



Vlaams
Parlement

stuk **2251** (2013-2014) – Nr. 2
ingediend op 21 januari 2014 (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

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Annick De Ridder en de heer Egbert Lachaert

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, de dames Els Kindt, Griet Smaers;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Egbert Lachaert;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

mevrouw Caroline Bastiaens, de heren Ward Kennes, Johan Sauwens, Marc Van de Vijver;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
mevrouw Lydia Peeters, de heer Sas van Rouveroij;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de dames Annick De Ridder, Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Dirk Peeters.

Stukken in het dossier:

2251 (2013-2014) – Nr. 1: Voorstel van resolutie

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 9 januari 2014 het 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. 2251/1).

1. Toelichting

De heer *Dirk de Kort* licht het voorstel van resolutie toe. Volgens de indieners wordt de fiets nog te veel beschouwd als een alternatief vervoermiddel, dat gebruikt wordt om af te wijken van het ‘normale’ patroon. De fiets wordt te weinig gebruikt en de indieners willen er alles aan doen om er juist een volwaardig transportmiddel van te maken. Meerderheid en oppositie erkennen volgens het lid graag dat er nooit meer is gebeurd aan investeringen ten behoeve van de fiets dan in de voorbije jaren. Tegen het einde van de legislatuur zal zowat 100 miljoen euro gemiddeld per jaar zijn geïnvesteerd in fietspaden. Er zijn fietspaden, fietstunnels en fietsbruggen aangelegd, sneeuwruimers voor fietspaden aangekocht, meetfietsen aangekocht en gebruikt om een rapport over de staat van de fietspaden op te stellen, conflictvrije verkeerslichten geïnstalleerd enzovoort, somt de heer de Kort op.

Tegelijk heeft de fiets zijn opmars ook voortgezet in de traditionele fietslanden. Men heeft het er over inclusief beleid. Er worden fietslanen aangelegd samen met nieuwe wijken en men kan er ongehinderd door stadskernen fietsen, over en onder wegen en over rotondes waar fietsers steeds voorrang hebben. Er bestaan zelfs fietssnelwegen. De fiets gaat de metro op en er zijn parkeergelegenheden voor fietsen. Het nieuwe fietsen is er aan een opmars bezig, net als in Vlaanderen: e-bike maakt langere trajecten voor woon-werkverkeer mogelijk en de bakfiets maakt als vrachtfiets een wedergeboorte door.

De indieners stellen zich tot doel voor de toekomstige Vlaamse Regering een soort van eindtermen inzake fietsen op te stellen. De lat kan hoger en men wil met het voorstel van resolutie een voorafname doen op het mobiliteitsplan in de hoop dat het de geest ervan zal ademen. De indieners vragen dat men zou uitgaan van een fietsinclusief beleid en het ritketenprincipe met een kwalitatieve randinfrastructuur, aandacht voor de veiligheid met meer vrijliggende fietspaden, tunnels en bruggen en voorbeeldprojecten voor steden en gemeenten. Het voorstel van resolutie focust sterk op fietssnelwegen als doel op zichzelf. In die zin is nog heel wat werk aan de winkel, zo wordt ook gemeld. Het is niet de bedoeling zomaar wat propaganda voor het fietsen te maken. Men wil werkelijk eindtermen definiëren omdat het de fietsinfrastructuur als geheel zal zijn met fietsstelpplaatsen bij bedrijven, verzekeringen enzovoort, die de cijfers inzake fietsgebruik in de volgende generaties zal bepalen. De inspanningen voor de fiets blijken in de loop van verscheidene legislaturen en coalities doorgezet. De indieners hopen dan ook dat de tekst een breed draagvlak vindt.

De heer *Steve D’Hulster* ziet in de omgevingsanalyse van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en andere omgevingsanalyses bij beleidsbrieven een duidelijke trendsetting naar meer fietsen. Er valt wel nog heel wat winst te boeken, door zich onder meer nog meer te richten op e-bike en andere nieuwe toepassingen. Op heel wat niveaus zijn pogingen ondernomen om de fiets een meer prominente plaats toe te kennen. Het fietsbeleid zit evenwel te versnipperd. Er zijn veel betrokken actoren: politie, wegbeheerders enzovoort. Er is volgens de indieners nood aan professionalisering en stroomlijning. Het voorstel van resolutie voorziet daarom in een fietsberaad, een kenniscentrum en platform dat alle actoren samenbrengt om kennis, goede voorbeelden, praktijkervaring en studies uit te wisselen. Met de oprichting van het initiatief Fietsgemeente/Fietsstad 2012 is een goede aanzet gegeven, maar er kan meer gebeuren, stelt het lid. Hij verwijst naar onder meer Nederland en Denemarken als toonaangevende fietslanden die de bestaande instrumenten echt inzetten om het fietsen nog een duwtje in de rug te geven.

