Fietsersbond
Tervuren

Memorandum gemeenteraadsverkiezingen 2024

Contact:

tervuren@fietsersbond.be

Fietsersbond Tervuren is een afdeling van Fietsersbond vzw, Oude Graanmarkt 63, 1000 Brussel

De Fietsersbond is een onafhankelijke vereniging die in naam van alle fietsers ijvert voor een fietsvriendelijk Vlaanderen en Brussel: waar fietsen vanzelfsprekend is.

Inhoudsopgave

Inleiding 1

Ik wil een echt fietsbeleid 2

1. Hanteer het STOP-principe niet enkel in woorden maar ook in daden 2
2. Zorg voor doeltreffende promotie en sensibilisering 3
3. Meet de verkeersmix, intensiteit en snelheid gedetailleerd en systematisch. 3
4. Werk een doeltreffend handhavingsbeleid uit 4
5. Richt handelscentra in dorpskernen in als belevingszones 5

Ik wil me veilig voelen op de fiets 6

6. Word lid van de Coalitie van 30 6
7. Beperk de snelheid en het verkeer op doorgangswegen zonder fietspaden en in woonwijken 7
8. Voorzie veilige schoolstraten en schoolroutes en recreatiepolen 8
9. Help “stoep rijden” uit de wereld 8
10. Ontwerp “Vergevingsgezinde wegen” 8
11. Behaal de kwaliteitslabels voor verkeersveiligheid en fietsomgeving 9

Ik wil comfortabele en veilige fietsinfrastructuur 10

12. Volg de Vlaamse kwaliteitsnormen voor fietspaden 10
13. Voorzie naast regionale ook lokale veilige fietsroutes 11
14. Regulariseer “de facto fietsstraten” 11
15. Voer ”rechtsaf door rood ” in 12
16. Richt heel smalle straten in als woonerven 12
17. Voorzie een gepaste signalisatie en weginrichting 12
18. Voorzie bij werken ook omleidingen en signalisatie op maat van de fietser 13

Ik wil mijn fiets veilig kunnen stallen 14

19. Voorzie voldoende en veilige openbare fietsenstallingen 14
20. Voorzie voldoende en veilige fietsstallingen thuis of vlakbij 15
21. Voer een actief beleid tegen fietsdiefstal 15

Ik wil de sprong naar de fiets kunnen maken 16

22. Stel deel(cargo)fietsen ter beschikking voor occasioneel gebruik 16
23. Motiveer en begeleid inwoners om de sprong naar de fiets te wagen. 16
24. Leer kinderen en volwassenen fietsen in het verkeer 17

Bijlagen 18

Bijlage 1 - Stand van zaken in Tervuren: nog veel werk aan de winkel! 18
Bijlage 2 - Stand van zaken in andere gemeenten: een wereld van verschil! 20
Bijlage 3 - Voordelen van de fiets 22

Inleiding

Dit document bevat 24 voorstellen om van Tervuren een fietsvriendelijke gemeente te maken. Tervuren heeft tijdens de huidige legislatuur stappen vooruit gezet. Toch is er maar een bescheiden deel van de weg afgelegd.

Ons ijkpunt is nog steeds de negenproef die inhoudt dat een kind van 9 jaar zich alleen en veilig met de fiets kan verplaatsen. En hier zijn we nog lang niet. Nochtans hebben de vier partijen die op ons memorandum 2018 hebben geantwoord (waarvan er drie de gemeente besturen), beloofd om de negenproef te realiseren. Wij hopen dat het volgende gemeentebestuur, samen met de Fietsersbond, daadwerkelijk de kaart van de fiets wil trekken. Deze keer niet alleen woorden maar ook daden.

Fietsersbond Tervuren roept op om werk te maken van een globaal fietsplan, met concrete acties en een stappenplan met tijdlijn. In dit memorandum geven we graag een reeks voorstellen mee. Met onze voorstellen, die haalbaar en realistisch zijn, zoals talloze Vlaamse gemeenten aantonen (zie Bijlage 2 -Stand van zaken in andere gemeenten: een wereld van verschil!), kunnen negenjarige Tervurenaars zich over zes jaar wel alleen en veilig met de fiets verplaatsen. Deze aanbevelingen komen niet voort uit nattevingerwerk maar zijn gebaseerd op wetenschappelijk onderbouwde aanbevelingen van het Vlaams Vademecum Fietsvoorzieningen, Fietsberaad Vlaanderen, het huidige Vlaams regeerakkoord , Vlaams Departement Mobiliteit en Openbare werken, de Europese verklaring over het gebruik van de fiets, de en Wereldgezondheidsorganisatie.

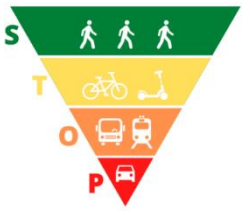
Vandaag worden nog te veel beleidsbeslissingen genomen op basis van fragmentaire data en buikgevoel. Er is nood aan meer data en expertise om zo ook tot effectieve maatregelen te komen. Door te investeren in mensen ontstaat de broodnodige expertise om effectieve maatregelen te nemen. Mobiliteitsambtenaren maar ook personeel binnen andere diensten zorgen voor de opvolging op het terrein, uitvoering en evaluatie.

De lokale Fietsersbond vertegenwoordigt als ervaringsdeskundige de lokale fietsers. Zij zijn een bron van expertise voor de fiets op gemeentelijk grondgebied. Het is aan de gemeente om hier maximaal gebruik van te maken en de dialoog aan te gaan. Een officieel overlegorgaan dat advies verleent is zo een grote meerwaarde voor de duurzaamheid van nieuwe inrichtingen en nieuwe initiatieven.

Ik wil een echt fietsbeleid

Een echt fietsbeleid is doelgericht en samenhangend. Fietsinvesteringen hebben een positieve impact op luchtkwaliteit, milieu, gezondheid en economie. Door een koppeling te maken met de winsten die de fiets oplevert kan ook maximaal maatschappelijk rendement behaald worden.

1. Hanteer het STOP-principe niet enkel in woorden maar ook in daden



"Stappers" of voetgangers zouden altijd prioritair behandeld moeten worden, en in tweede plaats de "Trappers" of fietsers. Pas daarna komt het Openbaar vervoer en ten laatste de "Persoonlijke wagen".

"Het STOP-principe is als verkeersveiligheidsprincipe dus evident." stelt het huidige Vlaams regeerakkoord letterlijk. En dit is in het Mobiliteitsplan Vlaanderen een basisprincipe om tot een bereikbare, toegankelijke, veilige, leefbare en milieuvriendelijke mobiliteit te komen. Vaak is echter nog het omgekeerde waar in vele beleidskeuzes en in infrastructuurwerken.

