



Fietsstad Aalst
volgens
Fietzersbond – Aalst

*If you plan cities for cars and traffic, you get cars and traffic.
If you plan for people and places, you get people and places.*

Inhoud

Fietsstad Aalst volgens Fietsersbond – Aalst.....	1
1. Inleiding	4
1.1 Waarom willen we een fietsbeleidsplan	4
1.2 Wat is het doel?.....	4
1.3 Nood aan een integraal fietsbeleidsplan volgens 10 speerpunten	5
2. Uitwerking speerpunten (bekijk ook bijlage voor meer verduidelijking – p.10)	6
2.1 Verhoog comfort & veiligheid door het verbeteren van de infrastructuur	6
2.2 Duid de missing links aan	7
2.3 Ga op zoek naar ‘quick wins’	7
2.4 Maak werk van communicatie & sensibilisering.....	7
2.5 Maak werk van monitoring en evaluatie.....	7
2.6 Structurele aandacht voor fietsers bij werken	7
2.7 Stel een onderhoudsplan op voor de fietsinfrastructuur.....	7
2.8 Betrek fietsers meer bij het beleid: participatie werkt!.....	8
2.9 Maak werk van een betere educatie van jongsaf aan!!	8
2.10 Zorg voor een TOTAALbeleid onder leiding van een fietsambtenaar, die structurele en flankerende fietsmaatregelen implementeert.....	8
3. Bronnen waarop dit voorstel is gebaseerd	8
Onze conclusie	9
Bijlage: toelichting speerpunten	10
1. Verhoog comfort & veiligheid door het verbeteren van de infrastructuur	10
1.1 Fietspaden	10
1.2 Fietssuggestiestroken.....	11
1.3 Fietsstraten en schoolstraten.....	12
1.4 Wegdek.....	13
1.5 Kruispunten en rotondes.....	13
1.6 Garage ingangen en opritten.....	14
1.7 Nutsvoorzieningen onder fietspaden.....	14
1.8 Asverschuiving in het fietspad.....	15
1.9 Onderhoud	15
1.10 Straten met vrijliggend fietspad	16
1.11 Straten met fietspad.....	16
1.12 Straten met fietssuggestiestroken of zonder fietspad	16

1.13	Trage wegen	16
1.14	Verlichting van fietsvoorzieningen	16
2.	Duid de missing links aan	19
2.1	Trage wegen	19
2.2	Kruispunten	19
2.3	Invalsroutes voor de fietser.....	21
2.4	Lokaal en bovenlokaal fietsroutenetwerk.....	21
3.	Ga op zoek naar 'quick wins'	22
4.	Maak werk van communicatie & sensibilisering.....	22
4.1	Communicatie:	22
4.2	Sensibiliseren:.....	23
4.3	Promoten:.....	23
5.	Maak werk van monitoring en evaluatie.....	23
6.	Structurele aandacht voor fietsers bij werken.....	24
6.1	Bij aanleg nieuwe infrastructuur moet een stappenplan worden gevolgd.....	24
6.2	Iedere aanleg van een nieuw wegdeel of kruispunt	26
6.3	Stappenplan bij aanleg infrastructuur.....	26
7.	Stel een onderhoudsplan op voor de fietsinfrastructuur.....	27
8.	Betrek fietsers bij het beleid: participatie werkt!	28
9.	Maak werk van een betere educatie van jong af aan!!.....	28
10.	Zorg voor een TOTAALbeleid onder leiding van een fietsambtenaar, die structurele en flankerende fietsmaatregelen implementeert.....	29

1. Inleiding

1.1 Waarom willen we een fietsbeleidsplan

Zoals we opmerken de laatste maanden; met als grote voorbeeld de Critical Mass Ride van de Fietserij op 06 juli 2017; wordt de fiets in de straten van Aalst een meer en meer belangrijker vervoersmiddel. Willen we dit nog meer stimuleren en het gebruik van de fiets stimuleren, dan moet er naar de nabije toekomst toe een degelijk beleidsplan worden uitgewerkt specifiek voor de fietsers.

Het nieuwe Mobiliteitsplan Aalst geeft al aan dat het wegennet volledig toegeslibd is en dat de bewoners, maar ook de bezoekers multimodaal moeten beginnen denken om Aalst leefbaar en bereikbaar te houden. Maar dit moet ook veilig en aangenaam kunnen voor alle weggebruikers. Vele schoolgaande kinderen of werknemers in Aalst, wonen op amper 5 km van hun dagelijkse bestemming. Ook de deelgemeenten liggen binnen een aanneembare afstand om deze verplaatsingen naar Aalst centrum al fietsend te doen.

Er moet een totaalplan fietspaden, fietsveiligheid en -bereikbaarheid opgemaakt worden, ipv ad-hoc herstellingen of aanpassingen, versnipperd uit te voeren.

Ook moet elke fietsende bezoeker van Aalst een veilige fietsenstalling ter beschikking hebben. Niet zoals nu het geval is dat men niet met de fiets durft te komen gezien de hoge fietsdiefstallen (385 officiële aangiften in 2016).

1.2 Wat is het doel?

Het doel van dit fietsbeleidsplan is het fietsgebruik stimuleren om van de fiets een serieus alternatief voor de auto te maken, om zo de stad beter bereikbaar te houden.

