



Vlaams
Parlement

ingediend op **601** (2020-2021) – Nr. 1
8 januari 2021 (2020-2021)

Verslag van de hoorzitting

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Annick Lambrecht en Mercedes Van Volcem

over het fietsbeleid

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Lode Ceyssens, Martine Fournier;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

I.	Toelichtingen	4
1.	Toelichting door Wout Baert	4
1.1.	Inleiding	4
1.2.	Gemengd verkeer	4
1.3.	Fietspaden	5
1.4.	Verkeerslichten	5
1.5.	Fietsparkeren	6
1.6.	Basis voor een sterk fietsbeleid	6
2.	Toelichting door Wies Callens	7
3.	Toelichting door Axel Weydts.....	9
3.1.	Inleiding	9
3.2.	Verbeterpunten	9
3.3.	Kleinere bekommernissen	10
4.	Toelichting door Guido Vaganée.....	11
4.1.	Inleiding	11
4.2.	Fietsnetwerken	11
4.3.	Fiscaal ondersteunen en incentivieren van combimobiliteit.....	12
4.4.	De fiets als openbaar vervoer of vervoer op maat	12
4.5.	Samenwerking tussen overheden en partners	12
4.6.	Dataverzameling en datagedreven mobiliteitsbeleid	13
5.	Toelichting door Tom Dehaene en Chris Brouwers	13
5.1.	Fietsbeleid van de vijf provincies	13
5.2.	Verwachtingen	14
5.3.	Werkbare oplossingen en quick wins	15
II.	Bespreking.....	16
1.	Vragen en opmerkingen van de leden	16
1.1.	Tussenkoms van Annick Lambrecht.....	16
1.2.	Tussenkoms van Martine Fournier.....	17
1.3.	Tussenkoms van Stijn Bex	17
1.4.	Tussenkoms van Marius Meremans	18
1.5.	Tussenkoms van Mercedes Van Volcem	18
1.6.	Tussenkoms van Lode Ceyssens	19
2.	Antwoorden van de sprekers	19
2.1.	Antwoorden van Wout Baert.....	19
2.2.	Antwoorden van Wies Callens.....	20
2.3.	Antwoorden van Axel Weydts	21
2.4.	Antwoorden van Guido Vaganée	22
2.5.	Antwoorden van Tom Dehaene en Chris Brouwers	23
	Gebruikte afkortingen	26
	Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 10 december 2020 een hoorzitting over het fietsbeleid met de volgende sprekers:

- Wout Baert, programmamanager Fietsberaad Vlaanderen
- Wies Callens, beleidsmedewerker en woordvoerder Fietzersbond;
- Axel Weydts, schepen van Mobiliteit en Openbare Werken Kortrijk;
- Guido Vaganée, coördinator Gemeentelijk Ondersteuningsplatform Vervoerregiowerking, namens de VVSG;
- Tom Dehaene, gedeputeerde provincie Vlaams-Brabant, en Chris Brouwers, diensthoofd Mobiliteit provincie Antwerpen, namens de VVP.

De sprekers maakten gebruik van powerpointpresentaties die terug te vinden zijn op de [dossierpagina](#) op www.vlaamsparlement.be.

(Deze commissievergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)

I. Toelichtingen

1. Toelichting door Wout Baert

1.1. Inleiding

Wout Baert zegt dat Fietsberaad Vlaanderen het kenniscentrum is voor fietsbeleid. De opdracht is om goede praktijken te delen en te investeren in nieuw en praktijkgericht onderzoek. De Vlaamse overheid kan een beroep doen op hen. Alle stakeholders van het Vlaams fietsbeleid zijn vertegenwoordigd in de Fietsraad, voorgezeten door Jan Vermeulen. Hij is tevens burgemeester van Deinze en werd aangeduid door de VVSG.

Voor zijn toelichting heeft de spreker gekozen voor inhoudelijke input, eerder dan het te hebben over bijstellingen in het beleid, subsidieregelingen enzovoort. Voor bepaalde punten zal hij wel aangeven waar aanpassingen nuttig of nodig zijn.

1.2. Gemengd verkeer

Voor het gemengd verkeer moet er meer worden ingezet op veilig fietsen in de kernen en verblijfsgebieden. Er is een sterke groei van het fietsverkeer van 2 tot 6 procent per jaar, onder andere door de groei van de Vlaamse bevolking. Er is veel doorgaand verkeer, vaak aan hoge snelheid. Het is onmogelijk om in Vlaanderen in elke straat fietspaden aan te leggen. Dat is onbetaalbaar maar ook niet nodig. In 2018 startte Fietsberaad Vlaanderen een onderzoek naar een concept genaamd Fix the Mix (zie slide 5 van de presentatie van Fietsberaad Vlaanderen). Het gaat om het veilig mengen van fietsers en voetgangers die op hun gemak de publieke ruimte kunnen gebruiken en waarbij auto's veeleer te gast zijn. Het idee is dat het autoverkeer op de hoofdassen circuleert en de autoluwe wijken toegankelijk blijven voor ouderen en kinderen. Op bepaalde geconcentreerde plaatsen aan de rand van de wijk zijn er verkeersveiligheidsvoorzieningen voor het oversteken van de grote assen. Het gaat om een manier om beperkte middelen verstandig in te zetten zodat niet in elke straat onteigeningen nodig zijn voor de aanleg van fietspaden. Verkeersstromen worden zo ook ontvlochten.

Wout Baert toont een tabel (zie slide 6) waarbij op basis van het snelheidsregime wordt aangegeven of het fietsverkeer beter wordt gescheiden of gemengd. Waar er 50 kilometer per uur wordt gereden, opteert men voor een aanliggend fietspad, voor 70 kilometer per uur een fietspad dat is afgescheiden van de rijbaan. Belangrijk is dat fietsers de verkeersdruk niet als te hoog mogen inschatten. Daarom moet de autodruk binnen de wijken beperkt worden. Uit internationale vergelijkingen en eigen tellingen, komt Fietsberaad Vlaanderen aan een grens van 3500

voertuigen. In een zone 30 met een hogere autoverkeersintensiteit, is een fietspad aangewezen, eerder dan te opteren voor gemengd verkeer. Bijkomend kan men in een zone 30 in straten met een lage autoverkeersintensiteit maar die gelegen zijn op een belangrijk fietsnetwerk, opteren voor een fietsstraat. De spreker merkt op dat behalve voor schoolomgevingen, dit maatregelen zijn die weinig ondersteund worden. Er wordt ingezet op de aanleg van fietspaden voor het BFF en fietsroutenetwerken, maar niet voor de wijken. Fietzers starten hun route echter aan de voordeur. Wout Baert toont een voorbeeld in de gemeente Deinze (zie slide 7) waar er elke ochtend een carfree hour is door de combinatie van een school- en fietsstraat.

De problematiek van veilig fietsen stelt zich ook in het buitengebied. Ook op landelijke wegen stijgt de verkeersdruk en is er nood aan maatregelen om sluipverkeer te weren. Het verbreden van landelijke wegen leidt tot een grotere impact van verkeer. De vraag kan worden gesteld of het niet nodig is om ook daar fietspaden aan te leggen. Door de combinatie van langere fietsroutes met meer zwaar verkeer door de industrialisering van de landbouw zullen op langere termijn wellicht maatregelen nodig zijn. Bijkomend stelt zich de vraag hoe moet worden omgegaan met de hogere snelheid (meestal 70 kilometer per uur) in het buitengebied. Soms wordt dit opgelost door het plaatsen van het verkeersbord F99 (zie foto op slide 9). In de loop van 2021 wil Fietsberaad Vlaanderen dit verder onderzoeken in Fix the Mix 2.

1.3. Fietspaden

Er is een toenemende variatie aan gebruikers, vervoersmiddelen en snelheden op fietspaden. Dat betekent dat de nieuwe norm voor fietspaden 2 meter breedte zou moeten zijn (zie slide 12). Dat laat toe dat een bredere fiets een andere bredere fiets kan inhalen en dat een speedpedelec een andere fietser inhaalt met een veilige marge. Momenteel ligt de norm op 1 meter 75 centimeter, met een minimum van 1 meter 50 centimeter. Belangrijk is dat rekening wordt gehouden met de intensiteit van het fietspad. Fietspaden met meer dan 1500 fietsers per dag vragen om een bredere inrichting (minimaal 3 meter). Wout Baert verwijst naar de tabel op slide 12. Fietspaden zouden, rekening houdend met het moment van aanleg, moeten gecontroleerd worden op hun conformiteit op basis van de intensiteit. Fietsberaad Vlaanderen zal hierover in 2021 voorstellen formuleren.

Over de speedpedelec bracht Fietsberaad Vlaanderen in maart 2020 al een advies uit (zie slide 13) waarbij de bebouwde kom meer en meer evolueert naar een zone 30. Steeds meer gemeenten passen die toe, waarbij uitzonderlijk enkele invalswegen met fietspaden 50 kilometer per uur blijven. Op die manier wordt ervoor gekozen dat de speedpedelec in de bebouwde kom (zone 30) op het fietspad maximaal 30 kilometer per uur rijdt. Gemeenten die van de bebouwde kom een zone 30 willen maken worden soms geconfronteerd met de gewestelijke wegbeheerder die daarin niet mee wil evolueren.

1.4. Verkeerslichten

Momenteel bestaan er geen specifieke wachttijden voor fietsers aan kruispunten met verkeerslichten. Voor voetgangers bedraagt die maximaal 110 seconden en die wordt ook toegepast voor fietsers. Dat betekent niet dat fietsers overal 110 seconden moeten wachten, verduidelijkt de spreker. In 2019 formuleerde Fietsberaad Vlaanderen een voorstel waarbij rekening wordt gehouden met binnen of buiten de bebouwde kom en in of buiten de spijstijden (zie tabel slide 15). In de spits is het moeilijker om de verschillende verkeersstromen af te wikkelen. Meer en meer ontstaan er fietsfiles op ringwegen van centrumsteden.

Een middel om de wachttijd aan verkeerslichten te beperken is inzetten op detectie van fietsers op 20 meter voor het kruispunt (zie slide 16) zodat hij bij een gemiddelde snelheid groen krijgt. Dat vermijdt ook nodeloos groen geven. Het zorgt voor een win-winsituatie voor alle verkeersdeelnemers. In Nederland wordt 95 procent van de fietsers gedetecteerd en bestaat het systeem al twintig jaar. Een drukknop aan het verkeerslicht dient als back-up. Wout Baert pleit ervoor om dit in Vlaanderen sterker op de agenda te zetten. Binnen het programma van Mobilidata is er sprake van detectie van fietsers, maar dan via een app. Dat vindt hij een weinig toegankelijke manier omdat fietsers vooraf zouden moeten inloggen, in tegenstelling tot automobilisten.

