



Vlaams
Parlement

ingediend op **831** (2015-2016) – Nr. 1
16 juni 2016 (2015-2016)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Paul Van Miert

over het Vlaams Fietsbeleidsplan

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;
Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;
Bart Somers, Emmily Talpe;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

INHOUD

I.	Toelichting van het Vlaams Fietsbeleidsplan door minister Ben Weyts.....	4
1.	Situering.....	4
1.1.	Doelstelling van het Fietsbeleidsplan	4
1.2.	De rol van het Vlaamse Gewest	4
2.	Omgevingsanalyse	4
2.1.	Verplaatsingsgedrag woon-werkverkeer.....	4
2.2.	Verplaatsingsgedrag woon-schoolverkeer.....	5
2.3.	Motief per hoofdvervoerwijze.....	5
2.4.	Fietsgebruik in de centrumsteden	5
2.5.	Verkeersveiligheid.....	5
3.	Het fietsbeleid van vandaag onder de loep	5
3.1.	Vlaanderen is fietsregio	5
3.2.	SWOT-analyse.....	6
4.	Drie wielerveden en negen versnellingen.....	8
4.1.	Wielerved 1: werken aan fietsbeleid	8
4.2.	Wielerved 2: werken aan fietsinfrastructuur	10
4.3.	Wielerved 3: werken aan fietscultuur.....	13
5.	Verder traject	14
II.	Bespreking.....	14
1.1.	Vragen en opmerkingen van Martine Fournier.....	14
1.2.	Vragen en opmerkingen van Lies Jans	15
1.3.	Vragen en opmerkingen van Björn Rzoska	17
1.4.	Vragen en opmerkingen van Joris Vandenbroucke.....	19
1.5.	Vragen en opmerkingen van Renaat Landuyt.....	20
1.6.	Vragen en opmerkingen van Marino Keulen.....	21
1.7.	Antwoorden van minister Ben Weyts	22
1.8.	Aanvullende vragen en antwoorden.....	26
	Gebruikte afkortingen.....	30
	Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

In de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken stelde minister Ben Weyts op 28 april 2016 zijn Vlaams Fietsbeleidsplan voor. Op 12 mei 2016 besprak de commissie het plan.

De minister vertoonde bij zijn toelichting een presentatie, die is opgenomen op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be. Ook het Vlaams Fietsbeleidsplan is daar opgenomen.

I. Toelichting van het Vlaams Fietsbeleidsplan door minister Ben Weyts

1. Situering

De minister acht het belangrijk dat voor het eerst een Vlaams Fietsbeleidsplan is uitgewerkt. Hij weet dat er kritiek wordt gegeven op de laattijdigheid van het plan en hij gaat akkoord met die kritiek. Zijn plan maakt in elk geval een einde aan een aloude leemte.

1.1. Doelstelling van het Fietsbeleidsplan

De doelstelling die wordt nagestreefd is in feite eenvoudig: meer Vlamingen op de fiets krijgen voor hun verplaatsingen naar het werk en de school. Hij legt doelbewust een focus op het functionele fietsen, op het woon-werk- en woon-schoolverkeer, meer dan op het recreatieve fietsen. Vlaanderen is een fietsland in het weekend; het moet ook een fietsland worden in de week.

Dit is een kantelmoment. De Vlamingen moeten niet alleen met zachte argumenten overtuigd worden te kiezen voor de fiets maar ook met harde argumenten. Ze moeten er niet alleen op gewezen worden dat fietsen goed is voor het leefmilieu en hun eigen gezondheid, maar ook dat je met de fiets veelal sneller en comfortabeler je bestemming bereikt dan met de wagen.

1.2. De rol van het Vlaamse Gewest

Met het fietsbeleidsplan wil de minister een globale, centraal aangestuurde visie en concrete doelstellingen aanreiken die een verscherpte focus en dynamiek geven aan overheden, provincies, steden en gemeenten, en andere betrokken actoren. Het plan is tot stand gekomen in samenwerking met partners die expertise hebben opgebouwd, zoals de Vlaamse fietsmanager, Fietsberaad Vlaanderen, AWV, de waterwegbeheerders W&Z en DS, de provincies, VVSG, Infrabel en NMBS, en Fietzersbond.

2. Omgevingsanalyse

2.1. Verplaatsingsgedrag woon-werkverkeer

In Vlaanderen wordt reeds veel gefietst. Vlaanderen kan gerust een fietsland genoemd worden. In Europa doen enkel Denemarken en Nederland het beter. Maar de cijfers tonen aan dat nog een grote vooruitgang mogelijk is.

In het woon-werkverkeer doet de fiets het niet zo slecht. De laatste monitoring geeft aan dat er een kentering op te tekenen is. 14,7% (2012-2013) van wie zich naar het werk begeeft, doet dat met de fiets, terwijl dat vijf jaar daarvoor (2007-2008) nog geen 12% bedroeg (OVG 3). Het Nederlandse percentage fietsers in het woon-werkverkeer bedraagt evenwel 25%, wat aangeeft dat er nog veel ruimte voor verbetering is bij ons.

2.2. Verplaatsingsgedrag woon-schoolverkeer

In het woon-schoolverkeer is er een tegenovergestelde evolutie: een daling. Momenteel (OVG 4.5, cijfers 2012-2013) gebruikt 25,25% van Vlamingen de fiets als hoofdvervoersmiddel voor het woon-schooltraject. In 2007-2008 bedroeg dat aandeel nog 28%. De minister wijt de daling onder meer aan de onveiligheids-perceptie bij de ouders in het toegenomen verkeer. De fiets wordt dus minder als hoofdvervoersmiddel gebruikt, maar toch is hij nog steeds de populairste modus.

2.3. Motief per hoofdvervoerwijze

De fiets is vooral populair voor verplaatsingen over korte afstand. Uit het laatste Onderzoek Verplaatsingsgedrag¹, blijkt dat de fiets vooral wordt gebruikt bij het winkelen en in de vrije tijd.

2.4. Fietsgebruik in de centrumsteden

Minister Ben Weyts vindt het interessant om in te zoomen op het fietsverkeer in stedelijke context. De Stadsmonitor laat in 2014 een duidelijke stijging van het fietsverkeer zien ten opzichte van 2011, en dan vooral in de grootsteden.

2.5. Verkeersveiligheid

Het aantal dodelijke fietsslachtoffers in Vlaanderen daalt in absolute cijfers. Maar in andere categorieën verkeersdeelnemers bleek de daling sterker waardoor de fietser in de relatieve cijfers kwetsbaarder is geworden.

Het aantal geregistreerde gewonde fietsslachtoffers vertoont een globaal stijgende trend. En ook hier weer stijgt het relatieve aandeel van de fietsers in de statistieken. De minister wijst wel op het fenomeen van de onderregistratie van eenzijdige ongevallen. Eenzijdige ongevallen (zonder betrokkenheid van andere betrokkenen) worden zelden door de politie vastgesteld. Een vergelijkende studie van het BIVV (2013) leert dat Belgische ziekenhuizen meer dan vijf keer meer zwaargewonde fietsers registreren dan de officiële statistieken doen vermoeden. De verwachting is dat met de opkomst van de elektrische fiets dat aandeel alleen maar zal toenemen.

3. Het fietsbeleid van vandaag onder de loep

3.1. Vlaanderen is fietsregio

De cijfers bewijzen dat de fiets als vervoersmiddel in Vlaanderen relatief goed is ingebed. Toch ziet de minister nog een belangrijk groeipotentieel, vooral bij functionele verplaatsingen. De Vlaming is vooral een weekend-fietser. Minister Ben Weyts wil dat hij ook in de week de fiets neemt. Het fietsbeleidsplan moet dat potentieel mee helpen aanboren.

Dat hoog fietsgebruik is positief. De fiets heeft immers grote voordelen op het vlak van mobiliteit – de fiets is vlot en betrouwbaar. Zeker in congestiegevoelige gebieden maakt dat de fiets tot een interessant alternatief. Door sterker in te zetten op deze alternatieven komt er elders capaciteit vrij. Daartoe is het stimuleren van het fietsgebruik zeker ook vanuit economisch oogpunt belangrijk. Dat wordt tot op vandaag te weinig belicht.

Daarnaast heeft de fiets ook andere maatschappelijke voordelen: het houdt de mensen actief en gezond en de leefbaarheid van de omgeving komt er niet mee

¹ <http://mobielvlaanderen.be/ovg/ovg45-1.php?a=19&nav=11>.

onder druk. Conclusie: de fiets heeft een grote toegevoegde maatschappelijke waarde

3.2. SWOT-analyse

Minister Ben Weyts schetst in het bestaande fietsbeleid de sterktes, zwaktes, bedreigingen, en kansen.

3.2.1. Sterktes

De minister noemt als eerste sterkte de sterkere beleidsmatige en toenemende focus op de fiets. De fiets is een positief verhaal en krijgt beleidsmatig meer en meer aandacht. Ook werkgevers en werknemers geraken meer en meer overtuigd van de voordelen van de fiets. En het beleid speelt in op die veranderende maatschappelijke verwachtingen.

De investeringsbudgetten voor fietsinfrastructuur groeien. Over het laatste decennium beschouwd is het verloop stijgend wat betreft de Vlaamse budgetten.

De aandacht voor kwaliteit is een ander belangrijk positief aspect van het huidige beleid. De kwaliteit van de infrastructuur wordt bewaakt door de richtlijnen vervat in het Vademecum Fietsinvesteringen. In de RMC's worden fietsprojecten onderworpen aan de kwaliteitstoets.

En ten slotte is de afbakening van het bovenfunctioneel fietsroutenetwerk een ander sterk punt. Als langetermijnvisie biedt het een duidelijk, stabiel en gelaagd kader. Het werd destijds in overleg met verschillende partners vastgesteld. De gelaagdheid van het netwerk vormt een goede basis voor de prioritering van fietsverbindingen.

3.2.2. Zwaktes

Als een zwakte beschouwt de minister dat de fietsreflex niet steeds aanwezig is. De aandacht voor de fietsers is nog steeds niet vanzelfsprekend bij alle partners. Ook bij de agentschappen van MOW is een versterkte focus wenselijk.

De versnippering van het fietsbeleid is een andere zwakte. De veelheid van partners betrokken bij de planning en uitvoering van fietsinvesteringen maakt de realisatie ervan tot een uitdaging.

Voorts wijst de minister op de complexe procedures en op de moeilijke klus om fietsprojecten af te stemmen op interfererende werkzaamheden. Daarnaast zijn er ook de lange procedures, waarbij vooral het voorbereidingstraject een lange doorlooptijd vergt. Naast de vergunningen die aangevraagd moeten worden, blijken het in vele gevallen de onteigeningen te zijn die veel tijd vergen en die daardoor ook een sterk belemmerend effect hebben om de werken aan te vangen.

De onderbenutting van het Fietsfonds en andere subsidiekanalen voor lokale fietsinfrastructuur is een andere zwakte die de minister citeert. Het Fietsfonds zou een grote hefboom moeten zijn voor lokale besturen in de realisatie van het BFF bij lokale wegen. Die middelen worden evenwel lang niet volledig benut. Ook andere projectsubsidies worden weinig aangesproken. Minister Weyts kijkt hiervoor in de eerste plaats in de richting van de steden en gemeenten die voldoende fietsprojecten moeten initiëren.

Hij zegt dat er nog werk aan de winkel is om de uitbouw van fietsinfrastructuur op een meer gestandaardiseerde wijze op te volgen. Nu gebeurt dat in de

verschillende provincies op een andere manier. Binnen de stuurgroep Fiets-GEN probeert men hieraan te werken met eenvormige projectfiches. Dat laat beleidsmakers toe de voortgang van het fietsbeleid van nabij op te volgen.

