



JONGCD&V
Merksem

SD 1: Fietsdialoog

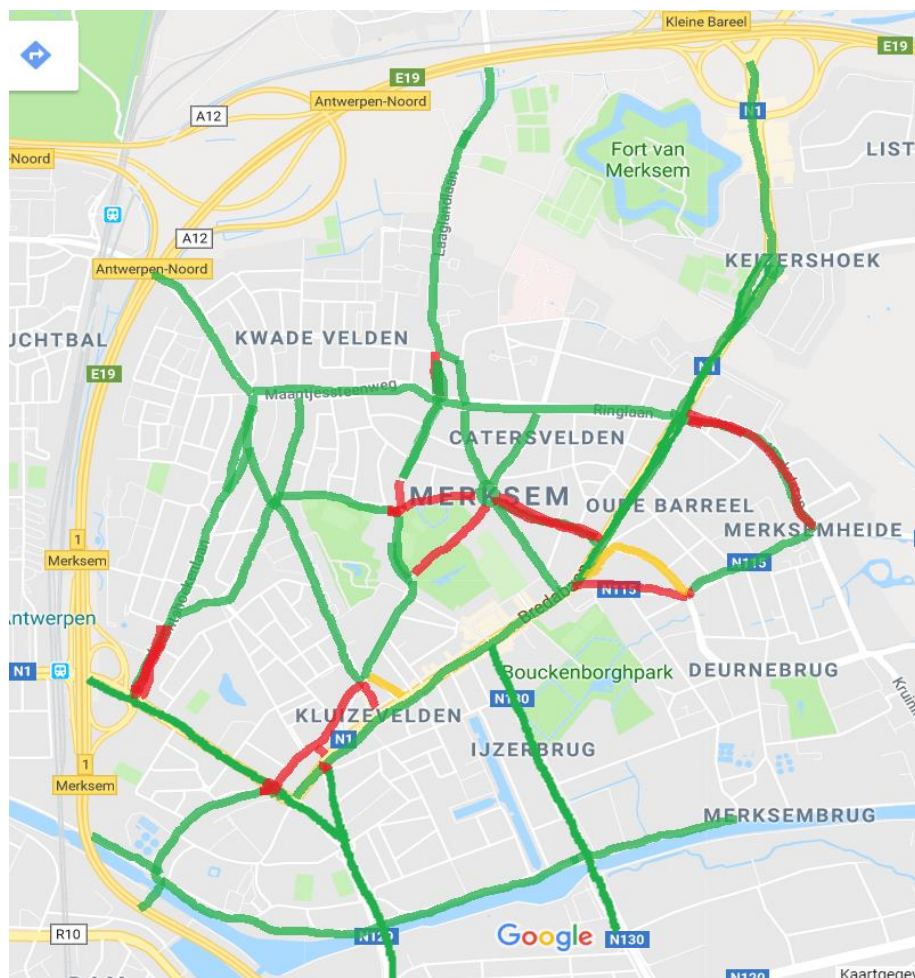
“We betrekken zoveel mogelijk inwoners om tot de juiste fietskeuzes te komen.”

OD 1.1: mobiliteitsraad

Oprichting van een platform met een vertegenwoordiging van zowel zwakke als sterke weggebruikers. Dit kan gaan van een online platform tot een maandelijkse vergadering zoals de jeugdraad, cultuurraad, ... waarbij de schepen voor mobiliteit uitgenodigd kan worden. Deze mobiliteitsraad kan adviezen formuleren aan het college, problemen aankaarten, betrokken worden bij investeringen/infrastructuurwerken, het fietsen sensibiliseren, We maken het verplicht voor districts- en stadsbestuur om advies in te winnen bij de mobiliteitsraad bij mobiliteitskwesaties.

OD 1.2: screening

We fietsen in groep langs de belangrijkste assen en duiden gedetailleerd aan op welk punt er iets schort. Tijdens campagneperiode is dit een oefening voor ons, op termijn een uitgelezen activiteit voor de mobiliteitsraad.



