

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2002-2003

28 januari 2003

GEDACHTEWISSELING

over het ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Robert Voorhamme**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heer Jan Verfaillie ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Koen Helsen, Patrick Lachaert ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Frans Wymeersch ;

mevrouw Hilde Claes, de heer Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jos Bex.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Freddy Sarens, Eddy Schuermans, Paul Van Malderen ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Didier Ramoudt, Jul Van Aperen, Marc Van den Abeelen ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren Jacky Maes, Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jan Loones.

INHOUD

	Blz.
I. Toelichting van de minister	4
II. Voorstelling van het Fietsplan	6
II.1. Voorstelling van het Totaalplan Fiets door de Mobiliteitscel van de Vlaamse Gemeenschap	6
II.2. Bespreking : vragen van de leden en antwoorden	9

DAMES EN HEREN,

De heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, stuurde begin november 2002 het door de Vlaamse regering goedgekeurde ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets naar de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie. De leden van de Commissie kregen bij verzending begin november 2002 een cd-rom van dit Totaalplan Fiets ; medio januari 2003 werd op verzoek van de Commissie een gedrukt exemplaar van dit plan overgezonden. Deze Commissie nam in januari 2003 dit ontwerp Fietsplan in behandeling.

Op 14 januari 2003 verstrekte de minister een algemene toelichting bij dit ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets. De Commissie besliste de auteurs van het ontwerp, met name de Mobiliteitscel van de Vlaamse Gemeenschap, uit te nodigen om het plan te presenteren. Deze presentatie vond plaats op 21 januari 2003.

Er is discussie binnen de Commissie over de finaliteit van deze parlementaire bespreking van dit Totaalplan Fiets. De minister verklaart dat dit ontwerp Totaalplan op de vergadering van 25 oktober 2002 van de Vlaamse regering als mededeling geagendeerd werd. Vermits er geen opmerkingen geformuleerd werden, wordt dit ontwerp Totaalplan als goedgekeurd beschouwd.

Op de vraag van de heer Carl Decaluwe of dit plan besproken werd in een interkabinettenwerkgroep, wordt gemeld dat er omtrent dit ontwerp Totaalplan Fiets geen overleg was. De minister meldt dat dit Fietsplan thans in uitvoering is.

De CD&V is verwonderd dat dit Fietsplan goedgekeurd werd door de regering terwijl diezelfde regering het kader waarbinnen dit Fietsplan gesitueerd is, met name het Mobiliteitsplan Vlaanderen, nog steeds niet goedgekeurd heeft.

Op de vraag van de CD&V of de minister het eens is dat het parlement dit Fietsplan bepreekt en werkt naar een resolutie met concrete aanbevelingen, verklaart de minister dat hij dit een goede werkwijze vindt. Hij benadrukt wel dat de CD&V vragende partij was om dit Totaalplan hier in het parlement te bespreken.

De heer Robert Voorhamme vindt het een goede zaak dat de parlementsleden geïnformeerd worden over dit Fietsplan maar hij betwijfelt of het parlement, vermits dit Fietsplan al door de regering

goedgekeurd werd en in uitvoering is, nog een resolutie moet stemmen. Hetzelfde lid is van oordeel dat vooral de lokale overheden rekening dienen te houden met dit Totaalplan Fiets. Fietsbeleid is trouwens in een meerderheid van de gemeenten nog steeds geen prioriteit.

Er is een consensus binnen de Commissie om de administratie, i.c. de Mobiliteitscel van de Vlaamse Gemeenschap, uit te nodigen om dit Fietsplan te presenteren. Nadien zal de Commissie oordelen of het zinvol is om hoorzittingen te organiseren en of een politieke bespreking van dit Fietsplan nuttig is.

I. TOELICHTING VAN DE MINISTER

In juni 2001 heeft de Vlaamse administratie het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen voorgelegd aan het Vlaams Parlement. De doelstellingen van het mobiliteitsplan situeren zich op het vlak van bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en zorg voor het behoud van natuur- en milieukwaliteit. Besprekingen van dit ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen in het Vlaams Parlement leidden tot een resolutie die op 8 mei 2002 door de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement werd aangenomen. Ook in deze resolutie wordt reeds ruim aandacht besteed aan het fietsverkeer. Zo wordt er bijvoorbeeld m.b.t. het beleid inzake leefbaarheid een centrale rol gereserveerd voor het fietsverkeer.

Het voorliggende ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets betekent een verdere uitdetaillering van het Mobiliteitsplan Vlaanderen op het niveau van het fietsen. In het Vlaams regeerakkoord was er immers ook een aparte uitdetaillering voor het fietsbeleid voorzien en was er uitdrukkelijk sprake van het feit dat de Vlaamse regering een Vlaams Totaalplan Fiets zou opstellen. Het departement Leefmilieu en Infrastructuur van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap kreeg van de minister de opdracht om een ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets op te stellen.