3.2.3. *Kansen*

De minister ziet de Vlaamse fietscultuur als een boost voor het fietsbeleid. De fiets zit sterk ingebakken in de Vlaamse cultuur, en is nauw verweven met de Vlaamse wielergeschiedenis. Die geschiedenis vertaalt zich vandaag in de grote populariteit van het wielertoerisme en een bloeiende fietsindustrie. De Vlaamse fietscultuur versterkt het positieve imago van de fiets.

Een kans is ook de fiets te zien als onderdeel van een multimodaal vervoersmodel. Meer aandacht voor de fiets past in het streven naar een model van combimobiliteit, waarbij een kader gecreëerd wordt om verplaatsingen op een eenvoudige wijze af te leggen met meerdere vervoerswijzen. Dat vereist uiteraard de aanleg van goed bereikbare en aantrekkelijke vervoersknopen waar de overstap van het ene naar het ander vervoersmiddel relatief eenvoudig kan gemaakt worden. De fiets heeft hierbij een belangrijke functie in het voor- en natraject.

De vervoersregio's bieden de kans om een integrale aanpak te combineren met lokale inbreng. Voor de uitwerking van het idee van basisbereikbaarheid heeft de minister de oprichting van 13 vervoersregio's aangekondigd. Belangrijk is dat het clusters van gemeenten betreft die op vlak van mobiliteit een logisch geheel vormen en waarbinnen de vervoersstromen vaak zijn afgestemd op het bereiken van een centrumstad. Die structuur biedt mogelijkheden om niet alleen het openbaar vervoer, maar ook het andere vervoer op het terrein mee aan te sturen. Het is belangrijk om binnen het zogenaamde vervoer op maat de mogelijkheden van de fiets maximaal uit te spelen.

Innovatie geeft een nieuwe boost aan het gebruik van de fiets. Minister Weyts omarmt ook nieuwe vormen van mobiliteit. Hij verwijst hierbij vooreerst naar de mogelijkheden en het grote succes van de elektrische fiets.

Een laatste kans ziet de minister in de kennisopbouw over het fenomeen fietsen. Goede praktijken zijn er ongetwijfeld voldoende. Hij wil ze breder geïmplementeerd zien in Vlaanderen.

3.2.4. *Bedreigingen*

Een reeds genoemde bedreiging voor het fietsbeleid is de versnippering. Er zijn veel spelers, en dat is een uitdaging voor het voeren van een gecoördineerd beleid. De minister wil daarbij vermijden dat het een verhaal wordt van verschillende snelheden.

Een vanzelfsprekende bedreiging is de verkeersonveiligheid. Het is een grote hinderpaal voor meer fietsgebruik. Het zal ook in de toekomst een belangrijke uitdaging blijven, zeker bij het streven naar een stijging van het aantal fietsbewegingen. Voor meer verkeersveiligheid is het nodig dat zwarte punten en andere knelpunten weggewerkt worden, maar ook dat weggebruikers zich een correcte attitude aanmeten. De minister spreekt van een gedeelde verantwoordelijkheid, waarop hij met sensibiliseringscampagnes wil inspelen.

En ten slotte zijn er ook knelpunten inzake de doorstroming voor fietsers. Om het fietsen aantrekkelijk te maken, moet er een verbeterde doorstroming komen. De minister denkt hierbij aan het slim afstellen van verkeerslichten, maar ook aan de bouw van kunstwerken ter hoogte van knelpunten. Dat verhoogt niet alleen de

snelheid van verplaatsing maar ook de veiligheid. Overigens wil minister Weyts die aanpassingen niet doen ten koste van de andere modi: geen pestbeleid, wel een positief beleid. De uitdaging bestaat erin niet alleen een oplossing te bieden ter hoogte van knelpunten maar om dat binnen de filosofie van de netwerkbenadering te doen door integrale trajecten aan te pakken.

4. Drie wielervederken en negen versnellingen

Minister Ben Weyts vat zijn fietsbeleid samen in drie 'wielervederken' en negen 'versnellingen'.

4.1. Wielervederwerk 1: werken aan fietsbeleid

Een sterk fietsbeleid is opgebouwd rond een duidelijke mobiliteitsvisie, waarvan de principes doorwerken in andere plannen en op andere beleidsniveaus. Een goed beleid is daarnaast goed onderbouwd en tracht te anticiperen op toekomstige uitdagingen. In het beleidsonderdeel fietsbeleid onderscheidt de minister drie versnellingen, namelijk: 1. het bewaken van een integraal fietsbeleid, 2. de samenwerking binnen een sterke regie, en 3. een brede kennisopbouw en kennisdeling.

4.1.1. Versnelling 1: bewaken van een integraal fietsbeleid

Het Vlaams mobiliteits- en fietsbeleid staan uiteraard niet op zichzelf maar zijn sterk afhankelijk van andere beleidskeuzes. Daarom moeten ze ingepast worden in een groter beleidsmatig geheel.

De link tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening is onmiskenbaar. Het element bereikbaarheid dient prominenter meegenomen te worden als sturend element bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

De mogelijkheden van de fiets krijgen daarom een doorvertaling in strategische beleidsplannen zoals het Beleidsplan Ruimte en het Mobiliteitsplan Vlaanderen, die onderling maximaal op elkaar worden afgestemd. Daarnaast moeten de grote principes ook meegenomen worden in de visiedocumenten van Vlaamse agentschappen. De minister denkt bijvoorbeeld aan de beleidsvisie van de Vlaamse waterwegbeheerders over recreatie langs het water en het gebruik van heel wat jaagpaden in het net van snelle fietsverbindingen.

Niet alleen op Vlaams niveau is een onderlinge afstemming nodig. Ook tussen de verschillende beleidsniveaus is het belangrijk de visie maximaal gelijk te schakelen. De belangrijkste principes in de centrale beleidsplannen krijgen daarom een vertaling in de mobiliteitsvisies op het niveau van de vervoerregio en die van lokale besturen. Op langere termijn vormen de visiedocumenten op de verschillende beleidsniveaus logischerwijs een belangrijke leidraad voor de opmaak van investeringsagenda's.

De fietsreflex blijkt vandaag niet altijd een evidentie. Al in de ontwerpfasen van projecten moeten mogelijke fietsinvesteringen worden meegepakt, bijvoorbeeld bij wegprojecten.

4.1.2. Versnelling 2: samenwerken binnen een sterkere regie

Gezien de veelheid van stakeholders die vandaag betrokken zijn bij de realisatie van fietsinfrastructuur wil de minister de Vlaamse overheid de rol laten opnemen van coördinator én partner. Voor een meer gecoördineerd fietsbeleid is er nood aan een overkoepelende regie. Het Departement MOW kan die brugfunctie

vervullen en heeft daartoe de opdracht te coördineren en faciliteren, en de verschillende spelers bij elkaar te brengen rond concrete projecten.

Het fietsbeleidsplan geeft aan hoe dat kan worden aangepakt.

In de eerste plaats moet er bij de realisatie van het fietssnelwegennetwerk meer geprioriteerd worden. Het is de bedoeling dat de aanleg van fietssnelwegen door het Vlaamse beleidsniveau (Departement MOW) actiever mee wordt aangestuurd.

In een fietsbeleid dat gestoeld is op samenwerking ziet de minister de lokale overheden als de motor. Ze hebben een goed zicht op de fijnmazige verkeersstromen en het fietspotentieel op bepaalde assen. Coördineren staat dus in eerste instantie gelijk aan het nastreven van een gelijkschakeling van de prioriteiten.

Voor elk strategisch fietsinfrastructuurproject moet het de ambitie zijn om telkens een trekker aan te duiden die de voortgang nauwgezet bewaakt. De toewijzing van de trekkersfunctie op projectniveau is gekoppeld aan de functie van de fietsverbinding en de eigendomssituatie. De verantwoordelijkheden van eenieder worden op die manier duidelijk afgelijnd; timing en financiering worden duidelijk gesteld. Bij wijze van proef past de minister die werkwijze vandaag alvast toe bij de realisatie van strategische fietsverbindingen binnen het Fiets-GEN.

Binnen het Fietsteam komen de verschillende stakeholders met elkaar in gesprek. De werking van het Fietsteam wordt geoptimaliseerd en krijgt meer het karakter van een strategische denktank. Naast een vertegenwoordiging vanuit de betrokken overheden brengt het beleid ook spelers zoals de Fietzersbond, Fietsberaad en VSV mee rond de tafel van het Fietsteam.

Het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid beschrijft vandaag de krijtlijnen voor het lokale mobiliteitsbeleid. Zo werden overlegstructuren gecreëerd zoals de GBC, de iGBC en de RMC waar de verschillende spelers elkaar ontmoeten.

Minister Weyts stelt vast dat een aantal actoren van oordeel is dat ook op dit vlak wijzigingen en verbeteringen aan de orde zijn. Vlotte en meer eenvoudige procedures kunnen de doorlooptijd van investeringsdossiers sterk verkorten. De minister zal daarmee rekening houden op het moment dat de werking van de vervoersregio's na de proefprojecten Basisbereikbaarheid decretaal wordt verankeren.

4.1.3. Versnelling 3: brede kennisopbouw en -deling

Minister Ben Weyts wil zijn fietsbeleid baseren op objectieve feiten en op een brede kennis.

Hij stelt vast dat er al heel wat kennis en kunde aanwezig is, maar dat de opbouw ervan niet voldoende gecoördineerd is. Verschillende onderzoeksinstellingen en beleidsniveaus werken als het ware naast elkaar. Ook VSV en Fietzersbond brengen relevante zaken in kaart en doen beleidsaanbevelingen. Synergiën worden te weinig nagestreefd.

Een noodzaak daarbij vindt hij het nauwgezet en zo volledig mogelijk bijhouden van de ongevallenstatistieken. Die data maken het mogelijk fietsinvesteringen te prioriteren. Minister Weyts heeft hierover een concreet engagement uitgesproken binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Maar ook op federaal beleidsniveau denkt men aan de oprichting van een Instituut voor de Accidentalogie. Het zal zaak zijn om hieromtrent goede onderlinge afspraken te maken.

Op vraag van het Vlaams Parlement werd een Vlaams kenniscentrum inzake fietsinfrastructuur en -technologie opgericht². In februari 2014 ontstond hieruit Fietsberaad Vlaanderen dat zich vandaag opwerpt als expertisecentrum, met een duidelijke focus op fiets en in de eerste plaats ten dienst van de lokale besturen. Zonder vooruit te lopen op de geplande evaluatie van Fietsberaad Vlaanderen denkt de minister dat één centrale kennisinstelling een meerwaarde zou vormen voor alle mobiliteitsactoren in Vlaanderen en niet beperkt tot de steden en gemeenten.

4.2. Wielerwerk 2: werken aan fietsinfrastructuur

4.2.1. *Versnelling 4: volledige en snelle netwerken*

De fiets kan enkel een alternatief zijn als de fietser kan beschikken over een performant fietsnetwerk waarop verplaatsingen sneller, comfortabeler en veiliger afgelegd kunnen worden in vergelijking met de wagen.

Daartoe is de verdere ontwikkeling van het fietssnelwegennet en de onderliggende strategische fietsverbindingen op het BFF in congestiegevoelig gebied cruciaal. Het BFF werd in 2001 vastgelegd op vraag van de Vlaamse overheid en onder coördinatie van de provincies. Het betreft een gemeente-overschrijdend netwerk van fietsroutes (totale lengte ongeveer 12.000 km) dat kernen en attractiepolen zoals scholen, bedrijventerreinen, ziekenhuizen, stations en winkels met elkaar verbindt.

Het voordeel van het BFF is dat het per definitie een gelaagd netwerk is, waarop de strategische verbindingen onderscheiden kunnen worden. Het BFF moet in de toekomst nog meer als beleidsinstrument worden ingezet. Het moet een belangrijke leidraad vormen voor beleidsmakers met het oog op de prioritering van nieuwe fietsinfrastructuur en het wegwerken van missing links.

