

Aan het college van burgemeester en schepenen van
Begijnendijk

01/10/2014

BETREFT:

schriftelijk advies in het kader van het verbreden en verdiepen van het
Mobiliteitsplan Begijnendijk

Geachte leden van het College

De Fietzersbond Begijnendijk heeft via de Mobiliteitsraad kennis genomen van Fase 3 van het verbredings- en verdiepingstraject van het Mobiliteitsplan.

Vooreerst wensen wij te benadrukken dat we de algemene uitgangspunten en doelstellingen van het Beleidsplan ten volle ondersteunen.

In de setting van de Mobiliteitsraad gaven we mondeling reeds een eerste feedback. In ons advies hieronder formuleren we graag een aantal aanvullingen of bedenkingen waarvan we hopen dat het college ze opneemt in het definitieve document. We zijn van mening dat het document, zoals het nu voorligt, soms onvoldoende duidelijke keuzes maakt voor een toekomstgerichte en welvaartsverankerende mobiliteit. Het eigenlijke onderwerp van het mobiliteitsplan, “de beleidsmatige basis voor het realiseren van een duurzame mobiliteit”, komt hierdoor op de helling te staan. Het ontwerp is onvoldoende ambitieus om de mobiliteitsdoelstellingen van het VIA-plan of het nieuwe Vlaamse regeerakkoord te realiseren op gemeentelijk vlak. Deze doelstellingen worden geschaagd door een breed maatschappelijk draagvlak.

We betreuren dan ook dat de Fietzersbond Begijnendijk geen adviserende rol heeft in de GBC. Ondanks de beslissing van het schepencollege willen wij op een positieve wijze meewerken aan betere fietsvoorzieningen in onze gemeente.

Alle politieke partijen schaarden zich op 18/9/2012 achter ons 10-punten memorandum, waar structureel overleg met de Fietzersbond een belangrijk item is. Wij staan steeds klaar om over elke fiets-gerelateerd dossier, groot of klein, samen te zitten met de betrokkenen, input te leveren of de handen uit de mouwen te steken.

Elke beslissing aangaande ruimtelijk ordening, mobiliteit of wegenwerken moet als momentum gebruikt worden om de geschikte vervoersmodus conform het STOP-principe te stimuleren. Of als absoluut minimum de fysieke integriteit van elke weggebruiker maximaal te garanderen.