Het belang van dergelijk plan wenst de minister kort even toe te lichten. Het is voor de eerste keer dat zo'n omvattend plan m.b.t. het fietsen in Vlaanderen is opgesteld. Ook een aantal andere Europese landen hebben in het recente verleden een Totaalplan Fiets opgesteld (zoals Nederland, Duitsland) of zijn er momenteel volop mee bezig. Het opstellen van een dergelijk plan weerspiegelt de behoefte om de fiets als belangrijk onderdeel van de mobiliteitsproblematiek te erkennen en de fiets precies in het mobiliteitsgebeuren een belangrijke

rol te laten opnemen. Indien een overheid het fietsbeleid ernstig neemt, heeft ze een plan nodig dat de krachtlijnen en de contouren vastlegt. Vlaanderen wil ook hier een voorbeeldrol op zich nemen. In dit ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets wordt de beleidsstrategie rond fietsbeleid voor de planperiode 2002-2010 uitgezet.

Belangrijk om ook te vermelden is dat de Vlaamse administratie dit Totaalplan niet alleen heeft opgesteld. Er was immers zowel een stuurgroep als een expertengroep die de opmaak van dit Totaalplan begeleidde. Zo maakten bijvoorbeeld ook vertegenwoordigers van de Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten en de Vlaamse Vereniging van Provincies deel uit van de stuurgroep. Ook de belangrijkste gebruikersorganisatie van de fietser in Vlaanderen, met name de Fietsersbond, heeft tijdens de opmaak van dit plan ten volle zijn inbreng kunnen doen. Het feit dat de Fietsersbond en afgevaardigden van gemeenten en provincies aan dit Totaalplan hebben meegewerkt, kan het ongetwijfeld een groter draagvlak in Vlaanderen verlenen.

De algemene beleidslijnen rond het fietsbeleid die uitgezet zijn binnen het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen krijgen dus concrete vorm in het voorliggende Totaalplan Fiets. De doelstellingen van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn ook de basisdoelstellingen van het Totaalplan Fiets. Het Totaalplan Fiets tracht deze doelstellingen te ondersteunen vanuit twee centrale doelstellingen voor het Vlaamse fietsbeleid. De twee concrete operationele doelstellingen van dit Totaalplan Fiets zijn de bevordering van het fietsgebruik en de vergroting van de verkeersveiligheid voor fietsers. Zo moet het aandeel van de fietsverplaatsingen in het totaal aantal verplaatsingen stijgen van 15% in 2000 naar 19% in 2010. Dit is een stijging van het aantal fietsverplaatsingen met 27% t.o.v. 2000 (eerste doelstelling). Verder is het ook zo dat tegen 2010 het aantal fietsslachtoffers (doden en zwaargewonden) t.o.v. 2000 moet verminderen met 50% en dit ongeacht het toenemend gebruik van de fiets (tweede doelstelling).

Het ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets bestaat uit vier hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk "Fiets in beeld" gaat in op de historische ontwikkeling van het fietsen en het fietsgebruik. In hoofdstuk twee "Doelstellingen en strategie Totaalplan Fiets" worden de doelstellingen en de strategie van het Totaalplan Fiets omschreven en vertaald in een aantal strategische keuzes. Hoofdstuk drie "Maatregelen Totaalplan Fiets" vertaalt deze doelstellingen en strategische keuzes concreet naar een fietsbeleid in het veld. Hoofdstuk vier "Geïntegreerde aanpak van het fietsbeleid" beschrijft het organisatorische

kader waarin het fietsbeleid uitgevoerd zal worden. De bijlage omvat heel wat kaartmateriaal inzake het fietsverkeer zodat visualisatie ook op deze manier mogelijk wordt.

Het ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets stond als mededeling op de vergadering van de Vlaamse regering van 25 oktober 2002 en het document werd op 4 november 2002 aan de bevoegde commissie van het Vlaams Parlement overgemaakt. Uiteraard zal in de toekomst dit Totaalplan via allerlei instrumenten verder verdiept en geoperationaliseerd dienen te worden. Via deze verdere operationalisering kan dit Totaalplan dan uitgroeien tot het referentiekader voor het fietsbeleid van gewest, provincies en gemeenten. Ook een verdere goede samenwerking met de Fietsersbond zal hier van wezenlijk belang zijn.

Uiteraard zijn de afgelopen jaren reeds verschillende initiatieven genomen ten voordele van de fietser. Tot midden de jaren '90 werd er slechts 12.5 miljoen euro vrijgemaakt voor de aanleg van fietspaden langs de Vlaamse gewestwegen. Sinds 2001 wordt er 75 miljoen euro uitgetrokken voor de aanleg van fietspaden langs de gewestwegen. Ook de volgende jaren zullen deze bedragen worden vrijgemaakt om de inhaaloperatie m.b.t. de aanleg van fietspaden verder te zetten. In 2001 is eveneens het Vlaams provinciaal fietsroutenetwerk tot stand gekomen. Ook op dit terrein was er sprake van een goede samenwerking tussen gewest en provincie. Verder dient de opmaak van het Vademecum Fietsvoorzieningen er voor te zorgen dat de fietspaden langs de Vlaamse gewestwegen op een oordeelkundige manier aangelegd en onderhouden worden. Ten slotte deelt de minister mede dat de komende vijf jaar jaarlijks een bedrag van 100 miljoen euro wordt uitgetrokken voor het wegwerken van de zwarte punten in Vlaanderen. Deze maatregel zal de verkeersveiligheid van de fietser ongetwijfeld ten goede komen.