Het BFF werd destijds in consensus vastgelegd. Het wordt ook in consensus gerealiseerd. De minister wil dat ook zo houden. Het BFF is uiteraard ook geen statisch netwerk maar onderhevig aan nieuwe evoluties en opportuniteiten, in het belang van de fietser met aandacht voor verkeersveiligheid. De huidige procedure biedt de mogelijkheid het BFF te wijzigen. Een wijzigingscommissie komt hiervoor een tweetal keer per jaar samen om de wijzigingsvoorstellen te bespreken. Ook de Vlaamse overheid is hierbij uitgenodigd. Het advies van de werkgroep wordt nadien overgezonden aan de bestendige deputatie van de betrokken provincie, die een beslissing neemt. Het is niet ondenkbaar dat de deputatie anders oordeelt dan het advies van de wijzigingscommissie.

Vanuit Vlaanderen legt minister Weyts de focus op de realisatie van een netwerk van fietssnelwegen, omdat die de meest efficiënte verbinding vormen tussen centrumsteden. Hij heeft de uitdrukkelijke ambitie 80 fietssnelwegen te realiseren. Speciale aandacht gaat hierbij naar de Vlaamse Ruit, omdat hier de grootste congestieproblemen worden waargenomen en de maatschappelijke nood het grootste is.

Het probleem van doorstroming voor de fietser mag niet onderschat worden. Het is de bedoeling op strategische plaatsen conflictvrije situaties te creëren door middel van kunstwerken of een slimme verkeerslichtenregeling.

² Voorstel van resolutie van de heren Dirk de Kort en Steve D'Hulster, de dames Tine Eerlingen en Karin Brouwers, de heer Jan Roegiers en de dames Lies Jans en Els Kindt betreffende de fiets als volwaardig transportmiddel (*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2251/3).

Belangrijk hierbij is om de doorstromingsproblematiek op grotere schaal in ogenschouw te nemen. Een trajectgewijze benadering – in plaats van een benadering gericht op zwarte punten – garandeert de fietser over het gekozen traject vlotte doorstroming.

De minister wil de fietssnelweg een duidelijk statuut toekennen. Dat zal een hefboom zijn om die fietsverbindingen performanter en kwaliteitsvoller te maken, bijvoorbeeld met een aangepaste voorrangregeling.

4.2.2. *Versnelling 5: comfortabele netwerken*

Niet alleen de snelheid van het verplaatsen is bepalend. Ook de kwaliteit van de fietsverbinding is van cruciaal belang om het functioneel fietsen tot een succes te maken.

Minister Weyts streeft een geleidelijke, structurele verbetering van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur na. De aanleg van comfortabele, goed befietsbare fietsverbindingen vereist een blijvende inspanning van gericht investeren waar de noden het hoogst zijn.

Dat vergt inzicht in de kwaliteit van het huidige netwerk. Een nauwgezette monitoring van de kwaliteit van het fietsnetwerk (intrinsieke kwaliteit van de infrastructuur, conformiteit aan de richtlijnenkaders) geeft inzichten in de knelpunten van vandaag en opportuniteiten van morgen. Met vooruitstrevende meettechnologie wordt een schat aan data vergaard. Meldingen (meldpunt Fietspaden) van gebruikers vullen de data aan. Minister Weyts meent dat het Geoloket Fiets een belangrijke bijdrage kan leveren in het ontsluiten van deze informatie. Daarnaast is er de tweejaarlijkse voortgangsrapportage van AWW aan het Vlaams Parlement betreffende de evolutie van de algemene kwaliteit van de fietspaden langs gewestwegen³.

Er worden duidelijke afspraken gemaakt ten aanzien van het regulier onderhoud en beheer van fietsinfrastructuur met bovenlokaal karakter. Dat is de verantwoordelijkheid van de betrokken wegbeheerder; onderlinge afstemming tussen de verschillende wegbeheerders wordt maximaal nagestreefd.

Het Vademecum Fietsvoorzieningen⁴ vormt vandaag een belangrijke leidraad voor de inrichting van fietsinfrastructuur. Alleen blijken de richtlijnen in de huidige vorm niet altijd even duidelijk en praktisch toepasbaar. Vanuit verschillende hoeken bereiken de minister suggesties om te kiezen voor meer eenvoudige en praktisch toepasbare richtlijnen. Daarnaast acht de minister het ook belangrijk om de richtinggevende principes uit het Vademecum periodiek tegen het licht te houden, met het oog op het verhogen van het comfort voor de gebruikers (inrichting openbaar domein, maatvoering ten aanzien van de (snelle) elektrische fiets bijvoorbeeld). Hij wil eveneens inspelen op nieuwe maatschappelijke trends. Hij behoedt zich bij nieuwe projecten voor een te stringente toepassing van de richtlijnen, die de uitvoering op het terrein onmogelijk maken of sterk bemoeilijken.

Het nastreven van meer uniformiteit van fietssnelwegen en een grotere herkenbaarheid ervan is momenteel voorwerp van een studieopdracht. Een logo wordt hiervoor ontworpen. Een uniforme manier van bewegwijzering van en de geleiding naar de fietssnelwegen worden hierin meegenomen.

³ *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 386/1, p. 9.

⁴ <http://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/vademecumfiets01.php>.

Comfort omvat voor de minister ook comfortabele en veilige fietsenstallingen ter hoogte van strategisch gelegen knopen van openbaar vervoer en carpoolparkings. De strategische inplanting van kwaliteitsvolle en gebruiksvriendelijke fietsenparkings faciliteert multimodale verplaatsingen en combimobiliteit. Kwaliteitsvolle en veilige fietsenstallingen ter hoogte van vervoersknopen bieden fietsers de mogelijkheid om in een aansluiting op andere vormen van (duurzaam) vervoer te voorzien. De kernlijnen van het geregeld busvervoer worden hierbij prioritair uitgerust. Met de NMBS wordt nagegaan in hoeverre bepaalde belangrijke investeringen kunnen worden vlot getrokken door een cofinancieringsmechanisme vanuit Vlaanderen.

Bij belangrijke vervoersknopen wordt een toegankelijk en klantvriendelijk deel-fietsensysteem aangeboden, als aanvulling op de bestaande ontsluiting met het openbaar vervoer. Strategisch gekozen locaties voor deelfietsen geven reizigers de kans de last mile van hun verplaatsing af te leggen per fiets. De fiets is zeer flexibel en laat veel fijnmazigere verplaatsingen toe. Er bestaan al een aantal systemen, zoals Blue-bike, Villo en Vélo. Minister Weyts wil het systeem van fietsdelen op grotere schaal uitrollen. Aan wie die opdracht het beste kan worden toevertrouwd, private dan wel publieke spelers en onder welke voorwaarden, laat hij nog in het midden.

Tot slot wil de minister komen tot een meer toegankelijk OV waarbij de gebruiker de fiets kan meenemen op het OV. Het moet haalbaar zijn om de fiets mee te nemen op trein, tram, bus of taxi, vooral op momenten van lagere bezetting van de voertuigen (tijdens weekends, buiten de spits). Dat vereist toegankelijke, aangepaste voertuigen.

4.2.3. Versnelling 6: veilige netwerken

Minister Weyts wil meer verkeersveiligheid voor de fietsers. Een netwerk mag dan nog zo volledig en comfortabel aangelegd zijn, als de fietsverbinding geen veiligheid garandeert, zal een belangrijke drempel blijven bestaan.

Veiligheid wordt terecht geassocieerd met het conflict vrij maken of het scheiden van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer. De minister spreekt van ontvlechting wanneer de fietser zich kan verplaatsen in een eigen bedding (zoals op fietssnelwegen). Verkeersveiligheid blijft dus een belangrijke overweging bij het prioriteren van investeringen. Maar de realiteit sluit hier onvoldoende bij aan. Daarom wil minister Weyts de inspanningen aanhouden en de juiste prioriteiten stellen op basis van objectieve data inzake verkeers(on)veiligheid en volgens het aantal passanten.

De lijst met 800 zwarte punten is quasi afgewerkt⁵. Maar verkeersonveiligheid zal spijtig genoeg blijven bestaan. Tot nu is gewerkt met een statische lijst van zwarte punten. Op het laatst resten nog de duurste projecten. Voortaan wordt er gewerkt met een dynamische lijst op basis van de recentste ongevallencijfers. Zo kan er zo snel mogelijk worden ingegrepen met (fiets)investeringen op verkeersonveilige situaties.

4.2.4. Versnelling 7: een duidelijk financieel engagement vanuit de Vlaamse overheid

Ondanks de besparingen kiest minister Weyts resoluut voor een groeipad naar 100 miljoen euro fietsinvesteringen tegen het einde van deze regeerperiode.

⁵ *Vragen om uitleg* VI.Parl. 2015-16, nr. 1822.

Tot op heden is minister Weyts geslaagd om het investeringsbedrag voor fietsinfrastructuur op peil te houden. Met zijn agentschappen heeft de Vlaamse overheid hier een rechtstreekse en belangrijke verantwoordelijkheid in. Maar ook de lokale besturen kunnen voor projectsubsidies (met onder meer het Fietsfonds) aankloppen bij de Vlaamse overheid. Tegen het einde van deze legislatuur wil de minister globaal 100 miljoen euro voor fietsinvesteringen opzij zetten.

De agentschappen van het beleidsdomein MOW krijgen de taak in te zetten op projecten die ook effectief op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. Het zal daarbij niet alleen zaak zijn om de middelen vast te leggen maar ook om de voortgang van de projecten nauwgezet op te volgen. De Vlaamse overheid helpt actief mee aan het zoeken van oplossingen voor de financiering van kunstwerken gelegen op de trajecten van fietssnelwegen. Nu is dat vaak een moeizaam proces.

Buiten de reguliere beleidskredieten tracht de minister maximaal bijkomende financieringsmogelijkheden aan te spreken. Hij verwijst daarbij naar de EFRO-call die eind april werd afgesloten. Dat gaat om een budget van 7,5 miljoen euro voor de realisatie van kunstwerken en de opwaardering van jaagpaden voor fietssnelwegen in de Vlaamse Ruit. Een jury nu zal beoordelen welke projecten in aanmerking kunnen komen voor een cofinanciering vanwege EFRO. Het kabinet van de minister heeft de indiening van 11 concrete projecten gefaciliteerd, vooreerst door de verschillende spelers rond de tafel te brengen en vervolgens door een generieke financieringsmethodiek voor te stellen.

Steden en gemeenten zijn wegbeheerder op 60% van het huidige BFF-netwerk. Het Fietsfonds is daarom een belangrijke hefboom bij de realisatie van het BFF. Toch is er de vaststelling dat de vereiste voor de steden en gemeenten om 20% van de projectkost te dragen (naast 40% elk door het Vlaamse Gewest en de provincie), niet zelden een drempel is. Minister Weyts wil onderzoeken op welke wijze de vereisten om aanspraak te kunnen maken op middelen uit het Fietsfonds kunnen aangepast worden voor een grotere benutting van het fonds. Een mogelijkheid is dat de financiering van gewest en provincie op het niveau gebracht worden van 100% voor belangrijke missing links. Daarnaast kan ook de mogelijkheid onderzocht worden om de lijst van financierbare werken te verruimen, bijvoorbeeld ook voor voorbereidende onderzoeken. Binnenkort wil hij het overleg hierover starten tussen de Vlaamse overheid en de provincies.

4.3. Wielerwerk 3: werken aan fietscultuur

De rijke fietscultuur wil de minister koesteren en kan helpen om meer Vlamingen, ook voor functionele verplaatsingen, op de fiets te krijgen. Een gedragsverandering komt slechts traag tot stand.

4.3.1. *Versnelling 8: sensibiliseren en informeren*

De minister wil de Vlaming overtuigen van de voordelen en de mogelijkheden van de fiets en hij wil de fiets en de fietser een positief imago geven.