- **Nieuwdreef:** eerste stuk Nieuwdreef mist infrastructuur, maar noodzakelijke verbinding. Mogelijkheid voor een fietsstraat in de Wuytslei.
- **Oude Bareellei:** belangrijke verbinding, ook voor bussen en verkeer dat naar Colruyt gaat. Geen plek voor aparte infrastructuur en onveilige verbinding. Enige mogelijkheid is een Fietsstraat via het Victor Roosensplein en de Molenlei.
- *Constant de Jongstraat – Terlindhofsstraat:* belangrijke fietsverbinding, maar slechte staat van het fietspad. Heraanleg normaal gepland.
- *Speelpleinstraat:* aanleg van een fietspad (normaal gepland)
- **Terlindhofstraat naast Hofke van Roosendael:** onduidelijk hoe er gefietst moet worden, tweerichtingsfietsstrook die quasi compleet is vervaagd. Herbekijken en mogelijk invoegen infrastructuur.
- **Moeshofstraat:** stukje komende van de Rode Loop heeft enkel fietspad aan één kant, tweerichting of niet? (niet zo breed hiervoor) Ook geen oversteek voorzien waar het fietspad wel aan de twee kanten van de straat begint.
- **Kruispunt Moeshofstraat en Laaglandlaan:** onveilig kruispunt, oversteek beveiligen.
- **Gysselsstraatje:** normaal gezien doorgang voor fietsers en voetgangers, geparkeerde auto's en fietsbeugels versperren echter de weg, enkel via voetpad kan je door. Veel klachten over Gysselsstraatje als plek waar gedeald wordt. Knip aanvankelijk goed om verkeer weg te leiden, maar misschien aangewezen om deze knip terug weg te werken (naar eenzelfde verkeerssituatie als de Houthulststraat tussen Bredabaan en Terlindhofstraat, maar met duidelijkere fiets- en wandelfaciliteiten voor scholieren die naar de tramhalte gaan).
- **Lambrechthoekenlaan** tussen Groenendaallaan en Laarsebaan: fietspad in erbarmelijke staat, heraanleg nodig.
- **Bredabaan:** geen mogelijkheid om conform de verkeersregels over te steken, algemeen probleem op alle Merksemse verkeersassen.
- **kruispunt met Bredabaan-Bartholomeusstraat-Frans de l'Arbrelaan:** probleem om vanuit de Bredabaan met de fiets linksaf naar de Frans De l'Arbrelaan in te slagen. Momenteel moet je aan de Bartholomeuskerk oversteken en een stukje tegen de richting fietsen, aan het kruispunt geeft dit een heel onoverzichtelijke situatie. Knelpunt wegwerken door het creëren van een extra fietsoversteekplaats op de Bredabaan (ongeveer aan de huidige seksshop), direct aansluitend op het fietspad in de Frans de l'Arbrelaan richting brug van het Sportpaleis. Als je uit de richting van de brug naar de Bredabaan fietst, stopt het fietspad ook plots op de hoek zonder enige verbinding. Enige mogelijkheid is over het voetpad rijden.
- **Du Chastellei:** geen fietsinfrastructuur, ondanks grote school en fietspaden op Kroonplein, Bredabaan, dokter Timmermanslaan, Uitbreiden zone 30 in heel de straat, eventueel invoering fietsstraat? Kant Kroonplein heeft een fietspad dat uitgaat op de rijweg, rugdekking voorzien mocht deze straat niet anders ingevuld worden voor de fiets.
- **Rode Loopstraat:** Gebrek aan een duidelijke oversteek naar het tweerichtingsfietspad in de Rode Loopstraat als je van het ronde punt de straat infietst.
- **Oversteek Campinastraat – Gildestraat:** geen duidelijke/veilige oversteek, situatie niet aangepast aan nieuwe verkeersstromen.
- **Merksemheidelaan:** fietspad in slechte staat.

SD 1.3: Fietstelpalen

De informatieborden van de stad en de vaste telpalen zijn een match. Momenteel wordt er op de telpalen basis- en veiligheidsinformatie gegeven aan fietsers (“morgen regenachtig, kleed je gepast”, “het wordt sneller donker, breng je lichten in orde”, ...). Informatieborden die langs fietspaden staan, kunnen dergelijke informatie ook actief geven en, waar mogelijk, een update krijgen tot fietstelpaal.

