



SPAAR VOOR DE DVD VAN THE OFFICE

< SPAARPUNT BLZ. 36 EN SPAARKAART BLZ. 14 >

De Standaard

• ZATERDAG 18, ZONDAG 19 SEPTEMBER 2004 •

DAGBLAD • 81STE JAARGANG • NR 219 • PRIJS: BELGIE: 1,50 EURO • NEDERLAND: 2 EURO • LUXEMBURG: 1,75 EURO • GROOT-BRITANNIE: 1,6 GBP • WWW.STANDAARD.BE



VELOMOBIEL

Met de Week van de vervoering, de autoluwe zondag en — terug van weggeweest — de trein-tram-busdag, worden we dit weekend met de neus op het problematische verkeer geduwd: files, mobiliteit en de mogelijke oplossingen. Deze Mango is een van de 'velomobielen' die in het straatbeeld zouden kunnen opduiken. © Eric de Mildt

- Magazine: De fiets van de toekomst, de toekomst van de fiets / Vier verstokte openbaar-vervoergebruikers getuigen
- Vraag van de week, pagina 22: Moeten onze steden autoluw worden?
- Trottoir, pagina 15: De autoloze mens
- Binnenland, pagina 2: Verkeersslachtoffers krijgen onvoldoende hulp; pagina 6-7: Gezin door ongeval uit balans

[VANDAAG]

(1) TROTTOIR

• **HET DODE 'KIND'** van **BOUDEWIJN BUCH** spreekt: 'Het was één grote leugen. Ziek. Absurd. Bizar.'

• **JONGEREN IN DE PSYCHIATRIE:** 'Je raakt er nooit meer uit'

(2) MAGAZINE

• **HOTEL MAMA** dertigers aan moeders rokken

DE STANDAARD
TRAKTEERT

OP HAUTEKIET
& DE LEEUW
> zie pagina 16

Donkere wolken boven begroting

BRUSSEL — Terwijl een oplossing voor het DHL-dossier dichterbij lijkt te komen, wordt de federale regering geconfronteerd met begrotingsbeslommeringen.

Van onze redacteurs
Isabel Albers en Steven Samyn

HET ziet er naar uit dat premier Guy Verhofstadt (VLD) zijn eigen begrotingsdeadline niet zal halen. De eerste minister heeft met het drie weken vervroegen van zijn beleidsverklaring de begrotingsopmaak fel bemoeilijkt. Zowel het federaal Planbureau als de verschillende departementen sluiten hun berekeningen maar af in oktober. Dat hele draaiboek plots drie weken versnellen, was een brug te ver.

Het kabinet-Begroting van minister Johan Vande Lanotte (SP.A) kon vrijdag nog geen definitieve cijfers uitdelen over de besparingsoefening die dit weekend moest ge-

beuren. Het te overbruggen tekort zou, zo klonk het in liberale hoek, alleszins hoger oplopen dan de bedragen waarmee totnogtoe rekening gehouden werd. Cijfers van 2,5 miljard euro tot 3 miljard euro te kort circuleerden. „Zoiets krijgen we nooit rond in een weekend”, aldus een regeringsbron.

Het kabinet-Begroting wilde geen enkel cijfer bevestigen. De woordvoerder van premier Verhofstadt liet weten dat het nog weken wachten is op de exacte cijfers. „Die zullen waarschijnlijk pas midden oktober bekend zijn. De bedragen die nu worden geciteerd, zijn voorbarig.” Het tekort in de sociale zekerheid zal bijvoorbeeld minder bedragen dan 800 miljoen euro, klonk het. Bij minister van Financiën Didier Reynders (MR) werd op de hogere fiscale ontvangsten en de lagere rentelasten gewezen.