- het verhogen van het aandeel fietsverplaatsingen op alle verplaatsingen onder de Aalstenaars
 - een verhoging van het aandeel functionele fietsverplaatsingen binnen Aalst, zowel voor woon-werkverkeer als boodschappen, ... wat een verlaging van autoverplaatsingen zou moeten opleveren
 - een groei van het fietsverkeer richting centrum die groter is dan de groei van het autoverkeer
 - concreet zou dit kunnen betekenen: stijging van aantal getelde fietsers in de fietstelweek 2020 t.o.v. het jaar 2016 met 25%
 - meer fietspaden i.p.v. suggestiestroken: verdubbeling aantal fietspadkilometers tegen 2020
 - een verbetering van de tevredenheid over het fietsbeleid in Aalst
 - verlagen van het aantal fietsongevallen met 25%
- info : <https://bestat.economie.fgov.be/bestat/crosstable.xhtml?view=9090f429-32f6-40c3-a685-04cef7b6b0f1>

België	Gewest	Provincie	Arrondissement	Gemeente	Jaar	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
België	Vlaams Gewest	Provincie Oost-Vlaanderen	Arrondissement Aalst	Aalst (Aalst)	Aantal doden 30 dagen	1	1	0	2	0	0	3	0
					Aantal zwaargewonden	11	8	9	6	5	13	5	7
					Aantal lichtgewonden	196	198	185	156	168	168	134	134
België					Aantal doden 30 dagen	284	279	257	222	204	201	190	160
					Aantal zwaargewonden	2.076	1.765	1.837	1.644	1.514	1.286	1.163	1.103
					Aantal lichtgewonden	21.230	20.235	20.766	19.009	17.383	16.729	16.356	15.717

ENKEL WEGGEBRUIKER FIETS

België	Gewest	Provincie	Arrondissement	Gemeente	Jaar	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
België	Vlaams Gewest	Provincie Oost-Vlaanderen	Arrondissement Aalst	Aalst (Aalst)	Aantal doden 30 dagen	0	0	0	0	0	0	0	0
					Aantal zwaargewonden	1	0	1	1	0	3	1	0
					Aantal lichtgewonden	30	37	35	20	32	38	39	29
België					Aantal doden 30 dagen	14	11	2	6	6	3	11	7
					Aantal zwaargewonden	142	136	196	161	171	151	145	138
					Aantal lichtgewonden	2.027	1.954	2.082	2.066	1.986	2.461	2.444	2.389

- jonger starten en tot op latere leeftijd doorgaan met fietsen.

1.3 Nood aan een integraal fietsbeleidsplan volgens 10 speerpunten

De Fietsersbond Aalst vraagt duidelijk aan de stad om zich te engageren en de stad aantrekkelijker en veiliger te maken voor fietsers.

Om hieraan op een structurele wijze te werken hebben we dit voorstel opgesteld. Het bevat de krachtlijnen voor het te voeren beleid ten aanzien van fietsen en fietsers op lange termijn. Hierbij worden aandachtspunten uitgewerkt als basis voor actiepunten.

Er zijn 10 domeinen die voor ons uitermate belangrijk zijn, in een actieplan dat naar een mobiel en fietsvriendelijke stad kan leiden :

1. Verhoog comfort & veiligheid door verbeteren infrastructuur
2. Duid de missing links aan
3. Ga op zoek naar 'quick wins'
4. Maak werk van communicatie & sensibilisering
5. Maak werk van monitoring en evaluatie
6. Structurele aandacht voor fietsers bij werken
7. Stel een onderhoudsplan op voor de fietsinfrastructuur
8. Betrek fietsers bij het beleid: participatie werkt!
9. Maak werk van een betere educatie van jongsaf aan!!
10. Zorg voor een TOTAALbeleid onder leiding van een fietsambtenaar, die structurele en flankerende fietsmaatregelen implementeert

2. Uitwerking speerpunten (bekijk ook bijlage voor meer verduidelijking – p.10)

2.1 Verhoog comfort & veiligheid door het verbeteren van de infrastructuur

a) *Fietsinfrastructuur is een ruim begrip. Wat valt eronder?*

Signalisatie fietspaden, fietsenstallingen, fietsstraten.

b) *Meer kwalitatieve fietspaden*

Op dit moment zijn er in Aalst nog te veel fietssuggestiestroken. Leg maximaal kwalitatieve **fietspaden** aan en maak de infrastructuur uniform volgens de voorschriften. Fietssuggestiestroken kunnen helpen om te sensibiliseren maar bieden **onvoldoende veiligheid**.

c) *Aanpassen in functie van veiligheid actieve weggebruiker*

Pas straten in het centrum waar auto's aan hoge snelheid kunnen rijden aan door **snelheidsremmers** te plaatsen.

Maak **Schoolstraten** aan in omgevingen waar meer dan 1 school is, bv. **Pontstraat en Sint-Martinusplein**. Leg maximaal **fietsstraten** aan waar schoolstraten onmogelijk zijn: **Vrijheidsstraat, Geraardsbergsestraat, ...**

d) *Conflictzones moeten maximaal vermeden worden*

Rotondes en kruispunten vragen een specifieke aanpak.

Rotondes als de **Haring** zijn levensgevaarlijk. Daar moet dringend werk gemaakt worden van een tunnel.

Aan de **Moorselbaan** wordt er werk gemaakt van een tunnel: in tussentijd zou er een snelheidsbeperking + signalisatie moeten zijn, die ontbreekt momenteel.

e) *Straten die toegankelijk zijn voor auto's in 1 richting – fietsers in 2 richtingen*

Uniforme regel: fietspad in tegenovergestelde richting, spiegels aan straten waar auto's van rechts komen (vb : **Tramstraat, Binnenstraat, ...**)

f) *Verhoog het comfort van de fietser*

Hou bij de aanleg van infrastructuur altijd rekening met het comfort van de fietser. Het oppervlak van het wegdek, de zichtbaarheid van de weg, de nabijheid van fietsenstallingen zijn zaken die alleen maar bijdragen tot het comfort.

g) *Oppervlak wegdek*

Voor een beter rijcomfort moeten alle fietsstroken voorzien zijn van een aangenaam en veilig wegdek.

h) *Verlichting*

Alle fietsstroken moeten voorzien zijn van voldoende verlichting, vrijliggende fietsstroken van een eigen aparte verlichting en bij fietstunnels moet voldoende lichtvoorziening aanwezig zijn voor een veilig gevoel.

i) De juiste stalling op de juiste plaats

Binnen een beperkte afstand moet telkens een fietsstalling aanwezig zijn en de stad moet voldoende bewaakte en fietsdiefstalveilige lange parkingmogelijkheden voorzien.

2.2 Duid de missing links aan

Trage wegen, kruispunten, invalsroutes voor de fietser, lokaal en bovenlokaal fietsroutenetwerk.

