



EEN TANDJE BIJ VOOR DE FIETS

EEN DOELGERICHT
VLAAMS FIETSBELEIDSPAN



Vlaanderen
verbeelding werkt

Inhoud

Voorwoord	3
Omgevingsanalyse	4
Het Vlaams fietsbeleid vandaag	8
Vlaanderen schakelt naar een hogere versnelling	11
Wielervederking en versnellingen	13
Bijlagen	26
Verklarende woordenlijst	27

Colofon

Het Vlaams fietsbeleidsplan is tot stand gekomen in overleg tussen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, het Agentschap Wegen en Verkeer, nv De Scheepvaart, Waterwegen en Zeekanaal NV, De Lijn – Vlaamse Vervoermaatschappij, de Vlaamse provincies, Fietsberaad Vlaanderen, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, de Fietsersbond en het kabinet van Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts.

Verantwoordelijke uitgever
ir. Filip Boelaert
secretaris-generaal

Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Koning Albert II-laan 20 bus 2
1000 Brussel

Foto's:
Jelle Vermeersch en Stefan Dewickere

Opmaak: Absoluut

Druk:
Digitale Drukkerij Vlaamse Overheid

Wettelijk depotnummer: D/2016/3241/122

Voorwoord

Het vrij vlakke, compacte Vlaanderen barst van het potentieel voor de fiets. Toch kiezen de meeste Vlamingen nog te weinig voor die fiets. In stedelijke context, bij kortere verplaatsingen, maar ook in het woon-school- en het woon-werkverkeer kan de tweewieler nog beter ingeburgerd worden. De fiets is veel meer dan de laatste keuze van de 'zwakke' weggebruiker: het is een sterk, concurrentieel vervoersmiddel met talrijke troeven, zoals een kortere reistijd, een grotere flexibiliteit en een hogere betrouwbaarheid.

Vlaanderen wil met een gericht beleid het potentieel van de fiets verzilveren. Er wordt gekozen voor een positieve aanpak: verstokte chauffeurs niet uit hun auto pesten met sanctionerende regeltjes, maar toekomstige fietsers uit hun wagen lokken met concrete troeven. Niet vermanen, maar verleiden. De Vlaamse overheid moet daarvoor niet alleen zachte, maar ook harde argumenten gebruiken. Zo blijft de aanleg van kwaliteitsvolle en veilige fietsinfrastructuur een prioriteit. Goed gelokaliseerde fietsparkings maken van de fiets een logische keuze in een voor- en natraject. Het aanbieden van deelfietsen bij haltes en stations versterkt de combimobiliteit, waarbij reizigers vlot kunnen schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen.

Nieuwe technologische en maatschappelijke ontwikkelingen bieden nieuwe kansen voor de fiets. Denk maar aan de elektrische fiets, die grotere afstanden makkelijk overbrugbaar maakt. Met goed gerichte sensibiliseringsacties kan een breed publiek geïnformeerd en gestimuleerd worden. Fietsen is beter voor de mens, voor het milieu en voor de economie.



Vlaanderen heeft de ambitie om alle krachten te bundelen ten dienste van de fiets. De Vlaamse overheid kan de talrijke inspanningen van de vele betrokken actoren coördineren en faciliteren. Heel wat lokale besturen en provinciebesturen spelen vandaag trouwens al een belangrijke rol. De Vlaamse overheid moet de bewaker zijn van een geïntegreerd en aanmoedigend beleid. Vlaanderen moet ook zelf het goede voorbeeld geven, als wegbeheerder, als wetgever en als werkgever.

Vlaanderen wil een ambitieus beleid voeren ten aanzien van de fiets. Die ambitie krijgt concreet vorm in dit Vlaams Fietsbeleidsplan. Voorliggend beleidsplan schetst niet alleen toekomstige uitdagingen, maar stelt ook ambitieuze doelstellingen en een uitzicht op tastbare kansen voorop. Er wordt gemikt op concrete acties, die het fietsbeleidsplan op het terrein vormgeven. Dit plan geeft uitvoering aan de Vlaamse resolutie rond fietsbeleid (2014¹) en zoekt aansluiting bij andere strategische plannen (Mobiliteitsplan Vlaanderen (MPV), Visie 2050). Ook in het Mobiliteitsplan Vlaanderen en in het nieuwe Verkeersveiligheidsplan, vandaag volop in voorbereiding, zal het fietsbeleid een belangrijke plaats krijgen. Alles gericht op één doelstelling: Vlamingen verleiden om de auto wat vaker aan de kant te laten staan, en de positieve keuze te maken om vlot en veilig te fietsen.

Ben Weyts

Vlaams minister van Mobiliteit,
Openbare Werken, Vlaamse Rand,
Toerisme en Dierenwelzijn

¹ <https://docs.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2013-2014/g2251-3.pdf>, toegevoegd in bijlage

Omgevingsanalyse

Fietsen vandaag

Vlamingen zijn vandaag al fietsers. Na de Denen en de Nederlanders fietsen de Vlamingen het meest. We fietsen echter vooral recreatief en sportief. Op weg naar school of het werk kiezen we te weinig voor de fiets.

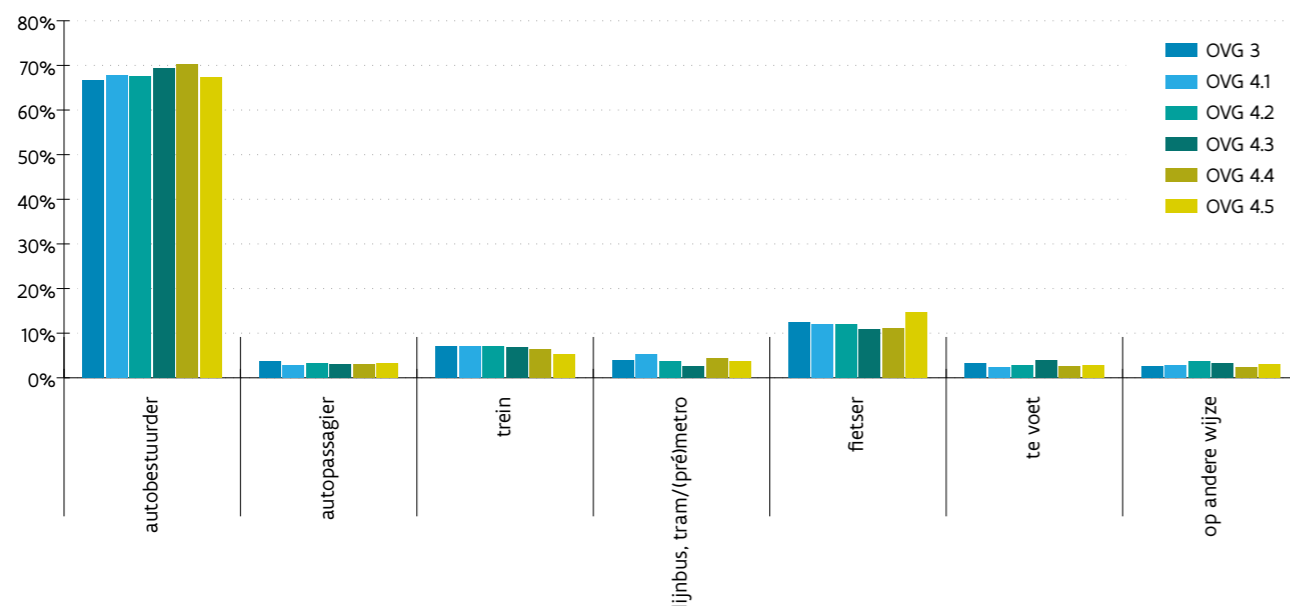
Met 79 fietsen per 100 Vlamingen is de fiets zelfs het meest ingeburgerde vervoermiddel (FOD Economie). Ruim 60% van de gezinnen heeft twee of nog meer fietsen. Die populariteit vertaalt zich ook in de verkoopcijfers. Zo raamt de Europese fietsindustrie de jaarlijkse fietsverkoop in België op 576.000 eenheden (CONEBI, 2015). De elektrische fiets neemt een steeds belangrijker aandeel in. Met 130.000 verkochte eenheden in 2014 komt België (11% van de in Europa verkochte elektrische fietsen) in Europa nu al op de derde plaats, na Nederland (20%) en Duitsland (42%).

Verplaatsingsgedrag van de Vlaming

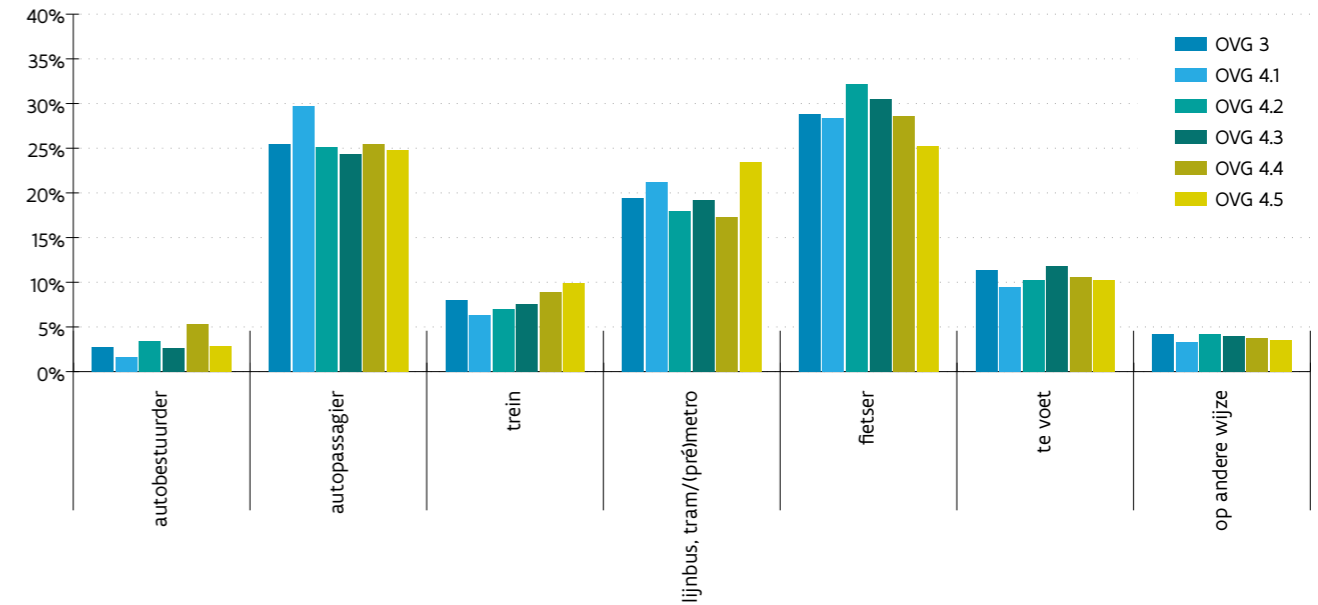
Toch kan het functionele fietsgebruik nog veel beter. Volgens het meest recente Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG 4.5, september 2012 – september 2013) vertegenwoordigt de fiets als hoofdvervoermiddel 14,73% van het woon-werkverkeer en 25,25% van het woon-schoolverkeer. 5 jaar eerder bedroegen deze aandelen nog respectievelijk

12% en 28% (OVG 3, september 2007 - september 2008). Wat betreft het woon-werk verkeer kent het gebruik van de fiets dus een stijgende trend, voor het woon-schoolverkeer is de verminderde populariteit onmiskenbaar en opvallend. De fiets blijft wel nog steeds het populairste vervoermiddel om het woon-schooltraject af te leggen.