namens de Fietzersbond Begijnendijk
Dominique De Munck – voorzitter

	Opmerkingen bij Beleidsplan – Fase 3 - versie 16 juli 2014
p.37	Paragraaf 7.1.1: De logica wordt omgedraaid: men vertrekt van kaart 10 op pagina 46, om dan tot de verblijfsgebieden te komen. Het wettelijk bindend GRS van Begijnendijk (kaart 32 en 33) duidt een veel ruimer 'verblijfsgebied' aan dan hier naar voren wordt geschoven. Een voldoende groot verblijfsgebied is bij uitstek een kans om de woonkwaliteit te verhogen, en het fietsen veilig en aantrekkelijk te maken, voor jong en oud. Erbuiten wordt de fietser al snel aanzien als 'een obstakel dat zo snel mogelijk ingehaald moet worden' i.p.v. als een volwaardige deelnemer aan het verkeer. De voorliggende keuze van een beperkt verblijfsgebied gaat dus in tegen de doelstelling van het Mobiliteitsplan.
p.38	<i>'fietsvoorzieningen dienen in de eerste plaats veilig te zijn, rekening houdend met de specifieke ruimtelijke context'</i> -Indien er geen plaats is voor een afgescheiden fietspad, dient de snelheid van het gemotoriseerd verkeer logischerwijze aangepast te worden, cfr. de richtlijnen van het Vademecum, VSV, en SWOV-aanbevelingen, ... Dit is in lijn met wat het document op p.35 correct stelt over lokale wegen 'Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid gaan voor op de afwikkelingssnelheid van het verkeer'
p.38	<i>'Waar haalbaar worden zoveel als mogelijk de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen nagestreefd'</i> -'Haalbaar' en 'zoveel als mogelijk': hier zegt ment 2x hetzelfde. Haalbaarheid is relatief: tijdige planning, voldoende middelen en duidelijke keuzes in functie van duurzame mobiliteit vergroten wat 'haalbaar' en wenselijk is. Suggestie: → <i>"Afwijkingen worden voorgelegd aan de mobiliteitsraad of afgetoetst met de lokale Fietzersbond afdeling".</i> -Wat betreft aangeraden breedtes vertoont het Vademecum een zwakke plek. Door doorbraak fietskarren, elektrische fiets is 2m aangewezen, en 1,75m eigenlijk een minimum, vooral op veel gebruikte fietspaden. → <i>"De gemeente streeft naar fietspaden van 2m breed om de verkeersveiligheid en het comfort van elke fietser te garanderen"</i>
p.38	Het lokaal fietsroutenetwerk moet ook aanvullend aan het BFF werken vermits het BFF vaak tekort schiet op het gebied van veiligheid, aantrekkelijkheid, enz. → <i>"Het ontvlechten van het auto- en fietsnetwerk vormt de sleutel tot het faciliteren van de kortste fietsverplaatsing en de fietsveiligheid."</i> Een goed fietspad langs een drukke weg met elke 20m een oprit zorgt voor veel fietsongevallen (cfr. Prof Scharpélaan): belangrijk om ook alternatieven uit te bouwen richting Aarschot, Heist-op-den-Berg enz. (zoals op kaart 8 aangegeven). Cfr. www.fietzersbond.be/standpunten/memorandumgemeente2012

p.39	<i>Prioritair open te stellen trage wegen</i> Niet alle aangeduide trage wegen zijn belangrijk voor het realiseren van een duurzame mobiliteit. De trage wegen die op het Fietsrouten netwerk liggen maar niet of slecht toegankelijk zijn verdienen dan ook absolute prioriteit. Dit is op de kaart niet duidelijk! → “<i>De gemeente maakt de nodige middelen vrij om van deze prioritaire trage wegen echte fietscorridors te maken.</i>” Cfr. Gemeente Beveren: door enkele onbekende trage wegen te verbreden en verharderen is er nu een heel populaire, veilige en aantrekkelijke fietsroute tussen de twee deelgemeenten ontstaan.
p.39	Kaart Fietsrouten netwerk – Gewenste recreatieve routes (– – – –) Aanvullend: -Doorsteek Goreweg-Raamstraat: ter vervanging omweg Puttestraat -Doorsteek Werchtersesteenweg-Demerdijs: ter vervanging Gelroodsesteenweg -Alternatief richting Heist-op-den-Berg via kruispunt Mechelbaan/N10 – ter vervanging Schavotstraat met gevaarlijke kruising Liersesteenweg
p. 44	Dorpskern Begijnendijk – Betekomsesteenweg '<i>aangepaste voorzieningen voor fietsers en voetgangers</i>' Op het laatste voorstel geprojecteerd op de Mobiliteitsraad waren er geen voorzieningen? Gezien het drukke traject blijven deze wenselijk, men dient éénrichtingsverkeer zeker ook in overweging te nemen. Dit kan een zeer gunstige invloed hebben op de dagelijkse mobiliteitskeuzes van de inwoners. De fietser verdient de kortste en veiligste weg, hoe meer je de automobilist in de watten legt, hoe fictiever de realisatie van een duurzame mobiliteit wordt.
p.44	'<i>werden de onveilige punten binnen de gemeente gedetecteerd</i>' dit impliceert dat deze verzameling volledig is, quod non, beter bvb.: “<i>werden de meeste onveilige punten ...</i>”
p.45	<i>Snelheidsregimes</i> -De link met duurzaam veilig verkeer ontbreekt in dit voorstel. Men spreekt over een 'gewenst snelheidsplan', echter zonder enige verwijzing naar de aanwezigheid van fietsinfrastructuur? Deze voorwaarde moet expliciet toegevoegd worden, anders dreigt op veel wegen (Moorsemsestraat, Tremelosesteenweg) de huidige toestand bestendigd te worden. -Om sneller te komen tot een veiligere omgeving voor fietsers, moet het snelheidsregime op bestaande wegen bepaald worden door de aanwezige fietsinfrastructuur. Conform de wetenschappelijke aanbevelingen en de doelstelling mbt duurzame mobiliteit op alle niveaus zou dit het uitgangspunt moeten zijn: “<i>Als er maximum aan 30 km/u mag worden gereden, dan kan gemengd verkeer. Bij een snelheidsregime van maximum 50 km/u hoort minimaal verhoogde aanliggende fietsinfrastructuur. Wegen waar maximum aan 70 km/u mag worden gereden, vragen vrijliggende fietsinfrastructuur.</i>”
p.46	<i>Snelheidsplan algemeen</i> -Dit plan is een verbetering tov de huidige toestand, maar garandeert allerm minst dat kinderen veilig naar school kunnen fietsen, zelfs niet binnen de meeste