2.3 Ga op zoek naar 'quick wins'

Een fietsambtenaar moet als eerste aanspreekpunt de knelpunten binnen groot Aalst kunnen ontvangen en van hieruit snel kleine aanpassingen laten doorvoeren die het fietscomfort verhogen. Slechte borduurstenen, defecte verkeerslichten, aanduidingen fietsoversteekplaatsen, ...

2.4 Maak werk van communicatie & sensibilisering

a) Communicatie:

Open en duidelijk communiceren rond het beleid dat gevoerd en niet voldoende gevoerd wordt. Eerlijke communicatie en dialoog stelt zowel overheid als burgers in staat om een grondige zelfevaluatie door te voeren. **Aalst ontknoopt** zou niet enkel moeten sensibiliseren maar ook proactief informeren over bv. wegenwerken.

Wegenwerken zouden altijd moeten gecommuniceerd worden.

b) Sensibiliseren:

Verkeersveiligheid, respect en hoffelijkheid kan via sensibiliseringscampagnes beoogd worden. Belangrijk is dat deze gekoppeld worden aan actieve positieve bekrachtiging bij gewenste mobiliteitskeuzes, zoals het uitdelen van fietslichtjes bij verkeerscontroles.

c) Promoten:

Fietsondersteunende initiatieven en maatregelen kunnen duidelijk maken dat de stad fietsen actief ondersteunt en geven de fietser opnieuw een duwtje in de rug.

2.5 Maak werk van monitoring en evaluatie

Een degelijke meting, **meten=weten=correct oplossen**.

Op regelmatige basis tellingen uitvoeren en adequaat handelen aan de hand van deze resultaten.

2.6 Structurele aandacht voor fietsers bij werken

a) Bij aanleg nieuwe infrastructuur moet een stappenplan worden gevolgd

Iedere bouw, verbouwing of heraanleg moet een fietstoets ondergaan

b) Iedere aanleg van een nieuw wegdeel of kruispunt moet in eerste plaats uit het oogpunt van de fietser worden onderzocht

2.7 Stel een onderhoudsplan op voor de fietsinfrastructuur

Fietspaden moeten op vaste tijdsspanne worden onderhouden en opgeruimd. Begroeiing moet tijdig worden verwijderd (zonder rekening te houden met de snoeivoorschriften) want de veiligheid en zichtbaarheid zijn hier prioritair.

Meting van een optimaal comfort is het uitgangspunt bij onderhoud.

2.8 Betrek fietsers meer bij het beleid: participatie werkt!

Burgers die actief mogen deelnemen aan een verandering en die merken dat hun mening een rol heeft gespeeld in de uiteindelijke beslissing, zullen ook meer respect tonen voor aanpassingen.

2.9 Maak werk van een betere educatie van jongsaf aan!!

Het kleuter- en lager onderwijs heeft in het leerplan een basiskennis verkeersdeelname staan. Hiervoor kan actief deel genomen worden met scholen om dit zo goed als mogelijk uit te werken. Ook middelbare scholen moeten dit opvolgen, want net op dit moment zullen kinderen meer om meer alleen actief deelnemen aan de mobiliteit.

Er zou vanuit de stad meerdere malen per jaar een mobiliteitsdag voor scholen moeten worden georganiseerd, waar zowel kinderen per leeftijdscategorie, als hun ouders, kunnen aan deel nemen. Ouders moeten gestimuleerd worden om hun kinderen op andere manieren dan per auto naar school te laten gaan.

2.10 Zorg voor een TOTAALbeleid onder leiding van een fietsambtenaar, die structurele en flankerende fietsmaatregelen implementeert

Als PRIORITEIT zou een fietsambtenaar moet worden aangesteld, zodat deze alle punten in het fietsbeleidsplan kan opvolgen en waar nodig bijsturen.

3. Bronnen waarop dit voorstel is gebaseerd

- Fietsbeleidsplan Dendermonde
- Fietsbeleidsplan Brugge
- Fietsactieplan II - Delft 2005 – 2010
- Fietsvademecum April 2017

Onze conclusie

De sociale verkeerskunde focust zich vooral op de mens, zijn verplaatsingsgedrag, de menselijke communicatie en effecten van mens en vervoer op de samenleving.

Bij het systeem waarin mens-voertuig-omgeving centraal staan blijkt dat 95% de menselijke invloed is. Hieruit blijkt dan ook dat het belangrijk is dat de omgeving, vooral de weg, zodanig moet gemaakt worden dat de mens haast geen fouten kan maken.

In dit opzicht moet alle weginfrastructuur zodanig aangelegd worden dat deze veilig is voor de fietser, en leesbaar voor alle weggebruikers. Dit is de enige manier om de bewoners en bezoekers in Aalst er toe aan te zetten meer de fiets te gebruiken. Wanneer deze weggebruiker kan zien dat het voor hem sneller gaat. Wanneer men ervan uitgaat dat een ander soort vervoersmiddel de reistijd zodanig verlengt, zal men niet snel geneigd zijn naar dit vervoersmiddel over te stappen.

Maar het moet ook veilig zijn voor hem en zijn familie, comfortabel, en de zekerheid bieden dat er nog een fiets staat wanneer de terugweg wordt aangevat.

Er moet dringend werk gemaakt worden van straten die terug gemaakt zijn voor de mens, met mobiliteit op aanvraag. **Daarin is het ook belangrijk de wagen niet expliciet te verbannen, maar deze eerder overbodig te maken.**

Natuurlijk is het dan wel belangrijk de infrastructuur en het alternatief aanbod voor handen te hebben, zoals goed openbaar vervoer, goede fietspaden, -bewegwijzering, -parkings,...

Als je het gedrag van de mens wil sturen, moet je de mens als norm aanzien.

Bijlage: toelichting speerpunten

1. Verhoog comfort & veiligheid door het verbeteren van de infrastructuur

1.1 Fietspaden

- Fietspaden moeten afgebakend worden met een volle of onderbroken lijn. Aanliggende fietspaden moeten in rode kleur uitgevoerd worden. Op deze wijze is het fietspad duidelijk herkenbaar voor de verschillende weggebruikers.
- Waar voldoende ruimte is, dient een goede afscheiding van het fietspad voorzien te zijn via een groene zone, of bij plaatsgebrek een verhoging.
- Alle fietspaden, ook de vrijliggende moeten aangegeven zijn met een verkeersbord D7 en eventueel een fietslogo op het fietspad dat de rijrichting (zeker bij tweerichtingsfietspad) aangeeft.