Hoofdvervoerwijze woon-werk



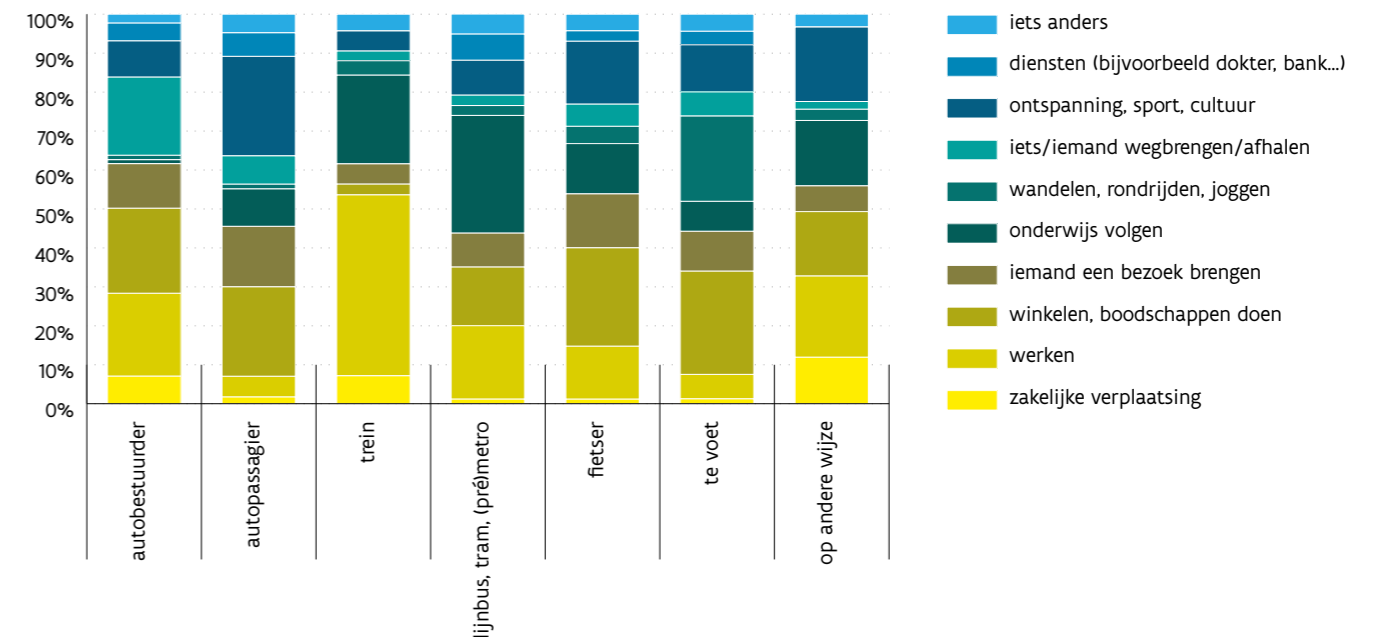
Hoofdvervoerwijze woon-school



Uit het laatste OVG bleek ook dat slechts een kwart van de werknemers die minder dan 7,5 km moet rijden, vandaag de fiets neemt. Bij winkelverplaatsingen wint de fiets wel aan belang, wat ook het geval is in het voor- en natransport, vaak

gecombineerd met het openbaar vervoer: Ook bij 65-plussers doet de fiets het steeds beter, onder meer dankzij de elektrische fiets. De fiets is in onze steden dan ook vrijwel altijd het snelste vervoermiddel.

Motief per hoofdvervoerwijze (OVG 4.5)



In de steden is de fiets aan een opmars bezig. De statistieken van de Stadsmonitor (maart 2015) schetsen een stijgend functioneel fietsgebruik in de 13 Vlaamse centrumsteden. De stijging is zelfs sterk uitgesproken in de grootsteden². Er werd wel geen onderscheid gemaakt tussen woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen.

STADSMONITOR	Aandeel fiets (%)	
	2011	2014
Antwerpen	24,0	33,7
Gent	25,9	40,6
Aalst	15,7	23,9
Brugge	33,2	45,0
Genk	15,8	16,4
Hasselt	20,8	26,8
Kortrijk	22,8	31,6
Leuven	29,7	43,4
Mechelen	27,5	32,0
Oostende	24,4	34,3
Roeselare	27,0	32,1
Sint-Niklaas	26,6	36,4
Turnhout	31,3	42,1
Totaal 13 steden	25,0	35,0



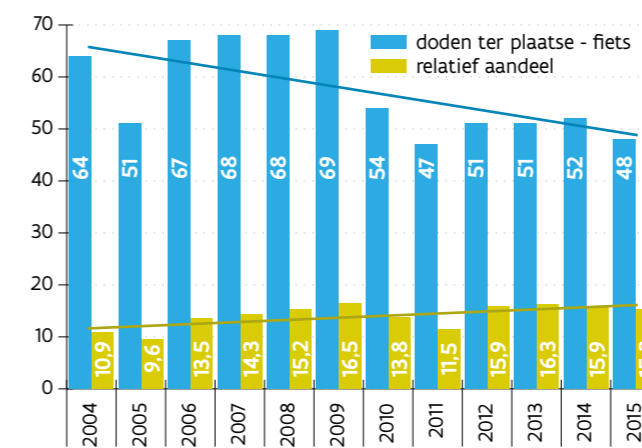
² Door gewijzigde vraagstelling in 2014 t.o.v. 2011 is vergelijken moeilijk: stijging is waarschijnlijk minder uitgesproken, maar de tendens is duidelijk.

Verkeersveiligheid

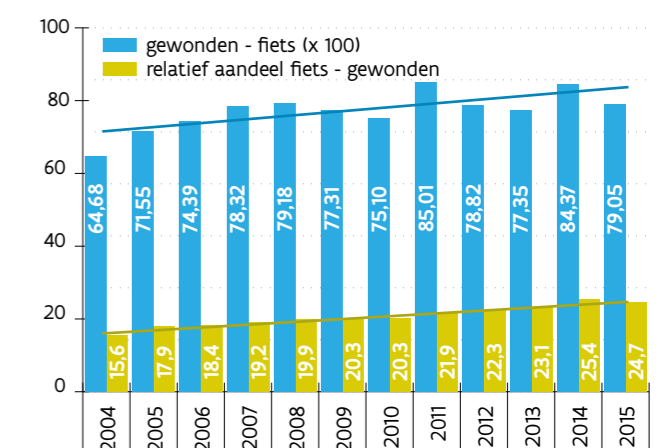
Fietsers blijven kwetsbaar in het verkeer. Uit de meest recente verkeersveiligheidsbarometer van het BIVV blijkt immers dat in 2015 24,7% van alle slachtoffers in het verkeer fietsers waren; voor wat betreft de dodelijke slachtoffers (doden ter plaatse) bedroeg dit aandeel 15,2%. Hierdoor komen fietsers na de inzittenden van personenwagens op de tweede plaats.

Over een langere tijd beschouwd stellen we vast dat het aantal geregistreerde gewonde fietsslachtoffers een globaal stijgende trend kent. Bij de dodelijke slachtoffers (doden ter plaatse) is de trend omgekeerd. Opvallend is ook dat het relatieve aandeel van de fietsers in beide statistieken het laatste decennium sterk is gestegen, van respectievelijk 15,6% en 10,9% in 2004 tot 24,7% en 15,2% in 2015.

Dodelijke fietsslachtoffers in Vlaanderen



Aantal gewonde fietsers in Vlaanderen



Evolutie van het aantal gedode (ter plaatse) en geregistreerde gewonde fietsers, in absolute cijfers alsook als relatieve aandeel in de totaalstatistieken (Vlaams Gewest, 2004-2015) - Bron: BIVV verkeersveiligheidsbarometer

De leeftijd van de fietser blijkt een zeer bepalende parameter te zijn bij fietsongevallen. Zowel 65-plussers als kinderen zijn in de ongevallenstatistieken relatief oververtegenwoordigd. Leeftijd heeft een rechtstreekse invloed op het fietsgebruik (aantal verplaatsingen, tijdstip van de verplaatsing, locatie van de verplaatsing en doel van de verplaatsing) en dus op de blootstelling, maar ook op het risico en de letselernst (Van Hout, IMOB 2007). Bij kinderen speelt daarnaast vaak ook het element 'ervaring' een rol. Wat betreft het tijdstip pieken de ongevallen vooral in de late namiddag, maar ook in de ochtendspits – zeg maar: vlak voor en net na schooltijd. Ook op woensdagmiddag, rond het middaguur, is er een duidelijke piek te zien (Martensen & Nuyttens, BIVV, 2009).