Om stappen en fietsen aantrekkelijk te maken moet elke mogelijke belemmering dan ook weggewerkt worden. Fietsers en voetgangers zouden steeds de kortste route moeten kunnen nemen, die daarenboven ook een veilige route is.

2. Zorg voor doeltreffende promotie en sensibilisering

Tervuren, en bij uitbreiding de Druivenstreek en de (toekomstige) Brabantse Wouden, beschikken over een uitzonderlijke natuur. De fiets is voor zowel bezoekers als inwoners het perfecte middel om die te ontdekken, zowel bij recreatieve als functionele verplaatsingen. Moedig daarom fietsen actief aan, bijvoorbeeld door acties, campagnes en communicatie via verschillende kanalen. 3 juni, de internationale dag van de fiets, is daar een uitgelezen kans voor. Maak er een fietsfeest van.

Promotie en sensibilisering kunnen op volgende wijze:

- Moedig lokale werkgevers om hun personeel met de fiets te laten pendelen. De gemeente kan de noden van de werkgevers en werknemers in kaart brengen. Bijvoorbeeld door bedrijven aan te moedigen om te investeren in fietsenstallingen, oplaadpunten, douches, en leaseplannen voor fietsen.
- Promoot het te weinig bekende Meldpunt beter, voor nodige herstellingen, en voer die zo snel mogelijk uit.
- Neem deel aan de jaarlijkse autoloze zondagen Dit is het middel bij uitstek om inwoners aan te zetten actieve vervoermiddelen te gebruiken. Het is ook een middel om de gemeente voor één dag om te toveren in een oase van rust. Het is een uitgelezen gelegenheid om buren te ontmoeten.
- Gemeentepersoneel, het lokale politiekorps en beleidsverantwoordelijken zouden een voorbeeldfunctie moeten hebben, en een eigen ervaring moeten opdoen.
- Politie fietspatrouilles hebben nog bijkomende voordelen. Ze kunnen zich gemakkelijker verplaatsen op autoloze plaatsen zoals het park. Bovendien is politiepersoneel op de fiets veel meer toegankelijk en aanspreekbaar.
- De politie zou ook op regelmatige tijdstippen “fietsbussen“ van fietsende scholieren kunnen begeleiden naar/van school.
- Moedig een veilige fietsomgeving en -reflexen aan. Zowel actieve als andere weggebruikers moeten gesensibiliseerd worden op de impact van bepaald gedrag dat tot ongevallen leidt. Bestuurders van voertuigen moeten hun snelheid en afstand aanpassen aan de zichtbaarheid op mogelijke gevaren (obstakels of andere weggebruikers) die ze kunnen tegenkomen. Anderzijds moeten actieve weggebruikers, en zeker schoolgaande jeugd, gesensibiliseerd worden over het belang om goed zichtbaar te zijn, zeker bij regen en na zonsondergang. Werk mee aan bestaande en ontwikkel nieuwe preventiecampagnes. Organiseer een verkeersveiligheidsdag.
- Promoot hoffelijkheid tussen weggebruikers. Zeer vaak helpt een positieve reactie, teken met de hand of een mooie glimlach animositeit weg te werken.

3. Meet de verkeersmix, intensiteit en snelheid gedetailleerd en systematisch.

Meten is weten. Om correcte maatregelen te nemen, en vooral te vermijden dat een maatregel op de ene plaats een negatieve impact heeft elders, is het belangrijk te beschikken over voldoende cijfermateriaal. Een paar telramen en dus een beperkt budget, waarvan er al een paar in Tervuren gebruikt worden, kunnen al een goudmijn aan informatie geven! Uit de enkele telramen die reeds in de gemeente aanwezig zijn, krijgen we veel meer, gedetailleerdere en waarheidsgetrouwe informatie dan uit de handhaving door de politie. Een mooie illustratie is dit European Horizon 2020 project in Leuven of de 70 telramen die de gemeente Genk aanbiedt.

Maak een verkeersveiligheidsanalyse en evaluatie. Analyseer nieuwe infrastructuurprojecten aan de hand van een verkeersveiligheidsstudie. Breng gevaarlijke punten voor zwakke weggebruikers in kaart en pak deze systematisch aan.

4. Werk een doeltreffend handhavingsbeleid uit

Handhaving van de ingestelde maatregelen is een essentieel sluitstuk van het beleid zodat het snelheidsregime daadwerkelijk wordt nageleefd.

Zorg eerst en vooral voor voldoende controles van de weggebruikers ("objectieve pakkans"). Dit zowel dankzij goed uitgekozen mobiele controles. Vaste controles kunnen echter veel meer wagens met beperkte middelen controleren. Trajectcontroles zijn een bijkomend wapen tegen verkeersonveiligheid waar steeds meer gemeenten van gebruik maken.

Organiseer doelgerichte controles, namelijk vaker op problematische plaatsen. Controleer prioritair op wegen met gemengd verkeer. Daar veroorzaakt een overdreven snelheidsverschil tussen actieve en andere weggebruikers veel meer risico's dan bij gescheiden verkeersstromen. Analyseer de resultaten van gevoerde controles om plaatsen te identificeren waar infrastructurele maatregelen nodig zijn.

Zorg dat handhaving geen geld kost maar eerder opbrengt aan de gemeente. Sinds 2021 zijn GAS 5 boetes daar een oplossing voor, in afwachting van een efficiënt cross-border systeem. Inkomsten zouden niet mogen dienen voor andere doeleinden dan het verhogen van de verkeersveiligheid. Daarover zou ook voldoende moeten worden over gecommuniceerd, om frustraties bij bekeurde bestuurders te vermijden.

Daarnaast is het belangrijk te zorgen voor een subjectieve pakkans. Communiceer regelmatig over snelheidscontroles via verschillende kanalen, gaande van infobladen, sociale media, evenementen, maar ook in het straatbeeld.

Dit is namelijk een belangrijk element om weggebruikers te herinneren over de objectieve pakkans. Resultaten van controles kunnen gecommuniceerd worden, maar door op voorhand te communiceren is elke verwittigde mens er twee waard. Soms kan zelfs verwittigd worden wanneer en op welke plaatsen geflitst zal worden. Natuurlijk mag dat de onvoorspelbaarheid niet volledig ondergraven.

