

Memorandum Fietsersbond-Aalst



Inhoud

1	HUIDIGE STAND VAN ZAKEN	2
2	WAT HEBBEN FIETSERS IN AALST NODIG?	3
2.1	Fietsveilige infrastructuur	3
2.2	Meer ruimte voor de fiets en plaats voor alle soorten fietsen	3
2.3	Veilig fietsparkeren	6
2.4	Handhaving	7
2.5	Participatie	7
2.6	Een sociaal rechtvaardig mobiliteitsbeleid	8
3	BIJLAGE 1: ANONIEME GETUIGENISSEN “WAT WIL DE AALSTERSE FIETSER?”	10
4	BIJLAGE 2: 12 SPEERPUNTEN VAN FIETSERSBOND NATIONAAL	13
5	VERDERE INSPIRATIE	15



1 Huidige stand van zaken

In 2018 stelden we ons memorandum voor "[Een aantrekkelijke gemeente dankzij wervend fietsbeleid](#)" met 10 tips voor onze burgemeester en schepenen voor een gemeente waar je graag komt en blijft. Een veilige infrastructuur met kruispunten waar zelfs kinderen zonder risico kunnen oversteken. Een 15 minuten stad, waar alles binnen een straal van 15 fietsminuten vlot bereikbaar is en waar je je fiets veilig kan achterlaten. Een werkgever die zijn werknemers aanmoedigt om de fiets te gebruiken. Een mobiliteitsplan waarin auto's te gast blijven maar fietsers op een veilige manier de stad kunnen doorkruisen, met respect voor alle andere actieve weggebruikers.

Er zijn al heel wat stappen verwezenlijkt zoals de grote zone 30 en fietsstratenzone, al is de communicatie, sensibilisering en nodige handhaving niet altijd aanwezig en zijn er nog voor ze goed en wel in voege waren en geëvalueerd konden worden al maatregelen teruggeschroefd.

Hieronder kunt u een paar quotes terugvinden van getuigenissen (de hele getuigenis vindt u als bijlage terug):

"Het is niet enkel de Binnenstraat ter hoogte van de wijk 'den Arend' waar het heel gevaarlijk is. Eénmaal de Binnenstraat richting centrum wordt ingereden met de fiets, riskeer je op vele punten een ongeval."

"De Aalstenaars en het beleid hebben de fiets ondertussen (uiteindelijk) ontdekt. Maar daar stopt het ook een beetje... Zelf voel ik me nu toch al een pak veiliger maar als ik hier fiets met mijn pleegdochter van 10 heb ik dat gevoel niet echt. Het blijft een gevaarlijk avontuur. De reden is simpel. De fiets kreeg uiteindelijk bestaansrecht, maar nog niet echt een plaats. Laat staan dat er een mobiliteitsswitch zou plaatsgevonden hebben. De fietser (en stiekem toch ook nog een beetje de voetganger) blijft vooral welkom waar het de auto niet te veel stoort."



2 Wat hebben fietsers in Aalst nodig?

2.1 Fietsveilige infrastructuur

“Ik wil me veilig voelen op de fiets”

Er zijn nog steeds een aantal gekende zwarte punten in Aalst

(info: <https://wegenverkeer.be/veilig-op-weg/gevaarlijke-punten>)

- Rotonde Haring (wacht niet langer op een studie die iets moet aantonen wat een Tv-programa als ‘helden van hier – politie Aalst’ in 1 aflevering en paar uurtjes filmen kan aantonen: handel NU)
- Alfred Nichelsstraat, De Gheeststraat, De Vilanderstraat
- Kruispunt Leopoldlaan/ Mijlbeeklaan

Maar ook in de binnenstad en randgemeenten zijn plaatsen gekend:

- Het Werfplein
- Vaartstraat
- Stationsplein
- Vereeckenstraat Gijzegem
- Fietspaden aangelegd in kassei of glad materiaal
- Conflict tussen voetganger en fietser vergroot zoals aan Keizerlijk plein
- Kruispunten met fietspaden in tegengestelde richting
- ...