- Bij tweerichtingsfietspaden de beide rijrichtingen aanduiden, zodat het ook voor fietsers duidelijk leesbaar is. (nl : [Rembodegemstraat](#))



1.2 Fietssuggestiestroken

- Fietssuggestiestroken zo min mogelijk aan te leggen, **voorkeur gaat naar fietspad**. Indien de fietssuggestiestrook aangeduid wordt door middel van een gekleurde strook, dient deze ten alle tijden okerkleurig te zijn. (nl: [Keizersplein](#))



Fietssuggestiestroken mogen bijgevolg niet in het rood of andere kleur aangeduid worden zodat er een uniformiteit ontstaat.

Parkeren op fietssuggestiestroken mag niet toegelaten worden, en moet met een bord E1 of E3 zijn aangeduid. (nl: [Koolstraat](#))



De breedte van de fietssuggestiestrook bedraagt minimaal 1,70 m en maximaal 2 m.

1.3 Fietsstraten en schoolstraten

- De strategische aanleg van fietsstraten of schoolstraten in schoolomgevingen omgeving scholen zoals **Pontstraat** zou een perfecte fietsstraat zijn.
- Op plaatsen waar verschillende scholen naast elkaar liggen, maar die toch een drukke verkeersas zijn binnen de stad, zouden dan weer schoolstraat moeten worden. Zo wordt de omgeving veilig tijdens het begin en einde van de schooltijden.



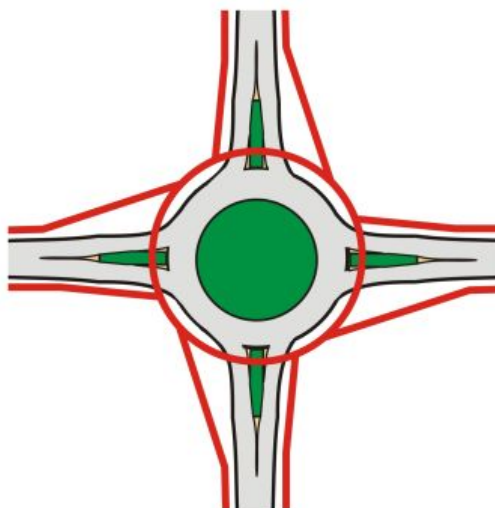
- Door educatie en handhaving
Berispen bij een fout, belonen bij goed gedrag van autobestuurders tegen over fietsers.

1.4 Wegdek

- Het fietswegdek moet rijcomfort verhogend zijn, enkel straatbekleding met lage rolweerstand mag gebruikt worden.
 - de verharding: dit is de bovenste laag die in contact komt met het verkeer en heeft een dragende functie, maar zorgt ook voor voldoende vlakheid om een comfortabel fietsoppervlak te creëren en kan bestaan uit
 - ofwel een bitumineuze verharding,
 - ofwel een cementbetonverharding,
 - ofwel een bestrating met betonstraatstenen,
 - ofwel een halfverharding
 - de fundering: deze laag zorgt vooral voor voldoende draagvermogen en is meestal een steenslagfundering of schraalbetonfundering
 - de onderfundering: de onderste laag is de laag die in contact komt met de ondergrond en heeft verschillende functies zoals het beschermen van de fundering, het draineren van de structuur en het zorgen voor een vorstvrije structuur
- Een meting van het comfort vormt het uitgangspunt bij onderhoud.

1.5 Kruispunten en rotondes

- Kruispunten en oversteekplaatsen zijn dikwijls de zwakke schakels in onze maatschappij. Bij kruispunten zijn materiaal- en kleurengebruik belangrijke elementen die de positie van de fietser verduidelijken. Zo kan de al dan niet doortrekking van een fietspadvoorziening over een kruispunt duidelijk maken in hoeverre een fietser in een bepaalde richting voorrang heeft op weggebruikers in de dwarsrichting. Een bijzonder aandachtspunt vormt de kruising van een fietspad met zijstraten. Hoogteverschillen verstoren het fietscomfort en moeten vermeden worden.
 - Op kruispunten kan het ivm de veiligheid ook nuttig zijn om een asverschuiving te voorzien, om de zichtbaarheid van de fietser op het kruispunt te verhogen
 - Op rotondes moeten vrij liggende fietspaden zijn, met fietsers in de voorrang dringend werk maken van één van de grootste invalswegen **Aalst – Rotonde Haring**



- Aan alle kruispunten binnen de bebouwde kom moet een opstelvak voor fietsers worden aangeduid met naast de rijstrook voor het autoverkeer een toeleidend fietspad.
- Op kruispunten met een grote toeloop van fietsers die kunnen afslaan moeten fietsvoorsorteerstroken worden voorzien.

1.6 [Garage ingangen en opritten](#)

- Zowel autobestuurders als fietsers hebben recht op comfort bij garage-ingangen en opritten. Een constante verhoging van het fietspad met 6,5 tot 7 cm (liefst 7 cm) in combinatie met een schuin afgekante boordsteen ter hoogte van de oprit garandeert dit comfort voor beide weggebruikers. Deze vereiste moet in het dwarsprofiel bij het ontwerp worden toegevoegd en geldt uiteraard enkel in zones met garage ingangen en opritten. Om mindervaliden (bv. rolstoelgebruikers) de mogelijkheid te bieden om de rijweg over te steken dienen gepaste overgangen voorzien te worden bij kruisingen, en kunnen -waar nodig - de gebruikelijke boordstenen met lager verval worden gebruikt.