Het conflictvrij maken van kruispunten die verkeersintensief zijn of te maken krijgen met zwaar verkeer is ongelooflijk belangrijk. Hij denkt aan grote ringwegen en assen. Op andere kruispunten mag het geen fetisj zijn omdat lange wachttijden daar kunnen leiden tot roodlichtnegatie. Het beperken van zwaar verkeer op bepaalde routes kan ervoor zorgen dat conflictvrije kruispunten niet nodig zijn. Waar er veel zwaar verkeer en veel fietsverkeer is moet op termijn worden gedacht aan ondertunneling, bijvoorbeeld op ringwegen van centrumsteden.

1.5. Fietsparkeren

Momenteel heeft 70 procent van de Vlamingen nog nooit de fiets en het openbaar vervoer gecombineerd. Er zijn dus nog heel wat mogelijkheden voor verplaatsingen over lange afstand. Daarvoor is een goede samenwerking met de NMBS nodig om in stationsomgevingen meer in te zetten op fietsparkeren. Afspraken tussen het lokaal bestuur en de NMBS, en een parkeerstrategie zijn daarbij nodig. Er moet geëvolueerd worden naar een betere dienstverlening want er vinden nog te veel fietsdiefstallen plaats. Fietsberaad Vlaanderen heeft een proefproject rond toegangscontrole en fietsidentificatie.

Wout Baert vindt dat moet overwogen worden om het Pendelfonds te heroriënteren in die zin. Momenteel ligt de focus op de verplaatsing tussen woonplaats en bedrijf. Men zou de focus kunnen laten evolueren naar de verplaatsing met trein en de overstap naar de (deel)fiets waarbij dan het gebruik van de deelfiets en een veilige fietsenstalling in het station in aanmerking kan komen.

Belangrijk is dat er een naadloze overstap is tussen fiets en openbaar vervoer. Een sterke integratie verhoogt het succes. Hij verwijst naar de OV-fiets in Nederland, vergelijkbaar met de Blue-bike in België. Er is in Nederland een grote beschikbaarheid van OV-fietsen in de stations door de sterke integratie. Dat zorgt mede voor een grote gebruiksvriendelijkheid. Hij stelt de vraag of Blue-bike geen deel moeten uitmaken van het kernnet van het openbaar vervoer in Vlaanderen. Daarnaast zijn er in steden nog andere fietsdeelsystemen die gericht zijn op stedelijke verplaatsingen die ook goed geïntegreerd moeten worden. Blue-bike zou ook een rol kunnen spelen in de beschikbaarheid en het beheer van fietskluizen of kleinere afgesloten stallingen in kleinere stations. Dat kan daar ook de diefstalveiligheid verhogen.

1.6. Basis voor een sterk fietsbeleid

De basis voor een sterk fietsbeleid is dat men de groei van het fietsverkeer opvangt door een herverdeling van de ruimte. Zowel de lokale als gewestelijke wegbeheerder doen dit. Het vraagt ten tweede een herverdeling van het budget. De huidige Vlaamse Regering zet een grote stap vooruit door vanaf 2021 meer dan 300 miljoen euro per jaar ter beschikking te stellen. Dat zal bijdragen aan de nodige groeispurt voor infrastructuur. Ten derde wil hij een pleidooi houden voor de herverdeling van capaciteit. Om de budgetten daadwerkelijk te besteden moeten de projecten ook worden opgevolgd. Zowel bij de lokale als Vlaamse administraties zal

er versterkt moeten worden ingezet op de fiets of zal men de capaciteit moeten herverdelen.

Over hoeveel fietsverplaatsingen gaat het? De Vlaamse Regering heeft in het regeerakkoord een verhouding van 60/40 opgesteld voor respectievelijk gemotoriseerd en duurzaam verkeer. Elke Vlaming verplaatst zich 2,42 keer per dag. Toegepast op de plus-6-jarigen betekent dit bijna 15 miljoen verplaatsingen in 2020. Door de bevolkingsaan groei zal het in 2024 gaan om 15,78 miljoen verplaatsingen (zie slide 24). Slide 25 toont de verdeling van die verschillende verplaatsingen per vervoersmodus. 20 procent fietsverplaatsingen in 2024 komt overeen met 3,16 miljoen dagelijkse fietsverplaatsingen, zijnde 48 procent meer dan in 2020. Dat zal een grote inspanning vergen en het vrijgemaakte budget van de Vlaamse Regering kan daartoe bijdragen. Hij merkt ook op dat dit gepaard gaat met een daling van het aantal autoverplaatsingen. Een miljoen extra fietsers betekent dat er meer ruimte nodig is in de kernen, en meer fietspaden. De fietssnelwegen zijn een belangrijke investering maar ook de ruimte rond de woningen is belangrijk voor het fietsverkeer. De combinatie fiets en openbaar vervoer is de grootste kanshebber om ook mensen over een lange afstand deels op de fiets te krijgen. Dat betekent dat er ook meer investeringen in deelfietsen en het fietsparkeren nodig zijn.

2. Toelichting door Wies Callens

Wies Callens zegt dat de Fietzersbond een belangenorganisatie is en 25 jaar bestaat. In 2020 had men dit graag gevierd maar dat was niet mogelijk door de coronacrisis. Er wordt goed samengewerkt met Fietsberaad Vlaanderen. De Fietzersbond wil fietsen vanzelfsprekend maken door mensen te motiveren om de fiets te nemen en door fietsers te laten melden waar er zich problemen situeren. Als leden- en vrijwilligersorganisatie telt de Fietzersbond meer dan duizend vrijwilligers in 108 afdelingen in Vlaanderen en Brussel (zie slide 3 van de presentatie van de Fietzersbond). De meeste afdelingen situeren zich in de ruit Antwerpen-Gent-Brussel maar er komen steeds nieuwe vragen binnen om afdelingen op te starten. Vaak komen de afdelingen erg kritisch over maar zij vertrekken vanuit de realiteit waarmee zij worden geconfronteerd en kennen minder de beleidsrealiteit.

In 2020 lanceerde de Fietzersbond meerdere campagnes waaronder die voor fietsvriendelijk fietsen. De ruimte voor fietsers wordt kleiner door het gestegen aantal fietsers waardoor het nog belangrijker is om hoffelijk met elkaar om te gaan. Een andere campagne handelde over zichtbaarheid, ook in de donkere maanden. Daarnaast zet de Fietzersbond mee de schouders onder goede doelen die ijveren voor verkeersveiligheid. Dat gebeurde via Bike for Life met als goede doel Ouders van Verongelukte Kinderen. Bike to work is een campagne om werknemers via hun werkgever aan te sporen om meer de fiets te gebruiken voor het woon-werkverkeer. De app maakt het mogelijk om op een gecentraliseerde manier de fietsvergoeding voor de werknemers te beheren.

De Fietzersbond beschikt over een meetfiets (zie slide 5). Daarmee worden wetenschappelijk onderbouwde audits opgemaakt die de staat van de fietspaden in kaart brengen in een gemeente. Met de provincie Antwerpen wordt hiervoor al zes jaar constructief samengewerkt. In 2021 komt ook de provincie Limburg aan bod. De audits bieden extra informatie boven op de onderzoeken van AWW.

In 2020 publiceerde de Fietzersbond een aantal opiniestukken. Een eerste ging over een gitzwarte Strapdag op 18 september 2020 met een dodelijk fietsongeval. Andere gingen over de Vlaamse fietsinvesteringen, de stimulansen voor fietsen in het federale regeerakkoord en de stijgende agressie tegen fietsers.

Vervolgens toont Wies Callens een witte fiets die voor een ingang van het Vlaams Parlement werd geplaatst (zie slide 8) als symbool voor de vele fietsslachtoffers. Op basis van de recentste Vias-cijfers gaat het tussen juli en september om één fietsdode om de vijf dagen. "Is dat het nieuwe normaal?", vraagt de Fietzersbond zich af. De spreker zou hierover graag met de commissieleden van gedachten wisselen, eerder dan een presentatie te geven met concrete voorstellen.

Op basis van een aantal foto's wil hij het verhaal vertellen van hoe de fietser in Vlaanderen momenteel het fietsen ervaart. In de eerste plaats zijn er steeds meer diverse fietsers (zie slide 10). Fietzers zijn verheugd met bijvoorbeeld een state-of-the-artfietsbrug (zie slide 11), wat niet wegneemt dat de Fietzersbond af en toe kritisch is omdat de realisatietijd soms groot is. De brug op de foto werd vier jaar voor de realisatie aangekondigd. De spreker verwijst ook naar de nieuwe Scheldebrug die begin december 2020 werd aangekondigd als verbinding tussen linker- en rechteroever in Antwerpen met een kostprijs van 200 miljoen euro. Komt dit uit het budget van 335 miljoen euro voor 2021 of zal er een creatieve truc nodig zijn om deze investering buiten de begroting te houden? Zijn voorkeur gaat uit naar het laatste. Het gaat om een vorm van aankondigingspolitiek. Hoe de brug zal gerealiseerd worden is nog niet duidelijk. Het is een ander voorbeeld van hoe de dagelijkse fietser een wortel wordt voorgehouden, maar het niet duidelijk is wanneer en hoe de infrastructuur zal worden gerealiseerd.

Wies Callens zegt dat uit verschillende rapporten – Mobiliteitsverslag 2020 van de MORA, het MORA-advies over de beleids- en begrotingstoelichting MOW 2020-2021 en het AWW-rapport over de staat van de gewestelijke fietspaden – valt op te maken dat er veel aandacht is voor de fiets en dat het er goed mee gaat, maar ook dat er nog werkpunten zijn. Er zijn de positieve berichten over de fietsbrug in Antwerpen en de extra 150 miljoen euro voor fietsinfrastructuur uitgetrokken door Bart Somers, viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Bestuurszaken, Inburgering en Gelijke Kansen. Meer en meer lokale besturen willen van de bebouwde kom een zone 30 maken maar de Vlaamse overheid wil de keuze hiervoor overlaten aan de lokale besturen zelf. Hij heeft hiervoor begrip. Indien gemeenten dit echter willen invoeren stoten ze op het AWW dat wijst op de niet-conformiteit van een zone 30 op een gewestweg. De Vlaamse fietsers missen een eenheid van commando en de slagkracht om de Vlaamse visie om te zetten in concreet fietsbeleid. Het vooruitperspectief domineert momenteel het fietsbeleid in Vlaanderen. Ook op het vlak van ruimtelijke ordening en fiscaliteit zijn maatregelen nodig. Die behoren niet altijd tot de bevoegdheid van de Vlaamse overheid, maar Wies Callens pleit voor een groot debat hierover.

