

pamflet.

**Hans Vandeweghe strijdt met stalen ros
voor een fietsvriendelijker Vlaanderen**

De machteloze fietsers

■
We moeten van de minister met zijn allen op de fiets,
maar waar is het versneld beleid gericht op fietsveiligheid,
aangepaste infrastructuur en de heropvoeding
van de automobilist? 'Niet óf we worden aangereden
is de vraag, maar wanneer.'

HANS VANDEWEGHE

We reden van de luchthaven van Eldoret naar Iten. Het was mijn eerste keer in Kenia en ik verbaasde mij over de vele fietsers op krakkemikkige vehikels, *made in India*. Ze balanceerden op de rand van het asfalt omdat het regenseizoen in de zandberm diepe voren had getrokken en daar viel niet te stappen, laat staan te fietsen.

Telkens als de chauffeur zo'n zwaargeladen fietser zag, stuurde hij vervaarlijk in hun richting. De meeste Kenianen hadden een ingebouwde radar en sprongen op tijd weg, maar na de zoveelste net mislukte aanslag hield ik het niet meer. Of hij godverdomme zelf een metertje kon uitwijken, want er was geen ander verkeer te bekennen. Hij gromde: "No. Asfalt is voor auto's."

Het deed denken aan die keer in Texas, toen ik tijdens de Ride for the Roses samen met een lokale wielertoerist het koppelton met de toen nog dikke vrienden Lance Armstrong, Floyd Landis en Tyler Hamilton moest lossen. De local raadde mij aan om samen het op één na langste parcours te volgen, want de extra lus liep door de countryside en zonder begeleidende auto's waren twee eenzame fietsers niet veilig. Waarop een uitleg volgde. "Boeren denken dat die kleine wegen van hen zijn en fietsers zijn voor die Republikeinse boeren progressieve onnozelaars uit het liberale Austin."

Helaas, we hadden ook prijs op het minder lange parcours. Een boer met een pick-uptruck kwam naast ons rijden, draaide zijn raampje open en schreeuwde ons toe: "Get the hell off my road. I pay tax, you don't." Ik wilde de discussie aangaan, maar mijn Amerikaanse fietsvriend hield mij tegen. "Ze dragen hier niet alleen wapens, ze gebruiken ze ook."

Vorig jaar reed ik de toertocht ter ere van Roger De Vlaeminck. Die liep langs zijn oude trainingsparcours waar hij in zijn gloriejaren ging losrijden: door de polders naar Nederland en zo via de krekken terug naar het Meetjesland.

"Schone baantjes daar in Holland", zei Roger. Schone baantjes, dat wel, en recht en niet zoveel putten, maar niet altijd veiliger. Zeeuwen hebben het niet voor Vlaamse wielertoeristen. Toen een groot peloton een niet eens erg drukke weg overstak, stopten de auto's. Op één na, en die dwarste tegen alle regels in met een kleine 50 kilometer per uur het peloton, dat gelukkig goed oplette.

Agressie van de automobilist tegenover de fietser die in de weg rijdt, en ergernis van de fietser

tegenover de aanslagpleger/automobilist is van alle windstreken en werelddelen, maar het zogeheten koerswalhalla Vlaanderen is een combinatie van Kenia, Texas en Zeeland. Vier- en tweewielers leveren hier een steeds hardnekkiger gevecht om de schaarse ruimte.

Statussymbool

Elke dag, elke training, elke rit, stad of platteland, is er minimaal één auto die je overhoop had kunnen/willen rijden. Elke fietsrit verder dan de bakker doet zich minstens één situatie voor waarbij je denkt: dit had heel slecht kunnen aflopen. Zelfs die 300 meter naar de bakker, in mijn geval langs een asverschuiving aan een schooltje, zijn tricky. Op zaterdag en zondag is er geen school en dan houden de auto's zich niet in en willen zij eerst of samen met mij door de versmalde passage slalommen. Check de krantenkoppen: jonge fietser onder vrachtwagen, motorrijder maait gezin van de weg, automobilist rijdt in op groep bejaarde fietsers.