	woonzones zoals in het GRS aangegeven. Dit wensbeeld werkt dus vreemd genoeg de omschakeling naar duurzame mobiliteit, het doel van het mobiliteitsplan, tegen. -Het snelheidsplan is een belangrijk instrument om fietsen veiliger, maar ook aangenamer en aantrekkelijker te maken. Aan 30 km/u met de wagen naar de bakker of de fiets nemen? Dit is een van de weinige hefboomen die een gemeente heeft. -Is er voldoende aandacht naar kruispunten gegaan? Ons lijkt 30km/u op kruispunten met fietsroutes een duurzame veilige keuze, uitzonderlijk 50km/u. Het is immers die 70+km/u die onze wegen zo dodelijk maken in vergelijking met de stedelijke context. Fietsinfrastructuur moet 'vergevingsgezind' zijn: een inschattingsfout van een weggebruiker mag niet tot een dodelijk ongeval leiden. We moeten streven naar een 'childproof' netwerk, zodat ouders met een gerust hart hun kinderen naar school kunnen laten fietsen.
p.46	Snelheidsplan – specifieke punten -Verblijfsgebied van 1km² rond centra smeekt om zone 30, cfr. “SWOV factsheet zone 30”; bochtige wegen; fiets- noch voetpad; veel fietsverkeer; risico op sluipverkeer; 50km/u daarbuiten geloofwaardiger; leefkwaliteit; STOP-principe; '70km/u' is bij een zone-50 nu geen probleem cfr. lage pakkans en kleine geldboete ; GRS; grondwet ; ... -Dorpsstraat tussen kruispunt Mechelbaan en centrum: ook 50km/u! Waarom voor deze 500m 70km/u toelaten, als je aan het kruispunt toch tot stilstand moet komen (of vertrekt)? Dit moedigt gevaarlijk (en gulzig) rijgedrag aan. De zeer frequent bezochte handelszaak 'het Pistoleeke' met veel parkeer en overstekend verkeer is daar gevestigd, alsook de toegang tot de recreatiezone 'De Bieheide'. De rij geparkeerde wagens zorgt bovendien voor een beperkte zichtbaarheid van overstekende voetgangers en fietsers!
p.47	Parkeerbeleid Bij de bevolking peilen naar de interesse in autodelen en hierin een proactieve rol spelen en bvb. plaatsen voorzien in de gemeente voor 'autodelen', ook de particuliere vorm (Autopia). Er is een evolutie ingezet van 'privébezit' naar 'diensten' en 'delen'. Ook in Begijnendijk zijn er ontzettend veel 2de wagens die het merendeel van het jaar stilstaan. Daarnaast zijn er ook huishoudens zonder wagen, of mensen die hun wagen zouden wegdoen moest er een vorm van autodelen zijn. Met de komst van de elektrische wagen wordt een 'klassieke' gedeelde reservewagen ook interessant (BMW biedt dit nu al aan). Tenslotte valt te verwachten dat het dubbele autobezit onder druk zal komen door stijgende prijzen en economische achteruitgang.
p.48	Ook in de bouwvoorschriften 'Verplichte fietsenstallingen' opnemen, en niet ergens achteraan, maar op een plaats die toegankelijker is dan de wagenparking. Keuzearchitectuur pro duurzame mobiliteit.
p. 52	<i>'Vooralsnog geen nood aan tarifiering'</i>