Deze sombere cijfers zijn wellicht een onderschatting van de realiteit. Niet alle ongevallen worden immers aangegeven. Eenzijdige ongevallen (zonder andere betrokkenen) worden zelden door de politie vastgesteld. Een vergelijkende studie van het BIVV (2013) leert dat Belgische ziekenhuizen meer dan 5 keer meer zwaar gewonde fietsers registreren dan de officiële statistieken doen vermoeden. Experts verwachten bovendien dat het aandeel van de eenzijdige ongevallen in de ongevallenstatistieken verder zal blijven toenemen, mede als gevolg van het grote succes van de elektrische fiets, die toelaat hogere snelheden te halen en vandaag vooral populair is bij oudere weggebruikers.



Het Vlaams fietsbeleid vandaag

Vlaanderen is vandaag al een belangrijke fietsregio, maar het potentieel van de fiets is nog veel groter. Vlamingen hebben nog altijd te veel de reflex om bij elke verplaatsing voor de volledige afstand de wagen te nemen. De fiets moet uitgroeien tot een volwassen en volwaardig alternatief.

Het fietsbeleid staat niet stil. Denk maar aan de grote variatie in het fietsaanbod. Wie denkt dat het einde in zicht is wat betreft vouwfietsen, elektrische fietsen, bakfietsen, ligfietsen, fietskarren, cargobikes, fietstaxi's en start up-ondernemingen die de fiets gebruiken, vergist zich. Daarnaast wint ook de deeleconomie meer en meer terrein. Concepten als deelfietsen, fietslease, bedrijfsfietsen, fietskoeriers, studentenfietsen, schoolfietsen enz. duiken steeds meer op in het straatbeeld. Vooral jonge Vlamingen schatten het belang van het kunnen beschikken over een voertuig hoger in dan het particulier bezitten van een eigen voertuig.

Meer fietsers in het verkeer betekent minder congestie, maar is tevens goed nieuws voor de volksgezondheid en de leefbaarheid in Vlaanderen. Dagelijks fietsen is een natuurlijke manier om voldoende lichaamsbeweging te krijgen. Senioren kunnen mede dankzij het succes van de elektrische fiets langer van hun mobiliteit genieten, waardoor de fiets ook een sociale dimensie krijgt. Fietsers nemen weinig plaats in, stoten geen uitlaatgassen

uit en maken geen lawaai. Met de fiets kunnen onze steden intensiever gebruikt worden en aantrekkelijk blijven. Fietsers en fietsinfrastructuur betekenen met andere woorden een enorme meerwaarde voor de samenleving.

Het Vlaamse fietsbeleid is vandaag een verderzetting van het Ontwerp van Totaalplan Fiets, het richtsnoer voor het fietsbeleid in de periode 2002-2010, dat vooral gericht was op investeringen in veilige en comfortabele fietsinfrastructuur.

Net inzake veiligheid moeten we op dit moment een tandje bijsteken. Verkeersveiligheid blijkt een belangrijke hinderpaal op weg naar groeiend fietsgebruik. Net als in de rest van Europa is het aantal verkeersdoden onder voetgangers en fietsers op tien jaar gedaald, maar minder sterk dan onder voertuiginzittenden. Vlaanderen gelooft in **safety by numbers** (wanneer er meer fietsers zijn, wordt er ook meer rekening mee gehouden in het verkeer), maar toch is het enkel verantwoord om fietsen te promoten als tegelijk de fietsveiligheid versterkt kan worden.

Kritische zelfreflectie dringt zich op. Een globale, diepgaande analyse van het tot op heden gevoerde fietsbeleid werd eigenlijk nog nooit uitgevoerd.³ Een dergelijke evaluatie is evenwel noodzakelijk om te kunnen bepalen hoe we het fietsbeleid in Vlaanderen verder kunnen verbeteren.

Met een bondige SWOT-analyse kunnen we op hoofdlijnen enkele verdiensten én enkele pijnpunten van het tot op vandaag gevoerde Vlaamse fietsbeleid oplijsten. Deze analyse kwam tot stand na een brede consultatieronde met alle betrokken stakeholders (Vlaamse fietsmanager, Fietsberaad Vlaanderen, Fietsersbond, AWV, de provincies, de Vlaamse waterwegbeheerders, Infrabel en de NMBS).

Sterktes

- De fiets wordt door werkgevers en werknemers steeds meer aanzien als een volwaardig vervoermiddel. Het beleid speelt hier op in en plaatst de fiets beleidsmatig op de voorgrond.
- Het globale investeringsbudget voor fietsinfrastructuur is doorheen de jaren substantieel toegenomen.
- De uitbouw van een fietssnelwegennetwerk geeft het fietsbeleid een nieuwe focus en dynamiek.
- Het fietsbeleid is in de eerste plaats gestoeld op het BFF (bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk), dat in samenspraak met de lokale besturen werd opgesteld, waardoor het een groot maatschappelijk draagvlak geniet. Het BFF vormt de opstap voor de uitbouw van een performant functioneel fietsnetwerk.
- De kwaliteit van nieuwe fietsinfrastructuur wordt bewaakt via richtlijnenkaders.
- Rond fietsbeleid bestaat een belangrijke dynamiek op de verschillende beleidsniveaus en een grote belangstelling bij het middenveld.

³ Het Rekenhof onderwerpt momenteel het Vlaamse fietspadenbeleid aan een doorlichting. Bedoeling daarbij zou zijn om vooral te focussen op de effectiviteit van het gevoerde beleid en de mate waarin de beleidsmatige accenten op de fiets zich doorheen de jaren al dan niet hebben vertaald in realisaties op het terrein.

Zwaktes

- De beleidsintentie van een verscherpte aandacht voor de fiets vertaalt zich vandaag nog onvoldoende in een echte fietsreflex bij de voorbereiding en planning van concrete infrastructuurprojecten (idem bij ruimtelijke projectontwikkelingen).
- De veelheid aan betrokken actoren maakt het voeren van een gecoördineerd beleid minder evident.
- Fietsprojecten worden voornamelijk gerealiseerd in functie van de externe opportuniteiten die zich aandienen. Tegelijkertijd is de door de agentschappen binnen het beleidsdomein MOW gehanteerde prioriteitentool aan actualisatie toe.
- De beschikbare middelen uit het Fietsfonds worden vandaag onvoldoende aangewend voor fietsinvesteringen langs lokale wegen.
- Het budget voor Vlaamse fietsinvesteringen langs gewestwegen is in de investeringsprogramma's vaak niet eenduidig af te lijnen. Dit gebrek aan transparantie maakt het moeilijk om voorgestelde investeringen te toetsen aan het door het beleid gewenste investeringsritme en minder eenvoudig om de mate van vastlegging op te volgen.
- Voorbereidende processen en procedures zoals grondinnames en/of onteigeningen, maar vooral de afstemming met andere plannen, maken het realiseren van nieuwe fietsinfrastructuur een werk van lange adem. Dure en gecontesteerde grondinnames kunnen overheden doen afzien van plannen om nieuwe fietsinfrastructuur aan te leggen.
- Ook interferentie met geplande werken aan nutsvoorzieningen maken projecten complex. Deze realiteit maakt ook dat de uitvoering van de eigenlijke werken vaak niet echt aansluit bij het moment van vastlegging van het benodigde budget.
- Onvolledige data over de infrastructuur en het fietsgebruik bemoeilijken een consequente evaluatie en monitoring van het beleid alsook een doorgedreven toetsing aan de vooropgestelde doelstellingen.

Kansen

- Dankzij een sterke beleidsmatige focus op combimobiliteit, de doelstelling om de verschillende vervoersnetten en -modi beter met elkaar te verknopen en het voornemen om de vervoersknopen multimodaal te ontsluiten, krijgt de fiets een prominente plaats toebedeeld in het voor- en natraject.
- De fiets zit sterk ingebakken in de Vlaamse cultuur, en is nauw verweven met de Vlaamse wielergeschiedenis. Die geschiedenis vertaalt zich vandaag in de grote populariteit van het wielertoerisme en een bloeiende fietsindustrie. De Vlaamse fietscultuur helpt aanzienlijk om het positieve imago van de fiets extra in de verf te zetten.
- Een integrale, multimodale vervoersvisie voor het lokale en regionale mobiliteitsbeleid wordt in de toekomst uitgetekend op niveau van de vervoerregio. Deze betrokkenheid van lokale besturen laat toe om het potentieel van de fiets maximaal te valoriseren, ook in het licht van de reorganisatie van het openbaar vervoeraanbod.
- Met de toename van de filezwaarte op de wegen vormt de fiets een volwaardig alternatief. Het stimuleren van het functioneel fietsgebruik is daarom ook vanuit economisch oogpunt een na te streven doel.
- Kwaliteitsvolle en veilige fietsinfrastructuur draagt bij tot meer functioneel fietsen. De elektrische fiets verlengt de gebruiksradius.
- Nieuwe evoluties zoals de opkomst van de elektrische fiets, het fenomeen bikeconomics en het grote succes van de deeleconomie vragen om een proactieve aanpak.
- Het recreatief fietsgebruik is sterk ontwikkeld en neemt nog toe, o.a. door de populariteit van de elektrische fiets.

- Een bundeling van fiets gerelateerde informatie via een centrale, digitale kennisdatabank alsook de uitwerking van een prioriteitenkader voor fietsinvesteringen kunnen beleidsmakers en (water)wegbeheerders ondersteunen in het maken van de juiste keuzes.
- Een periodieke monitoring van het fietsbeleid aan de hand van duidelijke indicatoren en het in kaart brengen van de tevredenheid van gebruikers biedt beleidsmakers waardevolle inzichten om de kwaliteit van het fietsnetwerk op peil te houden.
- Laagdrempelige en gerichte sensibiliseringsacties alsook een aangepast fiscaal beleid kunnen het gebruik van de fiets voor woon-werkverplaatsingen verder stimuleren.

Bedreigingen

- Een gecoördineerde, integrale aanpak van fietsinvesteringen wordt bemoeilijkt door de veelheid aan actoren die, op verschillende beleidsniveaus, mee vormgeven aan het fietsbeleid. Het versnipperde beleid kan aanleiding geven tot een fietsbeleid op heel wat verschillende snelheden.
- De verwachte toename van het aantal fietsverplaatsingen betekent dat het realiseren van ambitieuze doelstellingen inzake sterkere verkeersveiligheid voor de fietser een grote uitdaging wordt.
- Het toenemend autogebruik legt grote druk op de bestaande infrastructuur, wat nadelig is voor de verkeersafwikkeling en leidt tot doorstromingsproblemen, ook voor het fietsverkeer. In het drukke verkeer komen ook fietsers in de verdrinking.