Hij gelooft zeer sterk in een intensievere promotie van de fiets in het woon-werkverkeer bij de werkgevers en werknemers (fietsvergoeding, fietsleasing enzovoort). Het potentieel van bedrijfsfietsen is groot en hij verwijst daarbij naar de succesvolle (provinciale) initiatieven die opgezet worden zoals de 'testkaravaan' met elektrische fietsen in de provincie West-Vlaanderen.

De huidige fietsfiscaliteit maakt van de fiets vandaag reeds een aantrekkelijk alternatief voor de bedrijfswagen. Werkgevers en werknemers zijn onvoldoende op de hoogte van de mogelijkheden die het gebruik van de fiets voor woon-

werkverplaatsingen fiscaal aantrekkelijk maken. Zo kunnen werkgevers de kosten voor aankoop, onderhoud en promotie van bedrijfsfietsen voor 120% aftrekken. Voor werknemers is er de fiscaal vrijgestelde fietsvergoeding voor woon-werkverplaatsingen.

De fiets blijkt ook een veel gekozen alternatief voor de wagen in bedrijven die projecten indienen bij het Pendelfonds. Minister Weyts wil de werking van het Pendelfonds optimaliseren met meer aandacht voor het gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer.

Schoolkinderen worden actief aangespoord om de fiets te gebruiken. Het huidige educatieve aanbod voor de lagere scholen wordt versterkt, waarbij scholen en lokale besturen rekening kunnen houden met lokale opportuniteiten. Daarnaast speelt minister Weyts met het idee om ook de ouders gericht te sensibiliseren. De schrik die bij de ouders vaak leeft voor de veiligheidsrisico's bij het fietsen, is veelal overtrokken.

4.3.2. *Versnelling 9: opleiding en educatie*

De minister wil verkeerseducatie op maat van doelgroepen. Zo wil hij de (jonge) fietsers een juiste attitude bijbrengen en hen beter wegwijs maken in het verkeer. De responsabilisering van jongeren ten aanzien van verkeersveilig gedrag in het verkeer heeft een grote impact op de verkeersveiligheid. Tegelijk moet van de andere weggebruikers meer aandacht gevraagd worden voor de zwakke weggebruiker en dan specifiek de fietser.

Hij wil ook een aangepaste rijopleiding met veel meer oog voor risicoperceptie, niet alleen bij de automobilisten maar ook bij de fietsers en bromfietzers.

5. Verder traject

Minister Weyts denkt dat zijn plan een goed bindmiddel is om alle stakeholders op het terrein te verenigen. Het is een plan op hoofdlijnen, met een duidelijke doelstelling voor ogen en met ruimte voor debat en maatwerk.

Hij komt met zijn plan op een kantelmoment, waarbij de zachte argumenten om mensen te overtuigen de fiets te nemen in het woon-werk- en woon-schoolverkeer worden aangevuld met harde argumenten. Met de fiets geraakt men vaak sneller, veiliger en comfortabeler ter bestemming dan met de wagen.

II. Bespreking

1.1. Vragen en opmerkingen van Martine Fournier

CD&V is alvast blij dat er een plan is, maar ziet naast goede aspecten, ook verbeterpunten, stelt *Martine Fournier*. Het draagvlak is belangrijk voor het plan en dus is het goed dat er overleg was. Middenveld en belangenorganisaties zijn daarbij betrokken. Er is een integrale aanpak en het plan beklemtoont verknoping en multimodaliteit. Er is een samenhang met andere beleidsdomeinen waaronder Ruimtelijke Ordening en de focus ligt op functionele fietsverbindingen, ook over lange afstand.

Wat betreft het Fietsfonds is er sprake van subsidiëring voor 100 percent. De Vlaamse bijdrage zou tot 60 percent opgetrokken worden. Dat betekent dat ook ontwerpkosten subsidieerbaar worden. Voorts zouden vademecums en handboeken vereenvoudigd worden. Dat is goed, zeker voor de lokale besturen, volgens het lid, omdat sommige projecten niet realiseerbaar zijn omwille van te

rigide toepassing. Wanneer zal de aanpassing van het Fietsfonds gebeuren? Worden de middelen gelijklopend verhoogd met het optrekken van de subsidiëring? Hoe wordt de vereenvoudiging van het vademecum aangepakt?

Als eerste verbeterpunt kaart Martine Fournier de verkeerslichten aan. Ten behoeve van de doorstroming zijn al heel wat kruispunten uitgerust met aparte verkeerslichten voor fietsers. Het zou eenvoudig moeten zijn om ook snel het principe van enkele seconden eerder groen licht voor fietsers in te voeren, meent CD&V.

De uitrusting en plaatsing van fietsstallingen bij het openbaar vervoer is al aangekaart en daarbij werd het behoud van de fietspunten vooropgesteld. Als de NMBS het budget daarvoor verlaagt, waar moeten dan de extra middelen vandaan komen? Voorziet de minister daarin of valt de kost terug op de gemeenten?

Het lid vraagt vervolgens naar het financieel engagement. Het blijkt niet altijd eenvoudig om de fietsinvesteringen te onderscheiden in de meerjarenplanning. Het regeerakkoord stipuleert dat het budget voor investeringen in fietsinfrastructuur zou toenemen tot 100 miljoen euro, zoals de minister aangaf. Tijdens de voorgaande legislatuur haalden de investeringen in sommige jaren ook dat niveau, oppert Martine Fournier. Ze citeert de minister als hij zelf stelt dat het vroeger investeringsritme naar rato van 100 miljoen euro niet elk maar wel vele jaren haalbaar was. Ziet hij de 100 miljoen euro die hij vooropstelt dan als een verhoging of komt er nog meer?

CD&V wil in het plan zijn eigen meer radicale keuze voor de fiets meer ingebed zien. Zij willen echte voorrang voor de fiets als er keuzes gemaakt moeten worden, bijvoorbeeld over kruispunten, inzake verkeersveiligheid of gezondheid en leefbaarheid. Die heldere communicatie mist Martine Fournier in het plan.

Ook kleine aspecten zoals fietsenherstelkits of flexibele paaltjes kunnen de nodige mentaliteitswijziging helpen aanzwengelen. Er wordt een evaluatie gemaakt van het Fietsberaad. Wat is de stand van zaken?

1.2. Vragen en opmerkingen van Lies Jans

Lies Jans feliciteert de minister met het fietsbeleidsplan. Hij is alvast de eerste minister die met een echt volwaardig en degelijk onderbouwd fietsplan naar het parlement komt. Dat is essentieel om de modal shift naar de fiets te maken en verdient steun, oppert het lid. Er zijn heel wat recreatieve fietsers, maar de minister wil inzetten op de weekdagfietser, en terecht, stelt ze. Cijfers van Acerta over het functioneel fietsgebruik tonen een positieve evolutie. In 2011 werd bij de actieve beroepsbevolking een steekproef gehouden en die cijfers zijn vergeleken met die van 2015. De cijfers namen toe van 12 percent die naar het werk fietst, tot 18 percent. Ook de stadsmonitor geeft aan dat het functioneel fietsgebruik toeneemt in de grote steden. Er is evenwel nog veel marge voor verbetering. De elektrische fiets kan daarbij een grote rol spelen, meent het lid, verwijzend naar het fietsplan.

Een extra aandachtspunt is het toenemend aantal slachtoffers van fietsongevallen. Ook dat krijgt de nodige aandacht in het fietsplan volgens Lies Jans.

De minister neemt een duidelijk engagement voor de volgende jaren. Om het plan te laten slagen, zijn er evenwel middelen nodig. Het fietsbudget is al gestegen in de voorbije jaren en schommelt rond de 90 miljoen euro. De minister neemt zich voor het op te trekken naar 100 miljoen euro per jaar en geeft daarmee een significant signaal dat de vele wensen minstens deels realiseerbaar zijn.

Tegenstrijdig vindt het lid dat ondanks de grote noden inzake fietsinfrastructuur, lokaal de realisatie daarvan vaak uitblijft. De middelen van het Fietsfonds blijken niet steeds optimaal aangewend. Het lijkt Lies Jans dan ook terecht dat de minister het subsidiëren van werken wil uitbreiden. Hij wil in bepaalde gevallen zelfs tot 100 percent gaan. Voorts zou er een uitbreiding van de betoelaagbare kosten in het vooruitzicht gesteld worden. Lies Jans is ervan overtuigd dat de intentie bij vele lokale besturen zeker aanwezig is, maar stelt dat de extra stimulans nodig is.

Het verheugt het lid dat de minister heel wat aanbevelingen uit de resolutie⁶ van de voorgaande meerderheid in de vorige zittingsperiode heeft meegenomen.

Concreet acht de minister het van belang dat alle betrokken niveaus efficiënt en resultaatgericht werken. Daarbij wordt de rol van de fietsmanager vermeld, van mobiliteitscoördinatoren, van het Fietsteam, maar de verhoudingen tussen alle elementen zijn het lid nog niet duidelijk. Wat moet ze begrijpen onder een evaluatie van de fietsmanager? Wie krijgt welke rol?

Bij de lokale besturen is de terreinkennis aanwezig, stipt de minister aan. Daar kunnen de concrete verkeerssituaties beter worden ingeschat. Lies Jans vraagt zich af hoe de minister de lokale besturen die ook financieel onder druk staan, blijvend wil ondersteunen, niet louter in centen, maar met begeleiding?

Meten is weten. Datacollectie uit ongevallenstatistieken en een grondig analyse noemt de minister cruciaal. Lies Jans vindt dat een terechte opmerking maar stelt dat er nog heel wat werk aan de winkel is. Het lijkt haar nog weinig helder welke instanties wat precies registreren: politie, ziekenhuizen, verzekeringsmaatschappijen enzovoort. Een veel betere afstemming is absoluut nodig, stelt Lies Jans en ook de technologische mogelijkheden van dataverzameling zijn veel groter geworden. Hoe wil de minister het aanpakken? Zullen alle betrokken partners rond de tafel gebracht worden? Zijn er op korte termijn resultaten te verwachten?

De commissie bespreekt in het najaar het aangekondigde auditrapport 'Fietspaden in Vlaanderen, Realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk' van het Rekenhof. De fietsinvesteringen met betrekking tot het BFF en de resultaten van het beleid worden daarmee voor het eerst geanalyseerd. Ook het rapport over de toestand van het fietswegennet van AWW is van belang, stelt het lid. Ze wil dan ook vragen om ook dat alles nogmaals grondig te bespreken in de commissie en zo te komen tot bijstellingen van het fietsbeleidsplan waar dat nodig blijkt.

Er zullen 80 fietssnelwegen gerealiseerd worden. Tegelijk is er sprake van vooral investeren in congestiegevoelige gebieden, en met name de Vlaamse Ruit. Lies Jans pleit ervoor zeker ook te investeren in andere gebieden. Ze wijst daarbij op de winst die er te halen is uit verbindingen naar onder meer bedrijventerreinen.

Ook Lies Jans is benieuwd naar de mogelijkheden inzake fietsinfrastructuur. Verkeerslichtenregeling is daar één van. Het Vademecum Fietsvoorzieningen wil de minister vereenvoudigen en flexibeler maken. Zijn er al plannen om het te herwerken en zijn er op korte termijn aanpassingen te verwachten?

Het lid herinnert graag aan de grote behoefte aan comfortabele en veilige fietsstallingen. Ook dat kan mensen ertoe brengen de fiets te nemen. De fietssector evolueert sterk met bakfietsen, elektrische fietsen en fietsen in alle

⁶ *Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2251/3.

vormen, maten en gewichten. De fietsstallingen zijn er niet op voorzien. Wordt dat bekeken?

Sensibiliseren en stimuleren lijkt Lies Jans de juiste weg. De minister wil het bedrijfsleven betrekken en verschillende doelgroepen benaderen. Zo is er een project om ouderen weer meer op de fiets te krijgen.