De federale beleidsverklaring die premier Verhofstadt dinsdag in de Kamer voorstelt, zal niet veel meer bevatten over de begroting dan enkele algemene krachtlijnen en no-bele principes. De politieke onderhandelingen over hoeveel precies

waar moet worden bespaard, kunnen pas weken na de regerverklaring plaatsvinden. De vraag rijst wat de waarde dan nog is van een verklaring over de projecten die de regering dit jaar wil uitvoeren, als er nog geen sluitende afspraken gemaakt kunnen worden over de budgetten.

Ook de regio's kijken ietwat verbijsterd toe. Zij moeten met de federale regering nog een nieuwe afspraak maken over hoeveel ze voor 2005 zullen bijdragen aan de schuldafbouw. Gisteravond leek het er-

op dat ook dat communautair geladen thema dit weekend nog niet zou worden ontmiind.

Een beslissing over de uitbreiding van het koeriersbedrijf DHL lijkt dan weer iets dichterbij te komen. De Vlaamse, Brusselse en federale regering sturen deze ochtend elk twee vertegenwoordigers naar een topoverleg, waar de knopen moeten worden doorgemaakt. Op tafel ligt een drietal scenario's.

De Brusselse regering kwam gisteravond bijeen om de plannen te bespreken. Als het plafond van

25.000 nachtvluchten per jaar wordt verhoogd, moet de hoofdstad ook een deel van die bijkomende lawaaihinder opvangen. In het Brussels regeerakkoord staat dat de regering het principe zal verdedigen dat er geen toename kan zijn van het aantal nachtvluchten. Op de ministerraad werd vastgelegd hoe ver kan worden gegaan tijdens de onderhandelingen.

■ **Bladzijde 8-9: dossier: Weekend van de waarheid.**

■ **Bladzijde 22: commentaar: Onderling vertrouwen.**



www.unique.be

Talent moet
je koesteren

unique
specialisten in bijzonder talent

0408090021



5 4 13657 203659

VLAAMS-BRABANT
26-27

Binnenland	4-13	Cultuur	31-47	Opinie	22-25	Televisie	39-42
Buitenland	14-21	Economie	71-80	Sport	28-30, 51-53	Weer	48

ONGEIDENTIFICEERDE RIJDENDE VOORWERPEN

De Week van de vervoering, autoloze zondag, trein-tram-busdag.

Dit weekend zetten ze de Belg weer aan het denken over oplossingen voor de file. De fiets bijvoorbeeld. Voor pendelafstanden tot twintig kilometer experimenteren pioniers met *velomobielen* en ligfietsen, minder sportieve benen houden het op een elektrische fiets. Nu nog de mentaliteit veranderen. „De fiets is voor scholieren, volwassenen rijden met de auto.” _ door lieven sioen, foto's eric de mildt

DE FIETS VAN DE TOEKOMST, DE TOEKOMST VAN DE FIETS

VROEGER reed Bruno elke dag met de auto naar het werk, van Waasmunster naar Dendermonde. Zestien kilometer heen, zestien terug, twee keer een kwartiertje rijden. Maar zelfs provinciesteden als Dendermonde ontsnappen niet aan het verkeersinfarct. Op den duur was Bruno een half uur of langer onderweg. „Het vervelendste was dat de rijduur onvoorspelbaar was geworden”, zegt Bruno.

Nu rijdt hij elke dag met een *velomobiel* naar het werk. Zijn voertuig ziet eruit als een langwerpige aërodynamische capsule op drie wielen, die met trappers wordt aangedreven. De capsule biedt beschutting tegen de weersomstandigheden, maar dient vooral om de snelheid op te drijven. De inspanning die je op een racefiets levert om dertig kilometer per uur te rijden, levert in een *velomobiel* veertig kilometer per uur op. Bruno weet nu perfect hoe lang hij onderweg is. Terwijl de auto's zich vastrijden in de file, doet hij een half uur over de zestien kilometer. De afstand is te groot om met een gewone fiets te doen, maar een makkie met de *velomobiel*. Bruno somt zijn kwaliteiten op: „Snel, comfortabel, milieuvriendelijk en goedkoop.”