	Vanuit een duurzame mobiliteitskeuze is dit nog maar de vraag. Hoe meer gratis en gesubsidieerde parkeervoorzieningen je aanlegt, hoe lager de drempel om de auto te nemen en hoe hoger de welvaartskost. Men voorziet liefst € 225 000 voor een bijkomende stationsparking. Waarom geen parkeerkaart of SMS-betalen voorzien aan het station om enkel zij die het echt nodig hebben, een plaats te geven?
p. 53	Zwakke aanbeveling, aanvullend: → <i>'Verkeersovertredingen die de veiligheid van de zwakke weggebruiker in gevaar brengen, moeten primordiaal worden aangepakt door de politie. Het zonaal veiligheidsplan stelt verkeersveiligheid als strategische doelstelling. Het verhogen van de pakkans is een topprioriteit.'</i> Zie bvb. de zonale veiligheidsplannen van de politiezone MIRA → <i>'De politiezone moet tot de best scorende van Vlaanderen behoren wat betreft effectieve controles op snelheid en rijden onder invloed. De mobiliteitsraad krijgt de nodige cijfergegevens waardoor benchmarking en bijsturing mogelijk wordt'</i>

	Actietabel – aanvullingen & bemerkingen zie http://www.fietsersbond.be/begijnendijkroutes voor details.
Onderwerp	Suggestie/Bemerking
Algemeen	
Kiezen voor structureel beheer van fietsinfrastructuur	Inventariseer op een wetenschappelijke manier de staat en risico's van de fietsinfrastructuur. Een optie is hierbij een professionele audit van de Fietsersbond vzw www.fietsersbond.be/meetfiets
Mobiliteitstoets RO	Bij elke bouwproject mobiliteitstoets (nabijheid, verdichting, bereikbaarheid) uitvoeren, maar ook nagaan of er geen trage wegen of doorsteken worden 'dichtgebouwd' (cfr. fietsroute Begijnendijk-Betekom)
Investeringsgebruik als hefboom	Bij elke investering en uitgave de baten en schaduwkosten afwegen met een duurzaamheidsswitch als leidraad. Investeringsgebruik in wegdekvernieuwing vs fietspadheraanleg?
Optimaal gebruik van middelen	Bvb. Verwijderde Berlijnse kussens: liggen deze stof te verzamelen?
Inzetten op Autodelen	De bevolking warm maken voor autodelen en dit actief ondersteunen (cfr. opmerking bij p. 47)
Voorzieningen op lokale wegen zonder fietspad	Op bredere wegen zonder fietspad zouden witte stippellijnen op enige afstand van de zijkant wenselijk zijn om het wegbeeld te versmallen en autobestuurders attent te maken op mogelijke fietsers (cfr. praktijk in Nederland). Bvb. Busschotstraat, Soelstraat, Willekenslaan, ... Op de fietsroutes zelf kunnen suggestiestroken in volle kleur aangebracht worden (bvb. Grote baan).
Specifiek	
Fietsroute Heist-op-den-Berg	N10-Schavotstraat: gevaarlijk punt op recreatief netwerk, nu in tabel "LT" & AWW → gemeente moet dringend de alternatieve 'recreatieve' route realiseren -> 40% subsidie, KT prioritair Oversteek via verkeerslichten Mechelbaan. De eerste helft is al geasfalteerd, andere helft nog degelijk inrichten, nu grote stenen die fietsen gevaarlijk maakt + grote kans op lekrijden.
Kruisingen N10-Kerkstraat enz.	AWV LT; → regelmatig snelheidscontroles om zone 50 te laten naleven
N10	Resterende niet-conforme fietspaden langs N10?
Plankenbrug	Reeds gedaan? Fietsfonds betaalt bij betonstraatstenen maar 50% van subsidie uit na uitvoering, de rest enkel indien kwaliteit voldoende is.
Gelroodse steenweg	Geen fietspaden heraanleg voorzien? Ligt er veel te smal en gevaarlijk bij!

