



Juni 2024

MEMORANDUM GEMEENTERAADSVERKIEZINGEN 2024



MEMORANDUM

GEMEENTERAADSVERKIEZINGEN 2024

Samenvatting:

1. Kennismaking met de Fietsersbond KLT
2. Algemeen uitgangspunt
3. Verwijzing naar ruimere omkadering (zie bijlage)
4. Voorafgaande opmerking: hoffelijkheid
5. Terugblik op positieve ontwikkelingen en realisaties van het gemeentelijk fietsbeleid van de afgelopen jaren
6. Onze verwachtingen voor de toekomst
 - 6.1. Infrastructuur
 - 6.1.1. Meewerken aan bovenlokale dossiers
 - 6.1.2 Gemeentelijke aandachtspunten
 - 6.2. Regels / handhaving
 - 6.3. Faciliteren / randvoorwaarden,
7. Waardering van het vrijwilligerswerk

Bijlagen:

- Fietsbeleid en klimaatdoelstellingen
 - Duurzaamheidsdoelstellingen
 - STOP-principe
 - Doelstellingen Modal shift: de rol van de fiets bij combimobiliteit
 - Verwijzing naar doelstellingen inzake fietsbeleid vanwege de Fietsersbond, Fietsberaad Vlaanderen en de Vlaamse Regering
-

1. Kennismaking met de Fietsersbond Kasterlee-Lichtaart-Tielen (KLT)

De Fietsersbond KLT probeert op plaatselijk vlak de doelstellingen van de Fietsersbond waar te maken, namelijk: veilig fietsen voor iedereen!

De Fietsersbond KLT ging van start in maart 2015 en telt vandaag een tiental vrijwilligers. Ze vergaderen om de twee maanden en de plaatselijke werking is gebaseerd op:

- Acties om aandacht te vragen voor fietsveiligheid.
- Vorming en kennismaken met goede praktijkvoorbeelden.
- Frequente contacten, schriftelijk en mondeling, met diverse instanties: gemeentebestuur, provincie, AWV, ...om onze bezorgdheden en aandachtspunten inzake fietsveiligheid in diverse dossiers kenbaar te maken.
- Contacten met de plaatselijke scholen (o.a. over fietsroutes, nazicht fietsen,....).
- Communicatie: pers, website, facebook.
- Medewerking aan diverse initiatieven van de Fietsersbond en van andere belangengroepen (Fietsberaad, Netwerk voor Duurzame Mobiliteit, ...), zoals: jaarlijkse applausactie, "Straatvinken", "30 dagen minder wagen", enz...
- Samenwerking met de andere Fietsersbondafdelingen in de buurt en met de Fietsersbond Vlaanderen/Brussel.

Hierna enkele foto's om onze werking te illustreren:



Vergadering in Kasterlee met Fietsersbond Turnhout, Arendonk, Geel, Westerlo op 26/11/22.



Applausactie aan De Omnibus Tiel en op 3 juni 2024, Wereldfietsdag



Fietsennazicht op 7 mei 2024 bij GBS De Vlieger



Et ceci n'est pas une fietsstraat....



Actie op 20 oktober 2022 voor veiliger Zagerijstraat (fietsstraat)

2. Fietsbeleid en mobiliteitsbeleid in het algemeen zijn geen alleenstaande thema's maar kaderen in een ruimere context van tal van beleidsdomeinen. Daarom verwijzen we in bijlage naar volgende teksten, documenten, verklaringen :

- Klimaatdoelstellingen
- SDG's
- STOP-principe
- Doelstellingen Modal shift – combimobiliteit
- Verwijzingen naar Fietsberaad, Fietsersbond, Vlaamse Regering

Een goed gemeentelijk fietsbeleid kan ook positieve resultaten opleveren voor andere beleidsdomeinen zoals toerisme, lokale handel,...

3. Voorafgaande opmerking: hoffelijkheid

We pleiten voor hoffelijkheid tussen de diverse weggebruikers en dus ook vanwege de fietsers. Elke weggebruiker hoort zich aan de verkeersregels te houden. Fietsen behoort bovendien bij de “zachte waarden”. De fietsers moeten daar de ambassadeurs van zijn. Maar de fietsers – en zeker de jonge (en minder ervaren) en oudere fietsers (heel wat fietsongevallen gebeuren in de leeftijdscategorie van +75 jaar) zijn samen met de voetganger het meest kwetsbaar.

