



Vlaams
Parlement

stuk **2251** (2013-2014) – Nr. 1
ingediend op 23 oktober 2013 (2013-2014)

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

TOELICHTING

Doelstelling van het voorstel van resolutie

De afgelopen jaren werd er al veel gerealiseerd in verband met het fietsbeleid. Het gebruik van de fiets wordt systematisch naar voren geschoven als een duurzaam alternatief in het verkeer, maar vaak niet als de eerste optie in het ruime aanbod van vervoersmogelijkheden.

Dit voorstel van resolutie vraagt om niet meer uit te gaan van de fiets als alternatief vervoermiddel, maar om de fiets als volwaardige transportmodus te beschouwen. De ingeslagen weg van het huidige fietsbeleid moet voortgezet worden, maar de lat moet nog hoger gelegd worden. De toelichting van dit voorstel van resolutie maakt duidelijk dat het fietsbeleid, waar mogelijk en nuttig, nog verder kan worden versterkt.

De indieners van dit voorstel van resolutie hebben de ambitie om van Vlaanderen een echte fietsregio te maken waar de fiets als transportmiddel een volwaardige plaats krijgt in het mobiliteitsverhaal.

Wat is er de afgelopen jaren gebeurd?

Er was en is een volgehouden beleidsinspanning met bijvoorbeeld de herinrichting van schoolomgevingen met oversteekplaatsen, de invoering van het beperkt eenrichtingsverkeer (BEV), fietssuggestiestroken, fietsstraten, de dodehoekspiegel, fietsenstallingen aan stations, meetfietsen die de staat van de fietspaden moeten vaststellen enzovoort.

De meeste van de achthonderd zwarte punten werden in tien jaar aangepakt en heraangelegd: met vernieuwde aanleg van kruispunten, ongelijkgrondse kruisingen zoals fietstunnels, slimme verkeerslichten, gewijzigde voorrangregimes enzovoort.

De afgelopen jaren werd sterk geïnvesteerd in meer kilometers fietspad, betere fietspaden (kwaliteitsnormering), veiligere, beter onderhouden fietspaden, zowel voor het utilitaire als voor het recreatieve gebruik.

Er werd een Fietsfonds opgericht om het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) van 12.000 km versneld te realiseren langs de gemeentewegen. Er zijn reglementaire subsidies en samenwerkingsovereenkomsten om samen met de lokale besturen te investeren in fietspaden langs gewestwegen.

Om de versnippering van het fietsbeleid tegen te gaan en het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk te vervolledigen, was er in 2010 het eerste Integraal Fietsinvesteringsprogramma 2011-2014, dat de investeringen in fietsinfrastructuur bundelde. In het nieuwe Integraal Fietsinvesteringsprogramma 2013-2015 worden de inspanningen volgehouden. Vlaanderen investeert momenteel gemiddeld 100 miljoen euro per jaar in fietsinfrastructuur.

Evolutie

De fiets zelf evolueert verder en wordt vandaag niet alleen meer gebruikt voor de korte afstand; meer en meer mensen fietsen langere afstanden, onder meer ook naar hun werk. Recente trends, zoals de spectaculaire toename van het elektrisch of semi-elektrisch fietsen voor verplaatsingen over een langere afstand, versterken de hype nog. Zowel het functioneel als het recreatief en sportief fietsen zijn in Vlaanderen erg populair. De vouwfiets voor een gecombineerd traject met tram en trein is een alledaags verschijnsel geworden. De vrachtfiets of bakfiets kan worden gebruikt om bagage of kinderen mee te nemen.

Buitenlandse voorbeelden wijzen uit dat er nog lang geen einde is gekomen aan het potentieel van het fietsen. Zo is Kopenhagen bijvoorbeeld uitgegroeid tot een fietsstad bij uitstek, waar zeer veel aandacht is voor de fietser bij de inrichting van het publieke domein en waar de fiets ook op de metro kan. In Nederland is een net van fietssnelwegen gegroeid.

De fiets in cijfers

Er wordt duidelijk meer en meer gefietst. Enkele voorbeelden: na de uitvoering van het pendelfondsproject bij Duvel Moortgat verdubbelde het fietsgebruik onder de werknemers (voor woon-werkverkeer) van circa 18% naar 36%. Als we de cijfers woon-werkverkeer voor pendelfondsprojecten bekijken, zien we globaal een stijging met enkele projecten voor fietsgebruik bij werknemers. Ook de FOD-cijfers (federale diagnostiek woon-werkverkeer) geven stijgende cijfers voor het fietsgebruik in het woon-werkverkeer aan¹.