1.7 [Nutsvoorzieningen onder fietspaden](#)

- Dekslens kunnen het trillingscomfort sterk beïnvloeden. Oorzaken kunnen te maken hebben met een slechte aansluiting tussen de bovenkant van het deksel en het oppervlak van het fietspad maar ook de moeilijkheden die een aannemer ondervindt om een goede vlakheid van het oppervlaktmateriaal te verkrijgen rondom het deksel. Daarom is het ten zeerste aanbevolen om:
 - o bij het ontwerp rekening te houden met de bestaande nutsleidingen
 - o nutsleidingen zo weinig mogelijk onder fietspaden aan te leggen
 - o bij vernieuwing van fietspaden de nutsleidingen zoveel mogelijk te verleggen zodat ze niet meer onder het fietstracé liggen. Een verlegging van nutsleidingen kan ook fungeren als een gelegenheid om te komen tot structureel onderhoud van deze leidingen

- o indien er geen andere mogelijkheid bestaat dan de nutsleidingen onder het fietspad te leggen, dienen deze zoveel mogelijk aan de buitenkant van het fietspad te liggen opdat putdeksels zoveel mogelijk worden vermeden op de middellijn van het fietspad.

1.8 Asverschuiving in het fietspad

- Asverschuiving op fietspaden kunnen in bepaalde gevallen aanleiding geven tot comfortverlies voor de fietsers. Fietspaden kennen geregeld asverleggingen omwille van bvb. bushaltes, parkeerstroken, verleggingen van de as van de rijweg, aanplantingen enz.

Hoeken in het ontwerp zijn te vermijden:

- o ze verminderen het gemak van de fietser
- o ze bemoeilijken de opdracht van aannemers bij aanleg van monolithisch materiaal (asfalt en cementbeton) om te komen tot een kwaliteitsvolle en vlakke afwerking van het fietspad. Bij verleggingen van de as is een bocht met binnenstraal van 10 m aanbevolen.

Bij een fietspad van 1,75 m wordt dit een buitenstraal van 11,75 m, bij een fietspad van 2,5m is de buitenstraal 12,5 m.



Onaangepaste asverschuiving



Goede asverschuiving

1.9 Onderhoud

Slecht onderhoud en verwaarlozing nodigen uit tot vandalisme en versterken het gevoel van subjectieve onveiligheid. Omgekeerd zal een verzorgde en aantrekkelijke omgeving het gevoel van betrokkenheid en verantwoordelijkheid bij de gebruikers verhogen.

Duidelijke afspraken over beheer en regelmatig onderhoud zijn dus noodzakelijk.

Vandaalbestendigheid kan ook verhoogd worden door een goede keuze van duurzame materialen.

Ruwe materialen of structuurbekisting bemoeilijken het aanbrengen van affiches of graffiti, maar mogen dan ook weer niet leiden tot een onaantrekkelijk grijs geheel...

De fietsambtenaar moet elke (her-) aanleg toetsen aan deze uniformiteit. Zoals reeds meermaals aangehaald werd, is de continuïteit van de inrichting van de fietspaden, en het onderhoud nadien, een belangrijke voorwaarde.

1.10 Straten met vrijliggend fietspad

- Buiten de bebouwde kom, en enkel waar een vrijliggend fietspad afgescheiden door een groenstrook mogelijk is, kan 70km/u.
- Wanneer de baan geen fietspad heeft, omdat er een veilig en goed aangelegd en bewegwijzerd alternatief bestaat, dat niet meer dan 10% omrijden betekent voor de fietser, kan naar een hogere snelheidsbeperking worden gekeken.
- Binnen de bebouwde kom is een max. snelheid van 50km/u opgelegd.

1.11 Straten met fietspad

- In Groot Aalst kan enkel een maximum snelheid van 50km/u op straten waar het fietspad niet vrijliggend en afgescheiden door een groenstrook, zijn aangelegd.

1.12 Straten met fietssuggestiestroken of zonder fietspad

- Binnen de **Wallenring** kan enkel een maximum snelheid van 30km/u.
- Buiten de Wallenring, maar binnen de bebouwde kom, kan enkel een maximum snelheid van 30km/u in de straten waar enkel een fietssuggestiestrook mogelijk is.

1.13 Trage wegen

- De inventarisering van alle trage wegen moet binnen een afzienbare tijd gebeuren (deze werd reeds in 2011 gedaan in de **Faluintjesgemeenten**)
- Het onderhoud van deze wegen is hoogst noodzakelijk.
- Op deze wegen is het noodzakelijk zich niet aan de snoeivoorschriften te houden, zodat er geen beperking van zichtbaarheid ontstaat door hoge bermbegroeiing.
- Indien de trage weg in privé eigendom is kan de eigenaar ertoe verplicht worden deze goed te onderhouden.

1.14 Verlichting van fietsvoorzieningen

- De waarneembaarheid van (strategische) locaties en het wegverloop verbeteren: fietsers dienen zich voldoende te kunnen oriënteren.
- De zichtbaarheid verbeteren waardoor de verkeersveiligheid toeneemt: onvoorziene hindernissen dienen voldoende snel opgemerkt te worden. De sociale veiligheid verbeteren: door een goede openbare verlichting. Dit maakt mensen en voorwerpen op ruime afstand herkenbaar, en geeft een subjectief veiligheidsgevoel.
- Het voorkomen van verblinding door andere verkeersdeelnemers.
- De continuïteit van het netwerk ondersteunen.

a) *Wanneer verlichting?*

- Langs fietspaden die bij duisternis veelvuldig gebruikt worden, verdient het aanbeveling om een verlichting aan te leggen. (bvb Leirekensroute / Denderfietspad)
- Vrijliggend fietspad
 - In beginsel wordt aangeraden vrijliggende fietspaden die door een tussenberm van minder dan 2 meter gescheiden worden van de rijbaan, met de rijbaan mee te verlichten.
 - Wanneer de berm breder is dan 2 meter, moet het afzonderlijk verlichten van het fietspad in overweging worden genomen.



- Ondertunneling
 - o De vormgeving van onderdoorgangen voor fietsers laat bij voorkeur zo veel mogelijk daglicht door. Daarnaast worden tunnels en onderdoorgangen altijd verlicht, en dit omwille van de sociale veiligheid.
Ook bij tunnels voor gemengd gebruik, waar een fietsvoorziening voorzien is naast een rijbaan, dient de verlichting zo gekozen te worden dat ook de fietsvoorziening degelijk verlicht is.