Het ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets kan als een verdere katalysator optreden om het fietsbeleid op alle niveaus (federaal, gewestelijk, provinciaal en gemeentelijk) blijvend op de voorgrond te plaatsen. Ook naar het federale niveau toe worden in dit Totaalplan een aantal voorstellen geformuleerd op het vlak van bijvoorbeeld de fiscaliteit. Ook de samenwerking met de provincies en de gemeenten in het kader van dit Totaalplan zal in de toekomst zeer belangrijk blijven.

Met de opmaak van dit Totaalplan zet het Vlaamse Gewest opnieuw een stap in de goede richting van een fietsvriendelijker Vlaanderen.

II. VOORSTELLING VAN HET FIETSPLAN

II.1. Voorstelling van het Totaalplan Fiets door de Mobiliteitscel van de Vlaamse Gemeenschap

De heer Reginald Keynaert, hoofd Mobiliteitscel Vlaamse Gemeenschap : De opmaak van het Vlaams Totaalplan Fiets vindt zijn oorsprong in het regeerakkoord. Bij het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2001-2002 hebben we vastgesteld dat het fietsbeleid in het kader van de multimodale bereikbaarheid een grote rol heeft gespeeld. We hebben toen gesteld dat het essentieel is om een dergelijk beleid gedetailleerd uit te werken als onderdeel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Vervolgens zijn we gestart met de opmaak van het ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets.

Er was al heel wat voorbereidend werk geleverd. Zo hebben diverse werkgroepen het fietsbeleid thematisch behandeld. Verder werd er samengewerkt met de Vlaamse provincies om per provincie een ontwerp van een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk op te maken. Dat is eveneens verwerkt in het ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets. Onze ingenieurs en andere fietsexperts hebben voorts gewerkt aan het vademecum van de fietsinfrastructuur. Ook dat is opgenomen in het ontwerp Totaalplan Fiets.

Vervolgens werd een stuurgroep opgericht voor de begeleiding van de opmaak van het plan. In die stuurgroep waren alle betrokken actoren in Vlaanderen vertegenwoordigd : het kabinet van de bevoegde minister ; de VVSG, de Vereniging van de Vlaamse Provincies, de Fietzersbond, de administratie van wegen en waterwegen (AWV en AWZ), AROHM en AMINAL, De Lijn en de NMBS. Het ontwerpplan is ook op een wetenschappelijke basis getoetst. De Vlaamse regering heeft er kennis van genomen en we zullen het inhoudelijk voorstellen.

Het is de bedoeling dat alle betrokkenen het ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets (VTF) gebruiken als voorlopige leidraad om het beleid te realiseren. Er zijn al aanzienlijke budgetten uitgetrokken om delen van de fietsroutenetwerken te operationaliseren. Het is de bedoeling daarmee voort te gaan, rekening houdend met de strategie en de doelstellingen uitgewerkt in het ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets.

Ten slotte deel ik nog mee dat we op de persconferentie van diverse kanten positieve reacties gekregen, vooral van de Fietzersbond.

De heer Lieven Raes, medewerker Mobiliteitscel : Het ontwerp Totaalplan Fiets bestaat uit vier hoofdstukken, met een duidelijke logica. Het eerste hoofdstuk geeft een stand van zaken van de fiets en het fietsbeleid, met onder meer het gebruik van de fiets, de verkeersveiligheid, het recent gevoerde fietsbeleid.

In hoofdstuk twee worden op basis van de conclusies uit het eerste hoofdstuk de doelstellingen en de strategie van het Vlaams Totaalplan Fiets bepaald. Het derde hoofdstuk gaat over de maatregelen die in dienst staan van de realisatie van de strategie. Het vierde hoofdstuk 'Integrale aanpak van het fietsbeleid' gaat in op een aantal kritieke randvoorwaarden die nodig zijn om de strategie en de maatregelen op het terrein uit te voeren.

In het eerste hoofdstuk 'Fiets in beeld' licht ik een aantal cijfers toe. De eerste cijfers (van Eurostat) betreffen het fietsgebruik in Vlaanderen en Europa. Vooral Nederland en Denemarken kennen een zeer hoog fietsgebruik in vergelijking met de rest van de Europese lidstaten.

België staat op de derde plaats en zit duidelijk boven het Europese gemiddelde van de 15 Europese lidstaten. De positie die België in Europa inneemt, is voor een belangrijk deel te danken aan het fietsgebruik in Vlaanderen. In vergelijking met Nederland en Denemarken is er nog een heel duidelijke groeimarge aanwezig en mogelijk.

Verder kunnen we duidelijk stellen dat er een duidelijke basis aanwezig is voor een fietsbeleid in Vlaanderen. Volgens Europese normen wordt er vrij veel gefietst. We kunnen besluiten dat er al een fietscultuur in Vlaanderen is.

Uit de tabel over de relatie tussen fietsgebruik en de afstand van de verplaatsing blijkt dat de fiets vooral gebruikt wordt bij verplaatsingen tot 7,5 km. Vooral de verplaatsingen tussen 1 à 2 km scoren hoog. Er zijn ook veel autoverplaatsingen tussen 3 en 5 km. Er zijn voldoende mogelijkheden om het fietsgebruik te verhogen.

Het gebruik van het openbaar vervoer stijgt vooral als de afstand groter wordt. Fiets en openbaar vervoer zijn dus niet zozeer concurrerende maar complementaire vervoersmodi. De fiets speelt een belangrijke rol bij het voortransport. Fiets en openbaar vervoer kunnen samen dus lange autoritten vervangen.