Nu ja, goedkoop. Bruno's *velomobiel* kost 7.800 euro. Hij rijdt dan ook met de Porsche onder de *velomobielen*; de Versatile van het Nederlandse bedrijf Flevobike. Het voertuig ziet er prachtig uit. De lakverf verandert naargelang de lichtinval van kleur, met schakeringen tussen groen en blauw. Het is fantastisch rijden met de Versatile. Het is even wennen in de bochten, maar binnen de kortste keren suis ik zonder al te grote inspanning met een snelheid van dertig kilometer per uur boven de grond. Ik heb de smaak snel te pakken. Alleen: die 7.800 euro.

„Ik heb de rekening gemaakt”, zegt Bruno. „Ik krijg een fietsvergoeding. Dat levert me meer dan 1.000 euro per jaar op. In zes jaar heb ik de Versatile terugverdiend. Had ik voor datzelfde bedrag een tweedehandsauto gekocht, dan had die me in tien jaar met verzekeringen, verbruik en belastingen 25.000 euro gekost.”

De Versatile is maar een van de tien modellen van *velomobielen* die vorig weekend uit te testen waren op een demonstratie van de Gentse vereniging Fiets.be. Ik reed er ook met de Deense Leitra, de nestor onder de *velomobielen*. Het model dateert van 1980 en is volledig gesloten. Een ingenieus systeem van luchtcirculatie zorgt ervoor dat het zelfs op een zonnige dag in de capsule lekker fris aanvoelt. De Leitra is met 28 kilogram de lichtste *velomobiel* op de demonstratie. De bouwer is een Deense ontwerper van zweefvliegtuigen. Het blijft natuurlijk veel, 28 kilo. Met de Versatile, 40 kilogram, ga je niet toeren in de Ardennen.



De Versatile (boven) en de Mango.





De Waw.

„Maar daarvoor is de *velomobiel* niet bedoeld”, zegt Dries Callebaut, de organisator. „De *velomobiel* is in de eerste plaats bedoeld voor het woon-werkverkeer. Bij het ene ontwerp ligt er wat meer nadruk op op comfort, bij het andere op snelheid. Voor afstanden van 20 kilometer is de *velomobiel* de kampioen van het pendelverkeer.”

Fietsen zonder rugpijn

Dries Callebaut staat ook met een eigen *velomobiel* op de demonstratie: de Waw (5.800 euro). Het toestel is ontworpen door de jonge ingenieur Frederik Van de Walle. Hij noemt de *velomobiel* een volledig nieuw vervoersconcept, dat je naast de fiets en de auto moet zien. „De idee van de *velomobiel* is zo oud als die van de fiets of de auto, maar

dankzij de moderne techniek is het voertuig nu pas efficiënt, snel en comfortabel. Een *velomobiel* heeft vijfmaal minder luchtweerstand dan een gewone fiets. Vandaar dat hij zo geschikt is voor pendelverkeer. Probleem is dat rationele argumenten niet volstaan om de consument te overtuigen. Wij zijn doordrongen van een soort lineaire evolutie tussen de voertuigen. Je begint als kind op een goedkope fiets, dan schakel je over op de brommer en het summum is de dure auto, voor de volwassen, werkende mens.” „Binnen die logica heeft de *velomobiel* geen plaats. Maar je moet de vier naast elkaar zien. Als de zon schijnt, ga ik op een vrije dag liever fietsen. Tijdens de spitsuren verkies ik de *velomobiel* boven de auto. De *velomobiel* zal dus de fiets niet verdringen. De *velomobiel* zal ook de auto niet vervangen, maar misschien wel de tweede wagen in een gezin.”