Vlaanderen schakelt naar een hogere versnelling

Vlaanderen ligt in het hart van de EU. Onze havens en luchthavens zijn cruciale motoren van onze economie. Als we onze welvaart willen behouden moeten we bereikbaar blijven. Gelet op de voorspelde toename van het goederentransport en de nog steeds groeiende populariteit van de auto, moet er geïnvesteerd worden in alternatieven die de bereikbaarheid van Vlaanderen op peil houden, zeker in die regio's die gevoelig zijn voor verkeerscongestie. Meer Vlamingen op de fiets zal op die manier ook een economische return opleveren.

Het fietsbeleidsplan wil voornamelijk het functionele fietsgebruik bevorderen. Het plan biedt een globaal kader dat in alle facetten slim inspeelt op de opportuniteiten die de fiets biedt. Lokale besturen en wegbeheerders krijgen zo een duidelijk richtsnoer, met inbegrip van de nodige ruimte voor flexibiliteit, creativiteit en lokale autonomie. Via nieuwe impulsen, het beter op elkaar afstemmen van bestaande initiatieven en een consequente monitoring van de effecten van het gevoerde beleid kan het fietsbeleid effectiever en efficiënter worden.

De Vlaamse overheid heeft verschillende rollen in het fietsbeleid. Vlaanderen moet een visie vormen, de fiets als efficiënt en comfortabel vervoermiddel op de agenda plaatsen, de samenwerking tussen

verschillende beleidsniveaus faciliteren, prioritering en planning mee aansturen en belangrijke investeringen op centraal en decentraal niveau stimuleren. Ook in de communicatie en sensibilisering kan het Vlaamse beleidsniveau een voortrekkersrol vervullen en goede praktijken aanbieden. Daarnaast heeft de Vlaamse overheid vanuit haar betrokkenheid als weg- en waterwegbeheerder een belangrijke voorbeeldfunctie.

Om de Vlaming te verleiden om meer te fietsen en om iets te doen aan de schande van de 390 Vlaamse verkeersdoden op 1 jaar tijd (2015) is de verbetering van de fietsveiligheid een absolute prioriteit. Er komt een concreet actieprogramma binnen het nieuwe Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. Fietsveiligheid is niet alleen een verhaal van verkeersveilig ontwerpen



Wielervederwerken en versnellingen

en slim investeren, maar ook van preventie en educatie, waarbij de fietser wordt aangespoord om op een verantwoorde manier deel te nemen aan het verkeer zodat het respect van de andere weggebruikers ten aanzien van de fietsers wordt versterkt.

Lokale besturen kunnen vanuit hun terreinkennis goed aangeven waar de noden en opportuniteiten – vandaag, maar ook in de toekomst - gesitueerd zijn. Steden en gemeenten zijn vanuit die nauwe betrokkenheid bevoorrechte partners in de concretisering van het fietsbeleid op het terrein. In de toekomst liggen er op het niveau van de vervoerregio heel wat mogelijkheden om fietsprojecten van bovenlokaal niveau mee aan te sturen en beter te

coördineren. De expertise die in de afgelopen jaren werd opgebouwd binnen het provinciale bestuursniveau, integreren we maximaal op het niveau van de vervoerregio's.

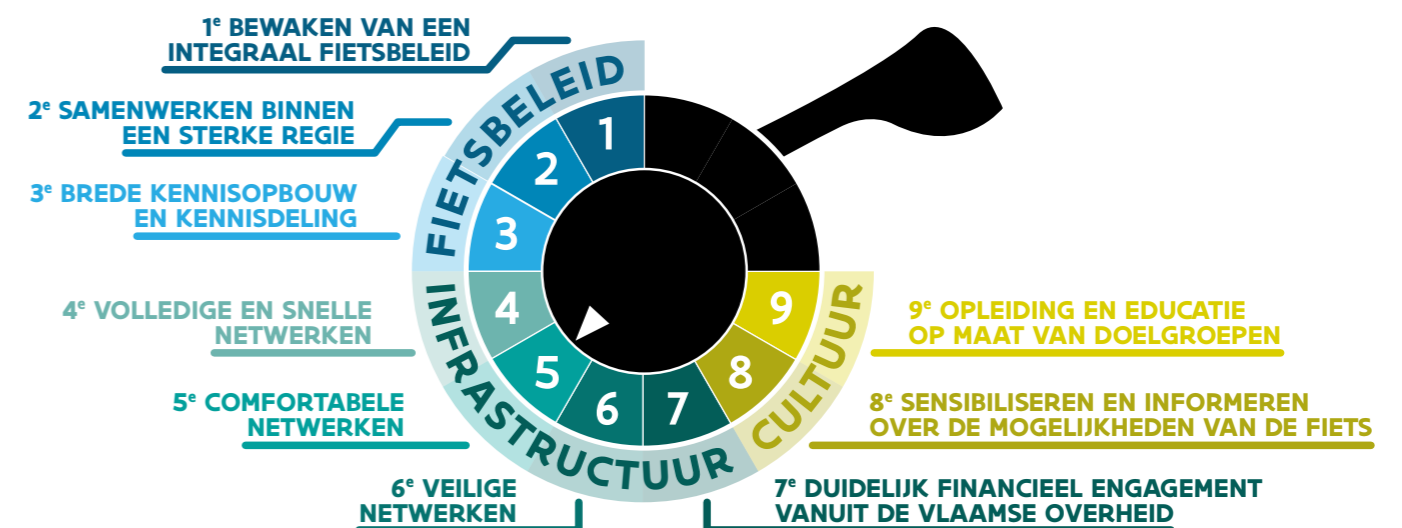
De doelstelling om de fiets meer in de markt te zetten als een positief en aantrekkelijk alternatief voor de wagen kan gekaderd worden in de langetermijnstrategie voor Vlaanderen. Visie 2050 beoogt een verminderde afhankelijkheid van de wagen door in te spelen op de verplaatsings- en vervoersbehoefte van de Vlaming, een verbeterd aanbod aan alternatieven en een aangepaste ingesteldheid bij de gebruikers. Een modale verschuiving richting fiets kan mooi ingepast worden in deze ambitie.

Heel wat Vlamingen zijn bereid om te kiezen voor de fiets, als aan enkele randvoorwaarden voldaan is. Zo vinden mensen het belangrijk dat ze veilig en comfortabel van A naar B kunnen fietsen, hun fiets goed kunnen stallen en zich eventueel wat kunnen opfrissen.

Het fietsbeleidsplan wil het huidige fietsbeleid optimaliseren en gericht nieuwe impulsen geven. We zetten niet alleen in op meer fietspaden, maar geven ook kwaliteitsimpulsen, bieden alternatieven en proberen gedrag te beïnvloeden. We kiezen daarbij voor ondersteunen en stimuleren. We trekken hierbij lessen uit het verleden. Innovatieve oplossingen staan voorop, denk aan de combinatie van ICT en fietsen (routeplanning, fietsdetectie voor bevordering doorstroming en verlichting fietspaden, sloten fietsstallingen...). Innovatie kan ons een stap verder brengen, waar traditionele oplossingen op hun grenzen botsen.

Om de fiets te versterken als vervoersmiddel voor functionele verplaatsingen wordt een brede en integrale aanpak voorgesteld. Het Vlaamse fietsbeleidsplan wordt opgehangen aan 3 duidelijke pijlers of wielervederwerken: fietsbeleid, fietsinfrastructuur en fietscultuur.

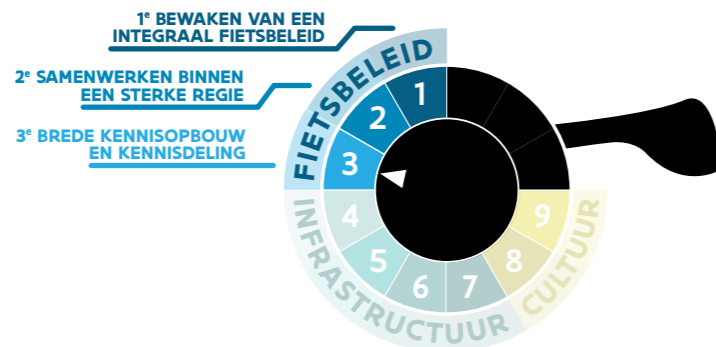
De wielervederwerken worden verder geconcretiseerd in verschillende acties of versnellingen om ze op het terrein werkbaar te maken.



Werken aan fietsbeleid

Een sterk fietsbeleid is opgebouwd rond een duidelijke mobiliteitsvisie waarvan de belangrijke principes maximaal doorvertaling krijgen in andere beleidsdomeinen en op andere beleidsniveaus. De visie is goed onderbouwd en tracht te anticiperen op de uitdagingen en opportuniteiten van morgen.

Binnen het eerste wielwerk onderscheiden we 3 versnellingen, met name:



1^{ste} versnelling:

Bewaken van een integraal fietsbeleid

Een beleid gestoeld op combimobiliteit gaat uit van het belang van een goede verknoping van de verschillende mobiliteitsnetwerken en -modi. Combimobiliteit betekent dat het fietsbeleid wordt ontwikkeld als een verlengstuk van OV-beleid en uiteraard ook omgekeerd. De fiets vormt met andere woorden een belangrijke schakel in het Vlaamse mobiliteitsbeleid. We kiezen er duidelijk voor om de zachte modus fiets tot een volwaardige schakel binnen het mobiliteitsbeleid te maken.

Mobiliteit staat evenwel nooit op zichzelf, maar is sterk verweven met andere beleidskeuzes. Louter mobiliteitsmaatregelen zullen onvoldoende zijn om ambitieuze doelstellingen inzake het verhogen van het functioneel fietsgebruik te verwezenlijken. Een meer geïntegreerde, beleidsdomein overschrijdende aanpak is daarom noodzakelijk.

Mobiliteit en het ruimtelijk beleid zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Nabijheid en vermenging van functies zetten aan tot fietsen en garanderen zo basisbereikbaarheid. Een duurzaam ruimtelijk en economisch beleid, gestoeld op kernversterking en nabijheid, creëert bijkomende kansen voor de fiets.