Het fietsplan is ambitieus, zoals de minister het aangeeft. Hij wil het stap voor stap concreter uitwerken en daarvoor geniet hij alvast van N-VA de volle steun. Lies Jans onderstreept nog dat voor haar fractie ook de opvolging essentieel is. De commissie moet alles rond het fietsbeleidsplan systematisch kunnen monitoren. Kan dat verzekerd worden?

1.3. Vragen en opmerkingen van Björn Rzoska

Björn Rzoska stelt dat alles begon in de zomer van 2014 met de regeerverklaring van de Vlaamse Regering waarin was opgenomen dat men werk zou maken van een integraal fietsprogramma. Minister Weyts herhaalde dat in zijn beleidsnota⁷. Bij de eerste bespreking daarvan beloofde hij alle fietsinvesteringen te bundelen in een integraal fietsprogramma dat zou lopen van 2015 tot 2018. Hij herhaalt geregeld de belofte in antwoord op vragen. De periode wijzigt al eens, stelt het lid, maar de intenties bleven bestaan.

In juni 2015 laat de minister noteren, op zijn zoveelste vraag⁸ met betrekking tot dat integraal fietsinvesteringsprogramma, dat men het fietsplan mag beschouwen als de opvolger van het IFI 2013-2015, met dien verstande dat er lessen waren getrokken uit het werken met een integraal programma. In het nieuwe fietsplan zouden projecten worden opgenomen met een duidelijke planning in de tijd en de nodige financiering zou worden vooropgesteld. Twee jaar lang werd dat naar voren geschoven en werd de ambitie lat zeer hoog gelegd. Björn Rzoska is daarom ontgoocheld met wat voorligt. Het stemt volgens hem niet overeen met wat er aangekondigd werd.

Het fietsplan had voor het lid al in de beleidsnota moeten zitten. Dan was het mogelijk geweest om in die twee jaar aan de concrete uitrol te werken. Men had al zicht kunnen hebben op de monitoring van de concrete projecten en acties. Hoe denkt de minister de beleidsprioriteiten die hij in zijn beleidsnota naar voren schoof en die ook Groen ondersteunt, te halen met het fietsbeleidsplan? Wat met het verduurzamen van het woon-werkverkeer, en het woon-schoolverkeer, de verkeersveiligheid enzovoort? Het lid vindt er geen enkele concrete invulling van terug.

Iedereen ging mee met de hoge ambitienormen die de minister volhield, om zich geconfronteerd te zien met een plan dat na twee jaar nog heel wat intenties inhield, en lovenswaardige principes, maar weinig concreets. Het lid wil graag meer acties.

De minister laat horen in zijn beleidsplan dat hij het vademecum te rigide vindt. Wil hij de hoge eisen inzake fietsinfrastructuur op lossere schroeven zetten of meer verschillende invullingen mogelijk maken? Of heeft het te maken met de veiligheid en het comfort van fietsinfrastructuur en de integratie daarvan in het vademecum? De ervaring leert Björn Rzoska dat een groot comfort voor fietsers erin zou bestaan dat er gemeentegrensoverschrijdend afspraken zouden kunnen gelden over gelijke ondergrond voor de fietspaden. Tussen Lokeren en Brussel liggen misschien wel 15 verschillende wegbedekkingen, stipt het lid aan. Wat

⁷ *Parl.St.* VI.Parl., 2014-15, nr. 152/1-5.

⁸ *Schriftelijke vragen*, VI.Parl. 2014-15, nr. 1005, aan minister Ben Weyts.

bedoelt de minister als hij zegt dat het fietsvademecum te rigide is? Wat wil hij concreet?

Terecht stelt de minister dat hij de veiligheid voor fietsers wil verhogen, door conflictvrije situaties na te streven. Het fietsvademecum hanteert hij daarbij als leidraad. Zo wil hij een meldpunt, veilige fietsenstallingen enzovoort. Hoe ziet de minister die conflictvrije situaties concreet? Heeft dat met doorstroming te maken? Het lid ziet nog wel meer onder die noemer.

Meer mensen verplaatsen zich in steden met de fiets, wat het lid toejuicht. Zal de minister daarop inspelen door meer te investeren in fietsinfrastructuur in steden of niet?

De middelen van het Fietsfonds blijken niet op te raken, hoewel er heel wat investeringen nodig zijn lokaal en daar een bereidheid tot investeren is. Welke drempels zijn er? Is dat met provincies en lokale besturen overlegd? De minister wilde die entiteiten met de administraties samen aan tafel brengen. Heeft dat dan niks opgeleverd, wil het lid weten. Is daar met betrekking tot het Fietsfonds geen informatie uit gedistilleerd?

Doorstromingsmaatregelen wil minister Ben Weyts op strategische plaatsen toepassen. Wat bedoelt hij daar precies mee: punten op gewestwegen, op plekken waar fietsers in de problemen komen, of waar veel ongevallen met fietsers gebeuren?

Sensibilisering, opleiding en educatie krijgen veel aandacht in het fietsbeleidsplan. Björn Rzoska heeft de indruk dat die hoofdzakelijk gericht zijn op werkgevers en werknemers. Wat houdt die sensibilisering concreet in? Campagnes? Op wie zijn die dan gericht en waarover gaan ze? Is er een kalender die in de volgende jaren wordt uitgerold?

Vlaanderen heeft volgens het lid nog heel wat potentieel inzake fietsen en is vooral fietsland in de vakantie, beaamt hij. Dat er een lichte stijging te noteren is in het woon-werkverkeer is positief, maar de cijfers laten zien dat er nog altijd een echte shift nodig is. Het lijkt Björn Rzoska alvast mogelijk om meer mensen ervan te overtuigen de fiets te nemen om zich naar hun werkplaats op om en bij 15 kilometer te verplaatsen, ook al doen ze dat niet elke dag. Het probleem bij uitstek is volgens hem de fietsinfrastructuur. Met zijn eigen elektrische fiets haalt het lid in Nederland snelheden die 4 tot 5 kilometer hoger liggen dan op Belgische infrastructuur. Dat is te wijten aan de ondergrond, die dan weer rechtstreeks te linken is aan het concept van de conflictvrije oplossingen. Zo moet autoverkeer op onderliggende wegen ondergeschikt gemaakt worden aan fietsverkeer en voorrang verlenen. Dat is echter pas het geval op de prioritaire wegen. Het fietsbeleidsplan geeft weinig concrete houvast over hoe de modal shift gerealiseerd kan worden.

Het fietsbeleidsplan zou worden afgestemd met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en het Vlaams Mobiliteitsplan. Hoe ziet de minister dat? Geen van beide is afgerond.

Wie doet wat? De regie zou vanuit MOW opgenomen worden. Wat is de plaats van de fietsmanager, en hoe heeft het fietsberaad een plaats in het geheel?

Het totaal budgettaire volume is moeilijk te volgen, stelt Björn Rzoska, dat bij gebrek aan een concrete planning monitoring onmogelijk maakt. De minister liet in de pers verstaan dat hij opnieuw de 100 miljoen euro wil aanhouden voor investeringen. Er lopen een aantal projecten met cofinanciering, en onder meer

Europa speelt daarin mee. Zit dat vervat in de 100 miljoen euro of komt dat cofinancieringsbudget daar bovenop?

Het fietsbeleidsplan dat voorligt beschouwt Björn Rzoska als een eerste stap die veel te laat komt. Hij vraagt om een concreet plan en niet alleen mooie intenties.

1.4. Vragen en opmerkingen van Joris Vandenbroucke

Joris Vandenbroucke ziet vooral een grote verdienste in het feit dat het potentieel van de fiets in Vlaanderen wordt erkend. Het verheugt hem dat alle fracties dat idee ondersteunen en dat bijvoorbeeld Björn Rzoska helemaal is gegaan voor het experiment met de elektrische fiets die volgens het lid een game changer kan zijn.

Het plan noemt hij echter geen plan maar veeleer een annex van de beleidsnota. Er had meer moeten voorliggen dan een opsomming van 49 maatregelen, waaronder evidenties zoals de scheiding van fiets- en gemotoriseerd verkeer, het verzamelen en ontsluiten van kennis en kunde, afstemming op het mobiliteitsplan enzovoort. Dat beschouwt het lid als verworven punten. Heel wat bij het begin van de legislatuur is aangekondigd, wordt herhaald zonder er een concreet stappenplan en prioriteitenlijst aan te koppelen.

Wat is de status van het voorliggend document, wil Joris Vandenbroucke weten. Is het een initiatief van het kabinet, moet het gevalideerd worden door de Vlaamse Regering? Het lid kreeg immers de indruk dat er nog een fietsplan is, met name van CD&V. Daags voor de voorstelling van het fietsbeleidsplan van de minister, werd dat immers in de pers nog samengevat. Heel wat ideeën van CD&V staan niet in wat voorligt, merkt het lid op. Komt er nog een nieuw fietsplan waarin ook de coalitiepartners inspraak krijgen?

Wordt het plan aan de MORA voorgelegd? Het lijkt Joris Vandenbroucke belangrijk om die strategische oefening te doen en zo het plan meer concreet te maken.

Hoe wordt het fietsbeleidsplan vertaald in realisaties? Tijdens de voorgaande regeerperiode was er een Integraal Fietsinvesteringsplan. Het betrof een rollend driejarenprogramma. Het IFI werd door minister Weyts omschreven als een ruime wenslijst zonder budgettaire of planmatige koppeling. Vorig jaar nog stelde de minister het meer planmatig en geïntegreerd te willen aanpakken. Hij kondigde aan dat vanaf 2016 er opnieuw een meerjarenprogramma voor fietsinvesteringen zou komen met duidelijke en objectieve prioriteiten en garanties op realisatie. Joris Vandenbroucke hoopte dat te zien als blikvanger van het fietsbeleidsplan, maar dat ontbreekt nog. Zal de minister breken met de traditie van het IFI? Komt er een apart meerjarenprogramma voor fietsinvesteringen, los van het generieke programma van Wegen en Verkeer en van Waterwegen en Zeekanaal? Wanneer? Wat is de stand van zaken?

De in het regeerakkoord aangekondigde structurele verhoging van de fietsinvesteringen, wordt herhaald, te verwachten tegen het einde van de legislatuur. Het lid noemt dat een belangrijke nuance. Er was sprake van 100 miljoen euro. Joris Vandenbroucke stelt dat het dan gaat om precies 1 miljoen euro meer dan in het recordjaar 2012. Ook CD&V lijkt de verhoging in twijfel te trekken. Voor 2015 zou 91 miljoen euro geïnvesteerd zijn. Wat wordt het in 2016?

De fietssnelwegen zijn voor het eerst aangekondigd op 12 november 2014. Ze staan opnieuw in het plan. Wat is er al gerealiseerd van de 80 fietssnelwegen? Hoeveel werven lopen? Hoe zal de realisatie ervan verder verlopen? Aan een vast

tempo van een bepaald aantal per jaar? Wanneer denkt de minister te kunnen afronden?

1.5. Vragen en opmerkingen van Renaat Landuyt

Renaat Landuyt is het evenmin duidelijk wat het statuut is van het plan. Kan de minister daarover opheldering brengen? Is er steun van de Vlaamse Regering of komt de minister die van het parlement vragen? Dat bepaalt de constructieve houding van de sp.a-fractie, stelt het lid. Ook hij ziet een verdienste in het feit dat de oefening is gemaakt.

Het plan is te complex in taalgebruik. Het vergt enig studiewerk om het te begrijpen. Dat ligt moeilijk voor de lokale bestuurder, en wat complex en heel academisch overkomt, roept altijd de vraag op of men wel weet waarover men spreekt. Daarom denkt het lid dat de minister het plan niet zelf schreef: hij zou het meer doorleefd gebracht hebben. Er staat volgens hem meer in het plan dan wat er gelezen kan worden. Is het de bedoeling om het plan alsnog in begrijpelijke taal om te zetten, als blijkt dat er steun is van de Vlaamse Regering? Het lijkt Renaat Landuyt cruciaal om in de communicatie niet alleen voor de bedrijven en de buitenwereld begrijpelijk te zijn, maar ook voor de eigen administratie.