- Oversteekplaatsen
 - o Het verlichten van een solitaire oversteekplaats.
 - o Ook bij opstelstroken dient voldoende aandacht te gaan naar de verlichting.





2. Duid de missing links aan

2.1 Trage wegen

- Zie punt 1.13

2.2 Kruispunten

- Betere leesbaarheid en herkenbaarheid van fietsvoorzieningen binnen een logische typologie van wegen en straten (aanpak **Werfplein** grondig na kijken)
- Maximaal oogcontact garanderen tussen fietsers en andere weggebruikers, vooral bij vrijliggende fietspaden op enige afstand van de rijbaan binnen de bebouwde omgeving. (hagen en tuinomheiningen moeten zeker laag genoeg, ook rekening houdend met kleine gestalte van jonge fietsers. Dit moet indien nodig in bouwvoorschriften worden opgenomen)
- Geen omweg voor fietsers en geen onnodig verlies van voorrang op kruispunten.
- Zo kort mogelijke oversteeklengten.
- Oversteektijden moeten goed afgesteld zijn
 - o Maatregelen waarmee de wachttijd voor fietsers verkort kan worden:
 - Verkorten wachttijd fietsers tot in principe 90 seconden (kruispunt **Vaartstraat/Sint Annabrug, Albrechtlaan/Brusselbaan**)
 - Rechtsafslaande fietser buiten de verkeersregeling omleiden of door rood rijden toestaan
 - Fietsverkeerslichten die op aanvraag werken, worden uitgerust met drukknop, aanvraaglus en wachtsignaal (lampje onder drukknop). Naast aanvraag wordt ook het groen verlengd met de detectielus
 - Plaatsen extra lager geplaatst fietsverkeerslicht bij verkeerslichten waar zicht bemoeilijkt wordt voor fietsers
 - Het op elkaar afstemmen van fietsverkeerslichten
 - Fiets Opstelstrook zodat fietser voor auto's kan gaan staan bij het wachten

- Fietsregelingen koppelen over grotere afstand
- Op T-aansluitingen rechtdoorgaande fietser buiten regeling apart laten door rijden wanneer ze geen kruisbeweging maken
- Fiets prioriteit naast openbaar vervoer boven andere verkeersgroepen
- Het toepassen van meerdere oversteekmomenten binnen een cyclus voor fietsers
- Afstanddetectie voor fietsers voor aanvraag
- Een secondenaftelling, zodat fietsers weten wanneer ze kunnen vertrekken of hoe lang ze nog door kunnen



- De vormgeving van de fietsvoorziening op het kruispunt maakt duidelijk welke voorrangsregeling geldt tussen fietsers en andere weggebruikers.
- Duidelijkheid stellen door uniformiteit fietssuggestiestrook, fietspad met voorrang op kruispunt, of fietspad zonder voorrang op kruispunt.



Duidelijk aangeduid fietspad met voorrang

- In straten met vrijliggende fietspaden achter parkeerstroken verdient het aanbeveling om de eventuele parkeerstroken ca. 10 meter voor een kruispunt te onderbreken, waardoor het mogelijk wordt het fietspad naar de rijweg toe te buigen. Hierdoor wordt de aanwezigheid van fietsers zichtbaar voor rechtsafslaanende (vracht)wagenbestuurders, en krijgen ook de overstekende weggebruikers (auto's, fietsers en voetgangers) vanaf de zijstraat zicht op het aankomend verkeer.



Fietspad komt hier duidelijk naar kruispunt maar is niet uniform waardoor de zichtbaarheid niet duidelijk is. ([Gentsesteenweg](#))

[2.3 Invalsroutes voor de fietser](#)

Als een stad fietsers wil aantrekken en autoverkeer ontraden, moet deze stad ook vanuit alle richtingen veilig en vlot bereikbaar zijn.

Een makkelijke en veilige doorstroming naar de stad is noodzakelijk (bvb invalsweg [Leirekensroute](#), [Rondpunt Haring](#), dienen dringend te worden aangepakt zodat fietsers in voorrang de stad kunnen bereiken)



[2.4 Lokaal en bovenlokaal fietsroutenetwerk](#)

Wie een fietsvriendelijke infrastructuur tot stand wil brengen, moet uitgaan van de verplaatsingsbehoefte van de fietser. Los van de bestaande infrastructuur! Een correct opgebouwd fietsroutenetwerk gaat uit van dit beginsel en lokaliseert de fietsvoorzieningen op deze plaatsen waar belangrijke fietsstromen aanwezig zijn of te verwachten zijn, rekening houdend met de vijf

bovenvermelde hoofdeisen.

Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen functionele en recreatieve fietsroutes.

Zowel lokaal als bovenlokaal moeten deze volledig in kaart worden gebracht en met naburige gemeenten een actie- en onderhoudsplan opgesteld.

3. Ga op zoek naar 'quick wins'

Een fietsambtenaar zou elk knelpunt via een centraal meldpunt moeten kunnen ontvangen, en naar een snelle oplossing moeten zoeken. Dit zou Quick Wins opleveren.

Voorbeeld centrale verzamelplaats info : BuitenbeterApp (cfr. BuitenBeter.nl)

4. Maak werk van communicatie & sensibilisering

4.1 Communicatie:

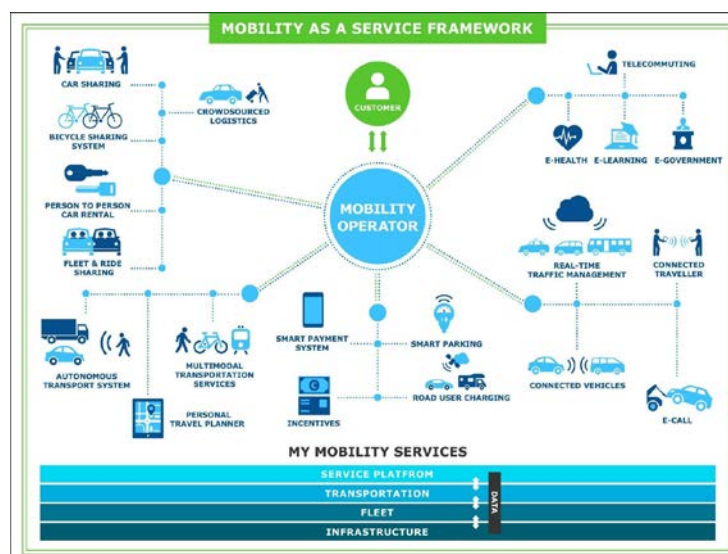
Open communicatie rond de plannen die de stad heeft ivm fietsbeleid. Alles moet duidelijk en centraal terug te vinden zijn (www.Aalstontknoopt.be).