4. Terugblik op positieve ontwikkelingen en realisaties van het gemeentelijk fietsbeleid van de afgelopen jaren:

- Fietsbrug over Caliebeek
- Invoering zone 30 in dorpscentra
- Invoering fiets- en schoolstraten
- Aanpak Zagerijstraat (al blijft het hier opletten wegens tegenliggend gemotoriseerd verkeer)
- Fietspad Lichtaart-Poederlee
- Werfcharter
- Project op weg naar uitvoering: Kaliebaan
- Trage Wegenkaart
- In uitrol: overdekte fietsenstallingen

- In de voorbije jaren gaven we via ons initiatief “De gouden fietsketting” een waardering aan plaatselijke initiatieven en groepen die een positieve bijdrage leverden aan fietsen en fietsbeleid, met name:
 - het gemeentepersoneel voor het onderhoud van de fietspaden
 - de begeleiders (“wegkapiteins”) van de OKRA-fietsgroepen
 - de gemachtigd opzichters die de schoolkinderen op hun schoolroute (met de fiets of te voet) helpen bij het oversteken van de weg
 - begeleiders van schoolklassen met de fiets op weg naar zwembad, sportactiviteiten, enz...



Uitreiking van “de gouden fietsketting” op 9 oktober 2020 aan de begeleiders van de fietsgroepen van OKRA van de drie deelgemeenten

5. Onze verwachtingen voor de toekomst

Inleiding

Heel wat van onze aandachtspunten van de afgelopen jaren werden (nog) niet gerealiseerd. Deze punten vormen samen met nieuwe aandachtspunten de ankerpunten, de heipalen voor dit memorandum.

De feiten vandaag: er wordt frequenter gefietst, er worden langere afstanden met de fiets gedaan, er wordt sneller gefietst. Er zijn fietsen in allerlei soorten en maten. Dat alles vereist een degelijk fietsbeleid op verschillende beleidsniveau's en dus ook op het gemeentelijk niveau.

We maken een onderverdeling van 3 componenten van een gemeentelijk fiets- en mobiliteitsbeleid (soms is het niet altijd even duidelijk welke maatregel bij welk component hoort)

- Infrastructuur
- Regels / Handhaving
- Faciliteren / randvoorwaarden

5.1. Infrastructuur

5.1.1. Meewerken aan bovenlokale dossiers

- Autoluwe fietsroute Herentals-Turnhout
- Autoluwe landschapskamer Lille / Kasterlee (Baan – Walravens -)
- Bovenlokale functionele fietsroutenetwerken
- Afspraken met buurgemeenten over sneeuwruimen op fietspaden en eventuele andere onderhoudstaken
- Afspraken met andere gemeenten over routes voor vrachtwagenverkeer met het oog op de veiligheid van de fietsers (ref. maart 2024: overleg van 14 Kempense gemeenten over zwaar verkeer).
- Afspraken met het Agentschap Wegen en Verkeer (onze indruk: soms “pingpongspel”).
- Deelname aan bovengemeentelijke mobiliteitsinitiatieven zoals “week van de mobiliteit”, “30 Dagen minder wagen”, “Straatvinken”,... en daarvoor de nodige oproepen en communicatie doen.
- Opvolgen en evalueren van engagementen zoals SAVE en werfcharter en er transparant over communiceren.

5.1.2. Gemeentelijke aandachtspunten

- Mogelijkheid van fietsring onderzoeken: een ringweg rond de dorpen is niet mogelijk, maar is er eventueel een vorm van fietsring (bijvoorbeeld veilige fietsroutes voor scholieren) mogelijk? Eventuele link met Trage Wegen?
- Aansluitend bij vorig punt : aanleggen van fietszones – fietsnetwerken.
- Verlichting fietspaden: reflectoren of reflecterende strips langs fietspaden helpen ook bij het rijden in het donker.

