Districtsraadsverkiezingen 2018: 11 maal Deurne fietsdistrict

In woorden staan alle partijen voluit achter de fiets, maar in de praktijk durft dat al eens tegenvallen. Straten worden nog steeds aangelegd vanuit het standpunt van de auto, bus of tram. Fietsers en voetgangers krijgen letterlijk de restruimte en moeten steeds meer een bochtig parcours volgen of op knopjes drukken om te mogen oversteken.
Als we meer mensen aan het fietsen willen krijgen, is het belangrijk dat politici en wegbeheerders tonen dat fietsers niet de 'marginalen van de weg' zijn. Maak van de fiets een evenwaardig alternatief voor de auto. Door systematisch hinderlijke infrastructuurelementen weg te werken. Door de durf om keuzes te maken, waarbij de veiligheid en het comfort van de fietser voorrang krijgen. Ook als je daarbij tegen de haren instrijkt van een pak mensen.
De Fietsersbond Deurne heeft naar aanleiding van de komende districtsraadsverkiezingen een 11-puntenplan opgemaakt. Met deze 11 punten willen we dingen echt zien veranderen in het straatbeeld, met als doel dat de basis fietsinfrastructuur in Deurne tegen het eind van de volgende legislatuur naar een hoger niveau wordt getild. Alle partijen die in Deurne opkomen, krijgen de kans om met een duidelijke 'ja' of 'nee' aan te geven welke punten ze willen uitvoeren. De inhoud van de 11 punten en de reactie van de partijen zullen later dit jaar uitgebreid naar onze leden en sympathisanten worden gecommuniceerd.
Fietsersbond Deurne wil na de verkiezingen op een constructieve wijze met het nieuwe districtsbestuur samenwerken om deze punten te realiseren.

1. **Strikte toepassing van het 30/50/70-principe tegen 2020**
   Velen onder ons onderschatten nog steeds het gevaar van snelheid. De kans dat een voetganger of fietser overlijdt bij een aanrijding met een auto die tegen 50 kilometer per uur rijdt, is 60 procent. Rijdt die auto 30 kilometer per uur, dan is dat 'slechts' 15 procent. De Fietsersbond vraagt daarom dat het 30/50/70-principe wordt toegepast: als er maximum aan 30 km/u mag worden gereden, dan kan gemengd verkeer zonder een apart fietspad. Waar men tot 50 km/u mag rijden, hoort minimaal een aanliggende fietspad. Op wegen waar men tot 70 km/u mag rijden, zijn afgescheiden fietspaden noodzakelijk.
   Belangrijk hierbij is dat het principe eerst komt en daarna de infrastructuur. Pas dus eerst de snelheid aan aan de bestaande fietsinfrastructuur, in plaats van omgekeerd. Mensenlevens zijn nu eenmaal belangrijker dan het feit dat de toegelaten snelheid tot aan de heraanleg tijdelijk naar beneden gaat. In straten die nu nog niet aan het principe voldoen, moet de toegelaten snelheid tegen 2020 worden aangepast. Onderstaande link geeft een kaart met alle straten die na de uitrol van de geplande zones 30 niet aan het 30-50-70-principe zullen voldoen.
   https://drive.google.com/open?id=1C8T3IkyhH2SRB0tLnnxicmuHnGa-6xuF&usp=sharing
2. **Doorgaand en sluipverkeer uit woonwijken halen via circulatieplannen en verkeersfilters**
   Doorgaand en sluipverkeer uit woonwijken halen is de goedkoopste fietsinfrastructuur die er is. Enkel bestemmingsverkeer in combinatie met zone 30 leidt tot een fietsvriendelijke

woonbuurt. De toenemende populariteit van de Waze app, die verkeer door woonwijken stuurt, maakt de nood om doorgaand en sluipverkeer fysiek onmogelijk te maken alleen maar nijpender.
Het beste fietsplan is dus een autoplan. De auto heeft een plaats in de stad, maar niet als hoofdtransportmiddel en voor elk doel. Door die plaats doordacht toe te wijzen, laten we andere vervoersmiddelen beter renderen.
Dit principe stond trouwens in het bestuursakkoord 2013-2018 van de Stad Antwerpen, maar is in de praktijk nauwelijks tot uiting gekomen. De zones 30 voor de woonbuurten worden momenteel ingevoerd, maar het doorgaand en sluipverkeer wordt nog niet onmogelijk gemaakt. In de volgende bestuursperiode moet dat véél beter.