De fiets is immers bij uitstek geschikt voor fijnmazige verplaatsingen, waar het geregeld openbaar vervoer niet meer kostenefficiënt ingeschakeld kan worden. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en wegenprojecten moet de vlotte en veilige bereikbaarheid per fiets en de realisatie van alle nodige voorzieningen daarom meer in het besluitvormingsproces worden meegenomen. Dat mag geen vrijblijvende oefening zijn, maar moet concrete engagementen van de projectverantwoordelijken en -partners inhouden.

Concreet Wat wordt beoogd?

Een horizontaal en verticaal mobiliteitsbeleid ten dienste van de fiets

Welke maatregelen?

- Opportuniteiten voor de fiets worden stevast in kaart gebracht en waar verantwoord meegenomen. Voorliggend fietsbeleidsplan krijgt daarom een doorvertaling in andere strategische mobiliteitsvisies zoals het Mobiliteitsplan Vlaanderen en in de visiedocumenten van Vlaamse uitvoerende agentschappen binnen het beleidsdomein MOW.

- Belangrijke beleidsprincipes in de centrale beleidsplannen krijgen een vertaling in de mobiliteitsvisies op het niveau van de vervoerregio en die van lokale besturen.
- Het Vlaamse mobiliteitsbeleid wordt maximaal afgestemd op de ruimtelijke visie, verwerkt in het Beleidsplan Ruimte.
- Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en wegenprojecten worden de vlotte en veilige bereikbaarheid per fiets alsook de realisatie van de nodige voorzieningen meer in het besluitvormingsproces meegenomen.
- De visiedocumenten vormen de basis voor de opmaak van investeringsagenda's op de verschillende bestuursniveaus.

2^{de} versnelling:

Samenwerken binnen een sterke regie

De Vlaamse overheid kan bij het uittekenen van het fietsbeleid rekenen op verschillende partners. Het fietsbeleid is bij uitstek een beleid dat het resultaat is van het samenspel tussen verschillende beleidsniveaus en diverse stakeholders. Fietsprojecten worden bovendien vaak uitgevoerd als onderdeel van een groter infrastructuurproject, bv. herinrichting van een doortocht of een volledig kruispunt.

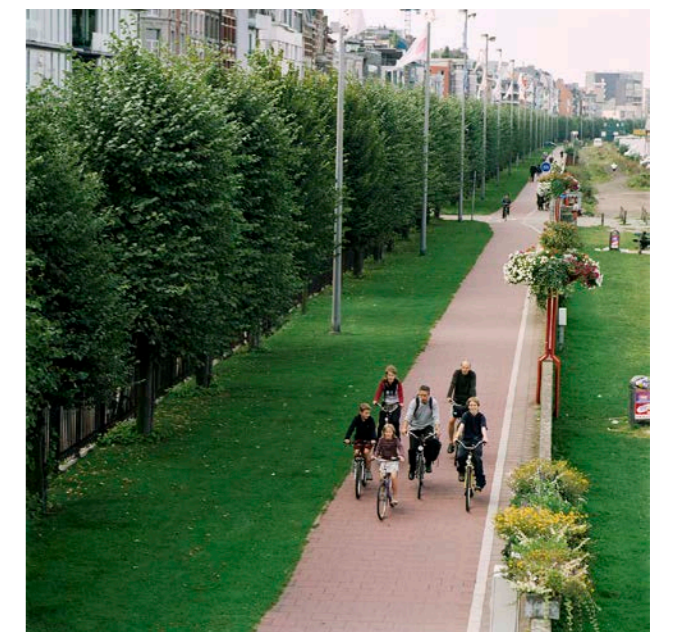
Met een sterkere centrale modus neutrale regiefunctie worden de krachten van de verschillende actoren gebundeld en krijgt de vervoersmodus fiets meer kansen. Het fietsbeleid is immers gebaat bij een vermindering van de bestuurlijke versnippering en een versterking van de coördinatie. Goed fietsbeleid vereist intensieve samenwerking. De aanpak en prioritering van de verschillende actoren wordt gestoeld op vergelijkbare uitgangspunten en gebaseerd op gemeenschappelijke doelstellingen en duidelijke engagementen. Overlegprocedures en -structuren in functie van het lokale mobiliteitsbeleid moeten efficiënt en resultaatgericht ingezet worden.

Concreet Wat wordt beoogd?

De Vlaamse overheid stuurt het fietsbeleid actief mee aan. In nauwe samenwerking krijgen fietsprojecten op het terrein concreet vorm.

Welke maatregelen?

- De overkoepelende regie van strategische belangrijke fietsinvesteringen over de lokale en regionale grenzen heen, alsook die over de gewestelijke investeringen, ligt (meer) bij het departement MOW. In de eerste plaats wordt hierbij gefocust op de realisatie en prioritering van het fietssnelwegennetwerk. De Vlaamse overheid brengt de stakeholders samen rond strategische projecten en faciliteert de integrale uitvoering en financiering van (kunstwerken gelegen op de trajecten van) fietssnelwegen. In dat kader moet de strategische rol en de taakstelling van de Vlaamse fietsmanager en die van de mobiliteitscoördinatoren en -begeleiders tegen het licht gehouden worden.
- Lokale besturen bekleden vandaag een belangrijke rol in het fietsbeleid en blijven ook in de toekomst de motor van het lokale en regionale fietsnetwerk en -beleid. Zij hebben veel kennis van de grootte van verkeersstromen en het fietspotentieel en kunnen het fietsnetwerk hier goed op enten.
- Bij prioritaire infrastructuurprojecten is er nood aan een duidelijke trekker die een fietsproject vanaf de voorbereiding tot en met de uitvoering nauwgezet aanstuurt en coördineert. De toewijzing van de trekkersfunctie op projectniveau is gekoppeld aan de functie van de fietsverbinding en de eigendomssituatie. Op projectniveau



worden tussen de betrokken stakeholders duidelijke afspraken gemaakt over timing, financieel engagement en verantwoordelijkheid.

- De fietsreflex bij uitvoerende instanties in de fases van beleidsvoorbereiding, -planning en -uitvoering wordt aangescherpt via beheersovereenkomsten, de opmaak van dienstorders en richtlijnenkaders.
- De werking van het Fietsteam wordt geoptimaliseerd en krijgt meer het karakter van een strategische denktank. Onder meer de voortgang van het fietsbeleidsplan en de vertaling ervan in concrete acties op het terrein wordt binnen het Fietsteam opgevolgd.
- In navolging van de bij decreet voorziene evaluatie van het wetgevend kader betreffende het mobiliteitsbeleid wordt beoogd om de geldende procedures te optimaliseren en de doorlooptijd ervan te verkorten. De kwaliteit van plannen en projecten wordt geacht bewaakt te worden doorheen het ganse proces.

3^{de} Versnelling: Brede kennisopbouw en kennisdeling

Met en is weten. Een toekomstgericht mobiliteitsbeleid kan cijfermatig het belang van het fietsgebruik als onderdeel van de mobiliteitsoplossing aantonen. Gestandaardiseerde, gebiedsdekkende detectie- en analysemethoden voor het in kaart brengen van fietsersstromen, de kwaliteit van de infrastructuur, verkeersveiligheid en doorstroming kunnen interessante nieuwe inzichten bieden. Innovatieve technologie laat eenvoudig toe na te gaan waar er veel wordt gefietst, waar knelpunten gesitueerd zijn en waar er nog potentieel is.

Nieuwe onderzoeksprojecten worden opgestart in functie van de potentie voor het Vlaamse

fietsbeleid. Resultaten van eerdere onderzoeken, zowel in Vlaanderen als daarbuiten, worden verzameld en ter beschikking gesteld van het beleid.

Concreet Wat wordt beoogd?

Door kennis en expertise te centraliseren en ze te integreren in het Vlaamse fietsbeleid, kan het fietsgebruik verder versterkt worden.

Welke maatregelen?

- Een nauwkeurige datacollectie van ongevallenstatistieken en de diepgaande analyse ervan geven inzage in de knelpunten op het vlak van verkeersveiligheid. Belangrijke uitdaging bestaat in de collectie van data in relatie tot de eenzijdige ongevallen en het onderzoek naar de oorzaken hiervan (infrastructureel, technologisch dan wel menselijk falen). De onderzoeksopdrachten en datacollectie worden gecoördineerd binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid en worden afgestemd op de initiatieven die hierrond genomen worden binnen het Instituut voor de Accidentologie.
- We centraliseren de kennis inzake fietsbeleid, fietsinfrastructuur en -technologie en ontsluiten de informatie via een toegankelijk en gebruiksvriendelijk platform. Ook goede praktijkvoorbeelden van de Vlaamse agentschappen, inzake het ontwerpen en aanleggen van kunstwerken, kunnen in de databank opgenomen worden. Een vlotte ontsluiting via een gebruiksvriendelijk platform vormt op die manier een meerwaarde voor alle mobiliteitsactoren binnen Vlaanderen.
- De onderzoeksagenda van Fietsberaad Vlaanderen wordt binnen de programmaraad actiever mee aangestuurd door het kabinet van de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit.

Werken aan fietsinfrastructuur

Het fietsbeleid van de Vlaamse overheid legde de voorbije jaren sterk de nadruk op de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur en een verbetering van de kwaliteit van bestaande infrastructuur. Dit is een terechte beleidskeuze: de kwaliteit van de infrastructuur is een zeer zichtbare indicator van het beleid dat de fiets als volwaardig vervoermiddel erkent.

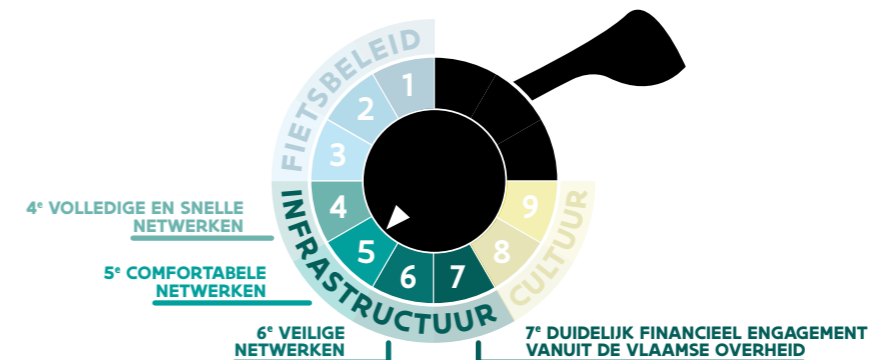
Uitdagingen liggen in het gericht investeren met het oog op het wegwerken van missing links, de aanleg van kunstwerken in functie van een verbeterde verkeersveiligheid en doorstroming, het optrekken van

het algemeen kwaliteits- en comfortniveau, en een aanpassing van de capaciteit via verbreding van de infrastructuur en de ontvlechting van verschillende vervoersmodi.



