naar het reguliere arbeidscircuit. Door de koppeling van de fietsdienstverlening aan sociale tewerkstelling worden er behalve een netwerk van servicestations ook meer dan honderd sociale en duurzame jobs gecreëerd. Een mooie sociale en mobiele tandem, dus: er komt meer werk voor kansengroepen én fietsgebruikers kunnen genieten van een betere dienstverlening.

Na een oproep van de NBMS Holding in verband met het beheer van fietsenstallingen ontstond het idee van de fietspunten vanuit de knowhow en expertise van fietsondernemingen in de sociale economie. Het aanbod groeit ook in 2009 nog altijd fors. Tegen het einde van dit jaar zullen er waarschijnlijk 36 fietspunten actief zijn: 28 in Vlaanderen, 4 in Brussel en 4 in Wallonië.

Fietspunten vind je in: Oostende, Brugge, Torhout, Roeselare, Kortrijk, Zottegem, Deinze, Gent Dampoort, Gent Sint-Pieters, Lokeren, Sint-Niklaas, Aalst, Antwerpen, Berchem, Londerzeel, Mechelen, Lier, Mol, Herentals, Turnhout, Vilvoorde, Liedekerke, Halle, Brussel (4), Leuven, Aarschot, Hasselt, Genk, Diepenbeek, Sint-Truiden, Luik, Bergen, Namen en Ottignies.

Studentenfietsen voor veilig-mobiele studenten

Als student kan je tegenwoordig in zowat elke grote studentenstad een fiets huren. Ondertussen staan er in een elftal steden meer dan 12.000 goed onderhouden en volledig reglementaire studentenfietsen te wachten op een tijdelijk nieuw baasje. Afhankelijk van de stad of de verhuurformule kunnen studenten voor een prikke een nieuwe fiets of een recuperatiefiets huren. Daarbij hoort altijd een onderhoudscontract, zodat onze studenten veiliger rijden dankzij goed onderhouden remmen en lichten.

Studentenfietsen vind je momenteel in Antwerpen, Boom, Kortrijk, Brugge, Leuven, Aarschot, Brussel, Oostende, Gent, Hasselt en Diepenbeek.

Meer informatie over fietspunten en studentenfietsen

FIETSenWERK
F. Rooseveltplaats 1A
2060 Antwerpen
T +32 3 475 27 93
F +32 3 218 15 85
www.FIETSenWERK.be

TOERISME



Recreatief knooppuntennetwerk dekt nagenoeg heel Vlaanderen

Vlaanderen is zo goed als volledig met recreatieve fietsnetwerken bedekt. Fietsnetwerken vormen een innovatief concept voor de bewegwijzering van fietstrajecten, dat zijn oorsprong vond in Limburg en ondertussen in heel Vlaanderen een succesverhaal werd. Dankzij de fietsnetwerken stippel je zelf je fietstocht uit. Zo lang of zo kort, zo lastig of zo vlak als je zelf maar wil.

Het concept van de fietsnetwerken is nochtans heel eenvoudig. Het gaat om een geheel van fietstrajecten die in beide richtingen worden bewegwijzerd. Waar de fietstrajecten elkaar kruisen, ontstaat een knooppunt. Dit knooppunt krijgt een knooppuntnummer. Op die manier ontstaat een netwerk van routes en knooppunten. Op een knooppunt krijgt de fietser de mogelijkheid om naar eigen keuze de weg naar een ander knooppunt in te slaan.

Een fietsnetwerk stelt de fietser dus in staat om zijn fietsprogramma à la carte samen te stellen. Het enige wat je nodig hebt, is een fietskaart van de regio die je wil verkennen. Je noteert vooraf de knooppunten waar je langsheen wil fietsen in de juiste volgorde. Daarna stap je op de fiets. Het enige wat je moet doen, is de bordjes volgen die je van het ene naar het andere knooppunt loodsen.

Lengte van het fietsnetwerk per provincie:

- West-Vlaanderen: 2.508 km
 - Oost-Vlaanderen: 3.173 km
 - Antwerpen: 2.540 km
 - Limburg: 1.862 km
 - Vlaams Brabant: 1.200 km
- Totaal Vlaanderen: 11.283 km**

De fietsnetwerken zijn een groot succes. Fietskaarten vliegen bij de toeristische diensten de deur uit. Sinds vorig jaar worden de gebruikers in enkele regio's geteld. De cijfers zijn alvast gunstig.

Nu het fietsnetwerk zo goed als gebiedsdekkend is in heel Vlaanderen gaat de aandacht vooral naar productontwikkeling op het netwerk en optimalisering van de randinfrastructuur. Digitale routeplanners waarmee men met enkele muisklikken routes kan samenstellen zullen in de toekomst evolueren naar echte reisplanners waarmee de fietser niet alleen zijn fietsroute kan samenstellen maar ook informatie kan krijgen over hotels, bezienswaardigheden, enzovoort.

Meer informatie over toerisme

Toerisme Vlaanderen
Grasmarkt 61
1000 Brussel
T + 32 2 504 04 41
F + 32 2 504 04 05
e-mail via de website www.toerismevlaanderen.be
www.visitflanders.com

Toerisme Vlaanderen bevordert het vrijetijds- en zakentoeisme in en naar Vlaanderen en zorgt voor een kwaliteitsvolle ontwikkeling van het toeristisch aanbod.



Colofon

Een uitgave van de Vlaamse overheid
Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid

Deze publicatie is tot stand gekomen met de medewerking van:



Verantwoordelijke uitgever
ir. Fernand Desmyter
secretaris-generaal
Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Koning Albert II-laan 20 bus 2
1000 Brussel

Coördinatie
Marijke Mommaerts, Aaron Van Schoor

Met dank voor het gebruik van het foto- en illustratiemateriaal aan:
Bond Beter Leefmilieu: p. 16 en 18
Departement Mobiliteit en Openbare Werken: p. 8 en 12 (Jan Swinnen)
FIETSenWERK: p. 26
Fietzersbond: p. 10-11 (Patrick D'haese), p. 22-23 (Stefan Dewickere)
Provincie West-Vlaanderen: p. 20
Toerisme Vlaanderen: p. 4 (D. Rys) en p. 30
Westtoer: coverfoto

Lay-out en drukwerk
Digitale Drukkerij, Agentschap Facilitair Management

Depotnummer
D/2009/3241/196

Uitgave
Mei 2009