Er wordt ook verder gefietst. Terwijl voorheen circa 5-7,5 km werd aanvaard als ‘fietsbare afstand’ is dat nu door onder andere de elektrische fiets gemakkelijk 15 km. Aangezien de elektrische fiets aan een serieuze opmars bezig is, zullen de gemiddeld afgelegde fietsafstanden zoals nu opgenomen in het onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG), in de toekomst in evenredigheid toenemen.

Een voorbeeld: de reële gemiddeld afgelegde afstand op de fietssnelweg van Leuven tot tegen de grens met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is nu al 18,71 km, zoals tellingen en enquêtes van de provincie Vlaams-Brabant recent uitwezen. De fietsers daar leggen dus gemiddeld per rit een afstand af van 18,71 km. 44% fietst zelfs meer dan 20 km per enkele rit.

Enkele cijfers om het fietspotentieel in Vlaanderen te duiden (bron: OVG 4.3):

- het fietsbezit per huishouden blijft in Vlaanderen stijgen: 84,4% van de gezinnen beschikt over ten minste één fiets. Het gemiddelde aantal fietsen bedraagt 2,29 per gezin, dat maakt ongeveer één fiets per gezinslid;
- 46,7% is (zeer) regelmatige fietser (één tot enkele keren/week tot en met dagelijks fietsen);
- 11,92% van alle verplaatsingen doen we per fiets;
- 30,5% van het woon-schoolverkeer vindt plaats per fiets. Van het woon-werkverkeer gaat 29% van de mensen die op maximaal 5 km van hun werk wonen, met de fiets werken.

Het potentieel voor een hoger fietsgebruik blijft echter heel groot. Bijna een vijfde van onze verplaatsingen is korter dan 1 km en 53% blijft binnen een fietsbare afstand van 5 km. Specifiek voor het woon-werkverkeer geldt dat bijna de helft van de beroepsbevolking op maximaal 10 km van de werkplaats woont en 26,5% van de beroepsbevolking op maximaal 5 km van het werk. Ongeveer 29% van de werkende mensen kiest de fiets en nog eens 14% gaat te voet. Opvallend is dat meer dan de helft van de beroepsbevolking (51,72%) toch nog de auto gebruikt voor die korte afstanden.

Wat zijn de uitdagingen en waar willen we naar toe?

De visie op fietsen moet nog verder verbreed worden. De fiets is een volwaardig vervoermiddel voor woon-werk- en woon-schoolverkeer over langere afstand dan tot nu toe algemeen werd aangenomen. De toegenomen mogelijkheden in het fietsverkeer zoals onder andere de elektrische fiets of de vracht- of bakfiets doen ons de lat hoger leggen.

¹ Zie website Federale Overheidsdienst (FOD) Economie.

Steden met een sterk fietsbeleid² leren ons veel over hoe een fietsbeleid succes kan hebben: met een lokale fietsmanager, een masterplan ‘Fiets’, een specifieke fietskaart, autoloze zondagen enzovoort.

1. In Nederland wordt een fietsinclusieve planning gevolgd. Men gaat ervan uit dat de fiets alleen succes kan hebben met kwaliteit van deur tot deur. Het concept van de ritketen of multimodale verplaatsing is daarbij belangrijk. Bij een ritketen maakt de reiziger binnen een verplaatsing gebruik van verscheidene voorzieningen. P+R-terreinen en transferia zijn transferpunten waar reizigers binnen een ritketen kunnen overstappen. De fiets moet in de gehele ritketen als volwaardige modus fungeren.

Binnen het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet de fiets als volwaardige transportmodus opgenomen worden.

2. Het aantal verkeersslachtoffers daalt, maar het aantal fietsslachtoffers volgt niet de algemene trend en neemt minder sterk af. De ongevallen met de fiets zijn dus een probleem; ze moeten ons de lat hoger doen leggen. In Nederland gebruikt men daarvoor een tweede indicator, namelijk het risico op ongeval per afgelegde kilometer. Dat zet het aantal ongevallen af tegen het totale aantal per fiets afgelegde kilometers.

Slechts een veilige infrastructuur over de volledige route is voldoende. Voor de fiets betekent dat een nog verhoogde aandacht voor de fietsinfrastructuur met veilige fietspaden en kruisingen met andere modi.

Naast de infrastructuur is uiteraard ook het gedrag van de fietser zelf belangrijk. De positie van de fietser in het verkeer moet nog meer onder de aandacht gebracht worden.

3. Een goed ruimtelijk beleid is ook voor het fietsgebruik essentieel. Door ruimtelijke verdichting heeft het fietsgebruik nog meer potentieel. Nieuwe verkavelingen, bedrijventerreinen of economische knooppunten moeten beschikken over een veilige en vlotte bereikbaarheid per fiets en de nodige voorzieningen.