2.2 Meer ruimte voor de fiets en plaats voor alle soorten fietsen

“Ik wil comfortabele fietsinfrastructuur”

- Moorselbaan: op sommige stukken snelheid 70 km/u, fietspad = moordstrookje

Een van de vele voorbeelden waar dringend aan de veiligheid van alle actieve weggebruikers moet gewerkt worden.



- Op verschillende plaatsen merk je dat er (nog) geen rekening gehouden is met langere fietsen, die een grotere draaicirkel hebben. Zie bv. kruispunt Binnenstraat / Moorselbaan. Daar tekende men een suggestiestrook waar je met een langere fiets onmogelijke bochten moet maken zonder voetgangers te raken.



- Een andere quick-win om fietsers meer rijcomfort te bieden én duidelijkheid te scheppen t.o.v. andere weggebruikers is ze consequent voorrang te geven daar waar het kan. Bv. aan verkeerslichten met het bord B22 en B23. Zie <https://www.fietsersbond.be/fietsinfrastructuur/rechtsaf-en-rechtdoor-door-rood>. Voorbeeld van zo een locatie in Aalst: Josse Ringoirkaai en Sint-Annabrug. Wees consequent en geef fietsers niet de ene keer wel voorrang en 50m verder niet. Of maak geen onderscheid in fietsers en andere voertuigen als het op voorrang geven aankomt. Zoals bv. op kruispunt Molenstraat en Werfplein (mooie oversteek met voorrang voor fietsers t.o.v. alle voertuigen) en kruispunt Vaartstraat en Dokter André Sierensstraat (fietsers moeten voorrang geven aan bussen, voertuigen die de rijweg gebruiken moeten dat niet doen). Fietsers gaan hierdoor vaak rechtdoor, mee op de rijweg i.p.v. het fietspad te volgen, om geen voorrang te moeten verlenen aan wie van links komt en gelijk behandeld te worden aan bestuurders van andere rijtuigen op de rijweg.



- Eén van de beste realisaties afgelopen legislatuur is het creëren van extra ruimte voor fietsers op de Wallenring. Tot het plan teruggeschroefd werd en alle geloofwaardigheid en draagvlak verloor. Maak de Vaartstraat én de Zonnestraat zoals de rest van de Wallenring terug enkele richting.
- Dendermondse steenweg, een fietsstraat met fietspaden? Waar is de voldoende ruimte voor de verschillende soorten fietsen? Waarom creëert de stad hier geen duidelijkheid. Maak een keuze en wees consequent.



- Sneeuwvrij maken van fietspaden zou een prioriteit moeten zijn.
- Het verschil tussen de fietslijnen en de fietsstraten is onvoldoende duidelijk. Maak van alle fietslijnen fietsstraten en voorzie daar dus ook voorrang.
- Maak van alle straten waar enkele richting geldt voor autoverkeer en die onvoldoende breed zijn om fietsers in te halen fietsstraten. Voorbeeld: Geraardsbergesetraat, Binnenstraat (kant centrum)



2.3 Veilig fietsparkeren

“ik wil mijn fiets veilig kunnen stallen”

- We hechten belang aan goed toegankelijke fietsenstallingen waar elk soort fiets op een veilige manier kan worden vastgelegd. De nietjes die in de stad zijn geplaatst zijn al een mooie vooruitgang.
- Een van de opmerkingen die we steeds weer krijgen is het ontbreken van een fietsenstalling aan CC De Werf. Mensen gaan spontaan hun fiets zelf plaatsen, omdat er voldoende plaats is en omdat het als één van de weinige stalplaatsen in de buurt overdekt is. Plaats ook hier toegankelijke aanhechtmogelijkheden.