Voor de hervorming van het Pendelfonds verwijst hij naar het advies van de MORA over de BBT MOW 2020-2021. De MORA suggereert om de sociale partners hier verder bij te betrekken. Wies Callens onderschrijft het pleidooi van Wout Baert om werk te maken van de Hoppinpunten.

Op slide 12 toont de spreker een foto van een zogenaamd moordstrookje. Dat dit het woord van het jaar werd is volgens hem veelzeggend. Steden en gemeenten zoeken naar creatieve oplossingen (zie slide 14). Fietsdiefstal vormt nog steeds een probleem. Hij roept het Vlaams Parlement op om met de andere gewesten werk te maken van een uniform systeem om dit tegen te gaan. Hij verwijst naar het Brusselse systeem mybike.brussels. Hij vindt het verder belangrijk dat de Vlaamse overheid de regie in handen neemt voor het uittesten van lokfietsen. Hij verwijst naar het persbericht van mobiliteitsorganisatie Touring over fietsdiefstallen.

De coronamaatregelen maken duidelijk dat een herindeling van de openbare ruimte nodig is. Hij toont een foto van voetgangers die wandelen op een fietspad.

Hij is van mening dat er nood is aan daadkracht bij de Vlaamse administraties. Hij ervaart dat de politieke goodwill er is. Dat alle politieke partijen het belang van de fiets onderschrijven, is hartverwarmend. Verwijzend naar het advies van de MORA zegt hij dat er veel plannen en ideeën over fietsen en verkeersveiligheid zijn, maar dat ze niet concreet worden uitgevoerd. Het is belangrijk dat de administraties ofwel meer mankracht krijgen, ofwel een duidelijk commando krijgen dat er resoluut voor de fiets wordt gekozen.

Tot slot wijst hij op de hoge druk van het gemotoriseerd vervoer. Dat moet worden besproken binnen een groter mobiliteits- en verkeersveiligheidsdebat.

3. Toelichting door Axel Weydts

3.1. Inleiding

Axel Weydts vermeldt dat Kortrijk werd uitgeroepen tot Fietsstad 2020. Dat kan alleen door samenwerking met verschillende partners die hij hiervoor wil bedanken. Hij vernoemt AWW, MOW, De Vlaamse Waterweg, de provincie West-Vlaanderen. De samenwerking verloopt niet altijd perfect maar is wel cruciaal.

De derde slide van zijn presentatie toont een kaart van Kortrijk waarop de verkeersongevallen zijn aangeduid in de periode 2014-2017. De gewestwegen en de kruisingen met gewestwegen zijn daarbij duidelijk zichtbaar. Dat onderstreept het belang van systematische investeringen door Vlaanderen.

3.2. Verbeterpunten

3.2.1. Doorlooptijd

Wat hij frustrerend vindt en dus beter kan, is de doorlooptijd van dossiers. Dat geldt niet alleen voor dossiers in het kader van het Fietsfonds, maar ook bij grote kunstwerken bijvoorbeeld. Op slide 4 toont hij de doorlooptijd van fietsfondsdossiers die van studieopdracht tot start van de uitvoering varieert tussen 33 en 45 maanden. De uitvoeringsfase is dus niet inbegrepen. Daar moet absoluut werk van worden gemaakt. De lokale overheid krijgt steeds de trekkende rol toebedeeld, wat zeer arbeidsintensief is. Mogelijk kan dit door andere niveaus opgenomen worden. Er zitten heel veel vertragende stappen in het beslissingsproces: een projectstuurgroep, de omgevingsvergunning, de deputatie, de provincieraad, het schepencollege en de gemeenteraad. Dat zijn te veel noodzakelijke goedkeuringen. Hij vraagt een meer eenvoudige en snellere opgelegde projectmethodologie.

3.2.2. Decentralisatie

De stad Kortrijk is ook voorstander van een decentralisatie als het gaat over gewestwegen in de stadskern. Mits er voldoende middelen en personeel zijn, kan de lokale overheid ze beter beheren.

3.2.3. Quick wins en knelpunten

Zwarte kruispunten worden goed gedetecteerd. Iedereen weet waar ze zich bevinden, maar de oplossing duurt vaak heel lang, ook via de Provinciale Commissies voor Verkeersveiligheid die in het leven werden geroepen om dossiers versneld uit te voeren. Verder stelt hij vast dat de realisatie van quick wins vaak gehypothekeerd wordt door een complex project of GRUP waar het project deel van uit maakt. Daardoor wordt de oplossing op de lange baan geschoven. Bij een dergelijke patstelling zou er verplicht naar een alternatief moeten worden gezocht. Als er dan een consensus is over dat alternatief, moet het onmiddellijk worden uitgevoerd.

3.2.4. *Onderhoud bestaande fietsinfrastructuur*

Voor het onderhoud van de bestaande fietsinfrastructuur moeten volgens Axel Weydts de budgetten worden verhoogd. Hij pleit voor een analyse van het fietsnetwerk op gewestwegen. Hij vraagt om een anticiperend beleid in plaats van een vraaggestuurd beleid op basis van meldingen. Een mogelijkheid is te zorgen voor subsidieopties voor het structureel onderhoud van het BFF binnen het Fietsfonds. Hij vraagt ook aandacht voor het vegen van fietspaden en gladheidsbestrijding. Dat laatste lijkt hem de voorbije jaren verbeterd.

3.3. Kleinere bekommernissen

Axel Weydts somt vervolgens enkele kleinere bekommernissen op die daarom niet minder belangrijk zijn. De commissieleden kunnen het beschouwen als een soort van toolbox waarmee men aan de slag kan.

Ten eerste vraagt hij dringend uniformiteit binnen de administraties voor de signalisatie voor speedpedelecs met de verkeersborden D9 en D10. Afhankelijk van de wegbeheerder hebben speedpedelecs al dan niet toegang tot een fietspad.

Hij vindt het positief dat er eindelijk een doorbraak is voor het rechtsaf of rechtdoor vrij voor fietsers (verkeersborden B22/B23). De vragen tot aanpassing op gewestwegen werden overgemaakt maar de uitvoering gaat traag. Hij vraagt een versnelde uitvoering. Hetzelfde vraagt hij voor de realisatie van vierkant groen dat zeer belangrijk is voor een aantal kruispunten.

Een ander pijnpunt is dat ongelijkvloerse kruisingen van gemeentewegen (al dan niet op het BFF) met waterwegen en spoorwegen vaak niet volledig subsidieerbaar zijn. Hij vraagt om dit te bekijken omdat die een grote hap uit het budget nemen.

Er is een grote nood aan permanente telpunten op fietssnelwegen en het BFF. Er bestaan veel data over autoverkeer maar nauwelijks over fietsverkeer. Er zou een meetnetwerk moeten worden opgestart zodat de analyses verfijnder worden.

Axel Weydts vraagt om te onderzoeken of het mogelijk is om de raamcontracten van de Vlaamse overheid open te stellen voor gemeenten (bijvoorbeeld voor gladheidsbestrijding, markeringen enzovoort). Het gebeurt al dat gemeenten intekenen op raamcontracten van andere gemeenten.

Verder pleit hij voor subsidieopties voor het aanpassen van verkeersonveilige punten op (selecties van) gemeentewegen (een soort lokale Provinciale Commissie voor Verkeerveiligheid).

Weg met de zogenaamde huppelmarkering bij fietsoversteken, is zijn volgende advies. Deze markeringen zijn vrijwel onzichtbaar vanuit een wagen, en zeker als het donker is en regent. De stad Kortrijk weigert om ze op de lokale wegen aan te brengen en blijft gebruik maken van de blokmarkering. Hij hoopt op voortschrijdend inzicht bij de Vlaamse overheid. Fietsoversteken moeten geval per geval worden bekeken. Hij gelooft niet in het argument dat dit tot verwarrende situaties zal leiden.

De stad Kortrijk is ook voorstander van venstertijden voor zwaar vervoer. Kortrijk was de eerste stad om een charter te tekenen met de bouwsector en andere stakeholders om het werftransport te weren uit schoolomgevingen. De Vlaamse overheid wil de invoering van venstertijden overlaten aan het lokale niveau. Daar gelooft hij niet in en hij vraagt een kader vanuit de Vlaamse overheid zodat de regels overal dezelfde zijn. Het is niet werkbaar, ook niet voor de transportsector, dat in verschillende gemeenten andere venstertijden zouden gelden.

Verder zou de zone 30 overal in Vlaanderen de norm moeten worden. 85 procent van de Kortrijkse straten behoren tot een zone 30. Persoonlijk is hij van mening dat waar er geen fietspaden zijn in de bebouwde kom, dit een zone 30 moet zijn.

Een van de grootste bekommernissen en tegelijk ook frustraties als schepen van Mobiliteit is dat verkeersveiligheid altijd moet voorgaan op doorstroming. Bijna elke vergadering wordt op een gevraagde aanpassing geantwoord door het Departement MOW of AWW dat dit ten koste zal gaan van de doorstroming. Dit is een uitwas van het vooruitperspectief waar volgens de spreker dringend van moet worden afgestapt.

Tot slot verwijst hij naar slide 12 voor een samenvatting van de grootste bekommernissen. Hij hoopt een aantal zaken te hebben aangereikt waarmee de commissie aan de slag kan. Dat zal onder meer de stad Kortrijk kunnen helpen in de toekomst.

4. Toelichting door Guido Vaganée

4.1. Inleiding

Guido Vaganée is tewerkgesteld bij de VVSG als coördinator van het Gemeentelijk Ondersteuningsplatform Vervoerregiowerking. Hij wil de fiets plaatsen in het proces naar basisbereikbaarheid. Driehonderd gemeenten en de vijftien vervoerregio's zijn gestart met het vastleggen van de OV-plannen en de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen. De fiets als vervoersmodus neemt hierin een zekere rol op zich. In het proces naar meer duurzame verplaatsingen en meer combimobiliteit is de fiets de ideale partner. In alle beslissingen die worden genomen is het belangrijk om de reiziger centraal te zetten.