Op pagina 4 komt Brugge ter sprake. De stad komt er goed uit wat betreft het functioneel gebruik van de fiets. Er blijkt over de partijgrenzen heen een grote fietsgevoeligheid te leven in de stad. Men heeft er een poging ondernomen om dat te vertalen in een plan. Renaat Landuyt heeft het fietsplan van Brugge meegebracht. Hij wil het aan de minister meegeven, om te vergelijken. De Brugse politici hebben vanuit de bijdrage van wie ermee bezig is, geprobeerd om een concrete vertaling te maken naar acties, die voor iedereen te begrijpen zijn.

Het lid refereert aan het punt op pagina 10. Daar staat dat lokale besturen vanuit hun terreinkennis goed kunnen aangeven waar de noden en opportuniteiten in het heden, maar ook in de toekomst liggen. Die zinsnede noemt het lid voor de lokale medewerkers essentieel. Renaat Landuyt stelt dat de informatie en de praktische ervaring die van de fietsende bevolking moeten meetellen.

Zo zijn in Brugge heel wat discussies gevoerd over al dan niet gekleurde fietspaden, iets waarmee de oudere bewoners van Brugge in het bijzonder blij bleken, ondanks de theorie dat gemengd verkeer meer zou afleiden en het feit dat fietsers daarmee sneller zouden rijden en dat de auto dan het slachtoffer wordt. Geschilderde fietspaden werden daarom soms verwijderd. Tegen alle regels in heeft men in Brugge heel wat fietspaden helder rood geschilderd. Bij een beleidsplan gaat het ook om de mentaliteit en prioriteiten die in alle kleine handelingen van de administratie moeten terugkomen. Er wordt heel wat tijd verloren door de afstand tussen de theorieën uit Brussel en de praktijk en de discussies daaromtrent. Wat zal de zinsnede op pagina 10 betekenen voor de verandering van houding van de administratie op het terrein?

Het concreetste punt in het fietsbeleidsplan zijn de 80 fietssnelwegen. Die mogen volgens Renaat Landuyt echter geen excuus worden om niet alle wegen fietsveilig en -vriendelijk te maken. Brugge stapte onder meer af van het idee dat er op industrieterreinen aparte fietswegen nodig zijn en dat men dus moet wachten op de afronding van alle infrastructuurwerken. Men is aan het schilderen geslagen, ook daar, om aan te geven dat er behalve zwaar verkeer, ook fietsverkeer aanwezig is op die terreinen. Heel wat mensen nemen de fiets voor woon-werkverkeer, omdat niet alles gedekt is door het openbaar vervoer. En auto's veroorzaken te veel files op zekere momenten. Het lid wil derhalve dat het idee om alle wegen fietsveilig en -vriendelijk te maken, mee doordringt. Het STOP-principe moet vertaald worden in de structuren, want de weg is van iedereen,

oppert Renaat Landuyt, al maakt hij uitzondering voor de autosnelwegen. Dat kan het functioneel gebruik van de fiets alleen maar stimuleren.

Het lid hamert er ten slotte op dat net zoals tankstations voor auto's, men ook voor fietsers moet anticiperen op mogelijke problemen en behoeften. Zij moeten een beroep kunnen doen op fietsstations waar ze een pomp vinden, kunnen tanken en waar ze mogelijke averij of problemen kunnen opvangen. Zo kan er met bedrijven afgesproken worden dat ze aan hun toegangsplek een pomp ter beschikking stellen met publiciteit voor Vlaanderen. Dat combineert diverse belangen, stelt het lid. Bij bepaalde stopplaatsen kunnen ook schuilplaatsen voorzien worden.

Renaat Landuyt ziet het nog groter en denkt aan groepsaankoop om bijvoorbeeld de nodige voorzieningen, zoals in Denemarken, op kruispunten te plaatsen. Dat zou getuigen van een Vlaanderen dat begaan is met de fietser. Dat idee is aanwezig in de structuren die de overheid onderweg in een fietsvriendelijk Vlaanderen voorziet. Is de minister bereid om in het kader van de fietsvriendelijkheid services onderweg te installeren?

1.6. Vragen en opmerkingen van Marino Keulen

Marino Keulen stelt vast dat met 53 percent van de verplaatsingen die minder dan 5 kilometer bedragen, en zelfs 70 percent onder 10 kilometer, de fiets een veel breder doelpubliek heeft dan vooropgesteld is in het kader van woon-werkverkeer en woon-schooltransport.

Fietsinfrastructuur is in dat verband cruciaal, oppert Marino Keulen. De focus is in de media sterk gelegd op de 100 miljoen euro per jaar. Voorts gaat het om de subsidies die worden vrijgemaakt ten behoeve van de missing links. Voor wat de fietspaden betreft, zouden ze voor 100 percent gedragen worden door het gewest, in plaats van in de verhouding 80 percent gewest en 20 percent voor de gemeente. De minister maakte ook allusie op het FFEU en het feit dat men het financieringsvehikel wil aanpassen. Wat is het aandeel FFEU dan? Wat houdt dat in? Het verschilt elk jaar. Wat behelzen de hervormingen? Hoe zit het met de verhoudingen tussen het aandeel gewest en dat van de lokale besturen?

Het lid is ervan overtuigd dat elk lokaal bestuur een fietscultuur omarmt. Fietsen is een hippe aangelegenheid geworden. Heel wat lokale besturen investeren dan ook jaar na jaar in nieuwe fietspaden en herstelling van de bestaande. De gewestwegen wachten nog steeds op de grote inhaalbeweging, stelt het lid. Er zijn verzakkingen, ze zijn te smal enzovoort. Zo rijst voor Marino Keulen de vraag of een aangrenzend fietspad nog wel verantwoord is op gewestwegen waar de snelheidsbeperking nog op 90 kilometer per uur ligt.

Met het oog op het halen van een rijbewijs voor de auto en in het lager onderwijs is er ruim aandacht voor verkeersopleiding. Daartussen ligt echter een hele periode waarin jongeren er nog nauwelijks mee te maken krijgen. Dat vindt hij een aandachtspunt voor een integraal beleid.

De vervoersregio's vormen een concept in ontwikkeling en moeten mee de draaischijf worden voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Ook de investeringen voor fietsinfrastructuur zouden deels in dat kader worden ondergebracht, begrijpt het lid uit het fietsbeleidsplan. Zijn daar bepaalde financieringskanalen aan verbonden? Kan men dan rekenen op gewestelijke ondersteuning?

De elektrische fiets kan een belangrijke hefboom zijn om in het woon-werkverkeer het gebruik van de fiets te stimuleren. Hij refereert onder meer aan

de fietsvergoeding die gemeenten doorgaans geven, en de discussie die in zijn gemeente is gevoerd over het feit of de elektrische fiets daar al dan niet onder moet ressorteren. Dat is bevestigd, wat Marino Keulen vanzelfsprekend lijkt.

Het wordt voor hem wel een uitdaging om die elektrische fietsen een plaats te geven op de weg. Sommige types halen bijna 50 kilometer per uur. Op smalle fietspaden langs gewestwegen lijkt hem dat niet ideaal. Elektrische fietsen verlichten de filedruk en doen mensen gezond bewegen. Marino Keulen verwacht dan ook een exponentiële groei. Het is aan de minister om het concept in het fietsbeleid in te bedden. Dat wordt niet uitgewerkt in het plan.

Voorts is er nog wat werk aan de winkel om het middenveld te enthousiasmeren, al is men blij met het feit dat er een fietsplan is. Zij moeten meegenomen worden in de uitrol van het fietsplan, gezien de positieve effecten voor de samenleving.

1.7. Antwoorden van minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* stipt in eerste instantie aan dat het taalgebruik hem alvast niet zo moeilijk lijkt. Hij vindt het duidelijk en gedegen, omdat er voorafgaand ook heel wat gesprekken zijn gevoerd met heel diverse actoren. De reactie daar was alvast positief. Hij begrijpt dat men vanuit andere hoek enigszins kritischer wil zijn.

De minister beklemtoont nogmaals dat er voor het eerst een fietsbeleidsplan voorligt. Oppositieleden merken op dat het te laat komt, maar er was 20 jaar geen plan, werpt minister Weyts dan tegen. Het behelst een grote stap om dynamiek te steken in het fietsbeleid, al geeft hij toe dat het nog niet altijd even concreet en verfijnd is. Dat was ook niet de ambitie: het moest een vertrekpunt zijn. Als hij hoort dat het algemeen erkend wordt als een plan met vele ambities en principes, dan vindt de minister dat mooi. Er staan ook enige concrete punten in.

De concretisering moet gebeuren binnen het Fietsteam waaraan alle relevante fietsactoren deelnemen. Dat team wordt beschouwd als denktank en centraal coördinerende instantie. Monitoring meteen ook gestalte geven lijkt de minister een goed idee, om op geregelde basis over de evoluties te kunnen terugkoppelen.

Wat het statuut van het document betreft, heeft de minister eerder al aangekondigd in eerste instantie met zijn voorstellen naar het parlement te komen om daar een open discussie te voeren met meerderheid en oppositie. Dan gaat hij met het resultaat naar de Vlaamse Regering. De oefening valt binnen de contouren van de beleidsnota en brengt de vermelde constructieve dialoog op gang, zoals ook blijkt uit de opmerkingen.

Inzake taakverdeling met betrekking tot het fietsbeleid is een heldere afstemming nodig van de fietsprioriteiten binnen de verschillende overheden, oppert de minister. Ook daar leeft de bekommernis over de versnippering van bevoegdheden en het trekkerschap bij de projecten. Minister Weyts pleit ervoor de Vlaamse overheid een versterkte regierol te laten opnemen. Vanuit de regierol moeten in de eerste plaats de stakeholders geraadpleegd worden, moet een constructieve houding aangenomen worden ten aanzien van de lokale besturen, en moeten projectmatig trekkers aangesteld worden. De trekkers van een project zijn dan verantwoordelijk voor dat project en kunnen erop bevraagd en afgerekend worden.

Voor de voorbereiding en opvolging van een project zouden projectfiches worden opgesteld worden, met één trekkende instantie per project. Perspectief biedende

of belangrijke hefboomprojecten worden in de kijker geplaatst binnen een transparant meerjarenprogramma. Het Rekenhof is nog bezig met een oefening met betrekking tot het BFF.

De minister wil in elk geval een meerjareninvesteringsprogramma opzetten. Dat zal anders zijn dan het IFI. Enerzijds zijn er het onderhoud en de kleine investeringen in fietspadeninfrastructuur en fietspaden die meegenomen worden in aanbestedingen voor wegenwerken. Het aandeel van die laatste werken, wordt dan pas achteraf berekend. Zo kwam men uiteindelijk op de totale investeringsbedragen van 80 tot 90 miljoen euro in het IFI.

Anderzijds wil men de zogenaamd perspectief biedende investeringen een plaats geven. Dat impliceert alvast een definitie van de term: het zijn projecten die een verschil kunnen maken op een belangrijk functioneel fietstraject. Die opvatting is nog altijd onderhevig aan een subjectieve beoordeling. Dergelijke investeringen zijn gelinkt aan een hoog potentieel voor het functioneel fietsverkeer. Ze hebben een wervend effect op nieuwe potentiële functionele fietsers en een relatief lange voorbereidingstijd. De budgettaire inspanning is vrij omvangrijk en een dergelijk project levert een hoge kwaliteit aan fietsinfrastructuur. Concreet kan het gaan om de bouw van een noodzakelijke fietsbrug, een tunnel over of onder een barrière zoals een gevaarlijk kruispunt, waarmee een missing link wordt weggewerkt. Of het kan gaan om de aanleg van een veilig en comfortabel fietspad langs een gewestweg over verscheidene kilometers en de realisatie van een volledig fietssnelwegtracé.