Moorsemsestraat/Goreweg	MT? Gevaarlijk kruispunt, hoge snelheid, negeren van voorrang en heel vaak door fietsers gebruikt → KT + Prioritair.
Aanleg fietsstraten	MT? → KT. Staystraat is momenteel een pijnpunt op fietsroute...
Oversteekbaarheid Gelroodse steenweg?	MT? → KT
Amerstraat	Snelheidsremmende maatregelen – ging toch enkel voor plaatselijk verkeer ingericht worden, zijn deze dan nog nodig?
Busschotstraat/Soelstraat/Raystraat/...?	Snelheidsremmende maatregelen?
Route Aarschot	Aandringen bij AWW om doorsteek naar Aarschot station versneld te ondertunnelen!
Doorsteek Goreweg	Kadert binnen veilig en kort traject Begijnendijk-Betekom/Aarschot (scholen, station). Vermijd omweg van 800m (!) langs bovendien momenteel gevaarlijke Puttestraat. BRF kan dan ook langs hier komen. Zou vroeger toegankelijk zijn.
Doorsteek Demerdijk	Door fietsweg van 50m door niemandsland aan te leggen en te laten aansluiten op Demerdijk ontstaat een gezonde en veilige verbinding Begijnendijk-Demerdijs. richting Rotselaar, Werchter, Haacht, Leuven ...)
Doorsteek Vissendijk	Vermijdt doortocht centrum voor verkeer naar Okay, GB, Baal.
Kruispunt Tremelosesteenweg-Pr. Scharpélaan	Fietspad buigt helemaal weg, veel te scherpe hoek, je komt haast tot stilstand.
Processieweg-Werchtersesteenweg	Oversteekplaats in bocht waar scholieren de Werchtersesteenweg oversteken die via Processieweg naar school rijden.
Haltestraat - spoorwegovergang	Maak deelt uit van BFF. Hier durven autobestuurders komende vanuit Ramsel over het fietspad "vliegen". Het fietspad op de overweg zelf wordt ook gebruikt door treinreizigers, waardoor er vaak op de rijbaan wordt gefietst. Slechte zichtbaarheid van te snel aankomend verkeer. Treinreizigers durven ook de slagbomen te negeren om hun trein te halen. TUNNEL of BRUG
Kruispunt Seypsstraat-OLVrouwstraat	Slechte zichtbaarheid. Doorgang voor auto's richting Soelstraat onmogelijk maken, door paaltje in het midden te zetten.
Kruispunt Kwetterstraat-OLVrouwstraat	Slechte zichtbaarheid, hoge snelheid, deel van recreatief netwerk
Kruispunt Heidestraat-GroteHeidestraat	Slechte zichtbaarheid, hoge snelheden, maakt deel uit van Recreatief netwerk
Kruispunt De Bruynlaan-Dorpsstraat	Hier steken veel schoolkinderen over.

Kruispunt Tremelosesteenweg-Raystraat-Grote Baan	Matig verhoogd kruispunt, drukke bushalte, veel overstekende zwakke weggebruikers
Raystraat	Veel en te snel sluipverkeer