De lokale besturen hebben tot opdracht om de verschillende netwerken zoals het openbaar vervoer, het vrachtvervoernetwerk en fietsnetwerk op een verkeersveilige en efficiënte manier op mekaar af te stemmen. De lokale besturen hebben ongeveer 90 procent van het wegnnet in beheer. Een geïntegreerde aanpak en een doorgedreven netwerklogica zijn volgens de VVSG de sleutels om het concept van basisbereikbaarheid en meer duurzame verplaatsingen succesvol te kunnen lanceren. Het beleid moet eerder werken met trajectoplossingen in plaats van elke modus apart aan te pakken. Afhankelijk van het gemeentelijk mobiliteitsprofiel zal men veeleer een voortraject- of natrajectgemeente zijn. Het profiel bepaalt welke investeringen noodzakelijk zijn, respectievelijk in fietsenstallingen en in deelfiets-systemen. Reizigers verwachten in de toekomst totaaloplossingen met één abonnement of via slimme digitale reserveringstools.

4.2. Fietsnetwerken

Voor de lokale besturen is stabiliteit in de ondersteuning door de hogere overheden voor de aanleg en verbetering van fietsverbindingen heel belangrijk. Het gaat dan zowel om het BFF als om lokale fietsroutes. Het doordacht uittekenen van fietsroutes naar toekomstige Hoppinpunten en ze veilig en comfortabel maken is een grote uitdaging. Voor fietsroutes die opgenomen zijn in een netwerk is het belangrijk dat deze elk hun functie uitoefenen. Het maximaal ontvlechten van verkeersstromen waar nodig, komt de veiligheid en het comfort ten goede. Alles blijft echter maatwerk. Doorstromingsmaatregelen voor fietsers en openbaar vervoer zijn een succesfactor voor het nieuwe mobiliteitsdenken. Fietsberaad Vlaanderen maakte een subsidieboom op waarin al deze bezorgdheden vervat zitten. Die is voor advies overgemaakt aan het Departement MOW.

Ook bestaande subsidieregelingen, bijvoorbeeld voor fietsenstallingen aan OV-haltes, moeten mee-evolueren. Hij denkt aan fietskluizen in plaats van traditionele fietsstallingen aan Hoppinpunten.

4.3. Fiscaal ondersteunen en incentiveren van combimobiliteit

De lancering van basisbereikbaarheid is een uniek momentum om combimobiliteit in de markt te zetten. Combimobiliteit ondersteunen voor woon-werk- en woon-schooltrajecten, ook op fiscaal vlak – in samenspraak met de werkgevers –, kan een extra stimulans geven. Hij denkt daarbij niet alleen aan de fietsvergoeding maar ook aan het huren van een fietsenstalling voor het voortraject en het gebruik van lastmileoplossingen zoals deelfietsen.

Voor de hervorming van het Pendelfonds pleit de VVSG voor een meer gebiedsgerichte aanpak. Er zijn efficiëntie-oefeningen nodig. Het besteden van de budgetten blijkt niet zo eenvoudig. Hij betreurt dat omdat de lokale besturen en de vervoerregio's alle financiële middelen kunnen gebruiken. De VVSG vraagt om ook de vervoerregio's te betrekken als partner in het proces. Via de middelen van het Pendelfonds kunnen bedrijven geïntegreerd worden in de keten van combimobiliteit via bedrijfsfietsstallingen of bedrijfsdeelfietsen voor de ontsluiting van kmo-zones.

4.4. De fiets als openbaar vervoer of vervoer op maat

De Vlaamse mobiliteitscentrale en de toekomstige MaaS-operatoren moeten de digitale spiegel vormen van het totale aanbod dat aanwezig is op het Vlaamse grondgebied. Het bestaande Blue-bikeaanbod ziet de VVSG veeleer als een verlengstuk van het trein- en kernnet. Ze verlengen zo de actieradius. De vraag van Fietsberaad Vlaanderen om Blue-bike in te schrijven in het kernnet wordt dan ook ondersteund door de VVSG. Andere deelfietsinitiatieven zoals Velo in Antwerpen spreken ook andere doelgroepen en gebruikers aan. Ze kunnen perfect naast elkaar blijven bestaan. Het is belangrijk dat de toekomstige mobiliteitscentrale al deze mobiliteitsoplossingen integreert in een aanbod naar de burger, onafhankelijk of dit initiatief past binnen het officiële aanbod van het vervoer op maat. Dat is momenteel nog niet voorzien in de toekomstige processen van de mobiliteitscentrale. Dat vindt Guido Vaganée bedenkelijk. Hij hoopt dat dit nog wordt aangepast.

4.5. Samenwerking tussen overheden en partners

Om de modal shift te bereiken is het samenwerken tussen alle overheden en mobiliteitspartners cruciaal. De regionale mobiliteitsplannen moeten de basis zijn voor het investeringsplan. In Nederland wordt gewerkt met een bereikbaarheidsagenda waarin de projecten worden opgelijst die de regio bereikbaar en verkeersveilig moeten houden, maar ook de beleidsdoelstellingen zoals het terugdringen van de CO₂-uitstoot. De netwerklogica en het trajectdenken behoren inherent tot de bereikbaarheidsagenda. Daarom is de VVSG er voorstander van om het GIP en de meerjarenplannen van de lokale besturen (BBC) te laten gelijklopen. Dat houdt een planningsfase van zes jaar in. Gewestelijke en lokale financiële middelen kunnen elkaar op die manier aanvullen en er wordt voorkomen dat missing links ontstaan. Door de koppeling aan de BBC kunnen de bovenlokale dossiers ook in de praktijk beter worden opgevolgd door de gemeenteraadsleden.

De bereikbaarheidsagenda zorgt voor één dossier en één aanbesteding per traject waardoor problemen door verschil in snelheid van behandeling worden voorkomen. Dat is nuttig om de doorstroming over een geheel traject te verbeteren, maar is ook van toepassing voor fietsroutes.

4.6. Dataverzameling en datagedreven mobiliteitsbeleid

In de toekomst zal men moeten evolueren naar een datagedreven beleidsaanpak. Die moet inzicht geven in het verplaatsingsgedrag en hoe dat kan worden bijgestuurd in functie van de beleidsdoelstellingen. Voor het verzamelen van fietsdata is er een enorme inhaalbeweging nodig. Dat kunnen de lokale besturen niet alleen. In de voorwaarden voor de toekomstige MaaS-operatoren moet ingeschreven worden dat de fiets als volwaardige modus moet worden aangeboden in de verplaatsingssuggesties voor reizigers. De huidige keuze voor een vrijblijvend kader in plaats van een MaaS-regulator geeft weinig zekerheid dat de beleidsdoelstellingen consequent zullen worden uitgevoerd. De VVSG zal hierop kritisch blijven toezien.

Het verzamelen van data geeft de mogelijkheid om via smartcitytoepassingen het fietsgebruik te incentivieren. Gezamenlijke investeringen hierin, ook van het Vlaamse Gewest, kunnen zeker bijdragen tot een gedragswijziging naar meer duurzame verplaatsingen. Hij verwijst bij wijze van voorbeeld naar het Buck-e-systeem dat al in een dertigtal gemeenten zijn succes heeft bewezen.

5. Toelichting door Tom Dehaene en Chris Brouwers

5.1. Fietsbeleid van de vijf provincies

Tom Dehaene is tevreden dat hij de kans krijgt om duidelijk te maken welke inspanningen de provincies doen voor de fiets. Hij toont dit op basis van enkele foto's. De eerste toont een jaagpad in West-Vlaanderen (zie slide 3 van de presentatie van de Vereniging van de Vlaamse Provincies) waarmee hij wil aantonen dat zo veel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de bestaande infrastructuur om functionele routes te creëren. Hij denkt aan wegen langs kanalen en spoorwegen. Het is vaak zwoegen om hiervoor de nodige middelen te krijgen. Instanties zoals De Vlaamse Waterweg, AWW en De Lijn zijn zich wel bewust dat er moet worden geïnvesteerd worden in fietsinfrastructuur. Maar bij De Vlaamse Waterweg ontstaat dan discussie of de middelen daarnaartoe moeten gaan of naar bijvoorbeeld noodzakelijke baggerwerken.

De tweede foto van een fietstelmeter (zie slide 4) toont aan dat de provincies al gestart zijn met dataverzameling. De derde foto (zie slide 5) is een simulatie waarmee hij wil zeggen dat er provinciegrensoverschrijdend initiatieven worden genomen en gezocht wordt naar fietsmogelijkheden weg van gewestwegen en woonstraten om zo weinig mogelijk conflictpunten te hebben. Dat moet het fietsen aangenaam maken.

Slide 6 toont een foto waarop de signalisatie voor fietssnelwegen duidelijk zichtbaar is. Hierdoor komt men tegemoet aan de vraag van de fietsers om de leesbaarheid van fietssnelwegen te verhogen. Het logo is ondertussen ingeburgerd.

Met de volgende foto (zie slide 7) van een doorsteek onder een spoorwegbrug, wil Tom Dehaene aantonen dat er soms serieuze budgetten moeten worden vrijgemaakt voor een korte afstand. In het specifieke geval werden gevaarlijke oversteeken weggewerkt. Het project is tegelijkertijd een toonbeeld van hoelang een project kan aanslepen door onder meer de noodzakelijke samenwerking met de NMBS.

Op slide 8 is de fietssnelweg F1 te zien tussen Brussel en Antwerpen. Daarvoor werd samengewerkt met AWW, ANB, de gemeenten en de provincies. Er werden Europese middelen aangevraagd. Op minder dan drie jaar werd het gerealiseerd. Het is een voorbeeld dat aantoont dat als de middelen en de wil er zijn, het snel kan gaan, dat maatwerk nodig is waar er conflictpunten zijn en dat doorstroming voor de wagen niet altijd de eerste prioriteit moet zijn.

Chris Brouwers geeft toelichting bij slide 9 waarop de te bouwen fietsbrug is te zien voor de fietssnelweg F72. Bij het kruisen van grote trajecten zijn vele financiële middelen nodig waarbij vaak de Vlaamse overheid nodig is. Die is verantwoordelijk voor de verdeling van de EFRO-middelen die hierbij erg belangrijk zijn. De volgende foto (zie slide 10) toont een brug over een bevaarbare waterloop die wordt vervangen waarbij ook een fietsgedeelte wordt voorzien voor fietssnelweg F74.