3. **Fietspaden voorrangsstrepen geven bij het kruisen van zijstraten**
   Er zijn veel fietspaden die ter hoogte van de zijstraten niet voorzien zijn van witte onderbroken strepen. Dit betekent dat het fietspad aan elke zijstraat ophoudt en de fietser voorrang van rechts moet verlenen. Ook indien het fietspad over de kruising heen verhoogd is aangelegd of met een rode ondergrond is doorgetrokken. De fietser krijgt hier tegengestelde signalen mee, wat tot onnodige verwarring en gevaarlijke situaties leidt.
   De voorrang van rechts is logisch in woonstraten zonder fietspaden, maar niet waar er wel een fietspad aanwezig is. Laten we die onduidelijkheid wegnemen en de fietspaden met witte onderbroken strepen over de kruisingen doortrekken. Meer dan een goede pot verf is hiervoor niet nodig. Dit is voor zowel autobestuurders als fietsers duidelijker en veiliger. In straten zonder fietspaden blijft de voorrang van rechts wel van toepassing.
   Onderstaande link geeft een kaart met alle fietspaden die momenteel onderbroken zijn ter hoogte van kruisingen. We gaan de komende legislatuur op de kaart bijhouden welke fietspaden werden aangepast.
   https://drive.google.com/open?id=1s_RKxDCPpG95rRRNAQNOk6y243WpE6El&usp=sharing
4. **Vervanging van alle kasseiwegen in de komende legislatuur**
   Kasseien zijn echte fietsontraders. Nul comfort, je rijdt er je fiets op kapot en bovendien zijn ze gevaarlijk glad bij regen en winterweer. Gelukkig is het aantal resterende kasseistraten in Deurne beperkt. Het is tijd om ook deze kasseistroken één voor één aan te pakken. Voor straten waar het door omstandigheden nog vele jaren zal duren voor het wegdek volledig kan vernieuwd worden, dient overwogen te worden om ze van een tijdelijke asfalt toplaag te voorzien.
   Onderstaande link geeft een kaart met de ons bekende straten waar je als fietser nog over de kasseien moet. We gaan de komende legislatuur op de kaart bijhouden welke straten werden aangepast.
   https://drive.google.com/open?id=1SCUCfJdNkqIpSdfhIjDgI_-UZCRHkSn4&usp=sharing
5. **Bredere fietspaden**
   De groei van het fietsverkeer wordt veel te vaak onderschat. Fietspaden en fietsroutes dienen niet alleen voor nu, maar ook voor de toekomst en het fietsgebruik stijgt exponentieel. Het gaat bovendien niet meer enkel om gewone fietsers, maar ook om cargo- en bakfietsen, elektrische fietsen, speed pedelecs, mobility scooters, enzovoort. De snelheidsverschillen nemen toe en inhaalbewegingen komen daardoor vaker voor. De mogelijkheid om veilig in te halen is dan ook noodzakelijk. Daarvoor moet je per fietser 1 meter voorzien. De huidige fietspaden zijn niet klaar voor deze evolutie.

Bij het aanleggen of aanpassen van fietsinfrastructuur moeten we daarom loskomen van de minimum of aanbevolen afmetingen uit het vademecum fietsvoorzieningen of het draaiboek openbaar domein. Deze documenten geven jammer genoeg te weinig blijk van een langetermijnvisie rond fietsen. Dat merken we bijvoorbeeld bij de heraanleg van de Noorderleien, waar de breedtes van de fietspaden nog gebaseerd zijn op een oude versie van het vademecum fietsvoorzieningen. Ze zullen al bij de ingebruikname te smal zijn.
Terwijl in België de aanbevolen breedte 1,75 meter bedraagt, is in Nederland de aanbevolen breedte van een enkelrichtingsfietspad al jaren 2 meter. Ook in Deurne moet dat de maatstaf worden.

6. **Tweerichtingsfietspaden bij moeilijk oversteekbare wegen**
   Er wordt terecht geklaagd over het stijgend aantal fietsers die in de verkeerde richting op het fietspad rijden. Maar bij moeilijk oversteekbare wegen - vb. door de aanwezigheid van een middenberm of trambedding - moet je als fietsers geregeld een enorme omweg maken en 2 of 3 keer een gevaarlijk kruispunt oversteken om op het fietspad aan de andere kant van de weg terecht te komen.
   Langs dit soort wegen moeten dan ook bij voorkeur tweerichtingsfietspaden worden aangelegd. Fietsers moeten zoveel mogelijk de kortste en de veiligste weg kunnen nemen, dat wil vaak zeggen gevaarlijke oversteekplaatsen vermijden zoals op de Ter Heydelaan of de Ruggeveldlaan. Tweerichtingsfietspaden dienen ter hoogte van kruisingen aangegeven te worden met de gekende pijlen op de grond.
7. **Meer, bredere en beter gemarkeerde fietsoversteken**
   Er wordt wel eens geklaagd over fietsers die via het zebrapad oversteken, maar veelal is er geen fietsoversteek aanwezig en zoekt de fietser op die manier een mogelijkheid om de weg op een min of meer veilige manier over te steken. Er dient dan ook een evaluatie te komen waarbij wordt nagegaan op welke locaties in het district bijkomende (waar mogelijk dubbelrichting) fietsoversteken moeten aangelegd worden.
   De huidige fietsoversteken zijn bovendien veel te smal om fietsers op een vlotte en veilige manier te laten oversteken. Dit terwijl de ruimte veelal aanwezig is om een bredere fietsoversteek aan te leggen. Als we zien hoe smal de oversteken zijn aangelegd op de Ruggeveldlaan of de pas vernieuwde Turnhoutsepoort dan is het duidelijk dat de wegbeheerders hun standaarden moeten aanpassen. Minstens tweemaal zo breed als het eigenlijke fietspad is daarbij een goede graadmeter.
   Tot slot dienen bij fietsoversteken, waar de fietsers geen voorrang op het autoverkeer hebben, markeringen worden aangebracht, zodat voor het gemotoriseerd verkeer duidelijk wordt waar er zich fietsoversteken bevinden.
8. **Actieplan voor voldoende en diefstalveilige fietsenstallingen bij winkellocaties**
   Bij te veel druk bezochte winkellocaties zijn geen of te weinig fietsenstallingen aanwezig. Waar ze er wel zijn, zoals bijvoorbeeld bij 3 Deurnese ALDI-supermarkten of voor de postkantoren, zijn het nog te dikwijls ‘voorwielplooiers’.
   Het district dient een actie op te starten om veelbezochte winkellocaties aan te sporen of zelfs te verplichten om voldoende en diefstalveilige fietsenrekken te plaatsen. Niet alleen moet men de fiets aan de kader kunnen aanleggen, bij voorkeur voorzien ze ook fietsenrekken voor cargo- en bakfietsen. Aan deze actie kan het district subsidies koppelen of de mogelijkheid om fietsbeugels van de stad Antwerpen te laten plaatsen.