Het beleid heeft oog voor gelaagdheid. Een duidelijke classificatie van het fietsroutenetwerk en de onderlinge complementariteit van bovenlokale en lokale netwerken (en van vervoersmodi) biedt beleidsmakers een stabiel en gestructureerd kader voor de uitbouw van fietsroutenetwerken. Een gelaagd fietsnetwerk laat toe om de realisatie van kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur beter te prioriteren volgens het te verwachten potentieel. Een planmatige benadering laat toe om hoogwaardige fietssnelwegen voor dagelijks economisch woon-werkverkeer en voor doelgerichte vrijetijdsverplaatsingen af te bakenen en daarnaast bovenlokale functionele routes tussen woonkernen en attractiepolen (radiaal en tangentieel) uit te tekenen. Schakelroutes maken de verbinding tussen het fietssnelwegennetwerk en het onderliggend fietsnet. Die gelaagdheid zit vandaag al vervat in het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF).

4 versnellingen kunnen binnen de pijler 'fietsinfrastructuur' naar voor geschoven worden, met name:





4^{de} versnelling: Volledige en snelle netwerken

Fietsinvesteringen dienen in eerste instantie gesitueerd te zijn op hoofdverbindingen in congestiegevoelige regio's waar functionele fietsverplaatsingen in het kader van woon-werkverkeer het grootste potentieel hebben. De realisatie van integrale netwerken vereist alleszins een engagement van alle betrokken partners, zowel in het voorbereidingstraject als in de uitvoeringsfase.

Concreet Wat wordt beoogd?

De verdere uitbouw van het fietssnelwegennet en de onderliggende strategische fietsverbindingen op het BFF in congestiegevoelig gebied zijn prioritair te realiseren. Speciale aandacht gaat daarbij naar het wegwerken van missing links en een verbetering van de doorstroming, met aandacht voor een integrale aanpak.

Welke maatregelen?

- Het BFF wordt in de toekomst nog meer als beleidsinstrument ingezet. Het moet een belangrijke leidraad vormen voor beleidsmakers met het oog op de prioritering van de realisatie van nieuwe fietsinfrastructuur en het wegwerken van missing links.
- Er moet prioritair aandacht gaan naar de realisatie van fietsinfrastructuur op de hoofdroutes. Ik ambieer de realisatie van 80 fietssnelwegen in Vlaanderen.

- Het BFF is per definitie een dynamisch netwerk. Aanpassingen in functie van gewijzigde randvoorwaarden of nieuwe opportuniteiten kunnen het netwerk verder versterken. Wijzigingen aan het netwerk dienen weloverwogen en in consensus met de Vlaamse overheid te worden doorgevoerd, met aandacht voor veiligheid, functionaliteit en aantrekkelijkheid van de infrastructuur.
- We stimuleren de aanduiding van alternatieve fietsroutes op parallelle tracés, daar waar de initieel voorziene fietsroutes moeilijk kunnen gerealiseerd worden. We nemen deze mogelijkheid tot flexibiliteit op in het Vademecum Fietsvoorzieningen, in het belang van de fietser, zonder in te boeten op andere elementen zoals veiligheid en comfort.
- Een aangepaste verkeerslichtenregeling met het oog op het verbeteren van de doorstroming voor fietsers wordt trajectgewijs toegepast. De randvoorwaarden worden hiertoe verfijnd in de dienstorders van de Vlaamse wegbeheerder.
- We willen de fietssnelweg een duidelijk statuut toekennen zodat de voorrang van de fietsers op deze trajecten ten aanzien van kruisend verkeer kan gegarandeerd worden. De resultaten van de studie 'Fietsers in voorrang' worden op het terrein geïmplementeerd.

5^{de} versnelling: Comfortabele netwerken

Fietsers vragen goede, veilige fietspaden. Vlaanderen kent op dit vlak nog altijd een grote achterstand in vergelijking met Nederland en Denemarken. Ook de komende jaren zullen inspanningen voor een kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur dus nodig blijven en nog opgevoerd moeten worden. Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) vormt het richtsnoer voor deze investeringen.

Comfort blijft niet beperkt tot de kwaliteit van de fietspaden. Ook het kunnen beschikken over veilige, nette en betrouwbare fietsenstallingen ter hoogte van strategisch gelegen openbaar vervoersknopen (OV-knopen, carpoolparkings) nodigt uit tot fietsen en het eventueel aansluiting zoeken met andere vormen van vervoer.

Concreet Wat wordt beoogd?

Een structurele verbetering van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur is een belangrijke voorwaarde om meer Vlamingen op de fiets te krijgen.

Welke maatregelen?

- Er worden op het niveau van de vervoerregio's duidelijke afspraken gemaakt ten aanzien van het (structureel) onderhoud van fietssnelwegen en andere fietsinfrastructuur met bovenlokaal karakter. De Vlaamse overheid is verantwoordelijk voor de staat van de gewestelijke infrastructuur. Het beheer langs niet-gewestelijke infrastructuur blijft in handen van de steden en gemeenten, tenzij anders overeen gekomen.
- Een nauwgezette monitoring van de kwaliteit van het fietsnetwerk via het Geoloket Fiets geeft inzichten in de knelpunten van vandaag en de opportuniteiten van morgen. De kwaliteit van de infrastructuur (intrinsieke kwaliteit van de infrastructuur, conformiteit aan de richtlijnenkaders) wordt gestandaardiseerd in kaart gebracht. Met vooruitstrevende meettechnologie wordt op die manier een schat aan data vergaard. Meldingen van gebruikers via het Meldpunt Fietspaden vullen deze data verder aan.
- We bewaken de uniformiteit van het uitzicht van fietssnelwegen met het oog op een grotere

herkenbaarheid ervan. Een studieopdracht is hiervoor momenteel lopende. Ook een uniforme manier van bewegwijzering in functie van de geleiding van fietsers naar de fietssnelweg wordt hierin meegenomen.

- Een drastische vereenvoudiging van het Vademecum Fietsvoorzieningen moet helpen om de leesbaarheid en toepasbaarheid ervan te vergroten. Meer aandacht dient te gaan naar standaarden (m.b.t. de inrichting van het openbaar domein, de materiaalkeuze, de maatvoering,...) die enerzijds vanuit het standpunt van veiligheid en comfort voor de gebruiker idealiter worden toegepast en anderzijds inspelen op nieuwe maatschappelijke trends. Door bepaalde standaarden binnen het Vademecum Fietsvoorzieningen expliciet naar voor te schuiven wordt meer uniformiteit met betrekking tot de infrastructuur nagestreefd. Voor specifieke verkeerssituaties wijst een beslissingsboom wegbeheerders de weg naar de relevante richtlijnen en inrichtingsprincipes. De richtlijnen worden consequent, doch pragmatisch, toegepast bij de uitvoering van infrastructuurprojecten. De mate waarin ze kunnen worden gerespecteerd is sterk afhankelijk van de mogelijkheden en eventuele beperkingen die zich op het terrein voordoen.
- De inplanting en uitrusting/capaciteit van functionele fietsenstallingen ter hoogte van OV-knooppunten wordt bekeken in functie van het potentieel aan reizigers die gebruik maken van het vervoersaanbod ter hoogte van de betrokken mobiliteitsknoop. De kernlijnen van De Lijn alsook de vervoersknopen van de NMBS in de GEN-zones en de Vlaamse Ruit worden prioritair uitgerust/uitgebouwd. Daarnaast wordt ook nader onderzocht of en op welke manier een bredere service naar de klant kan aangeboden worden (vb. klein onderhoud).
- Data over de realisatiegraad en de staat van bestaande fietsinfrastructuur worden ontsloten via het Geoloket Fiets.
- Ik wil de uitbouw van een fietsdeelsysteem op grotere schaal stimuleren, naar analogie met het Nederlandse OV-fietsstelsel. We onderzoeken welke spelers, publieke dan wel private, als coördinator kunnen worden aangeduid en tegen



welke voorwaarden deze opdracht kan vervuld worden. Voor de uitrusting van randstedelijke parkings met deelfietsen wordt op projectniveau een samenwerking opgezet tussen de gewestelijke wegbeheerder, lokale besturen, aanbieders van het openbaar vervoer en private partners.

- Interoperabiliteit bewerkstellingen tussen verschillende vervoersmodi (cfr. MOBIB) met het oog op het faciliteren van combimobiliteit, en dit minstens op het niveau van de vervoerregio. We verzekeren eveneens aan private spelers de toegang tot het MOBIB-systeem.

6^{de} versnelling: Veilige netwerken

Fietsverbindingen moeten niet alleen functioneel en comfortabel maar vooral ook veilig zijn. Verkeersveiligheid is een cruciale randvoorwaarde om de Vlaming daadwerkelijk meer tot fietsen aan te zetten bij functionele verplaatsingen. Door de verkeersveiligheid te versterken, versterken we de (elektrische) fiets als volwaardig alternatief voor de auto in het woon-werkverkeer.

Met het oog op het verhogen van de verkeersveiligheid wordt bij de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) maximaal ingezet op de ontvlechting van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Niet alleen de aanleg van fietssnelwegen, de aanduiding van alternatieve stedelijke routes en de toepassing van intelligente kruispuntoplossingen maar ook de aanleg van ruimtelijk afgescheiden fietspaden leveren een positieve bijdrage voor meer verkeersveiligheid en een verhoogd comfort. Fietsverbindingen met een groot potentieel,

met name fietssnelwegen en trajecten langsheen gewestwegen, krijgen prioriteit.

De opkomst van de (snelle) elektrische fiets brengt nieuwe uitdagingen mee op het vlak van fietsveiligheid. Snelheidsverschillen tussen de verschillende gebruikers van fietspaden zullen groter worden en inhaalbewegingen zullen frequenter voorkomen. Waar nodig moet hiermee rekening worden gehouden bij de dimensionering en de inrichting van de fietsinfrastructuur.