- Trage wegen: soms alternatief als fietsroute: bijvoorbeeld Dressenstraat: verbinding naar Ossengoor en vandaar verbinding achter gemeentelijke werkplaatsen naar Beukendreef. In sommige gevallen kan deze route helpen om de fiets- en voetgangerstunnel aan AVEVE of andere gevaarlijke punten te vermijden.
- Fiets- en voetgangerstunnel aan AVEVE blijft gevaarlijk.
- Hoek Lamstraat/Tielensteenweg/Korenbloemlaan: beperkte zichtbaarheid door hoek van huis: vraagt om dringende aanpak.
- Door snelheidsbeperkingen tot 30 km/u in dorpskernen: sluipverkeer op andere wegen (dikwijls landbouwwegen) met veel fietsers (knooppunten): er bestaan projecten zoals “fietsen op landbouwwegen”.
- Drukke sluipwegroutes aanpakken (Harredonken, Molenstraat,...) via eventuele ingrepen in de infrastructuur.
- Fietsen op landbouwwegen. Een kwestie van hoffelijkheid maar ook van infrastructuur en verkeersreglement. Er zijn gemeenten die voor fietsen op landbouwwegen specifieke projecten hebben opgezet. Zij kunnen inspireren. De Provincie heeft daarover informatie beschikbaar.
- Aanbevelingen toepassen m.b.t. maximum snelheid op wegen met gemengd verkeer en zonder gescheiden fietspad.
- In samenspraak met de scholen veilige fietsroutes voorzien naar school maar ook naar bestemmingen zoals sporthal (bijvoorbeeld verplaatsing van scholieren Tielen naar sporthal Tielenhei via Hofdreef, Klein Heiken,...) en andere bestemmingen.
- Soms wordt de fietser bij de overgang van fietssuggestiestrook naar de rijbaan “op de weg gegooit”. Ook al heeft hij dan voorrang, het blijft gevaarlijk.
- Alternatief voor gevaarlijke geribde en uitgesleten grasdals aan de zijkanten van de wegen.
- “Fix the mix” in woonwijken.

- Bij nieuwe projecten zoals masterplan Tielendorp: speciale aandacht naar fietsbeleid (overdekte fietsenstallingen, veilige fietsroutes, bij de inplanting van het nieuwe schoolgebouw: geen auto's meer vlak voor de school maar van de school verwijderd met nadien veilige doorsteek naar de school, enz...).
- Aanduidingen (zoals bijvoorbeeld maximum toegelaten snelheid) als herhaling op het wegdek zelf, aan de hand van stickers. Heel wat steden en gemeenten doen dat en vinden dat zeer effectief.
- "Bike to work": er zijn heel wat kmo-zones in de gemeente. Hoe zit het met de fietsverplaatsingen van het personeel? Mobiscans kunnen hier duidelijkheid brengen. Die dienst wordt gratis aangeboden door de Provincie.
- Plaatsen van fietsherstellingszuilen op "strategische" plaatsen; deze zuilen kunnen tevens ontmoetingsplaatsen zijn (onderstaande foto: Hamont-Achel). Een voorbeeld van de zuilen als ontmoetingsplaatsen: Bonheiden.



Een van de acht fietsherstellingszuilen in Hamont-Achel.



De fietsherstellingzuil als ontmoetingsplaats. Bezoek FB Kasterlee aan fietsgemeente Bonheiden in juni 2018.

- Fietsparkeerbeleid:
 - Aan handelszaken (eventueel gegroepeerd) en in samenspraak met middenstandsorganisaties. Eventueel beginnen met een “pilotproject” om nadien te evalueren en, bij positieve evaluatie, verder uit te rollen.
 - Bij evenementen (aansturen via evenementenloket en aanvraagprocedures → standaardvragen: welke fietsvoorzieningen?, welke fietsstimuli?...).
 - Huurmogelijkheid van fietsenstallingen bij grote evenementen – er kan qua procedure een parallelle aanpak zijn met de huur van de gemeentelijke podiumwagens
 - Aan Hoppinpunten : mogelijkheden voor combimobiliteit (huurfietsen, deelfietsen en -wagens, infoborden over combimobiliteit in samenspraak met De Lijn, NMBS)
 - Overdekte fietsenstallingen: plannen zo spoedig mogelijk verder uitrollen, zeker aan Hoppinpunten, sport- en ontmoetingscentra,... “Nietjes” zijn het meest efficiënt systeem (laten dubbel slot toe). Fietsen die de ganse dag in de regen gestald staan verslijten veel sneller en vragen meer onderhoud (en dus kosten). Een bijkomend aandachtspunt is hier: orde in/aan de fietsenstalling (een voorbeeld van goede praktijk: Fietspunt die de fietsenstallingen aan het station van Tienen in orde houdt (hield?), toeziet op weesfietsen, enz...