Uit de grafiek over het reismotief blijkt dat het volgen van onderwijs met ongeveer 20 procent het be-

langrijkste motief is voor het fietsgebruik. Ook winkelen, werken en ontspanning en cultuur zijn belangrijk. Als men de andere vervoersmodi ernaast plaatst, wordt duidelijk dat de fiets het belangrijkste vervoersmiddel is voor het volgen van onderwijs. Ook bij het recreatief gebruik heeft de fiets in verhouding een groot marktaandeel.

De volgende grafiek handelt over de verkeersveiligheid voor fietsers. Het aantal doden, dat sinds 1991 daalde, kent sedert 1997 een stijging. Het aantal zwaar gewonde fietsers is sinds 1991 constant gedaald. Daaruit blijkt dat ongevallen met fietsers vaak een ernstige afloop kennen.

Voorts wil ik een aantal recente beleidsinitiatieven bespreken. Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen bevat een heleboel maatregelen die een invloed kunnen hebben op het fietsgebruik, onder meer parkeerbeleid en fiscaliteit. In het gemeentelijke mobiliteitsconvenantbeleid zijn er een aantal modules die een impact hebben op de realisatie van fietsinfrastructuur. Daarnaast leggen ook de beleidsplannen die deel uitmaken van de gemeentelijke mobiliteitsplannen, de nadruk op het fietsbeleid.

Het provinciaal bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk is een samenwerking tussen provincies en het Vlaamse Gewest. Dat netwerk omvat ongeveer 11.000 km wegen. Er is ook het vademecum fietsvoorzieningen dat de ontwerprichtlijnen bevat. Er is een inhoudstafel daarvan gevoegd bij het ontwerp VTF.

Er zijn ook tal van initiatieven, die fietsinfrastructuur mee financieren, genomen in landinrichtingsprojecten en ruilverkavelingen. Voor het beleid van de gemeenten kan ik verwijzen naar het voornoemde gemeentelijke mobiliteitsconvenantbeleid. Verschillende gemeenten nemen maatregelen om het fietsgebruik te bevorderen, een aantal onder hen heeft zelfs een fietsbeleidsplan.

Ten slotte is er het beleid van VVM-De Lijn. De Lijn bouwt fietsinfrastructuur nabij bepaalde haltes, meestal de hoofdhalttes. Concluderend kan ik stellen dat er de laatste jaren veel waardevolle initiatieven genomen zijn die een impact hebben op het fietsbeleid en het Vlaams Totaalplan Fiets.

Het tweede hoofdstuk gaat over de doelstellingen en de strategie. De eerste doelstelling van het VTF is het verhogen van het fietsgebruik. Het aandeel van de fietsverplaatsingen in het totale aantal verplaatsingen moet stijgen van 15 procent in 2000 naar 19 procent in 2010. Dat is een stijging van 38

procent. Daarbij wordt rekening gehouden met de te verwachten toename van het totale aantal verplaatsingen.

Een tweede doelstelling is het verhogen van de verkeersveiligheid. Tegen 2010 moet het aantal fietsslachtoffers, doden en zwaargewonden, ten opzichte van 2000 verminderen met 50 procent, ongeacht het toenemend gebruik van de fiets. Op lange termijn willen we een slachtoffervrij verkeerssysteem.

Over het verband tussen de twee operationele doelstellingen kunnen een aantal vragen gesteld worden. Is het bevorderen van het fietsen aanvaardbaar zolang er jaarlijks meer dan 100 fietsers verongelukken? Zijn beide doelstellingen tegenstrijdig? Er wordt meer gefietst in veilige gebieden dan in onveilige. Ondanks een stijging van het wegverkeer en een stagnering van het gebruik van de fiets, is er geen stijging van het aantal doden en zwaargewonde fietsers in de periode 1991-2000.

Het uitgangspunt is dat het verhogen van de verkeersveiligheid de voorwaarde is om het fietsgebruik te bevorderen. Ik benadruk dat de verkeersveiligheid de absolute voorwaarde is. Beide ambities zijn nauw verbonden maar naar gelang van de situatie kan de prioriteit verschillen, bijvoorbeeld in buiten- of kerngebieden. De aanpak mag niet alleen uitgaan van het fietsbeleid, maar moet oog hebben voor het volledige mobiliteitsbeleid.

De strategie is dus afhankelijk van het gebied. We hanteren een volgende indeling in ruimtelijke gebieden: stedelijke gebieden en hun toestroom, en de landelijke kernen staan tegenover de gebieden buiten de stedelijke gebieden en de landelijke kernen.

Bij de strategie zijn er een aantal prioriteiten bepaald. Het is de bedoeling om specifiek in te spelen op de verkeersveiligheid door aangepaste maatregelen te nemen, die gebieds- of doelgroepgericht kunnen zijn. Voor specifieke doelgroepen zoals scholieren en werknemers zullen speciale acties ondernomen worden.

De twee volgende figuren tonen de noodzaak van een ruimtelijke differentiatie aan. Potentiekaarten geven de concentraties van de fietsverplaatsingen aan. Alle kaarten zijn bij het verslag gevoegd. Uit de potentiekaart van het gebied Poperinge-Ieper blijkt dat de fiets veel gebruikt wordt in de kernen, de invalswegen, de verbindingen tussen de gebieden en een aantal gemeentelijke kernen. De andere delen hebben een lagere potentie. Op basis van

de kaarten maken we een indeling in stedelijke gebieden en hun toestroom en landelijke kernen enerzijds en de overige gebieden anderzijds.