Niet alleen een aangepaste infrastructuur maakt fietsen veilig. Ook de fietser zelf moet zich verantwoordelijk opstellen in het verkeer en moet de verkeersregels en de wegcode respecteren.

Het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid staat in voor de opvolging van de verkeersveiligheid en formuleert in functie van nieuwe maatschappelijke tendensen en verwachtingen aanbevelingen aan de beleidsmakers.

Concreet Wat wordt beoogd?

Een verhoogde verkeersveiligheid verlaagt de drempel om de fiets te nemen.

Welke maatregelen?

- Fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer worden maximaal gescheiden. Het prioriteren van het conflictvrij maken van fietsinfrastructuur gebeurt op basis van objectieve data inzake verkeers(on)veiligheid en in functie van het aantal passanten. Ook gegevens in verband met de bijna-ongevallen kunnen waardevolle informatie opleveren.

- Op een aantal plaatsen kan net het vermengen van verkeer een verkeersveilige oplossing zijn. Een benadering op projectniveau laat toe de meest veilige oplossing uit te werken.
- De richtinggevende principes uit het Vademecum Fietsvoorzieningen worden periodiek tegen het licht gehouden met het oog op het verhogen van de verkeersveiligheid (inrichting openbaar domein, maatvoering).
- De principes van de vergevingsgezinde weg wordt in eerste instantie vanuit het oogpunt van de fietser toegepast.
- We organiseren het klachtenmanagement ten aanzien van onveilige (gewestelijke) fietsinfrastructuur op een professionele en klantvriendelijke wijze. We zien toe op een nauwgezette opvolging van de geregistreerde klachten en voorzien in een snelle interventie waar mogelijk en noodzakelijk.
- Het fietsgebruik kan in belangrijke mate gehypothekeerd worden door risico's op fietsdiefstal. De bevoegdheid van de Vlaamse en lokale overheden situeert zich vooral op het vlak van de preventie: het promoten en plaatsen van goede, betrouwbare fietsenstallingen.



7^{de} versnelling: Een duidelijk financieel engagement vanuit de Vlaamse overheid

De Vlaamse overheid maakt jaarlijks een substantieel aandeel van het MOW-budget vrij voor de fiets. Zo worden concrete projecten opgenomen in de diverse investeringsprogramma's, worden FFEU-middelen toegewezen aan strategische fietsprojecten en worden middelen gereserveerd voor fietsprojecten waar andere overheden het promoterschap opnemen (samenwerkingsovereenkomsten, fietsfondsprojecten).

Alleen met een aangehouden financiële inspanning kunnen we het kwaliteitsniveau van het Vlaamse fietsnetwerk geleidelijk aan optrekken.

Concreet Wat wordt beoogd?

Fietsinfrastructuur wordt als belangrijke prioriteit meegenomen in de verschillende investeringsprogramma's binnen de verschillende entiteiten van de Vlaamse overheid.

Welke maatregelen?

- Naar het einde van deze legislatuur trekken we het beschikbare budget voor fietsinvesteringen over de verschillende entiteiten van de Vlaamse overheid op naar 100 miljoen euro per jaar.
- De investeringsprogramma's van de Vlaamse weg- en waterwegbeheerders sluiten goed aan bij de beleidsprioriteiten van het fietsbeleid. Een transparant en realistisch (meerjaren) investeringsprogramma, met het oog op de (integrale) realisatie van fietssnelwegen en andere perspectief biedende fietsprojecten, wordt vastgelegd.
- We streven naar een maximale valorisatie van aanvullende financieringskanalen (o.a. EFRQ ...).
- Door een aanpassing van de randvoorwaarden om gebruik te kunnen maken van project-subsidies / het Fietsfonds, worden steden en gemeenten extra gestimuleerd in de realisatie van nieuwe fietsinfrastructuur langsheen lokale wegen en wordt de benuttingsgraad van de beschikbare middelen verhoogd. Streefdoel is om vanuit de Vlaamse Overheid en de provincies

te komen tot een financieringsniveau van 100% voor de realisatie van belangrijke missing links op het BFF-netwerk. Voor de realisatie van kruisende fietsinfrastructuur boven of onder gewestwegen, en voor zover niet beschouwd als aanhorigheid van de gewestweg, wordt in een 100% subsidiëring voorzien vanwege de Vlaamse overheid. Daarnaast bekijken we ook of de lijst

met betoelaagbare werkzaamheden (vb. voorbereidende studiekosten) dient verruimd te worden.

- We knopen het gesprek aan met het federale beleidsniveau en gaan na welke de mogelijkheden zijn naar cofinanciering van de aanleg / vernieuwing van fietsparkings ter hoogte van strategisch gesitueerde NMBS knooppunten.

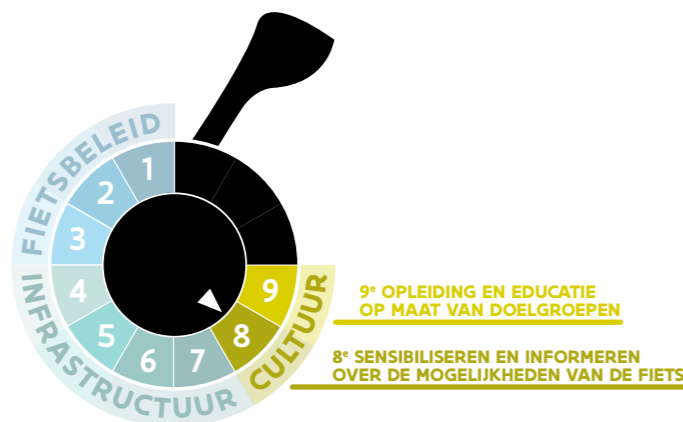
Werken aan fietscultuur

Vlaanderen heeft een rijke fietscultuur. De mooiste wielervedstrijden worden in Vlaanderen gereden, de beste fietsen worden in Vlaanderen gemaakt, de fiets als toeristisch product kent een groeiend succes.... Deze sterke maatschappelijke verankering zorgt ervoor dat ook het functioneel fietsen in Vlaanderen een groot potentieel en nog veel groeimarge heeft.

Het induceren van een gedragsverandering is per definitie een traag proces. Voor vele Vlamingen is het gebruik van de fiets voor functionele verplaatsingen nog onbekend en onbemind. Er is daarom nood aan een aangehouden, doorgedreven focus en een duidelijk engagement van alle betrokken stakeholders. Mensen worden vaak maar overtuigd van de meerwaarde van alternatieven aan de hand van concrete, harde argumenten die echt tastbaar zijn.

De fietser verdient een positief imago. Vandaag moet de fietser nog altijd te vaak zijn plaats opeisen op de weg, en dat moet in de toekomst veranderen. Fietsers moeten voldoende ruimte krijgen, met alle garanties rond veiligheid, zeker daar waar gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde weggebruikers elkaar tegenkomen, zowel bij gemengd verkeer als in een ontvlecht systeem. De gewenste gedragsverandering moet worden ondersteund met sensibiliseringscampagnes.

Volgende sturende maatregelen worden in dit kader naar voor geschoven:



8^{ste} versnelling: Sensibiliseren en informeren over de mogelijkheden van de fiets

Met brede sensibiliseringscampagnes en met educatieve projecten willen we de Vlaming overtuigen van de goede alternatieven die vandaag al bestaan voor de wagen. De fiets is ontegensprekelijk een snel en comfortabel voertuig, zeker in stedelijke context. Een verhoogd gebruik van de fiets draagt bij aan een verbeterde bereikbaarheid van steden en landelijk gebied. Fietsen is een katalysator voor meer gezondheid, meer duurzaamheid en meer leefbaarheid. De fiets is daarnaast ook een betaalbaar vervoermiddel, zowel naar aanschaf, gebruikskost als naar onderhoud.

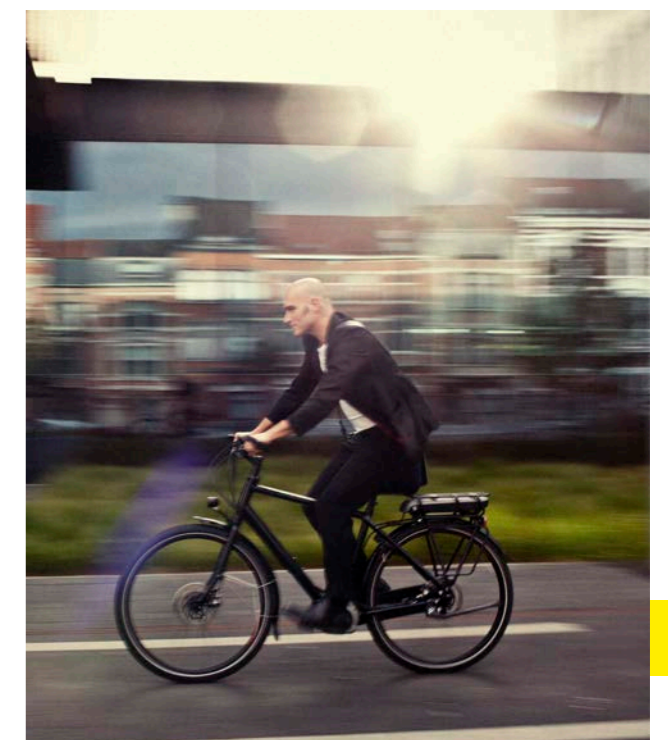
Niet alleen de gebruiker dient overtuigd te worden van de meerwaarde van functioneel fietsen. Ook de werkgever kan er belang bij hebben om de fiets als woon-werkvervoermiddel te promoten. Een brede uitrol van het systeem van bedrijfsfietsen kan bijvoorbeeld een grote sprong betekenen in het verduurzamen van het woon-werkverkeer en biedt mogelijkheden naar een verbeterde bereikbaarheid van het bedrijf. Binnen de huidige fiscaliteit zijn er voor werkgevers en werknemers reeds verschillende hefboven uitgewerkt die het afleggen van woon-werkverplaatsingen met de (bedrijfs)fiets aantrekkelijk maken. Het blijft wel belangrijk om deze mogelijkheden breder bekend te maken.

Concreet Wat wordt beoogd?