- Overdekte fietsenstallingen aan woonwijken: soms beschikt men wel over een autogarage, maar geen plaats om de fietsen te stallen. Gegroepeerde overdekte fietsenstallingen kunnen hier een oplossing bieden.
- Rekening houden met alle soorten fietsen (voldoende plaats)

5.2. Regels / handhaving

- Aanbevelingen toepassen met betrekking tot maximum snelheid op wegen met gemengd verkeer en zonder gescheiden fietspad.
- Handhaving via nieuwe technologieën (trajectcontrole is een belangrijke en efficiënte tool).
- Ongevallenpreventiebeleid via:
 - Bijna-ongevallen laten melden en daarvoor een systematiek voorzien.
 - Ook de politie, de wijkagent kan een belangrijke rol spelen in het melden van gevaarlijke situaties.
 - De rol van het gemeentepersoneel: velen beschikken over een leasefiets. Hen aanmoedigen om gevaarlijke situaties te melden. Het ter beschikking stellen van een fiets moet verder gaan dan woon-werkverplaatsingen maar moet leiden tot een “fietscultuur”.
 - Aan analyse van ongevallen en meldingen van bijna-ongevallen (zoveel mogelijk) preventiemaatregelen koppelen.
 - Bij elke melding van een gevaarlijke situatie: steeds ter plaatse gaan, de toestand “verkennen”.
 - Alle voorgaande voorstellen van maatregelen zouden best gekoppeld worden aan standaardprocedures om mettertijd een automatisme van meldingen te creëren. Uiteraard moet de invoering van zo’n procedures gepaard gaan met de nodige voorafgaande communicatie en sensibilisatie.
 - De beste resultaten voor een “fietsgemeente” worden bereikt wanneer het gemeentepersoneel en de gemeentelijke beleidsmakers zelf zoveel mogelijk hun verplaatsingen doen met de fiets.

- Fietsdiefstallen: nieuw systeem van QR-code zoveel mogelijk toepassen. Men kan sinds enige tijd de fietsen registreren in een centrale databank <https://mybike.belgium.be/>. Men moet eerst een account aanmaken en vervolgens kan men de fiets registreren. Men ontvangt dan een onverwijderbare sticker met een QR-code. Ingeval van diefstal kan men dat zelf meteen registreren in die databank. Politie, fietsenhandelaars of iedere burger die de QR-code scant, ziet dan meteen of die fiets al dan niet gestolen is.

5.3. Faciliteren – randvoorwaarden - ...

- Op de eerste plaats : het belang van communicatie: vooraf uitleggen waarom bepaalde maatregelen, infrastructuurwerken, enz... genomen worden. Ook steeds de link leggen met het ruimer kader: duurzaamheidsdoelstellingen, STOP-principe, enz... Belangrijk bij communicatie: snelheidsbeperkingen en andere maatregelen en ingrepen zijn geen doel op zich, maar een middel om één hoofddoel te bereiken: veiligheid.
- Communicatie is ook het plaatsen van aankondigingsborden om werken aan te kondigen. Voorbeeld: fietsstad Peer: zie hieronder een foto van een van hun aankondigingsborden.



Aankondigingsbord van werken in de stad Peer

- Bij gemeentelijke communicatie of uitnodiging voor een event: steeds aanbevelen via een standaardmelding om de verplaatsing met de fiets te doen.