Volgens sommige websites werd het getoonde stuk fietssnelweg F11 tussen Antwerpen en Lier (zie slide 11) bij de opening genoemd als het meest Nederlandse fietspad in Vlaanderen. Het is 4,5 meter breed met verlichting en middenbelijning. Opmerkelijk is de ribbelmarkering aan de zijkanen die het fietspad vergevingsgezind maakt en waardoor ongevallen worden vermeden.

Op dezelfde fietssnelweg is een voorbeeld te zien van hoe er op lokaal niveau goed kan worden samengewerkt (zie slide 12) tussen gemeente, provincie en rioolbeheerder Rio-link.

5.2. Verwachtingen

Tom Dehaene gaat vervolgens in op de verwachtingen van de provincies. De tabel op slide 14 geeft een overzicht van het budget voor de meerjarenplanning 2020-2025. De provincies maken aanzienlijke bedragen vrij voor fietsinfrastructuur. Het onderstreept dat alle provincies hun rol willen spelen in het fietsbeleid. De tweede kolom geeft het bedrag weer dat wordt uitgetrokken voor BFF-routes, waarvoor gemeenten zorgen voor de begeleiding en financiering, en dat door het Fietsfonds worden terugbetaald. De bedragen in de derde en vierde kolom zijn de bedragen die de provincies zelf uitgeven en waarbij ze zelf het project opvolgen. Er zijn verklaarbare verschillen in de bedragen die worden besteed door de verschillende provincies voor enerzijds fietssnelwegen en anderzijds de BFF-routes. West-Vlaanderen investeert minder in fietssnelwegen omdat er veel alternatieven zijn zodat ze vooral investeren in het BFF. In Vlaams-Brabant en Antwerpen is het net omgekeerd. Samen met de investeringen door de gemeenten en de Vlaamse overheid is er in totaal dus een groot budget voorhanden voor fietsinfrastructuur, concludeert Tom Dehaene.

Ook al gaat het om aanzienlijke bedragen, toch is er behoefte aan om het budget nog te verhogen. Dat bewijst de tabel op slide 15. Van de 753 kilometer op de BFF-routes in West-Vlaanderen in slechte staat, ligt 544 kilometer langs gemeentewegen. De geraamde kostprijs op basis van vroegere dossiers bedraagt 218 miljoen euro. Via het Fietsfonds krijgt elke provincie 2 miljoen euro per jaar. Dat zou betekenen dat er 55 jaar nodig is om de fietspaden te realiseren. Als dat budget verhoogd wordt naar 5 miljoen euro of 10 miljoen euro per jaar, dan is er nog respectievelijk 31 of 15 jaar nodig. Vergeleken met de budgetten die de provincies vrijmaken pleit hij ervoor dat de Vlaamse overheid als medefinancier in meer middelen zou voorzien.

Naast financiële middelen is er ook personeel nodig voor de realisatie van een fietspad. Dat is niet altijd even zichtbaar. De tabel op slide 16 toont het aantal vte's dat de provincies inzetten. Het gaat enkel om de personeelsleden die zich alleen bezighouden met fietsinfrastructuur, -data en -beleid. Het gaat dus niet over personeel van diensten Mobiliteit. Bij de Vlaamse overheid schat hij dit aantal op drie en bij de lokale besturen zijn er wellicht alleen enkele steden die een personeelslid hebben dat alleen bezig is met fietsbeleid- en infrastructuur. De provincies bieden graag ondersteuning aan de andere lokale besturen.

Chris Brouwers beaamt wat Axel Weydts eerder zei over de lange doorlooptijd voor het realiseren van fietsinfrastructuur. Slide 17 toont een overzicht van de verschillende stappen in het proces. Een eerste fase is de voorbereiding met het zoeken

naar een draagvlak en de opstart van het project. Dat duurt gemiddeld één jaar. In de volgende fase wordt een ontwerp gemaakt, wat twee jaar in beslag neemt. Daarbij komen ook nog de inspraak- en andere procedures (grondverwervingen, omgevingsvergunning, aanbesteding). Dit duurt een half jaar tot tien jaar. Door het nieuwe decreet van 16 oktober 2020 tot wijziging van de artikelen 2, 10 en 15 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, wat de invoering van een minnelijke onderhandelingstermijn betreft, worden onderhandelingen over onteigening beperkt tot één jaar. Maar indien de eigenaar zich hiertegen verzet, zal het langer duren. Voor de uitvoering wordt ook nog gemiddeld één jaar gerekend.

Tom Dehaene vult aan dat niet alleen voor de onteigening van gronden voor de aanleg van fietspaden de procedure lang loopt. Hij vraagt om met experts verder te bekijken of er niet nog meer tijdswinst kan worden geboekt in de procedure.

Een aantal initiatieven zijn gegroeid van onderuit en ondertussen ingeburgerd. Hij denkt aan de fietsknooppunten, de fietssnelwegen (met weldra een routeplanner op www.fietssnelwegen.be) en de Fietsbarometer.

Tot slot verwacht hij naast inspanningen op het vlak van budget, personeel en procedures ook een nauwe communicatie en samenwerking tussen gemeente, provincie en Vlaamse overheid. Naast het voorzien in goede infrastructuur moeten mensen ook warm gemaakt worden voor de fiets. Verder moet men het Vlaams Fietsbeleidsplan uitvoeren net zoals het project schaa sprong in het fietsbeleid.

De verwachtingen van de provincies vat hij samen met de foto op slide 19: provincies willen graag een duwtje in de rug geven van lokale besturen.

5.3. Werkbare oplossingen en quick wins

Tom Dehaene toont vervolgens een diagram (zie slide 20). In de linkse vierkanten staan de initiatieven rond fietsinfrastructuur met het realiseren van de fietssnelwegen en het BFF, en het onderhoud of verbeteren van bestaande infrastructuur. Wat even belangrijk is, is wat aan de rechterzijde staat: het verzamelen van fietsdata en het geven van fietsadvies.

Chris Brouwers zegt dat het diagram op slide 21 dezelfde structuur heeft en de quick wins toont: extra inspanningen door de Vlaamse overheid voor de kruising van fietspaden met gewest-, water- en spoorwegen. Het zijn vaak dure ingrepen die standaard niet zijn voorzien in het Fietsfonds. Maar ze zijn ook belangrijk omdat ze dikwijls ontbrekende schakels zijn. Daarnaast moet er nagedacht worden over het uitbreiden van de mogelijkheden van gemengd verkeer en de financiering ervan, zoals Wout Baert ook al stelde. Voor de fietssnelwegen geldt ook wat is gezegd over gewest-, water- en spoorwegen. Momenteel nemen de provincies hierin het voortouw. Voor de gemeenten is het belangrijk dat er over de bezettingsovereenkomsten met Infrabel en de NMBS discussie mogelijk is met de federale overheid, waar een rol ligt voor de Vlaamse overheid.

Rechts in het diagram staan de fietsdata waar ook Guido Vaganée naar verwees als basis voor het toekomstig datagedreven mobiliteitsbeleid. Er is de Fietsbarometer in de provincie Antwerpen en die werd uitgebreid met een interprovinciale samenwerking rond fietsdata. Daarin is bijvoorbeeld de meetfiets van de Fietsersbond geïntegreerd, maar ook fietsongevallendata en enquêtes over het fietsbeleid. Er is input mogelijk vanuit de gemeentebesturen en externe marktspelers zoals de vervoerregio's, TomTom, Google Maps enzovoort. Chris Brouwers heeft nog goed nieuws voor Axel Weyts die vond dat er nood is aan meer telpunten: de provincie Antwerpen heeft een raamcontract waar alle Vlaamse entiteiten en gemeentebesturen op kunnen intekenen voor het plaatsen van telapparatuur. Het laatste deel

gaat over advies. Het Vademecum Fietsvoorzieningen moet worden toegepast. Zoals eerder gesteld door Tom Dehaene beschikken de provincies over de expertise en het personeel om de lokale besturen te ondersteunen. De vraag naar ondersteuning van het fietsbeleid stijgt exponentieel.

Tot slot wat het Pendelfonds betreft, zou de focus meer gelegd kunnen worden op de overstap naar de fiets. In samenwerking met de werkgevers- en werknemersorganisaties via de MORA zijn er mogelijkheden om het Pendelfonds te verbeteren, ook inzake efficiëntie en effectiviteit. De provinciale mobiliteitspunten zijn het aanspreekpunt van de werkgevers. Belangrijk is dat de kwaliteit van de projectvoorstellen voorop staat. Soms is het beter om te kijken of een bedrijf inzet op een breder palet aan maatregelen. Aan de minister werd een uitgebreide nota bezorgd met operationele optimalisaties.

II. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van de leden

1.1. Tussenkoms van Annick Lambrecht

Annick Lambrecht vraagt hoe de verschillende sprekers het Vlaamse fietsbeleid van de voorbije jaren evalueren. Wat zijn sterke en zwakke punten? Is er een inhaalbeweging nodig in vergelijking met Nederland en Denemarken? Er zijn al veel positieve maatregelen genomen maar het is een drama als er nog vijftig jaar nodig is om het BFF af te werken. Uit het AWV-rapport kan men concluderen dat de kwaliteit van de fietspaden niet goed is. Er is nog veel werk aan de winkel. Ze roept de commissieleden en sprekers op om te wegen op het beleid om meer en sneller vooruitgang te boeken.

Wat de kwaliteit van de fietspaden betreft, vraagt Annick Lambrecht of niet al heel veel kan worden opgelost door gebruik te maken van gekleurde slemlagen. Ze geeft het voorbeeld van Kopenhagen.

Ze vraagt aan de sprekers hoe de middelen efficiënt in te zetten. Is het niet beter om veel quick wins uit te voeren, veeleer dan jaren te moeten wachten op de aanpak van bepaalde punten waarvan de financiering met andere middelen zou moeten gebeuren?

Hoe kunnen de zwarte punten sneller worden aangepakt?

Wat verkeersveiligheid betreft, is zij het eens met de sprekers die vinden dat doorstroming hier niet op voorgaat. Een tragere doorstroming is niet erg als er daardoor minder verkeersdoden vallen.

De spreker vindt het hoopvol dat ze zich niet kanten tegen de zone 30 in de bebouwde kom als er geen afgescheiden fietspad is. De minister wil dit echter niet op Vlaams niveau opleggen. Hetzelfde geldt voor de venstertijden aan schoolomgevingen. Annick Lambrecht pleit voor zo weinig mogelijk verschillende regels in de verschillende lokale besturen.