Scholieren moeten een goede opleiding en opvolging krijgen ivm verkeersregels en gedrag in het verkeer. Jaarlijks moeten verschillende infosessies gehouden worden waar alle scholen aan kunnen/moeten deelnemen.

Maak duidelijk dat niet alles zomaar getolereerd kan worden, zoals bvb het gebruik van de gsm / oortjes tijdens het fietsen.

Het fietsverkeer leiden waar nodig zodat goede fietsassen worden gecreëerd die een zo kort mogelijke afstand beogen, en goede doorvloeiing mogelijk maken (zonder lange wachttijden aan verkeerslichten, of onveilige kruispunten).

MaaS (Mobility as a Service) : waardoor iedereen op gelijk welk moment van zijn traject een goed zicht heeft op de beste mogelijkheden.



4.2 Sensibiliseren:

Niet enkel berispen, maar ook belonen loont.

Het correct gedrag van alle wegebruikers kan beloond worden.

Een duidelijke communicatie over schoolstraten, fietsstraten en gedrag van fietser en chauffeur gemotoriseerd voertuig tov elkaar is noodzakelijk.

Via sensibilisering en aanspreken eerst fouten duidelijk maken, nadien pas bij blijvende overtredingen berispen.

Handhavingsmanagement omwille van :

- correcte relatie met publiek
- optimalisatie
- efficiëntie
- permanente communicatie

Er moet duidelijkheid geschept worden over de reglementering van fietsen, elektrische fietsen en speedpedelec en over de snelheidsbeperking in schoolstraten of op fietspaden (zoals **Denderpad**)

4.3 Promoten:

Verschillende doelgroepen motiveren door opleidingen en campagnes. (immigranten, jongeren, senioren)

Deelfietsen laagdrempelig beschikbaar maken, ook aan parkings op invalswegen rond de stad en het mobiliteitsknooppunt station Aalst. (<https://www.mechelen.be/try-out-fietsdeelsysteem-mobit>)

Via groepsaankoop fietsen, degelijke fietssloten en goede fietsverlichting aanbieden.

Via automaten aan station en openbare ruimte fietsverlichting aanbieden.

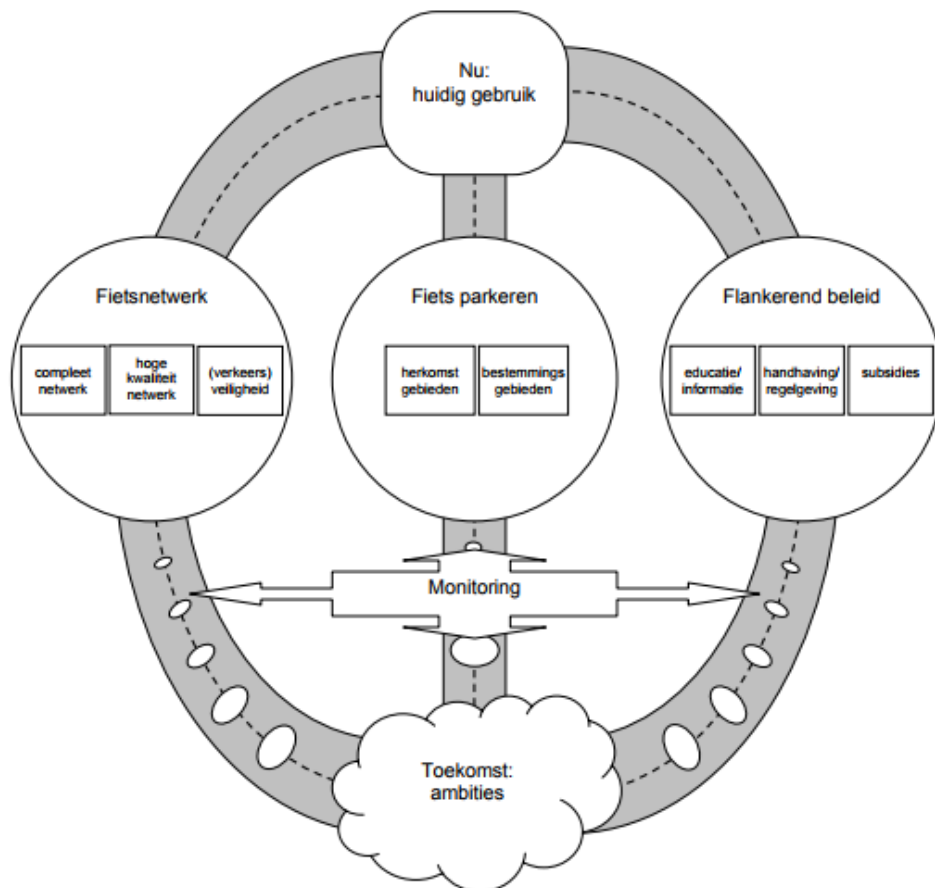
5. Maak werk van monitoring en evaluatie



Alleen via monitoring is het mogelijk een goede evaluatie op te stellen en beleid en organisatie bij te sturen waar nodig.

Een nultelling uitvoeren op strategische plaatsen zodat effectief het fietsgebruik kan gemeten en bijgestuurd worden.

Regelmatig alle fietsstallingen controleren, zodat plaatsgebrek efficiënt en snel kan worden opgelost.



6. Structurele aandacht voor fietsers bij werken

In de eerste plaats moet elke (her) aanleg uit het oogpunt van de fietser worden onderzocht. Hiervoor is een participatie van fietsende vrijwilligers, in samenwerking met een fietsambtenaar, noodzakelijk.