Professor Europese studies Hendrik Vos rijdt 40.000 kilometer per jaar met de auto en 10.000 met de fiets en is een ervaringsdeskundige als geen ander. Zijn analyse is kort en krachtig: "Het is een mentaliteitsprobleem: de automobilist denkt meer rechten te hebben in een auto. Ik rijd heel vaak in de Vaucluse (*het Franse departement aan de Ventoux, HV*) en daar houdt de lokale bevolking vaak rekening met de fietsers. Zeg er hier iets van als ze je inhalen voor een bocht waardoor ze je afsnijden en je hebt een probleem. Ik schaam er me voor om het te zeggen, maar het gebeurt dat ik dan mijn middelvinger opsteek of eens iets lelijks roep. Vorig jaar ben ik nog in elkaar geslagen door een opgefokte automobilist."

Nog een fervente fietser/autorijder is Jan Huyse, medeoprichter van Woestijnvis, later baas bij VTM en Eyeworks en nu zelfstandig mediaconsulent. "Koning auto bestaat echt en de *king of the road* gedraagt zich daarnaar, met dank aan het door bedrijfswagens opgepompte autopark in ons land. De auto is hier nog steeds een statussymbool, de Pinarello Dogma is dat minder. Niet óf we als fietser worden aangereken door een auto is de vraag, maar wanneer."

Koploper in fietsdoden

In de meest recente studie van de Europese Unie voerde Vlaanderen de lijst aan inzake fietsdoden per miljoen inwoners. Toen de laatst beschikbare Belgische cijfers vorig jaar in juni werden gepresenteerd, toeterde men nog dat het aantal fietsdoden was gedaald naar 71 (cijfer van 2016). Wat

men er niet bij vertelde, is dat de fietsdoden tussen 2010 (70) en 2015 (83) met bijna 20 procent waren toegenomen.

Misschien zijn die 71 van 2016 te wijten aan statistisch toeval, want het totale aantal slachtoffers (doden en gewonden) op de fiets stijgt nog steeds: van 7.809 in 2010 tot 9.604 in 2016 (plus 23 procent). De tussentijdse cijfers voor de eerste zes maanden van 2017 wezen op een stijging met nog eens 5,6 procent. Bij de auto's en de motoren groter dan 400 cc daalde het aantal slachtoffers en het aantal doden tussen 2010 en 2016 telkens met een kwart.

In alle vervoersmodi zijn de doden gedaald, ook bij de voetgangers, maar niet de fietsdoden. Het volledige jaar 2017 wordt pas in juni bekendgemaakt door de dienst statistiek van de federale overheid.

Acht procent van de Europese verkeersdoden is een fietser. In Nederland ligt dit percentage het hoogst: één op de vier verkeersdoden is daar een fietser, in Denemarken is dat één op de zes. Uiteraard is het aantal verongelukte fietsers een afspiegeling van het fietsgebruik in een land. Zowel in Denemarken als Nederland, dé twee fietslanden cum laude, wordt veel meer gefietst dan in België. Onze fietskilometers kennen een relatief groot aandeel recreatief fietsen, terwijl de kilometers in Nederland en Denemarken vooral functioneel zijn, met de nadruk op werkgerelateerd.

Getoeter

De oorzaken voor die dramatische fietscijfers liggen voor de hand. Geert Noels van Econopolis, bezitter van statussymbolen op vier en op twee wielen, maar ook een begenadigd hobbyfietser, wijst op de krakkemikkige wegeninfrastructuur. "Wij schilderen fietspaden op de weg om de auto zijn eigen strook te geven, niet om de fietser te beschermen. Nederland heeft meer gescheiden fietspaden. Die zijn ook niet ideaal voor de snellere fietsers, maar wel een stuk veiliger."

De wegeninfrastructuur is onlosmakelijk verbonden met de ruimtelijke ordening in dit land, beter gezegd, de ruimtelijke wánordening. In Vlaanderen heerst lang de traditie dat à la tête du client – vaak boeren en grondbezitters – stukken grond her en der konden worden opgewaard, verkaveld en verkocht als bouwgrond. Gevolg: iedereen woont overal en de dorpen zijn vaak geen kernen, maar linten van huizen met in de velden boerderijen die allemaal moeten bediend worden door een geasfalteerde of gebeitonneerde weg.