4. De stijging van het aantal fietsers en de afgelegde fietsafstand in het woon-werk- en woon-schoolverkeer vraagt een aangepaste en veilige fietsinfrastructuur: de fietssnelwegen. Fietssnelwegen moeten verder uitgebouwd worden.

De minister heeft op 3 juni 2013 samen met de provincies een mobiliteitscharter ondertekend voor de komende zes jaar. Samen engageren ze zich via het charter om te blijven investeren in fietsinfrastructuur. Vooral fietssnelwegen zijn daarbij prioritair.

Sommige provincies, zoals de provincie Antwerpen, spreken van een netwerk van ‘fiets-o-strades’ en schuiven al een kaart van fietssnelwegen naar voren.

Het woord fietssnelweg is een vlag die niet steeds dezelfde lading dekt:

- er is geen eenduidig woordgebruik. Er wordt over fietssnelwegen, fiets-o-strades, non-stop hoofdroutes gesproken en er worden nog andere termen gebruikt, die alle min of meer hetzelfde bedoelen. Op fietssnelwegen kan men ongehinderd blijven doorfietsen (of zou men dat moeten kunnen), zonder stoppen, zonder hindernissen of fysieke kruisingen, met maximale hellingsgraden, waarop een minimumsnelheid van 20 km/u kan worden aangehouden enzovoort;

² De Nederlandse ambassade in België en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde organiseerden in samenwerking met het stadsbestuur van 's-Hertogenbosch en met de steun van de Belgische fietsersbond op 22 mei 2013 een Inspiratiedag Fietsbeleid.

- het Vademecum Fietsvoorzieningen geeft onder punt 3.1 een definiëring van fietsvoorzieningen, tal van (juridische) definities, zoals vrijliggende fietspaden, fietsweg, fiets-suggestiestrook enzovoort. Fietsstraten zijn dan weer nieuwe ontwikkelingen;
- het Vademecum Fietsvoorzieningen spreekt onder punt 2.3. over de hiërarchische opbouw van de fietsroutenetwerken, en onder punt 2.3.1. over non-stophoofdroutes en fietscorridors. Non-stophoofdroutes:
 - “Dit zijn hoogwaardige snelle routes voor langeafstandsfietsen, een soort fietssnelwegen, gericht op:
 - dagelijkse functionele verplaatsingen (5 tot 15 km);
 - doelgerichte langeafstandsverplaatsingen in de vrije tijd (10 tot 50 km of meer – b.v. van stad naar stad).”
- Fietssnelwegen worden verder niet meer vermeld;
- de technische vereisten van een fietssnelweg, inzake breedte, aard van de wegbedekking, inzake kruisingen met wegen en of andere fietssnelwegen, wegmarkering, bebording, hellingsgraden enzovoort liggen dus nergens vast;
- de uitbouw van een fietssnelwegennet moet vanuit mobiliteits- en bereikbaarheidsoverwegingen worden onderbouwd en gemotiveerd. In een dergelijke benadering kan het potentieel dat spoorwegbeddingen en jaagpaden langs kanalen bieden, worden gevaloriseerd. Opgemerkt wordt dat het Vademecum Fietsvoorzieningen onder punt 2.3.1 eveneens een zeer genuanceerde afweging maakt en de link legt tussen de nederzettin- genstructuur en de fietsvoorziening (de hoofdroutes).

5. Er zijn op dit moment heel wat actoren op verschillende beleidsniveaus bezig met fietsbeleid, maar vaak los van elkaar. Als we het fietsgebruik in Vlaanderen nog verder willen stimuleren, dan moeten we het meer professionaliseren en stroomlijnen.

De wedstrijd en het boek ‘Fietsgemeente/Fietsstad 2012 – realisaties voor een sterk fietsbeleid in Vlaanderen’ hebben geleerd dat gemeenten dikwijls ofwel niet weten wat bestaat en wat mogelijk is om het fietsbeleid en fietsgebruik op te krikken en/of telkens opnieuw het warm water moeten uitvinden.

Daartoe moeten we alle kennis, praktijkervaring en goede voorbeelden die er in Vlaanderen zijn, beter bundelen en verspreiden. Door een Kenniscentrum Fietsbeleid op te richten, naar analogie van het Fietsberaad in Nederland en de Cycling Embassy of Denmark kan men ervoor zorgen dat alle knowhow op het vlak van het fietsbeleid op een gestructureerde manier wordt aangeboden aan iedereen die ermee bezig is. Vooral voor lokale overheden kan dat een grote meerwaarde zijn. Op die manier worden ze permanent op de hoogte gehouden over en geïnspireerd door nieuwe ideeën en ontwikkelingen om fietsen aantrekkelijker te maken.