Fietstelpalen geven een schat aan informatie, hoeveel fietsers rijden langs waar, welke evoluties in fietsgebruik zijn er te merken, Weergeven hoeveel fietsers er die dag/maand/jaar en de dag/maand/jaar ervoor gepasseerd zijn, kan ook nuttig gebruikt worden om het fietsgebruik te stimuleren. Met gerichte boodschappen kan het competitiebeest in veel mensen van ons geprikkeld worden, waardoor er een extra impuls ontstaat om de fiets te nemen of te blijven nemen bij minder weer.

Het bestaande informatie aan het districtshuis kan hiervoor gebruikt worden, maar ook de fietsbrug is een ideale plek om een telpaal te zetten.

SD2: Fietsbril

“We bekijken alle toekomstige beslissingen door een fietsbril. Op deze manier houden we al van de voorbereidingen rekening met de fietser.”

OD 2.1: Fietsambtenaar

In het district zou er binnen de administratie iemand voltijds bezig moeten zijn met mobiliteit. Een mobiliteitsambtenaar die zich kan inzetten voor de verbetering van het fietscomfort en de fietsveiligheid. Deze ambtenaar kan ook de contactpersoon zijn voor mensen met vragen, opmerkingen of bedenkingen over het fietsgebruik in de stad en de districten. Hierdoor heeft de mobiliteitsambtenaar zowel een ombudsfunctie als een raadgevende rol. Bij uitstek de voorzitter voor de mobiliteitsraad.

OD 2.2: bewegwijzering op maat

Bij toekomstige werken/werven moet de fietser en voetganger altijd een duidelijke en gecommuniceerde alternatieve route krijgen die niet om de haveklap wijzigt of wordt aangepast. Deze routes moeten veilig en comfortabel zijn, uitgerust met kwalitatieve fietsinfrastructuur (ook bij tijdelijke voorzieningen). Op deze manier kan ingezet worden op de modal shift. Geenzins mogen de werken in de toekomst de verbinding voor zwakke weggebruikers en openbaar vervoer hypothekeren of moeilijker maken.

SD3: Fietscenten

“Geen fietsbeleid zonder een transparant fietsbudget. Investeren in fietsbeleid is altijd rendabel en verdient zich op allerlei vlakken vlot terug.”

OD 3.1: Hoofdstuk in beleids- en beheercyclus

Aan het begin van elke legislatuur en aan de start van elk beleidsjaar worden alle relevante elementen van de fietsinvesteringen en –verbeteringen in een apart deel van de beleidsplannen geïntegreerd.

OD 3.2: Mobiliteitsbudget

Om een goed lokaal fietsbeleid te kunnen voeren, is er een duidelijk en voldoende ruim budget noodzakelijk. Binnen het budget van de dienst mobiliteit wordt een vast percentage gereserveerd voor het fietsbeleid. Dit budget wordt duidelijk gecommuniceerd en elk jaar wordt het in een duidelijk en openbaar overzicht gezet.

SD4: Fietsverbindingen

“We zorgen voor optimale fietsverbindingen tussen de woonkernen onderling en de belangrijkste faciliteiten in de stad.”

OD 4.1: fietsverbindingen

We stellen een plan op van het district waarop de belangrijkste assen aangeduid zijn. Deze assen zijn de belangrijkste verbindingen en hebben vooral 50km/u, maar moeten dan ook afgescheiden fietsinfrastructuur hebben. Werkpunten:

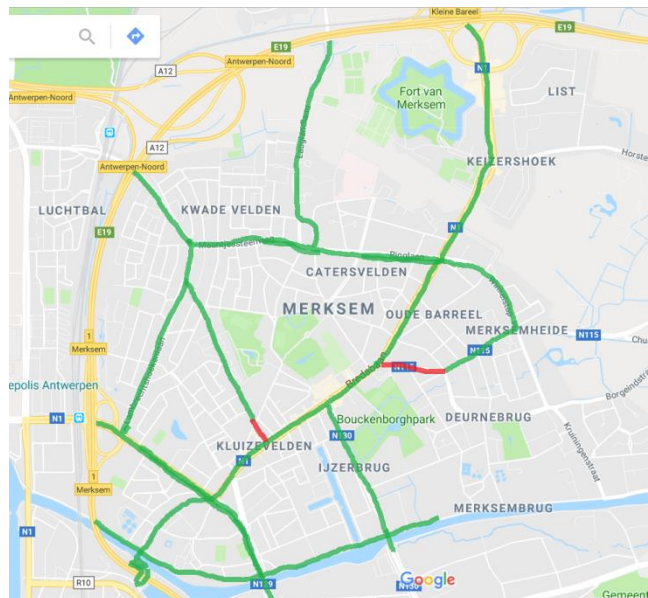
- Nieuwdreef: fietsstraat Wuytslei
- Oude Bareellei: Fietsstraat Molenlei