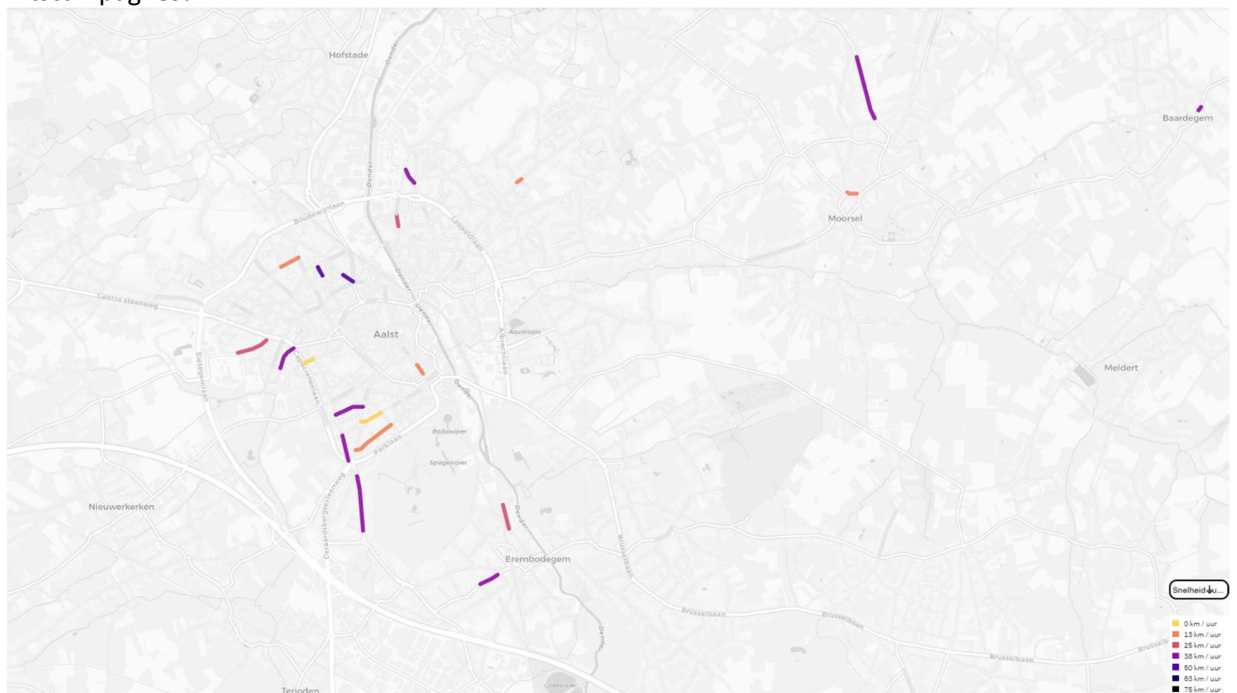
- De overdekte fietsenstalling aan Utopia is top maar ze is te klein voor de vele bezoekers die de academie en bib aantrekken, zeker voor langere en bredere fietsen. Voorzie een extra fietsenstalling bv nietjes in de buurt.



2.4 Handhaving

Aanvullende reglementen zijn goed, maar enkel als ze nageleefd worden en vooral duidelijk zichtbaar zijn in het straatbeeld.

- Handhaving is nodig, fietsstraten en woonerven worden heel vaak niet gerespecteerd.
- Uit data van Telraam en andere meettoestellen kan afgeleid worden waar het vaakst snelheidsovertredingen zijn. Worden deze data gebruikt om plaatsen te kiezen voor flitscampagnes?



data Telraam.net maandag 29 april 2024 – heel wat Telramen zijn zelfs niet meer actief

- Veel te vaak wordt er nog op trottoir of fietspad stil gestaan of geparkeerd. Gas 4 geeft de mogelijkheid om hier daadkrachtig op in te zetten.

2.5 Participatie

In welk overleg kan de Aalstenaar en de Fietsersbond als vertegenwoordiger van alle fietsende Aalstenaars haar advies verstrekken en pijnpunten aankaarten?