Mevrouw *Tine Eerlingen* stelt dat de indieners de fiets als volwaardig transportmiddel willen laten erkennen. Er is een kenniscentrum nodig, herhaalt ze, maar daarnaast is het van belang dat veiligheid en het comfort van de fietser positief verbeteren. Dat blijkt steeds een knelpunt. De fietsinfrastructuur is al veel veiliger gemaakt, maar er is ook nog veel werk om de integrale fietsroute als veilig te doen ervaren. Dat vormt een hinderpaal om ook daadwerkelijk de fiets te nemen. Er zijn vrijliggende fietspaden nodig, en meer ongelijkgrondse kruisingen met andere transportmodi, fietssnelwegen om snelle verplaatsingen mogelijk te maken zonder hindernissen en gevaarlijke knelpunten. Veilige fietsstallingen op strategische plaatsen moeten aansluiting op andere transportmiddelen vereenvoudigen, zowel in voor- als natrajecten. Het is niet voor iedereen mogelijk het integrale woon-werktraject met de fiets af te leggen. Ook de nieuwe evoluties in technologie kunnen daarop inspelen, zoals de elektrische fiets. Bovenal is de veiligheid cruciaal, vooral voor kwetsbare groepen. Er zijn nog steeds te veel fietsers bij ongevallen betrokken.

2. Bespreking

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* merkt op dat Vlaams Belang in elk geval geen tegenstander van het voorstel van resolutie is maar wel betreurt dat ze aan het einde van de legislatuur komt. De fractie dringt al de hele legislatuur aan op veiliger fietsverkeer. Men heeft bij de analyse van de verkeersongevallen steeds aandacht gehad voor de fietsongevallen. Ze vermoedt dat het een beetje om een verkiezingsstunt gaat, maar geeft zonder omwegen toe dat minister Crevits in elk geval wel sterk in fietspaden en dergelijke geïnvesteerd heeft, in tegenstelling tot de vorige ministers van Mobiliteit. Ook de provincies zijn serieus met fietsinfrastructuur bezig, merkt mevrouw Van den Eynde nog op.

De heer *Björn Rzoska* gaat in op zijn persbericht rond de ‘vermiste fietspaden’. Er zijn al heel wat vragen gesteld over de in de regeerverklaring vooropgestelde 1850 kilometer fietspaden die nieuw zouden worden aangelegd of vernieuwd tijdens de legislatuur. Het lid heeft in zijn schriftelijke vraag nr. 9 van 26 september 2013 om een overzicht van die fietspaden gevraagd. Er was slechts 970 kilometer terug te vinden in de cijfers die minister Crevits ter beschikking stelde. Ook de realisatiegraad was aangegeven. Er zijn in de loop van de legislatuur nog heel wat fietspaden gepland die onmogelijk nog gerealiseerd kunnen worden. Daarmee gebeurt er meteen ook een voorafname op wat in de volgende legislatuur gerealiseerd zal worden, stelt het lid. Komt daarbij dat hij een vage zin opmerkte die stelt dat ook rekening wordt gehouden met dossiers die opnieuw geactiveerd zijn uit vorige legislaturen. Dat impliceert dat niet alleen wordt bijgeteld wat al beslist beleid was in eerdere legislaturen, maar ook nog eens wat in de volgende legislatuur moet gebeuren. Zo kan men volgens de heer Rzoska onmogelijk beweren dat er in de lopende legislatuur 1850 kilometer fietspad gerealiseerd is, nieuw of vernieuwd. Er zit de facto al 100 kilometer verschil tussen de resultaten die de minister-president en minister Crevits aanreiken. Die zijn derhalve alvast geschrappt, besluit het lid.

De heer Rzoska stelt dat Groen absoluut niet tegen het voorstel van resolutie gekant is en het dan ook zal steunen. De fractie ziet er veel goede dingen in, maar sluit zich wel aan bij de kritiek dat het voorstel te laat in de legislatuur komt. De opties die het voorstel van resolutie vooropstelt, vergen fundamentele keuzes, oppert de heer Rzoska. Bij de lectuur struikelde hij wel over de technische voorstelling van de fietssnelwegen en de verschillende benamingen daarvoor. Op het vlak van ruimtelijke ordening, bij het inplannen van wegen, zal de fiets prioriteit moeten krijgen. Dat alles vergt een radicale omslag. Dat de fietser vooralsnog die prioriteit niet kreeg, en derhalve niet dat volwaardig transportmiddel kan worden, is een veelgehoorde kritiek op wat het beleid in de lopende legislatuur heeft gedaan. Men heeft steeds geprobeerd voor elke vervoersmodus goed te doen en maakte geen duidelijke keuzes. Het voorstel van resolutie stelt een absolute ommekeer voor in de manier waarop men de fietsmobiliteit in de toekomst ziet. Groen zal die visie volmondig steunen.