- Voorafgaand overleg met diverse actoren en stakeholders over fiets- en mobiliteitsbeleidsplannen: middenstandsorganisaties, belangengroepen zoals Fietsersbond, buurtbewoners (maar niet beperken tot buurtoverleg),
- Raamcontract maken met verkeersdeskundigen waarop men afroepen kan doen voor kleine mobiliteitsstudies (bijvoorbeeld: analyse van gevaarlijk oversteekpunt: welke is hier de beste maatregel?)
- Scholen: systeem van nazicht van fietsen – fietslessen op school – oefenparcours voor fietsen – (wat met preventie diefstallen kinderfietsen?)
- Vorming: een lezing in de bib kan ook over fietsveiligheid, preventie, mobiliteit, wetgeving (bijvoorbeeld nieuwe verkeerswet) gaan. Ook vinden we het belangrijk dat mobiliteitsambtenaren, politie, raadsleden, ... deelnemen aan vormingsinitiatieven. Vorming kan ook betekenen: zich laten inspireren door “goede praktijkvoorbeelden”, door “over het muurtje te kijken”.
- Het [fietsvademeccum](#) moet de “bijbel” zijn van het gemeentelijk fietsbeleid. Ook het mobiliteitsplan is een belangrijke leidraad. Gezien de snelle evolutie inzake mobiliteit, i.c. fietsverplaatsingen, kunnen bepalingen wijzigen door “voortschrijdend inzicht”. Het opstellen van een operationeel plan voor fietsbeleid aan de hand van kpi’s (key performance indicators = meetbare doelstellingen) kan ook een belangrijk hulpmiddel zijn.
- Als gemeente meedoen aan wedstrijden/benchmarking, ... rond fietsveiligheid. Deelname aan een wedstrijd en ambitie tonen om te winnen is steeds een stimulans om beter te doen. Het fietsbeleid kan er maar wel bij varen. Zie interessante link naar winnaars fietsgemeente 2024, Gent, Dilsen-Stockem, Boechout: [fietsgemeente 2024](#).
- Aansluitend bij vorig punt: in september 2022 bezochten we de stad Peer, die dat jaar samen met Lommel uitgeroepen was tot “Fietsstad/Fietsgemeente”. In het stadhuis van Peer hing onderstaand bord:



Een eenvoudige en duidelijke boodschap in het stadhuis van Peer

- “Meten is weten”: telsystemen voorzien voorafgaand aan mogelijke ingrepen. Maar ook voorafgaande afspraken over interpretatie van gegevens is belangrijk.
- Statistieken over fietsongevallen bijhouden en waar mogelijk zorgen voor de nodige ingrepen/maatregelen om herhaling van ongevallen te voorkomen.

5. Waardering voor het onbezoldigd vrijwilligerswerk

Vrijwilligers spelen een sleutelrol in onze samenleving. Er zijn allerlei vormen van vrijwilligerswerk, gaande van een duidelijk afgebakende taak (qua tijdstip, tijdsbesteding en inhoud) tot een uitgesproken (maar niet afgebakend) maatschappelijk engagement. Met ons vrijwilligerswerk voor de Fietsersbond bevinden we ons aan het uiteinde van dat spectrum. Getuige daarvan dit memorandum. Elke vorm van vrijwilligerswerk verdient waardering vanwege de beleidsmakers. Voorafgaand overleg en bottom up aanpak vanwege het beleid zijn uitingen van waardering. Van onze kant zijn we steeds bereid tot overleg, samenwerking en toelichting

Bijlagen

Bijlage

1. Fietsbeleid en klimaatdoelstellingen

Europese verklaring ziet fiets als cruciale vorm van duurzaam transport

10 oktober 2023

Het Europees Parlement, de Raad en de Europese Commissie hebben een gezamenlijke verklaring over fietsen voorgesteld. Daarin benadrukt ze het belang van duurzame vormen van vervoer voor het bereiken van de EU-doelstellingen op het gebied van klimaat, nulvervuiling en energie-efficiëntie. **Fietsen is een van de meest duurzame, gezonde en efficiënte vormen van vervoer.** Het heeft een aanzienlijk potentieel om de decarbonisatie van stedelijk vervoer te ondersteunen en te helpen bij het bereiken van de EU-brede doelstelling van vermindering van de netto broeikasgasemissies met ten minste 55% in 2030 (ten opzichte van 1990) en klimaatneutraliteit in 2050 (in overeenstemming met de Europese Klimaatwet).