Zowel binnen als buiten de bebouwde kom gebeurt ongeveer de helft van de ongevallen met fietsers op kruispunten. Het aantal ongevallen is groter binnen de bebouwde kom, maar erbuiten hebben ze zwaardere gevolgen.

In de eerste plaats bekijken we de stedelijke gebieden en hun toestroom en de landelijke kernen. De strategie daar is een zo groot mogelijke stijging van het aantal fietsverplaatsingen en de aanpak van de verkeersonveiligheid. We hanteren daarbij een aantal principes. Het is de bedoeling om veilig en comfortabel fietsen langs het volledige verplaatsings-traject mogelijk te maken door de realisatie van een aaneengesloten netwerk van fietsinfrastructuur.

In die gebieden is de potentie van het fietsgebruik het hoogst. We willen het verkeer scheiden waar nodig en mengen waar mogelijk door de aanleg van infrastructuur, maatregelen om de snelheid te verlagen en verkeersmanagement. Het gaat onder meer om voetgangersgebieden, verkeersluwe gebieden en eenrichtingsstraten. Naast de aanpak van de infrastructuur moeten ook specifieke doelgroepen, onder meer jongeren en werknemers, gestimuleerd worden.

In de overige gebieden wordt de verkeersveiligheid verhoogd door het aanpakken van de onveilige punten en via de strikte scheiding van het fietsverkeer en het gemotoriseerde verkeer. Dit laatste gebeurt door infrastructurele maatregelen, door een doordacht verkeersmanagement, bijvoorbeeld het uitwerken van een netwerk van trage wegen, en door een specifieke aanpak van de toeristische routes.

In het derde hoofdstuk komen verschillende types van maatregelen aan bod : de dragende maatregelen, de kaderstellende maatregelen en de ondersteunende maatregelen.

De dragende maatregelen zijn de directe maatregelen op het veld : zij hebben een rechtstreekse impact op het gebruik van de fiets en de fietsveiligheid. Zij zijn cruciaal in het Totaalplan. Zij omvatten de realisatie en het onderhoud van fietsroutenetwerken in en naar de stedelijke gebieden en hun toestroom, in de landelijke kernen en de nageoeg aaneengesloten kernen.

Verdere dragende maatregelen zijn de aanpak van gevaarlijke punten buiten de bebouwde kom, de snelheidsverlaging op gewest- en gemeentewegen, de herwaardering en de heraanleg van 'trage wegen', de uitbouw van comfortabele en veilige fietsenstallingen, niet alleen bij herkomst- en bestemmingsplaatsten, maar ook bij stations en belangrijke haltes van het openbaar vervoer, een efficiënte ruimtelijke ordening van activiteiten, en het voeren van een restrictief parkeerbeleid.

De kaderstellende maatregelen zijn maatregelen waarbij via interne regelingen, overleg en afspraken met andere beleidsniveaus en lokale beleidsspelers, wordt gezorgd dat het beleid kan uitgevoerd worden. Hieronder verstaan we : de regelgevende maatregelen, bijvoorbeeld het verplichten van de dodehoekspiegel en het toelaten van fietsen op de vrije busbanen, en de fiscale maatregelen, bijvoorbeeld het voor de werkgever fiscaal aftrekbaar maken van de aankoop van fietsen, accessoires en kledij. Andere kaderstellende maatregelen zijn de maatregelen met betrekking tot de handhaving, de preventie en de educatie, bijvoorbeeld het invoeren van fietsvaardigheid als verplicht vak op school, en de maatregelen met betrekking tot de organisatie.

De ondersteunende maatregelen ten slotte zijn die maatregelen die het lokale fietsbeleid ondersteunen en stimuleren. Ze zijn doelgroepgericht en hebben betrekking op kennisverspreiding en -ontwikkeling door het uitwisselen van informatie en ervaringen tussen steden en gemeenten onderling of met andere Europese landen. Derde ondersteunende maatregel is de instrumentontwikkeling. Hieronder wordt verstaan het opmaken van een evaluatie-instrument voor en het bijsturen van het fietsbeleid.

In hoofdstuk vier wordt gewezen op zes kritieke randvoorwaarden voor de integrale aanpak van het fietsbeleid. Eerste voorwaarde is de bestuurlijke integratie van het Vlaams Totaalplan Fiets, zowel horizontaal (het Totaalplan moet passen in het Vlaams Mobiliteitsplan) als verticaal (planning met provincies, steden en gemeenten). Ook een efficiënte samenwerking en communicatie tussen de verschillende beleidsniveaus is een must. Verder is op de verschillende beleidsniveaus een personeelskader met de nodige expertise inzake fietsgebruik noodzakelijk. De drie andere voorwaarden zijn het bijstellen van de bestaande beleidsinstrumenten met het oog op een efficiënte uitvoering van het Vlaamse fietsbeleid, het plaatsten van het fietsbeleid in het perspectief van de potentiële gebruiker en het ter beschikking stellen van voldoende finan-

ciële middelen voor de noodzakelijke infrastructuur.