Dries Callebaut en en Frederik Van de Walle zijn niet de enige pioniers in fietsend Vlaanderen. In Kapellen ontwerpt de 23-jarige Tim Biesemans ligfietsen. Tim Biesemans las op zijn dertiende een artikel over ligfietsen en raakte gefascineerd door de snelheid ervan. Op zijn veertiende maakte hij zijn eerste ligfiets, en dat is hij blijven doen. Hij studeerde mechanische vormgeving en volgde een cursus lassen. Op zijn achttiende begon hij zijn eigen zaak, eerst in het tuinhuis bij de ouders, nu in een gloednieuw pand op het industrieterrein. Tim ontwierp onder meer de Stinger (1.900 euro), die in 2003 werd uitgeroepen tot de beste ligfiets van het jaar. De Stinger is door het Nederlandse bedrijf Optima in productie gebracht en een van de best verkopende modellen.

De ligfiets is al zo'n tien jaar in het straatbeeld aanwezig, maar tot een echte doorbraak is het nog niet gekomen. Biesemans verkoopt er zo'n honderd per jaar. Hij heeft wel de indruk dat met de werken rond Antwerpen de belangstelling ervoor toeneemt. Ook hij noemt de ligfiets complementair met de gewone fiets, en ideaal voor pendelverkeer tot ongeveer 15 à 20 kilometer. „Het rendement van een ligfiets is veel hoger. Doordat je minder wind vangt, kun je sneller of langer rijden. Je fietst ook comfortabeler, omdat je je rug niet belast. Nogal wat mensen schakelen trouwens net wegens rugpijn over op een ligfiets. Meestal waren ze wel op voorhand al verwoede fietsers. Mijn klanten zijn gemiddeld tussen de dertig en de vijftig jaar en ze kopen de fiets vooral om naar het werk te rijden.” Biesemans geeft toe dat er nog altijd een drempelreus bestaat tegenover ligfietsen. „Mensen vragen zich af hoe ze bekeken zullen worden.” De prijs is ook niet min: vanaf 1.700 euro.

Armemensenvoertuig

Vandaar misschien dat de ligfiets voorlopig alleen aanslaat bij een sportief en door fietsen gepassioneerd publiek. Een heel andere evolutie, die expliciet mikt op de meer gezapige fietser, of op hen die om gezondheidsredenen de fiets aan de kant hebben gezet, is de elektrische fiets. Deze fietsen worden niet elektrisch aangedreven, maar het trappen wordt elektrisch ondersteund. De Europese Unie voerde in 2002 een studie uit naar de bruikbaarheid van zulke elektrische fietsen in een stedelijke omgeving. Voor België werkte de Vrije Universiteit Brussel (VUB) mee aan de studie *E-tour*, met als testgebied het heuvelachtige Brussel. Uit alle tests bleek de elektrische fiets goed aan te slaan bij het publiek en de drempel tot het fietsen te verlagen voor fysiek zwakkere gebruikers. De VUB bewees bovendien dat gebruikers met een zwakke fysieke conditie hun gezondheid verbeteren door regelmatig met een elektrische fiets te rijden. De obstakels voor een doorbraak zijn de prijs, het imago en de performantie van de batterij.

Aan de VUB werkt professor Hugo Sol al enkele jaren aan de ontwikkeling van een nieuw type fiets met elektromotor. Door gebrek aan fondsen blijft het voorlopig bij brainstormen, licentiaattheses en enkele prototypes. „Daaruit groeit stilaan een realistisch concept waarvoor we hopelijk een nieuwe financiering kunnen vragen”, vertelt Sol. „Vooral omdat ik ervan overtuigd ben dat binnen afzienbare tijd het verkeer zo verzadigd zal zijn, dat er vanzelf een markt ontstaat voor een nieuw type pendelfiets. Op voor-