OD 4.2: zachte wegen

Deze worden in kaart gebracht, inzetten om eenvoudig fietsplan te creëren met zachte wegen in Merksem.

OD 4.3: Bewegwijzering tussen faciliteiten

App of bewegwijzering met de beste fietsroutes tussen bv scholen, bib, districtshuis, zwembad,



SD5: Fiets-minder-hinder

“Openbare werken zien we als opportuniteiten om mensen uit de auto en op de fiets te krijgen.”

OD 5.1 Infrastructuurscreening

We organiseren een bevraging vanuit het district bij de Merksemnaar rond fietsbeleid, waar er infrastructurele knelpunten zijn, of er interesse is voor vormingen, Aansluitend op fietsscreening en voorloper/uitbreiding van het werk van de mobiliteitsraad.

OD 5.2 Servicemateriaal

Fietspompen vind je hier en daar al terug aan de fietsbeugels van de stad. Deze zijn spijtig genoeg altijd kapot. Meer van dergelijk materiaal en ook een onderhoudsdienst of –contract zou een evidentie moeten zijn. Er wordt in het openbaar domein al geïnvesteerd voor fietsstallingen en Vélostations, hierbij een fietspomp hangen kan een grote meerwaarde zijn en slechts een kleine kost.

SD6: Fietsstallingen

“Fietsen moeten veilig en comfortabel gestald kunnen worden om het gebruik ervan aan te moedigen en geen wirwar van geparkeerde fietsen te creëren.”

OD 6.1 Uitbreiding

Er worden op heel weinig plekken stallingen voor fietsers voorzien, en waar ze aanwezig zijn is het zelden toereikend. De aankondigingen van de Antwerpse politiek en politie dat er bekeurd zal worden indien fietsen verkeerd gestald of op het voetpad gezet worden, is hierbij een fout signaal. Zolang er geen afdoende veilige en voldoende stallingen voorzien worden, zal er wildgroei aan fietsen zijn. Momenteel is er eerder een non-beleid qua fietsparkeren. Belangrijke plekken op ons fietsnetwerk moeten meer fietsstallingen krijgen. Op de Bredabaan en de verschillende tram-/bushaltes zijn er veel te weinig bijvoorbeeld.

OD 6.2: fietstrommels

De huidige fietstrommels waarin buurtbewoners hun tweewielers kunnen stallen, moeten verder uitgebreid worden en ook in de districten gelanceerd worden. Momenteel blijft het te kleinschalig. Testprojecten in Merksem, waarbij ook de voorwaarden toegankelijker worden gemaakt.

OD 6.3: parkeerplaats naar stalplaats

Eén parkeerplaats zijn 7 fietsnietjes. Er wordt aangegeven dat er te weinig fietssentallingen zijn in het straatbeeld, maar ook in straten als de Oude Bredabaan is de straat zo aangelegd dat er constant foutgeparkeerd wordt voor garages. Op deze plekken of waar bomen op parkeerplaatsen te dicht bij garages zijn gezet, worden fietsbeugels geplaatst. Op essentiële punten kijkt het district voor de aankoop van fietsbeugels met een rij in de hoogte, hierdoor kunnen er op één enkele parkeerplaats 24 fietsen worden gestald.

SD7: Fietspad

“We streven naar een infrastructuur van absolute topkwaliteit.”

OD 7.1 Kwalitatief materiaal

Bij de heraanleg van straten wordt er structureel gekozen voor de asfaltering van fietspaden. Een comfortabel bollende en duidelijk rode asfalt, zonder obstakels op of rond het fietspad en met verlaagde trottoirs, is een zaligheid om op te fietsen.