Verkeersovertredingen gepleegd door zwaar verkeer is des te problematisch en komt nog te vaak voor. Er rijdt ook te veel (doorgaand) zwaar verkeer door onaangepaste wegen. Snelheidsregimes in de bebouwde kom zijn (spijtig genoeg) van toepassing ongeacht het gewicht van het voertuig. Nochtans is er een enorm verschil in de remafstand en de impact van een aanrijding. Boetes alleen hebben soms spijtig genoeg te weinig impact. Sensibilisering is hier essentieel. Vaak gaat het namelijk over (werknemers van) lokale bedrijven of aannemers die zich frequent verplaatsen in de gemeente, en aangesproken kunnen worden. Onaangepast rijgedrag vanwege openbaar vervoer en schoolbussen zou nooit mogen voorkomen en moet prioritair bestreden worden en besproken worden met de betrokken instanties.

Voorzie ook een beleid om recidivisme tegen te gaan. Bestuurders die te snel rijden, doen dat meestal niet éénmalig, zelfs niet na een eerste of meerdere boetes. Enkele hardleerse bestuurders kunnen voor veel gevaar en overlast zorgen. Zorg hier ook voor extra maatregelen om dit tegen te gaan.

5. Richt handelscentra in dorpskernen in als belevingszones

Dorpscentra moeten een aangename omgeving zijn. Het moeten ontmoetings- en belevingszones worden, zonder doorgaand verkeer. Enkel zo kan een bruisende horeca en winkelomgeving ontwikkeld worden. Des te meer voor gemeenten als Tervuren die afhangen van lokale klanten en toerisme, die vooral op zoek zijn naar beleving.

Een voetgangerszone is in steeds meer gemeenten de logica zelve en zou ook in Tervuren op zijn plaats zijn, al was het maar een deel van het weekend en tijdens de lente en zomer. De inrichting als woonerfzone of als fietszone als overgangsfase zou ook een mogelijke eerste stap kunnen zijn.

Uiteraard is bereikbaarheid enorm belangrijk. Vaak is de parkeerdruk echter te hoog, en zijn de vele wagens in het straatbeeld een rem op een aangename beleving. Mensen die slecht te been zijn (ouderen of met een gehandicaptenkaart) moeten natuurlijk dichtbij en gratis kunnen parkeren. Andere bezoekers, en zeker inwoners van de gemeente, worden best aangemoedigd om zich te voet of met de fiets te verplaatsen wanneer mogelijk. Zo niet, kan de gemeente parkeren in de handelscentra ontmoedigen (bijvoorbeeld met verhoogde tarieven), en worden randparkings (en de ondergrondse parking) nog beter gepromoot.

Doorgaand verkeer zou in handelscentra zo veel mogelijk geweerd moeten worden. Zo wordt bijvoorbeeld het doorgaand verkeer dat nu langs de Brusselsesteenweg rijdt best omgeleid langs de Tervurenlaan.

Ik wil me veilig voelen op de fiets

100% van de weggebruikers moeten zich veilig kunnen verplaatsen in de gemeente. In een beschaafde samenleving zou niet de wet van de jungle mogen gelden, wet van de (materieel) sterksten, zij die beschikken over een tiental airbags en een metalen harnas van een paar ton.

Een beschaafde samenleving houdt rekening met de meest kwetsbaren onder ons. Een beleid moet afgestemd zijn op zij die de meeste negatieve impact ondervinden en grootste risico's ondervinden.

Fietsers en voetgangers zijn kwetsbare weggebruikers, maar zeker geen ”zwakke weggebruikers” zoals al te vaak wordt gezegd! Fietsers zijn actieve, dappere en (fysiek) sterke weggebruikers. Ze doen dit namelijk op eigen kracht met of zonder ondersteuning. De fiets biedt heel wat oplossingen, maar dat kan enkel indien de omgeving daadwerkelijk aanzet en uitnodigt tot fietsen, die veilig fietsen mogelijk maakt. Het is een verhaal van het kip en het ei. Er moet niet gewacht worden op meer fietsers om een fietsbeleid te voeren. Een fietsbeleid moet ervoor zorgen dat er op termijn veel meer fietsers zijn.

Ook al vond er ergens nog geen ongeval plaats, laten we niet wachten tot het zover komt. Er moet geijverd worden naar een veiligere verkeerssituatie voor fietsers en voetgangers.

6. Word lid van de Coalitie van 30

De Coalitie van 30 streeft ernaar om in Vlaanderen de zone 30 als norm te hanteren in de bebouwde kom. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voerde dit al in 2021 in, met positieve effecten.

- Veiligheid zou de absolute prioriteit moeten zijn, zeker indien actieve maar kwetsbare weggebruikers waaronder kinderen gevaar lopen. Snelheid speelt daar een bepalende factor in.
- Het veroorzaakt slechts een miniem tijdsverlies voor gemotoriseerd verkeer aangezien we spreken over relatief korte afstanden, waar sowieso vaak afgeremd moet worden.
- Er is minder lawaai voor bewoners aangezien niet constant wordt opgetrokken en afgeremd. Dat zorgt natuurlijk ook voor minder uitstoot en fijn stof.

- De remafstand wordt gehalveerd: van 26m aan 50km/u naar 13m aan 30km/u, bij droog weer.
- Het gezichtsveld is veel breder. Bestuurders zien zowel de weg als de omgeving. Aan 50km/u zien ze enkel de weg.
- Tenslotte is de kans op een dodelijk ongeval gedeeld door 3: van 45% aan 50km/u naar 15% aan 30km/u. Een aanrijding aan 50km/u komt namelijk overeen met een val van een 3de verdiep 9m), terwijl een aanrijding aan 30km/u overeenkomt met een val van een 1ste verdiep (3m)!

7. Beperk de snelheid en het verkeer op doorgangswegen zonder fietspaden en in woonwijken

Dit 70/50/30 principe is momenteel onvoldoende toegepast in Tervuren. Dit is niet louter een aanbeveling van de Fietsersbond. Dit is ook een duidelijke aanbeveling van de Vlaamse Overheid, het Vademecum Fietsvoorzieningen, de Wereldgezondheidsorganisatie en van Fietsberaad Vlaanderen. Op doorgangswegen (ontsluitingswegen) waar geen plaats is voor een fietspad, delen fietsers de weg met gemotoriseerd verkeer. Het is dan ook niet meer dan logisch dat het snelheidsverschil tussen de verschillende weggebruikers beperkt wordt. De zone 30 moet zo ingericht zijn dat sneller rijden fysiek onmogelijk wordt. Dit is des te meer van belang in de volgende gevallen:

- Wegen met een hoge conflictdichtheid: grote bebouwingsdichtheid met bijvoorbeeld veel in- en uitritten, parkeerplaatsen, dwarsstraten, winkels, soorten verkeersdeelnemers, randactiviteiten (bijvoorbeeld dorpskernen).
- Wegen met een hoge intensiteit aan gemotoriseerd verkeer (zeker indien meer dan 2.500 wagens per 24 uur de weg gebruiken), vrachtverkeer en busroutes (zeker indien meer dan 10% zwaar verkeer is).
- Wegen met fiets-/voetgangers bestemmingen en recreatiepolen zoals sport- en vrijetijdsinfrastructuur (bv. Steenberg, Diependal, Nettenberg, Pachthof Stroykens, nabij speeltuinen, enz…), in navolging van de schoolomgeving.
- Wegen die naast een doorgangsweg voor voertuigen, ook een doorgangsweg voor actieve weggebruikers, waarvoor geen veilige alternatieven bestaan.