Ouders geven liever
duizend frank meer voor
een Plop-fiets
dan voor kwaliteit



Segway



Kangoo jumps



Spring walker



Trikke



Street cruiser



Powerskips



Crosskate

Te gek om los te rijden

De homo sapiens heeft altijd gezocht naar manieren om zich sneller en comfortabeler te verplaatsen. Ook vandaag ontwerpen honderden wetenschappers, ingenieurs en garage-uitvinders nieuwe transportmiddelen. De meeste ideeën raken niet verder dan het papier of een prototype, een aantal wordt op uitvindingszalen gepresenteerd, een kleine minderheid raakt in commerciële productie en enkele uitzonderingen worden een rage. Na de skeelers en de step probeert nu de Segway onze markt te veroveren. De eerste elektronische voetganger valt qua vorm nog het best te vergelijken met een ouderwetse grasmachine: twee wielen, een stuurstok en tussen de wielen een platform om op te staan. De Segway wordt elektrisch aangedreven, haalt 15 kilometer per uur en heeft een autonomie tot 22 kilometer. We hebben hem niet uitgetest, maar de Segway zou makkelijk te besturen zijn en, vooral, makkelijk in evenwicht te houden zijn. Bij wijze van promotie organiseert Segway zelfs Segway-trips in Europese en Amerikaanse steden. De deelname kost 50 euro voor een trip van vier uur. Dat is een pak goedkoper dan er eentje aanschaffen, want een Segway kost 4.000 euro voor het basismodel.

De Segway is qua concept innoverend. De meeste transportgadgets zijn niet meer dan gekke variaties op oud speelgoed. De step is een autopod in designuitvoering, de skeelers flashy rolschaatsen met de wieltjes op één lijn. Nieuwe ontwerpen borduren hierop verder. Zo is de Crosskate de VTT-versie van de skates. Een stevige laars, grotere wielen en een langer frame tussen de twee wielen moeten het mogelijk maken om ook bergop en bergaf te rolschaatsen. De Trikke is een soort step, maar met drie wieltjes. De plooibare fiets werkt ook inspirerend. De Skoot verdwijnt in een valies, die je op wieltjes achter je meetrokt. De Street cruiser is een elektrische scooter, wat te vergelijken met een opplooibare step met zadel, remmen en achteruitkijkspiegel. En wat te denken van de zevenmijlslaarzen? Met grote sprongen door het stadsverkeer huppelen kan bijvoorbeeld met de Kangoo jumps, stevige skilaarzen op veren. Iets gelijksoortigs zijn de Powerskips, een soort verhoogde, verende bokkenpoten die je aan je schoenen bevestigt. De Bowgo is een verende stok.

Ten slotte vermelden we nog de Spring walker, een skelet in kunststof dat je bewegingen uitvergroet. Met de Spring walker wandel je anderhalve kilometer in 4 minuten, zonder extra inspanningen. Gekkenwerk? Niet helemaal, want er wordt ook ernstig onderzoek verricht naar zogenaamde exoskeletons, toestellen die de kracht van onze spierbewegingen vermenigvuldigen. Ze kunnen nuttig zijn voor revalidatie of mensen die slecht te been zijn, maar ook voor militaire toepassingen. Infanteristen kunnen met een exoskelet sneller, met meer wapens, grotere afstanden afleggen.

www.lib.berkeley.edu/news-events/exhibits/futuristics is een virtuele tentoonstelling van futuristische transportmiddelen
webpages.charter.net/rcgilmore/illustrations.htm bevat honderden voorbeelden van door mankracht aangedreven transportmiddelen.

waarde dat de fiets esthetisch en technisch aantrekkelijk is."