De huidige middelen voor fietsinfrastructuur volstaan voor de uitvoering van het fietsroutenetwerk langs gewestwegen. Zij wordt, omwille van de relatie met andere projecten als doortochten en zwarte punten, concreet ingevuld in de financiering van het “Mobiliteitsplan Vlaanderen”. Principieel wordt geïnvesteerd in de infrastructuur met de hoogste potentie en de beste kosten-batenverhouding.

Het Vlaamse Gewest speelt een complexe rol in het Totaalplan. In zijn rol als uitvoerder zit tevens een voorbeeldfunctie vervat, terwijl het er door regelgeving en organisatie moet voor zorgen dat een degelijk fietsbeleid kan uitgevoerd worden. Tegelijkertijd moet het Vlaamse Gewest er door ondersteuning, kennisverspreiding, instrumentontwikkeling en samenwerkingsovereenkomsten voor zorgen dat dit beleid inderdaad zal uitgevoerd worden.

II.2. Bespreking : vragen van de leden en antwoorden

De heer Jean Geraerts : Het gebruik van de fiets ligt het hoogst in Denemarken en in Nederland. Direct daarna volgt Vlaanderen. U zegt dat wij moeten proberen deze achterstand in te halen door te werken aan de veiligheid en de infrastructuur. Maar een ding wordt hier over het hoofd gezien : volgens mij speelt de geografie een belangrijke rol. Kan, gezien het feit dat reeds een behoorlijk aantal mensen fietst dankzij onze gunstige geografie, het aantal fietsers nog opgetrokken worden ?

Voorts moeten we op een veiliger manier kunnen fietsen. Dat kan door de fietspaden te verbeteren en door fietsers twintig tot dertig meter voor een rotonde te laten oversteken. Verkeersspecialisten wijzen er immers op dat het vervoer op een rotonde op links afgestemd is, terwijl de fietsers rechts rijden. Het is voor een vrachtwagenchauffeur niet makkelijk om beide kanten in het oog te houden.

Het fietsgebruik verhogen zal niet makkelijk zijn. Wat we wel kunnen doen, is de veiligheid van de fietsers verhogen.

De heer Robert Voorhamme : Binnen het doelgroepenbeleid springen twee groepen eruit : werknemers en scholieren. Werknemers krijgen al een fietsvergoeding en kunnen rekenen op fiscale stimuli. Zijn er nog andere maatregelen ? In bepaalde regio's kunnen scholieren gratis gebruik maken

van tram en bus. Ik ben daar absoluut niet tegen, maar werkt dat de doelstellingen van dit plan niet tegen ?

Het verwondert me voorts dat vrijetijdsfietsers geen aparte doelgroep zijn. Ik ben ervan overtuigd dat mensen die in hun vrije tijd fietsen, de fiets gemakkelijker zullen gebruiken om naar school te gaan of om te gaan werken. Zeker als het veilig is. Men dient immers een zekere drempel te overwinnen.

De heer Ludwig Caluwé : Waarom wordt op bladzijde 20 verwezen naar een onderzoek over het verplaatsingsgedrag uit 1994 ? In alle andere gevallen verwijst men immers naar onderzoeken uit 2000 en 2001.

Figuur 11 op bladzijde 31 geeft een overzicht van de fiets als voortransportmiddel per modus. Wat bedoelt men precies met de fiets als voortransportmiddel voor de fietsers ?

Op bladzijde 38 besluit men uit figuur 14 dat het aantal doden en zwaargewonden binnen de bebouwde kom lager is vanwege de lage snelheid. Kan men dat zomaar besluiten zonder grondige en algemene ongevalanalyse ?

Hoeveel gevaarlijke fietspunten zijn er die geen zwart punt zijn ?

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Het aandeel van de fietsverplaatsing in het geheel van verplaatsingen moet stijgen van 15 naar 19 procent tegen 2010. Waarop is dat cijfer gebaseerd ?

De heer Reginald Keygnaert : We hebben dit plan gebaseerd op het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. In dat laatste plan hebben we het marktaandeel van elk vervoersmodus gesimuleerd aan de hand van mathematische modellen. Rekening houdend met de doelstellingen uit het Mobiliteitsplan zijn we gaan onderzoeken welke maatregelen we moeten nemen opdat de simulaties haalbaar zouden zijn. Dit plan is op hetzelfde model gebaseerd. We hebben de modellen overgenomen om vervolgens te bepalen welke maatregelen ze vereisen. Het cijfer is dus indicatief.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Tabel 29 geeft een overzicht van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per motief. Recreatief fietsen neemt nu al een groot deel van de totale afgelegde afstand in en stijgt nog voortdurend. Als dat blijft stijgen, halen we de doelstelling misschien vanzelf.

De doelstelling is mooi, maar zou specifiekere omschreven moeten worden.

De heer Reginald Keygnaert : Wandelen en recreatief fietsen worden buiten beschouwing gelaten. Wij hebben het over functioneel fietsgebruik. In het ontwerp van Mobiliteitsplan proberen we immers het marktaandeel per vervoersmodus tijdens het spitsuur te bepalen. De heer Voorhamme beschouwt vrijetijdsfietsen als instap naar functioneel fietsen. Er zijn heel wat mensen bezig met recreatief fietsen. Wij zijn daar niet vies van, maar wij focussen op functioneel fietsgebruik.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : De doelstelling zou dus moeten zijn : het bevorderen van functioneel fietsgebruik.

