



Vlaams
Parlement

ingediend op **1689** (2017-2018) – Nr. 2
25 mei 2019 (2018-2019)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Renaat Landuyt

over de conceptnota voor nieuwe regelgeving

van Lode Ceysens, Martine Fournier, Dirk de Kort,
Karin Brouwers, Orry Van de Wauwer en An Christiaens

**betreffende maatregelen
om de fietsveiligheid te verhogen**

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyskens, 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;
An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen, Orry Van de Wauwer;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:

1689 (2017-2018) – Nr. 1: Conceptnota voor nieuwe regelgeving

INHOUD

1. Toelichting	4
1.1. Fietsveiligheid in Vlaanderen: vaststellingen en cijfers	4
1.2. Maatregelen om de fietsveiligheid te verhogen	4
2. Bespreking.....	5
2.1. Tussenkomst van Renaat Landuyt	5
2.2. Tussenkomst van Björn Rzoska	5
2.3. Tussenkomst van Willem-Frederik Schiltz	6
2.4. Tussenkomst van Annick De Ridder	6
3. Replieken	7

Bijlage: zie [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 29 november 2018 de conceptnota voor nieuwe regelgeving van Lode Ceyskens, Martine Fournier, Dirk de Kort, Karin Brouwers, Orry Van de Wauwer en An Christiaens betreffende maatregelen om de fietsveiligheid te verhogen.

De conceptnota werd toegelicht door Lode Ceyskens. Hij maakte daarvoor gebruik van een presentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Toelichting

1.1. Fietsveiligheid in Vlaanderen: vaststellingen en cijfers

Lode Ceyskens wil de aandacht vestigen op het subjectief onveiligheidsgevoel. Hij verwijst naar het Fiets-DNA-rapport van Fietsberaad Vlaanderen waaruit onder meer blijkt dat amper de helft van de Vlamingen het veilig fietsen vindt in hun buurt. Dat is problematisch omdat fietsen wordt beschouwd als één van de oplossingen voor mobiliteitsproblemen.

Dat subjectief onveiligheidsgevoel is gestoeld op objectieve onveiligheid. De spreker verwijst naar de cijfers van Statbel en de grafiek en de tabel in de conceptnota. Tussen 2010 en 2017 is er sprake van een stagnatie of lichte stijging van het aantal doden en zwaargewonden bij de fietsers, maar hun aandeel in het totale aantal doden en zwaargewonden stijgt van 20 procent naar 29 procent. Uit de verkeersveiligheidsbarometer van Vias blijkt dat in de eerste jaarhelft van 2018 22 dodelijke fietsslachtoffers vielen. Dat zijn er zes meer – of een stijging van 36,5 procent – in vergelijking met dezelfde periode in 2017. Voor de letselongevallen bij fietsers gaat het over een stijging van 3 procent.

1.2. Maatregelen om de fietsveiligheid te verhogen

Lode Ceyskens somt vervolgens de maatregelen op die volgens zijn fractie de fietsveiligheid kunnen verhogen.

Ten eerste moet het STOP-principe (STOP: eerst stappers, dan trappers, dan openbaar en tot slot privévervoer) het uitgangspunt blijven.

Een tweede maatregel betreft fietsveilige infrastructuur. Dat betekent onder meer zorgen voor conflictvrije kruispunten. In volgorde van voorkeur wil dat zeggen: aanleggen van ongelijkgrondse kruisingen door bruggen en tunnels; vierkant groen of kruispunten met conflictvrije takken; en tot slot een zogenaamde voorstart voor fietsers in tijd of plaats. Een fietsveilige infrastructuur is ook mogelijk door fietspaden zo veel als mogelijk gescheiden van de weg te leggen. Verder denkt *Lode Ceyskens* aan voldoende brede en goed onderhouden fietspaden. Ook het wegwerken van de zogenaamde 'missing links' is belangrijk, net zoals een snellere aanleg van fietspaden door snellere grondontelingen.