Dat betekent: comfortabel in gebruik. Vandaar dat ook Sol kiest voor ondersteuning door een kleine elektromotor. De uitdaging was het zitcomfort van een ligfiets te combineren met de ooghoogte en de stabiliteit van een hogere, klassieke fiets. Het innoverende antwoord is voorwiel aandrijving. Sol ontwierp een fiets met een klein voorwiel en een redelijk groot achterwiel, waarop een aerodynamische bagagehouder gemonteerd is. De fietser zit op een zadel met rugsteun en drijft de fiets aan met trappers op het voorwiel. In het wiel zit een naafversnelling verborgen, zodat de omwenteling van de trappers vermenigvuldigd wordt op het wiel. Een fiets zonder ketting, met andere woorden. „De fietsindustrie is nooit spits technologisch geweest”, zegt Sol. „In feite is de fiets in honderd jaar tijd amper veranderd. Het was maar een armemensvoertuig. Hoogstens brengt men nieuwe componenten in, zoals de versnellingsystemen uit het mountainbiken. Nieuwe materialen, zoals de lichte composietmaterialen, sijpelen slechts druppelsgewijs door. Ook aan het design kan nog flink gesleuteld worden. Maar in vergelijking met de auto-industrie zijn de fietsfabrikanten heel conservatief. Tenzij op het vlak van racefietsen. Daar zijn wel budgetten voor onderzoek en ontwikkeling.”

Het is een opmerking die ook de Fietssersbond maakt. Fietsontwikkeling gebeurt alleen in het sportieve segment. De fiets als vervoersmiddel evolueert nauwelijks. Er valt nochtans een en ander te verbeteren, vindt de Fietssersbond. „Automeren moet je slechts om de honderd-duizend kilometer vervangen, fietsremmen om de haverklap. Voor zover ze al werken, zeker bij slecht weer. Banden zijn bovendien om de haverklap stuk, je broek wordt vuil door de ketting. In het algemeen kan de fiets nog veel gebruiksvriendelijker en comfortabeler gemaakt worden. Idem voor de lichten. De dynamo sleept en werkt slecht bij vochtig weer. Er zijn nochtans alternatieven: schijfremmen, naafdynamo's. Die zijn echter een pak duurder. Zo kom je in de vicieuze cirkel: wat wil de consument betalen voor een degelijke fiets?”

Weinig, zo blijkt. Eddy Van den Berghe is fietsenfabrikant. Hij is ervan overtuigd dat het mobiliteitsprobleem de vraag naar fietsen zal doen toenemen. Zijn bedrijf, Oxford, heeft zich gespecialiseerd in fietsen voor school- en woon-werkverkeer. „Daar is in Vlaanderen nog een groot marktpotentieel voor.”

Voor Van den Berghe hoeven futuristische prototypes niet. Hij assembleert klassieke fietsen met aangekochte onderdelen, zoals bijna alle fietsenfabrikanten doen. De fiets van de toekomst is voor hem op de eerste plaats comfortabel en veilig. „Comfort en veiligheid zijn de belangrijkste elementen om mensen aan het fietsen te houden. We mikken daarom op de schoolgaande jeugd. Het is veel moeilijker om een volwassene die is overgeschakeld op de auto, weer te doen fietsen.”

Van den Berghe zegt uit te gaan van de reële behoeften van de gebruiker. „Bij scholieren zijn dat de zichtbaarheid, stevigheid en bagageruimte. Dus hebben we de Campus (499 euro) ontworpen, met vooraan en achteraan een stevig bagagerek. De halogeenlampen zijn onder het rek bevestigd, zodat ze niet bij elke stoot kapotgaan. De Campus heeft een naafdynamo en automatische achterlichten. Bij het model Reflection hebben we fluorescerende logo's aangebracht, voor een nog betere zichtbaarheid in het donker.”

Objectief zijn de Campus en de Reflection twee zeer goede schoolfietsen, zegt Van den Berghe. „Een heel andere zaak is de scholier hiervan te overtuigen. Hij gaat liever met de mountainbike naar school, want dat oogt stoerder. Terwijl een mountainbike voor de bossen is gemaakt, niet voor de stad. Mensen kopen te weinig fietsen die aangepast zijn aan het gebruik ervan. Kinderfietsen bijvoorbeeld worden puur verkocht met de

prijs en het design als argument. Ouders geven liever duizend frank meer voor een Plop-fiets dan voor kwaliteit.”

Vlaanderen fietsregio

De fiets van de toekomst is met andere woorden niet alleen de verantwoordelijkheid van de fabrikant. Ook aan de mentaliteit van de consument kan nog heel wat gesleuteld worden. Die is wel bereid om 5.000 tot 8.000 euro te betalen voor een racefiets voor het weekend, maar de schoolfiets voor zijn kind koopt hij in de goedkope supermarkt. Zelf gaat hij tijdens de week werken met de auto.

Daarom is het niet de futurologie die het mobiliteitsprobleem zal oplossen. Ligfietsen en *velomobielen* zijn goed voor het imago van het fietsen. Maar het zou al een hele stap zijn als ook de klassieke fiets als een volwaardig vervoersmiddel zou beschouwd worden. Dat is de doelstelling van de vzw Langzaam Verkeer, die heeft meegewerkt aan het Totaalplan Fiets van de Vlaamse Gemeenschap en ook de provincies adviseert bij hun fietsbeleid. „De toekomst van de fiets ziet er goed uit”, zeggen Tim Asperges en Willem Boon. „Op alle niveaus beseft de overheid dat de fiets een volwaardig onderdeel van onze mobiliteit moet worden. Er is al

heel veel gerealiseerd, nu komt het er vooral op aan de continuïteit in het beleid te behouden.”

Tim Asperges en Willem Boon beschouwen de fiets als het ideale vervoersmiddel voor korte afstanden in een stedelijke omgeving. Voor lange afstanden zal de combinatie van fiets met auto of openbaar vervoer de verkeersknoop moeten ontwarren. „De fiets is geen oplossing voor de structurele file naar Brussel. Maar het zou al een enorme stap vooruit zijn als iedereen binnen een straal van vijf kilometer rond Leuven met de fiets naar het werk zou rijden. Puur rationeel zijn alle argumenten daarvoor aanwezig. Jammer genoeg spelen niet alleen rationele argumenten bij de keuze van een vervoersmiddel. Onze maatschappij is doordrongen van het autodenken. Zolang bijvoorbeeld een gratis wagen en tankkaart deel uitmaken van het personeelsbeleid, blijft het moeilijk om mensen te overtuigen om met de fiets naar het

werk te komen.”

Uit cijfers blijkt dat 15 procent van de verplaatsingen met de fiets gebeurt. Ter vergelijking: het openbaar vervoer neemt slechts 6 procent voor zijn rekening. Ook in vergelijking met andere landen scoort Vlaanderen daarmee zeer goed. „Vlaanderen mag zich terecht een fietsregio noemen”, zegt Tim Asperges. „Maar als we nagaan wie er fietst, blijkt 62 procent van de fietsers jonger dan 25 jaar te zijn. Met andere woorden: de fiets is er voor scholieren. Volwassen mensen rijden met de auto.”

„Die hiërarchie zien we ook in het fietsgebruik. Recreatief fietsen zit in de lift, maar functioneel fietsen niet. Dat heeft alles te maken met het aanzien van de fiets. Het is stoer om onder de modder met de mountainbike uit het bos te komen. Het staat niet om met een cape op naar het werk te fietsen.”

Het is die ongelijkheid die Langzaam Verkeer wil keren, met allerlei sensibiliseringscampagnes. „Fietsen maakt al deel uit van ons verplaatsingsgedrag, maar nog niet van onze verplaatsingscultuur. In Kopenhagen bijvoorbeeld is het hip om met de fiets naar het werk te gaan. Daar gebeurt dertig procent van de verplaatsingen per fiets, en 42 procent van de fietsers is bediende of kaderlid. En in de Italiaanse fietsstad Ferrara hanteert men de slogan 'cycling is like fashion'. De fiets is er een statussymbool.”

7

www.fietser.be
www.tim.be
www.fietssersbond.be
www.langzaamverkeer.be