Vlaanderen heeft tweemaal zo veel kruis-

‘Een automobilist moet één meter afstand houden van een fietser, maar het zou mij verwonderen als daar ooit al iemand voor is beboet’

JAN HUYSE
MEDEOPRICHTER WOESTIJNVIS
EN FERVENT FIETSER

‘Zeg er iets van als een automobilist je de pas afsnijdt en je hebt een probleem. Vorig jaar ben ik nog in elkaar geslagen’

HENDRIK VOS
PROFESSOR
EN FERVENT FIETSER

punten als Nederland. Dat resulteerde in een dicht net van grote, minder grote, middelgrote, kleine en zeer kleine wegen. Vooral die laatste – vaak opgenomen in het netwerk van fietsknooppunten – zouden een paradijs zijn voor de fietser. Dat is een misvatting, want net zoals de lokale boer in Texas meent ook de Vlaming die langs zo'n weggetje woont of werkt dat dit er speciaal voor hem/haar ligt. Inhouden en plaatsmaken als een fietser wordt gekruist, geen sprake van. Begrip voor de fiets die liever wegblijft van de afbrokkelende rand van de weg, vergeet het. Toeteren als er een fietser voorop rijdt, reken maar. Het motto is: ik rijd hier altijd 70 en geen fietser die mij dat zal beletten.

Op de grotere wegen, waar het verkeer – nooit gehinderd door snelheidscontroles – met 90 per uur of harder op een half metertje voorbijraast, zijn vrijliggende fietspaden een uitzondering. Minister van Verkeer Ben Weyts (N-VA) mag dan met veel toeters en bellen enkele kilometers brede fietsstrade inrijden, het blijven druppels op een zeer hete plaat. Op de kleinere wegen worden fietsers en autoverkeer gemixt of hooguit gescheiden door een streepje verf. Een overheid die het fietsen promoot, maar nalaat om de fietser – traag en snel, oud en jong – drastisch te beschermen, jaagt ons de dood in.

Geert Noels: "In Spanje heeft men na een reeks dodelijke ongevallen ingevoerd dat de auto anderhalve meter afstand moet houden van de fietser." De boete is niet min: minimaal 200 euro. Jan Huyse: "Bij ons is dat één meter, maar ik weet niet of men dat weet en het zou mij verwonderen als daar ooit al eens iemand voor is beboet."

Passer je al te dicht in Spanje, dan gaan er ook nog eens vier punten van het rijbewijs af. Ook een rijbewijs met punten hebben we hier nog niet.

Lang leve glad asfalt

Vlaanderen heeft meer fietspaden dan Spanje, maar ze zijn een lachertje: of ze liggen in slechtlopende klinkers, of ze kruisen af- en opritten van woningen, of ze zijn smal en slecht onderhouden. Voor Jan Huyse is de maat al langer vol: "Ik kies er vaak voor om niet op het fietspad te rijden, omdat het onberijdbaar is. Blinde uitritten achter metershoge hagen zijn levensgevaarlijk. Als ik daardoor een boete krijg, dan neem ik die er graag bij. Lijfsbehoud is ook iets waard."

Hendrik Vos sluit zich daar bij aan: "Als automobilist krijg ik van dat mooie gladde asfalt. Ik heb daar als fietser ook recht op. Ik wil geen betonplaten en zeker geen rode klinkers."

De fietser wil veiligheid gecombineerd met snelheid en die heeft daar meer recht op dan

Aantal fietsslachtoffers (doden en gewonden) in België

BRON: VIAS

7.809
in 2010

9.604
in 2016

welke gebruiker van de openbare weg ook, want hij/zij levert de zwaarste arbeid. Recent was er nog een gemediatiseerd incident van een fietser die de kortste en meest veilige weg had genomen waardoor hij geen zes keer een weg moest kruisen, maar slechts twee keer. Hij moest daartoe wel 30 meter op een fietspad in de tegenovergestelde richting en werd beboet.