6.1 Bij aanleg nieuwe infrastructuur moet een stappenplan worden gevolgd

Er moet aan iedere bouwheer een te volgen protocol worden aangeboden die dan door een fietsambtenaar wordt nagekeken op juiste opvolging.

Ook tijdens de werken moeten de fietspaden ten allen tijde proper en goed berijdbaar blijven, dus dagelijkse opkuis is noodzakelijk.



Wanneer een fietspad opgebroken wordt voor nutswerken, moet dit in originele staat hersteld worden. Ook dit dient opgelegd worden via het stappenplan, en nadien door een fietsambtenaar worden gecontroleerd.



6.2 Iedere aanleg van een nieuw wegdeel of kruispunt

Elke (her)aanleg moet een fietstoets ondergaan door de fietsambtenaar.

Wanneer omleidingen nodig zijn i.v.m. wegenwerken moeten die in beide richtingen goed worden aangegeven. Wanneer de omleiding langer zal duren dan 6 weken moet deze fietsweg een definitief karakter hebben.

6.3 Stappenplan bij aanleg infrastructuur

Alles in de stad moet onderworpen worden aan een fietstoets : Concreet betekent de fietstoets dat er bij elke steen die in Aalst wordt verlegd, er wordt nagegaan of er kansen zijn om iets voor de fiets te verbeteren. Dit gaat over het verlagen van een boordsteen (ook bij inrit winkelparkings) tot de realisatie van een volwaardig fietspad of bijkomende fietsenstallingen.



Goede gelijkvloerse overgang van staat naar fietspad of winkelingang



Ten stelligste te vermijden boordsteen (oprit [Parking Delhaize Erembodegem Hogeweg](#))

- Bij de aanleg of bouw van elk, al dan niet openbaar, gebouw moet een fietstoets worden voorzien, en dit moet in een bouwaanvraag mee op genomen worden.
 - Voldoende fietsstalplaatsen en goede bereikbaarheid van de fiets zijn cruciaal.

- o Indien het om een tewerkstellingsplek gaat kan de voorziening van sanitair en kleedkamers aanbevolen worden.
- Bij de aanleg van een openbaar domein moeten de plannen ook een fietstoets ondergaan
 - o Fietspaden moeten ingetekend zijn volgens de uniformiteit die in punt 2.3 is besproken.
 - o Op max. 200 m van elk handelspand moet er een minimum aan fietsstalling zijn.

7. Stel een onderhoudsplan op voor de fietsinfrastructuur

Elke eigenaar van een aanpalend pand of stuk grond moet verplicht worden zijn planten tijdig te snoeien en snoeiafval of vallende bladeren op te ruimen. Indien dit niet wordt gedaan moet de stad ingrijpen en de kosten verhalen op de eigenaar.



Kruispunten en overgangen van fietspad naar straat moeten onderhouden blijven, resten asfalt moeten verwijderd worden, en nieuwe fietsstroken in fietscomfortabel materiaal moeten heraangelegd worden.



8. Betrek fietsers bij het beleid: participatie werkt!

Maak een burgerplatform, met eventueel mensen uit alle doelgroepen, die ook met de fietsambtenaar een rechtstreeks contact hebben. Zij kunnen opmerkingen over problemen bij omleidingen, (weg) werkzaamheden, en dergelijke... onmiddellijk doorgeven, waardoor snelle handeling mogelijk is.

Een algemeen meldpunt voor alle burgers, via site Aalst.

Burgers die mee kunnen participeren en opmerkingen geven over mogelijke werken en aanpassingen zullen ook een duidelijk standpunt hebben en mee echter een project staan. Deze burgerinitiatieven moeten ondersteund worden.

9. Maak werk van een betere educatie van jong af aan!!

De stad moet extra aandacht besteden aan de verkeersveiligheid rond scholen, kind veilige (school)routes en de bereikbaarheid van en verkeer en sociale veiligheid rond sportparken. Het doel van dit project zou bekendheid moeten geven aan de missie van de stad om verkeersveiligheid in relatie tot kinderen op de kaart te zetten, initiatieven zichtbaar te maken en te werken aan de oplossing van de gesignaleerde problemen.

Kinderen moeten van jongsafaan rijvaardig worden, een goede opleiding krijgen via de thuisomgeving en school, maar moeten ook op latere leeftijd (in middelbaar onderwijs) nog de nodige verkeerseducatie krijgen.

Zorg voor verkeersinfodagen, voor ouder en kind, waar alle scholen verplicht éénmaal per jaar aan moeten deelnemen.



10. Zorg voor een TOTAALbeleid onder leiding van een fietsambtenaar, die structurele en flankerende fietsmaatregelen implementeert

De Stad Aalst moet een fietsambtenaar benoemen tegen de volgende legislatuur die nauw samenwerkt met de diensten mobiliteit en openbare werken en met de politiediensten. Deze functie behelst de coördinatie, informatie en sensibilisatie binnen het beleid m.b.t. de fiets als verplaatsingsmodus. De eerste bedoeling hierbij is dat de stad Aalst de fietsers een luisterend oor zou bieden.

De fietsambtenaar als enig aanspreekpunt maakt het mogelijk beter in te spelen op de verwachtingen van de diverse betrokken partijen: de fietsers en hun verenigingen, de maatschappijen van openbaar vervoer, de politiediensten, de bouwheren binnen de stad, ...

De aanwezigheid van een dergelijk aanspreekpunt maakt het mogelijk de expertise omtrent een veelomvattende problematiek te bundelen om op grond hiervan een doeltreffend en gecoördineerd beleid te voeren.

Coördinatie is bovendien noodzakelijk in het licht van de uiteenlopende aspecten die bij fietsbeleid en verkeersveiligheid komen kijken: verkeerswetgeving, rechten van de actieve weggebruiker, hun statuut in het verzekeringsrecht, intermodaliteit met het openbaar vervoer, verkeersopvoeding, wetgevend werk op het vlak van (para)fiscale maatregelen, gezondheidsaspecten, de kwaliteitsnormen voor fietsen bij infrastructuur werken, enz.

Bijzondere aandacht gaat uit naar informatie en bewustwording over de verdiensten van de fiets als actieve modus voor de korte afstanden.