9. **Kruispunten met verkeerslichten fietsvriendelijker inrichten**
   Kruispunten moeten eerst en vooral zo veel als mogelijk conflictvrij worden ingericht, zonder dat daarbij de wachttijd voor fietsers stijgt. Dat kan bijvoorbeeld door per cyclus 2 groenmomenten te voorzien. Waar er een afzonderlijk licht is voor fietsers, dienen ze eerder groen te krijgen dan het gemotoriseerde verkeer, zodat ze de oversteek als eerste kunnen starten.
   Op kruispunten met verkeerslichten waar er geen fietspad of een aanliggend fietspad is, moeten er fietsopstelvakken geschilderd worden. Een fietsopstelvak kan dodehoekongevallen helpen vermijden omdat fietsers zich duidelijk zichtbaar kunnen opstellen en als eerste de oversteek kunnen starten. Zo ontbreken er fietsopstelvakken op de kruispunten van de Lakborslei/Te Couwelaerlei en de Ter Heydelaan/Frank Craeybeckxlaan of ontbreekt een fietslogo in de al aanwezige vakken.
   Er moet tot slot ook worden onderzocht welke kruispunten in Deurne in aanmerking komen voor de invoering van ‘rechtsaf door rood’.
10. **Opwaardering van de wandel- en fietsdoorsteken**
    Wandel- en fietsdoorsteken zijn heel belangrijk in een een goed fietsnetwerk.. Ze zorgen ervoor dat de fiets de snelste en meeste voor de handliggende verplaatsingswijze is bij lokaal verkeer. Deurne kent veel van dit soort doorsteken: Sint-Pauluspad, Hendrik Van Uffelslaan, de vele doorsteken naar de Herentalsebaan, Nieuwe Donk, Vorsenkweekstraat, Maria de Heeltstraat, Jan Van Parijsstraat, Raasplein, G. Antheunisplein, enzovoort.
    Jammer genoeg hebben ze in veel gevallen een slechte ondergrond, staan er onnodige of slecht geplaatste paaltjes of andere obstakels, zijn er onnodige drempels of staan er auto’s geparkeerd bij de aansluiting op de omliggende wegen, worden ze sterk versmald door slecht gesnoeid groen, enzovoort.
    We zouden in de volgende legislatuur graag zien dat deze doorsteken systematisch worden nagezien, waar mogelijk verbreed en dat alle hierboven opgesomde knelpunten worden weggewerkt. Onderstaande link geeft een kaart met de ons bekende doorsteken. We gaan de komende legislatuur op de kaart bijhouden welke werden opgewaardeerd.
    https://drive.google.com/open?id=1iwCkTyjvep1bUgWS3Radu4VtutHMUBvE&usp=sharing
11. **Invoeren van de fietstoets**
    Tot op vandaag situeren pogingen om steden fietsvriendelijker te maken zich binnen het bestaande denkkader waarin de auto domineert. Om fietsinfrastructuur een kans te geven als ruimtelijke drager is het nodig om dit te doorbreken en daadwerkelijk te gaan nadenken en ontwerpen vanuit de fiets.
    Concreet betekent de fietstoets dat bij elke steen die in Deurne wordt verlegd, er wordt nagegaan of er kansen zijn om iets voor de fiets te verbeteren. Dit gaat over het verlagen van een boordsteen, het verwijderen van paaltjes, het maken van een veilige fietscorridor bij werven tot de realisatie van een volwaardig fietspad of bijkomende fietsenstallingen. Neem letterlijk en figuurlijk alle drempels weg om van de fiets het meest voor de handliggende transportmiddel binnen de stedelijke omgeving te maken.

deurne@fietsersbond.be
www.facebook.com/FietsersbondDeurne