Hij herinnert ook aan de discussie over de dynamische lijst van zwarte punten (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1659/1). Ongevallen met fietsers worden veel minder geregistreerd dan ongevallen met auto's. Voor elk geregistreerd fietsongeval zouden er ongeveer 5,5 niet worden geregistreerd. Voor auto's is die factor 2,2. Hij vraagt nogmaals om de cijfers in die zin te corrigeren als er beslist moet worden welke zwarte punten eerst worden aangepakt.

Uit het verslag van het Rekenhof over het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 37/1) blijkt dat het aan het huidige investerings-tempo nog vijftig jaar zal duren voor het BFF gerealiseerd is. Daarom vragen de

auteurs van de conceptnota om tijdens de volgende legislatuur de fietsinvesteringen op te trekken van 100 naar 200 miljoen euro.

Een derde maatregel betreft meer schoolstraten. Lode Ceyskens wijst op een vicieuze cirkel: ouders die het onveilig vinden dat kinderen naar school fietsen, brengen ze met de wagen, waardoor het nog fietsonveilig wordt. Hij vraagt dringend een kader voor de verdeling van de nieuwe middelen die worden voorzien via de begroting 2019: 10 miljoen euro van de Vlaamse overheid plus 10 miljoen euro cofinanciering door de lokale overheden (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1746/1, p. 11 en 15).

Ook het beleid ten aanzien van vrachtwagens kan bijdragen om de fietsveiligheid te verhogen. Dodehoekongevallen blijven een probleem. Mogelijke oplossingen zijn een tonnagebeperving aan de schoolpoorten en een charter met de transport- en bouwsector om schoolomgevingen te vermijden tijdens de schooluren. Hij herinnert aan het initiatief dat tijdens de vorige legislatuur 2009-2014 werd genomen om een vrachtroutenetwerk uit te tekenen. Hij betreurt dat het niet verder werd uitgerold.

Andere weggebruikers kunnen eveneens zorgen voor meer fietsveiligheid. De vernieuwde rijopleiding moet geëvalueerd worden om na te gaan of ze bijdraagt aan een betere scholing van de automobilisten. Verder pleit hij voor een intensievere handhaving van overdreven snelheid en rijden onder invloed, fietsbrigades en extra sensibiliseringscampagnes.

Ook moeten de fietsers zelf gesensibiliseerd worden over de gevaren van smartphonegebruik en het gebruik van oortjes. Hij drukt zijn bezorgdheid uit over de mobiliteitseducatie in basis- en secundair onderwijs. Dat moet een absolute prioriteit blijven. Voor het gebruik van een fietshelm en fluorescerend materiaal loopt in november 2018 een actie aan de schoolpoorten. Dat juicht hij toe.

Tot slot zijn er onder het motto 'meten is weten' meer kennisopbouw en data nodig over fietsongevallen. Hij pleit voor een streefcijfer voor het aantal fietsslachtoffers omdat hun aantal momenteel niet daalt.

2. Bespreking

2.1. Tussenkomen van Renaat Landuyt

Renaat Landuyt vraagt zich af of het voorliggende document wel een conceptnota is zoals bedoeld in het Reglement van het Vlaams Parlement (artikel 76, 2). Een conceptnota voor nieuwe regelgeving – wat hij een fantastisch instrument vindt – begint met een analyse van de huidige regelgeving om vervolgens een betere regeling voor te stellen. Wat voorligt is een beschrijving van de moeilijke situatie waarin fietsers zich bevinden met daarna een opsomming van maatregelen die niet werden genomen door de huidige Vlaamse Regering.

Hij gaat helemaal akkoord met de opgesomde maatregelen. De conceptnota laat toe om een evaluatie te maken van de het fietsbeleid van de huidige Vlaamse Regering.