Het fietsbeleid zal in de toekomst ook steeds diverser worden, omdat het een belangrijker rol kan spelen in het stedelijk vervoer van goederen, met name pakketbezorging en winkelen. Dat potentieel is zeker nog niet volledig bereikt. Fietsen moet daarvoor op de juiste manier worden opgenomen in het stedelijk mobiliteitsbeleid. Dat vraagt dat er linken worden gelegd met brede beleidsthema's zoals bestuur, financiering, vervoersplanning, bewustmaking, toewijzing van ruimte, veiligheidsvoorschriften en – uiteraard- adequate infrastructuur.

De verklaring benadrukt nog eens de maatschappelijke voordelen van het fietsen. Zo verbetert ze de sociale inclusiviteit en draagt ze bij tot de fysieke en mentale gezondheid en het welzijn van mensen. Fietsen met elektrische ondersteuning (e-bikes, speedpedelecs) worden steeds populairder, waardoor mensen langere afstanden kunnen afleggen, aan de mobiliteits- en vervoersbehoeften van gezinnen en kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) kunnen voldoen en extra groepen kunnen bereiken, zoals ouderen of mensen met een handicap of beperkte mobiliteit, zo stelt de verklaring.

Bron: Fietsberaad Vlaanderen. *De volledige verklaring kan u hier terugvinden*

2. Duurzaamheidsdoelstellingen



SDG 1, 3, 11, 13, en 15 zijn zeker van toepassing voor fietsbeleid. Over SDG 1 zeggen armoede-organisaties dat het bezit van een fiets een bijdrage levert in het bestrijden van armoede omdat een fiets mobiliteit mogelijk maakt (bijvoorbeeld naar het werk, naar de school,...) en op die manier bijdraagt aan het verminderen van armoede.

Gemeentelijk fietsbeleid heeft linken met o.a. ruimtelijke ordening, gezondheid, openbaar vervoer, (kans)armoedebeleid, enz...

3. STOP principe



Het STOP-principe is gebaseerd op de vaststelling dat het individueel gemotoriseerd vervoer het meest gebruikte vervoermiddel is en tegelijk ook de grootste impact heeft op heel wat vlakken zoals klimaat, luchtkwaliteit, geluid, ruimte-inname, verkeersveiligheid, congestie ...

Een modal shift richting Stappen, Trappen of Openbaar vervoer kan heel wat problemen veroorzaakt door ons mobiliteitssysteem laten verdwijnen of verlichten.

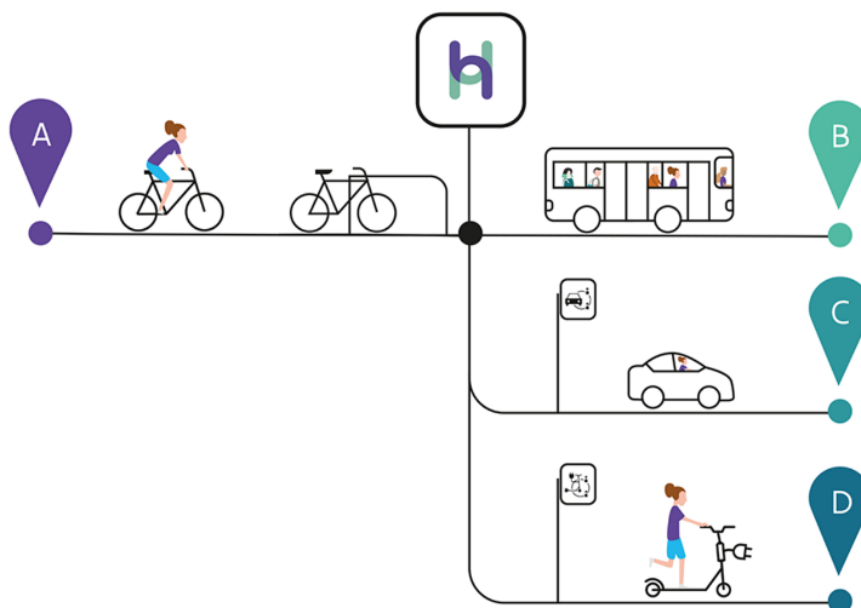
Heel wat mobiliteitsplanners en ruimtelijke planners uit binnen- en buitenland geven duidelijk aan dat de prioriteit voor actieve weggebruikers enorm belangrijk is. In een interview met Mo* Magazine zegt Brent Toderian, gerenommeerd Urban Planner uit Canada: **'Zet wandelen bovenaan op je prioriteitenlijst en autovervoer onderaan, met daartussenin fietsen en openbaar vervoer en richt je stad volgens die principes in. Mensen zullen wandelen, fietsen en de bus nemen'**.