De fietser in kwestie was de zoon van Johan De Mol, verkeersdeskundige van de UGent. De Mol vocht de boete aan bij de rechtbank. Met succes. Hij werd daarin bijgetreden door andere verkeersdeskundigen. Eén editorialist van een krant las De Mol evenwel de leviëten en betichtte hem net niet van het onderuithalen van de rechtsstaat. Nog maar eens een polarisatie in deze maatschappij: fietsers tegenover niet-fietsers.

Zeer zachte weggebruiker

Wie geregeld met een fiets rijdt, herkent die situatie. Soms moet je ter bescherming van lijf en leden tegen het verkeersreglement zondigen. Bijvoorbeeld op rotondes met niet-gescheiden fietsstroken. Fietsers claimen op zo'n rotonde beter hun plaats zoals de auto, om dan vervolgens weer in te voegen op het fietspad of wat daarvoor moet doorgaan. Waarna automobilisten onveranderlijk vol onbegrip toeteren of de voorrang van de fietser op de rotonde negeren, want het is toch maar een fietser en die zal wel inhouden.

Dat is het net: Fietsers Zijn Niet Gevaarlijk,

Nooit Gevaarlijk. Fietsers begaan geen levensbedreigende overtredingen en als ze die begaan, is in de eerste plaats het eigen leven in gevaar. Fietsers nemen nooit voorrang, zelfs niet hun voorrang van rechts. Hooguit rijden ze een keer per ongeluk een voetganger aan of is er een fietser die zich vergrijpt aan een automobilist die hem het bloed van onder de nagels heeft gehaald. Dat soort voorvallen, bagatellen vergeleken bij de aanslagen die de auto's telkens weer plegen, wordt onveranderlijk breed uitgesmeerd onder de noemer 'wielerterrorisme'.

Geert Noels: "Met het vulgariseren van de term wielerterrorist is veel kwaad gedaan en wordt de agressie tegenover de iets snellere fietser gestimuleerd."

Jan Huyse: "Dan hoor je: de wielerterroristen rijden met twee naast elkaar. Alsof dat het recht geeft om de auto als een wapen tegen ons in te zetten. Hoeveel doden hebben de wielerterroristen al gemaakt? Nul. Maar o wee als op een jaagpad een fietser een loslopend hondje aanrijdt, de wereld is te klein."

Hendrik Vos: "Uiteindelijk ben je als fietser machteloos. Je hebt geen enkel wapen, behalve dan je opgestoken middelvinger en dat is belachelijk."

Zone 30

Fietsers aller landen en aller kunne, verenigt u. Sportief op de weg, recreatief op de jaagpaden of functioneel in de stad fietsen, het is één strijd, soms zelfs oorlog. Telkens is de beoogde finaliteit: overal brede gescheiden fietspaden en waar fietsen, auto's, vrachtwagens en bussen door elkaar rijden, moet de fiets de norm zijn. Dat wordt een lange, niet ongevaarlijke machtsstrijd die de fiets nooit door burgerlijke ongehoorzaamheid alleen kan winnen. Begeleidende en afdwingbare maatregelen die de macht van de auto serieus inperken, laten op zich wachten door een verkeersbeleid van pappen, nathouden en pr-matig optreden bij elk nieuw stukje fietspad.

Alles draait om een *tipping point*, denkt Geert Noels. "Er moeten meer fietsers komen, te beginnen in de steden. In Amsterdam zijn fietsers in de meerderheid; voetgangers en auto's passen zich aan. De fiets is het ideale vervoermiddel."

In Gent is die strijd beslecht, zegt Hendrik Vos. "Fietsers hebben in Gent hun plek afgedwongen. In elke straat en om elke hoek kunnen fietsers opduiken en de maximumsnelheid ligt op 30. Maar het probleem buiten de stad blijft even levensgroot: er zijn te weinig goede en brede fietspaden om de fiets aantrekkelijk te maken als veilig dagelijks vervoermiddel."

'In Vlaanderen schilderen we
fietspaden op de weg om
de auto zijn eigen strook
te geven, niet om de fietser
te beschermen'

GEERT NOELS
ECONOOM
EN FERVENT FIETSER

'Een overheid
die het fietsen promoot,
maar nalaat om
de fietser te beschermen,
jaagt ons de dood in'

HANS VANDEWEGHE
AUTEUR VAN DIT PAMFLET
EN FERVENT FIETSER