Overtuig de Vlaming van de voordelen van de fiets

Welke maatregelen?

- De fiets wordt intensief gepromoot in het licht van het woon-werkverkeer bij de werkgevers en werknemers (fietsvergoeding, fietsleasing, fiscaliteit ...). Initiatieven en projecten leggen terecht de focus op het potentieel van bedrijfsfietsen (cfr: provinciale initiatief van de testkaravaan, Lean and Green – project (VIL), BikeForm).





Het organiseren van ludieke challenges tussen bedrijven onderling kan hen stimuleren om ook in te stappen in een project rond alternatief woon-werkverkeer.

- We werken een communicatieplan uit met het oog op het intensief promoten van de bestaande fiscale stimulansen voor werkgevers en werknemers ten aanzien van woon-werkverplaatsingen per fiets. Het gebruik van de fiets geeft op die

manier een tastbaar rendement voor de gebruikers. Via werkgeversorganisaties kan de promotie van de fiets onder de werkgevers kracht bijgezet worden. Daarnaast gaan we in gesprek met de federale overheid over de invoering van een mobiliteitsbudget.

- Succesvolle projecten binnen het Pendelfonds met een sterke focus op de fiets als alternatief vervoermiddel voor woon-werkverplaatsingen

worden breder bekend gemaakt naar de bedrijfs-wereld en worden beleidsmatig op grotere schaal gerecupereerd.

- Schoolkinderen worden actief aangespoord om de fiets te gebruiken. Het huidige educatieve aanbod gericht naar de lagere school wordt hierbij versterkt. Scholen en lokale besturen leggen klemtonen in functie van lokale opportuniteiten. Daarnaast bereiken we de ouders van schoolgaande kinderen met gerichte sensibiliseringscampagnes die aanzetten tot een verhoogd fietsgebruik.
- Thematische communicatieboodschappen, naar aanleiding van belangrijke fietsevenementen zoals de Week van de Mobiliteit en het tweemaaljaarlijks Fietscongres, plaatsen de fiets als vervoermiddel in een positief daglicht.
- Digitale routeplanners maken gebruikers duidelijk en aanschouwelijk dat de fiets wel degelijk een snel en efficiënt vervoermiddel kan zijn.
- Tellussen met display op het fietssnelwegennetwerk geven aan gebruikers inzicht in het succes van de fietsverbinding.

9^{de} versnelling: Opleiding en educatie op maat van doelgroepen

Voor elke behoefte is er een (fiets)oplossing. Nieuwe innovatieve fietsconcepten op maat van specifieke doelgroepen zullen de komende jaren het licht zien. Het is belangrijk om daar nu al rekening mee te houden. Potentiële gebruikers (nieuwe fietsers) moeten zo goed mogelijk geïnformeerd worden over het potentieel en de eventuele risico's van de nieuwe verplaatsingsmogelijkheden.

Concreet Wat wordt beoogd?

We laten fietsers bewuster deelnemen aan het verkeer. De aandacht van de andere weggebruiker voor de tweewieler wordt aangescherpt.

Welke maatregelen?

- Veilig kunnen fietsen is een zaak van iedere weggebruiker, zowel van de fietser zelf, van de

collega-fietser(s) als van de andere verkeersdeelnemers. Fietsers worden daarom wegwijs gemaakt om op een veilige manier deel te nemen aan het verkeer. Jongeren en senioren vragen om een specifieke benadering, zeker nu deze laatste doelgroep meer en meer gebruik maakt van de elektrische fiets.

- Hierbij wordt gewerkt met een op doelgroepen afgestemde aanpak.
 - Naar lagere scholen toe wordt het bestaand (uitgebreid) aanbod rond fietsveiligheid en verkeerseducatie (VSV, provinciale overheden) gerationaliseerd en breder bekend gemaakt.
 - In het secundair onderwijs wordt gestreefd naar een opname van verkeerseducatie in de eindtermen.
 - Cursussen inzake het veilig hanteren van een elektrische fiets worden geëvalueerd en waar nodig versterkt.
- Verkeersveiligheidscampagnes worden opgezet om:
 - Respect te vragen voor de kwetsbare positie van fietsers (afstand houden en snelheid verlagen).
 - Onveilig gedrag bij fietsers te voorkomen (bv. afleiding door smartphonegebruik, negeren van rood licht, niet functioneren van voor- of achterlicht).
 - Te wijzen op het belang van een goede zichtbaarheid in het verkeer (goed werkende voor- en achterverlichting, het gebruik van fluorescerende kledij) en van het dragen van persoonlijke bescherming (fietshelm).

Bijlagen

Resolutie betreffende de fiets als volwaardig transportmiddel (stuk 2251 (2013-2014))

Het Vlaams Parlement,

Gelet op:

1° de resolutie van het Vlaams Parlement van 27 juni 2013 betreffende het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen, waarin gevraagd wordt een vernieuwende totaalvisie in verband met de fiets in het mobiliteitsplan te integreren;

2° het eerste ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Totaalplan Fiets;

3° de doelstellingen van de Vlaamse Regering inzake bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid;

4° de brede consensus over de fiets als duurzaam transportmiddel;

Vraagt de Vlaamse Regering:

1° de fiets in het Mobiliteitsplan Vlaanderen te beschouwen als volwaardige transportmodus, de maatregelen inzake fietsgebruik daarin te beschouwen als een soort masterplan of totaalplan voor de fiets, en daarbij van een fietsinclusieve planning en het ritketenprincipe met multimodale verplaatsing uit te gaan. Daarbij moet er worden voorzien in veilige fietsstalplaatsen en oplaadpunten voor elektrische fietsen aan strategische plaatsen en haltes van openbaar vervoer;

2° bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zoals verkavelingen, bedrijventerreinen of economische knooppunten te zorgen voor een veilige en vlotte bereikbaarheid per fiets en aandacht te hebben voor de nodige voorzieningen;

3° prioriteit te geven aan de veiligheid van fietsinfrastructuur, met meer vrijliggende fietspaden, fietssnelwegen, ongelijkgrondse kruisingen met andere transportmodi, onderhoud van de fietspaden en fietsparkings;

4° het potentieel van fietssnelwegen nog intenser te onderzoeken en doelstellingen op lange termijn inzake de uitbouw van dergelijke netten vast te leggen; bij de aanleg van de fietssnelwegen te focussen op het woon-werk- en woon-schoolverkeer per fiets over langere afstand, in het bijzonder vanuit de verstedelijkte agglomeraties naar socio-culturele en/of economische kernen; de term 'fietssnelweg' in het Vademecum Fietsvoorzieningen te omschrijven en een eenduidige set van eisen en criteria voor dergelijke fietssnelwegen vast te leggen; aan te geven wie er in dezen initiatiefnemer of trekker is, en de betrokkenheid van provincies en steden en gemeenten aan te geven; binnen de werkmiddelen van het departement kredieten vrij te maken binnen het Integraal Fietsinvesteringsprogramma voor de uitbouw van fietssnelwegen;

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

Verklarende woordenlijst

Beheer van fietspaden (cfr. 5de versnelling)

Onder 'beheer' van fietsinfrastructuur worden werkzaamheden begrepen die de kwaliteit van de fietsinfrastructuur alsook de berijdbaarheid ervan moeten garanderen. Het gaat dus over het periodieke onderhoud (nethouden), winterdienst alsook over het structureel onderhoud.

Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF)

Het BFF verbindt de belangrijkste gemeentelijke/stedelijke kernen en attractiepolen met elkaar. Het gaat om een functioneel routenetwerk omdat het betrekking heeft op de zgn. "functionele" verplaatsingen (werken, onderwijs volgen, winkelen...) en niet op het fietsen als ontspanning. Het BFF dient als toetsingskader voor de bestaande en gewenste fietsinfrastructuur. Dit betekent dat bijgehouden wordt in hoeverre de bestaande infrastructuur beantwoordt aan de noodzakelijke comfort- en veiligheidsvereisten om te fietsen en dat nagegaan wordt op welke wijze het efficiëntst investeringsmiddelen kunnen aangewend worden. Het BFF netwerk is geen statisch netwerk maar kan op vraag van een lokaal bestuur en mits grondige motivatie, na bespreking in de bevoegde provinciale commissie en na advies vanuit de afdeling Beleid, gewijzigd worden. Meer info op: <http://www.mobielvlaanderen.be/wegverkeer/fietsroutenetwerken.php>

Fietsfonds

Een budget voor subsidies voor fietsinfrastructuur, beheerd door de Vlaamse wegbeheerder. Middelen hierin worden onder meer gebruikt voor de realisatie van fietsinfrastructuur zoals beschreven in artikel 49 en 50 van het BVR van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid.

Fietspad

De verschillende soorten fietspaden staan beschreven in het Vademecum Fietsvoorzieningen, deel 3.

Missing link

Korte ontbrekende schakel van fietsinfrastructuur, tussen twee tracés die wel verkeersveilig voor fietsers zijn uitgerust.

Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG)

Sinds 1994 wordt door het departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid onderzoek uitgevoerd naar het verplaatsingsgedrag van Vlamingen. Dit onderzoek wordt kortweg 'OVG' genoemd (Onderzoek VerplaatsingsGedrag).

Meer info op: <http://www.mobielvlaanderen.be/ovg/>

Ontvlechten

Het verleggen van stromen fietsverkeer naar auto-luwe/autovrije tracés.

Scheiden

Het fietsverkeer afwikkelen op een (aanliggend of vrijliggend) fietspad dat deel uitmaakt van een openbare weg die ook door autoverkeer wordt gebruikt.

Vervoerregio

Een vervoerregio is een samenwerkingsverband tussen steden en gemeenten, georganiseerd rond een centrumstad die op mobiliteitsvlak een sterke aantrekkingspool is voor het omliggend gebied. Binnen een vervoerregio wordt een vervoersplan uitgetekend en krijgen de lokale besturen medezeggenschap over de organisatie van het openbaar vervoer en geplande infrastructuurwerken met bovenlokale impact. Vervoerregio's worden voorgezet door een modusneutrale regisseur.

Waterwegbeheerder

Met de term 'waterwegbeheerder' wordt in deze nota gerefereerd naar de waterwegbeheerder(s) verantwoordelijk voor het beheer van de bevaarbare Vlaamse waterwegen en de daarlangs gelegen jaagpaden.