Binnen het kader van een meerjareninvesteringsprogramma kunnen dergelijke perspectief biedende investeringen voorop gesteld worden. Daarnaast staan dan de andere, kleinere investeringen die jaarlijks gebeuren. Een dergelijk programma biedt volgens de minister een alternatief voor het IFI, dat eigenlijk een ellenlange lijst voorstelde van zowat 500 investeringen. De lijst was niet meer up to date, was niets meer dan een wenslijst en bood geen garanties op uitvoering. Het meerjareninvesteringsprogramma moet dat wel doen.

De fietsreflex is een bekommernis alom, ook binnen de entiteiten van MOW. AWW heeft wel een soort van checklist waarbij voor nieuwe infrastructuurprojecten een fietstoets gehanteerd wordt. Heel wat hangt af van de persoonlijke ingesteldheid van de dossierbehandelaar. De ondernemingsplannen van de agentschappen wil de minister daarom beschouwen als een hefboommogelijkheid om meer nadruk te leggen op de fiets bij alle investeringen, ook van de Vlaamse waterwegbeheerders.

Een aantal ruimtelijke instrumenten brengen effecten op mobiliteit op project- of planniveau in kaart. Daarvoor zijn er de MER's en de mobiliteitstoets. Met minister Joke Schauvliege wil de minister nog mogelijke optimalisering onderzoeken, liever dan een nieuw instrumentarium op te zetten, zoals de M-score waarop eerder allusie werd gemaakt. De minister is het ermee eens dat op termijn het versterken van de fietsreflex bij de diensten aangewezen is, wat hij beter acht dan die reflex te moeten afdwingen.

Wat betreft het kenniscentrum en de kennisopbouw van Fietsberaad Vlaanderen, en het centraliseren van al die expertise, stelt de minister dat er op luttele jaren al wel wat resultaten kunnen worden voorgelegd, maar er is nog groeimarge – dat geeft het fietsberaad zelf ook aan. Het Vlaamse regeerakkoord schrijft een evaluatie voor na twee jaar werking. De minister neemt dat mee en stipt aan dat meer kennisopbouw belangrijk blijft, ook voor de Vlaamse overheid, en dat een actievere aansturing van de onderzoeksagenda van Fietsberaad Vlaanderen door de Vlaamse overheid om die reden wenselijk is.

De minister wil met betrekking tot het volledige en snelle netwerk en de doorstroming een trajectmatige benadering en niet louter een punctuele. Men wil in eerste instantie de prioritaire assen voor het woon-werkverkeer zo aantrekkelijk mogelijk maken. Daarop kan men dan ook inzetten om fietsen in dat kader aantrekkelijker te maken.

Een aangepaste lichtregeling kan een oplossing zijn voor betere doorstroming op bepaalde plekken, mede in het kader van een trajectbenadering. AWV rolt intussen het plan uit om driejaarlijks de verkeerslichten aan controle en optimalisatie te onderwerpen. Een derde van alle verkeerslichten wordt daarbij jaarlijks gereviseerd. Dat resulteert in maatoplossingen.

Voor de prioritaire aanleg van kunstwerken en missing links biedt het BFF al de mogelijkheid om meer te focussen op verbindingen met een hoog fietspotentieel. In het verleden waren elementen zoals verkeersveiligheid en de omvang van de verkeerstromen steeds bepalend voor de prioriteiten. De minister wil daar vooral de missing links aan toegevoegd zien. In de praktijk blijven die een grote barrière die fietsers vaak doen afhaken.

De voorrangssituatie en de conflictvrijheid van het verkeer roept eveneens vragen op. Het conflictvrij maken van kruispunten is bij AWV het standaard uitgangspunt. Als dat niet mogelijk blijkt, dan kan een aanpassing van de voorrangregels voor fietsers op de fietssnelweg een meerwaarde zijn om doorstroming te verzekeren. Er loopt een proefproject van Fietsberaad Vlaanderen: Fietsers in Voorrang. Op vier locaties in Vlaanderen gaat men na welke de randvoorwaarden moeten zijn om bij kruising met lokale wegen voorrang te geven aan de fietssnelweg. Ook het nodige flankerend beleid wordt daarbij onder de loep genomen.

Men onderzoekt ook hoe het statuut van de fietssnelweg meer solide kan worden gemaakt. Dat moet ervoor zorgen dat er effectief voorrang kan gelden bij het kruisen van een weg.

Voor 2016 staat op de begroting een subsidie van 100.000 euro aan Blue-bike. Men hanteert de financieringsratio van één euro bijdrage in de gebruikerskost als de lokale besturen dat minstens ook doen. Die bijdrage is alsmaar gestegen en zo een soort van open end-financiering geworden. Het toenemend aantal derde betalerregelingen maakte dat er soms moet worden bijgepast. Blue-bike heeft nog groeiplannen en ambities. Op basis van hun businessplan wil de minister samen bekijken wat mogelijk is. Het is dan zaak van de noden correct in te schatten en te bekijken waar Vlaanderen kan bijspringen.

Minister Weyts is ervan overtuigd dat het fietsdeelsysteem op grotere schaal kan worden toegepast en uitgerold. Tegelijk wil de minister bekijken onder welke voorwaarden dat kan. Private spelers moeten daarin een rol kunnen spelen en de ondersteuningsrol van de Vlaamse overheid moet duidelijk zijn.

Het fietsparkingbeleid is al ruim toegelicht. Men onderzoekt in samenspraak met de NMBS hoe er in autoparkings kan worden samengewerkt in heel Vlaanderen. In aansluiting daarbij kijkt men meteen ook hoe er voor de nodige fietsinfrastructuur kan worden gezorgd. Ook op financieel niveau wordt samengewerkt.

Er zijn 45 fietspunten actief in Vlaanderen en Brussel. Ze worden gefinancierd met een klaverbladfinanciering, die niet thuishoort bij Mobiliteit, maar onder de bevoegdheid Werk ressorteert. De uitbating berust bij mensen uit de sociale economie. De financiering is ook gericht op tewerkstelling vanuit die sector, die zwaar onder druk staat. Het kan evenwel niet de bedoeling zijn zomaar bij te passen omdat anderen zich terugtrekken. Het kabinet is wel steeds contact

blijven onderhouden met de mensen van Fiets en Werk. Daar is de boodschap doorgegeven alvast na te denken over nieuwe formules voor de toekomst. De dienstverlening is voor MOW de sleutel en niet de subsidiëring van werk. Nader onderzoek is wenselijk om af te bakenen welk type van dienstverlening een meerwaarde kan bieden voor de fietser, wie kan instaan voor de exploitatie en ter hoogte van welke punten welke faciliteiten moeten worden uitgebouwd. De suggestie voor een netwerk van publieke herstelkits kan in dat denkspoor meegenomen worden, stelt de minister. Er loopt tevens een actieprogramma bij Mobiliteit 21 – Schakelmobiliteit: de toekomst – dat vergelijkbaar is.

Het Vademecum Fietsvoorzieningen is volgens minister Ben Weyts veel te ruim, het maakt geen keuzes en het is te complex en ondoorzichtig, zo luidt het ook bij de lokale besturen. De minister wil een vereenvoudiging en verduidelijking, en meer uniformiteit – ook wat betreft gelijke ondergrond op de fietstrajecten over verschillende gemeenten. Hij ziet dat echter doorgetrokken als taakstelling in het concept van de vervoersregio's. Samenwerking ziet minister Weyts niet louter op het vlak van organisatie van collectief vervoer, maar ook inzake fietsinfrastructuur. Daar zitten alle partners immers samen: de lokale besturen, AWV en andere partners met een rol inzake mobiliteit.

Het scheiden en ontrafelen van de verkeersstromen van zwakke weggebruikers en autoverkeer wordt toegepast in de mate van het mogelijke. Bij de vraag om invoering van de één-seconderegel aan kruispunten en waarbij fietsers iets sneller groen krijgen dan het andere verkeer, antwoordt AWV dat het de facto uitgaat van het minimaliseren van conflicten tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer. De visie op slimme verkeerslichten somt een aantal mogelijkheden op. De uiteindelijke keuze is maatwerk en locatieafhankelijk, stelt de minister. Dat is beter dan één generieke oplossing.

De één-seconderegel zit al deels vervat in het principe van de voorstart in de tijd. Eén seconde is zeker lang en de impact op de doorstroming kan significant zijn. Er is een meerwaarde voor verkeer dat vertrekt vanuit stilstand, en de praktijk is toepasbaar op fietsers op afgescheiden fietspaden. Bij aanliggende fietspaden stelt zich veeleer een probleem van lichtregeling voor fietsers. In die situatie kan een voorstart in de ruimte uitgewerkt worden, met opstelstroken voor fietsers vóór de auto's. AWV laat ook weten dat al 8 percent van de verkeerslichten met een voorstart in de tijd zijn uitgerust.

Men refereert voor de fietsinvesteringen steevast aan het enige jaar dat ooit zelfs maar in de nabijheid kwam van 100 miljoen euro investeringen, met name 2012. Sindsdien ging het bergaf. De minister wil weer bergop fietsen, stelt hij, en boven die 100 miljoen euro uitkomen. Hij vraagt zich af of het dan zo belangrijk is waar de middelen vandaan komen. De hervorming van het FFEU wordt nog niet onmiddellijk afgerond. Het financiële luik van MOW zou echter geen verlies lijden. De minister zou dat trouwens niet aanvaarden. Er zijn soms middelen uit het FFEU gekomen, maar zolang de doelen bereikt worden, maakt dat ook niet uit, stelt de minister.

Voor de financiële tussenkomst vanuit provincies, Vlaamse overheid en lokale besturen, is de regeling voor het BFF een respectieve verhouding van 40-40-20. In het kader van het Fietsfonds is opgemerkt dat er van het beschikbare budget van 10 miljoen euro, het laatste jaar maar 5 miljoen euro is uitgegeven. De oorzaken zijn divers. De financiering wordt louter toegekend op basis van de infrastructuurwerken zelf. Andere kosten komen niet in aanmerking zoals studiekosten, onteigeningen, werken aan nutsleidingen. Zo ziet het lokaal bestuur zich geconfronteerd met extra kosten. Dat, gecombineerd met budgettaire barre tijden, maakt dat die lokale besturen minder geneigd blijken om te investeren. Zo is er dus minder geïnvesteerd met financiering uit het Fietsfonds.

Daarom stelt men voor om de voorwaarden en mogelijkheden van het Fietsfonds uit te breiden. De minister wil bijvoorbeeld studiekosten in de lijst van betoelaagbare projecten laten opnemen. Onteigeningen ligt moeilijker omdat lokale besturen dan zouden moeten onteigeningsprocedures inzetten en de factuur elders leggen.

De missing links zijn vaak de investeringen die overblijven vanwege de hoge kostprijs. In die gevallen ziet de minister de 100-percentfinanciering als mogelijkheid. De Vlaamse overheid neemt dan ook de 20 percent voor eigen rekening. Dat moet het voor de gemeenten gemakkelijker maken om ja te zeggen, en vooral ook moeilijker om te weigeren. In de lijst van betoelaagbare projecten zouden dan ook de ongelijkgrondse kruisingen, dus kunstwerken onder en boven gewestwegen, opgenomen worden. Ze worden dan ook voor 100 percent betoelaagd.

Wat met educatie en communicatie? De minister wil met het oog op de focus woon-werkverkeer de werkgevers en werknemers sensibiliseren en campagne voeren om hen diets te maken dat er heel wat voordelen zijn aan de fiets als verplaatsingsmodus, ook financiële en fiscale. Wat dat betreft, stuit men nogal eens op ongeloof, onder meer over de fietsvergoeding van 0,22 euro per kilometer die is vrijgesteld van inkomstenbelasting en sociale zekerheidsbijdrage. Dat kan tellen als een bedrijfsuitgave en het geldt ook voor elektrische fietsen. Ook de uitgaven ter promotie van het gebruik van de fiets zijn voor 120 percent aftrekbaar van de vennootschapsbelasting, dus ook de douches.