De heer Reginald Keygnaert : Wie het plan grondig heeft gelezen, zal merken dat wij dat ook doen. Wij hebben het in het hoofdstuk over de doelgroepen ook over recreatie. Daarmee bedoelen we functioneel fietsen naar een sporthal of voetbalveld.

De heer Robert Voorhamme : Bij recreatief fietsen heeft men de fiets voortdurend in het oog. Bij functioneel fietsen moet men de fiets soms eens ergens achterlaten. Comfortabele fietsen zijn duur en kunnen makkelijk gestolen worden. In dit plan schenkt men aandacht aan goede fietsstallingen, maar heeft men ook aandacht voor de veiligheid ervan ? Volgens mij is dat een bijkomende drempel.

De heer Jan Loones : Het recreatief en het functioneel fietsen hebben de gezondheidsbeleving gemeen. Het is nu eenmaal gezonder om met de fiets naar het werk te gaan. Maar om dat te stimuleren, zijn er voorzieningen nodig.

Het openbaar vervoer en het fietsgebruik moeten complementair zijn. Beter nog dan het plaatsen van stallingen, is er voor zorgen dat de fietser zijn rijtuig de hele tijd bij zich kan houden. Waarom geen stallingen op de trein installeren ? Wie van de fiets stapt, kan zijn tocht naar de werkplaats dan met zijn fiets verder zetten.

Vanuit het oogpunt mobiliteit, vraag ik ook aandacht voor de motorfiets : ook voor dat rijtuig is een totaalplan nodig.

De heer Reginald Keygnaert : Onze analyses over stallingen zijn nog niet afgerond. We vroegen ons af of het niet beter zou zijn, in plaats van openluchtstallingen, een batterij fietskluisen te maken, met individuele sleuteltjes, waar niet alleen de fiets zelf maar bijvoorbeeld ook fietskledij en bood-

schappen kunnen in opgeborgen worden. Het nieuwe denken over de fiets betreft immers ook al die nevenaspecten.

We hebben wel degelijk rekening gehouden met het gezondheidsaspect. Wie te lui is om functioneel te fietsen heeft, uit gezondheidsoverwegingen, behoefte om recreatief te fietsen. Ik spreek uit eigen ervaring.

Minister Steve Stevaert : De vraag is ook : hoe krijgen we nieuwe mensen op de fiets ? Door provinciale wegen over te hevelen naar het gewest of naar de gemeenten, kan de provincie zich concentreren op niet-utilitaire fietspaden. Dat is wat in Limburg, met succes, gebeurd is.

De heer Reginald Keygnaert : In de volledige sloop van het mobiliteitsplan valt op dat motorrijden de meest gevaarlijke manier is om zich te verplaatsen. Onze specifieke acties voor motorfietsers zijn daarom volledig afgestemd op de veiligheid van de motorrijders. We willen hen screenen en waar nodig heropleiden.

De heer Jan Loones : Dat zijn vooroordelen : heel wat motorrijders vormen geen gevaar voor de andere weggebruikers. Men moet niet alleen rekening houden met de verkeersveiligheid. Motorfietsen kunnen mee het mobiliteitsprobleem oplossen.

De heer Reginald Keygnaert : Ik wou niemand beschuldigen maar stel enkel vast dat de wereld van de motorfiets totaal anders is dan die van de fiets.

Wat het functioneel fietsen betreft, hebben we rekening gehouden met de volledige potentialiteit in Vlaanderen.

Men werkt aan een verbeterprogramma voor de ronde punten. Ik ben er persoonlijk nog niet uit hoe het fietsverkeer daar moet verlopen. Ik ben voorstander van gescheiden fietsverkeer, in bepaalde omstandigheden. Alles hangt af van de snelheid en de beschikbare ruimte. Ik ben er niet voor om fietsers op een afstand voor het rond punt te laten oversteken : op die plaats hebben wagens immers nog een vrij hoge snelheid, terwijl het rond punt zelf vertraging creëert.

We hebben geen schrik dat gratis openbaar vervoer jongeren van de fiets haalt : het gaat om verschillende afstanden. Er wordt immens veel gefietst van en naar scholen. Wat wij beogen, is jonge mensen weghouden van de bromfiets of de wagen. Ook als ze beginnen te werken, willen we ze graag de fiets verder functioneel zien gebruiken.

De heer Lieven Raes : Op bladzijde 20 wordt verwezen naar het Onderzoek Verplaatsingsgedrag 1994-1995, omdat in dit onderzoek die specifieke vraag werd gesteld.

De heer Ludwig Caluwé : In latere onderzoeken niet ?

De heer Reginald Keygnaert : In het tweede onderzoek werd alleen rekening gehouden met de praktijk.

De heer Lieven Raes : Figuur 11 op pagina 31 maakt inderdaad gewag van het feit dat 4,98 procent van de reizigers gebruik maakt van de fiets als vervoersmiddel. Ik heb daar niet meteen een verklaring voor. Belangrijker is dat de figuur duidelijk maakt dat de grootste overstap gebeurt naar bus en trein.

Op de vraag hoeveel gevaarlijke fietspunten er zijn, moet ik erop wijzen dat alleen de toestand op de gewestwegen werd geanalyseerd. Over de gemeentelijke wegen hebben we geen gegevens. Het is belangrijk de inhoud van het begrip 'gevaarlijk kruispunt' goed te definiëren. Door het beleid dat zal worden gevoerd voor de gevaarlijke kruispunten, zal wel een oplossing worden geboden voor bepaalde kruispunten, maar niet voor allemaal.