De oprichting van zo’n kenniscentrum moet gebeuren binnen een bestaande structuur zodat er geen nieuwe organisatie voor hoeft te worden gecreëerd. De kern van de zaak is dat er een overlegplatform, een kennisdatabank en enkele actieve communicatiekanalen ontstaan die alle informatie over de fiets en het fietsbeleid groeperen en ontsluiten.

6. Ook de bedrijven en lokale besturen zelf die op fietsen willen inzetten, moeten rekening houden met de behoefte aan kwalitatieve fietsen en toebehoren, periodiek preventief onderhoud, goede diefstalbeveiliging, en verzekering tegen diefstal en schade.

De toegenomen mogelijkheden maken de invoering van een mobiliteitsbudget een aantrekkelijk beleidsinstrument voor (andermaal) meer fietsgebruik.

Dirk DE KORT
Steve D'HULSTER
Tine EERLINGEN
Karin BROUWERS
Jan ROEGIERS
Lies JANS
Els KINDT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
 - 1° de resolutie van het Vlaams Parlement van 27 juni 2013 betreffende het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen, waarin gevraagd wordt een vernieuwende totaalvisie in verband met de fiets in het mobiliteitsplan te integreren;
 - 2° het eerste ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Totaalplan Fiets;
 - 3° de doelstellingen van de Vlaamse Regering inzake bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid;
 - 4° de brede consensus over de fiets als duurzaam transportmiddel;
- vraagt de Vlaamse Regering:
 - 1° de fiets in het Mobiliteitsplan Vlaanderen te beschouwen als volwaardige transportmodus, de maatregelen inzake fietsgebruik daarin te beschouwen als een soort masterplan of totaalplan voor de fiets, en daarbij van een fietsinclusieve planning en het ritketenprincipe met multimodale verplaatsing uit te gaan. Daarbij moet er worden voorzien in veilige fietsstalplaatsen en oplaadpunten voor elektrische fietsen aan strategische plaatsen en haltes van openbaar vervoer;
 - 2° bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zoals verkavelingen, bedrijventerreinen of economische knooppunten te zorgen voor een veilige en vlotte bereikbaarheid per fiets en aandacht te hebben voor de nodige voorzieningen;
 - 3° prioriteit te geven aan de veiligheid van fietsinfrastructuur, met meer vrijliggende fietspaden, fietssnelwegen, ongelijkgrondse kruisingen met andere transportmodi, onderhoud van de fietspaden en fietsparkings;
 - 4° het potentieel van fietssnelwegen nog intenser te onderzoeken en doelstellingen op lange termijn inzake de uitbouw van dergelijke netten vast te leggen; bij de aanleg van de fietssnelwegen te focussen op het woon-werk- en woon-schoolverkeer per fiets over langere afstand, in het bijzonder vanuit de verstedelijkte agglomeraties naar socio-culturele en/of economische kernen; de term ‘fietssnelweg’ in het Vademecum Fietsvoorzieningen te omschrijven en een eenduidige set van eisen en criteria voor dergelijke fietssnelwegen vast te leggen; aan te geven wie er in dezen initiatiefnemer of trekker is, en de betrokkenheid van provincies en steden en gemeenten aan te geven; binnen de werkingsmiddelen van het departement kredieten vrij te maken binnen het Integraal Fietsinvesteringsprogramma voor de uitbouw van fietssnelwegen;

5° naar analogie met het Fietsberaad in Nederland en binnen een bestaande structuur een ‘Kenniscentrum Fietsbeleid’ te ontwikkelen om de theoretische en praktische kennis over het fietsbeleid die nu verspreid zit op verschillende beleidsniveaus en bij verschillende actoren, beter te bundelen en te verspreiden; een overlegstructuur op te zetten waar de verschillende stakeholders van het Vlaamse fietsbeleid kennis en ervaringen kunnen uitwisselen; een kennisdatabank en actieve communicatiekanalen te ontwikkelen waarmee lokale overheden en andere actoren op een laagdrempelige manier kennis, praktijkervaring en goede voorbeelden kunnen uitwisselen; de lokale overheden, mobiliteitsorganisaties en belangenverenigingen die actief zijn op het gebied van fietsen, maximaal te betrekken bij het uitwerken van het kenniscentrum.

Dirk DE KORT
Steve D’HULSTER
Tine EERLINGEN
Karin BROUWERS
Jan ROEGIERS
Lies JANS
Els KINDT