Ook in woonwijken (erftoegangswegen), krijgen bewoners en actieve weggebruikers voorrang. Doorgaand verkeer wordt sterk ontmoedigd en afgeremd. Prioritair gebeurt dat uiteraard door snelheidsbeperkingen, maar er moet ook gewerkt worden met eenrichtingsverkeer, lussen en knips. Deze wegen mogen ook geen snellere alternatieven zijn dan de doorgangswegen om sluipverkeer te vermijden.

Zie ook voorbeelden van andere gemeenten die dit principe toepassen in Bijlage 2 -Stand van zaken in andere gemeenten: een wereld van verschil!

Enkel en alleen indien een doorgangsweg over veilige en afgescheiden fietspaden beschikt en indien vlot en veilig kan overgestoken worden (te voet en met de fiets), zijn snelheden tot 50km/u aanvaardbaar. Deze wegen zouden dan prioritair gebruikt moeten worden voor doorgaand verkeer, en zeker zwaar verkeer! Sluipverkeer langs andere wegen moet maximaal vermeden worden dankzij verschillende ingrepen. Zo kunnen de verschillende verkeersstromen maximaal gescheiden worden en wordt het risico op ongevallen beperkt.

8. Voorzie veilige schoolstraten en schoolroutes en recreatiepolen

Helaas zijn schoolomgevingen vandaag vaak drukke plaatsen met veel gemotoriseerd verkeer en weinig plaats voor de leerlingen zelf. Door de straat verkeersvrij te maken kan plaats die auto's innamen vrij komen voor voetgangers, fietsers, groen, ontmoeting, beweging en recreatie. Dit kan eenvoudig geregeld worden dankzij hekken, maar nog beter zijn automatische borden (zoals in GBS Moorsel), automatische paaltjes of manuele draaibomen.

Niet alleen de schoolomgeving moet veilig zijn. Kinderen komen daar namelijk niet letterlijk uit de lucht gevallen. Kinderen zouden veilig naar school moeten fietsen door fietsstraten, schoolstraten en andere veilige routes.

Wat geldt voor schoolomgevingen zou ook moeten gelden voor andere plaatsen waar kinderen en jongeren vertoeven, zoals recreatiepolen en aan sportinfrastructuur. Ook deze plaatsen moeten jongeren autonoom en veilig kunnen bereiken. Verkies verkeersveiligheid boven stroming en parkeergelegenheden.

9. Help "stoep rijden" uit de wereld

Sommige bestuurders hebben er niets op tegen om aan hoge snelheid en lange afstanden op het voetpad te rijden. Voetpaden worden als uitbreiding van de rijweg gebruikt door gebrek aan plaats en hoffelijkheid. Dit wordt vooral ook vergemakkelijkt, bijna aangemoedigd, door afgeronde stoepranden! Infrastructurele maatregelen zoals echte stoepranden, bomen wanneer mogelijk, paaltjes waar nodig zijn dringend nodig.

Anderzijds gebruiken fietsers noodgedwongen sommige voetpaden. Indien fietsers zich veilig voelen op de openbare weg, zullen ze zich nooit op voetpaden begeven. Spijtig genoeg is dat een verre droom, en zoeken kinderen, maar ook volwassenen hun toevlucht om veiligheidsreden. Door onveilige situaties op de weg worden voetpaden bij uitbreiding ook gevaarlijk.

10. Ontwerp "Vergevingsgezinde wegen"

Ook al is er goede communicatie en sensibilisering, zijn fouten altijd mogelijk en menselijk. Kinderen hebben de neiging overal te willen spelen. Jongeren kunnen onoplettend zijn, of schatten sommige gevaren niet goed in. Maar ook bestuurders van voertuigen kunnen inschattingsfouten maken of onoplettend zijn.

Vergevingsgezinde infrastructuur is zelfverklarend en veilig waardoor fouten zo veel mogelijk worden vermeden en wordt aanbevolen door het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer. Het biedt voldoende mogelijkheden in tijd en ruimte om eventuele fouten te corrigeren om een ongeval te voorkomen door bufferzones te voorzien. In tweede instantie moet het de impact van fouten, als die toch tot een ongeval zouden leiden, maximaal beperken.

11. Behaal de kwaliteitslabels voor verkeersveiligheid en fietsomgeving

Een kind verliezen is het ergste wat een mens kan overkomen. Des te meer, indien dit plots, door een ongeval gebeurt. Laten we leren uit de dramatische ervaringen van zij die dit meegemaakt hebben, en proberen dit soort situaties uit de wereld te helpen. Reeds 101 gemeenten ondertekenden het SAVE charter van Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK) en werden erkend. Dat betekent dat zij beschikken over een verkeersveiligheidsanalyse en het goede voorbeeld tonen, het STOP-principe hanteren, mobiliteit op maat van kinderen plannen, doeltreffend handhaven, sensibiliseren. Buiten deze preventieve initiatieven, bieden ze ook gepaste opvang en info aan slachtoffers en hun omgeving wanneer die zich toch nog zouden voordoen.

Octopus Gemeenten dragen kindvriendelijke en gezonde schoolomgevingen en een duurzaam woon-schoolverkeer hoog in het vaandel. Reeds 160 octopus gemeenten, 1320 octopus scholen werden erkend! Neem deel aan campagnes rond schoolstraten, “strap”dagen, zichtbaarheid, verkeerstellingen, beweging, gezonde lucht, invulling van de openbare weg, enz…

Door aanbevelingen uit dit memorandum rond beleving, infrastructuur en communicatie toe te passen kan Tervuren veel beter scoren op de bevraging in het kader van de Fietsgemeente van het jaar. Dit kan dienen als een referendum over het gevoerde beleid, en als inspiratie vanuit andere gemeenten.