Tot voor enkele jaren werd de Fietsersbond nog betrokken bij structurele aanpassingen en om advies gevraagd. Sinds de huidige legislatuur en het vertrek van heel wat ambtenaren betrokken bij het mobiliteitsbeleid is er geen structureel overleg meer.

Wij vragen om opnieuw betrokken te worden in een structureel overleg.



2.6 Een sociaal rechtvaardig mobiliteitsbeleid

“Ik wil kunnen beschikken over een fiets, altijd en overal”

“Ik wil leren fietsen in het verkeer”

Als laatste maar niet in het minst moeten we zorgen dat het mobiliteitsbeleid sociaal rechtvaardig is. Vervoersarmoede is ook in Aalst een reëel probleem. Mensen worden onder meer via acties in het lokaal klimaatplan gemotiveerd meer de fiets te nemen, of een gedeeld voertuig te gebruiken, maar de stad lijkt daarbij niet altijd te denken aan de meest kwetsbare doelgroepen.

Uit de bevraging bij een aantal ambtenaren van Stad Aalst bleek dat zij al een vrij goed zicht hadden op de noden bij vervoersarmoede en de fiets als oplossing. Ook via de bevraging van organisaties als de vierdewereldgroep Mensen voor Mensen en Hom-Start en van een aantal ouders hebben we een beter zicht gekregen op de noden van een aantal kwetsbare gezinnen.

Er blijkt nog steeds een grote nood te bestaan aan zowel fietslessen als fietsen zelf, zowel bij volwassenen als bij kinderen. Ook het bieden van oefenkansen én plaatsen aan volwassenen en kinderen die minder vertrouwen hebben om met de fiets de straat op te gaan kan zinvol zijn. Structurele opvolging van deze noden en oplossingen voorzien zou moeten deel uitmaken van het beleid en zou transversaal moeten afgestemd worden binnen de stad onder meer via lokaal sociaal beleid, mobiliteitsbeleid, integratie, jeugd en sport, klimaatbeleid,...

Aan de slag:

- Onze afdeling van de Fietzersbond heeft in samenwerking met Team Inburgering een project opgestart en onze vrijwilligers hebben tijdens Taalbubbels in de paasvakantie 2024 een groep kinderen 3u fietsles gegeven. Hiervoor hebben we met financiering van het project ‘[Een fiets voor iedereen](#)’ fietsjes geleend bij De Fietserij. Dit project heeft ons de kans gegeven om een heel klein deeltje van de groep kwetsbare (in dit geval niet-Belgische) gezinnen die nog niet lang leven in Aalst, te laten kennismaken met de fiets als duurzaam verplaatsingsmiddel. Zij kregen even gelijke toegang tot de fiets als duurzaam verplaatsingsmiddel en mogelijkheid om CO₂ te besparen.
- We hebben ook een aantal ouders kunnen bevragen over hun ervaringen met de fiets en verplaatsingen in Aalst. (zie boven)
- Om structureel te kunnen inspelen op noden van kwetsbare gezinnen inzake duurzame verplaatsingen zou Stad Aalst een instrumentenmix rond vervoersarmoede kunnen opmaken:
 - Autodelen stimuleren (financieel stimuleren bij verkoop eigen wagen) bij kwetsbare gezinnen.
 - Fietslessen voor volwassenen uitbreiden (ook in het weekend aanbieden voor mensen die werken of een opleiding volgen), meer dan 1 keer per jaar,
 - Fietsbuddy-project opstarten met vrijwilligers zodat mensen die kunnen fietsen maar onvoldoende zelfvertrouwen hebben terug de straat op durven, aan de hand van een vaste buddy die ze vertrouwen.
 - Fietsbib voor kinderfietsen (cfr Op Wielekes) opnieuw faciliteren: locatie voorzien en coördinatie voorzien.
 - Fietslessen voor kinderen zonder fiets mogelijk maken: momenteel biedt de sportdienst enkel fietslessen aan voor kinderen die al een fietsje hebben. Mocht er een fietsbib zijn,



zouden gezinnen in armoede beroep kunnen doen op de beschikbare fietsjes om fietsles te kunnen volgen.

- Veilige oefenplaatsen (weg van autoverkeer) voorzien. In het park mag/kan je niet fietsen, maar hoe kunnen ouders hun kinderen op een veilige manier laten oefenen? Dit is een groot probleem in stedelijke context.



3 Bijlage 1: Anonieme getuigenissen “Wat wil de Aalsterse fietser?”



Ontvangen per mail op 4 maart 2024 van een bezorgde moeder:

"Ik rij dagelijks met mijn kinderen met de fiets in Aalst. Dit gaat van kinderen afzetten aan school, tot boodschappen doen of juist voor het plezier.

Maar ik moet toch dagelijks vaststellen dat ik het leven van mijn kinderen en dat van mij in gevaar breng door gewoon aan mijn principe 'allen te fiets' vast te houden.

Vorige maand ben ik nog het slachtoffer geworden van een frontale botsing met een camionnet in de Hovenierstraat.



Deze ochtend opnieuw, ik rijd de Binnenstraat naar beneden (ter hoogte van het café 'Peken Moens') en moet mijn remmen toesmijten omdat er een vrachtwagen in volle snelheid tussen de geparkeerde wagens een weg probeert te vinden, natuurlijk zonder rekening te houden met mij als tegenliggende fietser. Ik moest maar zien dat ik op het trottoir reed zoniet rijdt hij mij misschien omver. Om de chauffeur toch wat attent te maken op zijn 'rijstijl' doe ik teken met mijn hand om minder snel te rijden. Wat doet de chauffeur, hij opent zijn raam en ik krijg gratis en voor niets een scheldtirade over mij geslingerd. En als kers op de taart blokkeert hij expres de straat zodat ik als fietser (met een bakfiets) niet meer door kan en mijn weg maar simpelweg moet vervolgen op het voetpad.

In de Binnenstraat ter hoogte van de school 'Duizendpootjes' staat er een flitspaal, maar veel verandert er niet aan het rijgedrag van de bestuurders. Want éénmaal voorbij de flitspaal, duwen ze het gaspedaal in en wordt er zeker meer dan 50km/u gereden.

Ik stuur jullie dit bericht in de hoop dat er vervolg aan wordt gegeven. Het is niet enkel de Binnenstraat ter hoogte van de wijk 'den Arend' waar het heel gevaarlijk is. Eénmaal de Binnenstraat richting centrum wordt ingereden met de fiets, riskeer je op vele punten een ongeval.

Flitspalen zullen spijtig genoeg niet veel veranderen aan de verkeersveiligheid te Aalst. Het zou misschien een idee zijn om borden te plaatsen met gezichten van overleden fietsers? Er moet toch iets van een initiatief bestaan dat deze bestuurders vooral dan de vrachtwagenbestuurders wakker schudt voor het te laat is?"

Melding ontvangen op 1 maart:

"Erg, er zijn nog te vaak geen (goede) fietspaden. Meestal is het fietsen op een suggestie- of moordstrook."

Melding ontvangen op 5 maart: Idealiter wordt de fiets uiteraard nog iets hoger op het politieke agenda geplaatst

"Ik ben opgegroeid in Leuven en studeerde en woonde nadien een paar jaar in Gent. Ondertussen woon ik ruim 11 jaar in Aalst. Het was toen eerlijk gezegd een ware "mobiliteitscultuurshock". Terwijl ik tot dan toe opgroeide en leefde in een Vlaanderen waar de fiets niet uit het straatbeeld weg te denken was, kwam ik plots terecht in een andere Vlaanderen waar de fiets simpelweg een onbestaand gegeven bleek te zijn. Ik kreeg snel het gevoel dat ik me als enige fietser waagde op straten waarin nog nooit een fietser was gezien. En zonder te overdrijven voelde ik me elke dag bijzonder onveilig, bv. in de koolstraat naar het station. Dit gevoel ervaarde ik eerder enkel jaren terug in het Brusselse.

Gelukkig is Aalst sindsdien op heel wat vlakken enorm veranderd en, ik durf het luidop te zeggen, vandaag bestaat de fiets in Aalst. Vandaag is ook hier de fiets (bijna) niet meer weg te denken en mijn gevoel is dat er véél meer fietsen zijn,



ontelbare bakfietsen zelfs. De Aalstenaars en het beleid hebben de fiets ondertussen (uiteindelijk) ontdekt. Maar daar stopt het ook een beetje... Zelf voel ik me nu toch al een pak veiliger maar als ik hier fiets met mijn pleegdochter van 10 heb ik dat gevoel niet echt. Het blijft een gevaarlijke avontuur.

De reden is simpel. De fiets kreeg uiteindelijk bestaansrecht, maar nog niet echt een plaats. Laat staan dat er een mobiliteitsswitch zou plaatsgevonden hebben. De fietser (en stiekem toch ook nog een beetje de voetganger) blijft vooral welkom waar het de auto niet te veel stoort. Echte nieuwe grote stappen verwacht ik niet meteen met de huidige draagvlak absoluut in Aalst. Ik geloof wel dat binnen het bestaand beleid veel mogelijk is: meer fietsrekken hier en daar en vooral meer zichtbaarheid.

Het is voor mij zowel als dagelijkse fietser als autobestuurder vaak geheel onduidelijk of ik nu in een fietsstraat ben of niet. Waarom zou ik dit dan verwachten van de modale automobilist? Hier zorgen versnippering, onbestaande of tegenstrijdige werkmarkering en onduidelijke borden voor. Bij gebrek aan (nodige) uitbreiding van fietszones en -straten, maak ze a.u.b. véél duidelijker en zichtbaarder : veeg suggestiestroken in fietsstraten weg, breng een eenduidige felle/grote/ononderbroken markering op alle stukjes fietsstraat, breng het logo aan op het wegdek in het begin van elk segment (ook voor de zone 30), doe een communicatiecampagne, controles, enz.

De fietslijnen gebruik ik bewust niet met mijn pleegdochter omdat hun gebruik het gebruik van onduidelijke of gevaarlijke kruispunten en oversteken lijkt te maximaliseren waar de fietser noch voorrang noch zichtbaarheid geniet... Maak dus zeker dáár en over het algemeen oversteekplaatsen en kruispunten een pak fietsvriendelijker, ook al heeft het beleid er maar wat verf voor over. Idealiter wordt de fiets uiteraard nog iets hoger op het politieke agenda geplaatst. Het huidige half en half beleid heeft in ieder geval veel goeds met zich mee gebracht maar ook wel veel nieuwe verwarring en onveiligheid."