Moeten er geen aparte maatregelen komen voor de verkeersveiligheid van fietsers met aparte doelstellingen?

Wat vinden de sprekers van het verplichten van de fietshelm? Ze steunt tot slot de vraag van de verschillende sprekers naar meer fietsdata. Eén fietsdode om de vijf dagen vindt zij een belangrijk gegeven en een alarmbel. Ze vraagt aan de sprekers om de commissieleden informatie over bepaalde problemen te blijven aanleveren.

1.2. Tussenkamt van Martine Fournier

Martine Fournier zegt dat veel van de aangehaalde problemen regelmatig worden aangekaart in de commissie door alle verschillende fracties. Iedereen is voorstander van een sterk fietsbeleid maar het zal zaak zijn om dit zo snel mogelijk te realiseren.

Van de sprekers had ze graag vernomen hoe het Pendelfonds kan verbeterd worden. Het werd in 2006 opgericht om de dominante positie van de auto in het pendelverkeer terug te dringen ten voordele van het openbaar vervoer en de fiets. Veertien jaar later zijn nog dezelfde doelstellingen van toepassing zoals vermeld in de beleidsnota van minister Lydia Peeters. Bedrijven kunnen via het Pendelfonds subsidies aanvragen om het aantal autoverplaatsingen te verminderen. Uit de evaluatie van het Pendelfonds blijkt dat de switch van auto naar fiets het meeste succes had. Bedrijven kunnen dus een belangrijke rol spelen in de modal shift. De vraag is hoe zij meer en beter kunnen worden gestimuleerd om hun werknemers te motiveren om de fiets te nemen in plaats van de auto. Hierop moet volgens Martine Fournier maximaal op worden ingezet omdat er nog veel winst kan worden geboekt.

In de evaluatie van het Pendelfonds staat verder dat er voldoende afstemming moet zijn met de regionale mobiliteitsplannen van de vervoerregio's en de bedrijven en beheerders van bedrijventerreinen. Het lijkt haar geen evidentie om dit op elkaar af te stemmen, temeer omdat men de procedures wil vereenvoudigen en kleinere kmo's projecten kunnen indienen. Heeft de VVSG een idee hoeveel vervoerregio's rekening hebben gehouden met de bedrijven en de impact op het woon-werkverkeer? Heeft de VVSG ervaring binnen de vervoerregio's met landen gewestgrensoverschrijdende mobiliteit? Wordt het desbetreffende pendelverkeer in beeld gebracht? Hier liggen volgens Martine Fournier nog veel uitdagingen waarbij het Pendelfonds een rol kan spelen.

Welke data kunnen nog meer in kaart worden gebracht om het fietsbeleid te optimaliseren. Hoe kan men deze data centraliseren voor een beter fietsbeleid?

Op de website van de stad Kortrijk vond de spreker een bedrijfsvervoersplan terug. Hoe wordt dit toegepast en welke lessen werden hieruit getrokken? Kan het Pendelfonds een oplossing bieden? Werd het geïntegreerd in het mobiliteitsplan van Kortrijk of de vervoerregio?

Martine Fournier vroeg in de commissie eerder aan minister Lydia Peeters om een provinciale fietsmanager aan te stellen en een apart budget te voorzien per provincie. Hoe kan de samenwerking tussen de verschillende bestuursniveaus volgens de sprekers efficiënter verlopen?

Het decreet van 16 oktober 2020 dat een minnelijke onderhandelingstermijn invoert, is volgens haar een belangrijke stap in het versnellen van de procedures. De afdeling Vastgoedtransacties werd hervormd. Hebben de sprekers nog andere suggesties, eventueel decreetswijzigingen, om de procedures sneller te laten verlopen? Er is nu in 335 miljoen euro voorzien in 2021 voor de aanleg van fietspaden, maar het zal belangrijk zijn om die ook effectief besteed te krijgen.

1.3. Tussenkamt van Stijn Bex

Stijn Bex zegt dat de stijging met 50 procent fietsverplaatsingen tegen 2024, zoals aangegeven door Wout Baert, een enorme ambitie is. Hij vindt het een confronterende uitdaging.

Is de vraag om in heel Vlaanderen een zone 30 in te voeren in de bebouwde kom breed gedragen door de gemeentebesturen?

Het besteden van de voorziene middelen voor fietspaden blijkt niet evident. Van de 150 miljoen euro in 2020 was in november 2020 nog maar ongeveer 60 procent vastgelegd. Gelet op het geschetste lange procesverloop vraagt hij zich af of de Vlaamse administratie momenteel daadkrachtig genoeg is om die stijgende budgetten te kunnen benutten. Hij verwijst naar de drie personeelsleden op Vlaams niveau die uitsluitend bezig zijn met fietsbeleid waarover Tom Dehaene sprak. Is dat dan niet te weinig?

Tot slot wil hij het belang van het middenveld onderstrepen. Hij vraagt om gebruik te maken van de vele fietsers om bij te dragen aan het fietsbeleid. Hij denkt aan acties rond het melden van slechte fietspaden via een app en acties om andere mensen te motiveren om de fiets vaker te gebruiken.

1.4. Tussenkost van Marius Meremans

Marius Meremans viel het op dat alleen Guido Vaganée de vervoerregio's ter sprake bracht. Ook voor het Pendelfonds moeten zij een rol spelen. In de vervoerregio's zijn net de verschillende bestuursniveaus aanwezig en zelfs de NMBS. Hoe zien de andere sprekers de rol van de vervoerregio's?

Sommigen pleiten ervoor dat de Vlaamse overheid een aantal maatregelen, bijvoorbeeld de zone 30 in de bebouwde kom en de venstertijden, zou opleggen aan de gemeentebesturen. Scherp gesteld zou men kunnen zeggen dat men dan geen gemeenteraadsverkiezingen meer nodig heeft. Heeft de VVSG een idee hoe de gemeentebesturen hierover denken? De Fietzersbond pleit voor eenheid van commando. Marius Meremans gaat hiermee niet akkoord en vindt dat lokale besturen, die verkozen zijn door de bevolking, hun rol moeten kunnen spelen.

Hij stelt zelf ook de vraag of er meer personeel nodig is op de Vlaamse administraties. Anderzijds vergen dossiers zoals onteigeningen de nodige tijd. Extra personeel gaat daaraan niet verhelpen. Een andere vraag die hij zich stelt is of de 335 miljoen euro besteed zal kunnen worden.

Is er een verband tussen Bike to Work en bedrijven die worden aangesproken via het Pendelfonds? Of zijn het andere bedrijven die deelnemen?

1.5. Tussenkost van Mercedes Van Volcem

Mercedes Van Volcem zegt dat tussen droom en daad vele hindernissen staan. Vanuit de praktijk zoekt het stadsbestuur van Brugge steeds naar quick wins waarbij geen vergunningen nodig zijn. Ze denkt verder aan raamcontracten voor het onderhoud en de aanleg van fietspaden, voor het aanbrengen van markeringen enzovoort. Een kort overleg met de politie, de Vlaamse en stedelijke administratie kan dan eigenlijk volstaan. Voor dergelijke quick wins moeten dan de nodige budgetten worden uitgetrokken. En dat gebeurt. Begin december 2020 heeft AWW een rondvraag gedaan naar mogelijke quick wins. Wat vinden de sprekers van het idee dat lokale besturen een tiental dergelijke prioriteiten naar voren schuiven en hiervoor dan de middelen krijgen om ze via eigen raamcontracten uit te voeren zonder de Vlaamse overheid? Het maakt de fietser niet uit tot wiens bevoegdheid deze of gene weg behoort. Welke quick wins zien de sprekers in het algemeen voor het fietsbeleid?

1.6. Tussenkomenst van Lode Ceyssens

Lode Ceyssens hoorde *Wies Callens* zich vragen stellen over de invulling van administratieve tekorten. Gaat het over efficiënter werken of een oproep tot een grotere bewustwording van de noodzaak van meer fietspaden?

De vereenvoudiging van procedures werd door verschillende sprekers bepleit en komt regelmatig terug bij de aanleg van fietspaden. Volgens *Lode Ceyssens* is de snelste oplossing echter de juridisch robuuste oplossing die niet wordt vernietigd. Welke fase in de procedure zien de sprekers dan graag vereenvoudigd? Gaat het om de onteigeningsfase en is het decreet van 16 oktober 2020 over de minnelijke onderhandelingstermijn dan geen oplossing? Of gaat het over het voortraject vooraleer de vergunning wordt afgeleverd? Of over de vergunningsprocedure zelf?

Aan *Axel Weydts* vraagt hij in hoeverre de zones 30 en 50 in Kortrijk worden gehandhaafd? En wat concludeert hij daaruit? Worden die snelheidslimieten gerespecteerd?

2. Antwoorden van de sprekers

2.1. Antwoorden van Wout Baert

Wout Baert wil eerst ingaan op de positionering van Vlaanderen als fietsregio ten opzichte van Nederland en Denemarken. Hij waarschuwt voor een mogelijk foute perceptie door steeds de focus te leggen op de goede voorbeelden in die landen. Er is momenteel veel interesse in Nederland voor wat er in Vlaanderen gebeurt. Er is nog veel werk maar Vlaanderen moet niet te bescheiden zijn.

Gevraagd naar wat de sprekers zouden doen als zij minister zouden zijn, antwoordt hij dat er meer ruimte zou moeten gegeven worden aan de fietser aan de verkeerslichten. Het aanleggen van bypasses zou hij stopzetten omdat ze de fietser extra in gevaar brengen omdat hij twee keer moet oversteken in plaats van één keer. Lussendetectie aan verkeerslichten kost weinig, kan de positie van de fietser sterk verbeteren en heeft in Nederland haar diensten bewezen. Bovendien kunnen ze ingezet worden als tellussen zoals in Den Haag. Er wordt alleen maar groen gegeven als het nodig is, wat het probleem van verkeersveiligheid en doorstroming, in die volgorde van belangrijkheid, tegelijk oplost.

Voor het opleggen van de zone 30 in de bebouwde kom denkt hij dat het draagvlak momenteel nog te klein is. Gemeenten die het doen, moeten gesteund worden, ook door AWW, ook al omdat het een Europese ambitie is. De gemeenten moeten dan ook hun handhavingscapaciteit daarop inzetten. Op die manier is er ook een lokaal draagvlak. Indien vele gemeenten die stap zetten, ontstaat een nieuwe situatie. *Wout Baert* ziet het dus eerder als een stappenplan.