Verder merkt hij op dat het STOP-principe nog niet volledig is doorgedrongen tot de administratie. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) legt de nadruk op doorstroming van gemotoriseerd verkeer. Dat is een zeker politiek signaal en in tegenstelling tot het beleid van een vorige minister waarbij fietsers op de eerste plaats kwamen. Dat is af te leiden uit het aantal kilometer fietspad dat werd aangelegd.

2.2. Tussenkomen van Björn Rzoska

Björn Rzoska kan zich grotendeels aansluiten bij de inhoud van de conceptnota. Hij kent de frustratie die hij meent te voelen bij de CD&V-fractie over de

lippendienst die wordt bewezen aan het fietsbeleid. De conceptnota bewijst dat de indieners meer willen doen dan wat er tot nog toe gebeurt.

Hij verwijst naar het aantal verkeersongevallen met fietsers en de discussie hierover tussen minister Ben Weyts en het Rekenhof (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 37/2). Verder kan hij zich aansluiten bij de tussenkomst van Renaat Landuyt over het STOP-principe.

Wat het budget betreft, vindt Björn Rzoska dat de indieners nog bescheiden blijven, zeker in vergelijking met het budget dat wordt besteed aan weginfrastructuur voor wagens. Zelfs 300 miljoen euro voor fietsinfrastructuur vindt hij een bescheiden bedrag. De Fietsersbond spreekt zelfs van 500 miljoen euro.

Hij deelt ook de frustratie rond het uitblijven van het vrachtroutenetwerk. Het degelijke plan van de vorige bevoegde minister Hilde Crevits lag klaar maar het wordt niet geïmplementeerd. Ook vanuit lokale besturen is hiernaar vraag. Nu probeert elke gemeente zelf het probleem aan te pakken, terwijl er een goed gecoördineerd plan was.

De conceptnota vindt hij hoopgevend en hij reikt de hand om na de verkiezingsdag op 26 mei 2019 samen de opgesomde maatregelen (en zelfs meer) om te zetten. Al mag dat ook sneller.

2.3. Tussenkomst van Willem-Frederik Schiltz

Willem-Frederik Schiltz vindt de opmerking van Renaat Landuyt dat het hier niet gaat over een conceptnota juist. Er is geen sprake van het wijzigen of invoeren van regelgeving.

Los van het feit dat de parallellen met het fietsbeleidsplan van de minister vrij groot zijn, staan er volgens de spreker enkele interessante zaken in. De vicieuze cirkel over het naar school brengen van kinderen met de wagen is ook een fenomeen dat hij in Antwerpen vaststelt. De Open Vld-fractie onderschrijft het belang van schoolstraten.

Lokale besturen zouden bij de infrastructuur inderdaad moeten uitgaan van de 8-80-regel. Ook van de werfcharters is hij een grote voorstander.

Intuïtief lijkt het logisch dat meer vrijliggende fietspaden nodig zijn, maar er zijn ook plaatsen waar er gemengd verkeer is, het niet mogelijk is of niet noodzakelijk is (bijvoorbeeld in een woonwijk).

Tot slot zegt hij dat bij de uitwerking van de maatregelen niet alleen de lokale besturen maar ook de provincies moet worden betrokken omdat zij mee instaan voor het BFF.

2.4. Tussenkomst van Annick De Ridder

Annick De Ridder sluit zich aan bij de opmerkingen over het gebruik van het instrument conceptnota in dit geval. In hoeverre is er hier sprake van het voorbereiden van nieuwe regelgeving en in hoeverre gaat het om een tekst voor verkiezingspropaganda? Volgens haar gaat het hier om een mix van beide.

Ze deelt de bekommernissen maar vele maatregelen zijn in voorbereiding of worden uitgevoerd. Ze verwijst naar de historisch hoge investeringsbedragen voor fietsinfrastructuur, het wegwerken van de zwarte punten en de missing links, de schoolstraten enzovoort.