OD 7.2 Oversteekplaatsen

Het is en blijft een eeuwige discussie. De fietser is in fout als hij de faciliteiten van voetgangers gebruikt, maar vaak is er geen andere mogelijkheid dan oversteken aan een zebrapad of even gebruik te maken van het voetpad. Dat er bijvoorbeeld op de Leien geen enkele faciliteit is voor fietsers om over te steken, is hallucinant. Als je de verkeersregels tot op de letter volgt, geraak je als fietser niet aan de andere kant van deze belangrijke verkeersas. Op deze manier blijft de fietser een tweederangsburger die geen gebruik mag maken van de voorrechten van auto of voetganger, maar wel blootgesteld wordt aan de nadelen die inherent aan beide zijn. Dat er dan gevraagd wordt aan fietsers om af te stappen en zich een stuk als voetganger voort te bewegen, illustreert dat de fiets nog steeds niet behandeld wordt als volwaardige weggebruiker.

Op alle belangrijke verkeersassen in Merksem moeten duidelijke oversteekplaatsen voor fietsers voorzien worden naast zebrapaden. Hierbij moet echter duidelijk zijn dat de fietser hier niet persé voorrang heeft om te vermijden dat er zonder omzien zomaar over de baan overgeschoten wordt.

OD 7.3 Uniformiseren en visibiliteit

Momenteel is er geen conformiteit in de wegmarkeringen voor fietsers. Er zijn fietspaden die in voorrang over het kruispunt lopen zonder enige markering, en fietspaden waar ook de fietser voorrang van rechts moet geven hoewel er doorlopende belijning op de grond is. Dit levert onduidelijke en gevaarlijke situaties op de weg op.

Om hierop een antwoord te bieden, moeten fietspaden bij kruispunten markeringen krijgen conform de wegcode. Indien er een licht staat of er voorrang is voor de fiets, wordt het fietspad in het rood doorgetrokken en met witte fluorescerende verf belijning geaccentueerd. Waar geen sprake is van een voorrangssituatie of waar een zebrapad over het fietspad loopt, wordt een stoplijn of haaiantanden aangebracht en de kleur van het fietspad onderbroken. Op deze manier worden kruispunten duidelijker en veiliger voor alle weggebruikers. Op alle plekken, op kruispunten (behalve dus waar er voorrang verleend moet worden) of op een gewone rechte weg, willen we het fietspad duidelijk in het rood markeren om de visibiliteit ten alle tijd te verhogen.

Een ander probleem van visibiliteit zijn momenteel obstakels die vlak naast het fietspad worden geplaatst. Het gebeurt dat er naast het fietspad bij kruispunten bijvoorbeeld elektriciteitskasten worden geplaatst, waardoor noch automobilist noch fietser voldoende zicht hebben op elkaar. Dit leidt tot onveilige situaties en moet voorkomen worden. Het gebeurt ook regelmatig dat

verkeersborden niet zichtbaar zijn voor fietsers, omdat ze tussen rijen bomen staan en hoog hangen. Voor automobilisten is dit niet zozeer een probleem omdat zij vanuit een minder scherpe hoek naar deze borden zien. Fietsers kunnen deze echter vaak niet opmerken in deze situatie. Dit versterkt het pleidooi naar een toenemend gebruik van wegmarkering op fietspaden (om bv voorrang van rechts te benadrukken, voorrangsregels aan te duiden, ...).

SD8: Fietsschool

“Door prioriteit te maken van fietsveilige schoolomgevingen en samen met onze scholen de fiets te promoten, leren we onze kinderen te genieten van de fiets.”

OD 8.1 Fietsvloot

Veel scholen in de stad zitten met een pertinent mobiliteitsprobleem. Bijvoorbeeld naar het zwembad gaan zit er voor heel wat scholen niet meer in, omdat het zwembad te ver is om te voet te gaan (een kwartier tijd verliezen tijdens de schooluren is niet evident). Veel scholen huurden dan een bus, wat *not done* is voor een verplaatsing van ongeveer 2km of minder en ook heel duur uitvalt. Momenteel geraken ook bussen niet altijd snel op de bestemming in Antwerpen. Ook verplaatsingen met het openbaar vervoer zijn niet altijd vanzelfsprekend voor scholen, aangezien er lang over gedaan moet worden of meerdere keren overgestapt moet worden om tot een centrale bus-/tramlijn te gaan.