De heer Reginald Keygnaert : Door het belang uit te vergroten van ongevallen waarbij fietsers zijn betrokken, krijgen deze zwarte punten prioriteit. Zo kunnen we de doelstelling van 50 procent minder slachtoffers halen.

De heer Ludwig Caluwé : Ik heb nog een vraag over het bevorderen van het functioneel fietsverkeer, waaronder het woon-werkverkeer. Volgens de kaarten is het potentieel op de Scheldelaan in de Antwerpse haven nul, terwijl daar tienduizenden werknemers werken. Ook elders in de haven is het potentieel lager dan 20 procent. Wat is de verklaring hiervoor ?

De heer Reginald Keygnaert : Het gaat om kaarten uit het bovenlokale fietsroutenetwerk, die werden opgesteld in samenwerking met de provincie. Ik vermoed dat de lokale gegevens voor de Scheldelaan op dit niveau niet voorhanden waren, wat ertoe heeft geleid dat de potentie als nihil wordt ingeschat.

De heer Ludwig Caluwé : Ik heb een andere verklaring : werknemers zouden maar met de fiets komen als ze op minder dan tien kilometer van hun werk wonen. Het probleem is dat werknemers

in de Antwerpse haven in vogelvlucht wel vaak minder dan tien kilometer van hun werk wonen, maar in de praktijk zo ver moeten omrijden dat de fiets niet langer een geldig alternatief is. Ik denk aan de moeilijkheden om het kanaal en de A12 over te steken. Zou het niet zinvol zijn kaarten op te stellen met het aantal effectieve potentiële fietsgebruikers, rekening houdend met het feit dat hiervoor dan bepaalde hindernissen moeten worden weggewerkt ?

De heer Reginald Keygnaert : De kaarten kunnen inderdaad onvolkomenheden bevatten. Het is de bedoeling dat de gemeenten deze kaarten in samenwerking met de provincie lokaal inkleuren. Wij hebben ook alleen rekening gehouden met de gewestwegen, terwijl er misschien alternatieve wegen bestaan.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Dit beleidsplan bevat heel wat goede intenties, maar worden ook concrete resultaatsverbintenissen aangegaan ? Volgt er een evaluatie in 2010, of zullen ook tussentijdse evaluaties gebeuren ?

De heer Reginald Keygnaert : We zullen zeker tussentijds evalueren. Het plan heeft betrekking op een periode van tien jaar, maar tijdens de eerste beleidsperiode tot 2007 zullen gedetailleerde operationele plannen worden uitgewerkt die worden geëvalueerd in 2007. De volgende beleidsperiode loopt dan tot 2012, wanneer weer een evaluatie zal volgen.

De resultaatsverbintenissen vind je terug in de ambitieniveaus van de doelstellingen die over tien jaar gehaald moeten worden.

De heer Robert Voorhamme : Iedereen stelt de laatste tijd vast dat bijkomende middelen voor het fietsbeleid in de begroting worden ingeschreven. Het grote voordeel van het ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets is dat men goed gedocumenteerd wordt. De prioriteiten in het ontwerpplan kunnen duidelijk op een ruime consensus rekenen. Aan de hand van de begroting kan men controleren of het beleidsplan wordt uitgevoerd volgens die prioriteiten en wat ze precies inhouden. Het feit dat er een onbetwistbare link bestaat tussen het algemene verkeersveiligheidsbeleid en het bevorderen van het fietsen, is een belangrijke vaststelling.

Verder kan het leasen van fietsen een interessant denkspoor zijn. Momenteel zijn er nog slechts kleinschalige experimenten. Het leasen van fietsen kan niet alleen het fietsen stimuleren, maar kan ook aan werknemers de mogelijkheid bieden om

over een goed uitgeruste fiets en een verzekering te beschikken.

De heer Reginald Keygnaert : Dat is een waardevol idee, maar totnogtoe is het leasen van fietsen slechts een marginaal verschijnsel. In de maatregelen is opgenomen dat fietsen aan bod dient te komen in de bedrijfsvervoerplannen en dat ook in de opmaak van de CAO's bepaalde elementen (ideeën van werknemers- en werkgeversorganisaties en leasingbedrijven) met betrekking tot fietsen kunnen worden opgenomen.

De heer Ludwig Caluwé : De kaart betreffende het verkeer in de Antwerpse haven dateert van 26 juni 2002. Op dat moment was een van de fietsverbindingen, die nog op de kaart staat met een potentieel van 20 tot 40 procent, al weg door het recht-trekken van de Leugenbergbocht. Men heeft er niet aan gedacht om een fietstunnel te maken. Het resultaat is dat de beste fietsverbinding doorgeknijpt is. Men heeft duidelijk geen conclusies getrokken.

De heer Reginald Keygnaert : Men heeft aan die verbinding wel aandacht besteed. De zaak zal verder worden onderzocht.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : De inleiding door de administratie en de bespreking zijn afgerond. We zullen nagaan of een politieke discussie terzake nodig is. Eventueel kan dan een voorstel van resolutie worden ingediend.

De verslaggever,

De voorzitter,

Robert

Wivina

VOORHAMME

DEMEESTER-DE MEYER