Ik wil comfortabele en veilige fietsinfrastructuur

Zorg voor een herverdeling van de openbare ruimte ten voordele van de actieve weggebruiker. Toenemende fietsbewegingen vragen om een herschikking van de openbare ruimte. De tijd is voorbij dat alles moet wijken voor het gemotoriseerd vervoer. Voetgangers en fietsers moeten terug hun plaats krijgen in de publieke ruimte en zich veilig voelen, ook in Tervuren. Bovendien zijn er niet enkel steeds meer fietsers, de fietser wordt ook diverser: vouwfiets, elektrische fiets, cargo bike, speed pedelec,... met andere noden.

Voorzie kwaliteitsvolle ondergrond om op te rijden, om fietsen aantrekkelijk te maken. Hobbels, kasseien, putten en onverharde wegen vormen een gevaar en ongemak en moeten zo veel mogelijk vermeden worden.

Zorg tenslotte ook dat de fietsinfrastructuur verbetert wanneer een straat wordt heraangelegd.

12. Volg de Vlaamse kwaliteitsnormen voor fietspaden

Smalle fietspaden, fietspaden met verzakkingen of beschadigde bedekking moedigen fietsers eerder aan om de rijbaan te gebruiken, met alle risico's en frustraties van dien. Investeren in comfortabele infrastructuur is investeren in fietsinfrastructuur die gebruikt wordt en dus investeren in veiligheid.

Het Vlaams Vademecum Fietsvoorzieningen voorziet een breedte van 2 à 3 meter voor een eenrichtingsfietspad, 3 à 4 meter voor tweerichtingsfietspaden, en 4 à 6 meter voor fietssnelwegen. Zorg ook voor goed onderhouden fietspaden. Verwijder bladeren in de herfst en sneeuw in de winter.

Men kan slechts spreken over een veilig afgescheiden fietspad, indien dit niet wordt gedeeld met voetgangers bij gebrek aan voetpaden. Zorg er dus voor dat zowel fietsers als voetgangers zich veilig kunnen verplaatsen. Volgens het Vlaams Vademecum Fietsvoorzieningen kunnen enkel in de volgende gevallen fietsers en voetgangers gemengd worden:

- bij plaatsgebrek voor gescheiden paden.
- minimale breedte van 2,5 meter voor éénrichtings- en 3,5 meter bij tweerichtingsverkeer

- hoge intensiteit
- een ongevalsgevoelige context: veel inritten, toegangen of kruispunten, beperkte zichtbaarheid en bij bochten;
- hellingen van minder dan 3%

Waar er slechts korte stukjes fietspad zijn (bv. Kouterstraat, Varenberg of Lindenberg), of bij te smalle fietspaden (van minder dan 80 cm, bv. Kouterstraat, Veeweidestraat) of bij gemengde voet-fietspaden van minder dan 2,5 meter, wordt het fietspad beter aan de voetgangers gegeven en vervangen worden door gemengd verkeer met snelheidsregime 30 km/u.

13. Voorzie naast regionale ook lokale veilige fietsroutes

Wanneer we de "fiets filter" op Google Maps activeren, merken we in Tervuren **een onafgewerkt en onveilig kluwen** fietsroutes, fietspaden en veel te weinig fietsvriendelijke wegen! Een fietsroute is zo sterk als de zwakste schakel. We merken, dat ondanks de aanwezigheid van veilige fietsinfrastructuur op sommige plaatsen, er nog veel knelpunten zijn, en gemengd verkeer met een groot snelheidsverschil tussen weggebruikers, met alle risico's van dien.

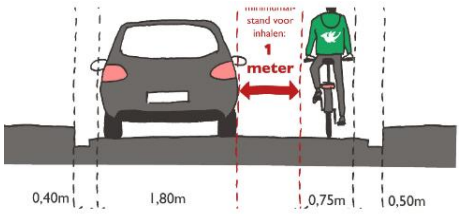
Naast regionale fietssnelwegen is de uitbouw van functionele fietsroutes tussen onze dorpscentra en tussen centrale bestemmingen absoluut vereist, en dit van eind tot eind. Deze fietsroutes dienen door directe, efficiënte, veilige en comfortabele verbindingen tegemoet te komen aan de behoeften voor frequente en snelle fietsverplaatsingen binnen Tervuren.

Promoot ook deze routes in het straatbeeld door bewegwijzering en via alle communicatiekanalen, kaarten, apps… Geef ook aan wat de afstand en duur van verschillende trajecten is, en. Met de fiets kan men vaak een kortere en zelfs snellere route nemen, wat velen niet beseffen. Deze routes kunnen ook vaak veel aangenamer zijn, met minder lawaai, minder frustraties en meer natuur.

14. Regulariseer "de facto fietsstraten"

Op wegen smaller dan 4,45 meter kan een voertuig geen fietser inhalen met de wettelijk verplichte afstand van 1 meter. Indien er geparkeerde auto's zijn, spreken we over 4,70 meter. Deze zouden logischerwijs ingericht moeten worden als fietsstraten. Ook andere straten, van minder dan 5 meter, waar het inhalen van een actieve weggebruiker niet veilig genoeg kan, zouden fietsstraten moeten worden.

Nog beter dan fietsstraten zijn fietszones of verschillende aansluitende fietsstraten. Deze zijn volgens de wegcode al mogelijk. Zo is er meer uniformiteit en dus duidelijkheid.



15. Voer ”rechtsaf door rood ” in

Rechtsaf door rood is al sinds 2013 toegelaten in de wegcode. Het bord B22 en B23 duidt aan waar een fietser veilig rechtsaf kan afslaan of rechtdoor mag rijden. Uiteraard moeten fietsers voorrang geven, bijvoorbeeld aan voetgangers op het zebrapad.

Deze regel ervaren de meeste fietsers als heel natuurlijk, en passen die automatisch toe. In Nederland bestaat 'rechtsaf door rood' al sinds 1990. Ook Duitsland en Frankrijk kennen een vergelijkbare regeling. In geen van deze landen was een toename van het aantal ongevallen vastgesteld. Ook in Brussel is rechtsaf door rood een succes. In Tervuren kan dit bijvoorbeeld op alle kruispunten zonder tram langs de N3.

16. Richt heel smalle straten in als woonerven

Smalle straten van minder dan 9 meter van gevel tot gevel, bijvoorbeeld de straten binnen “de vesten” van Tervuren dorp, zouden prioritair woonerfzones moeten worden, waar de snelheid beperkt wordt aan 20km/u en waar voetgangers en in tweede instantie fietsers voorrang hebben.

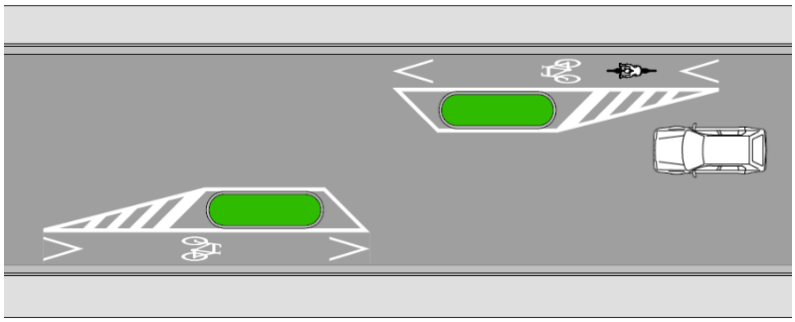
Ze zijn vaak reeds ingericht met gelijkvloerse betegeling van gevel tot gevel, zonder afgescheiden en beschermde voetpaden. Het is belangrijk dat deze situatie snel geregulariseerd wordt als formele woonerven om duidelijkheid te scheppen. Andere heel smalle straten, vaak met veel te smalle voetpaden, zouden zo ingericht moeten worden.

Het absolute minimum, eventueel als overgangsfase, is de inrichting als fietszone, zoals aangehaald in voorstel 14 “Regulariseer “de facto fietsstraten””.

17. Voorzie een gepaste signalisatie en weginrichting

Eerst en vooral is er een groot gebrek aan correcte en voldoende signalisatie van de snelheidsbeperkingen. Een paar verkeersborden en een likje verf op de weg zijn een strikt minimum. Spijtig genoeg is daar momenteel een groot gebrek aan in Tervuren. Zone 30 borden zijn vaak heel klein, slecht zichtbaar en slechts bij de ingang van een zone aanwezig.

Bij het betreden van een zone zou de inrichting voor weggebruikers dermate duidelijk moeten zijn dat een ander verkeersregime begint (poorten zoals beschreven in het mobiliteitsplan). Binnen de zone zou herhaaldelijk en duidelijk moeten aangegeven worden dat men zich in een zone 30 zone bevindt, met verkeersborden en wegmarkeringen (zoals recent gebeurd aan scholen en fietsstraten).



Daarenboven moet de breedte van de wegen aangepast zijn aan de toegelaten snelheid. Enkel zo kan daar een draagvlak voor gevonden worden, want snelheidsbeperkingen op te brede wegen, ook al zijn die gerechtvaardigd en noodzakelijk, zorgen voor frustraties.

Fietssuggestiestroken kunnen zorgen voor een visuele versmalling van de weg maar kunnen enkel bij 30 km/u, voldoende parkeergelegenheid buiten de rijweg, en bij beperkt gemotoriseerd verkeer. Fysieke versmallingen zijn een absolute bijkomende noodzaak. Paaltjes zijn een eenvoudige ingreep, en beter dan niets, maar niet optimaal. Ze vertegenwoordigen mogelijks een slecht zichtbaar obstakel. Daarom wordt best gewerkt met eilanden die de wegen structureren. Bijvoorbeeld met (voldoende grote en hoge) bloembakken, maar nog beter zijn uiteraard bomen, die daarenboven ook voordelen hebben i.v.m. het klimaat en de gezondheid van inwoners (3/30/300 regel).

In eerste instantie kan gewerkt worden met tijdelijke inrichtingen, die na positieve evaluatie permanent kunnen worden.

18. Voorzie bij werken ook omleidingen en signalisatie op maat van de fietser

De gemeente voorziet concrete kwaliteitseisen voor bewegwijzering en kwaliteit van de omleidingswegen voor verschillende weggebruikers in lastenboeken voor wegenwerken. Bij werken op gewestwegen vraagt de gemeente in de projectstuurgroep om deze kwaliteitsnormen op te nemen in het lastenboek van het gewest.

Daarbij is de bewegwijzering van het hele traject belangrijk, en niet alleen de eerste afslag. Bij omleidingen langs onverharde wegen moet een gepaste tijdelijke verharding (of rijplaten) voorzien worden. Fietsers zouden niet extra belemmerd moeten worden en zouden op de rijbaan toegelaten moeten worden, eventueel met een tijdelijk fietspad.

Ik wil mijn fiets veilig kunnen stallen

Fietsdiefstal is een rem op fietsgebruik. Wie slachtoffer wordt van een fietsdiefstal is daarna minder geneigd om te fietsen en een nieuwe fiets te kopen, laat staan dagelijks te fietsen. Voor sommigen is het zelfs een reden om te stoppen met fietsen. Voor de Fietsersbond is het duidelijk, de strijd tegen fietsdiefstal moet een absolute prioriteit zijn. Ook de gemeente kan heel wat doen.

19. Voorzie voldoende en veilige openbare fietsenstallingen

De laatste jaren is het aanbod aan fietsenstallingen in Tervuren enorm gegroeid. Maar toch kunnen de noden veranderen. Bv. aan de Warandepoort barst de fietsenstalling uit zijn voegen en in woonwijken met rijwoningen en appartementsgebouwen staan er nog veel fietsen op straat. Hier moeten er veilige fietsenstallingen zijn voor bewoners en bezoekers.

Het type fietsenstalling moet gebruiksvriendelijk en tegen diefstal voorzien zijn. In de grond vast gemetselde U-vormige beugels waar kader en eventueel voor- en achterwiel vastgemaakt kan worden zijn een absoluut minimum. Er moet rekening gehouden worden met meerdere types fietsen (brede sturen, brede wielen, bakfietsen, cargo fietsen, longtails…), en tenslotte moet gezorgd worden voor genoeg zichtbaarheid en verlichting.

Velopark verzamelt alle gegevens over fietsenstallingen in België. Het platform biedt toegang aan steden en gemeenten om stallingen toe te voegen en de kwaliteit van de data te beheren. De informatie kan vervolgens gebruikt worden door allerlei toepassingen en is online raadpleegbaar. Voorzie de toevoeging van fietsenstallingen in Tervuren op dit platform.

20. Voorzie voldoende en veilige fietsstallingen thuis of vlakbij

Gemeentelijke bouwverordeningen voorzien een verplichting van fietsparkings in openbare en privé-gebouwen.

Sommige bewoners kunnen thuis geen eigen fiets(en) stallen, bijvoorbeeld in rijhuizen zonder garage. Dit is voornamelijk het geval in het dorpscentrum van Tervuren. Deze bewoners hebben dan ook niet de mogelijkheid om een mobiliteitsswitch naar de fiets te maken. De auto is dan (naast het openbaar vervoer) de enige oplossing, wat mede zorgt voor de huidige enorme parkeerdruk.