De minister erkent dat naast een stijging van het aandeel fiets in het woon-werkverkeer er zich ook een lichte daling voordoet in het aandeel woon-schoolverkeer. Men zou met het oog daarop een campagne lanceren rechtstreeks naar ouders. Focus is de perceptie van onveiligheid. Er moet over gepraat worden, met de cijfers ernaast ter staving van hun ongelijk. De minister wil hun vragen alvast meer rechttoe rechtaan benaderen.

Verkeerseducatie ziet de minister nog altijd het liefste opgenomen in de eindtermen. Minister Hilde Crevits is daarvoor een bondgenoot. De vraag leeft trouwens ook bij leerkrachten, die het zelf willen kunnen bijbrengen. Studenten in het middelbaar staan ook dicht bij dat moment van integratie in het verkeer.

1.8. Aanvullende vragen en antwoorden

Marino Keulen ziet het potentieel van de elektrische fiets breed. Er worden stappen voorwaarts gezet in het kader van woon-werkverkeer en mensen op de fiets krijgen, van voertuigen van de weg halen, van mensen op zekere leeftijd nog verkeersactief te houden, niet met de wagen. Ook wat betreft de plaats van de elektrische fiets op de weg heeft het lid graag duidelijkheid.

Joris Vandenbroucke hoorde van de minister een duiding van voorliggend beleidsplan. Hij stelt zelf vertrokken te zijn van de beloftes en aankondigingen van het voorgaande anderhalf jaar. De verwachtingen waren te hoog gespannen, leert hij.

Wanneer mag het meerjareninvesteringsprogramma voor perspectief biedende projecten verwacht worden?

Renaat Landuyt vindt het van belang te weten of het gaat om een gedragen en gedreven plan, 'gedregen' zoals een goede West-Vlaming het zou stellen, oppert hij. Het zet het beleid bij uitvoering kracht bij als de lokale medewerkers weten dat het een plan is van de regering en niet louter van de minister, stipt hij aan.

Er is een mentaliteitswijziging ingezet, ook bij de Vlaamse administratie, wat betreft de fietsreflex. Ooit was de aangeduide fietsambtenaar de enige die nooit op de fiets stapte. De dame in kwestie was alleen theoretisch onderlegd. De fietsreflex is van belang om beleidslijnen door te zetten. Daarom apprecieert het lid de oefening die is gemaakt. Hij wijst echter op het gevaar van de theorie en praktijk van trajecten. Er wordt al te gemakkelijk uitgegaan van de redenering dat de auto overal mag rijden en dat de fietsen trajecten krijgen. Daar schort iets met de fietsreflex. Elk ontwerp van weg moet rekening houden met de fietsen. Trajecten uitbouwen leidt er vaak toe dat men wegen markeert als 'niet voor fietsers'. Brugge is daarvan afgestapt en is ervan uitgegaan dat elke weg, met uitzondering van autosnelwegen, fietsvriendelijk moet zijn, zelfs op industrieterreinen.

Renaat Landuyt stelt voor het fietsplan van Brugge naast het plan op Vlaams niveau te leggen, vanuit de eigen gedachte dat lokale besturen het beter weten en meer inzicht hebben ter zake. Het lid overhandigt plechtig het document aan de minister.

Björn Rzoska veronderstelt dat ook zijn verwachtingen te hoog gespannen waren. Hij is optimist van nature en wil alvast een heel stuk meegaan in wat wordt gesteld.

De snelle elektrische fiets houdt een groot potentieel in voor woon-werkverkeer. De plaats op de weg daarvoor is een uit te maken zaak, vindt ook hij. Het lid hoopt alvast dat het niet wordt beschouwd als voertuig dat op de weg moet gebracht worden. Tegelijk is hij het ermee eens dat die snelle fietsen in een aparte categorie moeten worden ondergebracht, tussen fiets en bromfiets. Voor hem hoort hij op het fietspad thuis.

Op gewestwegen komt de fietser nog geregeld de zogenaamde moordstrookjes tegen. Het zijn smalle met stippellijnen afgebakende fietsstroken, waarop elke fiets het moeilijk heeft, met daarna een ruimte van 20 centimeter en dan een volle witte streep. Als er op een gewestweg dan een bus of vrachtwagen passeert die 70 kilometer per uur rijdt, is de impact voor de fietser voelbaar. Dat is een werkpunt, geeft het lid aan.

Er is een mentaliteitswijziging nodig en het lid ziet daartoe ook wel aanzetten in het fietsbeleidsplan. Bepaalde infrastructuur uit het verleden is ingericht op de maat van de auto. Dat omkeren zal niet eenvoudig zijn. Tegelijk is hij het eens met de redenering dat infrastructuur voor iedereen veilig en fietsvriendelijk ingericht moet worden. *Björn Rzoska* legt de verantwoordelijkheid voor het feit dat dat niet zo is niet louter bij de minister, maar net zo goed bij zijn voorgangers en AWW. Hij zag zich als fietser geconfronteerd met plekken waar het wegdek van een autoweg opnieuw geasfalteerd was en het fietswegdek niet. Het omgekeerde zou niet gepikt worden.

Wat betreft de fiets-o-strades, lijkt het belang ervan duidelijk, maar bijvoorbeeld op de route Mechelen-Brussel, die de minister heeft geopend, zijn delen schitterend en andere delen problematisch. Er zijn weefbewegingen en men komt tussen gewoon verkeer. Soms gaat men weg van de fiets-o-strade en is het zoeken naar het bordje om er weer op te raken. Het lid oppert het idee om met kleurstroken te werken. Op sommige delen is de ondergrond anders en zijn de goede delen waar men snelheid kan halen onderbroken. Soms moet men om een bos heen en het lid rijdt er liever door waar mogelijk. Het aanpikken blijkt hier en daar moeilijk. In Mechelen zijn er een aantal punten waar de doorstroming cruciaal maar niet aanwezig is. Op sommige secundaire wegen moet men stoppen voor de auto's, terwijl er ook afremmingsinfrastructuur voor de auto's is. Nederland heeft dat omgedraaid. Daar was hij al aan het remmen omdat er

verkeer kwam op kleinere gewestwegen, maar dat hoefde niet. De cultuur is er omgekeerd: de fiets-o-strade heeft voorrang. Het comfort verbeteren overtuigt meer mensen om de fiets te nemen, verzekert Björn Rzoska, en zeker de groep die op 15 tot 20 kilometer afstand van het werk woont.

De minister reikt het lid de hand om er samen werk van te maken. Ook de monitoring is van belang, net als de resolutie uit de voorgaande legislatuur die de fiets centraal wilde stellen in het woon-werkverkeer en breed gedragen werd. Goede infrastructuur is de sleutel, herhaalt Björn Rzoska nogmaals en hij hamert erop dat zijn traject zeker nog 15 minuten sneller kan.

Lies Jans meent te mogen stellen dat het fietsbeleidsplan een prima vertrekpunt is. Iedereen wil er constructief aan meewerken en dat vindt het lid positief. De rol van elke speler en van het Fietsteam zou duidelijk afgebakend worden en dat is goed, stelt ze. Het is van belang voor de realisatie van projecten dat er een trekker is en er met iedereen overlegd wordt. Het is essentieel dat er naar de lokale besturen en hun expertise geluisterd wordt, onderstreept Jans nogmaals.

De 100 miljoen euro lijkt haar een duidelijk signaal en ze hoopt dan ook dat de minister dat aanhoudt als streefcijfer. Het lid is vooral blij dat er een evolutie is van IFI als wenslijst naar een realisatieplan.

Wat met de analyse van fietsongevallen? De minister wil ouders geruststellen door hen met cijfers aan te tonen dat hun ongerustheid onnodig is. Hoe denkt de minister die analyse van data over fietsongevallen verder aan te pakken? Gaan alle partners samen om de tafel zitten? Speelt het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid een rol of komt het Fietsteam daar meer in de kijker?

Monitoring maakt dat de commissie de opvolging goed kan opnemen.

Martine Fournier herinnert zich van een werkbezoek aan Goes in Nederland dat daar 50 percent van het woon-werkverkeer over afstanden tot 7,5 kilometer met de fiets gebeuren. De mentaliteitsomslag in Vlaanderen vergt dus nog enig werk, stelt ze.

Wat betreft de Blue-bikes zou de minister bijspringen, en het lid gaat ervan uit dat hij het dan heeft over financiën. Het concept wordt doorgaans in verband gebracht met fietspunten, die met klaverbladfinanciering worden gevoed. Als dat via Werk en Sociale Economie verloopt, gaat het lid ervan uit dat ook minister Liesbeth Homans voor het behoud van fietspunten is. Dan kan het niet zo moeilijk zijn om een regeling uit te werken om de dienstverlening op de fietspunten te verzekeren, veronderstelt Martine Fournier.

Kan de minister een timing geven voor de aanpassing van het vademecum?

Martine Fournier verwacht dat er aan het fietsbeleidsplan nog extra maatregelen en stappen gekoppeld worden en hoopt op geregelde tijdstippen een stand van zaken te krijgen en in de commissie de discussie mee te kunnen opnemen.

Minister *Ben Weyts* laat weten dat voor de plaats van de elektrische fiets op de weg een bevoegdheidsverdeling met het federale niveau geldt. Er is intussen wel een koninklijk besluit goedgekeurd, specifiek met betrekking tot de categorisering van de speed pedelecs, onder meer de verplichte helmduch, die eerder nog volledig onder de regelgeving van bromfietzers ressorteerde. Het is dus federale bevoegdheid. De elektrische fiets wil de minister alvast niet naar de weg verbannen maar hij krijgt wel steeds meer klachten van voetgangers en fietsers die zich ergeren aan en zorgen maken over de verkeerveiligheid van de speed pedelecs. De plaats op voet- en fietspaden is al vaak beperkt, stelt de minister.

Het meerjareninvesteringsprogramma wil hij nog voor de zomer kunnen voorleggen.

Voor de fiets-o-strades wil hij in een uniforme bewegwijzering voorzien en een gelijkaardige look en feel bewerkstelligen. Een moeilijker opdracht is een aangepast statuut waarin de voorrangslógica gehanteerd kan worden. De minister maakt wel voorbehoud voor kruisingen waar fietsers moeilijk zichtbaar zijn. Daar is het moeilijker als men verkeersveiligheid als prioriteit wenst aan te houden.

Aan de werkkamer Evaluatie in het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid is met betrekking tot de fietsongevallen de opdracht gegeven om werk te maken van een betere analyse. Dat gebeurt in afstemming met het instituut voor de accidentologie dat werd aangekondigd door federaal minister Jacqueline Galant. Er is niks meer over vernomen.

De aanpassing van het Vademecum Fietsvoorzieningen is niet eenvoudig en wil men afronden tegen eind 2017.

Lies JANS,
voorzitter

Paul VAN MIERT,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BFF	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
DS	De Scheepvaart
EFRO	Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven
Fiets-GEN	Fiets-Gewestelijk Expresnetwerk
GBC	gemeentelijke begeleidingscommissie
IFI	Integraal Fietsinvesteringsprogramma
iGBC	intergemeentelijke begeleidingscommissie
Infrabel	Infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegnet
MER	milieueffectenrapport
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OV	openbaar vervoer
OVG	onderzoek verplaatsingsgedrag
RMC	regionale mobiliteitscommissie
STOP	eerst stappers, dan trappers, dan openbaar en tot slot privévervoer
SWOT	sterkte/zwakteanalyse (strengths, weaknesses, opportunities, threats)
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal