

Duidelijk statement: Vlaming wil prioritaire behandeling in het centrum voor zachte weggebruikers en conflictvrije kruispunten

De Brusselaar is minder fietsminded dan de Vlaming, omdat hij kan rekenen op zeer goed openbaar vervoer

De nieuwe VAB-Mobiliteitsbarometer, een representatieve steekproef bij 3000 personen uitgevoerd door Ipsos, geeft zeer verrassende resultaten. De Vlaming geeft in het verkeer eerst voorrang aan de voetganger en dan aan de fietser, terwijl de Brusselaar de fiets pas na de tram en de bus voorrang laat krijgen. Het is overduidelijk: de Vlaming wil dat stads- en gemeentebesturen de kaart van de voetganger en fietser trekken. Opmerkelijk is dat de auto op de vijfde en laatste plaats staat. De auto blijft een belangrijk vervoermiddel, maar in het centrum van een stad of gemeente vraagt de Vlaming meer ruimte voor de voetganger en fietser.

We vroegen om een rangschikking van 1 tot 5 te maken: in welke volgorde moet aan een vervoermiddel voorrang gegeven worden in het centrum van een stad of gemeente. De helft van de Vlamingen vindt dat de voetganger als eerste voorrang moet krijgen. Op de tweede plaats zet 47% van de Vlamingen de fiets. 65% van de Vlamingen zet de auto op de laatste plaats als het gaat om doorstroming. In Brussel zet 43% de voetganger op de eerste plaats, gevolgd door de tram (33% zet deze eveneens op de eerste plaats). De meerderheid van de Brusselaars zet de fiets slechts op de vierde plaats (33%), slechts 22% zet de fiets ook op de tweede plaats zoals in Vlaanderen. Over de plaats van de auto zijn ze het echter eens: 56% vindt dat deze als laatste voorrang moet krijgen en plaatst de wagen op de vijfde plaats.

Wie moet er voorrang krijgen in centra van steden en gemeenten? (Rangschik van 1 tot 5)				
	VLAANDEREN		BRUSSEL	
	Plaats	% voorkeursstemmers	Plaats	% voorkeursstemmers
Voetganger	1	49%	1	43%
Fietser	2	47%	4	36%
Tram	3	32%	1	33%
Bus	4	39%	2	33%
Auto	5	65%	5	56%

Voor de Vlaming is veilig fietsen zeer belangrijk geworden. Dat vertaalt zich in een reeks concrete maatregelen:

1. Conflictvrije kruispunten
2. Fietsbruggen en -tunnels bij gevaarlijke kruispunten
3. Meer fietsstraten
4. Opleiding voor speedpedelecgebruikers
5. Maximumsnelheid op smalle fietspaden
6. Meer ruimte voor de fiets

1. Conflictvrije kruispunten

Ondertussen zijn conflictvrije kruispunten in heel Vlaanderen een must geworden, zowel in het centrum van een grote stad als in landelijke gebied. Vlaanderen wordt een echte fietsregio. Dat stelt VAB vast in deze Mobiliteitsbarometer.

<i>Wie is bereid om als automobilist langer te wachten aan een conflictvrij kruispunt, zodat de kans op ongevallen met fietsers en voetgangers kleiner wordt?</i>							
	Totaal	Leeftijd			Woonplaats		
		18-35 jaar	36-55	56-70	Centrum grote stad	Randgemeente	Landelijk
Vlaanderen	88%	85%	89%	92%	89%	88%	90%
Brussel	80%	77%	79%	84%	81%	76%	67%

2. Fietsbruggen en -tunnels bij gevaarlijke kruispunten

De Vlamingen wijzen vooral infrastructuuroplossingen aan om ongevallen te vermijden. Daarbij ligt de klemtoon voornamelijk op het vermijden van conflicten met auto's. Zo willen bijna 9 op de 10 Vlamingen dat er fietsbruggen of -tunnels worden voorzien aan gevaarlijke kruispunten. Opvallend is dat zowel fietsers (89%) als niet-fietsers (82%) daar het nut van inzien.

Daarnaast is er nog steeds behoefte aan meer en bredere fietspaden (81%). Vooral fietsers vinden dat een grote noodzaak (86% t.o.v. 68% niet-fietsers).

	Totaal	Fietsers	Niet-fietsers	18-35 jaar	36-55	56-70
Fietsbruggen en -tunnels aanleggen zodat fietsers gevaarlijke kruispunten niet moeten oversteken	87%	89%	82%	84%	90%	87%
Meer en bredere fietspaden	81%	86%	68%	78%	83%	82%

3. Meer fietsstraten

Opmerkelijk is dat reeds 6 op de 10 Vlamingen vinden dat er meer fietsstraten aangelegd moeten worden, terwijl fietsstraten een zeer recent fenomeen zijn. Bij niet-fietsers is het draagvlak kleiner: 1 op de 2 ziet dat zitten.

	Totaal	Fietsers	Niet-fietsers	18-35 jaar	36-55	56-70
Meer fietsstraten aanleggen	60%	67%	50%	59%	60%	61%

Ook steden en gemeenten geloven in fietsstraten als mobiliteitsoplossing: 9 op de 10 plannen de komende jaren fietsstraten aan te leggen¹.

Plannen jullie fietsstraten aan te leggen?	
Zeker wel	58%
Waarschijnlijk wel	31%
Totaal	89%

4. Opleiding voor speedpedelecgebruikers

Vooraf gebruikers van de speedpedelec kunnen volgens de Vlaming een opleiding gebruiken. Opvallend is dat die mening gedeeld wordt door zowel fietsers als niet-fietsers. Voor een opleiding voor alle fietsers is het draagvlak kleiner, maar toch vindt 1 op de 2 niet-fietsers dat er een theorieopleiding zou moeten komen voor alle fietsers.

	Totaal	Fietsers	Niet-fietsers	18-35	36-55	56-70
Een theorieopleiding verplichten voor speedpedelecgebruikers	71%	69%	72%	63%	70%	79%
Een praktijkopleiding verplichten voor speedpedelecgebruikers	69%	68%	70%	57%	69%	80%
Een theorieopleiding verplichten voor alle fietsers	38%	34%	51%	36%	33%	46%
Een praktijkopleiding verplichten voor alle fietsers	34%	29%	46%	24%	35%	41%

5. Maximumsnelheid op smalle fietspaden

Volgens meer dan 6 op de 10 Vlamingen (66%) mogen er ook op het vlak van wetgeving twee zaken veranderen: de helm verplichten voor gebruikers van een elektrische fiets (opvallend is dat ook 61% van de fietsers daarvoor te vinden is) en een maximumsnelheid invoeren op smalle fietspaden (ook hier is 65% van de fietsers zelf voor te vinden). Vooral de oudere leeftijdsgroep (56-70 jaar) ziet een noodzaak voor een snelheidsbeperking op smalle fietspaden: 80%.

	Totaal	Fietsers	Niet-fietsers	18-35 jaar	36-55	56-70
De helm verplichten voor alle elektrische fietsers (nu enkel voor speedpedelecs)	66%	61%	75%	64%	67%	67%
Een maximumsnelheid invoeren op smalle fietspaden	66%	65%	68%	52%	66%	80%

Als we dan kijken naar welke snelheidsbeperking dat volgens hen moet zijn, opteert 44% van de Vlamingen voor een maximum van 20 km/u en 37% voor een maximum van 35 km/u. Ook hier zien we een groot

¹ Blijkt uit een bevraging van VAB bij meer dan 300 Vlaamse steden en gemeenten

verschil naargelang van de leeftijd van de Vlaming: maar liefst 6 op de 10 van de 56-plussers vinden dat de snelheid niet meer dan 20 km/u mag bedragen op smalle fietspaden, terwijl 1 op de 4 18-35 jarigen eerder te vinden is voor een maximumsnelheid van 30 km/u.

Hoeveel moet de maximumsnelheid op smalle fietspaden bedragen?				
	Totaal	18-35 jaar	36-55	56-70
20 km/u	44%	28%	43%	58%
25 km/u	37%	37%	40%	32%
30 km/u	14%	24%	12%	8%
Meer dan 30 km/u	4%	12%	4%	0%

6. Meer ruimte voor de fiets

Om meer plaats te creëren voor fietsers en voetgangers in het verkeer, zien Vlamingen het meest in het invoeren van fietsstraten (57%) en het maken van enkelrichtingsstraten waarbij de andere rijstrook wordt gebruikt voor fietsers en voetgangers (54%). 1 op de 2 Vlamingen is ook te vinden voor een meer omvattend circulatieplan, met een 'knip' voor het autoverkeer.

Afhankelijk van de woonplaats zien we weliswaar grote verschillen:

	Totaal	Centrum van een grote stad	Centrum van een kleine stad/gemeente	Rand	Landelijk
Fietsstraten, waar auto's fietsers niet mogen inhalen, invoeren in een belangrijk deel van de binnenstad	57%	63%	58%	55%	57%
Enkelrichtingsverkeer invoeren en de andere rijstrook voor fietsers reserveren	54%	57%	55%	53%	54%
Circulatieplan invoeren met een 'knip' voor autoverkeer, waardoor er minder auto's in de stad/dorpskern rijden en er vanzelf meer plaats is voor fietsers	49%	55%	49%	49%	49%
Fietsstraten, waar auto's fietsers niet mogen inhalen, invoeren in de hele binnenstad	43%	53%	46%	44%	38%

Als we meer ruimte willen creëren voor fietsers, dan het liefst door een rijstrook weg te nemen:

	Totaal	Centrum van een grote stad	Centrum van een kleine stad/gemeente	Rand	Landelijk
Fiets- en voetpaden creëren door een rijstrook voor auto's weg te nemen	40%	46%	41%	40%	35%
Fiets- en voetpaden creëren/breder maken door parkeerplaatsen voor auto's weg te nemen	35%	41%	37%	34%	31%
Fietspaden creëren door voetpaden te versmallen	23%	28%	26%	22%	20%