In eerste instantie zijn fietsboxen tamelijk eenvoudige, goedkope en flexibele oplossingen. Op termijn zouden ook grotere fietsstallingen in gebouwen kunnen aangeboden worden, eventueel ook in privé gebouwen. Bij grote nieuwbouwprojecten kan bijvoorbeeld ook gezorgd worden dat niet enkel inwoners, maar ook geïnteresseerde buurtbewoners een fiets (tegen betaling) veilig kunnen stallen.

Eventueel kan de administratie en de logistiek uitbesteed worden aan een privébedrijf (zoals bv. Indigo die al fietsenstallingen beheren in de parkeergarage op de Markt).

21. Voer een actief beleid tegen fietsdiefstal

Fietsdiefstal is na verkeersonveiligheid de grootste bekommernis van huidige en potentiële toekomstige fiets-eigenaars.

De politie moet diefstal klachten niet zonder gevolg laten en moet beschikbare middelen voor opsporing deftig en werkelijk gebruiken. De gemeente en politie moeten alles doen om fietsgebruikers aan te sporen hun fiets te laten labelen en registreren (MyBike). Dit kan door info te delen via verschillende kanalen en acties te organiseren tijdens markten/braderieën, enz…

Ik wil de sprong naar de fiets kunnen maken

Iedereen moet toegang hebben tot een fiets, een passende mobiliteitsoplossing voor persoonlijke mobiliteitsbehoeften. Stadsfiets, elektrische fiets, handbike, fiets aangepast aan het transport van een rolstoel, bakfiets, fiets aangepast om kinderen te vervoeren, plooifiets aangepast om mee in openbaar vervoer te nemen… de rijke diversiteit aan fietsen maakt heel wat mogelijk. Deelfietsen hebben op dat vlak een grote meerwaarde, zowel voor regelmatig als occasioneel gebruik. Mits ze natuurlijk voor iedereen vlot toegankelijk zijn.

22. Stel deel(cargo)fietsen ter beschikking voor occasioneel gebruik

Er zijn tal van situaties waar een deelfiets van nut kan zijn. Ten eerste kan dit het toerisme in de gemeente bevorderen. Toeristen zijn dan niet beperkt tot een kleine wandeling in het park, maar zullen dan veel grotere afstanden kunnen afleggen, en dan ook gemakkelijker gebruik maken van de horeca. Dit kan bezoekers uit de regio extra aanzetten om met het openbaar vervoer in plaats van met de wagen naar Tervuren te komen.

Voor inwoners zijn cargo fietsen (bakfietsen of longtail fietsen) handig om (wekelijkse) boodschappen te doen of om kinderen te vervoeren. Deze nemen echter veel plaats in, en zijn duur in aankoop, zeker voor occasioneel gebruik. Stel daarom op bepaalde plaatsen deel-cargofietsen ter beschikking. Dit kan op dichtbewoonde plaatsen in de dorpscentra en kan worden gecombineerd met lokale mobipunten of standplaatsen voor deelauto's. Daarvoor kan de gemeente eventueel een beroep doen op de diensten van een privé partner zoals bv. Cambio.

23. Motiveer en begeleid inwoners om de sprong naar de fiets te wagen.

Omdat een nieuwe (elektrische) fiets een behoorlijke investering is voor iemand die niet zeker weet of fietsen iets voor hem/haar is, kan de gemeente enkele testfietsen ter beschikking stellen.

Deze fiets kan dan, tegen een bepaalde waarborgsom en eventuele kleine bijdrage, een week worden uitgetest. Daarbij kan voor de nodige begeleiding en korte opleiding

gezorgd worden. Lokale fietshandelaars zouden daarvoor betrokken kunnen worden. Een overtuigde tester maakt namelijk veel kans om een toekomstige klant te worden.

24. Leer kinderen en volwassenen fietsen in het verkeer

Wat voor velen een evidentie is, fietsen in het verkeer, is dat lang niet voor iedereen. De Fietsersbond roept daarom op om in te zetten op het leren fietsen. Zowel voor volwassenen die zich niet veilig voelen op de weg als de jeugd op de schoolbanken.

Er moet ingezet worden op correct gedrag door alle weggebruikers, om hen bewuster te maken van het feit dat ze de openbare ruimte delen met niet-gemotoriseerde weggebruikers. Hierbij moeten in het bijzonder ook professionele chauffeurs betrokken worden.

Organiseer voor kinderen begeleidde sessies fietsbehendigheid en fietsen in het verkeer.

Organiseer begeleide sessies en voorzie vrijwillige fietscoaches voor volwassenen die met de fiets willen pendelen in plaats van met de auto, zoals in Brussel of Nederland.

Bijlagen

Bijlage 1 - Stand van zaken in Tervuren: nog veel werk aan de winkel!

Tijdens de vorige legislatuur heeft Tervuren stappen vooruit gezet. Zo werden een reeks voorstellen uit ons memorandum van 2018 gerealiseerd of kwamen in stroomversnelling:

- De zone 30 werd uitgebreid op onder andere 'de vesten', rond het oude centrum van Tervuren.
- Er zijn in de hele gemeente fietsstallingen bijgekomen. In woonstraten kwamen er na rioleringswerken meer fietsstallingen.
- Tervuren telt nu enkele eerste veiligere fietstrajecten: er kwamen twee fietsstraten en het landbouwgedeelte van de Museumlaan werd verhard.
- Er is een uitgebreid aanbod van fietsstallingen aan sommige tramhaltes (terminus en Brusselsesteenweg), en aan de winkelzone in de Hoornzeelstraat.
- De voorbereiding van het ontbrekende fietspad op de N3 is aan de gang, ook al is er nog veel werk aan de winkel.
- Uiteraard is er ook de fietssnelweg F3 tussen Leuven en Brussel in aanleg.

Spijtig genoeg missen we echter een globaal en doeltreffend fietsbeleid. Er kwam in 2020 een nieuw veelbelovend **mobiliteitsplan** met duidelijke keuzes voor meer verkeersveiligheid en leefbaarheid van onze dorpen. Voor een concrete uitvoering is het echter vaak nog steeds wachten. Een eerste aanzet gebeurde recent in Moorsel. Er werden consultaties en proefopstellingen gehouden. Spijtig genoeg heeft de olifant slechts een muis gebaard, met enkele minimale ingrepen, wat neerkomt op een business as usual scenario. We missen nog steeds "pleinen vol leven", heringerichte straten en "poorten" en een "zacht mobiliteitsnetwerk" die veelbelovend werden aangekondigd.