Groen is voorts ook hevig voorstander van het mobiliteitsbudget en met verwijzing naar de concrete casus inzake woon-werkverkeer die in het voorstel van resolutie is vermeld, stelt de fractie dat hier een groot potentieel ligt. Als men zeer comfortabel kan fietsen, dan laten meer mensen de auto thuis, zelfs over langere afstanden, meent de heer Rzoska. Hij haalt tot slot nog het werkbezoek aan de stad Lund aan waarbij men heeft kunnen vaststellen dat de omslag naar de fiets een zeer fundamentele keuze heeft gevegd.

Het wordt een stevige uitdaging, besluit hij, en het lid is absoluut van plan het beleid van de volgende Vlaamse Regering eraan te toetsen.

Ook de heer *Egbert Lachaert* vindt het bijzonder dat een dergelijk voorstel van resolutie op het einde van een legislatuur boven water komt. In de afgelopen vijf jaar wenste men blijkbaar de fiets niet als volwaardig transportmiddel te beschouwen terwijl dat nu plots wel het geval is. De minister van Openbare Werken combineert de bevoegdheid Mobiliteit, in tegenstelling tot eerdere ministers. De structurele files zijn in de lopende legislatuur toegenomen met 34 procent. Een deel van de oplossing, naast infrastructuurwerken, had van de fiets kunnen komen, als volwaardig transportmiddel. Het lid vindt het vreemd dat men daar nu pas mee komt, met verkiezingen in het verschiet.

Niemand ontkent dat er investeringen in fietsinfrastructuur zijn gebeurd. Er zijn nieuwe trajecten geopend, maar Vlaanderen heeft nog een lange weg te gaan. De heer Lachaert wijst er ook op dat gelet op de densiteit van de wegen en de bebouwing het niet altijd mogelijk of toegelaten is om naast een weg een vrijliggend fietspad aan te leggen. De intentie is wel positief en strekt ertoe veiliger fietsverkeer aan te moedigen. Dat kan men niet negeren in een toekomstig mobiliteitsbeleid, beaamt het lid.

Er is veel potentieel, verzekeren de indieners. Maar liefst 84 procent van de Vlaamse gezinnen heeft een fiets. Slechts 11 procent van de courante verplaatsingen gebeurt met die fiets. Dat er winst te boeken is, staat daarmee buiten kijf. Veel zal te maken hebben met een financiële incentive vanuit Vlaanderen, naast infrastructuur en een mentaliteitswijziging. Het beleid richt zich vooralsnog te veel op de wagen, meent de heer Lachaert. Hij hoopt in elk geval dat de volgende Vlaamse Regering de daad bij het woord zal voegen. Zijn fractie zal het voorstel van resolutie steunen.

De heer *Dirk de Kort* legt uit dat het voorstel van resolutie zo laat in de legislatuur komt, omdat ook het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen pas zo laat voorligt. Inspraak is nu mogelijk en men wil dus op het goede moment een tandje laten bijsteken inzake fietsen.

Ook de evolutie op gebied van fietsen ontgaat niemand. Bij het beoordelen van dossiers rond bovenlokale fietspaden gaat men er volgens het lid nog te veel van uit dat woon-werkverkeer met de fiets beperkt moet zijn tot 9 kilometer. Bij langere trajecten acht men het niet langer zinvol een bovenlokaal fietsnetwerk te onderbouwen. De mogelijkheden die onder meer de elektrische fiets biedt, moet de woon-werkafstand kunnen verlengen tot zeker 15 kilometer en een meer effectief gebruik van de fiets kunnen bewerkstelligen, meent de heer de Kort. Daarop moet worden ingezet.

Wat de vraag inzake de fietssnelwegen betreft stelt het lid dat het expliciet de bedoeling is om de visies daaromtrent, zoals die bij de buitenlandse werkbezoeken zijn ervaren, om te zetten naar ruimtelijke plannen voor Vlaanderen. Men heeft daarbij een fietsnetwerk rond steden voor ogen met fietssnelwegen die langs de groene vingers in de stad gebracht worden. De indieners willen een duidelijke definitie van fietssnelwegen om uniformiteit te realiseren in de verschillende administraties die zich nog van allerlei termen bedienen. Dat moet dan een eenduidige evolutie in de hand werken.

3. Stemming

Het 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. 2251/1) wordt unaniem aangenomen met 12 stemmen.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Egbert LACHAERT
Annick DE RIDDER,
verslaggevers