Bron: Netwerk voor duurzame mobiliteit.

4. Doelstellingen Modal Shift : de rol van de fiets bij combimobiliteit.

Naar het station fietsen om de trein te nemen, of met de auto tot aan een park & ride rijden om daar de tram of de fiets naar het stadscentrum te nemen: het gecombineerde gebruik van die vervoermogelijkheden om de reiziger van punt A naar punt B te brengen, heet combimobiliteit en het is een essentieel onderdeel van de nieuwe mobiliteitsvisie. **Hoppin** moet die visie zichtbaar maken in het straatbeeld en herkenbaar voor de gebruiker. Het verbindt alle onderdelen van het openbaarvervoernetwerk. Hoppinpunten zijn knooppunten waar reizigers vlot overstappen van bijvoorbeeld tram of bus naar deelfiets of -auto. Bij de Hoppincentrale kunnen reizigers terecht met al hun vervoersvragen. Zij kunnen via de app, de website of het callcenter een reis plannen, flexvervoer boeken en op termijn ook betalen.

Bron: VVSG.



5. Verwijzing naar doelstellingen van de Fietsersbond, van Fietsberaad en van de Vlaamse Regering

5.1. Fietsersbond

Alle doelstellingen staan vervat in onderstaande tekening:



5.2. Fietsberaad

“De fiets is een wondermiddel. Niet alleen aan onze gezondheid draagt de fiets veel bij, maar ook voor de economische leefbaarheid van onze dorpskernen kan hij veel betekenen. Onderzoek uit het buitenland toonde al verschillende keren aan dat klanten die met de fiets gaan winkelen, evenveel of zelfs meer uitgeven bij de lokale handelaar dan andere mensen.”

Danny Van Assche • UNIZO magazine Sterk Fietsbeleid december 2022

“Ik voel dat ik een andere autobestuurder geworden ben sinds ik meer fiets.”

Els Roelof • gemeente Oostkamp - magazine Sterk Fietsbeleid juni 2017

“Ik hoop dat we over tien jaar niet meer discussiëren over hoe we de Vlaming meer op de fiets krijgen, maar wel over welke fietssnelwegen en fietspaden we opnieuw moeten aanleggen omdat ze niet meer volstaan voor het grote aantal fietsers.”

Lies Jans – Vlaams Parlement – Magazine Sterk Fietsbeleid juni 2018

5.3. Uit de brochure [Fietsen, natuurlijk](#) van de Vlaamse Regering:

“Conclusie:

De fiets is vandaag meer dan ooit een gamechanger voor onze visie op mobiliteit. Het stijgende fietsgebruik is goed nieuws voor het klimaat, onze gezondheid en economie, maar het brengt ook nieuwe uitdagingen met zich mee, zoals de nood aan een kader om die groei in goede banen te leiden en aan te houden.

We moeten maximaal gebruikmaken van het brede draagvlak voor de fiets om vandaag te kiezen voor een duurzame kentering. Het maatregelenpakket zoals voorgesteld in deze fietsambitie kan helpen om onze doelstellingen te realiseren. 2040 is de horizon, maar alles wat sneller kan, laten we vanzelfsprekend niet links liggen. We waken erover om niet te polariseren.

Meer aandacht voor de fiets, betekent niet dat we andere modi negeren. In het verkeer blijft wederzijds respect essentieel. Met een permanente monitoring als kompas, sturen we onze koers bij waar nodig. Af en toe zullen we een tandje moeten bijsteken, maar remmen doen we nooit.”

Fietsen is veilig!

Fietsen is comfortabel!

Fietsen is efficiënt!

Fietsen is voordelig!

Fietsen, natuurlijk!

We merken ook op dat in de brochure “Fietsen, natuurlijk” gekozen wordt voor het bottom-up idee, een idee dat wij ook ten zeerste genegen zijn.



Het is voor hen dat we ons engageren bij de Fietsersbond.