Wanneer we de "fiets filter" op Google Maps activeren, merken we in Tervuren **een onafgewerkt en onveilig kluwen** fietsroutes, fietspaden en veel te weinig fietsvriendelijke wegen!

Het grootste pijnpunt is echter de **heel zwakke handhaving**. Er is een zwakke objectieve pakkans (uitgevoerde controles). Huidige snelheidscontroles blijken onvoldoende en ondoeltreffend :

- Onvoldoende controles, en zeker op het grondgebied van Tervuren, in functie van de bijdrage in het budget van de politiezone.
- Onvoldoende inkomsten vloeien terug naar de betrokken gemeenten waaronder Tervuren.

- Te weinig vaste controles, die veel meer pakkans creëren dan mobiele controles.
- Geen trajectcontroles.
- Amper controles in zone 30 en andere gevaarlijke plaatsen met gemengd verkeer.
- Zwaar verkeer rijdt te snel (waaronder school- en De Lijnbussen) Dat blijkt ook uit recente cijfers. Tervuren heeft daar geen beleid over en doet hier niets aan!
- Recidivisme wordt amper bestraft met een paar boetes. Tervuren heeft daar geen beleid over en doet hier niets aan!

Er is totaal geen subjectieve pakkans. Er wordt weinig of niet gecommuniceerd over snelheidscontroles. Nochtans vergt dit weinig middelen. Enkel een gezonde dosis (politieke) moed en de juiste ethische keuzes.

Uit recente cijfers van een telraam in de Ortar De Pauwstraat, met snelheidsbeperking aan 30km/u blijkt dat **70% van de bestuurders te snel rijdt!** Dagelijks rijden meer dan 200 bestuurders zelfs meer dan 20 km/u te snel (>50 km/u) en zelfs tientallen bestuurders meer dan 40 km/u te snel (>70km/u) ! Op dagen waar de weg versmald is door werken, merken we een positief effect met een lagere gemiddelde snelheid. Toch zijn er dan nog enkelingen die anderen in gevaar brengen door onaangepaste snelheden of stoeprijden!

Dit is vragen om ernstige, zelfs dodelijke ongevallen en is het rechtstreekse gevolg van de huidige bijna straffeloosheid, gebrek aan straatinrichting en gebrek aan sensibilisatie ! De afgelopen maanden is het aantal fietsdoden weer gestegen over heel Vlaanderen. Hopelijk moeten we niet wachten dat er slachtoffers vallen voordat in Tervuren de nodige maatregelen genomen worden.

Bijlage 2 - Stand van zaken in andere gemeenten: een wereld van verschil!

Wezembeek Oppem:

- beschikt over een recent mobiliteitsplan van 80 paginas met :
- één grote zone 30 behalve enkele doorgangswegen met afgescheiden fietspaden,
- 12 fietsstraten,
- 5 woonerven,
- 12 trage wegen,
- knips en éénrichtingsverkeer
- en verbetering fietspaden!

Overijse:

- heeft een fietsbeleidsplan van 67 paginas
- en heeft recent 7 extra fietsstraten van 4 km lang! toegevoegd

Wemmel :

- recent één grote zone 30 geworden (38 straten),
- behalve 5 doorgangswegen met afgescheiden fietspaden,
- en een paar woonerven.
- er zijn deelauto's en deelfietsen
- en veilige fietsenstallingen

Lommel:

- de middelgrote "fietsgemeente van het jaar" 2022,
- promoot deelfietsen,
- beschikt over 3 fietsboulevards,
- voorziet meer dan 400 kwalitatieve fietsstalplaatsen
- en mobiele bewaakte fietsenstalling bij evenementen,
- bouwde 4 hoppinpunten uit,
- verbeterde de 25 schoolomgevingen en de schoolroutes ernaartoe
- en richtte 10 trage wegen in!

Herentals:

- Het hele kernwinkelgebied is een woonerf!

Mechelen:

- Heeft en fietszone van 179 straten op een lengte van 30 km!
- Recent mobiliteitsplan met autoluwe zones, knips, verkeersfilters, éénrichtingsverkeer, enz…

Izegem, Diest, Bornem, Geel en Aarschot:

- fietszones van 30 tot 90 aansluitende fietsstraten, of zijn die in aanmaak.

Hasselt:

- Hele stadscentrum (smalle straten en winkelstraten) is een woonerf zone bovenop een voetgangerszone en autoluwe zone.

Diepenbeek :

- Het centrum van is een combinatie van fietszones en woonerf zones

Genk:

- Participatietraject rond verkeersplan met tal van snelheidsremmende maatregelen, telramen en verkeersfilters.

Dilbeek:

- 'Kamers' tegen sluipverkeer.

Bijlage 3 - Voordelen van de fiets

De fiets heeft tal van voordelen, en is een uitgelezen oplossing voor heel veel maatschappelijke uitdagingen:

Eerst en vooral is de fiets een geluksmachine! Het geeft je een ultiem gevoel van vrijheid en mentaal welzijn.

- Het verbetert de verkeersveiligheid: meer fietsgebruik maakt onze straten en wijken veiliger en omgekeerd.
- Er wordt veel plaats gewonnen door minder verkeers- en parkeerdruk. Elke extra fiets is een wagen minder op de baan. Deze plaats kan dan ingenomen worden voor meer groen op straat. Dat bevordert de biodiversiteit en de gezondheid (betere lucht en mentaal welzijn).
- Fietsvoorzieningen hebben ook een positief effect op de lokale handel en economie.
- Het zorgt voor een aangename en rustige woon- en werkomgeving, met minder lawaai.
- De fiets is een uitgesproken goedkoop en dus een sociaal vervoermiddel. Zeker met de vergoeding voor woon-werkverkeer.
- Fietsen stimuleert daarenboven sociale contacten en participatie.
- De gezondheid van de burgers gaat erop vooruit doordat meer mensen bewegen. “A bikeride a day keeps the doctor away”
- Fietsen is ook een “nuttige” sport. Terwijl je je verplaatst heb je meteen al gesport!
- Het is een oplossing voor het grondstoffen- en energievraagstuk binnen de mobiliteit,
- Het klimaat gaat erop vooruit: de fiets stoot over de hele levenscyclus het minst CO2 uit van alle vervoermiddelen
- En uiteraard verbetert de luchtkwaliteit, zowel wat betreft CO^2 als fijn stof.
- Elke afgelegde fietskilometer brengt zelfs netto op aan de samenleving!