Het klopt dat er nooit genoeg fietsdata kunnen zijn, maar met de beperkte data die voorhanden zijn weet men ook welke maatregelen nodig zijn. Er kan nog meer samenwerking zijn tussen de provincies, de Fietsersbond, AWW en Fietsberaad Vlaanderen, zoals het geval was voor de door Fietsberaad Vlaanderen opgestarte Fietstelweek. In Nederland bestaat het Nationale Dataportaal Wegverkeer dat alle verkeerstellingen samenbrengt. De vraag is of Fietsberaad Vlaanderen dit initiatief telkens opnieuw zelf moet nemen en een app moet onderhouden voor de tellingen.

De cijfers over het aantal verkeersdoden bekijkt *Wout Baert* op basis van een driejaarlijks gemiddelde. Daaruit blijkt dat er een duidelijke daling is geweest na de start en uitvoering van het zwartepuntenprogramma. Die daling is vertraagd. Uit het onderzoek FietsDNA van Fietsberaad Vlaanderen blijkt dat in 45 procent van de fietsongevallen een auto betrokken was. De auto blijft dus een belangrijke

factor. In 30 procent was er geen derde betrokken. Het gaat dan om eigen stuurfouten of niet-onderhouden fietspaden. In 20 procent ging het om een aanrijding met een andere fietser.

Een fietshelm wil Fietsberaad Vlaanderen niet verplichten. Het valt te motiveren voor ouderen en kinderen maar het helmgebruik groeit uit zichzelf. Fietzers moet daar zelf van overtuigd zijn. Bij kinderen kan men het gebruik stimuleren. Zij hebben een kortere valafstand. Bij ouderen gaat het onder meer om een tragere reflex.

De vervoerregio's zouden een rol kunnen spelen in het detecteren van kansrijke fietstrajecten en daarvoor projecten definiëren. Wout Baert merkt wel op dat hun capaciteit hiervoor beperkt is. Of ze moeten een beroep kunnen doen op die van de lokale besturen of de provincie.

Wat de venstertijden en het vrachtroutenetwerk betreft, zegt Wout Baert dat Fietsberaad Vlaanderen samen met de VSV fietscoachings organiseert in verschillende gemeenten om hen te begeleiden voor hun fietsbeleid. Hij vernam daarbij dat er een bedrijf was waar een kaart uithing langs waar vrachtwagenchauffeurs niet mogen rijden om zo de kilometerheffing te vermijden. Met als gevolg dat zij door de dorpskern rijden. Hiervan moet werk worden gemaakt omdat het zorgt voor veel conflicten tussen jonge fietzers en vrachtwagenchauffeurs. Die laatsten worden door hun werkgever verplicht om bepaalde routes te volgen maar zijn daar vaak zelf geen vragende partij voor.

2.2. Antwoorden van Wies Callens

Wies Callens zegt dat kleine ingrepen door het aanbrengen van slemlagen en dergelijke samen met Fietsberaad Vlaanderen kunnen worden geëvalueerd.

Voor de aanpak van de zwarte punten merkt hij dat evaluaties van aanpassingen ontbreken. Hij verwijst naar een zwart punt in Gent dat na zestien jaar door AWV werd aangepakt maar op een manier waarvan mobiliteitsexperts zeggen dat het een foute manier is. Het is hier bijvoorbeeld dat een eenheid van commando en duidelijkheid nodig zijn. Er werd door de verschillende sprekers een overzicht gegeven van allerlei problemen die zich voordoen met betrekking tot het fietsbeleid. Het is belangrijk om eindelijk rekening te houden met zaken die al vele jaren geleden in kaart werden gebracht. Hetzelfde geldt voor de veralgemening van de zone 30 in de bebouwde kom. Hij begrijpt dat de Vlaamse overheid dit overlaat aan de autonomie van de gemeenten, maar als het gaat over een gewestweg dan kijkt AWV naar de minister.

Misschien was hij in zijn uiteenzetting niet duidelijk genoeg. Er zit een discrepantie tussen de ambities op lokaal en provinciaal niveau en de daadkracht van de Vlaamse overheid. De daadkracht moet komen van het Departement MOW, de Vlaamse fietsmanager en andere Vlaamse administraties.

Hij geeft het voorbeeld van de vraag van De Vlaamse Waterweg begin 2019 naar het beleid over het gebruik van de jaagpaden door speedpedelecs. In 2020 wordt dan een onderzoeksbureau aangesteld om dit te bekijken. Dat maakt voor hem duidelijk dat er geen eenheid van commando is. Een dergelijke manier van werken waarbij iedereen zomaar wat doet, staat een goed fietsbeleid in de weg. Een ander voorbeeld is het Geoloket Fiets waar na vele investeringen en vele jaren geen concrete resultaten kunnen worden voorgelegd. Een samenwerking van Fietsberaad Vlaanderen, de provincies, lokale besturen en de Fietzersbond zorgt wel voor het aanleveren van data met bijvoorbeeld de Fietsbarometer. Hij roept ook op om voor dergelijke dataverzameling meer ondersteuning te krijgen. De Vlaamse overheid wil de regie in handen proberen te nemen terwijl er vanuit het middenveld allerlei

initiatieven worden genomen om het fietsbeleid mee te ondersteunen. Maar die krijgen weinig gehoor.

De Fietzersbond is geen voorstander van het verplichten van de fietshelm.

Voor het Pendelfonds verwijst hij naar het advies van de MORA: betrek de sociale partners en gemeenten daarbij.

Wat het idee van provinciale fietsmanagers betreft, is hij voorstander om eerst te zorgen voor een goede Vlaamse fietsmanager zodat het fietsbeleid ook op het veld wordt gerealiseerd. Dit is geen persoonlijke aanval maar het is belangrijk dat er versterking komt en eenheid van commando. Wies Callens pleit voor een aansturing vanop Vlaams niveau maar in overeenstemming met wat er in de vervoerregio's en op lokaal niveau gebeurt. De Fietzersbond beschikt in elke vervoerregio over vrijwilligers die daar het belang van de fiets blijven opvolgen.

Hij is voorstander van een duidelijk signaal van de Vlaamse overheid dat de zone 30 in de bebouwde kom de norm wordt. Nu ontstaan er conflicten tussen de lokale besturen en AWW omdat de laatste van oordeel is dat op bepaalde plaatsen een zone 30 niet strookt met het verkeersbeeld.

Verder pleit hij ervoor om het middenveld te ondersteunen in de initiatieven die zij nemen, veeleer dan als Vlaamse overheid zelf dergelijke acties op touw te zetten. Hij geeft het voorbeeld van de 7 km-club die een globale campagne was maar op het terrein weinig effectief bleek.

De daadkracht van de Vlaamse overheid moet volgens Wies Callens verhogen. Hij dankt voor de politieke goodwill die er zeker is, maar die moet ook op het terrein in daden worden omgezet. Het moet vooruitgaan.

Het GIP is gestart als een samenvatting van verschillende excelbladen en is nu nog meer een verzameling van excelbladen zonder sturing. Daar is nog werk voor de boeg.

Wat de discussie over zone 30 en zone 50 betreft, is handhaving heel belangrijk. Mogelijk kan dit nog op de agenda komen van de intergewestelijke commissie van 11 december 2020 om de federale politie mee te krijgen voor de handhaving in die zones.

Bike to Work is een programma dat in Vlaanderen, Brussel en Wallonië wordt uitgerold om de werkgevers te stimuleren om hun werknemers met de fiets naar het werk te laten gaan.

Tot slot weet hij dat de commissieleden het belang van de fiets erkennen en hij hoopt dat ze hiermee verder aan de slag gaan. Hij zal niet nalaten om hen het vuur aan de schenen te leggen en te blijven ijveren voor een fietsvriendelijk Vlaanderen en een beter en veiliger fietsbeleid.

2.3. Antwoorden van Axel Weydts

Axel Weydts kent het raamcontract van de provincies voor de fietstellingen. Kortrijk participeert er zelfs in mee en deed er al meermaals een beroep op. Hij pleit ervoor om meetnetten te installeren op gewestwegen.

Wat hij erg positief vindt aan het gevoerde fietsbeleid is dat de budgetten serieus zijn toegenomen. Uit ervaring vreest hij echter dat een groot deel ervan niet zal aangewend kunnen worden door de eerder vermelde lange doorlooptijden. Dat wordt een van de grootste uitdagingen voor de volgende jaren.

Persoonlijk is hij voor het gebruik van de fietshelm, maar tegen de verplichting van het gebruik. Het mag geen excuus zijn om niet te werken aan verkeersveiligheid en verkeersveilige, conflictvrije infrastructuur.

Hij heeft geen bezwaren tegen het Pendelfonds maar hij gelooft niet dat het leidt tot meer fietsers. Dat lukt wel door te investeren in fietsinfrastructuur: fietspaden, fietszones, fietssnelwegen enzovoort. Op die manier heeft Kortrijk het aantal fietsers in het centrum bijna zien verdubbelen op drie jaar tijd.

De kracht van het bedrijfsvervoersplan van de stad Kortrijk schuilt in het radicaal keuzes durven te maken. Medewerkers kunnen niet gratis parkeren, met uitzondering van het flexisysteem voor bijvoorbeeld laatavondvergaderingen. De autoparking onder het stadhuis werd omgevormd tot fietsparking die afgeladen vol staat. Er zijn douches voorzien. De medewerkers kunnen gratis gebruikmaken van het deelfietsstelsel met tweehonderd fietsen. Er is een hogere fietsvergoeding. Veel medewerkers komen bijgevolg met de fiets naar het stadhuis.

De vervoerregio's kwamen inderdaad weinig aan bod bij de verschillende sprekers. Axel Weydts wijt dit aan het feit dat de vervoerregio's op dit ogenblik gefocust zijn op de opbouw van het nieuwe busnet. Hij is ervan overtuigd dat daarvoor een rol is weggelegd in het toekomstige fietsbeleid.

In verband met het opleggen door de Vlaamse overheid van de zone 30 in de bebouwde kom, zei Wout Baert dat er momenteel geen draagvlak voor is. Axel Weydts vindt net dat dat een reden is om het wel op te leggen. Er is niet alleen een discrepantie tussen de Vlaamse overheid en de lokale besturen maar ook tussen de gemeenten onderling. Dat vindt hij een bijkomend argument om het op te leggen. Hetzelfde geldt voor de venstertijden. Het wordt niet gevraagd aan de Vlaamse overheid om overal een zone 30 op te leggen omdat het zo een gemakkelijke keuze zou zijn voor de gemeentebesturen. De lokale besturen hebben echter een extra duwtje nodig.