Een tweede element is de toenemende aandacht aan het buiten komen. Onze levensstijl is nog steeds sterk gericht op binnen zitten en binnen blijven, hoewel het tegenovergestelde wordt bepleit. Dit wordt telkens weer benadrukt in de nieuwe gezondheidsprincipes, maar momenteel blijven vele leerlingen tijdens de schooluren pertinent binnen de schoolmuren zitten. Leerlingen die een uur studie hebben en mobieler zijn, doordat ze bijvoorbeeld op een fiets kunnen stappen, kunnen makkelijk met de studieleerkracht naar een park in de buurt om eventjes buiten te zijn en op die manier een frisse neus te halen.

Tenslotte is het ook steeds meer de taak van scholen om te zorgen dat de leerlingen klaargestoomd worden om zich veilig in het verkeer te kunnen begeven. Zeker nu het theoretische rijbewijs op school is afgeschaft, kan het niet zijn dat dit educatief pakket in de schoot van de rijsscholen blijft liggen. Jongeren die het jaar nadien verder gaan studeren of gaan werken, zijn momenteel vaak niet genoeg op de hoogte van de verkeersregels die ze moeten volgen als fietser of voetganger. Scholen die in het bezit zijn van een eigen fietsvloot kunnen naast theoretische lessen, ook vlot praktijklessen verkeersveiligheid geven.

We polsen bij scholen of ze interesse hebben om hierop in te tekenen en zoeken een geïnteresseerde aanbieder. Met deze partners stellen we een raamcontract op voor de aankoop van fietsen. Met de geïnteresseerde lokale fietshandelaren en –herstellers wordt een nazicht-/herstellingscontract afgesloten, om het probleem van mechanische problemen op te vangen.

OD 8.2: Schoolstraten

Waar mogelijk en nodig implementeren we een schoolstraat. Op deze manier wordt de schoolomgeving niet enkel verkeersluw en –veilig, maar het geeft ook een goede boodschap naar de zwakke weggebruiker toe en is een verzuchting voor de buurtbewoners.

OD 8.3 Scholencompetitie

We organiseren een competitie tussen de verschillende leerjaren van de Merksemse scholen. Bijvoorbeeld zo snel mogelijk de wereld rond met de school, waarbij de corresponderende leerjaren van de verschillende scholen de fietskilometers naar/van de school van alle klassen bijhoudt. Dit wordt vergeleken met de andere scholen. Elk winnend leerjaar krijgt een prijs uitgereikt, en de school met de meeste fietskilometers mag zich een jaar lang de fietsschool van Merksem noemen.

SD9: Fietsactie

“We starten campagne om meer inwoners te verleiden de keuze voor de fiets te maken.”

OD 9.1 fietsactie

Voor al deze punten voeren we actie in het district en de stad, en zetten regelmatig punten in de verf om van Merksem een echte #Koningfiets district te maken.

SD10: Fietsvoorbeeld

“De CD&V afdeling geeft zelf het goede voorbeeld en bewaakt dat haar bestuursleden en mandatarissen zich zoveel mogelijk verplaatsen met de fiets.”

OD 10.1: #Koningfiets geen #Keizerfiets

Geen respect voor keizer fiets. Geen wetteloosheid creëren vanuit het argument dat er toch geen voorzieningen zijn voor de fietser. We zetten actief in op het verbeteren van de noden voor de zwakke weggebruiker, maar aanvaarden geen asociaal gedrag.

OD 10.2: College & raad

We pleiten om het districtcollege en –raad beschikking te geven over dienstfietsen in het districtshuis. Op deze manier kunnen zij het goede voorbeeld geven aan de Merksemnaar.

OD 10.1: parkeerplaatsen district

Het district schrapt de persoonlijke parkeerplaatsen aan het districtshuis, deze worden opengesteld voor de buurt. Een deel van de ruimte wordt gebruikt voor de aanleg van een ruimte en overdekte fietsenstalling voor het personeel van het districtshuis en de mandatarissen, en voor de dienstfietsen die gebruikt kunnen worden.