3. Replieken

Lode Ceyskens gaat niet akkoord met de beschuldiging dat het instrument conceptnota werd gebruikt als verkiezingspropaganda. Vele zaken die in de conceptnota staan, werden al meermaals besproken in de commissie. Ondanks het feit dat het totaal aantal verkeersdoden en -gewonden daalt, is dat niet het geval voor het aantal omgekomen of gewonde fietsers. Daarvoor heeft hij al meerdere keren aandacht gevraagd maar weinig respons gekregen. Als men fietsen als een mobiliteitsoplossing naar voor wil schuiven, dan moet er iets gedaan worden aan het hoge aantal fietsslachtoffers.

Het klopt dat een aantal maatregelen in voorbereiding of uitvoering zijn. In een ideale wereld zou de CD&V-fractie ook graag 500 miljoen euro investeren in fietsinfrastructuur. Maar er zijn ook maatregelen nodig waar geen financiële middelen voor nodig zijn. Ten eerste is er de aanpassing van de lijst van zwarte punten. Er moet een correctie komen door het aantal fietsslachtoffers meer in rekening te brengen. Niet omdat zij belangrijker zijn dan een automobilist, maar wel omdat het aantal fietsslachtoffers ondergeregistreerd is. Er zijn hierover duidelijke cijfers die dat bewijzen. Ten tweede moet er werk worden gemaakt van het vrachtroutenetwerk. Vrachtwagens door dorpskernen zijn een wezenlijke bedreiging voor de zwakke weggebruiker. Ten derde moet er verlichting komen voor alle fietspaden, in tegenstelling tot het nieuwe lichtplan van AWV. Zo niet zullen zij in de winterperiode na 17 uur niet meer worden gebruikt. Veilig fietsen is meer fietsen. Daarom heeft hij de conceptnota ingediend.

Annick De Ridder hoort zaken die volgens haar niet correct zijn. Er is wel degelijk aandacht voor het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. De minister wil naar nul slachtoffers. Hij heeft in de praktijk bewezen met niet altijd populaire maatregelen resultaten te boeken. Elk fietsslachtoffer is er één te veel. In Antwerpen was er in 2017 een stijging van het aantal fietsverplaatsingen met 40 procent. Het aantal fietsslachtoffers steeg met 9 procent. Bij de vaststelling van een stagnerend aantal fietsslachtoffers moet ook de stijging van het aantal fietsverplaatsingen bekeken worden.

Lode Ceyskens betwist deze visie. Het autoverkeer is de afgelopen zeven jaar ook gestegen en daar is er wel een daling van het aantal verkeersslachtoffers. Hij betwist niet dat het aantal fietsers is gestegen, maar hij stelt wel vast dat men er niet in slaagt om het aantal fietsongevallen te doen dalen. Dat moet geanalyseerd worden en in de toekomst moet hieraan gewerkt worden.

Annick De Ridder verwijst opnieuw naar de Antwerpse cijfers en betwist dat er niet alles wordt aan gedaan om het aantal fietsslachtoffers te verminderen. Er is al een weg afgelegd en de inspanningen werpen vruchten af, maar de eindmeet is nog niet bereikt.

Lode Ceyskens verwijst opnieuw naar de eerder geciteerde cijfers van Statbel. *Annick De Ridder* herhaalt haar standpunt. *Renaat Landuyt* zegt dat de cijfers in Gent erop wijzen dat als men de maatregelen zoals opgesomd in de nota uitvoert, het aantal fietsslachtoffers daalt. *Willem-Frederik Schiltz* verbaast zich over de discussie over de cijfers omdat bij eerdere besprekingen dit al aan bod kwam. Er is al een stevige inspanning gedaan voor fietsinfrastructuur maar het moet nog beter zodat Vlaanderen een echt fietsland kan worden. *Lode Ceyskens* zegt dat de cijfers voor zich spreken. Hij heeft deze niet gepresenteerd om iemand met de vinger te wijzen maar om een appel te doen om verder actie te ondernemen.

Lies JANS,
voorzitter

Renaat LANDUYT,
verslaggever