4 Bijlage 2: 12 speerpunten van Fietsersbond nationaal

De 12 speerpunten

<p>Meer ruimte voor fietsers</p> <p>Meer ruimte voor fietsers</p> <p>Het aanleggen van nieuwe fietspaden, het inrichten van nieuwe fietsstraten, of meer ruimte voor de fiets ten koste van de rijbaan? De Fietsersbond ijvert voor het herverdelen van de openbare ruimte ten voordele van de fiets.</p> <p>Meer weten.</p>	<p>Fietsveilige infrastructuur</p> <p>Fietsveilige infrastructuur en conflictvrije kruispunten</p> <p>Het aantal verkeersslachtoffers bij fietsers en voetgangers zit in stijgende lijn. Veel van deze ongevallen kunnen worden voorkomen door aanpassingen aan de weginrichting.</p> <p>Meer weten.</p>	<p>Van mental naar modal shift</p> <p>Een mental en modal shift door fietsen te stimuleren</p> <p>De fiets is een toegankelijke, goedkope en ecologische manier om je te verplaatsen. Om de keuze van de fiets vanzelfsprekend te maken moet fietsen worden gestimuleerd en de voordelen van de auto worden afgebouwd.</p> <p>Meer weten.</p>
<p>Fietsen maakt gezond</p> <p>Dubbele gezondheidswinst door de fiets</p> <p>Fietsers zijn minder vaak ziek, terwijl luchtvervuiling verantwoordelijk is voor naar schatting 6500 vroegtijdige overlijdens per jaar. De keuze voor de fiets heeft dus een dubbele gezondheidswinst.</p> <p>Meer weten.</p>	<p>Een fiets voor iedereen</p> <p>Iedereen leren fietsen en een fiets voor iedereen</p> <p>20% van de Vlamingen heeft moeite om zich te verplaatsen. De Fietsersbond tracht zoveel mogelijk mensen aan een fietsoplossing te helpen, zodat iedereen mee kan fietsen.</p> <p>Meer weten.</p>	<p>Fietspendelen belonen</p> <p>Fietspendelen ondersteunen en belonen</p> <p>Fietsen naar het werk moet vanzelfsprekend zijn en maximaal ondersteund worden, daar ijvert de Fietsersbond al jaren voor. Ook de combinatie van openbaar vervoer en de fiets moet eenvoudiger.</p> <p>Meer weten.</p>



Fietsen zorgt voor betere lucht

Fietsen is goed voor klimaat en milieu

De uitstoot van de transportsector is in België verantwoordelijk voor 21,5 % van de totale CO2 uitstoot. En dat aandeel neemt toe: als één van de enige sectoren zit de uitstoot jaarlijks in stijgende lijn. De fiets is een onmisbare schakel in de transitie naar een groenere mobiliteit.

[Meer weten.](#)

Plaats voor alle soorten fietsen

Rekening houden met alle soorten fietsen

We zijn niet alleen met steeds meer fietsers, er is ook een rijker aanbod aan fietsen. Van snelle tot brede fietsen: diversiteit vraagt een aangepast fietsbeleid. Fietsersbond pleit voor maximale uniformiteit in de regelgeving voor alle fietsers.

[Meer weten.](#)

Stop fietsdiefstal

Fietsdiefstal als prioriteit voor politie en justitie

Fietsdiefstallen zijn een ware plaag. De Fietsersbond wil dat fietsdiefstal een hogere prioriteit krijgt bij de politiediensten en justitie. Het centraal fietsregister MyBike is alvast een stap in de goede richting.

[Meer weten.](#)

Fietsen brengt geld op

Fietsen brengt de gemeenschap geld op

De keuze voor de fiets stimuleert de lokale economie. Klanten die met de fiets komen, spenderen meer en autoluwe winkelstraten nodigen uit tot kuieren. De fietsindustrie stelt bovendien heel wat werknemers tewerk.

[Meer weten.](#)

Meten geeft rijkere fietsdata

Beter fietsbeleid dankzij rijkere fietsdata

Meten is weten. Met de Fietsersbondapp, het knelpuntenregister en de meetfiets verzamelt de Fietsersbond heel wat kwalitatieve data. Die fietsdata is nodig, niet alleen om beleid op te baseren, maar ook als drukkingsmiddel voor een ambitieuzer fietsbeleid.

[Meer weten.](#)

Veilig fietsparkeren

Meer bewaakte en veilige fietsenstallingen

Meer fietsers betekent nood aan meer veilige fietsenstallingen. Er wordt best ook rekening gehouden met de grotere diversiteit aan fietsen: niet alle fietsen passen zomaar in een gewone fietsenstalling.

[Meer weten.](#)



5 Verdere inspiratie

Memorandum duurzame mobiliteit

- Investeer in mensen, niet in asfalt
- Een slimme kilometerheffing
- Een nabijheidsbudget voor iedereen
- Concrete aanbevelingen voor duurzame mobiliteit