Als quick wins ziet hij het aanpakken van de kruisingen waar niet altijd grote ont-eigeningen voor nodig zijn, in tegenstelling tot het verbreden van de wegenis voor de aanleg van een fietspad. Als Vlaamse overheid zou hij daarom erg inzetten op ongelijkgrondse kruisingen, ook omdat lokale overheden dat vaak niet kunnen betalen en niet over de expertise ervoor beschikken.

Een zone 30 invoeren zonder handhaving doet men beter niet, volgens de spreker. De stad Kortrijk kiest voor een strenge handhaving maar op de momenten en plaatsen waar het echt noodzakelijk is zoals schoolomgevingen. Het klopt dat er soms problemen zijn omdat het verkeersbeeld niet duidelijk maakt dat het om een zone 30 gaat, maar daar kan men met kleinschalige middelen veel oplossen. Handhaving moet er zijn en daarom is hij blij dat de lokale besturen dat weldra kunnen doen via GAS-boetes. Hierdoor wordt ook de scheeftektrekking rechtgetrokken waar-bij gemeenten die niet handhaven evenveel middelen krijgen uit het verkeersbe-tefonds als gelijkaardige gemeenten die dat wel deden.

2.4. Antwoorden van Guido Vaganée

Guido Vaganée denkt dat eenheid van commando eerder een genuanceerd verhaal is. Sinds hij voorzitter is van het eerste pilootproject van de vervoerregio's is er een gigantische omslag gemaakt in het mobiliteitsveld. Lokale besturen werden verplicht om samen rond de tafel te zitten en over mobiliteit na te denken. De vervoerregio's hebben zich inderdaad eerst over de nieuwe OV-plannen moeten buigen waarbij de deadlines heel scherp waren. In vele vervoerregio's is ondertussen ook veel werk verzet rond de regionale mobiliteitsplannen waarin de fiets belangrijk is. De visie van de VVSG is dat aangenaam fietsen meer vraagt dan een

zone 30. Het voordeel van de oefening die momenteel loopt in de vervoerregio's is dat men keuzes zal maken in trajecten. Het is duidelijk waar de lijnen lopen van het kern- en aanvullend net. Op die trajecten kan prioriteit gegeven worden aan de doorstroming van het openbaar vervoer en daarna van de fiets. Het ene sluit echter het andere niet uit: door te werken aan doorstroming op die trajecten wordt er ook sluipverkeer weggenomen, kunnen verkeersstromen ontvlecht worden en parallelle fietsnetwerken veiliger worden. Hij wijst verder op de groei van het aantal fietsstraten waar ook een snelheidsbeperking geldt van 30 kilometer per uur. In veel situaties kan 30 kilometer per uur een oplossing zijn – hij verwijst ook naar de nieuwe wegcategorisering – maar maatwerk is nodig. Het verhaal is genuanceerd. 30 kilometer per uur in de bebouwde kom betekent ook dat op die routes waar er weinig fietsers zijn de doorstroming van het openbaar vervoer wordt ver hinderd. Daar moet aandacht voor zijn als men de omslag wil maken naar combi-mobiliteit.

De discussie is volgens de spreker niet of de eenheid van commando bij de Vlaamse overheid moet liggen of bij de lokale besturen. Hij verwijst naar het voorstel van de VVSG voor een bereikbaarheidsagenda waar de lokale besturen samen met andere partners een governancestructuur uitbouwen voor afgelijnde projecten waardoor de uitvoering snel kan gebeuren. De financiële middelen worden vastgelegd waar de plannen worden gemaakt. Zo is er automatisch overleg, ligt de planning vast en kan men direct tot de uitvoering overgaan. Het maakt dan niet zo veel uit wie het commando voert. De VVSG vindt de autonomie van de lokale besturen ook belangrijk omdat zij het dichtst bij de burgers staan en het lokale terrein kennen.

De venstertijden worden natuurlijk meegenomen in de regionale mobiliteitsplannen waarin de vrachtverkeerroutes moeten worden bepaald. Ook de discussie over zone 30 in de bebouwde kom zal worden meegenomen in de komende maanden in de vervoerregio's. Er wordt heel hard gewerkt op het Departement MOW. Is er te weinig personeel? Misschien wel. De moordende timings spelen echter momenteel in het nadeel waardoor veel in stukjes wordt beslist. Het eindresultaat is dan niet altijd goed.

Hij is optimistisch. De laatste jaren is de fiets op de voorgrond getreden en dat heeft ook te maken met het werk van de provincies, zoals de provincie Antwerpen, en organisaties zoals Fietsberaad Vlaanderen. Daardoor is er een mentaliteitswijziging ontstaan bij de lokale besturen en ambtenaren.

Zijn alle lokale besturen voorstander van een veralgemening van de zone 30 in de bebouwde kom? Daarover is er momenteel geen consensus, maar hij is overtuigd dat binnen de dynamiek die er nu in de vervoerregio's heerst, dit zal worden meegenomen in het bepalen van de fietsroute- en andere netwerken.

2.5. Antwoorden van Tom Dehaene en Chris Brouwers

Tom Dehaene beantwoordt eerst de vraag hoe de vele middelen besteed zullen geraken. Hij is van oordeel dat de Vlaamse overheid resoluut moet kiezen voor de kunstwerken. Ze zijn vaak zeer duur en complex maar ongelooflijk belangrijk om uitnodigende routes te realiseren. Het risico op een langdurige procedure is veel kleiner omdat er minder onteigeningen voor nodig zijn en omdat er minder partijen bij betrokken zijn.

Op de vraag of er nood is aan provinciale fietsmanagers is het antwoord genuanceerd. Ja, omdat de provincies die rol graag opnemen voor het BFF en de fietssnelwegen. Anderzijds is er behoefte bij sommige Vlaamse administraties aan zo'n functie. Zoals eerder gezegd is het fietsbeleid bij bijvoorbeeld De Vlaamse Waterweg en AWV maar een onderdeel van de taken van een ambtenaar en dus geen prioriteit. Hij geeft het voorbeeld van de fietsbrug over de Brusselse ring R0

waarover men tien jaar heeft overlegd met de Vlaamse overheid. Het is enorm frustrerend dat de personeelsleden die ermee bezig waren, steeds andere prioriteiten kregen en de brug bijgevolg telkens opnieuw werd uitgesteld.

Hoe kan de doorlooptijd worden ingekort? Tom Dehaene zegt dat dit kan door te sleutelen aan de procedure voor de omgevingsvergunning. Hij heeft het dan over de carrousel die kan ontstaan: vergunnen, Raad voor Vergunningsbetwistingen, schorsing, terug naar provincie of gemeente, nogmaals Raad voor Vergunningsbetwistingen enzovoort.

De vervoerregioraden zien dat er een rol is weggelegd voor de provincies wegens hun bovenlokale expertise. Hij stelt helaas vast dat er veel tijd kruipt in de vervoerregioraden wat ten koste gaat van het ondersteunen door schepenen en ambtenaren van realisaties op het terrein. Door de huidige focus op openbaar vervoer vreest hij dat het fietsbeleid wat ondergesneeuwd geraakt.

Chris Brouwers vindt dat Vlaanderen best trots mag zijn op zijn status als derde fietsregio in de wereld. Dat wordt vaak vergeten. Hij nodigt Annick Lambrecht uit om tien kilometer buiten Kopenhagen te fietsen en dan de vergelijking te maken met de infrastructuur op tien kilometer van de Vlaamse steden.

In verband met het Pendelfonds zegt hij dat werkgevers maar naar de provinciale mobiliteitspunten stappen voor begeleiding op het ogenblik dat ze in de problemen komen met bijvoorbeeld parkeren. Er zijn heel goede voorbeelden van bedrijven die de switch maken van een auto- naar een fietsgericht bedrijf, zoals De Boer Waterproofing in Schoten. De zaakvoerder heeft zijn eigen autoparkeerplaats voor de deur laten ombouwen tot een fietsenstalling. Door de onderhandelingen met de werknemersorganisaties en de tussenkomst van het provinciale mobiliteitspunt is het aantal fietsers op twee jaar tijd gestegen van 6 procent naar 42 procent. Dat het Pendelfonds de omschakeling zou maken van 70 procent autoverkeer naar 60 procent heeft wellicht niemand ooit geloofd. Maar het Pendelfonds geeft wel stimulansen aan werkgevers en werknemers.

De link tussen Bike to Work en het Pendelfonds is dat de adviseurs van de provinciale mobiliteitspunten de hele waaier aan mogelijkheden voorstellen aan de werkgevers, zoals Bike to Work, carpoolen enzovoort.

Op de vraag wat nog decretaal mogelijk is om de doorlooptijd in te korten, denkt hij – zich op glad ijs wagens – aan de termijnen van orde bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Er zijn decretaal geen termijnen vastgelegd waarbinnen de Raad uitspraak moet doen. Dat is raar omdat de Vlaamse, provinciale en lokale overheden wel gehouden zijn aan bepaalde termijnen, en die zijn soms kort.

De zogenaamde pot verf als quick win kan soms een oplossing zijn, maar Chris Brouwers is daar meestal niet voor gewonnen. Er zijn vaak andere gemakkelijke mogelijkheden, bijvoorbeeld het fietsvriendelijk maken van een wijk door een straat te knippen voor het autoverkeer. Dat is vaak de goedkoopste en snelste manier, maar niet noodzakelijk de populairste.

Tot slot stelt hij dat handhaving vanzelfsprekend verbonden is met verkeersveiligheid. Zonder handhaving kan men beter geen zone 30 invoeren.

Bart CLAES,
voorzitter

Annick LAMBRECHT
Mercedes VAN VOLCEM,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

ANB	Agentschap voor Natuur en Bos
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BBC	beleids- en beheerscyclus
BBT	beleids- en begrotingstoelichting
BFF	bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
EFRO	Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling
GAS	gemeentelijke administratieve sanctie
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
kmo	kleine of middelgrote onderneming
MaaS	Mobility as a Service
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OV	openbaar vervoer
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
vte	voltijdsequivalent/voltijdequivalent
VVP	Vereniging van de Vlaamse Provincies
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten